



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Mikro-ÖV-Systeme als Mobilitätschance im ländlichen
Raum“

verfasst von / submitted by

Mag. Barbara Bilderl

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2019 / Vienna 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Raumforschung und Raumordnung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Axel Priebes

Mitbetreut von / Co-Supervisor:

Dipl.-Geogr. Dr. Peter Johannes Görgl

Eidesstaatliche Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, am.....

Danksagung

Die Versicherung, dass man eine Masterarbeit selbstständig, ohne Hilfe, verfasst hat, wird in der eidesstaatlichen Erklärung korrekt unterzeichnet, entspricht aber nicht ganz der Studienrealität.

Selbstverständlich wurde auf unerlaubte Hilfsmittel verzichtet, aber ohne fremde Hilfe wäre der Abschluss des Studiums und das Verfassen dieser Arbeit nicht möglich gewesen.

In erster Linie möchte ich mich auf diesem Weg bei meiner Familie bedanken, die mich auch bei der Entscheidung ein zweites Studium zu beginnen, unterstützten und auf meinem Bildungsweg immer hinter mir standen. Ohne meiner Eltern, die oftmals meine Kinder betreuten, wäre dieses Studium nicht möglich gewesen.

Ein weiterer Dank gilt meinen beiden Kindern, die wie bereits in den Jahren zuvor, auch während des Masterstudiums, sehr viel Geduld bewiesen und Verständnis zeigten.

An dieser Stelle möchte ich mich auch bei meinem Lebensabschnittspartner für seine Geduld und seine Hilfe in allen Lebenslagen bedanken. Ich bin froh, einen Menschen an meiner Seite zu haben, auf den ich mich jederzeit verlassen kann.

Ich möchte auch meinen Kolleginnen und Kollegen des VOR für ihr offenes Ohr und ihre anregenden Diskussionen danken. In erster Linie möchte ich mich bei der Planungsabteilung für die Bereitstellung der GIS-Daten bedanken, ohne die der empirische Teil dieser Arbeit nicht zustande gekommen wäre. Ich wurde beim Verfassen dieser Arbeit von meinen Vorgesetzten in allen Belangen unterstützt.

Ein weiterer Dank gilt Herrn Univ.-Prof. Dr. Axel Priebis und Herrn Dipl.-Geogr. Dr. Peter Johannes Görgl für die wunderbare Unterstützung beim Erstellen dieser Masterarbeit.

An dieser Stelle muss noch einer weiteren, für mich sehr wichtigen Person, gedankt werden. Meine Studienkollegin und beste Freundin Christina Fuchs hat mich nicht nur durch unser letztes gemeinsames Studium begleitet, sondern wir haben auch dieses gemeinsam bestritten. Ich bin froh, sie an meiner Seite zu wissen und möchte mich für all die schönen Jahre und ihre Hilfe in so vielen Fällen bedanken.

Ein weiterer Dank gilt allen Freunden und Bekannten, die nicht namentlich erwähnt wurden, deren Hilfe aber unentbehrlich war.

Abstract

Due to the low population density it is difficult to provide rural areas with sufficient public transport. In addition, with demographic change and increasing emigration in peripheral locations, mobility is becoming a social issue. A problem both for the population and for the financing of public transport in sparsely populated areas. Due to their flexibility, micro-public transport systems can maintain everyday mobility in rural areas and be an opportunity to expand and guarantee mobility in rural areas. This work deals with the potential of demand-oriented systems and examines the question of whether the future of mobility in rural areas lies in nationally planned micro-public transport systems.

Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte ist es schwer den ländlichen Raum ausreichend mit öffentlichem Linienverkehr zu versorgen. Hinzu kommt, dass mit dem demographischen Wandel, und der zunehmenden Abwanderung in peripheren Lagen, die Mobilität zur sozialen Frage wird. Ein Problem sowohl für die Bevölkerung als auch für die Finanzierung des ÖPNV in dünn besiedelten Räumen. Mikro-ÖV-Systeme können aufgrund ihrer Flexibilität die Alltagsmobilität im ländlichen Raum aufrechterhalten und eine Chance sein, Mobilität im ländlichen Raum auszubauen und zu gewährleisten. Diese Arbeit beschäftigt sich mit dem Potential von bedarfsorientierten Systemen und geht der Frage nach, ob die Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum in überregional geplanten Mikro-ÖV-Systemen liegt.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	13
1.1. Forschungsstand	15
1.2. Begrifflichkeiten	16
1.3. Beschreibung der Forschungsfrage.....	16
2. Mobilität im ländlichen Raum und die Zukunft	18
2.1. Theoretische Grundlagen	18
2.1.1. Der ländliche Raum.....	18
2.1.2. Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung.....	24
Zu den Begriffen „Verkehr“ und „Mobilität“	24
Die Verkehrsplanung im Wandel	25
Verkehrsplanung als Stiefkind der Siedlungsplanung	29
2.1.3. Mobilität im ländlichen Raum.....	31
2.1.4. ÖV-Güteklassen im ländlichen Raum.....	40
2.1.5. Bundesweite ÖV-Standards im Regionalverkehr – Ermittlung durch Rasterzellen.....	42
2.2. „Mobility as a Service“ – die Zukunft des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum? ..	44
2.2.1. MaaS – Von Helsinki nach Europa	44
2.2.2. Was kann und ist Mobility as a Service?	45
2.2.3. Key Challenges unserer Zeit und Motivatoren für neue Transportlösungen	48
2.2.4. Welche Anbieter sollen bei MaaS integriert werden?	51
2.2.5. MaaS in unterschiedlichen Räumen.....	53
2.2.6. Best Practice: UbiGo – von der Pilotregion in Göteborg nach Stockholm	56
2.2.7. Best Practice: SwissPass – Eine Plattform für alles	58
2.3. Bedarfsorientierte Mobilitätsformen	59
2.3.1. Allgemein	59
Organisation eines bedarfsorientierten Verkehrs.....	61
2.3.2. Anrufsammeltaxis	62
2.3.3. Rufbusse	63
2.3.4. Gemeindebusse und Vereinslösungen	64
2.3.5. Sharing-Systeme	65
2.3.6. Best Practice: ISTmobil – ein neuer Anbieter am Markt des bedarfsorientierten Verkehrs	66
2.4. Raumordnungskonzepte Niederösterreichs im Vergleich	68
2.4.1. Beschreibung der Raumordnungskonzepte in Niederösterreich.....	68
Landesentwicklungskonzept 2004	68
Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+	72
Hauptregionsstrategie 2024 – Hauptregion Mostviertel.....	75
3. MaaS-geschneiderte Mobilität für den ländlichen Raum im Mostviertel.....	78
3.1. Forschungsdesign - Allgemein.....	78
3.1.1. Fragestellungen	78
3.2. Das Untersuchungsgebiet „Mostviertel“	80
3.2.1. Abgrenzung und Raumeinteilung des Untersuchungsgebiets.....	80
3.2.2. Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur, Stärken und Schwächen des Mostviertels	83

Stärken und Schwächen der Hauptregion	85
3.2.3. Begründung des Untersuchungsgebiets	86
3.3. Bestehendes Mobilitätsangebot im Mostviertel	87
3.3.1. Beschreibung der Datengrundlage	87
3.3.2. Beschreibung des Forschungsdesigns Teil 1	88
3.3.3. Linienbetrieb mit Bus und Bahn	90
3.3.4. Bedarfsorientierte Angebote in den Gemeinden	92
3.3.5. Fallbeispiele: 3 Gemeinden, die repräsentativ einen Bedarf nach MaaS haben	99
Begründung der Auswahl	100
Die Analyse	101
Zusammenfassung	108
3.3.6. Fallbeispiel einer Gemeinde, mit Mikro-ÖV-System, in der Hauptregion	108
3.3.7. Zusammenfassung und Beantwortung der Unterfragen 1 und 2	111
3.4. MaaS-geschneiderte Mobilität im Mostviertel aus Sicht von Experten*innen	113
3.5. Leitfadeninterviews mit Gemeindevertreter*innen und Verkehrsexperten*innen	113
3.5.1. Forschungsdesign Teil 2	113
3.5.2. Dimensionale Analyse und Leitfaden	114
3.5.3. Kriterienkatalog der Analyse	116
3.5.4. Auswahl und Vorstellung der Interviewpartner	118
3.5.5. Ergebnisse der Interviews	118
Bedarf an einem bedarfsorientierten System	119
Mobilitäts-Nutzer*innen im ländlichen Raum	121
Hemmende Faktoren	122
Einfluss der Raumordnung	123
Mikro-ÖV-Systeme als die Möglichkeit, den ländlichen Raum mit öffentlichem Verkehr zu erschließen	124
Erfolgsgarantie durch das richtige System	125
Überregionalität oder gemeindeinterne Lösungen	129
Bottom-Up oder lieber Top-Down bei der Planung eines bedarfsorientierten Systems	131
Liegt die Zukunft in Konzepten wie MaaS	133
3.5.6. Zusammenfassung	134
3.6. Handlungsempfehlungen	139
4. Fazit	144
5. Literaturverzeichnis	147
6. Abbildungsverzeichnis:	156
7. Tabellenverzeichnis	158
8. Anhang	159
8.1. Erhebung der Bedarfsverkehre im Mostviertel	159
8.2. Leitfaden	162

Abkürzungsverzeichnis

Bzw.	beziehungsweise
Maas	Mobility as a Service
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	öffentlicher Verkehr
VCO	österreichischer Verkehrsclub
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region GmbH

1. Einleitung

Der Verkehrsclub Österreich beschäftigt sich über viele Jahre hinweg mit dem öffentlichen Verkehrsangeboten in Österreich und seiner Entwicklung bis hin in die Zukunft. In einer der Grafiken des Österreichischen Verkehrsclubs (VCÖ), welche in Abbildung 1 ersichtlich ist, beschäftigt man damit, wie Wege von der Bevölkerung zurückgelegt werden. Es handelt sich dabei um den Modal Split, der auch im Stadtentwicklungsplans 2025 Wiens eine wesentliche Rolle spielt, da er Aufschluss darüber gibt, wie motorisierter Individualverkehr dem öffentlichen Verkehr gegenüber steht.

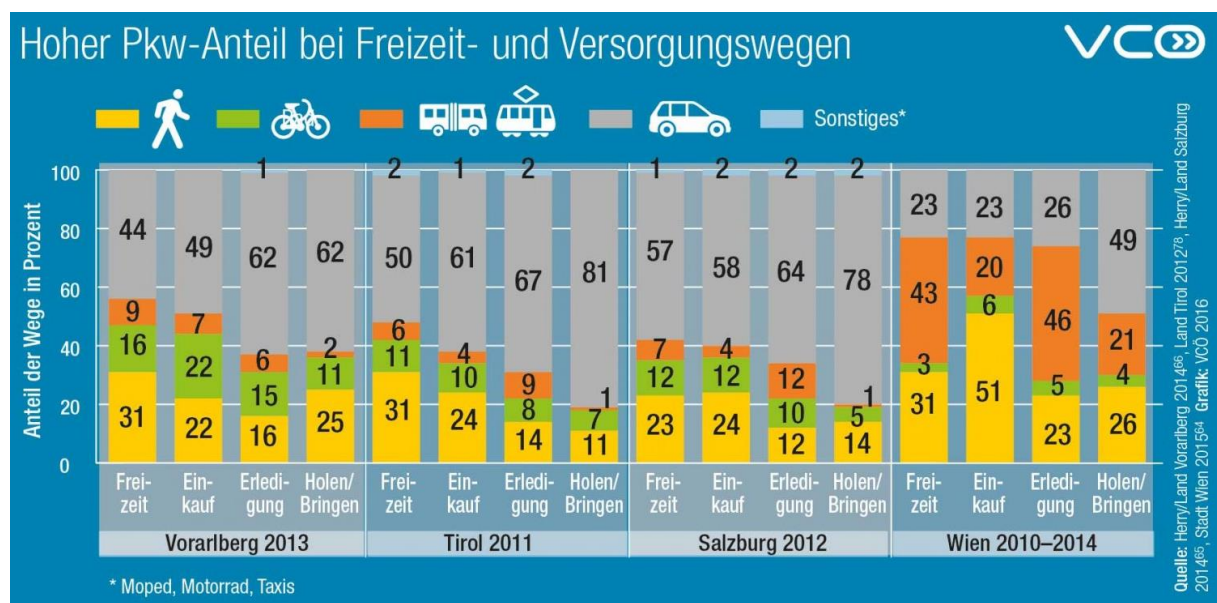


Abbildung 1: PKW-Anteil bei Freizeit- und Versorgungswegen (vgl. VCÖ: PKW-Anteil der Bundesländer: www.vcoe.at)

Betrachtet man die Grafik genau, dann kann man sehr gut erkennen, dass die Bundesländer Salzburg, Tirol und Vorarlberg, durchwegs ländlich geprägte Bundesländer, einen hohen Anteil an PKW-Wegen verzeichnen. Nicht jede ländliche Siedlungsform ist mit einem öffentlichen Verkehrssystem erschlossen und auch die ÖROK weist darauf hin, dass die Erschließung des ländlichen Raums, in all seiner Heterogenität, welche im Zuge dieser Arbeit noch herausgearbeitet werden soll, aufgrund der geringen Siedlungsdichte eine schwierige ist. (vgl. ÖROK 2017a: 7)

Daraus ergibt sich, dass neben den Klimarelevanten Themen, die Mobilität im ländlichen Raum auch zu einer sozialen Frage wird. Dabei ist festzuhalten, dass der Zugang zu Mobilität innerhalb der Gesellschaftsgruppen ungleich verteilt ist. Menschen, die kein eigenes Auto besitzen oder es nicht mehr bedienen können sind

auf andere angewiesen und dabei stärker eingeschränkt. Es gilt daher Systeme zu schaffen, welche sowohl Mobilität auch in die periphersten Lagen bringt und gleichzeitig im Sinne eines öffentlichen Verkehrs umsetzbar sind. (vgl. VCÖ 2018: 9)

Der demographische Wandel ist ein weiterer Einflussfaktor, welcher die Mobilität im ländlichen Raum beeinflusst. Die Alltagsmobilität kann für viele Bevölkerungsgruppen mit herkömmlichen Bedienformen wie Bus- oder Bahn nicht mehr gewährleistet werden. Aufgrund dieses dem starken Wandel ausgesetzten Grundvoraussetzungen braucht es andere Formen der Bedienung im öffentlichen Verkehr. (vgl. WEHMER 2010: 1)

Rufbusse, Anrufsammeltaxis (AST) oder Gemeindebusse sind Konzepte, die bereits eine längere Tradition innerhalb der Gemeinden haben, um auf diesen Wandel und den Bedarf der Bevölkerung zu reagieren. Diese Bedienformen passen sich der Nachfrage an und sind Vertreter eines wirtschaftlich vertretbaren öffentlichen Personennahverkehrs auch wenn sie nicht als Allheilmittel gelten und an die Gegebenheiten des jeweiligen Raumes angepasst werden müssen (vgl. BÖHLER.BAEDECKER et al. 2010: 477)

Durch die zunehmende Digitalisierung, der neu einsetzenden Technologien und dem Wandel im Mobilitätsbewusstsein gibt es neue Konzepte, wie Mobility as a Service (MaaS), wodurch Mobilität und die Verfügbarkeit von Mobilität neu gedacht werden. (vgl. ATKINS MOBILITY 2016: 1)

Die nachfolgende Arbeit beschäftigt sich mit der Frage, ob flächendeckende bedarfsorientierte Bedienformen und Konzepte wie MaaS in der Zukunft Lösungsansätze der Mobilitätsfrage im ländlichen Raum sein können und ob sie einen Wandel im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr herbeiführen können.

Neben der Überlegung, wie so ein System umgesetzt werden müsste, damit es auch Erfolg verspricht, steht der Bedarf der Bevölkerung in einem definierten Untersuchungsgebiet im Vordergrund.

Die Arbeit gliedert sich in einen theoretischen Teil der sich mit der Heterogenität des ländlichen Raums und den Bedürfnissen der Bewohner*innen im Zusammenhang mit Mobilität beschäftigt. Aufgrund aktueller Trends wird das Thema MaaS ebenfalls behandelt, da sich auch die Frage stellt, wie Mobilität in der Zukunft auszusehen hat und ob überregionale Konzepte in Kombination mit digitalen Plattformen durchsetzen sollen.

Anschließend folgt ein empirischer Teil wo zum einen bestehende kleinregionale Systeme identifiziert werden sollen und zum anderen Gespräche mit Gemeindevertreter*innen und Verkehrsexperten*innen gesucht werden, um

herauszufinden, welcher Bedarf in ländlichen Gemeinden besteht und wie zukünftig auf den demographischen Wandel in Hinblick auf Verkehrsanbindung reagiert werden soll.

1.1. Forschungsstand

Das Thema „Mobilität im ländlichen Raum“ wird in der Literatur oft aufgegriffen und aufgrund seiner Relevanz oft thematisiert. Vor allem in Hinblick auf den sozialen Aspekt wird dieses Thema vor allem vom VCO aufgegriffen und analysiert.

Vor allem in Hinblick auf die Daseinsvorsorge beschäftigen sich verschiedene Paper wie jenes von AHLMEYER und WITTOWSKY (2018) mit der Frage, was im ländlichen Raum zur Aufrechterhaltung der Versorgung gebraucht wird. Die ÖROK beschäftigt sich in der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ mit den Fragen zur Erschließung des ländlichen Raums und empfiehlt unter anderem Standards festzulegen, um einer ungleichen Erschließung entgegenzuwirken. Auch im Hinblick auf Flächenmanagement verweist die ÖROK immer wieder auf die Notwendigkeit der Verdichtung um öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum effizient umsetzen zu können. Im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2010+ und in den Hauptregionsstrategien finden sich jeweils Punkte zur Erschließung des ländlichen Raums durch bedarfsorientierte Verkehre.

Im Hinblick auf die Aktualität des Klimawandels im Bezug auf die Mobilität beschäftigt sich auch der KLIMA- U. ENERGIEFOND (2011) in seinem Bericht „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum“ mit dieser Thematik. In vielen Papers werden zudem erfolgreiche Mikro-ÖV-Systeme vorgestellt und als Mehrwert für die ländlichen Regionen titulierte.

Hinsichtlich des Konzepts MaaS gibt es verschiedenste Autoren und Organisationen, die sich dieser Thematik beschäftigen. Allen voran ist hier „The European Roadmap 2025 for MaaS“ zu nennen der sich mit der Etablierung von MaaS-Systemen in Europa beschäftigt. Diese Konzepte beschäftigen sich oft mit dem urbanen Raum bzw. mit dem suburbanen Raum, wo bereits mehrere Mobilitätsanbieter vor allem hinsichtlich Sharingsysteme vorhanden sind. ECKHARDT et al. (2018) geht dabei der Frage nach, ob MaaS nicht auch Chancen für den ländlichen Raum bringt und bezieht sich dabei auf eine Fallstudie in Finnland und verweist auf die Notwendigkeit einer „Toolbox“ zur Umsetzung solcher Systeme in anderen ländlichen Räumen.

Trotz dem, dass sich unterschiedliche Autoren und Organisationen sowie Institutionen mit der Mobilität im ländlichen Raum beschäftigen, besteht aufgrund der hohen Dynamik im Verkehr und des demographischen Wandels eine Forschungsrelevanz.

1.2. Begrifflichkeiten

Im Vorfeld dieser Arbeit soll angemerkt werden, dass bedarfsorientierte Systeme durch viele Begriffe beschrieben werden. Im Verlauf dieser Arbeit werden verschiedene Organisationsformen dargestellt. Anrufsammeltaxi, Rufbus, Gemeindebus und Sharing-Systeme werden im Zuge dieser Arbeit angesprochen und die Begriffe auch so verwendet. Wird ein Anrufsammeltaxi einer Region genannt, handelt es sich auch um jenes System mit den dafür charakteristischen Ausprägungen.

Die Begriffe Mikro-ÖV und bedarfsorientierter Verkehr stehen allgemein für diese Art der öffentlichen Mobilität und werden in dieser Arbeit synonym verwendet.

1.3. Beschreibung der Forschungsfrage

Aufgrund der in Kapitel 1.1. beschriebenen Problematik, welche sich hinsichtlich der Mobilitätsfrage im ländlichen Raum und der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ergibt, soll diese Arbeit folgender Forschungsfrage nachgehen:

„Welche Formen an flexiblen Bedienformen im öffentlichen Verkehr lassen sich im Mostviertel identifizieren und können diese, umgesetzt als MaaS, zu einer neuen Angebotsform und damit zu einem Wandel der Mobilität im ländlichen Raum führen?“

Für die Forschung und der Beantwortung der Frage ist es von großer Bedeutung, die bereits existierenden Bedarfsverkehre in der Hauptregion Mostviertel zu erheben. Um auch den zweiten Teil dieser Forschungsfrage ausreichend beantworten zu können, wurden aus dieser Frage ableitend, Unterfragen entwickelt, welche mit Hilfe zwei verschiedener Methoden beantwortet werden sollen. Die untergeordneten Fragen lauten wie folgt:

- Welche Systeme, abseits des klassischen Linienverkehrs, lassen sich im Untersuchungsgebiet identifizieren?
- Welche Regionen im Mostviertel haben aufgrund ihrer regionalen Charakteristika und dem fehlenden Einsatz von alternativen Mobilitätsformen

einen Bedarf an einem zusätzlichen bedarfsorientierten ÖV-Angebot? Wie lassen sich diese Räume identifizieren?

- Warum setzen manche Regionen bereits auf ein bedarfsorientiertes ÖV-Konzept oder Sharing-System und andere Regionen (noch) nicht?
- Soll die Verantwortung für kleinregionale bedarfsorientierte Mobilitätsformen zukünftig von Landesebene übernommen werden?
- Liegt die Zukunft des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum in überregionalen Systemen, ähnlich wie MaaS, und wenn ja, wie müsste dieses organisiert sein?

Die eingesetzten Methoden zur Beantwortung der Fragen bestehen aus einer regionalstatistischen Datenanalyse in Form von GIS-Darstellungen und Leitfadeninterviews mit Gemeindevertreter*innen und Verkehrsexperten*innen. Die Methoden werden im empirischen Teil dieser Arbeit genauer beschrieben und das Forschungsdesign grafisch dargestellt.

2. Mobilität im ländlichen Raum und die Zukunft

2.1. Theoretische Grundlagen

Der öffentliche Verkehr (ÖV) hat im ländlichen Raum mit planerischen Herausforderungen zu kämpfen. Streusiedlungen, schwer befahrbares Gelände oder geringe Fahrgastzahlen sind nur einige Probleme, die dabei auftreten. Kann der klassische ÖV, bestehend aus Bus und Bahn, hier weiter bestehen, oder bedarf es ein Umdenken? Kann hier MaaS die Antwort sein? Dieser Frage soll in den weiteren Kapiteln dieser Arbeit nachgegangen werden.

Zuvor soll ein Überblick über die theoretischen Grundlagen geschaffen werden. Dabei sollen einerseits der ländliche Raum und seine Charakteristika näher betrachtet werden und andererseits die Entwicklung der Verkehrsplanung in Österreich dargestellt werden. Es soll den Fragen nachgegangen werden, wie sich die Verkehrsplanung in Österreich über die Jahre verändert hat und Mobilität im ländlichen Raum beschrieben werden kann.

Neben den theoretischen Grundlagen sollen auch Planungsdokumente aus Niederösterreich unter die Lupe genommen werden, um zu analysieren, welche Konzepte in diesen Dokumenten hinsichtlich der Mobilität für die Regionen verankert werden und in welche Richtung sich Niederösterreich hinsichtlich der Verkehrsplanung zukünftig seitens des Landes entwickeln soll. Geht die Verkehrsplanung mit der Siedlungsplanung Hand in Hand oder entstehen diese Konzepte separat voneinander? Werden auch hier bereits Gedanken hinsichtlich MaaS festgehalten und konzipiert?

Weiters soll dieses Kapitel zeigen, welche Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum bereits in Niederösterreich und dem Burgenland umgesetzt werden und veranschaulichen, wie andere Länder mit der Mobilitätsproblematik im ländlichen Raum umgehen. Daraus sollen sich für den nachfolgenden empirischen Teil der Arbeit Erkenntnisse gewonnen werden

2.1.1. Der ländliche Raum

Die nachfolgende Arbeit beschäftigt sich im weitesten Sinn mit dem Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum und wie man gerade in Regionen mit längeren Wegstrecken und weniger dichten öffentlichen Verkehrsnetzen, den öffentlichen Verkehr und damit die Reduktion des Autoverkehrs fördern kann.

Um sich dieser Herausforderung stellen zu können muss zuerst der ländliche Raum als solches definiert werden. Dabei wird allerdings sehr schnell klar, dass es nicht mehr so einfach ist, den ländlichen Raum abzugrenzen. Die Annahme, dass man im ländlichen Raum primär land- und forstwirtschaftliche Betriebe oder Wirtschaftsformen des primären Sektors anfindet, ist heute nicht mehr haltbar. Viele differenzierte Betriebe haben sich heute im ländlichen Raum angesiedelt und mit dem Tourismus hat auch mancherorts hauptsächlich der tertiäre Sektor Einzug gefunden. (vgl. OECD 2002: 100ff)

Eine weitere Möglichkeit den ländlichen Raum abzugrenzen ist es, eine Kategorie zu schaffen, welche als „Nicht-Städtisch“ bezeichnet wird. Diese Klassifizierung wird zwar oft gebraucht, aber damit wird allerdings der ländliche Raum negativ beschrieben wird. Dabei werden Indikatoren wie die Bevölkerungsdichte, Verbauungsdichte und zentrale Funktionen im Raum herangezogen. Bei dieser Art der Klassifizierung wird dem ländlichen Raum ein Potential zugeschrieben, und dies aufgrund der negativ vorherrschenden Definition, kein besonders großes. Es handelt sich dabei nach WEBER (2010) um den ersten Mythos, welcher zu Fehleinschätzungen seitens der Politik im Hinblick auf den ländlichen Raum führt. Bei diesem Mythos wird der ländliche Raum als Residualraum der Stadt angesehen. Er entstand durch den in Europa bis vor wenigen Jahrzehnten geltenden Stadt-Land-Gegensatz, welcher aber als solches nicht mehr besteht und in der Argumentation daher nicht mehr haltbar ist. Die Konturen zwischen der Stadt und dem ländlichen Raum verschwimmen zunehmend, woraus sich über die Jahre ein Stadt-Land-Kontinuum entwickelte. Zwischen der einst sichtbaren klaren Dichotomie schob sich ein Übergangstyp, welcher sowohl Eigenschaften der Stadt als auch des Landes aufwies. Dieser „rurbane“ Raum entstand aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten. Zum einen ist er durch ein Ausfransen der Kernstädte geprägt, zum anderen durch die zunehmende Verstädterung der umliegenden Landgemeinden. Außerdem kam es mit der Zeit zu einer Arbeitsteilung zwischen der Kernstadt und den ländlich geprägten Umlandgemeinden. In Österreich leben ca. 30 Prozent der Bevölkerung in diesen Gebieten. In Deutschland sogar bis zu 40 Prozent. (WEBER 2010: 2)

In Deutschland wird die Methode der OECD herangezogen und mit Parametern wie Verdichtungs-, Zentralitäts- und Erreichbarkeitsmerkmale ergänzt. In den unterschiedlichen Landesentwicklungsprogrammen wird der ländliche Raum dabei noch differenzierter betrachtet. (vgl. FRANZEN et al 2008: 1f)

Auch in Österreich wird auf die Methode der OECD verwiesen, weswegen diese vorgestellt werden soll. Die OECD hat die Regionen der Mitgliedsstaaten in drei Typen,

eingeteilt. Diese sind: *Predominantly Urban*, *Intermediate*, und *Predominantly Rural*. Um soziale- wie ökonomische Strukturen der Staaten besser miteinander vergleichen zu können, ist es aus Sicht der OECD sinnvoll, die Räume in die oben genannten Typisierungen einzuteilen. Für die weitere Arbeit ist vor allem der erste Schritt der Typisierung von entscheidender Rolle. Hier wird der ländliche Raum mit Hilfe der Bevölkerungsdichte beschrieben. Ein Raum ist dann „überwiegend ländlich“ wenn auf einem Quadratkilometer weniger als 150 Einwohner*innen leben. Eine Region ist dann *Predominantly Urban*, wenn der Anteil, der in ländlichen Gemeinden lebenden Bevölkerung unter 15 Prozent liegt. Bei den Regionen, welche als *Intermediate* bezeichnet werden liegt der Schwellenwert zwischen 15 und 50 Prozent und bei den Regionen des *Predominantly Rural* steigt dieser Anteil auf über 50 Prozent. (OECD 2011: 3)

Periphere ländliche Gebiete werden dabei in die dritte Kategorie eingeordnet. In Österreich leben fast die Hälfte der Bevölkerung in diesen Regionen. Vergleicht man diese Klassifizierung der OECD, fällt auf, dass Österreich einen insgesamt sehr hohen Anteil an ländlichen Gebieten aufweist. Im OECD-Durchschnitt ist eine fortschreitende Urbanisierung erkennbar. In Österreich ist dieser Prozess weniger fortschreitend, obwohl auch hier gerade in peripheren Regionen die Gemeinden mit Einwohner*innen-Zahlen zwischen 2500 und 10000 einen Zuwachs verzeichnen. Diese kleineren Zentren stellen für die peripheren Regionen wichtige Versorgungsstandorte dar. (vgl. ÖROK 2009: 18)

Sowohl die ÖROK (2009) als auch FRANZEN et al (2008) weisen darauf hin, dass es neben der Definition der OECD zudem wichtig ist, den ländlichen Raum innerhalb von Regionen differenziert zu betrachten. Nur so ist gewährleistet, dass die Vielfalt der Funktionen, die der ländliche Raum übernimmt, analysiert und aufgezeigt werden kann. Auf Basis von mehreren Projekten und einer umfassenden Analyse lässt sich der ländliche Raum in Österreich in drei unterschiedliche Typen gliedern. Zum einen handelt es sich hier um Gemeinden oder ländliche Gebiete, welche sich in urbanisierten Regionen befinden und welche aufgrund der Fördergebiete des österreichischen Entwicklungsprogramms zum ländlichen Raum hinzugezählt werden. Weiters werden Regionen charakterisiert, welche vom intensiven Tourismus geprägt sind und zu den ländlichen Regionen zählen. Als dritte Einheit werden die peripheren ländlichen Gebiete ausgewiesen, welche als besonders strukturschwach charakterisiert sind und sich oft in inneralpinen Lagen oder Grenzlagen befinden. (vgl. ÖROK 2009: 18f)

Urban-Rural-Typologie

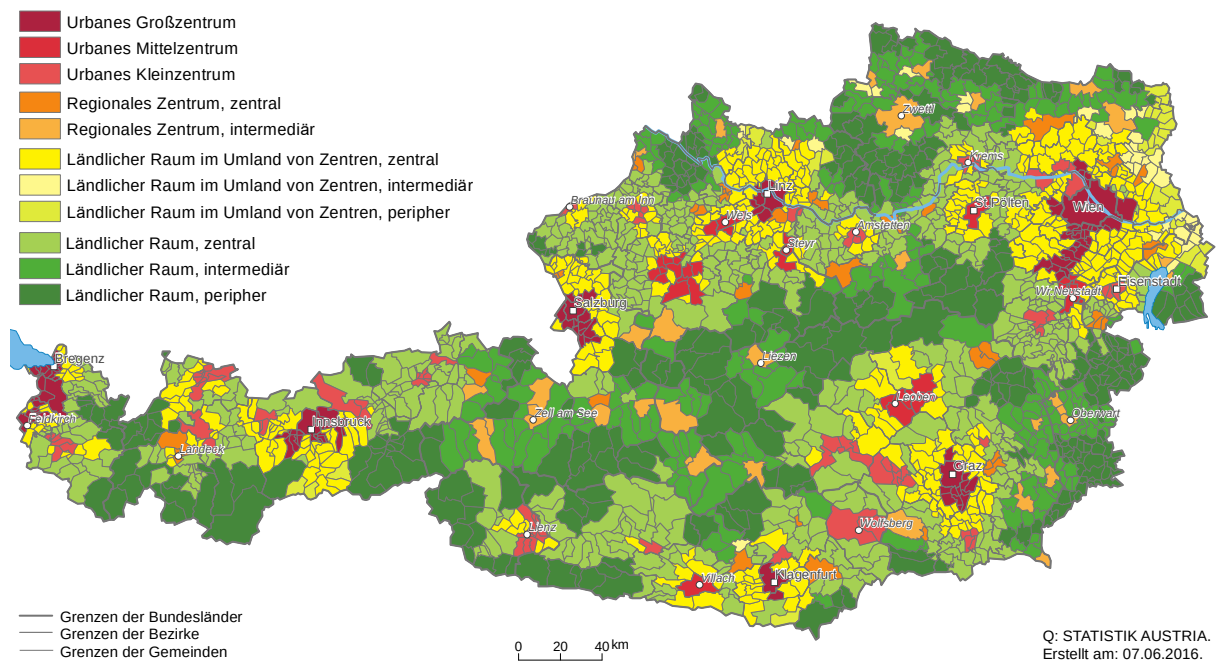


Abbildung 2: Typologisierung Österreichs (vgl. Urban-Rural-Typologie: www.statistik.at)

Eine weitere nationale Abgrenzung wurde von der STATISTIK AUSTRIA zum besseren Vergleich von Daten entwickelt, die „Urban-Rural-Typology“. Eine erstmalige Abgrenzung der unterschiedlichen Räume wurde damit im Oktober 2013 durchgeführt und integriert die Abgrenzung der Stadtregionen welche zwischen 1971 und 2001 alle 10 Jahre gemacht wurde. Bei der Erstellung dieser Typologie werden zunächst auf Rasterebene die dicht besiedelten Gebiete abgegrenzt und dadurch Zentren auf Gemeindeebenen klassifiziert. Vorhandene Infrastruktureinrichtungen werden zum Bestimmen von regionalen Zentren herangezogen. Anhand von Pendlerverflechtungen und der Erreichbarkeit von Zentren werden die Gemeinden außerhalb der Zentren eingeteilt und es ergeben sich daraus vier Hauptklassen, welche wiederum anhand der Erreichbarkeit in drei Klassen eingeteilt werden. Diese Einteilung, welche für alle statistischen Analysen hinsichtlich des ländlichen Raums von STATISTIK AUSTRIA herangezogen werden, sind in der Karte in Abbildung 2 dargestellt. (vgl. Stadt-Land: www.statistik.at)

Nach dieser Typologie ist in Österreich der ländliche Raum von den Kategorien zentral bis peripher überdurchschnittlich vorhanden. Vor allem entlang des Alpenraumes liegen weite Teile des Landes peripher gelegen, wie bereits durch die ÖROK beschrieben wurde. Im Zuge des empirischen Teils dieser Arbeit wird vor allem auf Niederösterreich eingegangen und auch hier wird aus der Karte bereits ersichtlich, wo sich der ländliche Raum innerhalb dieser Klassifizierungen befindet. Besonders ausgeprägt ist eine periphere Lage im nördlichen Waldviertel und im südlichen

Mostviertel, jene Regionen, wo das Mobilitätsangebot mittels der Forschungsfrage genauer untersucht werden soll.

Aber auch die Darstellung mittels dem Dauersiedlungsraum, und damit der Bevölkerungsdichte, zeigt ein gleiches Bild. Auch hier geht mittels der Bebauungsfläche hervor, dass gerade das südliche Mostviertel geringer besiedelt ist und somit auch nach den Methoden der ÖROK oder der OECD als „ländlich“ eingestuft wird. Wie in Abbildung 3 ersichtlich, ist es wiederum der inneralpine Raum, der besonders von einem geringen Anteil an Dauersiedlungsraum geprägt ist.

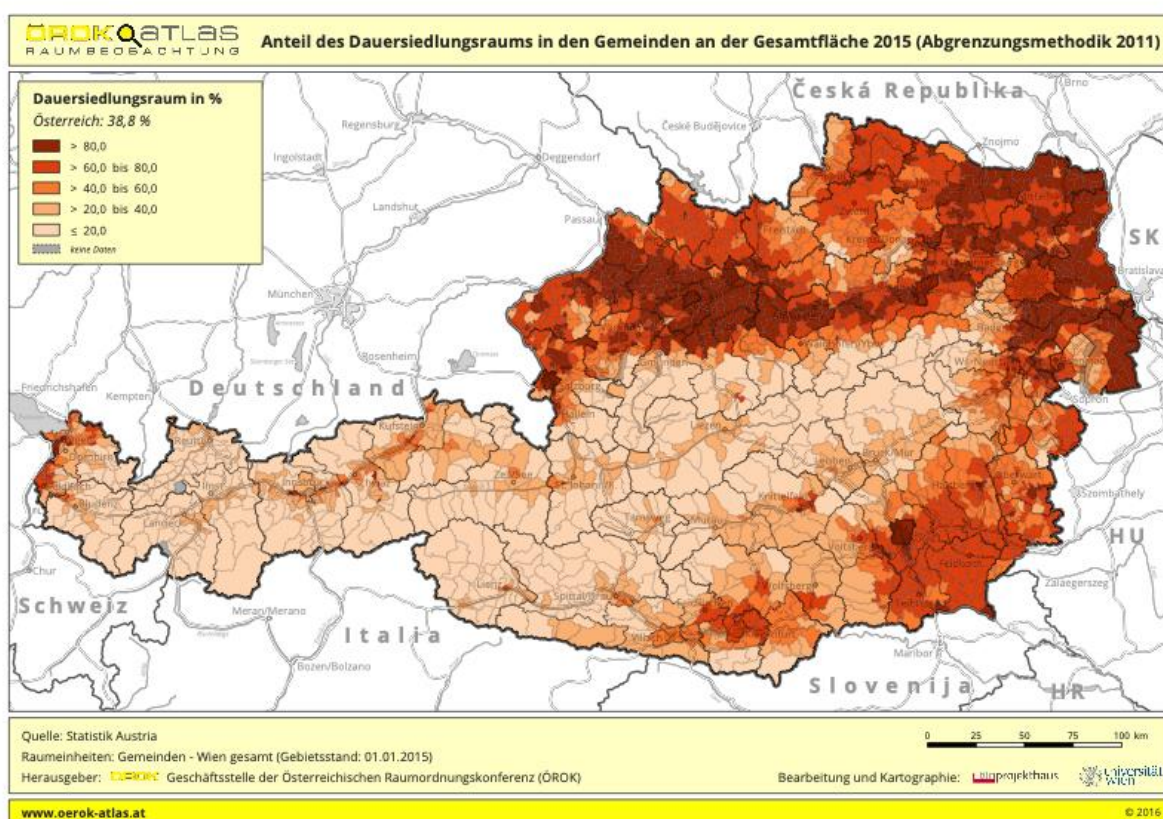


Abbildung 3: Dauersiedlungsraum Österreich 2015 (vgl. Dauersiedlungsraum: www.oerok-atlas.at)

Wie in dem Kapitel kurz erarbeitet wurde, ist der ländliche Raum äußerst heterogen und sehr unterschiedlich aufgrund seiner Lage zu urbanen und regionalen Zentren, der Bevölkerungsdichte und der Wirtschaftsleistung geprägt. Für den empirischen Teil dieser Arbeit ist es daher wichtig, den Raum richtig zu klassifizieren, um mögliche Problemfelder richtig zuordnen zu können. In diesem Kapitel wurde bereits die Unterscheidung in *ländliche Gebiete in urbanisierten Regionen*, durch *Intensivtourismus geprägte ländliche Gebiete* und *periphere ländliche Gebiete*

vorgestellt. Für die nachfolgende Empirie ist es wichtig, auf diese Einteilungen nochmals genauer einzugehen.

Ländliche Gebiete in urbanisierten Regionen sind durch eine dynamische Entwicklung gekennzeichnet, in denen vor allem Suburbanisierungs- und Urbanisierungsprozesse stattfinden. Diese wurden in diesem Kapitel bereits kurz durch WEBER (2010) beschrieben und diese Gebiete stehen in starken Wechselbeziehungen zwischen den angrenzenden Städten und weisen eine hohe Dichte im Dauersiedlungsraum auf. Es können dabei polyzentrische Siedlungsräume entlang hochrangiger Verkehrsachsen entstehen. Hier kann es aufgrund der Dichte, der hohen Dynamik und der Nähe von Siedlungs- und Industrieflächen, Verkehrsachsen und Freizeiteinrichtungen zu Nutzungskonflikten kommen. (vgl. OEROK 2009: 27-28)

Die vom Intensivtourismus geprägten Gebieten sind ebenfalls strukturstark und weisen eine positive Bevölkerungsentwicklung, sowie eine positive Wirtschaftsentwicklung auf. Diese Gebiete befinden sich, wie bereits kurz erwähnt, hauptsächlich im Westen Österreich, im inneralpinen Raum, welcher sowohl durch Sommer- als auch Wintertourismus geprägt ist. Dauersiedlungsräume weisen durchaus urbane Züge auf und werden durch zahlreiche Touristen in den Haupttourismuszeiten noch verstärkt. Die hohe Siedlungsdynamik bringt Nutzungskonflikte mit sich. Außerdem sind diese Regionen stark von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen weswegen ein Hauptaugenmerk auf die Freihaltung von Flächen und auf den Umweltschutz liegt. Bei der Siedlungsdynamik gibt es innerhalb der Tourismusregionen starke Unterschiede. In den Regionen, wo der Wintertourismus stark dominiert, ist mit überdurchschnittlicher Bevölkerungsentwicklung und mit mehr Dynamiken innerhalb des Raums zu rechnen. Regionen mit ausschließlich Sommertourismus weisen eine weitaus geringere Bevölkerungsentwicklung auf, da gerade der Sommertourismus in Österreich in den letzten Jahrzehnten stärker abgenommen hat. (vgl. OEROK 2009: 29)

Trotz positiver Bevölkerungsentwicklung in Österreich kann man auch jene Gebiete in Österreich identifizieren, welche als periphere ländliche Gebiete bezeichnet werden. Sie weisen einen anhaltenden Bevölkerungsverlust auf und haben oft eine periphere Lage. Die Benachteiligung, die in diesen Regionen auftritt, hat verschiedene sozio-ökonomische Gründe. Zum Teil sind es Regionen, welche entlang von Grenzen liegen, die über einen längeren Zeitraum geschlossen waren, zum Beispiel im Osten. Diese Regionen im Wald- und Mühlviertel sowie im südlichen Burgenland weisen eine erhöhte Abwanderung der Bevölkerung auf. Andere Gebiete liegen aufgrund ihrer inneralpinen Lage peripher und haben zum Teil eine schlechte Verkehrsanbindung. Neben Regionen in der Steiermark und in Kärnten zählen auch inneralpine Gemeinden

in Niederösterreich dazu. Gerade in diesen Regionen ist der Bedarf an regionalpolitischen Handlungen besonders groß, um eine weitere Abwärtsspirale entgegenwirken zu können. (vgl. OEROK 2009: 31-32)

Aufgrund der Typisierung, die hier durch die ÖROK vorgenommen wurde und welche auch für diese Arbeit herangezogen wird, werden die Probleme, welche beim öffentlichen Verkehr in dieser Arbeit behandelt werden sollen, hauptsächlich dem peripheren ländlichen Raum zugeordnet, welcher auch im Mostviertel identifizierbar ist.

Durch die nachfolgende Bearbeitung und durch die theoretische Forschung soll, so die Hypothese, bestätigt werden, dass gerade die ländlichen Regionen im Mostviertel derzeit eine schlechtere ÖV-Anbindung haben und es hier einen Handlungsbedarf seitens der Gemeinden geben muss. Es besteht die Annahme, dass sich hier ein flexibles ÖV-System eignen würde, um den Bedarf an Mobilität bei der Bevölkerung zu befriedigen.

2.1.2. Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung

Zu den Begriffen „Verkehr“ und „Mobilität“

Beschäftigt man sich mit der Verkehrsplanung in Österreich oder mit dem Verkehr im Allgemeinen, kommt man nicht darüber hinweg, vorab die Begriffe Verkehr und die mit ihm im Zusammenhang stehende Mobilität zu definieren. Es stellt sich die Frage, ab wann spricht man vom Verkehr und ab wann von Mobilität und wie sollen diese Begriffe, die oft auch als Synonym des jeweils anderen verwendet werden, in dieser Arbeit gebraucht werden.

Unter Verkehr versteht man in den Verkehrswissenschaften häufig die Bewegung von Gütern, Menschen oder nicht materiellen Dingen wie Nachrichten. Diese Bewegung findet in einem räumlichen und zeitlichen Abschnitt statt. Es geht hier um eine Ortsveränderung in einem physischen Raum, wie zum Beispiel die Bewegung des Autos innerhalb einer Stadt. Daher ist der Begriff Verkehr oft negativ besetzt und wird im alltäglichen Sprachgebrauch eher mit negativen Auswirkungen wie Emissionsausstoß, Stau oder Ressourcenverbrauch in Verbindung gebracht und mit diesen verwendet. Verkehr ist somit nicht „mehr“ wünschenswert, sondern dient einem bestimmten Zweck. Dieser Zweck kann sein, dass Menschen von ihrem Wohnort zu

ihrem Arbeitsort gelangen. Es geht dabei um eine Überwindung der Distanz von Ort A zu Ort B, und nicht mehr.

Anders verhält es sich mit der Mobilität, die primär der Bevölkerung zugeschrieben ist und nicht für Güter verwendet wird. Der Begriff Mobilität bezieht sich auf die Bewegung einzelner Personengruppen und beschreibt die Bewegung der Personen im Raum. Die Mobilität wird positiver im Sprachgebrauch aufgenommen und ihre Größe lässt sich nicht durch eine Distanz messen, sondern ist dann besonders hoch, wenn eine Vielzahl an Wegen, vielleicht auch auf möglichst unterschiedliche Art, zurückgelegt werden. Die Mobilität setzt ein gewisses Maß an Eigenständigkeit voraus, was Güter im Allgemeinen nicht besitzen. Für die Bewegung von Gütern verwendet man ausschließlich des Begriffes des Verkehrs. (vgl. GATHER et al 2008: 23ff)

Die positive oder negative Interpretation dieser Begriffe lässt sich auch bei den unterschiedlichen Werbemitteln der Verkehrsunternehmen erkennen. Bei den Foldern der Unternehmen wird nie mit „Mehr Verkehr in den Regionen“ geworben, sondern das Wort „Mobilität“ suggeriert uns eine nachhaltige Fortbewegungsart mit unterschiedlichen Möglichkeiten des Transportes.

Die Verkehrsplanung im Wandel

Jede Literatur, welche sich mit der Verkehrsplanung oder Verkehrsforschung auseinandersetzt, ist sich ausnahmslos in einem Punkt einig: Die Verkehrsplanung war bis weit in die 70er Jahre von einer Planung für den motorisierten Individualverkehr dominiert. Der PKW, als Statussymbol der Bevölkerung, stand im Mittelpunkt der Mobilität und der Planung. Straßen wurden so geplant, dass sie möglichst komfortabel für den Autoverkehr waren. Möglichst breite Straßen mit nur schmalen oder keinen Gehwegen waren auch innerorts charakteristisch. Man versuchte sie möglichst gerade durch die Landschaft zu führen mit möglichst langen Kurven, um eine hohe Geschwindigkeit zu ermöglichen. Auch in den Städten wurde für die Automobilität gesorgt. Ortskerne konnten auch mit dem Auto erreicht werden. Für die Bequemlichkeit sorgten großzügige Parkflächen direkt vor den Einkaufsmöglichkeiten. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wurden bei diesen Planungen nicht berücksichtigt. Aufgrund der minder einladenden Fläche waren die Räume oft menschenleer. (vgl. ZIBUSCHKA 2000: 85f)

Folgt man KNOFLACHER (2012) ist das Auto selbst Grund allen Übels, aber dies nicht nur bei der Verkehrsplanung, sondern auch bei der Siedlungsplanung. Wäre der Mensch nicht dem Auto verfallen, sondern hätte er sich nur auf den eigenen Körper

beschränkt, so wären Abmessungen und Bewegungsräume auf die Körpergröße der Menschen beschränkt. Dies natürlich auch im Falle der Energie, die ein Körper leisten könnte. Man würde hier auf kurze Wege und eine effiziente Raumnutzung stoßen. Erst das Auto hat diese Sicht auf die Planung verändert und den Menschen aus seinem Lebensraum verdrängt indem die Umwelt und der Lebensraum auf das Auto ausgelegt wurde und so autoorientierte Siedlungen entstanden. Der öffentliche Raum sollte Platz schaffen für Generationen, zum Leben, Erfahren und zur sozialen Interaktion. Dieses menschenunwürdige Planen hat dazu geführt, dass sich Familien vom Stadtkern immer mehr zurückgezogen haben und in das Umland abgewandert sind. Einpersonenhaushalte dominieren im Stadtkern. Auch KATZMANN schreibt in einer Festschrift von den negativen Auswirkungen der geplanten und über Jahrzehnte kultivierten Verkehrslandschaft auf unsere Umwelt. Nicht nur die radikale Zerschneidung der Landschaft durch die Straßen wurde viel zu lange gefördert, sondern auch die negativen Einflüsse auf die Tierwelt aufgrund der schnell fahrenden Autos ist beachtlich. (KATZMANN 2000: 97ff)

In den 1990er Jahren bekam der Gedanke der Nachhaltigkeit immer mehr Gewicht bei den Debatten im Verkehrswesen. Dies erfolgte nicht nur auf planerischer Seite, sondern auch in der Wissenschaft. Die Verkehrs- und Mobilitätsforschung richtete sich immer mehr an Nachhaltigkeitszielen aus. Die Forschung wurde zunehmend disziplinübergreifend und es entwickelten sich drei grundlegende Aufgaben. Zum einen sollen durch ein breit gefächertes Methoden- und Theorieverständnis verschiedene disziplinäre Ansätze integriert werden. Neben Theorie und Methode stehen hier auch kommunikative Kompetenzen im Fokus. Weiters können geographische Einflüsse zur Kontextualisierung der Theorien und Methoden führen und es werden auch räumliche Einflussfaktoren auf das Handeln und die Strukturierungen mitberücksichtigt. Außerdem können die sich daraus ergebenden Erkenntnisse in der Praxis eingesetzt werden und wiederum die Praxis aus der Theorie schöpfen. (vgl. GATHER et al 2008: 36f)

Seitens der österreichischen Raumordnungskonferenz wurde in den Raumentwicklungskonzepten und in den Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung auf die Probleme der auf das Auto fokussierten Siedlungsplanung hingewiesen. So wurde auf die Folgen verwiesen, welche durch das einplanen großzügiger Parkflächen und flächenintensiven Verkehrswegen entstehen können. (vgl. ÖROK 2001: 1ff)

Auch heute steht der Einfluss der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsplanung im Fokus der Empfehlungen. Durch eine geringe Siedlungsdichte ist eine Organisation eines wirtschaftlichen öffentlichen Verkehrs nicht möglich. Durch die daraus

entstehende schlechte ÖV-Anbindung und die langen Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort wird die Attraktivität des Autos gesteigert. Dass dies in Österreich nach wie vor ein planerisches Problem ist und Empfehlungen diesbezüglich oft nicht zu ernst genommen werden, wird dadurch ersichtlich, dass nach wie vor Empfehlungen der ÖROK auf dieselben Probleme eingehen. (vgl. ÖROK 2017a: 7f)

Eine bessere Veranschaulichung dieser Situation bietet Abbildung 4, eine Karte über den Anteil der Bevölkerung außerhalb von Siedlungseinheiten.

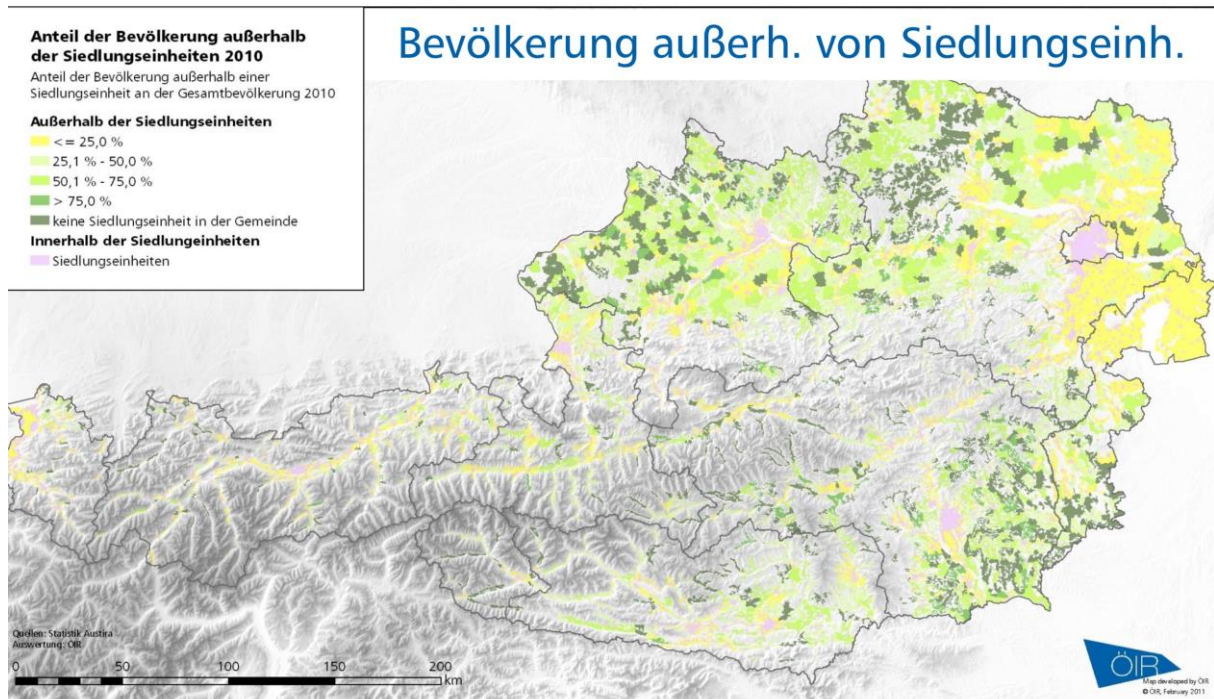


Abbildung 4: Karte über die Bevölkerung außerhalb von Siedlungseinheiten (vgl. Siedlungsentwicklung: www.nachhaltiges-bauen.jetzt.at)

Beschränkt man sich mit der Analyse auf Niederösterreich und das Burgenland so kann man sehr gut erkennen, dass sich die meiste Bevölkerung außerhalb von Siedlungsgebieten im ländlichen Raum des Waldviertels und des Mostviertels befinden. Im Burgenland ist vor allem das südliche Burgenland von dieser Situation betroffen. Die Karte wurde mit Daten aus 2010 erstellt, somit zehn Jahre nach den Empfehlungen, die im vorherigen Absatz zitiert wurden. Die vielfach angesprochene Problematik der Zersiedelung wirkt noch heute nach und betrifft nachhaltig die

Verkehrsplanung, wie in nachfolgenden Kapiteln und insbesondere im Untersuchungsgebiet festzustellen ist.

