



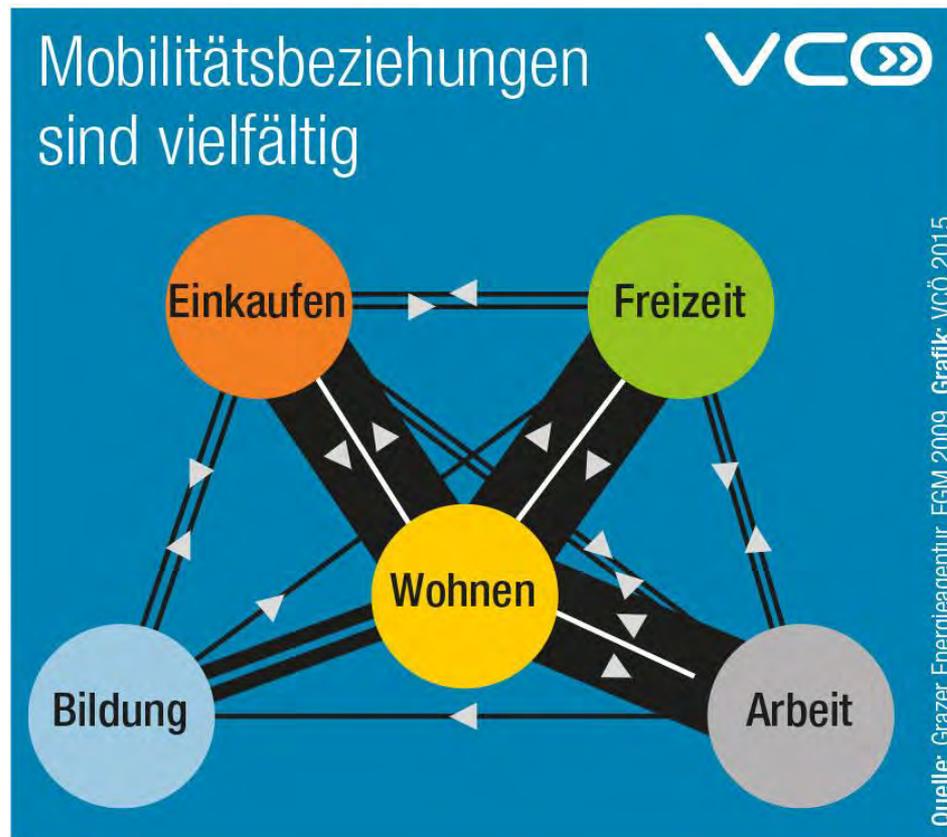
Region Steyr-Land/ Kirchdorf

Machbarkeitsstudie Mikro-ÖV – Ergebnispräsentation



Steinbach an der Steyr
13.Juli 2020

MOBILITÄT



Bisherige Planungsschritte

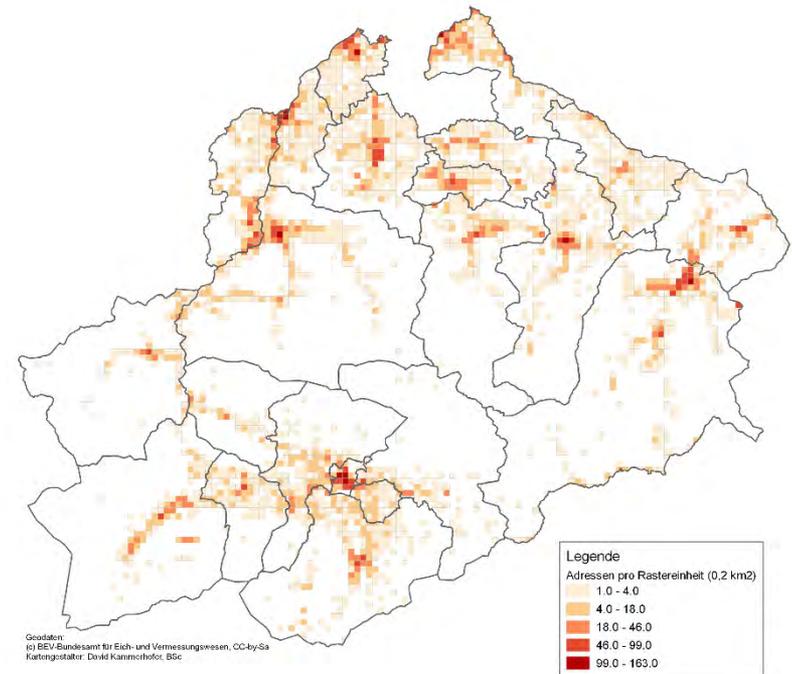
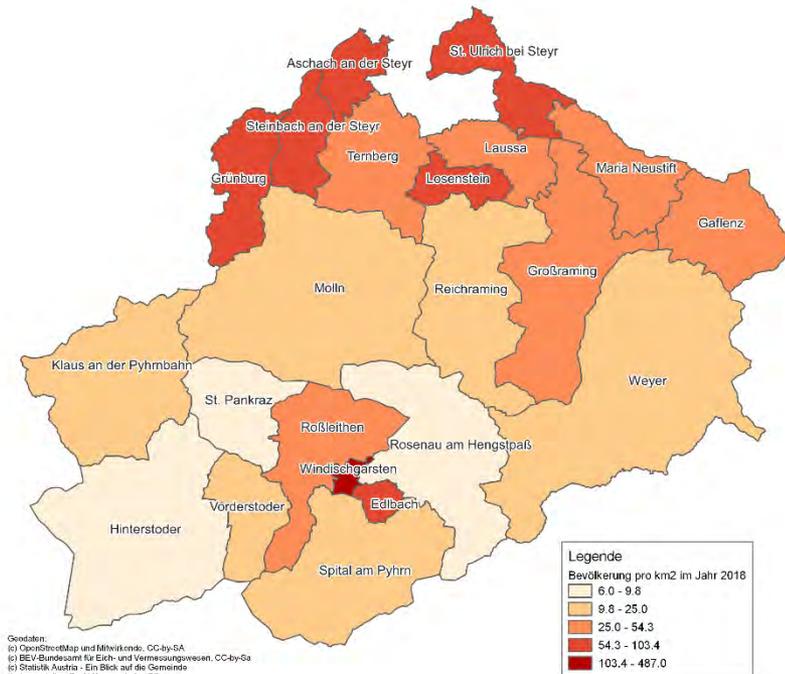


Agenda

- **Ausgangslage / Ergebnisse der Zielworkshops**
