

Bürgerbusse, Mikro-ÖV

Einleitung

Viele Gemeinden leisten für ein Grundangebot im Öffentlichen Verkehr hohe Budgetbeiträge. Wenn diese nicht mehr zu halten sind, dann müssen kostengünstige Ersatzdienste aufgestellt werden. Diese setzen oft auf bedarfsorientierte Leistungen und die Einbindung ehrenamtlicher Lenker, was auch durch die Bezeichnung „Bürgerbus“ deutlich zum Ausdruck gebracht wird: *Ein Angebot von Bürgern für die Bürger in der Gemeinde!*

Kleinräumige Mobilitätsangebote sind ein Beitrag für die Lebensqualität in Regionen, sie reduzieren den privaten Aufwand für Hol- und Bringdienste und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz.



Betreibermodell

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

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

Mögliche Rechtsformen: Konzession oder Verein?

- Zu beachten ist, dass die Tätigkeit „gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“ den gesetzlichen Vorgaben entsprechen muss, v.a. dem **Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996** und dem **Kraftfahrliniengesetz**. Vereinfacht bedeutet dies, dass zum Betrieb des ÖV-Systems grundsätzlich eine entsprechende **Konzession** nötig ist. Diese kann entweder selbst von der Gemeinde erworben werden (z. B. für den Betrieb eines Gemeinde-Busses) oder es kann ein bestehender Betrieb mit entsprechender Konzession beauftragt werden, die Verkehrsdienstleistung zu erbringen.
- Eine andere Möglichkeit besteht darin, das Verkehrsangebot über einen **nicht gewinnorientierten Verein** zu betreiben. Hier ist nur das Vereinsgesetz zu befolgen. Zu bedenken ist, dass bei dieser Variante alle beförderten Personen grundsätzlich Mitglieder des Vereins werden müssen.

Modell 1: Gemeinnütziger Verein

Das Vereinsgesetz ermöglicht die Erbringung von Mobilitätsdiensten, sofern diese nicht auf gewerblicher Basis erfolgen bzw. der Nutzerkreis auf die Vereinsmitglieder beschränkt ist. Geeignet ist es vorrangig in Bedienungsgebieten, in denen vor allem Einheimische und ein gleichbleibender Personenkreis das Angebot in Anspruch nehmen. Die Mitgliedschaft kann mit einem Mitgliedsbeitrag verbunden werden oder auch kostenlos möglich sein. Erforderlich ist jedoch ein formeller (schriftlich dokumentierter) Beitritt.



Die Gründung des Vereines und die Organisation des Betriebes bedingen erheblichen organisatorischen Aufwand. Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung problemlos möglich.

Modell 2: Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb

Die Gemeinde kann auch selbst als „Verkehrsunternehmen“ tätig werden oder sich einer neu gegründeten gemeindenahen Einrichtung bedienen. Betreiber ist in diesem Fall ein gewerblicher Verein, der eine Konzession für das Mietwagengewerbe erwirbt¹. Der konzessionierte Verein ist Betriebsführer und organisiert den Verkehr nach den Anforderungen der Vereinsmitglieder. Führende Gemeindevertreter (z.B. Bürgermeister) sind leitende Organe im betriebsführenden Verein. Die Gemeinde übernimmt damit auch das finanzielle Risiko des Betriebes. Erforderlich ist die Bestellung eines geeigneten Betriebsleiters.

Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung nicht möglich. Die Lenker sind beim „Verein“ beschäftigt (zumindest nach Kollektivvertrag), was gegenüber Lösungen mit freiwilligen Fahrern zu vergleichsweise höheren Betriebskosten führt.

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 bestehenden 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.



Bild: VVV

Grundlagen der Bestellung sind ein klar definiertes Betriebsprogramm und Qualitätskriterien für die Leistungserbringung. Wichtig ist auch, eine ausreichende Flexibilität im Bestellervertrag zu verankern, damit das Angebot jederzeit an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden kann.

Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung nicht möglich, die Kosten im Betrieb entsprechend hoch.

¹ Für die burgenländischen „Gmoa-Busse“ wurde eine mit der zuständigen Gewerbebehörde und Wirtschaftskammer eine abgestimmte Betriebsform entwickelt.

Modell 4: Taxidienste

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



Bild: WK Burgenland

Es können Taxi-Gutscheine ausgegeben werden oder es werden vergünstigte Tarife angeboten. Der Tarif kann auch nach Zonen gestaffelt sein. Oft wird die Ausgabe von Taxi-Gutscheinen auf bestimmte Zielgruppen beschränkt. Häufig Berechtigte sind Gemeindeglieder, Senioren, Jugendliche und sozial Benachteiligte. Der Erfolg des Angebots hängt stark vom persönlichen Engagement des Taxi-Unternehmens ab, das im besten Fall vor Ort in der Gemeinde seinen Unternehmensstandort hat.