Wie bereits kurz erwähnt, herrscht dennoch ein Umdenken in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik, vor allem aufgrund des Arguments der Nachhaltigkeit. Die negativen Folgen des Ausbaus der großflächigen Verkehrswege liegen auf der Hand. In den Städten drängte sich der Verkehr, Straßen wurden wie Schneisen in die Kulturlandschaft geschlagen, Emissionswerte können bis heute nicht eingehalten werden und es kommt stellenweise zu einer erheblichen Lärmbelastung der Bevölkerung durch den motorisierten Individualverkehr und dem Güterverkehr auf der Straße. (vgl. NUHN und HESSE 2006: 311ff)

In Österreich werden Handlungsempfehlungen in unterschiedlichen Mobilitätskonzepten für Stadt und Land verfasst und Ziele definiert. Für den Stadtentwicklungsplan 2025 für Wien wurde ein Fachkonzept für Mobilität entwickelt wo unter dem Aspekt *„Mobilität braucht menschen- und umweltgerechten Verkehr“* (Stadtentwicklung Wien 2014: 10) das Auto nicht mehr im Blickwinkel der Zielsetzungen liegt.

Unter dem Kapitel „Mission Statement“ findet man Zielsetzungen wie:

- Eine neue Mobilitätskultur in der sich unterschiedliche Gruppen (Autofahrer*innen, Radfahrer*innen, ÖV-Nutzer*innen) auf Augenhöhe begegnen.
- Es soll mehr Platz für Fuß- und Radfahrer*innen durch den Ausbau der Verkehrswege zur Verfügung gestellt werden.
- Multimodale Verkehrsknoten und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs soll die Attraktivität des ÖVs steigern und mehr Nutzer*innen aggregieren.

Im Zuge dessen wird auch wesentlich darauf hingewiesen, dass gerade Wiener*innen auch ohne eigenes Auto bestens mobil sein können und auf dieses verzichten können. (vgl. Stadtentwicklung Wien 2014: 10f)

Mittels Mobilitätsmanagern in den Regionen Niederösterreichs soll bei den Gemeinden für mehr öffentlichen Verkehr und weniger motorisierten Individualverkehr sensibilisiert werden. Dies wird auch in regionalen Leitplanungen, wie im Bezirk Mödling, verankert. So wie auch in anderen Gemeinden Niederösterreichs wird das derzeitigen ÖV-Systems analysiert und auf Basis des Resultats Handlungsempfehlungen und Meilensteine für einen Ausbau oder eine Neugestaltung des ÖPNV-Netzes formuliert. (vgl. GVA Mödling 2016: 63ff)

In Kapitel 2.4.1 wird auf einzelne Mobilitäts- und Siedlungskonzepte näher eingegangen.

Verkehrsplanung als Stiefkind der Siedlungsplanung

Dass die Verkehrsplanung das Stiefkind der Siedlungsplanung ist, bzw. die Siedlungsplanung das Stiefkind der Verkehrsplanung und, dass man bei all diesen Prozessen der Planung die Wirtschaft als eigenmächtiges Wesen betrachtet, welches als exogene Kraft auf die Siedlungs- und Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner*innen wirkt, dazu nimmt bereits KNOFLACHER (2007) Stellung.

Bereits in den einführenden Worten der ersten Kapitel beschreibt er die Planung der Verkehrswege und Siedlungsflächen als Reaktion auf den eingebildeten Einfluss der Wirtschaft, welche an den Phänomenen der Mobilitätsbedürfnisse unserer Zeit schuld sei. Für das Absterben der Nahversorger sind nicht geplante Verkehrssysteme verantwortlich, sondern der Markt möchte heute größere Strukturen. Diese Annahme an Einflüssen seitens der Wirtschaft oder anderer muss aber keinesfalls stimmen. Auch die Auffassung der Wirklichkeit muss in diesem Zusammenhang keinesfalls stimmen. So haben auch Siedlungsgebiete, welche in den letzten 60 Jahren geplant wurden, auch eine andere Wirklichkeit entstehen lassen. Ihre Eigenschaften beschreiben sich wie folgt: Die Bewohner*innen verlassen, um zur Arbeit zu gelangen, ihre Siedlungsgebiete am Morgen und suchen diese wieder am Abend auf. Dies tun sie auch in ihrer Freizeit um mit der Familie diversen Beschäftigungen nachzugehen. Im öffentlichen Raum dieser Siedlungen trifft man daher meist keine Menschen mehr an.

Die Siedlungen laden nicht lange zum Verweilen ein, und so verhält es sich auch mit den großzügig geplanten Verkehrsnetzen für den PKW. Statt Entlastung bringen sie mehr Stau und mehr Schadstoffe in die Siedlungsgebiete. (vgl. KNOFLACHER 2007: 11ff)

Bereits bei der Recherche zu Planungskonzepten für Niederösterreich fällt auf, dass diese Konzepte klar zwischen Siedlungsplanung und Verkehrsplanung unterscheiden. Sie sind nicht in einem Dokument zusammengefasst und wenn, dann findet man in den Dokumenten zur Siedlungsplanung lediglich ein paar Seiten, die auch auf die Verkehrsplanung eingehen. Das sowohl die Planung von zukünftigen Siedlungsflächen als auch die Planung von Verkehrswegenetzen Hand in Hand gehen sollten, scheint nicht berücksichtigt zu sein. Dabei weist auch die ÖROK auf ein sinnvolles Flächenmanagement hin, bei dem die Siedlungsplanung die zukünftige

Verkehrsplanung nicht nur für die Reduktion des Flächenverbrauchs, sondern auch für die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen sollte. (vgl. ÖROK 2017a: 7)

Sowohl im ÖREK 2011 als auch im „Positionspapier zur Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“ wird auf eine nachhaltige, zum öffentlichen Verkehr gerichtete Siedlungsentwicklung hingewiesen. Im Positionspapier werden die Handlungsmöglichkeiten der Raumordnung bei einer solchen Siedlungsentwicklung aufgelistet. Diese sollen auch im Zuge dieses Kapitels nochmals abschließend dargestellt werden:

- Zentrale Funktionen sollen entlang gut angeschlossener Gebiete durch den ÖV angesiedelt werden und so für mehr Dichte und hohen Nutzen beim Verkehrsaufkommen entlang der Achsen sorgen.
- Außerhalb der Zentren sollen sich Siedlungen entlang von ÖV-Haltestellen, welche eine ausreichende Bedienqualität haben, entwickeln.
- Großflächige Einrichtungen wie Einkaufszentren und Industriegebiete sollen durch den ÖV ausreichend erschlossen werden und sich auch hier weiterentwickeln.
- Schulstandorte, Krankenhäuser etc. mit einer Standortwahl bei bestehenden ÖV-Erschließungen. (vgl. ÖROK 2014: 6)

Die Zielsetzung einer besseren Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem öffentlichen Verkehr ist in den Bundesländern auf unterschiedlichen rechtlichen Ebenen zu finden. In Niederösterreich sind diese Ziele und Grundsätze im Raumordnungsgesetz verankert. Auf regionaler und örtlicher Ebene stößt man allerdings mit diesen Ansätzen teilweise auf Widerspruch. Baulückenschlüsse sind sowohl in den Bundesländern Salzburg oder der Steiermark zulässig. Man möchte damit den Druck auf Gebiete mit Bevölkerungsrückgang durch das „Bauen im Grünland/Freiland“ verringern und so diesem Trend entgegenwirken. Die Gemeinden können dadurch ihre Finanzkraft stärken und der eigenen Bevölkerung ausreichend leistbares Bauland zur Verfügung stellen. Die Gemeinden sehen es als ihre Aufgabe an, den Wünschen und Bedürfnissen der Bürger*innen nachzukommen, auch wenn dies der Siedlungsentwicklung hin zur ÖV-Erschließung entgegensteht. Dies ist auch ein Grund dafür, dass in einigen Bundesländern die Bindung an eine solche Siedlungsentwicklung eher kritisch gegenübergestellt wird. Dies begründet sich auch darauf, dass die unterschiedlichen Räume auch aufgrund historisch gewachsener Siedlungsgebiete unterschiedlich an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. (vgl. ÖROK 2014: 7f)

Festzuhalten ist, dass auch wenn sich bereits der wissenschaftliche als auch der planerische Ansatz hin zu einer ÖV-orientierten Siedlungsentwicklung verändert hat, diesen Erkenntnissen oft in der Planungspraxis auf örtlicher und regionalpolitischer Ebene andere Einflussfaktoren entgegen stehen, welche diese nachhaltige Entwicklung hemmen und verzögern.

2.1.3. Mobilität im ländlichen Raum

Nach den ÖV-Güteklassen zu schließen sind 20 Prozent der österreichischen Bevölkerung nicht an ein öffentliches Verkehrsnetz angebunden. Weitere 14 Prozent haben lediglich eine Grundversorgung des ÖV, jeweils an einem Werktag in schulfreier Zeit. Dies trifft vor allem auf strukturschwache Regionen zu, welche aufgrund ihrer teils peripheren Lage nicht ausreichend an das ÖV-Netz angebunden sind. (vgl. VCÖ 2018a: 10)

Der ländliche Raum, der überwiegend von der bereits beschriebenen Situation geprägt ist, kämpft mit einem demographischen Wandel. Die Entwicklung geht hin zu einem Geburtenrückgang und zu einer immer älter werdenden Bevölkerung. Dazu kommt, dass aufgrund des hohen Arbeitsplatzmangels die jüngere Bevölkerung zu einem großen Teil aus diesen Regionen abwandert. Dies führt oftmals zu einer Negativspirale angeführt durch den Arbeitsplatzverlust hin zur Abwanderung und zu einem reduzierten Angebot an Dienstleistungen. Durch die dünne und zum Teil flächenhafte Besiedelung ist ein wirtschaftlich vertretbarer ÖV nicht mehr gewährleistet und das Angebot an Kursen im Linienbusverkehr sinkt. Dadurch steigt die Abhängigkeit vom privaten PKW. Dieser Trend lässt sich auch in Zahlen belegen. Seit den 1990er Jahren stieg die Anzahl an PKWs kontinuierlich um 64 Prozent an. Zudem entwickelte sich eine Reduktion des Besetzungsgrades. Der Anstieg bei den Verkehrswegen, welche mit dem Auto zurückgelegt werden, erfolgt zu einem großen Teil im Freizeitverkehr. Schülerverkehre werden mit Linienbuskursen abgewickelt. Auch ein großer Anteil des Pendlerverkehrs lässt sich an Werktagen zur Schulzeit mit dem öffentlichen Verkehr in Form von Bus und Bahn abwickeln. Dies sind vor allem regelmäßige Wege, welche sich gut abbilden lassen und aufgrund ihrer Planbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen lassen. Der Freizeitverkehr wie Einkaufen oder zum Erreichen von Freizeitzielen an Tagesrandzeiten wird überwiegend mit dem Auto bestritten. (vgl. VCÖ 2018a: 10, VCÖ 2018b: 28f)

Aufgrund der starken Abhängigkeit zum Auto wird die Nachfrage an Mobilität im ländlichen Raum auch zu einer sozialen Frage. Nicht jede*r hat gleichen Zugang zu einem PKW. Dies trifft vor allem bei älteren und jüngeren Menschen zu. Gerade bei der älteren Bevölkerung kommt hinzu, dass sich manche Personen beim Lenken eines Kraftfahrzeuges nicht mehr sicher fühlen und so auf andere Personen angewiesen sind, wenn sie den täglichen Bedürfnissen nachkommen wollen. Durch den zuvor beschriebenen Abwanderungsprozess der arbeitenden Bevölkerung fehlen aber mancherorts die Personen, welche für die Mobilität der älteren Bevölkerung sorgen können. (vgl. VCÖ 2018a: 11)

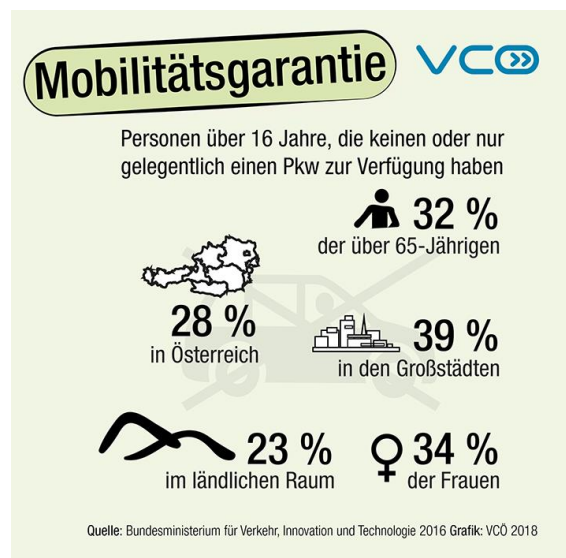


Abbildung 5: Verfügbarkeit von PKW bei verschiedenen Personengruppen (Mobilitätsgarantie: www.vcoe.at)

In Abbildung 5 werden die Unterschiede bei der Verfügbarkeit eines PKWs nochmals ersichtlich. Dabei zeigt sich, dass fast ein Viertel der Bevölkerung im ländlichen Raum nur gelegentlich Zugang zu einem PKW hat. Besonders Frauen und Menschen über 65 Jahren sind von der eingeschränkten Mobilität besonders betroffen und würden von einem innovativen Mobilitätsangebot profitieren.

Diese Situation spitzt sich in Folge der Abwanderung von Nahversorger und den Verlust der Grundfunktionen von Ortskernen zu. Das Mobilitätsbedürfnis wurde vor allem in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Autofahren gleichgesetzt. Daraus resultiert eine nachfrageorientierte Planung des Verkehrs und von Siedlungen mit Folgen, welche heute spürbar sind. Die Planungen von Siedlungen und Wohnbauprogrammen führte zu einer Eigendynamik und zum Verfall lokaler

Wirtschaftsstrukturen, die heute beim Ortskernverfall auch im ländlichen Raum spürbar werden. (vgl. KNOFLACHER 2012: 111f)

Dass die Wege zwischen dem Lebens- und Arbeitsraum der Bevölkerung des ländlichen Raums durch weite Strecken gekennzeichnet sind, liegt vor allem daran, dass gerade im ländlichen Raum die zentralen Orte aufgrund ihrer wirtschaftlichen und sozialen Funktion eine wichtige Bedeutung haben. Gerade die Erreichbarkeit dieser regionalen Zentren wirkt sich direkt auf das Verkehrsverhalten aus. Eine gute Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr von den Gemeinden in die zentralen Orte der Region würde eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bewirken. Die regionalen Zentren bieten eine flächendeckende Grundversorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. In den Raumordnungsprogrammen der Bundesländer wird die Theorie der zentralen Orte sehr unterschiedlich umgesetzt und unterschiedlich Anbindungen an den öffentlichen Verkehr gefordert. In Niederösterreich wird die Anbindung dadurch charakterisiert, dass regionale Zentren in zumutbarer Zeit erreichbar sein sollen. Dabei gilt eine Entfernung von zehn Kilometer als zumutbar. Für Pendler*innen und Schüler*innen sollen diese Orte, welche die Grundversorgung abdecken, mit dem öffentlichen Verkehr bedarfsgerecht erreichbar sein. Diese Kriterien wurden allerdings in der Vergangenheit unterschiedlich ausgelegt und wie KNOFLACHER (2012) mehrfach in seiner Publikation deutlich macht, oft nur auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Bestätigt wird diese autogerechte Planung von den Zahlen, welche durch den VCÖ veröffentlicht wurden. Hier wird deutlich, dass 97 Prozent der Bevölkerung Österreichs, ausgenommen Wien, ein regionales Zentrum mit dem PKW binnen 30 Minuten erreicht. Mit einem öffentlichen Verkehrsmittel sind es österreichweit hingegen nur 67 Prozent. In den Bundesländern Niederösterreich, Steiermark und Oberösterreich beläuft sich die Anzahl auf weniger als zwei Drittel der Bevölkerung. (vgl. VCÖ 2016: 11ff)

Täglich 5,8 Millionen Arbeitswege,
zwei Drittel mit dem Auto

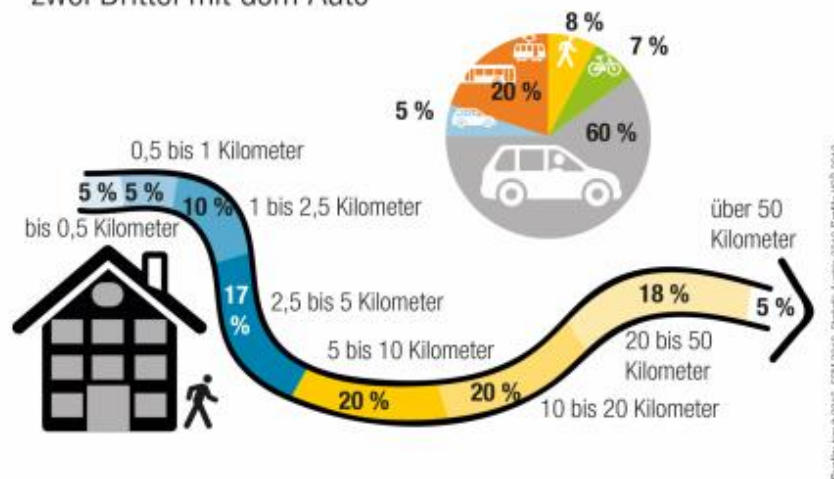


Abbildung 6: Darstellung der Arbeitswege in Österreich (vgl. Arbeitswege: www.vcoe.at)

In Abbildung 6 werden vom VCO die Arbeitswege der Österreicher*innen dargestellt. Daraus geht, wie bereits beschrieben, hervor, dass sich die meisten Arbeitsplätze nicht innerhalb des Wohnortes befinden, sondern, um diesen zu erreichen gependelt werden muss. Im Tortendiagramm ist die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs deutlich sichtbar. Erschwerend kommt hier noch hinzu, dass sich der Besetzungsgrad im Auto seit 1990 deutlich verringert hat. Man kann daraus schließen, dass auch immer weniger Fahrgemeinschaften gebildet werden, und die Fahrt zum Arbeitsort alleine mit dem eigenen PKW bestritten wird. (VCO 2018a: 10)

Die Vorliebe, Wege mit dem eigenen Auto zurück zu legen, ist allerdings sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum noch immer allgegenwärtig. Den Führerschein zu besitzen heißt für viele Jugendliche endlich als gleichwertiges Mitglied in der Gesellschaft angesehen zu werden. Historisch gesehen begann der Vormachtstellung des Autos bereits in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts und wurde in den nachfolgenden Jahrzehnten durch autobegünstigende Raumplanung unterstützt. Ehemalige Schotterwege wurden asphaltiert und begradigt, um die Geschwindigkeit immer mehr erhöhen zu können. Dies wurde bereits im Kapitel zur Verkehrsplanung erörtert. Dass diese Planung keineswegs ressourcenschonend ist, wusste man bereits früh. Die Auswirkungen dieser Fehlplanungen kann man heute noch erkennen. 2002 konnte man in Österreich einen KFZ-Bestand von rund 5,4 Millionen Kraftfahrzeugen verzeichnen. Statistisch gesehen hat, verteilt auf alle Kohorten, jeder*e zweite Österreicher*in ein Auto. (vgl. HAID 2004: 5ff)

Dieses Szenario lässt sich auch in einer Karte sehr gut darstellen und widerspiegelt den theoretischen Ansatz des stark motorisierten ländlichen Raums. In Abbildung 7 ist der Grad der Motorisierung in Österreich auf Bezirksebene dargestellt. Vor allem das nördliche und südliche Burgenland und das niederösterreichische Waldviertel weisen einen sehr hohen Motorisierungsgrad auf. Die Hauptstädte der Bundesländer stechen aufgrund der Urbanisierung, der kürzeren Wege und des breiten Angebots an öffentlichen Verkehr mit einem geringeren Wert heraus. Auffallend ist, dass auch der Bezirk Melk, welcher im empirischen Teil dieser Arbeit aufgrund seiner Lage im Mostviertel genauer analysiert wird, ebenfalls einen hohen Motorisierungsgrad aufweist, obwohl er entlang der Westachse und somit an der Hochleistungsstrecke der Westbahn liegt.

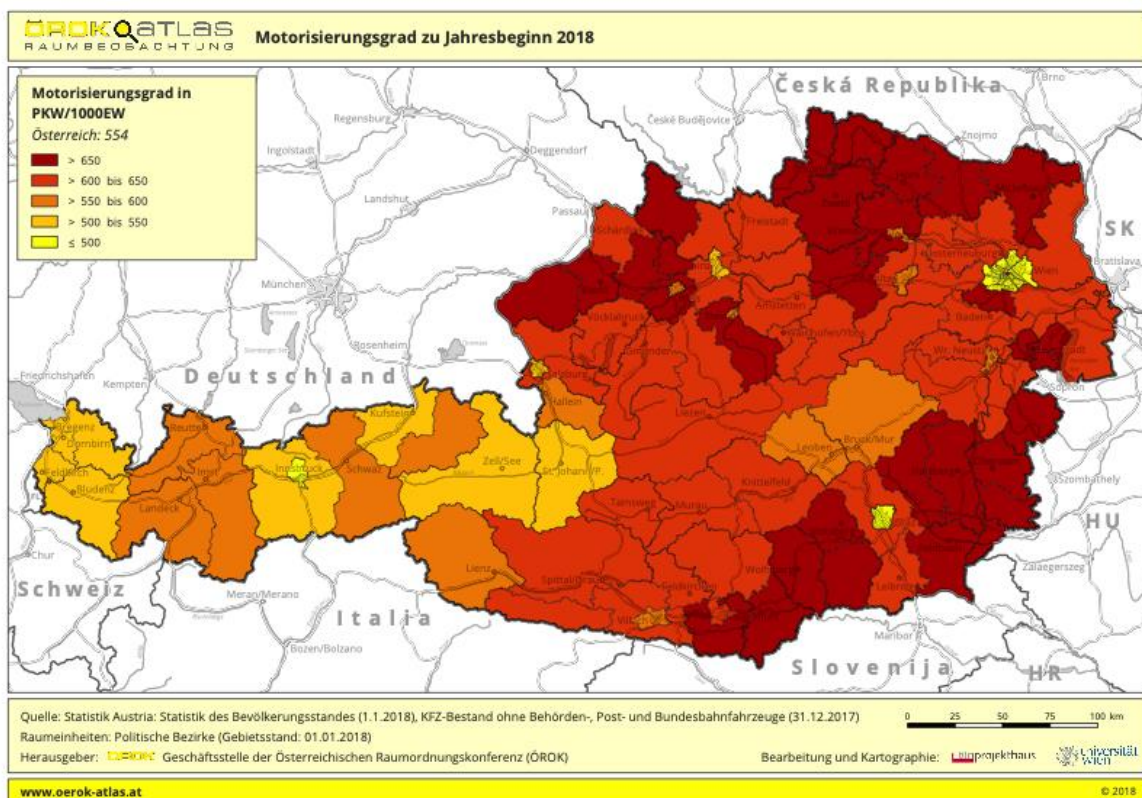


Abbildung 7: Motorisierungsgrad Österreichs (vgl. Motorisierungsgrad: www.oerok-atlas.at)

Die Motorisierung mittels PKW ist aber nicht nur für die jugendliche und/oder die arbeitende Bevölkerung von großer Bedeutung. Wie bereits in diesem Kapitel kurz erwähnt unterliegt der ländliche Raum einem demographischen Wandel, der auch bei Themen der Mobilität berücksichtigt werden müssen. Aufgrund des Anstiegs der älteren Bevölkerung im ländlichen Raum müssen Mobilitätslösungen geschaffen

werden, die gerade für ältere Personen den Umstieg vom eigenen PKW auf den ÖV erleichtern.

WARD et al. (2013) geht den Bedürfnissen der älteren Bevölkerung in Großbritannien nach, welche ebenfalls einen demographischen Wandel verzeichnen, und sucht nach Lösungsansätzen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, um diesen für diese Zielgruppe attraktiver zu gestalten. Dazu wurde die Altersgruppe über 65 Jahren zu ihrer Mobilitätsorientierung in Lincolnshire befragt, um die Bedürfnisse dieser Altersgruppe sammeln zu können und soziale Isolation zukünftig vermeiden zu können. Menschen über 65 Jahren haben in der Regel ein abweichendes Mobilitätsverhalten. Dieses wird durch Einflüsse wie die Pensionierung, veränderte Familienstrukturen oder den Verlust des Partners zusätzlich verändert oder beeinträchtigt. Für diese Altersgruppe ist das Auto das am meist genutzten Verkehrsmittel im ländlichen Raum, da es ihnen die gewohnte Flexibilität ermöglicht. Ein Auto zu besitzen und es fahren zu können bedeutet ein besseres Lebensgefühl und Eigenständigkeit. (vgl. WARD et al. 2013: 554ff)

WARD et al. hält in dem Artikel ein Interview fest, wo eine Person die größten Probleme des öffentlichen Verkehrs für ältere Personen im ländlichen Raum anspricht:

„Now without my car I don't know what I'd do. I think there is a bus that runs twice a day, but I don't know. I'd be a hermit I think without my car.“ (WARD et al. 2013: 558)

Die Line, die hier angesprochen wird, hat nur eine geringe Kursanzahl und die Person weiß auch nicht, ob und wann der Bus fährt – hier fehlt es an ausreichender und vor allem leicht verständlicher Information, wann welche Busse fahren. Im weiteren Verlauf der Studie wird die Problematik angesprochen, dass die meisten ÖV-Nutzer*innen in dieser Altersgruppe auch in der Nähe des zentralen Ortes wohnen, wo auch die Hauptlinien geführt werden.

Die Studie bezieht sich zwar auf den ländlichen Raum in Großbritannien, widerspiegelt aber auch sehr gut das Stimmungsbild, welches in Österreich herrscht. Im ÖROK-Atlas findet man zwei weitere Karten mit Analysen, welche auf das gleiche Phänomen in den ländlichen Gebieten Österreichs hinweisen. Abbildung 8 zeigt die Veränderung der Wohnbevölkerung und die Veränderung des Motorisierungsgrads zwischen 2008 und 2018. Wie erwartet weisen die urbanen Zentren einen geringeren Motorisierungsgrad auf. Für diese Arbeit ist interessant, dass mit zunehmender Abnahme der Wohnbevölkerung auch die Motorisierung überdurchschnittlich ist. Dies kann man vor allem in den ländlicheren Bezirken erkennen. Vor allem im südlichen

Mostviertel und wieder im Waldviertel liegt man mit dem Grad der Motorisierung über dem österreichischen Durchschnitt. Auch in jenen Bezirken, wo die Bevölkerung stagniert, findet man diesen überdurchschnittlichen Wert der Motorisierung. Auch hier handelt es sich um ländlich bzw. peripher geprägte Gebiete im Sinne der Definition. In Abbildung 9 wird der Anteil der über 65-jährigen Frauen auf Gemeindeebene dargestellt. Hier wurde die Gemeindeebene gewählt, da sie in Bezug auf die Kohorten ein weniger verzerrtes Bild veranschaulicht.

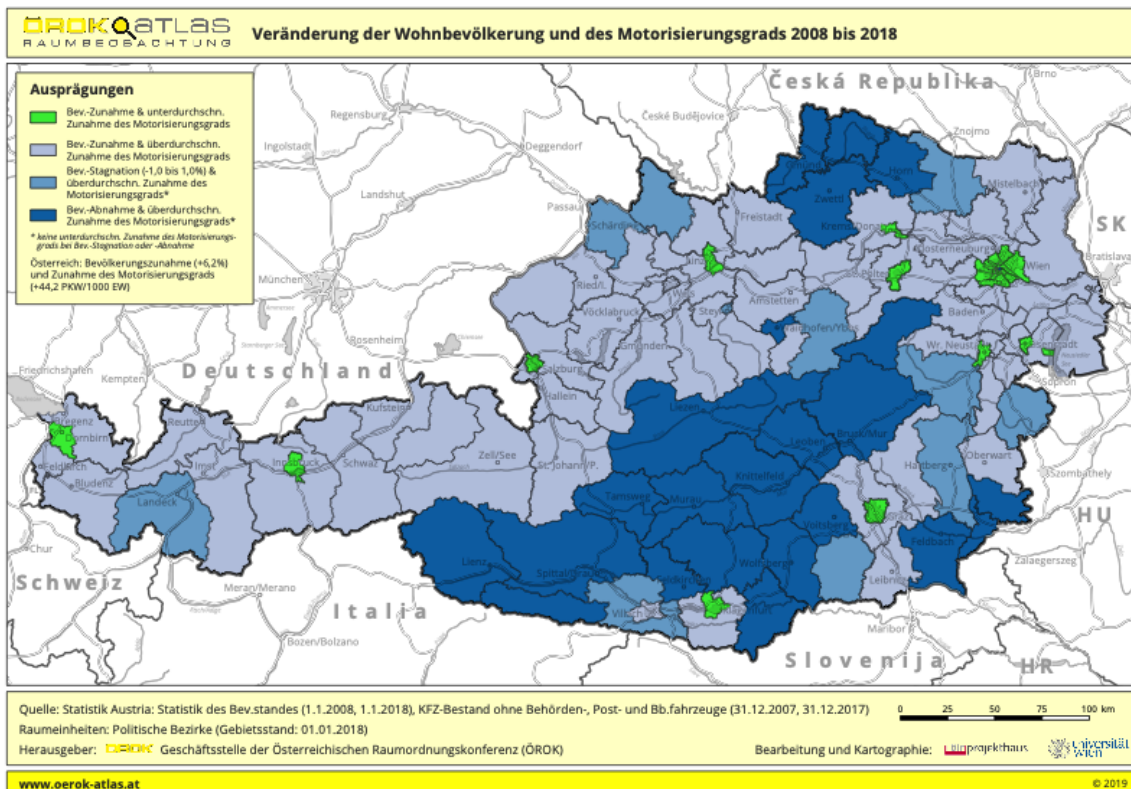


Abbildung 8: Veränderung der Wohnbevölkerung und des Motorisierungsgrads (vgl. Veränderung des Motorisierungsgrads: www.oerok-atlas.at)

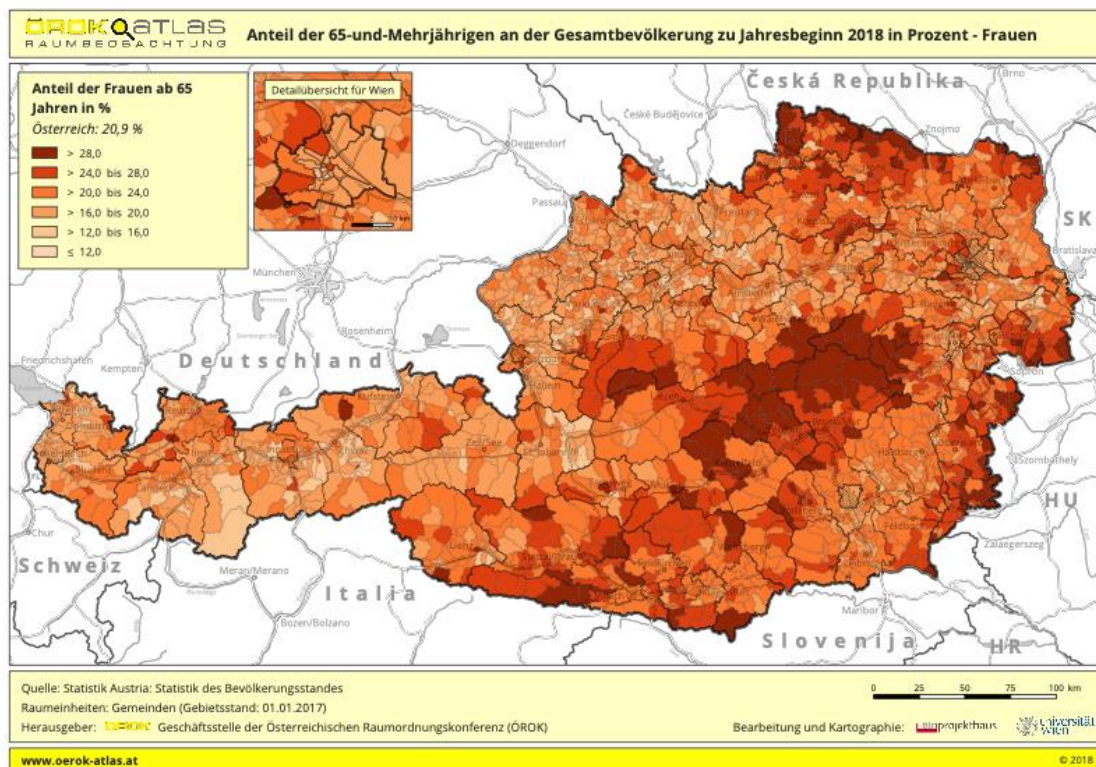


Abbildung 9: Anteil der 65-und Mehrjährigen Frauen 2018 (vgl. Bevölkerungsstruktur: www.oerok-atlas.at)

Aufgrund der Sterbewahrscheinlichkeit in dieser Alterskohorte wurde hier der Anteil der Frauen gewählt. Vergleicht man diese zwei Darstellungen kann man erkennen, dass in den Gemeinden, wo ein überdurchschnittlicher Anteil der weiblichen Bevölkerung 65 Jahre oder älter ist, auch ein überdurchschnittlicher Motorisierungsgrad vorherrscht. Bei dieser Übereinstimmung stechen in Niederösterreich wiederum das Mostviertel und das Waldviertel hervor. Die Aussagen aus dem Artikel von WARD et al. (2013) kann man so auch in Österreich gut erkennen. Wo der Motorisierungsgrad überdurchschnittlich ist und der Anteil der über 65-jährigen Frauen hoch ist, findet man auch eine stagnierende oder abnehmende Bevölkerung innerhalb der Bezirke.

Für diese Situationen im ländlichen Raum muss heute nicht nur, aber auch im Bereich der Mobilität ein Umdenken stattfinden. Die zuvor beschriebenen Probleme treten aber nicht nur in Österreich auf, sondern wie bereits am Beispiel Großbritanniens gezeigt wurde, kämpft man europaweit mit denselben Herausforderungen.

Im Zuge einer Analyse von AHLMEYER und WITTOWSKY (2018) wird auf die Situation des ländlichen Raumes in Baden-Württemberg eingegangen, welche ebenfalls sehr gut die Situation im ländlichen Niederösterreich beschreibt. Die parallel

ablaufenden Prozesse von Wachstum und Schrumpfung bringen unterschiedliche Anforderungen an die Daseinsvorsorge. Dabei müssen existentielle Fragen der Grundversorgung neu diskutiert werden und auf den Wandlungsprozess, welcher durch Bevölkerungsveränderungen sowie ökonomische und ökologische Herausforderungen in Gang gesetzt wird, eingegangen werden. Dabei, so ist aus der Analyse zu entnehmen, soll mittels Anpassungsplanung eine Steuerung bei der Standort- und Verkehrsentwicklung entstehen. Heute ist das Versorgungsnetz, anders als im urbanen Raum, weitmaschiger. Die Wege zwischen Arbeits- und Wohnort sind, wie bereits kurz angemerkt weit. Auch zwischen dem Wohnort und Lebensmittelgeschäften und Arztpraxen liegen weite Entfernungen, welche primär auf den Autoverkehr ausgelegt wurden. Um diesen Anforderungen der Bewohner*innen gerecht zu werden bedarf es einem nachhaltigen, attraktiven und funktionierenden Mobilitätssystem. (vgl. AHLMEYER, WITTOWSKY 2018: 531f)

SEGERT (2009) beschäftigt sich in ihrer Analyse mit der Mobilitätsorientierung im ländlichen Raum und stellt dabei fest, dass eine reine Steigerung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht automatisch zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten führt. Zu den Fragen, wie sich die Mobilität im ländlichen Raum in der Zukunft verändern wird/soll, ist es notwendig die traditionelle Mobilitätsforschung mit den Fragen zur subjektiven Mobilitätsorientierung zu erweitern. Verhaltensorientierte Mobilität verhält sich im ländlichen Raum aufgrund seiner raumtypischen Spezifika anders als in den Städten. In den Verkehrswissenschaften wurde dem ländlichen Raum deutlich weniger Beachtung geschenkt, als dem urbanen Raum. Mobilität ist für die Bevölkerung außerhalb städtischer Zentren eine grundlegende soziale Errungenschaft. Bildung, Arbeit, Kultur und soziale Beziehungen sind ohne technische Verkehrsmittel auch in Zeiten der Digitalisierung nur eingeschränkt möglich und machen, so wie bereits der VCÖ in seinen Schriften mehr als deutlich gemacht hat, die Mobilität gerade im ländlichen Raum zu einer sozialen Frage. Belegt werden diese Aussagen mithilfe einer Analyse in Oberwarth, wo SEGERT mittels Interviews von Bürger*innen veranschaulicht, welchen Stellenwert die Mobilität im ländlichen Raum hat. Anders als in den Schriften des VCÖs beschrieben, werden in dem Artikel neben dem Weg vom Wohnort zu den zentralen Orten, welcher als linear bezeichnet werden kann, noch weitere Wege ersichtlich. Die ländliche Mobilitätsorientierung zeichnet sich durch spezifische Raumbezüge aus und wird neben dem langen Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort durch familiäre und soziale Kontakte, die tägliche Versorgung sowie kulturelle und reproduktive Bedürfnisse beeinflusst. In Oberwarth wird die erhobene Mobilitätsorientierung durch eine regionalisierte Raumwahrnehmung gekennzeichnet.

Es ergibt sich daraus eine regionale netzförmige Struktur der Verkehrswege, neben dem bereits beschriebenen linienhaften Wegen. Durch die Analyse ging hervor, dass vor allem bei Frauen eine netzförmige Mobilitätsorientierung, entgegen der korridorartigen, ausgeprägter ist. Dies hat zur Folge, dass wie bereits erwähnt, eine reine Aufstockung des Angebots des öffentlichen Verkehrs nicht ausreichen wird, um eine Mobilitätswende im ländlichen Raum auslösen zu können. Die Mobilitätsansprüche der ländlichen Bevölkerung hat sich verändert und diese Veränderung sollte bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden, um die Bedürfnisse befriedigen zu können. Die Modernisierung der Lebensstile der ländlichen Bevölkerung und auch eine differenzierte Betrachtung der sozialen Aspekte sollte in eine ÖV-Grundversorgung einfließen. Es bedarf hier sicherlich einer neuen Form des öffentlichen Verkehrs, welcher die stark vernetzten Wege abdecken kann und zudem wirtschaftlich vertretbar ist. (vgl. SEGERT 2009: 4ff)

Zu diesen beschriebenen Mobilitätssystemen zählt der Mikro-ÖV, welcher vor allem im Kapitel 2.3. näher beschrieben werden soll und im empirischen Teil dieser Arbeit eine wesentliche Rolle spielen wird.

2.1.4. ÖV-Güteklassen im ländlichen Raum

Die Erarbeitung von ÖV-Güteklassen wurde bei der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2015 beschlossen und dient dazu, eine österreichweite Grundlage für die bessere Abstimmung zwischen der Erschließung des öffentlichen Verkehrs und der Siedlungsentwicklung zu schaffen. Als Best-Practice-Beispiele sollten bestehende Systeme aus der Schweiz und aus Vorarlberg herangezogen werden. Die Güteklassen sollen zur besseren Analyse und Evaluierung des bereits bestehenden ÖV-Systems verwendet werden und dienen zur Ermittlung von Standards bei der Abstimmung von Siedlungskernentwicklung und ÖV-Erschließung. Weiters sollen mit den Güteklassen auch noch nicht ausgeschöpfte Potentiale ermittelt werden können. ÖV-Güteklassen schaffen eine Verbindung zwischen der Bedienqualität einer Haltestelle und der fußläufigen Erreichbarkeit dieser. Daraus lässt sich eine Aussage über die Qualität einer Haltestelle ablesen bzw. kann man auf das vorhandene Potential, bereits ausgeschöpft oder nicht, schließen. (vgl. ÖROK 2017b: 5ff)

Bei der Erarbeitung der ÖV-Güteklassen wurden folgende Kriterien verfolgt:

- Schaffung einer guten Differenzierung im städtischen und ländlichen Raum

- Hierarchisierung der Verkehrsmittelkategorien (Stufe1: Fernverkehr, REX; Stufe 2: S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus etc. insgesamt 4 Stufen)
- Bedeutung der Verkehrsmittelkategorien nach Raumtypen
- Zumutbarkeit der ÖV-Nutzung nach Fußwegedistanz und Intervalldichte
- Ermittlung nach Werktagen während und außerhalb der Schulzeit von Montag bis Freitag (touristische Saisonen wurden dabei nicht berücksichtigt (vgl. ÖROK 2017b: 13))

Die Haltestellen wurden nach Bedienhäufigkeit, Intervallen und des Typs der Haltestelle (Anfahrt durch REX oder Regionalbus) in Kategorien eingeteilt. Durch die Kombination von Intervallklassen und Haltestellentypen lassen sich Haltestellenkategorien bilden.

Die Ermittlung der ÖV-Güteklassen bedarf zwei Schritte. Zum einen müssen Entfernungsklassen zur Haltestelle gebildet werden. Dabei bezieht man sich ausschließlich auf einen Fußweg. Zu den so genannten „Fußwegedistanzklassen“ werden die Haltestellenkategorien zugeordnet, woraus die ÖV-Güteklassen entstehen. Daraus ergibt sich eine Tabelle, die in Abbildung 10 zu sehen ist.

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			

Abbildung 10: ÖV-Güteklassen (ÖROK 2017b: 19)

Für Österreich wurde im Zuge des ÖROK-Berichts eine bundesweite Erhebung gemacht. In zwei Tabellen wurden die Ergebnisse einerseits für Werktage zur Schulzeit und andererseits für Werktage außerhalb der Schulzeit aufbereitet. Es ergibt sich daraus eine gleichmäßige Aufteilung der Bevölkerung auf die Güteklassen wobei vor allem bei den Werktagen zur Ferienzeit die Einwohner*innen in der Kategorie „Außerhalb einer ÖV-Güteklasse“ mit über 20 Prozent heraussticht. Dieser Anteil ist

höher als jener einer guten Basiserschließung und einer Basiserschließung im ländlichen Raum mit ca. 10 und ca. 13 Prozent. Bezugnehmend auf das Kapitel 2.1.3 und die Aussagen über die Probleme hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse, die gerade den peripheren ländlichen Raum betreffen, und beziehend auf den noch folgenden empirischen Teil dieser Arbeit, ist dieses Ergebnis besonders interessant, auch wenn sich daraus noch kein klarer Handlungsbedarf herauslesen lässt. (vgl. ÖROK 2017b: 24ff)

2.1.5. Bundesweite ÖV-Standards im Regionalverkehr – Ermittlung durch Rasterzellen

Beim ÖVG-Forum im März 2016 fand eine Präsentation der Ziviltechniker GmbH Rosinak & Partner zu den Bundesweiten ÖV-Standards im Regionalverkehr statt. Die Analyse wurde zur Ermittlung der ÖV-Standards vorgestellt. Dabei geht es um eine Definition und Abgrenzung von Siedlungskernen im 250 x 250 Meter Raster, einer Definition von regionalen und überregionalen Zentren, die Reflexion von Mindeststandards und Handlungsempfehlungen. Zur Ermittlung der Siedlungskerne wurde der Raum in 250 x 250 Meter Raster eingeteilt und die Einwohner*innen je Rasterzelle ermittelt. Zur Verschmelzung von Siedlungskernen wurden nur jene Rasterzellen herangezogen, in denen mehr als 50 Einwohner*innen angesiedelt sind. Durch diese Methode ergibt sich, dass mehr als 20 Prozent der Einwohner*innen Österreichs, ausgenommen Wien, nicht in Siedlungskernen, in Siedlungskernklassen unter 51 Einwohner*innen, leben. Von den Siedlungsgebieten mit 50 bis 250 Einwohner*innen sind 25,4 Prozent ohne ÖV-Erschließung. Dabei ist die ÖV-Bedienung von Siedlungssplittern unter 50 Einwohner*innen nicht bekannt. (vgl. ROSINAK & PARTNER: www.rosinak.at)

Im ÖROK-Bericht zur „Siedlungsentwicklung & ÖV-Erschließung“ wird auf die von ROSINAK & PARTNER erstellte Analyse zu den Bundesweiten ÖV-Standards im Regionalverkehr eingegangen. Auf Basis der Analyse kam es zu einem Beschluss der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2014 bezüglich dem Mindestangebot im öffentlichen Verkehr, welchen in Abbildung 11 dargestellt ist.

Siedlungskerngröße	Empfohlenes Mindestangebot in Kurspaaren pro Werktag zum nächsten			Nachfrageabhängiges Mindestangebot in Kurspaaren / Werktag zum nächsten		
	ÖV-Knoten	reg. Zentrum	überreg. Zentrum	ÖV-Knoten	reg. Zentrum	überreg. Zentrum
ab 251 EW	-	-	-	4	-	-
ab 501 EW	4	-	-		6	-
ab 1.001 EW		6	-		8	6
ab 2.501 EW		8	-		13	8
ab 5.001 EW			13			13

Abbildung 11: Bundesweite ÖV-Standards in Österreich (ÖROK 2015: 22)

Unter der Analyse von Wirkung auf Effizienz und Effektivität kam man im ÖROK-Bericht zu dem Ergebnis, dass eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer hohen Dichte an fußläufig erreichbaren Haltestellen die Effizienz und Effektivität des ÖVs steigern kann. Eine Orientierung der Siedlungsentwicklung hin zum öffentlichen Verkehr trägt somit zu einer Verbesserung des Angebots bei. Hinsichtlich der Wirkung auf umweltpolitische Themen fehlen für kleinräumige Analysen spezifische Daten. Die Verkehrserhebung in Oberösterreich aus dem Jahr 2012 lieferte Daten auf Basis der Gemeinden, woraus sich ein Bild ableiten ließ, welches bei zwei Punkten gerade für diese Arbeit interessant erscheint. Bei der Erhebung kam heraus, dass das Mobilitätsverhalten stark von Siedlungsstrukturtypen abhängig ist. Je kleiner die Siedlungskerne werden und je mehr Personen außerhalb von Siedlungskernen wohnen, desto mehr Wege werden mit dem PKW zurückgelegt. Bei diesen Regionen reduziert sich auch die Funktion des öffentlichen Verkehrs im Wesentlichen auf den Schüler*innen-Verkehr und darüber hinaus noch auf die Versorgung von Personen, die auf den ÖV angewiesen sind. (vgl. ÖROK 2015: 16ff)

Durch die Mindestbedienstandards im ÖV will man räumliche Disparitäten ausgleichen. Bei der Siedlungsentwicklung hin zum öffentlichen Verkehr lassen sich zahlreiche Handlungsempfehlungen ableiten, welche sich positiv auf die Bewohner*innen auswirken würden. Ein Beispiel dafür wäre ein Abdecken des Mobilitätsbedürfnisses von Menschen, die nicht mit einem eigenen Auto ihre Wege zurücklegen können. Eine koordinierte Planung der Siedlungsentwicklung und der ÖV-Erschließung wird oftmals nicht positiv gesehen, da man dadurch möglicherweise Handlungsspielräume von peripheren Regionen hinsichtlich der Baulandwidmung einschränken würde und man damit mehr Abwanderung erreiche und Zuzug verhindere. Für diese Befürchtung liegt allerdings keine Evidenz vor. Es ist eher zu

vermuten, dass Siedlungskerne, welche keine ÖV-Anbindung haben, langfristig mit mehr Abwanderung zu kämpfen haben als Siedlungskerne mit einer besseren ÖV-Qualität. (vgl. ÖROK 2015: 23)

2.2. „Mobility as a Service“ – die Zukunft des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum?

Zentrales Thema dieser Arbeit ist MaaS und das Potential, welches in diesem Konzept steckt, um auch im ländlichen Raum, ungeachtet seiner Heterogenität, eingesetzt werden kann. In dem Kapitel zuvor wurde beschrieben, welche Anforderungen an den ÖV im ländlichen Raum gestellt werden. Diese können vielfältig sein. Neben der Überbrückung der „letzten Meile“ hin zu einem höherrangigen Verkehrsmittel gilt es auch, regionale Zentren für die Bevölkerung anzubinden und die Grundversorgung an ÖV zu verdichten. In vielen Ländern Europas treten auch aufgrund des demographischen Wandels und dem Spürbarwerdens des Klimawandels gleiche Probleme in das Zentrum der Betrachtung. Dabei wird oftmals auf MaaS gesetzt.

