

Leader-Region Oberinnviertel-Mattigtal

Machbarkeitsstudie Ruf- und Sammeltaxi

Endbericht



Oberalm, 27. Dezember 2018

TRAFFIX®

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

A - 5411 Oberalm, Bogenmühlstraße 7
T: 06245-856 09, F: 06245-856 09-10
M: salzburg@traffix.co.at, W: www.traffix.co.at

LEADER Oberinnviertel / Mattigtal

Leader-Region Oberinnviertel-Mattigtal

Machbarkeitsstudie Ruf- und Sammeltaxi

Endbericht

Auftraggeber:

Leadermanagement Oberinnviertel-Mattigtal
vertreten durch: Herrn Florian Reitsammer, MSc.
5280 Braunau am Inn, Industriezeile 54

Auftragnehmer:

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
5411 Oberalm, Bogenmühlstraße 7
Tel.: +43 6245 856 09, Fax: +43 6245 856 09-10
E-Mail: salzburg@traffix.co.at

Bearbeitungsteam:

Bernhard Fürst, Mag. (Projektleitung)
Alexander Gaug, Mag.
DTkfm. Dipl.-Ing. Fabian Caesar Wenger, MSc.
Andreas Käfer, Dipl.-Ing. (Projektcontrolling)

Titelbild:© A. Käfer

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite	
1	HINTERGRUND UND AUFGABENSTELLUNG.....	5
2	BESTANDSANALYSE	6
2.1	Methode und Herangehensweise	6
2.2	Analyse des ÖV-Angebots	8
2.2.1	Angebotsübersicht Bahn	9
2.2.2	Angebotsübersicht Bus	10
2.2.3	ÖV-Angebot nach Verkehrstag	15
2.2.3.1	ÖV-Angebot Werktag/Schultag.....	15
2.2.3.2	ÖV-Angebot Werktag/Ferien.....	16
2.2.3.3	ÖV-Angebot Samstag/Sonntag/Feiertag	18
2.2.4	Detailanalyse Werktag/Schultag nach Zeitscheiben	19
2.2.5	Zusammenfassung ÖV-Analyse	24
2.3	Qualitative Nachfrage-Erhebung	25
3	PLANUNGSKRITERIEN MIKRO-ÖV	28
3.1	Generelle Kriterien und Gestaltungsparameter.....	28
3.2	Gesetzliche Grundlagen	30
4	BEST-PRACTICE BEISPIELE FÜR MIKRO-ÖV-SYSTEME	31
4.1	Beispiel IST-MOBIL	31
4.2	REGIO-Mobil (SMS GmbH)	32
4.3	Beispiel GO-MOBIL.....	32
4.4	Beispiel Leibnitz-Modell.....	33
4.5	Beispiel Taxibonsystem Velden	34
4.6	Beispiel gMein-Bus	35
5	GRUNDKONZEPTION RUF- UND SAMMELTAXI.....	37
5.1	Bedienungsgebiete.....	37
5.1.1	Gemeinden mit starker Vernetzung zu Clusterzentren mit überregionaler Verkehrsknotenfunktion.....	40

5.1.2	Gemeinden mit mäßiger Vernetzung (Clustergemeinden) ...	41
5.1.3	Gemeinden mit geringer Vernetzung	42
5.2	Nutzergruppen	43
5.3	Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit	43
6	EMPFEHLUNGEN UND UMSETZUNGSLEITFÄDEN	44
6.1	Zusammenfassende Empfehlungen	44
6.1.1	Umsetzungsleitfaden.....	45
	VERWENDETE ABKÜRZUNGEN	46
	QUELLENVERZEICHNIS.....	48
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	49
	TABELLENVERZEICHNIS.....	49
	ANHANG	50
	ABBILDUNGEN IM ANHANG	51
	KARTEN IM ANHANG	51

1 HINTERGRUND UND AUFGABENSTELLUNG

In der Leader-Region Oberinnviertel-Mattigtal haben sich insgesamt 37 Gemeinden zu einer LEADER-Partnerschaft zusammengeschlossen. Zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes plant das Leadermanagement der Region Oberinnviertel-Mattigtal die Initiierung von zusätzlichen Mobilitätsangeboten als Ergänzung zum bereits bestehenden öffentlichen Verkehrssystem in der Region.

Die Aufgabenstellung umfasste die Erstellung einer Machbarkeitsstudie in Bezug auf die Einrichtung von geeigneten Ruf- und Sammeltaxi-Angeboten (Mikro-ÖV). Konkret sollten die Ausgangslage in der Region, Möglichkeiten der Umsetzung und die zu erwartenden Kosten für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten geprüft werden.

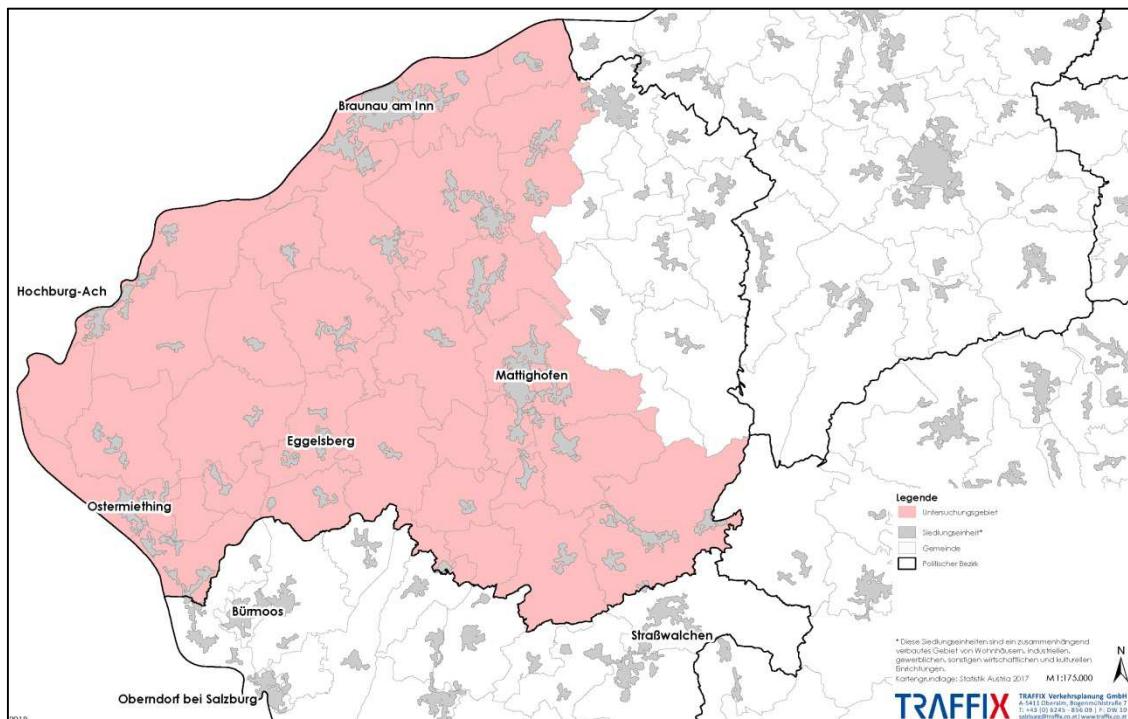
Das Ingenieurbüro TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH wurde seitens Herrn Mag. Florian Reitsammer (Schreiben vom 18.1.18) mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragt.

2 BESTANDSANALYSE

2.1 Methode und Herangehensweise

Die Bestandsanalyse besteht zum einen aus einer detaillierten Analyse des bestehenden ÖV-Angebots (Ergebnisse sh. Kapitel 2.2) und zum anderen aus der Auswertung einer eigens durchgeführten qualitativen Nachfrage-Erhebung zur Identifizierung des räumlichen Mobilitätsbedarfs (Ergebnisse sh. Kapitel 2.3). Zur Erfassung und Darstellung des bestehenden ÖV-Angebots wurde anhand von detaillierten Fahrplanauswertungen die Anzahl der Verbindungen auf allen möglichen Relationen zwischen den Orten der Untersuchungsregion ermittelt. Zusätzlich wurden Verbindungen zu wichtigen Zielen außerhalb der Region (Oberndorf bei Salzburg, Bürmoos und Straßwalchen) erfasst. Abbildung 2-1 zeigt das Untersuchungsgebiet im Überblick (Anmerkung: Vergrößerte Abbildung befindet sich im Anhang).

Abbildung 2-1: Untersuchungsgebiet



Datenquelle: Statistik Austria

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde bei der Ermittlung der angebotenen ÖV-Verbindungen insofern eine Vereinfachung vorgenommen, als bei der Bedienung der einzelnen Orte nicht zwischen verschiedenen Haltestellen innerhalb eines Ortes unterschieden wird. Um die Qualität des ÖV-Angebots an verschiedenen Verkehrstagen beurteilen bzw. vergleichend gegenüberstellen zu können, wurde im Rahmen der Analyse die Anzahl der Verbindungen unterschieden nach den folgenden typischen Verkehrstagen dargestellt:

- Werktag/Schultag
- Werktag/Ferien
- Samstag/Sonn- und Feiertag

Zusätzlich erfolgte für den Verkehrstag Werktag/Schultag eine Detail-Analyse des Angebots in Form einer Auswertung anhand von 3-Stunden-Zeitscheiben:

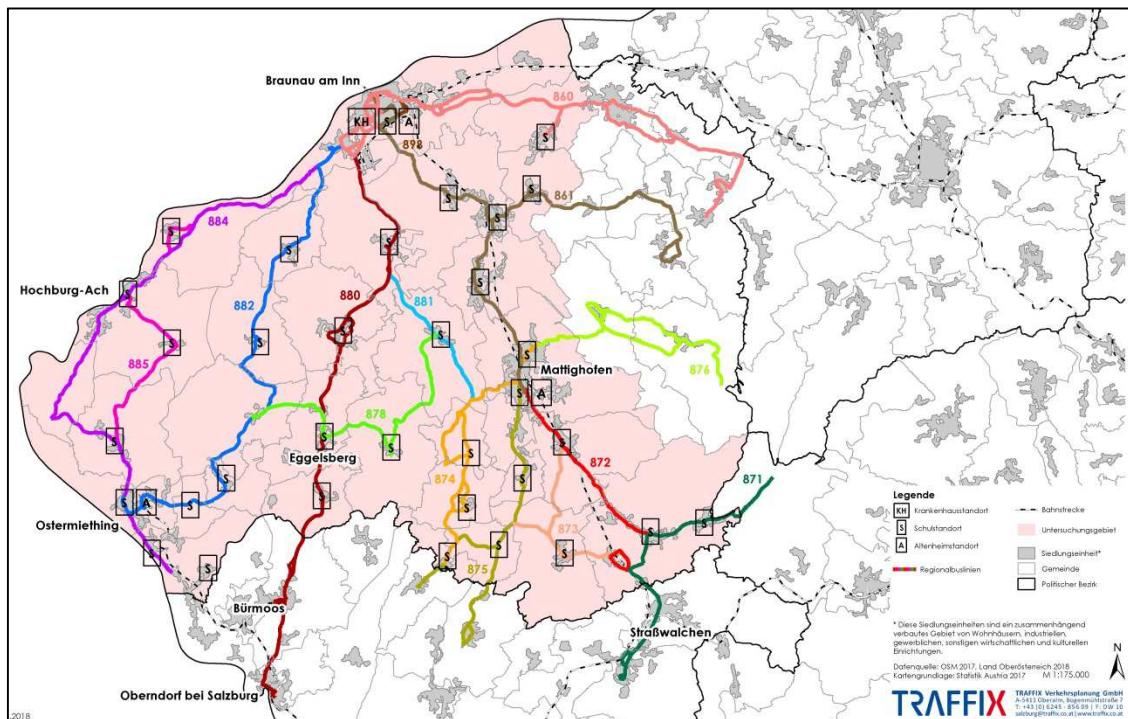
- 00:00 bis 06:00 Uhr
- 06:00 bis 09:00 Uhr
- 09:00 bis 12:00 Uhr
- 12:00 bis 15:00 Uhr
- 15:00 bis 18:00 Uhr
- 18:00 bis 21:00 Uhr
- 21:00 bis 24:00 Uhr

Die Ergebnisse der vorgenommenen Auswertungen werden in Form von schematischen Karten dargestellt, welche die Verbindungsqualität im öffentlichen Verkehr auf allen Relationen als Anzahl der angebotenen Verbindungen pro Tag (bzw. pro 3-Stunden-Zeitscheibe) visualisieren. Auf Basis dieser Auswertungen erfolgte eine zusammenfassende Charakterisierung und qualitative Bewertung des bestehenden ÖV-Angebots in der Untersuchungsregion (vgl. Kapitel 2.2.5).

2.2 Analyse des ÖV-Angebots

Im Folgenden werden sämtliche relevanten ÖV-Linien (Bahn und Bus) bzw. die für die Untersuchungsregion relevanten Abschnitte vorgestellt und im Hinblick auf ihre Bedeutung (Schulstandorte, Krankenhausstandorte, Altersheimstandorte) für die Region charakterisiert (Anmerkung: Vergrößerte Abbildung befindet sich im Anhang).

Abbildung 2-2: ÖV-Liniennetz in der Region



Datenquelle: OÖ Verkehrsverbund, Statistik Austria, eigene Bearbeitung

2.2.1 Angebotsübersicht Bahn

Im Untersuchungsgebiet verkehren mit der **Salzburger Lokalbahn** und der **Mattigtalbahn** zwei Bahnlinien, welche die Region im Westen und Osten jeweils in Nord-Süd-Richtung durchqueren. Zudem verläuft die **Innkreisbahn** von Simbach über Braunau am Inn am Inn bis Ried im Innkreis und tangiert somit das Untersuchungsgebiet im Nordosten¹. Den Bahnlinien kommt eine wichtige Funktion zu, da diese auch an Samstag, Sonn- und Feiertagen verkehren.

Salzburger Lokalbahn

Im Westen werden die Gemeinden St. Pantaleon und Ostermiething von der Salzburger Lokalbahn erschlossen, wobei die Haltepunkte St. Pantaleon, Reith, Kirchberg, Gut Wildshut, Eiferding, Riedersbach, Trimmelkam, Diepoltsdorf und Ostermiething bedient werden. Die Züge verkehren von Montag bis Freitag zwischen 4:00 und 24:00 Uhr (in der Morgenspitze und am Nachmittag im 30-Minuten Intervall) sowie an Samstag, Sonn- und Feiertagen zwischen 4:00 und 1:00 Uhr im Stundentakt.

Der Bahnhof Ostermiething weist von Montag bis Freitag 28 Abfahrten sowie an Samstag, Sonn- und Feiertagen 20 Abfahrten Richtung Bürmoos (Land Salzburg) auf. Der Bahnhof Bürmoos weist von Montag bis Freitag 29 Abfahrten sowie an Samstag, Sonn- und Feiertagen 20 Abfahrten Richtung Ostermiething auf.

Mattigtalbahn (ÖBB)

Im Osten werden die Gemeinden Lengau, Munderfing, Mattighofen, Schalchen, Helpfau-Uttendorf, Mauerkirchen, Burgkirchen sowie Braunau von der Mattigtalbahn erschlossen, wobei die Haltepunkte Friedburg, Lengau, Teichstätt, Achenlohe, Munderfing, Schalchen-Mattighofen, Mattighofen, Furth, Uttendorf-Helpfau, Mauerkirchen, St. Georgen an der Mattig und Braunau am Inn bedient werden. Die Züge der Mattigtalbahn verkehren von Montag bis Freitag zwischen 4 und 22 Uhr im Stundentakt (zwischen 6:00 und 7:00 Uhr bzw. 14:00 und 15:00 Uhr im 25-Minuten bzw. 30-Minuten Intervall (vormittags und abends im Zweistundentakt)).

An Samstag, Sonn- und Feiertagen verkehren die Züge zwischen 4:00 und 22:00 Uhr im Stundentakt (vormittags und abends im Zweistundentakt). Der Bahnhof Straßwalchen

¹ Die Innkreisbahn verbindet die Gemeinden St. Peter am Hart und Mining mit Braunau am Inn. Ziele in der Nachbarregion (Ried etc.) sind nicht relevant. Der Bahnlinie ist lt. Leadermanagement nur eine untergeordnete Rolle zuzuordnen, weshalb sie in der Detailauswertung ab Kapitel 2.2.3 ff. nicht einbezogen.

(Land Salzburg) weist von Montag bis Freitag 16 Abfahrten sowie an Samstag, Sonn- und Feiertagen 15 Abfahrten Richtung Braunau am Inn auf. In umgekehrter Richtung sind die Anzahl der Abfahrten ident.

Innkreisbahn

Die jeweils frühesten Züge Richtung Ried verlassen werktags Braunau am Inn um 5:14 Uhr sowie Ried im Innkreis um 5:29 Uhr, die jeweils spätesten Züge verlassen Braunau am Inn um 21:39 Uhr sowie Ried im Innkreis um 22:38 Uhr. Werktags verkehren in Richtung Braunau am Inn 20 Züge und in Richtung Ried im Innkreis 17 Züge.

2.2.2 Angebotsübersicht Bus

Die Gemeinden der Untersuchungsregion werden von insgesamt 15 Buslinien erschlossen. Auffallend dabei ist, dass in der gesamten Region an Samstagen, Sonn- und Feiertagen keine Busse verkehren. Tabelle 2-1 zeigt die untersuchten Linien im Überblick. Im Anschluss folgt eine Kurzcharakterisierung je Linie.

Tabelle 2-1: Buslinien in der Untersuchungsregion

Buslinien in der Untersuchungsregion		
Nr.	Buslinie	Streckenverlauf
1	860	Aspach - Braunau am Inn
	860	Braunau am Inn - Aspach
2	861	Braunau am Inn - Höhnhart
	861	Höhnhart - Braunau am Inn
3	871	Hocheck - Neumarkt
	871	Neumarkt - Hocheck
4	872	Mattighofen - Straßwalchen
	872	Straßwalchen - Mattighofen
5	873	Mattighofen - Straßwalchen
	873	Straßwalchen - Munderfing
6	874	Mattighofen - Perwang
	874	Perwang - Mattighofen
7	875	Mattighofen - Mattsee
	875	Mattsee - Mattighofen
8	876	Mattighofen – St. Johann
	876	St. Johann - Mattighofen
9	878	Geretsberg - Pischeldorf
	878	Pischeldorf - Geretsberg
10	880	Braunau am Inn – Oberndorf bei Salzburg
	880	Oberndorf bei Salzburg -Braunau am Inn
11	881	Mattighofen - Braunau am Inn
	881	Neukirchen an der Enknach - Mattighofen
12	882	Braunau am Inn - Ostermiething
	882	Ostermiething - Braunau am Inn
13	884	Duttendorf - Ostermiething
	884	Wildshut - Braunau am Inn
14	885	Braunau am Inn - Ostermiething
	885	Ostermiething - Braunau am Inn
15	889	Braunau am Inn Bahnhof -Neustadt
	889	Neustadt – Braunau am Inn Bahnhof

Datenquelle: OÖVV (Stand Dezember 2018)

Linie 860 (Braunau am Inn – Aspach im Innkreis)

- Anzahl der Kurse: 10 Kurse/Tag von Montag bis Freitag (Schultag) von Braunau am Inn bis Aspach im Innkreis in beide Richtungen
- In den Ferien 7 Kurse/Tag von Braunau am Inn bis Aspach im Innkreis und 10 Kurse/Tag nach Bürmoos

Linie 861 (Braunau am Inn – Höhnhart)

- Anzahl der Kurse: Insgesamt 7 Kurse/Tag von Montag bis Freitag (Schultag) von Braunau am Inn nach Mattighofen Busbahnhof und 8 Kurse/Tag retour
- Nach Mauerkirchen Bahnhof gibt es insgesamt 11 Kurse/Tag. Daran schließen sich 7 Kurse/Tag nach Höhnart Ortsmitte an. Retour sind es 4 Kurse/Tag nach Mauerkirchen Bahnhof und von hier in Richtung Braunau am Inn sind es insgesamt 12 Kurse/Tag.
- In den Ferien (Montag bis Freitag) gibt es insgesamt 7 Kurse/Tag von Braunau am Inn nach Mattighofen Busbahnhof in beide Richtungen. Nach Mauerkirchen Bahnhof gibt es insgesamt 9 Kurse/Tag. Daran schließen sich 4 Kurse/Tag nach Höhnart Ortsmitte an. Retour sind es 4 Kurse/Tag nach Mauerkirchen Bahnhof und von hier in Richtung Braunau am Inn sind es insgesamt 11 Kurse/Tag.

Linie 871 (Neumarkt-Köstendorf – Hocheck Schneegattern)

- Anzahl der Kurse: 12 Kurse/Tag von Montag bis Freitag (Schultag) von Neumarkt – Köstendorf nach Hocheck b. Schneegattern und 9 retour. In den Ferien sind es im Verhältnis 10 Kurse/Tag zu 6 Kurse/Tag.

Linie 872 (Mattighofen – Straßwalchen)

- Anzahl der Kurse: 3 Kurse/Tag von Montag bis Freitag (Schultag sowie Ferien) von Mattighofen nach Straßwalchen bzw. 5 Kurse/Tag in umgekehrter Richtung. In den Ferien gibt es von Straßwalchen nach Mattighofen Busbahnhof 4 Kurse/Tag.

