



LANDESRECHNUNGSHOF
STEIERMARK

PRÜFBERICHT

Mikro-ÖV in der Steiermark

VORBEMERKUNGEN

Der Landesrechnungshof übermittelt gemäß Art. 52 Abs. 2 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) idgF dem Landtag und der Landesregierung den nachstehenden Prüfbericht unter Einarbeitung der eingelangten Stellungnahmen einschließlich einer allfälligen Gegenäußerung.

Dieser Prüfbericht ist nach der Übermittlung über die Webseite <http://www.lrh.steiermark.at> verfügbar.

Der Landesrechnungshof ist dabei zur Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen, insbesondere im Hinblick auf den Datenschutz und auf Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, verpflichtet.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

In Tabellen und Anlagen des Prüfberichtes können bei den Summen von Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Zitierte Textstellen und die eingelangten Stellungnahmen werden im Prüfbericht in kursiver Schriftart dargestellt.



LANDTAG STEIERMARK - LANDESRECHNUNGSHOF
Trauttmansdorffgasse 2 | A-8010 Graz
lrh@lrh-stmk.gv.at

T +43 (0) 316 877 2250
F +43 (0) 316 877 2164

<http://www.lrh.steiermark.at>

Berichtszahl: LRH-214107/2025-46

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	6
1. ÜBERSICHT.....	8
2. EINLEITUNG.....	9
2.1 Prüfungsgegenstand und -umfang	9
2.2 Methodik	10
3. RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND STRATEGIEN.....	11
3.1 Begriff, Funktionen und Zielsetzungen des Mikro-ÖV	11
3.2 Strategische Rahmenbedingungen für den Mikro-ÖV in der Steiermark	12
3.3 Ausgestaltung des geförderten Mikro-ÖV in der Steiermark.....	18
3.4 Rolle der Regionen im Bereich Mikro-ÖV	21
3.5 Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark	22
4. AUFBAUORGANISATION DES REFERATES „ÖFFENTLICHER VERKEHR“	26
4.1 Aufbauorganisation	26
4.2 Organigramm und Aufgabenverteilung.....	27
4.3 Personal	28
5. ABLAUFORGANISATION – FÖRDERUNG UND TEIL-FINANZIERUNG DES MIKRO-ÖV	36
5.1 Rahmenbedingungen der aktiven und geförderten/teil- finanzierten Mikro-ÖV-Angebote	37
5.2 Förderungen von Mikro-ÖV-Angeboten durch die A16.....	39
5.3 Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten aus Mitteln der Regionalentwicklung	46
6. KOSTEN UND FINANZIERUNG DER GEFÖRDERTEN/ TEILFINANZIERTEN MIKRO-ÖV-ANGEBOTE	53
6.1 Kostenfaktoren und Finanzierungskomponenten	53
6.2 Region Steirischer Zentralraum.....	56
6.3 Region Südweststeiermark	59
6.4 Region Oststeiermark	61
6.5 Geförderte Gemeinde-Mikro-ÖV-Angebote	62
6.6 Fazit.....	63
7. BEAUFTRAGUNG VON MIKRO-ÖV-ANGEBOTEN.....	65
7.1 Steirischer Zentralraum.....	66
7.2 Südweststeiermark	68
7.3 Oststeiermark	70
7.4 Fazit.....	72
8. EVALUIERUNG	73
9. WIRKUNGSORIENTIERUNG	81
10. ZUKUNFTSZENARIEN FÜR EIN EFFIZIENTES UND FINANZIERBARES REGIONALES MIKRO-ÖV-ANGEBOT	86

11. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN93

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A1	Abteilung 1 Organisation und Informationstechnik
A5	Abteilung 5 Personal
A16	Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
A17	Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung
Abs.	Absatz
ANKÖ	Auftragnehmerkataster Österreich
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
Art.	Artikel
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
Dr.	Doktorin
EDV	elektronische Datenverarbeitung
ELAK	elektronischer Akt
ELZE	elektronische Leistungszeiterfassung
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
GIS	Geoinformationssystem
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPS	Global Positioning System (globales Positionsbestimmungssystem)
GU	Graz-Umgebung
idgF	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
KI	Künstliche Intelligenz
km	Kilometer
LAVAK	Landesverwaltungsakademie
leg. cit.	legis citatae (die zitierte Gesetzesstelle)
LL.M	Master of Laws
L-VG	Landes-Verfassungsgesetz 2010
m	Meter
Mag.	Magistra
MBL	Master of Business Law

Mio.	Millionen
MMag.	Magistra Magistra
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SAM	SanfteAlltagsMobilität
SNIC	Subventionsnehmeridentifikationscodes
sog.	sogenannte
StLREG	Steiermärkisches Landes- und Regionalentwicklungsgesetz
Tab.	Tabelle
VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
Z.	Ziffer
z. B.	zum Beispiel

KURZFASSUNG

Der Landesrechnungshof überprüfte den Mikro-Öffentlichen Verkehr (Mikro-ÖV) in der Steiermark mit Fokus auf die Regionen Steirischer Zentralraum, Oststeiermark und Südweststeiermark in den Jahren 2021 bis 2024 bzw. teilweise bis 2025.

Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an den Nutzern orientierte Verkehrsangebote, die in ländlichen bzw. dünn besiedelten Räumen angeboten werden und eine Zubringerfunktion zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs sowie eine Versorgungsfunktion zur Sicherung der Daseinsvorsorge haben. Mikro-ÖV-Angebote werden von Gemeinden bzw. – im Falle von gemeindeübergreifenden Angeboten – von den Regionalmanagements geplant, beauftragt und umgesetzt.

Der Landesrechnungshof stellt nach Prüfung der Beauftragungen zur Umsetzung von Mikro-ÖV-Angeboten in den drei geprüften Regionen fest, dass die gewählten Verfahrensarten einen angemessenen Grad an Öffentlichkeit gewährleisteten und dem Grundsatz des freien und lauten Wettbewerbs entsprachen. Rechtsmittel, die im Zuge der Vergabeverfahren erhoben worden waren, entschied das Landesverwaltungsgericht in allen Fällen im Sinne der Auftraggeber.

Das Land nimmt bisher bei der Umsetzung von Mikro-ÖV-Angeboten keine aktive Planungs- und Koordinierungsfunktion ein, jedoch wurden im Jahr 2017 unter Einbeziehung von Experten eine Mikro-ÖV-Strategie und eine entsprechende Förderungsrichtlinie erstellt. Die Strategie beinhaltet die wesentlichen Rahmenbedingungen, Gestaltungsmöglichkeiten und Zielgruppen für den Mikro-ÖV. Im Jahr 2023 erarbeitete die Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (A16) mit externer Begleitung verschiedene Zukunftsszenarien für Mikro-ÖV, um künftig eine neue Strategie mit in den öffentlichen Verkehr integrierter Lösung anzubieten. Die Szenarien wurden miteinander verglichen und bewertet. Aus Kostengründen hielt man an der bestehenden Strategie fest.

Die Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV konkretisiert die Bedingungen für die Gewährung von Förderungen durch die A16 und normiert zudem für Mikro-ÖV sogenannte Konkurrenzkriterien gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Diese Konkurrenzkriterien ermöglichten im Prüfzeitraum Mikro-ÖV-Fahrten oftmals nur unter bestimmten Voraussetzungen, die laut Kundenbefragungen zu unzumutbaren Umstiegen und Verzögerungen geführt hatten. Eine Vereinfachung dieser Kriterien wird dringend empfohlen.

Zusätzlich zur Förderung durch die A16 können für Mikro-ÖV-Angebote Mittel der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 vorgesehen werden – die entsprechende Abwicklung erfolgt durch die A17. Der Landesrechnungshof prüfte in den beiden Abteilungen die jeweilige Abwicklung für Mikro-ÖV-Angebote der drei geprüften Regionen. Es gab dabei keine wesentlichen Beanstandungen.

Für die Teilfinanzierung der geprüften Mikro-ÖV-Angebote waren von 2021 bis 2024 rund € 6,2 Mio. an Fördermitteln in der A16 budgetiert. Diese Mittel wurden nur zu rund 46 % ausgeschöpft – die Förderungen hatten demnach auch einen geringen absoluten Anteil an der Gesamtfinanzierung (im Schnitt unter 30%). In hohem Ausmaß erfolgte die Finanzierung durch die beteiligten Gemeinden (im Schnitt über 40 %) und durch Mittel der Regionalentwicklung (im Schnitt über 30 %). Die Regionen Oststeiermark und Südweststeiermark wendeten für ihre Mikro-ÖV-Angebote im Prüfzeitraum teilweise einen relativ hohen Anteil der in Summe zur Verfügung stehenden Mittel der Regionalentwicklung auf. Gleichwohl wäre die Finanzierung der geprüften Mikro-ÖV-Angebote ohne die Mittel der Regionalentwicklung unter Berücksichtigung der aktuellen finanziellen Situation der Gemeinden erkennbar nicht möglich gewesen. Resultierend aus der aktuellen Finanzierungssystematik gab die Region Südweststeiermark im November 2025 bekannt, ihr Mikro-ÖV-Angebot aus finanziellen Gründen per 31. März 2026 einzustellen.

Die Evaluierungen der von der A16 geförderten Mikro-ÖV-Angebote zeigen, dass diese nicht kostendeckend sind und die Ticketerlöse nur einen geringen Teil der Gesamtkosten decken. Der Besetzungsgrad war mit durchschnittlich 1,3 Personen pro Fahrt gering. Der Anteil an Leerkilometern war deutlich höher als jener von Besetzkilometern. Die Zubringerfunktion stellte nicht den Hauptzweck dar, Mikro-ÖV wurde auch regelmäßig für die Alltagsmobilität in Anspruch genommen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt abschließend, die bestehende Kosten- und Finanzierungssystematik von Mikro-ÖV-Angeboten unter Einbeziehung aller relevanten Akteure zu evaluieren und systematisch daraufhin zu analysieren, ob Synergieeffekte durch eine zentrale Beschaffung und Betreuung einzelner Leistungsbestandteile geschaffen und dadurch Einsparungen erzielt werden können. Zudem sollten alternative, bedarfsorientierte Lösungen für Mikro-ÖV-Angebote umfassend in gemeinsamer Abstimmung der Interessen- und Kostenträger strategisch und finanziell bewertet werden. Im Anschluss wäre gemeinsam mit den Regionen und in Abstimmung mit dem Linienverkehr ein Pilotprojekt zu entwickeln, um die Einsatzmöglichkeiten des Bedarfsverkehrs bedarfsorientiert und zweckmäßig zu definieren. Ergänzend sollte ein Indikator in die Wirkungsangaben aufgenommen werden, der die Erreichbarkeit der Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen berücksichtigt, um ein möglichst vollständiges Bild über die öffentliche Verkehrserschließung zu erhalten.

1. ÜBERSICHT

Prüfungsgegenstand	Der Landesrechnungshof überprüfte den Mikro-Öffentlichen Verkehr in der Steiermark.
Politische Zuständigkeit	Die politische Zuständigkeit lag von 17.12.2019 bis 18.12.2024 bei Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang (Verkehr) sowie bei Landesrätin MMag. Barbara Eibinger-Miedl als Hauptreferentin im Korreferat mit Landesrätin Mag. Ursula Lackner (Landes- und Regionalentwicklung). Seit 19.12.2024 liegt die politische Zuständigkeit bei Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M. (Verkehr) sowie bei Landesrat Mag. Stefan Hermann, MBL als Hauptreferent im Korreferat mit Landeshauptmann-Stellvertreterin Manuela Khom (Landes- und Regionalentwicklung).
Rechtliche Grundlage	Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist gemäß Art. 50 Abs. 1. Z. 1 bis Z. 3 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben. Die Überprüfung des Landesrechnungshofes hat sich auf die ziffernmäßige Richtigkeit sowie auf die Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu erstrecken (Art. 49 Abs. 1 L-VG). Der Landesrechnungshof hat aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (Art. 49 Abs. 2 L-VG).
Vorgangsweise	Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (A16), der Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung (A17), der Regionalmanagement-Gesellschaften sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des Landesrechnungshofes.
Prüfzeitraum	Die Prüfung umfasste überwiegend den Zeitraum von 2021 bis 2024. Soweit erforderlich, wurde der Prüfzeitraum entsprechend erweitert.
Stellungnahmen zum Prüfbericht	Frau Landeshauptmann-Stellvertreterin Manuela Khom und Herr Landesrat Mag. Stefan Hermann übermittelten Leermeldungen. Die Stellungnahme von Frau Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M. ist in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes erfolgen nach der jeweils korrespondierenden Textstelle.

2. EINLEITUNG

2.1 Prüfungsgegenstand und -umfang

Die vorliegende Prüfung des Landesrechnungshofs hat die Analyse des Mikro-Öffentlichen Verkehrs (Mikro-ÖV) in der Steiermark in den Jahren 2021 bis 2024 bzw. teilweise bis 2025 zum Gegenstand. Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an den Nutzern orientierte Verkehrsangebote, die in ländlichen bzw. dünn besiedelten Räumen angeboten werden und Transportdienstleistungen für Personen zur Verfügung stellen. Dabei erfüllen Mikro-ÖV-Angebote im Wesentlichen eine Zubringerfunktion zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und eine Versorgungsfunktion zur Sicherung der Daseinsvorsorge.

Die Gemeinden oder Regionalmanagements¹ (als Fördernehmer bzw. Projektträger) beauftragen – je nach geplantem Betreibermodell – Dienstleister mit der Konzeption und Durchführung (Software/Betrieb) des jeweiligen Mikro-ÖV-Projektes. Mikro-ÖV-Angebote werden somit von den jeweiligen Gemeinden bzw. den Regionalmanagements geplant, beauftragt und umgesetzt und dementsprechend auch im Wesentlichen finanziert.

Die A16, Referat „Öffentlicher Verkehr“ bietet Förderungsmöglichkeiten dieser Mikro-ÖV-Projekte auf der Grundlage entsprechender Strategien und Richtlinien an. Zudem können finanzielle Mittel aus der Regionalentwicklung – Grundlage hierfür bildet das Steiermärkische Landes- und Regionalentwicklungsgesetz (StLREG) 2018 – als Anschubfinanzierung für Mikro-ÖV-Projekte zur Verfügung gestellt werden. Voraussetzung dafür ist die entsprechende Beschlussfassung durch die jeweiligen Regionalversammlungen. Diese Mittelbereitstellung erfolgt durch die A17, Referat „Landesplanung und Regionalentwicklung“ und folgt der Vergabelogik einer Förderung. Die Kombination von Förderungen (abgewickelt durch die A16) und einer Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung (abgewickelt durch die A17) für einzelne Mikro-ÖV-Projekte ist rechtlich möglich.

Der Landesrechnungshof hält fest, dass der Mikro-ÖV ein von Gemeinden oder den Regionen initiiertes flexibles, öffentliches Nahmobilitätsangebot ist. Die Finanzierung dieser Angebote obliegt im Wesentlichen den Projektträgern – Förderungen von Seiten des Landes sowie eine Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung sind unter bestimmten Bedingungen möglich.

Um einen umfassenden Überblick über den Mikro-ÖV in der Steiermark zu geben, prüfte der Landesrechnungshof die nachstehenden zentralen Themen:

- rechtliche Grundlagen und Strategien (insbesondere die Mobilitätsstrategie 2024+ und die Mikro-ÖV-Strategie)

¹ Die Regionalmanagements sind von den Regionalverbänden getragene Regionalentwicklungsgesellschaften, die als operative Schnittstellen zwischen Land, Gemeinden und regionalen Akteuren unter anderem regionale Entwicklungsstrategien und -projekte planen, koordinieren bzw. umsetzen; ihre Rechtsgrundlage ist das Steiermärkische Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 (StLREG 2018, LGBl. Nr. 117/2017 idgF). Siehe dazu Kapitel 3.4.

- Rolle der Regionen und Regionalmanagements
- Kosten, Förderungen des Landes und Teilfinanzierungen aus Mitteln der Regionalentwicklung (insbesondere Prozesse, Dokumentation, Schnittstellen)
- Evaluierung und bedarfsorientierte Ausrichtung des Mikro-ÖV-Angebotes in der Steiermark (insbesondere Mindestqualitätsstandards für den Mikro-ÖV, Weiterentwicklung durch neue [integrierte, kombinierte oder geförderte] Modelle)

Das Ziel der Prüfung war festzustellen, ob die aktuellen rechtlichen und strategischen Grundlagen des Landes sowie die Förderungs- bzw. Finanzierungsmöglichkeiten eine bedarfsorientierte Ausrichtung des Mikro-ÖV in der Steiermark ermöglichen bzw. ob gegebenenfalls die Konzeption und Einführung neuer Modelle für diesen Teil des Bedarfsverkehrs im Land anzudenken wären.

2.2 Methodik

Für die Erstellung des Prüfberichtes wendete der Landesrechnungshof die folgenden Prüfmethoden an:

- Durchführung qualitativer Experteninterviews (A16, A17, Regionalmanagements)
- Erhebung mittels Fragenkatalogen an die involvierten Akteure zu den einschlägigen Themenbereichen Strategien, Abwicklung von Förderungsanträgen bzw. Teilfinanzierungen, Vergaben, Evaluierung und Wirkungsorientierung
- Analyse der übermittelten Beantwortungen und vorgelegten Unterlagen
- Detailanalyse
 - der Dokumentationen im elektronischen Akt (ELAK) zur Förderungs- und Finanzierungsabwicklung
 - der von den Regionalmanagements vorgelegten Aktendokumentationen zu den Vergabeverfahren
 - der Unterlagen zu Angebotsevaluierung und Wirkungsorientierung

Zudem wurden Anwendungen von Künstlicher Intelligenz (KI) bei der Erstellung des Prüfergebnisses für die folgenden Bereiche eingesetzt:

- Recherche und Analyse (KI-Anwendungen unterstützten bei der Sammlung und Sichtung von Informationen und Unterlagen zum einschlägigen PrüftHEMA)
- Datenauswertung (in begrenztem Umfang wurden bei der Datenauswertung KI-Anwendungstools herangezogen, um gegebenenfalls bei unübersichtlichen und komplexen Datenmengen Auffälligkeiten bzw. Regelmäßigkeiten zu erkennen)

Der Landesrechnungshof stellte bei der Nutzung von KI-Anwendungen sicher, dass geheimhaltungsbedürftige Daten nur unter Zugrundelegung von Anonymisierung, Pseudonymisierung und Datenminimierung genutzt wurden. Zudem wurden die Ergebnisse nachgeprüft und plausibilisiert, um Verzerrungen, Auslassungen bzw. Fehlinformationen zu vermeiden.

3. RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND STRATEGIEN

3.1 Begriff, Funktionen und Zielsetzungen des Mikro-ÖV

Für den Begriff Mikro-ÖV besteht keine einheitliche Definition; grundsätzlich werden darunter flexible, kleinräumige, bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsangebote verstanden. Charakteristisch für den Mikro-ÖV ist seine Ausrichtung auf kurze Distanzen, insbesondere die sogenannte „erste und letzte Meile“ (beispielsweise Wege von/zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Linienverkehrs). Mikro-ÖV-Angebote ergänzen damit das klassische Verkehrsnetz, indem sie die Erreichbarkeit innerhalb von Gemeinden oder in der Region verbessern und als Zubringer zum oder Abholer vom höherrangigen ÖV (z. B. Bahn oder Regionalbus) fungieren. Synonym für Mikro-ÖV werden auch die Begriffe „bedarfsorientierter Verkehr“ bzw. „On-Demand-Verkehr“ verwendet. Die Bedarfsorientierung des Mikro-ÖV bedingt, dass ein Angebot zum Transport nur dann besteht, wenn im Voraus durch den Nutzer ein Fahrtwunsch angemeldet wurde.² Im Unterschied zur Mikromobilität, die ebenfalls Kurzstrecken fokussiert, handelt es sich beim Mikro-ÖV explizit um öffentliche Verkehrsangebote. Mikromobilität umfasst hingegen meist individuelle, nicht-öffentliche Fortbewegungsmittel wie Fahrräder oder E-Scooter.

Auch wenn sich Mikro-ÖV-Angebote zumeist an bestimmte Zielgruppen richten (z. B. Jugendliche, Senioren, Personen ohne Führerschein), stehen diese Angebote grundsätzlich allen Personen offen.

Der Mikro-ÖV kann dabei – je nach Ausgestaltung – folgende Funktionen erfüllen:

- **Versorgungsfunktion/Daseinsvorsorge:** Mikro-ÖV stellt die Erreichbarkeit grundlegender Dienstleistungen und Einrichtungen (z. B. Gesundheitsversorgung, Amtswege, Einkäufe, Bildung) sicher.
- **Zubringerfunktion:** Mikro-ÖV-Angebote können Bewohner von – durch öffentlichen Verkehr – schlecht erschlossenen Gebieten zu zentralen Verkehrsknotenpunkten bringen („erste und letzte Meile“). Er ist somit eine Ergänzung zum öffentlichen Linienverkehr und soll zu dessen verstärkter Nutzung beitragen.
- **Nachhaltigkeitsfunktion:** Der Mikro-ÖV leistet einen Beitrag zum Klimaschutz durch Reduktion des Individualverkehrs.
- **Soziale Teilhabe / Inklusion:** Durch Mikro-ÖV-Angebote wird die Mobilität für benachteiligte Gruppen (z. B. Ältere, Jugendliche, Personen ohne Auto oder Führerschein) gefördert. Dies trägt zur Förderung der Chancengleichheit beim Zugang zu Bildung, Arbeit, Freizeit etc. bei.

² Autengruber/Kahl, Rechtliche Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Bestellung von Mikro-ÖV (2023) 5.

Aus den Funktionen des Mikro-ÖV lassen sich folgende Zielsetzungen im Zusammenhang mit der Implementierung von Mikro-ÖV-Angeboten definieren:

- Sicherstellung der Grundversorgung mit Mobilität in den Gemeinden/Regionen
- Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split³
- Vermeidung von Mobilitätsausgrenzung einzelner Gruppen
- Abdeckung von Mobilitätsbedarfen außerhalb der Hauptverkehrszeiten und abseits der Hauptachsen
- Förderung nachhaltiger, sparsamer und wirtschaftlicher Mobilitätslösungen
- Unterstützung der regionalen Entwicklung und Stärkung des ländlichen Raums
- Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten zur Erhöhung der Attraktivität des gesamten ÖV-Systems

3.2 Strategische Rahmenbedingungen für den Mikro-ÖV in der Steiermark

Um das bestehende Linien-ÖV-Angebot und die Gemeinden als Aufgabenträgerinnen des lokalen öffentlichen Verkehrs zu unterstützen, wurde für den Mikro-ÖV durch das Land (A16) unter Einbeziehung von Experten, eine „**Mikro-ÖV Strategie Steiermark**“ erarbeitet und im Jahr 2017 zusammen mit einer Förderrichtlinie (siehe Kapitel 5.2.1) von der Landesregierung beschlossen und veröffentlicht. Die Strategie beschreibt neben Rahmenbedingungen, Gestaltungsmöglichkeiten und Zielgruppen auch Erfolgsfaktoren sowie Umsetzungsempfehlungen für den Mikro-ÖV im ländlichen Raum und fußt auf folgenden sieben Grundsätzen, die bei der Umsetzung von Projekten zu berücksichtigen sind:

1. Der Mikro-ÖV leistet einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung und Sicherung von Daseinsfunktionen (z. B. Zugang zur Gesundheitsversorgung, Behördenwege, Einkäufe).
2. Der Mikro-ÖV leistet einen Beitrag zur sozialen Inklusion (Teilhabe am sozialen Leben für Personen ohne Führerschein oder mobilitätseingeschränkte Personen).
3. Der Mikro-ÖV soll einen Beitrag zur Erhöhung des „Modal Split“-Anteils des ÖV leisten.
4. Der Mikro-ÖV darf nie in Konkurrenz zu den Linienangeboten des ÖV treten, sondern soll als Zubringer fungieren („erste und letzte Meile“).
5. Vorrangige Zielgruppen sind Jugendliche und junge Erwachsene, Senioren, ökonomisch benachteiligte Personen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Pendler.
6. Der Mikro-ÖV erfordert eine sorgfältige Planung.
7. Die Qualität soll durch regelmäßige Evaluierungen verbessert werden.

Die Mikro-ÖV-Strategie ist als integraler Bestandteil der Strategien und Grundsätze des Landes zur Unterstützung und Entwicklung nachhaltiger Mobilität zu sehen.

³ Modal Split (Verkehrsmittelaufteilung) beschreibt die Verteilung des Personen-Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (z. B. Kraftfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, zu Fuß).

Das **Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+** war im Prüfzeitraum (bis Mai 2024) die für den Bereich Mobilität und Verkehr relevante strategische Grundlage: Im Falle geringer Fahrgastzahlen und einer geringen Nachfrage des öffentlichen Personenverkehrs könne eine Verlagerung in Richtung Bedarfsverkehr stattfinden, um die Grundmobilität sicherzustellen. Konkrete Ziel- und Umsetzungsvorgaben waren nicht enthalten.

Im Mai 2024 wurde die unter Einbindung der Regionen und wichtiger Stakeholder im Mobilitätsbereich erarbeitete **Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+** (in Folge: Mobilitätsstrategie 2024+) präsentiert. Diese verfolgt das Ziel, eine zukunftsfähige, nachhaltige und lebensqualitätsorientierte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in der Steiermark sicherzustellen. Sie dient als strategische Grundlage für die Planung und Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖV, Rad- und Fußverkehr und ist als Dachstrategie der bestehenden Teilstrategien (wie beispielsweise der Strategie für den Mikro-ÖV) im Bereich Verkehr und Mobilität zu verstehen.

In der Mobilitätsstrategie 2024+ wurde unter anderem das Handlungsfeld *„Ein effizientes, integriertes und finanzierbares regionales Mikro-ÖV-Angebot etablieren“* definiert. Folgende Maßnahmen wurden zu dessen Umsetzung festgelegt und mit der höchsten Prioritätsstufe versehen:

1. Evaluierung der bestehenden Mikro-ÖV-Systeme
2. Evaluierung und Überarbeitung der Mikro-ÖV-Strategie
3. Umsetzung der Mikro-ÖV-Strategie neu

Aufbauend auf der Evaluierung der bestehenden Mikro-ÖV-Systeme sollen laut der Mobilitätsstrategie 2024+ im Zuge der Überarbeitung der Mikro-ÖV-Strategie folgende weitere Maßnahmen geprüft und deren Integration bzw. Förderung beurteilt werden:

- Entwicklung von Mindestqualitätsstandards für den Mikro-ÖV (z. B. freie Zugänglichkeit, maximale Vorbestellzeit, Entfernung zur Bedarfshaltestelle, Bedienzeitraum)
- Integration in den Verkehrsverbund und Prüfung, ob eine koordinierte und abgestimmte Gestaltung und Ausschreibung des Angebots mit dem öffentlichen Linienverkehr erfolgen kann
- Integration der bedarfsorientierten Verkehrsangebote in die Reiseinformations-, Buchungs- und Bezahlssysteme
- Entwicklung eines sozial fairen Finanzierungsmodells ohne Fehlanreize

Darüber hinaus wurde der Ausbau des Mikro-ÖV bzw. der verstärkte Wissenstransfer zwischen den beteiligten Verkehrsverbünden als Ziel für das Handlungsfeld *„Regionale, nationale und internationale Kooperationen zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Steiermark fortführen und entwickeln“* definiert.

Neben der Mobilitätsstrategie 2024+ wird der Mikro-ÖV noch in weiteren Strategiepapieren des Landes erwähnt:

- In der im Jahr 2022 verfassten **Landesentwicklungsstrategie Steiermark 2030** wurden unter anderem die Leitthemen „Mobilität der Zukunft“ und „Siedlungsentwicklung“ verankert. Folgende konkrete Ziele und Maßnahmen mit Mikro-ÖV-Bezug wurden definiert:
 - verbindliche Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der öffentlichen Verkehrserschließung: flexible Mobilitätsangebote in Streusiedlungen durch den Mikro-ÖV
 - Mobilität in Gebieten mit mangelnder ÖV-Versorgung gewährleisten: Anwendung der Mikro-ÖV-Strategie, Fortführung des Förderprogramms des Landes zur Umsetzung von Mikro-ÖV-Systemen; Einführung regionaler Mikro-ÖV-Systeme im Rahmen der regionalen Entwicklungsstrategien
 - Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren mit qualitativ hochwertigen Dienstleistungen der Daseinsvorsorge: Verbesserung und Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Versorgungsstandorten für alle Bevölkerungsgruppen mit ÖV und bedarfsorientiertem Mikro-ÖV-Angeboten
- Die im Jahr 2017 erarbeitete **Klima- und Energiestrategie 2030** definiert im Bereich des ÖV unter anderem das Ziel, den Anteil des ÖV an der Gesamtmobilität (Modal Split) zu steigern. Als Maßnahme wurde die Verbesserung von Angebot und Qualität des ÖV festgelegt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Implementierung von Mikro-ÖV-Systemen vorgesehen, um in peripheren Gebieten eine klima- und energieschonende Mobilität sicherzustellen. Im September 2024 wurde darauf aufbauend die **Klima- und Energiestrategie 2030 plus** beschlossen und als eine der Stoßrichtungen im Bereich Mobilität das Ziel *„Öffentliche Verkehrsmittel ausbauen und an die Klimaänderungen anpassen“* definiert. Konkret soll ein möglichst flächendeckender und klimafitter öffentlicher Nah- und Fernverkehr, ergänzt durch maßgeschneiderte Lösungen wie Mikro-ÖV-Systeme, gewährleistet werden.
 - Der dazu ausgearbeitete Aktionsplan für den Zeitraum 2022 bis 2024 enthielt als Maßnahme *„Verkehrsreduktion durch Unterstützung und Bevorrangung von Gemeinschaftsverkehr erreichen“*. Dabei sollten Gemeinschaftsverkehre in Form von Mikro-ÖV-Projekten finanziell durch das Land gefördert werden. Die Initiative sollte dabei jedoch von der jeweiligen Region ausgehen.
 - Der aktuelle Aktionsplan für die Jahre 2025 bis 2030 beinhaltet als Maßnahme mit Mikro-ÖV-Bezug den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs. Als Umsetzungsschritt wurde die *„Prüfung der Integration von bedarfsorientiertem Verkehr in Regiobus-Angebotsbündeln“* festgelegt.
- Die im Jahr 2016 veröffentlichte **Elektromobilitätsstrategie 2030** des Landes stellt einen Bestandteil der Klima- und Energiestrategie dar. Sie erwähnt den Mikro-ÖV bzw. bedarfsorientierten Verkehr nicht explizit. Die Strategie betont die Bedeutung der Verknüpfung individueller Elektromobilität (z. B. CarSharing/E-Autos, E-Roller, E-Bikes) mit klassischem ÖV an Schnittstellen. Dies entspricht der Idee, letzte Meilen

und räumlich weniger gut erschlossene Gebiete über flexible E-Mobilitätsangebote (wie Mikro-ÖV oder On-Demand-Shuttles) zu bedienen.

- In den **regionalen Entwicklungsstrategien** der sieben Regionen⁴ wird zumeist auf etwaige bestehende Mikro-ÖV Systeme hingewiesen. Die jeweiligen **regionalen Mobilitätspläne** beinhalten konkrete Maßnahmen im Hinblick auf die Implementierung bzw. den Ausbau von Mikro-ÖV-Angeboten.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in den regionalen Mobilitätsplänen und regionalen Entwicklungsstrategien dargelegten Ziele und Maßnahmen in Bezug auf den Mikro-ÖV:

Liezen	
Regionaler Mobilitätsplan (2018)	Regionale Entwicklungsstrategie 2022-2027
- Handlungsfeld Mikro-ÖV Sicherung der Grundversorgung - Fortführung der Mobilitätsprojekte des Regionalmanagements - Mikro-ÖV als Zubringer zum ÖV: abgestimmte Zubringerfunktion kann ÖV als Gesamtsystem stärken und Angebote langfristig absichern - Integration Nightline in Mikro-ÖV prüfen	- Ausschreibungsverfahren für ein bezirksweites Mikro-ÖV-System (wurde aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht umgesetzt) - bestehende Angebote: Gesäusesammeltaxi Narzissenjet - Erstellung eines Nachfolgekonzepts für den Narzissenjet auf kleinregionaler Ebene und pilothafte Umsetzung für den gesamten Bezirk
Obersteiermark Ost	
Regionaler Mobilitätsplan (2020)	Regionale Entwicklungsstrategie 2022+
- sieben bestehende Mikro-ÖV-Angebote im Bezirk (z. B. OBus – Bruck an der Mur⁵; Stanzer E-Mobil; Trofaiach gMeinBus; Rufbusse in Eisenerz, Mariazell, Leoben und Radmer) - keine bezirksweite Ausrollung sinnvoll	Verweis auf regionalen Mobilitätsplan
Obersteiermark West	
Regionaler Mobilitätsplan (2024)	Regionale Entwicklungsstrategie 2021-2027
- Mikro-ÖV-Konzept für die Region, wurde jedoch nicht weiterverfolgt - bestehende Systeme: Citytaxi Judenburg, Zeltweg Mobil, Nightline Murtal - Fokus auf „letzte Meile“ (Zubringerfunktion)	- Konzepte und Planungen für Bedienggebiete erstellt - Umsetzung eines Pilotprojektes coronabedingt abgebrochen

⁴ Liezen, Obersteiermark Ost, Obersteiermark West, Oststeiermark, Südoststeiermark, Südweststeiermark und Steirischer Zentralraum

⁵ O-Bus – Bruck an der Mur wurde im Jahr 2022 eingestellt.