2.2.1. MaaS – Von Helsinki nach Europa

Egal in welchen Papers oder in welcher Literatur man über dieses Thema recherchiert, die Entwicklung von MaaS wird mit Helsinki 2014 gleichgesetzt. Durch die Masterarbeit Heikkilä's erlangte MaaS nationale Popularität. Auf der 10th IST European Conference 2014 in Helsinki erreichte das Konzept von MaaS schließlich internationale Berühmtheit und brachte in vielen urbanen Räumen Europas neue MaaS-Projekte hervor. Neben UbiGo in Göteborg, Switchh in Hannover und Whim in Helsinki selbst, betrat auch Österreich die Bühne der internationalen Projekte mit der Plattform SMILE in Wien. Auch der private Sektor sprang spätestens nach dieser Konferenz auf das Konzept auf und versuchte hier einen neuen Platz zu finden und durch neue Angebote am Markt diesen mitentwickeln zu können. Durch diese neu geschaffene Kooperation zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor ergeben sich neue Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten der Menschen und neue Lösungsansätze und Attraktivierungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr. Wichtig ist bei diesem Konzept auch, dass es zu einer nutzerseitigen Betrachtung kommt und somit Bedürfnisse der Fahrgäste ein Hauptaugenmerk sein können. (vgl. SMITH et al. 2018: 592ff)

2.2.2. Was kann und ist Mobility as a Service?

„Mobility as a Service (MaaS) constitutes the integration of various forms of transport services into a single mobility service accessible on demand. Booming demand for more personalised transport services has created a market space and momentum for MaaS.“ (MaaS Alliance 2017: 2)

„Mobility as a Service (MaaS) is a mobility contribution model which a customer major transportation needs are met over one interface and are offered by a service provider.“ (HIETANEN 2014: 2)

Für das Konzept MaaS existieren unterschiedliche Definitionen von Autoren und Organisationen, welche sich diesem Konzept verschrieben haben. Eine der ersten Definitionen kamen von HIETANEN (2014) welcher MaaS kurz als eine günstige Form eines Mobilitätsmodells beschreibt, welches kundenorientiert ist und Dienstleistung über eine Plattform bereitstellt. Die MaaS ALLIANCE (2017) wird bei ihrer Beschreibung bereits konkreter und fügt der Kunden*innen-Orientierung auch die Möglichkeiten der verschiedenen Transportmöglichkeiten wie bedarfsorientierte Verkehrsmittel hinzu. Das Transportwesen wird hier personalisiert wofür ein „Marktplatz“ geschaffen werden muss. Viele Definitionen anderer Autoren*innen weisen ähnliche Charakteristika für MaaS auf. Die Kunden*innen-Orientierung und die innovativen bedarfsorientierten Systeme sind zentrale Kernaussagen der Definitionen. Andere Autoren ergänzen die Kernaussagen damit, dass die Möglichkeit verschiedene bedarfsorientierte Systeme nutzen zu können, durch eine interaktive Plattform geschaffen werden muss, wo verschiedene Verkehrsdaten Auskunft über aktuelle Auslastungen und Angeboten geben müssen. Eine weitere Definition, von GIESECKE et al. (2016) sieht in MaaS ein soziotechnologisches Phänomen. Nachhaltigkeit ist hier ein kritischer Aspekt weshalb bei dieser Analyse die ökologischen Aspekte des Konzepts berücksichtigt werden. Die Nutzer*innen des Systems definieren sich mit diesem nachhaltigen Gedanken und passen ihr Verhalten und ihre Reisegewohnheiten daran an. Auch andere Autoren greifen bei ihren Definitionen von MaaS den nachhaltigen Charakter auf und machen diesen zu einem Kernelement des Systems. Andere Autoren beschreiben MaaS durch die nutzerzentrierten Perspektive aus Sicht der operativen Akteure. Zentral ist dabei die Haus-zu-Haus Beförderung, welche dann möglich ist, wenn alle unterschiedlichen integrierten Systeme perfekt miteinander verbunden sind und somit effizient arbeiten können. Hier kommt wiederum die Technologie zum Einsatz, die den effizientesten Einsatz von öffentlichen wie privaten Mobilitätsanbietern ermitteln. In der Interpretation von KÖNIG et al. (2016) bietet MaaS bedarfsgerechte und maßgeschneiderte Mobilitätslösungen

für die Nutzer*innen. Dabei soll vor allem, und wie bereits in anderen Definitionen vorhanden, der nachhaltige Aspekt berücksichtigt werden. Dieser Fokus berücksichtigt den sozialen Kontext, um die Bedürfnisse der Nutzer und den Umweltaspekt zu erfüllen und gleichzeitig neue Herausforderungen zu bewältigen. Bei der Erforschung der derzeitigen Nutzung von Sharing-Angeboten geht man davon aus, dass diese Konzepte sowohl Lösungen für die Bewohner von Gebieten mit geringer Dichte als auch für Haushalte mit niedrigem Einkommen sein können. (vgl. JITTRAPIROM et al. 2017: 14f)

Im Sinne der Bereitstellung der Daten und der Nachfrageorientiertheit spricht man in diesem Zusammenhang auch von „Intelligent Mobility“. Eine allgemein anerkannte Definition für diesen neuen Trend im Mobilitätswesen gibt es bislang nicht. Von ATKINS MOBILITY wird er anhand von zwei Kernaussagen beschrieben:

- Der/die Kunde*in, seine/ihre Bedürfnisse und Erfahrungen müssen beim Bereitstellen des Mobilitätsangebots im Zentrum stehen.
- Das System muss integriert sein und sich auf das Ergebnis konzentrieren und eine komplette Reise für jeden/jede Benutzer*in so einfach und effizient wie möglich gestalten. (ATKINS MOBILITY 2016: 3)

Vor allem unter der zweiten Kernaussage versteht man hier eine Plattform, welche alle Mobilitätsanbieter abbildet und beaufkundet. Dabei wird ein klarer Fokus auf die Digitalisierung des Transportwesens gelegt. Aufgrund der zwei Kernaussagen werden noch weitere „Key-Challenges“ definiert, die, um ein attraktives Angebot an Mobilität der Zukunft schaffen zu können, bewältigt werden müssen:

- Die Bereitstellung von Mobilitätsmöglichkeiten muss personalisiert werden, um den Erwartungen jedes Nutzers auf jeder Fahrt gerecht zu werden;
- Die Bereitstellung von Mobilität muss auf Abruf verfügbar sein;
- Die Benutzer*innen-Erfahrung muss sich verbessern und die gesamte Reiseerfahrung für alle Kunden*innen betrachtet werden;
- Es geht darum, Mobilität als Dienstleistung zu nutzen, um Verhaltensänderungen und die umfassendere Rolle des Verkehrs bei der Unterstützung positiverer Ergebnisse zu untersuchen. (ATKINS MOBILITY 2016: 3)

ATKINS MOBILITY definiert hinsichtlich dieser „kritischen Punkte“ zwei verschiedene, zentrale Ebenen in Bezug auf MaaS.

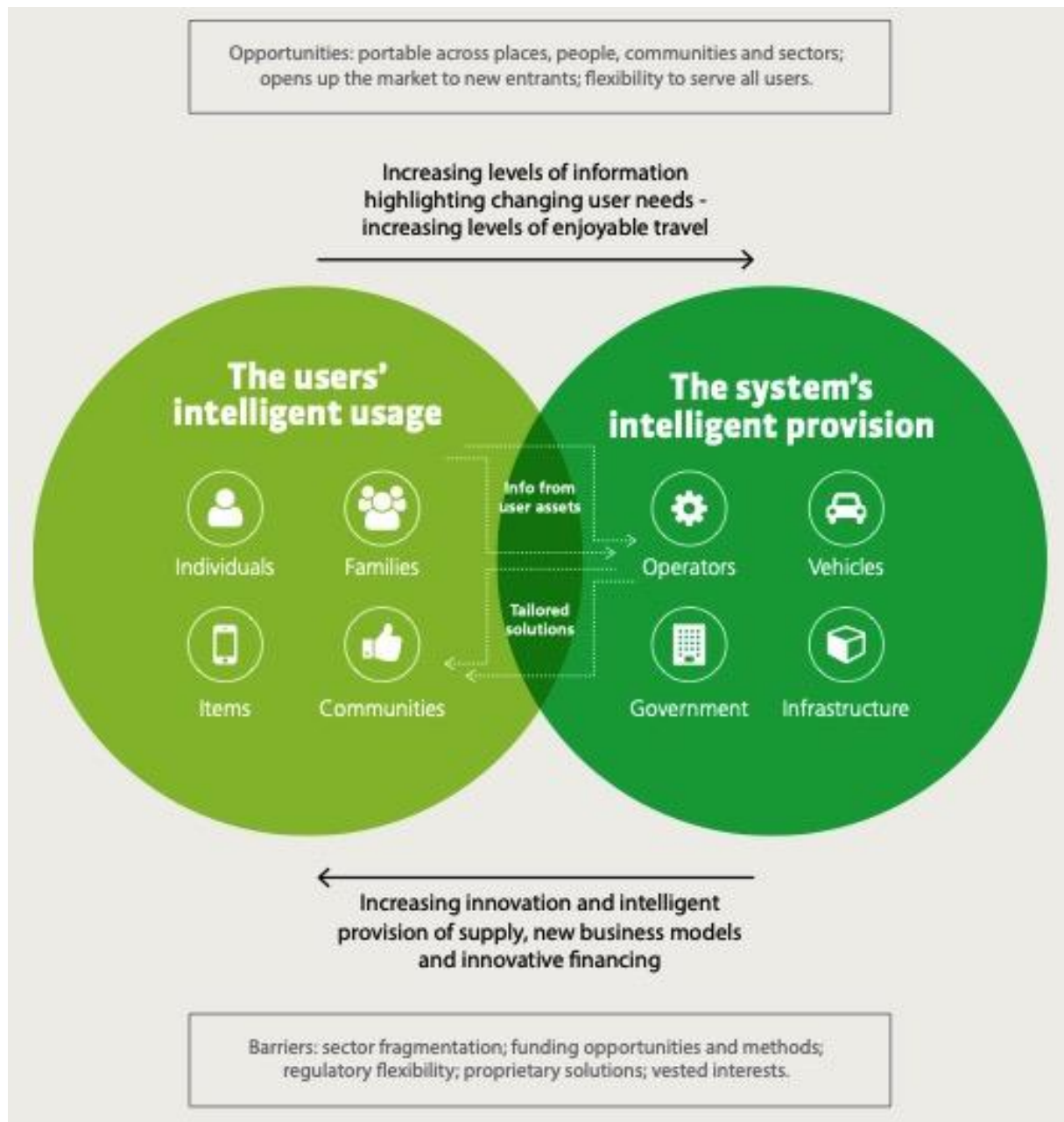


Abbildung 12: Wichtige Komponenten im Hinblick auf MaaS (ATKINS MOBILITY (2016): 4)

Wichtig bei der Darstellung von ATKINS MOBILITY in Abbildung 12 ist der Austausch der beiden „Systeme“. Zum einen gibt es die Nutzer*innen welche aufgrund ihrer Heterogenität (Einzelpersonen, Familien, Gemeinden etc.) unterschiedliche Bedürfnisse an Mobilität haben. Zum anderen gibt es die Bereitsteller des Systems. Diese stellen unter anderem die Infrastruktur, bereits vorhandene Gefäße (bereits installierte flexible Systeme), zur Verfügung. Weiters wird in diesem Bereich auch behördlich alles abgeklärt. Die beiden Systeme überlappen sich und es soll zu einem Austausch der beiden Akteure kommen. Die Nutzer*innen liefern Informationen über ihre Bedürfnisse und Erfahrungen. Die operativen Akteure antworten mit dementsprechenden Lösungen. Die steigende Informationsdichte seitens der

Nutzer*innen soll zu einem höheren Komfort und zu besseren Ergebnissen beitragen. Aufgrund dessen reagiert man mit steigender Innovation, neuen Businessmodellen, Versorgungssicherheit und innovativen Finanzierungsmöglichkeiten. Das vielversprechende Modell war vor allem in den letzten fünf Jahren ein Gesprächsstoff bei Mobilitätsanbietern, aber warum?

2.2.3. Key Challenges unserer Zeit und Motivatoren für neue Transportlösungen

In vielen Regionen Europas wird vermehrt mit dem Gedanken an MaaS und seiner Umsetzung gespielt. Grund dafür sind die sich verändernden Anforderungen an den öffentlichen Verkehr. Neben den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung lassen sich in der Literatur vor allem vier ausschlaggebende „Key Challenges“ identifizieren, warum gerade jetzt auf ein Konzept wie MaaS gesetzt wird. Als eines der ersten Anforderungen an den öffentlichen Verkehr und als Grund, warum MaaS hier positiv wirken kann, wird bei ATKINS MOBILITY die *steigende Urbanisierung* genannt. Im urbanen Raum sind es vor allem Überlastungen im Verkehrssystem, denen mit ansprechenden öffentlichen Verkehrsmöglichkeiten entgegengewirkt werden soll. Hinzu kommen noch Faktoren wie die Luftqualität, die ebenfalls durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs verbessert werden würde. (vgl. ATKINS MOBILITY 2016: 5)

Dafür spricht, dass gerade urbane Räume wie zum Beispiel Wien einen sehr hohen Modal Split aufweisen. Im STEP 2025 verfolgt man hier das Ziel „80 zu 20“, womit gemeint ist, dass die Wiener*innen bis 2025 80 Prozent der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und nur mehr 20 Prozent mit dem Auto zurücklegen sollen. 2012 lagen die Werte noch bei 27 Prozent der Wege mit dem Auto und 73 Prozent mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß. (vgl. STEP 2025: www.wien.gv.at) Zudem sollen Verkehrsknotenpunkte multimodal ausgestattet sein, um schnellstmöglich auf Bike- oder Carsharing umsteigen zu können.

Als zweite Challenge wird *der Klimawandel* angeführt, welcher ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und seine Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen hat. Schlagworte wie Luftverschmutzung, Ressourcenschonung, stärkerer Fokus an Resilienzen und die sich ändernde Eigenverantwortung der Bevölkerung sind nur einige Auswirkungen, die auf den öffentlichen Verkehr und das Verhalten der Nutzer*innen wirkt. (ATKINS MOBILITY 2016: 5)

Als dritter Punkt wird *der demographische Wandel* angesprochen. Neben der Bevölkerungswachstums und auch der steigenden Anzahl an immer älter werdenden

Personen werden von ATKINS MOBILITY die sogenannten „Millennials“ angeführt. Sowohl die Bevölkerungszunahme bzw. Bevölkerungsabnahme in peripheren ländlichen Räumen als auch die Gruppe der über 65-jährigen wurde bereits in den Kapiteln zuvor besprochen. Die „Millennials“ bilden hier eine neue Gruppe mit gesonderten Anforderungen, welche auch für den ländlichen Raum wichtig sind. Ging man bisher davon aus, dass gerade bei Jugendlichen das Auto als Statussymbol dient und, wie bereits beschrieben, im ländlichen Raum „nur“ das Auto ein gewisses Maß an Mobilität gewährt, so hat sich diese Einstellung bei den „Millennials“ geändert. Die Gruppe der „Millennials“ sind jene, welche zwischen 1980 und 1990 geboren wurden. KLEIN und SMART (2015) fanden mit Hilfe einer Panelstudie zu dieser Bevölkerungsgruppe im Zusammenhang der Einkommensdynamik der USA heraus, dass diese Gruppe weniger Autos kauft, weniger mit Autos fährt und auch weniger oft den Führerschein macht als die vorhergehenden Generationen. Dieses Phänomen lässt sich aber nicht nur in den USA erkennen, sondern auch in zahlreichen anderen Ländern auf der Nordhalbkugel. KLEIN und SMART (2015) berufen sich auf bereits durchgeführte Studien einzelner Autor*innen die zusammenfassend ergeben, dass sich die veränderte Einstellung nicht aus Präferenzen, sondern aus sich verändernden ökonomischen Gegebenheiten ergeben. Junge Menschen zwischen 25 und 30 Jahren stehen heute wirtschaftlich „schlechter“ da als die Generationen zuvor, was sich auch auf ihr Reiseverhalten auswirkt. Mit einher geht der Wunsch dieser Gruppe nach einem Lebensmittelpunkt mit guten öffentlichen Verkehrsangeboten. Als ein weiterer Katalysator wird die sich weiterentwickelnde Technologie und Digitalisierung genannt, auf die noch gesondert in diesem Kapitel eingegangen wird. Durch den eingeschränkten Zugang zum Auto entwickelt sich der Bedarf an neuen Verkehrsanbietern und die Nutzung von Sharing-Systemen (vgl. KLEIN, SMART 2015): 5ff)

Als vierte Key Challenge wird im Artikel von ATKINS MOBILITY die *technologische Entwicklung* genannt. Wie bereits im vorigen Kapitel erwähnt, gibt es mehrere Definitionen, welche bewusst die technologischen Veränderungen auch bei der Beschreibung von MaaS verwenden. Die Informations- und Kommunikationstechnologien sind hier maßgebliche Katalysatoren für den Wandel im Transportwesen. Auch JITTRAPIROM et al. (2017) greift in ihrem Artikel eine „interaktive Plattform“ und das Nutzen verschiedener Technologien als eine der Kerncharakteristika von MaaS auf. Unter einer „interaktiven Plattform“ verstehen die Autoren eine App oder eine Internetlösung, wo Nutzer*innen alle Informationen zu ihrer Reise erhalten und alle Anbieter gebündelt abgebildet werden. Bei den Informationen

handelt es sich im Wesentlichen um die Planung der Reise, die Buchung und die Bezahlung des Tickets sowie Echtzeitdaten über den Verkehr. (vgl. JITTRAPIROM et al. 2017: 16)

Die Technologie begünstigt die Veränderung im Transportwesen. Dass bereits heute bei unterschiedlichen Anbietern Fahrtwünsche gebucht, bezahlt und auch gerouted werden können, verändert auch die Verhaltensweisen der Nutzer*innen und auch die Interaktion mit dem Raum in dem sie sich bewegen. Durch die Unterstützung der Technologie werden bedarfsorientierte Mobilitätslösungen erst möglich gemacht (vgl. SHARED-USE MOBILITY CENTER 2016: 3)

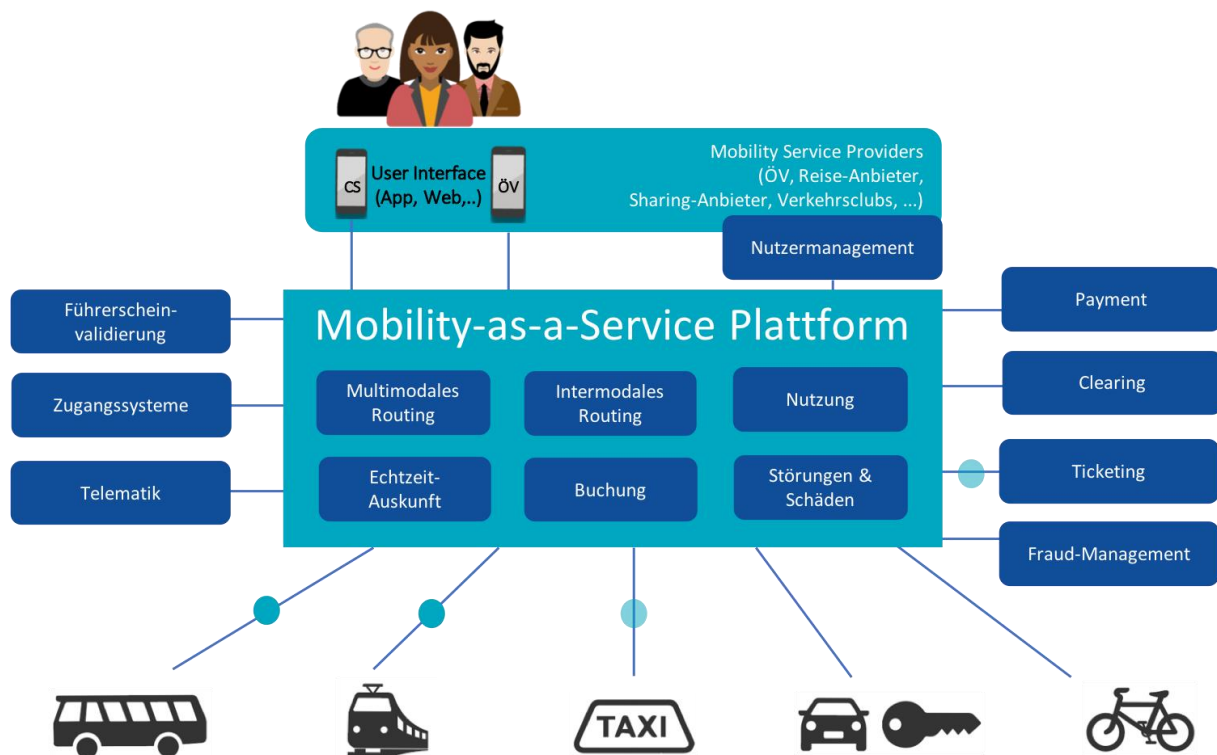


Abbildung 13: Die MaaS-Plattform (MaaS-Plattform: www.intserteffect.com)

Abbildung 13 soll nochmals den hohen technischen Anspruch, den MaaS stellt, veranschaulichen. Besonders hervorgehoben ist hier die Plattform, welche alle Informationen bündelt und an den/die Kunden*in in aufgearbeiteter Form weitergibt. Durch Schnittstellen werden Informationen wie Verkehrsdaten in Echtzeit oder Routing in die Plattform gespielt und die Nutzer*innen können mit diesen ihre Reise verwalten, buchen und bezahlen. Interessant ist dabei, dass es hier zu einer Kombination aus privaten und öffentlichen Transportanbietern kommt welche gemeinsam über ein Ticket gebucht und bezahlt werden können.

Die dargestellten vier „Key Challenges“ verdeutlichen sehr gut die neuen Anforderungen an den Mobilitätssektor und die Herausforderungen, die damit einhergehen. Wie bereits durch die unterschiedlichen Definitionen von MaaS ersichtlich wird, kann dieses Konzept eine Antwort auf diese Herausforderungen sein. Bezugnehmend auf die Analyse, welche im Rahmen dieser Masterarbeit durchgeführt wird, lässt sich erkennen, dass diese Herausforderungen auch den ländlichen Raum betreffen und sich daraus ein Bedarf an bedarfsorientierten Mobilitätskonzepten ergeben kann. Wie bereits kurz angedeutet wurde, geht es bei MaaS auch darum unterschiedliche Mobilitätsanbieter abbilden zu können, welche gemeinsam effizient eine Mobilitätsgarantie in einem bestimmten Raum anbieten sollen. Da es am Markt sowohl öffentliche als auch private Anbieter gibt, muss man sich die Frage stellen, in welcher Weise diese zwei Akteure zusammenarbeiten können.

2.2.4. Welche Anbieter sollen bei MaaS integriert werden?

„Für die Gestaltung des Transformationsprozesses über den Markt hinaus braucht es daher neue Ansätze und Partnerschaftsformen. Die Vision ist ein kooperatives, vernetztes Mobilitätssystem zu schaffen, das durch IKT und neue Geschäftsmodelle die Nutzerbedürfnisse erfüllen und inklusive und nachhaltige Mobilität sicherstellt.“
(RUSS, TAUSZ 2015: 404)

In dem Paper SMITH et al. (2018) wird unter anderem den Fragen nachgegangen, ob MaaS zum einen eine kosteneffiziente Alternative zum klassischen öffentlichen Verkehr ist und wie sich das Angebot von MaaS zusammensetzen müsste, um effizient und innovativ gestaltet sein zu können. Weiters stellt sich hier auch die Frage, ob hier eine Regulation des Marktes notwendig ist. Die Analyse wurde in Westschweden durchgeführt. In dieser Region ist mit UbiGo seit 2014 MaaS auf der Agenda des örtlichen Verkehrsverbundes, der 2018 eine zwei-jährige Pilotphase eines MaaS-Projektes einführte, um die technischen und organisatorischen Voraussetzungen, mögliche Kooperationsformen zwischen externen Anbietern und um in einer Kleinregion die neue Form des Ticketing zu testen und zu überprüfen. SMITH et al. haben 19 Interviews mit unterschiedlichen Akteuren des öffentlichen Sektors und privaten Anbietern durchgeführt und sind zu folgendem Ergebnis gekommen:

- ein Angebot, nur durch die öffentliche Hand geschaffen, könnte im Falle Westschwedens vielleicht die Kluft zwischen sozialen und unternehmerischen Zielen besser ausgleichen oder vielleicht doch ein System schaffen, welches weder für private Akteure noch Nutzer*innen interessant wäre

- ein ausschließlich marktorientiertes Angebot könnte die Effizienz beim Zugang zum öffentlichen Verkehr erhöhen und gleichzeitig die öffentlichen Akteure untergraben und dabei einen ungleichen Zugang für Nutzer*innen schaffen.

Für die interviewten Personen hätte jede Form der Kooperation seine Vorteile, wobei hier die Mischform zwischen öffentlichen und privaten Akteuren am erfolgversprechendsten sind. (vgl. SMITH et al. 2018: 592ff)

Für die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Anbietern wurde durch das SHARED-USE MOBILITY CENTER (2016) bereits ein wichtiges Ziel formuliert:

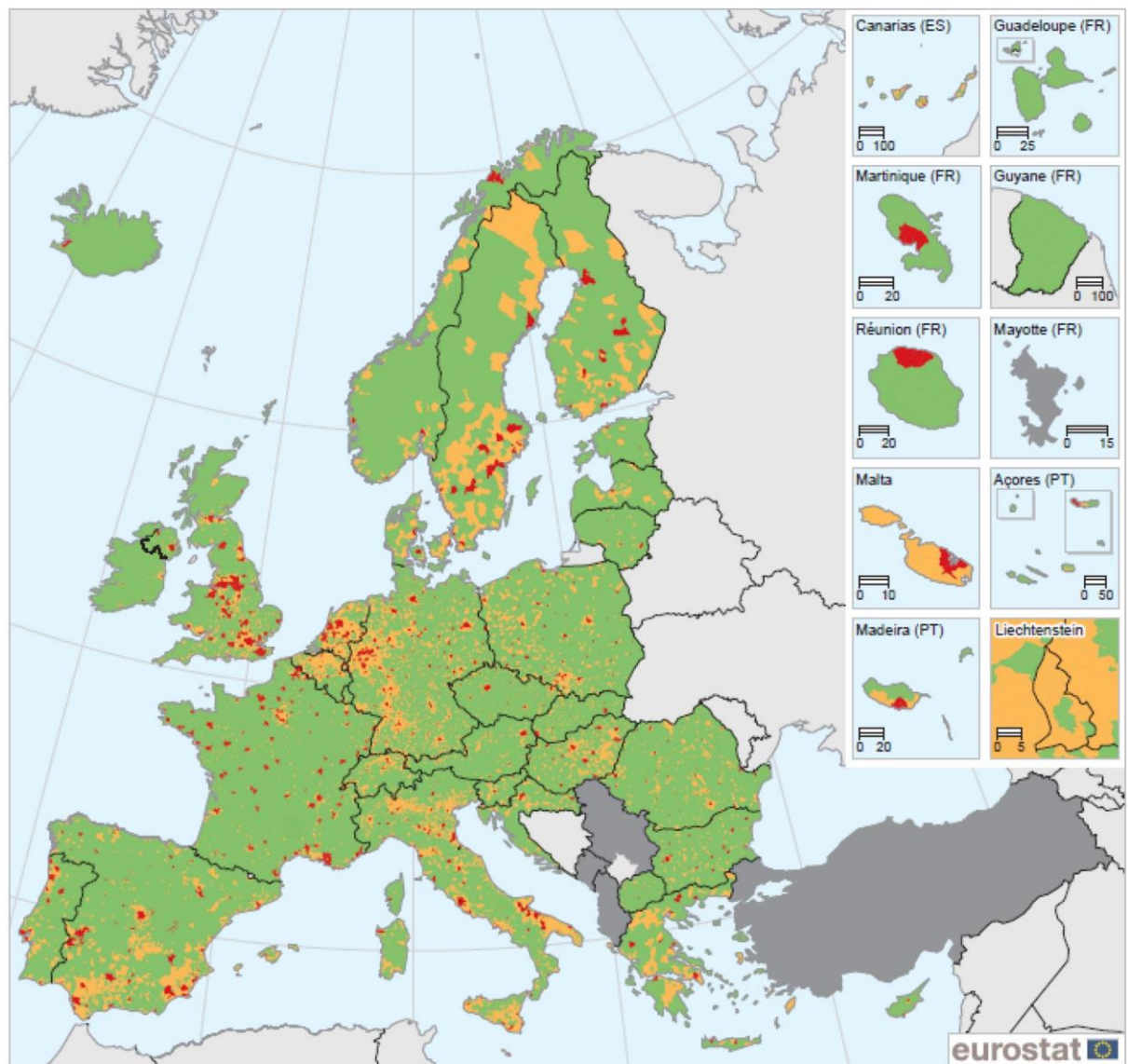
„The public sector and private mobility operators are eager to collaborate to improve paratransit service using emerging approaches and technology“ (SHARED-USE MOBILITY CENTER 2016: 24)

Der Ansatz ist, dass trotz der bestehenden regulatorischen Hindernisse, welche in dieser Branche für eine solche Zusammenarbeit bestehen, durch Technologie und neue Geschäftsmodelle aus den Bereichen der Shared-Mobility eine neue Kosteneffizienz entstehen kann und gleichzeitig die Verfügbarkeit von Mobilitätsservices erhöht wird. Gleichzeitig soll auch der Komfort für die Fahrgäste gesteigert werden. Neben dem täglichen Bedarf an Mobilität zur Schule, zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen werden bedarfsorientierte Systemen, welche Haus-zu-Haus Lösungen beinhalten, auch zum Transport von älteren Menschen oder Menschen, die nicht in der Lage sind ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, genutzt da diese vor allem durch Autos bzw. rollstuhlgerechten Taxis gefahren werden. Diese Fahrten werden von der öffentlichen Hand subventioniert und dabei fallen Kosten an. Das SHARED-USE MOBILITY CENTER (2018) beschreibt anhand eines Beispiels in den USA, dass vor allem in den Jahren 1999 bis 2012 ein starker Anstieg dieser subventionierten Fahrten verzeichnet wurde. Auch in Österreich werden diese Fahrten zum Teil von privaten Transportunternehmen durchgeführt, welche z.B. einen Vertrag mit der Krankenkasse haben und der Kilometerpreis durch diese abgerechnet wird. Die Studie, auf die sich im Falle der USA bezogen wird, hat durch Interviews mit privaten und öffentlichen Anbietern ergeben, dass sich beide Seiten eine Änderung des Systems wünschen. Bisher werden Mikro-ÖV-Systeme nur gering für diese Zwecke eingesetzt, allerdings könnten diese zukünftig eine Lösung für den Bedarf an solchen Fahrten darstellen. Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Mobilitätsanbietern könnte gemeinsam auf neuen Technologien aufbauen und Innovationen im Bereich der Mobilität schaffen. (vgl. Krankenfahrten: www.noegkk.at, SHARED-USE MOBILITY CENTER 2018: 25ff)

2.2.5. MaaS in unterschiedlichen Räumen

Die gängige Literatur über MaaS lässt, wie die Kapitel zuvor, den Eindruck erwecken, dass Mobility as a Service eine urbane Mobilitätslösung sei. Weitestgehend wird von Mobilitätsveränderungen im urbanen Raum gesprochen und auch Best Practice Beispiele wie UbiGo sind in urbanen Räumen Schwedens zu finden. In diesem Kapitel, sollen nun Beispiele beschrieben werden, wo MaaS auch im ländlichen Raum zum Einsatz kommt. Dies ist vor allem deshalb wichtig, da sich der empirische Teil dieser Arbeit mit einem MaaS-Konzept für einen Raum beschäftigt, welcher sowohl ländlich als auch urban geprägt ist.

Während es für den urbanen Raum bereits mehrere Projekte im Bereich MaaS gibt, ist man im ländlichen Raum mit anderen Anforderungen an das System konfrontiert. So wie Österreich weitestgehend durch den ländlichen Raum geprägt ist, so ist auch der Raum innerhalb der Europäischen Union ländlich geprägt, wie in Abbildung 14 ersichtlich ist.



Administrative boundaries: © EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat
Cartography: Eurostat — GISCO, 05/2017

- **Cities**
(Densely populated areas: at least 50 % of the population lives in urban centres)
- **Towns and suburbs**
(Intermediate density areas: less than 50 % of the population lives in rural grid cells and less than 50 % of the population lives in urban centres)
- **Rural areas**
(Thinly populated areas: more than 50 % of the population lives in rural grid cells)
- **Data not available**

Note: Based on population grid from 2011 and LAU 2014. Denmark, Greece and Malta: local administrative units level 1 (LAU1).
Source: Eurostat, JRC and European Commission Directorate-General for Regional Policy

Abbildung 14: Übersicht Europäische Union (Eckhardt et al. 2018: 2)

Daher stellt sich auch in anderen Ländern die Frage, wie man MaaS auch in suburbanen oder ländlichen Räumen umsetzen kann. Skandinavische Länder wie Norwegen, Finnland oder Schweden haben es mit sehr großen dünnbesiedelten Flächen zu tun, wo an MaaS völlig andere Herausforderungen gestellt werden müssen als in suburbanen oder urbanen Räumen.

AAPAOJA et al. (2017) definiert unterschiedliche Anforderungen an MaaS in vier unterschiedlichen Bedienungsräumen:

- MaaS im urbanen Raum:

Es ist davon auszugehen, dass sich MaaS gerade im urbanen Raum, aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und einer Vielzahl an privaten Anbietern von Verkehrsdienstleistern, leichter umsetzen lässt. Dazu kommt, dass sich hier bereits verschiedene unterschiedliche Transportsysteme finden lassen, die auch von der Bevölkerung genutzt werden. Im urbanen Raum geht es darum, eine zusätzliche Alternative zum privaten PKW zu bieten, um Emissionen einsparen zu können und um Parkplätze zu reduzieren. Dieses Angebot kann nicht nur von Privatpersonen sondern auch von Unternehmen genutzt werden und zu wettbewerbsfähigen Preisen am Markt angeboten werden. Neben dem Konzept des Pay-per-Use-Modells können auch kundenspezifische wöchentliche oder monatliche Dienstleistungspakete angeboten werden. Auf die Art des Bezahlens wird im nachfolgenden Kapitel bei dem Best-Practice-Beispiel UbiGo näher eingegangen.

- MaaS im suburbanen Raum:

Trotz der Verfügbarkeit von öffentlichen Transportmitteln im suburbanen Raum besitzen aufgrund der längeren Pendelwege in die Stadt viele Bewohner*innen ein Zweitauto. Zur Reduktion des Zweitautos im Sinne der Nachhaltigkeit kann hier MaaS beitragen. Zudem gibt es, aufgrund der bereits angesprochenen gemeinsamen längeren Pendelwege, oft ein hohes Potential an Fahrgemeinschaften, welche mithilfe einer geeigneten Plattform verbunden werden können. AAPAOJA et al. (2017) schlägt hier, aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer*innen, das Pay-per-Use-Modell vor. Wöchentliche oder monatliche Pakete sind nur dann sinnvoll, wenn sie individuell an den Kunden angepasst werden, z.B. durch ein persönliches Netz.

- MaaS im ländlichen Raum:

Wie bereits erwähnt ist Österreich und die Europäische Union von ländlichen Räumen geprägt. 16 Prozent der Finnen*innen, 14 Prozent der Schweden*innen und 34 Prozent der Österreicher*innen leben im ländlichen Raum und auch hier bedarf es einem Zusatzangebot bzw. einer Verdichtung des öffentlichen Verkehrs. Die Ansprüche und Herausforderungen an das System sind ähnlich wie im suburbanen

Raum, allerdings sind hier die Entfernungen größer. Zur Effizienzsteigerung von bereits bestehenden öffentlichen Fahrdiensten wie Schul- oder Krankenhausfahrten wird zumindest in Finnland darüber nachgedacht, ob man diese Fahrten sowie Taxis in das MaaS-System integrieren kann. Auch weitere Dienstleistungen wie kleiner Lieferdienste könnten für die Mobilitätskette genutzt werden. Da die Nachfrage nur schwer vorhersehbar ist wird auch hier von den Autoren*innen für das Pay-per-Use-Konzept plädiert. (vgl. AAPOJA et al. 2017: 6ff)

2.2.6. Best Practice: UbiGo – von der Pilotregion in Göteborg nach Stockholm

Zum besseren Verständnis von MaaS soll hier ein schwedisches Modell vorgestellt werden, welches bereits 2014 als Pilotprojekt in Göteborg startete und das technische Know-How, sowie Support aus Österreich stammt.

Dabei wurden Probanden*innen via Inserate gesucht, welche in dem angegebenen Zeitraum das neue Service testen. Ziel war es, einen nachhaltigen und effizienten öffentlichen Verkehr mit allen Formen der Mobilität wie dem klassischen öffentlichen Verkehr, Bike- und Carsharing, Mietwagen und Taxis für die Bevölkerung bereit zu stellen. Mehr als 190 Personen nahmen an UbiGo teil, welches als Pilotprojekt des Go:Smart Projekts installiert wurde. Neben der bereits erwähnten Implementierung eines effizienten, multimodalen Verkehrsangebots war es auch Ziel durch Sharingangebote die Nutzung von privaten, durch fossile Brennstoffe betriebene, PKWs zu reduzieren und dabei das Mobilitätsverhalten der Personen zu verändern. Zu diesem Zweck kam es bei dem Projekt zu einer Zusammenarbeit von privaten Anbietern wie öffentlichen Verkehrsunternehmen. Das Service konnte über eine Web-Oberfläche mittels Google- oder Facebook-Account genutzt werden. Angelegt wird dabei ein Abonnement für ein Monat für einen Haushalt, bestehend aus mehreren Personen, sowohl Erwachsene als auch Kinder, für eine gewünschte Kombination an Fahrten. Dabei ging es um einen Kreditbetrag, der diverse Leistungen beinhaltet:

- Tägliche Tickets für den öffentlichen Verkehr für vier Zonen. Zusätzliche Zonen konnten hinzugefügt werden oder abgezogen werden.
- Carsharing: Der Kredit wird über die benutzten Stunden abgerechnet. Ein ganzer Tag würde somit 12 Stunden kosten. Dabei ist es nicht relevant, welches Modell eines Autos genutzt wird und 10 km/Stunde sind inkludiert. Für zusätzlich gefahrene Kilometer werden pro 10 km Gebühren verrechnet
- Mietwagen: Beim Mietwagen wird ebenfalls in Stunden abgerechnet. Mietet man das Auto für mindestens 24 Stunden kostet dieses 18 Stunden. Je mehr

Tage das Auto gemietet wird, desto günstiger wird es für den/die Nutzer*in. Für größere Automodelle wird mehr verlangt. Zusätzlich fallen Gebühren pro 10 km und Liter Kraftstoff bzw. für die Tagesversicherung an.

- Bike-Sharing: Dabei wird ebenfalls in Stunden abgerechnet wobei die ersten 30 Minuten frei sind. Dieses System konnte allerdings in der Pilotphase von den Probanden nicht genutzt werden.
- Taxis: Taxis konnten zu einem reduzierten Preis in Anspruch genommen werden wobei die Abrechnung monatlich erfolge. (vgl. SOCHOR et al. 2014: 1ff)

Die Mindestgrenze der Prepaid-Guthaben betrug zwischen 135 und 185 Euro. Brauchte ein Haushalt mehr Kredit, konnte via App weiteres Geld aufgeladen werden. Wurde nicht das gesamte monatliche Guthaben verbraucht, konnte man es im nächsten Monat wiedereinsetzen. Das Abonnement konnte auch monatlich den Bedürfnissen der Nutzer*innen angepasst werden. Zusätzliche Angebote für die UbiGo-User waren: Einerseits wurde die Mobilitätsgarantie bei einem Gebrechen im öffentlichen Verkehr mittels eines Taxis bereitgestellt, andererseits eine Erneuerung bei den Zonierungen und somit eine Vergünstigung für die Fahrgäste und Punkte für die Reduktion von CO₂ eingeführt. (vgl. SOCHOR et al. 2014: 3)

Die Analyse von SOCHOR et al. (2014) wurde mit Hilfe von Fragebogen und Interviews mit den Probanden*innen, die UbiGo verwendeten, aber auch mit jenen, welche sich gegen die aktive Teilnahme entschlossen haben, durchgeführt. Man wollte eruieren, welche Motivationen dahinterstecken, um das neue Angebot zu testen und ob Interesse darin besteht, das Projekt langfristig auszubauen und so ein Angebot einzuführen. Die Motivationen, warum sich Menschen für die Teilnahme an dem Projekt entschieden haben, waren unterschiedlich und auch sehr unerwartet, da sich die meisten aufgrund des starken Interesses an etwas „neuen“ und „innovativen“ für UbiGo entschieden. Erst danach kamen Gründe wie Flexibilität, ökonomische Aspekte, Nachhaltigkeit und das Austesten eines Lebens ohne eigenem Auto. Bei der Analyse stellte sich auch heraus, dass das Angebot von UbiGo nicht alle Bedürfnisse abdecken kann. Für Personen, die generell viel zu Fuß oder mit dem Rad ihre Wege zurücklegen, stellt es aufgrund der Kosten keine Alternative dar. Auch die Bonusangebote sollten anders gestaltet werden z.B. mit mehr Stunden für die Sharingangebote oder Vergünstigungen beim öffentlichen Verkehr. Es ist aber zu unterstreichen, dass 78,8 Prozent der Personen, die auf die Fragebögen geantwortet haben, UbiGo-Nutzer*innen werden würden und das System nur von ca. 3 Prozent der

Antwortenden abgelehnt wurde. Zudem wurde das Interesse am öffentlichen Verkehr gesteigert. (vgl. SOCHOR et al. 2014: 8ff)

Dass UbiGo positiv bei der Bevölkerung angenommen wurde, wurde auch durch die Medien unterstrichen. Zum Jahresbeginn 2018 wurde UbiGo auch in Stockholm eingeführt, um auch dort MaaS für die Bewohner*innen zugänglich zu machen. Vorangetrieben wird das Projekt auch von dem österreichischen IT-Unternehmen *Fluidtime*, das sich mit dem Start-Up UbiGo für dieses Projekt zusammengetan hat. *Fluidtime* liefert dabei die gesamte technische Unterstützung für das neue Mobilitätsangebot. (FLUIDTIME (a): www.ots.at)

Neben UbiGo unterstützt *Fluidtime* in aktuellen Projekten auch weitere Städte bei der Umsetzung einer MaaS-Plattform wie zum Beispiel in der Stadt Aarhus in Dänemark. Ein abgeschlossenes Projekt war SMILE, der Stadt Wien, welches bereits erwähnt wurde. Auch in Helsinki wurde das Projekt „Helsinki Business Hub“ unterstützt, welches ebenfalls alle Verkehrsanbieter auf einer Plattform abbilden sollte, um eine Schnittstelle zu den von der Stadt subventionierten Beförderungssystemen wie Alten- oder Krankentransporte zu schaffen. (vgl. FLUIDTIME (b): www.fluidtime.com)

2.2.7. Best Practice: SwissPass – Eine Plattform für alles

Bei der Recherche zu verschiedenen MaaS-Plattformen in unterschiedlichen Ländern stößt man immer wieder auf die Plattform der Schweizer Bundesbahnen „SwissPass“. In der wissenschaftlichen Literatur lässt sich zurzeit nur wenig über diese Plattform die Mobilität und Freizeit verbindet, finden.

Durch die Plattform SwissPass lässt sich nicht nur das Mobilitätsangebot mit einer Zeitkarte oder Abo nutzen, sondern man erhält auch Zugang zu Schiliften oder Carsharing-Angeboten von den Schweizer Bundesbahnen und Partnerdiensten. Auch wenn kein Mobilitäts-Abo gelöst wird, kann man den SwissPass trotzdem ausschließlich für die Partnerdienste nutzen. Die Daten werden in einem Kundenportal gespeichert, wo jegliche Zeitkarten oder Abos hinterlegt sind und auch jederzeit verlängert werden können. (vgl. SWISSPASS: www.swisspass.ch)

Zu den Partnerdiensten zählen unter anderem Mobility Carsharing, PubliBike und SchweizMobil, aber auch Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind in der Plattform integriert. Zudem werden verschiedene Tarif-Abos werden über die Plattform gebucht und kommen zum Einsatz. (vgl. SBB: Swisspass: www.sbb.ch)

2.3. Bedarfsorientierte Mobilitätsformen

Im Verlauf dieses Kapitels soll auf die Definition bedarfsorientierter Mobilitätsformen und ihre verschiedenen Ausprägungen eingegangen werden. Weiters soll in diesem Kapitel die Bedeutung eines Mikro-ÖV-Systems aufgrund seiner flexiblen Bedienformen und seiner möglichen Ergänzung an Tagesrandzeiten im Linienverkehr herausgearbeitet werden. Solche Systeme stellen die Basis für das Konzept MaaS dar und sind teilweise im österreichischen ländlichen Raum schon zahlreich vorhanden.

2.3.1. Allgemein

Eine allgemein gültige Definition für den Mikro-ÖV ist schwer zu finden. Die Haupteigenschaften des Mikro-ÖVs sind vor allem folgende: bedarfsorientiert und flexibel. Daraus lässt sich schließen, dass es verschiedene Formen des bedarfsorientierten ÖVs gibt und in der Praxis auch Mischformen entstehen können. In erster Linie verfolgt die Installation eines Mikro-ÖV-Systems das Ziel, Mobilitätschancen von unterschiedlichen Personengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen zu befriedigen. Da diese Systeme den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren sollen, kommen sie meist dann zum Gebrauch, wenn die Bedürfnisse der Bewohner*innen von Gemeinden nicht mehr ausreichend befriedigt werden oder wenn eine besondere Form der Bedienung, aufgrund einer bestimmten Zielgruppe, vorliegt. In erster Linie dient ein Mikro-ÖV-System zur Nahversorgung von Gemeinden bzw. dem ländlichen Raum. Dies kann sowohl innerhalb einer Gemeinde als auch gemeindeübergreifend angeboten werden. Einen Überblick über die verschiedenen Bedienformen des bedarfsorientierten Verkehrs bietet die Abbildung 15 aus dem Handbuch des Klima- und Energiefonds.

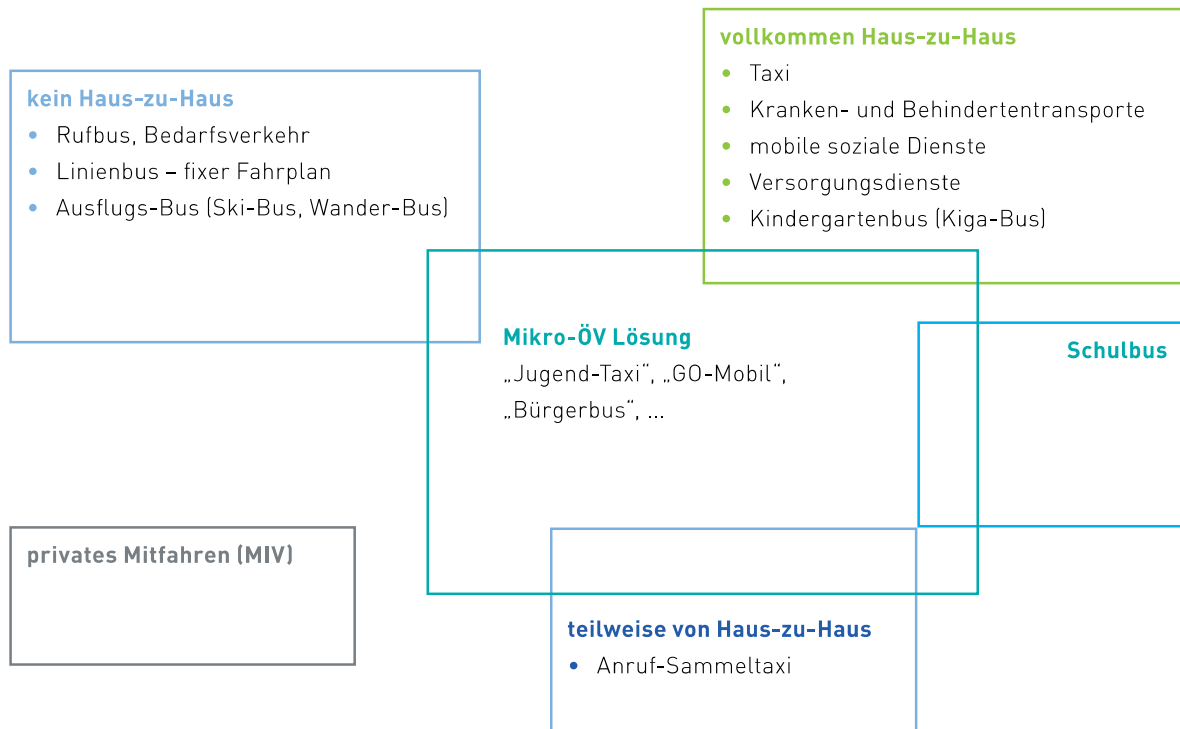


Abbildung 15: Mikro-ÖV Lösungen an der Schnittstelle zu anderen Verkehrsdiensten (vgl. Klima- und Energiefonds 2011: 10)

Hier wird ein kleiner Überblick über die vielschichtigen Systeme geschaffen, welche in der Praxis derzeit zur Anwendung kommen. Ein wesentlicher Unterschied bei den Systemen bzw. bei Mischformen solcher, liegt bei der Beförderung von und zu Sammelstellen oder von und zu Adressen. Dies wird in den nachfolgenden Kapiteln dieser Arbeit vertiefend erörtert. (vgl. Klima- und Energiefonds 2011: 10)

Mikro-ÖV-Systeme müssen den verschiedenen Wünschen der Fahrgäste gerecht werden und somit so flexibel wie möglich sein. Dabei braucht es vor allem eine gute Planung des Systems mit ausreichender Zielgruppenanalyse um auch allen Anforderungen gerecht werden zu können. Neben den Zielgruppen spielt auch die Bedienzeit eine wesentliche Rolle, da diese Systeme sich besonders gut als Zubringer für den Linienverkehr eignen. Dabei kommen oft Bedienzeiten an Tagesrandzeiten oder am Wochenende in Frage, wo im Linienverkehr nur wenige Kurse angeboten werden.

Die wesentlichen Zwecke, welche durch den Mikro-ÖV erfüllt werden können, sollen kurz erläutert werden:

- Ein wesentliches Merkmal des Mikro-ÖVs ist, dass es nicht innerhalb des Linienbetriebs fahren muss, sondern es wird, wie in Abbildung 15 dargestellt, unterschieden zwischen einer Beförderung von Adresse zu Adresse oder von

und zu zuvor definierten Sammelstellen. Anders als im Linienbetrieb muss so kein Fahrplan eingehalten werden.

- Es herrscht ein hohes Maß an Effizienz und Nachfrageorientierung. Es werden nur dann Fahrten durch den Betreiber durchgeführt, wenn auch Fahrten von Fahrgästen gebucht werden. „Leerfahrten“ entstehen nur durch das Abholen eines Fahrgastes.
- Eine wichtige Funktion des Mikro-ÖVs ist es, die „letzte Meile“ zu einem übergeordneten öffentlichen Verkehrsmittel zu überbrücken. Der bedarfsorientierte öffentliche Verkehr gilt als wichtiger Zubringer und auch als Entlastung der teils überfüllten Park & Ride-Anlagen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten. Hier können in weiterer Folge multimodale Knoten entstehen, wo wiederum das Sharing gefördert wird.
- Diese Mobilitätssysteme stellen den Erhalt der Daseinsvorsorge sicher. Sie schaffen Verbindungen zwischen Lebens- und Arbeitsräumen im ländlichen Raum, zwischen denen oft weite Entfernungen liegen.
- Mikro-ÖV bringt neben Mobilität auch eine starke soziale Komponente mit sich. Zum einen bringt er eine Mobilitätschance für Personen, die aufgrund ihres Wohnortes nur einen eingeschränkten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben und darüber hinaus einen schlechten Zugang zu einem PKW. Zum anderen sind diese Systeme, welche oft gemeindeintern genutzt werden, identitätsstiftend. Mit dieser Komponente kann solch ein Projekt zu einem Selbstläufer werden. (vgl. VCÖ 2018b: 29)

Im Zuge des Landesmobilitätskonzepts Niederösterreichs von 1996 wird dem bedarfsorientierten Verkehr ein eigenes Heft eingeräumt. Hier wird bereits auf das Potential hingewiesen, welches in Mikro-ÖV-Systemen liegt. Das AST (AnrufSammelTaxi) wird als wichtiger Zubringer zum Linienverkehr beschrieben. In diesem System sieht man hier die Lösung für die Flächenbedienung, wie sie im ländlichen Raum notwendig ist. Ein ÖV auch für kleine Fahrgastzahlen soll dadurch erzielt und eine wirtschaftliche Form des öffentlichen Verkehrs in schwer bedienbaren Gebieten geschaffen werden. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 1996: 4f)

Organisation eines bedarfsorientierten Verkehrs

Auf Niederösterreich bezogen gibt es im Wesentlichen zwei Möglichkeiten für Gemeinden, einen bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr zu organisieren.