Linie 873 (Straßwalchen – Friedburg – Lochen am See – Munderfing – Mattighofen)

- Anzahl der Kurse: 7 Kurse/Tag von Montag bis Freitag (Schultag) von Straßwalchen nach Munderfing sowie 5 Kurse/Tag retour. Von Mattighofen Busbahnhof nach Munderfing Bahnhof verkehren zusätzlich am Nachmittag 2 Kurse/Tag. In den Ferien gibt es 6 Kurse/Tag von Montag bis Freitag von Straßwalchen nach Munderfing sowie 3 Kurse/Tag retour. Von Mattighofen Busbahnhof nach Munderfing Bahnhof verkehren zusätzlich am Nachmittag 2 Kurse/Tag.

Linie 874 (Mattighofen – Perwang)

- Anzahl der Kurse: 2 Kurse zwischen Mattighofen und Perwang Ortsmitte bzw. 3 Kurse/Tag ab Moosdorf bei Mattighofen bis Perwang Ortsmitte. Zusätzlich dazu gibt es an Schultagen am Nachmittag 2 Kurse/Tag von Mattighofen nach Kirchberg bei Mattighofen. Von Perwang Ortsmitte nach Mattighofen gibt es insgesamt 2 Kurse von Montag bis Freitag.

Linie 875 (Mattighofen – Mattsee)

- Anzahl der Kurse: 6 Kurse/Tag zwischen Mattsee und Mattighofen sowie 5 Kurse in umgekehrter Richtung. Zusätzlich dazu gibt es an Schultagen in der Mittagszeit 2 Kurse von Mattsee nach Berndorf. In den Ferien sind es sowohl von Mattsee nach Mattighofen als auch in umgekehrter Richtung 5 Kurse/Tag.

Linie 876 (Mattighofen – St. Johann a. W.)

- Anzahl der Kurse: 5 Kurse/Tag zwischen Mattighofen und St. Johann a. W. sowie 7 in umgekehrter Richtung. In den Ferien sind es je 4 Kurse pro Richtung. Nach Frausche-reck sowie in umgekehrter Richtung führen Montag bis Freitag je 2 Kurse/Tag bzw. in den Ferien je 1 Kurs/Tag.

Linie 878 (Geretsberg – Pischeldorf am Engelbach)

- Anzahl der Kurse: Montag bis Freitag an Schultagen lediglich nur einen Kurs/Tag in der Früh sowie 3 Kurse/Tag in entgegengesetzter Richtung am Nachmittag.

Linie 880 (Braunau am Inn – Eggelsberg – Oberndorf bei Salzburg)

- Anzahl der Kurse: Montag bis Freitag insgesamt 7 Kurse/Tag sowie in umgekehrter Richtung insgesamt 10 Kurse/Tag.

Linie 881 (Neukirchen an der Enknach – Mattighofen)

- Anzahl der Kurse: Montag bis Freitag (Schultag) 5 Kurse/Tag sowie in den Ferien 4 Kurse/Tag. In entgegengesetzter Richtung verkehren Montag bis Freitag generell 4 Kurse/Tag.

Linie 882 (Braunau am Inn – Ostermiething)

- Anzahl der Kurse: Montag bis Freitag (Schultagen) insgesamt 5 Kurse/Tag und in den Ferien 4 Kurse/Tag. Diese Route läuft ab Ranshofen über Geretsberg nach Ostermiething. In umgekehrter Richtung verkehren an Schultagen bzw. während der Ferien generell 6 Kurse/Tag.

Linie 884 (Braunau am Inn – Wildshut)

- Anzahl der Kurse: An Schultagen einen Kurs/Tag. Von Ostermiething nach Duttendorf 7 Kurse/Tag und von Duttendorf nach Braunau am Inn einen Kurs. An Schultagen gibt es von Duttendorf nach Ach bei Burghausen 6 Kurse/Tag und 4 während der Ferienzeit. Von Ach bei Burghausen bis Ostermiething gibt es während der Schulzeit 5 Kurse/Tag und 3 während der Ferien.

Linie 885 (Braunau am Inn – Ostermiething)

- Anzahl der Kurse: Montag bis Freitag (Schultagen) insgesamt 7 Kurse/Tag und in den Ferien 5 Kurse/Tag. Diese Route läuft ab Duttendorf über Tarsdorf nach Ostermiething. In umgekehrter Richtung verkehren an Schultagen bzw. während der Ferien generell 5 Kurse/Tag.

Linie 898 (Braunau am Inn)

- Anzahl der Kurse: 5 Kurse/Tag (ausschließlich an Schultagen)

2.2.3 ÖV-Angebot nach Verkehrstag

2.2.3.1 ÖV-Angebot Werktag/Schultag

Abbildung 2-3 (bzw. eine vergrößerte Darstellung im Anhang) zeigt das ÖV-Angebot an einem Werktag/Schultag. Die Anzahl der angebotenen Verbindungen auf den einzelnen Relationen ist jeweils richtungsbezogen und in proportionaler Strichstärke dargestellt. Zusätzlich ist in der Beschriftung die genaue Anzahl der Verbindungen angegeben.

Die stärksten Verbindungen sind:

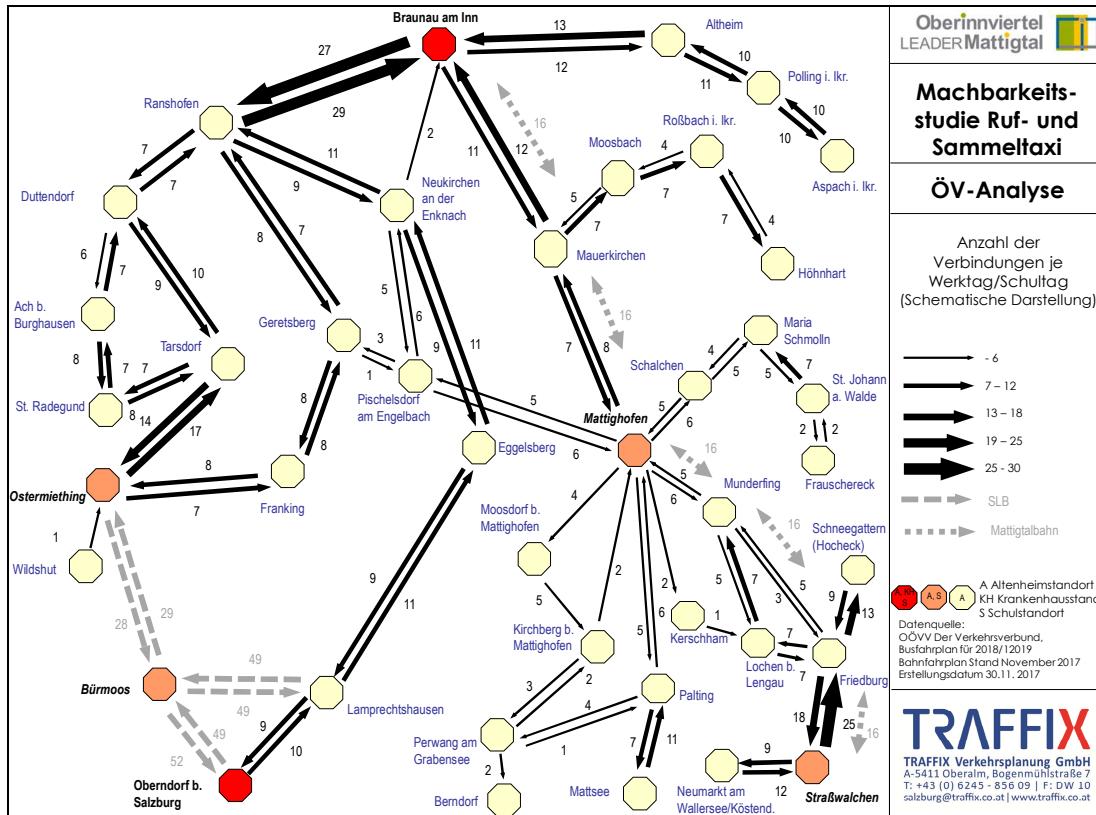
- Braunau am Inn – Ranshofen
- Braunau am Inn – Altheim
- Braunau am Inn – Mattighofen
- Ostermiething – Tarsdorf

Starke Verbindungen von/zu den Salzburgern Orten:

- Straßwalchen – Friedburg
- Oberndorf bei Salzburg/Lamprechtshausen – Eggelsberg

Die übrigen Orte innerhalb der Region sind im Vergleich dazu deutlich schlechter erschlossen. Nennenswerte Frequenzen finden sich noch zwischen Ranshofen und Dutendorf, Tarsdorf nach St. Radegund, Mauerkirchen nach Moosbach. Zusätzlich zu den Bussen verkehren auf der Achse Braunau am Inn-Mattighofen-Friedburg-Straßwalchen (Sbg.) die Mattigtalbahn mit 16 Verbindungen sowie im Raum Ostermiething, Bürmoos, Lamprechtshausen und Oberndorf bei Salzburg die Salzburger Lokalbahn mit bis zu 52 Verbindungen (sh. Abbildung 2-3 und vergrößert im Anhang).

Abbildung 2-3: ÖV-Angebot Werktag/Schultag



2.2.3.2 ÖV-Angebot Werktag/Ferien

Das ÖV-Angebot an einem Werktag in den Ferien weist gegenüber dem Verkehrstag Werktag/Schultag gewisse Einschränkungen auf.

Mit Ausnahme der Verbindung von Pischelsdorf am Engelbach nach Geretsberg, die an schulfreien Werktagen gänzlich entfällt, verringert sich die Anzahl der Verbindungen zwischen den übrigen Orten gegenüber Schultagen folgendermaßen:

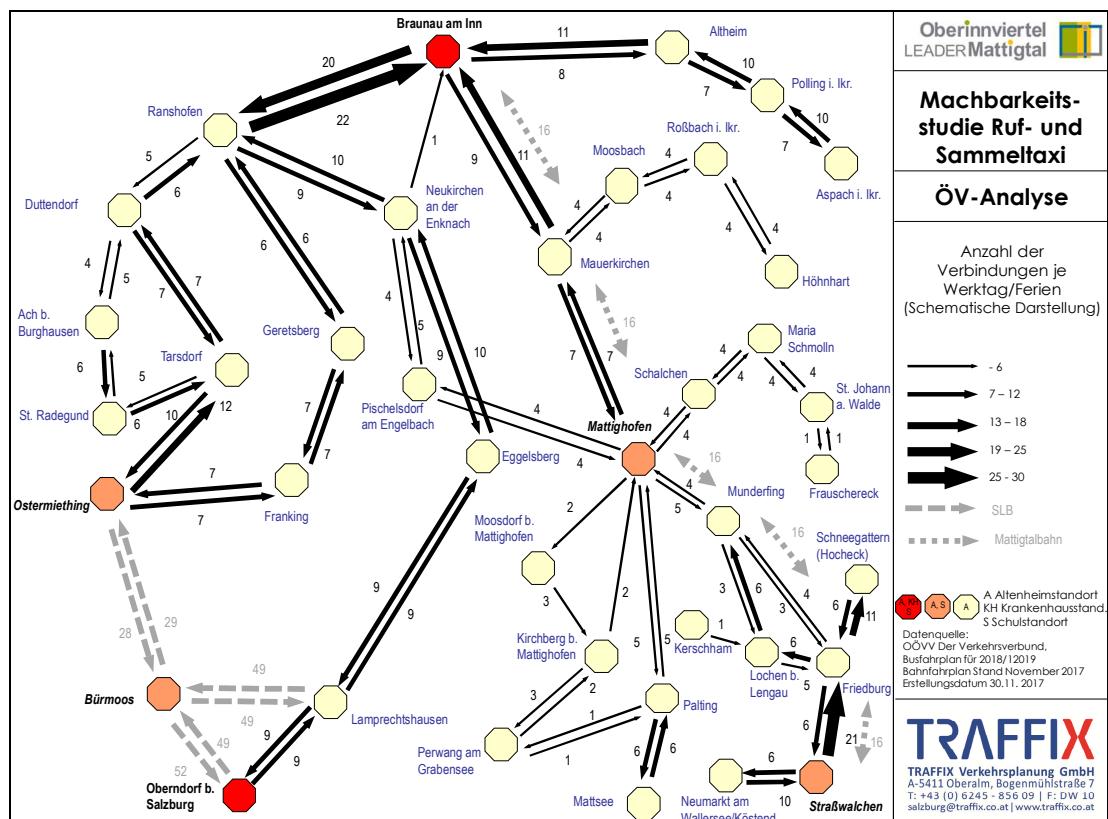
- Braunau am Inn – Ranshofen: minus 14 Verbindungen
- Braunau am Inn – Altheim: minus 6 Verbindungen
- Braunau am Inn – Mauerkirchen und Mattighofen: minus 2 Verbindungen

Änderung der Verbindungsanzahl von/zu den Salzburgern Orten:

- Straßwalchen – Friedburg: minus 16 Verbindungen
- Ostermiething – Tarsdorf: minus 9 Verbindungen
- Oberndorf bei Salzburg/Lamprechtshausen – Eggelsberg: minus 3 Verbindungen

Abbildung 2-4 (bzw. eine vergrößerte Darstellung im Anhang) veranschaulicht das Angebot an schulfreien Werktagen im Detail.

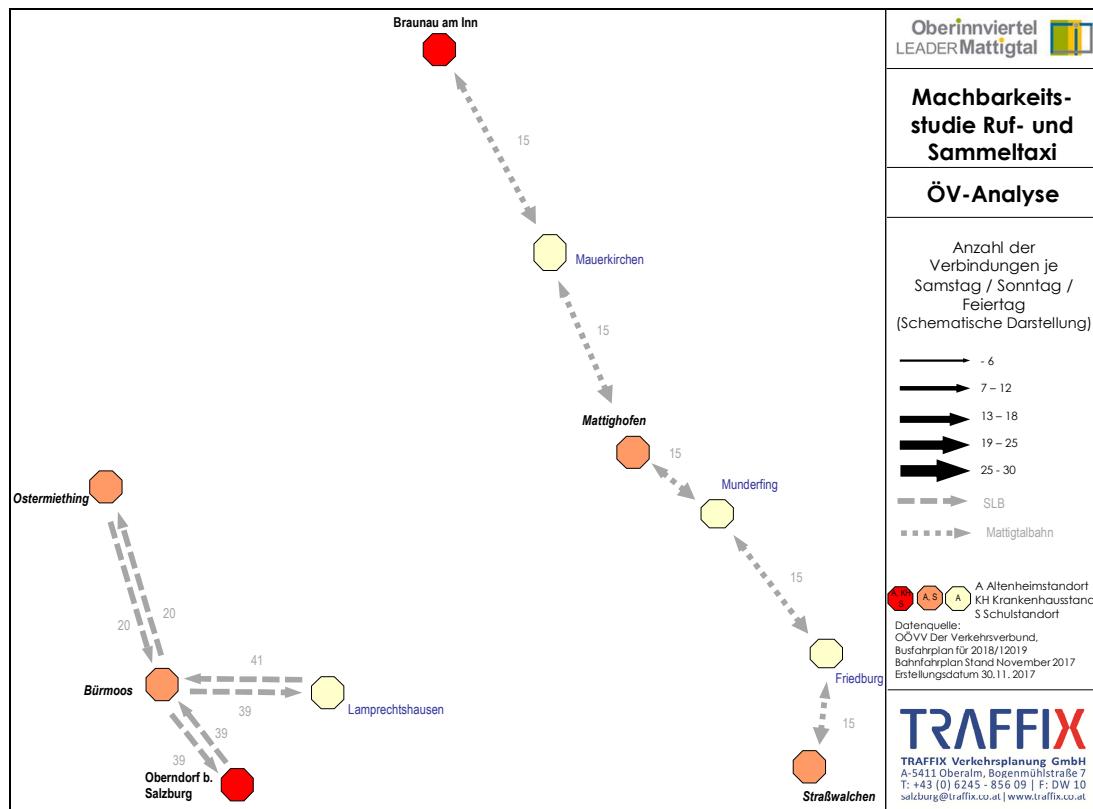
Abbildung 2-4: ÖV-Angebot Werktag/Ferien



2.2.3.3 ÖV-Angebot Samstag/Sonntag/Feiertag

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren in der Region keine Busse. Den ÖV-Nutzern stehen lediglich die Bahnverbindungen zur Verfügung (sh. Abbildung 2-5 bzw. vergrößerte Darstellung im Anhang).

Abbildung 2-5: ÖV-Angebot Samstag/Sonntag/Feiertag



2.2.4 Detailanalyse Werktag/Schultag nach Zeitscheiben

Um die gegebene Verbindungsanzahl im Tagesverlauf abilden zu können, wurde eine detaillierte Zeitscheibenanalyse auf Basis von 3-Stunden Zeitscheiben durchgeführt. Diese Auswertung ermöglicht die Ableitung von Aussagen zur Angebotsqualität zu unterschiedlichen Tageszeiten.

In der HVZ zwischen 6:00 und 9:00 Uhr ist das ÖV-Angebot im Großteil der Untersuchungsregion als relativ gut zu bezeichnen. Dichte Fahrplanlagen im Busverkehr bestehen auf den Verbindungen von Ranshofen nach Braunau am Inn, Ostermiething nach Tarsdorf sowie von Friedburg nach Straßwalchen. Tagsüber ist das Angebot etwas ausgedünnt, wobei in der Nachmittagsspitze wiederum eine Taktverdichtung erfolgt.

Relationen mit ≥ 3 Verbindungen von 12:00 bis 15:00 Uhr sind:

- Braunau am Inn nach Ranshofen
- Friedburg nach Straßwalchen
- Mattighofen nach Braunau am Inn
- Oberndorf bei Salzburg/Lamprechtshausen nach Eggelsberg
(bzw. Neukirchen an der Enknach und Ranshofen)
- Duttendorf nach Ostermiething

Während der HVZ zwischen 15:00 und 18:00 Uhr ist ein ähnlich gutes ÖV-Angebot wie in der Zeit von 6:00 bis 9:00 Uhr gegeben. Zu/von den ÖV-Hauptorten Braunau am Inn, Mattighofen, Ostermiething und Friedburg sind zu besagtem Zeitpunkt bis zu acht Verbindungen pro Richtung vorhanden.

Im Zeitraum von 18:00 - 21:00 Uhr reduziert sich das Angebot auf 1 bis max. 2 Busverbindungen pro Richtung. Von 21:00 bis 24:00 Uhr sind in der gesamten Region keine Busverbindungen vorhanden

Die folgenden Abbildung 2-6 bis Abbildung 2-12 (bzw. die vergrößerten Darstellungen im Anhang) zeigen die Analyseergebnisse je Zeitscheibe im Detail.

