



Endbericht zur Grobkonzeption

Konzeption einer regionalen Mikromobilitätslösung für die beiden LEADER Regionen „Nationalpark Kalkalpen“ und „Traunviertler Alpenvorland“ in den Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land

Projekträger: **Regionalforum Steyr-Kirchdorf**

Pfarrhofstraße 1
4596 Steinbach an der Steyr

Auftragnehmer:

Institution: **ISTmobil GmbH**

Conrad-von-Hötzendorf-Straße 110
8010 Graz

Ansprechpartner: David Hinteregger, MSc

E-Mail: david.hinteregger@istmobil.at

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Beschreibung des Projektgebietes.....	7
2.1	Das Projektgebiet	7
2.2	Topografie und Siedlungsstruktur.....	13
2.3	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung.....	15
2.4	Motorisierungsgrad.....	20
2.5	Tourismus.....	20
3	Analyse des öffentlichen Verkehrs	23
3.1	Einleitung.....	23
3.2	Haltestellenkategorien	23
3.3	ÖV-Güteklassen	24
3.4	Ergebnisse - LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen.....	26
3.5	Ergebnisse – LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland.....	31
3.6	Ergebnisse ausgewählter Gemeinden.....	35
3.7	Zusammenfassung der ÖV-Analyse.....	43
3.8	Bestehende Mikromobilitätsangebote.....	44
4	Konzeptionierung der Mikro-ÖV Lösung in den LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland	46
4.1	Projektzielsetzungen für die Planungsregion.....	46
4.2	Grundlagen der Konzeptionierung.....	47
4.3	Vorzugsbedienungsgebiete	48
4.4	Reiseweitenanalyse.....	49
4.5	Fahrgastpotenzial	49
4.6	Haltepunkte	50
4.7	Betriebssystem	51
4.8	Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen.....	53
4.9	Stichstreckenlösungen	55
5	Mehrwert der geplanten Mikromobilitätslösung	57
6	Grobkostenkalkulation.....	58
6.1	Grobkosten Betriebsvariante 1	58
6.2	Grobkosten Betriebsvariante 2	61
7	Abschließendes Resümee	62
8	Weitere Vorgehensweise	64
8.1	Inhalte einer möglichen Detailplanung.....	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht des Projektgebietes LEADER Region Traunviertel Alpenvorland mit 21 Gemeinden	8
Abbildung 2: Übersicht des Projektgebietes LEADER Region Naturpark Kalkalpen mit 22 Gemeinden 8	
Abbildung 3: Bevölkerungsveränderung zwischen den Jahren 2009 und 2018 in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland	11
Abbildung 4: Bevölkerungsveränderung zwischen den Jahren 2009 und 2018 in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen.....	11
Abbildung 5: Übersicht über die Raumordnung in den LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland	12
Abbildung 6: Siedlungsstruktur in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland	13
Abbildung 7: Siedlungsstruktur in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen.....	14
Abbildung 8: Dichte Bebauung im Stadtgebiet von Kirchdorf an der Krems.....	14
Abbildung 9: Einzelhof- und Streusiedlungen in der Region Steyr-Land/Kirchdorf	15
Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Zeitraum 2002-2018	16
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Zeitraum 2002-2018.....	16
Abbildung 12: Bevölkerungszahl je Gemeinde der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Jahr 2018.....	17
Abbildung 13: Bevölkerungszahl je Gemeinde der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Jahr 2018.....	17
Abbildung 14: Altersstruktur der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Jahr 2019	18
Abbildung 15: Altersstruktur der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Jahr 2019	18
Abbildung 16: Entwicklung der Altersstruktur in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Zeitraum 2002-2019	19
Abbildung 17: Entwicklung der Altersstruktur in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Zeitraum 2002-2019	19
Abbildung 18: Entwicklung des Motorisierungsgrades in den Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land im Zeitraum 2011-2018.....	20
Abbildung 19: Entwicklung der Ankünfte in den Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land im Zeitraum 2013-2018	21
Abbildung 20: Entwicklung der Nächtigungen in den Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land im Zeitraum 2013-2018	22
Abbildung 21: Anteil der Bevölkerung der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen in Prozent je ÖV-Güteklasse.....	26
Abbildung 22: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen	27
Abbildung 23: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn keine Schule in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen	28
Abbildung 24: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Samstagen in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen.....	29
Abbildung 25: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Sonn- & Feiertagen in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen.....	30
Abbildung 26: Anteil der Bevölkerung der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland in Prozent je ÖV-Güteklasse	31
Abbildung 27: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland	32
Abbildung 28: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn keine Schule in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland	33
Abbildung 29: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Samstagen in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland	34
Abbildung 30: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Sonn- & Feiertagen in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland	35

Abbildung 31: Anteil der Bevölkerung der Gemeinde Molln in Prozent je ÖV-Güteklasse	36
Abbildung 32: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Gemeinde Molln	37
Abbildung 33: Anteil der Bevölkerung der Marktgemeinde Weyer in Prozent je ÖV-Güteklasse	38
Abbildung 34: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Marktgemeinde Weyer	39
Abbildung 35: Anteil der Bevölkerung der Marktgemeinde Sierning in Prozent je ÖV-Güteklasse	40
Abbildung 36: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Marktgemeinde Sierning.....	41
Abbildung 37: Anteil der Bevölkerung der Gemeinde Schiedlberg in Prozent je ÖV-Güteklasse.....	42
Abbildung 38: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Gemeinde Schiedlberg	43
Abbildung 39: Betriebssystem	47
Abbildung 40: Vorzugsbedienungsgebiete in den LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland	48
Abbildung 41: Potenzielle Transportunternehmen im nördlichen Teil der Planungsregion.....	54
Abbildung 42: Potenzielle Transportunternehmen im südlichen Teil der Planungsregion	55
Abbildung 43: Potenzielle Stichstrecke in der Gemeinde Molln	56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Gemeinden der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland	9
Tabelle 2: Übersicht der Gemeinden der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen	9
Tabelle 3: Einteilung der Haltestellenkategorien	24
Tabelle 4: ÖV-Güteklassen aus Haltestellenkategorie und Distanz zur Haltestelle	25
Tabelle 5: Durchschnittliche Reiseweiten für die beiden LEADER-Regionen.....	49
Tabelle 6: Fahrgastpotenzialabschätzung für die beiden Betriebsvarianten.....	50
Tabelle 7: Betriebszeitenvarianten für das geplante Mikromobilitätssystem.....	51
Tabelle 8: Geplantes Tarifsysteem für die Projektregion	52
Tabelle 9: Betriebszeitenvarianten für das geplante Mikromobilitätssystem.....	58
Tabelle 10: Kalkulationsgrundlagen für Betriebsvariante 1	59
Tabelle 11: Finanzierungsbedarf für Betriebsvariante 1	59
Tabelle 12: Kostenzusammensetzung für Betriebsvariante 1	59
Tabelle 13: Kalkulationsgrundlagen für Betriebsvariante 2	61
Tabelle 14: Finanzierungsbedarf für Betriebsvariante 2.....	61
Tabelle 15: Kostenzusammensetzung für Betriebsvariante 2	62

1 EINLEITUNG

Die ISTmobil GmbH wurde vom Regionalforum Steyr-Kirchdorf damit beauftragt, eine Mikromobilitätslösung für die Bezirke Kirchdorf an der Krems mit 23 Gemeinden und Steyr-Land mit 20 Gemeinden zu entwickeln. Das Projektgebiet für die grundlegende Mikromobilitätsplanung umfasst mit Planungsstand somit 43 Gemeinden.

Die Bearbeitung der einzelnen Sachbereiche wurde in drei Teilbereiche unterteilt. Im ersten Teil werden die regionalen Grundlagen der Planungsregion erhoben. Im zweiten Teil wird der öffentliche Personennahverkehr in der Region genauer analysiert. Die Grundlagen der Konzeptionierung des Mikromobilitätssystems werden im dritten Teil bearbeitet. Dieses beinhaltet unter anderem die Beschreibung des Betriebssystems sowie die Grobkostenkalkulation.

Ein erster Blick auf das öffentliche Verkehrsangebot zeigt, dass es sich vor allem entlang der Achsen Steyr-Sierning-Bad Hall-Rohr im Kremstal, Rohr im Kremstal-Kirchdorf an der Krems-Micheldorf in Oberösterreich sowie zwischen Sattledt und Pettenbach um ein durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) gut erschlossenes Gebiet handelt. Abseits dieser Achsen ist die Erschließung durch den ÖV vor allem in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen kaum gegeben. Die Anbindung konzentriert sich hier auf einzelne Orte. Bei genauerer Betrachtung ist zu erkennen, dass es abseits der Hauptverkehrsverbindungen einige Gemeinden gänzlich ohne Mindestbedienung gibt und größere Bereiche ohne öffentlichen Verkehr vorhanden sind. Zudem ist die Bedienung der sogenannten letzten Meile (von ÖV-Haltestelle zum Wohnort) und die damit verbundene Anschlusssicherung an den höherrangigen öffentlichen Verkehr in einigen peripheren Ortsteilen sehr mangelhaft bis gar nicht vorhanden. Dies schlägt sich vor allem auf den Motorisierungsgrad nieder, welcher signalisiert, dass die Region in steigender Abhängigkeit zum eigenen Pkw – unter anderem aufgrund mangelnder Alternativen im öffentlichen Verkehrsnetz, speziell für die letzte Meile – steht.

Zielsetzung der Mikromobilitätslösung in der Region Steyr-Land/Kirchdorf ist es daher, ein vernetztes, bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot zur Gewährleistung der Alltagsmobilität in der Region zu entwickeln. Das Mikromobilitätsangebot fungiert dabei als unterstützendes und ergänzendes Angebot zum bestehenden öffentlichen Verkehr. Dementsprechend wird durch die Mikromobilitätslösung die innerörtliche Erreichbarkeit der Gemeinden gewährleistet sowie das nächstgelegene, teilregionale Versorgungszentrum angebunden. Das Mikromobilitätsangebot soll für die Bevölkerung die Anbindung von Ärzten, Nahversorgern, Gemeindezentren und sonstigen Einrichtungen öffentlichen Interesses gewährleisten und dabei kein billiges Taxisystem quer durch die Planungsregion sein.

Das Mikromobilitätskonzept wurde in Abstimmung mit dem Projektträger (Regionalforum Steyr-Kirchdorf) und weiteren wichtigen Stakeholdern (u.a. LAG-Manager und Obmänner der beiden LEADER-Regionen, Gemeinden, Wirtschaftskammer Oberösterreich – Sparte Transport und Verkehr und dem Oberösterreichischen Verkehrsbund) entwickelt.

Zu Projektbeginn wurden im Zuge von Workshops insbesondere die Gemeinden der Planungsregion miteinbezogen, welche dabei unter anderem den Bedarf, die Zielgruppen, die Betriebszeiten sowie andere wesentliche Rahmenbedingungen und Parameter des künftigen Betriebssystems erarbeiteten und als Rahmen für die folgende Konzeption vorgaben.

In den nachfolgenden Kapiteln werden sämtliche Analyseergebnisse der Planungsregion Steyr-Land/Kirchdorf (Projektname) dargestellt. Des Weiteren werden die Grundlagen der Konzeption des regionalen Mikromobilitätssystems erläutert und die Ergebnisse der Grobkostenkalkulation dargestellt.

2 BESCHREIBUNG DES PROJEKTGEBIETES

Die Zielsetzung des Mikromobilitätskonzeptes für die beiden LEADER Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland ist es, ein vernetztes, bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot zu entwickeln. Das Mikromobilitätsangebot soll in diesem Fall als unterstützendes und ergänzendes Angebot zum bestehenden öffentlichen Verkehr fungieren.

Primäre Ziele, die mit der Mikromobilitätslösung verfolgt werden, sind dementsprechend:

- Verbesserung des Mobilitätsangebotes in peripher gelegenen Gemeinde- bzw. Siedlungsgebieten
- Ergänzung und Stärkung des höherrangigen öffentlichen Verkehrs
- Verbesserung der innerörtlichen Erreichbarkeit und wichtiger Versorgungseinrichtungen (u.a. Nahversorger, Ärzte, Ortszentren, etc.)
- Unterstützung bzw. Schaffung eines neuen Mobilitätsangebotes für Personen und Haushalte, die keinen eigenen Pkw besitzen (z.B. SeniorInnen und Jugendliche)

2.1 Das Projektgebiet

Die Projektregion Steyr-Land/Kirchdorf setzt sich aus 43 Gemeinden der beiden LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland (siehe Abbildung 1 und Abbildung 2) zusammen und umfasst eine Fläche von rund 2.200 km², wovon rund 1.600 km² der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (größte LEADER-Region in Oberösterreich) und rund 600 km² der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland zuzurechnen sind. Die analysierten Gemeinden liegen in den beiden politischen Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land in Oberösterreich.



Abbildung 1: Übersicht des Projektgebietes LEADER Region Traunviertel Alpenvorland mit 21 Gemeinden (eigene Darstellung)



Abbildung 2: Übersicht des Projektgebietes LEADER Region Naturpark Kalkalpen mit 22 Gemeinden (eigene Darstellung)

Die LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland sind nicht deckungsgleich mit den politischen Bezirken. Beide Bezirke sind jeweils Teil der LEADER-Regionen. Der nördliche Teil der beiden Bezirke ist der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland zugeordnet, der südliche Teil der beiden Bezirke der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen. Folgendermaßen teilen sich die Gemeinden der Bezirke den beiden LEADER-Regionen zu:

Tabelle 1: Übersicht der Gemeinden der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland

Gemeinde	Bezirk	LEADER-Region
Adlwang	Steyr-Land	Traunviertler Alpenvorland
Bad Hall	Steyr-Land	
Dietach	Steyr-Land	
Garsten	Steyr-Land	
Pfarrkirchen bei Bad Hall	Steyr-Land	
Rohr im Kremstal	Steyr-Land	
Schiedlberg	Steyr-Land	
Sierning	Steyr-Land	
Waldneukirchen	Steyr-Land	
Wolfern	Steyr-Land	
Inzersdorf im Kremstal	Kirchdorf an der Krems	
Kirchdorf an der Krems	Kirchdorf an der Krems	
Kremsmünster	Kirchdorf an der Krems	
Micheldorf in Oberösterreich	Kirchdorf an der Krems	
Nußbach	Kirchdorf an der Krems	
Oberschlierbach	Kirchdorf an der Krems	
Pettenbach	Kirchdorf an der Krems	
Ried im Traunkreis	Kirchdorf an der Krems	
Schlierbach	Kirchdorf an der Krems	
Steinbach am Ziehberg	Kirchdorf an der Krems	
Wartberg an der Krems	Kirchdorf an der Krems	

Tabelle 2: Übersicht der Gemeinden der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen

Gemeinde	Bezirk	LEADER-Region
Aschach an der Steyr	Steyr-Land	Nationalpark Kalkalpen
Gaflenz	Steyr-Land	
Großraming	Steyr-Land	
Laussa	Steyr-Land	
Losenstein	Steyr-Land	
Maria Neustift	Steyr-Land	
Reichraming	Steyr-Land	
Sankt Ulrich bei Steyr	Steyr-Land	
Ternberg	Steyr-Land	
Weyer	Steyr-Land	
Edlbach	Kirchdorf an der Krems	
Grünburg	Kirchdorf an der Krems	
Hinterstoder	Kirchdorf an der Krems	
Klaus an der Phyrnbahn	Kirchdorf an der Krems	
Molln	Kirchdorf an der Krems	
Rosenau am Hengstpaß	Kirchdorf an der Krems	
Roßleithen	Kirchdorf an der Krems	
Sankt Pankraz	Kirchdorf an der Krems	
Spital am Phyrn	Kirchdorf an der Krems	
Steinbach an der Steyr	Kirchdorf an der Krems	
Vorderstoder	Kirchdorf an der Krems	
Windischgarsten	Kirchdorf an der Krems	

Mit Stand 2018 besiedelten das Projektgebiet insgesamt 117.114 Personen¹. Das entspricht insgesamt einer Bevölkerungszunahme im Zeitraum von 2009 bis 2018 um 2,2 %, wobei auch hier Unterschiede bei den beiden LEADER-Regionen zu erkennen sind. In der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland gab es einen Bevölkerungszuwachs (+4,2%), in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen allerdings einen geringen Bevölkerungsrückgang (-1,0%).

Die Bevölkerungsveränderungen zwischen 2009 und 2018 auf Gemeindeebene sind in Abbildung 3 und Abbildung 4 grafisch dargestellt.

Die Bevölkerungsdichte betrug mit Stand 2018 über die gesamte Projektregion 51,7 EinwohnerInnen/km² und liegt damit deutlich unter der durchschnittlichen Dichte des Bundeslandes Oberösterreich von 123 EinwohnerInnen/km². Aufgrund dieser Kennzahl kann das Projektgebiet als ländlicher bzw. peripherer Raum eingestuft werden, da diese deutlich unter der von OECD definierten Grenze von 150 EinwohnerInnen/km² liegt². Auch hier ist allerdings ein deutlicher Unterschied zwischen den beiden LEADER-Regionen zu erkennen.

Die LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland weist mit rund 123 EinwohnerInnen/km² genau den Schnitt des Bundeslandes Oberösterreich und damit eine weitaus höhere Bevölkerungsdichte auf als die LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (rund 27 EinwohnerInnen/km²).

Insgesamt herrschen damit zwischen den beiden LEADER-Regionen drastische Unterschiede und muss die Konzeption der weiterführenden, und dabei projektübergreifend angedachten Planungsregion, Mikromobilitätsplanungen darauf Rücksicht nehmen. Für die LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen wird es aufgrund der immensen Fläche und sehr geringen Bevölkerungsdichte spezifische Lösungen benötigen, um die Kosten darauf angepasst halten zu können.

¹ Statistik Austria (2019): Ein Blick auf die Gemeinde. <http://www.statistik.at/blickgem/index>, zuletzt geprüft am 13.05.2019.

² Dax, T. et al. (2008): Periphere ländliche Räume. https://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/3.Themen_und_Forschungsbereiche/5.Laendliche_Raeume/Periphere_LR_1._WS_19-05-2008/Thesenpapier_LP-Raeume_final_09-06-08.pdf, zuletzt geprüft am 13.05.2019.

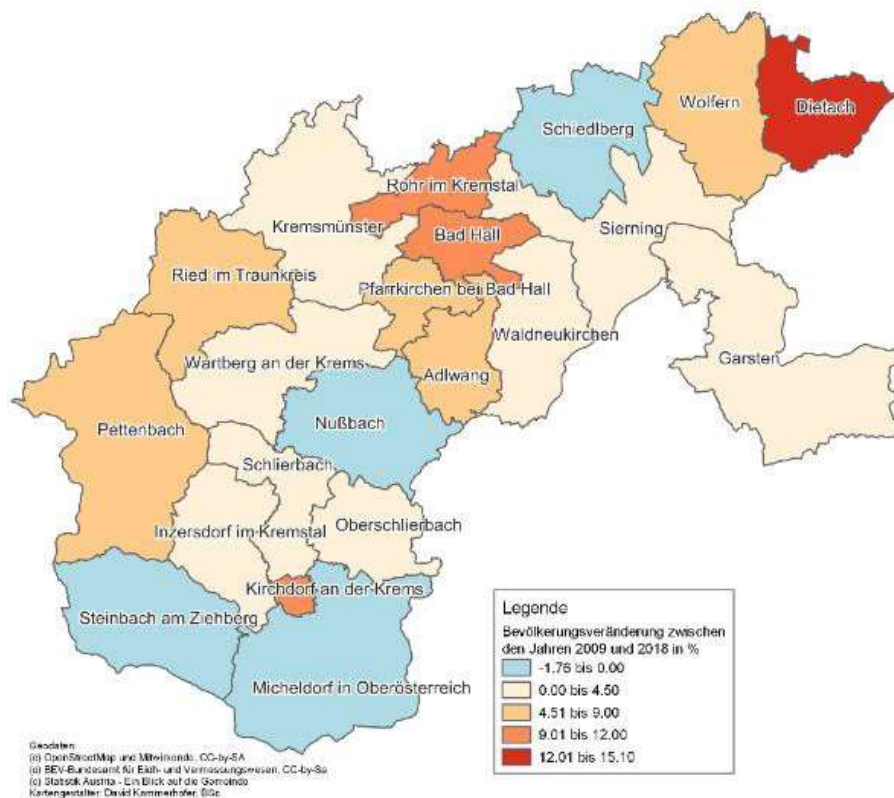


Abbildung 3: Bevölkerungsveränderung zwischen den Jahren 2009 und 2018 in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland (eigene Darstellung)

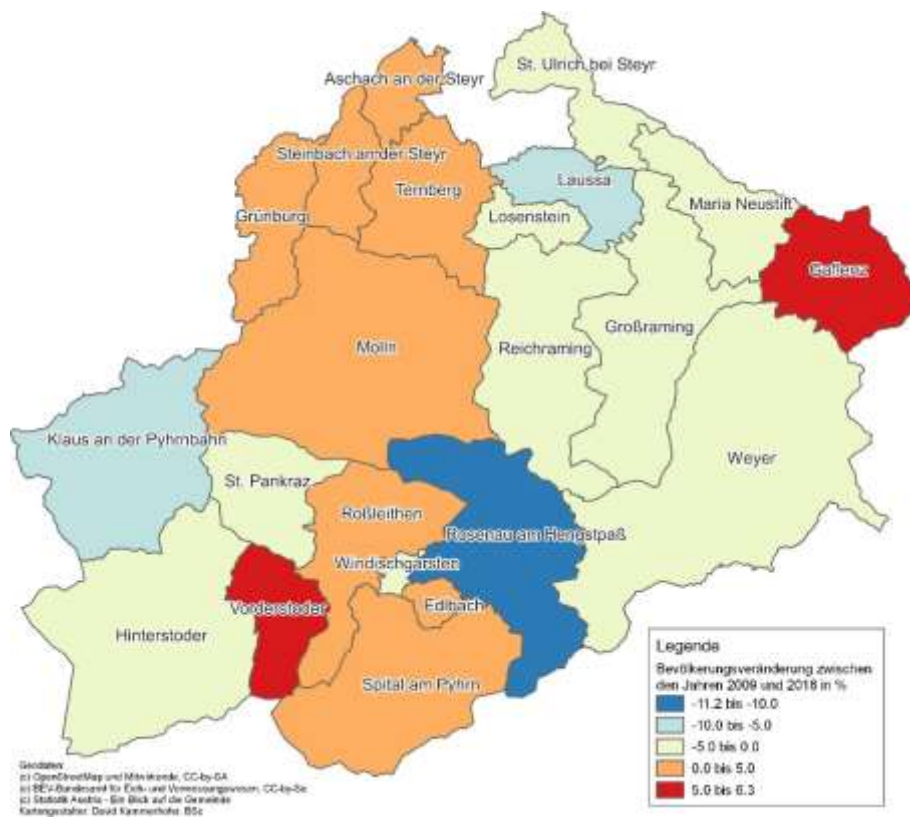


Abbildung 4: Bevölkerungsveränderung zwischen den Jahren 2009 und 2018 in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (eigene Darstellung)

In der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland liegen der kleinregionale Kernraum Kremsmünster (Kremsmünster – Rohr im Kremstal – Bad Hall), der kleinstädtisch geprägte Kernraum Kirchdorf an der Kreams (Kirchdorf an der Kreams – Micheldorf – Schlierbach – Inzersdorf) sowie der mittelstädtisch geprägte Kernraum Steyr (Steyr – Aschach an der Steyr – Dietach – Garsten – Sierning - St.Ulrich bei Steyr - Wolfen) (siehe Abbildung 5).

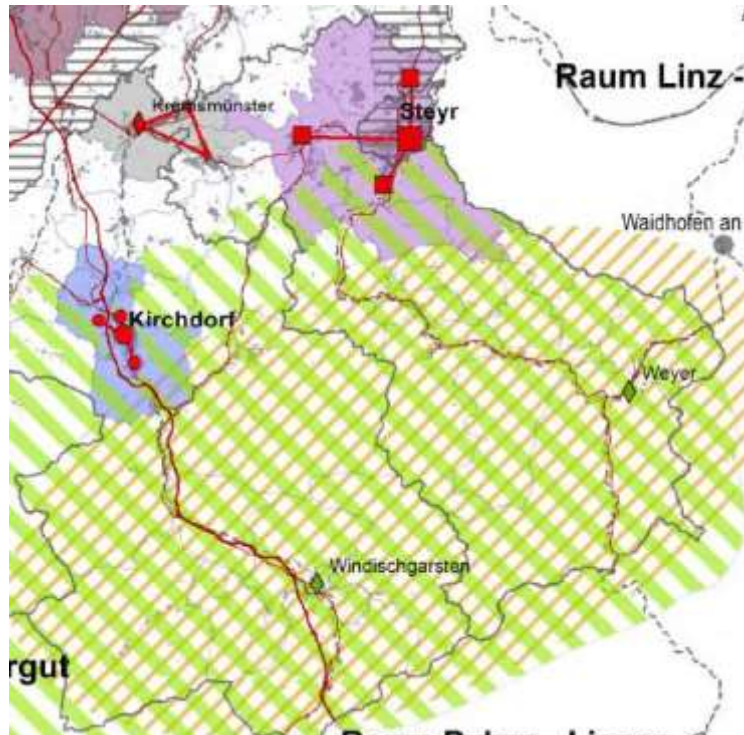


Abbildung 5: Übersicht über die Raumordnung in den LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland³

In der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen liegen die beiden teilregionalen Zentren mit Versorgungsfunktion Windischgarsten und Weyer. Ein oder mehrere Kernräume mit Zentren, wie in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland vorhanden, fehlen hingegen in der südlicher gelegenen LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen.