- **Planungsergebnisse**
 - ÖV-Analyse
 - Reiseweitenanalyse und Vorzugsbediengengebiete
 - Fahrgastpotenzial
- **Ergebnisse der Grobkostenkalkulation**
 - Variante 1
 - Variante 2

Ausgangslage

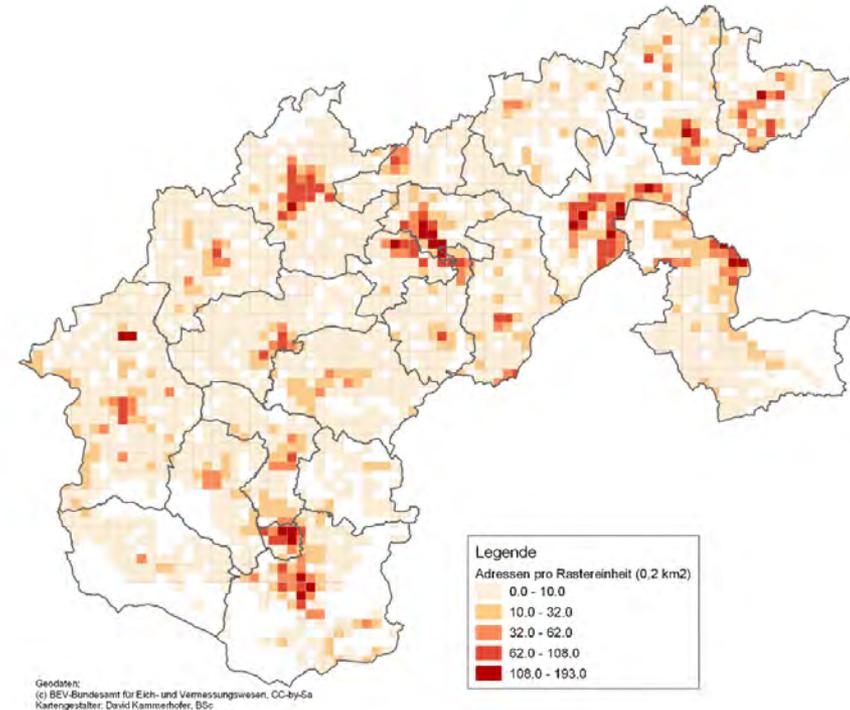
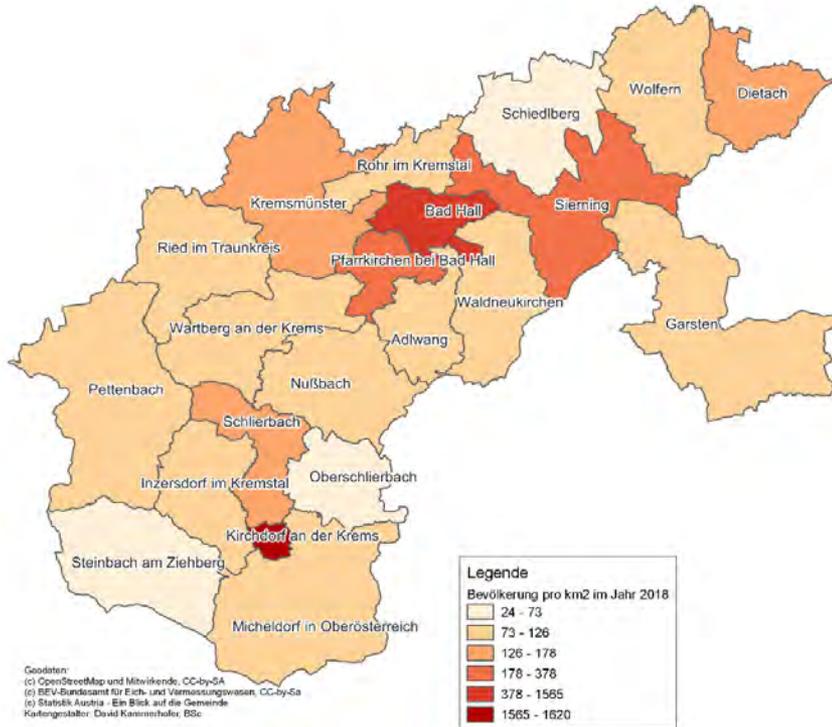
Siedlungsstruktur LEADER Nationalpark Kalkalpen