Oststeiermark	
Regionaler Mobilitätsplan (2019)	Regionale Entwicklungsstrategie 2022
- Etablierung eines Mikro-ÖV-Systems in peripheren Räumen - bestehendes System: SanfteAlltagsMobilität (SAM) - Ausschreibung	- SAM-Projekt in Umsetzung - Ausweitung der SAM auf alle oststeirischen Gemeinden in Abstimmung mit bestehenden Mikro-ÖV-Systemen - Vereinheitlichung von SAM in der gesamten Oststeiermark in Bezug auf die zeitliche Dauer des Angebots und sonstige Regelungen für den täglichen Alltagsbedarf - Ausweitung des zeitlichen Betriebs von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr abseits des täglichen Alltagsbedarfs für spezifische Bedürfnisse in der Region, z. B. Tourismus, Pendler (z. B. Lehrlinge), „Nightline“ für Jugendliche an Wochenenden - Integration von SAM in den Verkehrsverbund und das Klima-Ticket - Optimierung des Informations- und Bestellvorgangs - Einführung eines Radtransports mit SAM - Anpassung der Richtlinien des Landes zugunsten eines zeitgemäßen und kundenorientierten Fahrbetriebs - Ausweitung des Mikro-ÖV wird Schritt für Schritt verwirklicht werden
Südweststeiermark	
Regionaler Mobilitätsplan (2016)	Regionale Entwicklungsstrategie 2020+
- bereits bestehende Angebote (Eibiswalder Sammelbus, WEINmobil) - Befragung ergab Wunsch nach flächendeckender Mikro-ÖV-Erschließung - Wunsch nach Fördermaßnahmen des Landes	---
Steirischer Zentralraum	
Regionaler Mobilitätsplan (Teilregion Voitsberg 2016; Teilregion GU-Süd 2023)	Regionale Entwicklungsstrategie 2020+
Teilregion Voitsberg: - Einrichtung eines Mikro-ÖV in genannten peripheren Gemeinden - Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr - abgestimmte Planung und Koordination mit Linienverkehr Teilregion GU-Süd: - Der Aktionsplan GU-Süd hat keinen Inhalt betreffend Mikro-ÖV (Anmerkung Landesrechnungshof).	- Ziel: Erhöhung Öffi-Anteil; Maßnahme: Zubringermaßnahmen (z. B. Mikro-ÖV) entwickeln - Ziel: autonomes Fahren: Testumgebungen für z. B. Mikro-ÖV ermöglichen

Südoststeiermark	
Regionaler Mobilitätsplan 2018	Regionale Entwicklungsstrategie 2021-2027
- Konzeption und Einführung eines nachfrage-gesteuerten Mikro-ÖV in der Fläche in enger Zusammenarbeit mit regionalen Taxiunternehmen (Umsetzung geplant für 2018)	- Bewusstseinsbildung für neue Mobilitätsformen, die Bereiche ÖV und ergänzende Mobilität (Vulkanland Taxi)

Tabelle 1: Regionale Mobilitätspläne

Quelle: Regionale Mobilitätspläne und Regionale Entwicklungsstrategien;
aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Der Landesrechnungshof hält fest, dass aufgrund des langfristigen Planungshorizonts der Strategien und Pläne die darin abgebildeten Ziele und Maßnahmen zum Teil nicht mehr aktuell sind, da diese entweder bereits umgesetzt wurden (z. B. geplante Ausschreibung in der Region Oststeiermark) oder deren Umsetzung verworfen wurde (z. B. Umsetzung eines Mikro-ÖV-Konzeptes in der Region Südoststeiermark).

Abschließend verweist der Landesrechnungshof auf das Regierungsprogramm 2024-2029 (Starke Steiermark. Sichere Zukunft.), in dem der Mikro-ÖV *„gerade in dezentralen Räumen eine wichtige Ergänzung des Mobilitätsangebotes“* darstellen soll.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die landesweit festgelegten Strategien in den Bereichen Verkehr/Mobilität und Klimaschutz sowie die regionalen Entwicklungsstrategien und regionalen Mobilitätspläne in Bezug auf den Mikro-ÖV grundsätzlich dieselben Stoßrichtungen bzw. Zielsetzungen enthalten und somit kohärent sind. Die abgebildeten Maßnahmen reichen von der Erweiterung einzelner bereits bestehender Angebote auf regionaler Ebene bis hin zur (steiermarkweiten) Integration des Mikro-ÖV in das Verbundsystem.

Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof fest, dass das Land für den Mikro-ÖV strategische Grundlagen erarbeitete. Die Planung und Umsetzung der Mikro-ÖV-Projekte obliegen hingegen den jeweiligen Gemeinden bzw. den Regionalverbänden und deren Regionalmanagementgesellschaften. Zur Unterstützung von Mikro-ÖV-Angeboten finanzierte das Land im Prüfzeitraum zwar ein eigenes Förderprogramm, übernahm jedoch keine steiermarkweite Planungs- oder Koordinierungsfunktion und war auch in die operative Umsetzung der einzelnen Projekte nicht aktiv eingebunden.

3.3 Ausgestaltung des geförderten Mikro-ÖV in der Steiermark

Die Mikro-ÖV-Strategie sowie die Förderrichtlinie der A16 enthalten Vorgaben für die Ausgestaltung der einzelnen Angebote. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses.

Die Förderrichtlinie enthält hinsichtlich der Ausgestaltung des Mikro-ÖV-Angebotes Vorgaben zu folgenden Punkten:

1. Definierung eines Bediengebietes sowie der Betriebszeiten (Konkurrenzierungsverbot)
2. Festlegung des Betreibermodells und der Betriebsform
3. Tarifgestaltung: nachvollziehbares Tarifmodell; gänzlich kostenlose Angebote werden nicht gefördert
4. Evaluierung und Marketing durch den Fördernehmer

In der Steiermark sind neben den vom Land geförderten Mikro-ÖV-Diensten auch nicht geförderte Modelle in Betrieb. Diese können in der Ausgestaltung (Zeiten, Konkurrenzierung) von den nachstehenden Förderungsvorgaben abweichen.

3.3.1 Bediengebiet und Betriebszeiten

Mikro-ÖV-Angebote sind primär in ländlichen Räumen⁶ mit geringer Bevölkerungsdichte bzw. fehlender oder mangelhafter ÖV-Anbindung sinnvoll.

Wie bereits oben ausgeführt, können Mikro-ÖV-Projekte unterschiedliche Zielgruppen ansprechen und unterschiedliche Zielsetzungen verfolgen. Abhängig von diesen Parametern kann das zeitliche Angebot ausgestaltet werden. Zeitliche Mindestanforderung an geförderte Projekte ist ein Angebot an drei verschiedenen Tagen pro Woche von zumindest je drei Stunden.

Mikro-ÖV-Angebote sind so zu gestalten, dass diese nicht in Konkurrenz zu den bestehenden ÖV-Angeboten stehen, sondern vielmehr Synergien mit bestehenden ÖV-Angeboten gehoben werden. Der Mikro-ÖV soll daher primär die zeitlichen Lücken zwischen bestehenden ÖV-Angeboten zu Nebenverkehrszeiten schließen. Bei Bedienung derselben Fahrtstrecke soll der zeitliche Abstand zwischen liniengebundenen ÖV-Angeboten und Mikro-ÖV-Angeboten eine Stunde betragen. Ziel ist es, unter Einbindung des Mikro-ÖV steiermarkweit einen „1-Stunden-Takt“ im öffentlichen Verkehr anzubieten.

⁶ Die Mikro-ÖV Strategie definiert – mangels allgemein gültiger Definition – als „ländliche Räume“ Gebiete, „die durch geringe Bevölkerungszahlen und -dichten sowie strukturelle Nachteile (wenige Arbeitsplätze, fehlende [Versorgungs-]Einrichtungen, geringes Ausbildungsangebot etc.), dispersen Siedlungsstrukturen und vom demographischen Wandel in spezifischer Weise (Überalterung, Abwanderung) gekennzeichnet sind“.

Die nachstehende Grafik erläutert, wie Mikro-ÖV-Angebote die zeitlichen Lücken zwischen bereits bestehenden liniengebundenen Angeboten schließen können:

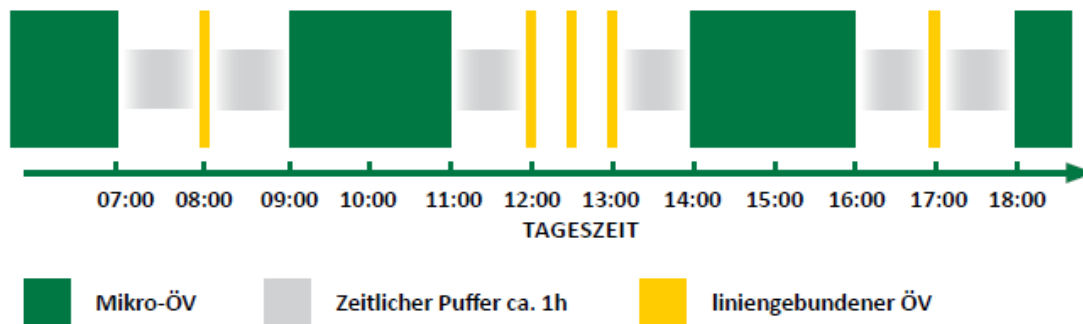


Abbildung 1: Mikro-ÖV und liniengebundener ÖV in zeitlicher Ergänzung (exemplarisch)

Quelle: Mikro-ÖV Strategie Steiermark (2017), S. 34

3.3.2 Betriebsform und Betreibermodelle

Während beim klassischen Linienverkehr eine vorgegebene Route mit definierten Haltestellen zu vorab festgelegten Zeiten unabhängig von einem Bedarf angefahren werden, wird dieses System bei Mikro-ÖV-Angeboten flexibel und bedarfsorientiert gestaltet:

Entsprechend der Förderrichtlinie sind in einem festgelegten Bediengebiet Haltestellen zu definieren, die nach Voranmeldung angefahren werden. Eine Haus-zu-Haus Bedienung ist nur für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

In einem festgelegten Bediengebiet sind Haltepunkte (keine Haltestellen lt. KfllG) zu definieren. Eine Haus-zu-Haus-Bedienung ist in Strategie und Förderungsrichtlinie nicht vorgesehen. Hausabholungen und Hausbringungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind möglich.

Je nach lokalen Gegebenheiten kann der Träger des Mikro-ÖV-Projektes (Regionalmanagement oder Gemeinde) eines der folgenden Betreibermodelle zur Umsetzung des Projektes heranziehen:

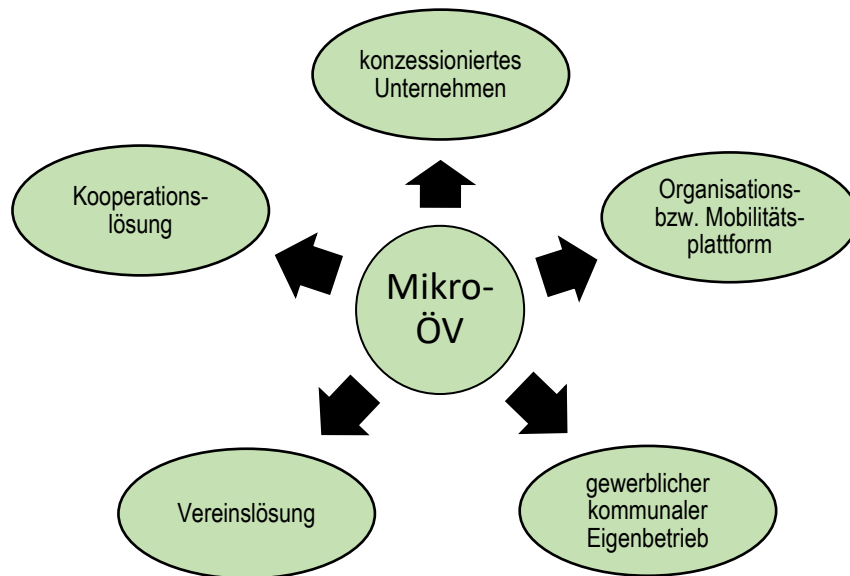


Abbildung 2: Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark
 Quelle: Mikro-ÖV Strategie Steiermark (2017); aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Konzessioniertes Unternehmen:

Der Träger des Mikro-ÖV-Projektes (z. B. Regionalmanagement, Gemeinde) beauftragt ein konzessioniertes Unternehmen (Taxi-, Bus- oder Verkehrsunternehmen) mit der Erbringung der Mobilitätsdienstleistung. Bei der Vergabe des Auftrages ist das Bundesvergabegesetz zu beachten.

Organisations- und Mobilitätsplattform:

Im Auftrag des Trägers werden mehrere konzessionierte Unternehmen einer Organisations- bzw. Mobilitätsplattform (Unternehmen) unterstellt. Die Plattform übernimmt die Abwicklung des Mikro-ÖV-Angebotes sowie die Koordinierung der beteiligten Unternehmen untereinander.

Gewerblich kommunaler Eigenbetrieb:

Die Mobilitätsdienstleistungen werden durch ein von der Gemeinde gegründetes gewerbliches Unternehmen zur Verfügung gestellt. Dieses Unternehmen muss über die Berechtigung zum gewerbsmäßigen Personentransport verfügen.

Vereinslösung:

Der Projektträger unterstützt einen gemeinnützigen Verein, der die Mobilitätsdienstleistungen unter Einbindung freiwilliger Fahrer bereitstellt. Die Dienstleistungen stehen nur Vereinsmitgliedern zur Verfügung. Im Vorfeld sind Fragen zu den Themen Haftung und Gewinnerzielungsabsicht zu klären.

Kooperationslösung:

Durch eine Partnerschaft zwischen einem Verein und einem (bestehenden) konzessionierten Unternehmen werden Fahrdienste angeboten. Der Verein stellt das Personal (Freiwillige), das Unternehmen bringt die Fahrzeuge und die Serviceleistungen ein.

3.4 Rolle der Regionen im Bereich Mikro-ÖV

Durch das Inkrafttreten des Steirischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes im Jahr 2018 wurden die Rahmenbedingungen für die strategische Ausrichtung und die Zusammenarbeit im Bereich Regionalentwicklung zwischen dem Land, den sieben Regionen und den Gemeinden festgelegt.

Als „Träger“ der Regionalentwicklung wurden die Regionalverbände geschaffen, deren Aufgaben die strategische Weiterentwicklung der Region, die frühzeitige Planung aller relevanten Maßnahmen, die Koordination der gesamten regionalen Aktivitäten sowie die Gewährleistung einer effizienten und nach Prioritäten strukturierten Umsetzung der geplanten Projekte umfassen.

Die sieben Regionalmanagementgesellschaften (Regionalmanagements) in der Steiermark übernehmen die operative Umsetzung der Agenden der Regionalverbände. Diese stehen im Alleineigentum des jeweiligen Regionalverbandes. Im Bereich Verkehr/Mobilität sind sie in die Entwicklung regionaler Mobilitätspläne, die strategischen Zielsetzungen, Handlungsschwerpunkte und Prioritäten für den Verkehr in ihrer jeweiligen Region eingebunden. Dabei arbeiten sie partizipativ mit Gemeinden, lokalen Entscheidungsträgern und relevanten Akteuren zusammen, um sowohl die Bedürfnisse der Bevölkerung als auch übergeordnete landesweite und europäische Ziele zu berücksichtigen.

Der Landesrechnungshof führte Gespräche mit den sieben Regionalmanagements. Die daraus gewonnenen Informationen sind in die Prüfung eingeflossen. In ausgewählten Regionen überprüfte der Landesrechnungshof darüber hinaus die Beauftragung der Mikro-ÖV-Dienstleistungen durch die Regionalmanagements (siehe Kapitel 7).

Die geführten Interviews mit den Regionalmanagements zeigten, dass ihre Rolle bzw. ihre Aufgaben im Bereich des Mikro-ÖV mit dem Umfang des Angebots und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in der Region zusammenhängt: In jenen Regionen, in denen es nur vereinzelte Mikro-ÖV-Angebote von Gemeinden oder Tourismusverbänden gibt (Liezen, Obersteiermark West, Obersteiermark Ost, Südoststeiermark), sind die Regionalmanagements kaum mit dem Thema Mikro-ÖV befasst.

In jenen Regionen, die über (nahezu) flächendeckende Mikro-ÖV-Systeme verfügen (Steirischer Zentralraum, Südweststeiermark, Oststeiermark), übernehmen die Regionalmanagements sowohl die zentrale Planungs-, Steuerungs- und Koordinierungsfunktion als auch die Umsetzung und Weiterentwicklung des konkreten Angebotes. Die Regionalmanagements analysieren und koordinieren im Vorfeld die Bedarfe der jeweiligen Gemeinden, planen darauf aufbauend – unter Beiziehung von externen Experten – die konkrete Ausgestaltung des Angebotes und beauftragen dieses. Sie übernehmen als Auftraggeber auch das Qualitätsmanagement (Evaluierung, Monitoring), das Controlling und Marketing. Gegebenenfalls treten die Regionalmanagements auch als Förderwerber gegenüber dem Land auf. In weiterer Folge übernehmen die Regionalmanagements als Auftraggeber auch – unter Einbeziehung der beteiligten Gemeinden – die Weiterentwicklung des Angebotes.

3.5 Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark

Die von einem privaten Unternehmen betriebene Website bedarfsverkehr.at liefert – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – einen Überblick über aktuell in der Steiermark bestehende Mikro-ÖV-Angebote. Der Landesrechnungshof ergänzte diese Aufstellung um jene Angebote, die ihm im Zuge seiner Recherche darüber hinaus bekannt wurden.

Die nachstehende Tabelle liefert einen Überblick über die – mit Stand November 2025 – bestehenden Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark:⁷

Region	Mikro-ÖV-Angebot	bediente Gemeinden
Liezen	Salzkammergut-Shuttle	Altaussee, Bad Aussee, Bad Mitterndorf, Grundlsee
Liezen	Narzissenjet	Altaussee, Bad Aussee, Bad Mitterndorf, Grundlsee
Liezen	Citytaxi Liezen	Liezen
Liezen	Gesäuse-Sammeltaxi	Admont, Altenmarkt bei St. Gallen, Ardnig, Landl, St. Gallen
Obersteiermark West	Gemeindebus Pöls-Oberkurzheim	Pöls-Oberkurzheim
Obersteiermark West	Thermentaxi Fohnsdorf	Fohnsdorf
Obersteiermark Ost	Rufbus Mariazell	Mariazell
Obersteiermark Ost	Rufbus Eisenerz	Eisenerz
Obersteiermark Ost	Rufbus Radmer	Radmer
Obersteiermark Ost	Postbus-Shuttle Liesingtal	Kammern, Mautern, Traboch, Wald am Schoberpaß
Obersteiermark Ost	Gmeinbus Trofaiach	Trofaiach
Obersteiermark Ost	Rufbus Leoben	Leoben
Obersteiermark Ost	Stanzer Windmobil	Stanz
Steirischer Zentralraum	Rufmi Gratwein-Straßengel	Gratwein-Straßengel
Steirischer Zentralraum	Citytaxi Rosental	Rosental an der Kainach
Steirischer Zentralraum	FLUX	Bärnbach, Deutscheisritz, Dobl-Zwaring, Edelschrott, Eggersdorf bei Graz, Frohnleiten, Geistthal-Södingberg, Gratkorn, Graz, Hart bei Graz, Haselsdorf-Tobelbad, Hirscheegg-Pack, Hitzendorf, Kainach bei Voitsberg, Kainbach bei Graz, Krottendorf-Gaisfeld, Kumberg, Köflach, Laßnitzhöhe, Lieboch,

⁷ Dabei handelt es sich um Mikro-ÖV Angebote, die in steirischen Gemeinden verkehren bzw. Haltestellen aufweisen. Es sind aber auch Angebote enthalten, die von anderen Bundesländern ausgehend betrieben werden.

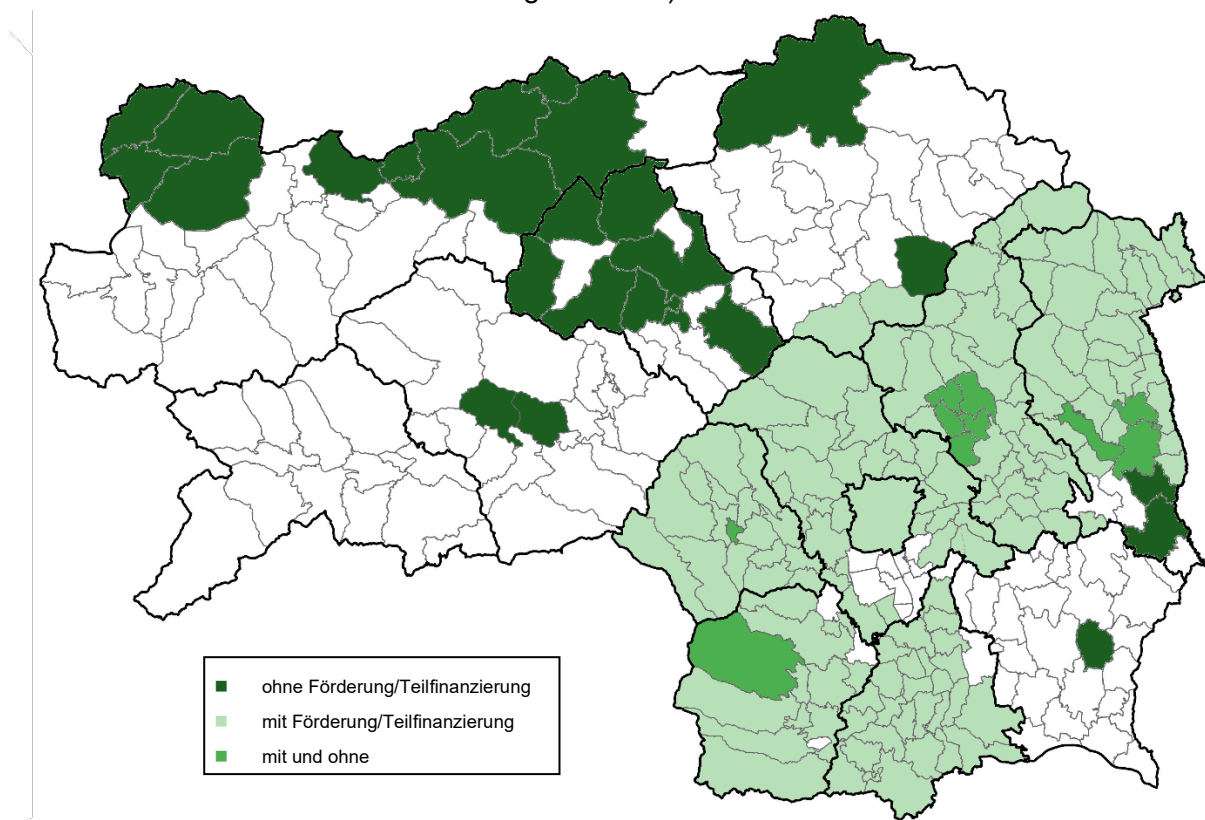
Region	Mikro-ÖV-Angebot	bediente Gemeinden
		Ligist, Maria Lankowitz, Mooskirchen, Nestelbach bei Graz, Peggau, Rosental an der Kainach, Sankt Bartholomä, Sankt Marein bei Graz, Sankt Martin am Wöllmißberg, Sankt Oswald bei Plankenwarth, Sankt Radegund bei Graz, Semriach, Stallhofen, Stattegg, Stiwoll, Söding-Sankt Johann, Thal, Übelbach, Vasoldsberg, Voitsberg, Weinitzen, Wundschuh
Südweststeiermark	regioMOBIL	Allerheiligen bei Wildon, Arnfels, Bad Schwanberg, Deutschlandsberg, Ehrenhausen an der Weinstraße, Eibiswald, Frauental an der Laßnitz, Gabersdorf, Gamlitz, Gleinstätten, Gralla, Groß Sankt Florian, Großklein, Heiligenkreuz am Waasen, Heimschuh, Hengsberg, Kitzeck im Sausal, Lang, Lebring-Sankt Margarethen, Leibnitz, Leutschach an der Weinstraße, Oberhaag, Ragnitz, Sankt Andrä-Hösch, Sankt Georgen an der Stiefing, Sankt Johann im Saggautal, Sankt Nikolai im Sausal, Sankt Veit in der Südsteiermark, Straß in Steiermark, Tillmitsch, Wagner, Wildon, Sankt Josef (Weststeiermark), Wettmannstätten, Wies, Sankt Martin im Sulmtal, Sankt Peter im Sulmtal, Stainz, Sankt Stefan ob Stainz
Südweststeiermark	Citytaxi Deutschlandsberg	Deutschlandsberg
Oststeiermark	SAM	Albersdorf-Prebuch, Anger, Bad Waltersdorf, Birkfeld, Breitenau am Hochlantsch (Region Obersteiermark Ost), Buch-St. Magdalena, Burgau, Dechantskirchen, Ebersdorf, Feistritztal, Fischbach, Fladnitz an der Teichalm, Floing, Friedberg, Gasen, Gersdorf an der Feistritz, Gleisdorf, Grafendorf bei Hartberg, Greinbach, Großsteinbach, Gutenberg-Stenzengreith, Hartberg, Hartberg Umgebung, Hartl, Hofstätten an der Raab, Ilztal, Kaindorf, Lafnitz, Ludersdorf-Wilfersdorf, Markt Hartmannsdorf, Miesenbach bei Birkfeld, Mitterdorf an der Raab, Mortantsch, Naas, Neudau, Ottendorf an der Rittschein, Passail, Pernegg an der Mur (Region Obersteiermark Ost), Peggau, Pischelsdorf am Kulm, Pöllau, Pöllauberg, Puch bei Weiz, Ratten, Rettenegg, Rohr bei Hartberg, Rohrbach an der Lafnitz, Sankt Jakob im Walde, Sankt Johann in der Haide, Sankt Kathrein am Offenegg, Sankt Lorenzen am Wechsel, Sankt Ruprecht an der Raab, Schäftern, Sinabelkirchen, St. Kathrein am Hauenstein, St. Margarethen an der Raab, Strallegg, Stubenberg, Thannhausen, Vorau, Waldbach-Mönichwald, Weiz, Wenigzell
Oststeiermark	WASTI	Mitterdorf/Raab, Mortantsch, Naas, Thannhausen, Weiz,
Oststeiermark	Thermen Genuss Taxi Bad Waltersdorf	Bad Blumau (Region Südoststeiermark), Bad Waltersdorf, Buch-St. Magdalena, Hartl
Oststeiermark	Fürstentaxi Fürstenfeld	Fürstenfeld

Region	Mikro-ÖV-Angebot	bediente Gemeinden
Südoststeiermark	GASTI	Bad Gleichenberg

Tabelle 2: bestehende Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark

Quelle: bedarfsverkehr.at, Regionalmanagements; aufbereitet durch den Landesrechnungshof
(Stand November 2025)

Basierend auf diesen Daten sowie den seitens der A16 geförderten und aus Mitteln der Regionalentwicklung teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angeboten erstellte der Landesrechnungshof in weiterer Folge eine Karte, auf der jene Gemeinden farblich hervorgehoben sind, die über ein (gefördertes) Mikro-ÖV-Angebot verfügen. Es handelt sich dabei um Angebote der Regionalmanagements, einzelner Gemeinden oder Tourismusverbände. Jene Angebote, die keine Förderung erhalten, entsprechen in ihrer Funktion und Zielsetzung gegebenenfalls nicht den in der Richtlinie der A16 angeführten Vorgaben für den Mikro-ÖV (z. B. hinsichtlich der Bedienzeiten oder des Konkurrenzierungsverbotes).

Abbildung 3: Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark (Stand November 2025)⁸

Quelle: GIS-Steiermark, bedarfsverkehr.at, A16, A17, Regionalmanagementgesellschaften;
aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die Karte zeigt, dass in der Obersteiermark (Regionen Liezen, Obersteiermark West, Obersteiermark Ost) sowie in der Südoststeiermark nur in einzelnen Gemeinden Mikro-ÖV-Angebote zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich um nicht geförderte/teilfinanzierte Angebote einzelner Gemeinden oder von Tourismusverbänden. Einzelne Gemeinden in der Region Obersteiermark Ost werden vom geförderten Angebot SAM (Oststeiermark) miterfasst.

⁸ Da aufgrund des hohen Ressourcenaufwandes nicht in allen Gemeinden bestehende Angebote abgefragt wurden, erhebt die folgende Darstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

In einzelnen Gemeinden⁹ in den Regionen Steirischer Zentralraum, Südweststeiermark und Oststeiermark gibt es neben den von den Regionalmanagements beauftragten und von der A16 geförderten bzw. aus den Mitteln des Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes teilfinanzierten Mikro-ÖV-Systemen noch weitere nicht geförderte/teilfinanzierte Mikro-ÖV-Angebote, die von der/den Gemeinde(n) beauftragt bzw. betrieben werden. Diese bestehen parallel zu den geförderten/teilfinanzierten Systemen und unterscheiden sich von diesen durch eingeschränkte(re) Betriebszeiten und spezielle Zielgruppen (z. B. Touristen).

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Land selbst keine gesamthafte Auflistung aller Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark führt. Dies liegt nach Angaben der A16 daran, dass sich das Land nur als fördernde, jedoch nicht als planende oder koordinierende Stelle sieht. Der Landesrechnungshof verweist auf seine entsprechenden Feststellungen und Empfehlungen im Kapitel 10.

⁹ Rosental an der Kainach (Citytaxi Rosental Region Steirischer Zentralraum); Buch-St. Magdalena und Hartl (Thermen-Genuss-Taxi Bad Waltersdorf); Weiz, Naas, Thannhausen, Mitterdorf/Raab, Mortansch („WASTI“ Region Oststeiermark).

4. AUFBAUORGANISATION DES REFERATES „ÖFFENTLICHER VERKEHR“

Der Landesrechnungshof bezog eine Analyse des Referates „Öffentlicher Verkehr“ in der A16 als förderungsverwaltende Organisationseinheit für den Mikro-ÖV in seine Prüfung ein und stellt nachstehend die Aufbauorganisation, die Aufgabenverteilung und die Personalausstattung dar.

4.1 Aufbauorganisation

Die Aufbauorganisation beschreibt, wie eine Organisation oder Dienststelle strukturiert ist. Diese umfasst vor allem die hierarchische Gliederung der Organisationseinheiten und den Personalbereich. Für das Referat wurde die Aufbauorganisation anhand des Organisationshandbuchs, der übermittelten Unterlagen und anhand eigener Recherchen analysiert.

Im Folgenden wird die Organisationsstruktur in einem Organigramm dargestellt, das zeigt, wie das Referat „Öffentlicher Verkehr“ in die A16 eingegliedert ist. Zudem wird die konkrete Aufgabenverteilung erläutert. Im Anschluss wird im Abschnitt Personal auf die Themenbereiche Personalbestand, -entwicklung, -struktur, Führungsinstrumente, Fort- und Weiterbildungen, Nebentätigkeiten und Nebenbeschäftigungen sowie die Elektronische Leistungszeiterfassung (ELZE) eingegangen.

4.2 Organigramm und Aufgabenverteilung

Grafisch stellt sich die organisatorische Eingliederung des Referates in die Landesverwaltung/A16 wie folgt dar:

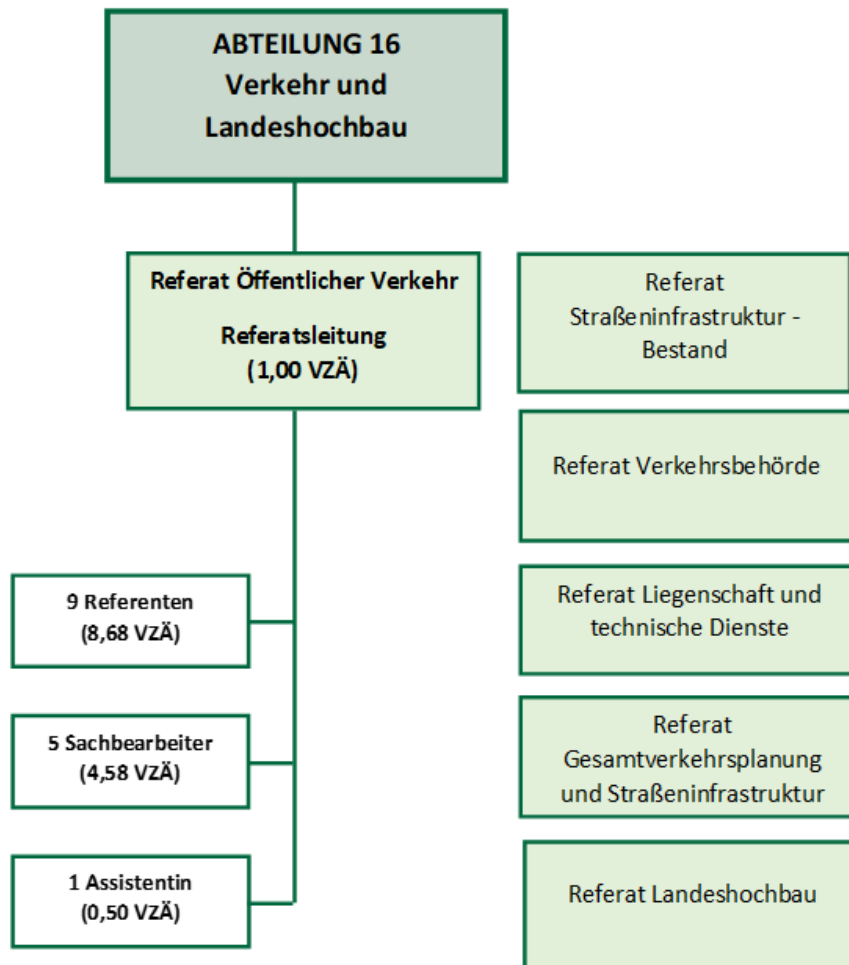


Abbildung 4: organisatorische Eingliederung des Referates „Öffentlicher Verkehr“
Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die wesentliche Aufgabe des Referates besteht darin, den öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr attraktiver zu gestalten und den Marktanteil zu erhöhen. Dabei werden auch Fördermaßnahmen im Bereich Immissions- und Klimaschutz abgewickelt. Die konkrete Aufgabenverteilung innerhalb des Referates stellt sich wie folgt dar:

Aufgabe	Verantwortung
Verkehrsdienste übergeordnet	Referatsleiter
Verkehrsdienste Schiene ÖBB	Referent
Verkehrsdienste Schiene GKB	Referent
Verkehrsdienste Schiene Stab	Referent
Verkehrsdienste Regiobus (aufgeteilt nach Bündeln)	Referentin, drei Referenten
Mikro-ÖV	Referent
Park&Ride, Haltestellen Förderung	Referent
Erhebung Haltestellen	Referent

Kraftfahrlinienbehörde	Referentin, Sachbearbeiterin
Amtssachverständiger	Referent / Amtssachverständiger
Kraftfahrlinienbehörde unterstützend	Sachbearbeiterin, Assistentin
Förderung Radwege und Verkehrsinformation	Sachbearbeiter
Assistenz, Verkehrsinformation	Sachbearbeiterin
Beteiligungsverwaltung	Referatsleiter
Beteiligungsverwaltung unterstützend	Sachbearbeiterin
Grundlagen und Strategieentwicklung	Referent
Budgetplanung	Referatsleiter, Sachbearbeiterin

Tabelle 3: Aufgabenverteilung des Referates „Öffentlicher Verkehr“

Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für die Leistung „Förderung Mikro-ÖV“ von 2022 bis 2024 ein Referent zuständig war. Zudem war eine Sachbearbeiterin und ein weiterer Referent unterstützend tätig (insbesondere bei der Förderungsabrechnung).