Deshalb macht es durchaus Sinn, trotz der großen Unterschiede der beiden LEADER-Regionen hinsichtlich regionaler und teilregionaler Zentren, innerhalb einer gemeinsamen Planungsregion die Übergänge zwischen den beiden LEADER-Regionen zu schaffen und somit die Erreichbarkeit der regionalen und teilregionalen Zentren im Zuge einer engen Vernetzung des Mikromobilitätsangebotes mit dem öffentlichen Verkehrsangebot zu stärken.

³ Amt der Oö. Landesregierung (2017): Oberösterreichisches Landesraumordnungsprogramm 2017, Linz. S. 17

2.2 Topografie und Siedlungsstruktur

Die LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland liegen im Südosten Oberösterreichs. Die Landschaft weist im nördlichen Teil eine sanft hügelige Landschaft auf, deren Reliefenergie nach Süden hin größer wird. Der Süden hingegen liegt in den nördlichen Kalkalpen und ist stark von Gebirgszügen mit einer hohen Reliefenergie geprägt. Die höchste Erhebung bildet dabei der Große Priel im Toten Gebirge mit einer Höhe von 2.515 m.

Die Unterschiede der beiden LEADER-Regionen in puncto Siedlungsstruktur sind in Abbildung 6 und Abbildung 7 grafisch dargestellt. Hierbei ist gut zu erkennen, wo die Ortszentren der Gemeinden bzw. dichter besiedelte Zentren der Region liegen und wo die Bevölkerungsdichte in der Fläche abnimmt oder nicht besiedelte Flächen vorhanden sind.

Die Siedlungsstruktur in der Planungsregion weist neben der städtischen Bebauung wie unter anderem in Kirchdorf an der Krems sowie der dichteren teilregionalen Zentren und den Hauptorten der einzelnen Gemeinden vor allem Einzelhof- und Streusiedlungen auf. Dies kann der nachfolgenden Abbildung 8 und Abbildung 9 entnommen werden. Disperse Siedlungsstrukturen stellen die infrastrukturelle Einrichtung der Gemeinden vor große Herausforderungen und führen vor allem beim Anschluss peripherer Räume an den öffentlichen Verkehr zu Schwierigkeiten.

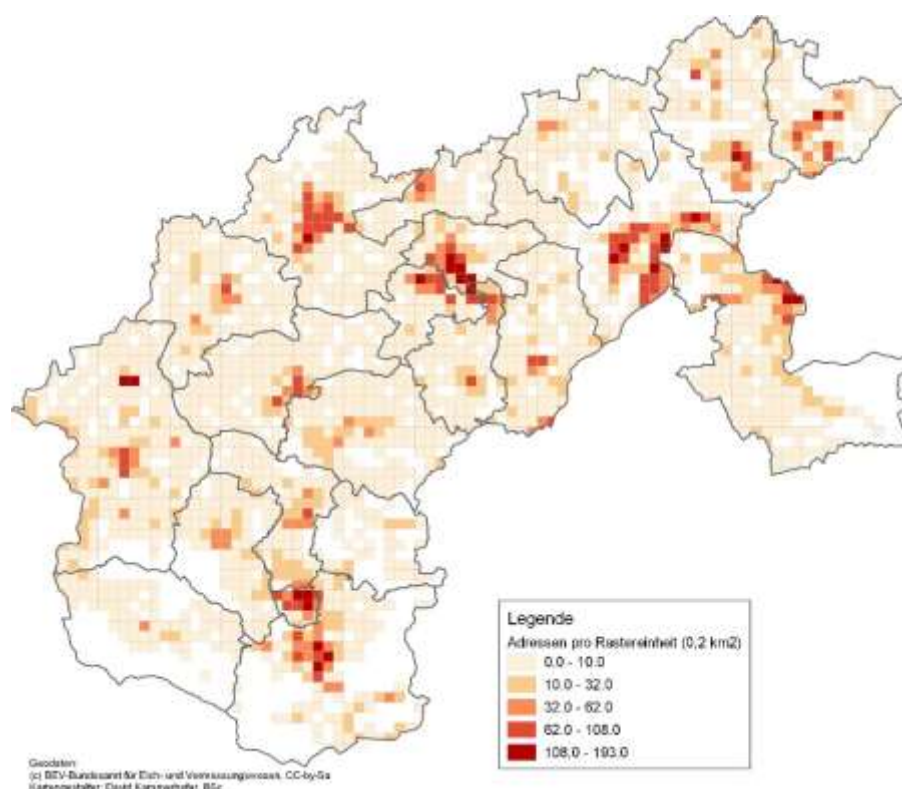


Abbildung 6: Siedlungsstruktur in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland (eigene Darstellung)

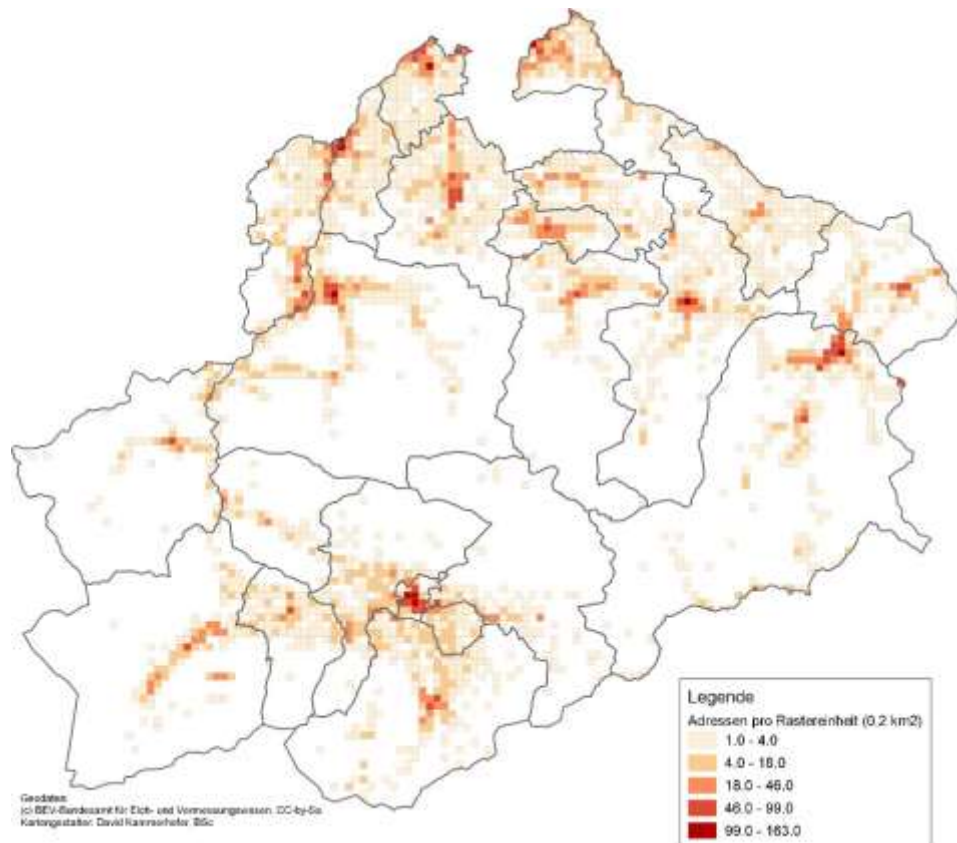


Abbildung 7: Siedlungsstruktur in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (eigene Darstellung)



Abbildung 8: Dichte Bebauung im Stadtgebiet von Kirchdorf an der Krems⁴

⁴ Land Oberösterreich (2019): Digitales-Oberösterreichisches-Raum-Informationssystem. [https://www.doris.at/viewer/\(S\(dw1itvzufanuztes23nh2id5\)\)/init.aspx?ks=alk&karte=adr&sichtbar=Orthofoto+Speed;Verwaltungsgrenzen&unsichtbar=Ortsplan;Ortsplan+Speed](https://www.doris.at/viewer/(S(dw1itvzufanuztes23nh2id5))/init.aspx?ks=alk&karte=adr&sichtbar=Orthofoto+Speed;Verwaltungsgrenzen&unsichtbar=Ortsplan;Ortsplan+Speed), zuletzt geprüft am 13.05.2019.



Abbildung 9: Einzelhof- und Streusiedlungen in der Region Steyr-Land/Kirchdorf⁴

2.3 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Die gesamte Planungsregion zählte zu Jahresbeginn 2018 117.114 EinwohnerInnen¹. Die Bevölkerungsentwicklung in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Zeitraum 2002-2018 ist, wie anhand der Trendlinie ersichtlich ist, steigend. Vor allem seit 2014 ist ein etwas verstärkter Bevölkerungszuwachs zu erkennen (siehe Abbildung 10).

Die Bevölkerungsentwicklung in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Zeitraum 2002-2018 ist hingegen leicht rückgängig. Nach einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2002 und 2014 kann ein leichter Bevölkerungszuwachs seit 2015 erkannt werden (siehe Abbildung 11).

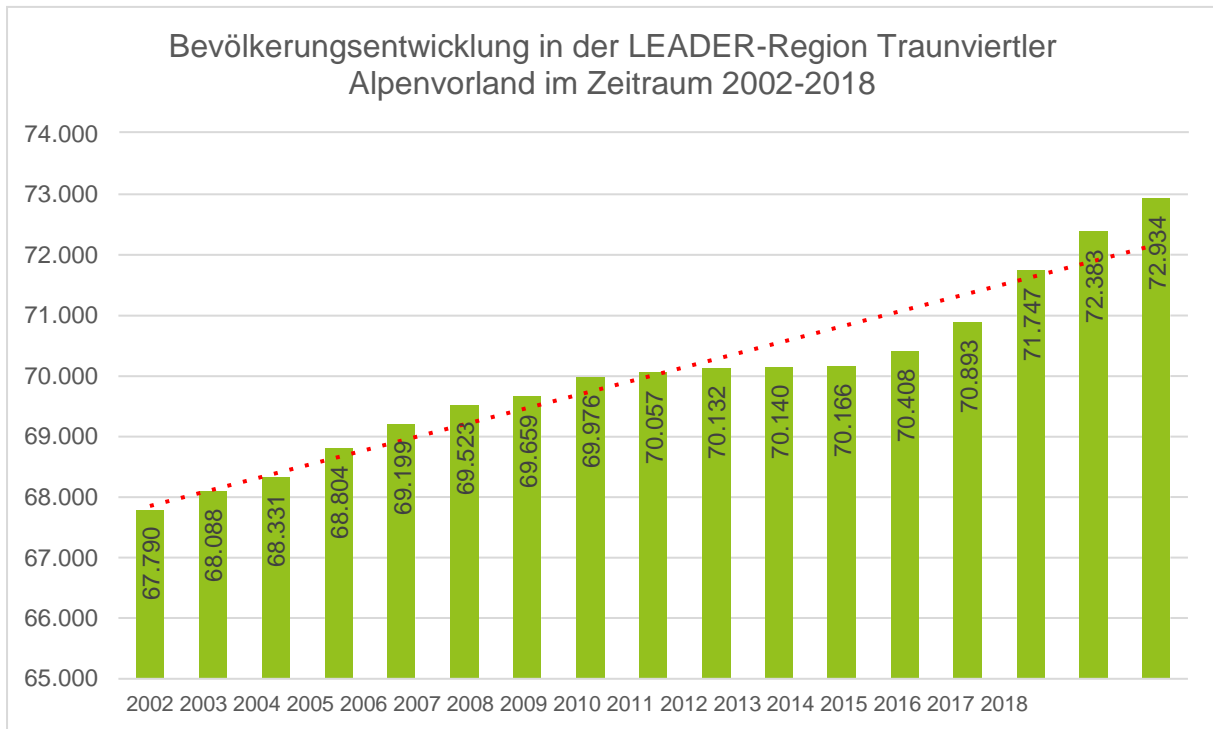


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Zeitraum 2002-2018¹

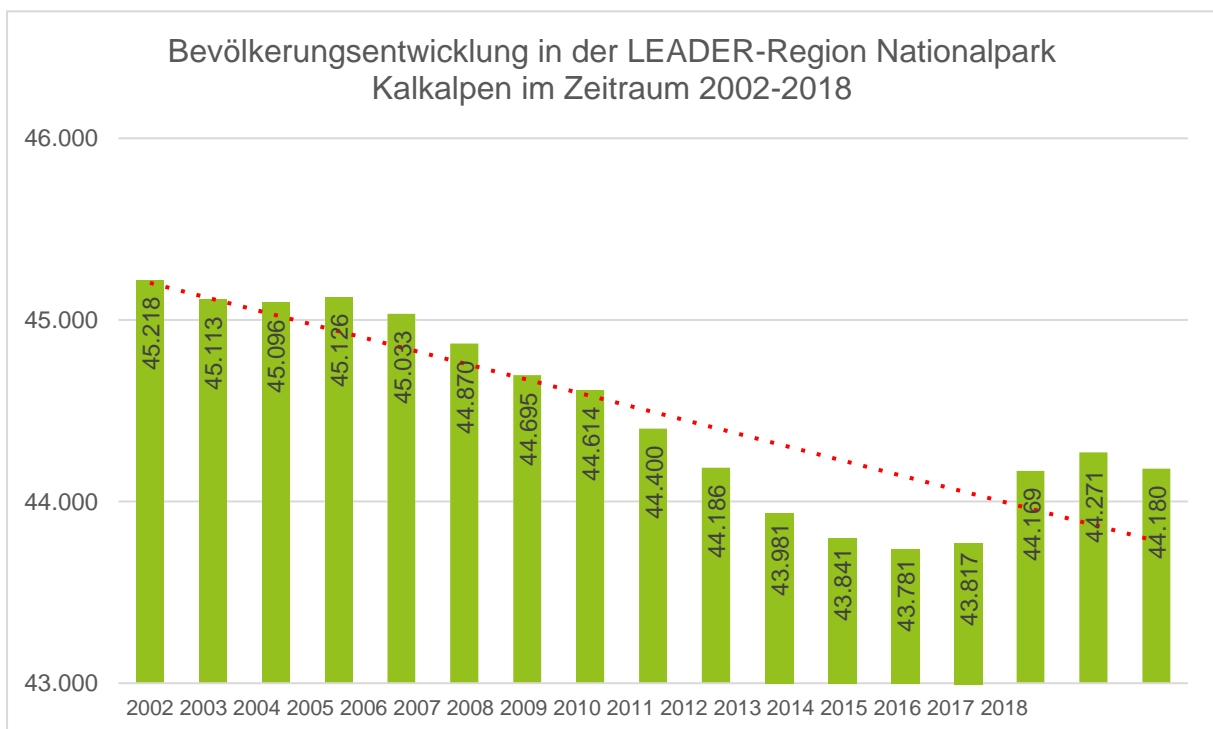


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Zeitraum 2002-2018¹

Die Bevölkerungszahlen für die einzelnen Gemeinden der jeweiligen LEADER-Region sind in Abbildung 12 und Abbildung 13 dargestellt. In der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland ist die nach Bevölkerungszahl größte Gemeinde Sierning mit 9.371 EinwohnerInnen. Oberschlierbach stellt mit 484 EinwohnerInnen die kleinste Gemeinde dar. In der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen ist die Gemeinde Weyer mit 4.258 EinwohnerInnen die nach Bevölkerungszahl größte und die Gemeinde Sankt Pankraz die kleinste Gemeinde.

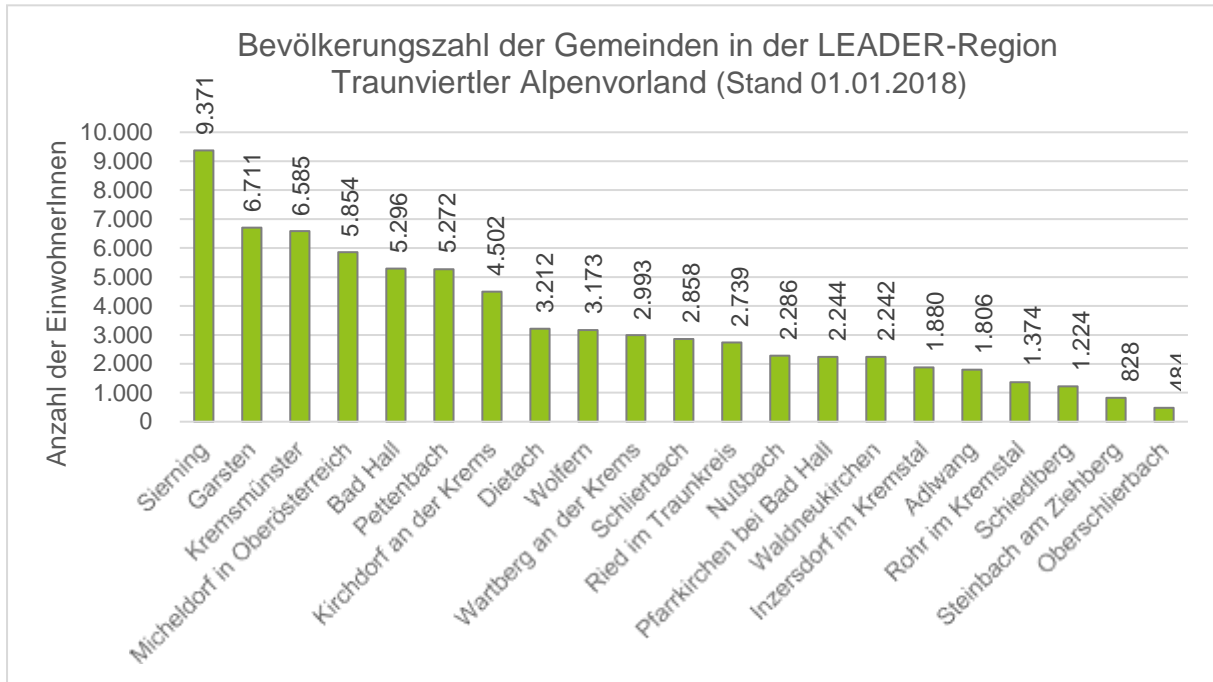


Abbildung 12: Bevölkerungszahl je Gemeinde der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Jahr 2018¹

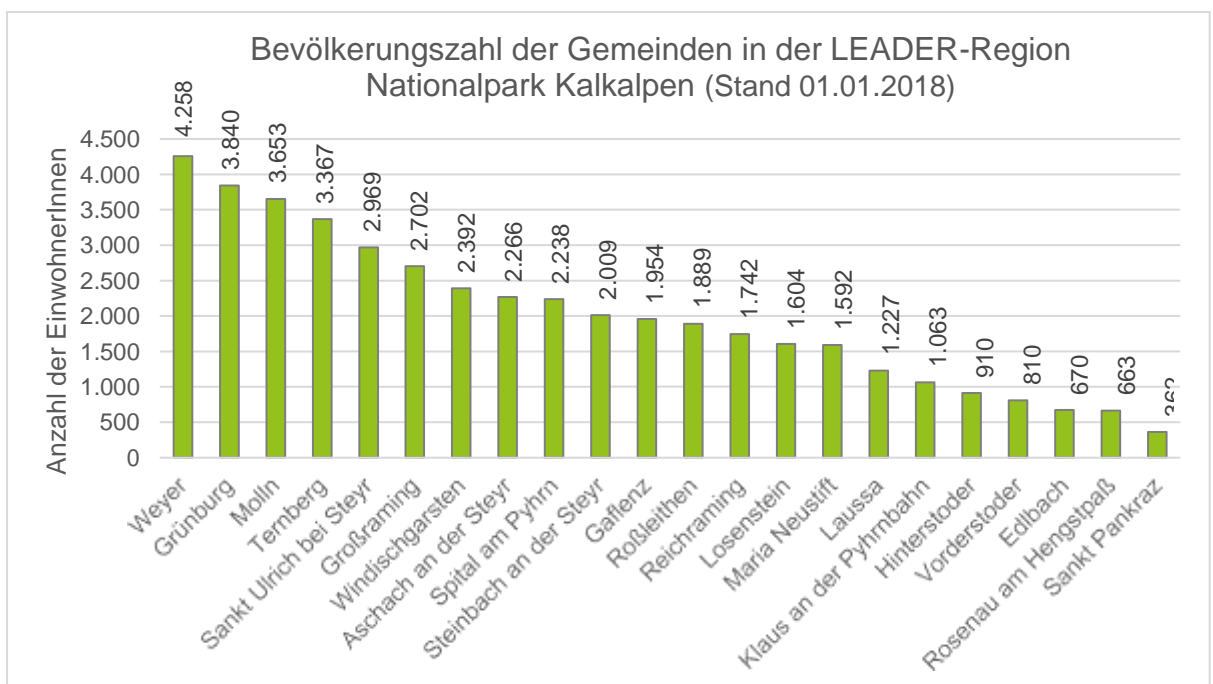


Abbildung 13: Bevölkerungszahl je Gemeinde der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Jahr 2018¹

Dem österreichischen Trend folgend, wird die Bevölkerung in den Gemeinden der Region immer älter¹. Im Jahr 2019 hat sich die Bevölkerung in der jeweiligen LEADER-Region, wie in Abbildung 14 und Abbildung 15 dargestellt, aufgeteilt:

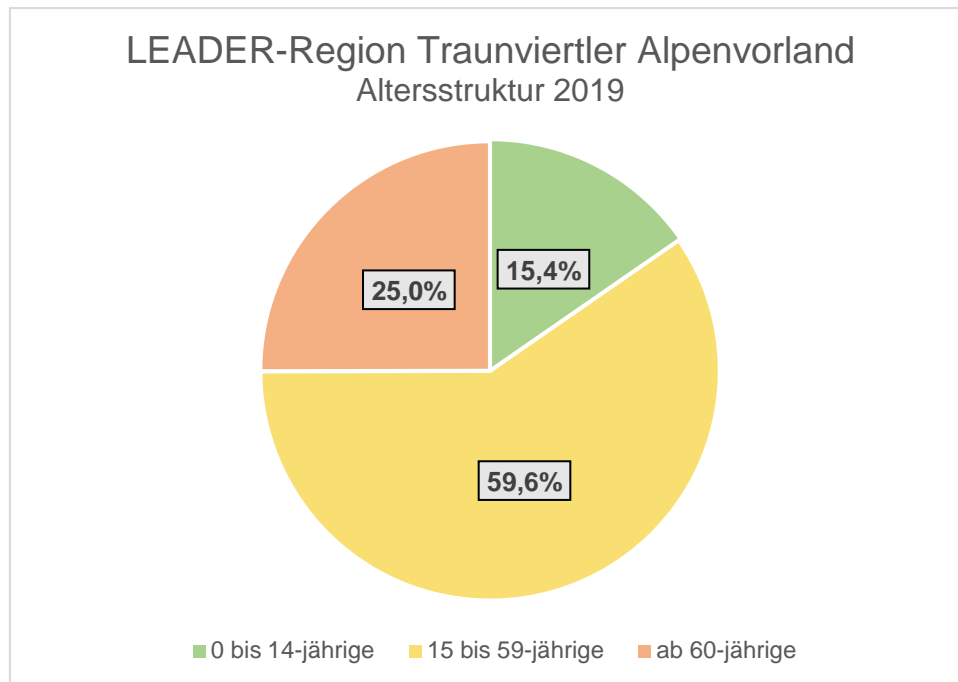


Abbildung 14: Altersstruktur der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Jahr 2019¹

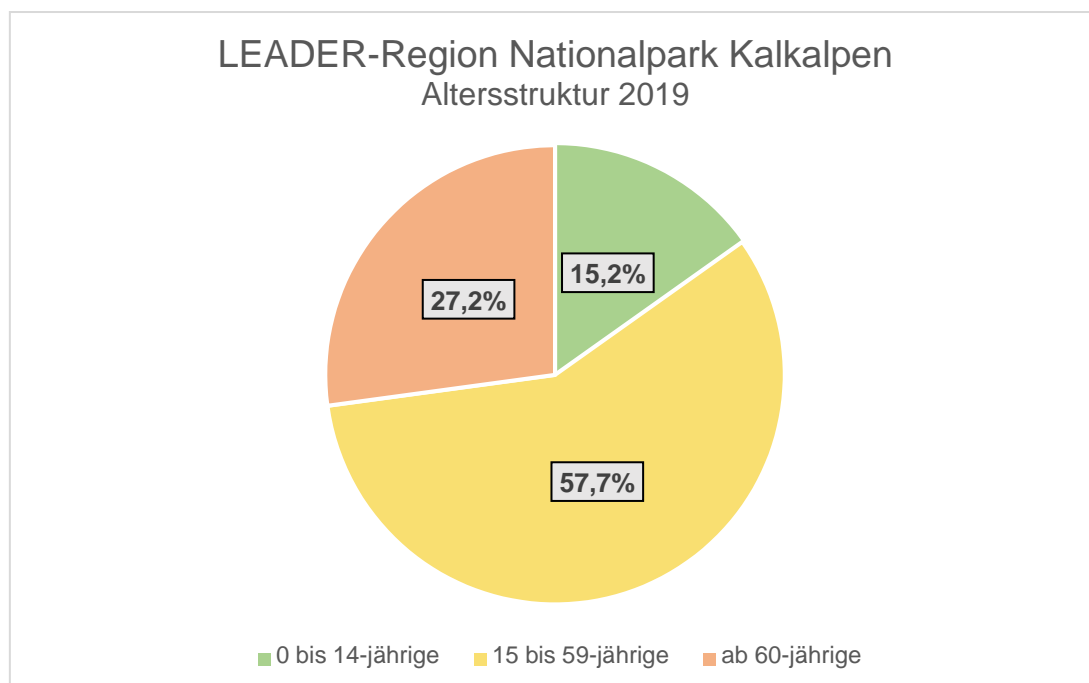


Abbildung 15: Altersstruktur der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Jahr 2019¹

In der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland hat über den Zeitraum 2002 bis 2019 der Anteil der unter 15-jährigen um 3,7% abgenommen und der Anteil der über 60-jährigen um 4,7% zugenommen (siehe Abbildung 16). In der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen ist eine ähnliche Entwicklung zu erkennen. Der Anteil der unter 15-jährigen hat um 3,9% abgenommen und jener der über 60-jährigen um 5,7% zugelegt (siehe Abbildung 17). Infrastrukturelle Einrichtungen und Dienstleistungen müssen in diesem Zusammenhang auf den zunehmend älteren Bevölkerungsanteil angepasst werden.

