

## INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

**Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner**

am

Freitag, 05. Juni 2020, 10:30 Uhr  
OÖ. Presseclub, Saal A, Landstr. 31, Linz

zum Thema

### **"Mikro-ÖV in Oberösterreich – Neue Wege der Mobilität im ländlichen Raum"**

#### **Weitere Gesprächsteilnehmer:**

**Gernot Wagner, MBA ,MSc**

(interimistischer Geschäftsführer des Regionalmanagement OÖ)

**Hubert Zamut, MSc**

(Regionaler Mobilitätsmanager Mühlviertel und Fachteamsprecher)

#### Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präsidium  
Abteilung Presse  
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88  
landeskorrespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

#### ***Rückfragen-Kontakt:***

**Mag. Marco Sterk: +43 732 77 20- 17205 marco.sterk@ooe.gv.at**

## Was ist Mikro-ÖV?

Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, lokale Nahmobilitätsangebote innerhalb von Regionen, Städten und Gemeinden. Sie werden auf die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung maßgeschneidert und verkehren nachfrageorientiert. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs soll dadurch sinnvoll ergänzt werden, aber keinesfalls dazu in Konkurrenz stehen. Personen, die den Öffentlichen Verkehr (ÖV) nutzen, erhalten mit Mikro-ÖV-Systemen ein zusätzliches, alternatives Mobilitätsangebot. Da viele der Alltags- und Freizeitwege über die Gemeindegrenze hinausgehen, sollen gemeindeübergreifende Modelle im Fokus stehen.

Die Bandbreite an Betreibermodellen ist von A wie Anrufsammeltaxi bis Z wie Zubringerservice sehr breit aufgestellt. Folgende Grundprinzipien stehen aber bei allen Betreibermodellen im Vordergrund und sind somit wesentliche Merkmale dieser bedarfsgerechten Mobilitätsform:

- Zubringerfunktion/ Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln
- Sammeln der Fahrtwünsche (Fahrtenbündelung)
- Keine Kraftfahrlinienkonzession erforderlich
- Haltepunkte, Sammelstellen
- In der Regel telefonische Voranmeldung notwendig

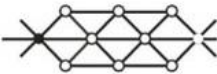





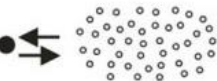





Bezeichnung	Schema	Nach Fahrplan	Anmeldung erforderlich	Abfahrt von	Fahrt zu
Rufbus		ja	ja		
Anruf-Sammel-Taxi (AST)		ja	ja		
Zubringer		ja	ja		
Flächenbedienung		nein	ja		

Abbildung 1: Beispiele einiger Bedienformen für Mikro-ÖV Systeme Quelle: Klima- und Energiefonds 2011

## Vorteile von Mikro-ÖV-Systemen

„Mobilität hat für unsere Gesellschaft eine zentrale Bedeutung, heute wie auch in Zukunft. Deshalb ist die dynamische Weiterentwicklung von Mobilitätslösungen eine wichtige Komponente in unserem Tun“, so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

Wer sich Oberösterreich aus der Vogelperspektive ansieht, wird feststellen, dass wir eine hohe Zersiedelung haben. Auch die demografische Entwicklung geht stark in Richtung eines hohen Anteils an älteren Menschen. Diese beiden Fakten sind entscheidende Punkte warum Gemeinden von effizienten Mikro-ÖV-Systemen profitieren.

Gerade im ländlichen Raum und in peripheren Gebieten ist die Abhängigkeit vom Auto sehr groß. Es ist schwierig Alltagsziele ohne ein eigenes Gefährt zu erreichen. Die Zersiedelung ist ebenfalls ein großes Problem für den ÖV. Im Hinblick einer effizienten und wirtschaftlichen ÖV-Struktur sind Zersiedelungen mit geringen Fahrgastpotentialen nachteilig. Vor allem für die zunehmende Zahl älterer Menschen wachsen die Herausforderungen Alltagsziele zu erreichen. Die Wege zum Arzt, zu Geschäften oder zum nächsten Bahnhof sind zum Gehen oder Radfahren meist zu weit und der Gebrauch des Automobils mit zunehmendem Alter ein steigender Unsicherheitsfaktor. Gewöhnliche Taxisysteme sind für die regelmäßige Nutzung zu teuer. In die neuen Mikro-ÖV-Fördermodelle flossen diese Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum ein.

