

Bedarfsverkehr in Österreich

Statusreport 2025

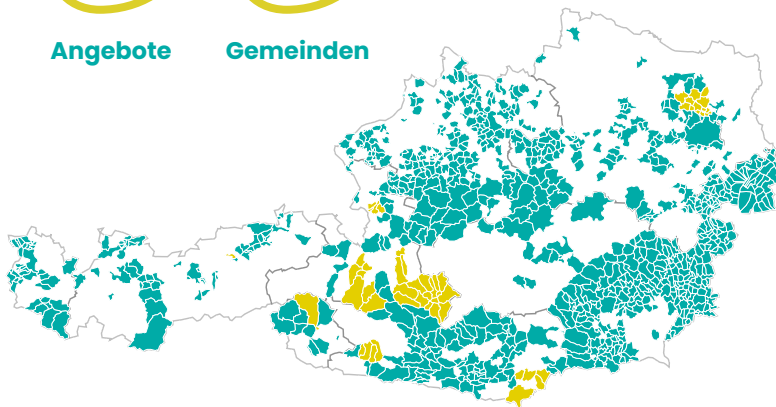
Bedarfsverkehre (»Mikro-ÖV«) sind innovative Mobilitätslösungen für die letzte Meile in der Region. Dieser Report bietet einen Überblick über den Stand der Initiativen in Österreich.

293

Angebote

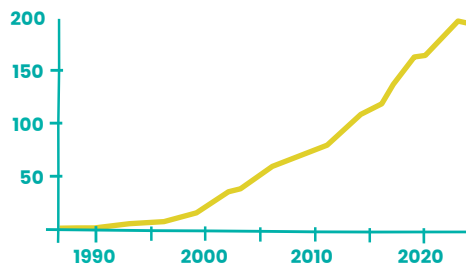
933

Gemeinden



Anzahl aktiver Bedarfsverkehre im Zeitverlauf

(für 201 aktive und 88 eingestellte Angebote erfasst)



Modal Split

Durchschnittlich werden **0,16% der Wege** mit dem Bedarfsverkehr zurückgelegt. Der **Spitzenwert** liegt bei **1,4%**.

(für 111 Angebote erfasst)

Bedienformen

	 von Haltepunkt zu Haltepunkt	 zwischen Tür und Haltepunkt	 von Tür zu Tür
 nach Fahrplan, nur auf Bestellung	9% 2024: 8% 2023: 9%	10% 2024: 12% 2023: 13%	1% 2024: 2% 2023: 1%
 ohne Fahrplan, auf Bestellung	16% 2024: 15% 2023: 15%	6% 2024: 5% 2023: 5%	58% 2024: 58% 2023: 56%

22%

2024: 20%
2023: 21%



nutzen bereits Elektrofahrzeuge

18%

2024: 16%
2023: 19%



nutzen Software zur Disposition

13%

2024: 9%
2023: 11%



können über eine App

27%

2024: 17%
2023: 18%



sind in die Verkehrs-
auskunft Österreich
(VAO) integriert

64%

2024: 63%
2023: 60%



haben **Einschränkungen**
in Bezug auf Zielgruppe
oder Betriebszeiten

58%

2024: 59%
2023: 62%



beauftragen Verkehrs-/
Taxiunternehmen

24%

2024: 22%
2023: 22%



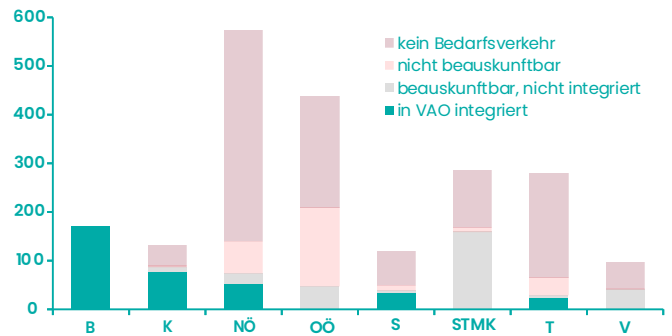
arbeiten mit Freiwilligen

Zum Stand der Digitalisierung österreichischer Bedarfsverkehre

Integration in die intermodale Beauskunftung

Die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) sorgt dafür, dass Österreich über ein hervorragendes verkehrsmittelübergreifendes Auskunftssystem verfügt. Dass auch Bedarfsverkehre dort beauskunftet werden, liegt in der Verantwortung der Verkehrsverbünde. Sie haben als einzige die Möglichkeit, Daten zum öffentlichen Verkehr in die VAO einzupflegen. Es sind Fortschritte zu verzeichnen, immer noch sind aber nur etwas mehr als die Hälfte der öffentlich zugänglichen und als beauskunftbar eingeschätzten Angebote in die Auskunft integriert.