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

Modell 5: Frei vereinbarte Kooperationslösung („Bürgerbus“)

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.



Bild: ZVG / Kommunalnet

Das Unternehmen übernimmt die „Patenschaft“ für den Verkehr und bringt die Konzession ein. Des Weiteren erbringt das Unternehmen bestimmte Serviceleistungen, wie beispielsweise die Aufstellung und Wartung des Fahrzeuges oder die Schulung der freiwilligen Lenker.

Das Modell „Bürgerbus“ wird in Deutschland breit angewendet. Es existieren dazu Musterverträge und Richtlinien für die Implementierung.²

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, ob örtliche Unternehmen, die von der Personenbeförderung „leben“, Schaden durch preisgünstige Dienste auf Basis von Freiwilligenarbeit erleiden. Beförderungsunternehmen vor Ort sollen daher erste Adressaten für Kooperationen sein.

Bedienungsform

Kleinräumige Mobilitätsdienste können Fahrgäste von „Tür zu Tür“ befördern wie ein normales Taxi, sie können Fahrgäste zu Bus- und Bahnhaltstellen bringen oder auch wie ein Rufbus oder Anrufsammeltaxi funktionieren. Hier steigen die Fahrgäste an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein oder aus.

Als Betriebsform kommen grundsätzlich alle Möglichkeiten in Frage. 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.

² Erstes umgesetztes Beispiel nach diesem Modell im Bundesland Salzburg ist der „Bürgerbus Zell am See“, der seit Dez. 2012 im Betrieb ist.

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

Quelle: Klima- und Energiefonds, 2011

Integration in das ÖV-System

Kleinräumige Mobilitätsangebote sind eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Sie dürfen den liniengebundenen öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren. Sie haben vielmehr eine wichtige Zubringerfunktion zu den regionalen Bus- und Bahnhaltstellen, die in die Konzeption des Fahrbetriebs einzubinden sind.



Bestellsystem

Mikro-ÖV Systeme, die nicht liniengebunden bzw. nicht nach fixen Fahrplänen verkehren, benötigen ein Bestellsystem. Der Fahrgast muss eine oder mehrere Möglichkeiten haben, einen Fahrdienst zu bestellen – von zu Hause und unterwegs.

- Bei zeitlich und räumlich flexiblen Systemen gibt es eine zentrale Telefonnummer und ein dahinterliegendes Organisationssystem (vergleichbar einer Taxizentrale).
- Das Bestellsystem soll Daueraufträge akzeptieren: täglich wiederkehrende Fahrten (zum Beispiel für PendlerInnen) können für einen längeren Zeitraum fix gebucht werden.
- Das Bestellsystem soll in der Lage sein, die Bestellungen und Wünsche der Kunden zu dokumentieren, zur Leistungsdarstellung und für laufende Anpassungen im Angebot.

Einsatz freiwilliger Lenker

Das Prinzip der freiwilligen Helfer 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.

Aufwand und Anerkennung

Damit Freiwillige nicht überfordert werden, wird empfohlen, sie nicht öfter als 2 Mal pro Monat einen Tag lang einzusetzen. Die unentgeltlichen Leistungen sollen über besondere Vergünstigungen (z.B. Einkaufsgutscheine) oder Einladungen zum gemeinschaftlichen Essen honoriert werden. Aufwandentschädigungen in der Höhe von ca. EUR 20,- pro Einsatztag sind ebenfalls denkbar.

Schulung, Qualifizierung

Eine Grundschulung der Lenker in Fahrtechnik und Verkehrssicherheit wird empfohlen (z.B. über Automobilorganisationen/Fahrtechnikzentren).

Für **Schülertransporte** sollten die Freiwilligen einen Antrag für einen Schülerbeförderungsschein bei der Bezirkshauptmannschaft stellen. Diesen Schein erhalten nur Personen, die seit 3 Jahren einen PKW-Führerschein besitzen, Fahrpraxis haben und die innerhalb der fünf vorangegangenen Jahre keine schweren Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften aufweisen.