Zum einen gibt es die Möglichkeit solch ein System mittels eines Vereines zu Gründen. Es kann sich hier um einen gemeinnützigen Verein handeln, welcher für seine Mitglieder eine Mobilitätslösung anbietet. Die Fahrten können hier von freiwilligen Fahrern*innen abgewickelt werden und die Fahrten stehen Vereinsmitglieder*innen zur Verfügung. Beispiele für Vereinslösungen finden sich vor allem im Südburgenland. Ein weiteres Modell ist jenes der Leistungsbestellung bei einem konzessionierten Verkehrsunternehmen. Dies kann, je nach Anforderungen an das System von einem Bus- oder Taxiunternehmen durchgeführt werden. Dabei werden vorab grundlegende Bedingungen bei der Leistungserbringung vertraglich festgelegt. Bei Nichteinhaltung der Vereinbarungen können auch Sanktionen verhängt werden. Hier ist seitens der Gemeinde ein hohes Maß an Engagement gefragt. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2012: 19)

2.3.2. Anrufsammeltaxis

Grundsätzlich gilt, dass eine Flexibilisierung des Angebots sowohl zeitlich als auch räumlich möglich ist. Spricht man von einer zeitlichen Flexibilisierung so bezieht sich diese auf die Bindung eines Fahrplans. Bedienungen können demnach fahrplangebunden und fahrplanungebunden sein. Die Variablen des fahrplangebundenen Verkehrs und des fahrplanungebundenen Verkehrs reichen von fixen Fahrzeiten für den gesamten Fahrtenverlauf, wie beispielsweise einem Linienverkehr, bis hin zu einem System, wo lediglich Abfahrts- und Ankunftszeit geregelt ist. Dabei wird für das durchführende Verkehrsunternehmen ein Spielraum eingeplant, der entsteht, wenn mehrere Personen an unterschiedlichen Abfahrtspunkten, welche zuvor definiert worden sind, mitgenommen werden. Eine räumliche Flexibilisierung bezieht sich auf die Gestaltung der Ein- und Ausstiegspunkte und auf die Route, die zwischen diesen Punkten liegt. (vgl. BÖHLER-BAEDECKER et al. 2010: 481)

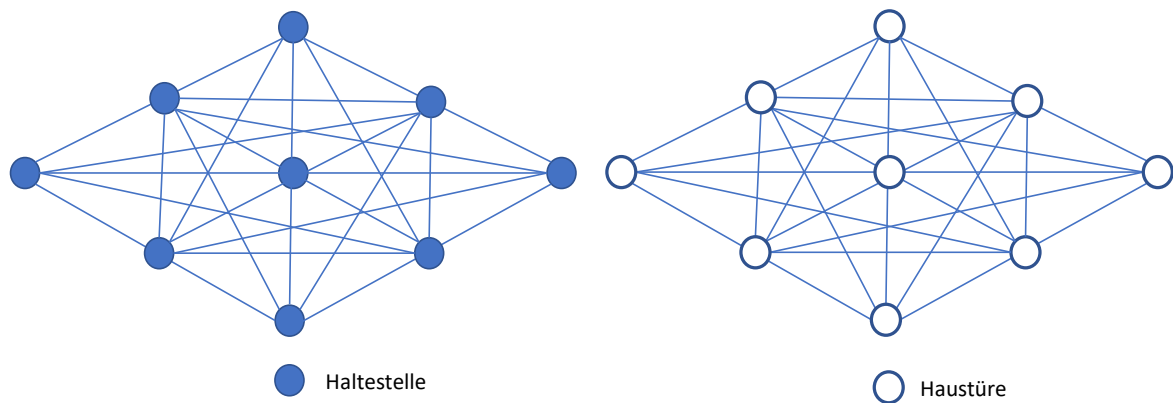


Abbildung 16: Flächenbetrieb (eigene Darstellung nach BÖHLER-BAEDECKER 2010: 481)

Bei einem Anrufsammeltaxi, kurz AST, handelt es sich um einen Flächenbetrieb. Im Zuge dieses Flächenbetriebs, wie in Abbildung 16 dargestellt, erfolgt eine Bedienung in der Regel von Haltestelle zu Haustüre. Zudem gibt es auch Variationen, wo von Haltestelle zu Haltestelle bedient wird oder auch von Adresse zu Adresse. Haltestellen können zum einen Bedarfshaltestellen aber auch Linienhaltestellen sein. Das AST fährt in der Regel fahrplangebunden, wobei es auch in Österreich bereits Modelle gibt, wie bei der Firma ISTmobil, wo es zu keiner fahrplangebundenen Bedienung mehr kommt. Hier wird lediglich eine Betriebszeit definiert. Beim AST erfolgt die Bedienung in Sektoren oder an Richtungsbändern, die sich durch die im Vorfeld erhobenen Mobilitätsbedürfnisse und den Rahmenbedingungen des Straßennetzes ergeben. Die Abfahrtszeiten von dem jeweiligen Haltepunkte werden sehr großzügig geplant, mit einigen Minuten Spielraum, um ein Sammeln der Personen, die möglicherweise an unterschiedlichen Haltepunkten einsteigen wollen zu ermöglichen. (vgl. BÖHLER-BAEDECKER et al. 2010: 482)

2.3.3. Rufbusse

Anders als beim AST ist beim Rufbus ein Fahrplan fix hinterlegt an welchem sich auch die Route orientiert nach diesem Fahrplan. Der/die Fahrer*in kann somit den Weg nicht verkürzen, sondern muss sich an die vorgegebenen Strecken halten. Es handelt sich dabei um einen Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb, der von Haltestelle zu Haltestelle fährt, aber nur dann in Betrieb geht, wenn ein Fahrtwunsch von einem Fahrgast im Vorfeld angemeldet wird. Die Anmeldung erfolgt meist über einen Anruf. Die entsprechende Fahrt wird anschließend disponiert. (vgl. BÖHLER-BAEDECKER et al. 2010: 482)

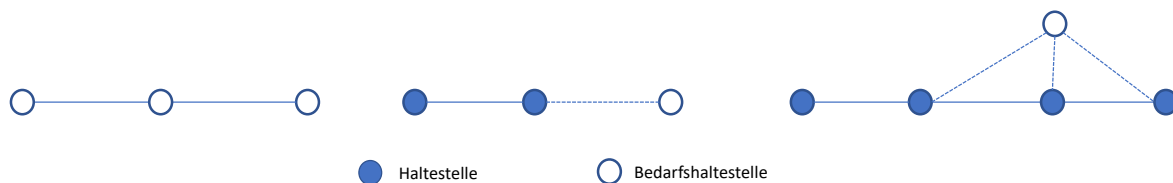


Abbildung 17: Rufbus (eigene Darstellung nach BÖHLER-BAEDECKER 2010: 482)

Ein Rufbus kann, wie bereits erwähnt, eine ganze Linie entlang als „Bedarfsbus“ geführt werden. Bei manchen Kursen im normalen Linienverkehr kann es, aufgrund der geringen Fahrgastzahlen, vorkommen, dass entweder die letzten Haltestellen als Bedarfshaltestellen eingesetzt werden, oder es werden bei Bedarf zusätzliche Haltestellen entlang eines definierten Richtungsbandes bedient werden, wie in Abbildung 17 ersichtlich ist. (vgl. BÖHLER-BAEDECKER et al. 2010: 482)

2.3.4. Gemeindebusse und Vereinslösungen

Individuelle, maßgeschneiderte Lösungen sind heute im Bereich der Mobilität gefragt. Auch in kleinen Gemeinden besteht ein großer Bedarf an Mobilitätsdienstleistungen, wobei die Bedürfnisse dabei unterschiedlich ausfallen können, je nachdem, wodurch die Gemeinde geprägt ist. Zum einen gibt es Gemeinden mit einer Vielzahl an Auspendler*innen, touristisch geprägte Gemeinden oder stark agrarisch geprägte Gemeinden, und nicht jede verfügt über einen Nahversorger. Ein Gemeindebus kann hier helfen, die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und dabei die Nutzung privater PKWs innerhalb einer Gemeinde zu reduzieren. Er wird für tägliche Fahrten zum Einkaufen oder Arzt genutzt und schafft Mobilität auch für Kinder und Pensionisten, also jene Gruppen, die teils selbst nicht mehr Autofahren können. (vgl. BMVIT 2009: 6)

Charakteristisch für Gemeindebus-Projekte ist die Freiwilligkeit der Fahrer*innen. Die Beförderung der Personen erfolgt ehrenamtlich und somit unentgeltlich. Weiters wird in der Regel ein Kleinbus mit acht Sitzen eingesetzt, da man für dieses Fahrzeug nur einen Führerschein der Klasse B besitzen muss, nicht aber eine zusätzliche Bescheinigung. Projektbeauftragung kann zum einen ein Verein aber auch die Gemeinde selbst sein. Zudem kann ein ortsansässiges Taxi- oder Mietwagenunternehmen als Betriebsführer fungieren. (vgl. BURMEISTER 2010: 517, BMVIT 2010: 21) Ein weiteres, wichtiges Merkmal ist, dass der Gemeindebus durch Anmeldung, zum Beispiel durch Anruf auf ein „Diensthandy“ oder bei der Gemeinde, aber ohne Fahrplan fährt. Zudem bedient er nicht nur Haltestellen, sondern auch es

ist auch die Bedienung von Adresse zu Adresse möglich, wie Abbildung 18 ersichtlich ist. (vgl. BMVIT 2010: 6)

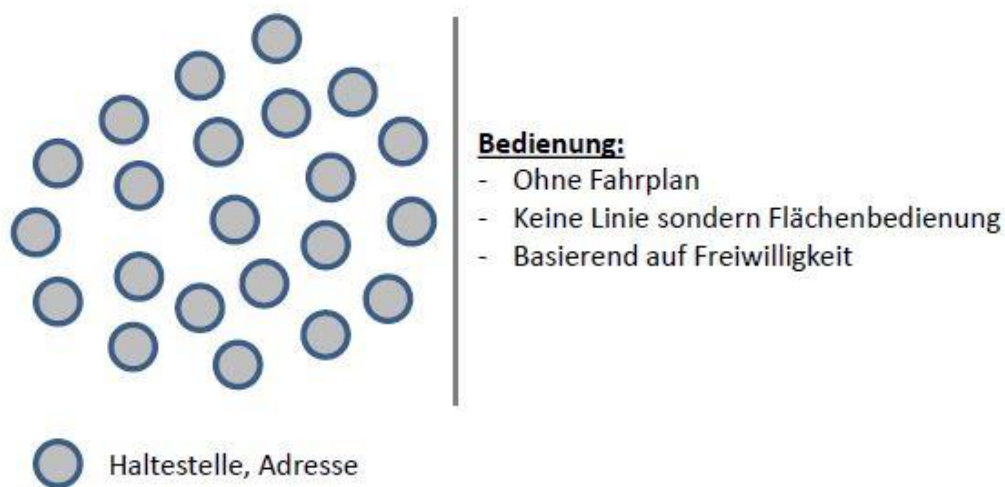


Abbildung 18: Gemeindebus (BILDERL 2019: eigene Darstellung)

Der „GmoaBus“, wie er auch genannt wird, soll wie ein AST als Zusatzangebot zum restlichen öffentlichen Verkehr fungieren, diesen aber nicht konkurrenzieren. Dabei bedarf es einer guten Abstimmung. Ist diese gegeben, kann ein Gemeindebus auch als Zubringer zu einem höherrangigen Verkehrsmittel fungieren und so eine Überbrückung der „letzten Meile“ sein. Es wurde auch bereits von einigen Verkehrsunternehmen erkannt, dass dadurch beide Seiten, die des Verkehrsunternehmens und die des Bürgerbusses, voneinander profitieren können. Ein Beispiel dafür ist der Bürgerbus in Tönisvorst, der seine Gäste zur Tram Richtung Krefeld bringt und somit die Fahrgastanzahl in der Tram steigen lässt. (vgl. BMVIT 2010: 20; BURMEISTER 2010: 517)

2.3.5. Sharing-Systeme

Carsharing ist eine weitere flexible Variante, um Mobilität zu gewährleisten ohne gleichzeitig ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Verschiedenste Veränderungen wie die Erhöhung der Kraftstoffpreise oder Parkplatzsituationen, wie hohe Parkgebühren und geringe Anzahlen an freien Parkflächen, haben dazu geführt, dass seit den 1990er Jahren das Carsharing immer populärer wird. Die Ursprünge des Systems lassen sich in Zürich 1948 unter dem Namen „Sefage“ finden. Dieses System hat sich bis in die 1998er Jahre in Zürich gehalten. Heute gibt es Carsharing-Anbieter in über 600 Städten in insgesamt 18 Ländern, verteilt auf vier Kontinente. Carsharing kann

verschiedene Einflüsse auf Verkehrswesen, Umwelt, Landnutzung und soziale Aspekte haben. Neben der Reduktion von privaten PKWs sind vor allem die sozialen Aspekte sehr interessant. Legt eine Familie im Jahr zwischen 10.000 und 16.000 Kilometer zurück, ist Carsharing günstiger, als ein eigenes Auto zu besitzen. Durch Carsharing-Projekte gewinnen auch Familien an Mobilität, die sich ein eigenes Auto nicht leisten können. Zudem tragen solche Projekte zur Reduzierung an CO₂-Emissionen bei. (vgl. SHAHEEN, COHEN 2012: 81f)

In Europa zeichnen sich Deutschland und die Schweiz mit einem überdurchschnittlichen Verhältnis mit bis zu 36:1 von Carsharing-Nutzer*innen zu Fahrzeugen aus. Gerade Wohngegenden gefolgt von Geschäften sind das größte Marktsegment in dieser Branche. Experten*innen gehen davon aus, dass in der Zukunft mit einer weiteren Marktdiversifizierung zu rechnen ist. Wie bereits erwähnt, tragen die Parkplatzrestriktionen zu dieser Entwicklung bei. Vier Länder, darunter auch Österreich haben eigens eingerichtete Carsharing-Parkplätze, was die Attraktivität dieser Systeme steigert. (vgl. SHAHEEN, COHEN 2012: 85)

In Hinblick auf MaaS, kann Carsharing ein Bestandteil von MaaS sein. Neben Dienstleistern wie Car2Go, der in ca. 30 Städten in acht Ländern auf der ganzen Welt agiert, gibt es derzeit noch keinen Anbieter, der auch grenzüberschreitend Tarife oder Reiseinformationen bereitstellt. Hier gilt es, die privaten Anbieter besser mit den nationalen Verkehrsanbietern zu vernetzen. (vgl. KÖNIG et al 2015: 26)

Dass Carsharing als Mobilitätsangebot bereits auch bei den Verkehrsanbietern angekommen ist kann man beim Rail&Drive Projekt der Österreichischen Bundesbahnen erkennen. Es wird hier eine flexible Kombination des Reisens durch Standorte in ganz Österreich geboten. Auch im Untersuchungsgebiet lassen sich Standorte des Rail&Drive identifizieren. Die Fahrzeugtypen variieren je nach Bedarf mit einem telefonischen Service rund um die Uhr. (vgl. RAIL&DRIVE: www.railanddrive.at)

2.3.6. Best Practice: ISTmobil – ein neuer Anbieter am Markt des bedarfsorientierten Verkehrs

ISTmobil ist ein Unternehmen mit Firmensitz in Graz. Mit Beginn einer Pilotphase 2013 entwickelte ISTmobil innovative Anrufsammeltaxi-Systeme, um so eine Alternative zum eigenen Auto zu werden. Nach dem bereits anfänglichen Erfolg wächst ISTmobil bereits seit 2014 schneller als geplant. Dies passiert nicht nur bei den Mitarbeitern, sondern auch bei den Gemeinden, die sich für dieses Mobilitätsangebot interessieren.

2014 waren es bereits mehr als 30 Gemeinden in- und außerhalb Österreichs, die ein solches System in Erwägung zogen. Gemeinsam mit den Gemeinden entwickelt ISTmobil für die Region ein Mobilitätskonzept und schafft eine Kooperation zwischen lokalen Mobilitätsanbietern wie Taxi- und Mietwagenunternehmen. Zusätzlich vernetzt sich das Unternehmen auch mit dem öffentlichen Verkehr, um hier Synergien zu nutzen und Parallelfahrten auszuschließen. Das System kommt nur dann zum Einsatz, wenn kein ÖV fährt und schafft somit auch dort Mobilität, wo sie weniger vorhanden ist – in den ländlichen Räumen. (vgl. ISTMOBIL UNTERNEHMENSSTRUKTUR: GREEN ROCKET: www.greenrocket.com)

Finanzieren lässt sich das Modell über verschiedene Einnahmesäulen. Zum einen zahlt der Fahrgast seine konsumierte Fahrt. Je mehr Personen bei dieser Fahrt dabei sind, desto günstiger wird es für den einzelnen. Die Regionen bzw. die Gemeinden zahlen eine monatliche Pauschale für die von ISTmobil bereitgestellte Infrastruktur. Bei dieser handelt es sich um Software, Callcenter, Planung oder Ähnliches. Die Taxi- oder Mietwagenunternehmen zahlen für die Bereitstellung an Technik und den Support ebenfalls eine Gebühr an ISTmobil. In Tourismusregionen kann noch eine weitere Säule der Finanzierung durch die Mittel aus dem Tourismus entstehen. (vgl. ISTMOBIL FINANZIERUNG: www.istmobil.at)

Derzeit versorgt ISTmobil sieben Regionen und bietet der Bevölkerung ein Mobilitätsangebot abseits von Bus- und Bahnzeiten. In Niederösterreich gibt es bereits zwei erfolgreiche Systeme. Die Region um Korneuburg und das Marchfeld wurden bereits mit dem innovativen System erschlossen und laufen erfolgreich. (vgl. ISTMOBIL REGIONEN: www.istmobil.at)

ISTmobil hat damit einen neuen Schritt in Richtung innovative Mobilität gemacht. Mit ihren Grundprinzipien, dass das System Rücksicht auf regionale Gegebenheiten nehmen muss, oder erst ein gut funktionierendes Dispositionssystem im Hintergrund für einen reibungslosen Ablauf garantiert, bzw. dass Mobilität möglichst einfach gestaltet sein muss, um auch eine tatsächliche Alternative zum eigenen Auto sein zu können, wurde ein System mit ökologischer Verantwortung und innovativen Charakter geschaffen, das eine hohe Fahrgastzahl und viele Fahrten verzeichnen kann. (ISTMOBIL GESCHÄFTSMODELL: www.greenrocket.at)

Das System und die dahinterliegende Dispositionssoftware, die auch eine Konkurrenzierung zum öffentlichen Verkehr ausschließen kann, ist derzeit einzigartig in Niederösterreich und wächst, wie man auch in der nachfolgenden Analyse des bedarfsorientierten Verkehrs im Untersuchungsgebiet erkennen kann, stetig.

2.4. Raumordnungskonzepte Niederösterreichs im Vergleich

2.4.1. Beschreibung der Raumordnungskonzepte in Niederösterreich

„Das Landesentwicklungskonzept dient der Koordinierung von raumordnerischen Interventionen. Diese sind notwendiger denn je, denn die alten regionalen Problemmuster im Land haben sich nicht von alleine aufgelöst, und neue Herausforderungen sind hinzugekommen. Eine ökologisch nachhaltige Entwicklung und das Schaffen von gleichwertigen Lebensbedingungen erfordern ebenso Eingriffe und Steuerung durch die öffentliche Hand wie die Schaffung von Rahmenbedingungen für wettbewerbsfähige Regionen.“ (Amt der NÖ Landesregierung 2004: 16)

Ein Zitat aus dem Landesentwicklungskonzept bildet die Einleitung für dieses Kapitel. Für eine ökologisch nachhaltige Entwicklung braucht es Eingriffe und Steuerungen seitens der öffentlichen Hand. Die Raumordnung ist Teil davon und soll strategische Ziele und Handlungsempfehlungen in den unterschiedlichen Konzepten formulieren. Im Zuge dieses Kapitels soll ein kleiner Überblick über die bestehenden Raumordnungskonzepte auf unterschiedlicher Ebene gegeben werden. Weiters sollen diese hinsichtlich ihres Inhaltes analysiert werden. Dabei soll ein kleiner Abriss über den historischen Verlauf einzelner Konzepte, wie den Mobilitätskonzepten für Niederösterreich, gemacht werden, um nachvollziehen zu können, welche Prioritäten sich über die Jahre verändert haben und welche Sichtweisen hinsichtlich der Verkehrsplanung entwickelt wurden.

Im Zuge der vorhergehenden Kapitel wurden bereits einige Problemfelder bei der Siedlungsentwicklung und bei der Verkehrsplanung innerhalb Niederösterreichs identifiziert weswegen man in diesem Kapitel der Frage nachgeht, ob und in welcher Weise manche Problemfelder von den Raumordnungskonzepten aufgegriffen wurden. Dabei ist festzuhalten, dass sich diese Analyse auf jene Kapitel beschränken, welche für diese Arbeit sowohl für den theoretischen als auch für den empirischen Teil relevant sind.

Landesentwicklungskonzept 2004

Das Landesentwicklungskonzept stammt aus dem Jahr 2004 und beschäftigt sich in den Ersten Kapiteln mit der Problemerkennung der einzelnen Handlungsfelder. Gleich zu Beginn steht die älter werdende Bevölkerung und die Abwanderung aus den peripheren Regionen im Fokus, jene Probleme, mit denen der auch der ländliche

Raum zu kämpfen hat und die maßgeblich auf das Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen Einfluss haben. Hinzu kommen bestehende regionale Disparitäten, welche sich auch durch das Eingreifen mittels Subventionierungen nicht verhindern lassen aber die es zu Beobachten gilt. Der ländliche Raum ist äußerst heterogen und bedarf daher unterschiedlichen Handlungsempfehlungen. Gerade die Lage zu regionalen Zentren ist sehr unterschiedlich und damit auch der Zugang zu Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen. Weiters behandelt das Kapitel die bestehenden Nutzungskonflikte bei immer kleiner werdendem Raum. Der Flächenanspruch hat sich bei der Wohnbevölkerung stark vergrößert, ein Phänomen, das auf die steigende Wirtschaftsleistung zurückzuführen ist. Ziel ist es aber, ressourcenschonender mit der zur Verfügung stehenden Fläche umzugehen, weswegen Nutzungskonflikte nicht ausgeschlossen sind. (vgl. Land der NÖ Landesregierung 2004: 21-51)

Die ÖV-Verbindung Niederösterreichs durch Hauptachsen und Korridore wird ebenfalls behandelt und es wird darauf hingewiesen, dass entlang der Hauptachsen wie zum Beispiel der Westachse, Agglomerationsvorteile entstehen. Die Stärkung des strukturschwachen Raumes abseits von Hauptachsen soll unter anderem mit Hilfe der Anbindung der regionalen Zentren an die Hauptachsen gelingen und damit Infrastrukturausbau in den Bereichen Mobilität und Kommunikation einhergehen. Geschlossene Infrastrukturen sollen rückgebaut werden damit der ländliche Raum eine bessere Anbindung an den Hauptachsen bekommt. Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung sollen Zersiedelung und lockere Verbauungen vermieden werden und eine polyzentrische Entwicklung unterstützt werden. Der funktionelle Aufbau der regionalen und kleinregionalen Zentren soll weiter ausgebaut werden, da sie die Funktion der Versorgungsstandorte mittels Bildungseinrichtungen, ärztlichen Versorgungseinrichtungen und Nahversorgungseinrichtungen haben. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2004: 35ff)

Bereits 2004 wurde festgehalten, dass man auf diese Problemfelder auf unterschiedliche Weise reagieren muss und hat diese Empfehlungen in sektorale Themen aufgegliedert. Dabei sticht sofort ins Auge, dass die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung separat betrachtet werden, was bereits mehrfach durch Literatur in vorhergehenden Kapiteln in Frage gestellt wurde. Keine der Themen sind so stark miteinander verbunden wie die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung, beeinflusst die Siedlungsentwicklung der Orte doch sehr stark die Planungsmöglichkeiten der Verkehrsentwicklung.

Die Siedlungsentwicklung wird im Landesentwicklungskonzept als besonders wichtig angesehen und nimmt hier höchste Priorität ein. Siedlungen entwickeln sich in

Niederösterreich aufgrund der unterschiedlichen demographischen und ökonomischen Gegebenheiten sehr unterschiedlich. Auch in Regionen mit stagnierender Bevölkerungsentwicklung steigt der Bedarf an Wohnraum. Aufgrund des höheren Einkommens präferieren die Bewohner*innen größere Wohnflächen oder einen Zweitwohnsitz. Dies führt zu einer steigenden Inanspruchnahme an Fläche, die in manchen Regionen, wie südlich von Wien bereits sehr knapp ist und es hier vermehrt zu Nutzungskonflikten und Infrastrukturengpässen kommt. Weiters konnte man eine Dezentralisierung der Orte in Niederösterreich erkennen. Ortskerne verlieren zunehmend ihre Funktion als zentraler Punkt der Basisinfrastruktur, da diese zunehmend an die Randgebiete der Orte abwandern. Dies hat auch Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen, da somit viele Wege zu Fuß nicht mehr erledigt werden können, sondern mit dem Auto zurückgelegt werden. Aus diesen unterschiedlichen identifizierten Problemstellungen ergeben sich drei Handlungsebenen, die unabhängig von der Region Herausforderungen für diese mit sich bringen. Zum einen ist es wichtig, Siedlungsentwicklungen in den Gemeinden mit überörtlichen Planungen abzustimmen. Hier ist eine *„örtliche und überörtliche Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastruktur, der technischen Infrastruktur, den „sozialen“ Infrastruktureinrichtungen und dem jeweiligen Wirtschaftspotential“* (Amt der NÖ Landesregierung 2004: 65) wichtig.

Die bessere Abstimmung der Siedlungspolitik unter den Kommunen ist eine weitere wichtige Handlungsebene, welche zunehmend forciert werden soll. Entscheidungen der jeweiligen Gemeinden in Bezug auf Siedlungsentwicklungen haben Auswirkungen auf angrenzende Gemeinden. Eine wichtige Rolle spielen dabei zum Beispiel regionale Leitplanungen. Die dritte Handlungsebene bildet die ungenutzte Baulandflächen, welche in der Vergangenheit angehäuft wurden und somit unbebaute Lücken in der Siedlungsfläche hinterlassen haben, welche hinsichtlich der Infrastruktur kostspielig für die Gemeinde sind und meist nicht ausgenutzt werden. Dies hat auch Auswirkungen auf den Verkehr, da längere Strecken, die dadurch entstehen, mit dem Auto zurückgelegt werden und gleichzeitig das Bediengebiet für den öffentlichen Verkehr zunehmend unwirtschaftlich wird. Neben unterschiedlichen Zielsetzungen wie dem Erhalt der Stadt- und Ortskerne wird hier die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, welcher durch Fehlentscheidungen bei der Siedlungsentwicklung verstärkt wird, als Zielsetzung angesprochen. Den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen soll der Raum im Ortszentrum gehören und durch geeignete Strukturierungen der Siedlungen soll der Verkehr minimiert werden. Dafür bedarf es

an kurzen Wegen und kompakten Siedlungsstrukturen. Darüber hinaus soll sich die Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr abstimmen. (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2004: 67ff)

Ein weiterer Punkt der sektoralen Themen des Landesentwicklungskonzepts ist der Verkehr. Aufgrund der Lage Niederösterreich als Zentrum von Europa ist mit einem hohen Verkehrsaufkommen im Bereich des Güter- und Personenverkehrs zu rechnen. Vor allem in Hinblick auf die Wirtschaftsentwicklung wird im Landesentwicklungskonzept mit einem steigenden Binnenverkehr sowie mit einer Zunahme des nationalen und internationalen Verkehrs gerechnet. Neben wirtschaftlichen Dynamiken resultiert auch aus der Suburbanisierung der Wohnbevölkerung ein immer größer werdendes Verkehrsaufkommen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden bedarf man eines leistungsfähigen Infrastrukturnetzes sowie eines verkehrsübergreifenden Netzes. Um diesen Herausforderungen entgegen treten zu können wurden auch hier Ziele formuliert. Wie bereits bei der Siedlungsentwicklung erwähnt wurde, soll durch eine kompakte Planung Verkehr vermieden werden. Infrastrukturen zur Grundversorgung sollen zum Beispiel fußläufig erreichbar sein. Das Prinzip der kurzen Wege soll in den Planungen einfließen und bei der Widmung neuer Flächen berücksichtigt und umgesetzt werden. Am Verkehr soll auch gespart werden – so das Motto des Verkehrsziels und wie es an die Bevölkerung kommuniziert werden soll. So wie man auch Strom sparen soll, sollen die Bewohner*innen Niederösterreichs am Verkehr sparen, da vor allem kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Verkehr, welcher nicht vermieden werden kann, soll auf Verkehrsträger verlagert werden, welche geringere negative Auswirkungen auf die Umwelt haben, wie zum Beispiel der öffentliche Verkehr. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hängt von der Haltestellenerreichbarkeit und der Bedienqualität des ÖVs ab. Vor allem in dichten Siedlungen sieht das Landesentwicklungskonzept vor, den öffentlichen Linienverkehr in ein Vorrangsystem einzubetten. Zumindest in der Hauptverkehrszeit soll ein attraktiver Fahrplan auf der Schiene vorherrschen. (vgl. LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2004: 101ff)

Das Landesentwicklungskonzept 2004 betrachtet die Siedlungsentwicklung als wesentlichen Teil zur Reduktion des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und hat hier wichtige Ziele formuliert, um zukünftige Siedlungsplanungen kompakter zu gestalten und so Wege zu verkürzen. Auch im Bereich des sektoralen Themenfeldes Verkehr wird großer Wert auf die Siedlungsentwicklung gelegt, um Ziele wie Verkehrssparen oder den Umstieg vom

Auto auf das Rad zu ermöglichen. Dem öffentlichen Verkehr wird vergleichsweise weniger Aufmerksamkeit geschenkt. Er wird nur hinsichtlich seiner Wichtigkeit in urbanen Zentren angesprochen und die Qualitätssteigerung bei Bedienungshäufigkeiten thematisiert.

Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+

Neben dem zuvor beschriebene Landesentwicklungskonzept 2004 wurde das Mobilitätskonzept 2030+ entwickelt und stellt sich den Herausforderungen des Verkehrs mit Ausblick auf das Jahr 2030. Es bildet somit die Basis für die mittel- und langfristige Planung des Gesamtverkehrs und baut auf das Verkehrskonzept 1997 auf. Eine wichtige Grundlage für dieses Konzept bildete diese Strategie „Verkehr Niederösterreich“ aus dem Jahr 2010. Als Leitsatz für die Strategie gilt folgendes:

„Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“ (LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015: 10)

Dabei ist es wichtig durch gezielte Förderung eine Kooperation auf allen Ebenen zu erreichen, da die Mobilität ein wesentliches Element der Lebensqualität, welches ein übergeordnetes Ziel der Landesentwicklung darstellt, ist.

Die besondere Lage Niederösterreichs innerhalb Europas wurde bereits beim Landesentwicklungskonzept thematisiert. Seine Auswirkungen finden sich in zahlreichen Studien der Planungsgemeinschaft Ost wieder, und so auch im Mobilitätskonzept 2030+.

Wien soll bis in die Jahre 2030+ um 270.000 Einwohner*innen wachsen. Das Wiener Umland in Niederösterreich und im Burgenland soll ebenfalls einen Bevölkerungszuwachs um bis zu 170.000 Einwohner*innen erwarten. Dies würde bedeuten, dass bis in die Jahre um 2030 ca. drei Millionen Menschen in der „Stadtregion+“ leben würden. Die Stadtregion ist dynamisch und wird für die Bevölkerung immer wichtiger, da Menschen dort leben und arbeiten. (vgl. PGO 2011: 3ff)

Durch diesen prognostizierten Bevölkerungszuwachs können große Herausforderungen für Infrastrukturen entstehen und den Verkehr massiv ansteigen lassen. Die Problematik besteht darin, diesen Verkehr, wobei man auch heute bereits oft an Kapazitätsprobleme stößt, zu bewältigen. Aber nicht nur die Menschen, die in der Stadtregion leben und arbeiten, sind dabei zu berücksichtigen. Man erwartet sich auch einen größeren Pendlerstrom in die Stadtregion. Außerhalb der Stadtregion

nimmt die Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs ab und dieser richtet sich nach bundesweiten ÖV-Standards, die bei bestimmter Siedlungsdichte gewährleistet werden müssen. Hier gilt es mit neuen Angebotsformen neue Standards zu erreichen um auch hier einen öffentlichen Verkehr mit besserer Qualität sicher zu stellen. Das Mobilitätskonzept sieht hier im Bereich des bedarfsorientierten öffentlichen Verkehrs große Chancen.

Das Mobilitätskonzept ist in eine Analyse, eine Beschreibung der Strategie und in ein Maßnahmenprogramm unterteilt. Bei der Analyse handelt es sich um einen Ist-Stand hinsichtlich des Mobilitätsangebots und Mobilitätsbedürfnisses in Niederösterreich. Steht man, wie bereits beschrieben, in Zukunft vor großen Herausforderungen beim Pendlerverkehr, so wird in der Analyse bereits heute ein Wandel ersichtlich. Im urbanen Raum kommt es zu einer multimodalen Mobilität. Viele Wege werden vor allem von der jüngeren Bevölkerung nicht mehr nur mit dem Auto zurückgelegt, sondern es kommt zu einer Kombination aus Zufußgehen, Radfahren, ÖV oder privater PKW. Bei Pendlerwegen nach Wien wird zunehmend, durch ein besseres Angebot, nicht mehr auf das Auto, sondern auf den öffentlichen Verkehr gesetzt. Hier spielte in der Vergangenheit auch die Parkraumbewirtschaftung innerhalb Wiens eine große Rolle. Viele parken heute ihr Auto in Park & Ride-Anlagen bei Verkehrsknoten und pendeln mit Zug oder Bus weiter. 2013 legten die Bewohner*innen in Niederösterreich ca. 64 Prozent der Wege mit dem Auto zurück. Daraus ergibt sich ein Besetzungsgrad im Auto von 1,2. Positiv ist hingegen, die zurückgelegten Wege mit dem Rad seit 2008 zunehmen, wo vor allem Frauen als Benutzerinnen des Fahrrades für die täglichen Wege hervorstechen. 13 Prozent der Wege werden im öffentlichen Verkehr zurückgelegt, ein Wert, welcher zum Jahr 2008 gehalten werden konnte. Entlang der radialen Korridore in der Region Wien wird die Landesgrenze zu Wien täglich von ca. einer halben Million Pendler*Innen überquert. Dies geschieht zu einem großen Teil trotz der zuvor erwähnten Veränderungen und Maßnahmen noch immer mit dem privaten PKW. (vgl. LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015: 34ff)

Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr waren vor allem im Jahr 2014 besonders hoch, das ÖV-Budget hat sich sogar verdoppelt. 23,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr werden in Niederösterreich durch den Bund über den Verkehrsdienstvertrag 2012 finanziert. Zu diesen Errungenschaften zählte auch die Eröffnung der neuen Westbahnstrecke zwischen Wien und St. Pölten, wodurch sich die Entfernung aufgrund einer sehr kurzen Fahrzeit von nur mehr 25 Minuten deutlich verringerte. Fahrzeiten konnten im Nahverkehr deutlich verringert werden wodurch die Bahn heute deutlich schneller ist als das Auto. Auf diesem Korridor konnte somit auch ein großer

Fahrgastzuwachs verzeichnet werden. Im Tullnerfeld wurde dazu ein eigener Regionalbahnhof errichtet. Die Schnellbahn S2 von Wien nach Laa/Thaya konnte ebenfalls verdichtet werden und verzeichnete einen Fahrgastzuwachs von ca. 25 Prozent. Seit 2014 gibt es durch die Inbetriebnahme der Schleife in Wien Kledering die Möglichkeit, ohne Umsteigen von St. Pölten über den Hauptbahnhof in Wien zum Flughafen Schwechat zu gelangen. Durch die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien Ende 2015 kam es auch zu Reisezeitverkürzungen nach Wiener Neustadt. (vgl. LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015: 39f)

Durch regionale Mobilitätskonzepte wurden bessere Anschlüsse an den höherrangigen öffentlichen Verkehr in den Regionen des Waldviertels, des Nibelungengaus, des Mostviertels, der Wachau, im Tullnerfeld und auch südlich von Wien ermöglicht. Neben Schülerverkehren sollten tägliche Anbindungen geschaffen werden und ein ÖV-Angebot über den ganzen Tag ausgeweitet werden. Dadurch sollen vor allem Pendler*innen profitieren.

Alternative Bedienformen werden ebenfalls kurz analysiert und es wird darauf hingewiesen, dass sich diese abseits von Verkehrsachsen etablieren und durch das Nahverkehrsfinanzierungsprogramm gefördert werden.

Die Strategie, welche das Mobilitätskonzept 2030+ verfolgt, ist mit einem Leitsatz begleitet, welcher bereits zu Beginn dieser Zusammenfassung herausgehoben wurde. Unter dem Aspekt „Mobilität ist vielfältig“ soll die Heterogenität der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung hervorgehoben und darauf hingewiesen werden, dass hier innovative und neue Lösungen gebraucht werden, um dieses Bedürfnis ausreichend befriedigen zu können. Dazu braucht es Initiativen, die „die Mobilität gestaltbar“ machen und Handlungsmöglichkeiten vom Land Niederösterreich verlangen. Weiters soll durch ausreichende Unterstützung „Mobilität gefördert“ werden. (vgl. LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015: 60)

Das übergeordnete Ziel der Landesentwicklung ist es, die Lebensqualität zu verbessern, woraus sich auch verkehrspolitische Ziele ergeben.

Diese Ziele gliedern sich wie folgt:

- Mobilitätschancen verbessern
- Verkehrsbedingte Klima- und Umweltbelastungen minimieren
- Das Verkehrssystem effizienter machen
- Einen sicheren Betrieb der Infrastruktur gewährleisten. (LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015: 61)

Für diese Arbeit sind die ersten zwei Ziele von besonderem Interesse. Unter „Mobilitätschancen verbessern“ bezieht man sich auf differenzierte Siedlungsformen in Niederösterreich und auf den unterschiedlichen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Hier soll den Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner*innen nachgegangen werden, damit auch Aktivitäten wie Arbeiten, Ausbildung, Einkaufen oder Freizeit mit dem ÖV nachgegangen werden können. Hinzu kommt das Einsparen an Treibhausgasemissionen, welche in Niederösterreich zwischen 1990 und 2010, entgegen dem österreichischen Trend, angestiegen sind. Die Reduktion dieser Treibhausemissionen kann auf unterschiedliche Weise gefördert werden. Neben alternativen Antriebsformen ist auch Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs eine wesentliche Maßnahme. (vgl. LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015: 61)

Bei den Maßnahmen, die gesetzt werden sollen, um diese Ziele zu erreichen, wird auch auf den bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr gesetzt. Aufgrund von Siedlungsgröße, Nachfrage und der Vereinbarung von bundesweiten ÖV-Standards gewinnen diese Mikro-ÖV-Systeme an Bedeutung und werden bereits teilweise als Anrufsammeltaxis, Rufbusse oder Gemeindebusse in Niederösterreich umgesetzt. Wichtig ist dabei die Abstimmung zu höherrangigen Verkehrsangeboten wie Linienbussen oder dem Schienenverkehr. Für ein durchgängiges Fahrtangebot bedarf es einer geeigneten Schnittstelle zwischen herkömmlichen ÖV-Angeboten und dem Mikro-ÖV, um ein durchgängiges Fahrtangebot für die Fahrgäste zu gewährleisten. Als Pilotprojekt wird im Mobilitätskonzept die Region Korneuburg, mit einem flächendeckenden Angebot, genannt, welches auch in dieser Arbeit als eines der Best-Practice-Beispiele näher beschrieben wird. (vgl. LAND DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015: 83f)

Hauptregionsstrategie 2024 – Hauptregion Mostviertel

„Niederösterreich ist das Pionierland für Regionalentwicklung in Österreich“ (HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 4) – ein vielversprechender Satz gleich zu Beginn des Wirkungsorientierten Fortschrittsberichts zur Hauptregionsstrategie 2024. Der Hintergrund der Hauptregionsstrategie 2024 liegt zum einem im Landesentwicklungskonzept von 2004, in dem bereits wesentliche Ziele und Prinzipien für die landesweite Entwicklung konzipiert wurden, und zum anderen in den Strategien für die fünf Hauptregionen aus dem Jahr 2005. 2013 wurden die Hauptregionsstrategien evaluiert und Empfehlungen zur Weiterentwicklung formuliert. Mit der Gründung der NÖ.Regional.GmbH und in Hinblick auf die neue EU-

Förderperiode 2014 – 2020 sollte die Hauptregionsstrategie im Jahr 2014 überarbeitet werden. Die Strategie für die fünf Regionen wurde parallel erarbeitet und durch unterschiedliche wichtige Akteure unterstützt. (vgl. HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 1f)

Die Hauptregionsstrategie 2024 ist auf zehn Jahre ausgerichtet und ist ein Handlungsprogramm der NÖ.Regional.GmbH. Die Strategie baut auf übergeordnete Strategien (EU, Bund, Land) auf und fasst diese auf Teilräume zusammen. Sie umfasst für die Teilregionen jeweils eine SWOT-Analyse und formuliert Ziele und Maßnahmen für die Teilbereiche der Daseinsvorsorge, Wertschöpfung, Umweltsysteme und Kooperationen. Laufende Reflexionen in sogenannten „Hauptregionsversammlungen“ sollen eine schnellere Reaktion auf abweichende Entwicklungen ermöglichen. (vgl. HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 2f)

Die Umsetzung findet auf unterschiedlichen Ebenen statt. Die aus der Hauptregionsstrategie entstehenden Projekte leisten einen Beitrag auf unterschiedlichen Ebenen wie Land, Hauptregion, Teilregion und Gemeinde wie in Abbildung 19 ersichtlich ist.



Abbildung 19: Wirkungsmodell in den Ebenen (HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 12)

Bei der Erarbeitung der Hauptregionsstrategie 2015 wurden drei Querschnittsthemen definiert, welche in allen Aktionsfeldern eine besondere Relevanz haben:

- Demographischer Wandel
- Nachhaltigkeit
- Gender Mainstreaming

Die Hauptregionsstrategie für NÖ.West-Mostviertel konzentriert sich auf vier unterschiedliche Aktionsfelder. Die Aktionsfelder wurden im Vorfeld evaluiert und eingeteilt in Wertschöpfung, Umweltsituation/Energie, Daseinsvorsorge und Kooperation. Diese Themen bilden die Stoßrichtung der Hauptregion und die Zielsetzungen sollen mit Hilfe von NÖ.Regional.GmbH und den Partnerorganisationen wie LEADER etc. erreicht werden. (vgl. HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 14ff)

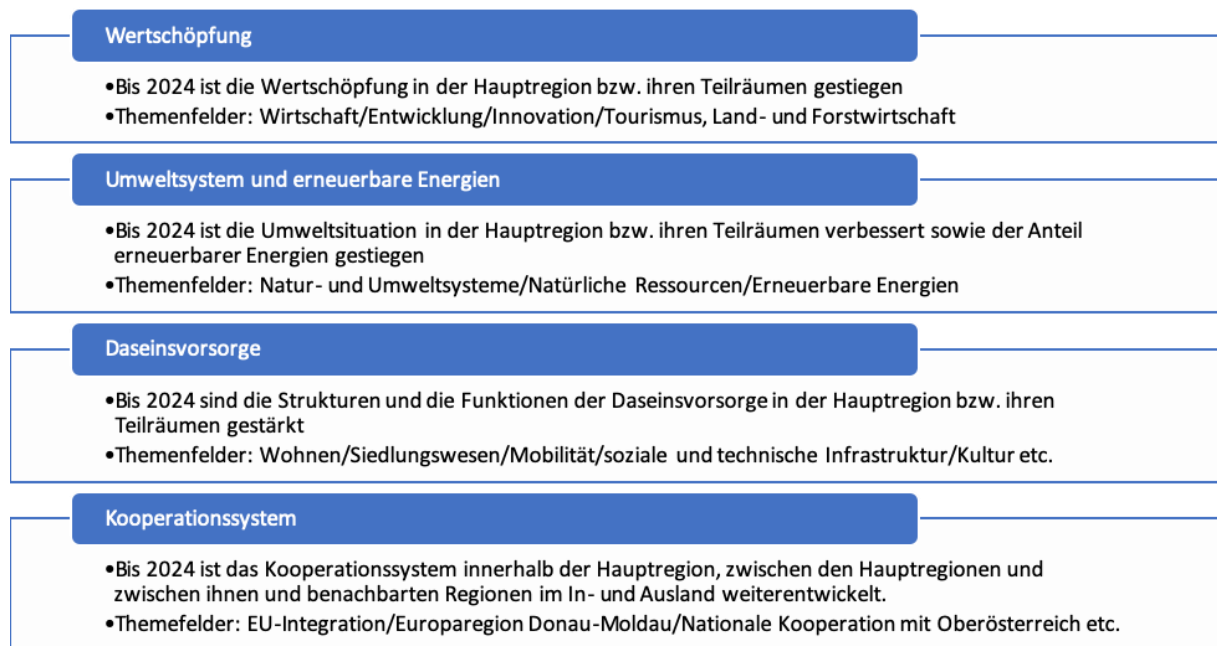


Abbildung 20: Aktionsfelder der Hauptregionsstrategie (eigene Darstellung nach HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 21ff)

Wie in Abbildung 20 ersichtlich, ist im Bereich der Daseinsvorsorge ein Themenfeld die Mobilität. Dabei wurde beim Handlungsbedarf vermerkt, dass im Bereich des Verkehrs und der Mobilität bedarfsorientierte Mobilitätsketten sicherzustellen sind. Es gilt weiters die bestehende Infrastruktur zu erhalten und zu verbessern und vor allem die öffentliche Verkehrserschließung im Fokus zu haben. (vgl. HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 21f)

Hinsichtlich der bedarfsorientierten Systeme wird in Kapitel 3.2. noch näher auf die Hauptregionsstrategie in Bezug auf das Untersuchungsgebiet eingegangen.

3. MaaS-geschneiderte Mobilität für den ländlichen Raum im Mostviertel

Nach der theoretischen Einführung in die Thematik der bedarfsorientierten Verkehre, soll sich die weitere Arbeit einem Untersuchungsgebiet widmen, in dem zum einen erhoben werden soll, welche bedarfsorientierten Systeme bereits von den Gemeinden angeboten werden und ob es Räume gibt, die einen Bedarf an flexiblen Bedienformen haben. Weiters soll mithilfe von Experten*innen-Interviews die Notwendigkeit eines regionsweiten Mikro-ÖV-Systems für das Untersuchungsgebiets hinterfragt werden und sich dadurch Handlungsempfehlungen generieren lassen.

3.1. Forschungsdesign - Allgemein

Wie bereits kurz beschreiben wurde, gliedert sich die empirische Arbeit in zwei Teile. Zuerst soll mit Hilfe einer Datenanalyse erhoben werden, welche Systeme bereits im Untersuchungsgebiet angeboten werden und anschließend sollen mit Hilfe der Methode des Leitfadeninterviews Experten*innen der Verkehrsplanung und Gemeindevertreter*innen interviewt werden, um die Forschungsfrage beantworten zu können.

3.1.1. Fragestellungen

Die nachfolgende Analyse verbindet zwei unterschiedliche Forschungsmethoden. Zum einen soll eine regionalstatistische Datenanalyse ein Bild über das Untersuchungsgebiet, der Hauptregion Mostviertel, liefern. Zudem sollen mit Hilfe der Daten Gemeinden identifiziert werden, mit denen anschließend Interviews mit Hilfe der Methode des Leitfadeninterviews durchgeführt werden sollen.

Die zentrale Forschungsfrage dieser Arbeit lautet:

„Welche Formen an flexiblen Bedienformen im öffentlichen Verkehr lassen sich im Mostviertel identifizieren und können diese, umgesetzt als MaaS, zu einer neuen Angebotsform und damit zu einem Wandel der Mobilität im ländlichen Raum führen?“

Neben der übergeordneten Forschungsfrage sollen weiteren Fragestellungen sowohl im theoretischen als auch im empirischen Teil der Arbeit nachgegangen werden.

- (1) Welche Systeme, abseits des klassischen Linienverkehrs, lassen sich im Untersuchungsgebiet identifizieren?
 - *Beantwortung der Frage mittels Datenerhebung und GIS*
- (2) Welche Regionen im Mostviertel haben aufgrund ihrer regionalen Charakteristika und dem fehlenden Einsatz von alternativen Mobilitätsformen einen Bedarf an einem zusätzlichen bedarfsorientierten ÖV-Angebot? Wie lassen sich diese Räume identifizieren?
 - *Beantwortung der Frage mittels Datenerhebung und GIS*
- (3) Warum setzen manche Regionen bereits auf ein bedarfsorientiertes ÖV-Konzept oder Sharing-System und andere Regionen (noch) nicht?
 - *Interviews in den identifizierten Teilregionen bzw. Gemeinden*
- (4) Soll die Verantwortung für kleinregionale bedarfsorientierte Mobilitätsformen zukünftig von Landesebene übernommen werden?
 - *Interviews in den identifizierten Teilregionen bzw. Gemeinden und Verkehrsexperten*innen*
- (5) Liegt die Zukunft des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum in überregionalen Systemen, ähnlich wie MaaS, und wenn ja, wie müsste dieses organisiert sein?
 - *Interviews in den identifizierten Teilregionen bzw. Gemeinden und Verkehrsexperten*innen*

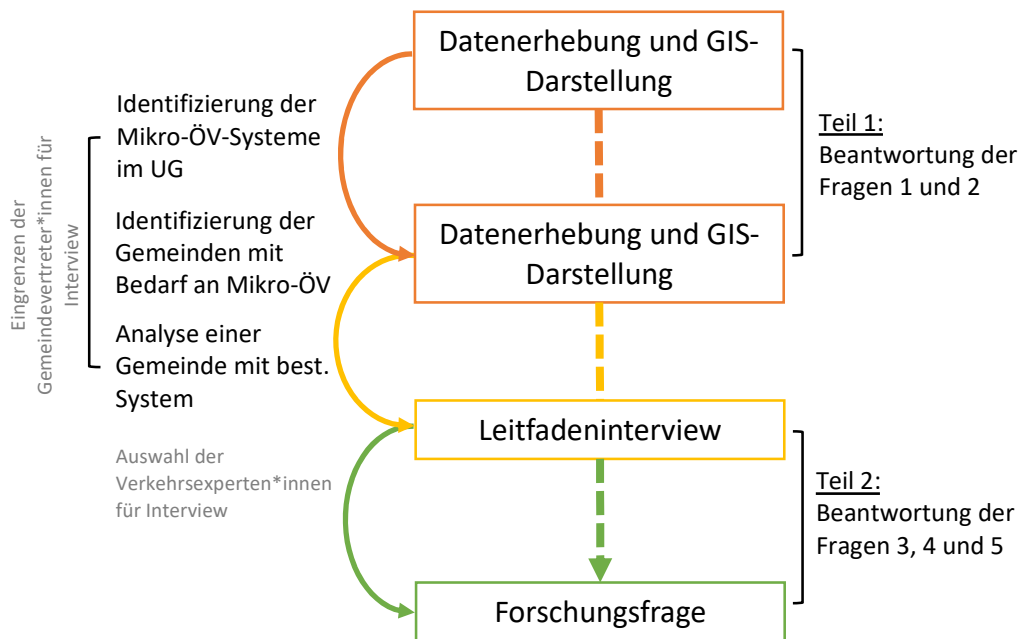


Abbildung 21: Forschungsdesign (eigene Darstellung)

In Abbildung 21 ist, wie zu Beginn dieser Arbeit, die Vereinfachung des Forschungsdesigns dargestellt. Mittels Datenerhebung und GIS-Darstellung sollen die ersten beiden Forschungsfragen beantwortet werden. Durch die Analyse sollen sowohl Gemeinden mit einem Bedarf an einem Mikro-ÖV-System als auch Gemeinden, welche im Untersuchungsgebiet bereits ein System umgesetzt haben, identifiziert werden. Mit Hilfe der Darstellung im GIS sollen diese Gemeinden nicht nur identifiziert werden. Es ergeben sich daraus auch mögliche Interviewpartner*innen aus den Gemeinden zur Beantwortung der Fragen 3 bis 4.

3.2. Das Untersuchungsgebiet „Mostviertel“

3.2.1. Abgrenzung und Raumeinteilung des Untersuchungsgebiets

Es gibt verschiedene Abgrenzungsmöglichkeiten des Mostviertels zu den anderen Regionen des Bundeslandes. Die nachfolgende Forschung bezieht sich auf das Mostviertel, wie es nach den Hauptregionen Niederösterreichs definiert ist. 2001 wurde Niederösterreich mit der Einführung der Entwicklungsverbände in fünf Hauptregionen unterteilt. Wie in Abbildung 22 ersichtlich, lässt sich Niederösterreich in folgende Hauptregionen einteilen: Waldviertel, Weinviertel, Niederösterreich-Mitte, Mostviertel und Industrieviertel.

Hauptregionen in Niederösterreich

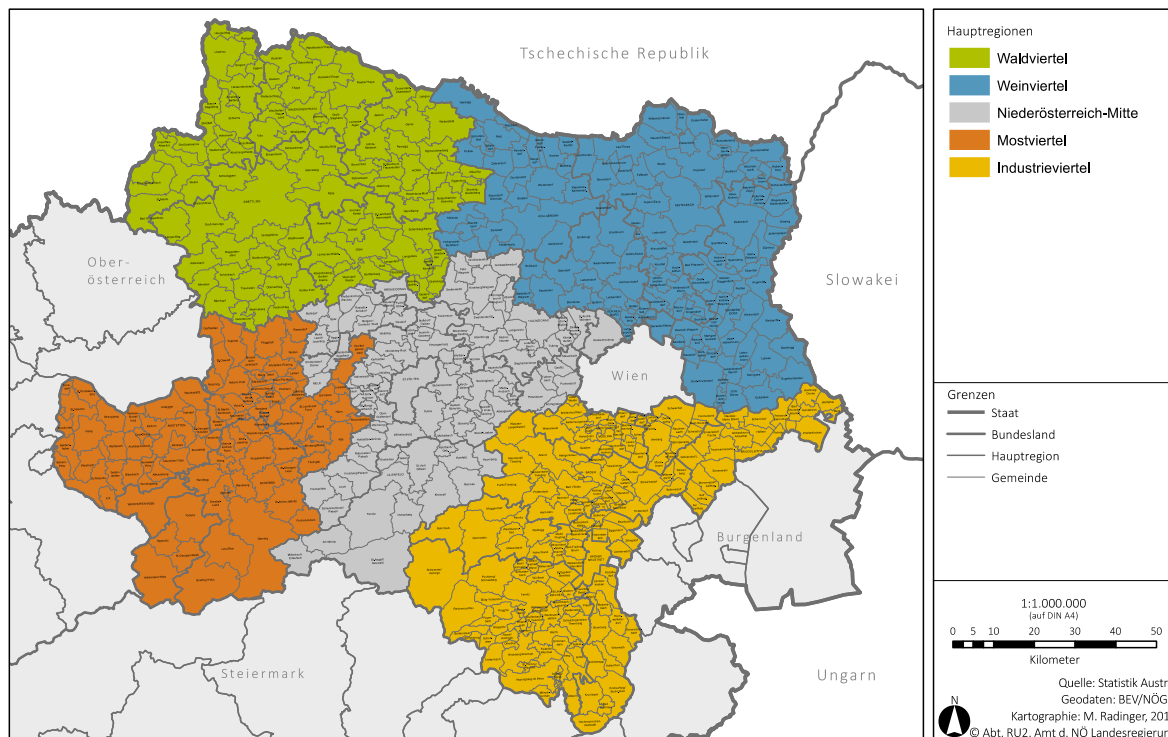


Abbildung 22: Hauptregionen Niederösterreichs (Hauptregionen: Raumordnung NÖ: www.raumordnung-noe.at)

Zur Hauptregion Mostviertel zählen folgende Gemeinden und Bezirke:

Tabelle 1: Hauptregion Mostviertel

Bezirk Melk	Dorfstetten	Yspertal	Münichreith/Laimbach	Pöggstall	Raxendorf
	St. Oswald	Weiten	Artstetten-Pöbring	Leiben	Nöchling
	Hofamt Priel	Maria Taferl	Marbach/D.	Klein-Pöchlarn	Pöchlarn
	Zelking-Matzleinsdorf	Erlauf	Golling/Erlauf	Krummußbaum	Persenbeug
	Ybbs/Donau	St. Martin-Karsbach	Blindenmarkt	Neumarkt/Ybbs	Bergland
	Petzenkirchen	Ruprechtshofen	St. Leonhard/Forst	Schollach	Loosdorf
	Dunkelsteinerwald	Hürm	Mank	Kilb	Bischofstetten
	Texingtal	Irnberg/Mank			
Bezirk Amstetten	Neustadt/D.	Ardagger	Viehdorf	St. Georgen/Ybbsfelde	Ferschnitz
	Euratsfeld	Neuhofen/Ybbs	Winklarn	Amstetten	Zeillern
	Wallsee-Sindelsburg	Oed-Öhling	Aschbach-Markt	Kematen/Ybbs	Allhartsberg
	Sonntagsberg	Biberbach	Seitenstetten	Ertl	St. Peter/Au
	Wolfsbach	Strengberg	St. Pantaleon-Erla	St. Valentin	Ennsdorf
	Ernstshofen	Haidershofen	Behamberg	Weistrach	
Bez. Scheibbs	Wieselburg	Wieselburg-Land	Wolfpassing	Steinakirchen/Forst	Wang
	Reinsberg	Purgstall/Erlauf	St. Georgen/Leys	Scheibbs	Gresten
	Randegg	Gresten-Land	Gaming	Puchenstuben	St. Anton/Jeßnitz
	Lunz/See	Göstling/Ybbs			

Die nachfolgende Analyse über die verschiedenen Mobilitätsangebote und die Handlungsempfehlungen hin zu einer regionsübergreifenden Mobilitätslösung bezieht sich ausschließlich auf die oben angeführten Gemeinden.