- **22 Gemeinden** im Süden der Bezirke Steyr-Land und Kirchdorf
- 44.180 EinwohnerInnen | 27 EinwohnerInnen je km²
- Siedlungsschwerpunkte auf Gemeindehauptorte konzentriert
- Weitläufiges Gebiet mit zum Teil dünner Besiedlung bzw. Tälerstrukturen → **Ausgangslage für Mikromobilität herausfordernd**

Ausgangslage

Siedlungsstruktur LEADER Traunviertler Alpenvorland



- **21 Gemeinden** im Norden der Bezirke Steyr-Land und Kirchdorf
- 72.934 EinwohnerInnen | 123 EinwohnerInnen je km²
- Siedlungsschwerpunkte auf Gemeindehauptorte konzentriert
- Kompaktes Gebiet mit zum Teil dichter Besiedlung → **Gute Basis für Mikromobilität**

Ergebnisse Zielworkshops I

Zielgruppen:

- Mobilitätseingeschränkte bzw. nicht mobile Personen (z.B. SeniorInnen)
- Jugendliche / SchülerInnen / Lehrlinge

Zielorte (allgemein):

- ÖV-Haltestellen (Bus und Bahn)
- Ärzte und Apotheken
- Nahversorger und Einkaufszentren
- Freizeiteinrichtungen
- Gemeindezentren und Schulen
- Anbindung an regionale Zentren (u.a. Kirchdorf, Steyr)
- Siedlungsgebiete, die nicht vom Öffentlichen Verkehr erschlossen sind

Ergebnisse Zielworkshops II

Betriebszeiten:

- Unterschiedlicher Bedarf in den einzelnen Kleingruppen bzw. LEADER-Regionen
- Gemeinsamer Nenner: Abdeckung der Alltagsmobilität
- Folgende beiden Varianten wurden in Abstimmung mit den beiden LEADER-Regionen für die Grobkostenkalkulation definiert:

	Variante 1	Variante 2
Montag – Freitag	05:00 – 19:00	05:00 – 19:00
Samstag	-	08:00 – 19:00
Sonn- und Feiertag	-	08:00 – 19:00

ÖV-Analyse

Als Basis für sämtliche weiterfolgenden Analysen dient eine sogenannte ÖV-Analyse der Planungsregion:

- Österreichweit standardisiertes Verfahren zu Bestimmung der ÖV-Erschließung → ÖV-Güteklassen
- Zur Analyse des bestehenden öffentlichen Verkehrs in der Region – unter Berücksichtigung der Siedlungsstrukturen
- Koppelung der Bedienqualität von ÖV-Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen

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			

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, 0-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⁾				