Abbildung 2-6: ÖV-Angebot Zeitscheibe 0:00 – 6:00 Uhr

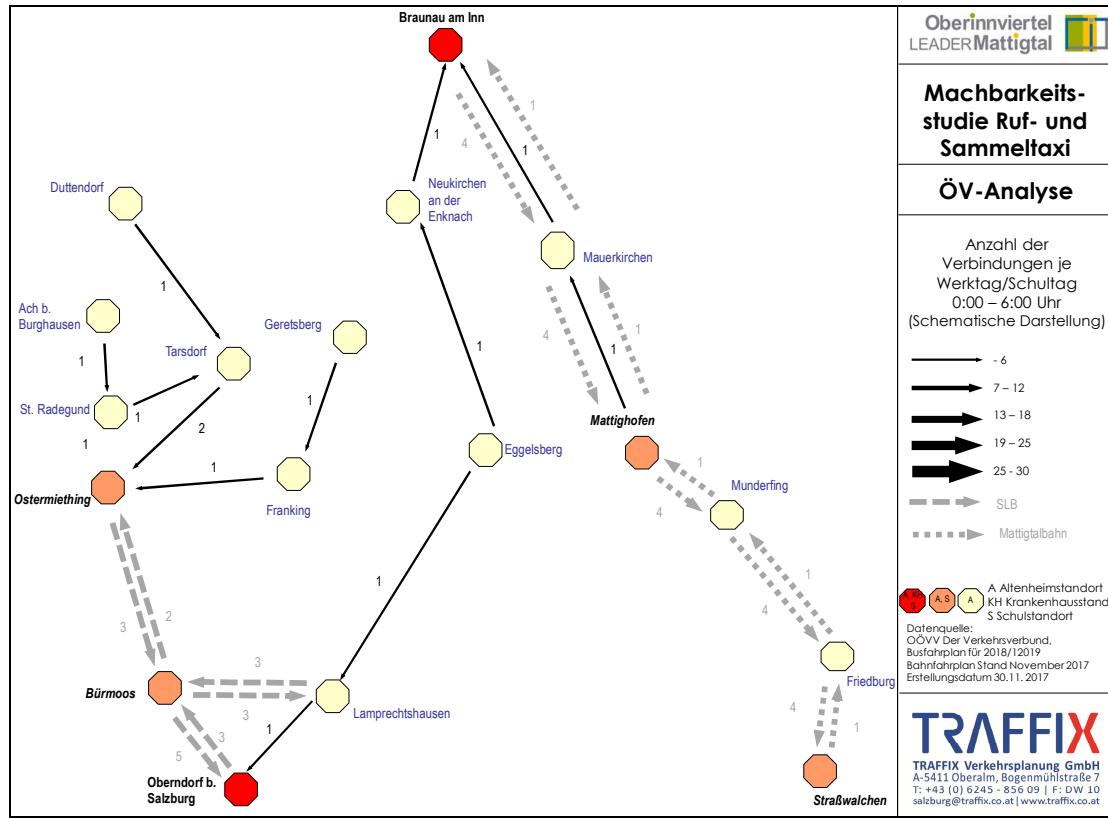


Abbildung 2-7: ÖV-Angebot Zeitscheibe 6:00 – 9:00 Uhr

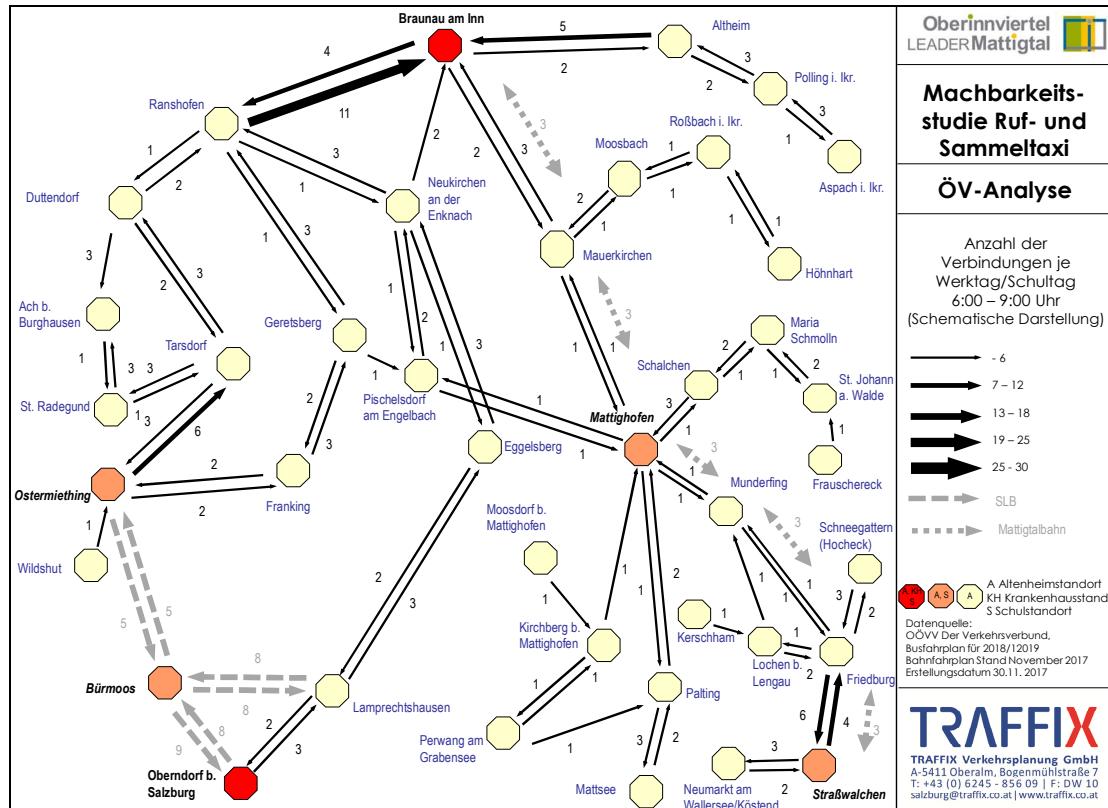


Abbildung 2-8: ÖV-Angebot Zeitscheibe 9:00 – 12:00 Uhr

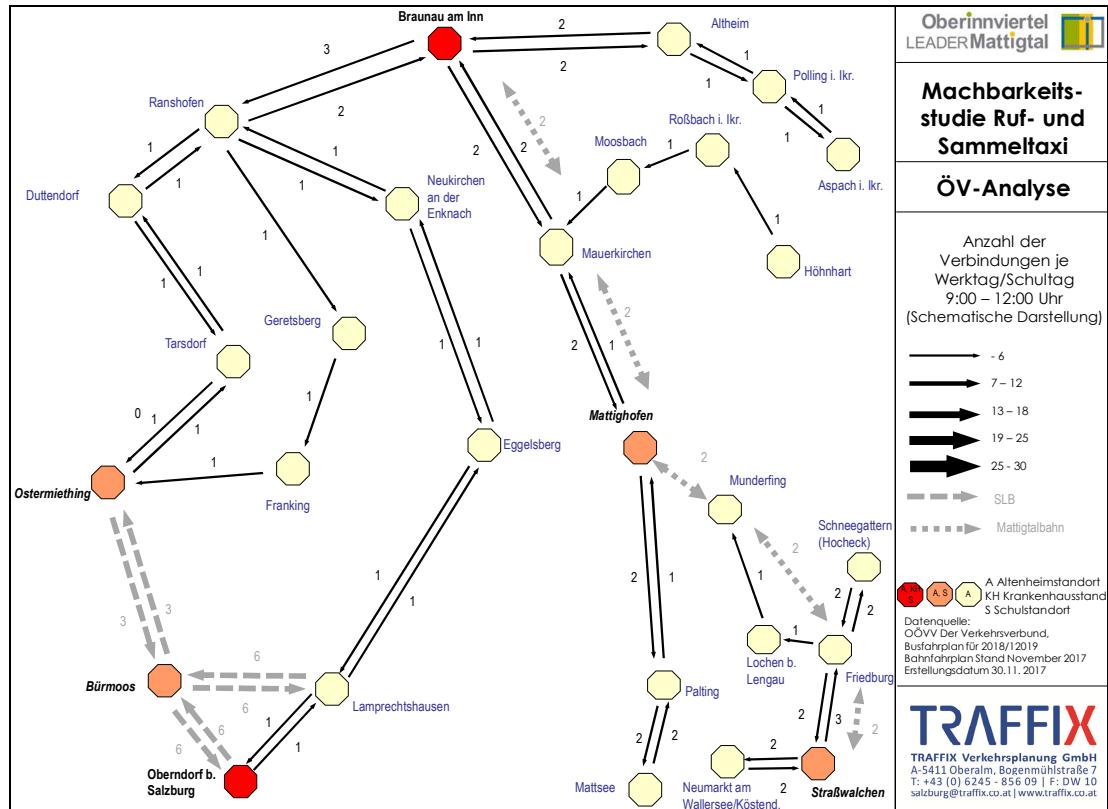


Abbildung 2-9: ÖV-Angebot Zeitscheibe 12:00 – 15:00 Uhr

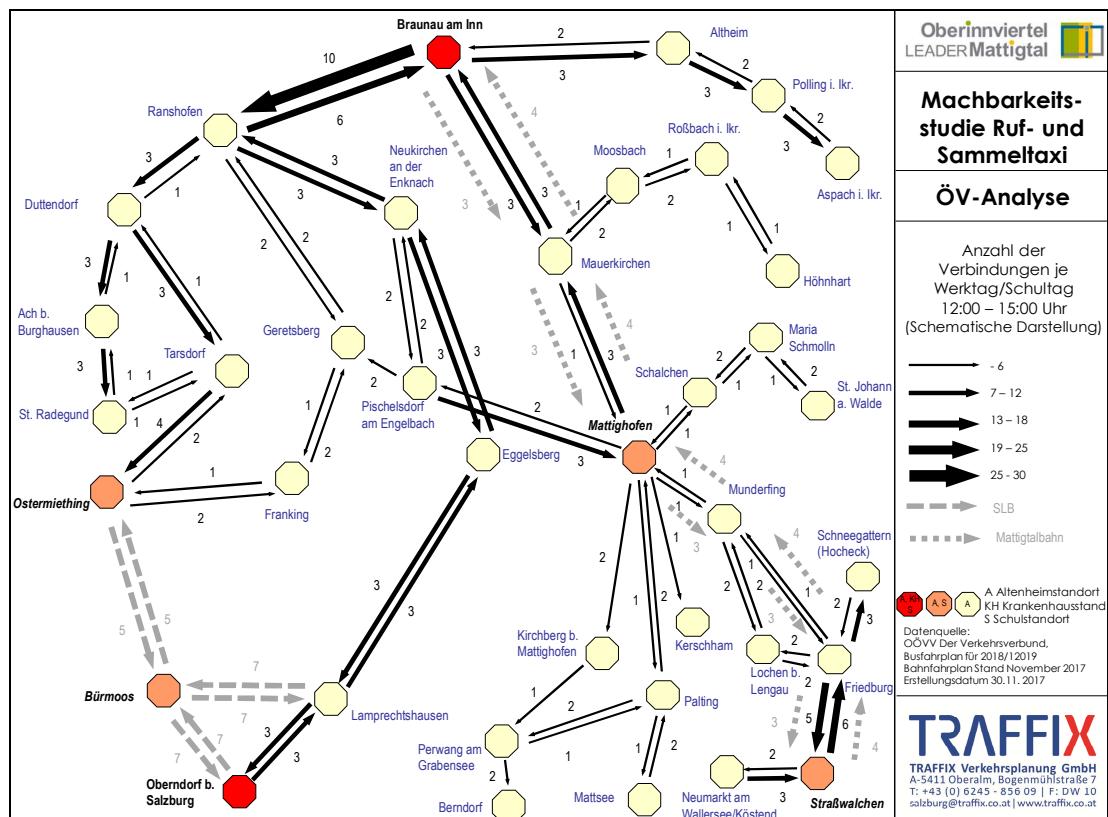


Abbildung 2-10: ÖV-Angebot Zeitscheibe 15:00 – 18:00 Uhr

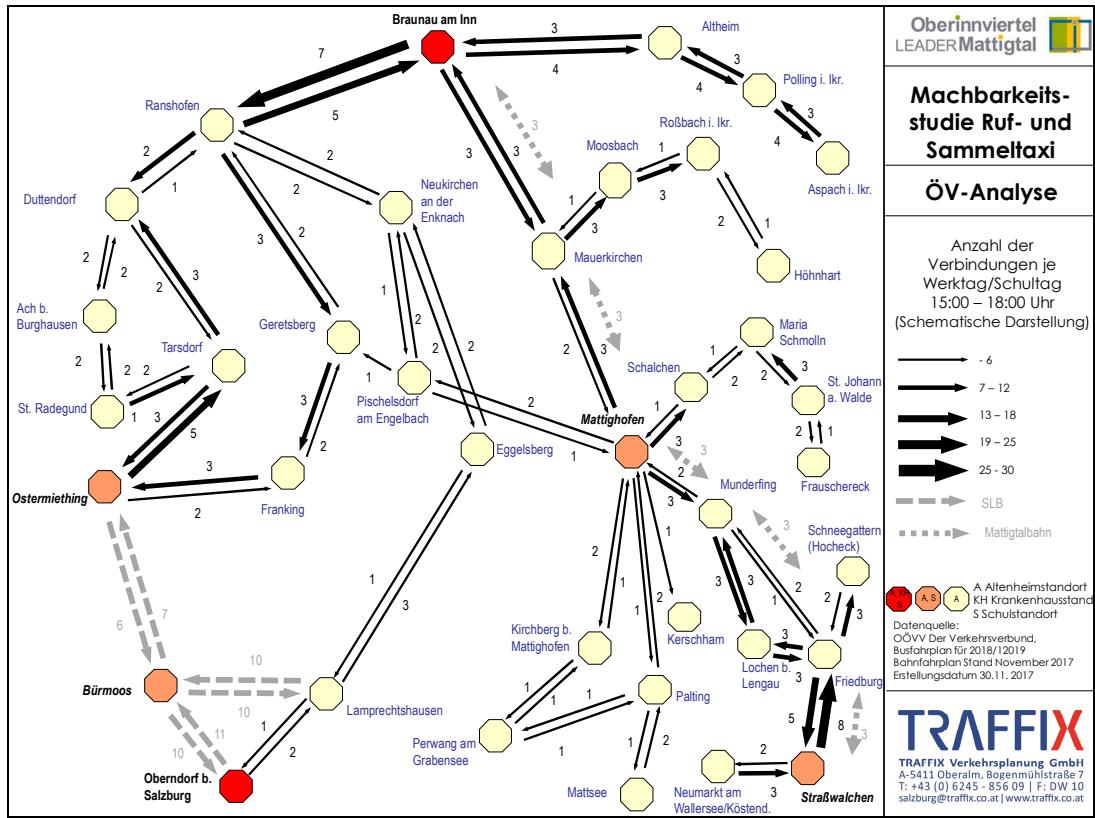


Abbildung 2-11: ÖV-Angebot Zeitscheibe 18:00 – 21:00 Uhr

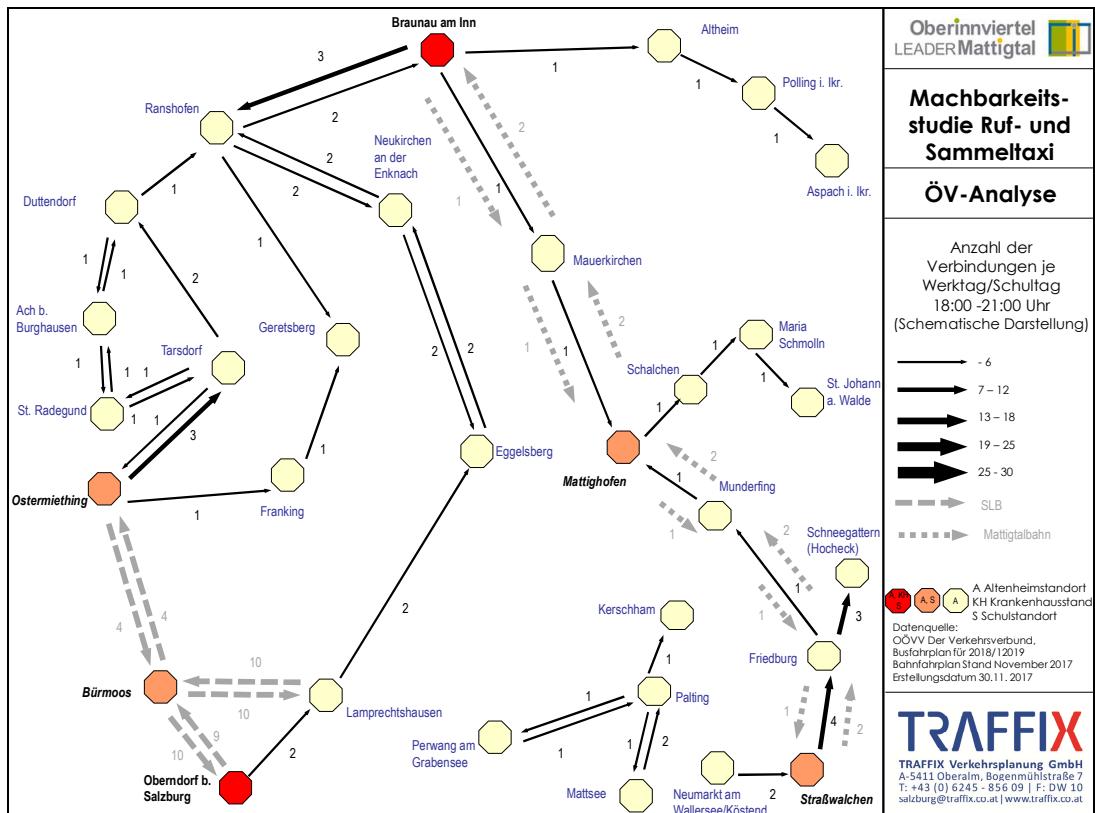
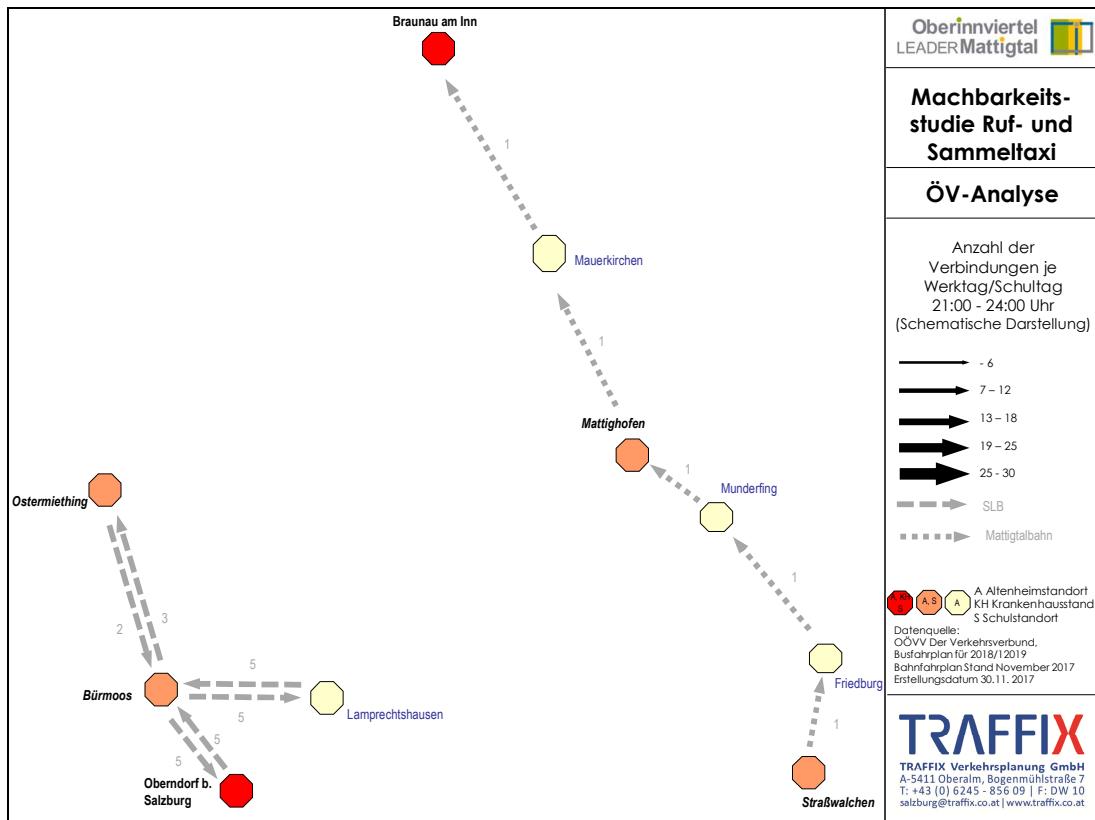


Abbildung 2-12: ÖV-Angebot Zeitscheibe 21:00 – 24:00 Uhr



2.2.5 Zusammenfassung ÖV-Analyse

Auf Basis der durchgeführten Analysen können im Wesentlichen 4 ÖV-Hauptrouten in der Untersuchungsregion identifiziert werden. Ortschaften, die entlang dieser Hauptrouten liegen, sind grundsätzlich gut durch den ÖV erschlossen.

Hauptroute 1: Braunau am Inn – Mattighofen – Munderfing – Friedburg – Straßwalchen:

Tagsüber sehr gut erschlossen durch Bahn- und Busverbindungen

Hauptroute 2: Braunau am Inn – Ranshofen – Ostermiething (über Tarsdorf oder Alternativroute über Geretsberg): gut durch Busverbindungen erschlossen

Hauptroute 3: Braunau am Inn – Ranshofen – Neukirchen an der Enknach – Eggelsberg – Lamprechtshausen – Oberndorf bei Salzburg: Tagsüber gut durch Busverbindungen erschlossen (wichtiger Anschluss an die Salzburger Lokalbahn)

Hauptroute 4: Braunau am Inn – Altheim – Polling im Innkreis – Aspach im Innkreis:

Tagsüber gut erschlossen

Wesentliche Defizite in der ÖV-Erschließung der Region:

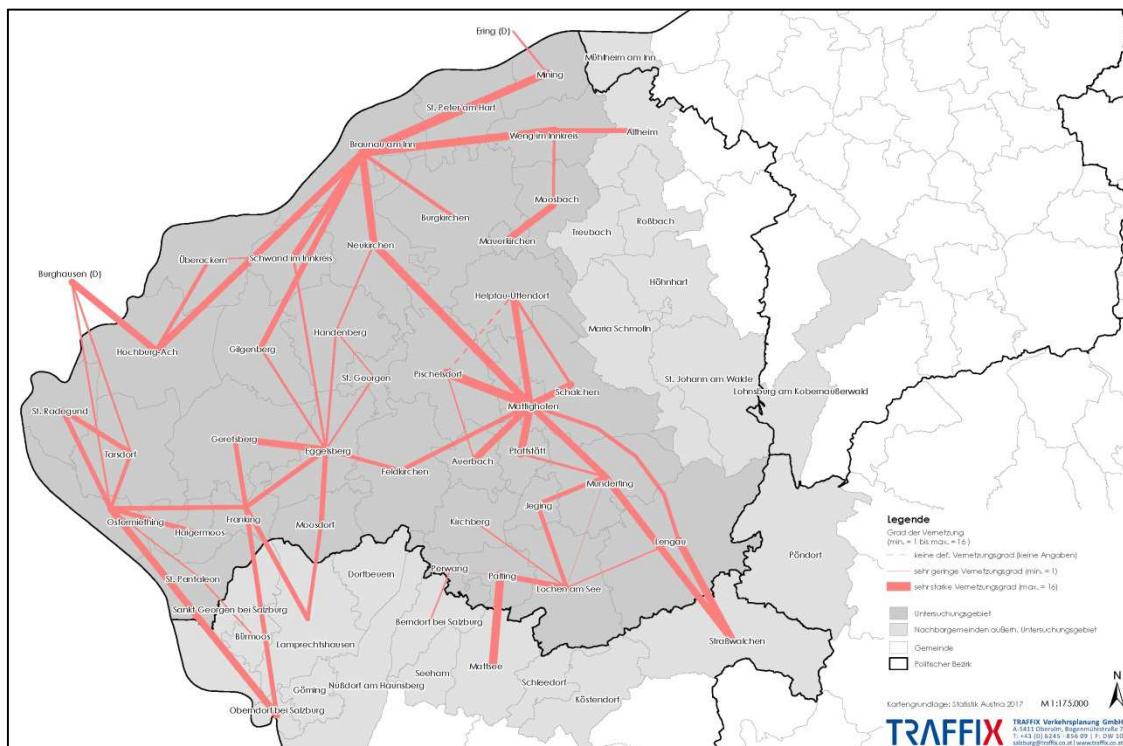
- Unzureichende ÖV-(Quer)Verbindungen (von West nach Ost bzw. Ost nach West)
- Fehlende Busverbindungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
- Mäßiges bis unzureichendes Verbindungsangebot von 9:00 – 15:00 Uhr sowie von 21:00 – 24:00 Uhr

2.3 Qualitative Nachfrage-Erhebung

Neben der Analyse des bestehenden ÖV-Angebots (vgl. Kapitel 2.2) wurde als ergänzender Aspekt der Bestandsanalyse eine vereinfachte **qualitative Nachfrage-Erhebung** durchgeführt. Dabei wurde mittels standardisierter Befragung der BürgermeisterInnen der Gemeinden die bestehende Verkehrsnachfrage auf Gemeindeebene in Bezug auf den **Vernetzungsgrad zwischen den Gemeinden** des Untersuchungsgebiets erhoben.

