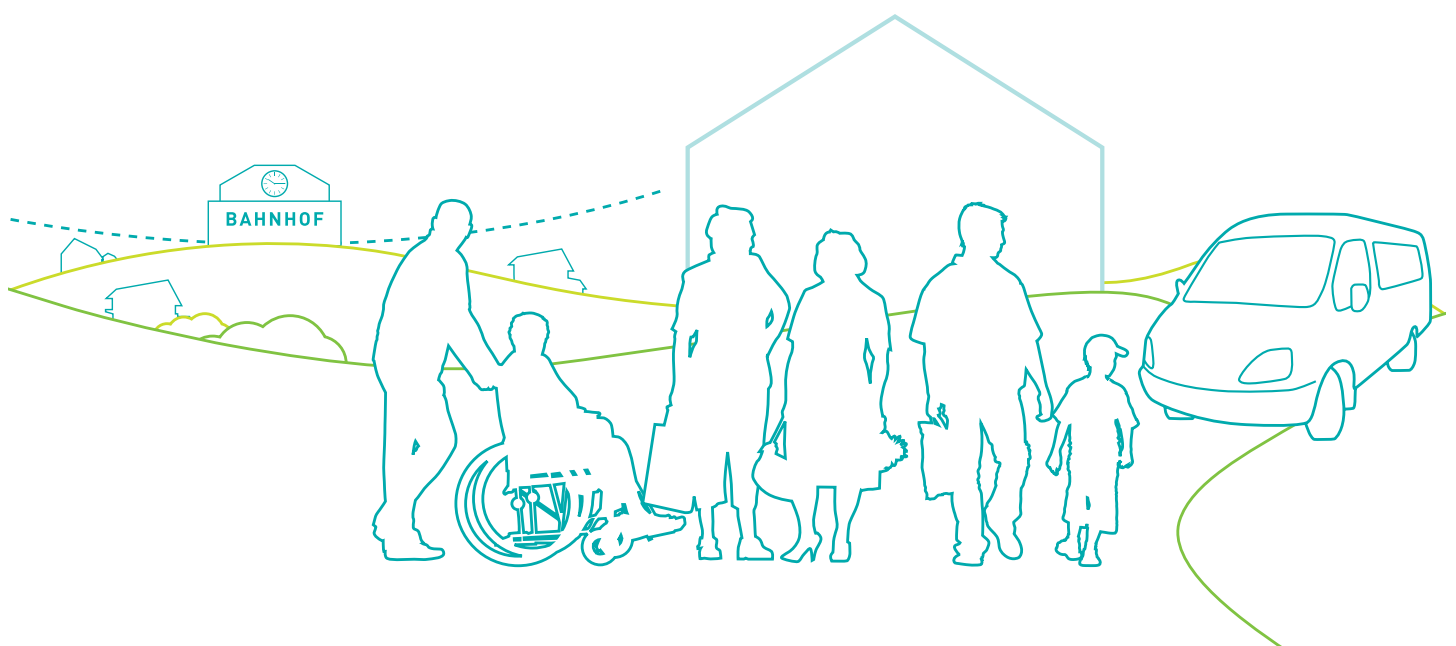




Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum



Von **Susanne Wolf-Eberl**, **Helmut Koch**, **Gerold Estermann**, **Alexander Fördös**
in Zusammenarbeit mit dem **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)**
im Auftrag des **Klima- und Energiefonds**

Inhalt

Vorwort bmvit Wir denken in „neuen Wegen“	4
Vorwort Geschäftsführung Wir forcieren ein klimaschonendes Mobilitätsverhalten	5
Einführung	6
Quick Guide – Kapitelübersicht	8
	
01 Begriffsdefinition eines Mikro-ÖV Systems	10
Was ist ein Mikro-ÖV System?	10
Maßgeschneiderte Mobilitätsdienstleistung	11
Wozu und wann werden Mikro-ÖV Systeme gebraucht?	11
Wer kann aktiv werden?	12
Potenzielle Zielgruppen von Mikro-ÖV Systemen	12
Bedarf in Österreich – Ergebnisse der Gemeindeumfrage	13
Lokale Verankerung	14
	
02 Gesamtsystem einer Mikro-ÖV Lösung	15
Finanzierung	16
Qualitätssicherung	17
Evaluierung – Erfolgskriterien – Erfolgskontrolle	17
Lokale/regionale Verankerung durch Mikro-ÖV Identität	18
Innovationen	19
Freiwilligkeit als kritischer Erfolgsfaktor	19
Mobilisierung von Synergiepotenzialen	21



03 Neun Bausteine für ein System

22

Baustein Betreiberkonstellation	22
Baustein Bedienungsform	26
Baustein Bedienungsgebiet	28
Baustein Betriebszeit	28
Baustein Fahrzeug/Transportkapazität	28
Baustein Personal	29
Baustein Tarifmodelle	30
Baustein KundInnen-Service/Disposition	30
Baustein Marketing/Information	31



04 Der Weg zu einem Mikro-ÖV System

32

Verbesserung bestehender Systeme	35
Checkliste	36



05 Erfahrungen und Beispiele

38

Impressum

44

Vorwort

Wir denken in „neuen Wegen“

Mobilität und Verkehr haben für unsere Gesellschaft eine zentrale Bedeutung, heute wie auch in Zukunft. Daher steht das Leitbild der Sicherstellung einer für uns alle langfristig leistbaren und sozial- und umweltverträglichen Mobilität weit oben auf der gesellschaftspolitischen Agenda unseres Landes.

Das Augenmerk gilt dabei insbesondere auch jenen Regionen, welche an der dynamischen Entwicklung der Städte und deren Umland nicht oder nur im bescheidenen Ausmaß teilnehmen können, nämlich den peripheren Gebieten. Hier gilt es, den vorgezeichneten Entwicklungstendenzen gegenzusteuern und die viel zitierte Grundversorgung der Bevölkerung dieser Räume auch in Zukunft sicherzustellen.

Ein funktionierender und den Erwartungen der Menschen entsprechender Nah- und Regionalverkehr leistet dabei einen elementaren Beitrag zur Erhaltung der kommunalen Strukturen sowie der Lebensqualität der Menschen in diesen Gemeinden.

Mikro-ÖV Systeme bringen die nötigen neuen Konzepte: Gemeinden schaffen im Rahmen ihrer Möglichkeiten ein bedarfsgesteuertes Mobilitätsangebot, das ihren Bürgerinnen und Bürgern zum Beispiel einen regelmäßigen Zugang zu den kommunalen Zentren erlaubt. Ein den Erwartungen entsprechendes Verkehrsangebot ist also auch ein taugliches Instrument gegen Landflucht und Abwanderung und trägt dazu bei, soziale Kontakte, insbesondere der älteren Menschen, zu erhalten.



Doris Bures
Infrastrukturministerin

Wir forcieren ein klimaschonendes Mobilitätsverhalten

Der Klima- und Energiefonds sieht den Aufbau klimaschonender Mobilitätskonzepte in Österreich als eine seiner zentralen Aufgaben. Motorisierter Individualverkehr zählt zu den Hauptverursachern des Klimawandels – bei ungebrochen steigender Tendenz. In Österreich sind seit 1990 die Treibhausgasemissionen durch den Verkehr um 61 % angewachsen. Daher setzen wir Impulse, um unter den Bürgerinnen und Bürgern ein Umdenken herbeizuführen. Der Klima- und Energiefonds unterstützt Initiativen aller Art, die den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrskonzepte forcieren. Der Aufbau von lokalen Nahverkehrssystemen in heimischen Gemeinden zählt daher zu den favorisierten Instrumenten, um diese Weichenstellung in eine neue Richtung in die Wege zu leiten. Daher hat der Klima- und Energiefonds die Gemeindebefragung in Auftrag gegeben, die zum Ausgangspunkt dieses Handbuchs geworden ist. Wir bieten damit eine maßgeschneiderte Information, mit der in Zukunft der Ausbau der Mikro-ÖV Systeme in Österreich vorangetrieben wird. Dabei hoffen wir auf die Vorbildwirkung von exemplarischen Projekten, um eine möglichst große Anzahl an Folgeprogrammen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs anzustoßen.

Für die klimagerechte und zukunftsfähige Entwicklung der Mobilität sind wir bereit, klare Signale zu setzen: 2010 förderte der Klima- und Energiefonds Projekte im Bereich der Programmlinie Verkehr mit insgesamt 56,5 Mio. Euro. Wir beschleunigen dadurch die Nutzung neuer Antriebstechnologien wie der „E-Mobilität“ und den Aufbau von regionalen Systemen, die gleichzeitig Erprobungscharakter und Vorzeigewirkung haben. Wir beweisen mit diesen Aktivitäten, wie auch mit den Mikro-ÖV Systemen, dass ein an Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung orientiertes Mobilitätsverhalten nichts mit Verzicht auf moderne Lebensführung zu tun hat.

Der Klimafonds repräsentiert Wille und Auftrag der österreichischen Bundesregierung, klare Schritte gegen die weitere Emission von Treibhausgasen und deren Folgeschäden zu setzen. Am Ende des Weges steht ein klimabewusstes und an Nachhaltigkeit orientiertes Österreich. Unsere Messlatte ist ein „Zero Emission Austria“, das keinen Atomstrom aus dem Ausland braucht und seine natürlichen und erneuerbaren Ressourcen zu nutzen weiß – auf Basis österreichischer Innovationskraft. Der Aufbau kommunaler Nahverkehrssysteme ist dabei ein wichtiger Stein in einem fundamentalen Unterfangen, das Österreich in eine beständige und ressourcenschonende Zukunft bringen wird.

DI Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

Einführung

Das vorliegende Handbuch soll Ihnen Entscheidungshilfen bieten, ob ein Mikro-ÖV System für Ihre Gemeinde oder Region Probleme löst. Es zeigt detailliert, wie Sie ein derartiges Projekt erfolgreich aufbauen können. Dabei wird auf Erkenntnisse zurückgegriffen, die aus der Analyse von 50 bereits aktiven Praxisbeispielen gewonnen wurden.

Das Handbuch konzentriert sich auf den Kurzstreckenverkehr, der sich aus der Nahmobilität ergibt. Im Rahmen der Erarbeitung wurde eine Umfrage bei Gemeinden und der dort ansässigen Bevölkerung durchgeführt, um den Bestand und den Bedarf an Mikro-ÖV Systemen abschätzen zu können. Weiters wurden mit BürgermeisterInnen, EntscheidungsträgerInnen und Transportunternehmen Gespräche geführt, um die Bandbreite der Lösungsmöglichkeiten und deren rechtliche Absicherung abzustecken. Bestehende Systeme wurden analysiert und untereinander verglichen, um Gemeinsamkeiten, chancenerhöhende Faktoren und Risikofaktoren zu identifizieren.

Dieses Handbuch will Ihnen einerseits einen Überblick über die Auswahlkriterien vermitteln, andererseits Bewusstsein dafür schaffen, dass ein – in eine umfassende Mobilitätsbetrachtung vor Ort eingebettetes – Mikro-ÖV System die besten Realisierungschancen hat.

Mikro-ÖV Systeme stiften Nutzen

Die zukünftig große Herausforderung ist es, Mikro-ÖV Lösungen zu schaffen, die auf bestehenden Möglichkeiten vor Ort aufsetzen, langfristig finanzierbar sind und genügend beliebt bzw. ausreichend genutzt werden, um eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu



bewirken. Gerade jetzt, wo die Tendenz besteht, dass sich das öffentliche Verkehrsangebot auf „Hauptstrecken“ zurückzieht, braucht es die Initiative bedarfsgerechter Mikro- ÖV Lösungen als Zubringer und für den Erhalt der Nahverkehrsmobilität in kleinen peripheren Gemeinden.

Mikro-ÖV Systeme machen das ÖV-Angebot attraktiver

Mikro-ÖV Systeme sollen flexible, öffentlich zugängliche Verkehrsangebote in Ihrer Gemeinde oder Region sein, die im Idealfall eine Haus-zu-Haus Beförderung ermöglichen. Die Bequemlichkeit und KundInnen-orientierung soll ins Zentrum rücken, sodass der öffentliche Verkehr – mehr als bisher – eine wirkliche Alternative zum Pkw darstellt. Dazu gehört auch, dass insbesondere der Rückweg direkt zur Hausadresse erfolgt. Damit erhalten alle BürgerInnen die Chance, umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zu nutzen. Durch eine bessere öffentliche Verfügbarkeit ressourcenschonender Alternativen wird der „Zwang zum motorisierten Verkehr“ minimiert.

Dies betrifft speziell die Gruppe der PendlerInnen, die vermehrt Zubringerdienste zu Bus und Bahn braucht, um von kostengünstigeren öffentlichen Angeboten profitieren zu können. Nur wenn die zeitliche Abstimmung mit Bus und Bahn gegeben ist, wird diese wichtige Gruppe Mikro-ÖV Systeme nutzen und damit einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Mikro-ÖV Systeme als Beitrag zur Lebensqualität

Hohe Lebensqualität verlangt immer auch die Möglichkeit, ausreichend mobil zu sein, um selbständig Berufs-, Versorgungs- und Freizeitwege durchzuführen. Mangelnde öffentliche Angebote führen zu rückläufiger Attraktivität von Lebensräumen und in weiterer Folge zu Abwanderung.

Junge Personen und vor allem Frauen wandern ab, da ohne eigenes Fahrzeug die Bewegungsfreiheit im ländlichen Raum stark eingeschränkt ist. Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit müssen bei Verwendung öffentlicher Angebote oft hohen Zeitverlust in Kauf nehmen. Ältere Personen leiden aufgrund mangelnder Mobilität unter geringen Sozialkontakten, Versorgungsschwierigkeiten und Vereinsamung.

Mikro-ÖV Systeme bieten hier eine echte Lösung, da sie auch einen Beitrag zum Erhalt der Mobilität leisten und damit zur Belebung von Lebensräumen. Aus Klimaschutzgründen sollen diese Mobilitätsangebote primär gemeinschaftlich erfolgen. Eine Bündelung von Fahrten über Zwecke je nach zeitlicher Verfügbarkeit ist umweltbewusst, ressourcenschonend und steigert die Sozialkontakte der Fahrgäste.

Mikro-ÖV Systeme brauchen lokale/regionale Verankerung

Gefragt sind innovative Konzepte, die auf den lokalen Besonderheiten aufsetzen, sich durch Engagement und umfassende Analyse der Möglichkeiten auszeichnen und ganz nahe an den Bedürfnissen der potenziellen KundInnen ansetzen. Über die „Mikro-ÖV Identität“ soll ausgedrückt werden, dass die zukünftigen NutzerInnen in alle Planungsschritte miteinbezogen werden und sich somit als Teil des Mikro-ÖV Systems erleben.



Quick Guide – Kapitelübersicht

Das Handbuch beschreibt Schritt für Schritt, welche Optionen potenziellen AkteurInnen zur Verfügung stehen und wie ein Mikro-ÖV-System erfolgreich organisiert werden kann. Die folgende Kapitelbeschreibung erlaubt Ihnen eine rasche Orientierung.



01 Begriffsdefinition eines Mikro-ÖV Systems

Es gibt viele Formen von lokalen oder regionalen Mikro-ÖV Systemen. Der in diesem Handbuch verwendete Begriff eines „Mikro-ÖV Systems“ versteht in erster Linie das Angebot für Nahmobilität in Gemeinden, in denen das öffentliche Verkehrsnetz nicht ausreicht oder nicht optimiert ist. Das Kapitel beschreibt, was Mikro-ÖV Systeme leisten können, welche Zielgruppen vorrangig profitieren und welche Betreiber idealerweise aktiv werden. Wesentlich ist die Darstellung einer Bedarfserhebung, die im Zuge der vom Klimafonds veranlassten Gemeindebefragung durchgeführt wurde. Ein Drittel der partizipierenden Gemeinden zeigte ein unmittelbares Interesse an der Einführung eines Mikro-ÖV Systems, ein Fünftel hatte bereits flexible Lösungen im Einsatz.



02 Gesamtsystem einer Mikro-ÖV Lösung

Der Aufbau eines Mikro-ÖV Systems in einem kommunalen Rahmen folgt bestimmten Prinzipien. Kapitel 2 beschreibt detailliert, welche Voraussetzungen für den Erfolg eines derartigen Konzeptes wichtig sind und wo die Vor- und Nachteile der verschiedenen Vorgangsweisen liegen.

Das „Gesamtsystem Mikro-ÖV“ setzt sich zusammen aus vier Außenfaktoren:

- Finanzierung
- kontinuierliche Qualitätssicherung
- lokale/regionale Verankerung über Mikro-ÖV Identität
- Mobilisierung bestehender Synergiepotenziale sowie
- neun zentralen Bausteinen (siehe nächstes Kapitel)



03 Neun Bausteine für ein System

Neben den genannten vier Außenfaktoren (siehe voriges Kapitel) bestimmen die folgenden neun zentralen Bausteine die Ausgestaltung des Mikro-ÖV Systems:

- Betreiberkonstellation
- Bedienungsform
- Bedienungsgebiet
- Betriebszeit
- Fahrzeug/Transportkapazität
- Personal
- Tarifmodelle
- KundInnen-Service/Disposition
- Marketing/Information

Dieses Kernkapitel liefert die praktische Anleitung, wie Mobilitätsdienstleistungen mit kommunalen Instrumenten gestaltet werden können. Jeder der neun zentralen Bausteine, welche die Ausgestaltung des Mikro-ÖV Systems bestimmen, wird im Detail ausgearbeitet.