ÖV-Analyse

Nationalpark Kalkalpen

ÖV-Analyse der Planungsregion anhand der ÖV-Güteklassen

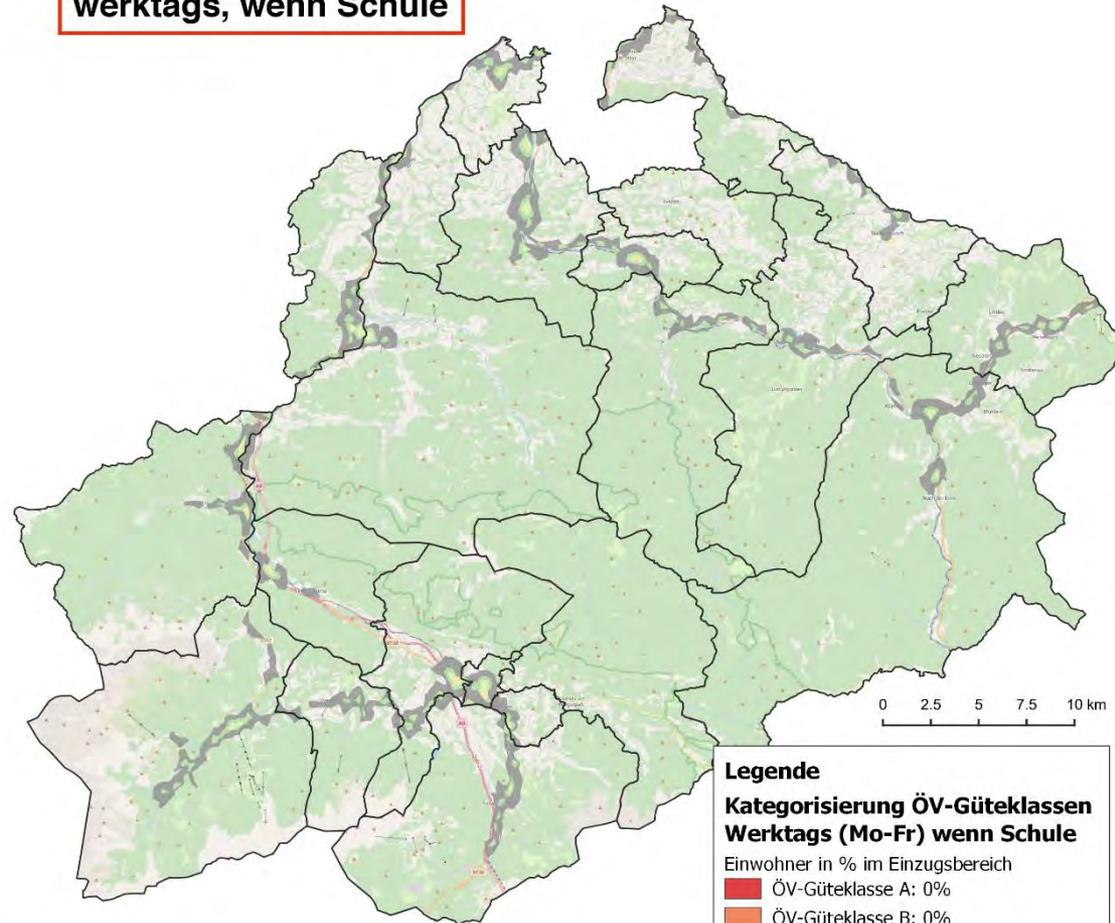
Betrachtungszeitraum: Werktags
(Montag-Freitag), wenn Schule

40,8% der EinwohnerInnen haben
werktags (wenn Schule) **keine**
Anbindung zum öffentlichen
Verkehr

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

ÖV-Güteklassen Nationalpark Kalkalpen

werktags, wenn Schule



Legende

Kategorisierung ÖV-Güteklassen Werktags (Mo-Fr) wenn Schule

Einwohner in % im Einzugsbereich

- ÖV-Güteklasse A: 0%
- ÖV-Güteklasse B: 0%
- ÖV-Güteklasse C: 0%
- ÖV-Güteklasse D: 1,7%
- ÖV-Güteklasse E: 8,6%
- ÖV-Güteklasse F: 22,1%
- ÖV-Güteklasse G: 26,9%
- Einwohner ohne Anbindung: 40,8%

Kartenautor: David Kammerhofer, BSc - ISTmobil GmbH
Geodatenquelle:
BEV - Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, CC-BY-SA 2.0
OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA 4.0
European Commission, GHS population grid