Ziel der darauf aufbauenden Analyse war es, die gesamte Leader-Region in funktionale Kleinregionen zu unterteilen. Um die Kleinregionen möglichst kompakt zu gestalten, wurden in der Mobilitätserhebung die wichtigsten Vernetzungen mit den jeweiligen Nachbargemeinden abgefragt. Darüber hinausgehende überregionale Vernetzungen wurden nicht abgefragt. Kriterium für die Stärke des resultierenden Vernetzungsgrads war die Anzahl der Nennungen wichtiger Ziele in den Nachbargemeinden. Die zusammengefassten Ergebnisse wurden in Form einer Karte visualisiert (sh. Abbildung 2-13 bzw. vergrößerte Darstellung im Anhang).

Abbildung 2-13: Gemeindevernetzung



Zusätzlich wurde im Rahmen der durchgeführten Erhebung mittels offener Fragestellung abgefragt, inwieweit seitens der Gemeinden „weitere Problembereiche“ bekannt sind. Die wesentlichen Aussagen sind nachstehend je Gemeinde zusammengefasst:

- **Auerbach:** „ÖV verkehrt nur an Schultagen zu 2 Tageszeiten, Verkehrsknotenpunkt in Mattighofen ist mit ÖV aus Auerbach zwar erreichbar, die Anbindung nach Braunau am Inn/Ranshofen und Straßwalchen/Munderfing ist aber extrem schlecht. Auch die Rückfahrt ist nicht passend gegeben, d.h. schwer erreichbar.“
- **Eggelsberg:** „schlechte Anbindung zu den Lehrstellen in Burghausen, Mattighofen (alle Ost-West Verbindungen) und alle Verbindungen mit Ausnahme der an der B156 liegenden Ziele“
- **Feldkirchen bei Mattighofen:** „fast keine ÖV in Richtung Mattighofen und Braunau am Inn, keine Veränderung trotz Verkehrskonzeptes durch das Land OÖ“
- **Franking:** „Der öffentliche Verkehr ist nicht vorhanden, außer zur Schule, keine Erreichbarkeit mit ÖV-Anschluss“
- **Geretsberg:** „Nur an Tagen mit Schulbusbetrieb erreichbar, und dann nur 2-3 mal“
- **Gilgenberg am Weilhart:** „Richtung Mattighofen und Burghausen“
- **Haigermoos:** „Es gibt auch nach Rücksprache mit dem Bürgermeister generell keine ausreichenden bis gar keine öffentlichen Verkehrsmittel von Haigermoos weg“
- **Helpfau-Uttendorf:** „schlechte Zugverbindung ab 21:00 Uhr, Sa. und So. schlechte Busverbindung“
- **Jeing:** „Anschluss zur Mattigtalbahn“
- **Lengau:** „Betriebsbaugebiet Inkoba Lengau - keine Bushaltestelle“
- **Lochen am See:** „Zubringerbus zur P&R Haltestelle wäre wichtig (Palfinger, Westbahn)“
- **Mauerkirchen:** „aufgrund der Größe, gut zu Fuß erreichbar, für Betreutes Wohnen wäre Ruf- und Sammeltaxi sehr hilfreich“
- **Mining:** „kein ÖV nach Altheim“
- **Moosdorf:** „Morgens wird ein Busunternehmen bezahlt für SchülerInnen“
- **Neukirchen an der Enknach:** „kein ÖV ins Ortszentrum, begünstigt jene entlang B156“

- **Ostermiething:** „es gibt keine Richtung Mattighofen bzw. den Betrieben des Mattigtals vorhanden. Keine Verbindung Richtung Burghausen“
- **Palting:** „Ausbau ÖV zum nächsten Fahrplanwechsel in Richtung Salzburg, gemeinsam mit RVSS“
- **Pfaffstätt:** „keine Bushaltestelle in Sollern, keine Verbindungen abends von Braunau am Inn bzw. Salzburg“
- **Pischelsdorf am Engelbach:** „Verbindung nur an Schultagen 3 x täglich möglich“
- **Schalchen:** „Schlechte Ost-West Verbindung, Nur 1/4 der Ortsteile ange- schlossen“
- **Schwand im Innkreis:** „Berufsschule Mattighofen“
- **St. Pantaleon:** „Busanbindung schwierig“
- **St. Peter am Hart:** „aus Ofen, Hagenau Haham und Hart schwer erreichbar“
- **Tarsdorf:** „Ostermiething ÖV-Verbindung nur am Morgen, keine West-Ost Verbindung (Eggelsberg, Mattighofen)“
- **Munderfing:** „Problematisch sind die West-Ost Destinationen, wobei Richtung Osten weniger Vernetzung besteht“
- **Hochburg-Ach:** „Die schlechteste Anbindung ist Richtung Mattighofen, welche jedoch in Zusammenhang mit Arbeitsplätzen stärker in den Fokus rücken wird.“
- **Handenberg:** „Es besteht keine öffentliche Ostverbindung nach Mattighofen bzw. Westverbindung nach Burghausen. Viele Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten sind daher nicht per ÖV erreichbar.“

3 PLANUNGSKRITERIEN MIKRO-ÖV

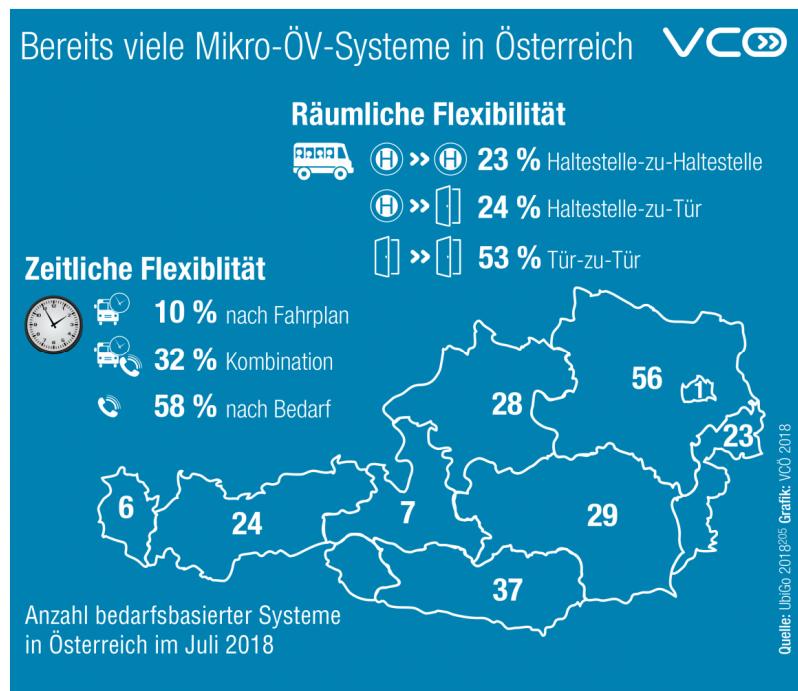
3.1 Generelle Kriterien und Gestaltungsparameter

Wesentliche Planungskriterien für die Auswahl eines geeigneten Mikro-ÖV-System in der Untersuchungsregion sind:

- Ansprüche der zu bedienenden Zielgruppen
- Siedlungsdichte der Gemeinden (Problematik Zersiedelung)
- Budget (zur Verfügung stehende finanzielle Mittel)

Um den unterschiedlichen Nutzeransprüchen in der relativ großen Untersuchungsregion gerecht werden zu können, kommen idealerweise mehrere Mikro-ÖV Systeme zum Einsatz. Im Idealfall ergänzen sich die einzelnen Systeme.²

Abbildung 3-1: Mikro-ÖV-Systeme



Quelle: VCÖ (2018)

² Es kann auch ein Anbieter mit einem „flexiblen“ Mikro-ÖV-System zum Einsatz kommen.

Abbildung 3-2 zeigt die wesentlichen möglichen Gestaltungsparameter für Mikro-ÖV-Systeme im Überblick.

Abbildung 3-2: Gestaltungsparameter für Mikro-ÖV-Systeme

Bezeichnung	Schema	Nach Fahrplan	Anmeldung erforderlich	Afahrt von	Fahrt zu	Beispiele
Linienbetrieb		ja	nein			Einkaufs-Bus Schwanenstadt
Rufbus		ja	ja			Gesäuse Xeis-Mobil
Anruf-Sammeltaxi		ja	ja			Fahrtendienst Pöchlarn
Zubringer		ja	ja			SPA-Mobil Stetteldorf
Flächenbedienung		nein	ja			Orts-Taxi Mannersdorf
Haltestelle wird nach Fahrplan angefahren Haltestelle wird bei Bedarf angefahren Bedienungsgebiet innerhalb dessen überall ein- oder ausgestiegen werden kann					Fahrt von/zu einer Haltestelle	
					Fahrt von/zur Haustüre	

Quelle: Wolf-Eberl Susanne und bmvit (2011)

Insbesondere sind die folgenden Gestaltungsvarianten zu beachten:

- **Art des Systems**
 - Linienverkehr, Rufbus, Anrufsammeltaxi, Zubringer, Flächenbedienung
 - Nach Fahrplan oder Anmeldung der Fahrt
 - Sammelpunkt-System (Haltestellen), Tür-zu-Tür System oder Mischform
 - rechtliche Rahmenbedingungen (Lizenzen, sh. Kap. 3.2.)
- **Betreibermodell**
 - ehrenamtliche Bürgerbusse über Verein, von Gemeinden gesponsert
 - Partnerschaften zwischen Organisationen (z.B. Samariterbund und Gemeinden)
 - Lösungen von professionellen Mobilitätsanbietern mit Förderung durch Gemeinden und Landesregierungen (in Zusammenarbeit mit örtlichen Taxiuunternehmen)

3.2 Gesetzliche Grundlagen

Das Betreiben von Mikro-ÖV-Angeboten in Österreich ist durch das Kraftfahrliniengesetz (KflG) und das Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG) geregelt. Das KflG kommt dann zur Anwendung, wenn die regelmäßige Beförderung auf bestimmten Verkehrswegen sowie festgelegte Haltestellen gegeben sind.

Die gewerbsmäßiger Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen erfordert eine entsprechende Konzession der jeweiligen Unternehmen (§3 GelverkG). Der Einsatz von professionellen Partnern wie Verkehrs- und Taxiunternehmen oder eines gewerblichen kommunalen Eigenbetriebes erfordert eine Konzession. Bei nichtgewerbsmäßigem Betrieb ist keine Konzession erforderlich³.

³ Details zu den rechtlichen Rahmenbedingungen sind bei Projektkonkretisierung zu prüfen.

4 BEST-PRACTICE BEISPIELE FÜR MIKRO-ÖV-SYSTEME

Im Folgenden werden ausgewählte Best-Practice Beispiele für bereits in Betrieb befindliche Mikro-ÖV-Systeme in Österreich im Überblick präsentiert.

4.1 Beispiel IST-MOBIL

Die IST-MOBIL GmbH bindet in der Region/Stadt vorhandene Taxi-/Mietwagenunternehmer ein und bündelt sie zu einem Gesamtdienstleister (professionelle Fahrer) für das Mikro-ÖV Angebot. Es werden fixe Sammelpunkte (z.B. Korneuburg 900 Sammelpunkte) angefahren. Die neuste Version der Plattform nennt sich IST-MOBIL 2.0.

Eckpunkte des Systems:

- Beim IST-Mobil ist es möglich, Pendlerfahrten zu bestimmten Zeiten zum Einzelfahrtentarif des öffentlichen Busverkehrs durchzuführen. Dies ist dennoch sehr kostenintensiv.
- Zudem können Gemeinde/Regionen spezielle Wünsche einbringen.
- Bei der Beauftragung der IST-Mobil GmbH ist in dem Preis, den die Gemeinden zu zahlen haben, auch die Nutzung der Buchungs- und Fahrtorganisations-Software enthalten.

Finanzierung:

- zahlende Mitglieder: Gemeinden und Betriebe
- Fahrgäste zahlen (€ 4,00 bis 5 km Einzel / 2 Pers: € 3,00 / 4 Pers. € 2,20 pro Fahrt)

4.2 REGIO-Mobil (SMS GmbH)

Beim REGIO-Mobil-Konzept können mehrere Modelle angewendet werden. Auch die Einsatzzeit kann nach Bedarf abgestimmt werden. Folgende Varianten sind möglich:

- Modell 1: Fahrgast kontaktiert bei Bedarf den Lenker
- Modell 2: Linienverkehrslösung mit Zustiegsstellen
- Modell 3: Abholung von definierten Einstiegstellen zu den Anknüpfungspunkten an das öffentliche Nahverkehrsnetz oder von dort aus Fahrt nach Hause – immer nach Bedarf
- Modell 4: individuelle Fahrten zum Einkaufen, Bank, Arzt etc.
- Modell 5: Kombinationen aus Modellen 1-4

Finanzierung:

- € 36,00 Stundensatz, bei 12 Stunden pro Tag und 5 Tage Woche (Mo - Fr) pro Jahr ergibt das € 110.000,00
- Finanzierung erfolgt über Verkaufserlöse aus den Tickets und einem Gemeindezuschuss

4.3 Beispiel GO-MOBIL

Beim GO-Mobil-System wird ein Verein auf Gemeindeebene gegründet, der die Koordination der Fahrten (Entgegenahme der Wünsche etc.) abwickelt. Unterstützung erhält er dabei von der GO-Mobil Zentrale. Das GO-Mobil ist ein in Kärnten verbreitetes Mikro-ÖV-System für Gemeinden mit unzureichendem öffentlichem Verkehr und ohne Sitz eines Taxi- bzw. Busunternehmens. Basis des Betreibermodells ist nicht ein Unternehmen sondern ein Verein. An den Kosten beteiligen sich neben den Gemeinden auch lokale Wirtschaftstreibende. Für den Nutzer des GO-Mobil, das im Tür-zu-Tür Modus verkehrt, sind Fahrten zu den zahlenden Mitgliedsbetrieben entsprechend günstiger. Im Regelfall sind nur Fahrten innerhalb des Gemeindegebiets möglich. Eine gewünschte Fahrt muss 30 Minuten vor Fahrtantritt bestellt werden. Die „GO-Mobil“ Zertifizierung GmbH unterstützt als Dachorganisation die Gemeinden bei der Einführung und im Betrieb. Für jedes GO-Mobil muss ein eigener Verein gegründet werden, der die Vorarbeiten zur Installierung dieses Services leisten muss (Anwerben von Mitgliedsbetrieben und Fahrrern/Fahrerinnen auf Basis geringfügiger Beschäftigung) und auch den laufenden Betrieb betreuen muss. Die Betriebszeiten der GO-Mobile sind mit kleinen Abweichungen

in allen Gemeinden gleich (Montag bis Samstag: 08:00 bis 24:00 Uhr bzw. Sonn- und Feiertag: 09:00 bis 22:00 Uhr). Die Einzelfahrt kostet (im Vorverkauf) zu einem Mitgliedsbetrieb € 3,80 zu allen anderen Zielen € 5,60. Die von den Gemeinden jährlich aufzubringenden finanziellen Mittel für die GO-Mobile sind für die gebotenen Leistungen sehr gering und betragen zwischen € 3.500,00 und € 7.500,00 jährlich.

Finanzierung:

- Zahlende Mitglieder (Betriebe usw.)
- Zuschuss durch Gemeinde(n) (ca. € 3.500,00 – 7.500,00 / Jahr)
- Fahrgäste zahlen € 3,80 – 5,60 pro Fahrt
- Einnahmen der Tickets (€ 1,60 pro Fahrt) fließen der Gemeinde zu

4.4 Beispiel Leibnitz-Modell

Beim sogenannten Leibnitz-Modell wird eine Pauschalleistung ausgeschrieben (= Kostenreduktion für Gemeinde), d.h. es werden keine Einzelfahrten abgerechnet, sondern ein Pauschalbetrag für bestimmte Mobilitätsleistung pro Monat bezahlt. Der Betrieb des Leibnitz-Modells rechnet sich vor allem deshalb, weil es für eine bessere Auslastung ohnehin vorhandener Kapazitäten sorgt und auch zusätzliche Aufträge für die Taxis lukriert werden. Vorteile des Sammeltaxisystems mit definierten Sammelpunkten im gesamten Gemeindegebiet sind:

- preiswert für Kunden
- geringe (und vor allem planbare) Kosten
- attraktiv für Pendler (günstige Wochen- /Monatskarten)

Eckpunkte des Systems:

- Der Betreiber erhält eine Pauschale von rd. € 25.000 pro Jahr. Diese gilt für einen bestimmten Richtwert (geschätzt) an durchzuführenden Fahrten.
- Betriebszeiten und die Anzahl der Fahrzeuge wird mit der Gemeinde und dem Taxiunternehmen abgestimmt.
- Die Entgegennahme der Fahrwünsche und Organisation der Fahrten wird vom Taxi/Bus-Unternehmen selbst durchgeführt.

- Die Einnahmen aus den Fahrkarten fließen in die Gemeindekasse⁴.
- Weitere Einnahmen werden durch Sponsoren lukriert (z.B. Werbung auf dem Fahrzeug).
- Für die Fahrten wird der Taxifahrpark genutzt (E-Fahrzeuge).
- Aus rechtlichen Gründen sind nur die Zeiten des Anfangs- und Endpunktes der Fahrten angegeben

Finanzierung:

- Die Investitionskosten für die Gemeinde beschränken sich auf die Planung und Einrichtung der Sammelpunkte (Haltestellen). Sie können mit einfachsten Mitteln kenntlich gemacht werden.
- Eine bessere Auslastung führt nicht zwangsweise zu einer Erhöhung der Kosten, sondern die Pauschale wird erhöht. Die Mehrausgaben werden durch den Mehrverkauf an Tickets kompensiert.

4.5 Beispiel Taxibonsystem Velden

Die Marktgemeinde Velden am Wörthersee bietet allen GemeindebürgerInnen mit Hauptwohnsitz in Velden die Möglichkeit, innerhalb des Gemeindegebiets verbilligte Fahrten mit dem Taxi durchzuführen. Im Gemeindeamt können Taxibons gekauft werden, die dann für Fahrten mit einem Vertragspartner-Taxiunternehmen (3 Unternehmen aus Velden) eingelöst werden können.

Für die Berechnung des Fahrpreises ist das Gemeindegebiet in 3 Zonen eingeteilt.

- Zone 1: € 5,00 Euro
- Zone 2: € 6,00 Euro
- Zone 3: € 7,50 Euro

Finanzierung:

- Pro Person werden maximal 2 x 5 Bons pro Monat ausgegeben. Ausgleichszulagenempfänger erhalten 7 Bons zum Preis von 5. Mit 1 Bon können bis zu 4 Personen befördert werden.

⁴ Fahrkartenverkauf ausschließlich bei Vorverkaufsstellen

- Die subventionierten Taxifahrten stehen praktisch rund um die Uhr zur Verfügung (Kostenpunkt ca. € 25.000,00 für rd. 6.000 Fahrten).

4.6 Beispiel gMein-Bus

Der gMein-Bus stellt in der Steiermark eine Zubringerfunktion aus der Region zum ÖV im Gemeindezentrum von Trofaiach dar (Regionalbuslinien etc.). Betreiber ist ein konzessioniertes Taxiunternehmen aus Trofaiach, welches Montag bis Freitag (6:30 – 18:00 Uhr) ein definiertes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebiets von Sammelpunkt zu Sammelpunkt bedient. Der Fahrtwunsch muss direkt beim Fahrer (mind. 30 Minuten vorher) angemeldet werden.