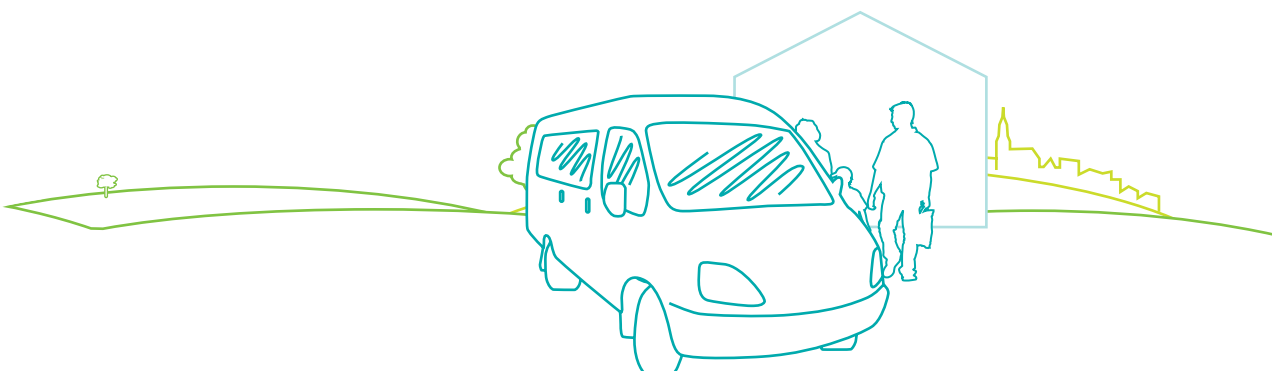
04 Der Weg zu einem Mikro-ÖV System

Der Aufbau eines Mikro-ÖV Systems durchläuft immer vergleichbare Planungsphasen. Das Kapitel liefert anhand eines Prozesskonzeptes Empfehlungen, wie Grundsatzbeschlüsse erarbeitet werden, politischer Konsens hergestellt wird und die effektive Einbindung der BürgerInnen in das Mikro-ÖV System geschehen kann. Die Einbeziehung bereits bestehender Strukturen auf kommunaler Ebene ist für das Gelingen eines derartigen Projektes unverzichtbar. Den Abschluss bildet eine Checkliste für EntscheidungsträgerInnen. Aufgrund detaillierter Fragen haben diese die Möglichkeit, die Eignung ihrer Kommune und den Konzeptaufbau eines Mikro-ÖV Systems zu prüfen.



05 Erfahrungen und Beispiele

Zur Dokumentation der Lösungsvielfalt von Mikro-ÖV Systemen wurden im Rahmen der Erstellung des Handbuches österreichweit über 50 Beispiele genauer analysiert. Das Kapitel beschreibt die Motive der Gemeinden zur Einführung eines derartigen Systems, die Schwierigkeiten bei deren Implementierung und unterstreicht mit Beispielen die praktische Bedeutung einer starken lokalen Verankerung sämtlicher Mikro-ÖV Aktivitäten. Das Kapitel endet mit der Beschreibung von mehreren aktiven Initiativen, die im Zuge der Recherchen untersucht wurden.



Begriffsdefinition eines Mikro-ÖV Systems

Was ist ein Mikro-ÖV System?

Mikro-ÖV Systeme verfolgen das Ziel, die Mobilitätschancen für bestimmte Personengruppen zu steigern. Primäres Anliegen ist es, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und Zielgruppen, die kein eigenes Auto nutzen können oder wollen, zu unterstützen.

Ein Mikro-ÖV System wird in der Regel im ländlichen Bereich dort eingerichtet, wo das öffentliche Verkehrsangebot nicht ausreicht bzw. wo ein besonderer Bedarf einer bestimmten Zielgruppe wahrgenommen wurde.

Ein Mikro-ÖV System dient der **Nahmobilität in Gemeinden**, wobei auch gemeindeübergreifende, d. h. regionale Mikro-ÖV Systeme denkbar sind. Eine Mikro-ÖV Einrichtung stellt **Transportdienstleistungen für den Personenverkehr** (aber auch kleinere Warentransporte) im Nahverkehrsbereich einer Gemeinde bzw. einer Kleinregion zur Verfügung.

Mikro-ÖV Lösungen an der Schnittstelle zu anderen Verkehrsdiensten

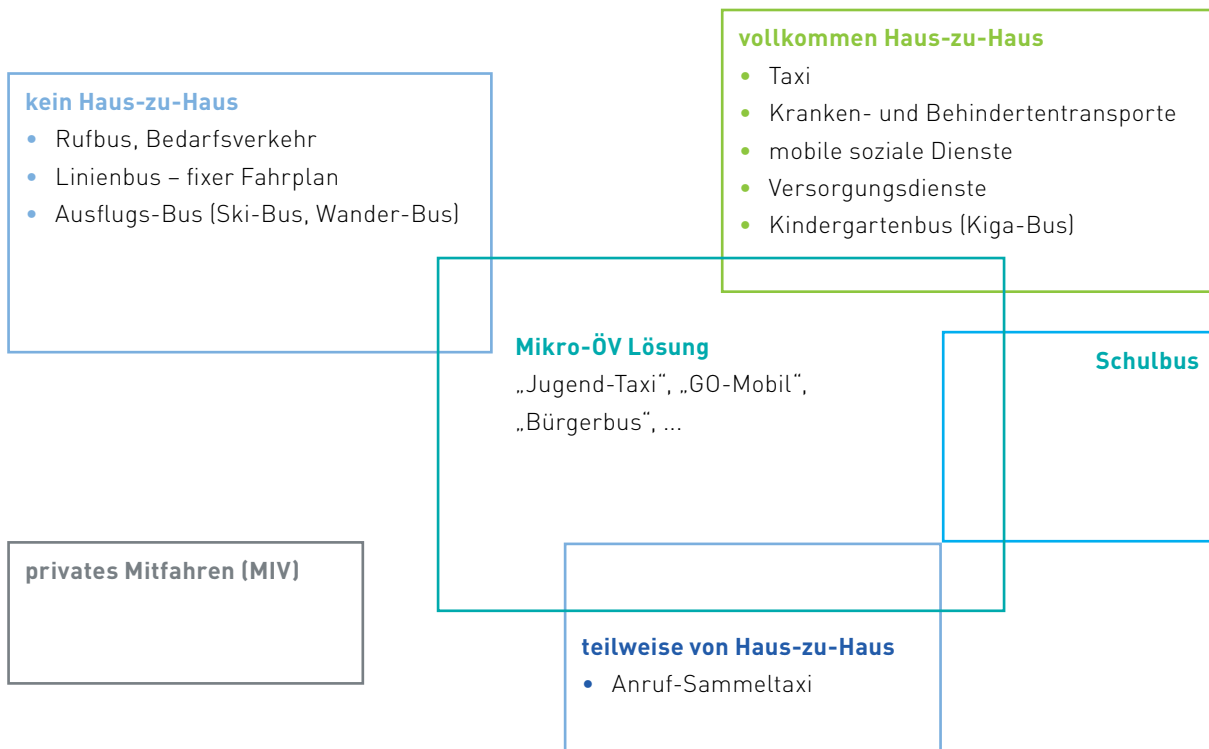


Abb. 1 Jedes dieser Angebote kann zumindest Teile der Mikro-ÖV Lösung erfüllen.



Mikro-ÖV Systeme liegen an der Schnittstelle zwischen klassischen öffentlichen Verkehrssystemen, dem Taxi- und Mietwagengewerbe und den vielfältigen sozialen und gemeinnützigen Diensten. Eine wichtige Betrachtungsebene ist dabei die Bedienungsform Haus-zu-Haus.

Parallel zu den oben genannten Systemen ist in den letzten Jahren eine Vielzahl von neuen Angeboten und Initiativen (= Mikro-ÖV Lösungen) entstanden, die

- meist auf kommunaler oder kleinregionaler Ebene entwickelt wurden,
- lokal organisiert sind und vielfach unter Einbeziehung ehrenamtlicher LenkerInnen betrieben werden,
- auf die speziellen Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Zielgruppen reagieren und diese bedienen,
- soziale, ökologische oder touristische Zielsetzungen verfolgen,
- in die klassische Systematik des öffentlichen Verkehrs nicht einzuordnen sind.

Diese **Mikro-ÖV Systeme** sind oft für bestimmte Zielgruppen maßgeschneidert, bedarfsorientiert in der Betriebsform und innovativ in der Angebotserstellung. Dabei sind vielfach Synergien zwischen den Angeboten mobilisierbar (siehe Abbildung 1).

Das Bedienungsgebiet umfasst meistens eine Gemeinde, es werden aber auch Nachbargemeinden und/oder wichtige Ziele (z. B. Bahnhöfe, Krankenhäuser etc.) außerhalb miteingebunden.

Wozu und wann werden Mikro-ÖV Systeme gebraucht?

Der heutige öffentliche Verkehr entspricht im ländlichen Raum nicht mehr den Bedürfnissen aller Menschen. Studien belegen die Unzufriedenheit unzureichend erschlossener Gemeinden mit der Mobilitäts- und Versorgungssituation. Nachgelagerte Probleme wie Abwanderung, mangelnde Belebtheit, schlechte Erreichbarkeit, mangelnde Wirtschaftskraft, wenig Sozialkontakte, Vereinsamung und Zukunftsängste sind die Folge.

Mikro-ÖV Systeme versprechen Nutzen für folgende Gruppen und Systeme:

Gemeindebevölkerung

In erster Linie sollen die BürgerInnen in ländlichen und abgelegenen Gebieten Nutzen aus Mikro-ÖV Systemen ziehen. Einige Personengruppen sind vom mangelnden Mobilitätsangebot in unterversorgten Kommunen besonders betroffen:

- **SeniorInnen** (zunehmend älter werdende Bevölkerung): Für sie gilt es, autonome Mobilität zu gewährleisten. Ältere, nicht motorisierte Personen brauchen Versorgung und Dienstleistungen; SeniorInnen können aktiv Sozialkontakte wahrnehmen und müssen nicht von Verwandten/Bekanntem zu ÄrztInnen/Kaufhaus gebracht werden.
- **Jugendliche Bevölkerung:** Flexible Mobilitätsangebote werden insbesondere von dieser Gruppe nachgefragt.
- Die **gesamte Bürgerschaft** profitiert: Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor zur Erhaltung und Steigerung der Attraktivität einer Gemeinde. Dies äußert sich auf mehreren Ebenen.
 - Private Hol- und Bringdienste werden entlastet: Kinder/Junge können zu ihren (Freizeit-)Aktivitäten gelangen.
 - Anschluss an Bahnhöfe und wichtige Bushaltestellen wird bereitgestellt.
 - Errichtung von Einkaufsverkehren.
 - Haushalte benötigen weniger motorisierte Fahrzeuge.



Umwelt

Durch die Kombination von Wegen und die flexible Mitnahme von Personen können Emissionen (CO₂, NO_x) vermindert werden. Mikro-ÖV Systeme reduzieren außerdem den Zwang zur (Neu-)Anschaffung eines Kfz für den Einzelnen.

Regionale Wirtschaft

Einkaufs-Busse erleichtern den Zugang zu Versorgungspunkten. Erleichterungen im Zugang zu Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten stützen die lokale Wirtschaft. Geschäfte und Handelsketten, die mit Mikro-ÖV Lösungen kooperieren, betreiben Imagewerbung und erhöhen die KundInnenbindung.

Regionaler Tourismus

Gäste sehen „sanfte Mobilitätslösungen“ als integrativen Bestandteil von ländlichen und naturgeschützten Regionen. Gerade periphere Lagen locken TouristInnen, die Ruhe, Idylle und Abgeschiedenheit präferieren. Gäste sind NutzerInnen von kleinräumigen Infrastrukturangeboten und bewegen sich auch gerne ressourcenschonend. Shuttledienste und öffentliche Beförderungsleistungen werden als Komfortbonus gewertet.

Öffentlicher Verkehr

Der klassische Linienverkehr kann der Nachfrage im Bereich der Nahmobilität in Randlagen nur schwer gerecht werden. Wenn es gelingt, ineffiziente Angebote bei bestehenden Verkehrssystemen (z. B. schlecht ausgelastete Buslinien) durch kundInnengerechte Mikro-ÖV Systeme zu ersetzen, wird die Effizienz gesteigert.

Taxi-Unternehmen, Kleintransporte

Mikro-ÖV Systeme können auch in Kooperation mit Taxi- und Mietwagenunternehmen geführt werden. Es gilt, neue Kooperationsmöglichkeiten und Geschäftsfelder zu entwickeln, die dem Taxiunternehmen einen Teil des Unternehmensrisikos abnehmen, aber gleichzeitig auf einen höheren Auslastungsgrad achten.

Wer kann aktiv werden?

- Gemeinden oder Zusammenschlüsse von Gemeinden
- Privatinitiativen
- Vereine
- Transportunternehmen
- Länder
- Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften

Bei allen Modellen kommt der Gemeinde – als kleinste regionale Einheit – zentrale Bedeutung zu. Ohne die Unterstützung der Gemeinde können Mikro-ÖV Systeme nicht erfolgreich etabliert werden, wie die Praxis zeigt.

Potenzielle Zielgruppen von Mikro-ÖV Systemen

Erfolgreiche Systeme orientieren sich an den tatsächlichen Bedürfnissen der Zielgruppen. Es gibt eine starke Abhängigkeit zwischen Zielgruppe und Fahrtzweck. Als wichtigste Zielgruppen sind derzeit im Mittelpunkt:

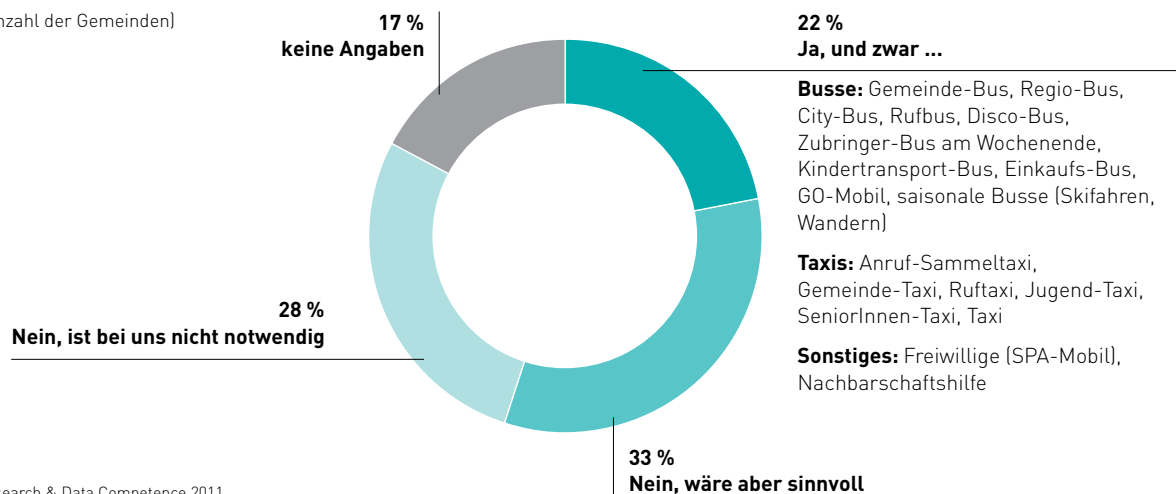
- SeniorInnen
- Jugendliche
- PendlerInnen
- Personen ohne verfügbaren Pkw
- TouristInnen

In Österreich gibt es 2.285 Gemeinden mit weniger als 10.000 EinwohnerInnen. Drei Viertel dieser Kommunen verfügen über weniger als 2.500 EinwohnerInnen. Eine vom Klima- und Energiefonds finanzierte Befragung hat die Mobilitätsbedürfnisse in diesen Kleingemeinden erhoben. Genauer Ziel dieser Untersuchung war es, das unmittelbare Interesse an Mikro-ÖV Systemen zu dokumentieren und zu verstehen, welche Gemeinden Mikro-ÖV Systeme besonders brauchen. Die Umfrageergebnisse umfassen die Aussagen von 348 Gemeinden und zeigen u. a. die subjektive Einschätzung der Gemeindesituation. Die Resultate sind online unter www.klimafonds.gv.at abrufbar.

Bedarf an flexiblen Verkehrsangeboten gemäß der Gemeindebefragung.

Frage: In manchen Gemeinden gibt es flexible Verkehrsangebote wie z. B. Gemeinde-Bus oder spezielle (Ruf-)Taxi-Systeme, die den öffentlichen Verkehr ergänzen und für Wege von der Bevölkerung genutzt werden. Haben Sie in Ihrer Gemeinde auch ein solches oder ein ähnliches System im Einsatz?

N=348 (Anzahl der Gemeinden)



Quelle: Research & Data Competence 2011

Abb. 2

Die Ergebnisse der Gemeindeumfrage belegen, dass es bereits eine Vielzahl von Lösungsansätzen gibt. Rund **ein Fünftel** dieser Kommunen **hat bereits flexible Lösungen im Einsatz**. Die Bandbreite reicht vom Gemeinde-Bus bis SeniorInnen-Taxi, Einkaufs-Bus und freiwilliger Nachbarschaftshilfe in Vereinsform. Ein Drittel der Gemeinden erachtet die Einführung eines flexiblen Systems, also eines Mikro-ÖV Systems, als sinnvoll, **womit über 115 Kommunen ihr unmittelbares Interesse bekunden**; allein 28 Gemeinden davon in Oberösterreich.

Generell sind es vor allem Gemeinden bis 1.000 EinwohnerInnen, die einen höheren Bedarf an Mikro-ÖV Lösungen haben. Rechnet man alleine den Bedarf der 617 Gemeinden bis zu 1.000 EinwohnerInnen hoch (Quelle: Statistik Austria), so kommt man auf 265 notwendige, flexible Lösungen.

Gemeinsam ist diesen 115 an Mikro-ÖV Lösungen unmittelbar interessierten Gemeinden, dass sie von ihrem Eigenverständnis her AuspendlerInnengemeinden sind und viele Streusiedlungen umfassen. Wird das bestehende Busangebot als „eher“/„sehr schlecht“ eingestuft, so ergibt sich daraus ein höheres Interesse. Ist die subjektive Erreichbarkeit der Nahversorgung und der medizinischen Versorgung (Apotheken, ÄrztInnen und Krankenhäuser) schlecht, so resultiert daraus ebenso ein höherer Bedarf an flexiblen Verkehrsangeboten.