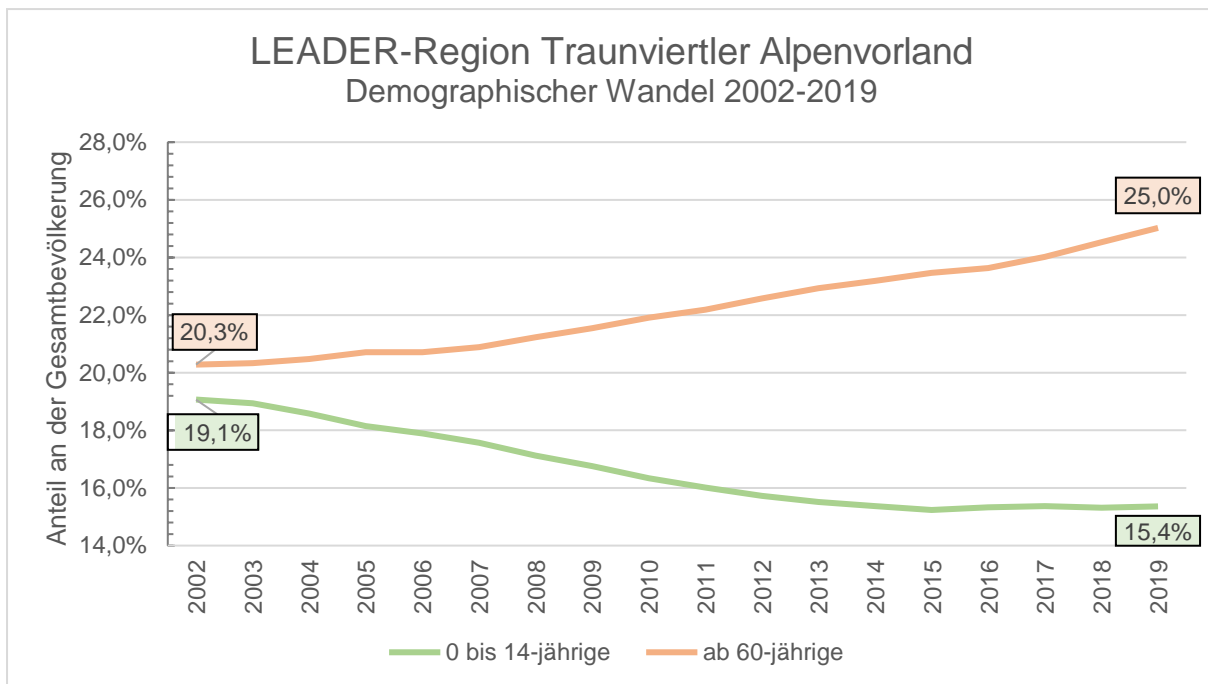


Abbildung 16: Entwicklung der Altersstruktur in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland im Zeitraum 2002-2019¹

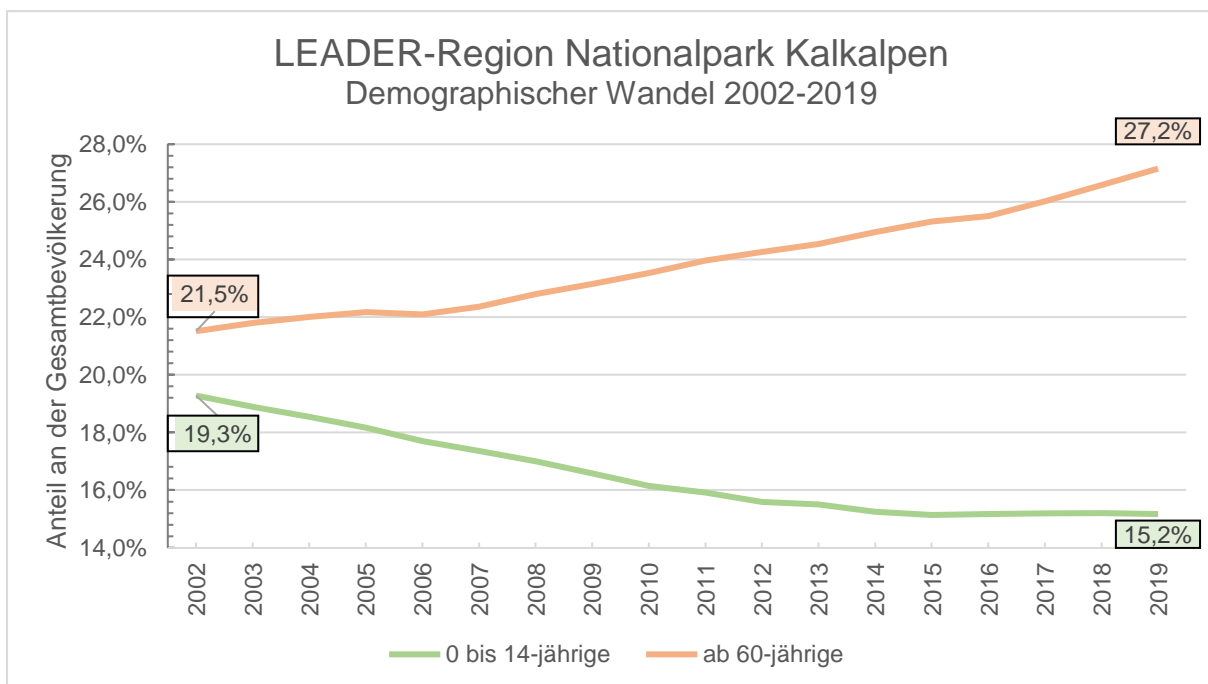


Abbildung 17: Entwicklung der Altersstruktur in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen im Zeitraum 2002-2019¹

2.4 Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad gibt die Anzahl der Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen an. Dieser liegt mit 2018 im Bezirk Kirchdorf an der Krems bei 652⁵ und im Bezirk Steyr-Land bei 665⁵. Dieser hohe Wert deutet darauf hin, dass in der Planungsregion Steyr-Land/Kirchdorf die Abhängigkeit vom eigenen Pkw, unter anderem aufgrund eines mangelhaften ÖV-Angebots speziell abseits der bestehenden Hauptverkehrsachsen und für die sogenannte letzte Meile, stark vorhanden ist.

In der nachfolgenden Abbildung 18 ist die Entwicklung des Motorisierungsgrades in den beiden Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land ersichtlich. In beiden Bezirken kann eine Zunahme im Zeitraum 2011 bis 2018 erkannt werden. Die Auswertung auf Bezirksbasis findet aufgrund der eingeschränkten Datengrundlagen statt.

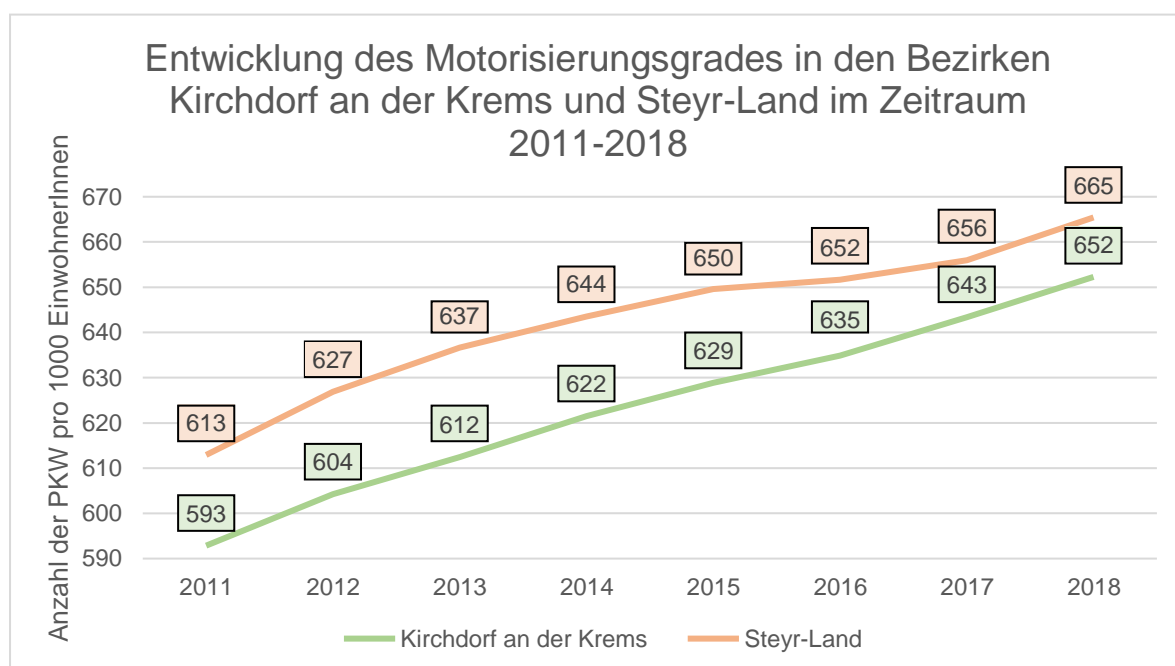


Abbildung 18: Entwicklung des Motorisierungsgrades in den Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land im Zeitraum 2011-2018⁵

2.5 Tourismus

In diesem Kapitel wird auf die aktuellen Entwicklungen im Tourismus hinsichtlich Ankünfte und Nächtigungszahlen auf Bezirksebene eingegangen. Grundsätzlich spielt der Tourismus, im Speziellen der Kur-, Sport- und Freizeittourismus in beiden Bezirken der Planungsregion eine wesentliche Rolle, wobei einzelne Teilregionen wie die Tourismusregion Bad Hall-Kremsmünster (LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland), Urlaubsregion Phyrn-Priel sowie Tourismusregionen rund um den Nationalpark Kalkalpen (LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen) hierbei hervorzuheben sind.

⁵ Amt der Oö. Landesregierung Abteilung Statistik (2019): Kennzahlen nach regionaler Auswahl. Kraftfahrzeuge. <https://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetstatistik/Start.jsp?SessionID=SID-943C6AD0-D4083F5E&xmllid=Seiten%2F129646.htm&kategorie=kfzbezirke>, zuletzt geprüft am 20.08.2019.

Die Entwicklung der Anzahl an Ankünfte und Nächtigungen je Kalenderjahr im Zeitraum 2013-2018 ist in Abbildung 19 und Abbildung 20 dargestellt und zeigt in beiden Bezirken eine steigende Tendenz, wobei die Anzahl der Ankünfte und Nächtigungen sowie die Steigerungen im Bezirk Kirchdorf an der Krems weitaus höher sind. Hier spielt vor allem die Urlaubsregion Phyrn-Priel (Sommer- und Wintertourismus) eine wesentliche Rolle. Im Jahr 2018 konnten im Bezirk Kirchdorf an der Krems knapp 210.000 Ankünfte und rund 620.000 Nächtigungen verzeichnet werden, im Bezirk Steyr-Land knapp 86.000 Ankünfte und rund 415.000 Nächtigungen.

Diese Zahlen zeigen, dass der Tourismus in einigen Teilbereichen der Planungsregion ein wichtiger Faktor ist und in einer möglichen, weiterführenden Detailplanung berücksichtigt werden kann, um einen Mehrwert für das gesamte Mikromobilitätsangebot zu generieren. Ein bereits umgesetztes Mikromobilitätsangebot, welches die Alltags- und Tourismusmobilität kombiniert, ist das Projekt MOBIL Südwest im Südwesten der Steiermark (Bezirke Leibnitz und Deutschlandsberg). Im Rahmen der Grobkonzeption für die Region Steyr-Land/Kirchdorf liegt der Fokus des geplanten Mikromobilitätsangebotes bei der Alltagsmobilität zur Stärkung der innerörtlichen Erreichbarkeiten und Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Die Tourismusmobilität bedingt eigene Rahmenbedingungen (Tarifsystem, Finanzierung, Fahrzeugkapazitäten und -ausstattung, Betriebszeiten, etc.) und muss daher gezielt erarbeitet und geplant werden.

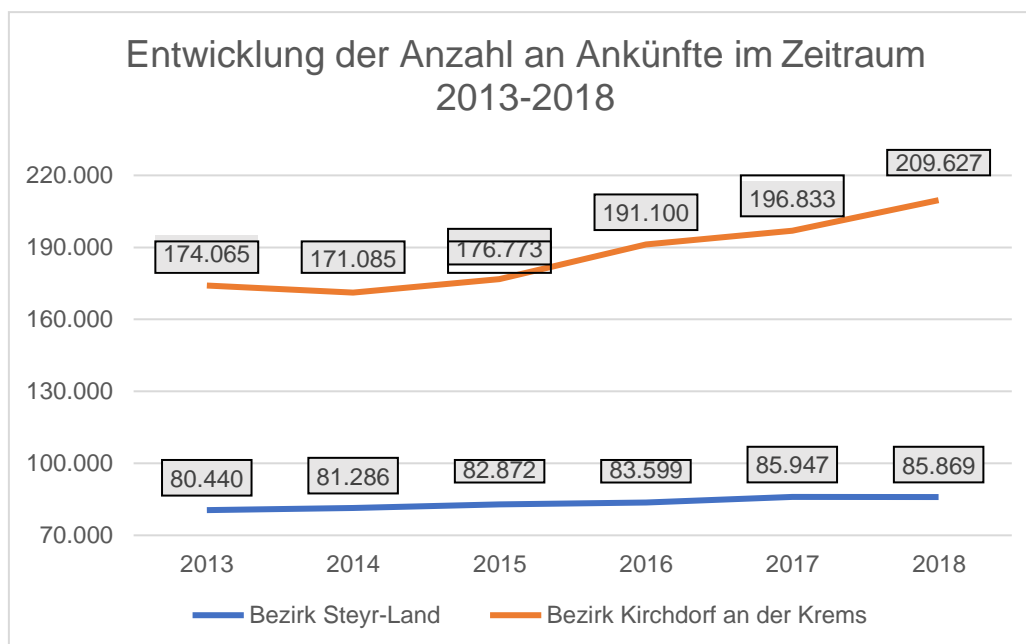


Abbildung 19: Entwicklung der Ankünfte in den Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land im Zeitraum 2013-2018⁶

⁶ Amt der Oö. Landesregierung Abteilung Statistik (2019): Kennzahlen nach regionaler Auswahl. Tourismusstatistik. <https://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetstatistik/InternetStatistikSuchen1.jsp?statistikart=Kalenderjahr®ionalauswahl=Bezirke&kategorie=tourismus&art=&kartenSel=0>, zuletzt geprüft am 11.12.2019.

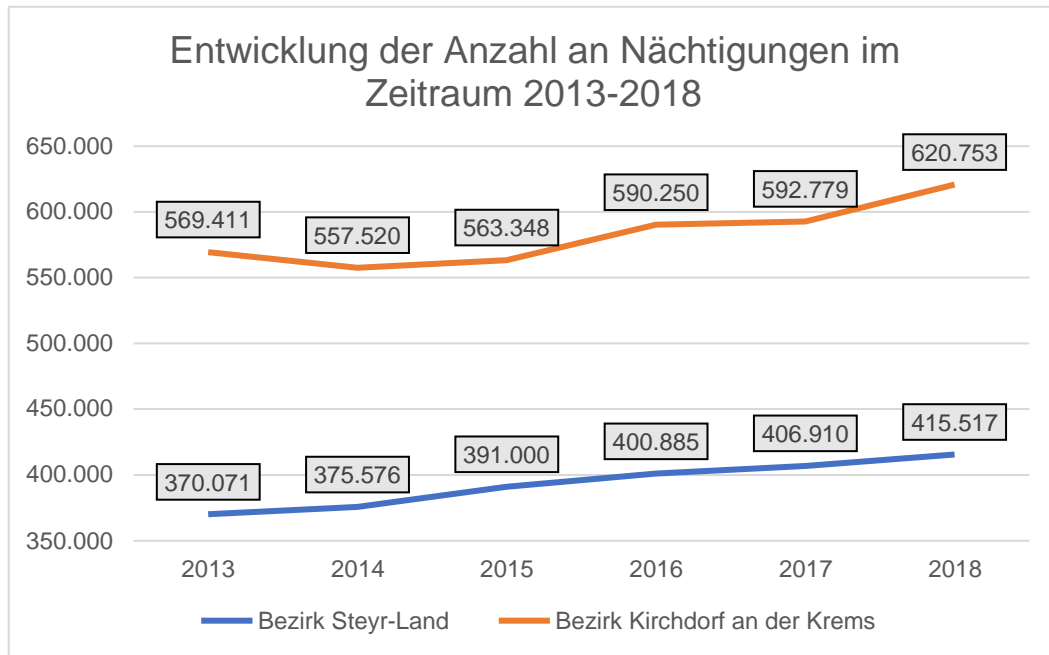


Abbildung 20: Entwicklung der Nächtigungen in den Bezirken Kirchdorf an der Krems und Steyr-Land im Zeitraum 2013-2018⁶

3 ANALYSE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

3.1 Einleitung

Um ein Mikromobilitätssystem für die Planungsregion konzipieren zu können, wird zunächst das bestehende öffentliche Verkehrsangebot der Region analysiert.

Hierzu werden zunächst sogenannte Haltestellenkategorien gemäß den Richtlinien vom Abschlussbericht „Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“⁷ ermittelt. Anschließend werden die Haltestellenkategorien mit Fußwegedistanzklassen verschnitten und somit sogenannte ÖV-Güteklassen gebildet. Anhand der ÖV-Güteklassen wird die ÖV-Erschließungsqualität der Planungsregion im Kontext der räumlichen Struktur dargestellt, wodurch Rückschlüsse zum öffentlichen Verkehrsangebot getätigt und Bedienungslücken grafisch aufgezeigt werden können. Die Datengrundlage (Stand Mai/Juni 2019) zur Analyse des öffentlichen Verkehrs wurde seitens des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes zur Verfügung gestellt.

3.2 Haltestellenkategorien

Die Festlegung erfolgt anhand von zwei Kriterien:

1. Intervall der Abfahrten an einer Haltestelle
2. Haltestellentypen

Zur Ermittlung der Intervalle wird ein Betrachtungszeitraum von 6 bis 20 Uhr (=840 Minuten) herangezogen. Folgende Berechnungsmethodik kommt hierfür zur Anwendung:

1. Bildung der Summe der Abfahrten aller Verkehrsmittel in beide Richtungen
2. Multiplizierung dieses Wertes mit 0,5 (Richtungsfaktor)
3. Berechnung des durchschnittlichen Intervalls über den gesamten Betrachtungszeitraum pro Richtung
(840 Minuten dividiert durch die Zahl der Abfahrten pro Richtung)
4. Bildung von Intervallklassen

⁷ ÖREK-Partnerschaft (2017): Plattform Raumordnung & Verkehr – Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen, Abschlussbericht. https://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_RO_Verkehr/OeV-Güteklassen_Bericht_Final_2017-04-12.pdf, zuletzt geprüft am 29.10.2019

Zur Bildung der Haltestellentypen wird die an der jeweiligen Haltestelle höchste Verkehrsmittelkategorie herangezogen. Somit ergeben sich insgesamt vier Haltestellentypen:

- Fernverkehr / REX
- S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn
- Straßenbahn, O-Bus
- Bus

Die Haltestellenkategorien werden aus der Kombination der Intervallklassen und der Haltestellentypen gebildet. Insgesamt ergeben sich somit acht Haltestellenkategorien, die die Qualitätsunterschiede der jeweiligen Haltestelle nach Intervall und höchster Verkehrsmittelkategorie beschreiben (siehe Tabelle 3). Bei der Einteilung der Haltestellenkategorien wurde die Differenzierung sowohl im städtischen als auch im ländlichen Bereich (u.a. höhere Bedeutung des Busses im ländlichen Raum) berücksichtigt.

Tabelle 3: Einteilung der Haltestellenkategorien (Quelle: ÖREK-Partnerschaft "Plattform Raumordnung & Verkehr - ÖV-Güteklassen Schlussbericht, 2017)

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
5 ≤ x ≤ 10 min.	I	II	III	III
10 < x < 20 min.	II	III	IV	IV
20 ≤ x < 40 min.	III	IV	V	V
40 ≤ x ≤ 60 min.	IV	V	VI	VI
60 < x ≤ 120 min.	V	VI	VII	VII
120 < x ≤ 210 min. ¹⁾		VII	VIII	VIII
> 210 min. ¹⁾				

¹⁾ Entspricht dem Angebotsmindeststandard von 4 Abfahrten / Richtung

3.3 ÖV-Güteklassen

Die Haltestellenkategorien (I bis VIII) werden in weiterer Folge mit sechs Fußwegedistanzklassen verschnitten, woraus schlussendlich sieben Güteklassen (von A bis G) resultieren (siehe Tabelle 4).

Die ÖV-Güteklassen gewährleisten die Koppelung der ÖV-Bedienungsqualität (aus der Haltestellenkategorie) mit der Raumstruktur (Distanz zur Haltestelle). Dabei werden die Einzugsgebiete der Haltepunkte mit Einwohnerrasterdaten verschnitten.

Tabelle 4: ÖV-Güteklassen aus Haltestellenkategorie und Distanz zur Haltestelle (Quelle: ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr - ÖV-Güteklassen Schlussbericht, 2017)

Haltestellen- kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Die sieben Güteklassen werden wie folgt beschrieben (vgl. ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr – ÖV-Güteklassen Schlussbericht 2017):

- Güteklasse A: **Höchstrangige ÖV-Erschließung**
 - *Räumliche Zuordnung: städtisch*
- Güteklasse B: **Hochrangige ÖV-Erschließung**
 - *Räumliche Zuordnung: städtisch*
- Güteklasse C: **Sehr gute ÖV-Erschließung**
 - *Räumliche Zuordnung: städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten*
- Güteklasse D: **Gute ÖV-Erschließung**
 - *Räumliche Zuordnung: städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten*
- Güteklasse E: **Sehr gute Basiserschließung**
 - *Räumliche Zuordnung: ländlich*
- Güteklasse F: **Gute Basiserschließung**
 - *Räumliche Zuordnung: ländlich*
- Güteklasse G: **Basiserschließung**
 - *Räumliche Zuordnung: ländlich*

Hierbei ist wichtig festzuhalten, dass die ÖV-Güteklassen immer im Kontext der räumlichen Struktur zu beurteilen sind. Deshalb sind diese nicht nach gut oder schlecht zu bewerten, sondern können daraus vielmehr Verbesserungspotenziale sowie fehlende ÖV-Erschließungen in Bezug auf die räumliche Struktur abgeleitet werden.

3.4 Ergebnisse - LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen

Nach der einheitlichen Methode der ÖV-Güteklassen-Klassifizierung zeigen sich in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen einige Gebiete ohne entsprechendes ÖV-Angebot, sowohl an Werktagen als auch am Wochenende. Eine Basiserschließung an den öffentlichen Verkehr erfahren lediglich die Ortschaften an den Hauptverkehrsachsen.

In der nachfolgenden Abbildung 21 sind jene Bevölkerungsanteile ersichtlich, welche der jeweiligen ÖV-Güteklasse zugeordnet sind. Dabei ist zu erkennen, dass sogar an Werktagen in der Schulzeit 40,8% der Bevölkerung gar nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Am Sonntag steigt dieser Wert auf 72,4%. Diese Analyse zeigt, dass über alle 4 betrachteten Zeiträume hinweg, lediglich zwischen 1,2% und 1,7% der Bevölkerung in Einzugsbereichen höher der Güteklasse E wohnhaft ist und somit über eine gute ÖV-Erschließung verfügt.