Kennzahlen:

- Betriebsbeginn 2013
- Jährlich 22.000 Fahrgäste
- Betriebskilometer: 74.000
- Gemeindegröße: 143 km²
- EinwohnerInnen: 11.200 Personen

Finanzierung:

- Die Kosten für eine Einzelfahrt beträgt einen Euro, Monatskarte € 22,00 bzw. Jahreskarte € 200,00.
- Der finanzielle Abgang wird durch die Gemeinde Trofaiach ausgeglichen.

Nachstehende Tabelle stellt eine Übersicht von möglichen Anbietern dar.

Tabelle 4-1: Mögliche Systeme im Überblick

Mikro-ÖV im Vergleich				
Mikro-ÖV	Betreiber	Systematik	Kapazität	Betriebskosten*
RegioMobil (SMS GmbH)	Unternehmen	Variabel	hoch	Preis variiert nach Größe des Gebietes
IST-MOBIL	Unternehmen	Variabel	hoch	Preis variiert nach Größe des Gebietes
Leibnitz-Modell	Unternehmen	Sammelpunkte	mittel - hoch	ca. € 25.000.- pro Jahr
GmoaBus	Unternehmen / Verein	Sammelpunkte / Tür zu Tür	mittel - hoch	ca. € 70.000.- pro Jahr
GO-Mobil	Verein	Tür Zu Tür	gering - mittel	Fixpreis für Rufbus (9-Sitzer) mit 41 Haltepunkten (werktags 6-21 Uhr) rd. € 2.300,- / Monat
Taxibonsystem	Unternehmen	Tür zu Tür	gering - mittel	ca. € 25.000.- pro Jahr

* ohne Fahrzeug und Planungskosten

5 GRUNDKONZEPTION RUF- UND SAMMELTAXI

Aufgrund der Größe des untersuchten Gebietes (insgesamt 841 km²) und der damit einhergehenden unterschiedlichen Gegebenheiten (Budget, Lage, Vernetzungsgrade mit Nachbargemeinden etc.) in den einzelnen Gemeinden kann kein einheitliches, starres Mikro-ÖV- System für die gesamte Leader-Region empfohlen werden. Das zum Einsatz kommende Mikro-ÖV-System muss derart konzipiert werden, dass die individuellen Anforderungen der unterschiedlichen Gemeinden bzw. (Klein-)Regionen möglichst ohne wesentliche Mehrkosten adäquat berücksichtigt werden können.⁵

Auf Basis der durchgeführten Analysen und unter Berücksichtigung der wesentlichen Kriterien und Gestaltungsparameter wurde für die Leader-Region Oberinnviertel-Mattigal eine Grundkonzeption für ein geeignetes Mikro-ÖV-System erarbeitet, welche die folgenden Eckpunkte umfasst:

- Bedienungsgebiete (sh. Kapitel 5.1)
- Nutzergruppen (sh. Kapitel 5.2)
- Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit (sh. Kapitel 5.3)

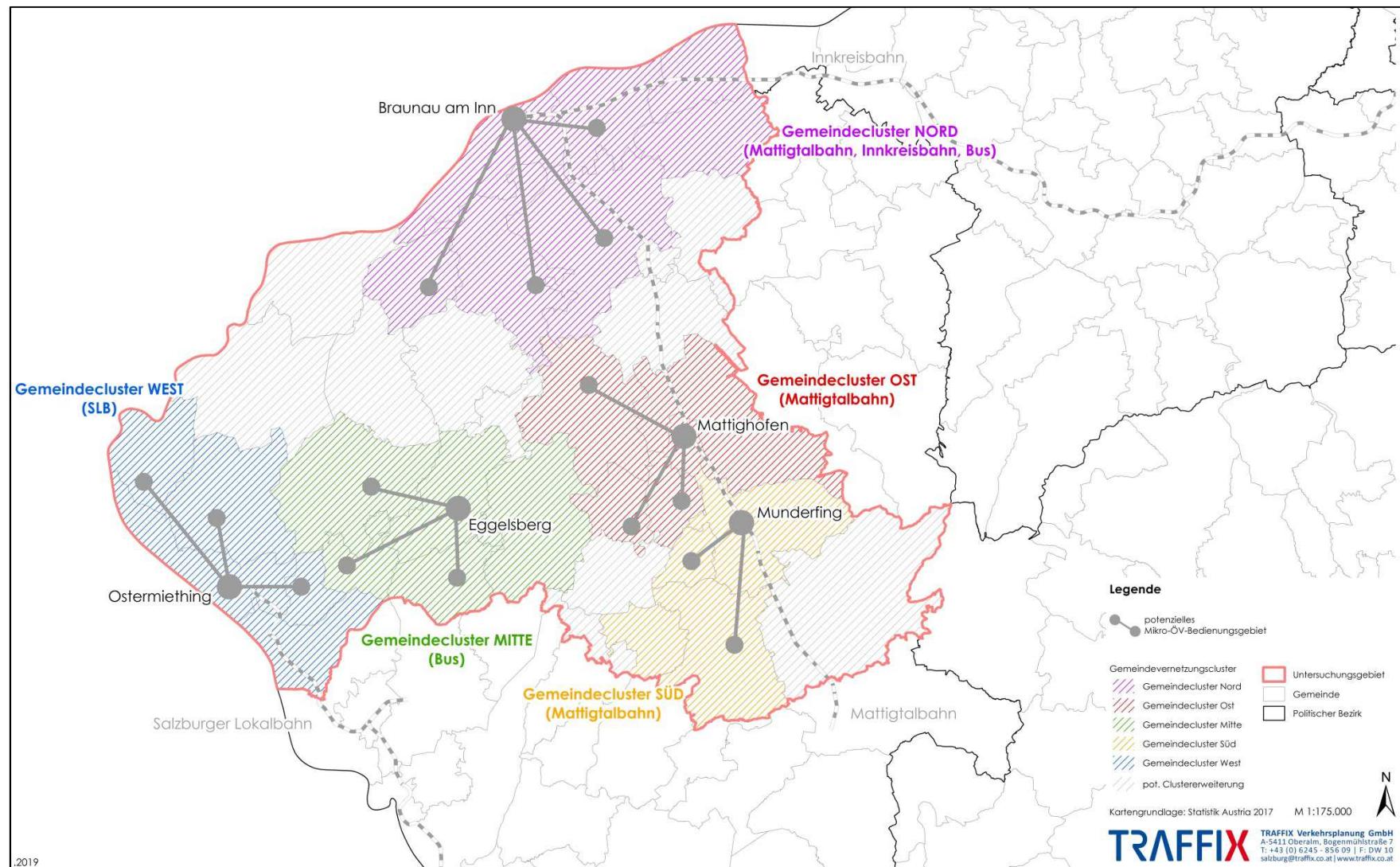
5.1 Bedienungsgebiete

Aufgrund der ausgewerteten Vernetzungsgrade (vgl. Kap. 2.3) wurde für sämtliche Gemeinden der Region eine **Kategorisierung nach Vernetzungstypen** vorgenommen, wobei sich im Wesentlichen die nachstehend angeführten 3 Kategorien ergeben. Die Gemeinden der Kategorien 1 und 2 wurden in Form einer **Clusterbildung zu 5 regionalen Clustern** zusammengefasst. Abbildung 5-1 zeigt das Ergebnis im Überblick (Anmerkung: Vergrößerte Abbildung befindet sich im Anhang).

1. **Gemeinden mit starker Vernetzung zu Clusterzentren** mit überregionaler Verkehrsknotenfunktion (dargestellt mit grauen Linien in Abbildung 5-1)
2. **Gemeinden mit mäßiger Vernetzung** (Clustergemeinden, dargestellt als farbige Cluster in Abbildung 5-1)
3. **Gemeinden mit geringer Vernetzung**

⁵ Die Vergabe an einen Mikro-ÖV-Anbieter ist jedoch möglich, wenn das System an die spezifischen Anforderungen flexibel angepasst werden kann.

Abbildung 5-1: Gemeindevernetzungscluster und Bedienungsgebiete



Grundsätzlich werden je nach Gebietstyp die folgenden Umsetzungsmodelle bzw. Gebietstypen empfohlen:

Tabelle 5-1: Empfohlene Umsetzungsmodelle/Bedienungsregionen je Gebietstyp

	Gebietstyp	Umsetzungsmodell/Bedienungsregionen
1	Gemeinden mit starker Vernetzung zu Clusterzentren mit überregionaler Verkehrsknotenfunktion (dargestellt mit grauen Linien in Abbildung 5-1)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein gemeinsames System bzw. ein Anbieter ▪ Zusammenhängendes Bedienungsgebiet ▪ Besondere Berücksichtigung der starken Vernetzung im Sinne einer entsprechenden Angebotsplanung
2	Gemeinden mit mäßiger Vernetzung (Clustergemeinden, dargestellt als farbige Cluster in Abbildung 5-1)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach Möglichkeit ein gemeinsames System bzw. ein Anbieter mit zusammenhängendem Bedienungsgebiet sinnvoll ▪ Optional (ggf. aus Kosten- bzw. Organisationsgründen) für einzelne Gemeinden auch eigene Systeme möglich (überlappende bzw. aufeinander abgestimmte Angebote)
3	Gemeinden mit geringer Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Je nach Bedarf eigene, kostengünstige Systeme auf Gemeindeebene ▪ Optional ggf. dennoch Zusammenschluss mit einer benachbarten Clusterregion (sh. Pkt. 2) möglich

Die wesentlichen Vorteile bzw. Synergieeffekte von gemeinsamen Bediengebieten (Clustern) sind:

- Effiziente und ökonomische Bedienung der Gebiete
- Vereinfachte Verwaltung durch standardisierte Systematik
- Kosteneinsparung: Fahrzeuge- und Personalpool kann effizient genutzt werden (Fahrtenlogistik), gemeinsame Werbung etc.
- Nutzerfreundlich durch eine einheitliche Plattform

5.1.1 Gemeinden mit starker Vernetzung zu Clusterzentren mit überregionaler Verkehrsknotenfunktion

Diese Gebietstypen mit zusammenhängenden Bedienungsgebieten sollten aufgrund der zu erwartenden großen Nachfrage Mikro-ÖV-Systeme mit Sammelpunkt-System (bzw. eventuell Sammelpunkt zu Tür) einrichten. Die Abwicklung kann in Kooperation mit ortsansässigen Verkehrsunternehmen (Taxiunternehmen) erfolgen. Als Basis für die detaillierte Routenplanung sind die Auswertungen aus der Mobilitätserhebung (sh Anhang) heranzuziehen.

Tabelle 5-2: Gemeinden mit starker Vernetzung – zusammenhängende Bediengebiete

Cluster	Gemeinden mit starker Vernetzung	Mikro-ÖV-System	Organisation
West	Ostermiething → St. Radegund (39 km ²) Ostermiething → Tarsdorf (34 km ²) Ostermiething → Haigermoos (29 km ²)	S + ST	Unternehmen
Nord	Braunau am Inn → Schwand i. Innkr. (42 km ²) Braunau am Inn → Neukirchen a. E. (58 km ²) Braunau am Inn → Burgkirchen (70 km ²) Braunau am Inn → St. Peter a. Hart (47 km ²)	S + ST	Unternehmen
Ost	Mattighofen → Pischelsdorf a. E. (38 km ²) Mattighofen → Auerbach (15 km ²) Mattighofen → Pfaffstätt (14 km ²)	S + ST	Unternehmen
Mitte	Eggelsberg → Geretsberg (61 km ²) Eggelsberg → Franking (34 km ²) Eggelsberg → Moosdorf (39 km ²)	S + ST	Unternehmen
Süd	Munderfing → Lochen am See (64 km ²) Munderfing → Jeging (37 km ²)	S + ST	Unternehmen

Legende:

T = Tür zu Tür; ST = Sammelpunkt zu Tür;
S = Sammelpunkte; Ta = Taxibon-System; R = Rufbus

Nachbargemeinden von Gemeinden mit Verkehrsknotenfunktion sind an das ÖV-Angebot der Verkehrsknoten anzuschließen. Städte mit Verkehrsknotenfunktion sind:

- Braunau am Inn
- Mattighofen
- Ostermiething
- Munderfing
- Eggelsberg

5.1.2 Gemeinden mit mäßiger Vernetzung (Clustergemeinden)

Gemeinden, die eine mäßige Vernetzung zu Nachbargemeinden aufweisen (Clustergemeinden, vgl. Tabelle 5-1) sollten nach Möglichkeit jeweils ein gemeinsames Mikro-ÖV-System mit gemeindeübergreifendem zusammenhängendem Bedienungsgebiet einrichten. Optional sind, sofern aus Kosten- bzw. organisatorischen Gründen erforderlich, für einzelne Gemeinden auch unterschiedliche Systeme (bzw. ein gemeinsamer Anbieter mit flexibler, individueller Angebotsgestaltung) möglich. In diesem Fall sind überlappende bzw. aufeinander abgestimmte Angebote zu empfehlen.

Eine Detailauswertung zu relevanten Zielen (Arzt, Nahversorger etc.), die in den einzelnen Gemeinden anzufahren sind, ist dem Anhang zu entnehmen. Im Falle eines größeren, zusammenhängenden Gebiets für eine Clusterregion wäre aus Effizienzgründen ein Sammelpunkt-System sinnvoll. Bei kleineren, lokalen Angeboten kann dagegen auch ein Tür-zu-Tür Angebot in Frage kommen. Die detaillierte Ausgestaltung ist mit den in Frage kommenden Anbietern abzustimmen.

Tabelle 5-3: Gemeinden mit mäßiger Vernetzung

Cluster	Gemeinden mit mäßiger Vernetzung		Mikro-ÖV-System	Organisation
West	Haigermoos Ostermiething	Tarsdorf St. Radegund	S + T + ST	Verein / Unternehmen
Nord	Braunau am Inn St. Peter am Hart Mining Burgkirchen	Neukirchen a. E. Weng i. Innk. Schwand i. Innkr.	S + T + ST	Verein / Unternehmen
Ost	Mattighofen Schalchen Pfaffstätt	Auerbach Pischelsdorf a.E.	S + T + ST	Verein / Unternehmen
Mitte	Moosdorf Franking Geretsberg	Eggelsberg Feldkirchen	S + T + ST	Verein / Unternehmen
Süd	Lochen am See Palting	Munderfing Jeging	S + T + ST	Verein / Unternehmen

Legende:

T = Tür zu Tür; ST = Sammelpunkt zu Tür;
S = Sammelpunkte; Ta = Taxibon-System;
R = Rufbus

5.1.3 Gemeinden mit geringer Vernetzung

Bestehen keine bzw. nur schwache Vernetzungsgrade mit den Nachbargemeinden, sind eigene, möglichst kostengünstige Mikro-ÖV-Systeme auf Gemeindeebene, vorzugsweise auf Basis einer „Tür zu Tür“ Bedienung, zu organisieren. Überall dort, wo es rechtlich möglich ist, also kein Taxi-/Busunternehmer in der Gemeinde vorhanden (oder der ansässiger Unternehmer gibt eine Einverständniserklärung ab), wird empfohlen, ein System auf Rufbus oder Taxibonsystem (vgl. Best Practice Beispiele) zu initiieren. Optional sind ggf. dennoch Zusammenschlüsse mit einer benachbarten Clusterregion (sh. Kapitel 5.1.2) möglich.

Als Basis für die detaillierte Routenplanung können die Auswertungen aus der Nachfrageerhebung (sh. Anhang) herangezogen werden. Gemeinden mit geringer Vernetzung zu Nachbargemeinden sind:

Tabelle 5-4: Gemeinden mit geringer Vernetzung

Gemeinde	Mikro-ÖV-System	Organisation
Überackern	Ta + R	Verein / Unternehmen
Hochburg-Ach	Ta + R	Verein / Unternehmen
Gilgenberg a. Weilhart	Ta + R	Verein / Unternehmen
Handenberg	Ta + R	Verein / Unternehmen
St. Georgen a. Fillm.	Ta + R	Verein / Unternehmen
Moosbach	Ta + R	Verein / Unternehmen
Mauerkirchen	Ta + R	Verein / Unternehmen
Helpfau-Uttendorf	Ta + R	Verein / Unternehmen
Lengau	Ta + R	Verein / Unternehmen
Kirchberg	Ta + R	Verein / Unternehmen
Perwang	Ta + R	Verein / Unternehmen

Legende:

T = Tür zu Tür; ST = Sammelpunkt zu Tür;
S = Sammelpunkte; Ta = Taxibon-System;
R = Rufbus

5.2 Nutzergruppen

Wichtigste Nutzergruppe sowohl für den ÖV als auch den Mikro-ÖV sind Personen, die keinen eigenen Zugang zu einem Pkw haben. Dies sind vor allem Jugendliche, ältere Personen und Menschen mit geringem Einkommen. Für PendlerInnen ist die Nutzung des Mikro-ÖV-Angebotes mittels Monats- und Jahreskarten zu attraktivieren.

5.3 Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit

Die Bedienungszeiten sind bei Initiierung des Mikro-ÖV-Systems neben den Hauptverkehrszeiten anzusetzen (9:00 – 16:00 Uhr und ab 20:00 Uhr) und können bei vorhandener Nachfrage ausgeweitet werden. Die detaillierten Bedienungszeiten sind je nach vorhandenem Budget und Größe des Gemeindegebietes / Gemeindeclusters in Abstimmung mit dem jeweiligen Anbietern / Verein im Detail zu erarbeiten. Das zum Einsatz kommende Mikro-ÖV-System ist so zu gestalten, dass die Fahrtenhäufigkeiten jederzeit der Nachfrage angepasst werden können.

6 EMPFEHLUNGEN UND UMSETZUNGSLEITFADEN

6.1 Zusammenfassende Empfehlungen

Leitsatz 1: Keinesfalls sollte das Mikro-ÖV-System in Konkurrenz zum regulären ÖV treten. Parallelfahrten zu gut bedienten ÖV-Strecken sind zu vermeiden.

Leitsatz 2: In einigen Gebieten empfiehlt es sich, gemeindeübergreifende Mikro-ÖV-Systeme zu organisieren (sh. Gemeindecluster). Dies ermöglicht es, Synergieeffekte zu nutzen und in weiterer Folge die Betriebskosten niedrig zu halten. Die Gesamtfläche der Bediengebiete und damit auch die zu bewältigenden Entfernung sind so klein wie möglich zu halten. Falls dies nicht möglich sein sollte, könnten Maßnahmen, wie der Einsatz von mehreren Fahrzeugen bzw. die Bedienung von einzelnen Zielen an jedem 2. Tag gesetzt werden.

Leitsatz 3: Einige Bereiche der Modellregion werden vom ÖV werktags (Mo – Fr) tagsüber im Stundentakt mit Taktverdichtungen in den HVZ bedient. Dies trifft in erster Linie auf die Einzugsbereiche entlang der Mattigtalbahn und den Raum um Ostermiething (SLB) zu. Gemeinden im Nahbereich der ÖV-Hauptverkehrsroute können einen Zubringerdienst zu den Hauptverkehrsroute organisieren (z.B. neuer Ortsverkehr mit Kleinbus, Anbindung vom Ortszentrum zu jedem Zug (Montag bis Freitag).

Leitsatz 4: In Gemeinden mit sehr schlechter oder gänzlich fehlender ÖV-Anbindung und starker Zersiedelung sollte das Mikro-ÖV-System die Lücken schließen, indem es als Zubringer zu ÖV-Knoten eingesetzt wird. Der Zubringerdienst ist gebündelt durchzuführen (fixe Abfahrtszeiten).

Weiterführende Empfehlung „West-Ost Verbindung(en)“: Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass überregionale ÖV-Querverbindungen (West-Ost) in der Leader-Region nicht vorhanden sind. Diese Verbindungen können aufgrund der großen Distanzen nicht sinnvoll durch ein Mikro-ÖV System abgedeckt werden. Als Alternative sind Shuttledienste als Verknüpfung zwischen den wesentlichen Zielen in Ost-West Richtung (= überregionale Verkehrsknoten, vgl. Kap. 5.1.1) einzurichten.

6.1.1 Umsetzungsleitfaden

Im Rahmen einer Gemeindekooperation soll in der Region ein Pilotprojekt-Mikro-ÖV zur Umsetzung kommen. Im Zuge des Pilotprojektes soll die Detailplanung (Betreiberauswahl, Anzahl der Haltestellen, Finanzierung etc.) für ein Mikro-ÖV System erfolgen.