Das bedeutet, die Notwendigkeit einer Mikro-ÖV Lösung resultiert primär aus einer unzureichenden Versorgungssituation und einer ungenügenden Abdeckung mit Mobilitätsangeboten vor Ort.

Als Betreiber der bestehenden flexiblen Angebote (76 Gemeinden) ist größtenteils **die Gemeinde** involviert. Zumeist werden die flexiblen Verkehrslösungen in Kooperation mit privaten Taxi-/Busunternehmen, manchmal in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben und manchmal in Kooperation mit sozialen oder anderen Einrichtungen betrieben. Ein geringer Anteil ist als gemeinnütziger Verein oder von privaten AnbieterInnen in Eigenregie organisiert. **Der Gemeinde kommt folglich zentrale Bedeutung zu.**

Lokale Verankerung

Mikro-ÖV Lösungen müssen auf dem Eigenverständnis der Gemeinden aufsetzen, um erfolgreich zu sein. Sieht sich eine Gemeinde beispielsweise als Tourismusgemeinde oder Schulstandort, so ist dieser Aspekt in der Konzeption zu berücksichtigen.

Mikro-ÖV Systeme funktionieren besonders

- in Gemeinden mit regem Vereinsleben, gutem Zusammenhalt in der Gemeinde, mit offenen Ohren der Gemeinde für die Anliegen der BürgerInnen,
- bei einer hohen Anzahl von Personen, die täglich privat zu Bahn und Busstationen chauffiert werden,
- bei weiten Wegstrecken/Distanzen mit großer Höhendifferenz zwischen Siedlungskernen,
- bei einer zukünftig wachsenden Anzahl von SeniorInnen, die gerne im häuslichen Umfeld bleiben möchten,
- bei einer hohen Anzahl an Haushalten ohne Pkw-Verfügbarkeit oder mit nur geringer Pkw-Dichte in Kombination mit Ortschaften, die mehrere Siedlungskerne haben sowie
- bei einer hohen Zahl von (autofreien) TouristInnen in der Gemeinde.

Gesamtsystem einer Mikro-ÖV Lösung

Bei der Etablierung eines Mikro-ÖV Systems sind unterschiedliche Elemente im Sinne eines Gesamtsystems aufzubauen. In Analogie zum Hausbau gibt es:

- als Fundament die **Finanzierung**: bestimmt mit, wie groß „das Haus“ werden darf;
- als Dach die **Qualitätssicherung**: symbolisiert den Schutz der Grundstrukturen und sichert den langfristigen Bestand;
- als tragende Säulen die lokale/regionale Verankerung über die **Mikro-ÖV Identität** sowie die Mobilisierung bestehender **Synergiepotenziale**: geben „dem Haus“ Stabilität und Ansehen;
- als Kerngerüst **neun zentrale Bausteine**: garantieren den soliden Aufbau und das Ablaufgeschehen.

Vier Außenfaktoren und neun Bausteine bilden das Mikro-ÖV Gesamtsystem

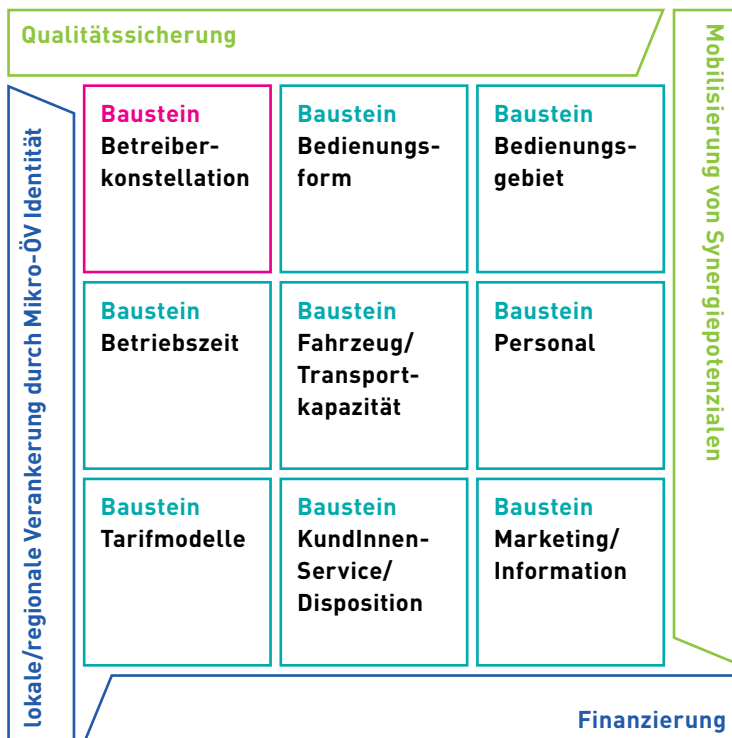


Abb. 3

In Zeiten knapper Gemeindebudgets und leerer Kassen taucht sehr schnell die Frage auf:
„Ist ein Mikro-ÖV System im Bereich der finanziellen Möglichkeiten meiner Gemeinde?“

Eine gute Finanzierung zielt auf höchstmögliche Stabilität ab. Ein solide finanziertes Mikro-ÖV System hat auch dann Bestand, wenn eine oder mehrere Finanzierungsquellen ausfallen. Mikro-ÖV Systeme können im Regelfall kaum selbstfinanzierend betrieben werden: Die Betreiberkosten übersteigen die Tarifeinnahmen. Die Ausgaben müssen aber keine unfinanzierbare Belastung für die Gemeindekassen darstellen.

Fehlendes Budget kann durch Engagement wettgemacht werden:

- Grundsätzlich hilft eine **sparsame Betriebsführung unter Nutzung von Synergien**.
- Systeme, die mit **Freiwilligen** arbeiten, sind kostengünstiger, aber arbeitsintensiver für die Gemeinden.
- Das Auftreiben von **SponsorInnen** aus der Wirtschaft und dem Dienstleistungssektor ist aufwändig und mühsam, lohnt sich aber.
- Die Einbettung von Mikro-ÖV Systemen in ein generelles Mobilitätskonzept hilft, **wenig genützte ÖV-Angebote zu attraktivieren**.
- Innovative Ideen zur technologieunterstützten Verknüpfung von Beförderung/Zustellungsleistungen von Gütern, Erledigung von Besorgungen und Personentransporten können als Geschäftsmodelle betrieben werden.

Angestrebter Kostenrahmen

Zumeist ist von einem vorgegebenen Kostenrahmen auszugehen. Kleine Budgets sind eher die Realität, aber kein Hinderungsgrund. Entscheidend sind in diesem Kontext auch die **Einigkeit über das Vorhaben** und eine gute **Absicherung des Budgets!**

Zu Beginn eines Mikro-ÖV Systems stehen initiale **Kosten**, z. B. für Planung und Anschaffung der Betriebsmittel. Eine Anschubfinanzierung von öffentlicher oder privater Stelle kann helfen, die Investitionskosten abzudecken.

Sodann gilt es abzuschätzen:

- **Anschaffungskosten** (Fahrzeug, Telefonsystem, Fax, Homepage, Callcenter-Einrichtung etc.)
- **Fixkosten** (Fahrzeughaltungskosten, Versicherungs- und Personalkosten, Marketingkosten etc.)
- **variable Kosten** (Sprit, Reparaturen, laufende Kommunikation mit den KundInnen etc.)

Die Gesamtkosten für ein Jahr sind die Planungsgrundlage.

Ist nur ein geringes Budget vorhanden, müssen die Hauptkostenverursacher, Fahrzeug und Personal, kritisch hinterfragt oder Einnahmequellen aufgetan werden. Den freiwilligen LenkerInnen kommt hohe Bedeutung zur Kostenminimierung zu.

Wenn das Organisationsmodell einer Bezuschussung von Taxiunternehmen gewählt wird, so ist eine Beitragsdeckelung nach der Anzahl der in Anspruch genommenen Fahrten empfehlenswert. Ohne diese Obergrenze kann es zu hohen Kosten kommen.

Potenzialschätzung

Ausgehend vom verfügbaren Datenmaterial über Bevölkerungszahlen, ÖV-NutzerInnen-Zahlen etc. soll eine Potenzialanalyse vorgenommen werden. Sowohl für die Dimensionierung der Anzahl der Fahrzeuge





als auch für das benötigte Personal ist die Schätzung der Anzahl zukünftiger NutzerInnen wichtig und notwendig. Eine gute Basis für eine fundierte Potenzialschätzung ist eine Befragung der Haushalte und Betriebe in der Gemeinde.

Qualitätssicherung

Die **Definition von Qualitätskriterien und deren permanente Kontrolle sind unerlässlich**. Qualitätskriterien dienen einerseits dazu, ein entsprechendes Serviceniveau zu erreichen, sie geben andererseits Aufschlüsse über die Effizienz und Effektivität des Systems. Qualitätsansprüche ändern sich im Laufe der Zeit. Sind Ansprüche wie Sauberkeit oder Pünktlichkeit zum Standard geworden, besteht der Fahrgast auf seine Einhaltung.

Wie bei allen Dienstleistungen gibt es **grundlegende Anforderungen** (deren Erfüllung wird generell vorausgesetzt, sie werden erst bei Nichterfüllung schlagend) und **chancenerhöhende Faktoren**, die – weil nicht selbstverständlich – besonders hohe Zufriedenheit stiften. Mikro-ÖV Systeme haben über innovative und serviceorientierte Ideen das Potenzial, hohe Zufriedenheit zu erzeugen und breite Akzeptanz zu finden.

Bei Design und Betrieb eines Mikro-ÖV Systems sollten die Qualitätskriterien von Anfang an mitgeplant werden – vergisst man darauf, steht das Haus singgemäß ohne Dach im Regen. Die Qualitätssicherung stellt sicher, dass das Mikro-ÖV System sich mit den KundInnenansprüchen verändert. Basis ist die kontinuierliche Dokumentation des Werdegangs und eine begleitende Evaluierung des Systems.

Evaluierung – Erfolgskriterien – Erfolgskontrolle

Der Erfolg eines Mikro-ÖV Systems wird an der angestrebten Zielsetzung gemessen:

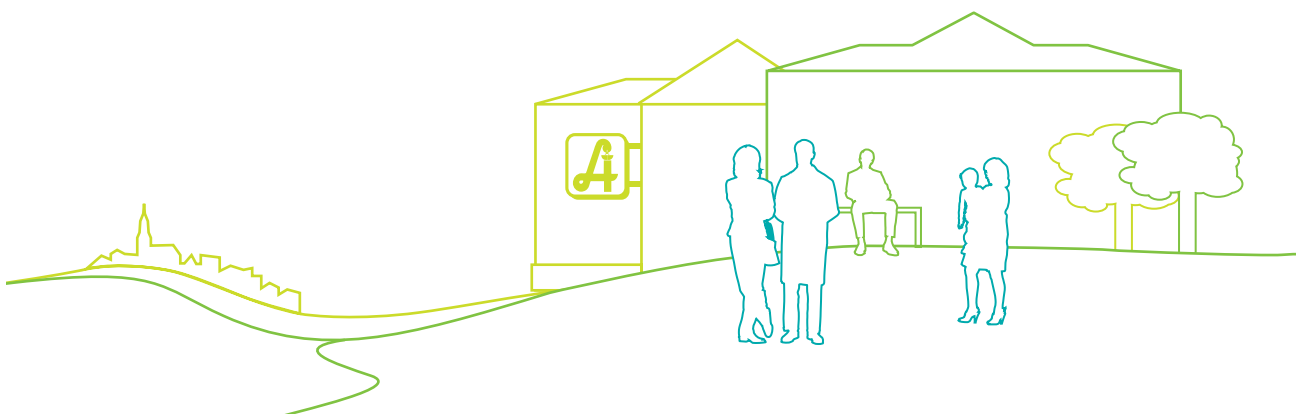
- Was war besonders wichtig?
- Was waren die Ausgangsüberlegungen?
- Was soll mit der Einführung erreicht werden?

Eine Erfolgskontrolle während der Betriebszeit kann auf zwei Ebenen erfolgen:

Rein quantitativ (Hardfacts):

Mittels **Effizienzkriterien** und damit über eine Kosten-Nutzen-Betrachtung:

- Bekanntheitsgrad – NutzerInnenkreis – externe Beurteilung
- Anzahl der Fahrten pro Jahr/EinwohnerInnen
- beförderte Personen pro Monat
- Besetzungsgrad
- Gesamtkosten des Betriebs
- Kosten je Fahrt (für GeldgeberInnen)
- Kosten je Fahrt (für Fahrgäste)
- Kostendeckungsgrad durch Tarif-Einnahmen
- langfristig: Rückgang des Pkw-Bestandes in der Gemeinde/Region
- Reduktion von CO₂ in der Gemeinde/Region





Auch qualitativ (Softfacts):

- Umwegrentabilität (Belebung der Wirtschaft, Erhöhung der Lebensqualität u. a., verminderter Druck zur Abwanderung)
- soziale Verbesserung
- Schaffung von Arbeitsplätzen (LenkerInnen)
- Erhöhung der Sozialkontakte
- mittelfristig: Zufriedenheit und Verbesserung des Aktionsradius der anvisierten Zielgruppen innerhalb der Gemeinde
- langfristig: Imagegewinn für die Gemeinde
- verbesserter Zugang zu Dienstleistungen, Handel und Freizeiteinrichtungen
- erhöhte Bereitschaft der Bevölkerung, sich mit Mobilität auseinanderzusetzen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein

Der Qualitätssicherungsprozess basiert auf den Effizienzkriterien, die zumindest teilweise auch extern ermittelt werden sollen, um ihrer Kontrollfunktion gerecht zu werden. Die kontinuierliche Optimierung über die Effizienzkriterien ist ein laufender Prozess. In der Anfangsphase (Jahr 1 und Jahr 2 des Betriebes) soll zumindest eine halbjährliche Analyse des Systems erfolgen.

Lokale/regionale Verankerung durch Mikro-ÖV Identität

Eine Hauptsäule bilden die identitätsstiftenden Faktoren. Hier sind vordergründig Selbstverständlichkeiten zusammengetragen, deren Nichtbeachtung aber das Scheitern eines Vorhabens zur Folge hat.

Engagement/Unterstützung durch die Gemeinde

Mikro-ÖV Systeme, die von BürgermeisterIn und GemeinderätInnen selbst genutzt oder anders unterstützt werden, gewinnen an Ansehen und Image. Diese **Vorbildwirkung** unterstreicht die Wichtigkeit und Ernsthaftigkeit des Unterfangens. Das damit erzielte „Wir-Gefühl“ („unsere Mikro-ÖV Lösung“) erhöht Identifikation und Nutzungsbereitschaft.

Politischer Wille

Es ist davon auszugehen, dass der öffentliche Verkehr aus Effizienzgründen gezwungen ist, in abgelegenen Regionen sein Angebot eher zu reduzieren und sich zukünftig auf Hauptrouten zu beschränken. Hier ist die Politik gefragt, Alternativen zu unterstützen und Steuergelder bestmöglich einzusetzen. Gemeindeüberschreitende Lösungen sind ebenso zu überlegen, wie die Optimierung bestehender Systeme.

Mitbestimmung, Involvement der NutzerInnen

Grundsätzlich gilt: Je besser die potenziellen NutzerInnen das System stützen und Verständnis für eine längerfristige Nutzung und Vorausfinanzierung (Basisfinanzierung) aufbringen, desto eher funktioniert das System. Mitbestimmung über die Idee, Teil des Systems zu sein, fördert das Engagement. Es reicht ein kleiner Kreis an „privaten FörderInnen“, die zugleich NutzerInnen (oder Eltern von NutzerInnen) und beispielsweise freiwillige LenkerInnen sind, um als MultiplikatorInnen die Bekanntheit und Nutzungsbereitschaft zu verbessern.

Verantwortlichkeit

Kann eine Person vor Ort gefunden werden, die das Projekt längerfristig betreut und sich damit identifiziert, hat das enorme Schubkraft und bietet sehr gute Ausgangsvoraussetzungen. Übernimmt diese Person die Organisation und Dokumentation des Systems, indem sie möglichst genaue Aufzeichnungen über Nutzung, Stehzeiten, Auslastung, Fahrtenbuch (Kilometerleistung/Tag) etc. führt, so kann auch eine sukzessive Optimierung vorgenommen werden.



Verlässlichkeit

Ein Mikro-ÖV System braucht die Glaubwürdigkeit, eine langfristige und verlässliche Einrichtung zu sein. Systeme, die in ein Gesamtmobilitätskonzept eingebettet sind, erzielen höhere Resonanz und sind auch als nachhaltige Option unumstritten. Sind Mikro-ÖV Systeme nur als „Versuchsballon“ konzipiert, fehlt es oft an ausgereifter Planung oder mangelnder Verankerung in der Gemeinde, was BürgerInnen zumeist verunsichert. Gewohnte Mobilitätsabläufe werden ungern durch unsichere Lösungen ersetzt.

Je umfassender ein Mikro-ÖV Vorhaben dimensioniert wird, desto größer ist die Bedeutung von Werten wie Verlässlichkeit und Nachhaltigkeit.

Einbindung von Entscheidungsträgern und Kooperationspartnern

Neben den InitiatorInnen (Projektverantwortlichen) des Mikro-ÖV Systems, gibt es eine Reihe von Entscheidungsträgern und Kooperationspartnern, die unterschiedlichste Interessen repräsentieren und die gegebenenfalls als wichtige Kooperationspartner fungieren können. Eine zeitgerechte Einbindung, am besten von Beginn an, ist empfehlenswert. Zu den wichtigsten zählen:

- Bund/Land
- Nachbargemeinden/Regionen/Zentralorte
- Verkehrsverbünde/Familienlastenausgleichsfonds/lokale bestehende Personentransportunternehmen/Taxis
- lokale Wirtschaft, Dienstleistungsbetriebe, Tourismusorganisationen, Handelsketten
- Sozialversicherung, ÄrztInnen(zentralen), Apotheken
- andere Vereine mit Fahrzeugpool

Dokumentation des laufenden Betriebs

Je besser die Aufzeichnungen über die Inbetriebnahme und den laufenden Betrieb geführt werden, desto eher kann eine Optimierungsschleife gezogen werden. Systeme müssen sich anpassen und auf Veränderungen reagieren. Eine gute Dokumentation (siehe Evaluierung) ist eine zentrale Analysebasis und erleichtert die Behebung von „Kinderkrankheiten“.