ÖV-Analyse

Nationalpark Kalkalpen

ÖV-Analyse der Planungsregion anhand der ÖV-Güteklassen

Betrachtungszeitraum: Samstags

68,5% der EinwohnerInnen haben
an Samstagen **keine Anbindung**
zum öffentlichen Verkehr

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

ÖV-Güteklassen Nationalpark Kalkalpen

Samstags



Legende

Kategorisierung ÖV-Güteklassen an Samstagen

Einwohner in % im Einzugsbereich

- ÖV-Güteklasse A: 0%
- ÖV-Güteklasse B: 0%
- ÖV-Güteklasse C: 0%
- ÖV-Güteklasse D: 1,2%
- ÖV-Güteklasse E: 2,4%
- ÖV-Güteklasse F: 7,7%
- ÖV-Güteklasse G: 20,3%
- Einwohner ohne Anbindung: 68,5%

Kartenautor: David Kammerhofer, BSc - ISTmobil GmbH
Geodatenquelle:
BEV - Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, CC-BY-SA 2.0
OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA 4.0
European Commission, GHS population grid

ÖV-Analyse

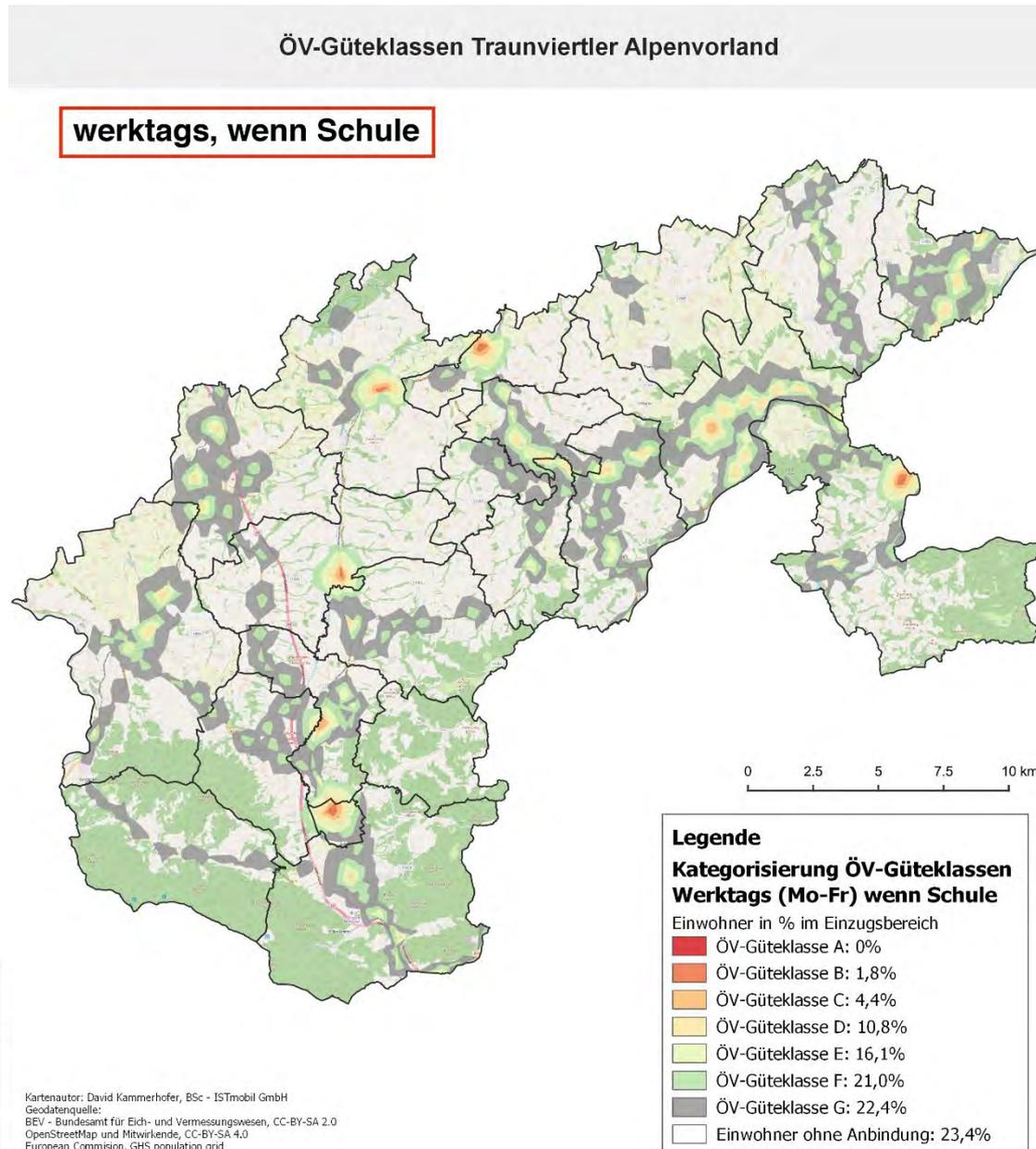
Traunviertler Alpenvorland

ÖV-Analyse der Planungsregion anhand der ÖV-Güteklassen

Betrachtungszeitraum: Werktags
(Montag-Freitag), wenn Schule

23,4% der EinwohnerInnen haben
werktags (wenn Schule) **keine**
Anbindung zum öffentlichen
Verkehr