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

AST	Anruf-Sammel-Taxi
B	Bundesstraße
Bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
ca.	circa
CO ²	Kohlendioxid
d.h.	das heißt
€	Euro
etc.	et cetera
E-Fahrzeuge	Elektro-Fahrzeuge
Fr	Freitag
GelverkG	Gelegenheitsverkehrsgesetz
H	Stunde
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kap.	Kapitel
Km	Kilometer
Km ²	Quadratkilometer
KfLG	Kraftfahrliniengesetz
Max.	Maximal
Mo	Montag
Min.	mindestens
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
OÖ	Oberösterreich
OÖVV	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
ÖV	Öffentlicher Verkehr
%	Prozent
P&R	Park and Ride
RVSS	Regionalverband Salzburger Seenland

Sbg.	Salzburg
sh.	siehe
SLB	Salzburger Lokalbahn
St.	Sankt
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

QUELLENVERZEICHNIS

Amt der oberösterreichischen Landesregierung, Daten zu den verkehrenden Buslinien 2018/19 (shape files auf Datenstick), persönliches Treffen Frau Gebhart v. 21.11.2017

Amt der oberösterreichischen Landesregierung, Angaben zum ÖV-Angebot zum Fahrplanwechsel 2018/19, email Hr. Laimer vom 24.1.2018

Amt der oberösterreichischen Landesregierung, Angaben zu den verkehrenden Buslinien 2018/19, Telefonat Frau Gebhart und Herr Pflegerl v. 23.1.2018

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), 2017, Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr, Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum - Leitfaden, Wien

Wolf-Eberl Susanne et al., 2011, Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum, Wien

Unglaub R., 2017, Alternatives regionales Mobilitätskonzept der Klima- und Energie-Modellregion Carnica Rosental, Proboy

BGBI. Nr. 112/1996, Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen

Grubits Ch., 2013, Handbuch: Mikro-ÖV Burgenland, Eisenstadt

BGBI. I Nr. 203/1999, Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen

ÖBB, Fahrplanabfrage Scotty, online Recherche v. 30.01.2018

Statistik Austria, 2017, Datenangebot – diverse Datenlayer, Stand 2017

STS und Verkehrplus, 2016, (im Auftrag des Landes Steiermark), Mikro-ÖV Strategie Steiermark, Graz

VCÖ (Hrsg.), 2018, Sharing und neue Mobilitätsangebote, Schriftenreihe: Mobilität mit Zukunft 2018-03, Wien

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 2-1: Untersuchungsgebiet	6
Abbildung 2-2: ÖV-Liniennetz in der Region	8
Abbildung 2-3: ÖV-Angebot Werktag/Schultag	16
Abbildung 2-4: ÖV-Angebot Werktag/Ferien	17
Abbildung 2-5: ÖV-Angebot Samstag/Sonntag/Feiertag	18
Abbildung 2-6: ÖV-Angebot Zeitscheibe 0:00 – 6:00 Uhr	20
Abbildung 2-7: ÖV-Angebot Zeitscheibe 6:00 – 9:00 Uhr	20
Abbildung 2-8: ÖV-Angebot Zeitscheibe 9:00 – 12:00 Uhr	21
Abbildung 2-9: ÖV-Angebot Zeitscheibe 12:00 – 15:00 Uhr	21
Abbildung 2-10: ÖV-Angebot Zeitscheibe 15:00 – 18:00 Uhr	22
Abbildung 2-11: ÖV-Angebot Zeitscheibe 18:00 – 21:00 Uhr	22
Abbildung 2-12: ÖV-Angebot Zeitscheibe 21:00 – 24:00 Uhr	23
Abbildung 2-13: Gemeindevernetzung	25
Abbildung 3-1: Mikro-ÖV-Systeme	28
Abbildung 3-2: Gestaltungsparameter für Mikro-ÖV-Systeme	29
Abbildung 5-1: Gemeindevernetzungscluster und Bedienungsgebiete	38

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 2-1: Buslinien in der Untersuchungsregion	11
Tabelle 4-1: Mögliche Systeme im Überblick	36
Tabelle 5-1: Empfohlene Umsetzungsmodelle/Bedienungsregionen je Gebietstyp	39
Tabelle 5-2: Gemeinden mit starker Vernetzung – zusammenhängende Bediengebiete	40
Tabelle 5-3: Gemeinden mit mäßiger Vernetzung	41
Tabelle 5-4: Gemeinden mit geringer Vernetzung	42

ANHANG

FRAGEBOGEMERHEBUNG
ABBILDUNGEN
KARTEN

ABBILDUNGEN IM ANHANG

	Seite
Abbildung A - 1 Mobilitätserhebung - Fragebogen	52
Abbildung A - 2 Mobilitätserhebung - Auswertung	53
Abbildung A - 3 ÖV-Angebot Werktag/Schultag	54
Abbildung A - 4: ÖV-Angebot Werktag/Ferien	55
Abbildung A - 5: ÖV-Angebot Samstag/Sonntag/Feiertag	56
Abbildung A - 6: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 0:00 – 6:00 Uhr	57
Abbildung A - 7: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 6:00 – 9:00 Uhr	58
Abbildung A - 8: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 9:00 – 12:00 Uhr	59
Abbildung A - 9: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 12:00 – 15:00 Uhr	60
Abbildung A - 10: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 15:00 – 18:00 Uhr	61
Abbildung A - 11: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 18:00 – 21:00 Uhr	62
Abbildung A - 12: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 21:00 – 24:00 Uhr	63

KARTEN IM ANHANG

- Karte 1: Untersuchungsgebiet
Karte 2: Übersicht Regionalbusverkehr
Karte 3: Grad der Vernetzung zwischen den Gemeinden
Karte 4: Clustergebiete in der Leader-Region

Abbildung A - 1 Mobilitätserhebung - Fragebogen

Oberinnviertel LEADER Mattigtal 

TRAFFIX®

Machbarkeitsstudie Ruf- und Sammeltaxi Leaderregion Oberinnviertel Mattigtal

Fragebogen: Mobilitätserhebung

Ergänzend zur gemeindeübergreifenden Analyse des bestehenden ÖV-Angebotes (ÖV-Analyse) sollen durch den vorliegenden Fragebogen die Anschlussbrüche/Schwachstellen hinsichtlich der Erreichbarkeiten von wichtigen Zielen erhoben werden.

1. Name Ihrer Gemeinde: _____

2. Welche der nachstehenden Ziele in Ihrer Gemeinde (bzw. zu welchen Tageszeiten) sind nur unzureichend mittels ÖV erschlossen?
(Bitte ankreuzen falls vorhanden / zutreffend, Mehrfachnennungen möglich)

Altersheim (besonders schwer erreichbar aus dem Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Krankenhaus / Kurzentrum etc. (besonders schwer erreichbar aus dem Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Supermarkt / Einkaufszentrum (besonders schwer erreichbar aus dem Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Schule / Ausbildungsstätte (besonders schwer erreichbar aus dem Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Verkehrsknoten wie Ortszentrum, Bhf. etc. (besonders schwer erreichbar a. d. Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Jugendzentrum etc. (besonders schwer erreichbar aus dem Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Freizeiteinrichtungen wie Sportpark etc. (besonders schwer erreichbar a. d. Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Gastronomie (besonders schwer erreichbar aus dem Ortsteil(en): _____)
von: 6:00-9:00 h 9:00-12:00 h 12:00-15:00 h 15:00-18:00 h 18:00-21:00 h 21:00-24:00 h

Sonstige Ziele: _____

© TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

3. Mit welchen beiden Nachbargemeinden ist Ihre Gemeinde am stärksten vernetzt bzw. welche Ziele in der Nachbargemeinde werden von Ihren Gemeindebürgern häufig besucht? (Mehrfachnennungen möglich)

Nachbargemeinde 1: _____

Wichtige Ziele in der Nachbargemeinde: (Bitte ankreuzen falls vorhanden und zutreffend)

- Altersheim** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Krankenhaus / Kurzentrum etc.** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Supermarkt / Einkaufszentrum** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Schule / Ausbildungsstätte** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Gastronomie** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Jugendzentrum etc.** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Freizeiteinrichtungen (Sportpark etc.)** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Verkehrsknoten (wie Bahnhof etc.)** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Sonstige(s)** _____

Nachbargemeinde 2: _____

Wichtige Ziele in der Nachbargemeinde: (Bitte ankreuzen falls vorhanden und zutreffend)

- Altersheim** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Krankenhaus / Kurzentrum etc.** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Supermarkt / Einkaufszentrum** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Schule / Ausbildungsstätte** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Gastronomie** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Jugendzentrum etc.** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Freizeiteinrichtungen (Sportpark etc.)** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Verkehrsknoten (wie Bahnhof etc.)** – per ÖV aus Ihrer Gemeinde (Ortszentrum) erreichbar? Ja Nein
- Sonstige(s)** _____

4. Sind Ihnen sonstige Problematiken bezüglich der Erreichbarkeit von Zielen bekannt? (z.B. wichtige Ziel- und Quellregionen mit keinem ÖV-Anschluss, schlechte Anbindung von Lehrstellen u. Ausbildungsstätten etc.)

Abbildung A - 2 Mobilitätserhebung - Auswertung

Erreichbarkeiten innerhalb der Gemeinde											Vernetzung		Vernetzung	
Nr	Gemeinde	Nahversorger	Schule / Arbeit	Freizeitorf	Gastro	Altersheim	Ärztezentrum	Jugendzentrum	Verkehrsknoten	Gesamtnote	Nachbargemeinde 1	Bewertung Vernetzung	Nachbargemeinde 2	Bewertung Vernetzung
1	Auerbach	4	6	4	4	5	6	2	3	34	Mattighofen	12	Pischelsdorf	2
2	Braunau am Inn	2	2	2	2	2	2	2	2	16	St. Peter am Hart	k.A.	Neukirchen an der Enknach	1
3	Burgkirchen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
4	Eggelsberg	6	6	6	6	6	6	6	0	42	Moosdorf	k.A.	Geretsberg	k.A.
5	Feldkirchen bei Mattighofen	6	6	6	6	0	0	0	0	24	Eggelsberg	6	Mattighofen	7
6	Franking	6	2	6	6	6	6	6	6	44	Lamprichtshausen - Oberndorf	8	Eggelsberg - Ostermiething	8
7	Geretsberg	0	2	6	3	0	0	0	0	11	Eggelsberg	12	Franking	8
8	Gilgenberg am Weilhart	2	2	0	0	2	0	0	6	12	Braunau	10	Eggelsberg	4
9	Haigermoos	6	6	6	6	6	6	6	6	48	Ostermiething	8	k.A.	k.A.
10	Handenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Eggelsberg	4	Neukirchen an der Enknach	3
11	Helpfau- Uttendorf	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Mattighofen	12	k.A.	k.A.
12	Hochburg-Ach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Burghausen	k.A.	Braunau	k.A.
13	Jeging	2	4	4	4	4	4	4	4	30	Munderfing	7	Lochen am See	7
14	Kirchberg bei Mattighofen	3	0	0	3	0	1	0	0	7	Lochen am See	2	k.A.	k.A.
15	Lengau	3	3	3	0	0	1	1	0	11	Straßwalchen	13	Mattighofen	6
16	Lochen am See	6	6	6	6	6	6	6	6	48	Munderfing	1	Lengau	2
17	Mattighofen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
18	Mauerkirchen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Burgkirchen	k.A.	Helpfau-Uttendorf	k.A.
19	Mining	6	0	6	6	0	0	0	6	24	Ering	3	Braunau	14
20	Moosbach	6	6	6	6	6	6	6	6	48	Mauerkirchen	12	Weng im Innkreis	5
21	Moosdorf	2	2	1	6	1	1	1	4	18	Lamprichtshausen	6	Eggelsberg	9
22	Munderfing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mattighofen	k.A.	Straßwalchen	k.A.
23	Neukirchen an der Enknach	2	2	2	2	0	6	0	0	14	Braunau	14	Mattighofen	14
24	Ostermiething	1	1	1	1	1	1	3	1	10	Oberndorf bei Salzburg	12	Burghausen	3
25	Paltning	3	4	0	6	0	0	0	0	13	Mattsee	15	Lochen	9
26	Perwang am Grabensee	6	0	0	6	6	6	0	0	24	Berndorf	2	Paltning	1
27	Pfaffstätt	4	4	4	4	4	4	4	4	32	Mattighofen	14	Munderfing	4
28	Pischelsdorf am Engelbach	6	6	6	6	0	6	0	6	36	Mattighofen	16	Uttendorf	0
29	Schalchen	6	6	6	6	6	6	6	6	48	Mattighofen	12	Helpfau-Uttendorf	5
30	Schwand im Innkreis	6	6	6	6	0	0	0	6	30	Braunau	12	Eggelsberg	4
31	St. Georgen am Fillmannsbach	0	6	6	0	0	0	0	0	12	Handenberg	2	Eggelsberg	3
32	St. Pantaleon	6	6	1	6	0	0	0	0	19	Ostermiething	2	Bürmoos	2
33	St. Peter am Hart	6	6	6	6	6	6	6	6	48	Braunau	16	k.A.	k.A.
34	St. Radegund	6	6	6	6	0	0	0	0	24	Tarsdorf	8	Ostermiething	8
35	Tarsdorf	6	6	6	6	6	6	6	6	48	Ostermiething	6	Burghausen	3
36	Überackern	5	0	6	0	4	4	4	3	26	Hochburg-Ach	6	Schwand	2
37	Weng im Innkreis	4	3	1	6	0	0	0	0	14	Altheim	9	Braunau	14

Legende Gemeindegrenze:

- Kategorie 1: mit ÖV erreichbar
- Kategorie 2: mit ÖV mäßig erschlossen
- Kategorie 3: wenig erschlossen
- Kategorie 4: sehr wenig per ÖV erschlossen
- Kategorie 5: unzureichend per ÖV erschlossen
- Kategorie 6: zu keiner Tageszeit per ÖV erschlossen

Gesamtbeurteilung der Erreichbarkeiten

- 0-9 sehr gute Erreichbarkeiten
- 10-19 gute Erreichbarkeiten
- 20-29 mäßige Erreichbarkeiten
- 30-39 geringe Erreichbarkeiten
- 40-48 sehr geringe oder keine Erreichbarkeiten