„Mikro-ÖV-Systeme leisten einen wesentlichen Beitrag für ökonomische, ökologische und soziale Zielsetzungen. Durch effiziente Fahrtenbündelung ermöglichen Mikro-ÖV-Systeme die gefahrenen Auto-Kilometer in der Region zu reduzieren. Darüber hinaus garantiert diese Form der einfachen, selbstbestimmte Mobilität auch im höheren Alter ein großes Maß an Flexibilität, Freiheit und Sicherheit. Das wiederum stärkt die regionale Wirtschaft und die Lebensqualität in kleineren, ländlichen Gemeinden“, fasst Steinkellner die Vorteile von Micro-ÖV-Systemen zusammen. Basierend auf fünf Grundsätzen wurden die Förderrichtlinien erarbeitet.

# Die 5 Grundsätze der Mikro-ÖV-Strategie in Oberösterreich

## **1. Regionale Mobilität fördern und Mobilitätslücken schließen**

Das jeweilige Konzept muss mit den Zielsetzungen des Landes übereinstimmen und soll das Angebot des öffentlichen Linienverkehrs zeitlich und/oder räumlich ergänzen, um etwaige Mobilitätslücken zu schließen. Keinesfalls sollen aber Parallelangebote geschaffen werden. Der Mikro-ÖV ist ein ergänzender Teil des regionalen Öffentlichen Verkehrs und kein Konkurrenzprodukt. Der primäre Fokus liegt auf Fahrtenbündelung und Zubringerfunktion zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Vernetzung mit übergeordneten ÖV-Systemen also der Transport zu Haltestellen des Linienverkehrs ist somit anzustreben. Diese Zubringerfunktion zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln erweitert den Kreis der Nutzer von Mikro-ÖV und ÖV-Systemen.

## **2. Soziale Komponente**

Das Betreibermodell muss für alle Personengruppen (Jugendliche, Pensionisten, etc.) zugänglich sein. Jugendliche sollen sicher und unabhängig mobil sein, ältere Menschen können ihren Alltag länger eigenständig gestalten. Familien werden von Hol- und Bring-Autofahrten entlastet. Besonders ältere Personen können von den Mobilitätsdiensten profitieren. Der Anteil von Menschen, die 65 Jahre oder älter sind, wird in Österreich von heute rund 18 Prozent auf 24 Prozent im Jahr 2030 kontinuierlich zunehmen. Noch stärker steigt der Anteil älterer Menschen in strukturschwachen, ländlichen Regionen, wo junge Menschen teils abwandern. Ältere Menschen können auf einfachem Wege, in einem größeren Maß selbstständig mobil sein. Sie können leichter soziale Kontakte pflegen und Alltagsziele, wie lokale Geschäfte oder Arztbesuche, einfach und mit einer hohen Selbstständigkeit erledigen. Auch hier gilt das Micro-ÖV-Modelle nicht in Konkurrenz zu anderen sozialen Servicestrukturen stehen sollen, sondern unterstützend wirken sollen.

## **3. Lokale Wirtschaft unterstützen, Region stärken**

Die Mikro-ÖV-Modelle schaffen lokale kleinräumige Mobilitätslösungen und ergänzen das Gesamtverkehrssystem auf der wichtigen „letzten Meile“. Sie verringern die Abhängigkeit vom Auto in der Region, stärken den Zusammenhalt im

Gemeindeleben, fördern die regionale Wirtschaft, erhöhen die Lebensqualität in der Region und machen Gemeinden für Zuziehende attraktiv.