Anzahl der Gemeinden mit Bedarfsverkehr



Automatisierte Disposition

Der Einsatz von Dispositions-Software stellt eine Voraussetzung dafür dar, dass Angebote digital buchbar sind und auch dafür, dass mehrere Fahrzeuge effizient eingesetzt werden können. Mittlerweile gibt es in der Mehrzahl der Bundesländer eine von den

Verbünden zentral beschaffte Dispo-Lösung, die für den Betrieb eigener Angebote genutzt oder Gemeinden und Regionen zur Verfügung gestellt wird.

→ [Softwareübersicht auf bedarfsverkehr.at](https://bedarfsverkehr.at)

Vorarlberg

In Vorarlberg wurde 2025 eine Dispo-Software in Betrieb genommen, die von verschiedenen Gemeindeverbänden für ihre Angebote genutzt wird. Die Integration dieser Angebote in die VAO ist geplant.

Software: ioki

Salzburg

In Salzburg betreibt der Verkehrsverbund eigene Shuttle-Angebote und integriert zusätzlich ausgewählter Angebote anderer Betreiber.

Software: Postbus-Shuttle (Simdle, demnächst: ioki)

Oberösterreich

In Oberösterreich betreibt der Verbund bisher keine eigenen Angebote. Es gibt Pläne für ein Pilotprojekt zur Integration eines ersten Bedarfsverkehrs in die VAO.

Niederösterreich

Niederösterreich war das erste Bundesland mit zentraler Dispositionslösung und ist Vorreiter bei der integrierten Planung von Bedarfsverkehr mit dem Linienverkehr. Eigene Angebote werden seit kurzem unter der Marke *Poldi* betrieben.

Software: Via

Wien

In Wien wurden in den letzten Jahren erfolgreiche Pilotprojekte unter der Marke *WienMobil Hüpfen* durchgeführt. Diese sollen nun in den Regelbetrieb übergeführt werden.

Burgenland

Das Burgenland hat sich mit dem *BAST* für die Umsetzung eines flächendeckend verfügbaren Bedarfsverkehrs entschieden. Darüber hinaus gibt es in einzelnen Gemeinden zusätzliche Angebote, von denen manche in die VAO integriert sind.

Software: Padam

Steiermark

Eine Besonderheit der Steiermark sind die regionsweiten Bedarfsverkehre einiger Regionalmanagements. In der Fahrplanauskunft wird aktuell über ein Banner auf sie aufmerksam gemacht, bisher sind keine steirischen Angebote voll in die VAO integriert.

Tirol

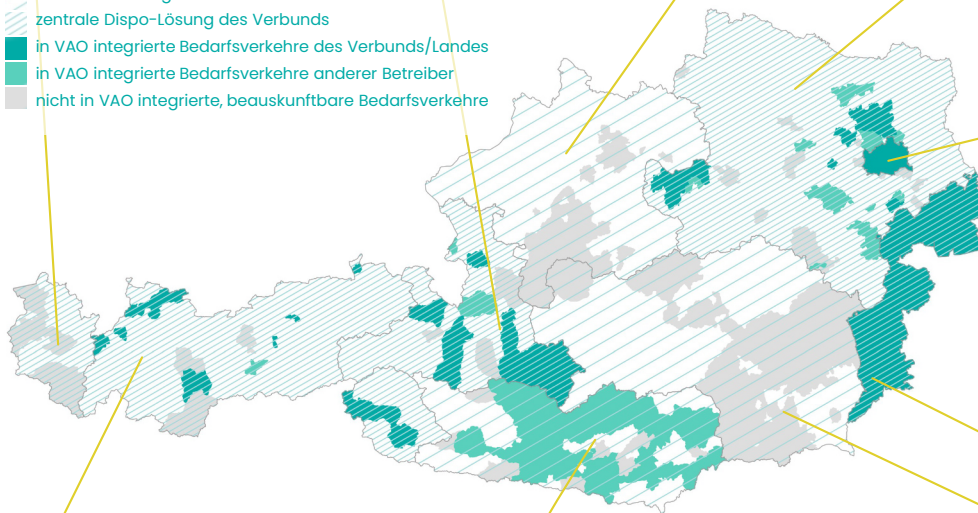
In Tirol wird neben den Angeboten des Verkehrsverbunds (*Regioflink*, *AST*) bereits ein Bedarfsverkehr eines anderen Betreibers in die VAO eingebunden. Die Integration weiterer Angebote ist in Vorbereitung.