4.3 Personal

4.3.1 Personalstand, -entwicklung und -struktur

Das gegenständliche Referat umfasste mit Stand 30. Juni 2025 16 Mitarbeiter:

- der Referatsleiter (1,0 Vollzeitäquivalent [VZÄ])
- neun Referenten, davon ein Amtssachverständiger (8,7 VZÄ)
- fünf Sachbearbeiter (4,6 VZÄ)
- eine Assistenzstelle (0,5 VZÄ)

Die Entwicklung des Personalstandes im Prüfzeitraum stellte sich jeweils zum Stichtag 31. Dezember tabellarisch wie folgt dar:

Personalstand Stichtag 31.12.	Anzahl der Mitarbeiter	IST-VZÄ	VZÄ laut beschlossenem Stellenplan
2022	14	13,475	13,625
2023	15	14,025	14,625
2024	16	13,350	15,625
2025 (30.6.)	16	14,750	15,625

Tabelle 4: Entwicklung des Personalstandes im Prüfzeitraum

Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die laut dem Stellenplan beschlossenen VZÄ erhöhten sich im Prüfzeitraum von 13,63 im Jahr 2022 auf 15,63 im Jahr 2024. Per 30. Juni 2025 standen dem Referat laut Stellenplan ebenfalls 15,63 VZÄ zur Verfügung.

Mit Stichtag 31. Dezember waren im Jahr 2024 16 Mitarbeiter (13,35 VZÄ), im Jahr 2023 15 Mitarbeiter (14,03 VZÄ) und im Jahr 2022 14 Mitarbeiter (13,48 VZÄ) im Referat beschäftigt. Im Prüfzeitraum kamen zwei neue Mitarbeiter in das Referat. Abgänge gab es im Prüfzeitraum keine.

In Bezug auf die Geschlechterverteilung waren zum Prüfzeitpunkt insgesamt sieben Frauen (44 %) und neun Männer (56 %) tätig. Während als Referenten überwiegend Männer beschäftigt waren (80 %), war der Bereich der Sachbearbeiter überwiegend mit Frauen besetzt (80 %).

4.3.2 Organisationshandbuch

Für die Erstellung eines Organisationshandbuchs ist § 3 der Geschäftsordnung des Amtes der Landesregierung maßgeblich. Das Organisationshandbuch stellt ein wesentliches Instrument zur Dokumentation der Organisation einer Dienststelle dar. Mit Erlass der Landesamtsdirektorin vom 24. April 2025 (Erlass zum Organisationshandbuch) wurde festgelegt, dass der Dienststellenleiter für die Erstellung des Organisationshandbuchs verantwortlich ist. Das Organisationshandbuch ist seit 1. Jänner 2014 digital auf der SharePoint-Plattform zu erstellen und zu warten.

Neben der laufenden Wartung der Inhalte des Organisationshandbuchs ist es erforderlich, alle zwei Jahre einen Antrag an die Abteilung 1 Organisation und Informationstechnik (A1) zur Genehmigung zu stellen. Neben anlassbezogenen Einzelabstimmungen zwischen der Dienststelle und der A1 zu organisatorischen Belangen wird auf Basis dieses Antrags geprüft, ob die Inhalte des Organisationshandbuchs zum Stand des Genehmigungsersuchens den aktuellen Gegebenheiten bzw. den organisatorischen Vorgaben entsprechen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die A16 über ein digitales, auf der SharePoint-Plattform einsehbares Organisationshandbuch verfügt. Das Organisationshandbuch wurde zuletzt am 15. Mai 2023 genehmigt. Die nächste Genehmigung ist mit Ende des Jahres 2025 bzw. Anfang 2026 vorgesehen.

Der Landesrechnungshof unterzog das Organisationshandbuch – bezogen auf das Referat – einer näheren Betrachtung:

Ziele und Strategien

Wichtige und unerlässliche Aufgabe von Führungskräften ist die Entwicklung von Zielen und Strategien. Sowohl die Leistungserbringung als auch die Führung der Mitarbeiter richtet sich danach aus.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass Ziele und Strategien sowie Wirkungsziele für die Bereiche Verkehr und Landeshochbau definiert sowie ein Leitbild erstellt wurde, welches die A16, die Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst, die Baubezirksleitungen und den Wirtschaftsbetrieb Steiermärkische Landesbahnen umfasst.

Aufgaben

Zuständigkeiten und Aufgaben der Dienststelle ergeben sich für die Abteilungen des Amtes der Landesregierung aus der Geschäftseinteilung des Amtes der Landesregierung. Im Organisationshandbuch ist weiters die Übertragung der Anordnungsbefugnisse und Mitteilung an die Landesbuchhaltung abgelegt sowie wird mit einem Link auf das Steiermärkischen Landeshaushaltsgesetz hingewiesen.

Organisatorische Gliederung

Die organisatorische Gliederung ist gemäß dem Erlass zum Organisationshandbuch in einem Organigramm darzustellen. Im digitalen Organisationshandbuch wird unter dem Punkt „Organisatorische Gliederung“ auf das aktuell gültige Organigramm der Dienststelle mit einer Verlinkung hingewiesen.

Organisationsinterne Regelungen

Hier sind jene Regelungen angeführt, welche die Dienststellenleitung für den Inneren Dienst getroffen hat, wie unter anderem die Dienstanweisungen, personenbezogene Funktionen sowie Vertretungs-, Weisungs- und Zeichnungsbefugnisse.

Unter dem Punkt „personenbezogene Funktionen“ sollen im Organisationshandbuch alle verfügbaren Funktionen vollständig aufgelistet und den ausübenden Personen zugeordnet werden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass drei Mitarbeitern im Referat personenbezogene Funktionen zugeordnet wurden. Diese Funktionen wurden im Organisationshandbuch jedoch nicht separat aufgelistet.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, alle personenbezogenen Funktionen unter dem entsprechenden Punkt im Organisationshandbuch vollständig aufzulisten und den ausübenden Personen zuzuordnen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Die Empfehlung wird im Zuge der Überarbeitung für die nächste Genehmigung des OHB umgesetzt.

Stellenbeschreibungen

Für die Erstellung von Stellenbeschreibungen liegt ein Leitfaden des Landes vor. Diesem zufolge sollen Stellenbeschreibungen eine verbindliche Festlegung der Aufgaben, Befugnisse und Verantwortlichkeiten gewährleisten, zudem die wesentlichen Anforderungen an den Stelleninhaber (Ausbildung, Qualifikation) darlegen und in aktualisierter Form allen Mitarbeitern jederzeit zur Verfügung stehen. In Ergänzung zum Elektronischen Leistungskatalog zeigen Stellenbeschreibungen auf, welchen Beitrag die Stelle zu den einzelnen Leistungen bzw. Teilleistungen der jeweiligen Organisationseinheit erbringt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im digitalen Organisationshandbuch für sämtliche Mitarbeiter des Referates Stellenbeschreibungen vorhanden waren.

Abgleich mit den Stellenbeschreibungen

Der Landesrechnungshof verglich stichprobenartig die gebuchten Leistungen mit den jeweiligen Stellenbeschreibungen. Anhand der betreffenden Auswertungen der ELZE wurde das Buchungsverhalten einzelner Mitarbeiter überprüft.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass Buchungen nicht auf alle in den jeweiligen Stellenbeschreibungen angeführten Leistungen erfolgten. Zudem wurden Buchungen auf Leistungen durchgeführt, die nicht in den jeweiligen Stellenbeschreibungen enthalten waren. Weiters gab es auch Fälle, in denen mehrere Leistungen den gleichen Wert aufwiesen. Eine Stellenbeschreibung wurde zwar angelegt, aber nicht ausgefüllt bzw. wurden Stellenbeschreibungen nur teilweise ausgefüllt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die gebuchten Leistungen mit der jeweiligen Stellenbeschreibung abzugleichen und gegebenenfalls die Stellenbeschreibungen entsprechend anzupassen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Die Anpassung der Stellenbeschreibung wird im Zuge der Überarbeitung für die nächste Genehmigung des OHB umgesetzt. Die Mitarbeiter wurden angewiesen, die ELZE-Erfassung aktuell zu halten.

4.3.3 Team- und Personalführungsinstrumente

Team- und Personalführungsinstrumente regeln die Zusammenarbeit in Gruppen sowie zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern. Sie können eine mitarbeiterfreundliche Organisationskultur unterstützen, indem sie Mitarbeitern die Möglichkeit einräumen, Einfluss auf die Organisations- sowie Personalentwicklung zu nehmen.

Mitarbeiterorientierungsgespräch

In der Landesverwaltung ist das Mitarbeiterorientierungsgespräch als wichtiges Personalführungsinstrument anerkannt. Es handelt sich dabei um ein strukturiertes Einzelgespräch, welches zwischen Vorgesetztem und dessen Mitarbeiter in regelmäßigen Abständen stattfinden sollte. Strukturierte Mitarbeiterorientierungsgespräche stellen ein wichtiges Personalführungsinstrument dar, das sowohl der Führungskraft als auch dem Mitarbeiter in einer vertraulichen Atmosphäre die Möglichkeit gibt, über vergangene, gegenwärtige sowie zukünftige Herausforderungen, Chancen und Veränderungen zu sprechen. Die Mitarbeiterorientierungsgespräche werden vom Referatsleiter mit den Mitarbeitern geführt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Prüfzeitraum mit dreizehn Mitarbeitern des Referates Mitarbeiterorientierungsgespräche geführt wurden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, künftig weiterhin in Entsprechung der seitens der Landesamtsdirektion herausgegebenen Führungsrichtlinien grundsätzlich einmal jährlich (bei neuen Bediensteten vor Abschluss des ersten Arbeitsjahres), jedenfalls

alle drei Jahre ein strukturiertes Mitarbeiterorientierungsgespräch nachweislich mit allen Mitarbeitern durchzuführen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

An der gängigen Praxis der wiederkehrenden, strukturierten Mitarbeiterorientierungsgespräche mit allen Mitarbeitern des Referates samt Dokumentation wird weiterhin festgehalten.

Teambesprechung / Jours fixes

Im Organisationshandbuch regelt ein Kommunikationsplan der A16 alle regelmäßig wiederkehrenden Besprechungen. Zusätzlich finden im Referat folgende Besprechungen und Gespräche statt:

Teilnehmer	Zeitraumen	Protokolle
Referatsbesprechungen	monatlich	✓
persönliche Gespräche mit Mitarbeitern des Referates	ein- bis zweimal pro Woche	☒
Abstimmungsgespräche innerhalb der Verkehrsplaner	alle zwei Monate	✓
Koordinationsbesprechungen zwischen Verkehrsplanern und der Kraftfahrlinienbehörde	viermal jährlich	✓
Abstimmungstreffen mit der steirischen Verkehrsverbund GmbH sowie mit den Verkehrsunternehmen	wiederkehrend	✓

Tabelle 5: Besprechungen und Gespräche im Referat „Öffentlicher Verkehr“
Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Im Referat finden monatliche Referatsbesprechungen statt, zusätzlich werden wöchentliche bis zweiwöchentliche kurze Gespräche mit allen Mitarbeitern des Referats abgehalten. Alle zwei Monate finden Abstimmungsgespräche der Verkehrsplaner statt und viermal jährlich Koordinationsbesprechungen mit der Kraftfahrlinienbehörde. Zudem gibt es zahlreiche Abstimmungstreffen mit der steirischen Verkehrsverbund GmbH und den Verkehrsunternehmen. Entsprechende Protokolle wurden dem Landesrechnungshof vorgelegt.

4.3.4 Fort- und Weiterbildung

Für eine effiziente (Weiter-)Entwicklung der öffentlichen Verwaltung ist eine entsprechende Fort- und Weiterbildung von Mitarbeitern im Landesdienst unumgänglich. Die Teilnahme an Schulungen, Seminaren und sonstigen Weiterbildungskursen im Zusammenhang mit der Tätigkeit von Mitarbeitern kann das vorhandene Wissen in einer Organisation erhöhen, gewährleistet die Entwicklung neuer Qualifikationen zur Erfüllung von Aufgaben und kann zum Einsatz neuer Methoden in der Leistungserbringung beitragen. Investitionen in die Fort- und Weiterbildung von Mitarbeitern stellen nachhaltige Investitionen dar, die zu positiven sozialen und ökonomischen Effekten führen können.

Die Fort- und Weiterbildung im Referat stellte sich im Prüfzeitraum wie folgt dar:

Jahr	Teilnehmer	Präsenz-Schulungen	Online-Schulungen
2022	3	5	0
2023	13	7	42
2024	15	6	39

Tabelle 6: Fort- und Weiterbildung im Referat „Öffentlicher Verkehr“
Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die Mitarbeiter des Referates besuchten im Prüfzeitraum Kurse auf der Landesverwaltungsakademie (LAVAK) sowie externe Kurse. Daneben nahmen sie an Fachtagungen (Ziviltechniker-Forum, Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbünde etc.) teil oder besuchten fachspezifische Tagungen und Messen (z. B. Innotrans).

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Referatsmitarbeiter vor allem an internen Seminaren und Fortbildungsveranstaltungen teilnehmen, die von der LAVAK organisiert werden. Dazu gehören sowohl Kurse im Rahmen der allgemeinen Grundausbildung als auch EDV-Schulungen. Die Schulungen wurden überwiegend online absolviert, teilweise fand die Teilnahme auch in Präsenz statt.

Im Prüfzeitraum erfolgte die Teilnahme an den Seminaren größtenteils kostenfrei. Für kostenpflichtige Seminare entstanden Gesamtkosten in Höhe von € 2.490. Davon betraf ein Seminar das Thema „Vergabe von Mikro-ÖV-Leistungen“ mit Kosten in Höhe von € 240.

Der Landesrechnungshof stellt weiters fest, dass grundsätzlich alle Mitarbeiter des Referats die verpflichtenden Schulungen (Informationssicherheit, Datenschutz sowie Korruptionsprävention) absolvierten.

4.3.5 Nebentätigkeiten und Nebenbeschäftigung

Ein Richterlass der Abteilung 5 Personal (A5) regelt die Ausübung von Nebentätigkeiten sowie Nebenbeschäftigungen. Demnach liegt eine Nebentätigkeit nach § 17 des Gesetzes über das Dienst- und Besoldungsrecht der Bediensteten des Landes Steiermark grundsätzlich dann vor, wenn dem Bediensteten ohne unmittelbaren Zusammenhang mit den dienstlichen Aufgaben noch weitere Tätigkeiten für das Land in einem anderen Wirkungskreis übertragen werden. Eine Nebenbeschäftigung (§ 56 und § 57 leg. cit.) stellt jede Beschäftigung dar, die der Bedienstete außerhalb seines Dienstverhältnisses und einer allfälligen Nebentätigkeit ausübt. Erwerbsmäßige Nebenbeschäftigungen sind der Dienstbehörde unverzüglich, noch vor Aufnahme derselben, zu melden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Richterlass der A5 zuletzt am 2. Jänner 2025 sämtlichen Mitarbeitern betreffend Nebenbeschäftigung/Nebentätigkeit zur Kenntnis gebracht wurde.

Darüber hinaus darf kein Bediensteter in Angelegenheiten, die mit den Aufgaben seines Berufes im Zusammenhang stehen, ohne Bewilligung der Dienstbehörde und erst nach ausdrücklicher Genehmigung durch die Dienstbehörde ausgeübt werden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass ein Mitarbeiter mit Regierungssitzungsbeschluss vom 22. September 2022 als Geschäftsführer einer unter der Kontrolle des Landesrechnungshofes liegenden GmbH bestellt wurde. Der Bestellung ging eine Ausschreibung voran, und der Mitarbeiter wurde als bestgeeigneter Kandidat gereiht. Die Nebentätigkeit wurde von der A5 zur Kenntnis genommen.

4.3.6 Elektronische Leistungszeiterfassung (ELZE)

Laut dem Erlass der A1 von 19. November 2014 ist der Einsatz der ELZE seit 1. Jänner 2015 in den Dienststellen des Amtes der Landesregierung verpflichtend vorgesehen. Über die ELZE ist auswertbar, für welche Leistungen wie viel Zeit aufgewendet wird. Sie dient als Grundlage für die Kostenrechnung. Erbrachte Arbeitszeiten werden den jeweiligen Leistungen manuell oder automatisiert zugeordnet, um somit eine Zeitinformation zu den erbrachten Leistungen zu erhalten.

Der Landesrechnungshof analysierte anhand der übermittelten Unterlagen und Auswertungen das Buchungsverhalten der Mitarbeiter (gebuchte Leistungsstunden und Anzahl der gebuchten Kern- und Systemleistungen) des Referates.

Die Analyse ergab, dass die Leistungen

- Verkehrs- und Mobilitätsinitiativen,
- kraftfahrlinienrechtliche Bewilligungen und
- Grundlagen- und Strategieentwicklung Verkehr

in den Jahren 2022 bis 2024 am häufigsten gebucht wurden – in Summe rund 60 % der gesamten Leistungsbuchungen des Referates.

Die geringsten Buchungen (in Summe 0,1 %) betrafen die Leistungen

- Umweltuntersuchungen – Straßeninfrastruktur,
- datenschutzbezogene Betroffenenrechte und Beschwerden und
- die Organisationsarbeit in der Dienststelle.

Sonstige Buchungen von Kern- und Systemleistungen machten rund 39,8 % aus und betrafen unter anderem die Förderung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten, Verkehrsinformationssystem, Stellungnahmen Straßenbau und Verkehr, Assistenzleistungen, Förderungen Radwegeausbau sowie Jour fixes. Die Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ wurde in Höhe von 2,44 % der Gesamtleistungen gebucht.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Anteil der Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ in den Jahren 2022 bis 2024 in Summe 2,44 % an der Gesamtleistung betrug.

Im Detail sah die Buchung der Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ wie folgt aus:

	2022	2023	2024
Referent 1	403,07	401,43	292,23
Referent 2	328,67	300,7	37,06
Summe	731,74	702,13	329,29

Tabelle 7: Buchung der Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“

Quelle: A16, aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Buchung der Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ von 2022 bis 2024 eine starke Abnahme aufwies.

Auf Nachfrage des Landesrechnungshofes wurde mitgeteilt, dass im geprüften Zeitraum überwiegend ein Mitarbeiter die Aufgaben für den Mikro-ÖV bearbeitet und koordiniert hatte. Zusätzlich unterstützte in den Jahren 2022 und 2024 ein weiterer Mitarbeiter fallweise. Diese Tätigkeiten – aber auch andere, die nicht mit dem Mikro-ÖV in Zusammenhang stehen – wurden als Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ in den Jahren 2022 und 2023 verbucht. Die fehlerhaften Buchungen wurden bereits kommuniziert und werden seit dem Jahr 2024 korrekt erfasst.

Außerdem war eine Mitarbeiterin der A16 tätig, die zwar nicht dem Referat angehört, aber mit der Förderabwicklung befasst war. Ihr (geringer) Aufwand wurde in der ELZE nicht der Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ zugebucht. Künftig soll diese Aufgabe von einer Sachbearbeiterin des zuständigen Referats erbracht und in der ELZE erfasst werden.

5. ABLAUFORGANISATION – FÖRDERUNG UND TEIL-FINANZIERUNG DES MIKRO-ÖV

Mikro-ÖV-Angebote können gemäß den geltenden Rechtsgrundlagen vom Land gefördert bzw. aus Mitteln der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 teilfinanziert werden.

Die A16 gewährte im Prüfzeitraum Förderungen auf der Grundlage der Mikro-ÖV-Strategie und der darauf basierenden Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark. Zudem konnten Anträge auf Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Projekten aus Mitteln der Regionalentwicklung bei der A17 eingereicht werden. Den inhaltlichen Rahmen dafür bildeten die von den Regionen beschlossenen Arbeitsprogramme. Der finanzielle Rahmen wurde durch die im Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 für die einzelnen Regionen vorgesehenen Mittel gebildet.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Prüfzeitraum die A16 auf der Grundlage der Mikro-ÖV-Strategie Förderungen gewährte und die A17 Anträge auf Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 abwickelte.

Für die beiden beteiligten Abteilungen galten demnach unterschiedliche Förder- bzw. Finanzierungsgrundlagen. Dennoch gab es im Prüfzeitraum auch Mikro-ÖV-Angebote, die sich sowohl über Landesförderungen als auch über Mittel der Regionalentwicklung finanzierten (kofinanzierte Projekte) – die bestehenden Rechtsgrundlagen sahen diesbezüglich keine Einschränkungen vor.

Die Antragstellung bezüglich dieser kofinanzierten Projekte erfolgte bei der A16, die Rolle der A17 beschränkte sich dabei auf eine ergänzende Kofinanzierung aus den der jeweiligen Region zustehenden Landes- und Gemeindemitteln. Die A17 erstellte bei diesen Projekten ihre Verträge im Anschluss an die Vertragserstellung durch die A16. Im Zuge der Abrechnung erfolgte durch die A16 bzw. die Projektträger eine dokumentierte Übermittlung der notwendigen Förderungsabrechnungsunterlagen (insbesondere Eckdaten des Projektes, Kostendarstellungen und vorgesehene Förderungsbeträge) an die A17.

Die Kombination von Förderungen des Landes (abgewickelt durch die A16) und einer Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung (abgewickelt durch die A17) für einzelne Mikro-ÖV-Projekte war im Prüfzeitraum rechtlich möglich und erfolgte auf der Grundlage einer standardisierten und dokumentierten Zusammenarbeit beider Abteilungen.

Nachfolgend werden in einem ersten Schritt die Rahmenbedingungen der zum Prüfzeitpunkt aktiven und vom Land geförderten bzw. aus Mitteln der Regionalentwicklung teilfinanzierten Projekte dargestellt.

Weiters prüfte der Landesrechnungshof

- den Förderungsprozess der A16 hinsichtlich der Vergabe von Förderungen an Mikro-ÖV-Projekten sowie
- die Abwicklung von Finanzierungsanträgen nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 für Mikro-ÖV-Angebote durch die A17 im Prüfzeitraum.

Angemerkt wird, dass neben den konkreten Mikro-ÖV-Angeboten auch Begleitprojekte, die zur Finanzierung der entsprechenden Angebote initiiert wurden, analysiert wurden.

5.1 Rahmenbedingungen der aktiven und geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote

Die nachfolgende tabellarische Darstellung enthält die wesentlichen Rahmenbedingungen der zum Prüfzeitpunkt (Juni 2025) aktiven und geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote.

FLUX Sammeltaxi – Region Steirischer Zentralraum				
Betreiber	Bediengebiet	teilnehmende Gemeinden	Betriebszeiten	Buchungssystem
ARGE GKB & Taxibetriebe	Graz, Graz-Umgebung, Voitsberg	42	Graz: Montag bis Sonntag 5 - 24 Uhr GU/VO: Montag bis Sonntag 5 - 21 Uhr	telefonisch und webApp
Tarif	Vertragslaufzeit	E-/Hybrid Fahrzeuge	Fahrten*	Fahrgäste*
bis 4 km pauschal € 3 ab 4 km € 1,10/km ab 10 km € 1,40/km ab 20 km € 2/km	Rahmenvereinbarung bis Juni 2027 – Verlängerung bis Juni 2028 möglich	12 von 27	32.700	43.300
regioMOBIL – Region Südweststeiermark				
Betreiber	Bediengebiet	teilnehmende Gemeinden	Betriebszeiten	Buchungssystem
ARGE GKB & Taxibetriebe	Leibnitz, Deutschlandsberg	41	Montag bis Freitag 6 - 20 Uhr Samstag/Sonntag 7 - 18 Uhr	telefonisch und webApp
Tarif	Vertragslaufzeit	E-/Hybrid Fahrzeuge	Fahrten*	Fahrgäste*
bis 4 km € 4 bis 6 km € 6 bis 8 km € 8 bis 10 km € 10	Projekt wird mit März 2026 eingestellt	12 von 31	48.042	58.021

<u>SAM Sammeltaxi – Region Oststeiermark</u>				
Betreiber	Bediengebiet	teilnehmende Gemeinden	Betriebszeiten	Buchungssystem
ARGE GKB & Taxibetriebe	Weiz, Hartberg-Fürstenfeld	59	Montag bis Sonntag 6 - 20 Uhr	telefonisch und webApp
Tarif	Vertragslaufzeit	E-/Hybrid Fahrzeuge	Fahrten*	Fahrgäste*
bis 7 km € 4,50 bis 10 km € 9 bis 15 km € 13 ab 15 km € 2,20/km	mindestens August 2026	8 von 11	26.596	36.273
<u>rufmi – Gemeinde Gratwein-Straßengel</u>				
Betreiber	Bediengebiet	teilnehmende Gemeinden	Betriebszeiten	Buchungssystem
Gemeinde Gratwein-Straßengel & Taxibetrieb	Gratwein-Straßengel	Gratwein-Straßengel	Werktags von 8 - 19 Uhr	telefonisch
Tarif	Vertragslaufzeit	E-/Hybrid Fahrzeuge	Fahrten*	Fahrgäste*
Einzelfahrt € 2,50 ermäßigt € 2 Zehnerblock € 23 ermäßigt € 16	Jänner 2028	0	4.953	6.000

Tabelle 8: Rahmenbedingungen der aktiven und geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote

Quellen: Regionalmanagements Oststeiermark, Steirischer Zentralraum und Südweststeiermark, A16, A17; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

* Die Daten zur Anzahl der Fahrten bzw. der Fahrgäste sind bei FLUX, SAM und rufmi nach Betriebsjahr 2024, bei regioMOBIL nach Kalenderjahr 2024 dargestellt.

Die drei großen geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote, die zum Prüfzeitpunkt aktiv waren – SAM Sammeltaxi Oststeiermark, FLUX Sammeltaxi im Steirischen Zentralraum und regioMOBIL in der Region Südweststeiermark – stellten bedarfsorientierten Personennahverkehr im Flächengebiet zur Verfügung. Die Beförderung der Fahrgäste erfolgte bei allen Anbietern nach vorheriger Buchung (telefonisch/App), wochentags sowie teilweise eingeschränkt an Wochenenden. Bei allen drei Anbietern war die Graz-Köflacher Bahn in Zusammenarbeit mit 29 lokalen Taxiunternehmen für die Betreiberstruktur verantwortlich. Die GKB war für die Bereitstellung der Mobilitätszentrale, für die Disposition der Fahrten und für die Gesamtkoordination zuständig. Die Taxiunternehmen wickelten den Personentransport ab.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die zum Prüfzeitpunkt aktiven und geförderten bzw. aus Mitteln der Regionen teilfinanzierten regionalen Mikro-ÖV-Angebote bedarfsorientierten Personennahverkehr anboten, die Beförderung nach entsprechender Buchung sowohl wochentags als auch eingeschränkt an Wochenenden

möglich war und sich die Betreiberstruktur aus der GKB und lokalen Taxiunternehmen zusammensetzte.

Das durch die Gemeinde Gratwein-Straßengel organisierte und vom Land geförderte Mikro-ÖV-Angebot rufmi stand ausschließlich im betreffenden Gemeindegebiet werktags zur Verfügung. Die Buchung war telefonisch möglich.

5.2 Förderungen von Mikro-ÖV-Angeboten durch die A16

5.2.1 Förderungsgrundlagen

Die Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark bildete in Ergänzung zur Mikro-ÖV Strategie die wesentliche Grundlage für die Förderung des Mikro-ÖV durch die A16 im Prüfungszeitraum. Auf Basis der sieben Grundsätze der Mikro-ÖV-Strategie konkretisiert die Förderungsrichtlinie die Bedingungen für die Gewährung von jährlichen, nicht rückzahlbaren Zuschüssen für Mikro-ÖV-Angebote durch das Land als fördergebende Stelle.

Die Förderungsrichtlinie wurde erstmalig im Jahr 2017 gemeinsam mit der Mikro-ÖV-Strategie von der Landesregierung beschlossen und bis zum Jahr 2021 zweimal inhaltlich überarbeitet. Die inhaltlichen Änderungen betrafen unter anderem die Bündelungsmöglichkeit der Antragstellung bei gemeindeübergreifenden Projekten, die sprachliche Vereinfachung einzelner Punkte, die Aufhebung von Förderungsuntergrenzen sowie die Möglichkeit von Nachreichungen bei Antragsmängeln. Zudem erfolgte im Jahr 2023 eine Inflationsabgeltung, die als Ergänzung zur Förderungsrichtlinie bei geförderten Mikro-ÖV-Angeboten Vertragsbestandteil wurde (im Detail zur Förderungsrichtlinie siehe Kapitel 8).

Die für den Förderungsprozess wesentlichen Inhalte der Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark stellen sich wie folgt dar:

- Die Richtlinie definiert als Antragsberechtigte und Vertragspartner Gemeinden, Gemeindeverbände (laut Bundes-Verfassungsgesetz) sowie Regionalverbände /Regionalmanagements laut dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018.
- Pro Gemeindegebiet kann ein Mikro-ÖV-Angebot gefördert werden.
- Als förderungswürdige Leistungen kommen neben den Betriebskosten auch sonstige begründbare Kosten (z. B. Marketing, Haltestellenausstattung, Werbematerial) in Betracht.
- Das Fördermodell wird grundsätzlich in eine (zweijährige) Phase des Probetriebs und eine (dreijährige) Phase des Dauerbetriebs geteilt. Eine anschließende Förderung für drei weitere Jahre ist ebenso möglich wie eine Verlängerung der Probephase.
- Positive Evaluierungen des Projektes sowohl während des Probetriebs als auch während des Dauerbetriebs sind für eine (Weiter-)Gewährung der Förderung Voraussetzung. Entsprechende Evaluierungskriterien sind in der Richtlinie normiert
- Das Ausmaß der Förderung ist je nach Phase unterschiedlich. Während der Probephase ist grundsätzlich ein Fördersatz von 30 % bis zu einer Höchstgrenze von

€ 30.000 je Gemeinde möglich. Die Kosten des Dauerbetriebs werden mit einem Fördersatz von 20 % bis maximal € 20.000 je Gemeinde gefördert. Ergänzend bildet die Steuerkraftquote der jeweiligen Gemeinden ein Kriterium für Zu- oder Abschläge der Basis-Förderhöhen und -sätze. Die Förderung auf Basis der Richtlinie ist jedenfalls mit 50 % der förderungswürdigen Kosten begrenzt.

- Die Richtlinie definiert sogenannte Konkurrenzkriterien, die sicherstellen sollen, dass das betreffende Mikro-ÖV-Angebot im Sinne der Mikro-ÖV-Strategie als Ergänzungsangebot genutzt wird, ohne dabei etablierte Linienverkehre wirtschaftlich zu konkurrenzieren. Regionale Besonderheiten (wie Siedlungsstruktur oder Zielgruppen) und Bedarfe sind bei der Antragstellung entsprechend zu berücksichtigen. Sogenannte Konkurrenzfahrten sind bis zu einem Anteil von 5 % abzugsfrei möglich, darüber erfolgt eine entsprechende Reduktion des Förderungsbetrages. Ein Anteil von mehr als 20 % an Konkurrenzfahrten führt zum Förderungsverlust im jeweiligen Betriebsjahr.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark wesentliche Rahmen- und Förderungsbedingungen für die Förderung von Mikro-ÖV Systemen enthält.

Ein zentraler Aspekt der Richtlinie normiert, dass Mikro-ÖV-Angebote als Ergänzungsangebot genutzt werden sollen, ohne dabei etablierte Linienverkehre wirtschaftlich zu konkurrenzieren. Bei Verletzung dieses Konkurrenzierungsverbot es kann es zu einer Reduktion oder einem gänzlichen Verlust der Förderung kommen.

5.2.2 Geförderte Mikro-ÖV-Angebote

Nachfolgend werden die von der A16 im Prüfzeitraum geförderten Mikro-ÖV-Systeme dargestellt, die Fördernehmer genannt sowie der geförderte Zeitraum von Probe- bzw. Dauerbetrieb angeführt:

Mikro-ÖV-Angebot	Fördernehmer	Probe-/Dauerbetrieb	Förderzeitraum
VOmobil	Regionalmanagement Steirischer Zentralraum	Probetrieb	2021 – 2024
GUSTmobil	Regionalmanagement Steirischer Zentralraum	Dauerbetrieb	2021 – 2024
SAM Sammeltaxi	Regionalentwicklung Oststeiermark GmbH	Probetrieb Dauerbetrieb	2020 – 2022 ab 2022
rufmi	Gratwein-Straßengel	Probetrieb Dauerbetrieb	2021 – 2024 ab 2025
OBus	Bruck an der Mur	Probetrieb	2021 – 2022

Tabelle 9: geförderte Mikro-ÖV-Systeme

Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

In der Region Steirischer Zentralraum erhielten die Angebote VOmobil und GUSTmobil Förderungen im Prüfzeitraum. VOmobil wurde für den um ein Jahr verlängerten Probetrieb von 2021 bis 2024 gefördert. GUSTmobil erhielt Förderungen von 2021 bis 2024 für den

Dauerbetrieb. GUSTmobil und VOmobil wurden ab Juli 2024 als Mikro-ÖV-Angebot FLUX weitergeführt – ohne Förderungen seitens der A16. Laut Angaben der Projektträger führten die Angebote aufgrund der Rahmenbedingungen – insbesondere die Vorgaben des Landes, bedingt durch die Landesförderung, die eine *„kundinnenfreundliche Kombination zwischen öffentlichem Verkehr und Mikro-ÖV“* hemmten – nicht zum gewünschten Effekt der Angebote. Vielmehr schränkte die Förderrichtlinie für den Mikro-ÖV die Angebotsqualität *„künstlich ein“* und verhinderte eine *„flexible, ergänzende Mobilitätslösung“*. FLUX wurde ab 2024 aus Mitteln der Regionalentwicklung teilfinanziert.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das ab Juli 2024 neu implementierte Mikro-ÖV-Angebot FLUX im Steirischen Zentralraum keine Landesförderung beantragt wurde. Die Gründe hierfür lagen laut Angaben der Projektträger an den definierten Konkurrenzkriterien der Förderrichtlinie des Landes für den Mikro-ÖV und der damit verbundenen Einschränkung der Möglichkeit einer *„kundenfreundlichen Kombination zwischen öffentlichem Verkehr und Mikro-ÖV“*.

Das SAM Sammeltaxi in der Region Oststeiermark erhielt im Prüfzeitraum Förderungen von der A16 sowohl für den Probetrieb von 2020 bis 2022 als auch für den Dauerbetrieb ab 2022. Der aktuelle Förderungsvertrag sieht eine Förderung bis August 2026 vor. Ergänzend wird angemerkt, dass das Mikro-ÖV-Angebot SAM ab dem Jahr 2026 um 25 Gemeinden reduziert wird.

Das Mikro-ÖV-Angebot rufmi umfasst das Gemeindegebiet von Gratwein-Straßengel und erhielt für den auf drei Jahre verlängerten Probetrieb zwischen 2021 und 2024 Förderungen. Nach einer Unterbrechung des Probetriebs ging das Angebot seit 1. Februar 2025 (bis geplant 31. Jänner 2028) in den Dauerbetrieb über und erhält dafür weiterhin entsprechende Förderungen von der A16. OBus aus Bruck an der Mur war von 2021 bis 2022 im geförderten Probetrieb und verband das Gebiet der ehemaligen Gemeinde Oberaich mit dem Stadtzentrum von Bruck an der Mur – der Betrieb wurde mit Juli 2022 eingestellt.

Bei allen geförderten Mikro-ÖV-Angeboten war als Betreibermodell die Leistungsbestellung bei konzessionierten Unternehmen (Taxi, regionale Verkehrsunternehmen) vorgesehen und implementiert.