Im Kapitel 2.1.1. wird der ländliche Raum in Österreich anhand unterschiedlicher Definitionen und Herangehensweisen definiert. Das Untersuchungsgebiet, welches für die Analyse herangezogen wird, ist von unterschiedlichen ländlichen Regionen geprägt. Wie in der Abbildung 23 ersichtlich, wird hier speziell auf den Dauersiedlungsraum des Mostviertels eingegangen.

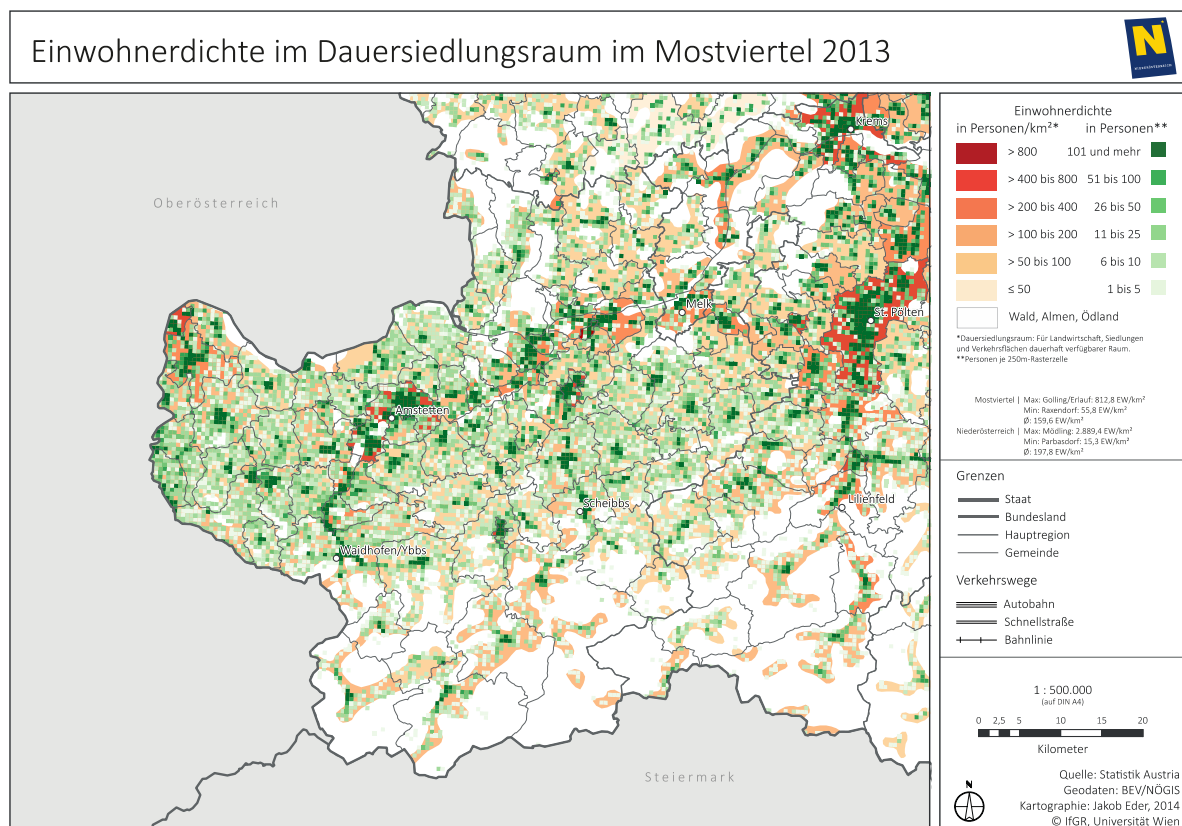


Abbildung 23: Einwohnerdichte Mostviertel (Einwohnerdichte: www.raumordnung-noe.at)

Wie aus der Abbildung klar hervorgeht, ist das Mostviertel überwiegend ländlich geprägt, überwiegend mit einer Einwohnerdichte von unter 100 Personen pro Quadratkilometer. Dichter besiedelte Regionen findet man vor allem entlang der Westachse zwischen Melk, Amstetten und St. Valentin sowie um regionale Zentren wie Scheibbs, Waidhofen oder Gaming. Im südlichen Raum des Mostviertels nimmt die Einwohnerdichte kontinuierlich ab und die Gemeinden sind durch Wald, Almen und Ödland geprägt. Vergleicht man die Karte mit der Karte der „Urban-Rural-Typology“ der STATISTIK AUSTRIA, lässt sich der ländliche Raum des Untersuchungsgebietes

vom zentralen bis peripheren ländlichen Raum charakterisieren. Amstetten bildet nach dieser Klassifizierung ein urbanes Kleinzentrum und die Gemeinden Neuhofen/Ybbs, Winklarn, Euratsfeld, Ardagger, Viehdorf, Neustadtl, St. Georgen/Ybbsf. und Ferschnitz sind ländliche Räume im Umland von Zentren. Auch die Gemeinden Behamberg und Haidershofen, beide an die Gemeinde Steyr angrenzend, sind den ländlichen Räumen im Umland eines Zentrums zuzuordnen. Die Gemeinden Scheibbs und Waydhofen/Ybbs sind nach dieser Klassifizierung, wie bereits erwähnt, zentrale bzw. intermediäre regionale Zentren.

3.2.2. Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur, Stärken und Schwächen des Mostviertels

Zur Darstellung der Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden der Hauptregion wurde, mit Hilfe der Daten von STATISTIK AUSTRIA, die Entwicklung mittels einer Karte dargestellt. Herangezogen wurde dafür der Bevölkerungsstand von 2008 und 2018. Abbildung 24 veranschaulicht den Anstieg und die Abnahme der Bevölkerung innerhalb der Gemeinden zwischen 2008 und 2018. Wie gut in der Karte zu erkennen ist, sind es peripher gelegene Gemeinden wie Gaming, Göstling oder Lunz/See, welche von einer Bevölkerungsabnahme innerhalb der letzten zehn Jahre geprägt waren. Auch die Gemeinden nördlich der Donau, welche bereits an die Hauptregion Waldviertel angrenzen, sind von dieser Abnahme betroffen. Es ist zu sagen, dass die Gemeinde Gaming durch eine starke Abnahme von mehr als 10 Prozent betroffen ist. Besonders schön ist zudem ersichtlich, dass die Gemeinden entlang der Westachse durchwegs einen Bevölkerungszuwachs innerhalb der letzten 10 Jahre verzeichnet haben. Zudem sind es vor allem die regionalen Zentren wie Wieselburg, aber auch die von regionalen Zentren umliegenden Gemeinden, wie Winklarn bei Amstetten, welche einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen. Hier befinden sich auch jene Gemeinden, welche entweder nur einen geringen Zuwachs oder eine gleichbleibende Bevölkerung verzeichnen. Bereits durch die Bevölkerungsentwicklung lässt sich erkennen, dass die einzelnen Gemeinden innerhalb der Hauptregion differenziert zu betrachten sind und es hier auch zu unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Verkehr kommen kann. Amstetten ist zum Beispiel ein Hauptknoten der Westbahn und hat daher sehr gute Anbindungen sowohl an Wien als auch an Linz, wodurch es auch innerhalb der Umlandgemeinden zu einem steigenden Zuzug kommt. Durch die Anbindung an der Bahn besteht hier vor allem die Herausforderung, auch die letzte Meile zum Bahnhof mit einem öffentlichen Verkehr zurückzulegen, um auch Parkplatzprobleme langfristig

entschärfen zu können. In Gemeinden wie Gaming, Lunz/See oder Puchenstuben, wo eine Bevölkerungsabnahme herrscht, ist die Herausforderung hingegen, eine Grundversorgung mittels öffentlichen Verkehres weiterhin zu gewährleisten und diese auch auf den demographischen Wandel abzustimmen. Vergleicht man die Karte mit jener aus Abbildung 9, kann man erkennen, dass die Gemeinden mit Bevölkerungsabnahme auch jene sind, die 2018 einen hohen Anteil an über 65-jährigen Frauen verzeichnen. Wie bereits erwähnt, fehlt hier die jüngere Bevölkerung, um eine Mobilität der „älteren“ Generation durch die jüngere Generation zu gewährleisten. Diese Herausforderungen könnten zukünftig bedarfsorientierte Systeme übernehmen.

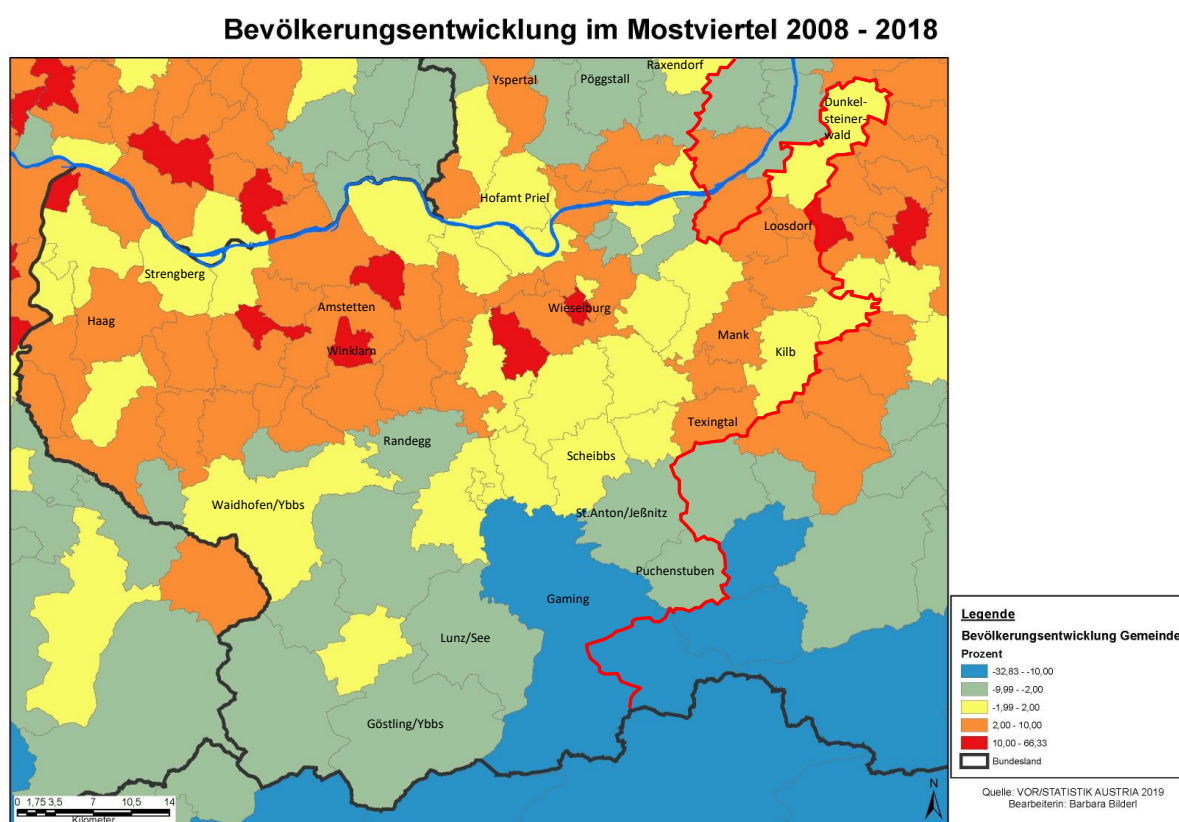


Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung in der Hauptregion (VOR/STATISTIK AUSTRIA, Bearbeiterin: Barbara Bilderl)

Die Altersstruktur der Hauptregion widerspiegelt die Altersstruktur ganz Niederösterreichs, wie in Abbildung 25 ersichtlich ist. Den Höchsten Anteil verzeichnen die Gruppen der 20 – 44-Jährigen und die der 45 – 49-Jährigen. Die Gruppe der 65 – 79-Jährigen macht bereits die dritt stärkste Gruppe aus. Ein Ergebnis, das sich auch mit der Karte in Abbildung 9 deckt.

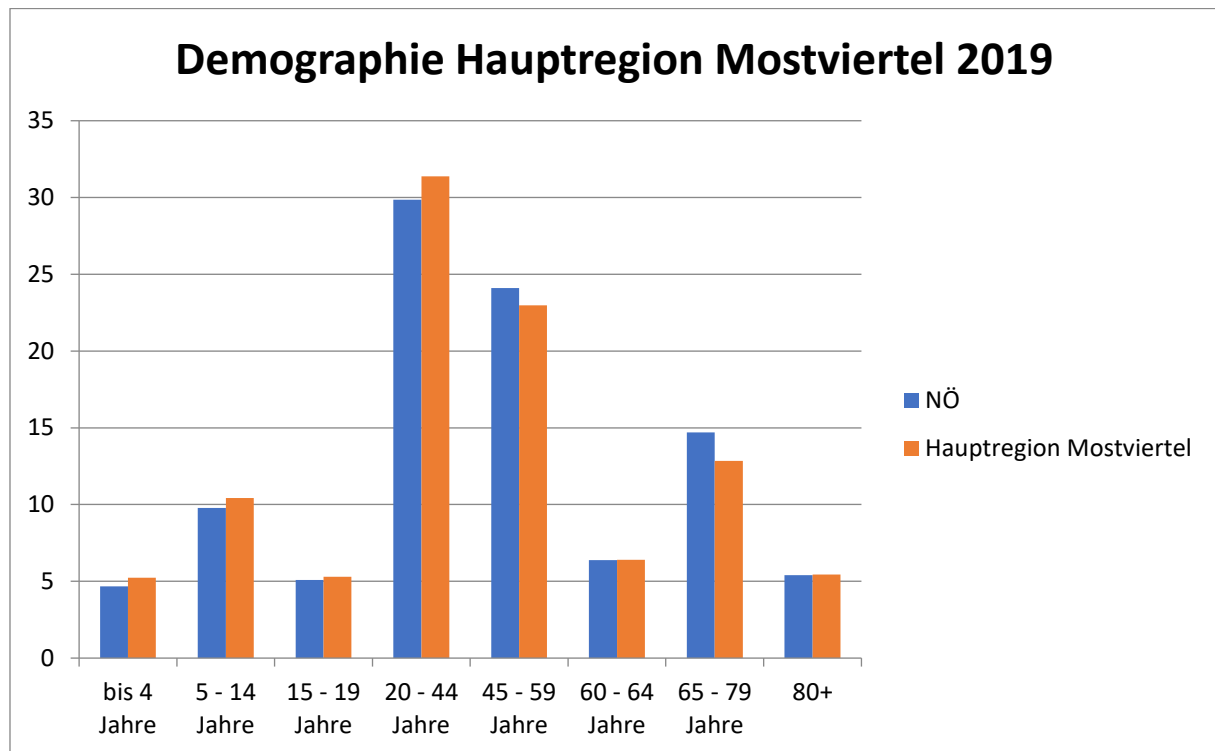


Abbildung 25: Altersstruktur Niederösterreich und Hauptregion Mostviertel 2019 (Altersstruktur: www.noel.gv.at, eigene Darstellung)

Daraus lässt sich bereits interpretieren, dass der Bedarf an Mobilität, ohne das eigene Auto benutzen zu müssen, steigen wird und es daher, möglicherweise auch für ganz Niederösterreich, Handlungsbedarf geben wird.

Stärken und Schwächen der Hauptregion

Wie bereits im einführenden Teil dieser Arbeit erwähnt, wurde im Zuge der Hauptregionsstrategie 2024 eine SWOT-Analyse in den einzelnen Hauptregionen durchgeführt. Neben verschiedenen raumplanerischen Themen wurde die Analyse auch rund um das Thema ÖV durchgeführt.

Im Zuge der Beschreibung des Untersuchungsgebietes soll vor allem die SWOT-Analyse im Bereich der Daseinsvorsorge hier näher beschrieben werden, da diese von besonderer Bedeutung für den Themenschwerpunkt dieser Arbeit ist und die besonderen Herausforderungen an den Verkehr darstellt.

Stärken des Mostviertels sind vor allem die gute Erreichbarkeit der Bezirkszentren mit Ausnahme der Gemeinden im Süden und die dynamische Bevölkerungsentwicklung entlang der Westachse. Weiters gibt es im Vergleich zu anderen Regionen in Niederösterreich eine gute Versorgung durch Nahversorger und viele verschiedene Einrichtungen an Bildungsstätten etc. was zu einer Aufwertung der Region beiträgt. Im Vergleich zu anderen Regionen gibt es im Mostviertel auch zahlreiche funktionierende

Orts- und Stadtkerne und zahlreiche Gemeinden mit großen Baulandreserven. (vgl. HAUPTREGIONsstrategie 2015: SWOT-Analyse: 6)

Die Schwächen der Region finden sich vor allem in den südlichen Gemeinden, wo, wie auch in Abbildung 23 und Abbildung 24 ersichtlich, eine geringe Siedlungsdichte und eine Bevölkerungsabnahme herrscht. Der Bevölkerungsrückgang ist auch eine der Schwächen der Region und die, wie bereits erwähnt, ungünstige Erreichbarkeit der Bezirkshauptstädte. Zum Bevölkerungsrückgang kommt auch der Alterungsprozess als Schwäche im Süden der Hauptregion hinzu, welcher vor allem in den alpin geprägten Gemeinden überproportional ist. Dies ist auch in Abbildung 9 bereits zu Beginn dieser Arbeit ersichtlich. Mit einher geht die Abwanderung der jungen Bevölkerung, was besonders im Bereich der Daseinsvorsorge der alten Bevölkerung die Situation im Bereich der Mobilität erschwert. Eine weitere Schwäche ist die kontinuierliche Zersiedelung der Region, welche mit dem steigenden motorisierten Individualverkehr einhergeht. Diese Zersiedelung hat steigende Infrastrukturkosten und eine erhöhte Verkehrsbelastung zur Folge. Diese Entwicklung erschwert auch die optimale Anbindung an den ÖV und verlangt nach flexibleren Bedienformen. Der Mangel an öffentlichen Verkehrsangebot wird auch als eigener Punkt bei den Schwächen angeführt. Hier spricht man gar von einem fehlenden Angebot und einer zu geringen Bedienungsfrequenz. (vgl. HAUPTREGIONsstrategie 2015: Beilage 1, 6f)

3.2.3. Begründung des Untersuchungsgebiets

Aufgrund der Siedlungsstruktur, der Altersstruktur und der Bevölkerungsentwicklung hat das Mostviertel einen Bedarf an bedarfsorientierten Verkehrskonzepten. So die Theorie, welche bereits erläutert wurde. Wie in Kapitel 1.1.1. bereits beschrieben wurde, findet man in allen Gemeinden der Hauptregion einen für Österreich überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad. Zudem sind vor allem die südlichen Gemeinden, welche bereits alpin geprägt sind, von einer erhöhten Abwanderung der Bevölkerung betroffen.

Aufgrund der geringen Siedlungsdichte wird daher angenommen, dass es in manchen Gemeinden zu einer Unterversorgung im Bereich der Mobilität kommt. Linienverkehre durch Bus und Bahn können diese Siedlungsstrukturen nicht ausreichend bedienen. Die dadurch entstehenden hohen Kosten im Bereich der Infrastrukturversorgung, führen dazu, dass nicht alle Einwohner*innen an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind. (vgl. ÖROK 2017a: 7f)

In der folgenden empirischen Arbeit soll angenommen werden, dass bedarfsorientierte Systeme und in weiterer Folge ein Konzept wie MaaS, die Region als innovatives Mobilitätskonzept unterstützen kann.

3.3. Bestehendes Mobilitätsangebot im Mostviertel

Am Beginn des empirischen Teils dieser Arbeit wird ein klarer Fokus auf die derzeit angebotenen Systeme in der Hauptregion Mostviertel gelegt. Es soll eine Verkehrsstrukturanalyse des bestehenden Verkehrs gemacht werden, wobei der Bestand des Verkehrsangebots evaluiert und nachfolgend, eingeteilt in Linienverkehr und bedarfsorientiertem Verkehr, dargestellt wird. (vgl. SCHWALBACH 2017: 47)

Wie bereits im einführenden Teil dieser Arbeit beschrieben, besteht das Konzept MaaS neben den institutionellen Voraussetzungen im Wesentlichen aus drei Hauptakteuren: den Nutzer*innen, der Plattform und dem Angebot. Um das Angebot auf einer potentiellen Plattform darstellen zu können, muss es zuerst erhoben werden. Die Darstellung des vorhandenen Angebots im Untersuchungsgebiet, welches zum einen in eine MaaS-Plattform integriert werden könnte und zum anderen auch Aufschluss darüber gibt, wo Nachfrage an bedarfsorientierten Systemen besteht, soll hier sowohl kartographisch als auch tabellarisch dargestellt werden.

3.3.1. Beschreibung der Datengrundlage

Für die Darstellung wurden zwei verschiedene Datengrundlagen gewählt. Für das Kapitel 3.3.2., welches sich mit dem Linienverkehr von Bus und Bahn beschäftigt, wurden Datenaufarbeitungen von der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH (VOR) zur Verfügung gestellt. Diese Daten beinhalten zum einen Informationen zu den Linien als auch zu den Haltestellen in Form von Punkt- und Kanteninformationen als auch die Bedienhäufigkeit der Linien. Diese Daten werden in Form einer kartographischen Darstellung aufbereitet und analysiert.

Um einen Überblick über das Angebot an bedarfsorientierten Verkehren im Mostviertel zu bekommen wurde zuerst eine Internetrecherche gemacht, in der festgestellt wurde, dass teils widersprüchliche Aussagen aufgetaucht sind. Auf verschiedenen Mobilitätsseiten wurde auf Angebote verwiesen, welche auf den Gemeindehomepages nicht gefunden werden konnten. Daraufhin wurde eine telefonische Erhebung bei jeder einzelnen Gemeinde des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Aufgrund der überschaubaren Menge an Gemeinden im Untersuchungsgebiet wurde eine

Vollerhebung durchgeführt. Außerdem erfordert die Fragestellung, nämlich wie viele und welche Systeme es in der Hauptregion bereits gibt, eine Vollerhebung. Ohne dieser könnte die Frage nur unzureichend beantwortet werden. (vgl. DE LANG, NIPPER (2018): 47) Jede Gemeinde wurde kurz aufgeklärt, was bedarfsorientierte Angebote sein können und es wurde erfragt, welche in der Gemeinde bereits angeboten werden. Bei der Beschreibung von bedarfsorientierten Systemen konzentrierte man sich auf das Anrufsammeltaxi, den Gemeindebus und Carsharing. Vorhandenes Angebot, welches nicht zu den beschriebenen Systemen passt, wie ein reduziertes Regionstaxi etc., wurde in einer eigenen Spalte erfasst. Zum größten Teil wurde die Frage bereits am Telefon beantwortet, bei manchen Gemeinden wurden weitere Informationen per Mail weitergeleitet bzw. Kontaktdaten übermittelt, wodurch die Frage per Mail an den/die dafür zuständigen/e Angestellter*e weitergeleitet wurde. Durch die telefonische Kontaktaufnahme konnten alle 90 Gemeinden der Hauptregion Mostviertel erreicht werden und über jede Daten gesammelt werden.

Die Daten der bedarfsorientierten Verkehre werden sowohl als Karte als auch in tabellarischer Form aufbereitet und in den nachfolgenden Kapiteln analysiert. Die genaue Auswertung in Form einer Tabelle, welche für die telefonische Umfrage herangezogen wurde, befindet sich im Anhang dieser Analyse. Neben der Zuordnung der Systeme findet sich auch eine Spalte mit der Bezeichnung „Beschreibung“, wo kurz das dort betriebene System beschrieben ist bzw. sich weitere Angaben seitens der Gemeinde befinden.

3.3.2. Beschreibung des Forschungsdesigns Teil 1

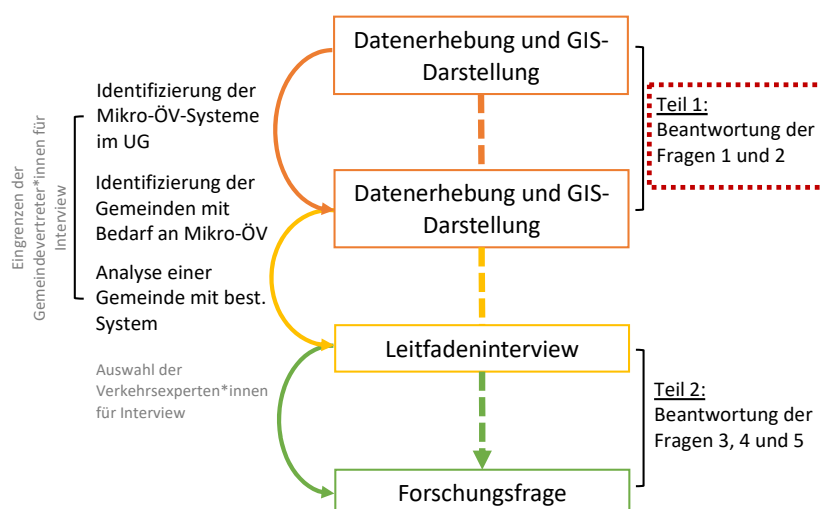


Abbildung 26: Forschungsdesign Teil 1 (eigene Darstellung)

Die ersten Analyseschritte dieser Arbeit werden in Abbildung 26 durch die zwei Kästchen mit „Datenerhebung und GIS-Darstellung“ visualisiert. Dabei sollen mit Hilfe der Datengrundlage zum derzeitigen Angebot an bedarfsorientierten Systemen, welche selbst erhoben wurden, und mit Hilfe der Datensätze zum bestehenden Linienverkehr sowie Einwohner*innen-Zahlen nach 100 x 100 Meter Rasterzellen, welche von dem VOR, zur Verfügung gestellt wurden, die ersten beiden Unterfragen zur Forschungsfrage beantwortet werden. Zudem sollen dadurch Fallbeispiele aus den Gemeinden ausgesucht werden, die repräsentativ für das Untersuchungsgebiet stehen und die sich somit für die weiteren Fragen im Teil 2 des Forschungsdesigns als Interviewpartner*innen der Gemeindevertreter*innen eignen.

3.3.3. Linienbetrieb mit Bus und Bahn

Linienverkehr Bus und Bahn in der Hauptregion Mostviertel 2019



Legende

- Linienverkehr Bus (Montag bis Freitag wenn Schulfrei)
- - - OBB-Regionalverkehr
- Bundesland
- Hauptregion

Quelle: VOR/eigene Erhebung
Bearbeiterin: Barbara Bilderl 2019

Abbildung 27: Linienverkehr in der Hauptregion Mostviertel (eigene Darstellung)

Der Linienverkehr in der Hauptregion Mostviertel gliedert sich in zum einen in den Bahn- und zum anderen in den Busverkehr. Beginnend mit der Bahn durchzieht in erster Linie die Hochleistungsstrecke Westbahn das Untersuchungsgebiet im Norden entlang der Donau. Von Amstetten, einem wichtigen regionalen Zentrum des Mostviertels, gelangt man innerhalb einer bis maximal eineinhalb Stunden Fahrzeit halbstündlich nach Wien. Der REX+ verkehrt stündlich zum Westbahnhof, die Fernverkehrszüge, die ebenfalls einen Halt in Amstetten haben, verkehren zum Hauptbahnhof. Wichtige weitere Halte entlang der Strecke sind von West nach Ost die Städte St. Valentin, Melk und St. Pölten. Melk und St. Pölten gehören allerdings nicht mehr zur Hauptregion Mostviertel, sind aber Ziele vieler Berufs- und Bildungspendler*innen.

Von der Westbahn abzweigend bedienen zwei Regionalbahnen das Untersuchungsgebiet in jeweils einem Stundentakt. Die Erlaufalbahn verkehrt zwischen Pöchlarn und Scheibbs, wobei einige Züge bis nach St. Pölten durchgebunden sind. Die Rudolfsbahn, weiter westlich im Untersuchungsgebiet verkehrt entlang eines Asts, welcher sich in der Hauptregion zwischen Amstetten und Kleinreifling, befindet. Auch entlang dieser Regionalbahn wird im Stundentakt sowohl nach Kleinreifling als auch nach Amstetten gefahren.

Bei den Buslinien verhält sich die Beschreibung etwas komplexer. Die Bahnlinien der Karte, Abbildung 27, entstammen aus dem VISUM, dem Verkehrsmodell des VOR und stellen den Busverkehr außerhalb der Schulzeit an einem Wochentag im Juli 2019 dar. Anhand der Linien ist keine Bedienqualität zu erkennen - auf diese wird innerhalb der Fallbeispiele gesondert eingegangen. Die MO-Linien sind wichtige Buslinien des Mostviertels. Dort verkehren auch Busse außerhalb der Schulzeit und teilweise an Samstagen. Bei den MO-Linien, etwa der MO13 handelt es sich um einen Rufbus, der in der Karte aber nicht gesondert dargestellt ist, da er bereits ab September 2019 nicht mehr als Rufbus geführt wird. Diese Linien verkehren von Nord nach Süd durch die Region und kennzeichnen die Hauptverkehrsachsen.

Durch die Gemeinden nördlich der Donau, die noch zur Hauptregion gehören, verkehren die Waldviertellinien, wie Beispielsweise die Linie WA50, seit August 2019 mit der Nummer 790 gekennzeichnet. Sie verbindet die Gemeinden Pöggstall und Weiten mit der Stadt Melk, als Umsteigemöglichkeit in die Westbahn.

3.3.4. Bedarfsorientierte Angebote in den Gemeinden

Zu Beginn der Analyse soll erwähnt werden, dass alle Gemeinden am Telefon gesprächsbereit und kooperativ waren und teilweise mehr oder teilweise weniger über ihr Mobilitätsangebot Bescheid wussten. Durch die Kontaktaufnahme über das Telefon konnten alle 90 Gemeinden erreicht und ausreichend Informationen gesammelt werden.

Allgemein kann man sagen, dass viele verschiedene Systeme im Untersuchungsgebiet vorhanden sind.

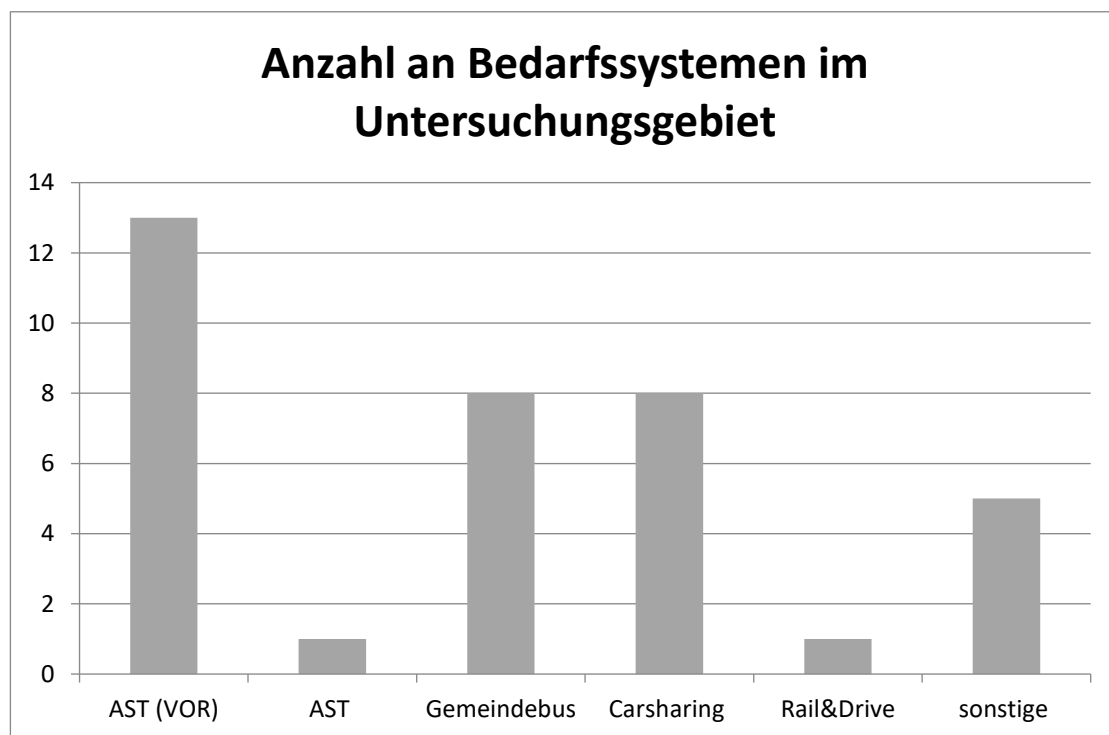


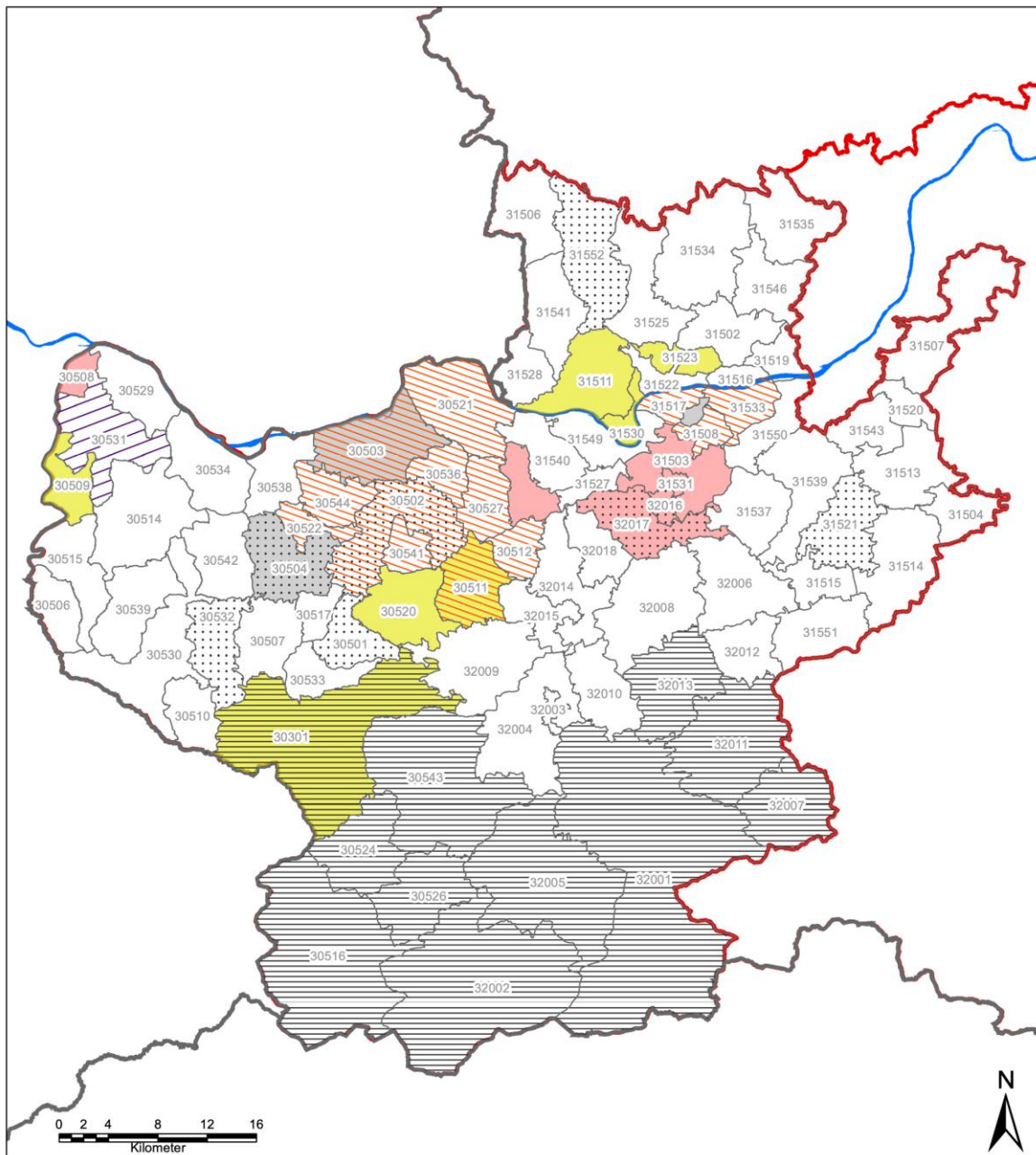
Abbildung 28: Bedarfsorientierte Verkehre in der Hauptregion Mostviertel (eigene Darstellung)

Wie in Abbildung 28 ersichtlich, wurden die Systeme bei der Befragung in folgende Kategorien eingeteilt:

- AST (VOR): AST-Systeme welche vom VOR geplant und beauftragt werden
- AST: Anrufsammeltaxi, von der Gemeinde mit einem Taxiunternehmen allein betrieben
- Gemeindebus: Freiwillige Fahrer die mit einem KFZ der Gemeinde Personenbeförderungen durchführen
- Carsharing: eAuto oder normaler PKW, welcher von der Gemeinde selbst angeschafft oder von anderen Institutionen bereitgestellt werden
- Rail&Drive: Carsharing-Angebot der ÖBB

- Sonstige: Taxi-Systeme, die von der Gemeinde betrieben und finanziell gestützt werden. Ein Beispiel dafür wäre ein reduzierter Preis für Pensionisten*innen, zum Erreichen des nächstgelegenen Nahversorgers. Nicht in der Gruppe beinhaltet sind Angebote wie Disco-Busse etc., die ausschließlich nachts verkehren.

Bedarsorientierter Verkehr in der Hauptregion Mostviertel 2019



Legende:

	Carsharing		Planung_IStmobil		Planung
	AST (VOR)		Gemeindebus		Bundesland
	AST		sonstige		Hauptregion

Quelle: VOR/eigene Erhebung
Bearbeiterin: Barbara Bilderl 2019

Abbildung 29: Bedarfsorientierte Verkehre in der Hauptregion Mostviertel 2019 (eigene Erhebung)

Tabelle 2: Auflistung der Gemeinden mit Gemeindekennzahl (eigene Darstellung)

Nummer	Gemeinde	Nummer	Gemeinde	Nummer	Gemeinde
30501	Allhartsberg	31515	Kirnberg an der Mank	32012	Sankt Georgen an der Leys
30502	Amstetten	31516	Klein-Pöchlarn	31539	Sankt Leonhard am Forst
30503	Ardagger	31517	Krummußbaum	31540	Sankt Martin-Karlsbach
31502	Artstetten-Pöbring	31519	Leiben	31541	Sankt Oswald
30504	Aschbach-Markt	31520	Loosdorf	30529	Sankt Pantaleon-Erla
30506	Behamberg	32005	Lunz am See	30530	Sankt Peter in der Au
31503	Bergland	31521	Mank	30531	Sankt Valentin
30507	Biberbach	31522	Marbach an der Donau	32013	Scheibbs
31504	Bischofstetten	31523	Maria Taferl	31543	Schollach
31505	Blindenmarkt	31525	Münichreith-Laimbach	30532	Seitenstetten
31506	Dorfstetten	30520	Neuhofen an der Ybbs	30533	Sonntagberg
31507	Dunkelsteinerwald	31527	Neumarkt an der Ybbs	32014	Steinakirchen am Forst
30508	Ennsdorf	30521	Neustadtl an der Donau	30534	Strengberg
31508	Erlauf	31528	Nöchling	31551	Texingtal
30509	Ernsthofen	32006	Oberndorf an der Melk	30536	Viehdorf
30510	Ertl	30522	Oed-Oehling	30301	Waidhofen an der Ybbs
30511	Euratsfeld	30524	Opponitz	30538	Wallsee-Sindelburg
30512	Ferschnitz	31530	Persenbeug-Gottsdorf	32015	Wang
32001	Gaming	31531	Petzenkirchen	30539	Weistrach
31509	Golling an der Erlauf	31533	Pöchlarn	31546	Weiten
32002	Göstling an der Ybbs	31534	Pöggstall	32016	Wieselburg
32003	Gresten	32007	Puchenstuben	32017	Wieselburg-Land
32004	Gresten-Land	32008	Purgstall an der Erlauf	30541	Winklarn
30514	Haag	32009	Randegg	32018	Wolfpassing
30515	Haidershofen	31535	Raxendorf	30542	Wolfsbach
31511	Hofamt Priel	32010	Reinsberg	31549	Ybbs an der Donau
30516	Hollenstein an der Ybbs	31537	Ruprechtshofen	30543	Ybbsitz
31513	Hürm	32011	Sankt Anton an der Jeßnitz	31552	Yspertal
30517	Kematen an der Ybbs	30526	Sankt Georgen am Reith	30544	Zeillern
31514	Kilb	30527	Sankt Georgen am Ybbsfelde	31550	Zelking-Matzleinsdorf

Überproportional erscheinen in Abbildung 28 die Anrufsammeltaxis des VOR, da hier die Summe der Gemeinden für die Bewertung herangezogen wurde und es tatsächlich vom VOR nur zwei Systeme gibt, die aber aus mehreren Gemeinden bestehen. Es handelt sich dabei um das AST Mosti, welches insgesamt 10 Gemeinden bedient, und das AST Pöchlarn mit drei Gemeinden.

In der Karte, Abbildung 29, sind alle bedarfsorientierten Systeme, die in der Hauptregion Mostviertel identifiziert worden sind, dargestellt. Hintergrund der Karte bildet die Basemap von Österreich. Die ASTs (VOR) sind in der Karte gut ersichtlich

und daraus geht auch hervor, dass es sich nur um zwei Systeme handelt, die mehrere Gemeinden umfassen.

Vor allem der Raum rund um Amstetten verzeichnet verschiedene, teils überlappende Systeme. Zum einen, wie schon erwähnt, wird hier das MOSTI betrieben, mit dem man von jeder Gemeinde in jede Gemeinde und von den Gemeinden nach Amstetten und retour fahren kann. Auch eine Beförderung innerhalb einer Gemeinde ist möglich. Das MOSTI trifft hier in Amstetten auf das CityAST, welches zusätzlich zum CityBus verkehrt. Die Gemeinde Euratsfeld betreibt hier zusätzlich noch den EMIL, ein Gemeindebus der innerhalb der Gemeinde und zusätzlich bis zu einer Fahrzeit von 15 Minuten außerhalb der Gemeinde verkehrt. Der Projektträger ist ein Verein zur Förderung der Mobilität innerhalb von Euratsfeld und den umliegenden Gemeinden. Die Buchung erfolgt über Anruf bei dem/der Fahrer*in, die sich für den Dienst freiwillig angemeldet hat. Beahlt wird zum einen mit einem Mitgliedsbeitrag pro Jahr und einem Konto, das aufgeladen werden kann und von dem die Fahrten abgebucht werden. (vgl. EMIL: www.emil.or.at)

Laut telefonischer und schriftlicher Auskunft der Gemeinde Neuhofen, ebenfalls südlich von Amstetten, gibt es ebenfalls ein Gemeindebuskonzept wie EMIL (mit gleichem Namen), der für Fahrten innerhalb der Gemeinde genutzt wird. Beide EMILs sind in der Karte unter Gemeindebus verortet. Die Gemeinde Ardagger ist ebenfalls an diesem System interessiert und möchte dieses, laut telefonischer Auskunft, ebenfalls in der Gemeinde umsetzen. Ardagger hätte somit zum einen den bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr durch das MOSTI, welches fahrplangebunden organisiert ist und zudem noch einen Gemeindebus, der nach Anruf die Nutzer*innen in der Gemeinde befördert.

Weiters wird in dieser Region rund um Amstetten auch von einigen Gemeinden Carsharing angeboten. Die Stadt Amstetten, Aschbach-Markt, Allhartsberg und Seitenstetten bieten jeweils Carsharing in ihren Gemeinden an. In Amstetten und Allhartsberg kommen Online-Plattformen für die Buchung der Autos zum Einsatz. Amstetten nutzt dafür die Plattform Caruso und Allhartsberg die Plattform Ibiola. Beide Anbieter betreuen mehrere Carsharingprojekte in Niederösterreich. (vgl. CARUSO: <https://www.carusocarsharing.com/>; IBIOLA: <https://ibiola-mobility.com/>)

Die anderen Gemeinden verwalten die Buchungen über die Gemeinde selbst. Angrenzend an die Gemeinde St. Georgen, die Teil des MOSTIs ist, betreibt die Gemeinde Blindenmarkt ein eigenes bedarfsorientiertes System, welches unter die Rubrik „sonstiges“ fällt. Es handelt sich dabei um eine Form des Ruftaxis, nicht aber mit einem Anrufsammeltaxi zu vergleichen. Es fährt nicht fahrplangebunden und wurde

hauptsächlich für die ältere Bevölkerung eingerichtet. Zudem verkehrt am Wochenende ein so genannter „Disco-Bus“ der die jüngere Bevölkerung am Wochenende befördert.

Westlich von Amstetten bietet St. Valentin ein AST an, welches nicht vom VOR geplant und beauftragt wird. Es handelt sich dabei um einen Vertrag zwischen der Gemeinde und einem Taxiunternehmer, der die Anrufe entgegennimmt und seine Fahrten selbst disponiert. Die Gemeinde stützt die Taxifahrt mit einem Zuschuss, weswegen für den/die Nutzer*in reduzierte Preise entstehen. Eine Bewerbung des Systems lässt sich aber nicht auf der Gemeindehomepage finden. Gleich östlich von St. Valentin, das in der Karte Abbildung 29 schräg, lila gestreift markiert wurde, liegt die Gemeinde Ernsthofen welche einen Gemeindebus im Einsatz hat. Freiwillige übernehmen hier Fahrten für Pensionisten*innen. Es geht dabei um tägliche Fahrten um Besorgungen oder Arztbesuche zu erledigen. Die Pensionisten*innen können bei der Gemeinde anrufen und eine Fahrt bestellen. Der Fahrpreis wird von der Gemeinde gefördert. Auch Ennsdorf, nördlich der Gemeinde St. Valentin, verfügt über ein bedarfsorientiertes System, das von der Gemeinde speziell für Pensionisten*innen eingerichtet wurde. Es handelt sich hier um Taxischeine, in unterschiedlichen Wertseinheiten, die von der Bevölkerung gekauft werden können, um zu einem reduzierten Fahrpreis mit dem einheimischen Taxiunternehmen zum nächstgelegenen regionalen Zentrum, wie zum Beispiel St. Valentin, gelangen zu können. Je nachdem, wie weit man mit dem Taxi fahren will, erhöht sich der Preis des Taxischeins. Ein Schein gilt für eine Fahrt in eine Richtung. Dieses Angebot richtet sich aber nur an die Ennsdorfer Bevölkerung und wird auch nicht aktiv im Internet beworben, sondern durch Mundpropaganda in der Bevölkerung verbreitet. Weitere Auskunft darüber kann man, wie auch zum Zweck dieser Erhebung, von der Gemeinde selbst einholen.

Die Gemeinde Waidhofen/Ybbs, südlich von Amstetten, betreibt neben dem Citybus auch einen Gemeindebus. Der Gemeindebus „WYLi“ verkehrt am Samstag und schafft damit eine Verbindung von den Katastralgemeinden in die Innenstadt von Waidhofen/Ybbs. Mitgenommen können aber aufgrund von Versicherung etc. nur Vereinsmitglieder. Jede Fahrt kostet einen Euro, der Restbetrag wird von der Gemeinde finanziert. Waidhofen/Ybbs könnte sich zukünftig noch bei einem anderen System beteiligen, welches später in diesem Kapitel noch näher beschrieben werden soll.

In den Gemeinden Wieselburg, Wieselburg-Land, Petzenkirchen und Bergland verkehrt das inRegions-Taxi, das für zusätzliche Mobilität innerhalb Wieselburgs und den Nachbargemeinden sorgt. Dieses wurde, wie in Blindenmarkt, zur Rubrik „sonstiges“ hinzugefügt. Das inRegions-Taxi fährt innerhalb definierter Betriebszeiten von Montag bis Freitag und auch an Samstagen. Die Bedienung erfolgt von Tür zu Tür und eine Fahrtanmeldung muss mindestens 30 Minuten vor Fahrtwunsch erfolgen. Es soll hier zu einer Unterstützung von Personen ohne eigenem Auto bzw. Pensionisten*innen kommen, wobei es von allen Bürger*innen genutzt werden kann. (vgl. Wieselburg: www.wieselburg.gv.at; telefonische Auskunft durch Gemeinde)

Zusätzlich zu diesem Angebot betreibt die Gemeinde Wieselburg auch ein Carsharing-System.

Nördlich von Wieselburg wurde ein weiteres Anrufsammeltaxi mit Hilfe des VOR installiert. Das AST Pöchlarn verkehrt in den Gemeinden Pöchlarn, Krummnußbaum und Erlauf. Das Angebot erstreckt sich von Montag bis Freitag zu definierten Betriebszeiten am Vor- und Nachmittag.

Weiter östlich befindet sich noch die Gemeinde Mank, welche über ein eCarsharing verfügt, das über die Plattform Ibiola beauskunftet wird.

In den Gemeinden nördlich von Pöchlarn, und somit auch nördlich der Donau, wird in der Gemeinde Persenbeug-Gottsdorf ein Gemeindebus angeboten, welcher durch den Verein „Soziales & Mobiles Persenbeug“ betrieben wird. Um das Angebot des Gemeindebusses nutzen zu können, muss ein Mitgliedsbeitrag einbezahlt werden. Die Betriebszeiten des Busses sind von Montag bis Freitag von 07:00 bis 19:00 Uhr und samstags von 07:30 bis 12:00 Uhr. Eine Fahrt kann mittels eines Anrufs gebucht werden. Beahlt kann entweder mittels Einzelfahrscheine, Wochen- oder Monatskarten werden. Die Gemeinde Maria Taferl, angrenzend an die Gemeinde Persenbeug, betreibt ebenfalls ein Mobilitätssystem für Pensionisten*innen. Ein Seniorentaxi befördert nach Anruf beim Seniorenbund-Obmann die Fahrgäste ins nächstgelegene regionale Zentrum oder durch entsprechenden Aufpreis auch weiter. Auch dieser Fahrtpreis wird, so wie bei anderen Systemen, die bereits vorgestellt wurden, durch die Gemeinde entsprechend gestützt. Die Fahrten übernehmen freiwillige Fahrer, welche durch den Obmann verständigt werden.

Als letztes System soll noch die Planung des ISTmobils im südlichen Mostviertel analysiert werden. Das geplante Mikro-ÖV-System soll sich über 14 Gemeinden

erstrecken und bundesländerübergreifend in der Stadtgemeinde Mariazell installiert werden. Bei der ausführlichen Analyse im Umsetzungskonzept des regionalen Anrufsammeltaxis geht das Unternehmen auf die vorherrschenden Problematiken wie Bevölkerungsrückgang, dünne Besiedelung und den demographischen Wandel ein und beschreibt die Problematiken, wie sie auch im Kapitel über die Mobilität im ländlichen Raum dieser Arbeit vorkommen. Ziel des regionalen Anrufsammeltaxis ist es, sowohl die Alltagsmobilität und die Bedürfnisse der Bewohner*innen, die nicht selbst mobil sein können, abzudecken, als auch die touristische Mobilität miteinzubeziehen. Die Grundlagen der Konzeptionierung sind die Schaffung einer Mobilitätsgrundversorgung abseits des klassischen Linienverkehrs mittels Fahrten von Sammelpunkt zu Sammelpunkt durch eine telefonische Vorbestellung oder Buchung via App. Eine Hausabholung erfolgt nur bei definierten Bedingungen wie einer eingeschränkten Mobilität der Fahrgäste durch ein körperliches Gebrechen oder ähnlichem. Kooperiert wird mit den ortsansässigen Taxis in der Region. (vgl. ISTmobil GmbH 2019: 10ff)

Durch die telefonische Umfrage bei den Gemeinden konnte in Erfahrung gebracht werden, dass das System, so wie es im Umsetzungskonzept dargestellt wird, nicht umgesetzt wird. Das Projekt wurde verworfen, allerdings kommt es zu einer neuen Konzeption mit den Gemeinden und einer neuerlichen Grobplanung. Es konnte allerdings nicht erhoben werden, wie viele Gemeinden sich dem neuen System anschließen bzw. ob es noch alle 14 Gemeinden sind. Da es für diese Aussagen keinen Beleg gibt, wird im Zuge dieser Arbeit von dem letzten Stand der Planung ausgegangen.