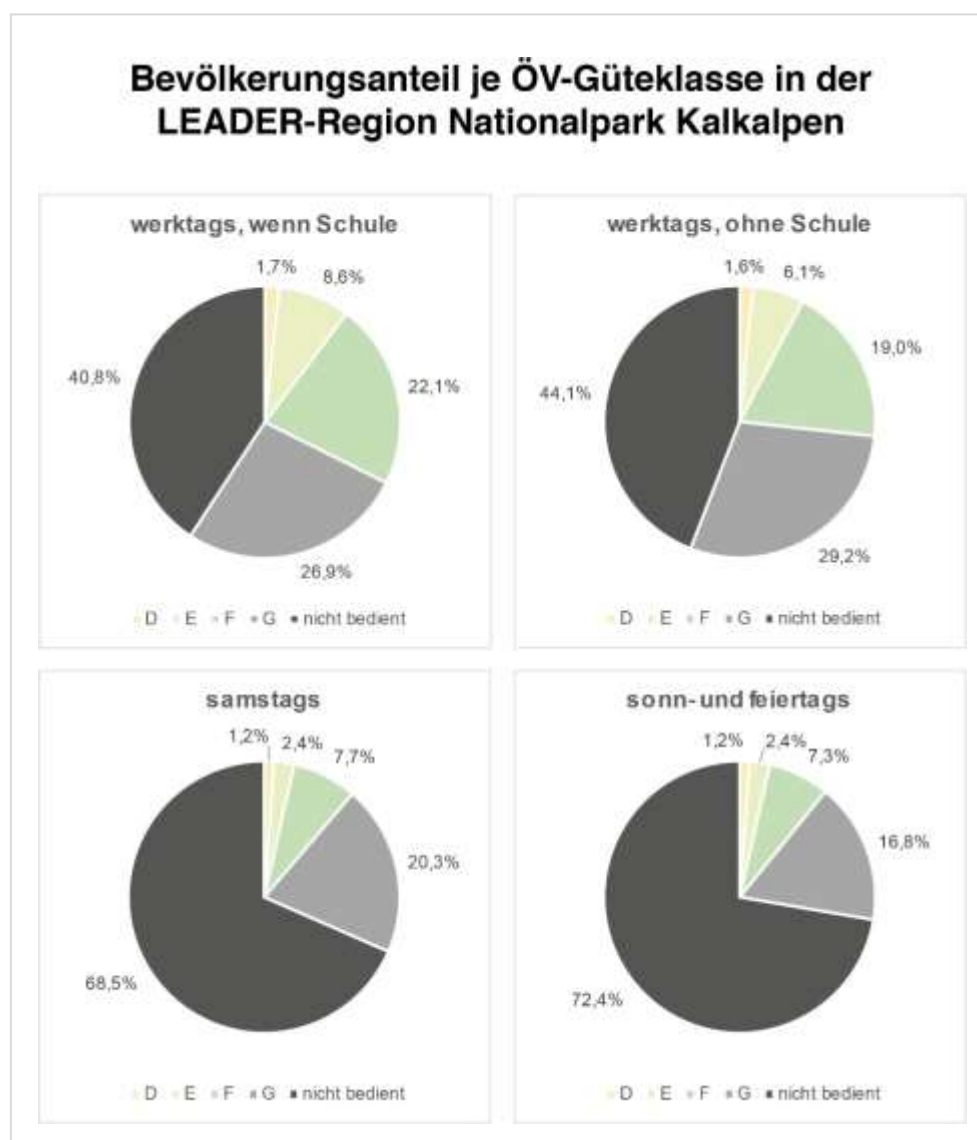


Abbildung 21: Anteil der Bevölkerung der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen in Prozent je ÖV-Güteklasse (eigene Darstellung)

In den nachfolgenden Abbildung 22 bis Abbildung 25 kann diese Problematik weiterverfolgt werden. Wie in der Analyse ersichtlich ist, werden wie bereits zuvor erwähnt lediglich die Hauptverkehrsachsen gut durch den öffentlichen Verkehr bedient. Dadurch ist abseits der Hauptachsen der Großteil der Bevölkerung nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

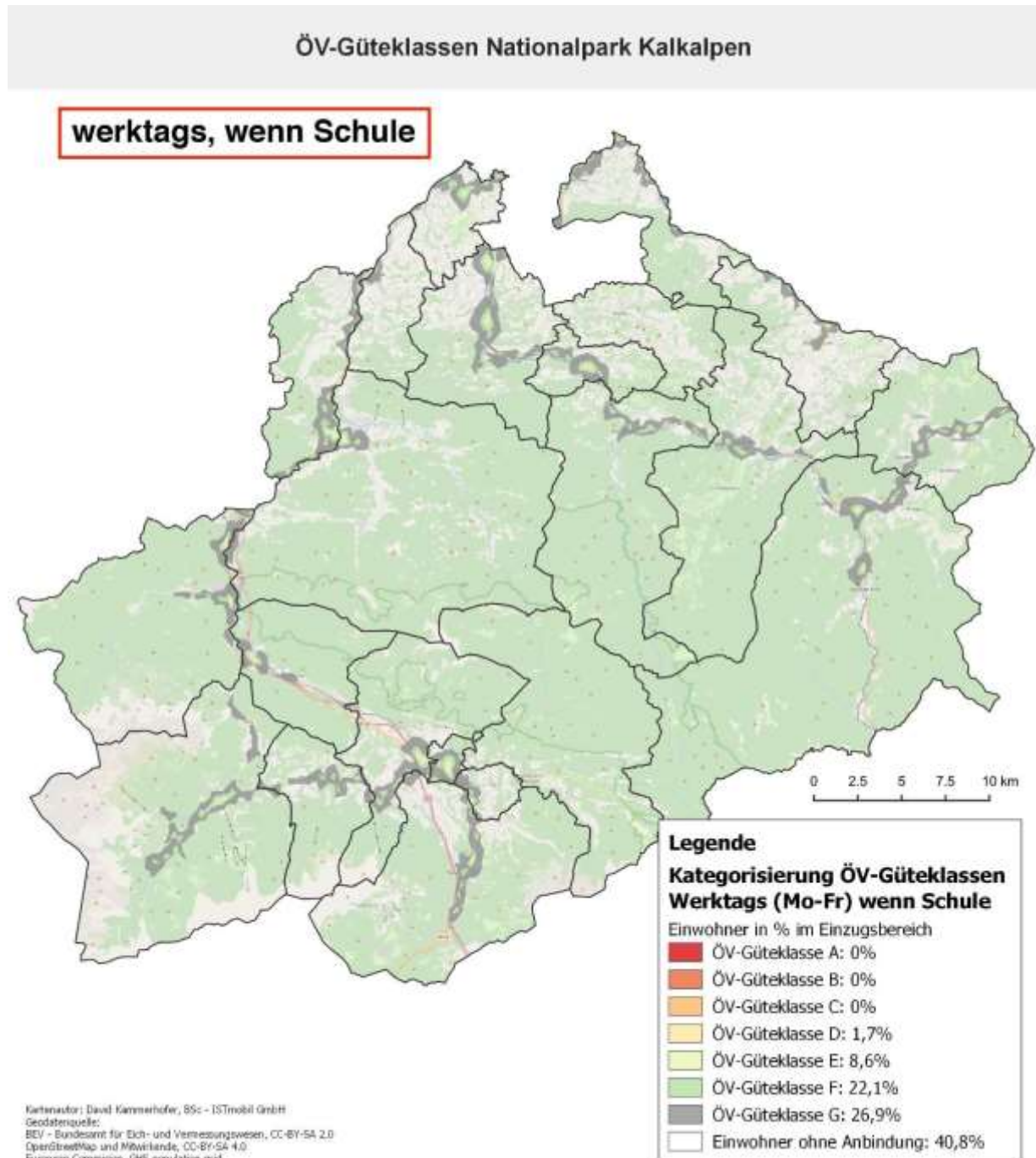


Abbildung 22: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (eigene Darstellung)

ÖV-Güteklassen Nationalpark Kalkalpen

werktags, wenn keine Schule

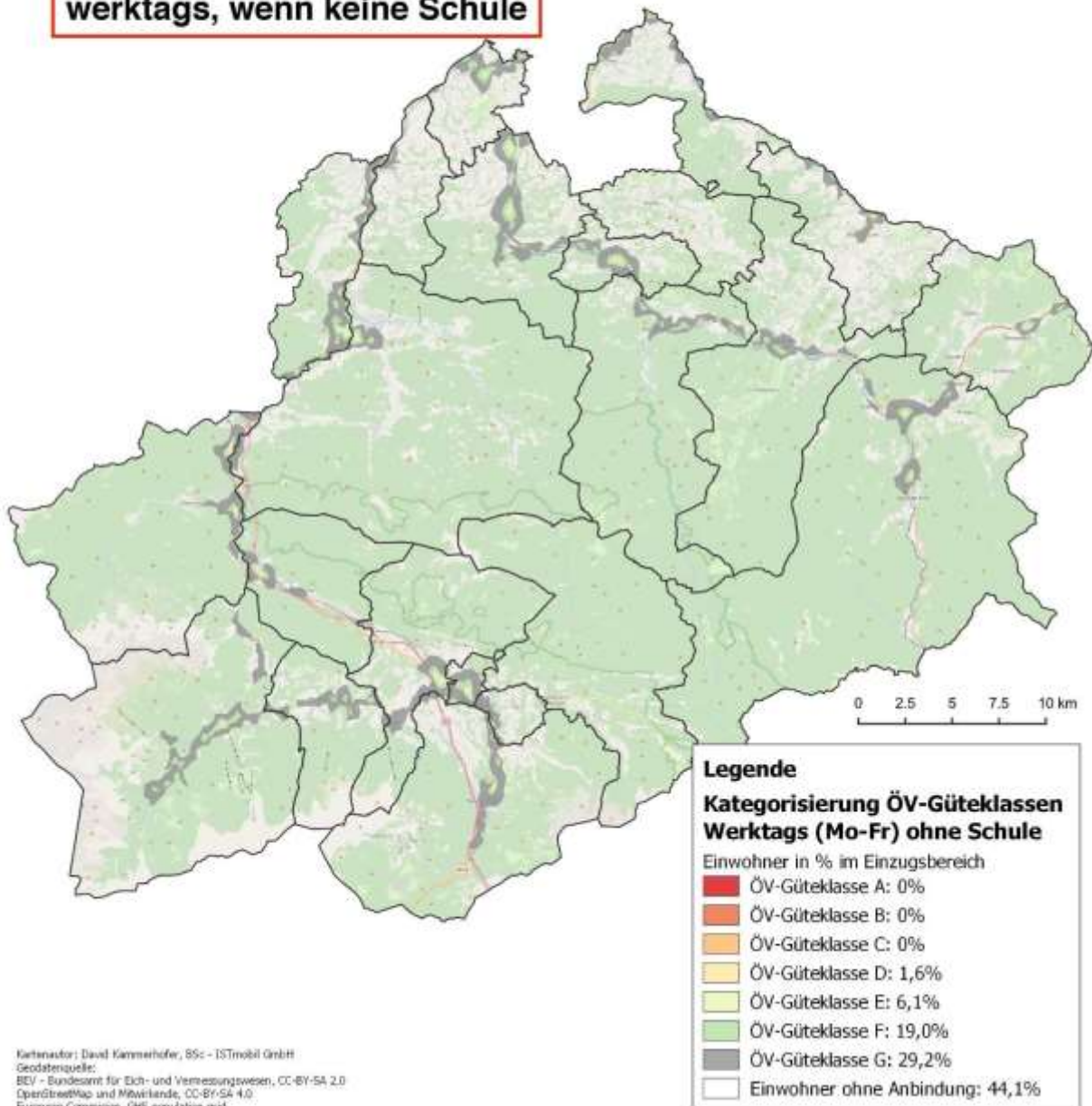


Abbildung 23: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn keine Schule in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (eigene Darstellung)

Dieser Umstand verschlechtert sich an den Wochenenden zusätzlich. Hier bestehen ÖV-Verbindungen lediglich entlang der Bahnachsen bzw. zwischen Hinterstoder und Windischgarsten.

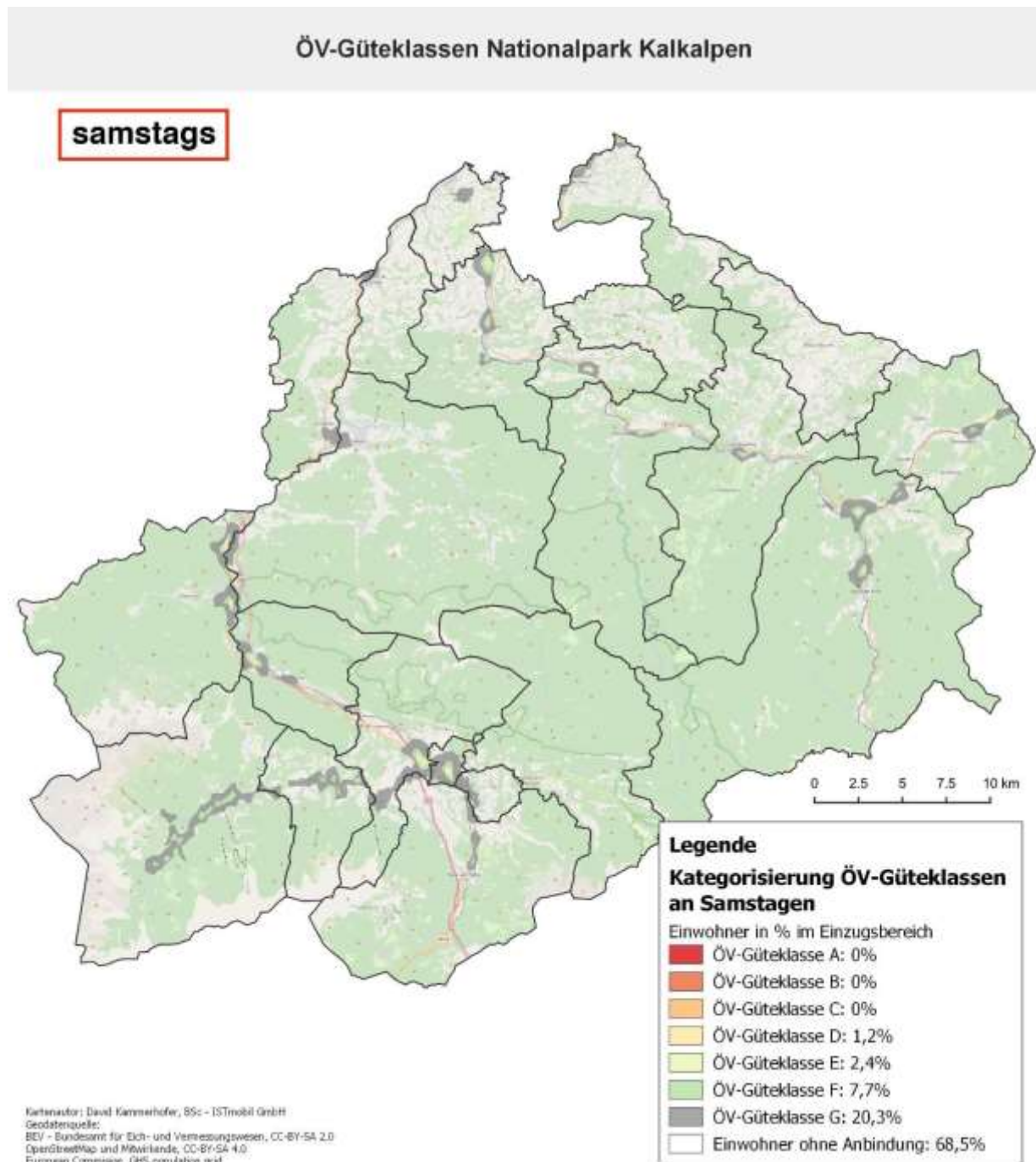


Abbildung 24: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Samstagen in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (eigene Darstellung)

ÖV-Güteklassen Nationalpark Kalkalpen

sonn- & feiertags

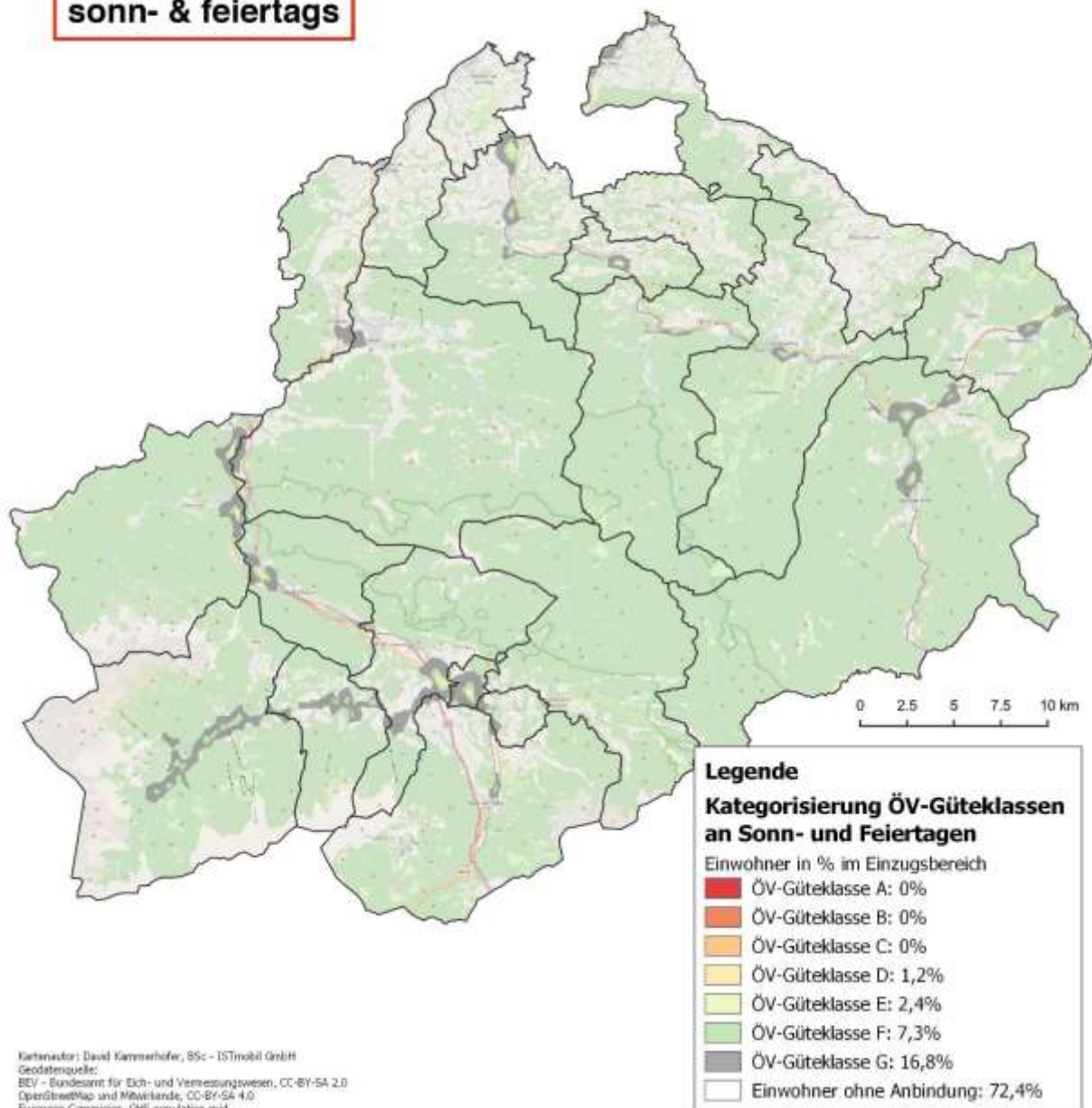


Abbildung 25: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Sonn- & Feiertagen in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen (eigene Darstellung)

3.5 Ergebnisse – LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland

Nach der Durchführung der einheitlichen Methode zur ÖV-Güteklassen-Klassifizierung zeigt sich in der nördlicher gelegenen LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland ein differenzierteres Ergebnis. Wie in der statistischen Auswertung (Abbildung 26) ersichtlich ist, werden hier bereits Gebiete in den Güteklassen B und C klassifiziert. Ebenso ist der Anteil der nicht an den ÖV angebundenen Bevölkerung in allen betrachteten Zeiträumen deutlich niedriger. Dennoch wird auch hier ersichtlich, dass oftmals die Mobilitätsbedürfnisse für Personen ohne eigenen Pkw nicht gestillt werden können, wenn man abseits der Hauptverkehrsachsen lebt. Der Anteil der Bevölkerung, welcher den ÖV nicht direkt in Anspruch nehmen kann, liegt an Werktagen zwischen 23,4% und 29,2%. Rund 17% der Bevölkerung leben innerhalb der Güteklassen A bis D. An Sonntagen sinkt dieser Wert auf 7,5%.

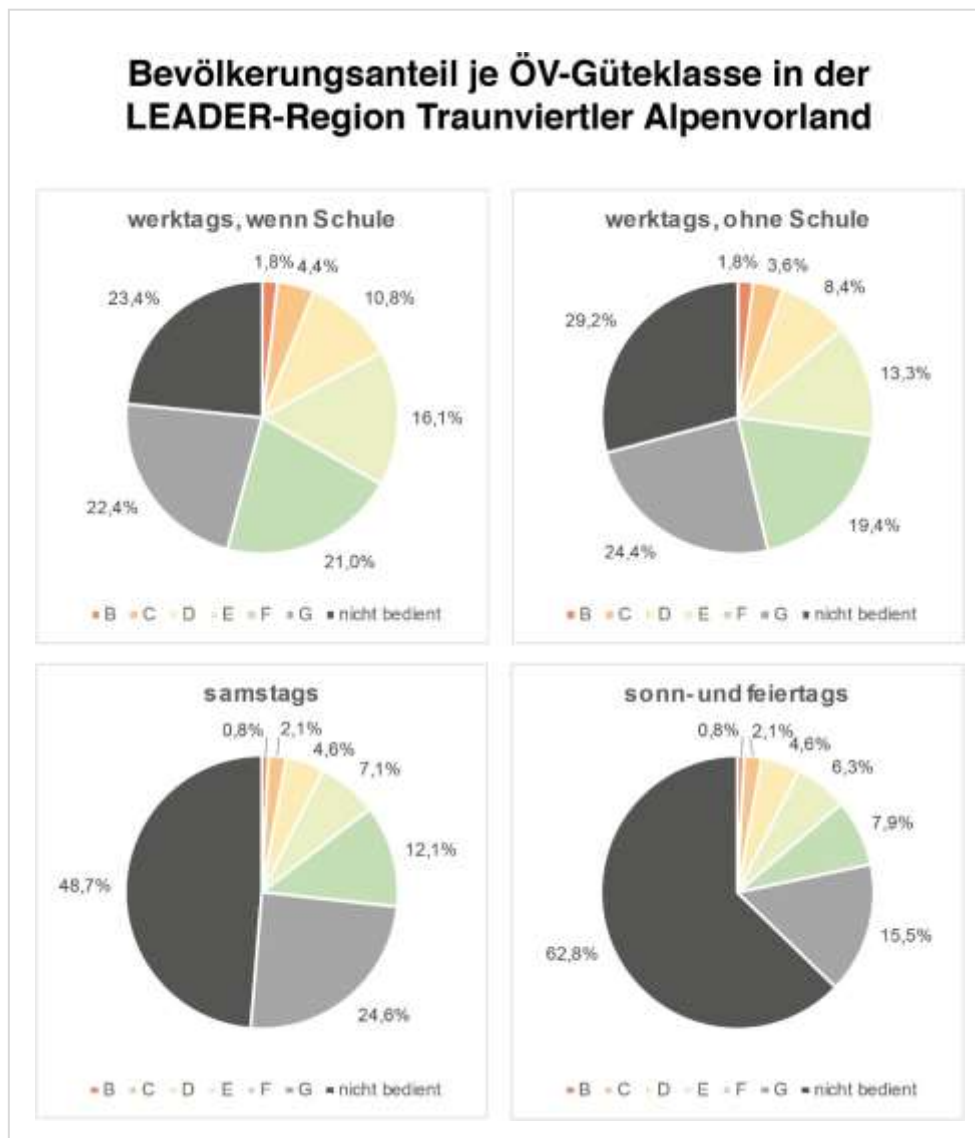


Abbildung 26: Anteil der Bevölkerung der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland in Prozent je ÖV-Güteklasse (eigene Darstellung)

In den nachfolgenden Abbildung 27 bis Abbildung 30 können die Analyseergebnisse der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland eingesehen werden. Wie auf den ersten Blick erkennbar, ist der öffentliche Verkehr in dieser Region deutlich stärker ausgebaut. Auf den Achsen Rohr im Kremstal-Kirchdorf an der Krems-Micheldorf in Oberösterreich, Steyr-Sierning-Bad Hall-Rohr im Kremstal sowie zwischen Sattledt und Pettenbach gibt es eine hochrangige bis gute ÖV-Erschließung. Abseits dieser Hauptachsen gibt es in den Hauptorten eine Basiserschließung. Kaum Anbindung an den ÖV besteht in größeren Gebieten zwischen den Orten Wartberg an der Krems und Bad Hall sowie nördlich der Achse Sierning-Rohr im Kremstal.