Abgelehnt wurden im Prüfzeitraum sechs eingereichte Anträge. In fünf Fällen ging es um die Einrichtung eines Probetriebs, in einem Fall wurde die Förderung eines Dauerbetriebs eines Mikro-ÖV-Angebotes abgelehnt. In allen Fällen konnten die Antragsteller die Vorgaben der Förderrichtlinie hinsichtlich Einhaltung der Konkurrenzkriterien nicht belegen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Prüfzeitraum fünf Anträge auf Förderungen von Mikro-ÖV-Angeboten durch die A16 aufgrund fehlender Nachweise in Bezug auf die Einhaltung der in der Förderrichtlinie definierten Konkurrenzkriterien abgelehnt wurden.

5.2.3 Prozessvorgaben

Der Förderungsprozess für die Förderung von Mikro-ÖV durch die A16 stellt sich im Wesentlichen wie folgt dar:



Abbildung 5: Förderungsprozess
Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Antragstellung und Genehmigung

Die Antragstellung für die Förderung eines Mikro-ÖV-Angebotes durch die A16 hat grundsätzlich online

- bei einem Gemeindeprojekt durch Gemeinden oder
- für gemeindeübergreifende oder regionale Projekte durch Gemeindeverbände, Regionalverbände oder Regionalmanagements, die hierbei selbst als Fördernehmer auftreten und den Förderungsvertrag im eigenen Namen abschließen,

zu erfolgen.

Auf der Website des Verkehrsservers des Landes stehen die entsprechenden Einreichunterlagen (Antragsformular, Leistungsbeschreibungen) sowie die dazugehörigen Informationen (z. B. Mikro-ÖV-Strategie und Förderungsrichtlinie) für potenzielle Antragsteller zum Download bereit.

Im Antragsformular (letztgültig für den Förderungs-Call im Jahr 2022), das dem Aufbau nach die Förderungskriterien der Förderungsrichtlinie des Landes widerspiegelt, hat der Förderwerber umfangreiche Informationen zum Einreichprojekt bereitzustellen, um der Förderungsstelle die formale und inhaltliche Bewertung und Prüfung des Antrags zu ermöglichen. Beispielsweise müssen detaillierte Auskünfte zu Tarifgestaltung, den Betriebszeiten, den Konkurrenzkriterien, dem Betreibermodell oder die Bedienungsform zur Verfügung gestellt werden. Ergänzend sind Schätzungen in Bezug auf Fahrgäste, Betriebskilometer sowie Kosten und Einnahmen pro Jahr darzulegen. Die entsprechenden Beschlüsse von Regionalverbänden bzw. Gemeinden sind dem Antrag ebenfalls beizugeben. Abschließend hat der Antragsteller die Richtigkeit der Angaben und die Finanzierungszusagen von Gemeinden oder Projektpartnern zu bestätigen.

Auf Detailebene haben Leistungsbeschreibungen die im Antrag beschriebenen Kosten und Einnahmen zu erläutern, die geplanten Betriebskosten für jede teilnehmende Gemeinde aufzugliedern und die aktuelle Steuerkraftquote pro Gemeinde anzugeben. Auf der Grundlage dieser Leistungsbeschreibungen erfolgt die Berechnung eines fiktiven durchschnittlichen Fördersatzes für das jeweilige Einreichprojekt.

Nachdem der Antrag inklusive Leistungsbeschreibung beim Referat „Öffentlicher Verkehr“ in der A16 eingelangt ist, sind die Dokumente im ELAK zu verakten und vom zuständigen Bearbeiter in der landesweiten Datenbank zur Förderungsabwicklung zu erfassen. Zudem hat

gleichzeitig eine Prüfung des Subventionsnehmeridentifikationscodes (SNIC) zu erfolgen. Dieser stellt eine persönliche Kennzahl des Förderungsnehmers in der landesweiten Datenbank zur Förderungsabwicklung dar und enthält personenbezogene Basisdaten, Informationen zu bisher geförderten Projekten sowie über aktuell beantragte Förderungen bei anderen Dienststellen des Landes. Ergänzend sind gemäß einem Erlass der A1 bei Zweifeln an der Richtigkeit der von dem Förderungswerber bekanntgegebenen Daten Registerabfragen verpflichtend durchzuführen.

In der Folge ist der Antrag einer Prüfung zu unterziehen, die übermittelten Unterlagen auf Vollständigkeit hin zu kontrollieren und die Einhaltung der Vorgaben der Förderungsrichtlinie zu prüfen. Die abschließende Prüfung des Antrags ist anhand eines Antragsprüfungs- und Genehmigungs-Aktenvermerks zu dokumentieren und der Referatsleitung zur Kenntnis zu bringen.

Sofern die formale und inhaltliche Bewertung des Antrags zum Ergebnis führt, dass Teile bzw. Angaben fehlerhaft oder unvollständig sind, ist dem Antragsteller ein Verbesserungsauftrag innerhalb einer angemessenen Frist zu erteilen. Wird diesem Auftrag nicht nachgekommen, gilt der Antrag als zurückgezogen.

Nach der Prüfung und Kenntnisnahme durch die Referatsleitung ist ein vorgefertigter Förderungsvertrag zur Unterzeichnung zu übermitteln. Von Seiten des Landes als fördergebende Stelle erfolgt die Unterzeichnung des Förderungsvertrages durch den zuständigen Bearbeiter und die Referatsleitung. Ab einem Förderungswert von € 30.000 hat eine zusätzliche Genehmigung von Seiten der Abteilungsleitung zu erfolgen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Projektwerber umfassende Informationen zur Wirtschaftlichkeit, zur Projektqualität und zur Finanzierungsstruktur des jeweiligen Mikro-ÖV-Angebotes zur Verfügung zu stellen hat und der fördergebenden Stelle somit eine umfangreiche formale und inhaltliche Bewertung eines Einreichprojektes ermöglicht wird.

Prüfung der Abrechnungen / Evaluierung und Auszahlung

Nach Antragstellung und Genehmigung ist der Fördernehmer verpflichtet, im Zuge der jährlichen Abrechnung der A16 Unterlagen vorzulegen, welche die Prüfung und Feststellung der Einhaltung der Förderkriterien ermöglichen. Diese Unterlagen umfassen Fahrtenbücher, Belegverzeichnisse, Kostenaufstellungen, Marketingmaterialien sowie Jahresstatistiken und Leistungskennzahlen.

Durch die A16 hat eine detaillierte Prüfung dieser Unterlagen zu erfolgen. Neben stichprobenartigen Beleg- und Kostenprüfungen wird besonderes Augenmerk auf die Einhaltung der Konkurrenzkriterien gelegt.

Sofern die Prüfung der Abrechnungs- und sonstigen Unterlagen durch die A16 keine Beanstandungen zur Folge hat, kann die Auszahlung der genehmigten Förderungssummen stattfinden. Ein Genehmigungs-Aktenvermerk bildet dafür die Grundlage. Die Auszahlung

selbst erfolgt nach Anordnung der Stabsstelle Haushaltsführung, Controlling und Zentrale Dienste der A16.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass prozessuale Vorgaben implementiert sind, welche die Prüfung der Einhaltung der Förderungskriterien durch die A16 gewährleisten und die korrekte Auszahlung entsprechender Fördermittel ermöglichen.

5.2.4 Ergebnisse der Aktenprüfung

Nachfolgend unterzog der Landesrechnungshof die Abwicklung der Förderungen von Mikro-ÖV-Angeboten durch die A16 im Prüfzeitraum anhand

- der bestehenden Förderungsgrundlagen,
- der vorgelegten Unterlagen zum verwaltungsorganisatorischen Prozess sowie
- der zu den einzelnen Förderungsfällen bestehenden ELAK-Dokumentation

einer Vollprüfung.

Neben der Prozess- und Aktenprüfung wurden im Zuge von Vor-Ort-Gesprächen mit den für die Förderungsabwicklung zuständigen Bearbeitern offene Fragen erörtert und Unklarheiten bezüglich einzelner Unterlageninhalte angesprochen bzw. aufgeklärt. Die Ergebnisse dieser Aktenprüfung werden nachfolgend dargestellt.

Die Dokumentation der Akten im ELAK war detailliert. Die Inhalte der geprüften Unterlagen konnten nachvollzogen werden. In der landesweiten Datenbank zur Förderungsabwicklung wurde der Förderungsfall einem Förderungsprogramm und einer Voranschlagsstelle zugeordnet. Gleichzeitig wurde der Status der Antragstellung benannt. Im Anschluss an die Stammdatenpflege erfolgte eine Mittelbindung und eine Zuordnung für die Transparenzdatenbank sowie die Eintragung von Individualdaten (z. B. Projektname, maximal förderbare Kosten und Förderungsbeträge, Zu- oder Abschlagsätze, tatsächliche Kosten und tatsächliche Förderungsbeträge).

Neben den Anträgen, die bereits umfassende Informationen zu den einzelnen Projekten enthielten, wurden teilweise ergänzende Projekt-Konzepte übermittelt, die in weiterer Detaillierung über Rahmenbedingungen, Betriebssystem (Dispositionsoftware), Tarifsysteem bzw. technische Umsetzung informierten. Zudem waren die Leistungsbeschreibungen und die erforderlichen Beschlüsse der zuständigen Organe (Regionalverbände, Gemeinden) dem Projektantrag angeschlossen. Im Falle der Unvollständigkeit von Antrags- und Projektunterlagen wurden dem Antragsteller Verbesserungsaufträge erteilt. Insbesondere Präzisierungen zum Nachweis der Einhaltung der Konkurrenzkriterien wurden regelmäßig von der Behörde nachgefordert.

Die inhaltliche Prüfung der Unterlagen durch die A16 erfolgte auf der Grundlage einer standardisierten Checkliste. Der verantwortliche Bearbeiter des Förderungsantrags prüfte die Einhaltung der Kriterien der Förderungsrichtlinie, die in den Antragsunterlagen von Seiten des

Antragstellers projektbezogen beschrieben und dargestellt wurden. Für jedes einzelne im Antrag vorgesehene Kriterium wurde eine inhaltliche Prüfung durchgeführt und dokumentiert. Anhand der geprüften Leistungsbeschreibungen wurde ein fiktiver Fördersatz berechnet. Die tatsächliche Auszahlung hing vom richtlinienkonformen Betrieb und den eingereichten und anerkannten Kosten ab und konnte folglich vom im Förderungsvertrag genannten Betrag abweichen.

Im Anschluss an die inhaltliche Prüfung wurde gemäß den verwaltungsorganisatorischen Vorgaben zur Förderungsabwicklung ein Genehmigungs-Aktenvermerk angefertigt, der die Grundlage für die Erstellung der Förderungsverträge bildete. Der Genehmigungs-Aktenvermerk enthielt entsprechende Feststellungen, dass die Realisierung des Projektes im öffentlichen Interesse lag und der Förderrichtlinie für Mikro-ÖV-Angebote im Land entsprach. Die Genehmigung der Förderungen erfolgte schließlich mit der Unterzeichnung des Förderungsvertrages.

Nach Projektbeginn hatte der Betreiber mindestens einmal pro Jahr weiterführende Unterlagen zur Prüfung der Abrechnung und Evaluierung des geförderten Projektes an die A16 zu übermitteln. In den vom Landesrechnungshof geprüften Akten fanden sich Abrechnungs- und Belegverzeichnisse, Fahrtenauflistungen und Fahrtenbücher als Teil der Nachweise der Nicht-Konkurrenzierung des ÖV, Betriebsjahresauswertungen und Jahresstatistiken sowie Informationsmaterialien zu Marketingmaßnahmen für das jeweilige Projekt. Die Unterlagen wurden von Seiten der A16 sowohl voll als auch stichprobenartig (insbesondere bei Rechnungen und Zahlungsbelegen sowie in Bezug auf Falschfahrten im Sinne des Konkurrenzierungsgebotes) mittels Vier-Augen-Prinzips geprüft bzw. wurden regelmäßig Verbesserungsaufträge erteilt. Hervorzuheben ist, dass der Nachweis der Nicht-Konkurrenzierung bei der Aktenprüfung von erheblicher Bedeutung war. Die Prüfung wurde unter Zugrundlegung der Fahrpläne des ÖV und der Fahrtenbücher der Mikro-ÖV-Anbieter durchgeführt. In Einzelfällen führten die Ergebnisse der Fahrtenprüfungen aufgrund von Verstößen gegen das Konkurrenzierungsverbot zu einer Verringerung des vertraglichen Förderungssatzes.

Nach der Unterlagenprüfung wurden von der A16 entsprechende Prüfbestätigungen (Mittelverwendungs-Aktenvermerke) erstellt, die als Grundlage für die Genehmigungen der Förderungsauszahlung (Genehmigungs-Aktenvermerke) dienten. Die Auszahlung der genehmigten Förderungsmittel erfolgte durch die Landesbuchhaltung nach Anordnung der Stabsstelle Haushaltsführung, Controlling und Zentrale Dienste der A16. Die entsprechenden Zahlungs- und Verrechnungsaufträge waren aktenkundig.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Auszahlung von Förderungsmitteln für Mikro-ÖV-Angebote unter der Bedingung korrekter Abrechnungsunterlagen erfolgte, vertraglich vereinbarte Fördersätze sich aufgrund der Prüfungsergebnisse verringern konnten und der Nachweis der Nicht-Konkurrenzierung ein besonders relevanter Aspekt bei der behördlichen Aktenprüfung war. Zudem wurde bei der Prüfung der Unterlagen das Vier-Augen-Prinzip eingehalten und die Funktionstrennung von Anweisung und Auszahlung gewährleistet.

Der Landesrechnungshof befragte bezüglich der Abwicklung zur Ausbezahlung von Mitteln der Regionen die betreffenden Regionalmanagements. Im Wesentlichen ließ sich feststellen, dass die Abwicklung durch die A16 von Professionalität gekennzeichnet ist. In Einzelfällen wurde auf die fehlende Möglichkeit der unterjährigen Teilauszahlung von Fördermitteln und den damit einhergehenden finanziellen Druck auf die Projektträger zur unterjährigen Finanzierung hingewiesen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt der A16, Teilauszahlungen von Förderbeträgen für Mikro-ÖV-Angebote in Einzelfällen bei entsprechenden Begründungen hierfür durch die Projektträger zu ermöglichen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Die Empfehlung wird umgesetzt. Auf Antrag der Fördernehmer sollen dann in Einzelfällen bei entsprechenden Begründungen unterjährige Teilauszahlungen vereinbart werden können.

5.3 Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten aus Mitteln der Regionalentwicklung

5.3.1 Rechtliche Grundlagen

Die wesentliche Grundlage für die Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten aus Mitteln der Regionalentwicklung bildet das Steiermärkische Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018. Dieses sieht die Finanzierung innovativer, sektorübergreifender und zukunftsweisender Projekte vor und soll die Basisfinanzierung der regionalen Strukturen (insbesondere Regionalverbände, Regionalmanagements) sicherstellen. Im Sinne der Zielsetzungen des Gesetzes sollen solche Projekte zur Mobilität, Versorgungssicherheit, sozialen Teilhabe bzw. nachhaltigen Entwicklung in den Regionen beitragen und die Mittel der Regionalentwicklung zu deren Anschubfinanzierung beitragen. Voraussetzung für die finanzielle Unterstützung solcher Projekte ist deren Aufnahme in die von den jeweiligen Regionalversammlungen jährlich zu beschließenden Arbeitsprogramme.

Die Abwicklung der Vergabe finanzieller Mittel für Mikro-ÖV-Angebote erfolgt auf der Grundlage der Richtlinie nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 sowie der Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes Steiermark durch die A17.

Die Richtlinie nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 normiert die Bedingungen und das Verfahren für die Vergabe finanzieller Mittel zur Unterstützung der Landes- und Regionalentwicklung. Sie definiert die Ziele für die Mittelverwendung, erläutert die Mittelbeantragung und -abrechnung und legt fest, welche Nachweise zu erbringen sind.

Neben Projekten zur laufenden Evaluierung und Überarbeitung von regionalen Entwicklungsstrategien und Arbeitsprogrammen werden Grundlagen- und Umsetzungsprojekte zu den regionalen Entwicklungszielen, beispielsweise im Bereich der Mobilität, der Versorgung bzw. der Erreichbarkeit – dementsprechend auch Mikro-ÖV-Angebote – als „unterstützungswürdige Projekte“ im Sinne der Richtlinie definiert.

Unterstützungswürdige Projekte können vollständig aus Mitteln nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 (pro Jahr rund € 12,4 Mio. aus je 50 % Landesmitteln bzw. Gemeindebedarfszuweisungen) finanziert werden. Die Höhe der Unterstützung einzelner Projekte wird in den regionalen Arbeitsprogrammen festgelegt. Bei interkommunalen Projekten sind Gemeindemittel (Bedarfszuweisungen) und Landesmittel einzeln oder in Kombination einsetzbar.

Die Rahmenrichtlinie bestimmt die grundlegenden Prinzipien und Verfahrensgrundsätze, nach denen das Land finanzielle Unterstützungen in Form von Zuschüssen, Darlehen oder Bürgschaften gewähren kann. Sie regelt die Voraussetzungen und Abläufe von der Antragstellung bis zur Auszahlung und stellt im Falle der Teilfinanzierung von Projekten aus Mitteln der Regionalentwicklung eine ergänzende Verfahrensgrundlage dar.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Steiermärkische Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 die Finanzierung innovativer, sektorübergreifender und zukunftsweisender Projekte im Sinne der Zielsetzungen des Gesetzes vorsieht und dementsprechend auch Mikro-ÖV-Angebote aus Mitteln der Regionalentwicklung temporär finanziell unterstützt werden können. Eine dauerhafte Finanzierung von Projekten ist aus der Absicht und Zielrichtung des Gesetzes nicht zu erkennen.

5.3.2 Teilfinanzierte Mikro-ÖV-Angebote

Nachfolgend werden die aus Mitteln der Regionalentwicklung im Prüfzeitraum teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote inklusive Begleitprojekte gelistet sowie der Finanzierungszeitraum und eine etwaige Kofinanzierung mit der A16 angeführt:

Mikro-ÖV-Angebot	Träger	kofinanziert mit A16	Finanzierungszeitraum
GUSTmobil	Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH	✓	2021 – 2024
Vomobil		✓	2021 – 2024
GUSTmobil Graz		✗	2021 – 2024
FLUX Sammeltaxi		✗	ab 2024
Mikro-ÖV im Steirischen Zentralraum / Stadt Graz & Begleitmaßnahmen		✗	2021
Begleitprojekt Mobilität		✗	ab 2022
regioMOBIL	Regionalmanagement Südweststeiermark GmbH	✗	ab 2021
Begleitprojekt Dispositionszentrale regioMOBIL		✗	2021
SAM Sammeltaxi	Regionalentwicklung Oststeiermark GmbH	✓*	ab 2021
Begleitprojekt SAM		✗	ab 2023

Tabelle 10: teilfinanzierte Mikro-ÖV-Angebote

Quelle: A17; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

* In den Jahren 2021 und 2022 erfolgte keine klassische Kofinanzierung von Seiten der A16 und der A17. 2021/2022 wurde von der A17 die Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung für ein eigenes Projekt für Marketingaktivitäten, eine Hotline (inkl. Personalkosten) und für Ausschreibungskosten für die Neuvergabe ab Juli 2022 abgewickelt.

In der Region Steirischer Zentralraum erhielten die Mikro-ÖV-Angebote GUSTmobil und Vomobil (jeweils auch gefördert von der A16) sowie GUSTMobil Graz finanzielle Mittel aus der Regionalentwicklung von 2021 bis Frühjahr 2024. Ergänzend wurden bestimmte Kosten dieser Angebote (z. B. Mobilitätszentrale, Projektmanagement, Haltestelleninfrastruktur) durch weitere teilfinanzierte regionale Mobilitätsentwicklungsprojekte (z. B. Steirischen Zentralraum / Stadt Graz & Begleitmaßnahmen, Begleitprojekt Mobilität) teilweise mitgetragen. Im Jahr 2024 wurde das FLUX Sammeltaxi als Zusammenführung der Angebote GUSTmobil, GUSTmobil Graz und Vomobil initiiert und ein entsprechender Antrag auf Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung – inklusive für 2025 – bewilligt.

Das Mikro-ÖV-Angebot regioMOBIL in der Region Südweststeiermark ging aus einem von der A16 geförderten zweijährigen Probetrieb (2018 bis 2020) eines gesamtregionalen Mikro-ÖV-Angebotes „Mobil Südwest“ hervor und wurde im Jahr 2021 in den Regelbetrieb überführt. Hierfür wurde eine jährliche Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung bis einschließlich 2025 gewährt. Zudem kamen anteilige Mittel des Tourismusverbands der Region ab dem Jahr 2022 für die touristische Nutzung des Angebotes sowie eine Förderung seitens des damaligen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in Folge: BMK) hinzu. Diese Förderung ermöglichte Klimaticket-Besitzern ab August 2024 zwei Monate lang kostenlose Fahrten mit regioMOBIL und

anschließend einen Rabatt von 75 % bis Mitte Juni 2025. Das Projekt zielte darauf ab, das Klimaticket als Mobilitätsangebot in ländlichen Gebieten zu stärken und die Nutzung von regioMOBIL zu fördern.

Für die Dispositionszentrale regioMOBIL erfolgte für das erste Halbjahr 2021 eine Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung. Dies war laut Angaben des Regionalmanagements Südweststeiermark aufgrund der Durchführung und des Fristenlaufs des zweistufigen Vergabeverfahrens im Oberschwellerbereich für das Angebot regioMOBIL notwendig, um den Übergangsbetrieb entsprechend zu gewährleisten.

Eine Förderung von regioMOBIL durch die A16 fand im Prüfzeitraum nicht mehr statt – laut Auskunft des Regionalmanagements Südweststeiermark insbesondere – aus Gründen der *„Nichtkommunizierbarkeit der [der Förderung] zugrundeliegenden Vermittlungskriterien von Fahrten an Endkunden“*.

Im November 2025 wurde von Seiten des Regionalmanagements Südweststeiermark verlautbart, dass das Mikro-ÖV-Angebot regioMOBIL mit 31. März 2026 aus finanziellen Gründen eingestellt wird.

In der Region Oststeiermark erhielt das SAM Sammeltaxi im Prüfzeitraum Förderungen von der A16 sowohl für den Probebetrieb von 2020 bis 2022 als auch für den Dauerbetrieb ab 2022 (geplant laut Förderungsvertrag bis 2026) sowie ab 2021 finanzielle Mittel aus der Regionalentwicklung. SAM ist aktuell das einzige Mikro-ÖV-Angebot im Land, das sowohl eine Förderung des Landes als auch eine Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung erhält. Zudem wird das Projekt Sanfte Alltagsmobilität als Ergänzungsprojekt zum Mikro-ÖV-Angebot SAM Sammeltaxi seit 2023 aus Mitteln der Regionalentwicklung teilfinanziert. Das Projekt stellt die Finanzierung der Mobilitätszentrale zur Buchung, Disposition und den Personentransport für SAM sicher und fördert das Angebot von Mikro-ÖV in der Region durch zielgruppenspezifische Marketingaktivitäten.

5.3.3 Prozessvorgaben

Der Prozess in der A17 bezüglich der Bereitstellung von Mitteln der Regionalentwicklung zur Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten folgt der Vergabelogik einer Förderung und umfasst im Wesentlichen

- die Antragstellung und -prüfung,
- die Genehmigung
- die Prüfung der Abrechnungsunterlagen und
- die Auszahlung der Fördermittel.

Anträge auf Basis des Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes 2018 werden in der A17 in zwei Organisationseinheiten bearbeitet. Im Referat Landesplanung und Regionalentwicklung erfolgt die Antragsprüfung sowie die Erstellung und Genehmigung der Verträge. Für die Abrechnungsprüfung sowie die Anordnung der Auszahlung ist die Stabsstelle

Controlling, Innerer Dienst und Haushaltsführung verantwortlich. Die Abrechnung wird vom Fachteam First-Level-Control durchgeführt und die Auszahlung vom Fachteam Budget initiiert.

Für die genannten Prozesse liegt in der A17 eine Prozessdarstellung auf, die sowohl die einzelnen Prozessschritte als auch die Zuständigkeiten visualisiert.

Antragstellung und -prüfung sowie Genehmigung

Antragsteller für die Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten aus Mitteln der Regionalentwicklung sind die Regionalmanagements. Diese können Projekte, die im Rahmen der regionalen Arbeitsprogramme von den Regionalverbänden beschlossen wurden, einreichen.

Die Antragstellung erfolgt per E-Mail an die A17 mittels vorgegebenen Antragsformulars. Eine Online-Antragstellung war zum Prüfzeitpunkt nicht vorgesehen. Im Antragsformular hat der Antragsteller das Projekt zu beschreiben, die Kosten und die Finanzierung im Detail darzustellen, Fördermittel von anderen Stellen anzugeben sowie Informationen zu etwaigen Projektpartnern (z. B. kommunale Dienstleister) bereitzustellen.

Die Unterlagen sind im ELAK zu protokollieren bzw. zu verakten und dem zuständigen Bearbeiter (der jeweils verantwortliche Regionsbetreuer) im Referat Landesplanung und Regionalentwicklung zuzuweisen. Dieser hat anhand der im Antrag und in den entsprechenden Beilagen und Anhängen zur Verfügung gestellten Projektinformationen eine Prüfung der Unterlagen mittels standardisierter Checkliste durchzuführen. Dabei sind die Vollständigkeit der Unterlagen sowie die konkrete Förderfähigkeit und die Übereinstimmung mit den rechtlichen, formalen und strategischen Vorgaben der Landes- und Regionalentwicklung zu prüfen. Gegebenenfalls erfolgen Aufforderungen zur Nachreichung fehlender Unterlagen bzw. Ergänzungen. Zudem ist eine SNIC-Abfrage in der landesweiten Datenbank zur Förderungsabwicklung vorgesehen.

Nach erfolgreicher Prüfung der Unterlagen ist vom zuständigen Referenten eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und dem Projektträger zu erstellen. Darin hat eine ausdrückliche Bezugnahme auf die für die Förderung maßgeblichen Rechtsgrundlagen (Steiermärkische Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 und die dazu ergangene Richtlinie) und der Vermerk, dass das betreffende Mikro-ÖV-Angebot Bestandteil des beschlossenen regionalen Arbeitsprogrammes ist, zu erfolgen. Zudem müssen insbesondere der Projektdurchführungszeitraum, die Projektgesamtkosten und der Unterstützungsbetrag sowie die erforderlichen Nachweise der inhaltlichen Projektumsetzung (Öffentlichkeitsarbeit inkl. Nutzung des Landes-Logos, Evaluierungsbericht) festgelegt werden. Ergänzend ist auf eine etwaige Projekt-Förderung durch die A16 hinzuweisen. Um die Verfügbarkeit budgetärer Mittel sicherzustellen, muss das Fachteam Budget der Stabsstelle Controlling, Innerer Dienst und Haushaltsführung in die Erstellung von Finanzierungs- bzw. Förderungsvereinbarungen eingebunden werden.

Die Genehmigung von Finanzierungsvereinbarungen sind laut internen Vorgaben der Abteilungsleitung vorbehalten. Eine Mitzeichnung durch den Referatsleiter Landesplanung und Regionalentwicklung (hinsichtlich fachlicher Aspekte) und der Leiterin der Stabsstelle Controlling, Innerer Dienst und Haushaltsführung (für budgetäre Angaben) ist vorgesehen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Projektwerber per E-Mail einen Antrag mit weitreichenden Informationen zu Projektqualität und Finanzierungsstruktur des jeweiligen Projektes einzureichen hat.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, eine Online-Antragstellung mit entsprechenden Upload-Möglichkeiten für den Bereich des Regionalmanagements zu implementieren.

Prüfung der Abrechnungsunterlagen und Auszahlung

Die Abrechnung ist anhand der vom Projektträger vorzulegenden Unterlagen zu prüfen. Im Falle einer Kofinanzierung erfolgt eine standardisierte Übermittlung der entsprechenden Abrechnungsunterlagen von der A16 an die A17. Sofern eine Teilfinanzierung ausschließlich aus Mitteln der Regionalentwicklung erfolgt, sind per elektronischer Vorlage alle erforderlichen Abrechnungs- und Zahlungsbelege (Belegaufstellung, Unterlagen zu Personalkosten und Öffentlichkeitsarbeit etc.) bei der A17 einzureichen. Die Prüfung der Unterlagen findet durch das Fachteam First-Level-Control der Stabsstelle Controlling, Innerer Dienst und Haushaltsführung anhand eines im ELAK-Prozess vorgesehenen Vier-Augen-Prinzips statt. Eine entsprechende Dokumentation der Prüfhandlung hat in eigens vorgesehenen Dokumenten (Belegverzeichnis und Prüfcheckliste) zu erfolgen.

Sofern die gegenständliche Prüfung zu einem positiven Ergebnis führt, ist ein Auszahlungsschreiben (inklusive Belegverzeichnis und Prüfungsanmerkung) im ELAK zu erstellen und dem Projektträger zu übermitteln. Durch das Fachteam Budget hat eine Prüfung der auszubezahlenden Beträge zu erfolgen. Der Unterstützungsbetrag kann in Teilbeträgen mittels Akontierungen und Schlusszahlungen ausbezahlt werden. Die Auszahlung der Unterstützung erfolgt getrennt nach Landes- und Bedarfszuweisungsmitteln – Landesmittel werden von der A17, Bedarfszuweisungsmittel von der Abteilung 7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau ausbezahlt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass in der A17 zur Bereitstellung von Mitteln der Regionalentwicklung für Mikro-ÖV-Angebote verwaltungsorganisatorisch eine Funktionstrennung und ein Mehraugenprinzip vorgesehen sind, wodurch Betrugs- und Fehlerrisiken minimiert werden können.

5.3.4 Ergebnisse der Aktenprüfung

Der Landesrechnungshof unterzog die Bereitstellung finanzieller Mittel aus der Regionalentwicklung für Mikro-ÖV-Angebote im Prüfzeitraum anhand

- der geltenden Förderungsgrundlagen sowie
- der vorgelegten Unterlagen zum verwaltungsorganisatorischen Prozess und der ELAK-Dokumentationen in der A17

einer Vollprüfung. Zudem wurden mittels Vor-Ort-Gesprächen mit den für die Prozessabwicklung zuständigen Bearbeitern der A17 offene Frage erörtert und Unklarheiten bezüglich einzelner Unterlageninhalte angesprochen bzw. aufgeklärt. Die Ergebnisse dieser Aktenprüfung werden nachfolgend dargestellt.

Die Aktenstruktur im ELAK war nachvollziehbar und die erforderlichen Unterlagen für eine nachvollziehbare Abwicklung der Anträge waren veraktet – diesbezüglich nahm der Landesrechnungshof sowohl in die Antragsunterlagen als auch in die für die inhaltliche Bewertung und Beurteilung des Antrags notwendigen Dokumente (z. B. Regionale Arbeitsprogramme, Projektbeschreibungen, Finanztabellen) Einsicht. Die durch die Prozessvorgaben definierten Zuständigkeiten bei der Antragsprüfung wurden eingehalten, und die vorgesehenen Prüfungen der Unterlagen anhand der standardisierten Checklisten konnten nachvollzogen werden. Die SNIC-Prüfungen waren dokumentiert.

Die Prüfung der Finanzierungsvereinbarungen durch den Landesrechnungshof ergab, dass diese die erforderlichen Inhalte aufwiesen und budgetäre Aspekte durch die Miteinbeziehung des Fachteams Budget berücksichtigt wurden. Für die Genehmigung der Finanzierungsvereinbarung war ein ELAK-Prozess definiert, der die Mitzeichnung des Referatsleiters Landesplanung und Regionalentwicklung und der Leiterin der Stabsstelle Controlling, Innerer Dienst und Haushaltsführung sowie die Genehmigung durch die Abteilungsleitung vorsieht.

Auch die Prozessschritte der Abrechnung und der Auszahlung folgten bei den geprüften Akten den abteilungsintern festgelegten Vorgaben. Nach Eingang aller erforderlichen Unterlagen (Antrag, Belege und sonstige Nachweise) wurden diese nachvollziehbar protokolliert und vom Fachteam First-Level-Control geprüft. Anhand einer Checkliste wurden die Projektdaten und die Mittelaufteilung kontrolliert. Zudem waren in der Prüfunterlage genehmigte Akontozahlungen durch das Fachteam Budget quartalsmäßig ersichtlich. Nach Prüfung der Unterlagen erfolgte die Erstellung des Auszahlungsschreibens und die Genehmigung der Auszahlung. Die Auszahlung erfolgte auf der Grundlage des im ELAK implementierten Genehmigungsprozesses.

Der Landesrechnungshof stellt nach Durchführung einer Aktenprüfung in der A17 fest, dass die Abwicklung der Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten aus Mitteln der Regionalentwicklung nachvollziehbar war. Den Prinzipien der Funktionstrennung und des Mehraugenprinzips wurde entsprochen.

Der Landesrechnungshof befragte bezüglich der Abwicklung zur Ausbezahlung von Mitteln der Regionalentwicklung die betreffenden Regionalmanagements. **Dabei ließ sich feststellen, dass die Abwicklung durch die A17 laut Angaben der Regionalmanagements von Professionalität gekennzeichnet ist.**

6. KOSTEN UND FINANZIERUNG DER GEFÖRDERTEN/ TEILFINANZIERTEN MIKRO-ÖV-ANGEBOTE

6.1 Kostenfaktoren und Finanzierungskomponenten

Für die Finanzierung der Mikro-ÖV-Angebote sind grundsätzlich die Gemeinden und gegebenenfalls weitere Projektpartner (z. B. Holding Graz oder Tourismusverband) zuständig.

Neben den Eigenmitteln der Gemeinden bzw. von Projektpartnern können die Förderung durch das Land auf der Grundlage der Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark sowie die Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung – unter der Voraussetzung, dass diese Projekte in den regionalen Arbeitsprogrammen beschlossen wurden – weitere Finanzierungsoptionen darstellen. Zudem leisten die Fahrgäste einen Finanzierungsbeitrag durch die Fahrgelderlöse.

Der Landesrechnungshof hält fest, dass die Finanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten durch die Gemeinden und gegebenenfalls durch Projektpartner erfolgt und die Förderung des Landes sowie die Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten darstellen.

Nachfolgend werden die Kosten- und Finanzierungskomponenten sowie im Anschluss daran die Gesamtkosten und die jeweiligen Finanzierungsanteile der Mikro-ÖV-Angebote dargestellt, die im Prüfzeitraum von Seiten des Landes gefördert bzw. aus Mitteln der Regionalentwicklung teilfinanziert wurden. Dementsprechend werden

- die Gesamtkosten der geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Projekte,
- die jeweilige Förderung aus Landesmitteln,
- die Finanzierungsanteile aus Mitteln der Regionalentwicklung,
- die Finanzierungsanteile von Gemeinden bzw. Projektpartnern
- sowie die Fahrgelderlöse

ausgewiesen.