Software: Via

Kärnten

In Kärnten wurde 2025 eine Mikro-ÖV-Strategie veröffentlicht und es steht nun auch eine Landesförderung für Bedarfsverkehre zur Verfügung. Kärnten ist Vorreiter was die Integration von Angeboten in die VAO betrifft, die öffentlich verfügbaren Angebote sind bereits zu etwa 90% erfasst.

Landesförderung für Bedarfsverkehr
zentrale Dispo-Lösung des Verbunds
in VAO integrierte Bedarfsverkehre des Verbunds/Landes
in VAO integrierte Bedarfsverkehre anderer Betreiber
nicht in VAO integrierte, beauskunftbare Bedarfsverkehre



Diese Übersicht entstand im Rahmen des Projekts DiToMo, das vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Programm Mobilität 2023 – Urbane Mobilität und Fahrzeugtechnologien gefördert wird.

Kennzahlen für Bedarfsverkehre

Für ein besseres Verständnis der Leistungsfähigkeit von Bedarfsverkehr und um verschiedene Angebote miteinander vergleichen zu können, ist die Erhebung und Sammlung aussagekräftiger Leistungskennzahlen von größter Bedeutung. Im Zuge der jährlichen Datenaktualisierung der Einträge auf bedarfsverkehr.at wer-

den die Kontaktpersonen der einzelnen Angebote daher auch darum gebeten, einige wichtige Kennzahlen für das zurückliegende Betriebsjahr einzutragen. Mehr und mehr kommen dieser Einladung nach und tragen so zu einem wertvollen Datenschatz für die Weiterentwicklung dieser Angebote bei.

Hier werden einige wichtige Kennzahlen exemplarisch vorgestellt:



Beförderungsfälle je Einwohner*in und Jahr: 0–13,35 (113 Einträge)

Zahl der Beförderungen bezogen auf die Einwohner*innen im Bediengebiet.



Systemeffizienz: 0,52–0,76 (4 Einträge)

Berechnung: gebuchte Reiseweiten dividiert durch Fahrzeugkilometer. Je größer dieser Wert ist, umso besser ist die Effizienz des Systems.



Durchschnittliche gebuchte Reiseweite: 1,31–7,9 (5 Einträge)

Strecke, die ein Fahrgast durchschnittlich zurücklegen wollte (direkt, ohne Umwege).



Kostendeckung: 0–98% (41 Einträge)

Anteil an den gesamten Herstellungskosten, der durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden kann.



Fahrzeugkilometer je Beförderungsfall: 1,82–36,19 (68 Einträge)

Fahrzeugkilometer die durchschnittlich je Fahrgast zurückgelegt werden.



Leerkilometeranteil: 54–58% (3 Einträge)

Anteil der Leerkilometer an den Fahrzeugkilometern.



App-Anteil: 45–90% (3 Einträge)

Anteil der Fahraufträge, die über App gebucht wurden.

→ **Alle Kennzahlen auf bedarfsverkehr.at**

Weiterführende Links



Die Zahlen dieses Reports stammen aus der Datenbank von bedarfsverkehr.at (Stand: 20.03.2026) und stehen dort auch als Open Data zum Download zur Verfügung.



Das **Handbuch On-Demand** ist ein digitaler Leitfaden zu bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten. Dargestellt werden wichtige Themen auf dem Weg zum Bedarfsverkehr sowie die bundesländerspezifischen Charakteristika der Umsetzung und Förderung. [Hier reinschauen!](#)



Expert*innen zum Thema Bedarfsverkehr finden Sie in der [Kontakt Datenbank](#) von bedarfsverkehr.at. Sie können sich dort auch selbst eintragen.



Um weiter auf dem Laufenden zum Thema zu bleiben, können Sie den **Newsletter** von bedarfsverkehr.at [abonnieren](#).



mobyome steht gerne als Partner für Forschungsprojekte zur Verfügung und unterstützt Sie bei der Evaluierung Ihres Bedarfsverkehrangebots. Weitere Informationen zu uns und unseren Angeboten finden Sie auf mobyome.at.