#### **4. Wirtschaftliche Effizienz**

Fördertechnisch ist ein tragfähiges Finanzierungskonzept nötig. Bei den Ausgaben ist neben Personal- und Fahrzeugkosten auch Verwaltung, Werbung, Information und Schulung der Fahrenden zu budgetieren. Neben den Fahrgeldeinnahmen sind weitere Geldmittel durch Mitgliedsbeiträge bei Vereinsmodellen, Sponsoren, Werbeflächen am Fahrzeug und laufende Landesförderungen möglich. Durch gemeinsame, gemeindeübergreifende Modelle können weitere Synergien genutzt werden. Die Kooperation mehrerer Gemeinden bei Anruf-Sammeltaxis und Rufbussen verteilt die Kosten und es können mehr Ziele angefahren werden. Um Fahrtenbündelungen zu fördern, werden je nach Besetzungsgrad zusätzliche Prozentsätze an Förderungen vergeben. Je höher der Besetzungsgrad, desto höher fallen die Bonusstufen der Förderung aus. Durch die jährlichen Evaluierungen und die Aufzeichnungen im Fahrtenbuch soll die wirtschaftliche Tragfähigkeit bei den Umsetzungsprojekten geprüft und sichergestellt werden.

#### **5. Die Gemeinden bei Umsetzung unterstützen**

Die Gemeinden sollen weiter unterstützt werden, etwa durch Beratung und langfristige Finanzierung. Der Einführung eines Mikro-ÖV-Angebotes hat eine sorgfältige Planung voranzugehen. Mikro-ÖV-Systeme sind im Sinne der Nachhaltigkeit zu planen und umzusetzen - ökologisch, sozial, und ökonomisch. Bereits in der Planungsphase ist die Bevölkerung mit einzubeziehen. Mit dem eingeführten Konzept der Mobilitätsmanager wurde ein tolles Werkzeug entwickelt, dass die Gemeinden bei der Umsetzung von Mikro-ÖV-Systemen effizient unterstützen sollen.

### **Regionale Mobilitätsmanager – Bilanz und Ausblick**

Die Einbindung und Unterstützung durch die Gemeinde, die örtliche Bevölkerung, Gemeindeinstitutionen und –organisationen sind für die Akzeptanz neuer

Mobilitätsangebote essenziell. Zentraler Erfolgsfaktor für kleinräumige Mobilitätsangebote ist die Ausrichtung am Bedarf und an den örtlichen Gegebenheiten. Eine Mobilitätserhebung in der Gemeinde sowie die Analyse der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur bilden daher das Fundament für ein effizientes Mikro-ÖV-Konzept. Um ein Bindeglied zwischen dem Land Oberösterreich und den Gemeinden und Betrieben zu schaffen, wurde vor etwa zwei Jahren das Regionale Mobilitätsmanagement innerhalb der Regionalmanagement OÖ GmbH (RMOÖ) installiert. Die RMOÖ hat jahrelange Erfahrung in der Begleitung von gemeindeübergreifenden Projekten. Auch beim Thema Mikro-ÖV ist eine interkommunale Zusammenarbeit notwendig und erfolgversprechend.

"Unsere Mobilitätsmanager in der Regionalmanagement OÖ GmbH sind in den Regionen der erste Ansprechpartner in Mobilitätsfragen. Sie beraten die Regionen in gemeindeübergreifenden Mobilitätsfragen und entwickeln gemeinsam interkommunale Mobilitätsprojekte“, unterstreicht Steinkellner. Vor etwa zwei Jahren wurden drei Pilotregionen (Mühlviertel, Innviertel-Hausruck und Vöcklabruck-Gmunden) gegründet, in welchen regionale Mobilitätsmanager zum Einsatz kamen. Seither wurden die Aufgabengebiete der regionalen Mobilitätsmanager Schritt für Schritt ausgedehnt und auch die personellen Ressourcen erweitert. Nach der anfänglichen Strukturierungsphase arbeiten seit Anfang 2019 vier Regionalmanager/innen die jeweils eine oberösterreichische Großregion betreuen.