Gesamtbeurteilung Vernetzung

- 0-4 keine Vernetzung
- 5-10 mäßige Vernetzung
- 11-16 starke Vernetzung



Abbildung A - 3 ÖV-Angebot Werktag/Schultag

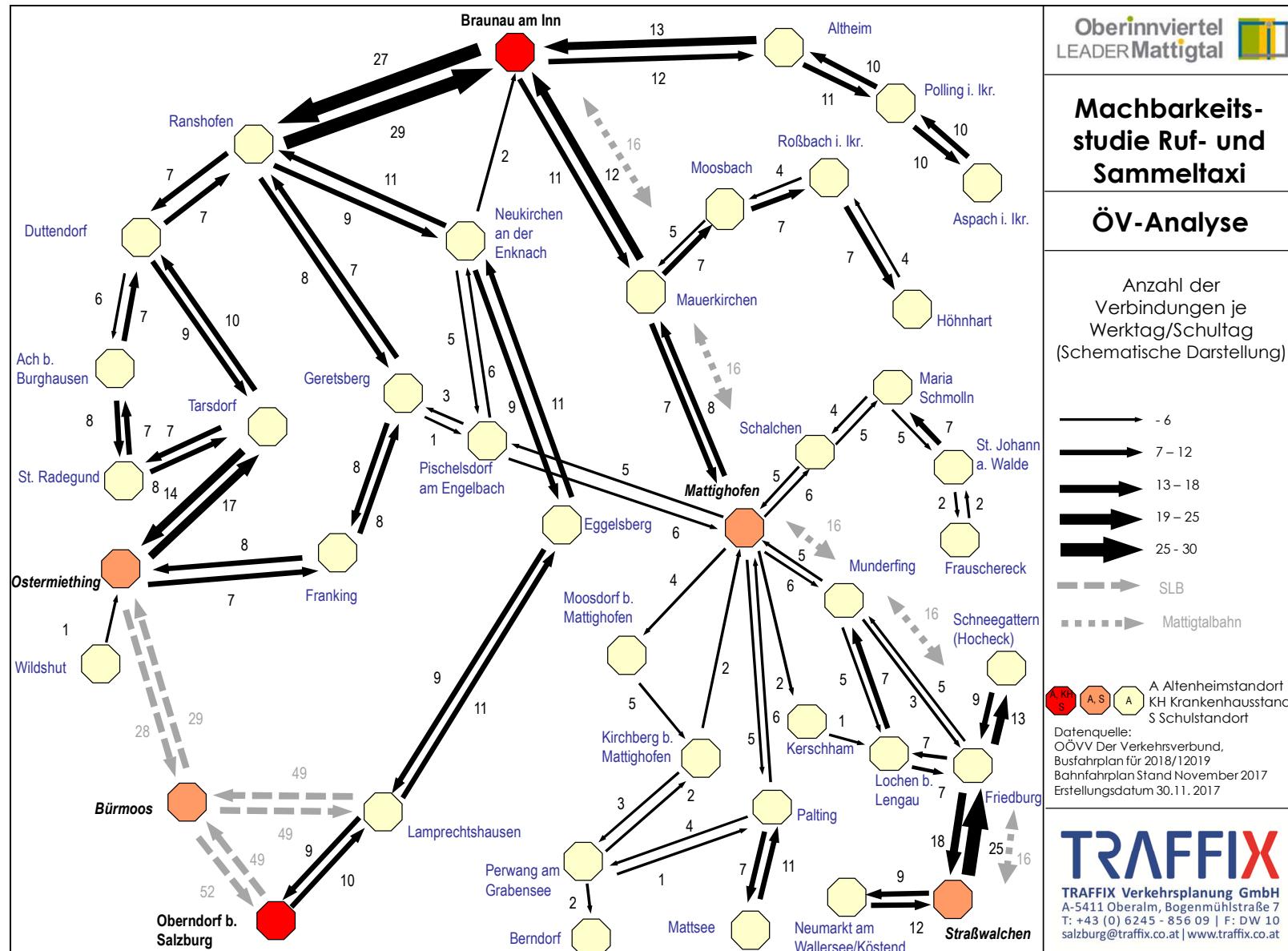


Abbildung A - 4: ÖV-Angebot Werktag/Ferien

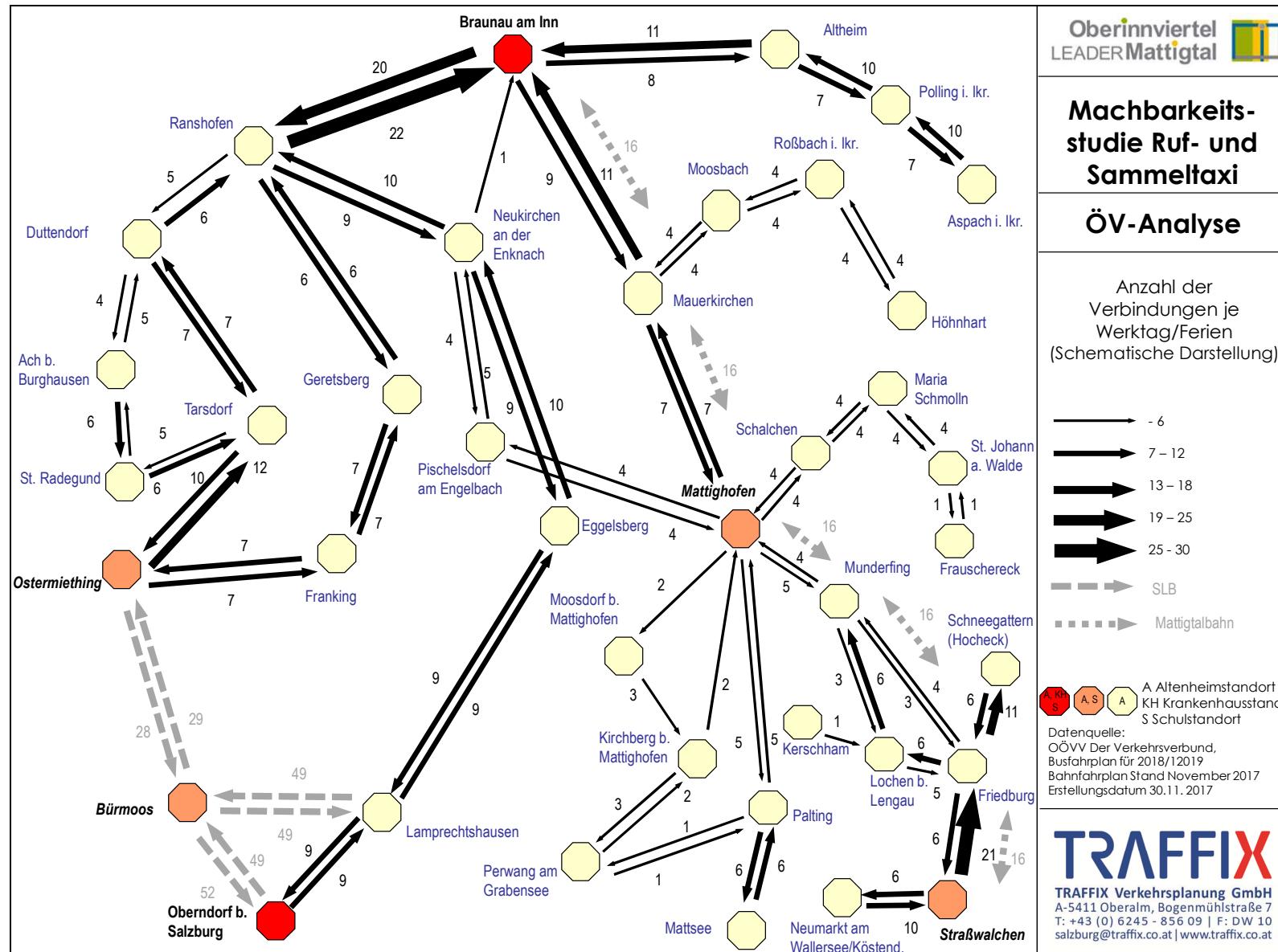


Abbildung A - 5: ÖV-Angebot Samstag/Sonntag/Feiertag

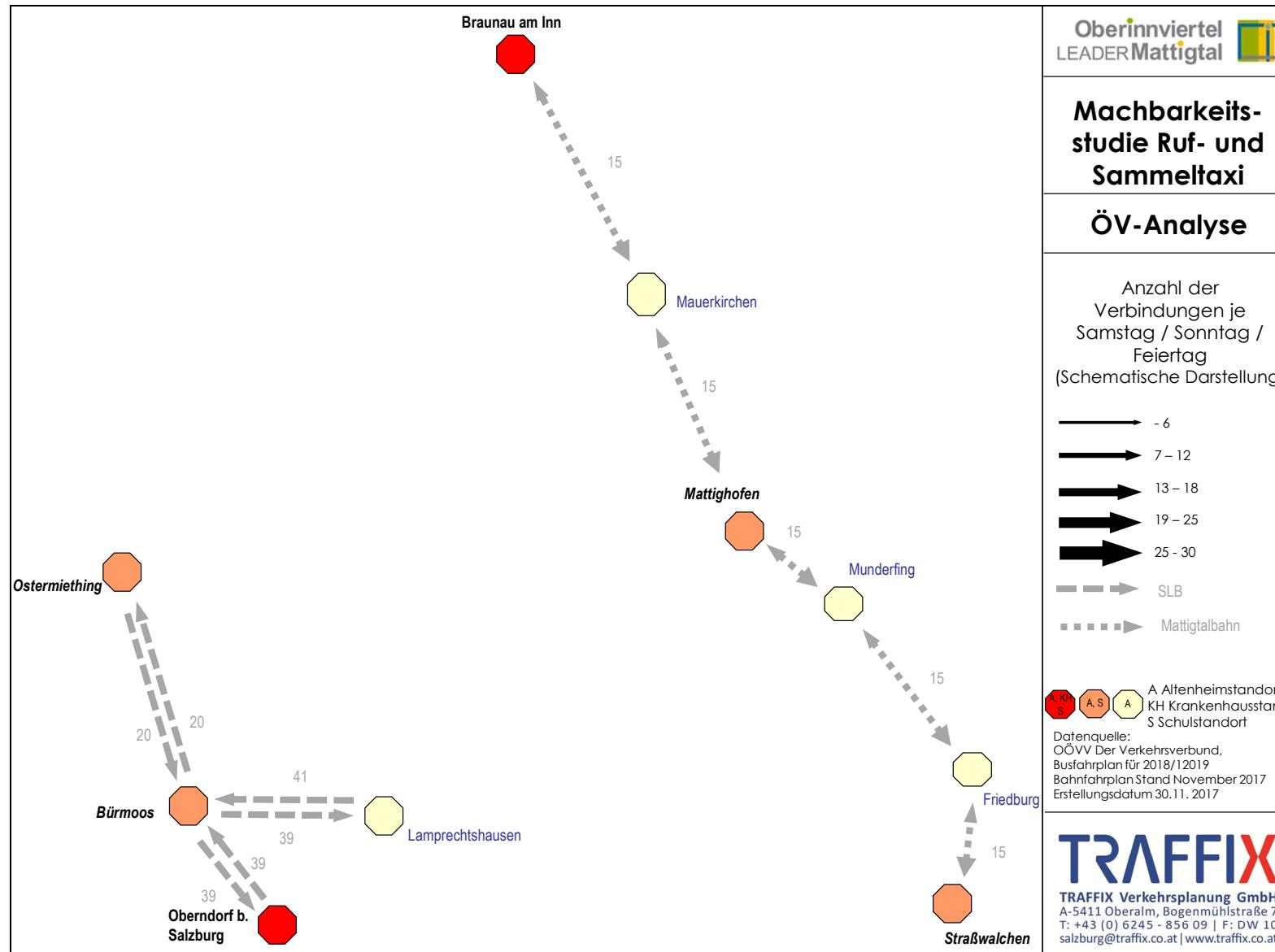


Abbildung A - 6: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 0:00 – 6:00 Uhr

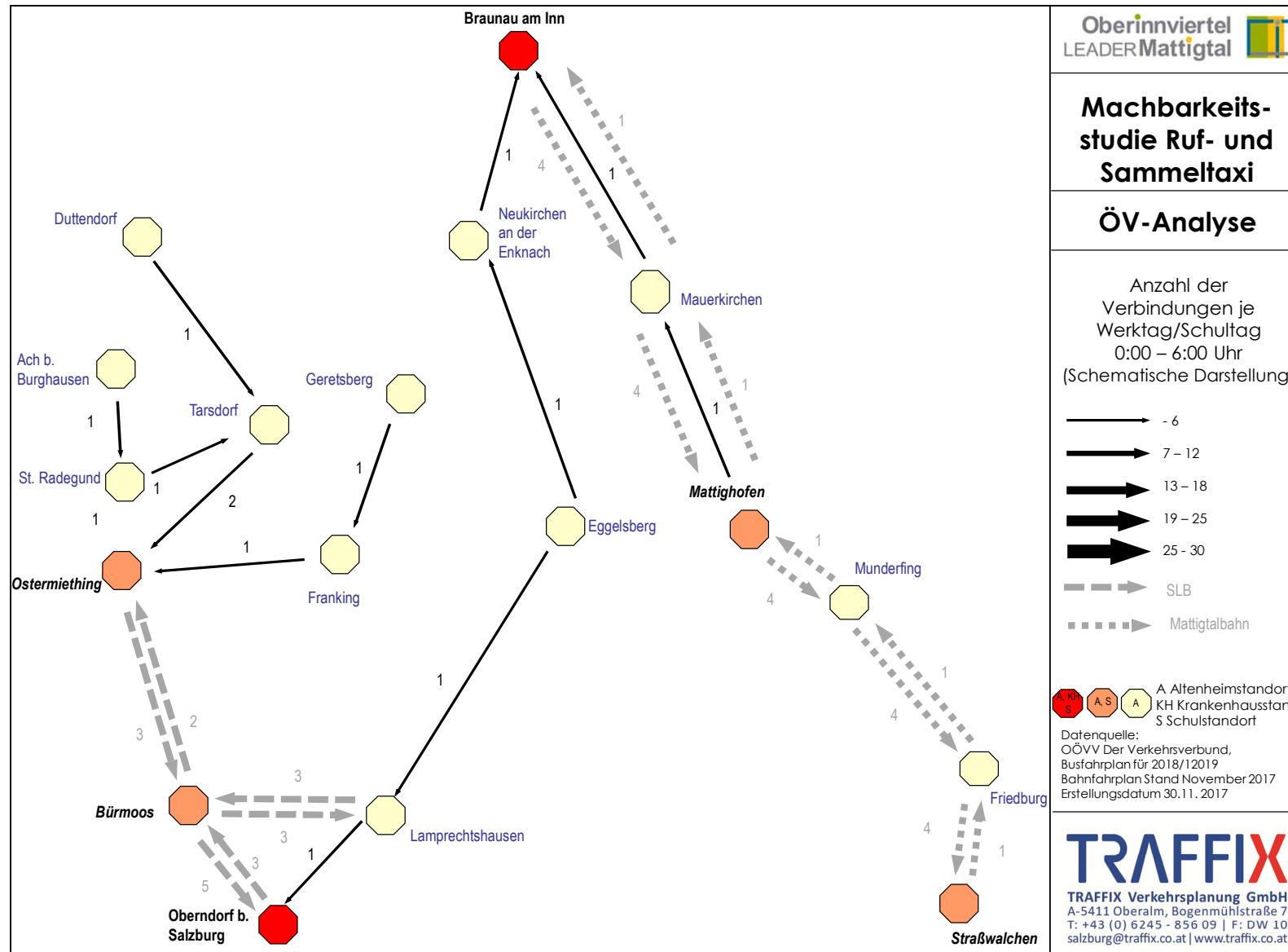


Abbildung A - 7: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 6:00 – 9:00 Uhr

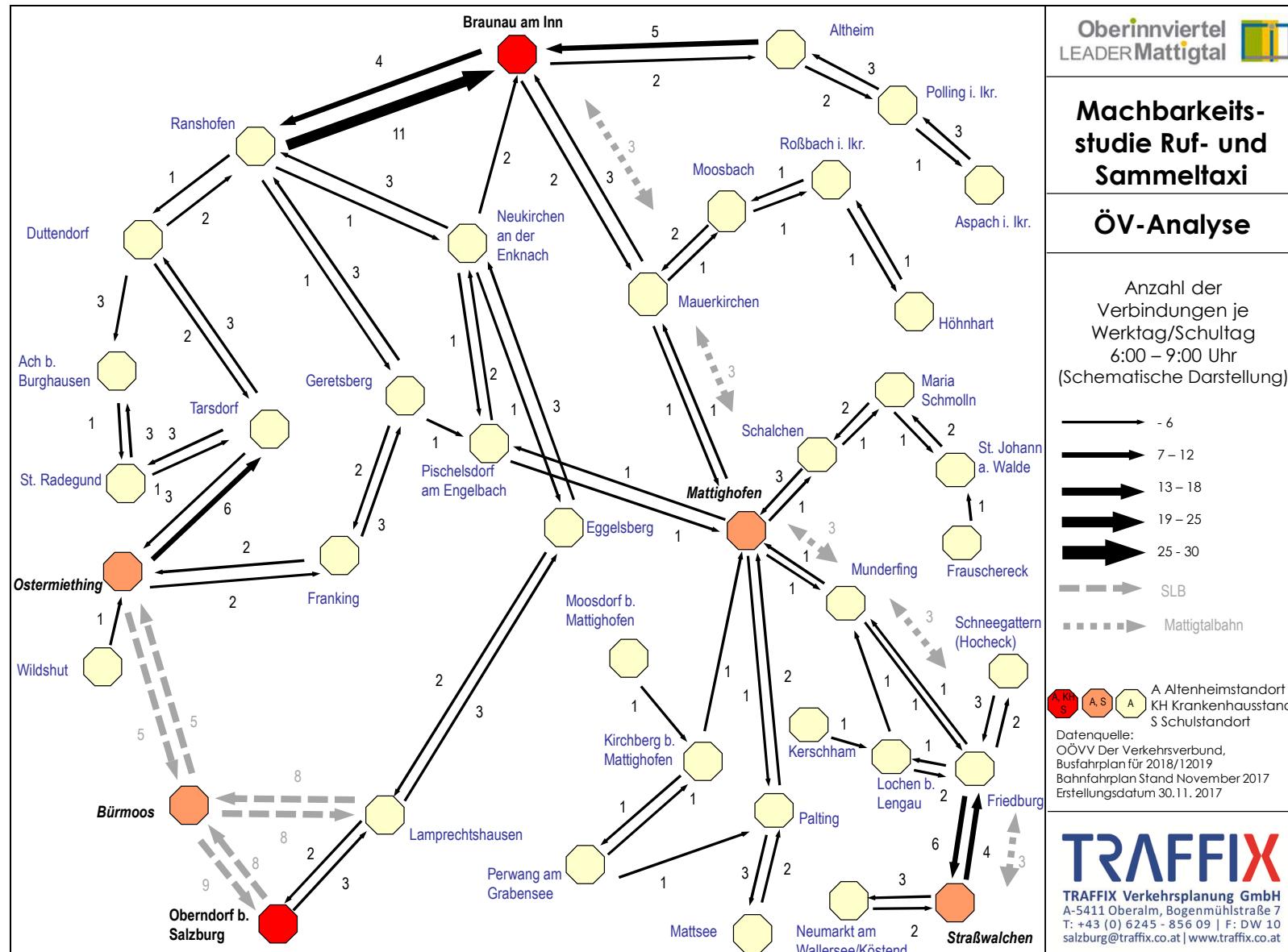


Abbildung A - 8: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 9:00 – 12:00 Uhr

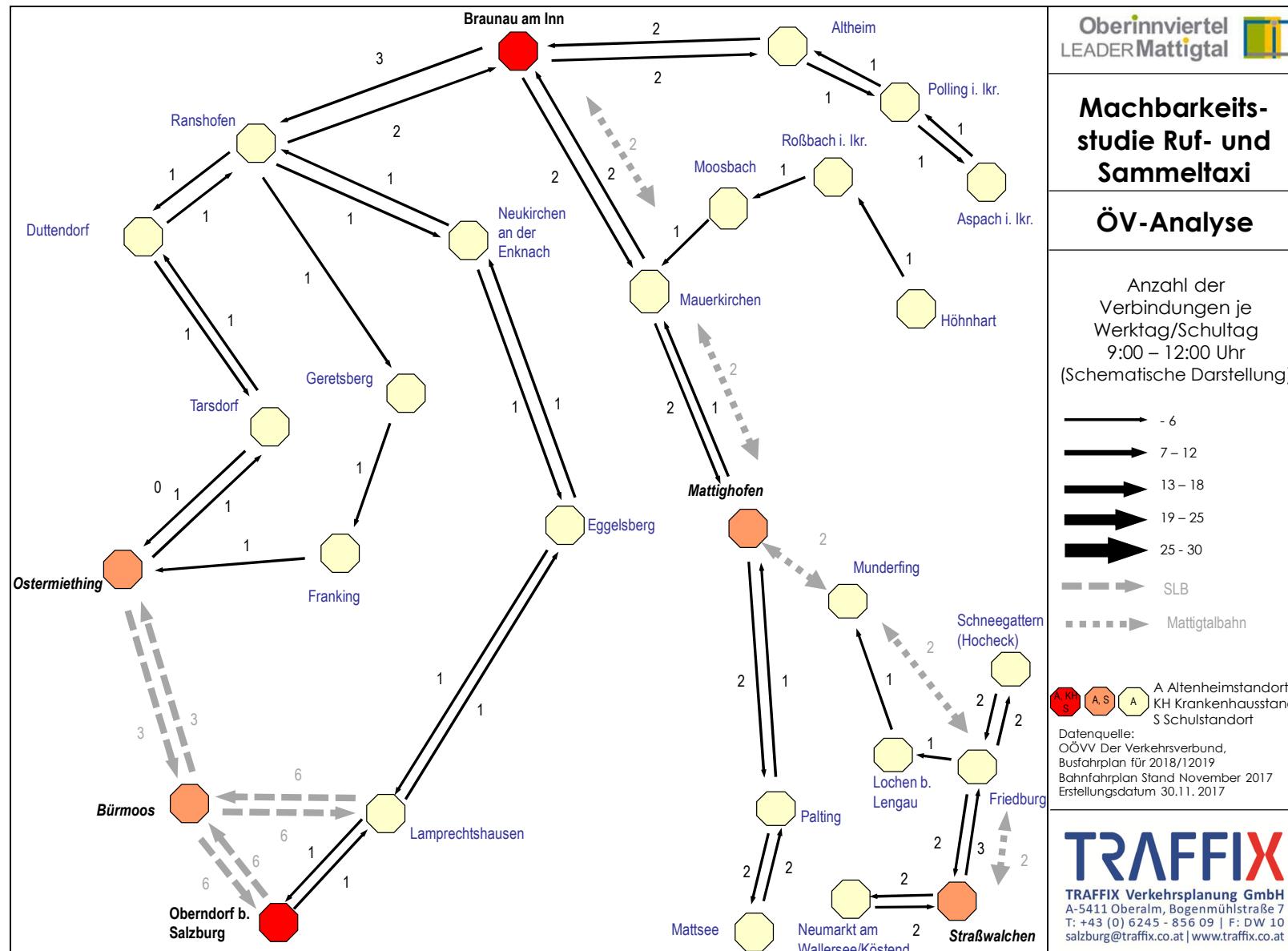


Abbildung A - 9: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 12:00 – 15:00 Uhr

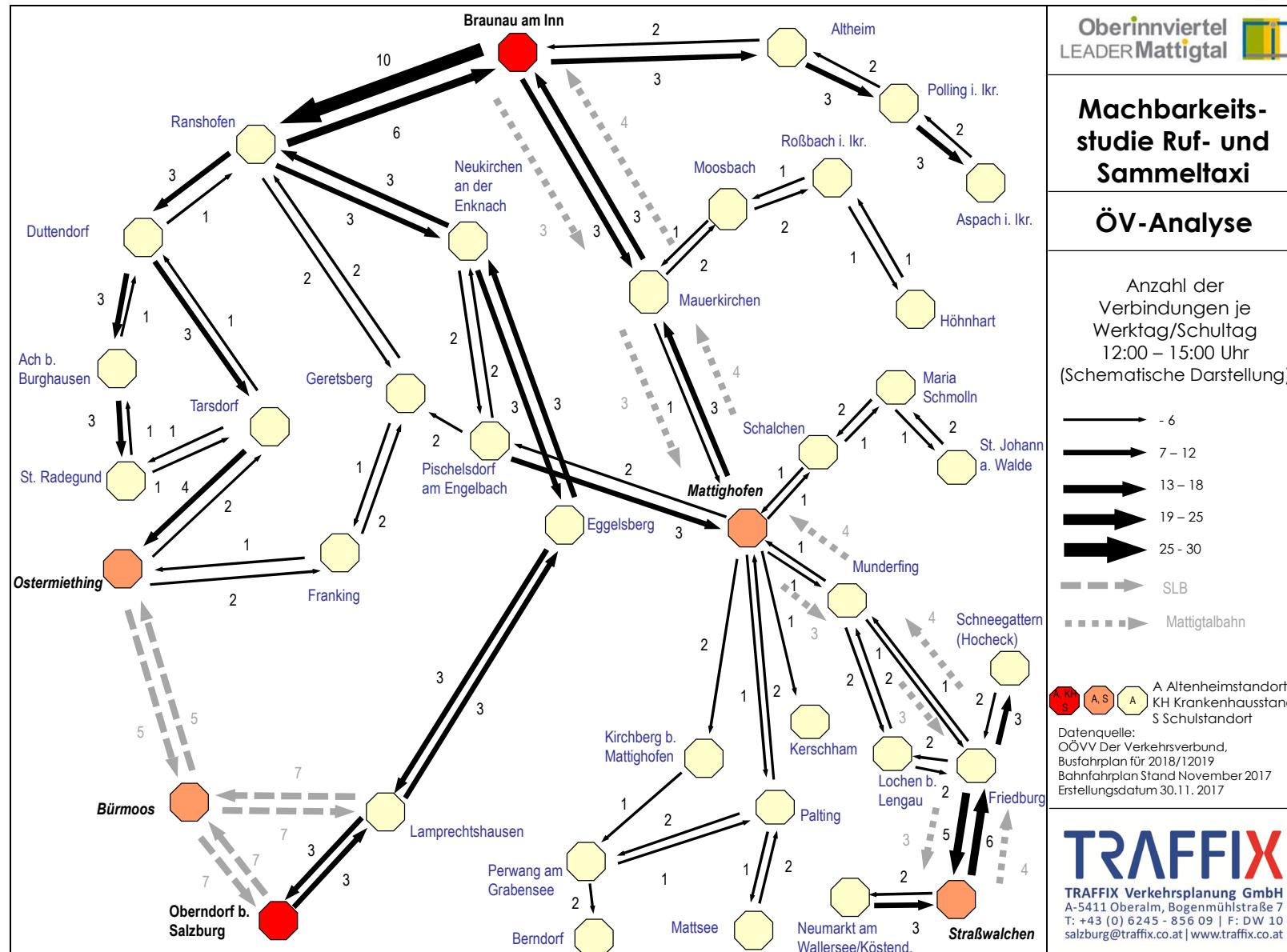


Abbildung A - 10: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 15:00 – 18:00 Uhr

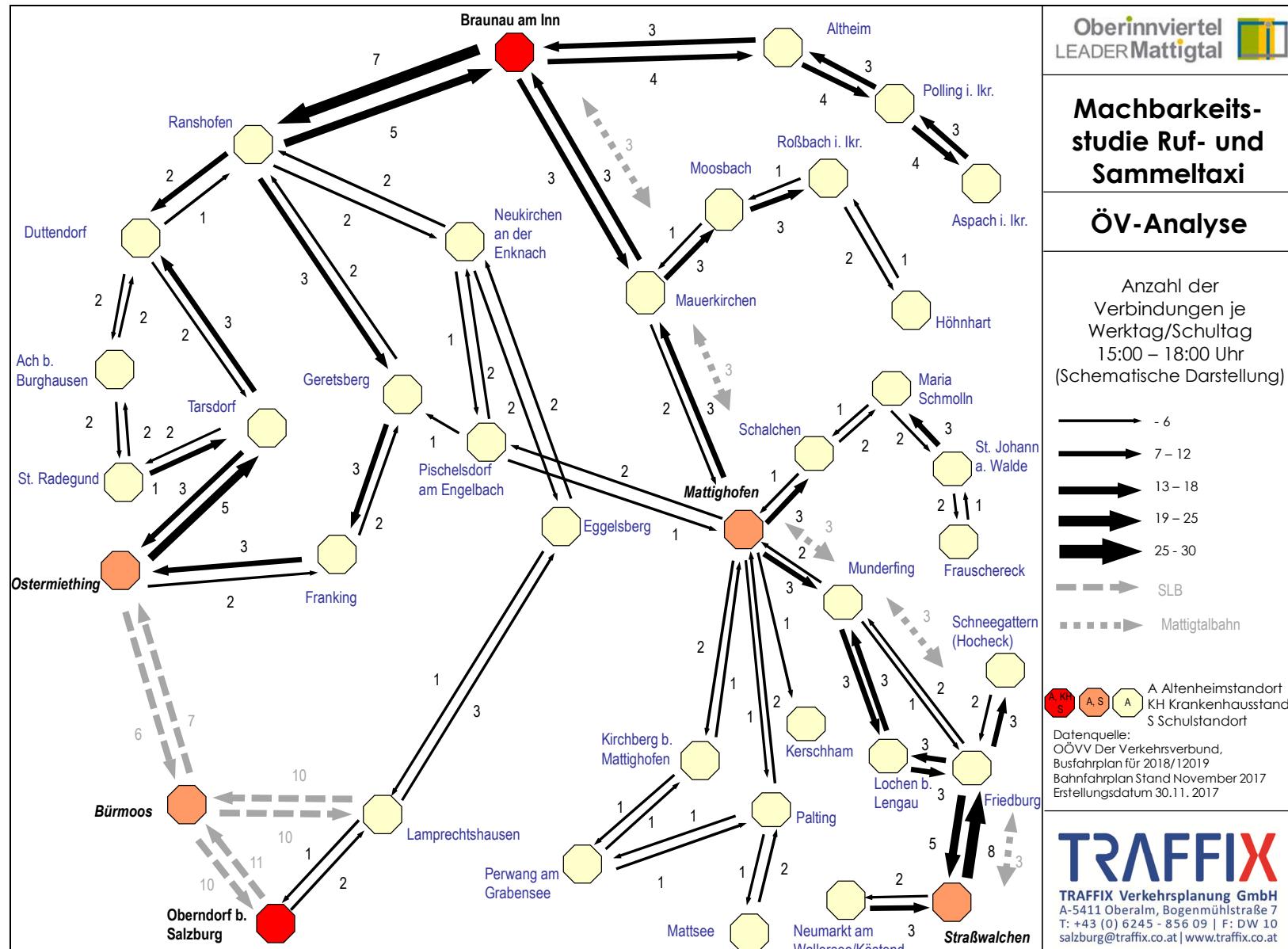


Abbildung A - 11: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 18:00 – 21:00 Uhr