3.3.5. Fallbeispiele: 3 Gemeinden, die repräsentativ einen Bedarf nach MaaS haben

Bei den bundesweiten Standards an ÖV-Anbindungen im Regionalverkehr wurden Siedlungskerne in 250 x 250 Meter Raster gebildet und so die Einwohner*innen nach Siedlungskernen aufgeteilt. Zur Veranschaulichung des Bedarfs wurde bei den gewählten Fallbeispielen auf eine ähnliche Methode zurückgegriffen, allerdings, aufgrund der vorhandenen Datengrundlage von 2018, wird hier von einem 100 x 100 Meter Raster ausgegangen. Mit Hilfe dieser Rastereinteilung soll bei drei Gemeinden der Bedarf nach einem bedarfsorientierten System veranschaulicht werden. Diese Gemeinden stehen repräsentativ für das Untersuchungsgebiet, der Hauptregion Mostviertel. Die Darstellung des Busverkehrs bezieht sich auf einen schulfreien

Werktag im Juli, um das Grundangebot ohne dem Schülerverkehr, welcher den tatsächlichen Busbetrieb verzerren würde, abzubilden. Die Datengrundlage für das Busangebot stammt vom VOR.

Begründung der Auswahl

Die drei Gemeinden wurden so ausgewählt, dass sie am besten die Gemeinden der Hauptregion Mostviertel repräsentieren, die bisher noch kein System umgesetzt haben. Unterschiedliche Auswahlfaktoren wurden dabei herangezogen:

- Bevölkerungsveränderung
- Demographie der Gemeinde
- Jede Gemeinde muss einen anderen definierten Raum nach der Rural-Urban-Typologie abdecken

Bei den drei Gemeinden handelt es sich um die Gemeinden Haidershofen, Randegg und Purgstall. Alle drei Gemeinden sind sich von der Altersstruktur her sehr ähnlich und weichen auch nicht vom Gesamtbild der Hauptregion, wie in Abbildung 30 ersichtlich, ab.

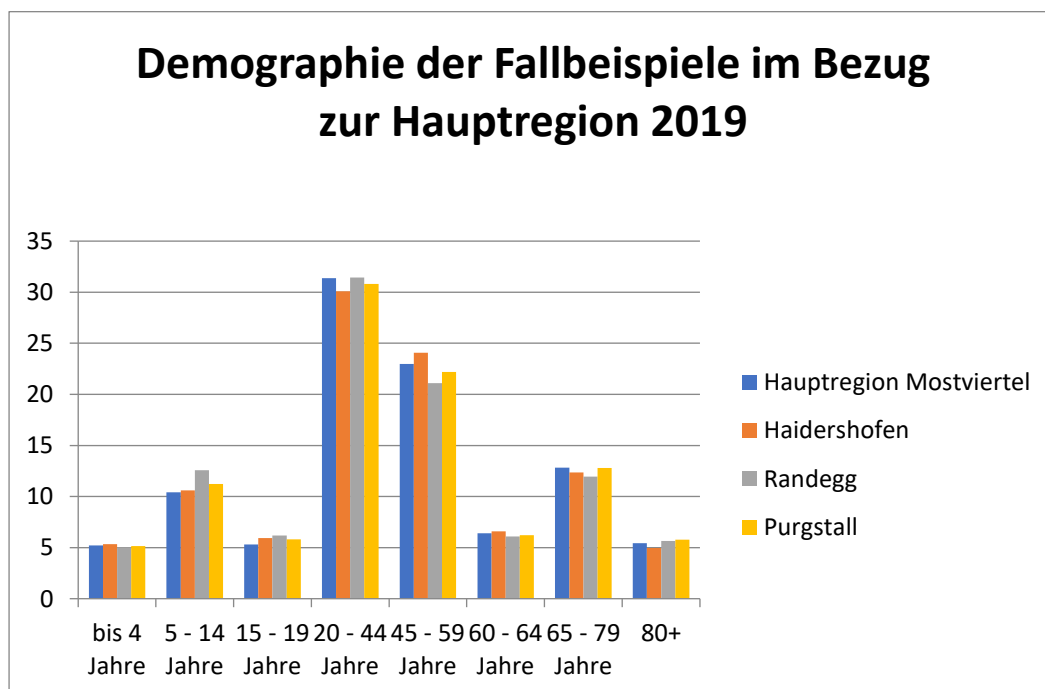


Abbildung 30: Demographie der Fallbeispiele im Bezug zur Hauptregion (Daten: Land NÖ: www.noel.gv.at, eigene Darstellung)

Trotz dieser Übereinstimmung unterscheiden sie sich hinsichtlich der Bevölkerungsveränderung. Die Gemeinde Randegg repräsentiert eine Gemeinde mit eher starkem Bevölkerungsrückgang und kann somit mit den südlichen Gemeinden

der Hauptregion verglichen werden, die aufgrund ihrer Planungsvorhaben mit ISTmobil für diese Analyse nicht herangezogen wurden. In der Gemeinde Purgstall stagniert die Bevölkerung, bzw. kommt es nur zu marginalen Veränderungen. Die Gemeinde Haidershofen verzeichnet hingegen eine Bevölkerungszunahme.

Aus dem Kapitel 2.1.3., der Mobilität des ländlichen Raums, und den Kapiteln zur Beschreibung von Mikro-ÖV-Systemen lassen sich Kernaufgaben des bedarfsorientierten Verkehrs ableiten:

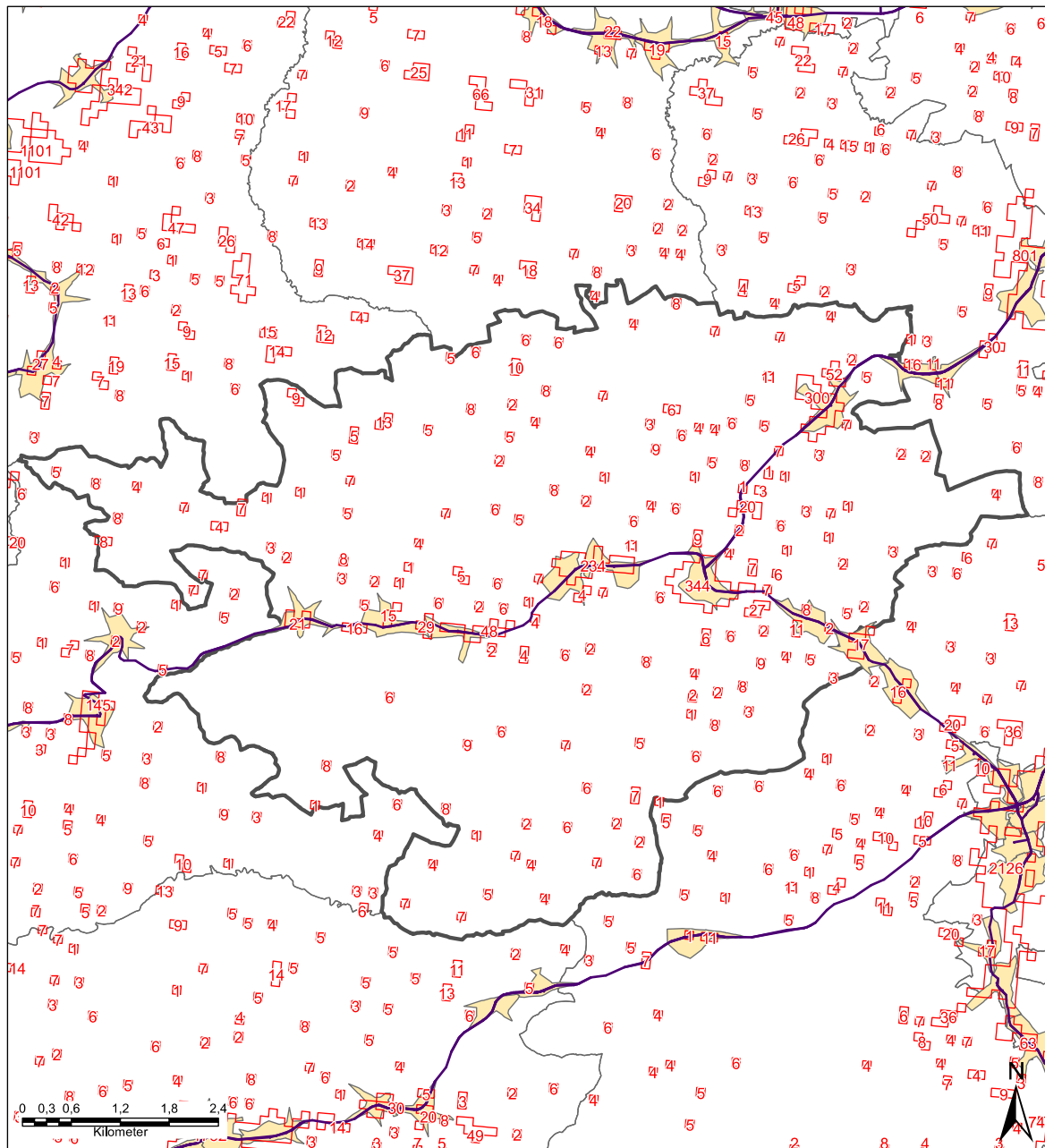
- Mikro-ÖV-Systeme als ÖV-Grundversorgung
- Mikro-ÖV-Systeme zur Überbrückung der letzten Meile zum nächsten höherrangigen ÖV
- Mikro-ÖV-Systeme zur Unterstützung bei der Reduktion des Zweit- oder Drittautos

Die Analyse

Gemeinde Randegg:

Die Gemeinde Randegg liegt im Westen des Bezirks Scheibbs und verzeichnet 2019 ca. 1 892 Einwohner*innen. Wie bereits beschrieben, und in Abbildung 24 ersichtlich, verzeichnet die Gemeinde seit 2008 eine Bevölkerungsabnahme. Die Gemeinde wird nach der Urban-Rural-Typology in Kapitel 2.1.1. dem intermediären ländlichen Raum zugeordnet. Die Gemeinde ist landwirtschaftlich geprägt und die nächstgelegenen regionalen Zentren Waidhofen/Ybbs, Amstetten und Scheibbs, sind alle ca. 20 km entfernt.

Bedarfsanalyse in der Gemeinde Randegg 2019



Legende

- Linienverkehr Bus
- - - OBB-Regionalverkehr
- Einwohner*innen 100m Raster
- Haltestelleneinzugsbereich 500m Bus
- Haltestelleneinzugsbereich 1000m Bahn
- Gemeinde Analyse
- Hauptregion

Quelle: VOR
Bearbeiterin: Barbara Bildel 2019

Abbildung 31: Bedarfsanalyse Randegg 2019 (eigene Darstellung)

Aus der Karte, Abbildung 31 ist ersichtlich, dass die Gemeinde viele Siedlungssplitter mit unter 10 Einwohner*innen hat. Die größeren Orte mit bis zu 300 Einwohner*innen sind an den Linienverkehr angebunden und aufgrund des Haltestelleneinzugsgebiets

ist ersichtlich, dass der ÖV innerhalb der Orte fußläufig erreichbar ist. Beim öffentlichen Verkehr handelt es sich um den Busverkehr zwischen Wieselburg, Randegg, Gresten und Gaming. Eine weitere Linie wird bis nach Amstetten geführt. Die Linie MO31, zwischen Wieselburg und Gresten über Randegg führend, bedient von Montag bis Freitag Randegg mit vier Kursen und am Samstag mit drei Kursen. An Sonn- und Feiertagen verkehrt auch auf den anderen Linien, welche die Gemeinde bedient, kein Busverkehr, wodurch Mobilität nur durch den PKW für die Bevölkerung möglich ist. (vgl. LINIENFAHRPLÄNE RANDEGG: www.vor.at)

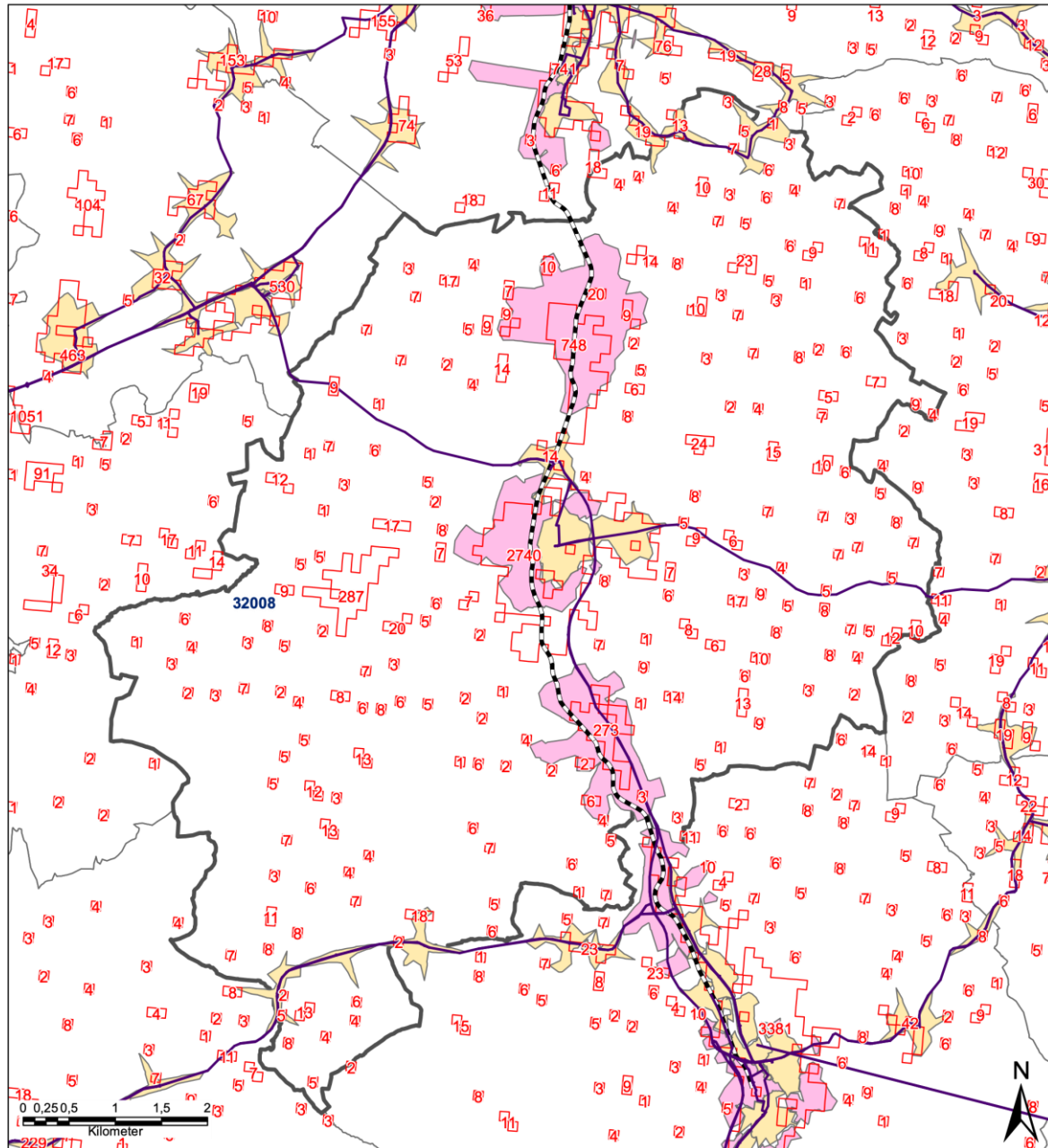
Die Siedlungssplitter erstrecken sich sehr gleichmäßig über die gesamte Fläche des Gemeindegebiets und sind teilweise durch längere Wegstrecken voneinander getrennt. Außerhalb des Gemeindegebiets befindet sich östlich in der Karte die Gemeinde Gresten, mit der Stadt Gresten als Zentrum. Hier befinden sich bereits unterschiedliche Einkaufsmöglichkeiten sowie Ärzte, welche von den Bewohner*innen Randeggs angefahren werden.

In der Gemeinde besteht ein Bedarf nach einer Grundversorgung durch einen bedarfsorientierten Verkehr vor allem in den Flächen, die derzeit keine ÖV-Anbindung haben. Auch die starke Bevölkerungsabnahme spricht für einen bedarfsorientierten Verkehr um die Versorgung der älteren Bevölkerung aufrechterhalten und die Region wieder aufwerten zu können.

Gemeinde Purgstall:

Die Gemeinde Purgstall wird nach der Urban-Rural-Typology ebenfalls dem intermediären ländlichen Raum zugeordnet, verzeichnet aber 2018 bereits 5 348 Einwohner*innen und weist, anders als Randegg, eine stagnierende Bevölkerung auf. Die Stadt Purgstall hat mit einer Regionalbahn, der Erlaufbahn, eine Verbindung zur Hochleistungsstrecke Westbahn und somit eine direkte Verbindung nach St. Pölten bzw. mit Umstieg in St. Pölten weiter nach Wien.

Bedarfsanalyse in der Gemeinde Purgstall 2019



Legende

- Linienverkehr Bus
- - - OBB-Regionalverkehr
- Einwohner*innen 100m Raster
- Hallstelleneinzugsbereich 500m Bus
- Hallstelleneinzugsbereich 1000m Bahn
- Gemeinde Analyse
- Hauptregion

Quelle: VOR
Bearbeiterin: Barbara Bilderl 2019

Abbildung 32: Bedarfsanalyse Purgstall 2019 (eigene Darstellung)

Wie bereits kurz erwähnt, ist Purgstall von Nord nach Süd durch eine Regionalbahn erschlossen. Zusätzlich gibt es auch abseits der Schulzeit Busverbindungen von Ost

nach West und parallel zur Regionalbahn führend. Die Linien 656 und 686 verbinden Purgstall ab September 2019 mit den Städten Scheibbs, Amstetten und Melk. Die Kurse werden allerdings nur von Montag bis Freitag gefahren. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren keine Busse und auch hier ist die Bevölkerung auf das Auto angewiesen. Die Regionalbahn verkehrt über die gesamte Woche im Stundentakt zwischen Pöchlarn und Scheibbs und ermöglicht so den Umstieg in den Regionalverkehr nach Amstetten oder St. Pölten und weiter Richtung Wien. (vgl. LINIENFAHRPLÄNE PURGSTALL: www.vor.at)

Viele Siedlungssplitter liegen hier außerhalb des Haltestelleneinzugsgebiets sowohl von Bus als auch von Bahn und sind somit an den öffentlichen Verkehr nicht angebunden. Wie auch in Randegg, kann man anhand Abbildung 32 die bereits erwähnten Siedlungssplitter sehr gut erkennen. Bis auf die Siedlungsfläche mit 287 Einwohner*innen beinhalten alle Rasterflächen nicht mehr als 50 Einwohner*innen. Sie gehören somit zu jenen 20 Prozent, welche in Österreich unter der 50 Einwohner*innen-Grenze leben und bei denen die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr nach ROSINAK & PARTNER weitestgehend unbekannt ist. Neben der Grundversorgung der unterversorgten Gemeindegebiete besteht hier auch ein Bedarf an der „Überbrückung der letzten Meile“ hin zu einem übergeordneten Verkehrsmittel, der Regionalbahn. Pendler*innen bräuchten so ihr eigenes Auto nicht mehr benutzen und es kommt zu einer Entlastung der Parkplatzsituation rund um den Bahnhof.

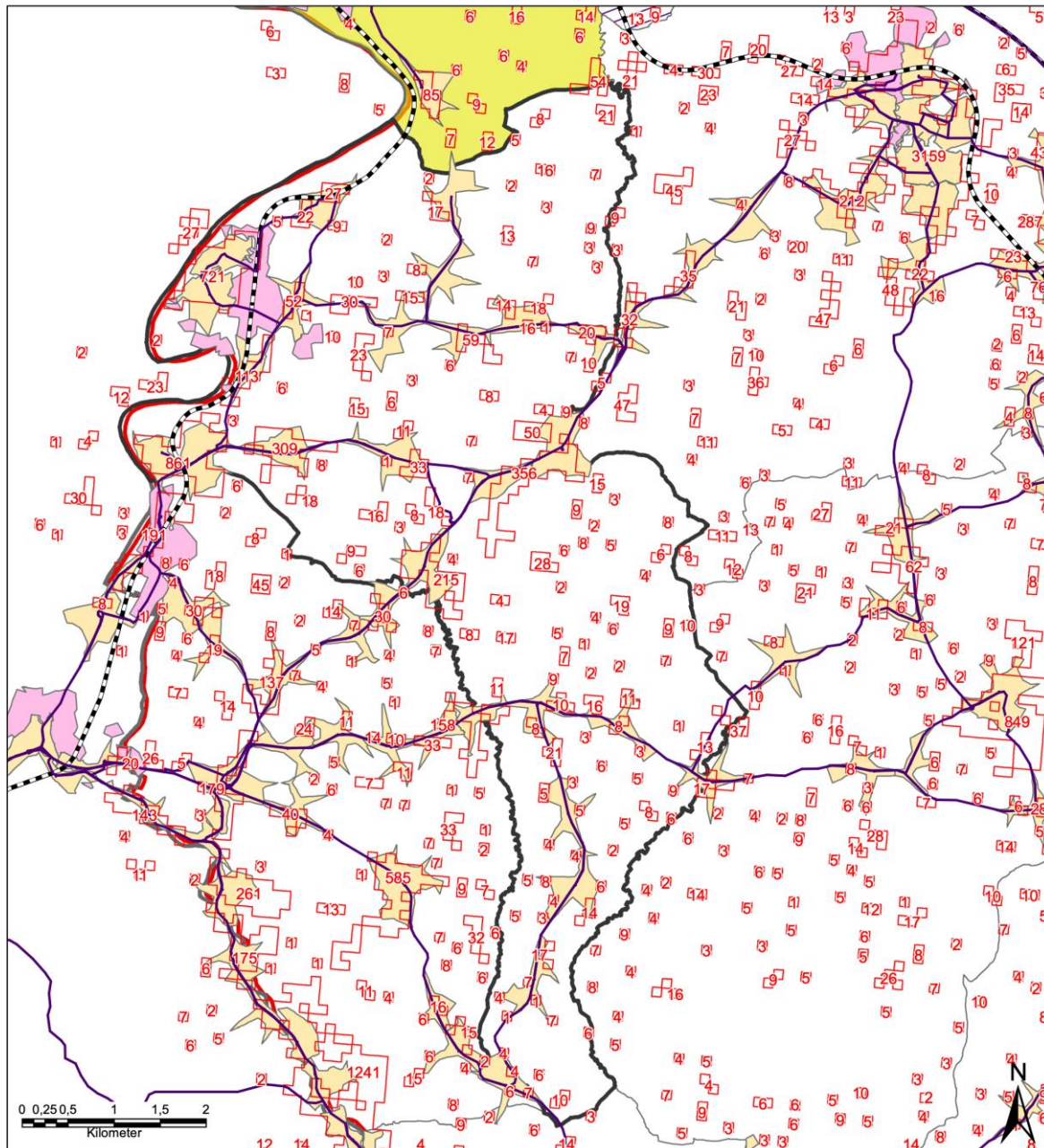
Etwas außerhalb von Purgstall entlang der Bundesstraße 25 Richtung Scheibbs gelegen befindet sich ein Einkaufszentrum, weswegen Purgstall für die umliegenden Siedlungen ein attraktiver Einkaufsstandort ist. Die Gemeinde ist zudem ein Schulstandort, mit Volks- und Mittelschule, wobei hier der Schulbusverkehr die Bedürfnisse abdeckt. Purgstall hat, mit der Erlaufschlucht, auch ein touristisches Angebot, welches ebenfalls mittels bedarfsorientierten Verkehrs erschlossen werden könnte.

Gemeinde Haidershofen:

Die Gemeinde Haidershofen wird dem ländlichen Raum im Umland von Zentren zugeordnet und verzeichnet 3664 Einwohner*innen mit einer steigenden Bevölkerungsentwicklung. Die Gemeinde befindet sich im Bezirk Scheibbs an der Bundesländergrenze zu Oberösterreich und im Einzugsgebiet von Steyer. Der Motorisierungsgrad ist in der Gemeinde Haidershofen über dem österreichischen Durchschnitt, wie in Abbildung 7 ersichtlich, und verzeichnet bereits eine höhere Einwohner*innen-Dichte als die beiden zuvor genannten Gemeinden. An

Haidershofen grenzt bereits eine Gemeinde mit Mikro-ÖV-System an, welche Gemeinde Ersthofen, die einen Gemeindebus installiert hat. Der Gemeindebus Ersthofen fährt allerdings nur im eigenen Gemeindegebiet und wurde hauptsächlich für die ältere Bevölkerung ins Leben gerufen. Durch einen Anruf bei der Gemeinde, kann man einen vergünstigten Fahrschein bekommen. Da das System nur auf einen ausgewählten Personenkreis zugeschnitten ist und auch nur innerhalb der eigenen Gemeinde fährt kommt es nicht zu einer Beeinflussung der Gemeinde Haidershofen. Die Gemeinde liegt, wie Purgstall, entlang einer Regionalbahn, genauer der Rudolfsbahn. Die Gemeinde wird von der Linie 620 versorgt und bindet Haidershofen an Steyer an. Eine zusätzliche Buslinie, die Linie 622, verkehrt ebenfalls in Haidershofen, allerdings handelt es sich hier um einen reinen Schülerkurs. Außerhalb der Schulzeit bedient die Linie 620 Haidershofen von Montag bis Freitag mit vier Kursen und an Samstagen mit einem Kurs. Auch hier gibt es keine Busverbindung an Sonn- und Feiertagen, wie auch bereits in den anderen Fallbeispielen. Größere Siedlungssplitter mit über 50 Einwohner*innen sind an das Busangebot angeschlossen. Wie in Abbildung 33 ersichtlich ist, bleiben auch hier die Siedlungsraster mit unter 50 Einwohner*innen unversorgt. Durch diese Strukturen besteht in Haidershofen ein Bedarf an Mikro-ÖV-Systemen zur Gewährleistung der Grundversorgung der Siedlungssplitter und zur „Überbrückung der letzten Meile“ in zu einem übergeordneten Verkehrsmittel, so wie auch in Purgstall. Neben der Versorgung der älteren Bevölkerung gilt es in Haidershofen auch das Zweit- oder Drittauto unattraktiver gegenüber dem öffentlichen Verkehr zu machen, vor allem bei jungen Familien, wo ein Elternteil in Karenz ist oder Teilzeit arbeitet, und so auf ein Auto angewiesen wäre.

Bedarfsanalyse in der Gemeinde Haidershofen 2019



Legende

— Linienverkehr Bus	AST (VOR)	sonstige
- - - OBB-Regionalverkehr	AST	Planung
Einwohner*innen 100m Raster	Planung_ISTmobil	Gemeinde Analyse
Haltestelleneinzugsbereich 500m Bus	Gemeindebus	Hauptregion
Haltestelleneinzugsbereich 1000m Bahn		
Carsharing		

Quelle: VOR/eigene Erhebung
Bearbeiterin: Barbara Bilderl 2019

Abbildung 33: Bedarfsanalyse Haidershofen 2019 (eigene Darstellung)

Da diese Gemeinde einen Zuzug verzeichnet, könnte hier einer steigenden Motorisierung entgegengewirkt werden.

Da es sich bei der Gemeinde Haidershofen, wie bereits kurz erwähnt, um einen Raum im Umland von Zentren handelt, kann so ein weiterer Bereich der Hauptregion Mostviertel repräsentativ dargestellt werden.

Zusammenfassung

Alle drei Gemeinden widerspiegeln aufgrund der Bevölkerungsstruktur die Hauptregion Mostviertel und vertreten verschiedene, nach der Urban-Rural-Topology eingeteilte, ländliche Räume. Obwohl die Gemeinden Purgstall und Randegg beide dem intermediären ländlichen Raum zugeordnet werden, haben sie aufgrund der Einwohner*innen-Dichte und der Grundvoraussetzungen durch den öffentlichen Verkehr verschiedene Anforderungen an einen bedarfsorientierten Verkehr. Randegg veranschaulicht bereits Anforderungen, wie sie auch im peripheren ländlichen Raum zu finden sind. Neben der Gemeinsamkeit der Bevölkerungsstruktur, weist auch jede Gemeinde eine andere, im Untersuchungsgebiet vertretene, Bevölkerungsentwicklung auf, weswegen somit jeder Raum des Untersuchungsgebiets vertreten ist.

Was man aufgrund der Analyse innerhalb der drei Gemeinden ohne bedarfsorientierte ÖV zusätzlich gut erkennen kann, ist, dass die Bedienstandards ab einer Siedlungsfläche von 250 Einwohner*innen, welche bei ROSINAK & PARTNER analysiert wurde, in den analysierten Gemeinden eingehalten werden.

Aufgrund dieser Analyse sollen Gemeindevertreter*innen aus diesen drei Gemeinden zum Einsatz eines bedarfsorientierten Verkehrs und in weiterer Folge zu dem Einsatz von MaaS befragt werden, um so repräsentative Aussagen über das Untersuchungsgebiet treffen und für Gemeinden, ohne bereits bestehenden Mikro-ÖV-Systemen, Handlungsempfehlungen formulieren zu können.

3.3.6. Fallbeispiel einer Gemeinde, mit Mikro-ÖV-System, in der Hauptregion

Als Fallbeispiel für eine Gemeinde, mit einem bestehenden Mikro-ÖV-System, soll die Gemeinde Wieselburg herangezogen werden.

Die Gemeinde gehört nach der Urban-Rural-Typology einem zentralen regionalen Zentrum an und vertritt somit eine weitere Raumeinteilung im Untersuchungsgebiet. Zudem verzeichnet die Gemeinde ein starkes Bevölkerungswachstum. Wieselburg liegt, wie Purgstall, entlang der Erlauftalbahn und ist gleichzeitig ein Schul- und

Fachhochschulstandort. Neben einer Neuen Mittelschule befindet sich auch ein Gymnasium in der Stadt. Aus wirtschaftlicher Sicht ist Wieselburg Standort für einige namhafte Unternehmen wie die Firma ZKW Lichtsysteme und die Brauerei Wieselburg. Seitens der Niederösterreichischen Wirtschaftsagentur „Eco Plus“ wurde in Wieselburg ein Technopol installiert. Es handelt sich dabei um ein Zentrum für Wissenschaft, Bildung und Wirtschaft wodurch an einem Standort Synergien entstehen sollen. Durch interdisziplinäre Zusammenarbeit sollen Partnerschaften und wirtschaftliche Impulse gefördert werden. Der Technopol Wieselburg versteht sich als Zentrum für Bioenergiesysteme und Lebensmittel- und Agrartechnologien und ist zudem der jüngste Technopol-Standort in Niederösterreich. (vgl. Gemeindeinformation Wieselburg: www.wieselburg.gv.at; Technopol Wieselburg: www.ecoplus.at)

Als regionales Zentrum übernimmt Wieselburg für viele Gemeinden Nahversorgerfunktionen und ist ein wichtiges Zentrum für öffentliche Institutionen. Die ansässigen Unternehmen ziehen Arbeitskräfte in die Region und auch als Bildungsstandort sorgt Wieselburg für weiteren Anstieg an Bildungspendler*innen und neuer Wohnbevölkerung.

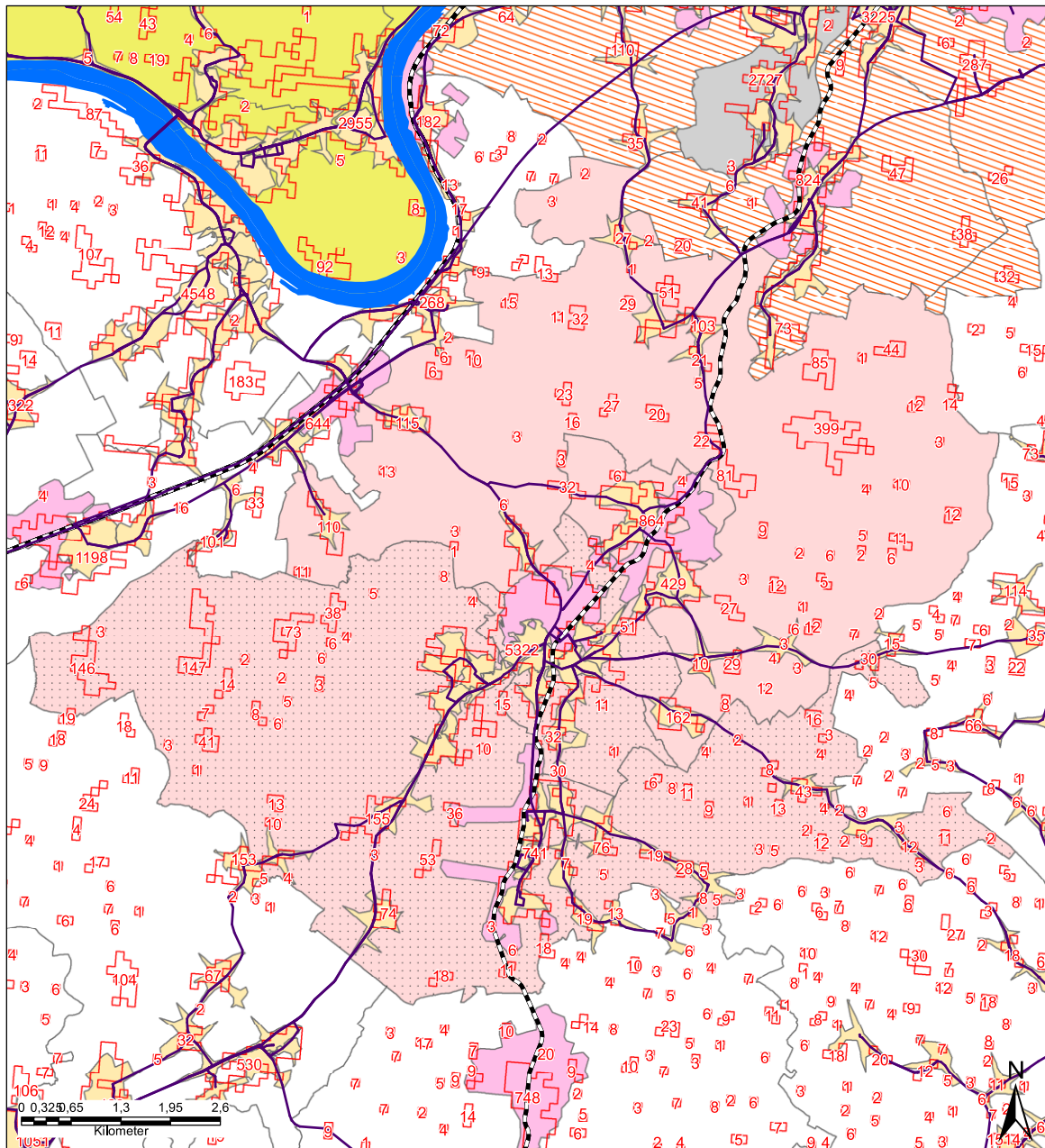
Durch die Bahnhaltestelle entlang der Regionalbahn befindet sich in Wieselburg auch eine Umstiegsmöglichkeit zu einem höherrangigen Verkehrsmittel mit einer Durchbindung bis nach St. Pölten und Umstiegsmöglichkeit nach Wien.

Aufgrund dieser Gegebenheiten in der Region lassen sich unterschiedliche Anforderungen an einen bedarfsorientierten Verkehr ableiten, welche mit dem inRegion-Taxi gelöst werden.

Wie bereits in der Darstellung aller bedarfsorientierten Systeme in Kapitel 3.3.4 beschrieben, fährt das inRegions-Taxi innerhalb definierter Betriebszeiten sowohl von Montag bis Freitag als auch an Samstagen. Es verbindet nicht nur Ortsteile Wieselburgs sondern auch die Umlandgemeinden mit dem regionalen Zentrum. Vor allem Personen ohne eigenem Auto sollen durch das Angebot unterstützt werden. (vgl. Wieselburg: www.wieselburg.gv.at; telefonische Auskunft durch Gemeinde)

Zusätzlich zu diesem Angebot betreibt die Gemeinde Wieselburg auch ein Carsharing-System.

Fallbeispiel mit bedarfsorientierten Verkehr: Wieselburg 2019



Legende

Linienverkehr Bus	AST (VOR)	sonstige
OBB-Regionalverkehr	AST	Planung
Einwohner*innen 100m Raster	Planung_IStmobil	Bundesland
Haltestelleneinzugsbereich 500m Bus	Gemeindebus	Hauptregion
Haltestelleneinzugsbereich 1000m Bahn		
Carsharing		

Quelle: VOR/eigene Erhebung
Bearbeiterin: Barbara Bilderl 2019

Abbildung 34: Fallbeispiel Wieselburg (eigene Darstellung)

Auch in Wieselburg lassen sich, wie in Abbildung 34 ersichtlich, Rasterflächen mit unter 50 Einwohner*innen erkennen, die nicht an den klassischen Linienverkehr

angebunden sind. Diese, teils freistehende Höfe, können das inRegion-Taxi nutzen um trotz fehlenden eigenen Autos mobil sein zu können.

3.3.7. Zusammenfassung und Beantwortung der Unterfragen 1 und 2

Mit Hilfe der Analyse in Kapitel 3.3 sollen die ersten beiden Unterfragen der Forschungsfrage beantwortet werden. Mithilfe der Erhebung mittels telefonsicher Befragung der einzelnen Gemeinden in der Hauptregion Mostviertel konnte eine Karte, ersichtlich in Abbildung 28, erstellt werden, in der alle bedarfsorientierten Systeme erfasst werden. Zur Beantwortung der Unterfrage 1 kann diese Karte herangezogen werden. 29 der 90 Gemeinden haben bereits ein oder mehrere umgesetzte Systeme in ihrer Gemeinde. Sieben der 29 Gemeinden betreiben mehr als ein System. Zusätzlich zu diesem Ergebnis befinden sich noch unterschiedliche Projekte in Planung. Eines der größten Planungsgebiete umfasst das ISTmobil mit elf Gemeinden. Hier ist allerdings noch nicht klar, ob sich auch alle 11 Gemeinden an dem Projekt beteiligen werden bzw. wann das Projekt zu einer Umsetzung kommt. Die Systeme wurden Kategorien zugeordnet und farblich eingeteilt. Es konnten unterschiedliche Systeme identifiziert werden. Einige Gemeinden setzen zusammen auf ein Anrufsammeltaxi, welches vom VOR unter Berücksichtigung der Förderauflagen geplant wird. Den operativen Hintergrund, wie Callcenter, Software oder Planung, übernimmt hier der VOR. In der Gemeinde St. Valentin konnte ein dem AST-System ähnliches System identifiziert werden, allerdings wurde es von der Gemeinde selbst installiert. Als weitere Systeme konnten Gemeindebusse identifiziert werden. Hier übernehmen freiwillige Fahrer*innen die Fahrdienste. Unter sonstige Systeme fallen Taxigutscheine oder ähnliches, welche ebenfalls von der Gemeinde zur Unterstützung der älteren Bevölkerung installiert wurden. Immer öfter werden auch Carsharing-Systeme, meist in Form von eCarsharing in den Gemeinden umgesetzt. Zum Teil konnten diese als zusätzliches Angebot neben dem klassischen Linienverkehr und einem Mikro-ÖV-System identifiziert werden. Betreiber der Systeme sind größtenteils die Gemeinden selbst oder vereinzelt Mobilitätsvereine, die innerhalb der Gemeinde Mobilität anbieten. Addiert man zu den 29 Gemeinden die Gemeinden hinzu, welche sich gerade innerhalb einer Planungsphase bei einem bedarfsorientierten System befinden, können insgesamt 42 Gemeinden identifiziert werden, sprich nicht ganz die Hälfte der Gemeinden im Untersuchungsgebiet.

Zur Beantwortung der Unterfrage 2 konnten, mithilfe der Identifizierung der Gemeinden mit Mikro-ÖV-System, jene Gemeinden identifiziert werden, welche über kein System

verfügt. Zur Darstellung des Bedarfs, anlehnend an die Methode von ROSINAK&PARTNER, wurden die Einwohner*innen in 100 x 100 Meter Rasterzellen analysiert und jene Gemeinden herangezogen, welche repräsentativ für das Untersuchungsgebiet stehen. Durch die Einwohner*innen-Anzahl innerhalb der Zellen wurde sehr gut visualisiert, wie Siedlungssplitter, Einzelhöfe und Streusiedlungen innerhalb der Gemeindegebiete verortet sind. Durch das Hinzufügen des Linienverlaufs von Bus- und Bahnlinien und der Haltestelleneinzugsgebiete konnten jene Zellen identifiziert werden, die nicht an einen ÖV angebunden sind. Daraus ergibt sich das Bild eines Bedarfs an einem bedarfsorientierten System und die Auswahl an drei Gemeinden, welche für den weiteren Teil der empirischen Untersuchung als Interviewpartner*innen ausgewählt wurden.

Bedarf an einem bedarfsorientierten Verkehr haben aufgrund der vorherrschenden Siedlungsstrukturen und des steigenden Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung auch jene Gemeinden, welche zur weiteren Analyse nicht herangezogen wurden, aber keinen bedarfsorientierten Verkehr bisher anbieten. Die drei ausgewählten Gemeinden stehen repräsentativ für die unterschiedlichen ländlichen Regionen im Mostviertel, die ausschließlich mit klassischen ÖV-Systemen bedient werden. Verstärkt wird der Bedarf an einem auf die Fläche ausgerichteten System aufgrund der teilweise vorherrschenden negativen Bevölkerungsentwicklung. Die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse, die auch in den anderen Gemeinden vorherrschen, werden durch die drei Fallbeispiele repräsentiert.

Mit Hilfe der Analyse konnten beide Unterfragen der Forschungsfrage beantwortet werden und Interviewpartner*innen aus den Gemeinden eingegrenzt werden. Die Frage 3 soll mithilfe von Interviews der Vertreter*innen der Gemeinden in Kapitel 3.4. beantwortet werden.

3.4. MaaS-geschneiderte Mobilität im Mostviertel aus Sicht von Experten*innen

In der nachfolgenden Analyse soll zum einen geklärt werden, warum manche Gemeinden, trotz dem offensichtlichen theoretischen Bedarf kein eigenes bedarfsorientiertes System umsetzen und ob die Zukunft der ländlichen Mobilität in den bedarfsorientierten Systemen liegen kann. Außerdem stellt man sich die Frage, ob diese Systeme auch zu einer Aufwertung der Region beitragen können.

3.5. Leitfadeninterviews mit Gemeindevertreter*innen und Verkehrsexperten*innen

In den nachfolgenden Kapiteln sollen die weiteren Unterfragen der Forschungsfrage mithilfe der Methode des Leitfadeninterviews beantwortet werden. Im Vorfeld soll nochmals auf den Stand im Forschungsdesign, auf die Auswahl der Interviewpartner*innen und auf den zur Anwendung kommenden Leitfaden eingegangen und die Herangehensweise erläutert werden. Im Anschluss findet sich sowohl eine Zusammenfassung der letzten drei Unterfragen als auch die abschließende Beantwortung der Forschungsfrage mit den daraus resultierenden Handlungsempfehlungen für die Durchführung von bedarfsorientierten Systemen bis hin zu MaaS.

3.5.1. Forschungsdesign Teil 2

Wie bereits beim ersten Teil des Forschungsdesigns, soll auch hier, zu Beginn der weiteren Analyse, auf den Entwicklungsstand im Forschungsdesign eingegangen werden.

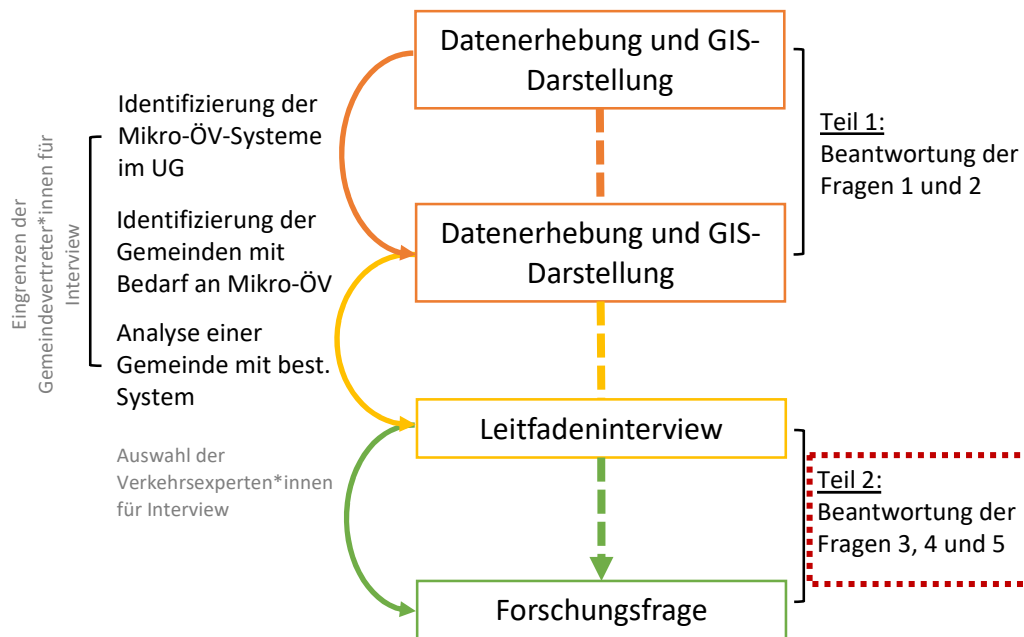


Abbildung 35: Forschungsdesign Teil 2 (eigene Darstellung)

Mit Hilfe der selbst erhobenen und den bereitgestellten Daten durch den VOR konnte mit Hilfe der Visualisierung im ArcGIS der erste Teil des empirischen Teils abgeschlossen und damit die Fragen 1 und 2 der Unterfragen, wie in Abbildung 35 ersichtlich, beantwortet werden. Die Methode des Leitfadeninterviews wird nun im 2. Teil der Analyse eingesetzt, um auch die Fragen 3 bis 5 beantworten und abschließend auf die Forschungsfrage eingehen zu können. Durch die Beantwortung der Fragen 1 und 2 konnten geeignete Interviewpartner*innen aus den Gemeinden identifiziert werden.

3.5.2. Dimensionale Analyse und Leitfaden

Soziale Wirklichkeit entsteht aus Handlungs- und Kommunikationsprozessen und deren wechselseitiger Interpretation. Die Konstruktion daraus, was einfach betrachtete auch teils aus einer Interpretation einer Interpretation entstehen kann, bildet den Gegenstand wissenschaftlicher Rekonstruktionen. Es geht somit auch in der qualitativen Forschung der Humangeographie darum, bei Fragestellungen oder verschiedenen Themen verschiedene Vorstellungen oder Meinungen miteinander zu vergleichen. (vgl. MATTISEK et al. 2013: 130)

Im Vordergrund der qualitativen Forschung stehen Wahrnehmungen, Meinungen und Handlungen. Es geht darum, Neues zu entdecken und daraus Theorien zu entwickeln. Dabei gilt es auch den/die Forscher*in als integrativer Bestandteil des Prozesses und dessen Ergebnisse zu sehen und Bestandteile wie Kontextualität und Subjektivität der

befragten Personen herauszuarbeiten. Aufgrund dieser Charakteristika der qualitativen Forschung lassen sich Wahrnehmungen und die Vielfalt gesellschaftlichen Handelns besonders gut festhalten. (vgl. MATTISEK et al. 2013: 127f)

Als Methode zur Erhebung der Vorstellungen wurde darum ein Leitfadeninterview gewählt. In Anlehnung an die Einteilung in verschiedene Typen der Interviews nach LAMNEK (2010) wurde hier die Interviewform des episodischen Interviews gewählt. Dabei besteht weitgehende Offenheit allerdings auch ein theoretisches Konzept, nämlich dem Leitfaden. Es handelt sich dabei um eine Mischung aus einem narrativem und einem problemzentrierten Interview wobei zielgerichtete Fragen bei dieser Interviewform integriert werden (vgl. MATTISEK et al. 2013: 160)

Zur Erstellung des Leitfadens wird nach MAYER (2013) zuerst eine dimensionale Analyse erstellt, um die Fragen im Leitfaden vorab strukturierter gliedern zu können. Dies soll auch dazu dienen, dass es nicht zu einem uneingeschränkten Informationsinteresse und somit zu einem unrealistisch langen Leitfaden kommt. (vgl. MAYER 2013: 44)

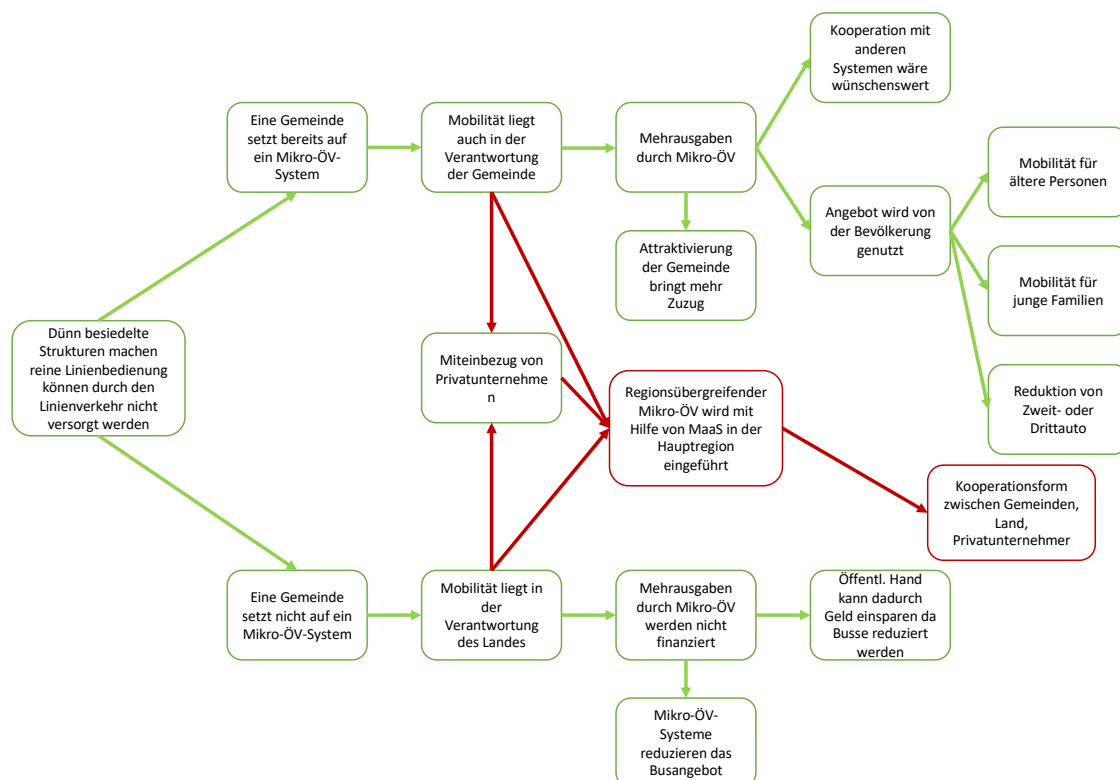


Abbildung 36: Diagonale Analyse zur Erstellung des Leitfadens (eigene Darstellung)

Durch die Analyse, in Abbildung 36 ersichtlich, lassen sich nun Themenkomplexe herauslesen, welche mit Hilfe des Interviews abgefragt werden sollen, bzw. wonach

sich die Fragen des Leitfadens orientieren können. Ziel ist es von den Interviewpartnern*innen Antworten auf die Unterfragen 3 bis 5 zu bekommen, um so schlussendlich die Forschungsfrage beantworten zu können.

Die diagonale Analyse teilt sich bereits zu Beginn in zwei unterschiedliche Situationen. Die Fragestellungen beziehen sich zum einen auf Gemeinden, die bereits ein bedarfsorientiertes System umgesetzt haben und zum anderen auf jene, die trotz eines Bedarfs noch kein System umgesetzt haben. Bei dem Themenkomplex der Verantwortlichkeit treffen beide Wege wieder aufeinander und es können im Prinzip dieselben Fragen gestellt werden. Es ist anzunehmen, dass sich der Verlauf des Leitfadeninterviews zwischen den Verkehrsexperten*innen und den Gemeindevertreter*innen ändert und man eine andere Reihenfolge der Leitfragen wählen bzw. diese situationsbedingt umformulieren muss.

3.5.3. Kriterienkatalog der Analyse

Um die Interviews auswerten zu können, wurden diese transkribiert und in ein normales Schriftdeutsch gebracht. Für die Auswertung soll die qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING (2010) angewendet und somit Kategorien gebildet werden, welche anschließend mit Hilfe der transkribierten Interviews ausgewertet werden. Die Systematik, so MAYRING (2010) soll regelgeleitet und auch theoretisch fundiert ablaufen. (vgl. MATTISEK et al. 2013: 213f)

Die Kategorien, nach denen ausgewertet wird, ergeben sich zum einen aus der diagonalen Analyse im Vorfeld des Leitfadens und zum anderen aufgrund der Durchsicht bei der Transkription der Interviews. Zu den Kategorien werden die entsprechenden Textpassagen gesucht.