Die Grundlage für die nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsdarstellungen bildeten die von den Regionalmanagements übermittelten Unterlagen. Aus diesen ließen sich die Kosten sowie die Finanzierungsanteile für die im Prüfzeitraum geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote, gegliedert nach den Regionen und periodenrein nach Kalenderjahren, darstellen.

Zur Plausibilisierung der Daten wurden die von der A16 und der A17 im ELAK dokumentierten Abrechnungs- und Auszahlungsunterlagen herangezogen. Für jene Projekte, die kofinanziert bzw. ausschließlich von Seiten der A16 eine Förderung erhielten, wurden die bei der A16 eingereichten Belege/Leistungsabrechnungen für die Kontrolle verwendet. Für Projekte, die aus Mitteln der Regionalentwicklung teilfinanziert wurden, plausibilisierte der Landesrechnungshof die Daten anhand der Aufstellungen bezüglich der Kosten/Finanzierungsanteile in der A17.

Im Wesentlichen war festzustellen, dass die Unterlagen der Regionalmanagements strukturiert und nachvollziehbar die Kosten- und Finanzierungsanteile für die Mikro-ÖV-Angebote aufwiesen. Bei den geprüften Abteilungen des Landes (A16 und A17) war ebenfalls eine umfassende Dokumentation von geförderten bzw. teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angeboten vorhanden. In Einzelfällen war die Nachvollziehbarkeit der Aufstellungen erschwert, da handschriftlich Ergänzungen vorgenommen wurden, bzw. kam es zu Übertragungsfehlern in Kontrolltabellen, die jedoch keine Auswirkungen auf die Zurverfügungstellung der Mittel hatten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, handschriftliche Ergänzungen in Leistungs- und Belegverzeichnissen ausschließlich in klarer, gut lesbarer und eindeutiger Form vorzunehmen, diese eindeutig zu kennzeichnen und zu datieren. Zudem ist bei der Nutzung von Monitortabellen zu Kostenkalkulationen und zur Berechnung von Fördersummen bzw. Finanzierungsunterstützungen auf die Nachvollziehbarkeit der Berechnungsmethoden zu achten. Gegebenenfalls wären Kontrollfelder einzuführen, um Übertragungsfehler zu vermeiden.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Handschriftliche Ergänzungen werden zukünftig in klarer, gut lesbarer und eindeutiger Form vorgenommen. Die Berechnung der Fördersummen erfolgt über eindeutige Formeln in einer Excel-Tabelle. Falls erforderlich, werden die Formeln auf Nachfrage erläutert.

Wesentliche Kostenfaktoren von Mikro-ÖV-Angebote

Die Kosten für die Mikro-ÖV-Angebote setzen sich laut den Projekt- und Leistungsbeschreibungen der geprüften Angebote aus den drei folgenden wesentlichen Komponenten zusammen:

- Implementierung und Finanzierung einer Mobilitätszentrale
- Bereitstellung von Fahrzeugen
- Kosten der Personenbeförderung

Die Mobilitätszentrale verursacht insbesondere Kosten für Personal, Lizenzkosten für die Dispositionssoftware zur Planung und Einteilung der Fahrten sowie weitere betriebsbedingte Kosten, wie beispielsweise Telefonzentrale, sonstige Lizenzkosten für Software oder IT-Infrastruktur. Die Bereitstellung von Fahrzeugen umfasst das Bereitstellungsentgelt (Versicherungen, Wartungskosten, Reinigung etc.) für alle Fahrzeuge, die im Bediengebiet des jeweiligen Mikro-ÖV-Angebotes unterwegs sind. Bei den Kosten der Personenbeförderung fallen die Kosten der tatsächlich durchgeführten Fahrten nach Leer- und Besetzkilometern an.

Ergänzend kommen Ausgaben hinzu, die sich aus den Tätigkeiten der betroffenen Regionalmanagements ergeben (z. B. Personalkosten für Ausschreibungen, Monitoring, Berichtswesen) sowie gegebenenfalls Kosten für ergänzende Marketingaktivitäten. Diese Ausgaben wurden vom Landesrechnungshof nicht erhoben, da sie strukturell bedingt stark variieren können und keine belastbaren Vergleichswerte liefern.

Der Landesrechnungshof ließ sich Unterlagen zu den drei wesentlichen Kostenkomponenten für die zum Prüfzeitpunkt laufenden Mikro-ÖV-Angebote SAM, FLUX und regioMOBIL vorlegen. Aus den Daten ließen sich für die genannten Kostentreiber Durchschnittswerte über die drei Angebote errechnen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Bereitstellung von Fahrzeugen im Mittel mit etwa 44 % der Gesamtkosten den größten Kostenfaktor bildete. Der Anteil der Kosten für die Personenbeförderung belief sich im Mittel auf rund 31 % und jener für die Mobilitätszentrale im Mittel auf rund 25 %.

Finanzierungskomponenten – Budgets Förderungen des Landes und Mittel der Regionalentwicklung

Zur Förderung von Mikro-ÖV-Angeboten von Seiten des Landes waren die folgenden Beträge in den Landesbudgets der Jahre 2021 bis 2024 vorgesehen:

Budgetäre Mittel für die Förderung von Mikro-ÖV in €				
2021	2022	2023	2024	2025
1.500.000	1.700.000	1.500.000	1.500.000	537.000

Tabelle 11: Landesbudgets 2021 bis 2024

Quelle: A16; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

In Summe standen im Zeitraum 2021 bis 2024 € 6,2 Mio. für die Förderung von Mikro-ÖV-Angeboten zur Verfügung. Im Jahr 2025 reduzierte sich der budgetäre Betrag auf € 537.000, was einer Reduktion des möglichen Förderungsausmaßes von rund 64 % im Vergleich zum Jahr 2024 gleichkam. Laut A16 erfolgte die Reduktion aufgrund der Anpassung an den aktuell erwarteten Förderungsbedarf.

Festgestellt wird, dass von 2021 bis 2024 in Summe € 6,2 Mio. an Förderungsmitteln für Mikro-ÖV-Angebote budgetiert waren. Ab dem Jahr 2025 erfolgte eine Reduktion der budgetierten Förderungsmittel um rund 64 % im Vergleich zum Jahr davor – der Grund dafür liegt laut A16 an der Anpassung an den aktuellen Förderungsbedarf.

Für die drei Regionen Steirischer Zentralraum, Südweststeiermark und Oststeiermark, die Mikro-ÖV-Angebote im Prüfzeitraum implementiert hatten, waren die folgenden Mittel zur Finanzierung der gesamten Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 vorgesehen – aus diesen Mitteln erfolgte die Basisfinanzierung der regionalen Strukturen sowie die Teilfinanzierung von Projekten im Sinne der Regionalentwicklung; unter anderem auch die Teilfinanzierung der geprüften Mikro-ÖV-Angebote:

Budgetierte Mittel zur Finanzierung der Regionalentwicklung in €					
	2021	2022	2023	2024	Summe
Region Steirischer Zentralraum	3.491.499	3.499.722	3.499.722	3.510.661	14.001.604
Region Südweststeiermark	1.573.978	1.576.482	1.578.799	1.579.358	6.308.617
Region Oststeiermark	1.806.484	1.807.507	1.808.112	1.808.509	7.230.612

Tabelle 12: Mittel zur Finanzierung der Regionalentwicklung
Quelle: A17; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Der Region Steirischer Zentralraum standen für die Jahre 2021 bis 2024 in Summe rund € 14 Mio., der Region Südweststeiermark rund € 6,3 Mio. und der Region Oststeiermark rund € 7,2 Mio. für die Finanzierung der gesamten Regionalentwicklung (Basisstrukturen der Regionen sowie Projektteilfinanzierung) zur Verfügung.

6.2 Region Steirischer Zentralraum

Nachfolgend wird die Kosten- und Finanzierungsstruktur der geprüften Mikro-ÖV-Angebote im Steirischen Zentralraum von 2021 bis 2024 dargestellt. Anzumerken ist, dass darin auch jene Kosten, die sich aus den regionalen Mobilitätsentwicklungsprojekten (z. B. Begleitprojekt Mobilität ab 2022) für die betreffenden Mikro-ÖV-Angebote ergaben, enthalten sind.¹⁰

	2021	2022	2023	2024*	Summe
<u>GUSTmobil</u>					
Kosten abzüglich der Fahrgelderlöse	764.877	771.052	771.052	257.017	2.563.998
- Förderung der A16	178.347	158.984	158.984	52.995	549.310
- Mittel der Regionalentwicklung (StLREG 2018)	300.034	336.450	336.450	112.150	1.085.084
- Eigenmittel der Gemeinden	286.496	275.618	275.618	91.872	929.604
<u>VOmobil</u>					
Kosten abzüglich der Fahrgelderlöse	363.336	482.299	516.941	132.659	1.495.235
- Förderung der A16	138.623	184.830	160.460	38.084	521.997
- Mittel der Regionalentwicklung (StLREG 2018)	113.512	149.201	155.082	39.798	457.593
- Eigenmittel der Gemeinden	111.201	148.268	201.399	54.777	515.645
<u>GUSTmobil Graz</u>					

¹⁰ Die Kosten und die Finanzierung des ausschließlich in der Gemeinde Gratwein-Straßengel (Region Steirischer Zentralraum) liegenden Mikro-ÖV-Angebots rufmi wird in Kapitel 6.5 erläutert.

Kosten abzüglich der Fahrgelderlöse	73.330	105.221	105.221	35.074	318.846
- Förderung der A16	-	-	-	-	-
- Mittel der Regionalentwicklung (StLREG 2018)	24.191	25.000	21.200	7.015	77.406
- Eigenmittel der Gemeinde und der Projektpartnerin Holding Graz	49.139	80.221	84.021	28.059	241.440
FLUX Sammeltaxi					
Kosten abzüglich der Fahrgelderlöse	-	-	-	850.815	850.815
- Förderung der A16	-	-	-	-	-
- Mittel der Regionalentwicklung (StLREG 2018)	-	-	-	619.663	619.663
- Eigenmittel der Gemeinden	-	-	-	231.152	231.152

Tabelle 13: Kosten- und Finanzierungsstruktur der geprüften Mikro-ÖV-Angebote

Quelle: Unterlagen Regionalmanagement Steirischer Zentralraum; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

* Im Jahr 2024 betrafen die Kosten für GUSTmobil, GUSTmobil Graz den Zeitraum bis April und für VOmobil bis März. Die Kosten für FLUX wurden für den Zeitraum Juli bis Dezember dargestellt.

In Summe kosteten die vier Mikro-ÖV-Angebote (abzüglich der Fahrgelderlöse) in den Jahren 2021 bis 2024 rund € 5,2 Mio.

Die höchsten Kosten mit rund € 2,56 Mio. wies das Mikro-ÖV-Angebot GUSTmobil auf. VOmobil kostete rund € 1,5 Mio. und GUSTmobil Graz rund € 319.000. Die Kosten von FLUX betrugen im Halbjahr 2024 rund € 851.000.

Die prozentuellen Finanzierungsanteile der Mikro-ÖV-Angebote im Steirischen Zentralraum stellen sich wie folgt dar:

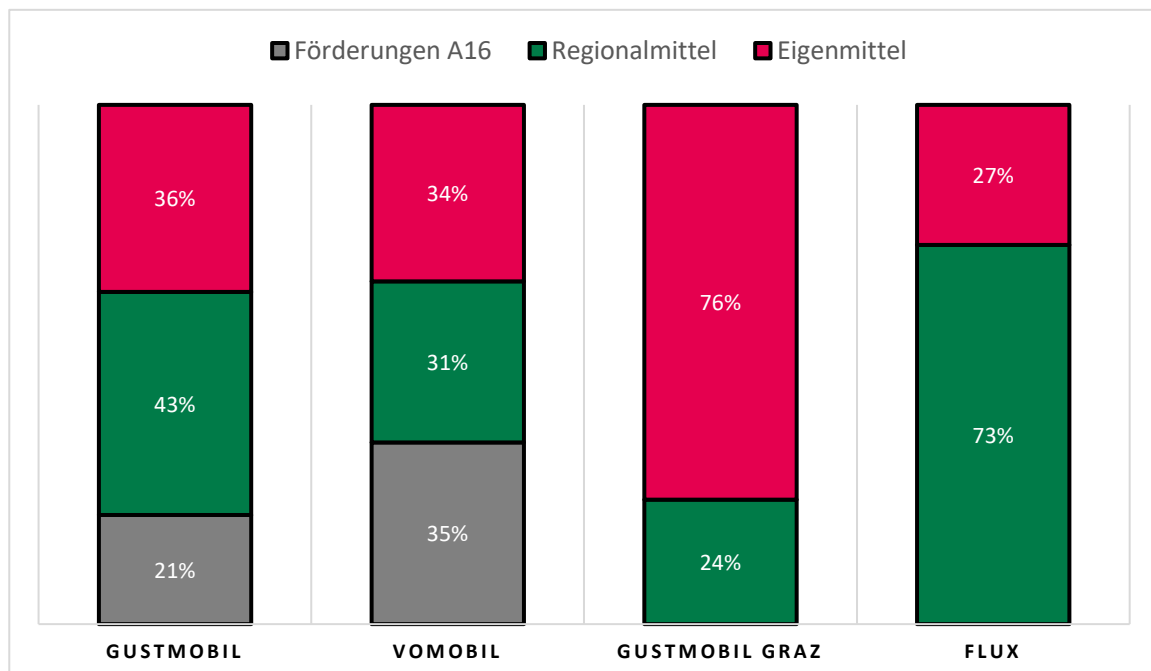


Abbildung 6: Finanzierungsanteile der Mikro-ÖV-Angebote

Quelle: Unterlagen Regionalmanagement Steirischer Zentralraum; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Für GUSTmobil wurden in den Jahren 2021 bis 2024 rund 21 % der genannten Gesamtkosten aus Förderungen des Landes finanziert. Rund 43 % konnten über Mittel der Regionalentwicklung finanziert werden und 36 % wurden aus Eigenmitteln der Gemeinden getragen. Bei VOmobil betrug der Anteil der Förderungen des Landes rund 35 %, jener der Regionalmittel rund 31 %. Rund 34 % der Gesamtkosten wurden aus Eigenmitteln der Gemeinden finanziert. GUSTmobil Graz wurde zu knapp 3/4 aus Eigenmitteln der Gemeinde bzw. der Holding Graz als Projektpartner finanziert, der Rest stammte aus Mitteln der Regionalentwicklung. Bei FLUX war es genau umgekehrt, rund 3/4 der Gesamtkosten wurden aus Mitteln der Regionalentwicklung und rund 1/4 aus Eigenmitteln getragen.

In Summe finanzierten die Mittel der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 die betreffenden Mikro-ÖV-Angebote über die Jahre 2021 bis 2024 im Mittel mit rund 43 %. Die von den Gemeinden und gegebenenfalls von Projektpartnern bereitgestellten Eigenmittel deckten im selben Zeitraum etwa 37 % der gesamten Projektkosten ab (Berechnung anhand des gewichteten Mittelwerts).

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für die Mikro-ÖV-Angebote im Steirischen Zentralraum in den Jahren 2021 bis 2024 die Mittel der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 mit rund 43 % sowie die Eigenmittel der Gemeinden bzw. von Projektpartnern mit rund 37 % die wesentlichen Finanzierungsanteile darstellten.

Die von den Regionalmanagements gemeldeten gesamten Fahrgelderlöse im Beobachtungszeitraum betrugen

- bei GUSTmobil rund € 412.500,
- bei VOmobil rund € 306.500,
- bei GUSTmobil Graz rund € 26.500 und
- bei FLUX im Jahr 2024 rund € 81.500.

Diese Erlöse wurden von den Gesamtkosten in den übermittelten Darstellungen bereits abgezogen und verringerten die Kosten im Mittel um rund 12 %.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Fahrgelderlöse im Zeitraum 2021 bis 2024 im Mittel rund 12 % zur Finanzierung der Mikro-ÖV-Angebote im Steirischen Zentralraum beitragen konnten.

6.3 Region Südweststeiermark

Nachfolgend wird die Kosten- und Finanzierungsstruktur des geprüften Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL in der Region Südweststeiermark von 2021 bis 2024 dargestellt. Anzumerken ist, dass darin auch jene Kosten, die sich aus dem Begleitprojekt Dispositionszentrale für regioMOBIL ergaben, enthalten sind.

regioMOBIL					
Jahr	2021	2022	2023	2024	Summe
Kosten abzüglich der Fahrgelderlöse	837.477	1.177.114	1.369.844	1.821.299	5.205.734
- Förderung des BMK	-	-	-	223.874	223.874
- Mittel der Regionalentwicklung (StLREG 2018)	577.650	518.568	517.014	602.020	2.215.252
- Eigenmittel der Gemeinden/ Projektpartner (Tourismusverband)	259.827	658.546	852.830	995.405	2.766.608

Tabelle 14: Kosten- und Finanzierungsstruktur in der Südweststeiermark

Quelle: Unterlagen Regionalmanagement Südweststeiermark; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die Kosten für das Mikro-ÖV-Angebot regioMOBIL betrugen zwischen 2021 und 2024 (abzüglich der Fahrgelderlöse von rund € 633.000) rund € 5,2 Mio.

Die prozentuellen Finanzierungsanteile des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL stellen sich wie folgt dar:

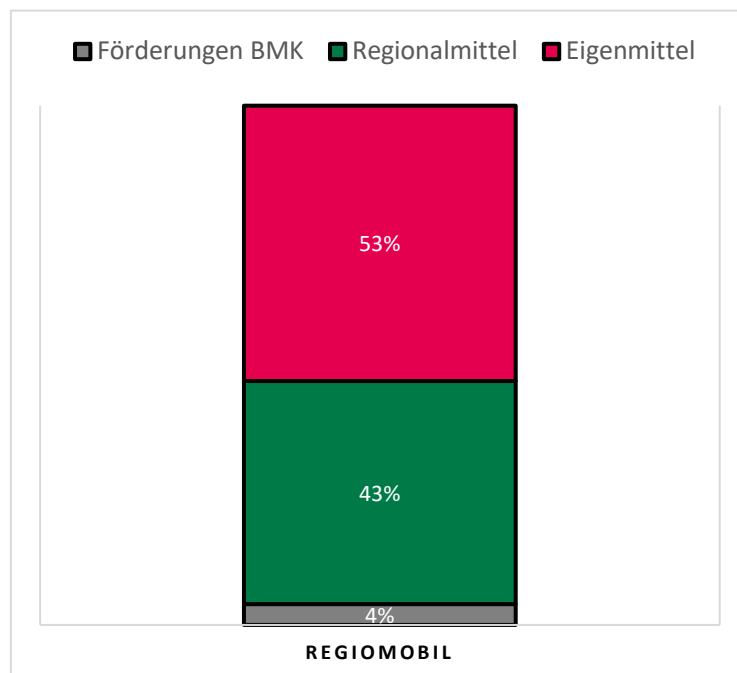


Abbildung 7: Finanzierungsanteile des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL

Quelle: Unterlagen Regionalmanagement Südweststeiermark; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Rund 53 % (rund € 2,77 Mio.) der Gesamtkosten für das Mikro-ÖV-Angebot regioMOBIL wurden in den Jahren 2021 bis 2024 durch Eigenmittel gedeckt. Diese umfassten Eigenmittel der Gemeinden in Höhe von rund € 2,57 Mio. und des Tourismusverbandes der Region, der für die touristische Nutzung des Angebotes finanzielle Mittel in Höhe von rund € 198.000 zur Verfügung stellte.

Die Mittel der Regionalentwicklung (rund € 2,2 Mio.) deckten den Finanzierungsbedarf von regioMOBIL zwischen 2021 und 2024 zu rund 43 %. Der Anteil der Förderung seitens des damaligen BMK zur Nutzung des Klimatickets im Jahr 2024 an den Gesamtkosten betrug rund 4 % (bzw. rund € 220.000).

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das Mikro-ÖV-Angebot regioMOBIL in der Region Südweststeiermark in den Jahren 2021 bis 2024 die Eigenmittel von Gemeinden und des Tourismusverbandes mit rund 53 % sowie die Mittel der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 mit rund 43 % die wesentlichen Finanzierungsanteile darstellten.

Die Fahrgelderlöse betrugen in Summe rund € 633.000 und verringerten die Kosten im Mittel um rund 10,5 %.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Fahrgelderlöse im Zeitraum 2021 bis 2024 rund 10,5 % zur Finanzierung des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL in der Südweststeiermark betrugen.

Im November 2025 erklärte die Region Südweststeiermark die Einstellung des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL wie folgt:

„Trotz des großen Erfolgs und der hohen Nachfrage kann der Betrieb, unter den derzeit äußerst angespannten finanziellen Rahmenbedingungen leider nicht fortgeführt werden. Die Gemeinden und die Region Südweststeiermark haben bis zuletzt größte finanzielle Anstrengungen unternommen, um den Weiterbetrieb zu sichern. Ohne zusätzliche Unterstützung durch das Land Steiermark ist eine Fortführung jedoch nicht möglich.“

„Eine solche Unterstützung, um welche man bereits in den letzten Jahren gekämpft hat, hätte nicht nur die langfristige Sicherung von regioMOBIL ermöglicht, sondern auch eine gemeinsame Weiterentwicklung des Angebots in enger Abstimmung mit Bus und Bahn.“

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Betreiber des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL während der gegenständlichen Prüfung die Einstellung des Betriebs aus finanziellen Gründen per 31. März 2026 bekannt gaben.

6.4 Region Oststeiermark

Nachfolgend wird die Kosten- und Finanzierungsstruktur des geprüften Mikro-ÖV-Angebotes SAM in der Region Oststeiermark von 2021 bis 2024 dargestellt. Anzumerken ist, dass darin auch jene Kosten, die sich aus dem Begleitprojekt SAM Sanfte Alltagsmobilität ergaben, enthalten sind.

SAM Sammeltaxi					
	2021	2022	2023	2024	Summe
Kosten abzüglich der Fahrgelderlöse	1.088.081	1.326.359	1.638.166	1.759.467	5.812.073
- Förderung der A16	379.665	365.615	447.376	466.904	1.659.560
- Mittel der Regionalentwicklung (StLREG 2018)	48.519	240.000	709.996	700.928	1.699.443
- Eigenmittel der Gemeinden	659.897	720.744	480.794	591.635	2.453.070

Tabelle 15: Kosten- und Finanzierungsstruktur SAM

Quelle: Unterlagen Regionalmanagement Oststeiermark; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die Kosten für das Mikro-ÖV-Angebot SAM betrugen zwischen 2021 und 2024 (abzüglich der Fahrgelderlöse von rund € 584.000) in Summe rund € 5,8 Mio.

Die prozentuellen Finanzierungsanteile des Mikro-ÖV-Angebotes SAM stellen sich wie folgt dar:

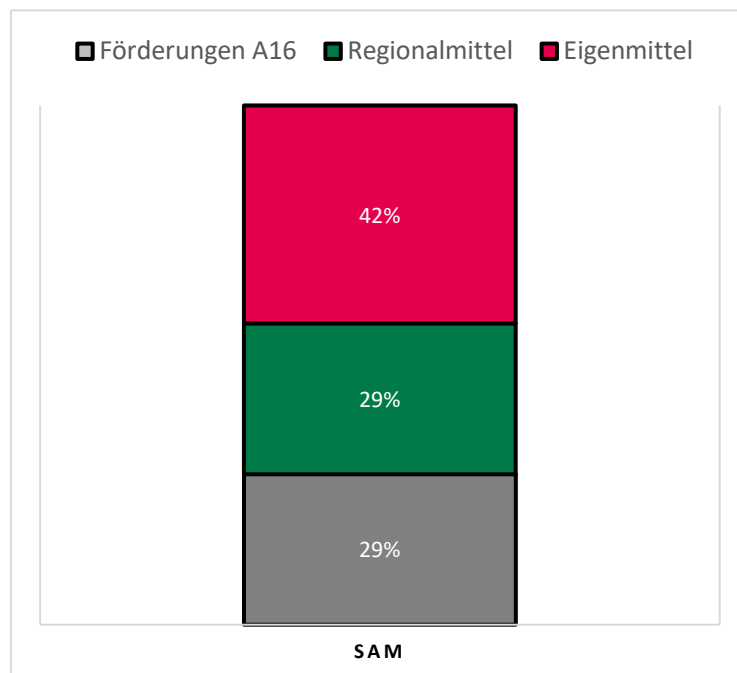


Abbildung 8: Finanzierungsanteile des Mikro-ÖV-Angebotes SAM

Quelle: Unterlagen Regionalmanagement Oststeiermark; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Der größte Finanzierungsanteil für SAM mit rund € 2,45 Mio. bzw. rund 42 % wurde von den Gemeinden erbracht. Die Anteile der Regionalmittel sowie der Förderungen der A16 umfassten von 2021 bis 2024 jeweils rund € 1,7 Mio. bzw. rund 29 %.

Die Fahrgelderlöse für SAM verringerten die Gesamtkosten des Angebotes in Summe um rund € 584.000 bzw. im Mittel um rund 9 %.

6.5 Geförderte Gemeinde-Mikro-ÖV-Angebote

Für die Darstellung der Kosten- und Finanzierungsstruktur des in der Gemeinde Gratwein-Straßengel implementierten Mikro-ÖV-Angebotes rufmi sowie des bis ins Jahr 2022 durchgeführten Mikro-ÖV Angebotes OBus in Bruck an der Mur zog der Landesrechnungshof die diesbezüglichen von der A16 vorgelegten Kosten- und Finanzierungsnachweise heran. Die beiden Gemeinden waren nicht Prüfobjekt der gegenständlichen Prüfung.

Aus den von der A16 zu rufmi vorgelegten Unterlagen für den Zeitraum 2021 bis 2024 ließen sich zur Förderung eingereichte Kosten (abzüglich von Fahrgelderlösen) in Höhe von rund € 300.000 feststellen. Der Gemeindeanteil betrug rund € 230.000 (rund 77 %), der Anteil der Förderungen seitens der A16 umfasste rund € 70.000 (rund 23 %). Anzumerken ist, dass die sich aus den Unterlagen ergebenden Abrechnungszeiträume nicht kalenderjahrkonform waren.

Für das Mikro-ÖV-Angebot OBus wurden für den Zeitraum 2021/2022 Kosten (abzüglich von Fahrgelderlösen) in Höhe von rund € 112.000 zur Förderung eingereicht. Rund € 30.000 (rund 27 %) wurden aus Förderungen der A16 finanziert, der Rest der Kosten wurde durch Eigenmittel (rund 73 %) gedeckt.

Die im Prüfzeitraum zur Förderung eingereichten Kosten der beiden Angebote rufmi und OBus abzüglich der Fahrgelderlöse betrugen laut Förderungsakten der A16 rund € 300.000 bzw. € 112.000. Die Landesförderungen für rufmi betrugen im Prüfzeitraum rund € 70.000, für OBus rund € 30.000.

6.6 Fazit

Auf der Grundlage der übermittelten Unterlagen der Regionalmanagements, der ELAK-Dokumentationen der A16 und der A17 sowie der stattgefundenen Gespräche mit den betroffenen Akteuren lassen sich die folgenden Feststellungen und Empfehlungen zu den Kosten und der Finanzierung von im Zeitraum 2021 bis 2024 geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Projekten treffen:

Die Berechnung der Finanzierungsanteile auf Basis der Gesamtkosten der geprüften Mikro-ÖV-Angebote der Regionen Steirischer Zentralraum, Südweststeiermark und Oststeiermark ergab, dass die Finanzierung in hohem Ausmaß durch Eigenmittel der Gemeinden/Projektpartner (rund 44 %) und aus Mitteln der Regionalentwicklung (rund 38 %) gedeckt wurde. Die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen konnten im Schnitt nur zu rund 11 % zur Finanzierung der Gesamtkosten beitragen.

Bei jenen geprüften Mikro-ÖV-Angeboten der drei Regionen, die von Seiten des Landes eine Förderung erhielten, deckten diese die Gesamtkosten im Mittel zu rund 28 %. Die Eigenmittel trugen bei diesen Mikro-ÖV Angeboten zu rund 39 % und die Mittel der Regionalentwicklung zu rund 33 % zur Finanzierung bei.

Das Förderungsbudget der A16 für die Förderung von Mikro-ÖV-Angeboten im Land wurde im Prüfzeitraum nicht ausgeschöpft (rund 46 %).

Im Verhältnis zu den gesamten für die jeweilige Region in den Jahren 2021 bis 2024 zur Verfügung stehenden Mittel der Regionalentwicklung wendete die Region Steirischer Zentralraum rund 16 %, die Region Südweststeiermark rund 35 % und die Region Oststeiermark rund 24 % für die geprüften Mikro-ÖV-Angebote auf.

Der Landesrechnungshof wiederholt seine Feststellung, dass eine dauerhafte und wesentliche Teilfinanzierung von Projekten aus Mitteln der Regionalentwicklung aus der Absicht und Zielrichtung des Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes 2018 nicht zu erkennen ist. Gleichwohl stellt der Landesrechnungshof fest, dass die Finanzierung der geprüften Mikro-ÖV-Angebote ohne die Mittel der Regionalentwicklung unter Berücksichtigung der aktuellen finanziellen Situation der Gemeinden erkennbar nicht möglich wäre.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die aktuell bestehende Kosten- und Finanzierungssystematik von Mikro-ÖV-Angeboten unter nachweislicher Einbeziehung aller relevanten Akteure (A16, A17, insbesondere Regionalmanagements, Gemeinden) einer umfassenden Evaluierung zu unterziehen. Dabei sind die wesentlichen Kostenfaktoren bei allen aktuell geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angeboten systematisch zu analysieren und darauf aufbauend zu prüfen, ob hinkünftig Synergieeffekte durch eine zentrale Beschaffung und Betreuung einzelner Leistungsbestandteile wie Mobilitätszentrale bzw. Dispositionssoftware geschaffen und somit auch

Einsparungen erzielt werden können. Zukünftigen potenziellen Mikro-ÖV-Anbietern könnte dadurch der Einstieg in den Bedarfsverkehr erleichtert werden.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Der Mikro-ÖV ist bereits 2023 bis 2024 einer umfassenden Evaluierung unterzogen worden. Die auf Basis der dort gewonnenen Erkenntnisse beruhenden Umsetzungsempfehlungen können derzeit budgetär nicht dargestellt werden. Die Zuständigkeit für lokale Verkehrsangebote wird seitens der Abteilung 16 weiterhin bei den Gemeinden gesehen. Daher ist die Beibehaltung des aktuellen Förderungsregimes vorgesehen.

Die Synergieeffekte durch eine zentrale Beschaffung einzelner Leistungsbestandteile können durch die gemeinsame Beschaffung seitens der Regionalmanagements gehoben werden.

Zudem sollten alternative, bedarfsorientierte Lösungen für Mikro-ÖV-Angebote umfassend in gemeinsamer Abstimmung der Interessen- und Kostenträger strategisch und finanziell diskutiert bzw. bewertet werden. Aktuelle Studienergebnisse und Erfahrungen anderer Bundesländer zum Thema Mikro-ÖV sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie das in Bezug auf den Mikro-ÖV vorhandene Know-how der Regionalmanagements. Für weitere diesbezügliche Feststellungen und Empfehlungen verweist der Landesrechnungshof auf Kapitel 10 und seine darin durchgeführte Detailanalyse zur Etablierung eines effizienten und finanzierbaren Mikro-ÖV-Angebotes.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Mit den Bundesländern gibt es einen wiederholten Erfahrungsaustausch, bilateral bzw. in länderübergreifenden Formaten, Besprechungen und Arbeitsgruppen. Mit den Regionalmanagements, die bestehende Mikro-ÖV-Systeme betreiben, gibt es ebenfalls einen wiederkehrenden Austausch.

Replik des Landesrechnungshofes:

Aus Sicht des Landesrechnungshofes kommt dem Land zur Stärkung der regionalen Infrastruktur eine zentrale aktive Rolle zu, um Mikro-ÖV-Angebote effizient, abgestimmt und nachhaltig zu etablieren und weiterzuentwickeln. Ergänzend wird auf die Feststellungen und Empfehlungen in Kapitel 10 „Zukunftsszenarien für ein effizientes und finanzierbares regionales Mikro-ÖV-Angebot“ verwiesen.

7. BEAUFTRAGUNG VON MIKRO-ÖV-ANGEBOTEN

Der Landesrechnungshof unterzog die Beauftragung ausgewählter Mikro-ÖV-Angebote durch die Regionalmanagements einer Prüfung. Die Regionalmanagementgesellschaften sind jeweils 100 % Tochtergesellschaften des jeweiligen Regionalverbandes und öffentliche Auftraggeber gemäß § 4 Abs. 1 Z. 2 Bundervergabegesetz 2018.

Der Landesrechnungshof wählte aus den vom Land geförderten bzw. aus Mitteln der Regionalentwicklung teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angeboten jene aus, deren Gesamtkosten im Prüfzeitraum die Grenze von € 100.000 überstiegen hatten, und unterzog diese Beauftragungen einer vergaberechtlichen Prüfung.

Folgende Mikro-ÖV-Angebote unterzog der Landesrechnungshof auf Grundlage der dokumentierten Vergabeunterlagen einer näheren Analyse:

Region	Gegenstand der Ausschreibung
Steirischer Zentralraum	Erteilung einer Dienstleistungskonzession für den Betrieb eines regionalen Anrufsammeltaxis „ <u>GUSTmobil</u> “ im Bezirk Graz-Umgebung und optional in drei Grazer Stadtrandbezirken
	Erteilung einer Dienstleistungskonzession für den Betrieb eines regionalen Anrufsammeltaxis „Lipizzanerheimat“ im Bezirk Voitsberg (<u>VOmobil</u>)
	Abschluss einer Rahmenvereinbarung „Anrufsammeltaxi für die Region Steirischer Zentralraum“ (<u>FLUX</u>)
Südweststeiermark	Projekt Mobil-Südwest
	Abschluss einer Rahmenvereinbarung "regioMOBIL – Mikro-ÖV System Südweststeiermark" („ <u>regioMOBIL 2021</u> “)
	Abschluss einer Rahmenvereinbarung "regioMOBIL – Mikro-ÖV System Südweststeiermark" („ <u>regioMOBIL 2025</u> “)
Oststeiermark	Abschluss einer Rahmenvereinbarung „Mikro-ÖV System Oststeiermark - <u>SAM</u> “

Tabelle 16: durch den Landesrechnungshof überprüfte Mikro-ÖV-Angebote

Quelle: Ausschreibungsunterlagen der Regionalmanagementgesellschaften; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Nachfolgend sind die wesentlichen Schritte der jeweiligen Vergabeverfahrens dargestellt.