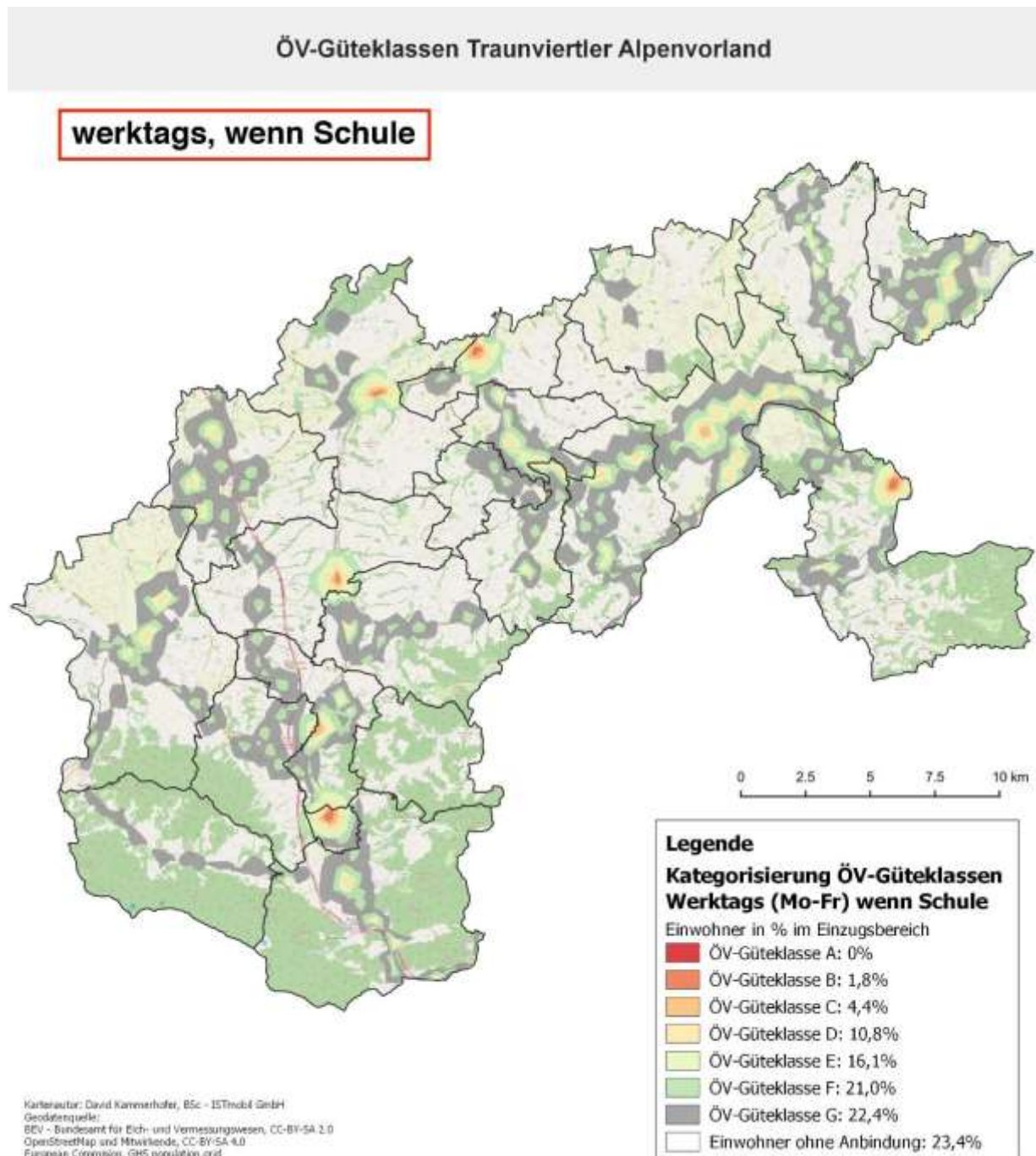


Abbildung 27: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland (eigene Darstellung)

ÖV-Güteklassen Traunviertler Alpenvorland

werktags, wenn keine Schule

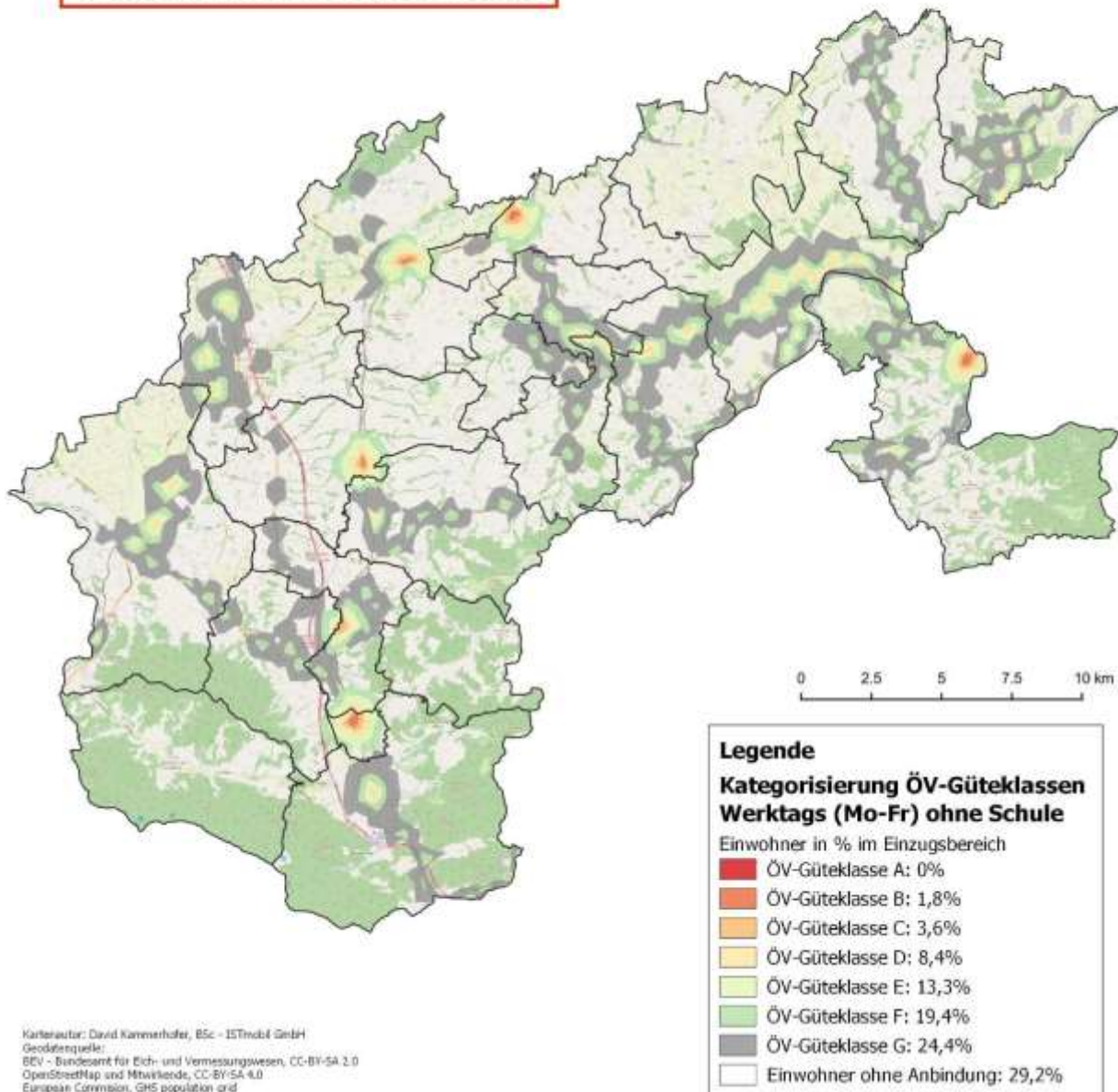


Abbildung 28: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn keine Schule in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland (eigene Darstellung)

Die nicht durch den ÖV erschlossenen Gebiete werden an den Wochenenden deutlich ausgeweitet. Das Maximum wird dabei am Sonntag mit einem Anteil von rund 63% der Bevölkerung erreicht.

ÖV-Güteklassen Traunviertler Alpenvorland

samstags

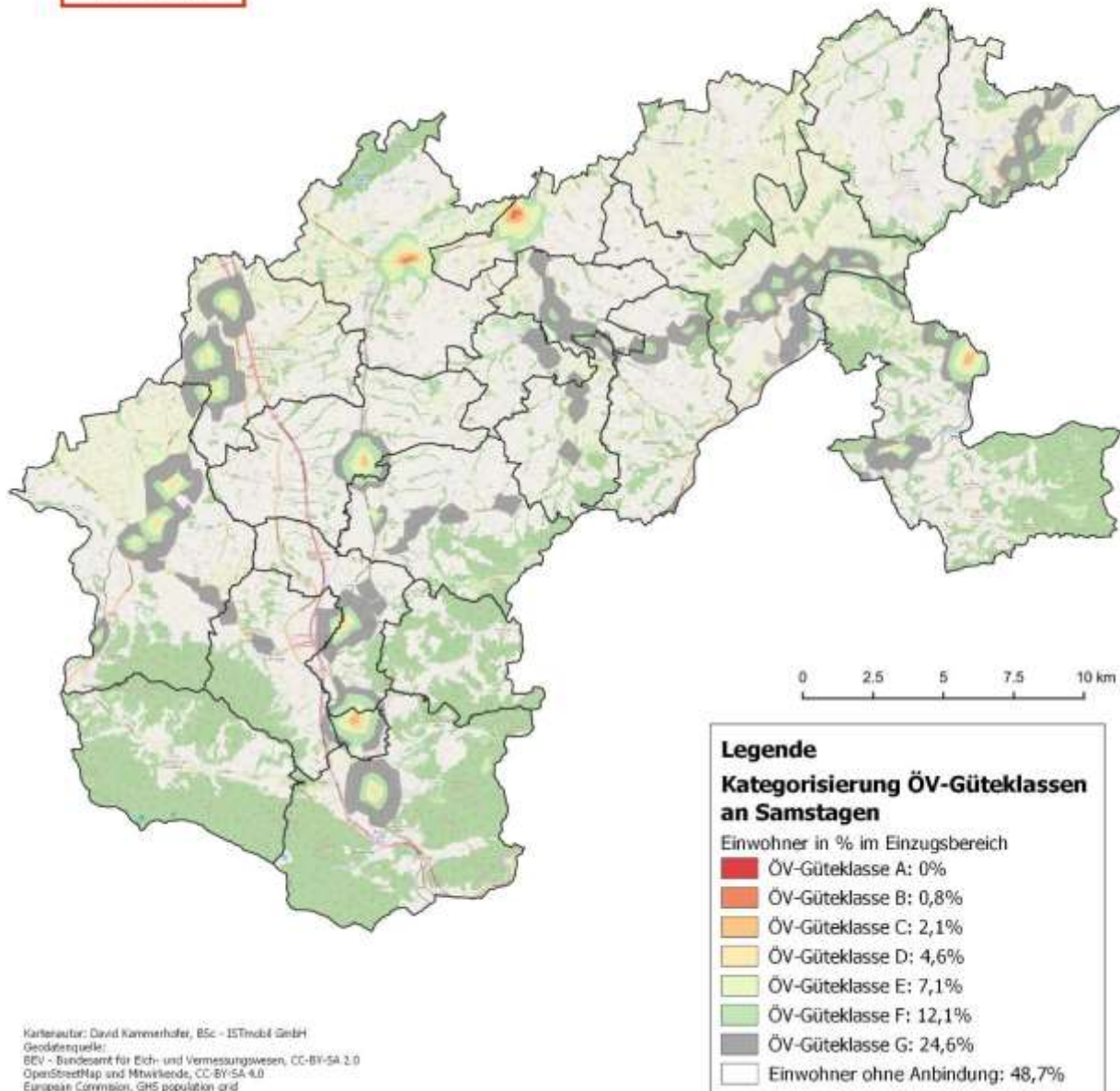


Abbildung 29: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Samstagen in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland (eigene Darstellung)

ÖV-Güteklassen Traunviertler Alpenvorland

sonn- & feiertags

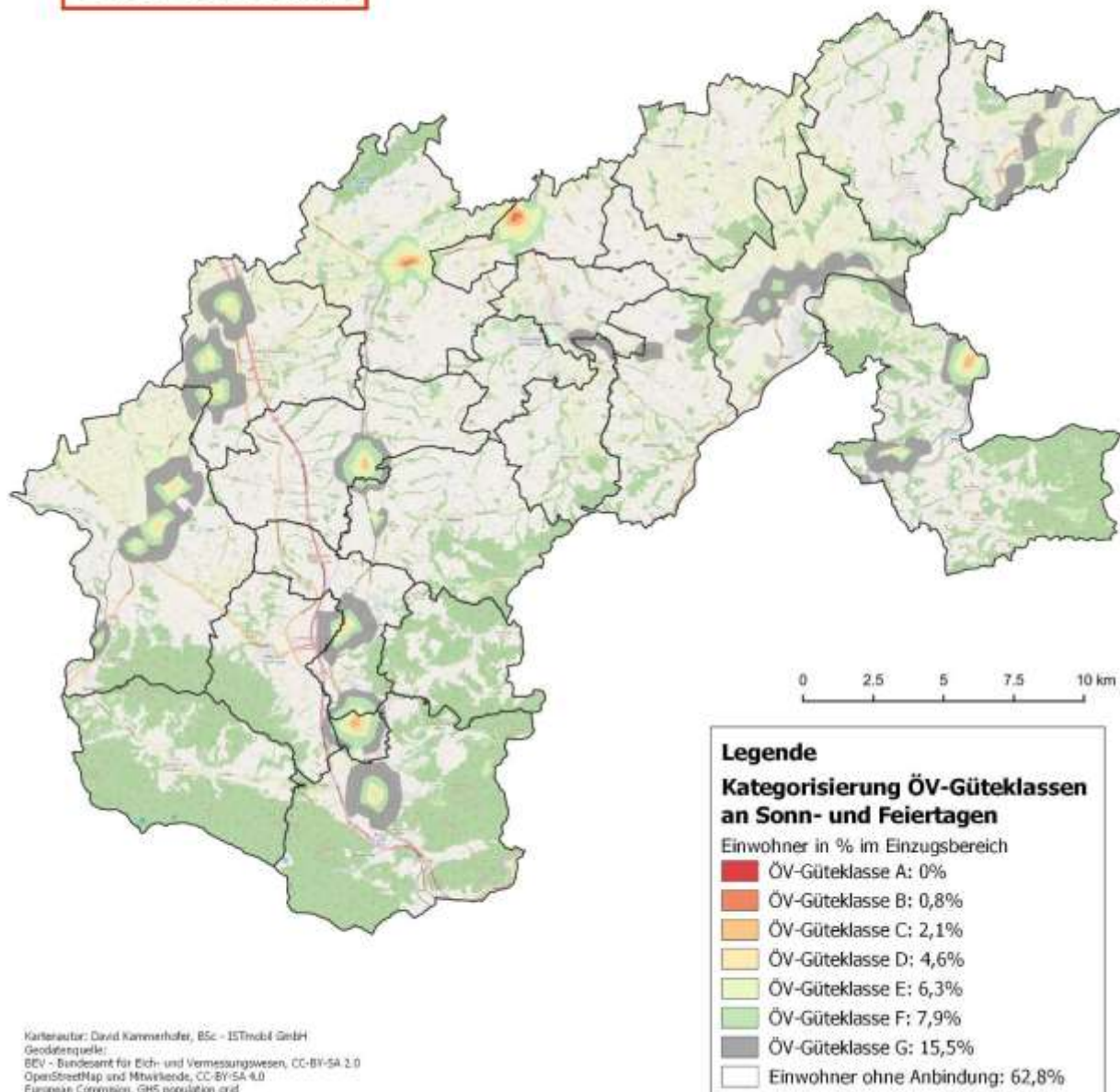


Abbildung 30: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Sonn- & Feiertagen in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland (eigene Darstellung)

3.6 Ergebnisse ausgewählter Gemeinden

Zusätzlich zu den Auswertungen auf LEADER-Regionsebene wurden in Abstimmung mit den LAG-Managern der beiden LEADER-Regionen jeweils zwei Gemeinden ausgewählt, die hinsichtlich ÖV-Güteklassen separat analysiert wurden. Hierbei muss angemerkt werden, dass bei Auswertungen auf Gemeindeebene mit Ungenauigkeiten zu rechnen ist, da im Zuge der ÖV-Güteklassendefinition mit einem 100x100 Einwohnerraster gearbeitet wird.

3.6.1 ÖV-Güteklassen Gemeinde Molln

Die Auswertung für die Gemeinde Molln in Abbildung 31 zeigt, dass der Anteil der Bevölkerung, welcher nicht an den ÖV angebunden ist, an Werktagen bei rund 66% liegt. Samstags, sonn- und feiertags erhöht sich dieser Wert auf über 95%. Somit verfügen werktags nur rund 33% der Bevölkerung über zumindest eine Basiserschließung des öffentlichen Verkehrs. In Abbildung 32 ist gut zu erkennen, dass auch werktags große Gebiete der Gemeinde Molln über kein öffentliches Verkehrsangebot verfügen und die GemeindebewohnerInnen somit sehr stark vom eigenen Pkw abhängig sind.

Bevölkerungsanteil je ÖV-Güteklasse in der Gemeinde Molln

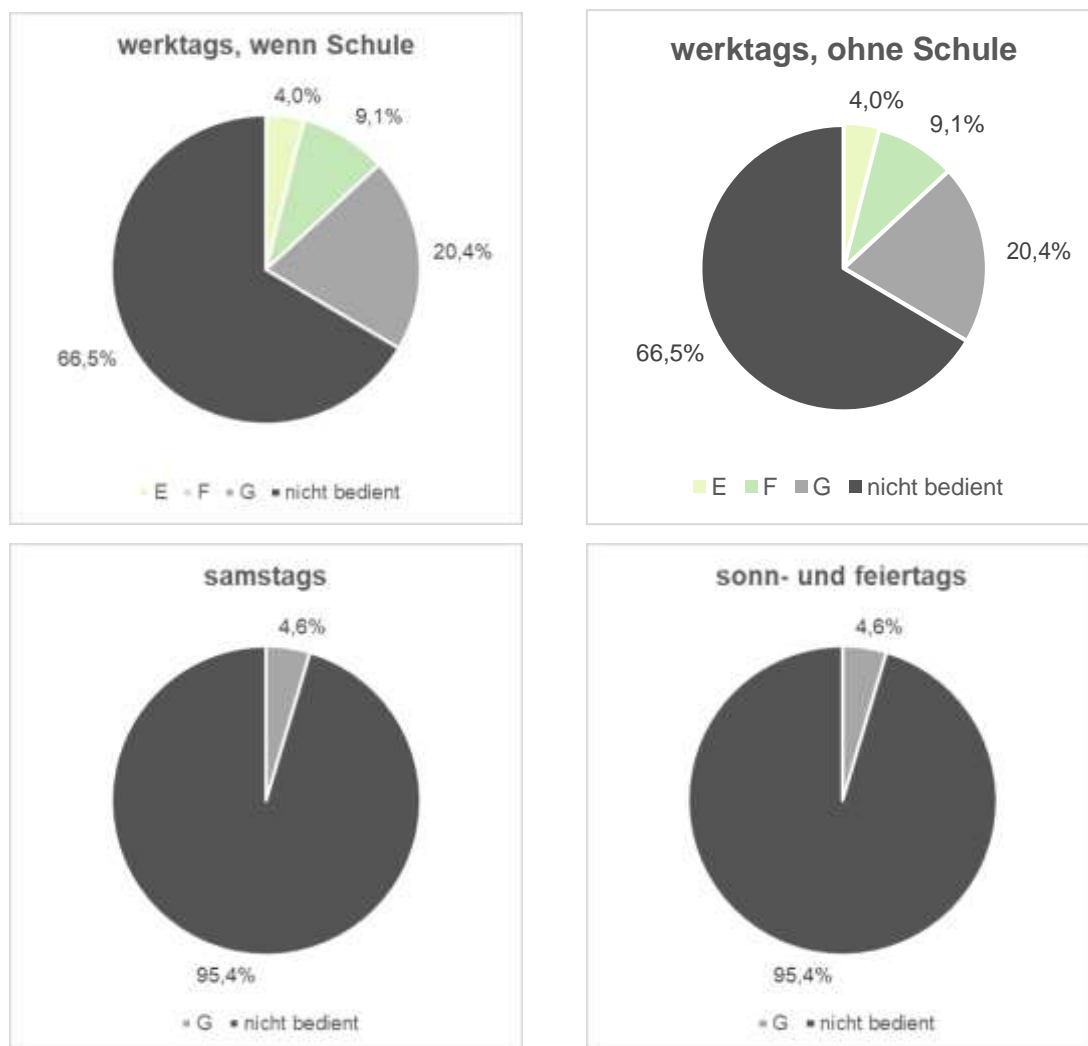


Abbildung 31: Anteil der Bevölkerung der Gemeinde Molln in Prozent je ÖV-Güteklasse (eigene Darstellung)

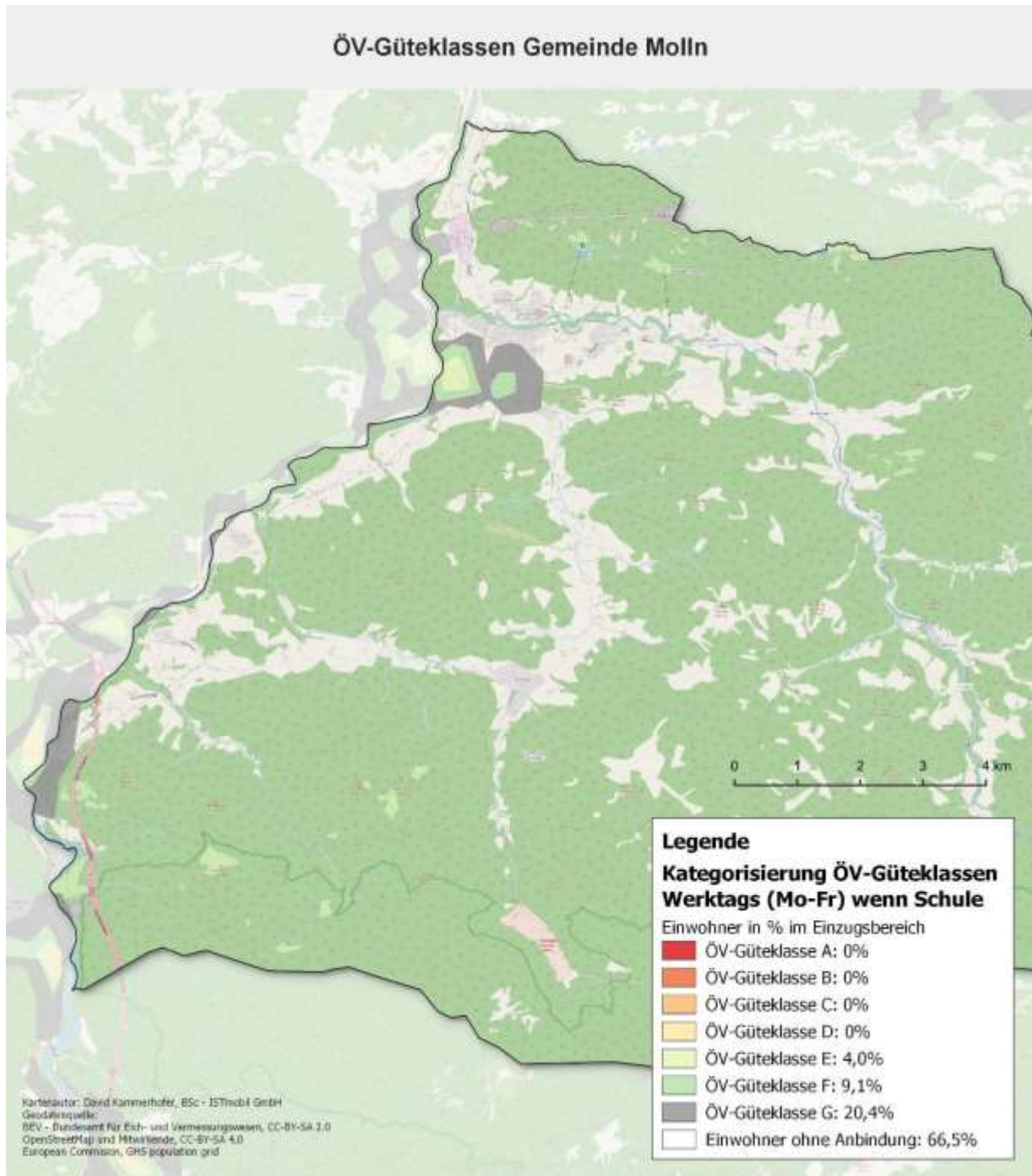


Abbildung 32: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Gemeinde Molln (eigene Darstellung)

3.6.2 ÖV-Güteklassen Marktgemeinde Weyer

Für die Marktgemeinde Weyer ergibt die Analyse der ÖV-Güteklassen folgendes Ergebnis (siehe Abbildung 33). Der Anteil der Bevölkerung, welcher nicht an den ÖV angebunden ist, liegt an Werktagen zwischen 30% und 37%. Samstags, sonn- und feiertags erhöht sich dieser Wert auf knapp 50%. Über eine Basiserschließung (Kategorie G) verfügen werktags knapp über 40%, weitere 30% verfügen über eine gute bzw. sehr gute Basiserschließung. In Abbildung 34 ist gut zu erkennen, dass vor allem die vier Bahnhöfe in der Gemeinde (Weyer, Kastenreith, Kleinreifling und Küpfern) eine tragende Rolle im öffentlichen Verkehrsangebot der Gemeinde spielen. Abseits dieser vier Bahnhöfe bzw. der Buslinien ist ein öffentliches Verkehrsangebot hingegen kaum gegeben, u.a. rund um Unterlaussa.