Tabelle 3: Kategorien

1	Bedarf an einem bedarfsorientierten System
	In dieser Kategorie soll der Frage nachgegangen werden, warum manch Gemeinden in ihrer Gemeinde bereits einen Bedarf für ein Mikro-ÖV-System gesehen haben und andere Gemeinden noch nicht. Zudem stellt sich die Frage, wie Gemeinden ihren Bedarf an Mobilität für die Bevölkerung einschätzen.
2	Mobilitäts-Nutzer*innen im ländlichen Raum
	Mit diesem Thema beschäftigt man sich mit der Bevölkerung des ländlichen Raumes und ob es in Folge des demographischen Wandels dazu kommen

	kann, dass es zu erheblichen Mobilitätseinschränkungen bei Teilen der Bevölkerung kommt bzw. ob es diese Einschränkungen schon gibt?
3	Hemmender Faktoren
	Auch der Stellenwert des Autos im ländlichen Raum hat Einfluss auf die bedarfsorientierten Systeme und umgekehrt. Der Stellenwert des Autos wurde in den Interviews immer wieder unterstrichen. Zudem könnte auch der Bestellvorgang von diesen Systemen dazu beitragen, warum Systeme angenommen werden oder nicht.
4	Einfluss der Raumordnung
	Hier soll der Frage nachgegangen werden, wie stark die Siedlungsstruktur und somit die Raumordnung beim Bedarf nach einem Mikro-ÖV-System eine Rolle spielt. Besonders interessant in diesem Zusammenhang ist die Sicht der Gemeinden, die noch kein System haben, da sie verschiedene, typische Formen der Siedlungs- und Raumstruktur der Hauptregion widerspiegeln
5	Mikro-ÖV-Systeme als die Möglichkeit, den ländlichen Raum mit öffentlichem Verkehr zu erschließen
	In der Theorie sind Mikro-ÖV-Systeme ideal zum Erschließen dünn besiedelter Flächen. Da sich die Praxis von manchen Theorien oft unterscheidet soll der Frage nachgegangen und Meinungen von Experten eingeholt werden.
6	Erfolgsgarantie durch das richtige System
	Aufgrund der verschiedenen Formen der Mikro-ÖV-Systeme soll hier der Frage nachgegangen werden, wie diese organisiert sein müssen, um ideal an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst zu sein
7	Überregionalität oder gemeindeinterne Lösung
	Liegt die Zukunft der bedarfsorientierten Systeme in einem überregionalen Konzept oder weiterhin in Systemen, welche nur innerhalb der Gemeinde fahren.
8	Bottom-Up oder lieber Top-Down bei der Planung eines Systems
	Sollten Planungen im Bereich des Mikro-ÖVs lieber von den Gemeinden aus erfolgen, da sie ihre Gemeinde am besten kennen oder lieber hinsichtlich regionaler Lösungen von der öffentlichen Hand implementiert werden?
9	Liegt die Zukunft in Konzepten wie MaaS
	Die Literatur beschäftigt sich immer mehr mit dem Konzept MaaS. In Europa gibt es verschiedene Pilotregionen in denen durch Sharingsysteme das eigene Auto hinfällig wird. Könnte dieser Trend auch im Mostviertel bzw. in Niederösterreich Zukunft haben?

3.5.4. Auswahl und Vorstellung der Interviewpartner

Ein Teil der Interviewpartner*innen, nämlich der Gemeindevertreter*innen, wurde durch die Datenanalyse eingegrenzt. Aufgrund der Gemeinsamkeit der Altersstruktur der Gemeinden, welche jene der Hauptregion widerspiegelt und aufgrund der Heterogenität hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung und Zuordnung durch die Urban-Rural-Typologie zu einem ländlichen Raum, sind Aussagen über diese Gemeinden repräsentativ für das Untersuchungsgebiet Mostviertel.

Die Auswahl der Verkehrsexperten*innen ergab sich aus der Auseinandersetzung mit der Thematik. Es sollen möglichst differenzierte Aussagen und Blickwinkel durch die Experten*innen auf die Thematik entstehen.

*Tabelle 4: Interviewpartner*innen (eigene Darstellung)*

Interviewpartner*innen	
IP 1	Verkehrsexperte*in vom VOR, langjährige Erfahrungen im Bereich von Mikro-ÖV-Systemen
IP 2	Verkehrsexperte*in als Vertreter*in des Land Niederösterreichs, einschlägige Erfahrungen im Bereich der Elektromobilität und Konzeptionen von MaaS
IP 3	Ehemaliger*e langjähriger*e Mitarbeiter*in von NÖ.Regional GmbH und ehemals zuständig für das Untersuchungsgebiet als Mobilitätsmanagerin
IP 4	Gemeindevertreter*in aus Purgstall
IP 5	Gemeindevertreter*in aus Purgstall
IP 6	Gemeindevertreter*in aus Wieselburg
IP 7	Gemeindevertreter*in aus Randegg
IP 8	Gemeindevertreter*in aus Haidershofen

3.5.5. Ergebnisse der Interviews

Die Leitfadeninterviews wurden sowohl mit den Experten*innen als auch mit den Gemeindevertreter*innen terminlich vereinbart und im Zuge eines Treffens in den jeweiligen Gemeinden bzw. Arbeitsplätzen durchgeführt. Die Zeitfenster und die Örtlichkeiten wurden von den Interviewpartnern*innen festgelegt, wie es auch nach MATTISSEK et al. (2013) empfohlen wird, um die Atmosphäre so angenehm wie möglich gestalten zu können.

Das nachfolgende Kapitel soll nun die Ergebnisse zu den jeweiligen Kategorien, welche unter dem Kapitel 3.4.3. gebildet wurden, darstellen. Dabei sollen die Antworten der jeweiligen Interviewpartner gegenübergestellt werden. Jegliche Inhalte, welche hier beschreiben werden, stammen ausnahmslos aus den im Vorfeld geführten Interviews.

Bedarf an einem bedarfsorientierten System

Wie bereits im theoretischen Teil dieser Arbeit ausführlich dargestellt wurde, wird in der Literatur oft darauf eingegangen, dass gerade der ländliche Raum in all seiner Heterogenität verschiedensten Bedarf an Mobilitätssystemen hat. Die langen Wege für tägliche Besorgungen zusammen mit der dünnen Besiedlungsstruktur unterstreichen diesen Ansatz. Auch in der Hauptregion Mostviertel konnten diese Strukturen festgestellt werden, weswegen man, aufgrund dieser Voraussetzungen, durchaus von einem erhöhten Bedarf ausgehen kann. Unter dem Bedarf an einem Mikro-ÖV-System versteht man unter dieser Kategorie, den Bedarf der Bevölkerung bzw. die Einschätzung der Gemeinden über den Bedarf in der Bevölkerung.

Aufgrund der Ergebnisse aus den Interviews wird ein teils widersprüchliches Bild hinsichtlich des Bedarfs an Mikro-ÖV-Systemen beschrieben. Auf die Frage, ob in der jeweiligen Gemeinde ein Bedarf seitens der Bevölkerung für ein zusätzliches Mobilitätsangebot besteht, argumentieren jene Gemeinden, die noch kein System umgesetzt haben, sehr ähnlich, nämlich mit der noch bestehenden Nachbarschaftshilfe. Vor allem die Gemeinde Haidershofen und die Gemeinde Randegg verweisen auf den Familienzusammenhalt und auf die Organisation der Leute.

IP7: "Also die Leute sind schon eigentlich alle noch Großteiles so, sie organisieren sich das selbst für ihren eigenen Komfort und nur ja nicht irgendwie da mit irgendwem zusammenarbeiten."

Haidershofen verweist auch auf die bestehenden Großfamilien, die vor allem in den Katastralgemeinden außerhalb der kompakten Siedlungsformen wohnen. Dadurch, dass sich die Bevölkerung bei der Gemeinde nicht meldet und den Wunsch nach einem Mikro-ÖV-System nicht geäußert wird, kann man davon ausgehen, so die einzelnen Gemeindevorsteher*innen der Gemeinden ohne Mikro-ÖV-System, dass hier einfach kein Bedarf besteht und jeder/jede mit seinen/ihren Ansprüchen an

Mobilität gut zurechtkommt. Seitens der Gemeinde Purgstall wurde geäußert, dass die Gemeinde es oft mittels Erhebungen versucht hat, den Mobilitätsbedarf der Bevölkerung zu erfassen, um so ein System in der Gemeinde zu implementieren. Es kam allerdings nur zu geringen Ergebnissen.

IP4: „Wir haben das an alle Bürger geschickt, gründen wir einen Verein mit freiwilligen Fahrern, da hätten wir wahrscheinlich leicht welche gefunden. Ich glaube, es haben sich zwei Leute gemeldet. Sind wir uns ehrlich. Der Bedarf ist offensichtlich nicht da, sonst würde sich ja wer melden.“

Dieser schwache Rücklauf der Meinungsumfrage wird seitens der Experten*innen, die selbst bei den Umfragen involviert waren, unterstrichen. Obwohl die Gemeinden mit der Einstellung zu solchen Systemen offener geworden sind besteht trotzdem noch die Schwierigkeit, die Bevölkerung für solche Angebote mobil zu machen. In einer anderen Gemeinde im Mostviertel war es, laut Experte*in, genau andersrum. Hier wurde ein Bedarf seitens der Bevölkerung geäußert, allerdings wollte dies die Gemeinde nicht umsetzen.

Laut den Gemeindevertreterinnen muss so ein System noch bevor Bedarf besteht in der Gemeinde umgesetzt werden, damit die Bevölkerung die Vorteile von bedarfsorientierten Verkehrssystemen kennenlernt. Solche Projekte brauchen Zeit, bevor sie seitens der Bevölkerung angenommen werden. Möglicherweise, so ein/eine Interviewpartner*in, muss zuerst etwas installiert werden, auch wenn noch kein Bedarf geäußert wird und dann wird es von den Leuten genutzt, die sich nur noch nicht gemeldet haben. Dem gegenüber beschreibt der/die Interviewpartner*in aus der peripheren Region Randegg, dass er/sie schon kleine Angebote wie ein „Jugentaxi“ für die junge Bevölkerung am Wochenende angeboten haben, aber nur mit mäßigem Erfolg. Nach nur kurzer Zeit wurde es selbst von den Jugendlichen nicht mehr angenommen und wodurch es wieder eingestellt wurde.

Nach Experten*innen-Meinung bedarf es hier einer Bewusstseinsbildung, nicht nur bei der Bevölkerung, sondern auch bei den Gemeinden selbst.

Auf die Frage hin, ob der Bedarf in Zukunft ein Thema sein kann, gerade aufgrund des demographischen Wandels sind sich alle Gemeindevertreter*innen und Verkehrsexperten*innen einig, dass sich spätestens dann, ein erhöhter Bedarf an einem flexiblen System einstellen wird.

Nach der Frage über die Einschätzung des Bedarfs in den Gemeinden wurde den Interviewpartnern*innen die Möglichkeit gegeben, die Nutzer*innen-Gruppe solcher Systeme einzuschätzen. In erster Linie wurden ganz bestimmte Bevölkerungsgruppen seitens der Gemeindevertreter*innen genannt:

- ältere Personen
- nicht mehr mobile bzw. gehbehinderte Personen

Bei weiteren Nachfragen wurde auch von manchen Interviewpartnern*innen die junge Bevölkerung genannt, welche aufgrund ihrer Freizeitgestaltung, welche mit dem Linienverkehr nicht ausreichend bedient wird, einen erhöhten Bedarf an Mobilität haben könnten. Vor allem seitens der Gemeinde Purgstall wird darauf hingewiesen, dass man, obwohl es falsch ist, in erster Linie immer an die alten Personen denkt. Aufgrund der Gespräche mit anderen Gemeinden weiß man heute, dass solche Systeme von Jung bis Alt genutzt werden und man so Systeme anders betrachten muss. Auch in einer anderen Gemeinde wurde bestätigt, dass man natürlich auch über junge Familien nachdenken sollte, die außerhalb der Wohnsiedlungen in den Katastralgemeinden wohnen. Auch in Purgstall wird der Zuwachs an Fahrtendiensten innerhalb der Familie erkannt und vor allem die Beförderung der Kinder zu den Freizeiteinrichtungen angesprochen.

Beim inRegions-Taxi Wieselburg werden die Nutzer*innen als ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Personen definiert, wobei man solche Systeme, laut dem/der gemeintlichen Interviewpartner*in, auch für Pendler*innen attraktiv gestalten kann. Hier wird auch an große Firmen verwiesen, die früher Shuttle-Dienste für ihre Mitarbeiter angeboten haben. Da auch in Wieselburg Großunternehmen ansässig sind, wäre es auch hier möglich etwas umzusetzen, was Pendler*innen mehr entgegenkommt.

Um andere Nutzer*innen ansprechen zu können, setzt das inRegions-Taxi zukünftig auf einen Niederflurkleinbus, um auch Rollstuhlfahrer*innen mehr Mobilität zu gewährleisten. Zukünftig sehen die Interviewpartner*innen, aufgrund des demographischen Wandels, einen großen Bedarf an diesen Mobilitätskonzepten. Es wird davon ausgegangen, dass es in Zukunft mehr ältere, alleinstehende Personen geben wird. Von einem/einer Interviewpartner*in konnte diese Tendenz heute schon

identifiziert werden. Vor allem in den peripher gelegenen Regionen des Mostviertels ist es heute schon so, dass ältere Menschen alleine auf den Höfen leben.

Hemmende Faktoren

Während der Interviews wurden immer wieder Faktoren genannt, die den Bedarf bzw. den Erfolg eines bedarfsorientierten Systems hemmen.

Als hemmender Faktor wird das private Auto genannt. Gerade im Mostviertel seien es alle gewöhnt, mit dem eigenen Auto zu fahren, wird von einem/einer Verkehrsexperten*in argumentiert. Bei der Umsetzung solcher Projekte stand, mehr als in den anderen Hauptregionen, immer wieder das Auto im Vordergrund, weswegen sich die Systeme nicht etablieren konnten. Mit dem Auto, so hieß es, da könne man fahren wann man will und die Zentren, die man zum Beispiel für den Facharzt oder zum Einkaufen erreichen möchte, seien alle nicht weit entfernt, die könne man leicht mit dem Auto erreichen. Zudem hätte man die Möglichkeit, gleich mehrere Erledigungen auf einmal machen zu können. Auf die Frage, ob die Autoaffinität vor allem bei den Jugendlichen zurück geht, wurde auf die Stadt verwiesen. Dort hört man immer wieder das Fahrschulen geschlossen werden bzw. dass Bekannte keinen Führerschein mehr besitzen. Im ländlichen Raum wird großteils schon mit dem L17-Modell begonnen und so bereits früh die Mobilität im eigenen Auto forciert. Auch in den Katastralgemeinden werden die Wege hauptsächlich mit dem eigenen Auto zurückgelegt. Dies ist aber, laut den kommunalen Interviewpartner*innen, auch nicht weiter schlimm. Ob mit eigenem Auto oder einem Taxiunternehmen gefahren wird ist schlussendlich egal, da beides Emissionen verursacht, sofern nicht Fahrtwünsche gesammelt werden. Es ist davon auszugehen, so die Gemeindevertreter*innen, dass es zu keinem Sammeleffekt kommen kann, da dies die Bevölkerung nicht wünscht. Aber selbst wenn die täglichen Erledigungen nicht mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden müssten, so benötigt man ein Auto für die Freizeitaktivitäten. Möchte man ins Hallenbad gehen oder Schifahren, dann benötigt man dazu ein Auto. Und sobald man für diese Aktivitäten ein Auto braucht, nutzt man dieses auch für den Alltag und man wird nicht in ein öffentliches System, dass ich zuvor anrufen muss, einsteigen. Ältere Personen möchten auch länger selbst mobil bleiben und nicht auf ein System angewiesen sein.

Ziel muss es sein, laut Verkehrsexperten*innen, dass man mit der Qualität der Systeme besser wird, als das eigene Auto, um so die Anzahl an privaten PKWs zu reduzieren. Die Verkehrsexperten*innen sind sich aber sicher, dass dieser Wandel erst

nach einem langen Zeitraum erfolgen wird. Möglicherweise ist die Vorstellung, dass kein Auto mehr vor der Haustür steht unrealistisch, aber vielleicht werden Autos reduziert, welche nur selten genutzt werden. Es wäre schon ein Erfolg, so die Meinung der Verkehrsexperten*innen, wenn das Zweit- oder Drittauto obsolet werden würde.

Ein weiterer hemmender Faktor, der ebenfalls bei allen kommunalen Interviewpartner*innen genannt wurde, ist der Ablauf bei der telefonischen Buchung eines Systems. Dieses Hemmnis ist aber auf keinen Fall neu, ganz im Gegenteil. Ein/eine Verkehrsexperte*in gibt an, dass bereits bei den ersten Versuchen, bedarfsorientierten Systemen umzusetzen, dass Anrufen vor allem für ältere Personen ein hemmender Faktor war. Mit dem Anruf bei einer Hotline spiele die Angst mit, dass man mit einem System fährt, wo man vielleicht nicht mehr zurückkommt. Es wurden auch im Vorfeld negative Erfahrungen mit der Hotline gemacht, wo die Disposition nicht immer funktioniert hat. Den Nutzer*innen wäre ein direkter Anruf bei der/dem Lenker*in lieber. Auch seitens der Gemeindevertreter*innen ist zu hören, dass es gerade im ländlichen Raum noch Generationen geben könnte, die keine Bittsteller sein wollen. Diese Altersgruppe möchte nicht zuerst anrufen, um abgeholt zu werden. Dadurch könnte jemand wissen, dass man nicht mehr selbst fahren kann.

Dieser Faktor ist durchaus besorgniserregend, denn wenn die mangelnde Akzeptanz bei solchen Systemen bereits auf dieser Ebene anfängt, so die Verkehrsexperten*innen-Meinung, weil man aus sozialen Gründen nicht anrufen will, dann stellt das natürlich ein Problem dar. Man ist sich allerdings einig, dass dies ein Generationenproblem sein kann und sich dies noch verändern kann

Einfluss der Raumordnung

Die Raumordnung nimmt auf die bedarfsorientierten Systeme einen großen Einfluss, wie auch umgekehrt, denn aufgrund lockerer Siedlungsstrukturen und Siedlungssplitter ergibt sich erst der Bedarf nach solchen Systemen.

Aufgrund der Raumordnung sind Systeme in manchen Gemeinden nur schwer umzusetzen. Zum einen ist es ein Zusammenspiel aus dünn besiedelten Räumen und geographischen Grundvoraussetzungen, wie in sehr bergigen Gemeinden, die einen effizienten Verkehr nur schwer möglich machen. Hier gibt es Ortsteile oder Liegenschaften, welche nur schwer zugänglich und für ein Bussystem schon aus umlauftechnischen Gründen nicht effizient zum Handhaben sind. Die einzige

Möglichkeit besteht hier durch ein System mit kleinen Gefäßen. In anderen Gemeinden bestehen trotz disperser Siedlungsstrukturen vereinzelt kompakte Wohnformen, wo tatsächlich, auch aufgrund einer guten Anordnung der Nahversorger und Institutionen, ein bedarfsorientiertes System nicht als notwendig erachtet wird. Hier ist es aber weiterhin notwendig, laut kommunalen Interviewpartner*innen, das die ansässige Bevölkerung weiterhin das private Auto benutzt.

Aber auch zukünftig ist die Raumordnung, vor allem hinsichtlich eines Konzepts wie MaaS gefordert, gute Lösungen anzubieten, so die Meinung der Verkehrsexperten*innen. Wenn kein Auto mehr vor dem Haus stehen würde, bräuchte man in einer guten Reichweite Räume, wo man entweder eCarsharing-Systeme bzw. engmaschige Sammelstellen vorfinden würde, um von hier abgeholt zu werden. Diese Räume müssen künftig multimodal gestaltet sein, damit sie attraktiv genutzt werden.

Mikro-ÖV-Systeme als die Möglichkeit, den ländlichen Raum mit öffentlichem Verkehr zu erschließen

Auf die Frage, ob ein bedarfsorientiertes System gerade für den ländlichen Raum geeignet sei, um das Mobilitätsangebot zu steigern, sind sich die befragten Experten*innen und Gemeindevertreter*innen einig, dass es gerade jene Systeme brauche, um die Fläche erschließen zu können.

IP3: „Definitiv, bin ich der Meinung, dass bedarfsorientierter Verkehr Mobilität in die Fläche bringen kann.“

Man ist sich dahingehend nicht nur sicher darüber, dass es in Richtung flexibler Angebote gehen muss, um den Raum überhaupt erschließen zu können, sondern auch, um andere langfristige Ziele erreichen zu können. Insbesondere die CO₂-Reduktion wird in diesem Zusammenhang genannt, in der die Verkehrsexperten*innen großes Potential im ländlichen Raum sehen. Durch die Erhöhung des Besetzungsgrades, welches durch das Sammeln von Fahrgästen in diesen Regionen entstehen könne, würde man einen großen Hebel aktivieren, um den Ausstoß der Emissionen zu reduzieren. Neben der Bahn und dem Bus, welche als Eckpfeiler der Mobilität genannt werden, bräuchte es für die zukünftige Mobilität ein flexibles Flächenangebot. Eine Kombination aus Bus- und Mikro-ÖV-Planung würde sich anbieten. Zudem, so die Verkehrsexperten*innen, je peripherer der Raum wird, desto kleiner müssen die eingesetzten Gefäße werden. Gemeint sind hier kleine Autos,

PKWs oder Kleinbusse, welche den Transport der Bevölkerung ermöglichen. Der private Besitz an Autos solle damit obsolet werden.

Seitens eines/einer Gemeindevertreter*in wurde nicht nur auf die dünne Besiedelung, als treibenden Faktor für bedarfsorientierte Systeme, hingewiesen, sondern auch auf die klassischen ÖV-Systeme, die schlicht für die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht angepasst sind. Auch weitere Gemeindevertreter*innen geben an, in diesen Systemen ein großes Potential zu erkennen. Auch hier wird damit argumentiert, dass Bus- und Bahnsysteme alleine nicht reichen, den Bedürfnissen an Mobilität gerecht zu werden. Gerade aus diesem Grund wolle man zukünftig in diese Systeme investieren. Andere Interviewpartner*innen aus den Gemeinden sehen in den Systemen ein Potential, sind aber skeptisch darüber, ob sich solche Konzepte auch etablieren können. Vor allem aufgrund der Bequemlichkeit der Bevölkerung und des Besitzes privater PKWs steht man dem Erfolg skeptisch gegenüber. Außerdem, so die Verkehrsexperten*innen, müsse das Autofahren unattraktiver gestaltet werden, damit Konzepte wie Mikro-ÖV mehr angenommen werden, denn auch die ältere Bevölkerung, die zum Teil erst relativ spät einen Führerschein gemacht hat, möchte sich die eigenständige Mobilität so lange wie möglich erhalten.

Erfolgsgarantie durch das richtige System

Trotz mancher Skepsis, ob diese Systeme von den Nutzern*innen auch angenommen werden, sind sich alle Interviewpartner*innen einig, dass mit einem bedarfsorientierten System der ländliche Raum erschlossen werden kann und zukünftig werden sollte. In weiterer Folge wurden die Interviewpartner*innen befragt, wie ein System aussehen müsste, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht.

Alle interviewten Personen gaben an, dass es sich bei den Fahrzeugen, die zum Einsatz kommen könnten, um kleinräumige Fahrzeuge wie PKWs oder maximal Kleinbusse, für den Transport von Rollstühlen, handeln müsse. Zudem müssen folgende Faktoren laut den interviewten Personen erfüllt werden, damit ein System grundsätzlich angeboten und angenommen wird:

- Kosten
- Zuverlässigkeit
- Komfort

Unter dem Komfort versteht man zum Beispiel, wie weit die Nutzer*innen zum nächsten Haltepunkt gehen müssen und wie das Fahrzeug, mit dem man fährt,

auszusehen hat. Auch die Kosten der Nutzung sollten möglichst geringgehalten werden. Neben den Verkehrsexperten*innen wird auch von Seiten der Gemeinden, insbesondere vom Gemeindevertreter aus Wieselburg, auf geringe Fahrkosten hingewiesen, da es nur so für die täglichen kürzeren Fahrten attraktiv ist.

Nur durch eine Kombination aus den drei Faktoren könne ein System gegenüber dem privaten Auto konkurrenzfähig sein. Bei einem hohen Standard, würde, so die Annahme der Verkehrsexperten*innen, auch eine längere Fahrt aufgrund des Sammelns oder ähnlichem, im Vergleich zu den Kosten, ein eigenes Auto zu besitzen, in Kauf genommen werden. Vorweg wird auch aus Verkehrsexperten*innen-Sicht darauf hingewiesen, dass es bis jetzt, seitens des VORs oder dem Land Niederösterreich, nicht möglich war, ein Angebot zu schaffen, dass die Leute gerne annehmen. Mit der Digitalisierung gebe es heutzutage neue Möglichkeiten, Systeme zu schaffen, die höchste Flexibilität zulassen.

Es sei außerdem wichtig, laut Verkehrsexperten*innen, dass zukünftig nicht nur von Sammelpunkt zu Sammelpunkt transportiert werde, sondern auch von Adresse zu Adresse. Dies würde natürlich die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto unterstützen. Bereits beim Bedarf wurde darauf hingewiesen, dass die Nutzer*innen aufgrund der eigenständigen Mobilität einen hohen Grad an Mobilität gewöhnt sind und auf diesen nicht verzichten möchten.

IP3: „Wenn man fixe Fahrzeiten vorgibt, nur jede Stunde, dann macht es flächig in meinen Augen keinen Sinn. Je offener und je mehr in einem Betriebszeitraum das System angegeben wird, desto sinnvoller finde ich es auf Gemeindeebene.“

Es müsse sehr niederschwellig konzipiert sein, denn sonst greife sofort wieder das Argument, dass man sich ja auch vom Nachbarn, den Eltern oder den Bekannten holen und bringen lassen könne bzw. das eigene Auto bevorzuge. Auch Wieselburg ist mit dem inRegion-Taxi ein Beispiel dafür. Der/die Interviewpartner*in von Wieselburg schwört auf die Einfachheit und die geringen Kosten des Systems. Es wird beim Taxiunternehmen selbst angerufen, welches auch gleichzeitig die Disposition übernimmt. Diese Aussage wird durch die Angaben der Verkehrsexperten*innen nur unterstrichen, indem darauf hingewiesen wird, dass vor dem inRegions-Taxi ein klassisches Anrufsammeltaxi, mit weniger Flexibilität, nach Fördervorgaben geplant wurde. Dieses System wurde von den Bürger*innen nicht angenommen und wieder eingestellt. Erst die völlig flexible Lösung brachte Erfolg.

Auch die Vertreter*innen der Gemeinden sind sich einig, dass das zukünftige System die Individualität berücksichtigen müsse. Jegliche Vorgaben, wie definierten An- und Abfahrtszeiten, die ähnlich einem Bussystem sind, werden eher abgelehnt.

IP4: „Und da soll auch nicht gesammelt werden, es will ja keiner mehr warten. Weil wenn ich weiter außerhalb wohne und ich weiß nicht ganz genau, wann ich heute aufhöre zu arbeiten, dann will ich ja auch keine halbe Stunde warten. Warten lassen darf ich den dann nicht.“

In diesem Zusammenhang wird von den Gemeinden auch eingeworfen, dass ein System wie das des „Gemeindebusses“ bevorzugt werde. Dies veranlasste zu fragen, warum gerade dieses System zum einen häufig im bedarfsorientierten Bestandsverkehr im Mostviertel auftaucht und auch von den Gemeinden während der Interviews öfters genannt wurde. Laut Experten*innen liege hier die Antwort auf der Hand. Es seien die geringen Kosten, die dieses System attraktiv mache. Zudem habe man bei einem Gemeindebus, anders als beim Anrufsammeltaxi, wo für die Förderung des Systems gewisse Auflagen erfüllt werden müssen, das System selbst in der Hand. Es besteht die Möglichkeit, direkt vor der Haustüre abgeholt zu werden und es wird von den Gemeinden geplant. Einziges Risiko, was von Seiten der Verkehrsexperten*innen zu diesem Thema genannt wurde ist, dass man einen Menschen braucht, der in das System Energie hineinsteckt, da es ausschließlich auf Freiwilligkeit basiert, sowohl bei den Organisatoren als auch bei den Fahrern*innen. Der Einsatz von Freiwilligen ist zwar, so die Verkehrsexperten*innen-Meinung, nett, allerdings besteht eine Unsicherheit dabei, wie lange sich diese Freiwilligen bei dem System engagieren. Dies könne zwar von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich sein, da es bereits jetzt bereits unterschiedlich engagiertere Gemeinden gebe, aber den ÖV in einer gesamten Region auf Freiwilligkeit aufzubauen, wird als problematisch angesehen.

Ein Modell, das bisher noch nicht umgesetzt wurde, aber laut Verkehrsexperten*innen großes Potential hat, ist die kombinierte Planung von Busangeboten und bedarfsorientierten Verkehren. Bereits in der Vergangenheit wurde über eine kombinierte Ausschreibung der Systeme nachgedacht, um so ein optimiertes System für den ländlichen Raum zu entwickeln. Bisher blieben die Ergebnisse aus, allerdings wurde die Thematik mit dem Eintreten der Firma ISTmobil am Markt wieder aufgegriffen und erfährt eine Renaissance. Der Schritt ist allerdings ein langwieriger, da auch noch unklar ist, welche Kurse man weiterhin im Linienverkehr betreiben würde

und welche man in ein bedarfsorientiertes System überführen kann. Auch wenn Hauptachsen klar ausgenommen werden können, gäbe es trotzdem eine große Bandbreite an Linien, die noch nicht geklärt ist. Hinzu kommen auf dieser Ebene der Planung auch externe Faktoren wie die Mindestbedienstandards, welche einem neuen System angepasst werden müssen.

IP1: [...] aber die Entscheidung, was geben wir überhaupt oder was nehmen wir dem Linienverkehr weg. Wirklich den einen Kurs der einmal in eine Ortschaft fährt, die den aber auch brauchen, weil sonst haben sie gar nichts. Es darf ja nicht dazu führen, dass sie weniger haben.“

Als schwierig stellt sich hier auch die Frage nach der Art und Weise, wie bedient werden soll. Bei der Thematik, ob wirklich bis zur Haustüre gefahren werden soll, wie es auch ein Teil der Experten*innen begrüßen würde, ist man sich nicht einig. Möglicherweise ist die Bedienung bis zur Haustüre, laut Interviewaussage, etwas zu engmaschig für die kombinierte Planung aus Linie und Mikro-ÖV, allerdings, und so die Meinung weiter, brauche es gerade solch ein System in der Streusiedlung.

Ein/e Interviewpartner*in der Expertengruppe erklärte, dass es bereits eine Form einer kombinierten Linie gab. Es handelte sich dabei um den Rufbus in Lunz, bei dem das Ende der Linie nur durch Anruf weitergeführt wurde. Diese Linie wurde in dem Format aufgelassen, da sie nur teilweise angenommen wurde, nämlich nur dann, als man sich bei dem/der Lenker*in selbst anmelden konnte. Es braucht, so weiter, einen intensiveren Dialog mit den Gemeinden, um sie mehr beim öffentlichen Verkehr abzuholen.

Von Seiten der Gemeinden wird dazu eingebracht, dass durch diese kombinierte Planung bis hin zur Ausschreibung des bedarfsorientierten Systems, die Individualität, von der dieses Projekt lebe, wieder verloren gehe. Zudem müsse man schon hinsichtlich des Busverkehrs mit Vorgaben leben und könne nicht mehr selbst entscheiden, dies soll nicht noch bei diesen kleinen Mobilitätslösungen ebenfalls angewendet werden.

Egal welche Form des bedarfsorientierten Systems von den interviewten Personen bevorzugt wird, stellt sich die Frage, ob die Zukunft solcher Systeme nicht in überregionalen Konzepten liegt.

Seitens der Verkehrsexperten*innen wird ein überregionales System bevorzugt. Bereits die großflächige ASTs, welches von ISTmobil angeboten und seitens des Landes Niederösterreichs unterstützt werden, wird positiv aufgenommen und man ist froh, dass man diesen Schritt gegangen ist. Mit diesem Schritt begannen die Überlegungen zur Kombination mit den Busausschreibungen, die nur überregional sein können. Vor allem wird hier betont, dass wenn man ein kleinräumiges System habe, nicht alle Menschen damit fahren können. Verlangte Mitgliedschaften schließen externe Personen aus.

Vor allem in Kombination mit dem Linienverkehr mache es nur Sinn, solche Systeme regionsübergreifend zu planen, da man so eine höhere Effizienz im System aufgrund der Umläufe schaffe und auch zu bedenken ist, dass nicht jede kleine Gemeinde ein Taxiunternehmen habe.

Aber grundsätzlich wurde erst mit dem Auftreten von dem Unternehmen ISTmobil in Niederösterreich seitens des Landes daran gedacht, selbst überregionale Systeme zu entwickeln, bzw. den Mikro-ÖV verstärkt in die eigene Planung einfließen zu lassen. Bisher standen übergeordnete Verkehrssysteme wie Bus- und Bahn im Vordergrund und man war sich nicht bewusst, dass bedarfsorientierte Systeme diesen Aufschwung erleben werden. Es gab bereits im Vorfeld öfters Überlegungen, Buslinien in einen bedarfsorientierten Verkehr überfließen zu lassen, allerdings mit wenig Erfolg. Laut Verkehrsexperte*in wären zu der Zeit die Planer*innen nicht so weit gewesen, in diese Richtung zu denken. Das Argument, eine Kombination aus Bus- und bedarfsorientierten Verkehr zu planen, kommt von mehreren Seiten der Experten*innen auch hinsichtlich der Zukunft in Richtung MaaS. Ein einheitliches System für eine gesamte Hauptregion, mit völliger Flexibilität App als Buchungsplattform, wird als sinnvoll und zukunftsweisend erachtet.

Die Gemeindevertreter*innen stehen einem überregionalen System skeptischer gegenüber. Dass die Zukunft in einer kombinierten Bus- und Mikro-ÖV-Ausschreibung liegt, kann zwar gut sein, so die Meinung, aber möglicherweise rechnet solch ein

System nicht aufgrund der Kosten. Auch wenn es wünschenswert wäre, ist die Zeit noch lange nicht reif.

Ein/e weiter/e Interviewpartner*in seitens der Kommunen ist von diesem Konzept überhaupt nicht überzeugt. Eine Zusammenlegung der Systems bringe nur mehr Bürokratie, und sonst nichts. Flexible Systeme verfolgen komplett andere Ziele als der klassische Linienverkehr. Die Einbettung in den Gesamtverkehr einer Region sollte eine untergeordnete Rolle spielen. Hier geht es um den Transport innerhalb einer Gemeinde für die Gemeindebürger*innen. Des weiteren wird darauf hingewiesen, dass solche Systeme von klein auf groß wachsen müssen. Solch überregionalen Systeme, wie auch jenes von ISTmobil schauen zwar auf der Karte gut aus, aber die Bürger*innen einer Gemeinde haben mehr davon, wenn es eine Lösung auf Gemeindeebene bleibt, wie zum Beispiel ein Gemeindebus. Auch bei diesem System können gemeindeexterne Haltepunkte eingerichtet werden. Auf den Hinweis hin, dass man hier einen Verein gründet und man somit meist Mitglied sein muss, damit man mit dem System fahren kann, wird entgegnet, dass es vor dem großen Konzept, wenn eines kommen würde, es eine Zwischenstufe brauche. Somit solle zuerst immer eine Gemeindelösung umgesetzt und erst anschließend ein integriertes Bus- und Mikro-ÖV-System umgesetzt werden. Einen Vorteil sieht man hier trotzdem für den Tourismus. Vor allem Besucher*innen von Campingplätzen, die ihre Wohnmobile abstellen, scheitern oft an einer nicht verfügbaren Mobilität. Das wäre ein Problem, welches dann mit überregionalen Systemen abgefangen werden könnte.

Dass es nicht von Anfang an ein überregionales System wie ein RegionsAST oder eine kombinierte Bus- und Mikro-ÖV-Ausschreibung braucht, kann sich auch ein/e Experte/in vorstellen. Möglicherweise können auch zukünftig kleinregionale Lösungen in eine MaaS-Plattform integriert werden, sofern diese vertraglich an das System gebunden werden. Aus technischer Sicht sollte es möglich sein, zukünftig Schnittstellen zu generieren, bei denen unterschiedliche Systeme integriert werden können. Hinsichtlich Tarifgestaltung und anderen Vorgaben müssten den Gemeinden vielleicht Anreize geboten werden, wodurch es zu einer leichten Vereinheitlichung kommen könne.

Eine weitere Frage, die den Interviewpartner*innen gestellt wurde war die Frage nach der Zuständigkeit der Planung bei der Annahme, es würde zu einem regionsübergreifenden System kommen.

Dazu wurde bei den Antworten ein Schritt in der Historie der verschiedenen Systeme in Niederösterreich zurückgegangen. Bei der derzeitigen Förderlandschaft des Landes Niederösterreich trennt man alle Aktivitäten die die Gemeinden machen, somit auch alle Gemeindebusse, die ausschließlich über die Gemeinde installiert wurden und es auch eine eigene Förderschiene gab. Seitens des VOR wurde in diese Systeme nicht eingegriffen, dies war auch nicht vorgesehen, so die Aussage. Die Grenze sah so aus, dass die Gemeinden ihre Vereinslösungen und anderes selbst organisierten. Etwas später kamen die AST-Systeme, wie man sie heute kennt. Man unterstützt die Gemeinden beim Planen und bei den Finanzierungsmöglichkeiten, Verträge existieren aber ausschließlich zwischen den Gemeinden und den Taxi- und Mietwagenunternehmen. Erst durch das neu eingestiegene Unternehmen in Niederösterreich kam es dazu, dass man sich über die Grenzen Gedanken machte und es möglicherweise nach neuen Lösungen verlangt. Ausschreibungen von Bus- und Mikro-ÖV-Systemen in enger Abstimmung würden natürlich viele Vorteile mit sich bringen und die Gemeinden wären in ihrer Zuständigkeit nicht überfordert. Welche Rolle hier der VOR einnehmen kann oder soll, bleibt derzeit noch offen.

Auch eine weitere Meinung aus den Interviews mit den Verkehrsexperten*innen lässt auf eine Top-Down-Struktur hinweisen. So könnte das Land Anreize in den Gemeinden schaffen, Mobilitätssysteme umzusetzen. Zudem könnte hier ein neuer Markt für Verkehrsdienstleister entstehen. Nicht jede Gemeinde hat auch ein Verkehrsunternehmen, das Mikro-ÖV-Lösungen umsetzen kann. Zudem wird auch hier eine Überforderung der Gemeinden gesehen, wenn man über überregionale Systeme spricht. Im Zuge dieser Frage wird auch ein weiterer, entscheidender Punkt angesprochen, nämlich dem der Steuerung. Würde man diese Systeme ausschreiben und seitens der öffentlichen Hand unterstützen, so kann man auch die Spielregeln definieren und es macht das Angebot steuerbar und somit effizienter, zum Beispiel auch was den Besetzungsgrad in einem Transportmittel betrifft oder die Verteilung auf andere öffentliche Angebote wie Bus oder Bahn. Hier lässt sich dann vielleicht auch ein Standardprodukt implementieren und man hat darauf Einfluss, wie die Fahrzeuge, hinsichtlich Barrierefreiheit oder dem Kraftstoff-Verbrauch, auszusehen haben.

Hinzu kommt die Aussage, dass sich manche Gemeinden diese Systeme ohne finanzielle Unterstützung nicht leisten können. Systeme, die bereits bestehen, wie das klassische AST würden nicht beworben werden, da jede Fahrt der Gemeinde Kosten verursacht. Von diesem Aspekt her, wiederum eine Verkehrsexperten*innen-Meinung, wäre es sinnvoll, solche Systeme auszuschreiben und die Planung nach einem Top-Down-Prinzip zu gestalten. Wichtig wäre aber trotzdem, dass die Gemeinden einen gewissen Teil mitfinanzieren müssen, damit sie sich mit der Thematik des öffentlichen Verkehrs mehr auseinandersetzen. Wichtig sei nur, dass die Planung trotz allem in enger Abstimmung und Kooperation mit den Gemeinden erfolge.

Seitens der Gemeinden ist man zu dieser Frage geteilter Meinung. Die Vertreterin der Gemeinde Randegg spricht sich klar für eine Planung seitens der öffentlichen Hand aus, vor allem deswegen, weil hier die Frage nach der Finanzierung klar im Fokus ist. Hier werden weniger die Vor- und Nachteile einer ganzheitlichen Planung gesehen, sondern die Möglichkeit für kleinere periphere Gemeinden, die Finanzierung solch eines Systems zu stemmen. Die anderen Gemeindevertreter*innen stehen eher für eine Planung innerhalb der Gemeinde. Wie bereits bei der Frage zur Überregionalität, wird darauf hingewiesen, dass solche Systeme auf der untersten Ebene, sprich bei den Gemeinden, anfangen müssen zu wachsen. Zudem wird auf die Heterogenität des ländlichen Raums hingewiesen und darauf, dass jede Gemeinde andere Voraussetzungen und Bedürfnisse hat, die wiederum eine Planung außerhalb der Gemeinde ausschließen.

IP8: „Jede Gemeinde ist von der Struktur her komplett anders, darum kann man das nicht einfach mit einer Gießkanne darüberstülpen. Wenn das System von der Landesregierung akzeptiert wird, funktioniert die Planung nur auf Gemeindeebene“

Zudem wurde in den Interviews mit den Gemeindevertretern*innen dem Land, hinsichtlich der Planung solcher Systeme, ein Misstrauen ausgesprochen. Gerade dem VOR wird nachgesagt, dass es sich dabei um ein riesiges Unternehmen handelt, das sich auf Busse konzentrieren solle. Bedarfsorientierte Lösungen können intern, mit einem regionalen Taxiunternehmen, gelöst werden, da brauche man keine Planung seitens übergeordneter Institutionen. Es kam hier die Sorge, dass die Systeme dabei ihre Individualität verlieren und man aufgrund der übergeordneten Ebene die Systeme nicht mehr selbst steuern kann. Jetzt, so ist man der Meinung, machen die Systeme für die Bevölkerung Sinn und sind bestens in die Gemeinde integriert.

Liegt die Zukunft in Konzepten wie MaaS

Wie bereits zuvor von den Verkehrsexperten*innen angesprochen wurde, ermöglichen es neuen Formen der Digitalisierung die Mobilität auch im ländlichen Raum weiter zu denken, hin zu einem einfachen und komfortablen Mobilitätsangebot.

IP2: „Meine Vision ist wirklich, ich habe eine Lösung, ich zahle einen Betrag von 400 Euro im Monat und dafür wird mir meine Mobilität mit einem gewissen Mobilitätslevel organisiert.“

Ohne auf die Technologie näher einzugehen sei es zentral, so die Aussage in den Interviews, dass man eine digitale Lösungsplattform habe, die die gesamte Mobilität egal wohin organisiere. In dieser digitalen Architektur sollen dann alle verfügbaren Systeme abgebildet werden. Von diesen Systemen brauche man dann natürlich mehrere, denn ohne das vorhandene System könne man auch auf der Plattform nichts abbilden. Dies unterstreicht auch die Wichtigkeit der Systemangebote für die Zukunft. Dieses Konzept kann man dann vielleicht auch weiter denken, mit Ressourcen, die bereits im Raum fahren und Potential haben, wie Krankenfahrten zum Arzt, Transportdienste der Post oder Essen auf Rädern, welches bereits auf Freiwilligkeit basiert. Diese gesamten Lösungen könnten integriert werden und zu einer Gesamtlösung angeboten werden. Etwas vorsichtiger in Bezug auf die Zukunft wird seitens der Interviewpartner*innen die schwere Beurteilung solcher Systeme geäußert. Und vor allem sind sich die Experten*innen nicht sicher, ob man die heterogenen Systeme, so wie sie aktuell fahren, alle integrieren werden können oder ob es nicht zuerst eine Vereinheitlichung brauche, obwohl die Schnittstellen die Integration grundsätzlich ermöglichen könnten.

Trotz dem Hinweis seitens der Experten*innen, dass ein Konzept wie eine MaaS-Plattform die Vorstellung der Gemeinden übersteigt wurden auch sie zu diesem Thema befragt, mit dem Hinweis, dass es sich dabei selbstverständlich um ein Zukunftsmodell handelt, welches nicht in den nächsten Jahren umgesetzt werden kann.

Nach kurzer Erklärung wie so etwas beispielhaft aussehen könnte waren die Gemeinden einstimmig für eine solches Konzept der Mobilität im ländlichen Raum. Dass manche Systeme auch mittels einer App für eine breite Nutzer*innen-Gruppe zugänglich gemacht werden, wurde durchwegs begrüßt, vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass jeder dieses System nutzen könnte und die Systeme in der

Region bekannt werden. Wichtig in diesem Zusammenhang ist den Gemeinden nur, dass die Individualität der Systeme erhalten bleibt und so eine weitere Einflussnahme bzw. die Planung des Konzepts bei den Gemeinden bleibt.

3.5.6. Zusammenfassung

Durch die Interviews sowohl mit den Vertreter*innen der Gemeinden als auch mit den Verkehrsexperten*innen entstand ein Gesamtbild über den ländlichen Raum, seine Heterogenität und seine Bedürfnisse hinsichtlich der Mobilität. Ein Teil der theoretischen Analyse dieser Thematik wurde dadurch bestätigt, dass sich alle Interviewpartner*innen dabei einig sind, dass ein bedarfsorientiertes System bestens dafür geeignet sei, Mobilität in die Fläche und somit auch in die eher dünn besiedelten Gemeinden zu bringen. Der VCÖ (2017) nennt die bedarfsorientierten Angebote als Mittel, den öffentlichen Verkehr für den modernen Lebensstil der Menschen aufgrund seiner Flexibilität attraktiver zu gestalten. Dies gilt, laut VCÖ (2017), vor allem für den ländlichen Raum. Gemeinden verzichten aufgrund der Annahme, dass diese Systeme für die Gemeinden ungeeignet sind, bisher nicht auf ein bedarfsorientiertes System, sondern aufgrund der Erwartung, dass sich Privatpersonen melden, entweder eigenständig oder durch eine Umfrage, und ihren Bedarf an ein zusätzliches Mobilitätsangebot äußern. In manchen Gemeinden, worauf öfters bei der Datenerhebung zu den bedarfsorientierten Systemen im Mostviertel hingewiesen wurde, wurden bereits kleine Mobilitätsprojekte ausprobiert, allerdings nur mit teilweise mäßigem Erfolg. Durch die Befragung der Gemeindevertreter*innen ließ sich nicht eruieren, warum diese Systeme nicht angenommen wurden. Faktoren wie eine mangelnde Bewerbung, zu hohe Ticketpreise oder ein zu geringes Angebot wurden seitens der Verkehrsexperten*innen als mögliche Gründe genannt.

Solange seitens der Bevölkerung kein Bedarf gemeldet wird, werden von den Gemeinden keine zusätzlichen Mobilitätsangebote installiert, auch wenn das bedeutet, dass die Personen weiterhin mit dem privaten PKW transportiert werden. Für die ländliche Mobilität können Nachbarschaftshilfe und noch bestehende Familienverbände sorgen. Lediglich von einem/r Gemeindevertreter*in wurde der Wunsch geäußert, es nochmals mit einer kleinregionalen Mobilitätslösung zu versuchen. Hier ist man der Meinung, dass durch eine Bereitstellung des Angebots auch die Nachfrage an dem System steigen könne. In der Gemeinde Wieselburg und den integrierten Gemeinden wurde bereits die Notwendigkeit solcher Systeme erkannt. Hier wollte man gezielt Mobilität für mobilitätseingeschränkten Personen

anbieten, damit auch sie ihren täglichen Bedürfnissen unabhängig von Anderen nachgehen können. Gerade ältere, alleinstehende Personen werden hier als Nutzer*innen-Gruppe erkannt.

Interessant ist, dass erst, als das Thema der sozialen Frage in der Mobilität, wie sie auch bei BÖHLER-BAEDECKER et al. (2010) vorkommt, angesprochen wurde, sich die Interviewpartner*innen mit dieser Thematik auseinandersetzten und auch soziale Gruppen abseits der Altersgruppe, der über 65-Jährigen, identifizieren konnten. Junge Familien, die aufgrund der Karenzzeit bzw. dem Holen und Bringen der Kinder und Jugendlichen erhöhten Mobilitätsbedarf haben, wurden seitens der gemeindlichen Interviewpartner*innen erkannt.

Aufgrund der Interviews kann man die Frage 3 damit beantworten, dass keiner der Gemeinden abgeneigt ist, ein System umzusetzen. Jede der interviewten Gemeindevertreter sprach sich für ein bedarfsorientiertes Mobilitätskonzept aus, allerdings wird auf die Familien und Nachbarschaften verwiesen, die derzeit Fahrtendienste übernehmen. Der hohe Motorisierungsgrad wird dabei als nicht negativ empfunden. Die Gemeinden sind sich aber einig, dass es in Zukunft zu einer Veränderung der Familienstrukturen kommen kann und ältere Personen alleine in Häusern leben werden. Die Gemeinde Haidershofen, die aufgrund der Grenzlage zu Steyer einen Bevölkerungszuwachs verzeichnet, weist ebenfalls auf diesen Trend hin, sieht ihn allerdings primär in peripheren Lagen angesiedelt. Von den Verkehrsexperten*innen wurde im Gegenzug betont, dass solche Systeme eine aufwertende Wirkung hinsichtlich der Lebensqualität in den Gemeinden haben können und damit bereits heute einer drastischeren Abwanderung entgegengewirkt werden könne.

Diese bedarfsorientierten Systeme würden aber nur dann funktionieren, so ein Teil der Interviewpartner*innen aus den Gemeinden, wenn sie kleinflächig angesiedelt seien und in der Verantwortung der Gemeinden liegen. Unterstrichen wird dieser Ansatz seitens der Literatur von BURNMEISTER (2010), wo dieses System als Erfolgsmodell titulierte wird.

Niederschwellige Planungen verhelfen solchen Systemen zu großem Erfolg, was durch die interviewten Verkehrsexperten*innen bestätigt wurde. Vor allem hinsichtlich der geringen Kosten werden sie von den Gemeinden gerne umgesetzt. Diese Systeme müssen keine Förderauflagen erfüllen und können zu Gänze flexibel gefahren werden. Die Verantwortung liegt bei all diesen Systemen, wie sie derzeit im Mostviertel betrieben werden, bei den Gemeinden. Auch bei den Anrufsammeltaxis des VOR, so die Information aus dem Interview, bestehen Verträge ausschließlich zwischen

Taxiunternehmen und Gemeinden. Nur hinsichtlich der Fördermöglichkeit durch das Land Niederösterreich können mit dem Fördergeber Verträge bestehen. Die Planung, zur Unterstützung der Gemeinden, erfolgt durch den VOR und wird unentgeltlich durchgeführt.

Trotz der derzeit bestehenden Zuständigkeit bei bedarfsorientierten Systemen sehen die Gemeinden zukünftig das Land in dieser Rolle stärker gefragt. Es herrscht allerdings auch eine gewisse Grundskepsis gegenüber dem Land in der Rolle als Auftraggeber von Mikro-ÖV-Systemen. Man sei sich nicht sicher, ob große Institutionen die Bedürfnisse im ländlichen Raum abschätzen können. Aufgrund dieses Unvermögens, müsse auch zukünftig die Verantwortung über bedarfsorientierter Mobilität bei den Gemeinden liegen. Bei Fragen zu überregionalen Systemen sehen die gemeindlichen Interviewpartner*innen das Land stärker gefragt, da man auf Gemeindeebene überfordert wäre. Vor allem im Hinblick auf die Finanzierung wäre die Landesebene gefragt. Da kleinere Gemeinden, wie beispielsweise Randegg, sich bereits bei kleineren Systemen finanzielle Unterstützung wünschen, sehen sie in überregionalen Systemen mehr Chancen. Aufgrund dessen ist man auch bereit einen Teil der Individualität an eine übergeordnete Stelle abzutreten.