Innovationen

Zusatzdienste und Funktionen


Manchmal haben Fahrgäste besondere Bedürfnisse, denen durch vorausschauende Planung leicht Rechnung getragen werden kann. Beispiele für solche Bedürfnisse sind:

- **Passive Versorgung:** Vielfach geht es nicht nur darum, Personen zu transportieren. Häufig steht die passive Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zur Diskussion. Erledigungen sollen auch ohne Mitfahren der auftragserteilenden Person möglich sein (Rezept abholen – einlösen – Medikament wieder bringen, ähnlich mit Warengutscheinen, Postsendungen etc.).
- **Transport sperriger Güter:** Manchmal besteht der Bedarf, größere Güter zu transportieren.
- **Fahrradanhänger:** Wege mit „gemischten“ Transportmitteln (Fahrrad und Mikro-ÖV System) sollen unterstützt werden. Ohne Last kann leicht zum Geschäft geradelt werden. Der Rückweg – mit vollen Einkaufstaschen – kann mit dem Mikro-ÖV System erfolgen.

Freiwilligkeit als kritischer Erfolgsfaktor

Mikro-ÖV Systeme, die auf dem Einsatz von freiwilligen LenkerInnen beruhen, brauchen viel Engagement.

Die Erfahrungen mit freiwilligen LenkerInnen sind hinsichtlich Verlässlichkeit und Motivation durchwegs positiv, allerdings besteht die Unsicherheit, ob auf Dauer ein ausreichendes Potenzial an Freiwilligen zur Verfügung stehen wird. Viel hängt vom Einsatz einzelner Personen ab, geeignete Freiwillige zu finden. Die Ergebnisse der Gemeindeumfrage stimmen aber positiv – fast die Hälfte der befragten Bevölkerung glaubt daran, dass sich genügend freiwillige LenkerInnen finden werden.

 Das Prinzip der freiwilligen HelferInnen basiert auf der Idee, einen Beitrag für die Gemeinschaft oder zu Gunsten der sozialen Gerechtigkeit zu leisten. Hat die Gemeinschaft einen hohen Stellenwert und einen starken Zusammenhalt, so gelingt es auch leichter, Freiwillige zu finden. In kleinen Gemeinden, wo die Bereitschaft, Dinge (Geräte, Maschinen etc.) gemeinsam zu nutzen und zu teilen, gegeben ist, finden sich auch leichter Personen, die für andere, zumeist bekannte Personen, Mobilitätsdienste erbringen.

Freiwillige LenkerInnen stehen aber oft nur zu bestimmten Zeiten zur Verfügung und ihre Einsatzpläne müssen aufeinander abgestimmt werden.

Steht die Gruppe der Jugendlichen im Fokus, so sind freiwillige LenkerInnen leichter aus dem Umfeld der (betroffenen) Eltern oder aus dem Umfeld von Vereinen zu rekrutieren, in denen die Jugendlichen Mitglieder sind.

Wesentlich ist, dass freiwillige UnterstützerInnen von Mikro-ÖV Systemen, insbesondere regelmäßige LenkerInnen eine hohe Wertschätzung erfahren. Die Anerkennung ihres Einsatzes für die Allgemeinheit ist unerlässlich und soll vor allem von GemeinderepräsentantInnen und anerkannten Dorfpersönlichkeiten kommen. Das kann über mediale Würdigung oder Vergünstigungen (z. B. Ehrenplätze bei Veranstaltungen, Eintrittskarten) oder den Erhalt eines symbolischen Verdienstes stattfinden.

Die Suche nach geeigneten freiwilligen FahrerInnen soll am Beispiel Dorf-Mobil (Klaus/OÖ) illustriert werden:

Sowohl eine Anzeige in der Gemeindezeitung und eine Informationsveranstaltung als auch die Verteilung von Fragebögen in der Zielgruppe blieben ohne den gewünschten Erfolg. Daher wurden 52 Personen telefonisch kontaktiert, die der Vizebürgermeister als geeignet beurteilte. Es wurde ihnen die Idee des Dorf-Mobils erklärt und bei Interesse ein Termin für ein persönliches Gespräch vereinbart. In den darauffolgenden Tagen wurde diesen Personen eine Broschüre über das Dorf-Mobil und eine Erinnerung an den vereinbarten Termin und Ort zugesandt.

Den KandidatInnen wurden paarweise die künftigen Aufgaben und Verpflichtungen von FahrerInnen erklärt, Fragen und Bedenken im Detail ausgeräumt. Von den 15 Personen, mit denen Gespräche geführt wurden, erklärten sich dann 10 bereit, diese überwiegend ehrenamtliche Tätigkeit auszuführen. Durch den Kontakt zu ortsansässigen Personen wurden geeignete FahrzeuglenkerInnen gefunden, die dem **Anforderungsprofil** entsprochen haben.

Die Anforderungen an das Lenkpersonal wurden für das Dorf-Mobil wie folgt definiert:

- Führerschein B
- Fahrpraxis (Führerscheinbesitz von mindestens zwei Jahren)
- Verlässlichkeit und Pünktlichkeit
- soziale Kompetenz
- physische und psychische Eignung (ärztliches Gutachten)
- Bereitschaft zur Teilnahme an einer Einschulung und an Weiterbildungsveranstaltungen (z. B. Erste-Hilfe-Kurse, Fahrtechnikurse etc.)
- Strafregisterauszug
- Einhaltung der Bestimmungen des Vereins (z. B. 0,0 Promille im Dienst)

Da sich die EinwohnerInnen in ländlichen Regionen bzw. in kleinen Gemeinden meist gut kennen, sind die FahrerInnen in erster Linie vom Vereinsvorstand auszuwählen. Daher ist z. B. ein Strafregisterauszug nicht zwingend notwendig.

Mobilisierung von Synergiepotenzialen

Angebote und Leistungen der Mikro-ÖV Systeme sollen auf bestehenden lokalen Ressourcen aufbauen. Dadurch wird die gemeinschaftliche Nutzung des Mobilitätsangebots erleichtert. In jedem Fall handelt es sich um eine Erhöhung der Effizienz. Eine genaue Betrachtung der Gegebenheiten und Voraussetzungen vor Ort ist wichtig, um Synergiepotenziale zu entdecken. Im besonderen Fokus der Überlegungen stehen Synergien mit:

- Fahrzeugen
- Personal
- anfallenden Tätigkeiten (Abrechnung/Buchhaltung, gemeinschaftliche Fahrzeuganschaffung)
- Bestellersystemen (onlinebasierte oder handybasierte Fahrtenbestellung)
- Finanzierungen
- mobilen sozialen Diensten

Fahrzeugsynergien werden genutzt, wenn Busse in der Früh für SchülerInnen- und Kindergartentransporte und danach für von der Gemeinde bestellte Einkaufsfahrten zum Einsatz kommen. Anschließend werden die SchülerInnen und Kindergartenkinder wieder abgeholt, die Fahrzeuge sind zwischen den SchülerInnen- und Kindergartentransporten fix gebucht. Dadurch kann mit den Taxi- und Busunternehmen ein besserer Preis ausgehandelt werden.

Personalsynergien beziehen sich auf die Ausübung mehrerer Funktionen durch eine Person. So kann beispielsweise eine/ein Gemeindebedienstete/r auch als FahrzeuglenkerIn zum Einsatz kommen.

Synergien mit vorhandenen mobilen sozialen Diensten sind grundsätzlich erstrebenswert, aber nicht immer möglich. Beispielsweise sind Fahrzeuge, die für die Heimhilfen und für „Essen auf Rädern“ zur Verfügung stehen, nicht durchgängig für Personentransporte geeignet. Die Fahrzeuge für „Essen auf Rädern“ sind speziell ausgestattete Kleinwagen. Ebenso sind die Fahrzeuge der Heimhilfen Kleinwagen, die sich für die Beförderung des spezifischen Klientels (ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen) nur bedingt eignen.



Neun Bausteine für ein System

Baustein Betreiberkonstellation

Mikro-ÖV Systeme können durch verschiedene Trägereinrichtungen betrieben werden. Dies können sein:

- ein gewerbliches Transportunternehmen (Taxibetrieb, Busunternehmen, Verkehrsunternehmen)
- die Gemeinde selbst (kommunaler Eigenbetrieb)
- ein gemeinnütziger Verein

Rechtsform: Konzession oder Verein?

Es ist zu beachten, dass die Tätigkeit „gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“ prinzipiell den gültigen Gesetzen wie dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 oder/und dem Kraftfahr-
liniengesetz in der jeweils gültigen Fassung unterliegt. Vereinfacht bedeutet dies, dass zum Betrieb eines Mikro-ÖV Systems eine entsprechende Konzession nötig ist. Die Konzession kann entweder selbst erworben werden (z. B. für den Betrieb eines Gemeinde-Busses) oder es kann ein bereits bestehender Betrieb mit entsprechender Konzession beauftragt werden, Mikro-ÖV Dienstleistungen zu erbringen.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, das Mikro-ÖV System als einen nicht gewinnorientierten Verein zu betreiben. Hier ist nur das Vereinsgesetz zu befolgen. Es ist aber zu bedenken, dass alle beförderten Personen grundsätzlich Mitglieder des Vereins werden müssen. Die Mitgliedschaft im Verein muss zwar nicht kostenpflichtig sein, trotzdem können für die Transportleistungen Gebühren eingehoben werden. Schließlich entstehen dem Verein ja auch Kosten, die zumindest teilweise gedeckt werden sollten. Um Mitglied im Verein werden zu können, ist kein kompliziertes Aufnahmeverfahren nötig – eine konkludente Willenserklärung genügt, etwa die erstmalige Benutzung des Mikro-ÖV Systems und das Bezahlen des Fahrpreises.

Um rechtliche Probleme zu vermeiden, werden fünf Modelle von Betreiberkonstellationen zur Umsetzung vorgeschlagen. Vier sind heute schon in Österreich zu finden, das fünfte ist das Kooperationsmodell „Bürger-Bus“, das im Ausland – speziell in Deutschland – weit verbreitet ist. Ein ähnliches Modell könnte künftig auch in Österreich zur Anwendung kommen.



Modell 1: Gemeinnützige Vereinslösungen

Das Vereinsgesetz ermöglicht die Erbringung von Mobilitätsdiensten, sofern diese nicht auf gewerblicher Basis erfolgen bzw. der NutzerInnenkreis auf die Vereinsmitglieder beschränkt ist. Daher kommt dieses Modell bei mehreren Mikro-ÖV Angeboten bereits heute zur Anwendung. Geeignet ist es vorrangig in Bedienungsgebieten, in denen vor allem Einheimische und ein **gleichbleibender Personenkreis** das Angebot in Anspruch nehmen.

Die Nutzung des Angebotes ist den **Mitgliedern des Trägervereines** vorbehalten. Die Mitgliedschaft kann mit einem Mitgliedsbeitrag verbunden werden oder auch kostenlos möglich sein. Erforderlich ist jedoch ein formeller (schriftlich dokumentierter) Beitritt. Nicht-Mitglieder sind von der Nutzung ausgeschlossen.

Die **Wahl der Betriebsform ist grundsätzlich frei** und sollte auf die konkreten Mobilitätsbedürfnisse abgestimmt sein. Vom Flächenbetrieb (Tür-zu-Tür) bis zu einem Linienbetrieb (Haltestelle-zu-Haltestelle mit fixem Fahrplan) ist alles möglich. Erfahrungsgemäß weisen bedarfsorientierte Systeme ohne Fahrplanbindung und mit Fahrtmöglichkeit bis vor die Tür, eine deutlich höhere Qualität auf und können damit auch mehr Fahrgäste ansprechen.

Die Gründung des Vereines und die Organisation des Betriebes bedingen erheblichen organisatorischen Aufwand. Durch die Einbeziehung der NutzerInnen in den Verein ergibt sich eine sehr **große KundInnennähe**, und die Ausrichtung des Angebotes auf die **Bedürfnisse der NutzerInnen** ist automatisch sichergestellt.

Die **Einbeziehung Freiwilliger** ist bei dieser Lösung **problemlos möglich**. Auf eine entsprechende versicherungsmäßige Abdeckung der Risiken ist zu achten, und eine Grundschulung der LenkerInnen wird empfohlen. Das gilt insbesondere für spezielle Transportaufgaben (SchülerInnentransporte).

Modell 2: Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb

Die Gemeinde kann auch selbst als „Verkehrsunternehmen“ tätig werden oder sich eines neu gegründeten gemeindenahen Unternehmens bedienen. Für die burgenländischen Gmoa-Busse wurde eine mit der zuständigen Gewerbebehörde und Wirtschaftskammer abgestimmte Betriebsform entwickelt. **Betreiber ist ein gewerblicher Verein, der eine Konzession für das Mietwagengewerbe erwirbt**. Dafür erforderlich ist die Bestellung einer/eines geeigneten Betriebsleiterin/Betriebsleiters.

Der konzessionierte Verein ist Betriebsführer und organisiert den Verkehr nach den Anforderungen der Vereinsmitglieder. Führende GemeindevertreterInnen (BürgermeisterIn) sind leitende Organe im betriebsführenden Verein. Die **Gemeinde übernimmt damit auch das finanzielle Risiko** des Betriebes.

Die Organisation des Betriebes erfordert erheblichen organisatorischen Aufwand. Der Eigenbetrieb fördert die KundInnennähe und die Ausrichtung des Angebotes an den Bedürfnissen der NutzerInnen.

Die **Einbeziehung Freiwilliger** ist bei dieser Lösung **nicht möglich**. Die LenkerInnen werden bezahlt (zumindest nach Kollektivvertrag), was gegenüber Lösungen mit freiwilligen FahrerInnen zu deutlich höheren Betriebskosten führt.

Das **Lenkpersonal sollte aus der Gemeinde/aus dem Bedienungsgebiet stammen** und im Ort gut verankert sein. Dies führt zu einer hohen Identifikation der NutzerInnen mit dem Angebot und zu hohen Fahrgastzahlen.

Modell 3: Leistungsbestellung bei einem konzessionierten Unternehmen

Eine weitere Möglichkeit Mikro-ÖV zu organisieren, besteht in einer Leistungsbestellung bei einem Mobilitätsdienstleister. Ähnlich wie beim gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Verkehr werden bei einem konzessionierten Unternehmen genau definierte Verkehrsleistungen bestellt.

Je nach angestrebter Betriebsform und erforderlicher Kapazität der Fahrzeuge kann dies bei einem Busunternehmen (für traditionellen Linienverkehr) oder bei einem Taxi- und Mietwagen-Unternehmen (für bedarfsorientierte Angebote) erfolgen.

Grundlagen der Bestellung sind ein **klar definiertes Betriebsprogramm** und **Qualitätskriterien** für die Leistungserbringung, ebenso entsprechende **Sanktionsmöglichkeiten**, wenn die erbrachte Leistung nicht den Ansprüchen des Bestellers entspricht. Wichtig ist auch, eine **ausreichende Flexibilität** im Bestellervertrag zu verankern, damit das Angebot jederzeit an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden kann.

Dieses Betriebsprogramm ist in einem vorgeschalteten Planungsprozess zu entwickeln. Die Einbeziehung künftiger NutzerInnen, und gegebenenfalls des betriebsführenden Unternehmens, wird empfohlen. Ebenso sind eine laufende Qualitätskontrolle und eine regelmäßige Evaluierung des Betriebes sinnvoll.

Als Betriebsform kommen grundsätzlich alle Möglichkeiten in Frage. Erfahrungsgemäß weisen **bedarfsorientierte** Systeme ohne Fahrplanbindung und mit Fahrtmöglichkeit bis vor die Tür einen deutlich höheren Zuspruch durch die Fahrgäste auf. Diese sind daher, nach Möglichkeit, zu bevorzugen.

Für die Implementierungsphase ist ein **hohes Engagement der Gemeinde** erforderlich, um einen optimalen Planungsprozess zu gewährleisten. Nach Vergabe der Leistung beschränkt sich der Aufwand auf die periodisch wiederkehrende Qualitätskontrolle und die Abrechnung.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden lokalen Verankerung des Angebotes ist die Einrichtung eines **Fahrgastbeirates** empfehlenswert.

Modell 4: Taxibasierte Lösungen

Ein bestehendes Angebot an Fahrtmöglichkeiten mit Taxis wird durch Marketing, Festlegung von Pauschalтарifen und Tarifstützung (Verbilligung) attraktiver gemacht. Zugangsbarrieren zum Verkehrsmittel Taxi werden dabei abgebaut.

Umgesetzt ist dieses Modell bereits vielfach. Im Burgenland wird den Gemeinden seitens der Wirtschaftskammer ein fertiges Angebot „von der Stange“ angeboten und von vielen Gemeinden genutzt.

Die Umsetzung taxibasierter Lösungen kann unterschiedlich sein. Es können Taxi-Gutscheine ausgegeben werden oder es werden gemeinsam mit den Taxiunternehmen vergünstigte Tarife angeboten. Der Fahrgast bezahlt im Taxi den günstigeren Tarif und das Taxiunternehmen verrechnet der Gemeinde im Nachhinein die Differenz zum Normaltarif. Der Tarif kann auch nach Zonen gestaffelt sein.





Oft wird die Ausgabe von Taxi-Gutscheinen **auf bestimmte Zielgruppen beschränkt**. Häufig Berechtigte sind GemeindebürgerInnen, SeniorInnen, Jugendliche und sozial Benachteiligte. So wird von der Wirtschaftskammer Burgenland den Gemeinden das Modell „Jugend-Taxi“ für die Zielgruppe bis maximal 30 Jahre und das „SeniorInnen-Taxi“ (Zielgruppe 60+) angeboten. Auch in größeren Gemeinden und Städten kommt dieses Modell, meist unter der Bezeichnung „City-Taxi“, zur Anwendung.