#### Statement Gernot Wagner – interimistischer Geschäftsführer der RMOÖ:

Eine Mobilitätsmanagerin und drei Mobilitätsmanager kümmern sich um die Entwicklung der Mobilität in den oberösterreichischen Regionen: Marie-Therese Gaisberger im Innviertel, Hubert Zamut im Mühlviertel, Matthias Oltay in der Region Vöcklabruck-Gmunden und Michael Erdmann im Zentralraum.

Seit Beginn ihrer Tätigkeit haben die MobilitätsmanagerInnen Netzwerke aufgebaut, die wichtigsten Themenbereiche herausgefiltert und ein Dienstleistungsportfolio erstellt und erprobt, auf das die Gemeinden nun zugreifen können. Neben dem Mikro-ÖV und dem Öffentlichen Verkehr allgemein haben sich als weitere wichtige Themenbereiche die Radinfrastruktur, der innerörtliche und städtische Verkehr, das

betriebliche Mobilitätsmanagement, die Haltestelleninfrastruktur und die Verkehrssicherheit herausgestellt.

Um mit den betroffenen Gemeinden und Regionen Lösungen erarbeiten zu können, haben die MobilitätsmanagerInnen entsprechende Dienstleistungsangebote entwickelt. Dabei handelt es sich um Prozessformate, in denen Lösungsansätze für Mobilitätsthemen sondiert werden und um bewusstseinsbildende Kommunikationsmethoden, sowie um konkrete Förderberatungen und Projektmanagement-Leistungen. Die regionalen Mobilitätsmanager bieten den Gemeinden folgende Dienstleistungen an, bei denen sie jeweils die Organisation und Moderation übernehmen.

- Das „Mobilitätsradar“ ist ein niederschwelliges Moderationsformat zum Einstieg in einen Diskussionsprozess. Ziel ist, den Grad der Zustimmung der einzelnen TeilnehmerInnen innerhalb einer Zielgruppe zu bestimmten Aussagen zu erheben.
- Beim „Mobilitätsrat“ setzt sich das Teilnehmerfeld aus EntscheidungsträgerInnen, VertreterInnen betroffener Zielgruppen (z.B. Senioren, PendlerInnen, SchülerInnen, Jugendliche, Vertreter von Betrieben,...) sowie interessierten Personen zusammen. Die TeilnehmerInnen geben Einblicke in die Bedürfnisse und Anliegen der von ihnen vertretenen Gruppe und bringen Lösungsideen ein. Anschließend werden bei einem „Mobilitätscafé“ die erarbeiteten Lösungsansätze und Projektideen der Öffentlichkeit vorgestellt, gemeinsam weiterentwickelt und priorisiert.
- Die „Mobilitätswerkstatt“ stellt das abschließende Bindeglied der Sondierungshin zur Umsetzungsphase dar. Die Definition von Zielen, eine Konkretisierung des Fahrplanes bis hin zur Gründung von Projektteams finden nun statt.

„Seit Beginn unserer Tätigkeit haben sich in den Regionen unterschiedliche Prioritäten entwickelt, an denen wir nun gemeinsam mit den Gemeinden arbeiten“, so Hubert Zamut, Fachteamsprecher Regionale Mobilitätsmanager in der RMOÖ. Während sich beispielsweise im Salzkammergut aktuell das Projekt Radstern

Gmunden weiterentwickelt, wird im oberösterreichischen Zentralraum ein umfangreicher Dialogprozess gestartet. Im Großraum Linz wurden vier Teilräume definiert, innerhalb derer die beteiligten Gemeinden gemeinsam mit der Landeshauptstadt nach Lösungen für ihre konkreten Verkehrsprobleme suchen. Das Mobilitätsleitbild „Kumm steig um“ zeigt dafür Zielrichtung und Handlungsschwerpunkte auf. Es geht dabei um Mobilitätsprojekte, welche die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Möglichkeiten umsetzen können, z.B. Radwege, Park-and-Ride-Anlagen usw. Der Großraum Linz wurde dazu in vier Teilräume gegliedert, bei denen Linz jeweils durch den angrenzenden Stadtteil vertreten ist: In den ländlich geprägten Gebieten wie dem Mühl-, Inn- und Hausruckviertel wird aktuell an Mikro-ÖV-Projekten gearbeitet.