Gerade bei den Verkehrsexperten*innen werden größere Systeme, die eine optimale öffentliche Verkehrsanbindung im ländlichen Raum zu gewährleisten, in der Verantwortung des Landes gesehen. Vor allem in Kombination mit den Busausschreibungen könnte man eine kombinierte und somit effiziente Planung gewährleisten. Diese Denkweise hat selbst beim Land Niederösterreich noch nicht lange Tradition. Der Denkanstoß hin zu einer Integration von Mikro-ÖV-Systemen in die Verantwortung des Landes, kam erst, als ein privates Unternehmen sich am Markt etablierte. Zuvor wollte man sich bei den kleinräumigen Systemen nicht einmischen und man erkannte auch nicht deren wachsendes Potential für den ländlichen Raum. Selbst in der Literatur, die sich hauptsächlich mit den Funktionen solcher Systeme beschäftigt, wie bei KLIMA UND ENERGIEFONDS (2011), werden hauptsächlich kleinräumige Systeme vorgestellt. Es wird nicht darauf eingegangen, dass es sich dabei auch um überregionale, dem Bus- und Bahnsystemen gleichgesetzte, Verkehrssysteme handeln kann, welche einen ungeahnt großen Einfluss auf das tägliche Leben der Bewohner*innen im ländlichen Raum haben können. Hinsichtlich überregionaler, vom Land gesteuerte Systeme wurde sich hinsichtlich der Individualität kleinräumiger Systeme seitens der Verkehrsexperten*innen kritisch geäußert. Es wird betont, dass durch ein Ausschreibungsverfahren oder eine andere vertragliche Bindung, woran das Land finanziell beteiligt ist, Vorgaben gemacht werden können,

welche die Effizienz solcher Systeme steigern können. Durch Vorgaben wie barrierefreie, emissionsfreie Fahrzeuge mit einem hohen Besetzungsgrad kann man sowohl die Qualität für die Bewohner*innen steigern, als auch Ziele wie CO₂-Einsparungen erfolgsversprechend umsetzen. Hinsichtlich der Aufgaben- und Verantwortungsverteilung zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften lässt sich in der Literatur wenig finden. Diese Strukturen werden teils sehr unterschiedlich umgesetzt und wissenschaftliche Artikel beschäftigen sich vielfach zum einen mit der Umsetzung und der Klimaverträglichkeit nachhaltiger Verkehrssysteme, wie SODER und PEER (2017), oder mit dem zukünftigen Markt wie MaaS, so auch RUSS und TAUSZ (2015) und SMITH et al. (2018).

Zusammenfassend lässt sich zur Unterfrage 4 sagen, dass kommunale Meinungen und die der Verkehrsexperten*innen teils stark variieren. Seitens der Kommunen möchte man einerseits die Verantwortung und somit das Recht auf Mitgestaltung nicht verlieren, andererseits wird der öffentliche Verkehr und seine Finanzierung im Zuständigkeitsbereich des Landes gesehen. Dies bringt gerade für kleinere, peripher gelegene Gemeinden einen Vorteil.

Seitens der Verkehrsexperten*innen sieht man die Verantwortung vor allem bei überregionalen Konzepten, beim Land bzw., mit einer koordinierten Planung, beim VOR, weswegen anzunehmen ist, dass sich auch seitens des Landes Niederösterreich und des VOR die Einstellung zum Mikro-ÖV ändern wird und in Zukunft überregionale Systeme angestrebt werden. Ob parallel kleinere Systeme wie der Gemeindebus weiterhin Bestand haben werden, bleibt abzuwarten.

Die Frage 5 beschäftigt sich damit, wie die Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum aussehen könnte und ob Konzepte wie MaaS auch in Österreich Fuß fassen sollen. Von Seiten der Verkehrsexperten*innen bewegt sich die Zukunft der Mobilität in Richtung MaaS. Vor allem aufgrund der Prozesse in der Digitalisierung kann man zukünftig Konzepte anbieten, die auch im ländlichen Raum attraktiv sein können und dem privaten PKW durchaus Konkurrenz bieten können. Diese Plattformen sollen zukünftig Routen bis in die kleinsten Gemeinden planen können und dort zudem für Alltagsmobilität sorgen. Für die Interviewpartner*innen aus den Gemeinden ist diese Vorstellung einerseits abstrakt, aber mithilfe einer näheren Erklärung in naher Zukunft gut vorstellbar. Dass MaaS selbstverständlich noch Jahre bis zu einem Jahrzehnt dauert, bis dies flächendeckend angeboten werden kann. Darin sind sich auch die Verkehrsexperten*innen einig. Kleinere Systeme, sofern sie bestehen bleiben, könnten sich zukünftig über geeignete Schnittstellen integrieren lassen.

Durch die Interviews konnten wesentliche Fragen zur Mobilität im ländlichen Raum, den Bedarf an Mikro-ÖV-Systemen und dessen Zukunft beantwortet werden. Einige Fragen stellten sich während der Analyse und blieben unbeantwortet.

Auf technischer Ebene müssen, wenn es in Richtung überregionalen Lösungen hin zu MaaS gehen soll, tarifliche Fragen geklärt werden. Das Thema Tarif wurde mehrmals in den Interviews genannt, aber nicht weiterverfolgt. Hier ein passendes Konzept zu entwickeln, um die Mobilität im ländlichen Raum mit unterschiedlichen Relationen leistbar zu gestalten, wird zukünftig eine Herausforderung, um dem privaten PKW konkurrenzfähig zu werden.

Weiters spielt auch die Finanzierung solcher Systeme eine wesentliche Rolle. Auch dieses Thema wurde kurz angesprochen, aber nicht näher erläutert. Da es, dem Interview nach zu schließen, auch auf Ebene des Landes verschiedene Ansätze der Finanzierungsrechnung gibt und diese erst alle durchdacht werden müssen, bleibt diese Frage offen. Langfristig, im Sinne von MaaS, kann man sich die Frage stellen, welche bereits vorhandenen Ressourcen genutzt werden können, wie zum Beispiel Transportdienstleister, Pflegedienstleister etc. Die Komplexität von Skaleneffekten, die aus solchen Systemen entstehen können, stellen ein eigenes Thema dar, die im Zuge dieser Analyse nicht thematisiert werden.

Ein weiterer Aspekt, welcher in den Interviews genannt wurde, bezog sich auf das Image des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum. Trotz der laufenden Verbesserungen und des Ausbaus im Bereich der Bahn- und Busverkehre seitens des Landes Niederösterreichs und dem VOR, werden die Systeme, vor allem im Bereich der Busverbindungen, nur sehr langsam angenommen. In den Köpfen der Bevölkerung hält sich eisen die Einstellung, dass die Busse nur Schüler*innen transportieren und diese für den täglichen Bedarf nur unzureichend brauchbar sind. Jegliche Wege zum Facharzt oder zum Einkaufen, gerade in peripher gelegenen Gemeinden, gleichen mit dem ÖV einer Tagesreise. Am Morgen, wenn Schüler*innen transportiert werden, sind die Busse meist voll und laut und bieten somit für andere Fahrgäste keinen Komfort. Aufgrund der Umläufe, gerade in bergigeren Lagen, entstehen zudem lange Fahrtzeiten zwischen den Orten, die mit dem Auto schneller erreicht werden können. Die Bevölkerung sei es, laut den Interviewpartnern*innen, nicht gewohnt, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, obwohl sich diese bereits verbessert haben.

Hinzu kommt, dass der ÖV bei Neuerungen leicht einer Kritik ausgesetzt ist. Dies kann auch dann sein, wenn man Konzepte wie flächendeckenden bedarfsorientierten Verkehr ausbreitet und es in Folge dessen zu einem Überangebot an Mobilität

kommen kann, da man auf der einen Seite noch die privaten PKWs hat und auf der anderen Seite ein System, welches dem privaten PKW an Qualität und Quantität sehr nahe kommt.

Eine Analyse der Nutzer*innen der Systeme wäre weiterführend wünschenswert, um die hemmenden Faktoren, die im Zuge dieser qualitativen Analyse angesprochen wurden, zu analysieren. Weiters wäre es sinnvoll zu hinterfragen, warum es zu keiner Bedarfsäußerung seitens der Bevölkerung bei Meinungsumfragen kommt. Es wäre für den Erfolg solcher Systeme wichtig zu eruieren, ob es tatsächlich keinen Bedarf seitens der Bevölkerung gibt, was wiederum die Theorie widerlegen würde, oder ob andere soziologische Gründe ausschlaggebend sind, auf die in Zukunft bereits im Vorfeld besser reagiert werden muss.

3.6. Handlungsempfehlungen

Aufgrund der Analyse mittels Interviews können Handlungsempfehlungen für das Mostviertel hinsichtlich bedarfsorientierter Systeme abgeleitet werden, welche in diesem Kapitel zusammengefasst dargestellt werden sollen.

- Raumordnung

Wie bereits in der Theorie angesprochen wurde, verhindert eine geringe Siedlungsdichte einen wirtschaftlichen Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Hinzu kommt, dass durch die Verluste an Nahversorgern eine erzwungene PKW-Mobilität entsteht, da die Entfernungen zu den nächsten Institutionen vom Wohnort aus immer größer werden. Durch diesen Verlust an wohnungsnahen Versorgungseinrichtungen sind vor allem sozial schwächere Personen ohne Zugang zu individueller Mobilität besonders betroffen (vgl. ÖROK 2017: 7) Diesem Trend gilt es trotz eines Ausbaus von bedarfsorientierten Systemen entgegen zu wirken. Aus einem Interview mit einem Gemeindevertreter ist hervorgegangen, dass vor allem in verdichteten Wohngebieten durch Ankauf von Nahversorgern seitens der Gemeinde die Versorgung gesichert wird und, dass öffentliche Institutionen wie Kindergärten, Schulen oder Altenheime in fußläufiger Erreichbarkeit von Bahnangeboten und Wohnsiedlungen errichtet werden. Dies betrifft aber nur kompakte Siedlungsstrukturen. Siedlungssplitter, meist in den Katastralgemeinden gelegen, sind noch immer auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. Ein bedarfsorientiertes System ist nur ein Teil, um den ländlichen Raum besser zu versorgen und seine Attraktivität vor allem für junge Familien zu steigern.

Auch aufgrund des demographischen Wandels ist es zwingend notwendig, öffentliche Institutionen und Wohnflächen zukünftig weiterhin verdichtet anzubieten, um Mobilität bestenfalls nicht notwendig zu machen.

- Überregionalität

Insellösungen, wie sie aktuell im Mostviertel identifiziert wurden, sollten in der Zukunft vermieden werden. Gemeindebusse sind niederschwellige Lösungen, die für Gemeinden oder Vereine leicht umsetzbar sind, allerdings teilweise parallel zum eigentlichen öffentlichen Verkehr fahren und eine Mitgliedschaft in dem Verein voraussetzen. Durch diese Mitgliedschaft können sie auch nicht dem öffentlichen Verkehr zugeordnet werden. Durch die Parallelfahrten kommt es zu einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs und einem ineffizienten System. Außerdem liegt auf der Hand, dass Mobilität selten bei der Gemeindegrenze aufhört, sondern bis in regionale Zentren geführt werden muss. Vor allem in kleineren Gemeinden, in denen die Bewohner*innen Versorgung bzw. Einrichtungen wie Fachärzte oder Einkaufsmöglichkeiten anderer entfernter Gemeinden nutzen müssen, können gemeindeinterne Lösungen lediglich als Zubringer zu übergeordneten Verkehrsmitteln dienen. Dabei verliert das System möglicherweise an Attraktivität, sofern keine Bahnlinie in der Gemeinde vorhanden ist, die, so ist aus den Interviews zu schließen, in den Köpfen der Bewohner*innen besser angenommen wird, als Buslinien.

- Digitalisierung

Die Digitalisierung erlaubt es, über Konzepte wie MaaS oder andere überregionale Themen nachzudenken, da erst jetzt ein Angebot in diese Richtung möglich wird. Die Digitalisierung kann aber auch dazu genutzt werden, um Mobilität nicht mehr notwendig zu machen. Im Interview ist hervor gegangen, dass Gemeinden auf den Glasfaserausbau setzen, damit Wirtschaftszweige, die primär auf das Internet angewiesen sind, im ländlichen Raum ansässig bleiben. Dadurch können attraktive Standorte auch abseits von Verkehrsachsen entstehen, die vielleicht zukünftig auch weitere Firmen im ländlichen Raum ansässig werden lässt. Diese Attraktivierung des Raums könnte zu einer Verringerung der Abwanderung in peripheren Lagen führen und den Bedarf an Mobilität, der beim Pendeln entsteht, verringern.

- Image des öffentlichen Verkehrs

Aufgrund der Interviews geht ganz klar hervor, dass das Image des ÖVs gerade im ländlichen Raum dringend verbessert werden muss. Trotz Einführung von Mindestbedienstandards und einem stetigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer Verdichtung der Bedienzeiten und Einführung von Langlaufwegen, im Mostviertel die so genannten MO-Linien, tendiert man im ländlichen Raum noch immer sehr stark zum eigenen Auto und legt damit die täglichen Wege zurück. Aus den Interviews geht hervor, dass es die Bewohner*innen nicht gewöhnt sind, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen und auch weiterhin der Meinung sind, dass diese nur von Schüler*innen verwendet werden sollen. Es wurde auch mitgeteilt, dass diese Tendenz gerade in der Hauptregion Mostviertel spürbar ist, mehr als in anderen Hauptregionen. Es gilt hier, die Bevölkerung zu sensibilisieren und bereits bei den Kindern und Jugendlichen das öffentliche Verkehrsmittel zu attraktiveren.

- Flexibilität

Aus den Interviews ging ganz klar hervor, dass Systeme nur dann angenommen werden, wenn höchste Flexibilität für die Nutzer*innen geboten werden. Auch wenn man bei der kombinierten Ausschreibung von Bus- und Mikro-ÖV-Konzepten weiterhin an fahrplangebundene Systeme denkt, sollte hinsichtlich des Erfolgs eines Systems, an eine größere Flexibilität gedacht werden. Dieser Faktor hängt stark mit dem vorhergehenden Punkt, der stark autozentrierten Mobilität, zusammen. Die Bevölkerung ist es nicht gewohnt, auf Mobilität zu warten. Das Auto steht vor der Tür und kann jeder Zeit benutzt werden. Außerdem arbeiten viele Bewohner*innen nicht im Heimatort, weswegen lange Fahrzeiten sowieso in Kauf genommen werden müssen. Daraus ergibt sich eine Inflexibilität hinsichtlich Wartezeiten. Ein wesentlicher Aspekt hinsichtlich der Flexibilität wurde seitens einer Gemeinde angesprochen. Gerade Frauen, die laut Literatur seltener im Besitz eines eigenen Autos stehen, arbeiten vermehrt in einer Teilzeitbeschäftigung. Betriebe haben keine einheitlichen Öffnungszeiten mehr, weswegen es hier zu völlig unterschiedlichen Bedürfnissen kommt. Personen, die mit der Kindererziehung und Betreuung beschäftigt sind, müssen sich zudem nach Kindergarten- und Schulöffnungszeiten oder Endzeiten richten und brauchen somit auch ein flexibles System. Im Sinne einer guten Annahme des Systems bei der Bevölkerung sollte über flexible Fahrzeiten auch bei überregionalen Systemen nachgedacht werden.

- Multimodale Verkehrspunkte

Eine weitere Handlungsempfehlung, welche ebenfalls die Raumordnung betrifft, gilt den multimodalen Verkehrspunkten. Wie bereits in der Einleitung dieser Arbeit erwähnt, muss man sich langfristig die Frage stellen, wie man Multimedialität in den täglichen Verkehrswegen auch in den ländlichen Raum bekommt. Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, die hier bereits thematisiert wurde, fängt bereits beim Einstieg in den öffentlichen Verkehr an. Warteplätze müssen attraktiv gestaltet und Platz für Fahrräder und andere Fortbewegungsmittel geschaffen werden. Im urbanen Raum wird dies bereits verfolgt. Im ländlichen Raum beginnt man dies auszubauen. Hier gehören die Gemeinden bei dem Ausbau von Bushaltestellen unterstützt und auch die Digitalisierung weiterverfolgt. Echtzeitanzeigen von Busdaten, flächendeckend im ländlichen Raum, würden das Image aufbessern und mehr Sicherheit und Vertrauen in das öffentliche Verkehrsnetz aufbauen.

- Dialog während der Planung

Hinsichtlich der Empfehlung, überregionale Konzepte zu verfolgen, muss darauf hingewiesen werden, dass es gerade bei solchen Konzepten, zu einem intensiven Dialog zwischen den Gemeinden und den Planern kommen muss. Die Gemeinden wissen teilweise über die Bedürfnisse der Bevölkerung und den räumlichen, lokalen Gegebenheiten sehr gut Bescheid. Dieses Wissen können nicht ortsansässige Planer nicht haben, auch dann nicht, wenn man die Besonderheiten der Region stichprobenartig erkundet. Der Informationsaustausch sollte auf beiden Seiten, sowohl bei den durchführenden Planern solcher Konzepte als auch bei den Gemeinden, gegeben sein. Durch die Einbindung der Gemeinden kann man auch eine höhere Akzeptanz bei der Bevölkerung bewirken, so bereits im Vorfeld Kritikpunkte bearbeiten und dadurch für den Erfolg solcher Systeme sorgen. Mithilfe einer geeigneten Aufbereitung können auch komplexe Systeme anschaulich dargestellt und transportiert werden.

- Bewerbung

Sowohl im Bereich der übergeordneten öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus- und Bahnlinien als auch, und das ganz besonders, bei bedarfsorientierten Systemen ist

eine Bewerbung der Systeme unerlässlich. Durch die Interviews mit den Verkehrsexperten*innen ging hervor, dass Systeme, die in der Hauptregion bereits umgesetzt wurden und heute leider nicht mehr in Betrieb sind, aufgrund der mangelnden Bewerbung nicht an die Bevölkerung durchgedrungen sind. Eine einmalige Aussendung mittels Gemeindezeitung reicht nicht aus, um die Bevölkerung ausreichend zu informieren und das Interesse zu wecken. Immer wiederkehrende Bewerbung und Sensibilisierung bei den Kleinsten garantieren den Erfolg solcher Systeme. Dies ging sehr eindeutig aus den Interviews hervor und soll im Zuge dieser Handlungsempfehlungen nochmals unterstrichen werden.

4. Fazit

Im Zuge dieser Arbeit und mithilfe der Beantwortung der Unterfragen zur Forschungsfrage soll nun, im letzten Kapitel dieser Arbeit die Forschungsfrage abschließend beantwortet werden.

Die Arbeit ging folgender Frage nach:

„Welche Formen an flexiblen Bedienformen im öffentlichen Verkehr lassen sich im Mostviertel identifizieren und können diese, umgesetzt als MaaS, zu einer neuen Angebotsform und damit zu einem Wandel der Mobilität im ländlichen Raum führen?“

Im Zuge der Datenerhebung konnte eine Vielzahl an unterschiedlichen Systemen in der Hauptregion Mostviertel identifiziert werden. Es gibt viele Ursachen, warum man in den Regionen auf unterschiedliche kleinräumige Konzepte setzt. Der demographische Wandel und die Verteilung von Arbeitsplätzen in der Region sind wesentliche Gründe, welche das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung zunehmend verändert und für die es entsprechende Lösungen braucht (vgl. BÖHLER-BAEDECKER et al. 2010: 477)

Im Mostviertel lassen sich Systeme wie klassische Anrufsammeltaxis, Carsharing-Systeme, Gemeindebusse aber auch individuell gestaltete Taxisysteme identifizieren. Diese sind auf die Region und ihre Bedürfnisse abgestimmt, wobei es oft mehrere Anläufe braucht, bis Systeme angenommen werden bzw. jeder Bedarf für Gemeindevertreter*innen sofort ersichtlich ist. Dies unterstreicht auch BÖHLER-BAEDECKER et al. (2010) indem sie darauf hinweist, dass die zunehmend älteren Fahrgäste, die ihr Leben lang das eigene Auto gewohnt waren, erst wieder an den öffentlichen Verkehr herangeführt werden müssen. Die identifizierten Systeme ergeben in der Hauptregion ein sehr heterogenes Bild und nur vereinzelt gibt es Systeme, die über eine Gemeindegrenze hinweg als Kooperationsform mehrerer Gemeinden umgesetzt werden. Der Gemeindebus, der auch in der Literatur, beispielsweise von BURNMEISTER (2010) als Erfolgsmodell tituiert wird, verzeichnet bei Projekten wie in Nordrhein-Westfalen erstaunliche Fahrgastzahlen und Kilometer und erfreut sich auch im Mostviertel zunehmender Beliebtheit. Auch der GmoaBus Pöttsching wird vom BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION & TECHNOLOGIE (2009) als Erfolgsmodell beschrieben. Wesentliche Faktoren für den Erfolg sind:

- einfaches, flexibles System

- Betriebsführung nahe der Bürger*innen
- Engagierte Lenker*innen
- Komfortables Fahrzeug
- Wirtschaftlicher Betrieb uvm. (BMVIT 2010: 8)

Aufgrund des demographischen Wandels und der dispersen Siedlungsstruktur, die auch in den Beispielgemeinden auf Rasterebene klar erkennbar sind, bedarf es allerdings zukünftig einem überregionalen System, das nach Meinung der Verkehrsexperten*innen gleich in Kombination mit Busplanungen ausgerollt werden soll. Klassische Systeme, wie sie auch von BÖHLER-BAEDECKER et al. (2010) in Deutschland identifiziert werden und wie man sie auch in der Hauptregion Mostviertel wiederfindet, werden somit zukünftig den flexiblen und immer individueller werdenden Bedürfnissen nicht mehr gerecht werden können.

Die globale Diskussion darüber, wie neue Technologien unser Mobilitätsverhalten und unsere Bedürfnisse verändern und steuern bezieht sich längst nicht mehr nur auf den urbanen Raum. Auch der ländliche Raum kann von dieser Technologiewende profitieren und es erlaubt Konzepte, die bis heute aufgrund von Dispositionssystemen noch nicht angeboten werden konnten. Angebotskonzepte wie MaaS sollen, so die Verkehrsexperten*innen, einen Wandel im ländlichen Raum hinsichtlich der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs hervorbringen und so Mobilität für alle ermöglichen. Damit würde dem Problem, dass Mobilität, aufgrund der mangelnden Erschließung aller Siedlungsstrukturen im ländlichen Raum, zu einer sozialen Frage wird, entgegengewirkt und damit ein Wandel im öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum ausgelöst.

Aufgrund der Erkenntnisse aus den Interviews mit den Verkehrsexperten*innen kann somit auch der zweite Teil der Forschungsfrage beantwortet werden, indem überregionale Konzepte in Kombination mit MaaS nicht nur die soziale Frage klären sollen sondern sich auch positiv auf die CO₂-Reduzierung auswirken sollen. Durch das Ausrollen von überregionalen Systemen bleibt abzuwarten, ob sich die bestehenden Angebote halten werden.

In diesem Zusammenhang wäre noch weiter zu klären, wie die Finanzierung dieser Systeme in der Zukunft aussehen könnten und ob sich Finanzierungsmodelle langfristig ändern müssen. Diese Frage hat nicht zuletzt aufgrund des politischen Diskurses in Österreich eine hohe Relevanz.

Ein weiterer wichtiger Punkt wäre es, hinsichtlich des zu erwartenden Erfolges solcher Systeme, die Nutzer*innen-Seite noch näher in den Fokus zu stellen und den Bedarf der Bevölkerung und die Einstellung zum öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum noch näher zu beleuchten.

5. Literaturverzeichnis

- AHLMEYER F., WITTOWSKY D. (2018): Was brauchen wir in ländlichen Räumen? Erreichbarkeitsmodellierung als strategischer Ansatz der regionalen Standort- und Verkehrsplanung.- In: Raumforschung und Raumordnung Vol. 76(6)
- AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG (2013): Mikro-ÖV Burgenland. – Eisenstadt
- AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG, Verkehrsverbund Ost-Region (Hrsg.) (2014): Gesamtverkehrsstrategie Burgenland. – Eisenstadt
- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (1996): NÖ Landesverkehrskonzept. Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region. – St. Pölten
- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (2004): Landesentwicklungskonzept. – St. Pölten
- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (2012): Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote. Empfehlungen für die praktische Umsetzung. – St. Pölten
- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (2015): Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+. – St. Pölten
- ATKINS MOBILITY: Burrows A., Bradburn J., Cohen T. (2016): Journeys oft he future: Introducing mobility as a service. – In: Atkins Global https://www.atkinsglobal.com/~media/Files/A/Atkins-Corporate/uk-and-europe/uk-thought-leadership/reports/Journeys%20of%20the%20future_300315.pdf (02.07.2019)
- BÖHLER-BAEDECKER S., JANSEN U., KINDL A., REUTER C., SCHÄFER-SPARENBERG C., WALTER C. (2010): Chancen und Risiken flexibler Bedienformen im ÖPNV in ländlichen Räumen. – In: Bundesinstitut für Bau-,

Stadt- und Raumforschung (2010): ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen.
– Bonn

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR; INNOVATION UND TECHNOLOGIE

(2009): Erfolgsmodell GmoaBus. Autofreie Mobilität in kleinen Gemeinden. –
Wien

BURMEISTER J. (2010): Der Bürgerbus: ehrenamtliches Engagement der
besonderen Art. Bericht und Empfehlungen aus der Praxis. – In:
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2010): ÖPNV in
nachfrageschwachen Räumen – Bonn

DE LANGE N., NIPPER J. (2018): Quantitative Methodik in der Geographie. –
Paderborn

ECKHARDT J., NYKÄNEN L., AAPAOJA A., NIEMI P. (2018): MaaS in rural areas –
case Finland. – In: Research in Transport Business & Management:
[https://www.researchgate.net/publication/328111038_MaaS_in_rural_areas_-
case_Finland](https://www.researchgate.net/publication/328111038_MaaS_in_rural_areas_-_case_Finland) (08.07.2019)

ECOPLUS NIEDERÖSTERREICHS WIRTSCHAFTSAGENTUR GMBH (o.J.):
Technopol Wieselburg: [https://www.ecoplus.at/interessiert-
an/technopole/technopol-wieselburg/](https://www.ecoplus.at/interessiert-an/technopole/technopol-wieselburg/) (20.08.2019)

EXPÓSITO-IZQUIERDO C., EXPÓSITO-MÁRQUEZ A., BRITO-SANTANA J. (2017):
Mobility as a Service. – In: Song H. , Srinivasan R.S. , Sookoor T. , Jeschke,
S (2017): Smart Cities: Foundations, Principles and Applications. – Hoboken

FLUIDTIME (o.J.a): APA-Presseaussendung online 17.10.2017:
[https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20171017_OTS0088/fluidtime-
und-ubigo-ebnen-den-weg-fuer-intermodale-mobilitaet-in-schweden](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20171017_OTS0088/fluidtime-und-ubigo-ebnen-den-weg-fuer-intermodale-mobilitaet-in-schweden)
(07.07.2019)

FLUIDTIME (o.J.b): Fluidtime Data Services GmbH:
<https://www.fluidtime.com/ueber-uns/> (07.07.2019)

- FRANZEN N, HAHNE U., HARTZ A., KÜHNE O., SCHAFRANSKI F.,
SPELLERBERG A, ZECK H. (2008): Herausforderung Vielfalt – Ländliche
Räume im Struktur- und Politikwandel. – Hannover
- GATHER M., KAGERMEIER A., LANZENDORF M (2008): Geographische
Mobilitäts- und Verkehrsforschung. – Stuttgart (= Studienbücher der
Geographie)
- GEMEINDEVERBAND FÜR ABGABENEINHEBUNG UND UMWELTSCHUTZ (GVA)
MÖDLING (2016): Regionaler Leitplan Bezirk Mödling. – Wien, Mödling
- GREEN ROCKET GMBH (o.J.): ISTmobil Geschäftsmodell:
<https://www.greenrocket.com/istmobil> (22.08.2019)
- HAID K., KAMMER FÜR ARBEITER UND ANGESTELLTE FÜR WIEN (Hrsg.)
(2004): Werbung für Bus, Bahn und Bim. Soft Policies für eine Veränderung
der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen
Personennahverkehrs. – Wien
- HIETANEN S. (2014): Mobility as a Service. The new transport model? – In:
Eutrotransport 12(2) 2-4
- INSERTEFFECT GMBH (o.J.): MaaS-Plattform:
<https://www.inserteffect.com/mobility-as-a-service/> (05.07.2019)
- ISTMOBIL GmbH (2019): Bericht. Umsetzungskonzept für ein regionales
Anrufsammeltaxi für die Region Ybbstal-Ötscher. – Graz
- ISTMOBIL GMBH (o.J.): ISTmobil: www.istmobil.at (23.03.2019)
- ISTMOBIL GMBH (o.J.): ISTmobil Finanzierung: <https://istmobil.at/faq/> (22.08.2019)
- ISTMOBIL GMBH (o.J.): ISTmobil Unternehmensstruktur:
<https://www.greenrocket.com/istmobil> (22.08.2019)

ISTMOBIL REGIONEN (o.J.): ISTmobil GmbH: <https://istmobil.at/istmobil-regionen/>
(22.08.2019)

JITTRAPIROM P., CAIATI V., FENERI A.-M., EBRAHIMIGHAREHBAGHI S.,
ALONSO-GONZÁLEZ M.J., NARAYAN J. (2017): Mobility as a Service: A
Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key
Challenges. – In: Urban Planning 2017 (2) 13 - 25

KATZMANN W. (2002): Verkehrslandschaft statt Kulturlandschaft. – In: Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien
(Hrsg.) (2000): Verkehrsplanung – Über den Tellerrand geblickt. – Wien
(=Festschrift)

KLEIN N.J., SMART M.J. (2015) Millennials and car ownership: Less money, fewer
cars. – In:
https://www.researchgate.net/publication/308021126_Millennials_and_car_ownership_Less_money_fewer_cars (04.07.2019)

KLIMA- UND ENERGIEFONDS (Hrsg.) (2011): Ohne eigenes Auto mobil – Ein
Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im
ländlichen Raum. – Wien

KNOFLACHER H. (2007): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung:
Verkehrsplanung. – Wien

KNOFLACHER H. (2012): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung:
Siedlungsplanung. – Wien

KÖNIG D., ECKHARDT J., AAPAOJA A., SOCHOR J., KARLSSON M. (2012):
MAASiFiE Business and operator models für MaaS. – In:
https://www.vtt.fi/sites/maasifie/PublishingImages/results/cedr_mobility_MAA_SiFiE_deliverable_3_revised_final.pdf (10.10.2019)

LAND NIEDERÖSTERREICH: Altersstruktur: <http://www.noel.gv.at/noel/Zahlen-Fakten/Bevoelkerungsstruktur.html> (14.08.2019)

LINIENFAHRPLÄNE RANDEGG:

<https://www.vor.at/fahrplan/fahrplanservices/linienfahrplan/> (20.08.2019)

LINIENFAHRPLÄNE PURGSTALL:

<https://www.vor.at/fahrplan/fahrplanservices/linienfahrplan/> (20.08.2019)

MAAS ALLIANCE (2017): White Paper. Guidelines & Recommendations to create the foundations for a thriving MaaS Ecosystem. – Brüssel

MATTISSEK A., PFAFFENBACH C., REUBER P. (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. – Braunschweig

MAYER H.O. (2013): Interview und schriftliche Befragung. Grundlagen und Methoden empirischer Sozialforschung. – München

NÖ GEBIETSKRANKENKASSE (o.J.): Krankenfahrten:

<https://www.noegkk.at/cdscontent/?contentid=10007.702931&viewmode=content> (05.07.2019)

NOE REGIONAL (2016): Wirkungsorientierter Fortschrittsbericht

https://www.noeregional.at/fileadmin/root_noeregional/dokumente/noe-west_mostviertel/PDF-noer-Fortschrittsbericht_2016_MOV.pdf (18.04.2019)

NUHN H., HESSE M. (2006): Verkehrsgeographie. – Paderborn

OECD (2002): Endogenous and sustainable development in rural areas. – Paris

OECD (2011): OECD Regional Typology. – Paris

ÖROK: Dauersiedlungsraum Österreich: <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/74> (18.03.2019)

ÖROK: Motorisierungsgrad Österreich: <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/81> (19.03.2019)

- ÖROK: Veränderung des Motorisierungsgrads: https://www.oerok-atlas.at/oerokapi/files/mapTiles/maps/mgr_auspr-2018-bez/mgr_auspr-2018-bez.pdf (20.03.2019)
- ÖROK (2001): ÖROK-Empfehlung Nr. 50: Empfehlung zur Siedlungsentwicklung. – Wien
- ÖROK (2009): Neue Handlungsmöglichkeiten für periphere ländliche Räume. – Wien
- ÖROK (2014): Positionspapier zur Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung. – Wien
- ÖROK (2017a): ÖROK-Empfehlung Nr. 56: Flächensparen, Flächenmanagement & Aktive Bodenpolitik. – Wien
- ÖROK (2017b): ÖROK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“. Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für österreichische ÖV-Güteklassen. Abschlussbericht. – Wien
- ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG (2011): Bevölkerung außerhalb von Siedlungseinheiten: <https://www.nachhaltiges-bauen.jetzt/wp-content/uploads/2016/08/Auswirkungen-der-Raumplanung-----Szenarien-der-Siedlungsentwicklung.pdf> (22.09.2019)
- PANMOBILE (2015): PanMobile Verkehrsplanung: <http://www.panmobile.at/content/initiative-mikro-ov-sudburgenland> (24.03.2019)
- PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST (2011): Stadtregion+. Zwischenbericht. – Wien
- RAIL EQUIPMENT GMBH & CO KG (2019): Rail&Drive: <https://www.railanddrive.at/de> (29.07.2019)
- RAUMORDNUNG NÖ: Einwohnerdichte: https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/Hauptregionsstrategien2024/01_Karten_Bevölkerung_Mostviertel.pdf (22.07.2019)

- RAUMORDNUNG NÖ (o.J.): Hauptregionen: https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/Hauptregionsstrategien2024/01a_NOE_Hauptregionen_mit_Namen_RU7.pdf (21.07.2019)
- RAUMORDNUNG NÖ (2015): Hauptregionsstrategie: https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/Hauptregionsstrategien2024/Most_viertel_alle_Inhalte_mit_AF_aktualisiert_05092016.pdf (18.04.2019)
- ROSINAK & PARTNER (o.J.): Bundesweite ÖV-Standards im Regionalverkehr: https://www.rosinak.at/sites/default/files/uploads/downloads_news/bundesweite_oev_standards_im_regionalverkehr_20160125.pdf (10.08.2019)
- RUSS M., TAUSZ K. (2015) Mobilität als Service – Nutzerorientierung als Paradigma zwischen Markt und öffentlicher Grundversorgung. – In: Elektrotechnik & Informationstechnik 132/7 (2015)
- SCHWALBACH G. (2017): Basics. Städtebau. Stadtanalyse. – Basel
- SHARED-USE MOBILITY CENTER (2016): Shared Mobility and the transformation of public transit. – In: <https://www.apta.com/wp-content/uploads/Resources/resources/reportsandpublications/Documents/APTA-Shared-Mobility.pdf> (05.07.2019)
- SEGERT A. (2009): Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum. In: Online-Fachzeitschrift des BMLFUW 2009
- SHAHEEN S.A., COHEN A.P. (2012): Growth in Worldwide Carsharing. An International Comparison. – In: <https://escholarship.org/content/qt1139r2m5/qt1139r2m5.pdf> (10.10.2019)
- SMITH G., SOCHOR J., KARLSSON M. (2018): Mobility as a Service: Development scenarios and implications of public transport. – In: Research in Transport Economics 69 (2018)

SOCHOR J., STRÖMBERG H., KARLSSON I.C. (2014): Travelers motives for adopting a new, innovative travel service: Insights from UBIGO field operational test in Gothenburg, Sweden. Present at the 21th World congress on intelligent transport systems. – In:
<https://core.ac.uk/download/pdf/70608560.pdf> (07.07.2019)

SODER M., PEER S. (2017): The potential role of employers in promoting sustainable mobility in rural areas. Evidence from Eastern Austria. – In: International Journal of Sustainable Transportatopn 12 (2018)

STADTENTWICKLUNG WIEN MA 18 (Hrsg.) (2014): STEP 2025. Fachkonzept Mobilität. – Wien

STATISTIK AUSTRIA (o.J.): Stadt-Land:
http://statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (13.03.2019)

STADT WIEN (o.J.): Step 2025:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/kurzfassung/bewegt-sich.html> (04.07.2019)

STADT WIESELBURG (o.J.): Gemeindeinformation Wieselburg:
<https://www.wieselburg.gv.at/WIRTSCHAFT/Betriebe> (20.08.2019)

STADT WIESELBURG (o.J.): Wieselburg: https://www.wieselburg.gv.at/InRegion-Taxi_startet_am_1_Dezember_2017 (04.08.2019)

SBB (o.J.): SBB: <https://www.swisspass.ch/about-swisspass> (25.08.2019)

SBB (o.J.): Swisspass: <https://www.sbb.ch/de/abos-billette/abonnemente/swisspass.html> (25.08.2019)

STATISTIK AUSTRIA (o.J.): Urban-Rural-Typology:
http://statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (13.03.2019)

- VCÖ (2016): Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren. – Wien (=Mobilität der Zukunft 04/2016)
- VCÖ (2018a): Mobilität als soziale Frage. – Wien (=Mobilität mit Zukunft 01/2018)
- VCÖ (2018b): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr. – Wien (=Mobilität mit Zukunft 04/2018)
- VCÖ (o.J.): Arbeitswege: <https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/infografiken-mobilitaet-allgemein> (06.03.2019)
- VCÖ (o.J.): Mobilitätsgarantie: <https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/infografiken-mobilitaet-allgemein> (06.03.2019)
- WARD M., SOMMERVILLE P., BOSWORTH G. (2013): `Now without my car I don't know what I'd do': The transportation needs of older people in rural Lincolnshire. - In: Local Economy 28(6)
- WEBER G. (2010): Der ländliche Raum – Mythen und Fakten. – In: Online-Fachzeitschrift des BMLFUW 2010
- WEHMEIER T. (2010) ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen. – In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen 7/2010
- ZIBUSCHKA F (2000): Verkehrsplanung im Wandel der Zeiten. – In: Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien (Hrsg.) (2000): Verkehrsplanung – Über den Tellerrand geblickt. – Wien (=Festschrift)

6. Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: PKW-Anteil bei Freizeit- und Versorgungswegen (vgl. VCÖ: PKW-Anteil der Bundesländer: www.vcoe.at).....	13
<u>Abbildung 2: Typologisierung Österreichs</u> (vgl. Urban-Rural-Typologie: www.statistik.at)	21
<u>Abbildung 3: Dauersiedlungsraum Österreich 2015</u> (vgl. Dauersiedlungsraum: www.oerok-atlas.at)	22
<u>Abbildung 4: Karte über die Bevölkerung außerhalb von Siedlungseinheiten</u> (vgl. Siedlungsentwicklung: www.nachhaltiges-bauen.jetzt.at)	27
Abbildung 5: Verfügbarkeit von PKW bei verschiedenen Personengruppen (Mobilitätsgarantie: www.vcoe.at).....	32
<u>Abbildung 6: Darstellung der Arbeitswege in Österreich</u> (vgl. Arbeitswege: www.vcoe.at).....	34
<u>Abbildung 7: Motorisierungsgrad Österreichs</u> (vgl. Motorisierungsgrad: www.oerok-atlas.at)	35
<u>Abbildung 8: Veränderung der Wohnbevölkerung und des Motorisierungsgrads</u> (vgl. Veränderung des Motorisierungsgrads: www.oerok-atlas.at)	37
<u>Abbildung 9: Anteil der 65- und Mehrjährigen Frauen 2018</u> (vgl. Bevölkerungsstruktur: www.oerok-atlas.at).....	38
Abbildung 10: ÖV-Güteklassen (ÖROK 2017b: 19).....	41
Abbildung 11: Bundesweite ÖV-Standards in Österreich (ÖROK 2015: 22).....	43
Abbildung 12: Wichtige Komponenten im Hinblick auf MaaS (ATKINS MOBILITY (2016): 4)	47
Abbildung 13: Die MaaS-Plattform (MaaS-Plattform: www.intserteffect.com).....	50
Abbildung 14: Übersicht Europäische Union (Eckhardt et al. 2018: 2).....	54
Abbildung 15: Mikro-ÖV Lösungen an der Schnittstelle zu anderen Verkehrsdiensten (vgl. Klima- und Energiefonds 2011: 10)	60
Abbildung 16: Flächenbetrieb (eigene Darstellung nach BÖHLER-BAEDECKER 2010: 481)	63
Abbildung 17: Rufbus (eigene Darstellung nach BÖHLER-BAEDECKER 2010: 482)	64
Abbildung 18: Gemeindebus (eigene Darstellung)	65

Abbildung 19: Wirkungsmodell in den Ebenen (HAUPTREGIONSSTRATEGIE 2015: 12).....	76
Abbildung 20: Aktionsfelder der Hauptregionsstrategie (eigene Darstellung nach HAUPTREGIONSSTRATEGIE).....	77
Abbildung 21: Forschungsdesign (eigene Darstellung).....	80
<u>Abbildung 22: Hauptregionen Niederösterreichs</u> <u>(Hauptregionen: Raumordnung NÖ: www.raumordnung-noe.at).....</u>	<u>81</u>
<u>Abbildung 23: Einwohnerdichte Mostviertel</u> <u>(Einwohnerdichte: www.raumordnung-noe.at)</u>	<u>82</u>
Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung in der Hauptregion (VOR/STATISTIK AUSTRIA, Bearbeiterin: Barbara Bilderl	84
<u>Abbildung 25: Altersstruktur Niederösterreich und Hauptregion Mostviertel 2019</u> <u>(Altersstruktur: www.noe.gv.at, eigene Darstellung)</u>	<u>85</u>
Abbildung 26: Forschungsdesign Teil 1 (eigene Darstellung).....	88
Abbildung 27: Linienverkehr in der Hauptregion Mostviertel (eigene Darstellung)	90
Abbildung 28: Bedarfsorientierte Verkehre in der Hauptregion Mostviertel (eigene Darstellung)	92
Abbildung 29: Bedarfsorientierte Verkehre in der Hauptregion Mostviertel 2019 (eigene Erhebung)	94
<u>Abbildung 30: Demographie der Fallbeispiele im Bezug zur Hauptregion</u> <u>(Daten: Land NÖ: www.noe.gv.at, eigene Darstellung).....</u>	<u>100</u>
Abbildung 31: Bedarfsanalyse Randegg 2019 (eigene Darstellung)	102
Abbildung 32: Bedarfsanalyse Purgstall 2019 (eigene Darstellung)	104
Abbildung 33: Bedarfsanalyse Haidershofen 2019 (eigene Darstellung).....	107
Abbildung 34: Fallbeispiel Wieselburg (eigene Darstellung)	110
Abbildung 35: Forschungsdesign Teil 2 (eigene Darstellung).....	114
Abbildung 36: Diagonale Analyse zur Erstellung des Leitfadens (eigene Darstellung)	115

7. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Hauptregion Mostviertel	81
Tabelle 2: Auflistung der Gemeinden mit Gemeindegrenzlinie (eigene Darstellung)	95
Tabelle 3: Kategorien	116
Tabelle 4: Interviewpartner*innen (eigene Darstellung)	118

8. Anhang

8.1. Erhebung der Bedarfsverkehre im Mostviertel

NR	GEM.NR	Gemeinde	Beschreibung	Projektstart	Datum
1	30501	Allhartsberg	e-Carsharing mit Bewerbung auf der Gemeindehomepage, Auto wurde von EVN zur Verfügung gestellt	2017	19.07.19
2	30502	Amstetten	Ast: MOSTI und CityAST, Carsharing: Projektträger Sparkasse Amstetten	2015	
3	30503	Ardagger	AST Mosti, eGemeindebus in Planung mit Start 2020		30.07.19
4	31502	Artstetten-Pöbring	Kein System		
5	30504	Aschbach-Markt	eBike-Sharing, eCarsharing bereits mit Gemeinderatsbeschluss, derzeit noch kein System	2020	19.07.19
6	30506	Behamberg	zu wenig Bedarf, Carsharing wurde angedacht aber nicht umgesetzt, kein System		
7	31503	Bergland	in Region-Taxi Wieselburg	2017	19.07.19
8	30507	Biberbach	kein System		19.07.19
9	31504	Bischofstetten	kein System		19.07.19
10	31505	Blindenmarkt	Ruftaxi, fährt innerhalb der Gemeinde und wird von der Gemeinde mitfinanziert, Disco-Bus am Wochenende		19.07.19
11	31506	Dorfstetten	kein System		19.07.19
12	31507	Dunkelsteinerwald	kein System		19.07.19
13	30508	Ennsdorf	Citytaxischeine an die Bürger wegen fehlenden Nahversorger, primär für Pensionisten, 7:00 bis 19:00, Preis 3 Euro; Nach Enns, St. Valentin oder nach Neuhausen, nur für die Ennsdorfer Bevölkerung		06.08.19
14	31508	Erlauf	AST Pöchlarn		19.07.19
15	30509	Ernsthofen	freiwillige Fahrer für Pensionisten*innen, Anruf bei der Gemeinde mit einem geförderten Fahrpreis		19.07.19
16	30510	Ertl	Überlegungen zu einem Carsharing aber noch keine Umsetzung, Rufbus privat durch Hr. Schlühofer kein System		19.07.19
17	30511	Euratsfeld	AST: MOSTI; EMIL als Gemeindebus mit freiwilligen Fahrern, Projektträger ist ein Verein		19.07.19
18	30512	Ferschnitz	AST: MOSTI		19.07.19
19	32001	Gaming	ISTmobil mit RegionsAST neu in Planung		19.07.19
20	31509	Golling an der Erlauf	Disco-Taxi mit reduziertem Fahrpreis, kein System		19.07.19
21	32002	Göstling an der Ybbs	kein System		30.07.19
22	32003	Gresten	Disco-Bus, kein System		19.07.19
23	32004	Gresten-Land	kein System		19.07.19
24	30514	Haag	kein System		26.07.19
25	30515	Haidershofen	kein System		06.08.19

26	31511	Hofamt Priel	Wird von Soziales & Mobiles Persenbeug mitbedient, kein eigenes System		19.07.19
27	30516	Hollenstein an der Ybbs	Carsharing wurde angedacht aber kein Projektstart, kein System		26.07.19
28	31513	Hürm	kein System		26.07.19
29	30517	Kematen an der Ybbs	kein System		26.07.19
30	31514	Kilb	kein System		26.07.19
31	31515	Kirnberg an der Mank	kein System		26.07.19
32	31516	Klein-Pöchlarn	kein System		26.07.19
33	31517	Krummnußbaum	AST Pöchlarn		26.07.19
34	31519	Leiben	kein System		26.07.19
35	31520	Loosdorf	kein System		06.08.19
36	32005	Lunz am See	ISTmobil mit RegionsAST neu in Planung		26.07.19
37	31521	Mank	Carsharing		26.07.19
38	31522	Marbach an der Donau	kein System		26.07.19
39	31523	Maria Taferl	Seniorentaxi mit Anruf bei Seniorenbund-Obmann, Beförderung in nächstes regionales Zentrum oder mit Aufpreis auch weiter		26.07.19
40	31525	Münichreith-Laimbach	kein System		26.07.19
41	30520	Neuhofen an der Ybbs	EMIL-Neuhofen		30.07.19
42	31527	Neumarkt an der Ybbs	es hat ein System gegeben, allerdings wurde es, wegen mangelnden Bedarf wieder eingestellt, es gibt noch einen Disco-Bus mit fixem Fahrplan, kein System		26.07.19
43	30521	Neustadt an der Donau	AST: MOSTI		26.07.19
44	31528	Nöchling	es gab ein AST allerdings wurde es zu wenig genutzt, kein System		26.07.19
45	32006	Oberndorf an der Melk	kein System		26.07.19
46	30522	Oed-Oehling	AST: MOSTI		26.07.19
47	30524	Opponitz	kein System		26.07.19
48	31530	Persenbeug-Gottsdorf	Verein Soziales & Mobiles Persenbeug, Mitgleidsbeitrag zur Nutzung des Gemeindebusses		26.07.19
49	31531	Petzenkirchen	inRegion-Taxi Wieselburg mit Bedienzeiten	2017	26.07.19
50	31533	Pöchlarn	AST Pöchlarn		26.07.19
51	31534	Pöggstall	Pensionist*innen-Fahrten übernimmt die Rettung, kein System		26.07.19
52	32007	Puchenstuben	ISTmobil mit RegionsAST neu in Planung		26.07.19
53	32008	Purgstall an der Erlauf	kein System		26.07.19
54	32009	Randegg	kein System		26.07.19
55	31535	Raxendorf	kein System		26.07.19
56	32010	Reinsberg	kein System		26.07.19
57	31537	Ruprechtshofen	kein System		26.07.19
58	32011	Sankt Anton an der Jeßnitz	ISTMobil mit RegionAST neu in Planung		29.07.19

59	30526	Sankt Georgen am Reith	kein System		29.07.19
60	30527	Sankt Georgen am Ybbsfelde	AST: MOSTI		29.07.19
61	32012	Sankt Georgen an der Leys	früher gab es einen Nachtbus, wurde aber eingestellt, kein System		29.07.19
62	31539	Sankt Leonhard am Forst	kein System		29.07.19
63	31540	Sankt Martin-Karlsbach	kein System		30.07.19
64	31541	Sankt Oswald	kein System		29.07.19
65	30529	Sankt Pantaleon-Erla	es hat ein AST gegeben, wurde aber eingestellt, billigere Angebote beim Taxi, kein System		29.07.19
66	30530	Sankt Peter in der Au	gibt Bedarf aber die Leute melden sich nicht, die es brauchen würden, kein System		29.07.19
67	30531	Sankt Valentin	früher AST durch VOR, heute selbst organisiert mit dem Taxiunternehmen von der Gemeinde - Stadttaxi		29.07.19
68	32013	Scheibbs	eCarsharing-Projekt wurde angedacht allerdings nicht zustande gekommen, kein System		29.07.19
69	31543	Schollach	kein System		29.07.19
70	30532	Seitenstetten	EMMA, Projektbetreiber ist die Gemeinde	2018	19.07.19
71	30533	Sonntagberg	Taxifahrten für Pensionisten um einen reduzierten Preis, kein System		29.07.19
72	32014	Steinakirchen am Forst	kein System		29.07.19
73	30534	Strengberg	kein System		29.07.19
74	31551	Texingtal	kein System		29.07.19
75	30536	Viehdorf	AST: MOSTI		29.07.19
76	30301	Waidhofen an der Ybbs	Gemeindebus Wyli		29.07.19
77	30538	Wallsee-Sindelburg	eCarsharing noch nicht umgesetzt		06.08.19
78	32015	Wang	kein System		29.07.19
79	30539	Weistrach	kein System		29.07.19
80	31546	Weiten	kein System		29.07.19
81	32016	Wieselburg	inRegionstaxi Wieselburg und Carsharing wird angeboten		30.07.19
82	32017	Wieselburg-Land	inRegionstaxi Wieselburg und Carsharing wird angeboten		30.07.19
83	30541	Winklarn	AST: MOSTI		30.07.19
84	32018	Wolfpassing	kein System		29.07.19
85	30542	Wolfsbach	kein System		06.08.19
86	31549	Ybbs an der Donau	kein System		29.07.19
87	30543	Ybbsitz	ISTMobil mit RegionAST neu in Planung		29.07.19
88	31552	Yspertal	Anmeldung an der Gemeinde, wird fast nicht genutzt		29.07.19
89	30544	Zeillern	AST: MOSTI		29.07.19
90	31550	Zelking-Matzleinsdorf	kein System		29.07.19

8.2. Leitfaden

Leitfadeninterview	
Interviewpartner*in:	
Datum:	
Gemeinde/Institution:	
1. Wenn bedarfsorientiertes System vorhanden: - A.) Warum setzen Sie bereits in der Gemeinde auf ein Mikro-ÖV-System? - B.) Wie schätzen Sie den Bedarf an ein Mikro-ÖV-System in Ihrer Gemeinde ein? - C.) Wie gut wird das System angenommen?	2. Wenn bedarfsorientiertes System nicht vorhanden: - A.) Warum setzen Sie in der Gemeinde (noch) nicht auf ein Mikro-ÖV-System? - B.) Wie schätzen Sie den Bedarf an ein Mikro-ÖV-System in Ihrer Gemeinde ein? - C.) Glauben Sie, dass so ein System in ihrer Gemeinde angenommen wird?
3. Frage an Experten*in: Warum setzten bereits manche Gemeinde auf bedarfsorientierte Systeme und andere nicht? 4. Wie leicht/schwer kann man mit alternativen ÖV-Systemen die Gemeinden erschließen? 5. Wäre es sinnvoll, dass alternative ÖV-Systeme, neben den ergänzenden Aufgaben zum ÖV, auch schwach angenommene Linien ersetzen? A.) Wäre hier eine bessere Kooperation zwischen dem Verkehrsverbund Ost-Region (Busplanung) und den Gemeinden sinnvoll (bei Gemeindebuslösungen?) 6. Warum gibt es bereits so großes Interesse an bedarfsorientierten Systemen bzw. an Carsharing-Projekten? A.) Gemeindebusse aufgrund des regionalen Bezugs? 7. Besteht das Interesse an einer Zusammenlegung einzelner vorhandener Systeme, um ein überregionales bedarfsorientiertes System entwickeln zu können? A.) Können die vorhandenen Ressourcen genutzt werden B.) Wie müssten die vorhandenen Ressourcen umstrukturiert werden? 8. Bei der Annahme, dass ein überregionales System z.B. für das Mostviertel entstehen könnte, durch wen (Gemeinden, Land Niederösterreich, private Anbieter) sollte dieses System umgesetzt werden? A.) Wer sollte für die Finanzierung solcher Systeme verantwortlich sein? B.) Wäre eine Integration in eine Plattform des öffentlichen Verkehrs, wo Buchung, Bezahlung etc. erfolgt, für so ein System denkbar? C.) Wie könnte dabei ein einheitliches Ticketing in Kombination mit dem klassischen öffentlichen Verkehr aussehen?	

9. Gibt es bereits Bestrebungen in die Richtung, MaaS auch in Niederösterreich umsetzen zu wollen?
10. Sollte MaaS ihrer Meinung nach für große Regionen, oder ganz Niederösterreich Ziel sein?