7.1 Steirischer Zentralraum

7.1.1 GUSTmobil / GUSTmobil Graz

Nach erfolgreichem Probebetrieb des GUSTmobil in den Jahren 2017 bis 2020 erfolgte Ende 2020 die Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession für den Betrieb eines regionalen Anrufsammeltaxis (GUSTmobil) im Bezirk Graz-Umgebung und optional in drei Grazer Stadtrandbezirken (GUSTmobil Graz) im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung im Unterschwellenbereich. Das Verfahren wurde mit anwaltlicher Begleitung abgewickelt.

Die Bekanntmachung des Auftrages erfolgte im Dezember 2020. Von drei Unternehmen langten fristgerecht Teilnahmeanträge ein. Alle Bieter wurden zur zweiten Verfahrensstufe und zur Legung von Angeboten eingeladen. Es langten von allen drei Bietern Angebote ein und jene wurden zu einem Hearing und darauffolgenden Verhandlungen eingeladen. Die Bieter legten in weiterer Folge finale Angebote vor. Den Zuschlag erhielt im April 2021 aufgrund der Bewertung der Angebote nach dem Bestbieterprinzip das Unternehmen A, das auch bereits den Probebetrieb durchgeführt hatte.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren.

7.1.2 VOmobil

Ende Juli 2019 erfolgte die europaweite Bekanntmachung der Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession für den Betrieb eines regionalen Anrufsammeltaxis „Lipizzanerheimat“ im Bezirk Voitsberg (VOmobil) im Wege eines Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung im Unterschwellenbereich. Das Verfahren wurde mit anwaltlicher Begleitung abgewickelt.

In der ersten Verfahrensstufe stellten vier Unternehmen Teilnahmeanträge, einer davon zog diesen zurück. Von den drei zur Angebotslegung eingeladenen Bietern legten nur zwei fristgerecht ein Angebot vor. In Folge fanden mit beiden Bietern ein Hearing und Verhandlungen statt. Beide Bieter legten fristgerecht ein Last and Final Offer. Nach erfolgter Ermittlung des Bestbieters wurde dem Unternehmen A der Zuschlag erteilt. Coronabedingt verschob sich der Start des VOmobil auf das Jahr 2021.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren.

7.1.3 FLUX

Im Jahr 2023 erfolgte nach Ablauf des Leistungszeitraumes von GUSTmobil/GUSTmobil Graz durch das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum eine Neukonzeptionierung und EU-weite Ausschreibung des Mikro-ÖV-Angebotes „FLUX“ für einen Zeitraum von drei Jahren mit zweimaliger Verlängerungsoption um jeweils sechs Monate. Dieses neue Angebot sollte die bestehenden Angebote GUSTmobil, GUSTmobil Graz und VOmobil ablösen bzw. die bisher bestehenden Angebote unter einem Dach vereinen.

Es wurde ein europaweites Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung unter anwaltlicher Begleitung durchgeführt.

Die Bekanntmachung der Vorinformation erfolgte Ende September 2023; die Bekanntmachung des Auftrages erfolgte am 3. Oktober 2023. Es langten von acht Unternehmen Interessensbekundungen ein. In Folge wurden diese Unternehmen zur Legung eines Teilnahmeantrages und somit zur Interessensbestätigung aufgefordert. Vier Unternehmen legten fristgerecht ihre Teilnahmeanträge vor. Nach Prüfung der Teilnahmeanträge wurden Ende Dezember 2023 drei Unternehmen zur zweiten Verfahrensstufe sowie zur Angebotsabgabe eingeladen. Von zwei Bieterinnen (Bieterin A als bisherige Betreiberin des GUSTmobil/GUSTmobil Graz und Bietergemeinschaft B) langten fristgerecht Angebote ein. Seitens des Auftraggebers wurden beide Angebote formal und wirtschaftlich überprüft und einer vertieften Angebotsprüfung gem. § 135 ff Bundesvergabegesetz 2018 unterzogen. Diese ergab, dass die kalkulierten Preise nachvollziehbar waren. In weiterer Folge wurden die Bieterin A und die Bietergemeinschaft B zur Präsentation ihrer Betriebskonzepte im Rahmen eines Hearings geladen und Verhandlungen geführt. Anfang März 2024 erging die Aufforderung zur Legung eines Last and Final Offers, welches sowohl die Bieterin A als auch die Bietergemeinschaft B fristgerecht abgaben. Nach erfolgter Bestbieterinnenermittlung wurde am 18. März 2024 der Bieterin A mitgeteilt, dass die Auftraggeberin beabsichtigt, mit der Bietergemeinschaft B die Rahmenvereinbarung abzuschließen.

Am 27. März 2024 brachte die unterlegene Bieterin A einen Nachprüfungsantrag gegen die Bekanntgabe der Entscheidung sowie einen Antrag auf Erlassung einer einstweiligen Verfügung beim Landesverwaltungsgericht Steiermark ein. Dem Antrag auf Erlassung einer einstweiligen Verfügung wurde am 8. April 2024 stattgegeben und dem Regionalmanagement Steirischer Zentralraum für die Dauer des Nachprüfungsverfahrens der Abschluss der Rahmenvereinbarung untersagt.

Am 31. Mai 2024 wurde das Nachprüfungsverfahren vom Landesverwaltungsgericht wegen Zurückziehung des Nachprüfungsantrages durch die unterlegene Bieterin A mit Beschluss eingestellt und die einstweilige Verfügung aufgehoben. Das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum schloss in Folge mit der Bietergemeinschaft B die Rahmenvereinbarung ab.

Die Bekanntgabe des vergebenen Auftrages durch die Auftraggeberin erfolgte im Auftragnehmerkataster Österreich (ANKÖ). Die Auftraggeberin erstellte einen umfassenden Vergabebericht.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren. Der Nachprüfungsantrag wurde vor Durchführung der Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht zurückgezogen.

7.2 Südweststeiermark

Das Regionalmanagement führte in den Jahren 2021 und 2025 Vergabeverfahren zur Beauftragung der Mikro-ÖV-Dienstleistung „regioMOBIL“ durch. Bereits zuvor im Jahr 2020 erteilte das Regionalmanagement Südweststeiermark einem Unternehmen im Rahmen einer Direktvergabe den Auftrag zur Erbringung von Mikro-ÖV-Dienstleistungen. Der Landesrechnungshof dehnte den Prüfzeitraum auf diese Zeiträume aus, um ein vollständiges Bild über die durchgeführten Beschaffungsvorgänge zu erhalten.

7.2.1 Projekt Mobil-Südwest

Im Jahr 2018 beauftragten einzelne Gemeinden direkt das Unternehmen A mit dem Betrieb eines Anruf-Sammeltaxidienstes „Mobil-Südwest“ für den Zeitraum von zwei Jahren bis zum 30. Juni 2020. Die vorangehende Konzeption sowie das Projektmanagement und das nachfolgende Monitoring übernahmen das Regionalmanagement.

Ende des Jahres 2019 wurde eine Adaptierung des bestehenden Systems angedacht, der Beginn der COVID-19-Pandemie führte jedoch zu Unstimmigkeiten zwischen dem Unternehmen A, den eingesetzten Taxiunternehmen und den Gemeinden. Eine Verlängerung der bestehenden Verträge wurde daher nicht mehr ins Auge gefasst.

Um auch weiterhin und ohne Unterbrechung bedarfsorientierten Verkehr anbieten zu können, wurde seitens des Regionalmanagements mit 1. Juli 2020 für die Dauer von sechs Monaten das Unternehmen B (mit weiteren regionalen Taxiunternehmen als Subunternehmer) mit der Erbringung dieser Dienstleistung beauftragt. Seitens des beauftragenden Regionalmanagements wurde diese Vorgehensweise als eine nicht dem Bundesvergabegesetz unterliegende „öffentlich-öffentliche Kooperation“ eingeschätzt.

Dem vom nicht mehr beauftragten Unternehmen A diesbezüglich eingebrachten Feststellungsantrag beim Landesverwaltungsgericht wurde im September 2020 insoweit Folge gegeben, als das Landesverwaltungsgericht feststellte, dass das Verfahren zur Vergabe zwischen dem Unternehmen B und dem Regionalmanagement Südweststeiermark rechtswidriger Weise ohne vorherige Bekanntmachung durchgeführt wurde. Das Landesverwaltungsgericht sah jedoch von einer Aufhebung des Vertrages ab, da der Vertrag nur bis 31. Dezember 2020 befristet war und ein öffentliches Interesse an der Mobilität der Bürger bestand.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Landesverwaltungsgericht die im Juni 2020 erfolgte Direktvergabe an das Unternehmen B als unzulässig beurteilte.

7.2.2 regioMOBIL 2021

Parallel zur oben beschriebenen direkten Beauftragung erfolgte im Dezember 2020 die Bekanntmachung für die Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens (Verhandlungsverfahren) zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung. Gegenstand des Vergabeverfahrens war der Betrieb eines bedarfsorientierten regionalen Personenverkehrs im Flächenbetrieb. Die Rahmenvereinbarung wurde für 2,5 Jahre mit Verlängerungsoption um 1,5 Jahre (insgesamt vier Jahre) ausgeschrieben. Potenzielle Bieter konnten ihre Teilnahmeanträge bis Mitte Jänner 2021 abgeben. Das Regionalmanagement Südweststeiermark wurde bei der Durchführung des Vergabeverfahrens von einer Anwaltskanzlei begleitet.

Es langten drei Teilnahmeanträge ein. Ein Unternehmer wurde aus formalrechtlichen Gründen nicht zur zweiten Verfahrensstufe zugelassen. Von den beiden verbliebenen Interessentinnen (Bieterin A und Bieterin B) langten fristgerecht Angebote ein. Das Regionalmanagement forderte die Bieterin A im Rahmen einer vertieften Angebotsprüfung zur Aufklärung einzelner Preispositionen auf. Zu einem angesetzten Termin für ein Hearing erschien die Bieterin A nicht. In Folge schied die Auftraggeberin das Angebot der Bieterin A aus, da die Zusammensetzung des Gesamtpreises aus ihrer Sicht nicht plausibel war und die Eignung der Bieterin (durch Wegfall des notwendigen Subunternehmers) nicht gegeben war. Die ausgeschiedene Bieterin stellte einen Antrag auf Nichtigklärung dieser Ausscheidensentscheidung.

Das Landesverwaltungsgericht bestätigte, dass die ausgeschiedene Bieterin A eine Reihe von Ausscheidensgründen (unter anderem unplausible Preiszusammensetzung) gesetzt hatte und somit zwingend von der Auftraggeberin aus dem Vergabeverfahren auszuschneiden gewesen war. Der Antrag auf Nichtigklärung der Ausscheidensentscheidung wurde daher durch das Landesverwaltungsgericht abgewiesen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Entscheidung des Regionalmanagements Südweststeiermark zum Ausscheiden der Bieterin A vom Landesverwaltungsgericht als rechtmäßig beurteilt wurde.

Auf die Erhebung einer Revision beim Verwaltungsgerichtshof bzw. Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof wurde seitens der unterlegenen Bieterin verzichtet.

Mitte Juni 2021 wurde die Rahmenvereinbarung zwischen dem Regionalmanagement Südweststeiermark und dem verbliebenen Bieter B abgeschlossen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren.

7.2.3 regioMOBIL 2025

Im Herbst 2024 bereitete das Regionalmanagement Südweststeiermark – mit anwaltlicher Unterstützung – die Neuausschreibung des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL vor. Es wurde ein europaweites Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung durchgeführt.

Die Rahmenvereinbarung wurde für zwölf Monate mit mehreren Verlängerungsoptionen (maximale Dauer: vier Jahre) ausgeschrieben. Es langten von einem Bieter und einer Bietergemeinschaft Teilnahmeanträge ein. Der Bieter wurde aufgrund der fehlenden Eignung nicht zur nächsten Verfahrensstufe zugelassen. Mit der verbliebenen Bietergemeinschaft wurden Verhandlungen geführt. Ende Februar 2025 gab die Bietergemeinschaft ein Last and Final Offer ab, das seitens des Auftraggebers angenommen wurde. Die Rahmenvereinbarung wurde daraufhin mit der Bietergemeinschaft abgeschlossen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren. Es erfolgte keine Beeinspruchung des Verfahrens.

7.3 Oststeiermark

Im Juli 2020 ging in der Region Oststeiermark das Mikro-ÖV-Angebot „SAM“ in den Probetrieb; dieser war bis Ende Juni 2022 befristet. Ausgeführt wurde die Dienstleistung durch das Unternehmen A.

Im Dezember 2021 wurde der Dauerbetrieb „SAM“ im Rahmen eines europaweiten Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung ausgeschrieben. Der Leistungsgegenstand war die Bereitstellung einer Mobilitätszentrale zur Beauskunftung und Fahrtdisposition sowie die Durchführung der Personenbeförderung im Mikro-ÖV.

In einem ersten Schritt gaben sechs Unternehmen Interessensbekundungen ab, und in weiterer Folge langten von zwei Bietergemeinschaften Teilnahmeanträge ein. Diese beiden Bietergemeinschaften wurden zur zweiten Stufe des Verfahrens zugelassen. Nach der Legung von Angeboten führte das Regionalmanagement mit beiden Bietergemeinschaften ein Hearing und Verhandlungen durch.

Mitte 2022 brachte das Unternehmen A, welches den Probetrieb abgewickelt, aber beim gegenständlichen Verfahren keinen Teilnahmeantrag abgegeben hatte, beim Landesverwaltungsgericht Steiermark einen Antrag unter anderem auf Untersagung der Öffnung der Teilnahmeanträge mittels einstweiliger Verfügung ein. Zudem stellte es einen Nachprüfungsantrag, da es sich unter anderem durch die Festlegung der wirtschaftlichen (Mindestgesamtjahresumsatz von € 5 Mio.; Mindesteigenkapitalquote von 15 %) und

sozialpolitischen (Beschäftigung bestimmter Personengruppen) Eignungskriterien in den Teilnahmeunterlagen benachteiligt sah.

Am 2. Juni 2022 beurteilte das Landesverwaltungsgericht die in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Kriterien und stellte fest, dass die wirtschaftlichen Eignungskriterien rechtmäßig festgelegt wurden. Die Festlegung des sozialpolitischen Kriteriums bewertete das Landesverwaltungsgericht hingegen – mangels ausreichenden Bezugs zum Auftragsgegenstand – als vergaberechtswidrig. Im Übrigen wurde der Nachprüfungsantrag abgewiesen und von einer Nichtigserklärung des gesamten Verfahrens abgesehen. Damit trat auch die einstweilige Verfügung ex lege außer Kraft.

Das Landesverwaltungsgericht hielt in seiner Entscheidung fest, dass es sich im Verfahren auch nicht herausgestellt hat, dass die Auftraggeberin das Unternehmen A *„bewusst von der Teilnahme am gegenständlichen Vergabeverfahren ausschließen wollte. Die erhöhten Anforderungen an die technische und finanzielle Leistungsfähigkeit der Bieter im Verhältnis zum Vergabeverfahren betreffend das Vorgängerprojekt [Anmerkung Landesrechnungshof: Pilotphase] hat die Auftraggeberin plausibel mit geänderten Voraussetzungen im Hinblick auf das zu tragende finanzielle Risiko, geänderte Abrechnungsmodalitäten und neu hinzutretende und bei Bedarf auch exekutierbare Pönalen im abzuschließenden Vertrag erklärt.“*

Am 14. Juni langten von den Bietergemeinschaften jeweils ein erstes Angebot ein. Die Last and Final Offers wurden Ende Juni 2022 vorgelegt. Anfang Juli teilte das Regionalmanagement seine Zuschlagsentscheidung den beiden Bietergemeinschaften mit. Ende August erfolgte die Bekanntmachung der Auftragsvergabe auf der ANKÖ-Plattform sowie der Abschluss der Rahmenvereinbarung und der zeitgleiche Abruf der Leistungen beginnend mit 1. September 2022.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgten und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren. Im Zuge des Nachprüfungsantrags vor dem Landesverwaltungsgericht wurde zwar ein Eignungskriterium als vergaberechtswidrig bewertet, von der Nichtigserklärung des gesamten Verfahrens wurde jedoch abgesehen.

7.4 Fazit

Abschließend stellt der Landesrechnungshof fest, dass

- **in den Regionen Steirischer Zentralraum, Südweststeiermark und Oststeiermark die ersten Mikro-ÖV-Projekte alle von ein- und demselben Unternehmen A umgesetzt wurden,**
- **im Zuge der folgenden Ausschreibungen andere Bieter/Bietergemeinschaften zum Zug kamen,**
- **die vom nicht mehr beauftragten Unternehmen A erhobenen Rechtsmittel rechtskräftig im Sinne der Auftraggeberin entschieden bzw. vor Durchführung einer mündlichen Verhandlung zurückgezogen wurden,**
- **die Unrechtmäßigkeit der Direktbeauftragung in der Übergangsphase zwischen dem Projekt Mobil-Südwest und regioMOBIL zwar vom Landesverwaltungsgericht festgestellt, dennoch der Vertrag vom Landesverwaltungsgericht aufgrund des bestehenden öffentlichen Interesses und der kurzen Vertragsdauer nicht aufgehoben wurde und**
- **die gewählten Verfahrensarten – mit Ausnahme der unzulässigen Direktvergabe – geeignet waren, einen angemessenen Grad an Öffentlichkeit zu gewährleisten und dem Grundsatz des freien und lauterer Wettbewerbs entsprachen.**

8. EVALUIERUNG

Für alle von der A16 geförderten Mikro-ÖV-Projekte waren seitens der Fördernehmer Evaluierungen für den Zeitraum vom Start bis ein Jahr vor Ende des jeweiligen Förderungsvertrages durchzuführen, die insbesondere den Regionen eine klare Beurteilung ihres Projektes und die Ableitung von Verbesserungen ermöglichen sollten.

Die Förderungsnehmer waren seitens der A16 angehalten, laufende Datenerhebungen über die Anzahl der Fahrgäste und Fahrten, die gefahrenen Kilometer, Start- und Endpunkte je Fahrt, Wegezweck, Zu-/Abbringerfunktion zum ÖV sowie die tageszeitliche Nutzung durchzuführen, wobei die jeweilige Erhebungsmethode zu erläutern war.

Zudem mussten die Förderungsnehmer die folgenden Informationen im Detail zur Verfügung stellen:

- Nachweis der Nicht-Konkurrenzierung des bestehenden ÖV
- Nachweis der Zubringerfunktion zum regulären ÖV
- Aufzeichnung betriebsrelevanter Daten (z. B. Fahrtenbuch, GPS-gestützte Aufzeichnung) zur Beobachtung und Beurteilung der Nachfrageentwicklung in den einzelnen Betriebsjahren

Weiters waren die tatsächlichen jährlichen Kosten anzuführen, über alle Einnahmen (Sponsoring, Ticketerlöse, Förderungen etc.) zu berichten, die Finanzierung zu erläutern, die errichtete Infrastruktur nachzuweisen (z. B. mittels Fotos von Infopoints), die Ergebnisse von Kundenbefragungen und Bürgerinformation vor Ort darzulegen sowie über Marketingmaßnahmen und geplante Projektänderungen zu informieren.

Der Evaluierungsbericht war den Abrechnungsunterlagen des jeweiligen Betriebsjahres beizulegen und allen Vertragspartnern zur Verfügung zu stellen. Das Ergebnis sollte Informationen zur Nutzung und Steuerung liefern und bildete in der Regel die Grundlage für die Entscheidung über die Fortführung des Mikro-ÖV-Angebotes unter gleichen Bedingungen oder, ob eine weitere Förderung an Änderungen gebunden wird bzw. die Förderung für das Mikro-ÖV-Angebot eingestellt wird.

Nach Angabe der A16 waren anlässlich von übermittelten Evaluierungsergebnissen weder Anpassungen noch Einstellungen von Projekten vorzunehmen. Allerdings wurde seitens der A16 auf auffällige Kostenentwicklungen reagiert; beispielsweise erfolgte im Jahr 2022 eine Aufforderung an ein Regionalmanagement, aufgrund der Ergebnisse des ersten Probetriebsjahres im zweiten Jahr Maßnahmen zu setzen, um die Einheitskosten des Projektes zu senken. Tatsächlich konnten die Kosten je Fahrgast in den darauffolgenden beiden Probetriebsjahren gesenkt werden.

Die jährlichen Evaluierungen sollen vor allem den Projektträgerinnen (Gemeinden und Regionen) Informationen zur Nutzung und Steuerung liefern. Da Mikro-ÖV-Angebote grundsätzlich nicht kostendeckend sind und die Ticketerlöse nur rund 10 % bis 12 % der Gesamtkosten decken (siehe Kapitel 6), steht nicht die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund, sondern die Akzeptanz und Zufriedenheit der Bevölkerung.

Der Landesrechnungshof stellt zu den Evaluierungsberichten fest, dass diese alle Mindestanforderungen erfüllten und einige Projekte darüber hinaus sehr umfangreiches Datenmaterial lieferten (z. B. Entwicklung der monatlichen Buchungsarten, Anteil gemeindeübergreifender Aufträge) sowie eine vertiefte Differenzierung (beispielsweise Fahrauftrags- und Fahrgastzahlen je Gemeinde) beinhalteten.

Nachfolgend werden die wesentlichen Evaluierungskriterien und -ergebnisse dargelegt.

Nachweis der Nicht-Konkurrenzierung des bestehenden ÖV

Das Konkurrenzierungsverbot von Mikro-ÖV-Angeboten gegenüber dem Linienverkehr leitet sich in der Steiermark nicht aus einem formellen Gesetz ab, sondern aus strategischen Vorgaben (insbesondere „Mikro-ÖV Strategie Steiermark“) und aus der gegenständlichen Förderungsrichtlinie.

Die in der Förderungsrichtlinie verankerten Konkurrenzkriterien sollen der Sicherung des bestehenden Linienverkehrs dienen. Mikro-ÖV-Angebote sind grundsätzlich als Zubringer zum ÖV zu konzipieren. Ziel ist die Schließung von Versorgungslücken, insbesondere zu Randzeiten und in peripheren Räumen. Eine Konkurrenz zu ausreichend nachgefragten Verkehrsangeboten ist zu vermeiden. Parallelverkehre sind auf ein Mindestmaß zu beschränken, systematische Konkurrenzierungen sind auszuschließen.

Ein Ersatz des Linienverkehrs ist nur dann zulässig, wenn keine zumutbare ÖV-Verbindung besteht. Eine Mikro-ÖV-Fahrt darf daher dann angeboten werden, wenn es rund um den gewünschten Abfahrtszeitpunkt (+/- 30 Minuten) kein oder kein zumutbares ÖV-Angebot gibt. Dabei gelten laut Förderungsrichtlinie öffentliche Verkehre als unzumutbar, wenn diese im Vergleich zum Mikro-ÖV deutlich längere Umwege fahren oder unverhältnismäßig hohe Reisezeiten verursachen.

Gibt es zwar ein zumutbares ÖV-Angebot, ist aber der Fußweg zu einer relevanten Haltestelle länger als 500 Meter, darf Mikro-ÖV ebenfalls genutzt werden – entweder für die gesamte Strecke oder zumindest bis zur nächsten ÖV-Haltestelle, sofern die jeweilige Strecke weniger als 7 km beträgt. Für mobilitätseingeschränkte Personen gelten Ausnahmen. Gemeindegrenzen sind unbeachtlich. Reine Schülerlinien können unberücksichtigt bleiben.

Laut den durchgeführten Kundenbefragungen führte die Einhaltung dieser Konkurrenzkriterien unter anderem dazu, dass Fahrgäste durch enge Zeitfenster (+/- 30 Minuten) oder erzwungene Umstiege an ÖV-Haltestellen eingeschränkt und teilweise mit Wartezeiten von bis zu 30 Minuten konfrontiert waren, bevor sie ihre Fahrt mit dem Linien-ÖV und anschließend wieder mit dem Mikro-ÖV fortsetzen konnten/mussten. In einem Evaluierungsbericht werden

die Probleme folgendermaßen zusammengefasst: „*Schwierig wird es vor allem, wenn Termine oder Anschlussverbindungen nicht erreicht werden können. Häufig werden die angebotenen öffentlichen Alternativen durch sehr viel längere Reisedauer, lange Wartezeiten oder viele Umstiege als unzumutbar wahrgenommen.*“

Die Einhaltung der Konkurrenzkriterien war bei den geprüften Projekten mittels eigens durchzuführender Dispositionsprüfung nachzuweisen, wofür in der Regel eine spezielle Dispositionssoftware eingesetzt werden musste.

Diese Regelungen verursachten Kosten bei den Betreibern (Software, Lizenzen, Logistik) und führten auf Seiten der fördergebenden Stelle zu einem hohen Prüfaufwand. Bei verstärkter Nutzung der Förderschiene würden die Verwaltungskosten überproportional steigen.

Laut den Evaluierungsberichten entwickelten sich aus den vorgegebenen Einschränkungen Bedienmodalitäten, die sich negativ auf die Nutzerfrequenz auswirkten.

Bereits im Antragsverfahren bereitete der Nachweis der Einhaltung der Konkurrenzkriterien Schwierigkeiten. Ein Mikro-ÖV-Projekt (eingereicht von vier Gemeinden) erhielt beispielsweise keine Förderung, da der Aufbau der Dispositionssoftware Mängel hinsichtlich der Einhaltung der Konkurrenzkriterien aufwies. Bei einem weiteren Projekt sollte die Nichtkonkurrenzierung des ÖV über eine Preisregelung sichergestellt werden, was von der Förderstelle jedoch als nicht ausreichend angesehen wurde. Diese beiden Projekte waren im Prüfzeitraum dennoch in Betrieb – allerdings ohne Förderung durch die A16.

Bundesweit gibt es kein ausdrückliches Verbot, dass Mikro-ÖV und Linien-ÖV nicht konkurrieren dürfen. Bei Konzessionen nach dem Kraftfahrliniengesetz 1999 wird zwar geprüft, ob die Wirtschaftlichkeit bestehender Linien durch eine neue Konzession ernsthaft gefährdet werden könnte, etwa durch nennenswerten Fahrgast- oder Einnahmenverlust. Dieses Gesetz ist jedoch für den Mikro-ÖV nicht direkt anwendbar, da Konzessionen für klassische Anrufsammeltaxis meist nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz vergeben werden, das kein Konkurrenzverbot vorsieht und keine Prüfung auf Beeinträchtigung bestehender Linien erfordert.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass sich die Vorgaben der A16 zur Nicht-Konkurrenzierung des Linien-ÖV nicht aus einem Gesetz, sondern aus Vorgaben des Landes („Mikro-ÖV Strategie Steiermark“ und Förderungsrichtlinie) ergeben. Die Förderungsrichtlinie schreibt mit deutlicher Ausprägung vor, dass bei Anträgen Konkurrenz- und Parallelverkehre ausgeschlossen werden müssen.

Die detaillierten Nicht-Konkurrenzierungsregelungen führten laut Angaben der Projektträger in der Praxis oft zu Problemen (lange Reisedauer und Wartezeiten, unzumutbare Umstiege, hohe Kosten durch spezielle Dispositionssoftware). Zudem könnten potenzielle Förderwerber von einer Antragstellung für Mikro-ÖV-Angebote abgehalten werden.

Um die Akzeptanz des Mikro-ÖV zu erhöhen, empfiehlt der Landesrechnungshof eine Vereinfachung der Konkurrenzkriterien. Um konkurrenzierenden Parallelverkehr zu vermeiden, sollten regionsspezifische Abstimmungen mit dem Linienverkehr (Bedienzeiten bzw. -gebiet, Sammel- und Verknüpfungspunkte) stattfinden.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Die Abteilung 16 steht Vereinfachungen grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Dies ist auch an der bereits zweimal erfolgten Anpassung der Konkurrenzkriterien ersichtlich. Eine weitere Vereinfachung, wie sie von einigen Regionalmanagements an die Abteilung 16 herangetragen worden ist, innerhalb einer Gemeinde überhaupt keine Ausschließungsgründe aus Konkurrenzierungsgründen vorzusehen, wird seitens der Abteilung jedoch als nicht zweckmäßig erachtet. Dies wäre zwar kundenfreundlich, würde aber kostspielige Parallelverkehre zu gut ausgebauten S-Bahn-, Regiobus- und Stadtverkehren verursachen.

Die Erfahrungen aus anderen Bundesländern mit in den Verkehrsverbund integrierten Mikro-ÖV-Systemen zeigen, dass in der Praxis auch in diesen eine Dispositionssoftware zur Vermeidung von Konkurrenzfahrten notwendig ist.

Nachweis der Zubringerfunktion zum regulären ÖV

Der Nachweis darüber, dass die geförderten Mikro-ÖV auch eine Zubringerfunktion erfüllen, wurde in den Evaluierungsberichten unterschiedlich dargelegt. Bei einem Projekt erfolgte dies durch direkte Kundenbefragung im Zuge des Fahrtabschlusses, bei einem anderen Projekt wurden die fünf am meist genutzten ÖV-Hauptknotenpunkte mit der jeweiligen Anzahl der Fahrtaufträge aufgelistet.

Eine spezielle Vorgabe dazu, wann die Zubringerfunktion als erfüllt zu betrachten ist, geht aus der Förderungsrichtlinie nicht hervor. Grundsätzlich kann die Zubringerfunktion von Mikro-ÖV am besten durch abgestimmte Fahrpläne, Anbindung an zentrale Haltestellen, einheitlichen Tarif und Ticketing, Einsatz in Ergänzung statt Konkurrenz zum Linienverkehr sowie nutzerfreundliche Echtzeit-Information erfüllt werden.

Im Unterschied zum reinen Linien-Rufbussystem, welches bedarfsorientiert in Ergänzung zum Linien-ÖV ausgerichtet ist, fährt das sog. „Anrufsammeltaxi“ nicht liniengebunden und kann daher bedarfsorientiert verschiedene Haltepunkte anfahren, die nicht vom Linienverkehr umfasst sind. Wegen der ausdrücklich erwünschten Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr sind grundsätzlich an zentralen Umsteigeorten (sog. Nahverkehrsknotenpunkte) entsprechende Haltepunkte vorzusehen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Einrichtung von entsprechenden Haltepunkten an Nahverkehrsknotenpunkten bei den geprüften Mikro-ÖV-Angeboten grundsätzlich erfüllt wurde.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass ein regionales Anrufsammeltaxi mehrere Aufgaben erfüllt. Die Funktion als Zubringer stellt dabei nicht den Hauptzweck dar, sondern ist nur ein Teil des

Gesamtangebots, wie im Regierungssitzungsbeschluss vom 8. Mai 2020 zur Förderungsrichtlinie Mikro-ÖV festgehalten wurde: *„Die Praxis hat gezeigt, dass Mikro-ÖV Systeme zum einen in einem höheren Maße der innerörtlichen Mobilität und folglich der Inklusion dienen als Zubringerverkehre zum Linienverkehr.“*

In der „Mikro-ÖV Strategie Steiermark“ hat die Unterstützung des bestehenden Linien-ÖV-Angebotes oberste Priorität. In Kombination von Linien-ÖV- mit Mikro-ÖV-Angeboten soll tagsüber gleichsam ein flächendeckender Ein-Stunden-Takt angeboten werden. Dadurch soll der bestehende ÖV-Linienverkehr zeitlich ergänzt werden, um dessen Erreichbarkeit aus Gebieten ohne ÖV-Angebot sicherzustellen. Damit soll der Mikro-ÖV einerseits für die Daseinsvorsorge eingesetzt werden, andererseits aber auch eine Zubringerfunktion (sog. „erste und letzte Meile“) erfüllen.

Die Daseinsvorsorge und die Zubringerfunktion haben unterschiedliche Stoßrichtungen und Anforderungen:

Daseinsvorsorge	Zubringerverkehr
soziale Funktion	verkehrliche Funktion ¹¹
eher flächendeckend	eher gezielter Einsatz
flexible Zeiten	taktgebunden
oft Haustürabholung	eher an Haltepunkten orientiert
wenig Zeitdruck	hohe Pünktlichkeitsanforderung

Tabelle 17: Anforderungen der Stoßrichtungen

Quelle: bedarfsverkehr.at (2025). Handbuch On-Demand – Bedarfsverkehr in Österreich; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Um sowohl die Daseinsvorsorge (Alltags- und Sozialfahrten) als auch den Zubringerverkehr zu Bus und Bahn effizient abzudecken, sollte ein Mikro-ÖV-System mit differenzierten Betriebsmodi ausgestattet werden:

- Daseinsvorsorge-Modus: flexible Fahrtwünsche, möglichst nahe am Wohnort
- Zubringer-Modus: feste Haltepunkte, abgestimmt auf die Abfahrtszeiten von Bahn und Bus

Die Haltepunkte sollten so gestaltet sein, dass beide Modi optimal bedient werden können, während zeitliche Abstimmungen mit dem ÖV die Anschlussqualität sichern. Durch tarifliche Integration und gezielte Anreize soll die Nutzung beider Funktionen attraktiv gestaltet werden. Eine flexible Fahrzeugwahl trägt zusätzlich zur Effizienz bei: kleinere Fahrzeuge für individualisierte Daseinsvorsorgefahrten, größere Fahrzeuge bei hoher Nachfrage zu Verkehrsknotenpunkten.

¹¹ Verkehrliche Funktion: Effizienz, Struktur und Logik des Verkehrssystems, z. B. die Rolle des Angebotes im Zusammenspiel von Bus, Bahn, Rad, Auto, die Ergänzung bzw. Verlängerung bestehender Verkehrsangebote

Darüber hinaus kann Bedarfsverkehr als Instrument zur Stärkung und Entwicklung von Ortskernen genutzt werden, indem er gezielt Verbindungen zu zentralen Einrichtungen, Knotenpunkten und Siedlungsschwerpunkten schafft.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Zubringerfunktion bei den geförderten Projekten nicht den Hauptzweck darstellte. Das Anrufsammeltaxi diene mehrheitlich den Zwecken der Daseinsvorsorge und der innerörtlichen Mobilität (z. B. Einkaufen, Arzttermine, Freizeit).

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, bei Mikro-ÖV-Angeboten neben der Zubringerfunktion auch die Erfüllung von Aufgaben der Daseinsvorsorge, die zur innerörtlichen Mobilität beitragen, mit jeweils differenzierten Betriebsmodi zu berücksichtigen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Die bestehende Mikro-ÖV-Strategie des Landes sowie die darauf aufbauende Förderungsrichtlinie beinhalten die Erfüllung von Aufgaben der Daseinsvorsorge. Differenzierte Betriebsmodi können bereits jetzt durch die weit gefassten Konkurrenz Kriterien abgedeckt werden.

Die dahingehende Empfehlung, unterschiedliche Betriebsmodi zu nutzen, wird aktiv an die Fördernehmer weitergegeben.