### **Mühlviertel: Entwicklungen zum Thema Mikro-ÖV**

Im Mühlviertel finden in mehreren Bereichen Planungen zum Thema Mikro-ÖV statt. Dazu gehören die Region Gusental und Untere Feldaist, der Kooperationsraum Mauthausen und die Region Mühlviertler Alm. Zum Teil befinden sich die Gemeinden schon in einer konkreten Abstimmung mit dem Anbieter „Postbus Shuttle“, teilweise müssen noch Finanzierungsfragen geklärt werden. Zu den Herausforderungen beim Thema Mikro-ÖV im Mühlviertel gehört der zielgruppenspezifische Mikro-ÖV. So haben z.B. Senioren andere Bedürfnisse als Studenten oder Pendler. Der Mikro-ÖV soll ja unter anderem die Erreichbarkeit der benötigten Nahversorgung sicherstellen – dazu gehören Lebensmittelhandel, medizinische Versorgung, soziale und Freizeiteinrichtungen usw. Vor allem bei jungen Menschen ist die Bereitschaft durchaus hoch, auf ein alternatives Angebot umzusteigen, wenn die Bedürfnisse gut abgedeckt werden. Ein ganz großes Thema ist die Bewusstseinsbildung und die Frage, wie man die Menschen davon überzeugt, ein Mikro-ÖV-Angebot zu nutzen. Außerdem darf im Mühlviertel neben den Bemühungen um den Pendlerverkehr nach Süden auch die Querachse zwischen den Bezirken Rohrbach und Freistadt nicht vergessen werden.



## **Innviertel-Hausruck: MAXI Gutscheinaktion und Detailplanung für Mikro-ÖV-System**

Ein Projekt aus der Region Innviertel-Hausruck, das vom regionalen Mobilitätsmanagement begleitet wurde, ist das „Mattigtal-Taxi“ und die dazugehörige „MAXI Gutscheinaktion“. An dem Projekt nehmen die Gemeinden Auerbach, Helpfau-Uttendorf, Jeging, Kirchberg bei Mattighofen, Lochen am See, Mattighofen, Munderfing, Palting, Pischelsdorf am Engelbach und Schalchen teil. Alle BürgerInnen dieser Gemeinden können pro Halbjahr jeweils 20 Taxi-Gutscheine zu je 2 € auf dem Gemeindeamt abholen und bei den teilnehmenden Taxi-Unternehmen einlösen. Unterstützt werden die Gemeinden bei der Aktion durch den Verein Zukunft Oberinnviertel-Mattigtal sowie durch finanzielle Mittel des EUREGIO Projektfonds des Vereines Inn-Salzach EUREGIO.

Neben der laufenden Gutscheinaktion wurde im Herbst 2019 im Mattigtal mit einer Detailplanung eines für die Region geeigneten Mikro-ÖV-Systems gestartet, welche fachlich durch das Regionale Mobilitätsmanagement begleitet wurde. Das Projekt entstand aus der erweiterten Stadtumlandkooperation Mattighofen und wurde aus nationalen Mitteln des Landes OÖ (im Rahmen des EFRE-IWB Programmes) kofinanziert. Nach Abschluss der Planungen liegt für fünf Gemeinden eine Detailplanung mit Umsetzungsvarianten vor. Jene Gemeinden wollen anhand der Detailplanung weiter an der Umsetzung zusammenarbeiten. Das Mobilitätsmanagement begleitet die Gemeinden bei der Entscheidungsfindung sowie bei der Koordination in der Umsetzungsphase.