Bevölkerungsanteil je ÖV-Güteklasse in der Marktgemeinde Weyer

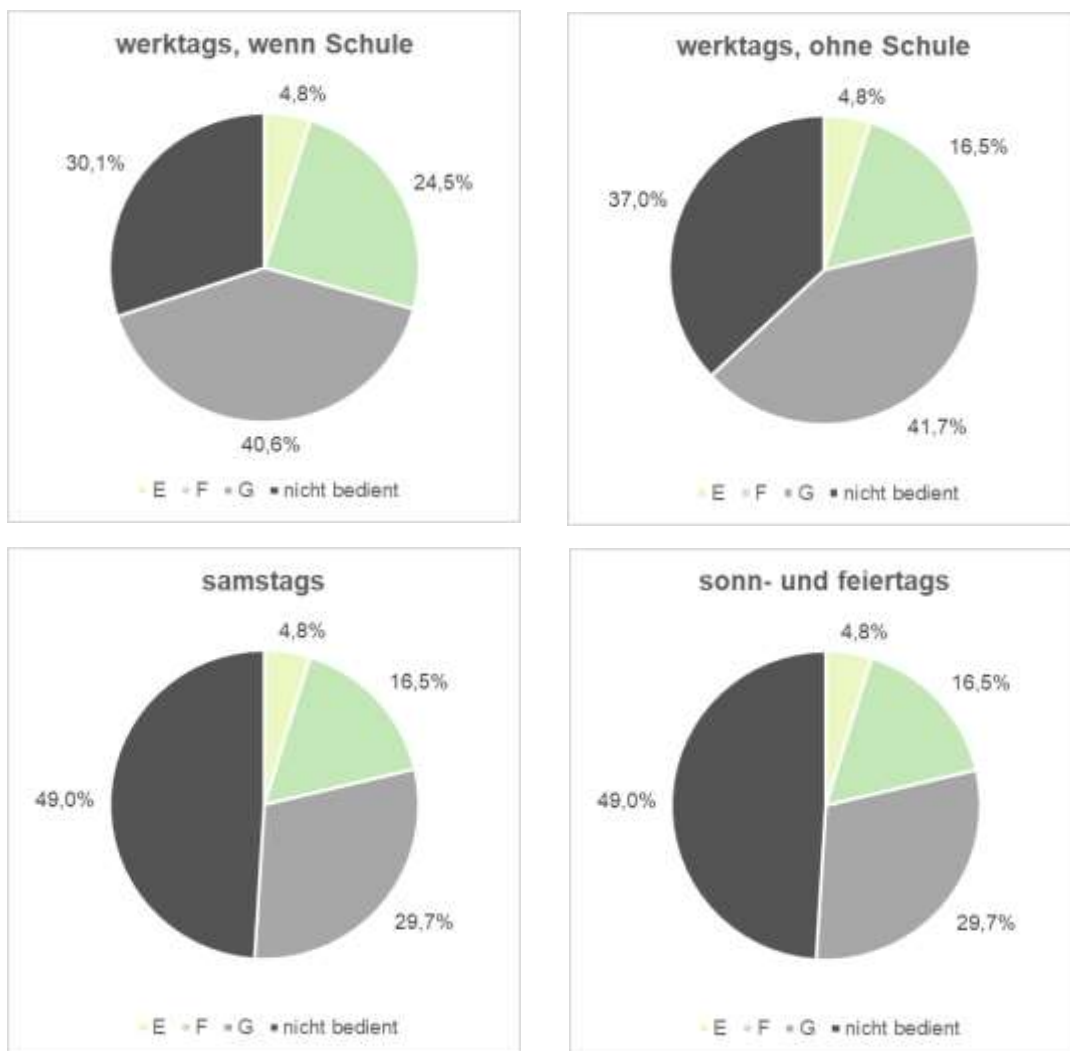


Abbildung 33: Anteil der Bevölkerung der Marktgemeinde Weyer in Prozent je ÖV-Güteklasse (eigene Darstellung)

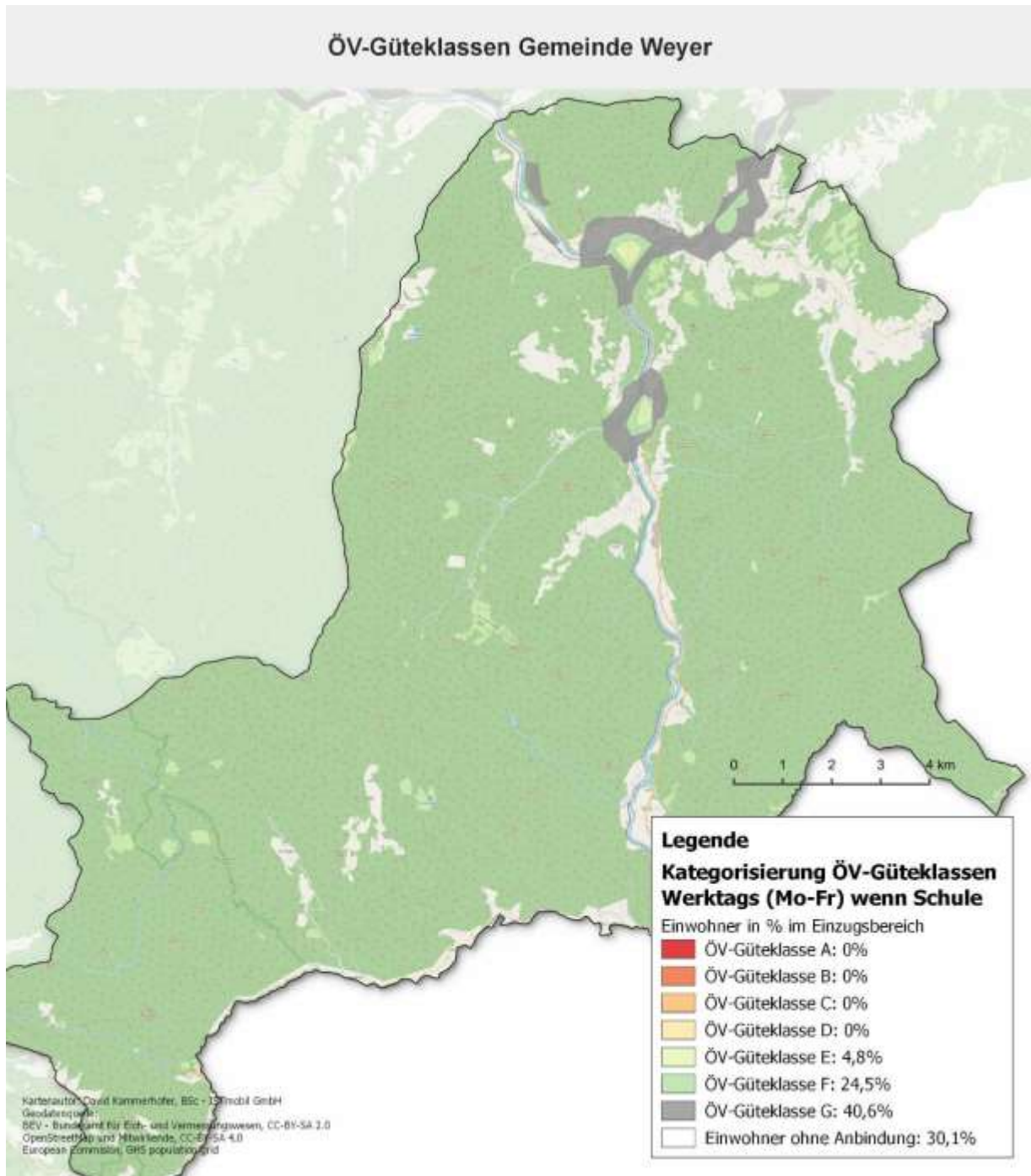


Abbildung 34: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Marktgemeinde Weyer (eigene Darstellung)

3.6.3 ÖV-Güteklassen Marktgemeinde Sierning

Die Auswertung hinsichtlich der ÖV-Güteklassen für die Marktgemeinde Sierning (einwohnerstärkste der vier gesondert betrachteten Gemeinden) zeigt, dass die Gemeinde werktags insgesamt gut vom öffentlichen Verkehr erschlossen ist (siehe Abbildung 35 und Abbildung 36). Werktags verfügen rund 7% bis 10% der Bevölkerung über keine öffentliche Verkehrsanbindung (vereinzelte Ortsteile/Siedlungsgebiete in der Gemeinde), die übrigen 90% der Bevölkerung verfügen über eine Anbindung an den ÖV, allerdings in unterschiedlicher Qualität. Rund 60% verfügen werktags wenn Schule über eine Basiserschließung bis zu einer sehr guten Basiserschließung (Kategorien E bis G), weitere knapp 30% über eine gute bis sehr gute ÖV-Erschließung (Kategorien C und D). Am Wochenende erhöht sich der Bevölkerungsanteil, welcher über keine öffentliche Verkehrsanbindung verfügt, auf 22% (samstags) bis 51% (sonn- und feiertags).

**Bevölkerungsanteil je ÖV-Güteklasse
in der Marktgemeinde Sierning**

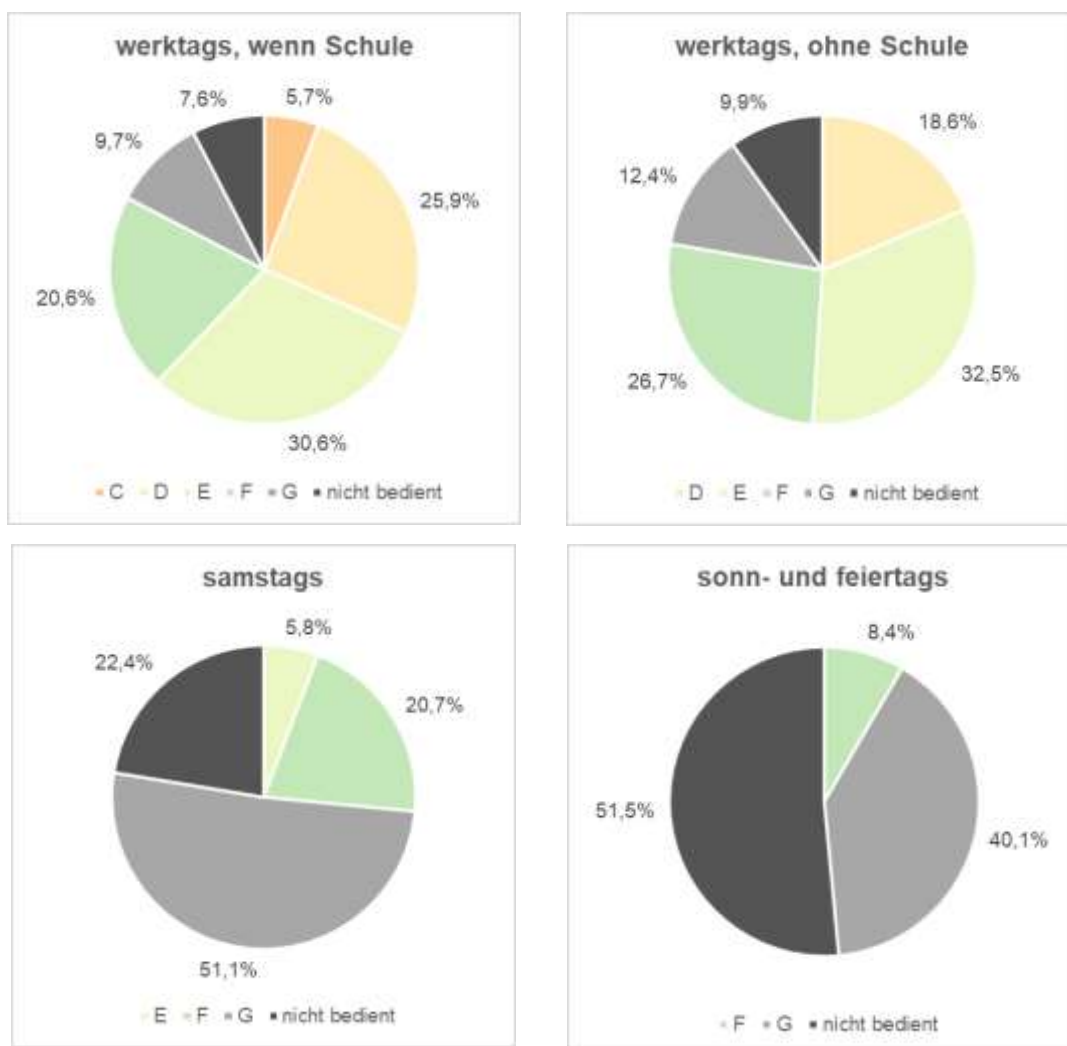


Abbildung 35: Anteil der Bevölkerung der Marktgemeinde Sierning in Prozent je ÖV-Güteklasse (eigene Darstellung)

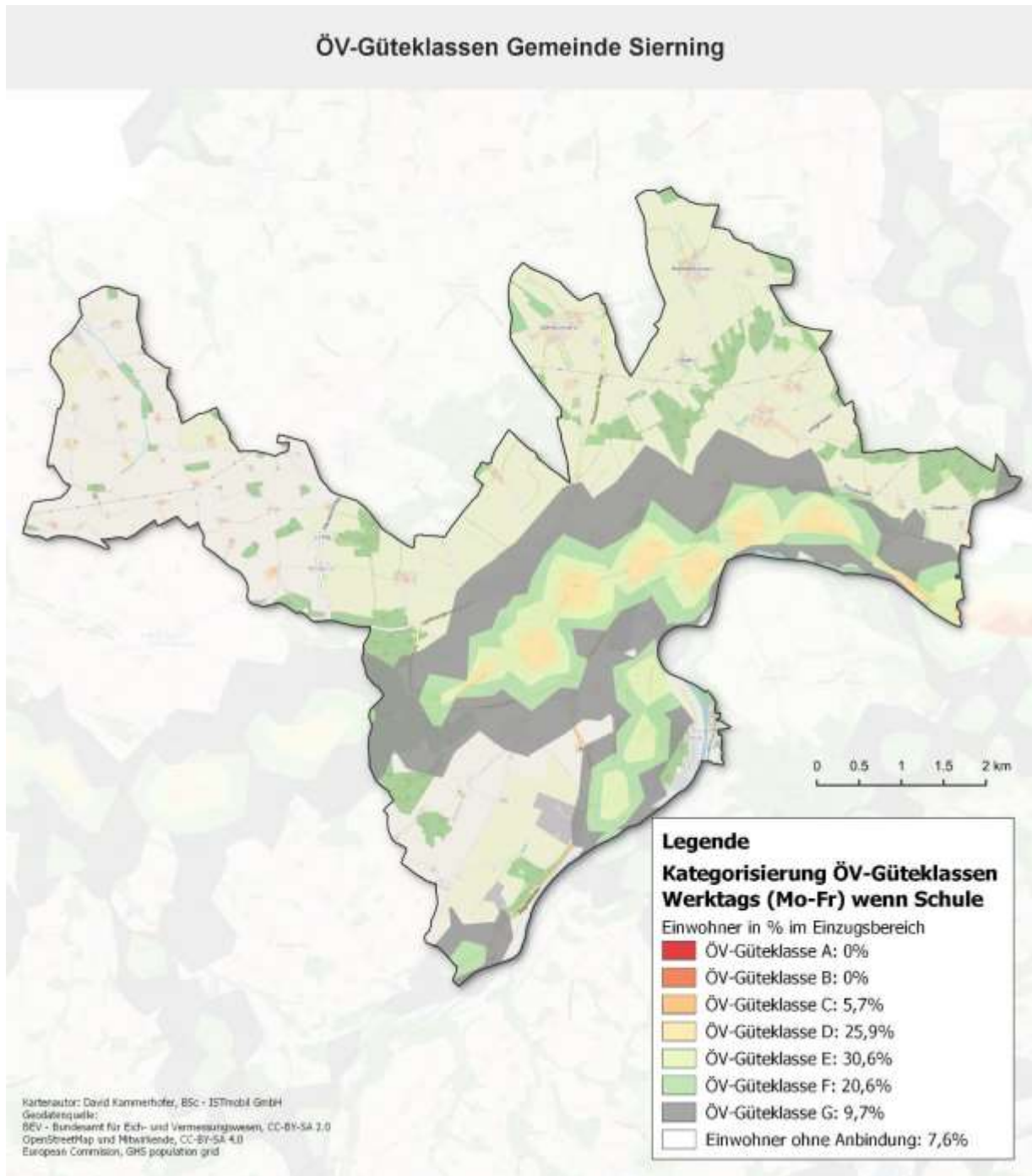


Abbildung 36: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Marktgemeinde Sierning (eigene Darstellung)

3.6.4 ÖV-Güteklassen Gemeinde Schiedlberg

Für die einwohnerschwächste der vier gesondert betrachteten Gemeinden Schiedlberg zeigt die Auswertung ein ähnliches Bild wie für die Gemeinde Molln. An Werktagen wenn Schule verfügen rund 37% über eine Basiserschließung (Kategorie G). Knapp zwei Drittel (63%) der Bevölkerung sind vom öffentlichen Verkehr allerdings gar nicht erschlossen. Werktags ohne Schule erhöht sich dieser Wert auf bereits über 95%, am Wochenende sogar auf 100% (siehe Abbildung 37 und Abbildung 38). Dies zeigt, dass das öffentliche Verkehrsangebot in der Gemeinde auf den Schulverkehr ausgelegt ist (wobei dieser nur über Schülergelegenheitsverkehr vollkommen abgedeckt werden kann), abseits davon (vor allem vormittags) stehen kaum ÖV-Angebote zur Verfügung. Dadurch ist die Abhängigkeit vom eigenen Pkw sehr hoch und steigt immer weiter an, da alternative Mobilitätsangebote für die alltäglichen Wege fehlen.

Bevölkerungsanteil je ÖV-Güteklasse in der Gemeinde Schiedlberg

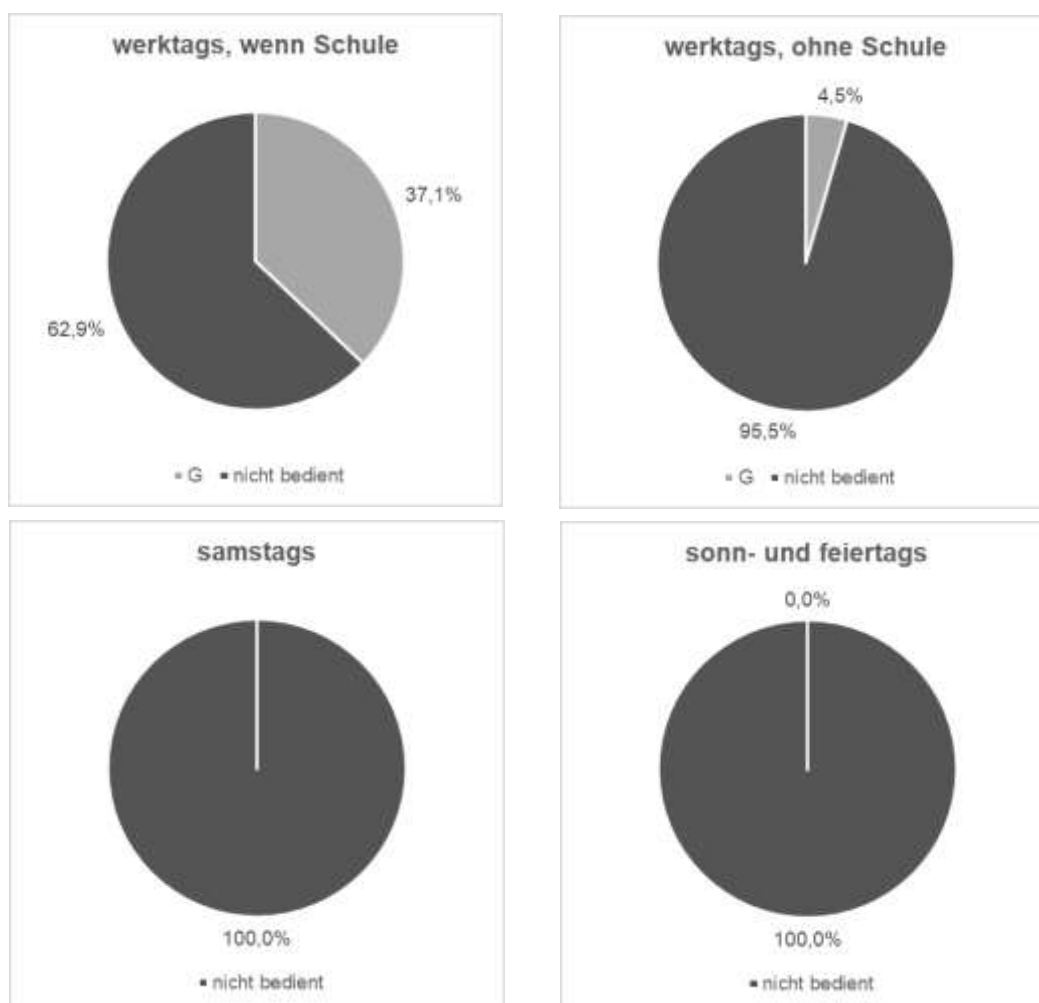


Abbildung 37: Anteil der Bevölkerung der Gemeinde Schiedlberg in Prozent je ÖV-Güteklasse (eigene Darstellung)

ÖV-Güteklassen Gemeinde Schiedlberg

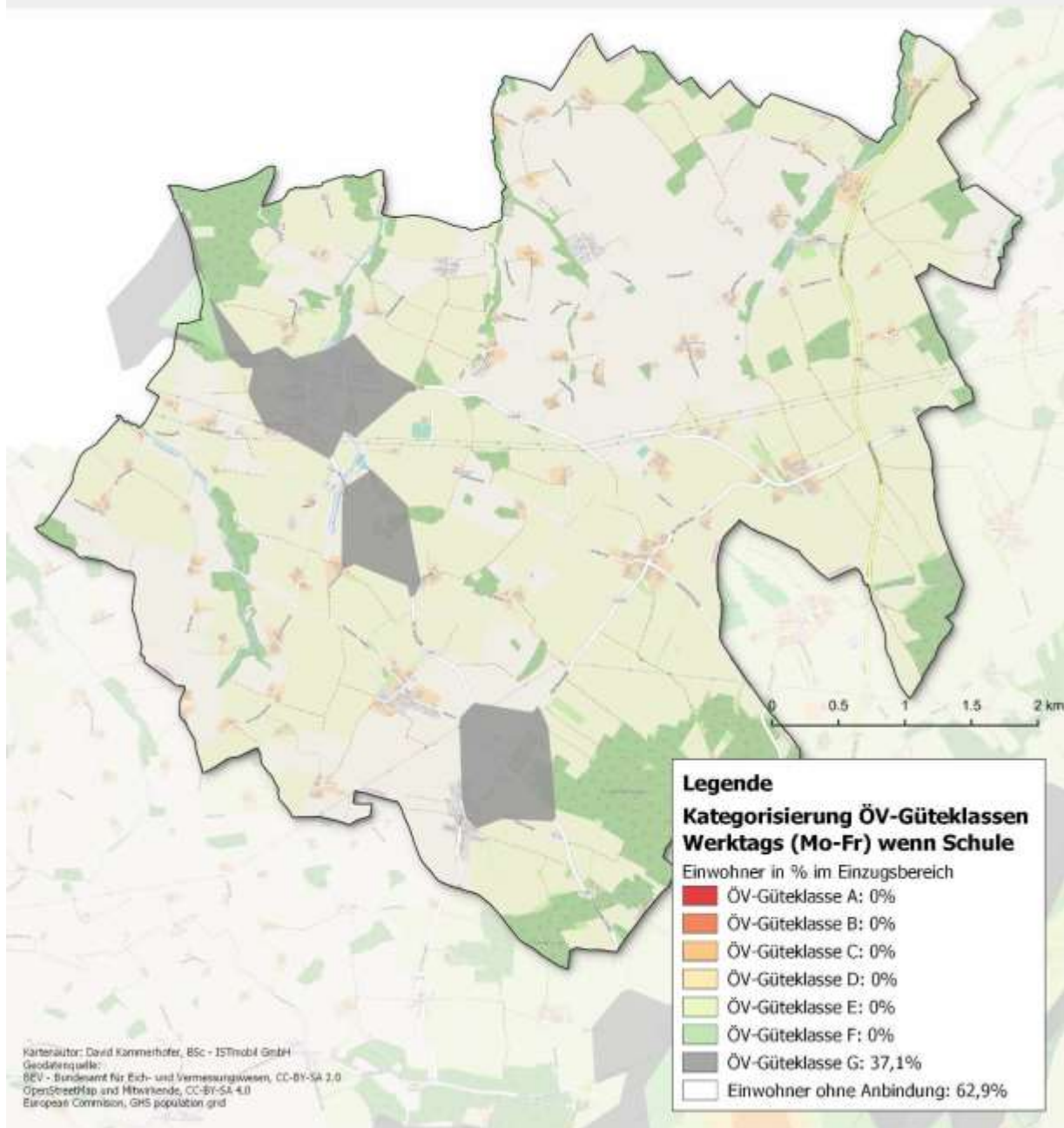


Abbildung 38: Kategorisierung der ÖV-Güteklassen an Werktagen wenn Schule in der Gemeinde Schiedlberg (eigene Darstellung)

3.7 Zusammenfassung der ÖV-Analyse

Insgesamt zeigt sich, dass das öffentliche Verkehrsangebot in der Planungsregion sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Die LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland weist insgesamt eine bessere Erschließung des öffentlichen Verkehrs auf als die LEADER Region Nationalpark Kalkalpen. Dies ergibt sich natürlich auch aus der vorherrschenden Topografie und Bevölkerungsdichte der beiden LEADER-Regionen.

Allerdings gibt es in beiden LEADER-Regionen einen recht hohen Bevölkerungsanteil, der über keine Anbindung des öffentlichen Verkehrs verfügt und somit sehr stark vom eigenen Pkw abhängig ist.

Auch der Anteil der (Mindest-)Basiserschließung (ÖV-Güteklasse G) ist in beiden LEADER-Regionen hoch. Starke Unterschiede gibt es generell zwischen dem ÖV-Angebot an Werktagen wenn Schule, Werktagen ohne Schule und am Wochenende. In beiden LEADER-Regionen gibt es somit einige Gemeinden bzw. Siedlungsbereiche, die gar nicht bzw. schlechter als die Basiserschließung (ÖV-Güteklasse G) vom öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

Auch auf Gemeindeebene zeigen sich verschiedene Ergebnisse auf Basis der ÖV-Güteklassen. Die einwohnerstärkste der vier betrachteten Gemeinden Sierning verfügt werktags über eine gute ÖV-Abdeckung, in Weyer ist die Erschließung rund um die vier Bahnhöfe in der Gemeinde gegeben, abseits davon allerdings kaum und in den beiden Gemeinden Molln und Schiedlberg verfügt auch werktags ein großer Teil der Bevölkerung über keine ÖV-Anbindung, weshalb besonders hier die Abhängigkeit vom eigenen Pkw recht hoch ist, da alternative Mobilitätsangebote zur Erledigung der Alltagswege fehlen.

3.8 Bestehende Mikromobilitätsangebote

Im Zuge der Workshops zu Beginn der Grobkonzeptionsphase wurde gemeinsam mit den Gemeinden erhoben, ob und welche Mikromobilitätsangebote es bereits in der Planungsregion gibt. Hierbei zeigt sich, dass wenn vorhanden, dies meist Gemeindelösungen sind. Folgende Mikromobilitätsangebote sind in der Planungsregion vorhanden:

- Bedarfsverkehr
 - Anrufsammeltaxi Roßleithen
 - Dorfmobil Klaus
 - Anrufsammeltaxi Kirchdorf/Micheldorf
 - PETA – Pettenbacher Anrufsammeltaxi
 - Wandertaxi – Nationalpark Region Ennstal
 - Stadttaxi Bad Hall
 - Gemeindetaxi Kremsmünster
- Linienverkehr
 - Tälerbus Hinterstoder
 - Rufbus Rosenau-Windischgarsten
 - Wandershuttle – Nationalpark

Zusätzlich gab bzw. gibt es in ein paar Gemeinden ein Jugendtaxiangebot für die Jugendlichen in der Nacht.

Diese relativ hohe Anzahl an Gemeindelösungen zeigt, dass der Bedarf an Mikromobilitätsangeboten in der Region stark gegeben ist. Aufgrund der dispersen Siedelungen und geringen Bevölkerungsdichten können Kraftfahrlinienangebote nicht in einem angemessenen Kostenbereich zur Verfügung gestellt werden und kann nur auf Gelegenheitsverkehrslösungen zurückgegriffen werden. Auf diese Weise können zielgerichtet die notwendigen Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden.