Aufzeichnung betriebsrelevanter Daten und Tarifgestaltung

Zur Beobachtung und Beurteilung der Nachfrageentwicklung in den einzelnen Betriebsjahren erhoben die zum Prüfzeitpunkt aktiven und geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote folgende betriebsrelevante Daten:

	FLUX <i>Betriebsjahr 07/24 – 06/25*</i>	SAM <i>Betriebsjahr 09/23 - 08/24</i>	regioMOBIL <i>Kalenderjahr 2024</i>	im Mittel <i>pro Jahr</i>
Fahrtaufträge	37.600	32.207	50.908	40.238
Fahrten	32.700	26.596	48.042	35.779
Fahrgäste	43.300	36.273	58.021	45.865
Besetzungsgrad	1,33	1,36	1,20	1,30
Leerkilometer	279.500	261.886	237.154	259.513
Besetzkilometer	172.400	197.697	203.553	191.217
Gesamtkilometer	451.900	459.583	440.707	450.730

Tabelle 18: betriebsrelevante Daten der geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote

Quelle: regionaler Bedarfsverkehr in der Steiermark, Zusammenfassung der Regionen Steirischer Zentralraum (FLUX), Oststeiermark (SAM) und Südweststeiermark (regioMOBIL) in Kooperation der Regionalmanagements Steirischer Zentralraum (FLUX), Oststeiermark (SAM) und Südweststeiermark (regioMOBIL).

*) hochgerechnet

Die Tabelle zum Fahrtaufkommen zeigt unter anderem, dass es bei den drei regionalen Angeboten jährlich mehr Fahrtaufträge als Fahrten gab (im Mittel um rund 12 %). Das bedeutet, dass Fahrten bestellt und dann nicht angetreten wurden. Die Anzahl der transportierten Fahrgäste überstieg bei allen drei Angeboten die Fahrten, sodass der Besetzungsgrad im Mittel einen Wert von 1,3 ergibt. Das bedeutet allerdings auch, dass im Mittel bei angenommen drei durchgeführten Fahrten eine Fahrt mit zwei Personen und zwei Fahrten mit nur einer Person besetzt waren. Die Leerkilometer überstiegen die Besetzkilometer im Mittel um rund 36 %. Das bedeutet, dass ein Mikro-ÖV deutlich mehr Kilometer ohne Fahrgast zurücklegte als mit Fahrgast. Wenn ein Mikro-ÖV also beispielsweise 100 km besetzt fuhr, dann fuhr er zusätzlich 136 km leer. Die Gründe hierfür sind ineffiziente Disposition oder systembedingte Umwege und Rückfahrten.

Der Landesrechnungshof stellt zu den Daten über das jährliche Fahrtaufkommen insgesamt fest, dass es zwar viele Fahrtaufträge und Fahrten gab, der Besetzungsgrad mit einem Mittelwert von 1,3 Personen jedoch eher gering war und der Anteil an Leerkilometern im Mittel um rund 36 % höher lag als der Anteil an Besetzkilometern.

Der Landesrechnungshof empfiehlt den Projektträgern, den hohen Anteil an Leerkilometern und nicht angetretenen Fahrten sowie den relativ niedrigen Besetzungsgrad zu analysieren und für weitere strategische Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität in der Region heranzuziehen.

Anpassungen der Förderungsrichtlinie

Die Förderungsrichtlinie der A16 für Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark wurde mit Regierungssitzungsbeschluss vom 19. Jänner 2017 beschlossen. Für das Förderungsprogramm waren bis 2024 Förderungsmittel in Höhe von jährlich € 1,5 Mio. vorgesehen (einmalig im Jahr 2022 erhöht auf € 1,7 Mio.). Im Jahr 2025 erfolgte eine Reduktion des möglichen Förderungsausmaßes von rund 64 % im Vergleich zum Jahr 2024 auf € 537.000. Neben der Förderung durch das Land finanzierten die Regionen zudem ihre Mikro-ÖV-Angebote aus Mitteln der Regionalentwicklung.

Während das für Mikro-ÖV-Projekte reservierte Förderungsbudget der A16 in Höhe von € 1,5 Mio. im Jahr 2024 nicht ausgeschöpft und im Jahr 2025 dann entsprechend reduziert wurde, erfolgte ein Großteil der Finanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung (siehe im Detail Kapitel 6).

Als Gründe für die Verlagerung der Finanzierung vom Verkehrsressort zur Regionalentwicklung bzw. für die Inanspruchnahme von Mitteln aus der Regionalentwicklung anstelle der ursprünglich vorgesehenen Förderungsmittel wurden dem Landesrechnungshof von den in die Prüfung einbezogenen Regionalmanagements die Kriterien der Mikro-ÖV-Förderungsrichtlinie (insbesondere der Nachweis der Nichtkonkurrenzierung zum Linien-ÖV) genannt.

Diese Kriterien wurden mit Regierungssitzungsbeschluss vom 28. Mai 2020 in einem Anhang A zur Förderungsrichtlinie klargestellt, am Förderungs Ausschluss bei Vorliegen systematischer Konkurrenzierung wurde weiterhin festgehalten. Als systematische Konkurrenzierung wurde eine räumlich und zeitlich uneingeschränkte Parallelbedienung zwischen dem ÖV und dem Mikro-ÖV verstanden. Die für das gute Funktionieren des Gesamtsystems ÖV notwendigen Parallelverkehre von Mikro-ÖV und Linien-ÖV sollten im Rahmen der neuen Konkurrenzkriterien ermöglicht werden.

Da die Richtlinie keine dezidierte Handlungsanleitung vorsah, wie mit Konkurrenzfahrten umzugehen sei, wurde mit Regierungssitzungsbeschluss vom 12. August 2021 einerseits die Definition der Geringfügigkeit sowie andererseits die Nichtförderfähigkeit von Konkurrenzfahrten wie folgt in die Richtlinie aufgenommen:

Bis zu einem Anteil von 5 % an Konkurrenzfahrten erfolgt keine Reduktion des Förderungsbetrages. Bei einem Anteil von 5 % bis 20 % erfolgt eine Reduktion des Förderungsbetrages in der Höhe des hochgerechneten Konkurrenzfahrtenanteils. Bei einem Anteil von mehr als 20 % Konkurrenzfahrten erfolgt keine Förderung.

Weiters präzisierte die neue Fassung der Richtlinie den Umstand, dass der Mikro-ÖV unzumutbare Linienverkehre ersetzen kann.

Weitere Anpassungen betrafen den Entfall der Untergrenze der Fördersumme, den Entfall der Einreichfrist von einem halben Jahr vor Vertragsende bei laufenden Projekten, Erleichterungen für den Förderungswerber bei Fristverzögerungen sowie erweiterte Möglichkeiten der Nachreichung von Unterlagen, um eine Einstellung aufgrund von Formalfehlern zu vermeiden.

Der Landesrechnungshof stellt zu den im Prüfzeitraum vorgenommenen Anpassungen der Förderungsrichtlinie fest, dass grundsätzlich auf aktuelle Problemstellungen in der Förderungsabwicklung zeitnah reagiert und versucht wurde, das gegenständliche Förderungsprogramm und die damit verbundene Förderungsabwicklung möglichst praxisnah, verständlich und umsetzbar zu handhaben. Die Konkurrenzierungskriterien wurden mehrmals überarbeitet und präzisiert.

Der Landesrechnungshof empfiehlt wiederholt die Vereinfachung der Konkurrenzkriterien. Regionsspezifische Abstimmungen mit dem Linienverkehr (Bedienzeiten bzw. -gebiet, Sammel- und Verknüpfungspunkte) vermeiden konkurrenzierende Parallelverkehre.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung auf Seite 76.

9. WIRKUNGSORIENTIERUNG

Im Globalbudget Verkehr ist das Wirkungsziel Z087 *„Die Grundversorgung im öffentlichen Personenverkehr ist für die steirische Bevölkerung gesichert und hat sich verbessert.“* als Gleichstellungs-, Klima- und Nachhaltigkeitsziel ausgewiesen.

Die *„kurze Begründung“* zu diesem Wirkungsziel weist darauf hin, dass trotz regionaler Unterschiede für alle Menschen ein passendes Angebot im öffentlichen Verkehr gesichert sein soll. Dabei sollen ähnliche Regionen ähnliche Angebote erhalten und die Erreichbarkeit peripherer Gebiete durch ein Mindestangebot gewährleistet sein.

Zu diesem Wirkungsziel wurden folgende Maßnahmen festgelegt: Österreichweite Vereinheitlichung der Angebotsstandards für die Grundversorgung im Bahn- und Busbereich sowie die Teilnahme an regelmäßigen Arbeitsgruppentreffen. Als strategische Grundlage wurde mit dem Landesbudget 2025 die neue Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+ festgelegt. Bis zum Landesbudget 2024 bildete das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ die strategische Grundlage.

Für die Zielverfolgung sollen laut Wirkungsbericht 2024 Siedlungskerne ab 500 Einwohnern in die Landesplanung einbezogen und für diese ein passendes Verkehrsangebot bereitgestellt werden. In den letzten Jahren wurden die Fahrplankilometer erhöht – durch zusätzliche Fahrten im Regiobus-Hauptnetz zur Taktverdichtung und Kapazitätssteigerung sowie zur Erfüllung der Mindestbedienstandards. Laut Angaben im Wirkungsbericht 2024 konnten durch Effizienzgewinne bei neuen Angebotsbündeln weitere Leistungssteigerungen im Regionalbusverkehr ermöglicht werden.

Der Indikator I01 *„Anteil der Bevölkerung, der grundversorgt ist“* soll dazu eine Übersicht über den Status Quo der Grundversorgung der Bevölkerung geben, welche in Siedlungskernen mit mehr als 500 Einwohnern lebt. In der *„kurzen Begründung“* zu diesem Indikator wird darauf hingewiesen, dass dieser den Vorgaben des Beschlusses der Landesverkehrsreferentenkonferenz vom April 2014 entspreche, der ein österreichweit einheitliches Schema der Grundversorgung im ÖV beinhalte.

Nach Angaben der A16 wurden die Mindestbedienstandards der Grundversorgung im ÖV im Zuge der laufenden Neuplanung aller Buslinien in der Steiermark in Bündeln mit Betriebsaufnahmen zwischen Sommer 2017 und Sommer 2023 sowie der Neuplanung des Eisenbahnverkehrs für den Betrieb ab Ende 2023 herangezogen. Die Bemühungen der letzten Jahre hätten zu einer Steigerung des Anteils der Bevölkerung, der demnach grundversorgt ist, auf 99 % geführt.

Ausgeführt wird weiters, dass durch das Bevölkerungswachstum in Graz der grundversorgte Bevölkerungsanteil automatisch steige; ebenso durch geringe Adaptierungen der Fahrpläne, beispielsweise in den Schulferien. Der budgetäre Fokus liege nun in der Erhaltung, Verbesserung und Weiterentwicklung dieses hohen Standards.

In der dem Landesrechnungshof übermittelten Beschlussempfehlung sowie Arbeitsunterlagen zur Landesverkehrsreferentenkonferenz vom April 2014 verständigte man sich auf die Umsetzung der empfohlenen Mindestbedienstandards für Siedlungskerne ab bereits 251 Einwohnern. Für diese Siedlungskerne sollten demnach nachfrageabhängige Mindestangebote eingerichtet werden. Für Siedlungskerne mit weniger als 251 Einwohnern oder für Siedlungskerne, die keine ausreichende Nachfrage aufweisen, sollte eine Bedienung durch bedarfsorientierte Angebote erfolgen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der gegenständliche Indikator I01 jenen Anteil der mit ÖV grundversorgten Bevölkerung abbildet, die in Siedlungskernen ab 500 Einwohnern leben. Nachfragebasierte Mindestbedienstandards für Siedlungskerne ab 251 Einwohnern blieben unberücksichtigt.

Die von der Landesverkehrsreferentenkonferenz einbezogene Arbeitsgruppe über die Ausarbeitung dieser Mindestbedienstandards hätte damals unter anderem die Aufgabe der weiteren Prüfung eines nachfrageorientierten Gesamtsystems für den öffentlichen Regionalverkehr gehabt. Dazu lagen jedoch keine weiteren Ergebnisse vor.

Nach Angabe der A16 sei eine Unterscheidung nach Siedlungskerngrößen aktuell nicht mehr zeitgemäß, da es in der Zwischenzeit für die Erschließung des öffentlichen Verkehrs eine Untergliederung nach den ÖV-Güteklassen gibt.

Die ÖV-Güteklassen sind ein österreichweit einheitliches Modell zur räumlichen Darstellung der Erschließungsqualität von Standorten und Gebieten durch öffentliche Verkehrsmittel. Seit der Erarbeitung im Rahmen der Österreichischen Raumordnungskonferenz-Partnerschaft (ÖROK) "Plattform Raumordnung & Verkehr" im Jahr 2016 können die ÖV-Güteklassen als Analyse-, Beurteilungs-, Planungs- und Evaluierungsinstrument herangezogen werden.

Unterschieden werden demnach folgende Einstufungen:

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch-ländlich
D	gute ÖV-Erschließung	städtisch-ländlich
E	sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

Tabelle 19: Einstufungen nach ÖV-Güteklassen

Quelle: ÖROK, Das Umsetzungskonzept für österreichweite ÖV-Güteklassen, Kap. 2.4.3 Die ÖV-Güteklassen

Laut Mobilitätsstrategie 2024+ (letzter Stand 2022) verfügten in Graz ca. 83 % der Bewohner über eine sehr gute und 94 % zumindest über eine gute Erschließung im öffentlichen Verkehr. Steiermarkweit gesehen verfügten nur 35 % der Bevölkerung über eine Basiserschließung, 30 % der Bevölkerung über keine fußläufig zumutbare ÖV-Erschließung. In den Regionen West-, Süd-, Südost- und Oststeiermark war die ÖV-Erschließung besonders ungünstig: Rund 60 % der Bevölkerung hatten – insbesondere aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur – keinen fußläufig zumutbaren Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Der Landesrechnungshof empfiehlt die Einsetzung eines Indikators, der die Erschließungsqualität der Steiermark nach ÖV-Güteklassen berücksichtigt. Dabei sollte der Anteil der Bevölkerung, der in gut erschlossenen Regionen, in Regionen mit Basiserschließung und in Regionen ohne Basiserschließung lebt, gesondert ausgewiesen werden.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Es werden Überlegungen zur Schaffung eines neuen Indikators auf Basis der ÖV-Güteklassen angestellt. Die Einführung wird neben der tatsächlichen Aussagekraft unter anderem vom Aufwand der Gewinnung dieses Indikators abhängig sein.

Die Abteilung 16 sieht es bisher nicht als Aufgabe, die gesamte Fläche der Steiermark mit ÖV zu erschließen, weil dies einer Zersiedelung noch mehr Vorschub leisten würde. Vorrangig wird daher neben der Erschließung der Ballungsräume die ÖV-Erschließung von Siedlungskernen einer bestimmten Größe als zweckmäßig angesehen.

Für eine verbesserte Einordnung des Bedarfsverkehrs gab das BMK ein Grundlagenmodell zur Entwicklung der Bedarfsverkehr-Güteklassen in Auftrag gegeben, welches die Erschließungsqualität von Standorten und Gebieten durch Bedarfsverkehre darstellt. In den Bedarfsverkehr-Güteklassen werden nur ausgewählte, öffentlich finanzierte Angebote bzw. in den jeweiligen Verkehrsverbund integrierte Angebote berücksichtigt. Die Auswahl dieser Dienste erfolgt durch die Bundesländer bzw. die Verkehrsverbünde und wird jährlich aktualisiert. Damit soll eine österreichweit vergleichbare und einheitliche Datenbasis zur Analyse, Beurteilung, Planung und Evaluierung geschaffen werden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es seitens des Bundes zentral aufbereitete Daten zur Erschließung bedarfsorientierter Verkehrsangebote in Österreich gibt. Damit wird dem Bedarfsverkehr bundesweit ein gewisser Stellenwert eingeräumt.

Bedarfsverkehre können nur dann eine eigene Güteklasse erhalten, wenn sie folgenden Kriterien entsprechen:

- Integration des Angebotes in den Verkehrsverbund
- dauerhafte Finanzierung durch das/die jeweilige Bundesland/Region/Gemeinde
- Bedienung öffentlicher Haltestellen bzw. Haltepunkte (Abgrenzung zu Tür-zu-Tür-Diensten)
- Vorbestellzeit von maximal zwei Stunden

- eigenes Auskunftssystem (z. B. Verkehrsauskunft Österreich, Unterwegs, Scotty)
- Verfügbarkeit zwischen 06:00 und 20:00 Uhr (analog zu den fahrplangebundenen ÖV-Güteklassen)

Die gemeldeten Bedarfsverkehre wurden in zwei Kategorien eingeteilt, in solche, die sämtliche Kriterien erfüllen, und solche, die nicht alle Kriterien erfüllen, aber aufgrund ihrer Relevanz dennoch aufgenommen wurden (komplementäre Bedarfsverkehre).

Obwohl die Steiermark zum Prüfzeitpunkt über keine in den Verkehrsverbund integrierten Mikro-ÖV-Angebote verfügte, wurden folgende Mikro-ÖV-Angebote für die Ausweisung einer Bedarfsverkehr-Güteklasse seitens des BMK als relevant angesehen:

- FLUX
- regioMOBIL (inkl. WEINmobil)
- rufmi Gratwein-Straßengel
- SAM Oststeiermark

Damit verfügte zu diesem Zeitpunkt bereits ein Teilbereich der Steiermark über ein engmaschiges Netz an Haltepunkten in den betreffenden Regionen. Allerdings handelte es sich dabei lediglich um komplementäre Angebote, die nicht als dauerhaft integriert zu betrachten waren. Mit der Einstellung von regioMOBIL im März 2026 und der geplanten Reduzierung des SAM-Angebotes im selben Jahr wird sich das Gebiet des komplementären Angebotes an Mikro-ÖV in der Steiermark um rund die Hälfte reduzieren.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Steiermark im Jahr 2024 vier Mikro-ÖV-Projekte auswies, welche für die Einordnung in eine Bedarfsverkehr-Güteklasse von Relevanz waren. Die für die Steiermark ausgewiesenen Bedarfsverkehre entsprachen hinsichtlich Integration und Finanzierung noch nicht einer normierten Bedarfsverkehr-Güteklasse und konnten daher auch (noch) nicht als vollwertiges Instrument für die Beurteilung der Erschließungsqualität von Standorten herangezogen werden.

Das über den Bund initiierte Grundlagenmodell stellt ein Hilfsinstrument dar und zeigt den jeweiligen Entwicklungsstand der Bundesländer im Bedarfsverkehr auf. Um für eine Beurteilung der Erschließungsqualität von Standorten und Gebieten herangezogen werden zu können, wären Bedarfsverkehre dem Grundlagenmodell zufolge in den Verkehrsverbund zu integrieren, gemeinsam zu beauskunften und finanziell langfristig abzusichern.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die im Grundlagenmodell für die Steiermark abgebildeten Bedarfsverkehre weder in den Verkehrsverbund integriert sind noch eine dauerhafte Finanzierung gewährleistet ist. Aus diesem Grund lassen sich bisher noch keine belastbaren Rückschlüsse auf die Erschließungsqualität von Standorten und Gebieten erzielen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, das vom BMK entwickelte Grundlagenmodell zu Bedarfsverkehr-Güteklassen und den hinterlegten Kriterien als Hilfsinstrument für die

weitere Entwicklung der Bedarfsverkehre / des Mikro-ÖV in der Steiermark heranzuziehen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Die Abteilung 16 wird bei den weiteren Überlegungen zur Zukunft des Mikro-ÖV prüfen, wie das Grundlagenmodell zu Bedarfsverkehr-Güteklassen einzubeziehen ist.

10. ZUKUNFTSZENARIEN FÜR EIN EFFIZIENTES UND FINANZIERBARES REGIONALES MIKRO-ÖV-ANGEBOT

Ausgehend von der Mobilitätsstrategie 2024+ und ihrem Handlungsfeld „*Ein effizientes, integriertes und finanzierbares regionales Mikro-ÖV-Angebot nachhaltig etablieren*“ wollte das Land die bestehenden Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark langfristig absichern, mit dem Linienverkehr vernetzen, in Buchungs- und Bezahlssysteme integrieren und insgesamt ein sozial ausgewogenes Finanzierungsmodell schaffen, um die Erreichbarkeit im ländlichen Raum zu sichern.

Dazu war eine Evaluierung von bestehenden Mikro-ÖV-Angeboten hinsichtlich der

- Entwicklung von Mindestqualitätsstandards (Zugänglichkeit, Vorbestellzeit, Bedienzeitraum),
- Integration in den Verkehrsverbund und in digitale Informations-, Buchungs- und Bezahlssysteme,
- Prüfung koordinierter Ausschreibungen mit dem Linienverkehr und
- Entwicklung eines sozial ausgewogenen Finanzierungsmodells

erforderlich. Auf der Basis dieser Evaluierung sollte in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund und den Regionalmanagements eine neue Mikro-ÖV-Strategie erarbeitet werden.

Diese neue Strategie sollte einen Rahmen vorgeben, innerhalb dessen die konkreten Planungen zu erfolgen hätten. Im Zuge der konkreten integrierten ÖV-/Mikro-ÖV-Bündelplanungen sollte der unterschiedliche Bedarf der Regionen Berücksichtigung finden.

Im April 2023 wurde daher in der A16 eine Arbeitsgruppe zur Neugestaltung des Mikro-ÖV eingesetzt. Mit der Prozessbegleitung der Evaluierung sowie der Ausarbeitung einer Empfehlung zur Neugestaltung des Mikro-ÖV wurde ein Regionalplanungsbüro beauftragt.

Vertiefende Analysen bestehender Mikro-ÖV-Angebote wurden anhand aktueller Kennzahlen aus der Steiermark, weiteren Bundesländern, Deutschland und der Schweiz durchgeführt. Ergänzend fanden leitfadengestützte Experteninterviews mit Vertretern der A17, der sieben Regionalmanagements und weiteren Fachleuten statt. Im Zuge eines moderierten Prozesses wurden die vom beauftragten Regionalplanungsbüro erarbeiteten Analyseergebnisse vorgestellt und diskutiert.

In Summe wurden 15 Systeme (aus der Steiermark, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Kärnten, Burgenland, Deutschland und der Schweiz) miteinander verglichen. Die Datenanalyse umfasste unter anderem Themen wie die Kernaufgaben des Mikro-ÖV, definierte Zielgruppen, die Behandlung der Konkurrenzierungskriterien zum Linienverkehr, die Ausrichtung der Bedienzeiten, verschiedene Fahrdatenanalysen bzw. die angestrebte Reichweite. Im Ergebnis wurden auf der Grundlage der erhobenen und analysierten Daten

Szenarien inklusive dazugehöriger Kostenschätzungen als Basis für einen zukünftigen Mikro-ÖV ausgearbeitet.

Vergleich der Szenarien

Auf Basis der durch die Experteninterviews sowie der Datenanalyse gewonnenen Erkenntnisse wurden verschiedene Szenarien erstellt, die in der Studie beschrieben und tabellarisch aufbereitet wurden.

Szenario 0 – Erhöhte Förderung:

Anhebung der derzeitigen Förderung um 50 % bis 60 %, Vereinfachung der Förderungsrichtlinie sowie einer vereinfachten Abstimmung mit dem Linienverkehr, um dem Thema Konkurrenzierung zu begegnen.

Szenario I – Mikro-ÖV als Zu-/Abbringer zum höherrangigen ÖV:

Mikro-ÖV wird auf jenen Strecken, auf denen er als Zu- bzw. Abbringer fungiert, in den ÖV integriert, das heißt, die Zuständigkeit des Mikro-ÖV geht in den Verkehrsverbund über. Nachteil: Grundversorgung in der Fläche ist nur beschränkt möglich, wo sich zufällig etwaige Verkehrsknoten in einem Ortszentrum oder neben Einkaufsmöglichkeiten befinden.

Szenario II – Mikro-ÖV als Mobilitätsgrundversorgung:

Mikro-ÖV geht auch in Szenario II in den Verkehrsverbund über, es kommt zu einer vollständigen Verbundintegration. Der Unterschied zu Szenario I liegt darin, dass hier auch eine Flächenbedienung erfolgt, also auch zwischen den Siedlungskernen mit mehr als 50 Einwohnern verkehrt werden kann.

Szenario III – Mikro-ÖV-Flächenbedienung wie bisher, aber mit einem „gemeinsamen Callcenter“:

Land und Verkehrsverbund stellen Ressourcen zur Verfügung, um alle Systeme unter ein gemeinsames Dach zu bringen. Eine gleichbleibende Förderung in Kombination mit einer Einsparung der Regionen durch eine gemeinsame Software bzw. ein gemeinsames Callcenter würde die Entstehung neuer Systeme begünstigen.

Szenario IV – Ausbau Linienverkehr:

Anstelle des Mikro-ÖV soll ein definiertes Budget zur Nachverdichtung des Linienverkehrs eingesetzt werden. Eine Finanzierung des Mikro-ÖV fällt in diesem Konzept vollkommen weg. Der Linienverkehr soll bis zu Siedlungskernen mit mehr als 250 Einwohnern nachverdichtet werden, um die Mindeststandards deutlich anzuheben.

Szenario V – Mikro-ÖV „öffentlicher Bedarf“:

Szenario V ist eine Mischform aus den Szenarien I und II und IV. Der Mikro-ÖV wird vollständig in den Verkehrsverbund integriert. Er dient vor allem als Zu- und Abbringer zum höherrangigen ÖV und zur Grundversorgung in den Gemeinden. Die Angebote werden gezielt abgestimmt, etwa mit Vorrang für Pendler zu den Hauptverkehrszeiten, um Fahrtenbündelungen zu erhöhen und den Linienverkehr zu stärken.

In einer genauen Planung würde bei Szenario V abgeklärt, welche Mikro-ÖV-Verbindungen den Anforderungen des „öffentlichen Interesses“ entsprechen, bzw. mit den Regionen und Gemeinden abgeklärt, welche Haltepunkte in den Siedlungskernen mit weniger als 50 Einwohnern als Ausgangspunkte notwendig sind.

Eine Aufnahme touristischer Haltepunkte sowie eine etwaige regionsbezogene Kilometer-Obergrenze für Mikro-ÖV Fahrten wären je Region zu diskutieren. Ebenso bedürfe es einer regionsspezifischen Prüfung, ob eine Mindesttransportlänge für den Mikro-ÖV zweckmäßig sei. Ausschreibung und laufender Betrieb würden vom Verkehrsverbund übernommen werden. Tariflich gäbe es bei diesem Szenario eine vollständige Integration in den Verkehrsverbund.

Mit dem vorgeschlagenen Szenario V sollte eine Basisversorgung seitens des Landes geschaffen werden. Bestehende Systeme sollten in ihrer heutigen Form durch das neue System ersetzt werden. Den Gemeinden bliebe es freigestellt, ergänzende Systeme zu betreiben. Dafür wären keine Förderungen vorgesehen.

Kostenschätzung der Szenarien im Vergleich

Durch die Daten aus unterschiedlichen bestehenden Mikro-ÖV-Angeboten konnte errechnet werden, dass der Mikro-ÖV im Durchschnitt € 12 pro Einwohner und Jahr kostet. Mithilfe dieser Basis konnten unter Annahme unterschiedlicher Grundvoraussetzungen (Betriebszeiten, Fahrzeuge, Haltepunkte etc.) die Kosten für die verschiedenen Szenarien wie folgt geschätzt werden:

Kostenschätzung zu den einzelnen Szenarien			
Szenario	Gesamtkosten in Mio. € pro Jahr	Anteil Land in Mio. € pro Jahr	Anteil Region in Mio. € pro Jahr
Szenario 0	20	13,4	6,6
Szenario I	9	9	-
Szenario II	17	17	-
Szenario III	20	8	12
Szenario IV	15-20	15-20	-
Szenario V	15	15	-

Tabelle 20: Kostenschätzung zu den einzelnen Szenarien

Quelle: Studie der A16 zur Zukunft des Mikro-ÖV Steiermark, S. 43; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Bezogen auf die Gesamtkosten wären laut dieser Studie das Szenario 0 (Beibehaltung des IST-Zustandes mit deutlich erhöhter Förderung) und das Szenario III am teuersten, da hier sehr viele Haltepunkte engmaschig angeboten würden. Dadurch würden viele Einzelfahrten erfolgen und folglich ein höherer Fahrzeugbedarf und höhere Kosten entstehen.

Szenario II käme auf ähnlich hohe Kosten, da auch hier die Fläche, zwar etwas grobmaschiger, aber doch sehr großzügig, bedient werden würde. Im Gegensatz dazu stünde Szenario I, in dem nur der höherrangige ÖV bedient würde und dadurch Fahrten bzw. Fahrzeuge eingespart würden.

Zwischen den teuersten Systemen läge Szenario V, sowohl bei den Kosten als auch bei der Mobilitätsgrundversorgung. Im Vergleich zum IST-Zustand stärkt es den öffentlichen Bedarf gegenüber dem individuellen Verkehr. Fahrtenbündelungen würden gezielt verbessert, um ein echtes Sammeltaxi zu entwickeln, während in Schwachlastzeiten die Grundversorgung und individuelle Mobilitätsbedürfnisse weiterhin abgedeckt werden würden.

Empfehlungen der Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung des Mikro-ÖV

Seitens des Kernteams wurde das Szenario V empfohlen. Dem Szenario V entsprechend sollte unter der Federführung des Verkehrsverbundes sukzessive ein Mikro-ÖV-Angebot flächendeckend für die gesamte Steiermark aufgebaut werden.

Nach Szenario V soll das Mikro-ÖV-Angebot vollständig in den Verkehrsverbund integriert werden, einschließlich Planung, Betrieb und Tarifintegration mit Klimaticket-Anerkennung. Es würde demnach für rund 75 % bis 80 % der Bevölkerung außerhalb von Graz eine fußläufig erreichbare Grundversorgung sicherstellen, indem in allen Siedlungskernen über 50 Einwohnern bedarfsorientiert Haltepunkte vorgesehen werden würden. Das System würde vorrangig als Zu- und Abbringer zum höherrangigen ÖV fungieren, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, um höhere Besetzungsgrade zu erzielen. In Schwachlastzeiten wäre eine Grundversorgung für alle Nutzergruppen gewährleistet. Mit einer geringeren Zahl an Haltepunkten als in den bisherigen Mikro-ÖV-Systemen würde die gesamte Steiermark durch ein landesfinanziertes System abgedeckt. Die Betriebszeiten lägen grundsätzlich zwischen Montag und Samstag von 06:00 bis 22:00 Uhr, mit regional möglichen Anpassungen.

Das Szenario V wurde seitens der Arbeitsgruppe vorgeschlagen und mit dem damaligen politisch zuständigen Referenten abgestimmt. Parallel wurde begonnen, Überlegungen anzustellen, wie dieses Szenario seitens des Verkehrsverbundes umgesetzt werden könnte.

Auf Basis der zugrundeliegenden Kostenschätzungen ging man dabei von einem Jahresbedarf von € 15 Mio. aus. Aufgrund bekannt gewordener Erfahrungen aus dem Burgenland sollten sich diese Kosten weiter auf € 20 Mio. erhöhen. Wegen dieser Kosten sei – nach Angabe der A16 – eine Umsetzung derzeit budgetär nicht darstellbar.

Wegen der relativ hohen Kosten wurden nach der Landtagswahl 2024 keine weiteren Aktivitäten zur Umsetzung verfolgt, und es galten fortan die bestehende Strategie und die Förderungsrichtlinie. Noch im Zuge der Prüfung wurde der Landesrechnungshof seitens der A16 darauf hingewiesen, dass auf Basis neuen Wissens „*der angegebene Betrag von € 20 Mio. nicht als abschließend beurteilt werden*“ kann.

Folglich wurden seitens der A16 – auch in Zusammenschau mit der aktuellen Förderungslandschaft – keine weiteren Aktivitäten zur Umsetzung verfolgt, und es gelten bis auf Weiteres die bestehende Strategie und Förderungsrichtlinie.

Fazit

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Kosten, die den jeweiligen Mikro-ÖV-Szenarien zugrunde lagen, wegen der flächendeckend angedachten Versorgung auf den gesamten Bevölkerungsstand der Steiermark hochgerechnet wurden. Dabei blieben die bestehenden, unterschiedlichen Erschließungsqualitäten einzelner Regionen unberücksichtigt.

Nach Angabe der A16 sollte „die optimale Abstimmung von ÖV und Mikro-ÖV im Zuge einer gesamtheitlichen Planung von ÖV und Mikro-ÖV durch den Verkehrsverbund erfolgen. Somit waren für die Ausarbeitung der Strategie die ÖV Güteklassen nicht relevant.“

Der Landesrechnungshof stellt weiters fest, dass die dauerhafte Finanzierbarkeit der Mikro-ÖV-Angebote im gegenständlichen Evaluierungsprozess einen wichtigen Faktor darstellte. Wegen eventueller Unsicherheiten, die sich aufgrund angestrebter Bediengarantien (mehr Fahrzeuge), topografischer Besonderheiten, der Anzahl neuer Systeme sowie durch mögliche zusätzliche Personalkosten ergeben könnten, war der dargelegten Kostenschätzung besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Ein über die gesamte Steiermark ausgebreitetes flächendeckendes Mikro-ÖV-Angebot würde bereits vorhandene Erschließungsqualitäten mit dem Linien-ÖV unberücksichtigt lassen. Auch wäre zu bedenken, dass Mikro-ÖV-Angebote nicht in allen Regionen der Steiermark gleich stark nachgefragt sind. Im Norden besteht weniger Zersiedelung als im Süden. Aus dieser topografischen Situation heraus ist der Bedarf unterschiedlich und nicht überall in gleichem Ausmaß gegeben.

Darüber hinaus verfügen viele Regionen zu den Kernzeiten bereits über eine gute ÖV-Erschließung bzw. haben sich eine Reihe kleinteiliger gewachsener Mikro-ÖV-Lösungen etabliert, die spezifische lokale Anforderungen abdecken. Die Regionen benötigen daher angepasste Systeme, die ein überregional flächendeckendes Mikro-ÖV-Angebot möglicherweise gar nicht erfüllen kann.

Aus den Regionen kommt der Wunsch nach einheitlichen Tarifstrukturen, einer gemeinsamen Beauskunftung mit dem Linienverkehr und einfacheren Konkurrenzierungsregelungen, die sich in der Praxis leichter umsetzen lassen. Das Mikro-ÖV-Angebot sollte nicht als Konkurrenz zum klassischen Linienverkehr verstanden werden.

Eine integrative Lösung in den Verkehrsverbund kann insofern eine Kostenersparnis zur Folge haben, als zu Schwachlastzeiten Linienbündel reduziert bzw. durch Bedarfsverkehr ersetzt werden könnten. Im Evaluierungsprozess wurde nicht untersucht, ob und wie beispielsweise einzelne Linien bzw. Fahrten zu Randzeiten durch den Einsatz von Mikro-ÖV günstiger und bedarfsorientierter angeboten werden könnten, um damit die Linien-Angebotsbündel günstiger und wirtschaftlicher zu gestalten.