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



ÖV-Analyse

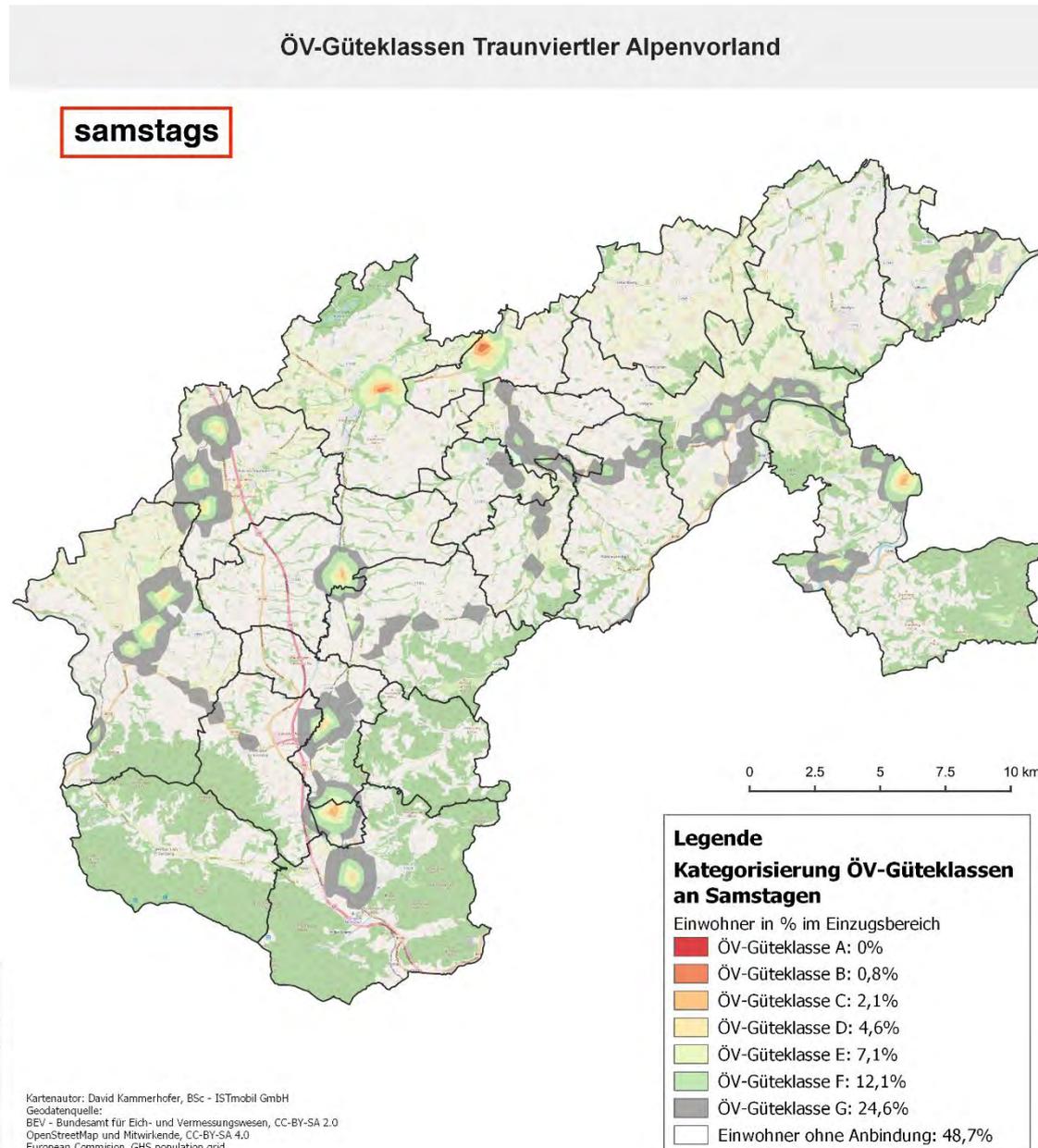
Traunviertler Alpenvorland

ÖV-Analyse der Planungsregion anhand der ÖV-Güteklassen

Betrachtungszeitraum: Samstags

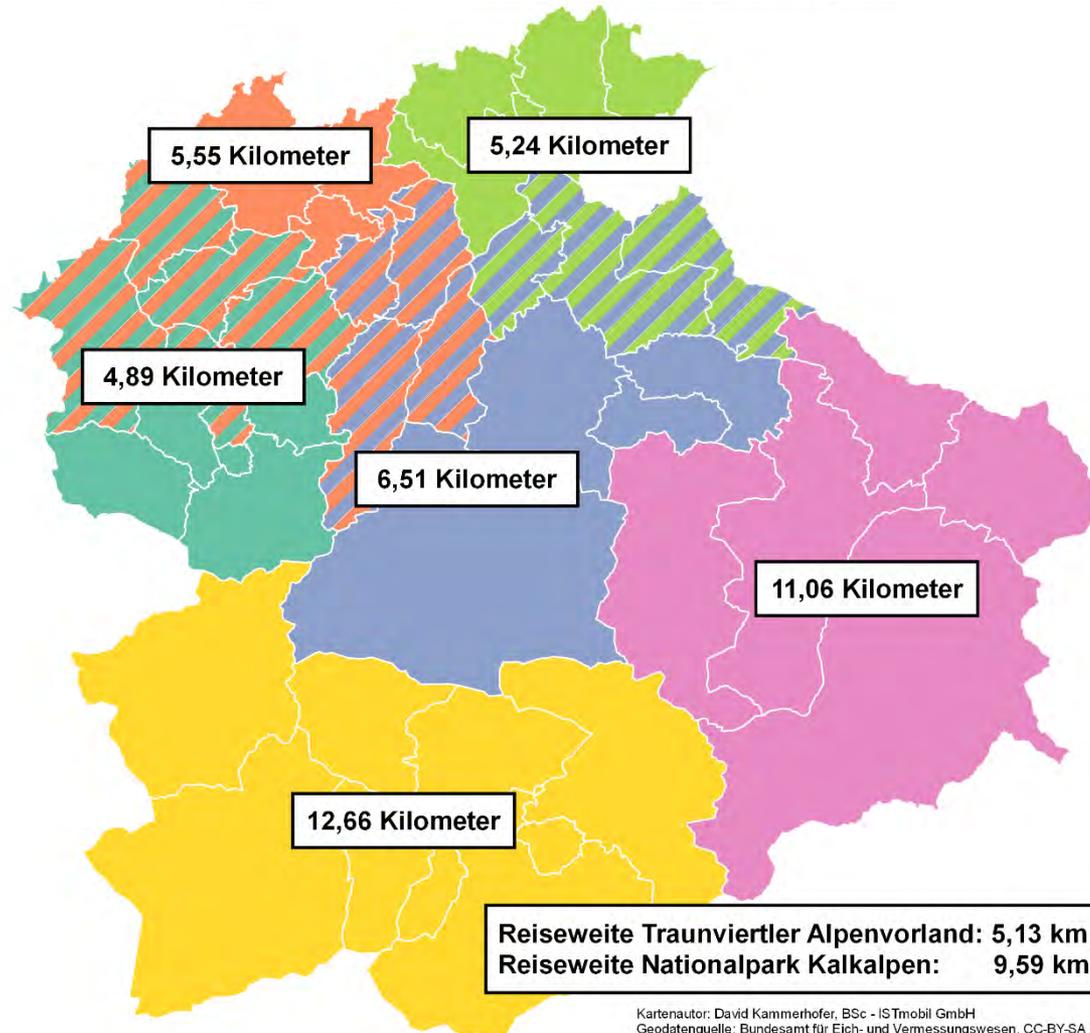
48,7% der EinwohnerInnen haben
an Samstagen **keine Anbindung
zum öffentlichen Verkehr**

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



Reiseweitenanalyse

Durchschnittliche Reiseweite je Vorzugsbediengebiet



Kartenautor: David Kammerhofer, BSc - ISTmobil GmbH
Geodatenquelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, CC-BY-SA 2.0

Fahrgastpotenzial

Relevante Faktoren zur Ermittlung des Fahrgastpotenzials (Alltagsmobilität):