4 KONZEPTIONIERUNG DER MIKRO-ÖV LÖSUNG IN DEN LEADER-REGIONEN NATIONALPARK KALKALPEN UND TRAUUVIERTLER ALPENVORLAND

In den nachfolgenden Kapiteln sollen die Grundlagen für die Konzeptionierung des Mikromobilitätssystems für die beiden LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland erläutert werden.

4.1 Projektzielsetzungen für die Planungsregion

Die Zielsetzung der Mikromobilitätslösung in den beiden LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland ist es, ein vernetztes, bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot zu entwickeln. Die Ausarbeitung dieser Mobilitätslösung erfolgt über die gesamte Planungsregion und umfasst damit alle 43 Gemeinden. Die Verknüpfung der einzelnen Gemeinden durch das regionsweite Angebot soll kostenintensive, unkoordinierte Mehrfachangebote vermeiden und ein flächendeckendes Mobilitätsgesamtkonzept für die Region schaffen.

Somit wird ein **vernetztes, bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot** für die 43 Gemeinden entwickelt, das zukünftig als unterstützendes und ergänzendes Angebot zum bestehenden öffentlichen Verkehr fungiert und Erreichbarkeiten schafft, die derzeit mit öffentlichen Verkehrsangeboten (siehe Kapitel 3) nicht gegeben sind. Hauptzielsetzung ist daher die fußläufige Erschließung der Gemeinde in der besiedelten Fläche.

Als soziale Lösung gewährleistet das System die Anbindung beispielsweise zum Arzt, zum Generationenhaus und den Nahversorgern in den Gemeinden und trägt damit auch zur Verbesserung des sozialen Lebens für mobilitätseingeschränkte oder nicht mobile Menschen bei. Damit wird ein wesentlicher Beitrag für die **soziale Inklusion** geleistet und der gesamten Bevölkerung die Teilhabe am Gemeindeleben ermöglicht. Die Zielgruppen des Projektes wurden im Zuge der Workshops gemeinsam mit den Gemeinden erarbeitet und sind vor allem nicht mobile Menschen (SeniorInnen, mobilitätseingeschränkte Personen), Jugendliche und Gäste der Region.

Das Mikromobilitätsangebot wird zudem als Zubringer zum öffentlichen Verkehrssystem fungieren und somit die Anbindung an das höherrangige öffentliche Verkehrssystem gewährleisten. Damit stärkt und ergänzt das neue Mobilitätsangebot das bestehende öffentliche Verkehrsangebot im Personennahverkehr. In der Konzeption der Mobilitätslösung wird großer Wert daraufgelegt, eine Konkurrenzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auszuschließen.

4.2 Grundlagen der Konzeptionierung

Das Mikromobilitätssystem basiert auf folgenden Grundlagen:

- Schaffung eines erweiterten Mobilitätsangebotes zu sozial gestützten Fahrpreisen
- Anmeldung/Vorbestellung der Fahrt (telefonisch, online oder via App)
- Fahrten von Haltepunkt zu Haltepunkt
- Möglichkeit zur Hausabholung unter definierten Bedingungen
- Kooperation mit regionalen Taxi- und Mietwagenunternehmen
- Aufsetzung eines regionsübergreifenden Betriebssystems unter Berücksichtigung regional unterschiedlicher Rahmenbedingungen

Der Ablauf des Betriebs des Mikromobilitätssystems in der Projektregion Steyr-Land/Kirchdorf wird in Abbildung 39 grafisch dargestellt:



Abbildung 39: Betriebssystem, eigene Darstellung

Fahrtwünsche können dementsprechend über mehrere Kanäle gebucht werden. Es ist sowohl telefonisch beim Callcenter als auch online oder mittels App möglich, eine Fahrt zu buchen. Bei der Bestellung ist die Wunsch-Abfahrtszeit, die Anzahl der Fahrgäste sowie Start- und Zielhaltepunkt bekanntzugeben. Dem Fahrgast werden bei der Bestellung der Fahrt verschiedene Fahrtmöglichkeiten, abhängig von den Routing- und Dispositionsvorgaben, vorgeschlagen. Zu diesen Vorschlägen erfolgt auch automatisch eine Preisberechnung, die dem Fahrgast beauskunftet wird. Die durchzuführenden Fahraufträge werden an die Fahrzeuge via Tablet weitergegeben. Dabei werden die Routen mit Ein- und Ausstiegspunkten angezeigt. Nach Fahrtende kann der Fahrgast die Fahrt in bar direkt im Fahrzeug bezahlen oder die Fahrt über die Kundenkarte am Monatsende abrechnen lassen.

4.3 Vorzugsbedienungsgebiete

Die 43 Gemeinden der Planungsregion Steyr-Land/Kirchdorf werden in sechs, zum Teil überlappende Vorzugsbedienungsgebiete eingeteilt. Diese orientieren sich unter anderem an den Siedlungsstrukturen und der Gebietsgröße und können der Abbildung 40 entnommen werden. Durch die Einteilung des Projektgebietes in Vorzugsbedienungsgebiete werden Leerkilometer dahingehend reduziert, dass dem jeweiligen Fahrzeug eines zugewiesenen Gebietes Fahrten innerhalb von diesem zugewiesen werden. Für die Kunden selbst hat die Einteilung keine Auswirkungen, da sie in der gesamten Projektregion mobil sein können. Die Verkehrsunternehmer erhalten aber in weiterer Folge keine Folgeaufträge in dem „anderen“ Vorzugsbedienungsgebiet vermittelt, sondern werden mit dem nächsten Fahrtauftrag wieder in ihr jeweiliges Gebiet zurückgeholt. Des Weiteren wird dadurch verhindert, dass sämtliche Dienstfahrzeuge der Region in ein Gebiet abgezogen werden.

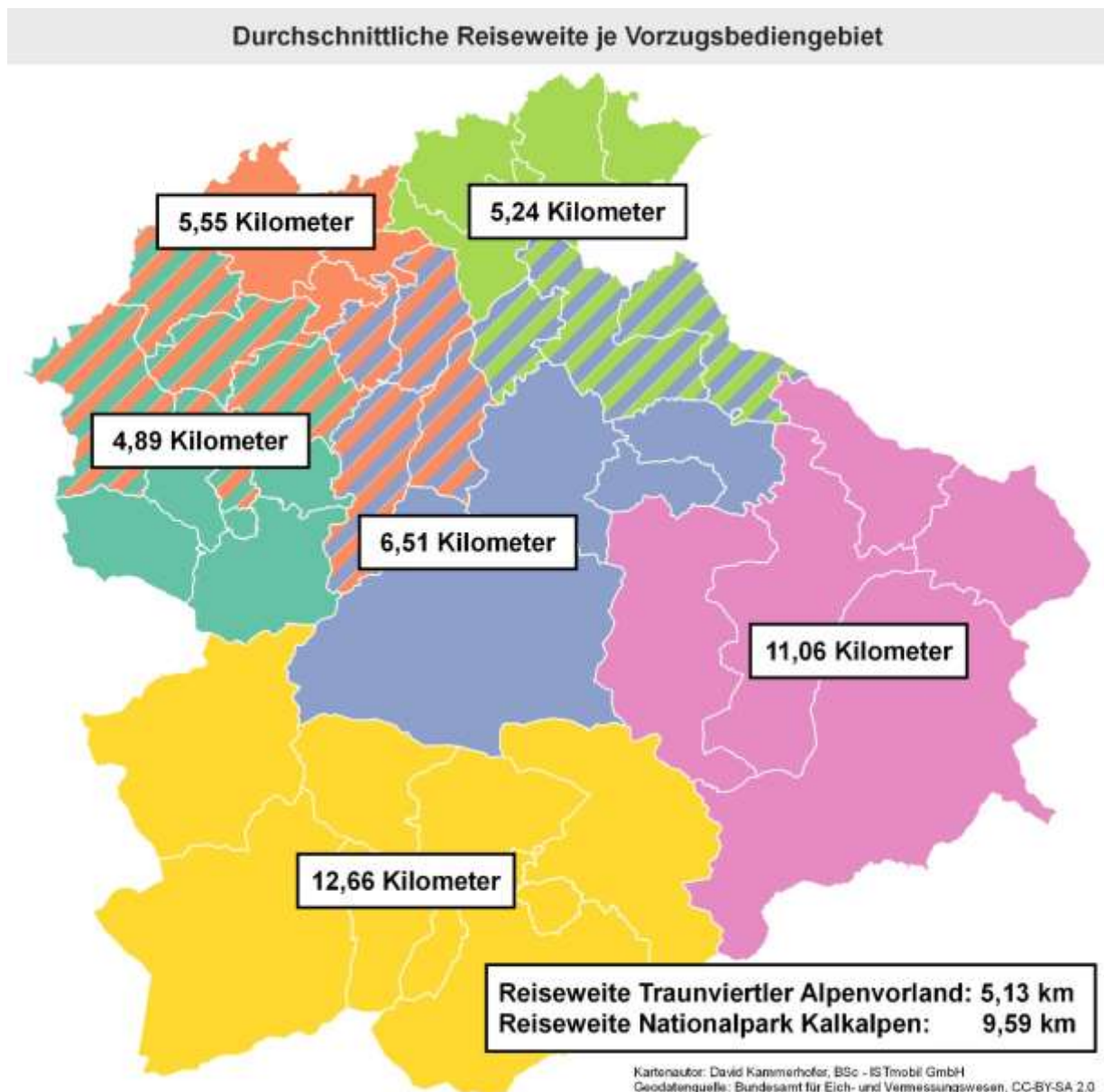


Abbildung 40: Vorzugsbedienungsgebiete in den LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland (eigene Darstellung)

4.4 Reisweitenanalyse

Zur Grobkostenabschätzung der Mikromobilitätslösung in der gesamten Projektregion wurden die durchschnittlichen Reiseweiten des jeweiligen Vorzugsbedienungsgebietes analysiert. Durch die Bestimmung der Reiseweiten wird die durchschnittlich zu erwartende Streckenlänge pro Fahrt abgebildet. Die Reiseweitenanalyse für die Entfernungen von unterschiedlichen Ortsteilen der Gemeinden zum jeweiligen Gemeindezentrum ergibt folgenden, nach EinwohnerInnen je Ortsteil, gewichteten, besetzten Durchschnittskilometer (vgl. Tabelle 5). Als Grundlage zur Berechnung dienen hierbei die Adresspunkte in den Gemeinden, da die Definition der Haltepunkte des Mikromobilitätssystems erst im Zuge einer weiterführenden Detailplanung erfolgt.

Tabelle 5: Durchschnittliche Reiseweiten für die beiden LEADER-Regionen

LEADER-Region	Durchschn. Reiseweiten
Nationalpark Kalkalpen	9,59 km
Traunviertler Alpenvorland	5,13 km

Diese Parameter bilden einen wesentlichen Faktor zur Berechnung der Grobkosten sowie des Fahrzeugeinsatzes. Die Reiseweiten der einzelnen Vorzugsbedienungsgebiete sind in der Abbildung 40 ersichtlich. Hierbei ist ersichtlich, dass aufgrund der Siedlungsstrukturen in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen höhere Kilometerleistungen zu erwarten sind, als in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland. Im Zuge einer weiterführenden Detailplanung werden die Reiseweiten im Detail ermittelt, da mit der Definition der Haltepunkte sowie der Definition wichtiger Anknüpfungspunkte außerhalb der Planungsregion (u.a. Anbindung an die Stadt Steyr) die Auswirkungen auf die Reiseweiten genau analysiert werden können.

4.5 Fahrgastpotenzial

Ein weiterer wichtiger Parameter für die Grobkostenkalkulation ist die Abschätzung des Fahrgastpotenzials in der Planungsregion. Relevante Faktoren zur Ermittlung des Fahrgastpotenzials sind:

- Ergebnisse der Reiseweitenanalyse
- EinwohnerInnenzahl
- Angebotsstunden (Betriebszeiten)
- Bediengarantie und Flexibilität des Mikromobilitätssystems
- Definiertes Tarifsysteem
- Erfahrungswerte bestehender ISTmobil-Regionen
- Fahrgastakzeptanz

Das Ergebnis der Fahrgastpotenzialabschätzung für die gesamte Planungsregion ergibt im ersten Betriebsjahr 22.000 Personen bei Variante 1 (Betriebszeiten Montag-Freitag) und 25.500 Personen bei Variante 2 (Betriebszeiten Montag-Sonntag).

Bei der Abschätzung wurden drei Betriebsjahre angenommen, wobei eine Steigerung von Jahr zu Jahr berücksichtigt wurde. Folgend sind in Tabelle 6 die Ergebnisse der Fahrgastpotenzialabschätzung sowohl für die beiden LEADER-Regionen als auch für die Gesamtregion dargestellt:

Tabelle 6: Fahrgastpotenzialabschätzung für die beiden Betriebsvarianten

Nationalpark Kalkalpen	Variante 1	Variante 2
Betriebsjahr 1	5.800	6.700
Betriebsjahr 2	6.800	7.800
Betriebsjahr 3	7.400	8.600

Traunviertler Alpenvorland	Variante 1	Variante 2
Betriebsjahr 1	16.200	18.800
Betriebsjahr 2	18.900	21.900
Betriebsjahr 3	20.700	23.900

Gesamtregion	Variante 1	Variante 2
Betriebsjahr 1	22.000	25.500
Betriebsjahr 2	25.700	29.700
Betriebsjahr 3	28.100	32.500

Diese Abschätzung des Fahrgastpotenzials ist eine grobe Annäherung des Fahrgastaufkommens der regionalen Mikromobilitätslösung bei Betrachtung der Alltagsmobilität. Touristische Potenziale bzw. Lösungen sind in dieser Abschätzung nicht enthalten, da die regionale Mikromobilitätslösung vordergründig für die Alltagsmobilität der 43 Planungsgemeinden konzipiert wird. Im Zuge einer weiterführenden Detailplanung wird das Fahrgastpotenzial detaillierter abgeschätzt, da hier analysiert bzw. definiert wird, inwieweit bestehende Mikromobilitätssysteme (siehe Kapitel 3.8) in die Gesamtlösung integriert werden können und welche Auswirkungen dies auf das Fahrgastpotenzial hat.

4.6 Haltepunkte

Die Haltepunktdefinition für das Mikromobilitätssystem in der Planungsregion Steyr-Land/Kirchdorf ist nicht Teil der Grobkonzeption, sondern wird erst in einem weiteren Schritt im Zuge einer Detailplanung in Abstimmung mit der Region und den teilnehmenden Gemeinden erhoben. Grundsätzlich werden die Haltepunkte fußläufig erreichbar sein und alle Ortsteile und wichtigen Versorgungseinrichtungen (Nahversorger, Ärzte, etc.) sowie sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erfasst, um vor allem die innerörtliche Mobilität sowie die Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr gewährleisten zu können.



Mobilitätseingeschränkte Personen haben zudem die Möglichkeit, eine **Hausabholung** zu beantragen. Dies ist ausschließlich nach Vorweis eines Behindertenausweises, Pflegestufenbeziehung (ab Pflegestufe 1) oder eines ärztlichen Attestes möglich. Über dieses Service steht mobilitätseingeschränkten Personen die Abholung bzw. Retourbringung von/zur eigenen Wohnadresse zur Verfügung. Die Wohnadresse wird dabei als virtueller Haltepunkt im System hinterlegt. Aber auch mobilitätseingeschränkten Personen stehen nur Fahrten von der Wohnadresse zu vordefinierten Haltepunkten oder umgekehrt zur Verfügung. Eine Adresse-zu-Adresse Bedienung ist mittels des Mikromobilitätssystems nicht möglich.

4.7 Betriebssystem

4.7.1 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten für das geplante Mikromobilitätssystem in der Region Steyr-Land/Kirchdorf wurden, wie in der Tabelle 7 ersichtlich, in enger Abstimmung mit den LAG-Managern der beiden LEADER-Regionen und den zuvor erhobenen Ergebnissen aus den Zielworkshops festgelegt. Fahrtwünsche können innerhalb dieser Betriebszeiten vermittelt werden. Die erste Fahrt in der Früh ist unter Berücksichtigung der notwendigen Anfahrt des nächstgelegenen Fahrzeuges möglich. Die Vermittlung der Fahrt kann bis maximal 60 Minuten nach dem angegebenen Wunschabfahrtszeitpunkt erfolgen. Diese Bedienungsgarantie von 60 Minuten gilt aber unabhängig von der Vorlaufzeit der Fahrtbestellung. Ausnahmen der Bedienungsgarantie gibt es allerdings für spezielle Lösungen wie beispielsweise Stichstrecken (siehe Kapitel 4.9), die eigene Bestellmodalitäten und Abfahrtszeiten haben.

Tabelle 7: Betriebszeitenvarianten für das geplante Mikromobilitätssystem

Variante	Betriebszeiten
1	Montag bis Freitag (05:00 - 19:00)
2	Montag bis Freitag (05:00 - 19:00) Samstag (08:00 - 19:00) Sonntag/Feiertag (08:00 - 19:00)

Die Betriebszeiten bzw. die Angebotsstunden der geplanten Mikromobilitätslösung sind ein weiterer wichtiger Parameter zur Ermittlung der Grobkosten bzw. haben Einfluss auf die Fahrgastpotenzialabschätzung (siehe Kapitel 4.5). Im Folgenden beziehen sich die beiden unterschiedlichen Varianten der geplanten Mikromobilitätslösung auf die definierten Betriebszeitenvarianten.

4.7.2 Das Tarifsystem

Für die Projektregion Steyr-Land/Kirchdorf wurde folgendes Tarifsystem (brutto und pro Person) für den Fahrgast definiert:

Tabelle 8: Geplantes Tarifsystem für die Projektregion

Intervalle	Distanz	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	Gruppentarif (ab 5 Pers.)
Intervall 1	Bis 5 km	€ 3,00	€ 2,50	€ 2,00	€ 1,00	€ 5,00
Intervall 2	Bis 7,5 km	€ 5,00	€ 3,50	€ 3,00	€ 2,00	€ 10,00
Intervall 3	Bis 10 km	€ 7,00	€ 4,50	€ 4,00	€ 3,00	€ 15,00
Intervall 4	Bis 12,5 km	€ 9,00	€ 5,50	€ 5,00	€ 4,00	€ 20,00
Intervall 5	Ab 12,51 km	€ 1,10/km	€ 0,8/km	€ 0,65/km	€ 0,50	€ 2,00/km

Das Tarifsystem ist kilometer- und personenbezogen aufgebaut und basiert unter anderem auf der Analyse der Reiseweiten gemäß Kapitel 4.4. Die Gestaltung des Tarifsystems wurde bewusst anhand dieser Reiseweitenanalyse und unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs gewählt. Kurze Distanzen zur Gewährleistung der innerörtlichen Mobilität können relativ günstig zurückgelegt werden, während längere Distanzen über 12,5 km mit einem fixen Kilometersatz verrechnet werden.

Je mehr Personen im Fahrzeug sitzen und sich ein Fahrzeug teilen, desto günstiger wird der Einzelpreis je Person. Des Weiteren kommt es bei einer automatischen Bündelung mehrerer Fahraufträge ebenfalls zur Vergünstigung des Fahrpreises für alle Personen der gebündelten Fahrt. Das Tarifsystem ist somit so konzipiert, dass ein möglichst hoher Anreiz zur Erhöhung des Besetzungsgrades der einzelnen Fahrzeuge geschaffen werden soll. Ab 5 Personen kommt ein fixer Gruppentarif für die Fahrt, unabhängig der Personenanzahl, zur Anwendung.

Für längere Fahrtstrecken über 12,5 km wird der Fahrpreis je angebrochenen Kilometer ab Beginn der Fahrt mit einem fixen Kilometersatz berechnet. Bei einer Fahrtstrecke von 14,5 km ergibt dies somit einen Einzelpreis für eine Person in Höhe von € 16,50.

Da die Gemeindegrößen und Distanzen in den einzelnen Gemeinden recht unterschiedlich sind, können in einem weiteren Schritt im Zuge einer Detailplanung sogenannte ÖV-Hauptknotenpunkte definiert werden, die als wichtige ÖV-Anbindung der Gemeinden dienen (z.B. Bahnhöfe, Busbahnhöfe, wichtige Busknotenpunkte, etc.). Diese ÖV-Hauptknotenpunkte sind maximal zum Preis des zweiten Tarifintervalls (1 Person - € 5,00) erreichbar, auch wenn die Fahrtstrecke länger als 7,5 km sein sollte. Dadurch wird auch für Gemeinden bzw. Siedlungsbereiche, die längere Fahrtstrecken zu einem wichtigen ÖV-Knotenpunkt haben, eine kostengünstige Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs gewährleistet.

4.8 Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen

Die für den Betrieb des regionalen Mikromobilitätssystems notwendigen Transportdienstleistungen sollen ausschließlich von regionalen Taxi- und Mietwagenunternehmen durchgeführt werden, womit die Wertschöpfung in der Region bleibt und die regionale Wirtschaft gestärkt wird.

4.8.1 Kapazität

Potenzielle Transportunternehmen in der Region können der Abbildung 41 und Abbildung 42 entnommen werden. Diese bekommen über die Dispositionssoftware automatisiert die einzelnen Fahraufträge vermittelt. Voraussetzung für die Teilnahme ist die aufrechte Gewerbeberechtigung für Taxi- und Mietwagenunternehmen und die Erfüllung der Rechtsvorschrift für Taxi-, Mietwagen-, und Gästewagenbetriebsordnung. Um die in den vorgegebenen Betriebszeiten durchzuführenden Fahrten abwickeln zu können, ist eine gewisse Kapazität an Fahrzeugen im System notwendig. Die dafür notwendigen Betriebsstunden werden auf die teilnehmenden Verkehrsunternehmen verteilt. Den Verkehrsunternehmen werden für die Teilnahme am System Tablets, Autoladekabel und ggf. Power Banks bereitgestellt, um Fahraufträge direkt zu empfangen. Damit können sie am System teilnehmen und die Fahraufträge gemäß Disposition durchführen.

4.8.2 Fahrzeugeinsatz

Beim Einsatz der Fahrzeuge wird in Dienstfahrzeuge und Bereitschaftsfahrzeuge unterschieden.

Dienstfahrzeuge: diese stehen fix über die vereinbarte Zeit bereit und sind somit ausschließlich für das geplante Mikromobilitätssystem reserviert. Jede Fahratanfrage, die als Auftrag über das Tablet an das Fahrzeug vergeben wird, muss abgewickelt werden. Für die fixe Bereitstellung des Fahrzeugs/des Lenkpersonals bekommt der Verkehrsunternehmer ein fixes Bereitstellungsentgelt, unabhängig davon, ob Fahrten stattfinden oder nicht. Zusätzlich werden für durchgeführte Fahrten die besetzten Kilometer sowie die beauftragten und notwendigen Leerkilometer abgegolten.

Bereitschaftsfahrzeuge kommen ausschließlich dann zum Einsatz, wenn in Spitzenzeiten alle Dienstfahrzeuge ausgelastet sind und eine Bediengarantie von 60 Minuten nicht mehr eingehalten werden kann. Diese Fahrten müssen nicht zwingend von den Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Hier besteht somit eine Wahlmöglichkeit für den Verkehrsunternehmer. Wenn die Fahrt allerdings angenommen wird, werden die beauftragten Kilometerleistungen bezahlt. Es gibt aber kein Bereitstellungsentgelt, da in der Regel nur eine Fahrt durchgeführt wird. Vorteil für den Verkehrsunternehmer: Zusätzliche Auslastung zum Alltagsgeschäft, jedoch keine Verpflichtung.