Berechtigte Personen erhalten **Bons** oder **Gutscheine zu einem fixen Betrag** oder **gratis**, die bei einer Taxifahrt eingelöst werden können. Der Preis des Gutscheins wird durch die Gemeinde und/oder SponsorInnen gestützt, sodass sich für den Fahrgast eine Verbilligung gegenüber einer normalen Taxifahrt ergibt. Der Kreis der Berechtigten ist meist beschränkt, wobei unterschiedliche Ansätze zu erkennen sind.

Die **Ausgabe der Gutscheine erfolgt zentral**, z. B. im Gemeindeamt, und nur zu bestimmten Zeiten. Oft erfolgt die Ausgabe der Gutscheine restriktiv (limitierte Ausgabe), um den finanziellen Aufwand der Gemeinde in Grenzen zu halten. Der zu finanzierende Fehlbetrag steigt linear mit der Zahl der ausgegebenen Gutscheine und kann bei liberaler Handhabe erhebliche Dimensionen erreichen.

Eine Sammlung von Fahrgästen findet nicht statt, der Besetzungsgrad ist daher gering. Ein Anreiz zur Steigerung der Besetzung ist dadurch gegeben, dass bei manchen Systemen jeder Fahrgast einen Gutschein einlösen kann und damit der zu finanzierende Restbetrag bei höherer Besetzung geringer wird (z. B. Gutscheinsystem der Wirtschaftskammer Burgenland).

Wichtige Voraussetzung für die Anwendung des Modells ist das Vorhandensein eines (verlässlichen) Taxiunternehmens in der Gemeinde. Bei Unternehmen, die ihren Sitz außerhalb der Gemeinde haben, entstehen zusätzliche Anfahrtkosten.

Der Aufwand für die Implementierung dieses Systems ist relativ gering. Die lokale Verankerung des Angebotes in der Gemeinde ist nur mäßig und hängt stark vom persönlichen Engagement der/des einbezogenen Unternehmen/s ab.

Dieses Modell erlaubt es daher, ein **Mikro-ÖV System ohne großes Engagement zu implementieren**. Der im Kapitel 4 „Der Weg zu einem Mikro-ÖV System“ abgebildete Planungsprozess kann verkürzt und in kurzer Zeit durchlaufen werden, sofern ein geeignetes Unternehmen vorhanden ist.

Taxibasierte Systeme sind für NutzerInnen sehr attraktiv, können allerdings bei hoher Inanspruchnahme zu großen finanziellen Belastungen für die Gemeinde führen.

Neuer Ansatz: Kooperationslösung nach deutschem Vorbild („Bürgerbus“)

Das Modell „Bürgerbus“ wird in Deutschland breit angewendet. Es existieren dazu Musterverträge und Richtlinien für die Implementierung. Diese erprobte Form der Betriebsorganisation ist auch für österreichische Verhältnisse passend, scheint empfehlenswert und ist vor allem vor dem Hintergrund der zunehmenden Einbindung ehrenamtlicher LenkerInnen von Bedeutung. Der Rückgriff auf diese Personengruppe ist eng verbunden mit der Ausdünnung und der schwieriger werdenden Finanzierung des ÖV-Angebotes im ländlichen Raum.

Das Modell besteht aus einer **vertraglich abgesicherten Partnerschaft zwischen einem konzessionierten Unternehmen und einem Verein („Bürgerbus-Verein“)**, der vor allem die Organisation und Stellung von Freiwilligen übernimmt.

Das Unternehmen **übernimmt die „Patenschaft“ für den Verkehr und bringt die Konzession** ein. Weiters erbringt das Unternehmen bestimmte Serviceleistungen, wie beispielsweise die Wartung des Fahrzeuges, die Stellung eines Ersatzfahrzeuges bei Ausfall des Standardfahrzeuges und die Ausbildung und Schulung der LenkerInnen.

 Das Modell bietet eine **rechtlich einwandfreie Konstruktion** für allgemein nutzbare Mikro-ÖV Systeme **bei Einsatz freiwilliger LenkerInnen**.

Die Betriebsform ist bei diesem Modell grundsätzlich frei wählbar. In Deutschland werden vor allem traditionelle Linienverkehre als „Bürgerbusse“ gefahren. Aber auch bedarfsorientierte Angebotsformen sind in dieser Weise organisierbar.

Für die Implementierungsphase ist ein hohes Engagement der Gemeinde/Region erforderlich. Nach Umsetzung und Betriebsaufnahme beschränkt sich der Aufwand auf periodisch wiederkehrende Qualitätskontrollen und die Abrechnung. Dieses Betriebsprogramm ist in einem vorgeschalteten Planungsprozess zu entwickeln. Die Einbeziehung künftiger NutzerInnen und gegebenenfalls des betriebsführenden Unternehmens empfiehlt sich.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden lokalen Verankerung des Angebotes ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirates empfehlenswert.

Die Praxis zeigt, dass einige der bestehenden Mikro-ÖV Systeme rechtlich noch immer nicht einwandfrei gelöst sind. Deshalb empfiehlt es sich, juristisch abgesicherte Konstellationen zu suchen. Konfliktpotenzial entzündet sich zumeist an der Frage der Gewerbekonzession und dem Vorhandensein von Unternehmen, die von der Personenbeförderung und den daraus erzielten Gewinnen „leben“. Beförderungsunternehmen vor Ort sind erste Adressaten für Kooperationen. Erst wenn diese Möglichkeit ausscheidet, ist nach anderen Alternativen zu suchen. Es wird empfohlen, eine der oben angeführten Betreiberkonstellationen umzusetzen.

Baustein Bedienungsform

Im **Linienbetrieb** wird in der Regel von Haltestelle zu Haltestelle nach Fahrplan gefahren, eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Der Linienbetrieb ist die klassische Form des öffentlichen Verkehrs.

Bei **Rufbus-Systemen** werden eine bestimmte Route bzw. bestimmte Haltestellen nach einem fixen Fahrplan, aber nur bei Bedarf bedient. Ein Fahrtwunsch muss daher im Regelfall vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden.

Anruf-Sammeltaxis führen Fahrten von einer bestimmten Haltestelle zu einer beliebigen Aussteigestelle innerhalb eines klar definierten Bedienungsgebietes durch. Es besteht ein fixer Fahrplan mit Fahrtmöglichkeiten. Ein Fahrtenwunsch muss vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden.

Beim System **Zubringerverkehr** werden Personen von/zu einem definierten Zielpunkt transportiert. Bei der Fahrt zu diesem Ziel wird man von zu Hause abgeholt, die Rückfahrt erfolgt bis zur Haustüre. Ein Beispiel sind Zubringerverkehre zu Bahnhöfen, die außerhalb von Siedlungsgebieten liegen. Ein Fahrtwunsch muss vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden.

Der **Flächenbetrieb** funktioniert im Prinzip wie ein normales Taxisystem. Eine Anmeldung ist erforderlich, man wird von zu Hause abgeholt und an ein beliebiges Ziel gebracht. Oft sind die Fahrten jedoch örtlich begrenzt, z. B. auf das Gemeindegebiet oder bestimmte Ziele.



Bedienungsformen für Mikro-ÖV System

Bezeichnung	Schema	Nach Fahrplan	Anmeldung erforderlich	Abfahrt von	Fahrt zu	Beispiele
Linienbetrieb		ja	nein			Einkaufs-Bus Schwanenstadt
Rufbus		ja	ja			Gesäuse Xeis-Mobil
Anruf-Sammel-taxi		ja	ja			Fahrtendienst Pöchlarn
Zubringer		ja	ja			SPA-Mobil Stetteldorf
Flächen-bedienung		nein	ja			Orts-Taxi Mannersdorf

	Haltestelle wird nach Fahrplan angefahren		Fahrt von/zu einer Haltestelle
	Haltestelle wird bei Bedarf angefahren		Fahrt von/zur Haustüre
	Bedienungsgebiet innerhalb dessen überall ein- oder ausgestiegen werden kann		

Abb. 4

Die **räumliche Verfügbarkeit** definiert, wo und in welcher Form das Mikro-ÖV System den NutzerInnen zur Verfügung steht. Es kann hierbei wie folgt unterschieden werden:

- örtliche/regionale Verkehre
- Linie/Haltestellen/Rufhaltestellen
- Haus/Haus
- Mischformen, um optimale Auslastung zu ermöglichen

KundInnen-Service – Bestellung

- Mikro-ÖV Systeme, die nicht liniengebunden bzw. nicht nach fixen Fahrplänen verkehren, benötigen ein Bestellsystem. Der Fahrgast muss eine oder mehrere Möglichkeiten haben, das Mikro-ÖV System zu bestellen – von zu Hause und unterwegs.
- Bei zeitlich und räumlich flexiblen Systemen (Beispiel: City-Taxi, GO-Mobil) gibt es eine zentrale Telefonnummer und ein dahinterliegendes Organisationssystem (vergleichbar einer Taxizentrale).
- Für den Betrieb eines flexiblen Mikro-ÖV Systems bedeutet dies, dass auch ein solches System bereitgestellt werden muss – die Komplexität des Systems hängt aber von der Größe des Mikro-ÖV Systems ab. In einfachen Systemen (ein Fahrzeug) wird es genügen, den jeweilig diensthabenden FahrerInnen ein Mobiltelefon zur Verfügung zu stellen bzw. den Anruf an eine zentrale Mikro-ÖV Bestellnummer weiterzuleiten.
- Überlegenswert sind Bestellungen über Internet und Smartphone Applikationen – allerdings müssen hierfür der Bedarf und die Technikaffinität von BetreiberInnen und NutzerInnen gegeben sein.
- Das Bestellsystem soll in der Lage sein, die Bestellungen und Wünsche der KundInnen zu dokumentieren. Diese Informationen sollen genutzt werden, um das Mikro-ÖV System an die Wünsche der NutzerInnen anzupassen und zu optimieren.
- Das Bestellsystem soll Daueraufträge akzeptieren: es soll möglich sein, täglich wiederkehrende Fahrten (zum Beispiel für PendlerInnen) für einen längeren Zeitraum fix zu buchen.

Zu bevorzugen sind Systeme, die ein Haus-zu-Haus-Service anbieten. Idealerweise sind Mikro-ÖV Systeme auch über Internet und Smartphone Applikationen erreichbar.

Baustein Bedienungsgebiet

Die Abgrenzung des Bedienungsgebietes soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, es sollen alle wesentlichen Quellen und Ziele innerhalb des Bedienungsgebietes liegen. Konkurrenzierungen von bestehenden Linienverkehren sollen unbedingt vermieden werden.

Wesentlich ist die räumliche Abgrenzung für das angestrebte Mikro-ÖV System. Große Bedienungsgebiete mit dünner Besiedlung oder verschiedenen Ortskernen ziehen hohen Nutzen aus Mikro-ÖV Systemen. Die kleinste Einheit ist das Gemeindegebiet, wobei ein Zusammenschluss von benachbarten Gemeinden oder der Rückgriff auf bereits bestehende Regionen sinnvoll erscheint.

Ergebnisse der Gemeindebefragung bestätigen, dass 20 % der befragten Gemeinden die Kooperationsbereitschaft mit Nachbargemeinden in Erwägung ziehen und 22 % bereits Mobilitätskooperationen haben.

Die Abgrenzung des Bedienungsgebietes hat grundsätzlich nachfrageorientiert zu erfolgen. Soweit räumlich sinnvoll und leicht umsetzbar, ist ein Zusammenschluss von Gemeinden zur Abdeckung des kleinräumigen Mobilitätsbedarfes zu begrüßen.

Baustein Betriebszeit

Zeitliche Verfügbarkeit definiert, wann das Mikro-ÖV System den NutzerInnen zur Verfügung steht. Die **Betriebszeiten** folgen einerseits den Wünschen der definierten Zielgruppen, andererseits den Möglichkeiten des Systems.

Es gilt zu bestimmen, wann das Mikro-ÖV System zur Verfügung steht:

- täglich,
- nur an bestimmten Tagen (z. B. werktags, einmal wöchentlich),
- zu bestimmten Zeiten (z. B. 6.30 bis 19.00 Uhr, nur nachts),

Die Betriebszeiten können saisonal unterschiedlich sein.

Die zeitliche Verfügbarkeit muss auf die Bedürfnisse der NutzerInnengruppen abgestimmt sein und genau passen. Sind Zielgruppen zeitlich flexibel (SeniorInnen), kann eine Bündelung von Fahrten versucht werden.

Baustein Fahrzeug/Transportkapazität

Es kommen Pkws, Kleinbusse und größere Busse in Frage. Wesentlich sind die Anzahl der Sitzplätze, die komfortable und behindertengerechte Ausstattung und ein Allradantrieb für den Winterbetrieb in Bergregionen.

Bei neu anzuschaffenden Fahrzeugen gilt es, möglichst hohen Qualitätsansprüchen Rechnung zu tragen:

- umweltgerechte Fahrzeuge
- Automatikgetriebe (einfach zu bedienen, auch bei Ablenkung der Lenkerin/ des Lenkers)
- fernsteuerbare Türen (erhöht die Sicherheit)
- Barrierefreiheit (unabhängige Nutzung durch Personen mit Behinderungen)
- Mitnahmemöglichkeit von größerem Gepäck, Fahrrädern, Kinderwagen, Waren



Bei den betrachteten bestehenden Mikro-ÖV Systemen werden vor allem **Kleinbusse** eingesetzt. Meistens haben diese Busse exklusive LenkerInnen 8 Sitzplätze (z. B. Opel Vivaro, Ford Transit, VW-Bus), sodass sie mit dem Führerschein B gelenkt werden können. Sehr komfortable und behindertengerecht ausgestattete Fahrzeuge werden bei den burgenländischen Gmoa-Bussen (8 Sitzplätze, mit Führerschein B lenkbar) eingesetzt. Diese Fahrzeuge sind jedoch mit rund 100.000 Euro Anschaffungspreis teuer. Bei den anderen erhobenen Systemen liegt der Anschaffungspreis bei bis zu 40.000 Euro.

Im Bestellerverkehr kommen auch **größere Busse** zum Einsatz, die jedoch im Eigentum des konzessionierten Unternehmens sind. Bei Angeboten als Einkaufs-Busse verkehren beispielsweise zwei Busse, ein Kleinbus und ein 35-Sitzer. Diese Fahrzeuge werden eingesetzt, da mit ihnen auch SchülerInnen- und Kindergartentransporte durchgeführt werden.

Für die Systeme in kleineren Gemeinden kommt jeweils ein **Pkw** mit max. 7 Sitzplätzen zum Einsatz. Fahrzeuge mit **alternativem Antrieb** (Elektro, Erdgas etc.) sind derzeit fast keine unterwegs.

Ein attraktives Mikro-ÖV System nimmt von Anfang an Rücksicht auf besondere Bedürfnisse, insbesondere auf die Sicherheit und Barrierefreiheit der NutzerInnen. Auch Lösungen, die nur auf Vereinsbasis betrieben werden, können behindertengerechte Fahrzeuge (Rollstuhltransport im Kleinmobil) einsetzen.

Baustein Personal

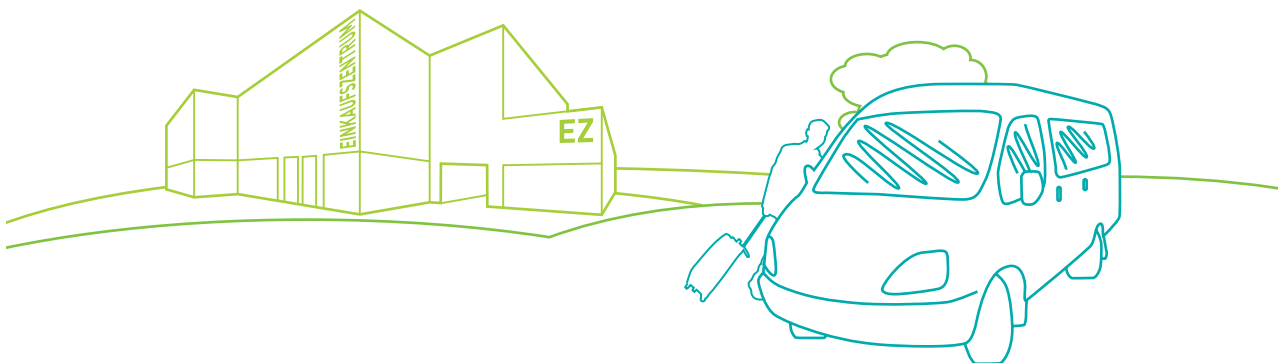
Ein entscheidender Faktor bei Mikro-ÖV Systemen ist die Personalstruktur. Es ist festzulegen, wer für den MitarbeiterInnenstab insgesamt, also Organisation, ausführendes Personal (Bestellkoordination und LenkerInnen) und Effizienzkontrolle verantwortlich zeichnet und wie die Entlohnung erfolgt.

Nachdem die Personalkosten zentraler Faktor sind, kann man unterschiedliche Entlohnungssysteme beobachten:

LenkerInnen, als wichtigstes Personal, können in einem Angestelltenverhältnis stehen und

- nach dem jeweiligen **Kollektivvertrag** bezahlt werden,
- **geringfügig beschäftigt** sein,
- auf **freiwilliger Basis** fahren,
- auf freiwilliger Basis fahren und eine geringe Aufwandsentschädigung erhalten.

In Abhängigkeit von der gewählten Betreiberkonstellation ergeben sich verschiedene Möglichkeiten. LenkerInnen können direkt bei der Gemeinde beschäftigt sein und neben dem Fahrdienst noch andere Tätigkeiten verrichten. Bei kombinierten Vereinslösungen kann die Gemeinde jene Zeit, in der das Personal dem Verein als FahrerInnen zur Verfügung steht, dem Verein in Rechnung stellen.



Setzt ein System auf die Unterstützung freiwilliger LenkerInnen, so ist die Kostentransparenz ein wichtiges Güte Merkmal. Freiwillige HelferInnen wollen den Wert ihrer Leistung dokumentiert sehen und sicher gehen, dass sich niemand an ihrem unentgeltlichen Einsatz bereichert und ihre Leistung einen wichtigen Nutzen stiftet. Das Engagement soll gesellschaftlich anerkannt werden.