- Reiseweitenanalyse
- vorhandene Infrastruktur
- Einwohnerzahl
- Angebotsstunden inkl. Priorisierung
- Erfahrungswerte bestehender Systeme
- Fahrgastakzeptanz

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

Tarifsystem

Tarifsystem Steyr-Land/Kirchdorf (brutto, pro Person)						
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	0,80 €/km	0,65 €/km	0,50 €/km	2,00€/km (Gruppentarif)

- **Tarifsystem** ist **kilometer- und personenbezogen** aufgebaut
 - Je mehr Personen im Fahrzeug sitzen, desto günstiger wird der Einzelpreis je Person
 - Anreiz zur Erhöhung des Besetzungsgrades
- Ab 5 Personen kommt ein **Gruppentarif** zur Anwendung
- Für längere Fahrtstrecken (> 12,5 km) wird je angebrochenen Kilometer der Fahrtpreis kilometerbezogen berechnet
- Fahrten zu sogenannten **ÖV-Knotenpunkten** (Definition im Rahmen der Detailplanung) sind zum max. 2. Tarifintervall möglich

Grobkostenkalkulation

Variante 1

Grobkostenkalkulation	Netto p.a.	Brutto p.a.
Gesamtkosten	€ 814.605	€ 936.550
Kalk. Erlöse aus Fahrteinnahmen	€ 120.424	€ 132.467
Finanzierungsbedarf gesamt	€ 694.181	€ 804.083

	Variante 1
Montag – Freitag	05:00 – 19:00
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Kosten pro EinwohnerIn und Jahr*:
6,07 € netto

Kosten pro Fahrgast*:
25,60 € netto

* ohne Landesförderung

Grobkostenkalkulation

Variante 2

Grobkostenkalkulation	Netto p.a.	Brutto p.a.
Gesamtkosten	€ 966.537	€ 1.116.361
Kalk. Erlöse aus Fahrteinnahmen	€ 139.245	€ 153.170
Finanzierungsbedarf gesamt	€ 827.291	€ 963.161

	Variante 2
Montag – Freitag	05:00 – 19:00
Samstag	08:00 – 19:00
Sonn- und Feiertag	08:00 – 19:00

Kosten pro EinwohnerIn und Jahr*:
7,23 € netto

Kosten pro Fahrgast*:
26,60 € netto

* ohne Landesförderung

Mehrwert für die Region

- **Neues** und **flächendeckendes Mobilitätsangebot**
- **Schaffung** fehlender **innerörtlichen Erreichbarkeiten** (Anbindung dezentraler Siedlungsgebiete)
- **Soziale Inklusion** von nicht mobilen und sozial schwächer gestellten Personengruppen durch **günstige Tarife**
- **Attraktivierung der Wirtschaftsstandorte** und **Betriebe**
- **Vermeidung von Leerkilometer** durch **Bündelung von Fahrten**
- **Anbindung** und **Förderung des bestehenden öffentlichen Verkehrs** (Bus & Bahn)



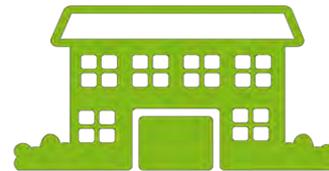
Bahnhof



Einkaufszentrum



Hotel / Restaurant



Wirtschaftsbetriebe



Arzt

Aktueller Stand Land OÖ

Förderleitfaden

Grundprinzipien und wesentliche Merkmale:

- ✓ Zubringerfunktion/Ergänzung zum öffentlichen Verkehr
- ✓ Anmeldung des Fahrtwunsches
- ✓ Sammeln der Fahrtwünsche
- ✓ Haltepunkte/Sammelstellen

Fördergegenstand:

- ✓ Kein Parallelangebot – keine Konkurrenzierung des ÖV Angebots
- ✓ Zugänglich für alle Personen
- ✓ Lückenlose Fahrtendokumentation
- ✓ Fahrpreis darf Tarifniveau des Verkehrsverbundtarifs nicht unterschreiten
- Mindestbesetzungsgrad von 1,3
- Abgang pro Fahrgast bis max. € 12,00 – gefördert mit Finanzkraft-Kopfquote der Gemeinden (angepasst an die Richtlinie der „Gemeindeförderung neu“)

Ansprechpersonen



Betriebsleitung

Martina Dunst, BSc

martina.dunst@istmobil.at

0123 500 44 87

Projektleitung

David Hinteregger, MSc

david.hinteregger@istmobil.at

0123 500 44 78 | 0660 54 50 348