Der Landesrechnungshof gibt auch zu bedenken, dass der Mikro-ÖV langfristig wirtschaftliche und effiziente Mobilitätsangebote schaffen kann, indem dieser flexibel in kleinräumigen Gebieten eingesetzt wird, die keine ausreichende Linienauslastung mehr aufweisen.

Die Ausstattung dieses Bedarfsverkehrs müsste auf die spezifischen Bedürfnisse der jeweiligen Regionen abgestimmt sein. Grundsätzlich sollte der Zubringerverkehr im Fokus des Bedarfsverkehrs stehen, um unter anderem eine Abwanderung zu verhindern sowie die Ansiedelung und den Bestand von Wirtschaftsbetrieben in der Region zu unterstützen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher – mit Rücksicht auf die betroffenen Regionen und in Einklang mit dem aktuellen Regierungsprogramm, den Mikro-ÖV in der Steiermark bedarfsorientiert derart einzusetzen, dass er die jeweiligen unterschiedlichen Siedlungsstrukturen und die bereits bestehenden Linien-ÖV-Erschließungen berücksichtigt. Der Einsatz von Mikro-ÖV soll neben einem Effizienzgewinn zu einer Stärkung der regionalen Infrastruktur führen.

Gemeinsam mit den Regionen sollte ein Pilotprojekt entwickelt werden, das abgestimmt auf den regionalen Linienverkehr zum Einsatz kommen sollte. Auf Basis der tatsächlich ermittelten Kosten wären die Einsatzmöglichkeiten (Ergänzung des ÖV-Netzes in wenig frequentierten Gebieten, letzte Meile zu ÖV-Knotenpunkten, spezielle Nutzergruppen, Nachhaltigkeit und Effizienz) bedarfsorientiert und zweckmäßig festzulegen. Das Land sollte dabei eine aktive Planungs- und Koordinierungsfunktion ausüben.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.:

Es wird auf die Stellungnahme zur Empfehlung auf Seite 64 hingewiesen. Ein Pilotprojekt zu starten ist grundsätzlich sinnvoll, um Erkenntnisse zu gewinnen. In Anbetracht der derzeitigen Budgetsituation und der Erfahrungen, die andere Bundesländer mit dem Mikro-ÖV bereits gemacht haben, wird seitens der Abteilung 16 ein Pilotprojekt derzeit nicht empfohlen, zumal Pilotprojekte meist mit hohen Initialisierungskosten verbunden sind.

Der Landesrechnungshof legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 20.01.2026 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Vertreten waren

- das Büro von Landesrat Mag. Stefan Hermann, MBL
- das Büro von Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M
- die Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
- die Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung
- Regionalmanagement Liezen
- Regionalmanagement Murau Murtal
- Regionalmanagement Obersteiermark Ost
- Regionalmanagement Oststeiermark
- Regionalmanagement Steirischer Zentralraum
- Regionalmanagement Südoststeiermark
- Regionalmanagement Südweststeiermark

11. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof überprüfte den Mikro-Öffentlichen Verkehr in der Steiermark. Die Prüfung umfasste überwiegend den Zeitraum von 2021 bis 2024.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und für den Maßnahmenbericht gemäß Art. 52 Abs. 4 Landes-Verfassungsgesetz relevante Empfehlungen:

RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND STRATEGIEN [KAPITEL 3]

Strategische Rahmenbedingungen für den Mikro-ÖV [Kapitel 3.2]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die landesweit festgelegten Strategien in den Bereichen Verkehr/Mobilität und Klimaschutz sowie die regionalen Entwicklungsstrategien und regionalen Mobilitätspläne in Bezug auf den Mikro-Öffentlichen Verkehr (Mikro-ÖV) grundsätzlich dieselben Stoßrichtungen bzw. Zielsetzungen enthalten und somit kohärent sind. Die abgebildeten Maßnahmen reichen von der Erweiterung einzelner bereits bestehender Angebote auf regionaler Ebene bis hin zur (steiermarkweiten) Integration des Mikro-ÖV in das Verbundsystem.
- Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof fest, dass das Land für den Mikro-ÖV strategische Grundlagen erarbeitete. Die Planung und Umsetzung der Mikro-ÖV-Projekte obliegen hingegen den jeweiligen Gemeinden bzw. den Regionalverbänden und deren Regionalmanagementgesellschaften. Zur Unterstützung von Mikro-ÖV-Angeboten finanzierte das Land im Prüfzeitraum zwar ein eigenes Förderprogramm, übernahm jedoch keine steiermarkweite Planungs- oder Koordinierungsfunktion und war auch in die operative Umsetzung der einzelnen Projekte nicht aktiv eingebunden.

Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark [Kapitel 3.5]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Land selbst keine gesamthafte Auflistung aller Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark führt. Dies liegt nach Angaben der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (A16) daran, dass sich das Land nur als fördernde, jedoch nicht als planende oder koordinierende Stelle sieht. Der Landesrechnungshof verweist auf seine entsprechenden Feststellungen und Empfehlungen im Kapitel 10.

AUFBAUORGANISATION DES REFERATES „ÖFFENTLICHER VERKEHR“ [KAPITEL 4]

Personal [Kapitel 4.3]

Organisationshandbuch [Kapitel 4.3.2]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die A16 über ein digitales, auf der SharePoint-Plattform einsehbares Organisationshandbuch verfügt. Das Organisationshandbuch wurde zuletzt am 15. Mai 2023 genehmigt. Die nächste Genehmigung ist mit Ende des Jahres 2025 bzw. Anfang 2026 vorgesehen.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass Ziele und Strategien sowie Wirkungsziele für die Bereiche Verkehr und Landeshochbau definiert sowie ein Leitbild erstellt wurde, welches

die A16, die Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst, die Baubezirksleitungen und den Wirtschaftsbetrieb Steiermärkische Landesbahnen umfasst.

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass drei Mitarbeitern im Referat personenbezogene Funktionen zugeordnet wurden. Diese Funktionen wurden im Organisationshandbuch jedoch nicht separat aufgelistet.

➤ **Empfehlung 1:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt, alle personenbezogenen Funktionen unter dem entsprechenden Punkt im Organisationshandbuch vollständig aufzulisten und den ausübenden Personen zuzuordnen.

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im digitalen Organisationshandbuch für sämtliche Mitarbeiter des Referates Stellenbeschreibungen vorhanden waren.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass Buchungen nicht auf alle in den jeweiligen Stellenbeschreibungen angeführten Leistungen erfolgten. Zudem wurden Buchungen auf Leistungen durchgeführt, die nicht in den jeweiligen Stellenbeschreibungen enthalten waren. Weiters gab es auch Fälle, in denen mehrere Leistungen den gleichen Wert aufwiesen. Eine Stellenbeschreibung wurde zwar angelegt, aber nicht ausgefüllt bzw. wurden Stellenbeschreibungen nur teilweise ausgefüllt.

➤ **Empfehlung 2:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die gebuchten Leistungen mit der jeweiligen Stellenbeschreibung abzugleichen und gegebenenfalls die Stellenbeschreibungen entsprechend anzupassen.

Team- und Personalführungsinstrument [Kapitel 4.3.3]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Prüfzeitraum mit dreizehn Mitarbeitern des Referates Mitarbeiterorientierungsgespräche geführt wurden.

➤ **Empfehlung 3:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt, künftig weiterhin in Entsprechung der seitens der Landesamtsdirektion herausgegebenen Führungsrichtlinien grundsätzlich einmal jährlich (bei neuen Bediensteten vor Abschluss des ersten Arbeitsjahres), jedenfalls alle drei Jahre ein strukturiertes Mitarbeiterorientierungsgespräch nachweislich mit allen Mitarbeitern durchzuführen.

Fort- und Weiterbildung [Kapitel 4.3.4]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass grundsätzlich alle Mitarbeiter des Referats die verpflichtenden Schulungen (Informationssicherheit, Datenschutz sowie Korruptionsprävention) absolvierten.

Nebentätigkeiten und Nebenbeschäftigung [Kapitel 4.3.5]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Richterlass der Abteilung 5 Personal (A5) zuletzt am 2. Jänner 2025 sämtlichen Mitarbeitern betreffend Nebenbeschäftigung/ Nebentätigkeit zur Kenntnis gebracht wurde.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass ein Mitarbeiter mit Regierungssitzungsbeschluss vom 22. September 2022 als Geschäftsführer einer unter der Kontrolle des Landesrechnungshofes liegenden GmbH bestellt wurde. Der Bestellung ging eine Ausschreibung voran, und der Mitarbeiter wurde als bestgeeigneter Kandidat gereiht. Die Nebentätigkeit wurde von der A5 zur Kenntnis genommen.

Elektronische Leistungszeiterfassung (ELZE) [Kapitel 4.3.6]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Anteil der Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ in den Jahren 2022 bis 2024 in Summe 2,44 % an der Gesamtleistung betrug.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Buchung der Leistung „Förderung von Mikro-ÖV“ von 2022 bis 2024 eine starke Abnahme aufwies.

ABLAUFORGANISATION – FÖRDERUNG UND TEILFINANZIERUNG DES MIKRO-ÖV [KAPITEL 5]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Prüfzeitraum die A16 auf der Grundlage der Mikro-ÖV-Strategie Förderungen gewährte und die Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung (A17) Anträge auf Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 abwickelte.

Rahmenbedingungen der aktiven und geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angebote [Kapitel 5.1]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die zum Prüfzeitpunkt aktiven und geförderten bzw. aus Mitteln der Regionen teilfinanzierten regionalen Mikro-ÖV-Angebote bedarfsorientierten Personennahverkehr anboten, die Beförderung nach entsprechender Buchung sowohl wochentags als auch eingeschränkt an Wochenenden möglich war und sich die Betreiberstruktur aus der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) und lokalen Taxiunternehmen zusammensetzte.

Förderungen von Mikro-ÖV-Angeboten durch die A16 [Kapitel 5.2]Förderungsgrundlagen [Kapitel 5.2.1]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV-Angebote in der Steiermark wesentliche Rahmen- und Förderungsbedingungen für die Förderung von Mikro-ÖV Systemen enthält.

Ein zentraler Aspekt der Richtlinie normiert, dass Mikro-ÖV-Angebote als Ergänzungsangebot genutzt werden sollen, ohne dabei etablierte Linienverkehre wirtschaftlich zu konkurrenzieren. Bei Verletzung dieses Konkurrenzierungsverbotes kann es zu einer Reduktion oder einem gänzlichen Verlust der Förderung kommen.

Geförderte Mikro-ÖV-Angebote [Kapitel 5.2.2]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das ab Juli 2024 neu implementierte Mikro-ÖV-Angebot FLUX im Steirischen Zentralraum keine Landesförderung beantragt wurde. Die Gründe hierfür lagen laut Angaben der Projektträger an den definierten Konkurrenzkriterien der Förderungsrichtlinie des Landes für den Mikro-ÖV und der damit verbundenen Einschränkung der Möglichkeit einer *„kundenfreundlichen Kombination zwischen öffentlichem Verkehr und Mikro-ÖV“*.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Prüfzeitraum fünf Anträge auf Förderungen von Mikro-ÖV-Angeboten durch die A16 aufgrund fehlender Nachweise in Bezug auf die Einhaltung der in der Förderungsrichtlinie definierten Konkurrenzkriterien abgelehnt wurden.

Prozessvorgaben [Kapitel 5.2.3]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Projektwerber umfassende Informationen zur Wirtschaftlichkeit, zur Projektqualität und zur Finanzierungsstruktur des jeweiligen Mikro-ÖV-Angebotes zur Verfügung zu stellen hat und der fördergebenden Stelle somit eine umfangreiche formale und inhaltliche Bewertung eines Einreichprojektes ermöglicht wird.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass prozessuale Vorgaben implementiert sind, welche die Prüfung der Einhaltung der Förderungskriterien durch die A16 gewährleisten und die korrekte Auszahlung entsprechender Fördermittel ermöglichen.

Ergebnisse der Aktenprüfung [Kapitel 5.2.4]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Auszahlung von Förderungsmitteln für Mikro-ÖV-Angebote unter der Bedingung korrekter Abrechnungsunterlagen erfolgte, vertraglich vereinbarte Fördersätze sich aufgrund der Prüfungsergebnisse verringern konnten und der Nachweis der Nicht-Konkurrenzierung ein besonders relevanter Aspekt bei der behördlichen Aktenprüfung war. Zudem wurde bei der Prüfung der Unterlagen das Vier-Augen-Prinzip eingehalten und die Funktionstrennung von Anweisung und Auszahlung gewährleistet.

Empfehlung 4:

Der Landesrechnungshof empfiehlt der A16, Teilauszahlungen von Förderbeträgen für Mikro-ÖV-Angebote in Einzelfällen bei entsprechenden Begründungen hierfür durch die Projektträger zu ermöglichen.

**Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten aus Mitteln der Regionalentwicklung
[Kapitel 5.3]**Rechtliche Grundlagen [Kapitel 5.3.1]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Steiermärkische Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 die Finanzierung innovativer, sektorübergreifender und zukunftsweisender Projekte im Sinne der Zielsetzungen des Gesetzes vorsieht und dementsprechend auch Mikro-ÖV-Angebote aus Mitteln der Regionalentwicklung temporär finanziell unterstützt werden können. Eine dauerhafte Finanzierung von Projekten ist aus der Absicht und Zielrichtung des Gesetzes nicht zu erkennen.

Prozessvorgaben [Kapitel 5.3.3]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der Projektwerber per E-Mail einen Antrag mit weitreichenden Informationen zu Projektqualität und Finanzierungsstruktur des jeweiligen Projektes einzureichen hat.

➤ **Empfehlung 5:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt, eine Online-Antragstellung mit entsprechenden Upload-Möglichkeiten für den Bereich des Regionalmanagements zu implementieren.

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass in der A17 zur Bereitstellung von Mitteln der Regionalentwicklung für Mikro-ÖV-Angebote verwaltungsorganisatorisch eine Funktionstrennung und ein Mehraugenprinzip vorgesehen sind, wodurch Betrugs- und Fehlerrisiken minimiert werden können.

Ergebnisse der Aktenprüfung [Kapitel 5.3.4]

- Der Landesrechnungshof stellt nach Durchführung einer Aktenprüfung in der A17 fest, dass die Abwicklung der Teilfinanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten aus Mitteln der Regionalentwicklung nachvollziehbar war. Den Prinzipien der Funktionstrennung und des Mehraugenprinzips wurde entsprochen.
- Der Landesrechnungshof befragte bezüglich der Abwicklung zur Ausbezahlung von Mitteln der Regionalentwicklung die betreffenden Regionalmanagements. Dabei ließ sich feststellen, dass die Abwicklung durch die A17 laut Angaben der Regionalmanagements von Professionalität gekennzeichnet ist.

KOSTEN UND FINANZIERUNG DER GEFÖRDERTEN/TEILFINANZIERTEN MIKRO-ÖV-ANGEBOTE [KAPITEL 6]

Kostenfaktoren und Finanzierungskomponenten [Kapitel 6.1]

- Der Landesrechnungshof hält fest, dass die Finanzierung von Mikro-ÖV-Angeboten durch die Gemeinden und gegebenenfalls durch Projektpartner erfolgt und die Förderung des Landes sowie die Teilfinanzierung aus Mitteln der Regionalentwicklung ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten darstellen.
- Im Wesentlichen war festzustellen, dass die Unterlagen der Regionalmanagements strukturiert und nachvollziehbar die Kosten- und Finanzierungsanteile für die Mikro-ÖV-Angebote aufwiesen. Bei den geprüften Abteilungen des Landes (A16 und A17) war ebenfalls eine umfassende Dokumentation von geförderten bzw. teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angeboten vorhanden. In Einzelfällen war die Nachvollziehbarkeit der Aufstellungen erschwert, da handschriftlich Ergänzungen vorgenommen wurden, bzw. kam es zu Übertragungsfehlern in Kontrolltabellen, die jedoch keine Auswirkungen auf die Zurverfügungstellung der Mittel hatten.

➤ **Empfehlung 6:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt, handschriftliche Ergänzungen in Leistungs- und Belegverzeichnissen ausschließlich in klarer, gut lesbarer und eindeutiger Form vorzunehmen, diese eindeutig zu kennzeichnen und zu datieren. Zudem ist

bei der Nutzung von Monitortabellen zu Kostenkalkulationen und zur Berechnung von Fördersummen bzw. Finanzierungsunterstützungen auf die Nachvollziehbarkeit der Berechnungsmethoden zu achten. Gegebenenfalls wären Kontrollfelder einzuführen, um Übertragungsfehler zu vermeiden.

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Bereitstellung von Fahrzeugen im Mittel mit etwa 44 % der Gesamtkosten den größten Kostenfaktor bildete. Der Anteil der Kosten für die Personenbeförderung belief sich im Mittel auf rund 31 % und jener für die Mobilitätszentrale im Mittel auf rund 25 %.
- Festgestellt wird, dass von 2021 bis 2024 in Summe € 6,2 Mio. an Förderungsmitteln für Mikro-ÖV-Angebote budgetiert waren. Ab dem Jahr 2025 erfolgte eine Reduktion der budgetierten Förderungsmittel um rund 64 % im Vergleich zum Jahr davor – der Grund dafür liegt laut A16 an der Anpassung an den aktuellen Förderungsbedarf.
- Der Region Steirischer Zentralraum standen für die Jahre 2021 bis 2024 in Summe rund € 14 Mio., der Region Südweststeiermark rund € 6,3 Mio. und der Region Oststeiermark rund € 7,2 Mio. für die Finanzierung der gesamten Regionalentwicklung (Basisstrukturen der Regionen sowie Projektteilfinanzierung) zur Verfügung.

Region Steirischer Zentralraum [Kapitel 6.2]

- In Summe kosteten die vier Mikro-ÖV-Angebote (abzüglich der Fahrgelderlöse) in den Jahren 2021 bis 2024 rund € 5,2 Mio.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für die Mikro-ÖV-Angebote im Steirischen Zentralraum in den Jahren 2021 bis 2024 die Mittel der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 mit rund 43 % sowie die Eigenmittel der Gemeinden bzw. von Projektpartnern mit rund 37 % die wesentlichen Finanzierungsanteile darstellten.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Fahrgelderlöse im Zeitraum 2021 bis 2024 im Mittel rund 12 % zur Finanzierung der Mikro-ÖV-Angebote im Steirischen Zentralraum beitragen konnten.

Region Südweststeiermark [Kapitel 6.3]

- Die Kosten für das Mikro-ÖV-Angebot regioMOBIL betrugen zwischen 2021 und 2024 (abzüglich der Fahrgelderlöse von rund € 633.000) rund € 5,2 Mio.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das Mikro-ÖV-Angebot regioMOBIL in der Region Südweststeiermark in den Jahren 2021 bis 2024 die Eigenmittel von Gemeinden und des Tourismusverbandes mit rund 53 % sowie die Mittel der Regionalentwicklung nach dem Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetz 2018 mit rund 43 % die wesentlichen Finanzierungsanteile darstellten.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Fahrgelderlöse im Zeitraum 2021 bis 2024 rund 10,5 % zur Finanzierung des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL in der Südweststeiermark betrugen.

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Betreiber des Mikro-ÖV-Angebotes regioMOBIL während der gegenständlichen Prüfung die Einstellung des Betriebs aus finanziellen Gründen per 31. März 2026 bekannt gaben.

Region Oststeiermark [Kapitel 6.4]

- Die Kosten für das Mikro-ÖV-Angebot SAM betrugen zwischen 2021 und 2024 (abzüglich der Fahrgelderlöse von rund € 584.000) in Summe rund € 5,8 Mio.
- Der größte Finanzierungsanteil für SAM mit rund € 2,45 Mio. bzw. rund 42 % wurde von den Gemeinden erbracht. Die Anteile der Regionalmittel sowie der Förderungen der A16 umfassten von 2021 bis 2024 jeweils rund € 1,7 Mio. bzw. rund 29 %.
- Die Fahrgelderlöse für SAM verringerten die Gesamtkosten des Angebotes in Summe um rund € 584.000 bzw. im Mittel um rund 9 %.

Geförderte Gemeinde-Mikro-ÖV-Angebote [Kapitel 6.5]

- Die im Prüfzeitraum zur Förderung eingereichten Kosten der beiden Angebote rufmi und OBus abzüglich der Fahrgelderlöse betrugen laut Förderungsakten der A16 rund € 300.000 bzw. € 112.000. Die Landesförderungen für rufmi betrugen im Prüfzeitraum rund € 70.000, für OBus rund € 30.000.

Fazit [Kapitel 6.6]

- Der Landesrechnungshof wiederholt seine Feststellung, dass eine dauerhafte und wesentliche Teilfinanzierung von Projekten aus Mitteln der Regionalentwicklung aus der Absicht und Zielrichtung des Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes 2018 nicht zu erkennen ist. Gleichwohl stellt der Landesrechnungshof fest, dass die Finanzierung der geprüften Mikro-ÖV-Angebote ohne die Mittel der Regionalentwicklung unter Berücksichtigung der aktuellen finanziellen Situation der Gemeinden erkennbar nicht möglich wäre.

➤ Empfehlung 7:

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die aktuell bestehende Kosten- und Finanzierungssystematik von Mikro-ÖV-Angeboten unter nachweislicher Einbeziehung aller relevanten Akteure (A16, A17, insbesondere Regionalmanagements, Gemeinden) einer umfassenden Evaluierung zu unterziehen. Dabei sind die wesentlichen Kostenfaktoren bei allen aktuell geförderten/teilfinanzierten Mikro-ÖV-Angeboten systematisch zu analysieren und darauf aufbauend zu prüfen, ob hinkünftig Synergieeffekte durch eine zentrale Beschaffung und Betreuung einzelner Leistungsbestandteile wie Mobilitätszentrale bzw. Dispositionssoftware geschaffen und somit auch Einsparungen erzielt werden können. Zukünftigen potenziellen Mikro-ÖV-Anbietern könnte dadurch der Einstieg in den Bedarfsverkehr erleichtert werden.

Zudem sollten alternative, bedarfsorientierte Lösungen für Mikro-ÖV-Angebote umfassend in gemeinsamer Abstimmung der Interessen- und Kostenträger strategisch und finanziell diskutiert bzw. bewertet werden. Aktuelle

Studienergebnisse und Erfahrungen anderer Bundesländer zum Thema Mikro-ÖV sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie das in Bezug auf den Mikro-ÖV vorhandene Know-how der Regionalmanagements. Für weitere diesbezügliche Feststellungen und Empfehlungen verweist der Landesrechnungshof auf Kapitel 10 und seine darin durchgeführte Detailanalyse zur Etablierung eines effizienten und finanzierbaren Mikro-ÖV-Angebotes.

BEAUFTRAGUNG VON MIKRO-ÖV-ANGEBOTEN [KAPITEL 7]

Steirischer Zentralraum [Kapitel 7.1]

GUSTmobil / GUSTmobil Graz [Kapitel 7.1.1]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren.

VOmobil [Kapitel 7.1.2]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren.

FLUX [Kapitel 7.1.3]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren. Der Nachprüfungsantrag wurde vor Durchführung der Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht zurückgezogen.

Südweststeiermark [Kapitel 7.2]

Projekt Mobil-Südwest [Kapitel 7.2.1]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Landesverwaltungsgericht die im Juni 2020 erfolgte Direktvergabe an das Unternehmen B als unzulässig beurteilte.

regioMOBIL 2021 [Kapitel 7.2.2]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Entscheidung des Regionalmanagements Südweststeiermark zum Ausscheiden der Bieterin A vom Landesverwaltungsgericht als rechtmäßig beurteilt wurde.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren.

regioMOBIL 2025 [Kapitel 7.2.3]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgte und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren. Es erfolgte keine Beeinspruchung des Verfahrens.

Oststeiermark [Kapitel 7.3]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verfahrenswahl sowie die Veröffentlichung der Ausschreibung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen erfolgten und die einzelnen Verfahrensschritte nachvollziehbar dokumentiert waren. Im Zuge des Nachprüfungsantrags vor dem Landesverwaltungsgericht wurde zwar ein Eignungskriterium als vergaberechtswidrig bewertet, von der Nichtigkeitserklärung des gesamten Verfahrens wurde jedoch abgesehen.

Fazit [Kapitel 7.4]

- Abschließend stellt der Landesrechnungshof fest, dass
 - in den Regionen Steirischer Zentralraum, Südweststeiermark und Oststeiermark die ersten Mikro-ÖV-Projekte alle von ein- und demselben Unternehmen A umgesetzt wurden,
 - im Zuge der folgenden Ausschreibungen andere Bieter/Bietergemeinschaften zum Zug kamen,
 - die vom nicht mehr beauftragten Unternehmen A erhobenen Rechtsmittel rechtskräftig im Sinne der Auftraggeberin entschieden bzw. vor Durchführung einer mündlichen Verhandlung zurückgezogen wurden,
 - die Unrechtmäßigkeit der Direktbeauftragung in der Übergangsphase zwischen dem Projekt Mobil-Südwest und regioMOBIL zwar vom Landesverwaltungsgericht festgestellt, dennoch der Vertrag vom Landesverwaltungsgericht aufgrund des bestehenden öffentlichen Interesses und der kurzen Vertragsdauer nicht aufgehoben wurde und
 - die gewählten Verfahrensarten – mit Ausnahme der unzulässigen Direktvergabe – geeignet waren, einen angemessenen Grad an Öffentlichkeit zu gewährleisten und dem Grundsatz des freien und lauten Wettbewerbs entsprachen.

EVALUIERUNG [KAPITEL 8]

- Der Landesrechnungshof stellt zu den Evaluierungsberichten fest, dass diese alle Mindestanforderungen erfüllten und einige Projekte darüber hinaus sehr umfangreiches Datenmaterial lieferten (z. B. Entwicklung der monatlichen Buchungsarten, Anteil gemeindeübergreifender Aufträge) sowie eine vertiefte Differenzierung (beispielsweise Fahrauftrags- und Fahrgastzahlen je Gemeinde) beinhalteten.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass sich die Vorgaben der A16 zur Nicht-Konkurrenzierung des Linien-ÖV nicht aus einem Gesetz, sondern aus Vorgaben des Landes („Mikro-ÖV Strategie Steiermark“ und Förderungsrichtlinie) ergeben. Die Förderungsrichtlinie schreibt mit deutlicher Ausprägung vor, dass bei Anträgen Konkurrenz- und Parallelverkehre ausgeschlossen werden müssen.

Die detaillierten Nicht-Konkurrenzierungsregelungen führten laut Angaben der Projektträger in der Praxis oft zu Problemen (lange Reisedauer und Wartezeiten, unzumutbare Umstiege, hohe Kosten durch spezielle Dispositionssoftware). Zudem

könnten potenzielle Förderwerber von einer Antragstellung für Mikro-ÖV-Angebote abgehalten werden.

➤ **Empfehlung 8:**

Um die Akzeptanz des Mikro-ÖV zu erhöhen, empfiehlt der Landesrechnungshof eine Vereinfachung der Konkurrenzkriterien. Um konkurrenzierenden Parallelverkehr zu vermeiden, sollten regionsspezifische Abstimmungen mit dem Linienverkehr (Bedienzeiten bzw. -gebiet, Sammel- und Verknüpfungspunkte) stattfinden.

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Einrichtung von entsprechenden Haltepunkten an Nahverkehrsknotenpunkten bei den geprüften Mikro-ÖV-Angeboten grundsätzlich erfüllt wurde.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Zubringerfunktion bei den geförderten Projekten nicht den Hauptzweck darstellte. Das Anrufsammeltaxi diene mehrheitlich den Zwecken der Daseinsvorsorge und der innerörtlichen Mobilität (z. B. Einkaufen, Arzttermine, Freizeit).

➤ **Empfehlung 9:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, bei Mikro-ÖV-Angeboten neben der Zubringerfunktion auch die Erfüllung von Aufgaben der Daseinsvorsorge, die zur innerörtlichen Mobilität beitragen, mit jeweils differenzierten Betriebsmodi zu berücksichtigen.

- Der Landesrechnungshof stellt zu den Daten über das jährliche Fahraufkommen insgesamt fest, dass es zwar viele Fahraufträge und Fahrten gab, der Besetzungsgrad mit einem Mittelwert von 1,3 Personen jedoch eher gering war und der Anteil an Leerkilometern im Mittel um rund 36 % höher lag als der Anteil an Besetzkilometern.

➤ **Empfehlung 10:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt den Projektträgern, den hohen Anteil an Leerkilometern und nicht angetretenen Fahrten sowie den relativ niedrigen Besetzungsgrad zu analysieren und für weitere strategische Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität in der Region heranzuziehen.

- Der Landesrechnungshof stellt zu den im Prüfzeitraum vorgenommenen Anpassungen der Förderungsrichtlinie fest, dass grundsätzlich auf aktuelle Problemstellungen in der Förderungsabwicklung zeitnah reagiert und versucht wurde, das gegenständliche Förderungsprogramm und die damit verbundene Förderungsabwicklung möglichst praxisnah, verständlich und umsetzbar zu handhaben. Die Konkurrenzkriterien wurden mehrmals überarbeitet und präzisiert.

➤ **Empfehlung 11:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt wiederholt die Vereinfachung der Konkurrenzkriterien. Regionsspezifische Abstimmungen mit dem Linienverkehr (Bedienzeiten bzw. -gebiet, Sammel- und Verknüpfungspunkte) vermeiden konkurrenzierende Parallelverkehre.

WIRKUNGSORIENTIERUNG [KAPITEL 9]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass der gegenständliche Indikator I01 jenen Anteil der mit ÖV grundversorgten Bevölkerung abbildet, die in Siedlungskernen ab 500 Einwohnern leben. Nachfragebasierte Mindestbedienstandards für Siedlungskerne ab 251 Einwohnern blieben unberücksichtigt.
- Laut Mobilitätsstrategie 2024+ (letzter Stand 2022) verfügten in Graz ca. 83 % der Bewohner über eine sehr gute und 94 % zumindest über eine gute Erschließung im öffentlichen Verkehr. Steiermarkweit gesehen verfügten nur 35 % der Bevölkerung über eine Basiserschließung, 30 % der Bevölkerung über keine fußläufig zumutbare ÖV-Erschließung. In den Regionen West-, Süd-, Südost- und Oststeiermark war die ÖV-Erschließung besonders ungünstig: Rund 60 % der Bevölkerung hatten – insbesondere aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur – keinen fußläufig zumutbaren Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

➤ **Empfehlung 12:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt die Einsetzung eines Indikators, der die Erschließungsqualität der Steiermark nach ÖV-Güteklassen berücksichtigt. Dabei sollte der Anteil der Bevölkerung, der in gut erschlossenen Regionen, in Regionen mit Basiserschließung und in Regionen ohne Basiserschließung lebt, gesondert ausgewiesen werden.

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es seitens des Bundes zentral aufbereitete Daten zur Erschließung bedarfsorientierter Verkehrsangebote in Österreich gibt. Damit wird dem Bedarfsverkehr bundesweit ein gewisser Stellenwert eingeräumt.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Steiermark im Jahr 2024 vier Mikro-ÖV-Projekte auswies, welche für die Einordnung in eine Bedarfsverkehr-Gütekategorie von Relevanz waren.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die im Grundlagenmodell für die Steiermark abgebildeten Bedarfsverkehre weder in den Verkehrsverbund integriert sind noch eine dauerhafte Finanzierung gewährleistet ist. Aus diesem Grund lassen sich bisher noch keine belastbaren Rückschlüsse auf die Erschließungsqualität von Standorten und Gebieten erzielen.

➤ **Empfehlung 13:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt, das vom BMK entwickelte Grundlagenmodell zu Bedarfsverkehr-Gütekategorien und den hinterlegten Kriterien als Hilfsmittel für die weitere Entwicklung der Bedarfsverkehre / des Mikro-ÖV in der Steiermark heranzuziehen.

ZUKUNFTSSZENARIEN FÜR EIN EFFIZIENTES UND FINANZIERBARES REGIONALES MIKRO-ÖV-ANGEBOT [KAPITEL 10]

- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Kosten, die den jeweiligen Mikro-ÖV-Szenarien zugrunde lagen, wegen der flächendeckend angedachten Versorgung auf den gesamten Bevölkerungsstand der Steiermark hochgerechnet wurden. Dabei blieben die

bestehenden, unterschiedlichen Erschließungsqualitäten einzelner Regionen unberücksichtigt.

- Der Landesrechnungshof stellt weiters fest, dass die dauerhafte Finanzierbarkeit der Mikro-ÖV-Angebote im gegenständlichen Evaluierungsprozess einen wichtigen Faktor darstellte. Wegen eventueller Unsicherheiten, die sich aufgrund angestrebter Bediengarantien (mehr Fahrzeuge), topografischer Besonderheiten, der Anzahl neuer Systeme sowie durch mögliche zusätzliche Personalkosten ergeben könnten, war der dargelegten Kostenschätzung besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
- Ein über die gesamte Steiermark ausgebreitetes flächendeckendes Mikro-ÖV-Angebot würde bereits vorhandene Erschließungsqualitäten mit dem Linien-ÖV unberücksichtigt lassen. Auch aus der topografischen Situation heraus ist der Bedarf unterschiedlich und nicht überall in gleichem Ausmaß gegeben.
- Eine integrative Lösung in den Verkehrsverbund kann insofern eine Kostenersparnis zur Folge haben, als zu Schwachlastzeiten Linienbündel reduziert bzw. durch Bedarfsverkehr ersetzt werden könnten. Im Evaluierungsprozess wurde nicht untersucht, ob und wie beispielsweise einzelne Linien bzw. Fahrten zu Randzeiten durch den Einsatz von Mikro-ÖV günstiger und bedarfsorientierter angeboten werden könnten, um damit die Linien-Angebotsbündel günstiger und wirtschaftlicher zu gestalten.

➤ **Empfehlung 14:**

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher – mit Rücksicht auf die betroffenen Regionen und in Einklang mit dem aktuellen Regierungsprogramm, den Mikro-ÖV in der Steiermark bedarfsorientiert derart einzusetzen, dass er die jeweiligen unterschiedlichen Siedlungsstrukturen und die bereits bestehenden Linien-ÖV-Erschließungen berücksichtigt. Der Einsatz von Mikro-ÖV soll neben einem Effizienzgewinn zu einer Stärkung der regionalen Infrastruktur führen.

Gemeinsam mit den Regionen sollte ein Pilotprojekt entwickelt werden, das abgestimmt auf den regionalen Linienverkehr zum Einsatz kommen sollte. Auf Basis der tatsächlich ermittelten Kosten wären die Einsatzmöglichkeiten (Ergänzung des ÖV-Netzes in wenig frequentierten Gebieten, letzte Meile zu ÖV-Knotenpunkten, spezielle Nutzergruppen, Nachhaltigkeit und Effizienz) bedarfsorientiert und zweckmäßig festzulegen. Das Land sollte dabei eine aktive Planungs- und Koordinierungsfunktion ausüben.

Graz, am 10. März 2026

Der Landesrechnungshofdirektor:

Mag. Heinz Drobesh