Der Einsatz von freiwilligen LenkerInnen ist ein kostenschonender Lösungsansatz. Für eine gute Verankerung dieser Schlüsselpersonen im Gesamtsystem ist Sorge zu tragen.

Baustein Tarifmodelle

Tarifmodelle resultieren aus der Gesamtbetrachtung der Budgetplanung einer Gemeinde (siehe Finanzierung). Die Tarifeinnahmen sind ein wichtiger Bestandteil der Gesamtfinanzierung.

Die LenkerInnen sollen möglichst weitgehend vom Fahrscheinverkauf entlastet werden. Dies gelingt durch einfache Tarifsysteme, Vorverkaufslösungen und hohe Zeitkartenanteile.

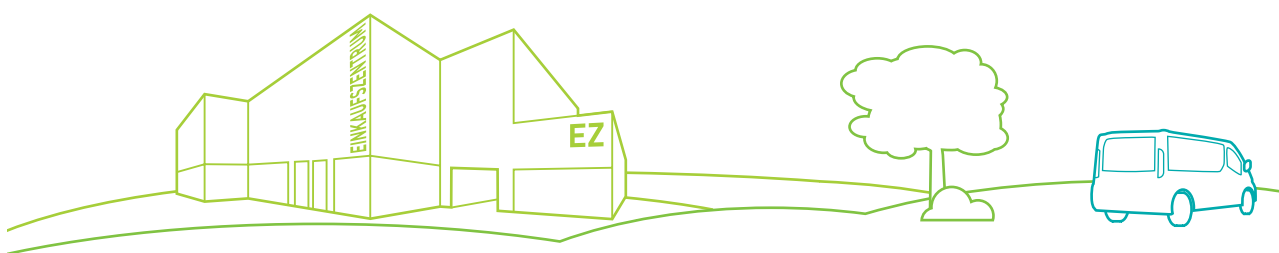
Es gilt zu überlegen, welche lokalen Gegebenheiten den gewählten Tarifen zugrundeliegen:

- Nulltarif (für spezielle NutzerInnengruppen): Eine Einführungsphase zum Nulltarif kann die Bekanntheit und das Marketing stützen.
- Tarifintegration in den bestehenden öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV)
- Zahlung pro Fahrt, unabhängig von Dauer und Länge
- entfernungsabhängige Tarife
- zeitabhängige Tarife
- Vielnutzungstarife (Mehrfahrten-, Zeitkarten)

Tarife sollen sozial verträglich sein und sich an der Preissensitivität der BenutzerInnen orientieren. Die Summe der Tarifeinnahmen ist ein wichtiger Finanzierungsbeitrag und gibt Auskunft über die Nutzung.

Baustein KundInnen-Service/Disposition

Zusätzlich zu den grundlegenden Anforderungen an ein kundInnengerechtes Service sollen auch noch Faktoren berücksichtigt werden, die die KundInnenbindung erhöhen. Das Bemühen um die KundInnen erzeugt jene Wertschätzung, die eine Bindung an das System festigt. Ein wesentliches Merkmal von Mikro-ÖV Lösungen ist die Nähe zu NutzerInnenwünschen.





Gutes KundInnen-Service

- Freundlichkeit der FahrerInnen und anderer MitarbeiterInnen (Bestellservice)
- Sauberkeit im Fahrzeug
- Erreichbarkeit von Ansprechpersonen
- Information über das Angebot (aktuell, über unterschiedliche Quellen verfügbar)

KundInnenbindungsfaktoren

- Komfortfahrzeuge
- umweltfreundliche Fahrzeuge
- Eingehen auf KundInnenbedürfnisse
- Zuverlässigkeit
- Garantie minimaler Wartezeiten
- Pünktlichkeit bei Terminen
- vertrauenswürdige FahrerInnen (sicherheitsorientierter Fahrstil)
- gut gewartete und behindertengerechte Fahrzeuge

**Faktoren zur KundInnenbindung erzeugen Nähe und sichern den langfristigen Bestand der KundInnen-
beziehung.**

Baustein Marketing/Information

Marketing – Information – Kommunikation

Die potenziellen NutzerInnen müssen über die **Verfügbarkeit**, den **Tarif** und die **Anlaufstelle** Bescheid wissen. Eine wichtige Herausforderung ist es, die entscheidenden Informationen so aufzubereiten und zu verbreiten, dass ein möglichst einfacher Zugang gewährleistet ist. Viele ÖV-Systeme scheitern an der mangelhaften Außendarstellung von Angeboten und dem Unwillen der potenziellen NutzerInnen, ihre Zeit mit unverständlichen Informationen und Zeitplänen zu verschwenden. Dorffeste und persönliche Kommunikation im Rahmen von Veranstaltungen sind gute Gelegenheiten für die notwendige und sehr effektive **Mundpropaganda**. Auch Marketingpartnerschaften sind hier wichtige Maßnahmen.

Je mehr KundInnen über ein Mobilitätsangebot Bescheid wissen, und je verständlicher und greifbarer die Lösung ist, desto höher sind die Nutzungschancen.



Der Weg zu einem Mikro-ÖV System

Erfolgreiche Mikro-ÖV Systeme orientieren sich an den Bedürfnissen der BürgerInnen und werden daher unter Einbeziehung der künftigen NutzerInnen und relevanten AkteurInnen geplant und umgesetzt.

Vorbereitungsphase

Als Vorbereitung können grundlegende Daten oder Informationen zum künftigen Mikro-ÖV System erhoben (z. B. Vorarbeiten von lokalen Initiativen, Studienreisen zu bestehenden Mikro-ÖV Systemen) oder realistische Überlegungen zu den gewünschten Mobilitätsdienstleistungen durchgeführt werden. Wichtig ist es, sich von Anfang an über die finanziellen Möglichkeiten im Klaren zu sein.

Planungsphase

Bevor diese gestartet wird, sollte es einen **Grundsatzbeschluss** in der Gemeinde bzw. der Region geben. Dieser soll:

- Verantwortlichkeiten festlegen,
- Mindestanforderungen für das System definieren,
- verfügbare Mittel für den laufenden Betrieb benennen,
- die Struktur des Planungsprozesses vorgeben.

Für die Planungsphase wird die **Einrichtung einer Arbeitsgruppe** mit folgenden VertreterInnen empfohlen:

- künftige NutzerInnengruppen (z. B. SeniorInnenverbände, Jugendorganisationen, Schulen, Umweltinitiativen, sonstige am Thema besonders interessierte BürgerInnen);
- die lokale Wirtschaft und interessierte DienstleisterInnen (z. B. Einzelhandel, ÄrztInnen, Gastronomie);
- falls vorhanden: ortsansässige Transportunternehmen (z. B. Taxi, Mietwagen, Bus);
- alle im Gemeinderat vertretenen Parteien;
- Mitglieder der Gemeindeverwaltung;
- externe BeraterInnen.

Eine bedarfsweise Einladung weiterer, für die Umsetzung relevanter Institutionen ist entsprechend dem Planungsfortschritt zu empfehlen: z. B. VertreterInnen des Verkehrsverbundes, der Landesregierung oder regionaler Mobilitätszentralen. Aufgabe der Arbeitsgruppe ist es, den Planungsprozess zu begleiten, die permanente Rückkoppelung zwischen NutzerInnengruppen und Angebotsplanung sicherzustellen, AkteurInnen und TrägerInnen des Systems von Anfang an einzubeziehen und damit ein starkes „Wir-Gefühl“ zu erzeugen. Durch die Mitgliedschaft in der Arbeitsgruppe erreicht das Mikro-ÖV System einen hohen Bekanntheitsgrad, und es entsteht eine positive Erwartungshaltung in der Gemeinde.

Die **politisch Verantwortlichen**, die insbesondere für die finanziellen Mittel verantwortlich sind, sollen jedenfalls frühzeitig und regelmäßig in den Planungsprozess einbezogen und informiert werden. Dies geschieht durch die Mitarbeit der ParteienvertreterInnen in der Arbeitsgruppe und über formelle Beschlüsse in den Gemeindegremien. Wichtig ist es, eine breite Mehrheit zu erreichen und zu erhalten.



Zentraler Schritt des Planungsprozesses ist es, die möglichst exakte **Erhebung der Wünsche und Ansprüche der künftigen NutzerInnen** vorzunehmen. Dies geschieht durch die Sammlung von Anforderungen in der Arbeitsgruppe bzw. durch eine **Bedarfserhebung**. Dazu werden Haushalte bzw. auch Wirtschaftsunternehmen im künftigen Bedienungsgebiet gezielt befragt.

Wichtige Inhalte der Haushaltsbefragung sind folgende Angaben:

- Haushaltsgröße und Altersverteilung aller Mitglieder
- Fahrzeugbestand des Haushaltes
- Wohnort (Ortsteil)
- derzeitig übliche Verkehrsmittelnutzung zu den Hauptzielen
- Hol- und Bring-Wege der Haushaltsmitglieder
- allgemeine Wünsche und Erwartungen an ein Mikro-ÖV System
- konkrete Fahrtenwünsche mit Angabe von Quelle und Ziel, Uhrzeit, Zweck und Häufigkeit
- Wunsch nach Einbeziehung in den Planungsprozess – Workshop-Beteiligung als Beirat
- Vereinstätigkeit der Haushaltsmitglieder
- Bereitschaft zur ehrenamtlichen Mithilfe

Durch eine derartige Befragung erhält man ein konkretes Bild der relevanten Zielgruppen und Hinweise auf deren tatsächliche Mobilitätsbedürfnisse. Erfahrungsgemäß lassen sich aus den Befragungen klare Bedürfnisstrukturen und Anknüpfungspunkte für Synergien ableiten.

Planung als iterativer Prozess

Jede Änderung des gewohnten Mobilitätsverhaltens braucht ein dauerhaftes, gut durchdachtes Angebot. Daher ist die Planung ein iterativer Prozess, der sich an den Wünschen (möglichst guter Bedienungsstandard) und den finanziellen Handlungsspielräumen orientiert. Wichtig ist eine verlässliche Lösung mit längerem Bestand. Dabei ist die Zusammensetzung des Betreiberkonsortiums für den Erfolg eines Mikro-ÖV Systems ein zentraler Erfolgsfaktor. Dadurch werden die Qualität des Angebotes und die Kosten der Leistungserstellung wesentlich mitbestimmt. Wird die Einbeziehung ehrenamtlicher LenkerInnen angedacht, ist eine passende Betreiberkonstellation zu wählen. Im Rahmen des Betriebskonzeptes muss eine rechtlich einwandfreie Lösung gefunden werden.

Schon in der Planungsphase sollen Anforderungen für die **Betriebsphase** formuliert werden, die eine laufende Evaluierung und Qualitätskontrolle sowie eine dauerhafte Einbeziehung der NutzerInnen ermöglichen. Zu empfehlen ist die Einrichtung eines NutzerInnenbeirates, der sich regelmäßig trifft, Probleme und neue Wünsche diskutiert und diese möglichst kurzfristig einer Lösung zuführt. Eine der wichtigsten Erfolgsfaktoren von Mikro-ÖV Systemen ist deren gute lokale Verankerung und die Möglichkeit, kurzfristig auf NutzerInnenwünsche zu reagieren.

Betriebsphase

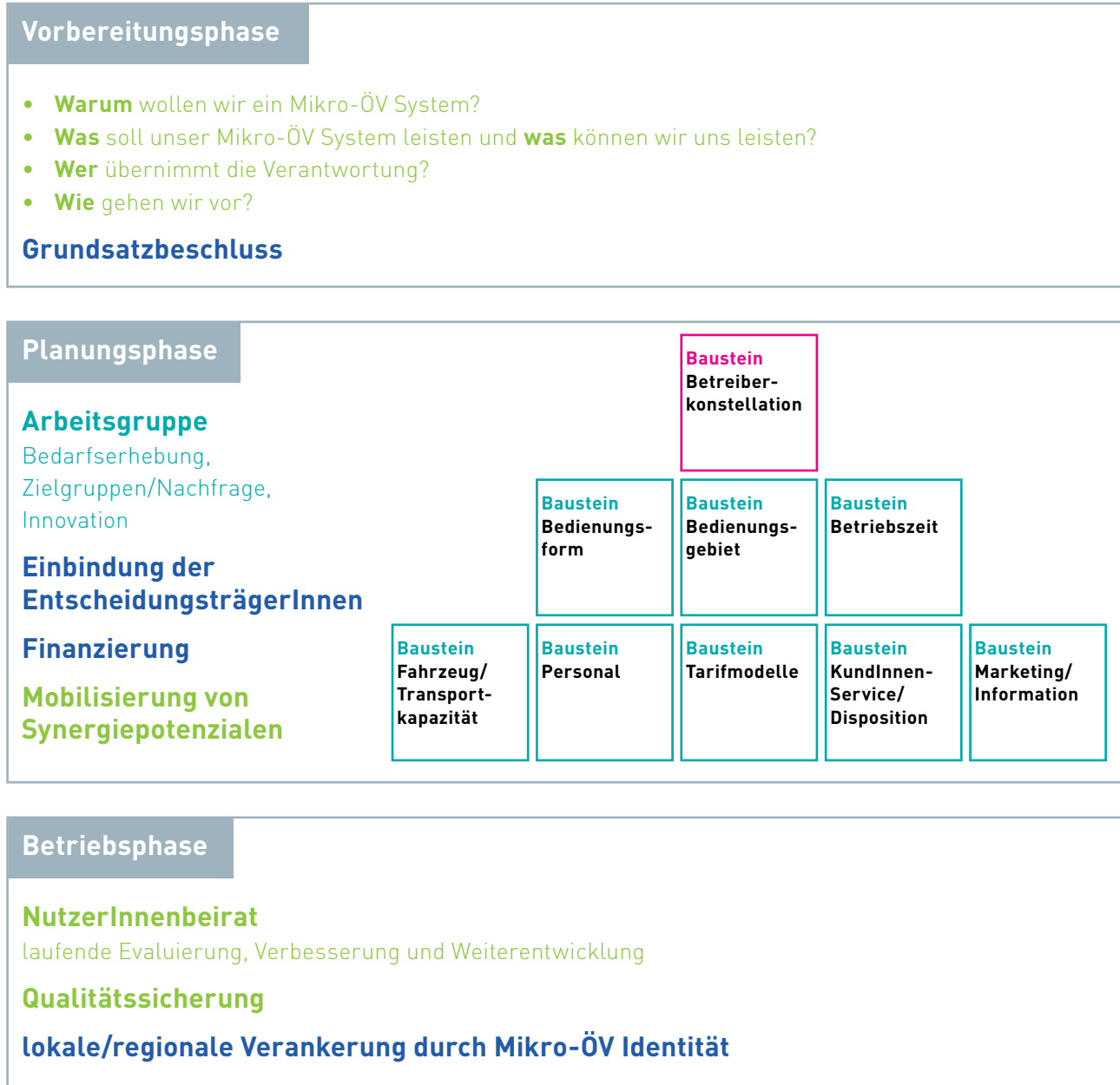
Nach erfolgreicher Inbetriebnahme der Mikro-ÖV Lösung sind Evaluierungen im Rahmen der Qualitätssicherung sowie Maßnahmen im Rahmen der Mikro-ÖV Identität die wesentlichen Bestandteile, die diese Phase ausmachen.

Ob sich ein Mikro-ÖV System bewährt hat, ist frühestens nach einem halben Betriebsjahr abschätzbar und spätestens nach drei Jahren eindeutig belegbar. Eine gute Dokumentation von Kennziffern und eine sinnvolle Evaluierung können hilfreich sein, auftretende „Kinderkrankheiten“ zu überwinden. Die kontinuierliche Beobachtung und Analyse der Entwicklung sollen einen Optimierungsprozess unterstützen. Eine zumindest halbjährliche Diagnose und eventuelle Gegensteuerung sind im Anfangsbetrieb unbedingt erforderlich.

Zeithorizont

Ein fundierter Planungsprozess benötigt rund ein halbes Jahr und drei bis vier Arbeitsgruppensitzungen. Parallel dazu können bereits Vorbereitungen für die Umsetzung erfolgen. Eine Vorlaufzeit von insgesamt einem Jahr zwischen Grundsatzbeschluss und Inbetriebnahme ist einzuplanen. Kürzere Vorlaufzeiten sind bei bestimmten Betreiberkonstellationen möglich, z. B. bei der Einführung von taxibasierten Systemen (Taxi-Gutscheine).

Planung und Betrieb eines Mikro-ÖV Systems



- Element der politischen Verankerung
- Element der Planung (Bausteine)
- Element der Beteiligung

Abb. 4



Verbesserung bestehender Systeme

Bevor an neue Mikro-ÖV Lösungen in der Gemeinde gedacht wird, ist immer eine Situationsanalyse vorzunehmen. Funktioniert ein bestehendes System nicht, muss eine Optimierungsphase eingeleitet werden. Um Probleme vor Ort zu erkennen, müssen in erster Linie Gespräche mit allen Beteiligten geführt werden. Allerdings können nur außenstehende, unbeteiligte Personen eine objektive Problemanalyse vornehmen. Gemäß den Bausteinen können Unzulänglichkeiten und Erfolgsfaktoren identifiziert werden, die zur Verbesserung beitragen.