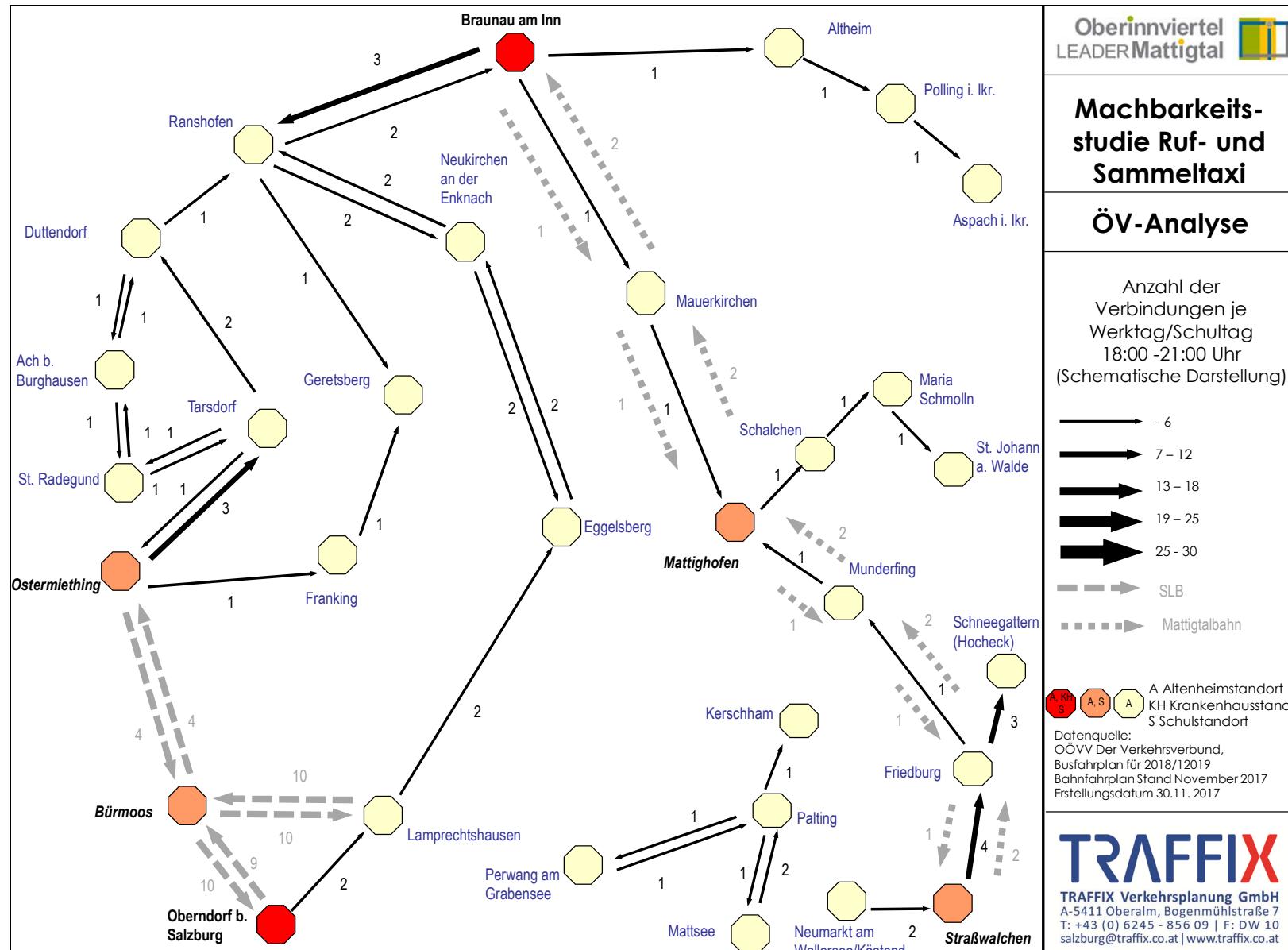
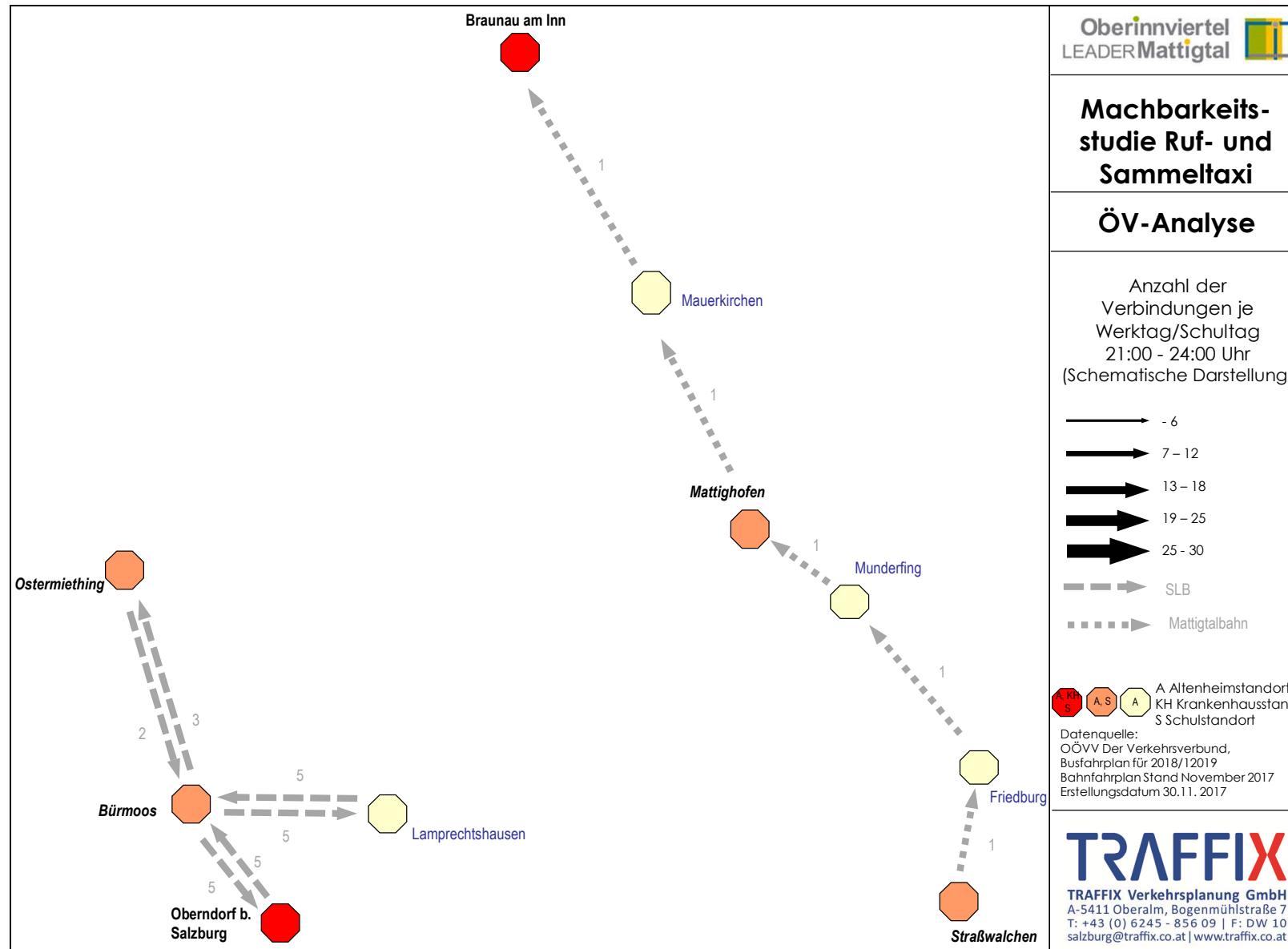
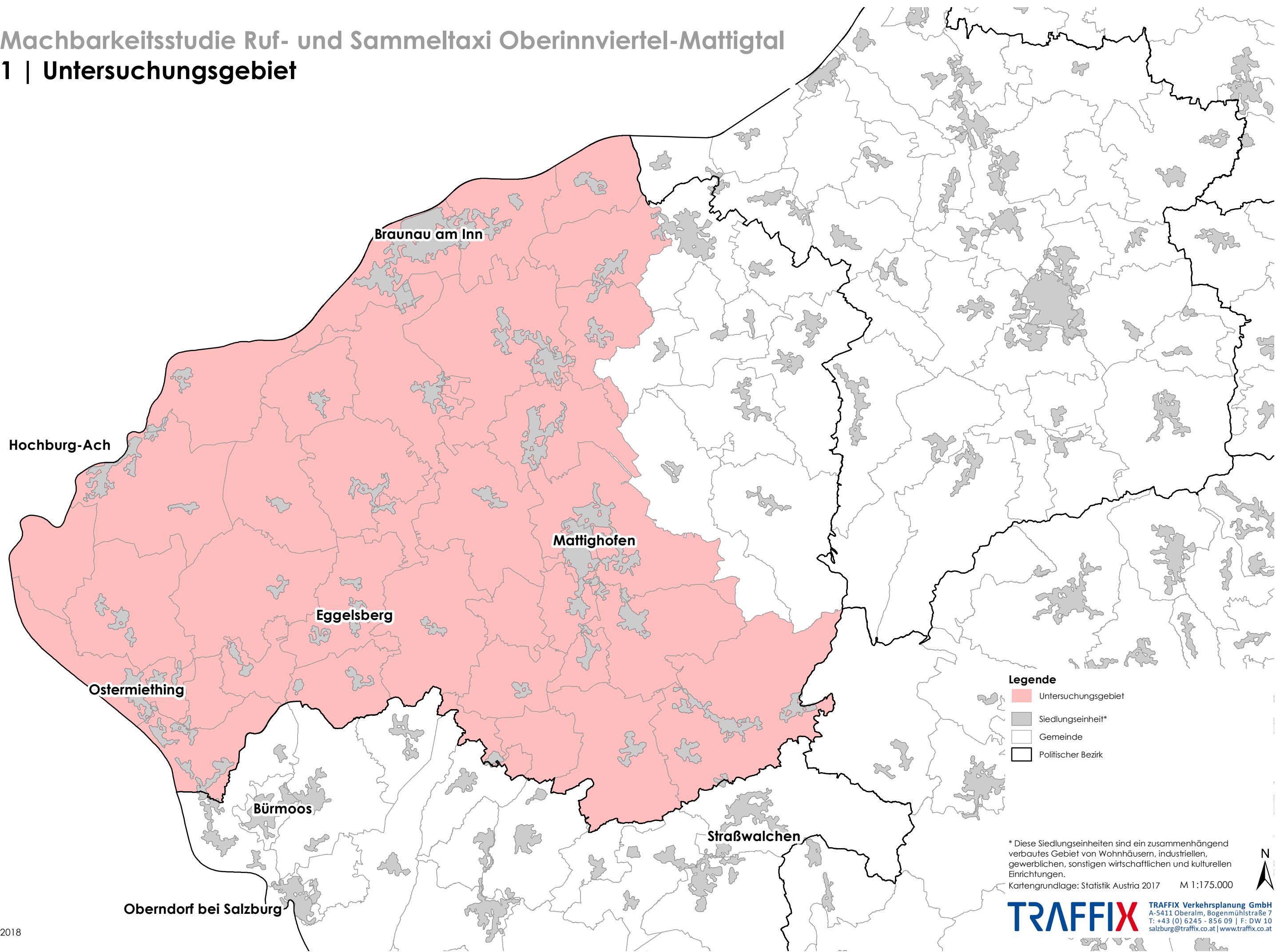


Abbildung A - 12: ÖV-Angebot Werktag/Schultag 21:00 – 24:00 Uhr



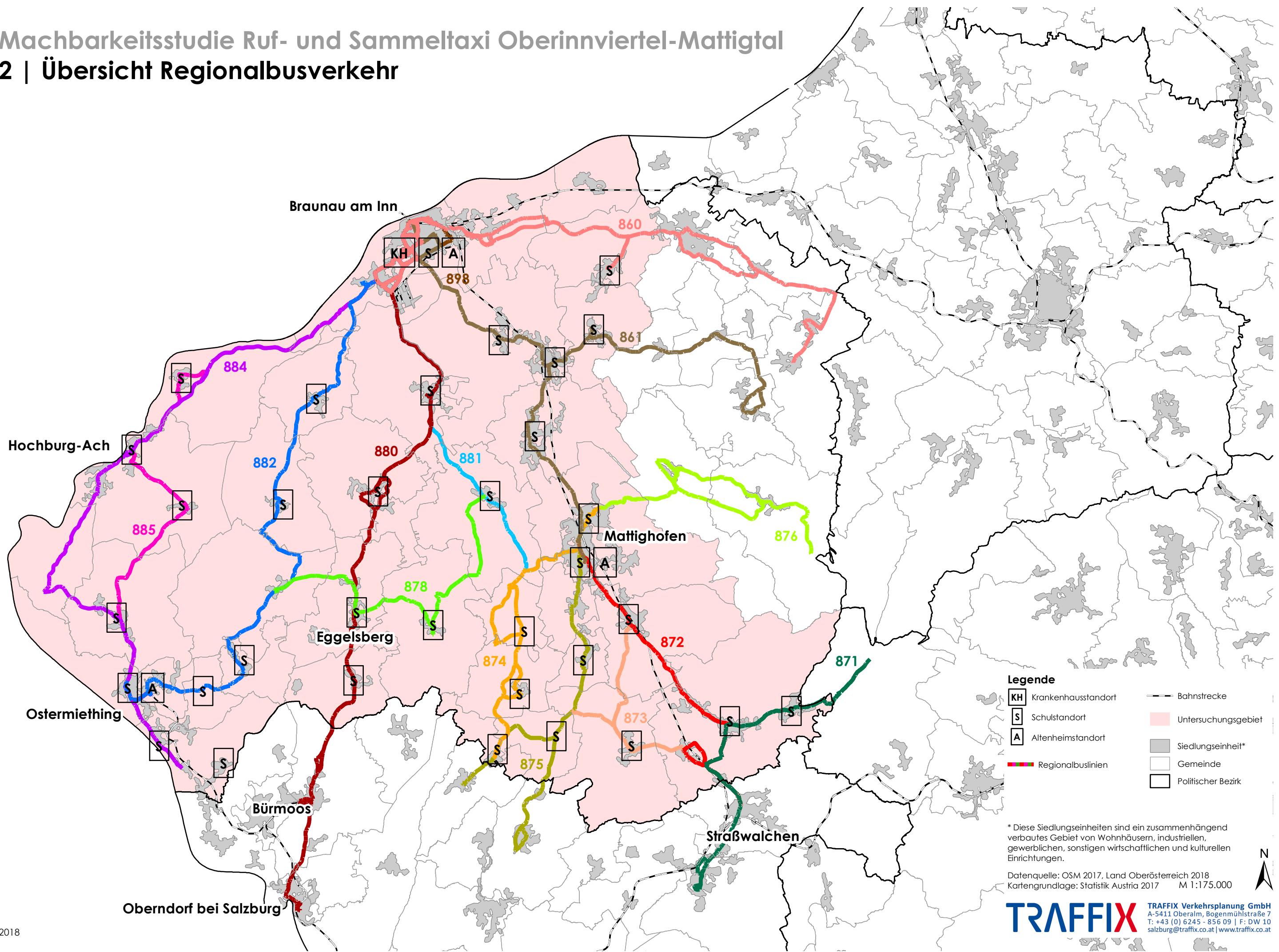
Machbarkeitsstudie Ruf- und Sammeltaxi Oberinnviertel-Mattigtal

1 | Untersuchungsgebiet



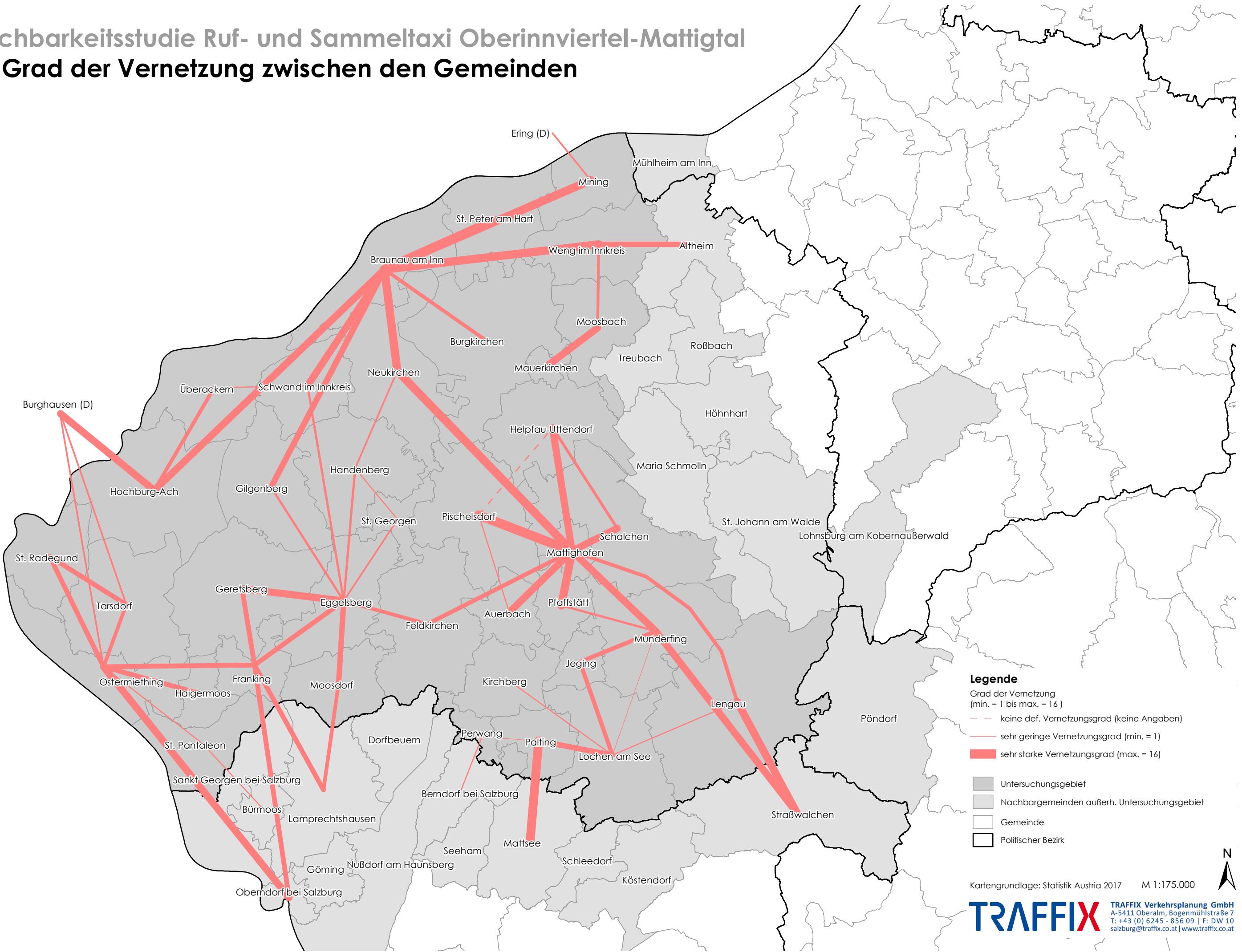
Machbarkeitsstudie Ruf- und Sammeltaxi Oberinnviertel-Mattigtal

2 | Übersicht Regionalbusverkehr



Machbarkeitsstudie Ruf- und Sammeltaxi Oberinnviertel-Mattigtal

3 | Grad der Vernetzung zwischen den Gemeinden



Machbarkeitsstudie Ruf- und Sammeltaxi Oberinnviertel-Mattigtal

4 | Bedienungsgebiete Mikro-ÖV: Gemeindecluster