### Die Aktivitäten des Regionalen Mobilitätsmanagements in Zahlen (2019):

32 Vorträge

82 Beratungstermine

37 moderierte Sitzungen und Workshops

14 Arbeitsaufträge

40 Veröffentlichungen

## Förderungen Mikro-ÖV

Die Förderhöhe richtet sich grundsätzlich nach der Finanzkraft-Kopfquote der Gemeinde, in der das Mikro-ÖV-System betrieben wird und richtet sich nach den jährlich angepassten allgemein gültigen Richtlinien der „Gemeindeförderung neu“ des Landes Oberösterreich. Um Fahrtenbündelungen zu fördern, werden je nach Besetzungsgrad (= Personen pro Fahrt) zusätzliche Prozentsätze vergeben. Bei einem Besetzungsgrad von unter 1,3 Personen erlischt der Anspruch auf die gesamte Förderung, da hier keine nennenswerten Fahrtenbündelungen vorliegen. Ab einem Besetzungsgrad von 1,5 wird bereits ein Bonus berücksichtigt. Dieser Bonus wird der erworbenen Fördersumme zugerechnet.

Beispiel: Beträgt die Fördersumme für ein Kalenderjahr 10.000 Euro und liegt der Besetzungsgrad über 1,5 Personen wird mit mindestens 1.000 Euro (= 10 %) Bonus die Fördersumme erhöht.

<u>Besetzungsgrad</u>	<u>Bonusprozent</u>
1,5 bis 1,79 Personen pro Fahrt	10 % Bonus
1,8 bis 2,19 Personen pro Fahrt	20 % Bonus
ab 2,2 Personen pro Fahrt	30 % Bonus

Als Fördermittel des Landes sind für das Jahr 2020 bis zu 200.000 Euro bzw. für das Jahr 2021 bis zu 350.000 Euro vorgesehen. Der Förderungsantrag erfolgt unter Verwendung des Formulars "Ansuchen um Mikro-ÖV-Förderung" und ist auf der Homepage des Landes unter <http://www.land-oberoesterreich.gv.at/> abrufbar.

## Beispiel eines effizienten Micro-ÖV-Systems-Anrufsammelbus KATI

In Krenglbach besteht seit mehreren Jahren ein erfolgreiches Mikro-ÖV-System. 2014 als „KRAXI“ auf Vereinsbasis gestartet und 2017 von der Gemeinde als Träger übernommen, bringt der Sammelbus „KATI“ Personen direkt in die Arbeit im Ort oder zu den Anschlussstellen von Bus und Bahn und natürlich wieder nach Hause. Weiters erfolgen Fahrten zum Arzt oder zum Einkaufen oder anderen Besorgungen im Ortsgebiet, wann immer etwas zu erledigen ist. Die Abholung und der Transport erfolgt von und zu einer beliebigen Adresse innerhalb des Bediengebiets. Es gibt

keinen Fahrplan, gefahren wird nur bei Bedarf und vorheriger Anmeldung bzw. Buchung. Das Sammeltaxi (= ein 9-Sitzer) kann Montag bis Freitag zwischen 6:30 und 19:00 Uhr angefordert werden. Neben einer Jahreskarte oder Monatskarte besteht auch die Möglichkeit Einzelfahrten in Form von Coupons zu erwerben. Die Coupons für die Einzelfahrten werden zu je 10 Stück am Gemeindeamt verkauft und sind preislich nach Alter gestuft.

Jährlich nutzen etwa 6.000 Personen den Kleinbus, wobei insgesamt ca. 28.000 km zurückgelegt werden. Bei ca. 2.700 Fahrten jährlich entspricht dies einem Besetzungsgrad von 2,2 Personen pro Fahrt. Die jährlichen Gesamtkosten belaufen sich auf über 50.000 Euro, wobei dieses Mikro ÖV-System mit einer Landesförderung von beinahe 19.000 Euro pro Jahr unterstützt wird.