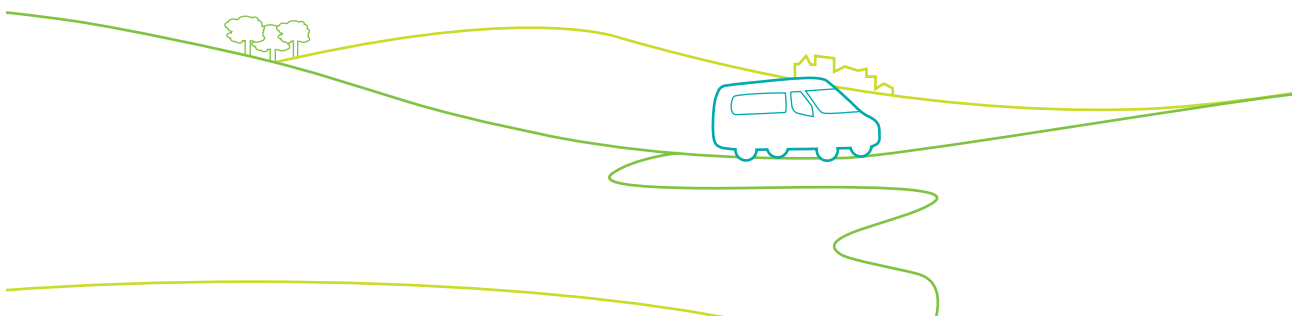
Gemäß der Praxis sind zwei Hauptfelder zu durchleuchten:

Die Einbindung der NutzerInnen

In jedem Fall stehen die potenziellen KundInnen im Mittelpunkt – nur wenn eine Mikro-ÖV Lösung für die KundInnen eine Verbesserung darstellt, wird diese erfolgreich sein. Wenn die potenziellen NutzerInnen ihre Mikro-ÖV Lösung nicht wahrnehmen (durch mangelnde Bekanntheit) oder nicht schätzen (durch mangelnde Auseinandersetzung), gibt es vor allem Handlungsbedarf im Marketing (siehe Baustein Marketing).

Die Finanzierung

Stiftet die Mikro-ÖV Lösung zwar optimalen Nutzen, aber der NutzerInnenkreis ist zu klein, so muss eine kritische Reflexion einsetzen: Wie kann man den NutzerInnenkreis erhöhen, die Kosten senken oder neue Ansätze verfolgen? In jedem Fall ist eine gute Aufzeichnung von Zahlen und Fakten vorteilhaft, um eine Situationsanalyse vorzunehmen.



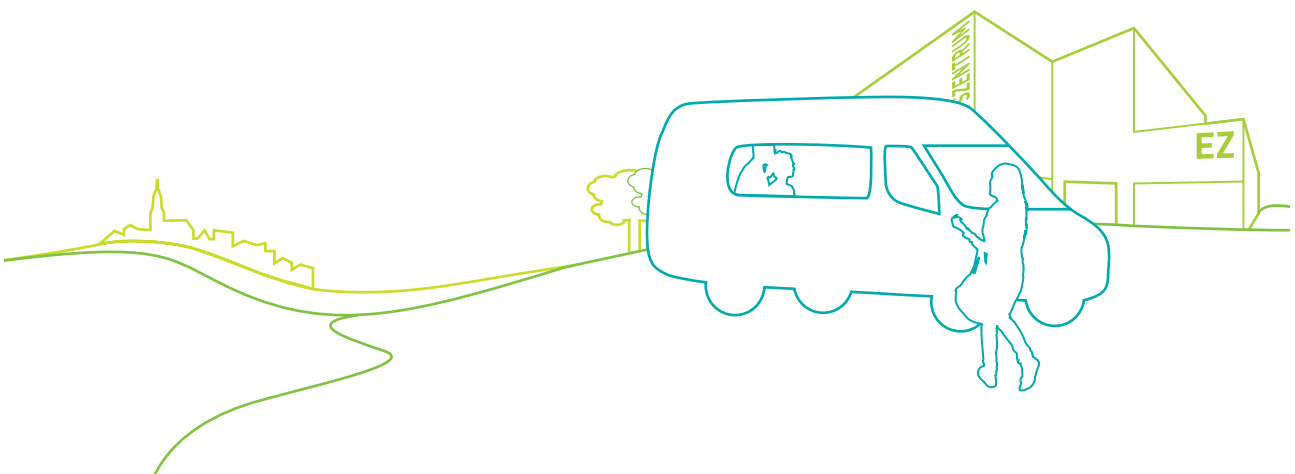
Checkliste

✓	Ziele und Aufgaben eines neuen Systems ✓ Aus welchen Motiven entsteht der Wunsch nach einem flexiblen Angebot?	„Wozu?“
✓	Ressourcen/Anbieter vor Ort ✓ Gibt es gemeindeeigene Initiativen als Anknüpfungspunkt? ✓ Erste Anlaufstelle sind bestehende Transport- und Taxiunternehmer. ✓ Gibt es Möglichkeiten zur Ressourcenbündelung?	„Wie?“
✓	Aufgabe der Gemeinde/Haftung ✓ Soll ein neues System entstehen, muss die Position der Gemeinde klar sein. ✓ Die rechtliche Konstellation ist zu definieren.	„Wer, was?“
✓	Kostenverantwortlichkeit ✓ Kostenrahmen und Kostendeckelung sind zu bestimmen.	„Wer zahlt?“
✓	Potenzialschätzung	„Bedarf an Fahrten?“
✓	Kompetenzen und Zuständigkeiten ✓ Wer übernimmt die Planung, Organisation und Umsetzung? ✓ Gibt es Synergien? ✓ Können SponsorInnen gewonnen werden? ✓ Welche Einsatzzeiten bzw. Routen/Haltepunkte sind vorgesehen?	„Wer, wofür?“
✓	Klärung der Personalressourcen für die Vorbereitung ✓ In welchem Zeitrahmen kann was realisiert werden?	„Was, bis wann?“
✓	Materialbestellung/-organisation ✓ Fahrzeug (Kapazität, Ausstattung etc.)	„Was, bis wann?“
✓	Verfügbarkeit von Personal/FahrerInnen ✓ Festlegung des Bezahlungsschemas.	„Wer, ab wann?“
✓	Besondere Merkmale/Innovationsgrad ✓ Welchen Gegebenheiten vor Ort kann noch entsprochen werden? ✓ Für welche Neuerungen und Ideen sind die Zielgruppen und andere Personen vor Ort offen?	„Wie besonders?“
✓	Dokumentation von Kennzahlen	„Welche Kennzahlen?“
✓	Kommunikation mit der Zielgruppe	„Wahrnehmung?“
✓	Probetrieb	„Ab wann, wie lange?“



Beispiele für Einnahmequellen

Fahrgastabhängige Einnahmen	<ul style="list-style-type: none">✓ Zahlung pro Fahrt✓ entfernungsabhängige Tarife (km-abhängig oder pauschaliert nach Zonen)✓ zeitabhängige Tarife✓ Vielnutzungstarife (Mehrfahrtenkarten, Zeitkarten)✓ im Verbund mit Verkehrsunternehmen und deren Tarifen
Einnahme-Möglichkeiten aus Förderungen	<ul style="list-style-type: none">✓ Entgelte für SchülerInnentransporte✓ Entgelte von Sozialversicherungen für Fahrtendienste, Krankentransporte, ...✓ Entgelte von Nachbargemeinden und Zentralorten (falls z. B. die Wirtschaft dort profitiert, wenn auch die BewohnerInnen dieser Gemeinden das Mikro-ÖV System nutzen können)✓ eigene Gemeindemittel✓ Umschichtung von Gemeindemitteln✓ Landesförderungen✓ Bundesförderungen✓ Mittel aus dem Öffentlichen Personen-Nah- und Regionalverkehrs-Gesetz (ÖPNRVG) (Mikro-ÖV System als Teil eines Verkehrsverbundes)✓ Sonstige Förderungen (z. B. EU-Förderungen)
Sonstige Einnahmeföglichkeiten	<ul style="list-style-type: none">✓ Mitgliedseinnahmen aus Mobilitätsvereinen✓ gezieltes Sponsoring<ul style="list-style-type: none">→ ÄrztInnen→ Geschäfte→ Lokale→ Banken→ Tourismus→ Vermarktung von Werbeflächen auf Fahrzeugen



Erfahrungen und Beispiele

In Österreich ist eine zunehmende Nachfrage nach Mikro-ÖV Systemen erkennbar. Beginnend in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden in einer Vielzahl von Gemeinden entsprechende Systeme eingeführt. Dabei zeigt sich eine erstaunliche Kreativität bei der Ausgestaltung der Modelle.

Zur Dokumentation der Lösungsvielfalt wurden im Rahmen der Erstellung des Handbuchs österreichweit über 50 Beispiele genauer analysiert. Die Auswahl der dokumentierten Systeme erfolgte so, dass die bestehende, breite Lösungsvielfalt möglichst umfassend erkennbar ist.

Gängige Bezeichnungen für Mikro-ÖV Systeme in Österreich sind beispielsweise „Gmoa-Bus“, „Gemeinde-Bus“, „Dorf-Bus“, „Orts-Taxi“, „Gemeinde-Taxi“, „Senioren-Taxi“, „Jugend-Taxi“, „Einkaufs-Bus“, „Fahrdienst für Senioren“, „Dorf-Mobil“, „GO-Mobil“. Es gibt keine allgemein gültigen Definitionen, zum Teil wurden nahezu gleiche Systeme unterschiedlich benannt.

Die **Motive** für die Einrichtung von Mikro-ÖV Systemen sind so vielfältig wie die Bezeichnungen. Besonders häufige NutzerInnen von Mikro-ÖV Systemen sind jedoch ältere Personen, Jugendliche und Kinder, in manchen Regionen auch TouristInnen. Wichtig ist meist das Ziel, Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Darüber hinaus werden Ziele der Verkehrssicherheit insbesondere für ältere Personen, Umweltziele (Reduktion der Übermotorisierung) und Effizienzziele (Ersatz von zahlreichen individuellen Hol- und Bring-Fahrten durch Sammelfahrten) verfolgt.

Erkennbar ist, dass viele Gemeinden **Probleme bei der Implementierung** derartiger Systeme hatten. Zumindest anfangs kämpfen viele mit rechtlichen Problemen. Zahlreiche Systeme bewegen sich in einem **Grenzbereich** zwischen Gemeinnützigkeit und Gewerblichkeit. Das führt immer wieder zu Problemen mit gewerblichen Unternehmen, die sich in ihrer Geschäftstätigkeit konkurrenziert sehen. Mittlerweile ist erkennbar, dass sich bestimmte bewährte Betreiberkonstellationen durchsetzen. Die Informationen darüber, was rechtlich zulässig und zweckmäßig ist, fehlen häufig immer noch. Mit dem vorliegenden Handbuch soll daher eine solide Hilfestellung zur Implementierung neuer Systeme geleistet werden.

Die Mehrzahl der Mikro-ÖV Systeme hat eine **hohe lokale Verankerung**. Damit sind diese Systeme weniger anonym, wie das beim konventionellen öffentlichen Verkehr der Fall ist. Die Systeme haben einen hohen sozialen Stellenwert (nach dem Motto: „Man sieht sich im Bus.“). Das Angebot ist meist strikt auf die Wünsche der NutzerInnen ausgerichtet, was oft dazu führt, dass Mikro-ÖV Systeme effizienter als klassische ÖV-Angebote (z. B. Linienbusse im ländlichen Raum) sind.

Betreiber von Mikro-ÖV Systemen sind Gemeinden, Vereine oder ortsansässige gewerbliche Unternehmen. Für die Initiative und die finanzielle Basis verantwortlich sind meist die Gemeinden. In Zeiten **zunehmender Budgetknappheit** sind die Betreiber von Mikro-ÖV Systemen gezwungen, sehr wirtschaftlich zu arbeiten. Der Einsatz Freiwilliger ist dabei eine Möglichkeit, die Betriebskosten erheblich zu senken.



Dies führt dazu, dass zunehmend **ehrenamtliche LenkerInnen** herangezogen werden, womit der auszugleichende Betriebsabgang in einem verkraftbaren Rahmen bleibt. Die bisherigen Erfahrungen bezüglich Verlässlichkeit und Motivation sind durchwegs positiv; es besteht allerdings eine gewisse Unsicherheit, ob auf Dauer genügend Freiwillige zur Verfügung stehen werden.

In Deutschland sind sogenannte **„Bürgerbusse“** weit verbreitet. Das sind öffentliche Verkehre, die von ehrenamtlichen LenkerInnen in Kooperation mit einem Transportunternehmen erbracht werden. Musterverträge erleichtern die – rechtlich abgesicherte – Form der Einbindung ehrenamtlicher LenkerInnen in einem gewerblichen Verkehr. Derartige Modelle wären auch für Österreich interessant.

„Bürgerbusse“ in Deutschland

Seit 1985 gibt es in Deutschland „Bürgerbusse“, die öffentliche Verkehrsleistungen nach dem Motto „Bürger fahren Bürger“ erbringen. Kern des Modelles ist der Einsatz von ehrenamtlichen LenkerInnen. Spitzenreiter ist das Land Nordrhein-Westfalen, in dem aktuell 101 „Bürgerbus“-Vereine aktiv sind. Das Land unterstützt sie durch rechtliche Beratung, Musterverträge und maßgebliche Fördermittel.

Häufig werden **private SponsorInnen** gesucht, die unterschiedlich in den Betrieb von Mikro-ÖV Systemen eingebunden werden.

Die **Tarife** sind meist sozialverträglich und liegen häufig zwischen 1 und 2 Euro pro Einzelfahrt. Zusätzlich bieten manche Systeme Zeitkarten an, wodurch die Kosten pro Fahrt weiter verringert werden und ein Anreiz besteht, das Mikro-ÖV System auch häufiger zu nutzen. Teurer sind die meisten taxibasierten Systeme und das GO-Mobil in Kärnten, das für Nichtvereinsmitglieder bis zu 4,80 Euro pro Einzelfahrt kostet.

Einige Mikro-ÖV Systeme können gratis benutzt werden. Bei **Vereinslösungen** kommt häufig einmal im Jahr zu entrichtender Mitgliedsbeitrag dazu. Wird ein (gemeinnütziger) Verein zur Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen gegründet, so dürfen in der Regel auch nur Mitglieder befördert werden.

Die **Betriebszeiten** richten sich nach den Bedürfnissen der NutzerInnen und (noch mehr) nach den finanziellen Möglichkeiten. Manche Angebote sind praktisch rund um die Uhr verfügbar (taxibasierte Systeme), andere, wie z. B. viele Einkaufs-Busse, nur ein- bis dreimal in der Woche. Systeme mit Zubringerfunktion zur Bahn, richten sich nach deren Betriebszeiten.

Häufig werden bei Mikro-ÖV Systemen **Pkws** oder **Kleinbusse** eingesetzt. Die Busse sind meist 9-Sitzer, damit diese auch mit einem Führerschein B gelenkt werden können. Einzelne Systeme erbringen ihre Mobilitätsdienstleistung mit den privaten Pkws der Vereinsmitglieder.

Zur Senkung der Kosten bzw. Erhöhung der Einnahmen werden vielfach **Synergien** genutzt. Diese gelten für das Lenkpersonal, die Verwaltung und ganz besonders das Fahrzeug. Die Fahrzeuge werden oft auch für andere Zwecke eingesetzt, z. B. im Bauhof der Gemeinde. Die Abrechnung wird oft vom Gemeindepersonal erledigt. Konkrete Synergien bestehen häufig mit dem SchülerInnen- und Kindergartentransport.

Es gibt Unterschiede in der **Bedienungsform**. Manche Mikro-ÖV Systeme verkehren im Linienbetrieb, es gibt fixe Haltestellen und einen fixen Fahrplan (z. B. manche Einkaufs-Busse). Andere hingegen fahren im Flächenbetrieb wie ein Taxi; nach Anruf wird man von zu Hause abgeholt und zu einem gewünschten Ziel gebracht. Zwischenformen funktionieren wie Rufbusse oder Anruf-Sammeltaxis oder verkehren, abhängig vom Bedarf, zu unterschiedlichen Tageszeiten mit verschiedenen Betriebsformen.



Die „Gmoa-Busse“ im Burgenland

Der erste „Gmoa-Bus“ im Burgenland entstand in Pötttsching im Jahr 2000 aus einem Modellprojekt zur Frauenmobilität, das vom bmvit initiiert und gefördert wurde. Das Projekt wurde mit dem VCÖ Mobilitätspreis ausgezeichnet und fand auch international große Beachtung. Es war Vorbild für weitere „Gmoa-Busse“ im Burgenland.

Seit 2006 existieren weitere „Gmoa-Busse“ in Purbach, Breitenbrunn und Mörbisch. Betreiber ist pro „Gmoa-Bus“ ein lokaler gewerblicher Verein. Die „Gmoa-Busse“ verkehren ohne fixe Fahrpläne und Haltestellen. In der Regel werden die Fahrgäste nach Anruf von zu Hause abgeholt und an ihr gewünschtes Ziel gebracht. In Pötttsching gibt es auch regelmäßige Fahrten nach Fahrplan, z. B. für Kinder zur Schule. Bedienungsgebiete sind meist die Gemeinde und wichtige Bahn- und Bushaltestellen. Sie haben somit auch eine wichtige Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehrsangebot. Im Sommer werden auch Campingplätze und Seebäder angefahren, so profitieren auch Gäste der Region Neusiedlersee von den „Gmoa-Bussen“.

Die ortsansässigen FahrerInnen der „Gmoa-Busse“ sind beim jeweiligen Verein in Voll- oder Teilzeit beschäftigt und koordinieren die Fahrtwünsche selbst. Sie planen die Fahrtroute und sammeln die Fahrten so, dass die gefahrenen Kilometer möglichst gering bleiben. Die signalgelben „Gmoa-Busse“ erscheinen in einem einheitlichen Design. Es handelt sich um Kleinbusse mit 8 Sitzplätzen, die behindertengerecht ausgestattet sind. Es werden neben Einzelfahrscheinen (1 Euro bis 1,5 Euro) auch Zeitkarten angeboten. Rund 25.000 bis 30.000 Fahrgäste (Beförderungsfälle) pro Jahr nutzen die „Gmoa-Busse“ für Einkäufe und Erledigungen im Ort und als Zubringer zu den Bahnhöfen.

Die **Akzeptanz der Systeme** ist sehr unterschiedlich. Die Zahl der jährlich beförderten Fahrgäste liegt zwischen 156 und 40.000. Der Erfolg hängt wesentlich von der Zahl der Betriebstage ab, aber auch von der Betriebsform. Mikro-ÖV Systeme, die Haus-zu-Haus-Beförderung anbieten und dies ohne zeitliche Einschränkungen, haben die höchste Akzeptanz.