VU-Kapazitäten Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland (1)



Abbildung 41: Potenzielle Transportunternehmen im nördlichen Teil der Planungsregion (eigene Darstellung)

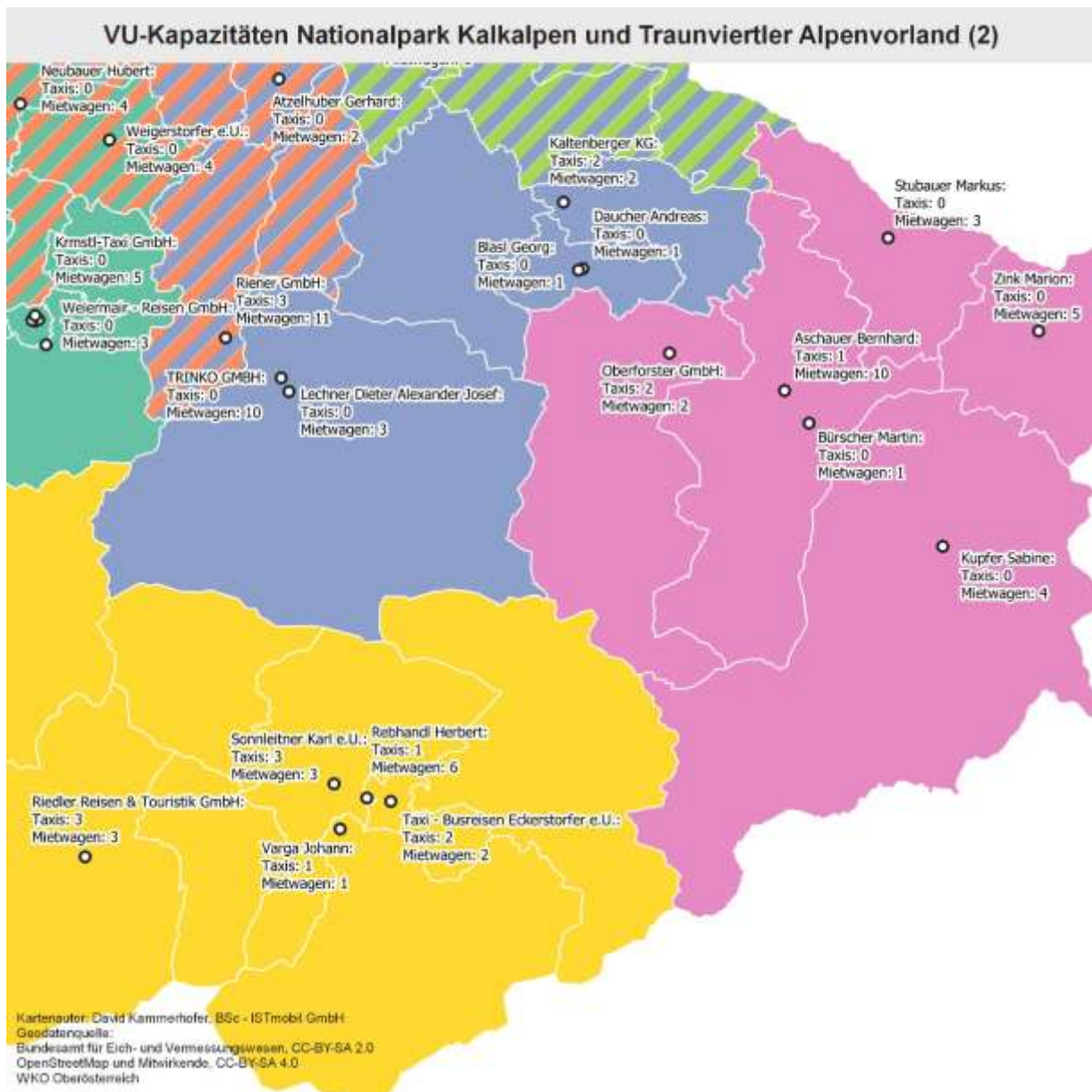


Abbildung 42: Potenzielle Transportunternehmen im südlichen Teil der Planungsregion (eigene Darstellung)

4.9 Stichstreckenlösungen

Im Zuge der Grobkonzeption wurde eine Erstanalyse zur Einführung sogenannter Stichstrecken durchgeführt. Der Sinn und Zweck einer Stichstrecke liegt darin, vor allem bei bestimmten Tälern Strukturen einer Gemeinde bzw. dispers und dünn besiedelten Regionen ein Mobilitätsangebot zu eingeschränkten Zeiten mit bestimmter Vorlaufzeit einzuführen, um den Fahrzeugeinsatz zu optimieren, den Besetzungsgrad zu erhöhen und somit die Abwicklung effizienter zu gestalten. Diese Stichstrecken sind somit Teil der Gesamtlösung und schaffen in bestimmten Tälern und dünn besiedelten Gebieten ein Mobilitätsgrundangebot. Exemplarisch wird eine potenzielle Stichstrecke in der Gemeinde Molln erläutert. In der Gemeinde Molln gibt es beispielsweise Tälern Strukturen, die sich für Stichstrecken gut eignen würden.

Die potenzielle Strecke ist 14 km lang und verbindet Steyern am Ende der Tälerstruktur mit dem Ortszentrum von Molln (siehe Abbildung 43).

Die Stichstrecke könnte hier im Zuge des Mikromobilitätssystems zu eingeschränkten Zeiten mit bestimmter Vorlaufzeit von Steyern in Richtung Molln sowie in umgekehrter Richtung fungieren. Somit kann auch in bestimmten Tälerstrukturen der Gemeinde bzw. Region ein Mobilitätsgrundangebot geschaffen werden, um die Alltagswege innerhalb der Gemeinde auch ohne eigenen Pkw erledigen zu können.

Die finale Definition von Stichstrecken für die gesamte Planungsregion wird im Zuge einer weiterführenden Detailplanung erfolgen, da erst im Zuge der Detailplanung die Definition der einzelnen Haltepunkte je Gemeinde stattfindet und daraus abgeleitet die genauen Stichstrecken samt Fahrzeiten ausgearbeitet werden können.



Abbildung 43: Potenzielle Stichstrecke in der Gemeinde Molln (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

5 MEHRWERT DER GEPLANTEN MIKROMOBILITÄTSLÖSUNG

Durch die Umsetzung der geplanten Mikromobilitätslösung sind positive Effekte in verschiedenen, gesellschaftlichen Bereichen zu erwarten, die einen Mehrwert für die beiden LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland bieten. Beispielhaft werden folgend einige dieser Aspekte zusammengefasst:

- **Optimierte Betriebsform eines klassischen Anrufsammeltaxisystems**
 - Automatische Disposition der Fahrten
 - Erhöhung des Besetzungsgrades durch automatische Bündelung der Fahraufträge
 - Vereinfachter Zugang für den Fahrgast durch flächendeckend fußläufig erreichbare Haltepunkte
- **Individuell** auf die Region ausgerichtetes, **bedarfsorientiertes** Mobilitätsangebot
- **Verbesserter Zugang zu regionalen Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen** (Ärzte, Nahversorger, Gemeindezentren, etc.)
- **Verstärkung der sozialen Teilhabe** innerhalb der Gemeinde durch **selbstbestimmtes Mobilitätsangebot** für nicht mobile Bevölkerungsgruppen
- **Entlastung** für Familienangehörige (Hol- und Bringdienste)
- **Anbindung und Ergänzung** zum öffentlichen Verkehr (Zubringerfunktion)
- **Erweitertes Kundenservice** durch Mobilitätskarte, Servicehotline, Online-Kundenbereich und App
- Auf Zielgruppen abgestimmtes **Buchungssystem über verschiedene Kanäle** – Telefon, App oder Online
- **Positive Umwelteffekte** durch die Bündelung von Fahrten und der damit verbundenen Erhöhung des Besetzungsgrades sowie durch die Reduzierung der Abhängigkeit eines eigenen Pkw
- **Erhalt der Wertschöpfung** in der Region (u.a. Kooperation mit lokalen Taxi- und Mietwagenunternehmen oder verbesserte Erreichbarkeit lokaler Dienstleister)
- **Systemtransparenz:** Diverse Statistiken (u.a. Fahrgastzahlen, Fahrzeiten) und Abrechnungen können jederzeit eingesehen werden
- **Generierung von Echtzeitdaten** im Systembetrieb, die in weitere Folge zur Verbesserung des Systems herangezogen werden können
- **Einheitlicher Außenauftritt der Projektgemeinden** und Möglichkeiten zum gemeinsamen überregionalen Marketing

6 GROBKOSTENKALKULATION

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der durchgeführten Grobkostenkalkulation für das geplante Mikromobilitätssystem dargestellt. In dieser Hinsicht werden die Grobkosten für die beiden Betriebszeitenvarianten (siehe Tabelle 9) für die Gesamtregion ermittelt, um die Unterschiede der Betriebszeiten betreffend der Grobkosten darzustellen.

Tabelle 9: Betriebszeitenvarianten für das geplante Mikromobilitätssystem

Variante	Betriebszeiten
1	Montag bis Freitag (05:00 - 19:00)
2	Montag bis Freitag (05:00 - 19:00) Samstag (08:00 - 19:00) Sonntag/Feiertag (08:00 - 19:00)

Die Grobkostenkalkulation erfolgte auf Basis von 43 Gemeinden der beiden LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland. Die Grobkosten ergeben sich aus den erhobenen Planungsgrundlagen, der jeweiligen Betriebszeitenvariante, der durchgeführten Reiseweitenanalyse für die Planungsregion und dem daraus abgeleiteten Fahrgastpotential. Die ermittelten Grobkosten untergliedern sich zudem in Implementierungskosten (Haltepunktinfrastruktur, technische Umsetzung, etc.) und laufende Betriebskosten. In Absprache mit dem Auftraggeber wurden die Grobkosten, die potenziellen Fahrgelderlöse und der daraus resultierende Finanzierungsbedarf für die Gemeinden auf drei Betriebsjahre aufgeschlüsselt. Wie der resultierende Finanzierungsbedarf auf die einzelnen Projektgemeinden aufgeteilt wird, obliegt dem Auftraggeber bzw. der Region. Zwei verschiedene Vorschläge – rein einwohnerbezogen bzw. einwohnerbezogen inklusive einem Sockelbeitrag in Höhe von € 2.000,00 brutto je Projektgemeinde – wurden aufbereitet und dem Auftraggeber separat übermittelt.

Aufgrund der Tatsache, dass mit Stand November 2019, keine finale Förderrichtlinie für regionale Mikromobilitätslösungen seitens des Landes Oberösterreich vorliegt, wird eine mögliche Förderung bei der Darstellung der Ergebnisse nicht berücksichtigt. Zudem wird im Zuge dessen festgehalten, dass das Land Oberösterreich an einer Förderrichtlinie arbeitet, die genauen Inhalte, Richtlinien und Förderhöhen derzeit aber nicht bekannt sind, weshalb mit Stand November 2019 eine mögliche Förderung seitens des Landes Oberösterreich offen ist.

6.1 Grobkosten Betriebsvariante 1

Grundlage für die Grobkostenkalkulation der Betriebsvariante 1 (Betriebszeiten von Montag bis Freitag) sind neben der potentiellen Anzahl an Fahrten und Fahrgästen auch die durchschnittlich zu erwartende Kilometeranzahl pro Fahrt, die Kilometer-Gesamtfahrleistung pro Jahr sowie der Besetzungsgrad (siehe Tabelle 10).

Tabelle 10: Kalkulationsgrundlagen für Betriebsvariante 1

Grundlagen für die Grobkostenkalkulation – Variante 1	
Betriebstage	252 Tage p.a.
Kalk. Fahrgäste pro Jahr	25.270
Kalk. Fahrten pro Jahr	19.435
Ø km pro Fahrt (besetzt)	7,7
Besetzte Fahrleistung in km p.a.	149.650
Kalk. Besetzungsgrad	1,3
Fahrzeugeinsatz (in 6 Vorzugsbedienungsgebieten)	6 fixe Dienstfahrzeuge

Basierend auf diesen Daten und dem Tarifsystem wurde der jährliche Finanzierungsbedarf für Variante 1 berechnet (siehe Tabelle 11). Die ermittelten Gesamtkosten beinhalten sämtliche Implementierungs- und Investitionskosten sowie laufende Betriebskosten und setzen die Teilnahme aller 43 Projektgemeinden voraus. Der Finanzierungsbedarf ergibt sich aus den Gesamtkosten abzüglich der kalkulierten Fahrgelderlöse.

Tabelle 11: Finanzierungsbedarf für Betriebsvariante 1

Finanzierungsbedarf	Netto p.a.	Brutto p.a.
Gesamtkosten	€ 814.605,00	€ 936.550,00
Abzgl. kalkulierte Fahrgelderlöse	€ 120.424,00	€ 132.467,00
Finanzierungsbedarf gesamt (43 Gemeinden)	€ 694.181,00	€ 804.083,00

Die ermittelten Gesamtkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Tabelle 12: Kostenzusammensetzung für Betriebsvariante 1

Kostenzusammensetzung netto p.a.		
Kosten Verkehrsunternehmen	64%	€ 520.590,00
Kosten Fahrtendisposition	5%	€ 40.319,00
Infrastrukturkosten	7%	€ 59.205,00
Personalkosten	11%	€ 90.971,00
Gemeinkostenanteil / Betreiberrisiko	13%	€ 103.519,00
Gesamtkosten	100%	€ 814.605,00

Die Kosten der einzelnen Positionen beinhalten folgende miteinkalkulierte Leistungen:

Kosten Verkehrsunternehmen: Hierzu zählen einerseits die fixen Bereitstellungsentgelte für die Abdeckung der gewünschten Stunden und andererseits die variablen Kostenanteile für die Kilometerentgelte (Besetzt- und Leerkilometerleistungen) der kalkulierten Fahrten. Weiters ist die technische Ausstattung der Fahrzeuge mit Tablets und technischem Zubehör in dieser Kostenposition berücksichtigt.

Kosten Fahrtendisposition: Hier werden die Personalkosten für das Callcenter sowie die Gebühr für die Nutzung der Softwarelizenz und dem dafür notwendigen Support und Hosting berücksichtigt.

Infrastrukturkosten: Diese Kosten stellen einmalige Kosten dar und wurden für einen Probebetrieb auf drei Jahre aufgeteilt. In diesem Kostenpunkt sind hochgerechnete Kosten für die Erstellung der Infrastruktur (Haltepunkttafeln samt Montagezubehör), Aufsetzung der Software und Programmierung der regionalen Spezifika, Marketingmaterialkosten sowie die Kosten für das Branding der Fahrzeuge mit einem regionalen Logo und die Installierung der Tablets mit der Betreibersoftware enthalten.

Personalkosten: Je nach Art der Ausschreibung können diese Leistungen vom potenziellen Betreiber übernommen werden oder von der Region selbst organisiert werden. Werden diese Leistungen aber zentral mit der Dienstleistungskonzession vergeben, fallen diese beim Betreiber an. Von dieser Variante geht die ermittelte Grobkostenkalkulation aus.

In den Personalkosten sind daher Leistungen für die Beratung durch die Geschäftsführung hinsichtlich Abstimmung mit dem Land Oberösterreich, der Wirtschaftskammer und sonstigen Stakeholdern und die Kosten für das begleitende Projektmanagement für die Betreuung des laufenden Betriebes, die Durchführung von Evaluierungen und allfälligen Anpassungen, die statistische Auswertung des Systems sowie für die mögliche Förderabwicklung enthalten. Zudem sind die Kosten für die kaufmännische Betreuung rund um die automatisierte Verrechnung mit den Gemeinden, den Verkehrsunternehmen und den mobilCard KundInnen enthalten. Auch die Leistungen für die technische Betreuung und Weiterentwicklung und laufende Systemüberwachung sind hier erfasst. Ein weiterer wesentlicher Kostenfaktor ist für das Qualitätsmanagement und die Öffentlichkeitsarbeiten, vor allem zum Systemstart, vorgesehen. Hier sind Personalkosten für die Erstellung von Werbe- und Informationsmaterialien sowie öffentliche Auftritte für Bürgerinformationsveranstaltungen enthalten. Des Weiteren können Schulungen für FahrerInnen und Bürgerservicepersonal abgehalten werden.

Gemeinkostenanteil/Betreiberrisiko: Dieser Kostenpunkt ist ebenfalls betreiberabhängig zu bewerten.

In der vorliegenden Grobkostenkalkulation wird von der Umsetzung mittels der Dienstleistungskonzession ausgegangen und ist daher das damit verbundene Betreiberrisiko dargestellt sowie die anfallenden Overheadkosten und der Gewinnanteil für den Betreiber ausgepreist.

Der größte und wesentlichste Kostenpunkt ist somit mit knapp zwei Drittel (64%) die Vergütung der regionalen Verkehrsunternehmen. Dies bedeutet, dass 64% der Gesamtkosten über die regionalen Verkehrsunternehmen in die Region zurückfließen und die regionale Wertschöpfung in der Region verbleibt.

6.2 Grobkosten Betriebsvariante 2

Grundlage für die Grobkostenkalkulation der Betriebsvariante 2 (erweiterte Betriebszeiten von Montag bis Sonntag) sind wiederum neben der potentiellen Anzahl an Fahrten und Fahrgästen auch die durchschnittlich zu erwartende Kilometeranzahl pro Fahrt, die Kilometer-Gesamtfahrleistung pro Jahr sowie der Besetzungsgrad (siehe Tabelle 13).

Tabelle 13: Kalkulationsgrundlagen für Betriebsvariante 2

Grundlagen für die Grobkostenkalkulation – Variante 2	
Betriebstage	365 Tage p.a.
Kalk. Fahrgäste pro Jahr	29.220
Kalk. Fahrten pro Jahr	22.470
Ø km pro Fahrt (besetzt)	7,7
Besetzte Fahrleistung in km p.a.	173.000
Kalk. Besetzungsgrad	1,3
Fahrzeugeinsatz (in 6 Vorzugsbedienungsgebieten)	6 fixe Dienstfahrzeuge

Basierend auf diesen Daten und dem Tarifsystem wurde der jährliche Finanzierungsbedarf für Variante 2 berechnet (siehe Tabelle 14). Die ermittelten Gesamtkosten beinhalten sämtliche Implementierungs- und Investitionskosten sowie laufende Betriebskosten und setzen die Teilnahme aller 43 Projektgemeinden voraus. Der Finanzierungsbedarf ergibt sich aus den Gesamtkosten abzüglich der kalkulierten Fahrgelderlöse.

Tabelle 14: Finanzierungsbedarf für Betriebsvariante 2

Finanzierungsbedarf	Netto p.a.	Brutto p.a.
Gesamtkosten	€ 966.537,00	€ 1.116.361,00
Abzgl. kalkulierte Fahrgelderlöse	€ 139.245,00	€ 153.170,00
Finanzierungsbedarf gesamt (43 Gemeinden)	€ 827.291,00	€ 963.161,00

Die ermittelten Gesamtkosten setzen sich für Variante 2 wie folgt zusammen:

Tabelle 15: Kostenzusammensetzung für Betriebsvariante 2

Kostenzusammensetzung netto p.a.		
Kosten Verkehrsunternehmen	66%	€ 642.544,00
Kosten Fahrtendisposition	5%	€ 45.420,00
Infrastrukturkosten	6%	€ 59.280,00
Personalkosten	10%	€ 96.692,00
Gemeinkostenanteil / Betreiberrisiko	13%	€ 122.600,00
Gesamtkosten	100%	€ 966.537,00

7 ABSCHLIEßENDES RESÜMEE

Die durchgeführte Grobkonzeption wurde vom Regionsforum Steyr-Kirchdorf für die beiden LEADER-Regionen Nationalpark Kalkalpen und Traunviertler Alpenvorland, bestehend aus 43 Gemeinden der Bezirke Steyr-Land und Kirchdorf in Auftrag gegeben. Abseits der Zentren der einzelnen Gemeinden, ist der nördliche Teil der Planungsregion (LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland) gekennzeichnet von dispersen Siedlungsstrukturen, der südliche Teil der Planungsregion (LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen) zum Teil dispers geprägt mit vereinzelter Talerstrukturen, die die infrastrukturellen Einrichtungen vor große Herausforderungen stellen. Damit im direkten Zusammenhang steht auch der hohe Motorisierungsgrad der Region und einer damit verbundenen starken Abhängigkeit vom eigenen Pkw beziehungsweise von privaten Hol- und Bringdiensten. Da das durchschnittliche Alter der Bevölkerung der Region stetig zunimmt, müssen Infrastruktur und Dienstleistungen dementsprechend angepasst werden.

Im Zuge der durchgeführten Analyse des bestehenden öffentlichen Verkehrs wurden abseits der Hauptachsen bzw. Bahnverbindungen deutliche Lücken sichtbar. Derzeit ist in der LEADER-Region Traunviertler Alpenvorland knapp ein Viertel der Bevölkerung, in der LEADER-Region Nationalpark Kalkalpen sogar über 40% der Bevölkerung werktags, wenn Schule, nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. In Richtung Wochenende erhöht sich der Anteil der Bevölkerung, der keinen Zugang zum öffentlichen Verkehr hat, weiter, sodass die Abhängigkeit vom eigenen Pkw sehr hoch ist, was auch der steigende Motorisierungsgrad in beiden Bezirken signalisiert. Insbesondere in peripheren Siedlungsgebieten ist das Angebot an Bus und Bahn zu Hauptverkehrsachsen und Gemeindezentren nicht ausreichend. Momentan gibt es in der Planungsregion bereits einzelne Mikromobilitätsangebote aufgrund fehlender öffentlicher Verkehrsangebote, jedoch meist nur auf Gemeindeebene. Da Mobilität nicht an der Gemeindegrenze endet, ist ein gesamtheitliches und flächendeckendes Mikromobilitätsangebot notwendig, um die alltäglichen Wege auch ohne eigenen Pkw zurücklegen zu können.

Die Konzeption für das geplante Mikromobilitätssystem baut auf der Analyse der derzeitigen ÖV-Strukturen auf und soll die Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz schließen sowie die innerörtliche Mobilität stärken und für eine fußläufige Erschließung zu ÖV-Strukturen sorgen.

Mit der Definition von Haltepunkten in fußläufiger Erreichbarkeit für die Bevölkerung wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr um ein Vielfaches erleichtert und eine Alternative zum eigenen Pkw geschaffen.

Dabei wurden im Rahmen von zwei Zielworkshops auch die Bedürfnisse und Ideen der beteiligten Projektgemeinden berücksichtigt, um die Konzeption bestmöglich auf die Planungsregion anpassen zu können. Ziel ist es, ein vernetztes, bedarfsorientiertes Mikromobilitätsangebot zu entwickeln und damit die Anbindung an das höherrangige öffentliche Verkehrssystem zu gewährleisten. Zielgruppe sind insbesondere nicht mobile Menschen (SeniorInnen, mobilitätseingeschränkte Personen), Jugendliche, und Gäste der Region. Das Tarifsystem ist speziell auf kurzen Strecken attraktiv und soll, aufgrund der Reduzierung des Einzelpreises sobald sich mehrere Personen ein Fahrzeug teilen, einen Anreiz zur Erhöhung des Besetzungsgrades schaffen. Damit kann eine leistbare Alltagsmobilität gewährleistet werden.

Die Fahrtbuchungen können telefonisch, online oder über eine App vorgenommen werden, wobei die Fahrten prinzipiell von Haltepunkt zu Haltepunkt möglich sind. Für mobilitätseingeschränkte Personen besteht darüber hinaus die Möglichkeit einer Hausabholung. In der Konzeption des Mikromobilitätssystems wird besonders darauf Wert gelegt, dass die Wertschöpfung in der Region stattfindet, daher wird eine Kooperation mit regionalen Taxi- und Mietwagenunternehmen forciert und die regionale Wirtschaft gestärkt.

Im Zuge der Konzeption wird deutlich, dass die beiden LEADER-Regionen durchaus sehr unterschiedlich geprägt sind. Dies ist vor allem an der Siedlungsstruktur, der Bevölkerungsanzahl und -entwicklung, der durchschnittlichen Reiseweiten sowie am Angebot des öffentlichen Verkehrs zu erkennen. Die Ausgangslage für die Implementierung eines Mikromobilitätssystems ist somit in beiden LEADER-Regionen unterschiedlich zu betrachten. Im südlichen Teil der Planungsregion ist die Ausgangslage speziell aufgrund der Siedlungsstrukturen und der daraus resultierenden längeren Distanzen herausfordernder als im nördlichen Teil der Planungsregion.

Durch die Implementierung eines Mikromobilitätssystems in der Region Steyr-Land/Kirchdorf sind positive Effekte in verschiedenen Bereichen zu erwarten, die einen langfristigen Mehrwert bieten. So wird mittels eines bedarfsorientierten Mobilitätsangebots der Zugang zu regionalen Infrastrukturen und Einrichtungen verbessert, was sich positiv auf die soziale Inklusion auswirkt. Durch die Bündelung von Fahrten und die Unabhängigkeit von privaten Hol- und Bringdiensten kann ein positiver Beitrag zur Umweltbilanz der Gemeinden geleistet werden, zusätzlich können bestehende ÖV-Strukturen besser erreicht und genutzt werden.

8 WEITERE VORGEHENSWEISE

Die Grobkonzeption beinhaltet die Aufarbeitung jener Bestandteile, welche von den Gemeinden im Zielworkshop definiert wurden. Mit der ausgearbeiteten Grobkostenabschätzung wird dargelegt, wie ein bedarfsorientiertes System in der Planungsregion aussehen kann, welche Punkte berücksichtigt werden können und sollten und welchen Mehrwert es für die BewohnerInnen, die Infrastruktureinrichtungen und die lokalen Verkehrsunternehmen haben kann. Zu diesem Zweck wurden zwei Betriebsszenarien hochgerechnet, um die schriftlichen Erläuterungen auch in Zahlen zu veranschaulichen. Die Präsentation der Grobkosten für die beiden Szenarien wird den Gemeinden nach Abstimmung mit den LAG-Managern der beiden LEADER-Regionen im ersten Halbjahr 2020 bzw. nach endgültiger Entscheidung hinsichtlich einer potenziellen Landesförderung, stattfinden. Den Gemeinden liegen dann die Grobkosten für zwei unterschiedliche Betriebszeitenvarianten als Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Detailplanung bzw. Umsetzungsvorbereitung vor.

Wie schon im Kapitel Grobkostenkalkulation ausdrücklich erwähnt, wurde eine potenzielle Förderung seitens des Landes Oberösterreich in der Kostenaufbereitung nicht dargestellt, da mit Abschluss dieser Grobkonzeption noch keine finale Aussage über die tatsächliche Höhe der Förderung und den zu berücksichtigenden Kriterien für ein Mikromobilitätssystem von Landesseite getätigt werden kann.

Die Ausarbeitung der Richtlinie/ des Leitfadens wird nach Aussagen der Landesregierung wahrscheinlich noch bis Frühjahr 2020 dauern. Somit wäre ein wesentlicher nächster Schritt, sich nochmals mit der Landesregierung auseinander zu setzen, damit einerseits für die Gemeinden klar ist, ob und in welcher Form es eine Förderung seitens des Landes Oberösterreich geben wird und andererseits dafür, dass in einer möglichen Detailplanung bzw. in der Umsetzungsvorbereitung bereits gezielt auf diese Kriterien eingegangen werden kann, um diese in der Umsetzungsvorbereitung berücksichtigen zu können.

8.1 Inhalte einer möglichen Detailplanung

- Auftaktworkshop zur Definition eines Betriebsszenarios auf Basis des resultierenden Bedienebietes (tatsächlich teilnehmende Gemeinden)
- Haltepunkterfassung unter Einbezug der Gemeinden
- Ausarbeitung von Sondertarifen, beispielsweise für ÖV-Hauptknotenpunkte
- Analyse zur möglichen Integration bestehender Mikromobilitätsangebote
- Einbindung der regionalen Verkehrsunternehmer inkl. Verhandlungen
- Finale Kalkulation des Betriebssystems auf Basis der ausgearbeiteten Parameter
- Finalisierung des Finanzierungsmodells (Gemeinden, Land und Stakeholder)
- Ausarbeitung eines Marketing- und Umsetzungskonzeptes
- Vorbereitung der Ausschreibung durch einen Vergaberechterspezialisten