Die Anforderungen an das Lenkpersonal (nach Vorlage vom Dorfmobil Klaus / OÖ):

- Führerschein B
- Fahrpraxis (Führerschein mind. drei Jahren)
- Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, soziale Kompetenz
- physische und psychische Eignung (ärztliches Gutachten)
- Einschulung und Weiterbildung (z.B. Fahrtechnikkurse)
- Strafregisterauszug
- Einhaltung der Bestimmungen des Vereins (z. B. 0,0 Promille im Dienst)

Spezielle Fragen im Betrieb

Tarifkonzept

Tariferlöse sind ein wichtiger Teil der Gesamtfinanzierung von Bürgerbussen. Dennoch sollen die Fahrten für Bürger leistbar und überschaubar sein. Auch sollen die Lenker weitgehend vom Fahrscheinverkauf entlastet werden. Dies gelingt durch einfache Tarifsysteme (z.B. max. 2 Zonen pro Gemeinde), Vorverkaufslösungen und hohe Zeitkartenanteile.

Anforderungen an Fahrzeuge

Empfohlene Qualitätskriterien sind:

- Alternative Antriebe, zumindest Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Auch Elektrofahrzeuge (PKW) und Elektrobusse sind grundsätzlich denkbar.
- 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 Gepäck, Kinderwagen, ev. auch Fahrräder oder Schiausrüstung

Versicherungsschutz

Damit im Schadensfall, wenn nicht grobe Fahrlässigkeit die Unfallursache darstellt, die Lenker ausreichend abgesichert sind, müssen die richtigen Versicherungen abgeschlossen werden. Für Vereine werden folgende Versicherungen empfohlen:

- Kfz-Haftpflicht-Versicherung
- Vollkaskoversicherung
- Insassen-Unfallversicherung
- Fahrzeug-Rechtsschutz- und Vertragsrechtsschutz-Versicherung
- ggf. Vereinshaftpflichtversicherung

Umgesetzte Beispiele

- Gemeindebusse in Stetteldorf, Ernstbrunn, Pöchlarn (NÖ)
- „Gmboabusse“ in Purbach, Breitenbrunn, Mörbisch, Hornstein (Burgenland)
- Dorf mobil Klaus, Gemeindemobil Moosdorf (OÖ)
- Virgen Mobil (Tirol)

Eine kompakte Übersicht zu den Beispielen ist im Leitfaden „Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung“ (Land NÖ, 2012) auf S. 16 zu finden.

Bürgerbus Zell am See (Salzburg) – Dokumentation unter: <http://www.e5-salzburg.at/e5-projektauswahl/mobilitaet.php#buergerbus-zell-am-see>



Förderungen

klima:aktiv mobil (Lebensministerium)

Die Förderung setzt auf CO₂-Einsparungen durch kommunales Mobilitätsmanagement, das auch Bürgerbusse und bedarfsorientierte Angebote umfassen kann. Unterstützt werden Planungskosten, Investitionen und Betriebsaufwand für die ersten drei Jahre. Anmerkung: Herkömmliche Bestellerleistungen von öffentlichen Verkehrsdiensten durch Gemeinden werden nicht gefördert!

Beratung, Fördereinreichung über „klima:aktiv mobil für Städte, Gemeinden und Regionen“:

<http://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional.html>

Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum (bmvit)

Im Rahmen des Klima- und Energiefonds förderte das Verkehrsministerium im Jahr 2012 bedarfsorientierte Mobilitätsangebote im ländlichen Raum. Förderbar sind die Betriebskosten der ersten drei Jahre, in die die Erst-Investition über Leasing oder Abschreibung eingerechnet werden kann. Bevorzugt werden Haus-Haus-Systeme mit Einbindung von Freiwilligen in den Betriebsablauf.

Information Förderaktion 2012: <http://www.e5-salzburg.at/news/2012/06/mikro-oev-foerderung.php>

Auch im Jahr 2013 ist mit einer ähnlichen Förderaktion zu rechnen (2-stufiges Verfahren, voraussichtlicher Einreichtermin für Stufe 1 im Herbst 2013): <http://www.klimafonds.gv.at/>

Materialien, Leitfäden, Web-Links:

Das Infoblatt hat Textbausteine aus folgenden Quellen übernommen:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten: Kleinräumige Mobilitätsangebote, Empfehlungen für die praktische Umsetzung (NÖ Landesverkehrskonzept, Heft 29), St. Pölten 2012

Klima- und Energiefonds: Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum, Wien 2011

Pro Bürgerbus NRW e.V.: Plattform zum Informationsaustausch zwischen den Bürgerbusvereinen in Nordrhein-Westfalen: www.pro-buergerbus-nrw.de

Vereinsstatuten (Mustervorlagen):

www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Oeffentlicher-Verkehr/Kleinraeumige-Mobilitaetsangebote-/Gemeindebusse.wai.html

Bildquellen: Wenn nicht anders angegeben, wurden Abbildungen aus „Kleinräumige Mobilitätsangebote, Empfehlungen für die praktische Umsetzung“ (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, NÖ Landesverkehrskonzept, Heft 29) übernommen.

Info-Blatt: März 2013