Der **Kostendeckungsgrad** durch Tarifeinnahmen liegt bei den erhobenen Systemen zwischen null (Gratisangebote) und 92 %.

„Dorf-Bus“ Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben und Großmürbisch

Der „Dorf-Bus“ der vier burgenländischen Gemeinden (insgesamt rund 700 EinwohnerInnen) ist seit Dezember 2009 in Betrieb. Es wurde ein Verein gegründet, der derzeit 75 Mitglieder verzeichnet. Es dürfen nur Vereinsmitglieder mitfahren. Der Mitgliedsbeitrag beträgt für Personen mit Hauptwohnsitz 40 Euro pro Jahr (Nebenwohnsitze 60 Euro). Ein Fahrpreis ist nicht mehr zu entrichten. Der „Dorf-Bus“ fährt täglich die Kindergartenkinder in den Kindergarten, holt die VolksschülerInnen ab und fährt sie nach Hause oder in den Hort. Vom Hort werden sie abgeholt und nach Hause gebracht.

Für Erwachsene steht der Bus dreimal wöchentlich (Montag, Mittwoch, Freitag) für Fahrten nach Güssing zur Verfügung. Hier können Einkäufe, ÄrztInnen-Besuche, Behördenwege etc. erledigt werden. Für die Fahrten ist eine telefonische Voranmeldung nötig. Um ca. 8.00 Uhr gibt es eine Sammelfahrt nach Güssing. Die Abholung von Güssing erfolgt individuell nach Anruf, jedoch außerhalb der fixen Abholzeiten für VolksschülerInnen und Hortkinder. Die Abholung der Hortkinder um 16.30 Uhr ist sogleich die letzte Fahrt des „Dorf-Busses“.

Genutzt wird der Bus vor allem von den Kindern, SeniorInnen und Personen ohne eigenes Auto. Ziel ist, die Mobilität dieses Personenkreises zu garantieren. Zudem ergänzt der „Dorf-Bus“ das ÖV-Angebot, da die Linienbusse nicht sehr oft verkehren.



Die LenkerInnen des „Dorf-Busses“ haben einen Taxi- und Personenbeförderungsschein. Es gibt 2 Lenker, die bei der Gemeinde Kleinmürbisch angestellt sind und für eine bestimmte Zeit dem Verein zur Verfügung stehen. Der Verein erstattet der Gemeinde die Kosten dafür zurück. Falls die beiden Lenker ausfallen, haben noch weitere 4 Personen den Taxi- und Personenbeförderungsschein gemacht. Wenn sie einspringen, erfolgt diese Leistung freiwillig.

Das Fahrzeug, ein Kleinbus (8-Sitzer) der Marke Opel Vivaro, ist geleast; die Anschaffung wurde von Bund und Land gefördert. Der Bus wurde behindertengerecht ausgestattet, bietet Platz für einen Rollstuhl und es gibt eine ausziehbare Einstiegsrampe.

Ein Drittel der laufenden Kosten wird vom Bund und ein Drittel vom Land gefördert, das restliche Drittel wird nach einem Aufteilungsschlüssel von den 4 Gemeinden geleistet. Der Verein erzielt zusätzlich Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen und SponsorInnengeldern (Werbung auf dem Bus).

„GO-Mobil“ in Kärnten

Das Modell „GO-Mobil“ besteht seit mehr als 10 Jahren nach einem Pilotversuch im Jahr 1999. Derzeit (2011) existieren 20 „GO-Mobil“-Vereine in 32 Landgemeinden mit unzureichendem öffentlichem Verkehr und ohne gewerbliches Angebot (Taxibetrieb). Mit einem Fahrzeug pro Verein erfolgt eine flächenhafte Tür-zu-Tür-Bedienung. Die „GO-Mobil“ Zertifizierung GmbH (GMZ) unterstützt die Gemeinden in der Betriebsentwicklung und übernimmt Aufgaben, die einer Dachorganisation zukommen.

Das „GO-Mobil“ verfolgt folgende Ziele: Mobilitätssicherung für Nichtmotorisierte (Einkäufe, ÄrztInnen-Besuche etc.), Erhöhung der Verkehrssicherheit, Umwelteffekte durch Bündelung der Fahrten nach dem Motto „Fahr nicht fort, bleib im Ort“. Es dient auch als Zubringer zu Bus und Bahn (Feinverteiler), in einigen Fällen auch als Busersatzverkehr. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sind zahlendes Mitglied bei „GO-Mobil“ in Gemeinden mit Bahnhof. „GO-Mobil“ ist im Fahrplanauskunftssystem Scotty der ÖBB integriert. Eine „GO-Mobil“-Einheit besteht aus einem Verein, einem FahrerInnen- und FunktionärInnen-Team sowie einem Fahrzeug. Eine „GO-Mobil“-Einheit kann eine oder mehrere Gemeinden (Region) betreuen. Derzeit erstreckt sich das Einzugsgebiet auf bis zu fünf Kommunen. Diese Gemeinden teilen sich den Förderanteil, die FahrerInnen sind geringfügig beschäftigt.

Nach Angaben der GMZ erwirtschaftet eine „GO-Mobil“-Einheit rund 70 bis 100 % der Kosten: z. B. durch Beteiligungen der lokalen Wirtschaftstreibenden, durch Mitgliedsbeiträge und Einnahmen aus Fahrscheinen. Die restlichen Kosten werden von den Gemeinden und dem Land in der Regel 50 : 50 gefördert. Pro „GO-Mobil“-Einheit werden jährlich zwischen 8.000 und 14.000 Fahrgäste transportiert (Beförderungsfälle). Ein Fahrschein (1 GO) kostet 3,50 Euro im Vorverkauf bei einem Mitgliedsbetrieb und 4,80 Euro im Fahrzeug. Das „GO-Mobil“ ist täglich verfügbar und wird telefonisch angefordert.

„SPA-Mobil“ Stetteldorf

Der Verein Stetteldorf Pendelt Anders (SPA) wurde im Jahr 2010 zur Verbesserung der örtlichen Mobilität für die ca. 1.100 GemeindebürgerInnen gegründet. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 10 Euro pro Jahr. Das „SPA-Mobil“ kann nur von Vereinsmitgliedern genutzt werden. Ein Jahr nach der Gründung hatte der Verein 103 Mitglieder, rund 40 Personen nutzen das Angebot regelmäßig. Die Fahrten werden von derzeit 12 ehrenamtlichen LenkerInnen von Montag bis Freitag von 5.00 - 18.00 Uhr gegen telefonische Voranmeldung durchgeführt. SchülerInnen, die zum Bahnhof und zu Haltestellen gebracht werden, sind die hauptsächlichsten NutzerInnen (weniger SeniorInnen). Ebenso werden Kindergartentransporte durchgeführt. Das „SPA-Mobil“ hat somit eine starke Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr.



Es würden noch mehr freiwillige LenkerInnen gebraucht werden. Ein Problem sieht der Verein in der dauerhaften Motivation der FahrerInnen bzw. in der nachhaltigen Gewinnung von Freiwilligen. Derzeit werden die LenkerInnen rund einmal pro Monat eingesetzt, die Vereinsvorstände fahren rund einmal pro Woche. Bedienungsgebiet des „SPA-Mobil“ ist das gesamte Gemeindegebiet von Stetteldorf. Zusätzliche Anfahrtsziele sind die Bahnhöfe Absdorf und Gaisruck, Gaisruck Haltestelle Ebermann und Tiefenthal Haltestelle (für SchülerInnen). Das Fahrzeug ist ein Ford Transit mit 9 Sitzen. Es besteht eine LenkerInnen-, Insassen- und Kfz-Haftpflichtversicherung. Die Gemeinde übernimmt die Versicherungskosten von rund 1.300 Euro pro Jahr.

Neben den Mitgliedsbeiträgen und Einnahmen durch den Fahrscheinverkauf, lukriert der Verein zusätzliche Einkünfte durch die Vermietung von Werbeflächen auf dem Bus und bei Veranstaltungen. Es gibt Jahreskarten, Monatskarten und 10er-Blocks (ermäßigter SchülerInnenpreis). Eine Einzelfahrt kommt auf 1 Euro (kann aber nur als 10er-Block gekauft werden). Pro Jahr werden rund 18.000 km zurückgelegt. Das Angebot wird gerne genutzt, es werden viele fix gebuchte, regelmäßige Fahrten getätigt (rund 2.600 Beförderungsfälle jährlich).

„Einkaufs-Bus“ Traisen

Der „Einkaufs-Bus“ in Traisen besteht seit 2005 und soll das Einkaufen im Ort vor allem für SeniorInnen bzw. Personen ohne eigenes Kfz ermöglichen. Die Mobilität soll erhalten bleiben, Infrastruktureinrichtungen im Ort sind dadurch auch von abgelegeneren Siedlungen aus erreichbar. Das Angebot kann von jedermann benutzt werden und wird im Allgemeinen gut angenommen. Die Hauptgruppe unter den Fahrgästen stellen PensionistInnen. Die Fahrt im „Einkaufs-Bus“ ist für die NutzerInnen kostenlos.

Der Bus verkehrt jeweils am Dienstag (14.00 bis 17.00 Uhr) und Freitag (8.00 bis 11.00 Uhr) in Form eines Rundkurses. Während der Betriebszeit werden die Haltestellen des Rundkurses (6,5 km) laufend angefahren. Die Haltestellen sind extra gekennzeichnet. Der „Einkaufs-Bus“ fährt auch zum Bahnhof und zu einer weiteren Bahnhaltestelle im Ort. Das Bedienungsgebiet ist die Gemeinde Traisen (Industriegemeinde) mit 3.800 EinwohnerInnen und ca. 400 Arbeitsplätzen. Es gibt einen Campingplatz, der im Sommer auch angefahren wird. Pro Jahr nutzen rund 3.750 Fahrgäste (Beförderungsfälle) den „Einkaufs-Bus“.

Der „Einkaufs-Bus“ wird von der Gemeinde mit Unterstützung des „Arbeiter Samariter Bundes Österreich“ (ASBÖ) betrieben. Der ASBÖ stellt zu 90 % das Personal zur Verfügung. In Ausnahmefällen fährt eine/ein Gemeindebedienstete/r. Die Personalkosten des ASBÖ werden von der Gemeinde bei den jährlichen Zuwendungen an diese Institution berücksichtigt.

Das Fahrzeug (VW-Bus, 8-Sitzer) gehört der Gemeinde und wird neben den „Einkaufs-Bus“-Zeiten auch für andere Zwecke verwendet. Darüber hinaus wird das Fahrzeug vom ASBÖ für den Transport von behinderten SchülerInnen zur und von der Volksschule genutzt. Es bietet Platz für einen Rollstuhl.

„Einkaufs-Bus“ Bad Erlach

Der „Einkaufs-Bus“ für SeniorInnen in der Gemeinde Bad Erlach ist seit 2010 in Betrieb und bietet jeden Dienstag und Freitag von 9.00 bis 11.00 Uhr Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes (Flächenbetrieb) an. Gedacht ist er für SeniorInnen und Leute, die kein eigenes Auto besitzen für Einkaufsfahrten bzw. Erledigungen in Bad Erlach (SeniorInnenenpflegeheim in Bad Erlach).

Der „Einkaufs-Bus“ wird von der Gemeinde betrieben. Es stehen drei freiwillige LenkerInnen (PensionistInnen) zur Verfügung, die kein Entgelt für ihre Leistung erhalten. Die FahrerInnen sind durch die Gemeinde

versichert. Mit dem Einsatz von ehrenamtlichem Lenkpersonal hat die Gemeinde bislang nur sehr gute Erfahrungen gemacht. Die Freiwilligen freuen sich, dass sie gebraucht werden und im Ruhestand einen nützlichen, sozialen Dienst an ihren Mitmenschen leisten können. Voraussetzung für den Einsatz als LenkerIn ist der Besitz des Führerscheins sowie körperliche Fitness.

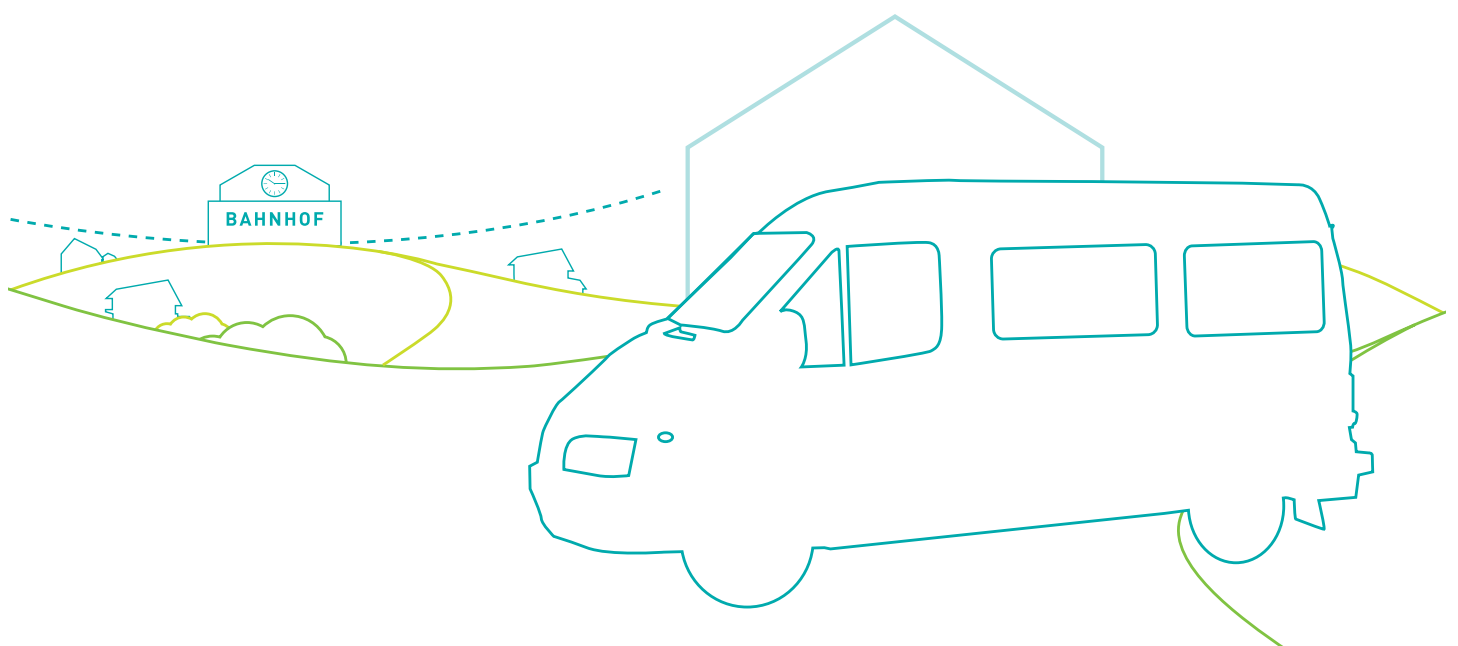
Gefördert wurde diese Einrichtung aus Mitteln der sozialen Dorferneuerung NÖ (einmalig mit 1.000 Euro, Logo am Bus). Das Angebot ist kostenlos.

Bad Erlach hat ca. 2.900 EinwohnerInnen. Pro Jahr nutzen rund 1.000 Personen den „Einkaufs-Bus“ (Beförderungsfälle). Es gibt keinen fixen Fahrplan, die Bedienung erfolgt von Tür-zu-Tür. Das Fahrzeug ist ein VW-Kleinbus mit 8 Sitzplätzen. Eine Rampe bzw. ein Platz für einen Rollstuhl ist vorhanden. Die Gemeinde Bad Erlach ist sehr innovativ (es gibt z. B. mobile Radständer und eine Elektrotankstelle) und plant, sofern freiwillige LenkerInnen zur Verfügung stehen, auch häufigere Fahrten. Die Einführung eines „Disco-Busses“ ist in nächster Zeit vorgesehen.

„Senioren-Taxi“ Grieskirchen

Das „Senioren-Taxi“ in der Gemeinde wird für Grieskirchner SeniorInnen ab dem 60. Lebensjahr und für gehbehinderte Personen (mit Ausweis) zur Verfügung gestellt. Dabei wird mit dem örtlichen Taxiunternehmen kooperiert. Die SeniorInnen erwerben in der Gemeinde einen Einzelfahrschein für eine Taxifahrt in Form eines Jetons um 3 Euro, das Taxiunternehmen verrechnet der Gemeinde für eine Fahrt 5 Euro. Die Gemeinde schießt pro Fahrt 2 Euro zu.

Die ermäßigten Fahrten gelten nur im Gemeindegebiet. Die Betriebszeiten sind quasi rund um die Uhr, die Anmeldung erfolgt per Telefon wie bei einem normalem Taxibetrieb. Die Bedienung findet im Flächenbetrieb von Tür-zu-Tür statt. Hauptsächlich NutzerInnen sind SeniorInnen, die nicht mehr so mobil sind und das Taxi für Einkäufe, ÄrztInnen- oder Krankenhausbesuche nutzen. Im letzten Kalenderjahr wurden in der Gemeinde 1.784 Jetons verkauft (= 1.784 Beförderungsfälle pro Jahr).



Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds, Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien, www.klimafonds.gv.at

Inhaltliche Bearbeitung:

Mag. Susanne Wolf-Eberl, DI Helmut Koch, DI Dr. Gerold Estermann, DI Alexander Fördös

Mitarbeit:

DI Franz Schwammenhöfer, DI Florian Matiasek (bmvit), DI Rudolf Sebastnik (SCHIG mbH),
Mag. Daniela Kain (Klima- und Energiefonds)

Gestaltung: ZS communication + art GmbH

Herstellungsort: Wien, Oktober 2011

Ein Projekt im Auftrag des Klima- und Energiefonds in Zusammenarbeit mit dem bmvit,
Abteilung II/Infra 4 – Gesamtverkehr.



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

