

Erfolgsmodell GmoaBus

**Autofreie Mobilität
in kleinen Gemeinden**



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie, Abteilung III/I4
Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Renngasse 5, 1010 Wien
Evelinde Grassegger
Hildegard Weiss

Presserechtlich für den Inhalt verantwortlich:

Helmut Koch
Sibylla Zech

Redaktionsteam:

Helmut Koch
Sibylla Zech

Grafische Konzeption und Umsetzung:

Annemarie Fuchs
Stefan Klingler

Lektorat:

Karin Gilmore

Druck:

Holzhausen Druck & Medien GmbH

Erscheinungsort:

Gmunden-Wien, Mai 2009

Finanziert durch:

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie, Abteilung III/I4
Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Renngasse 5, 1010 Wien

Bildnachweis:

Gemeinden Breitenbrunn, Klaus, Mörbisch, Pötsching,
Purbach, Virgen, Tourismusverband Werfenweng
(Bernhard Bergmann), stadtland, komobile, VCÖ



Hohes Verkehrsaufkommen, ungünstige Siedlungsstrukturen und mangelnde Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln lassen in kleineren Gemeinden oft keine eigenständige Mobilität von Frauen, Kindern, Jugendlichen und älteren Personen zu.

Innovative Gemeindebusprojekte ermöglichen eigenständige Mobilität. Personen, die sonst auf Mitfahrgelegenheiten angewiesen sind, werden durch flexible Verkehrssysteme wieder unabhängiger und selbständiger. Neben der Zeit, die sonst für Begleitwege aufgewendet werden muss, können Haushalte auch Geld sparen, indem sie auf Zweit- und Drittautos verzichten. Durch die Nutzung der Gemeindebusse wird auch die Verkehrssicherheit in der Gemeinde erhöht und ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Aber auch wirtschaftliche Vorteile, wie z.B. die Sicherung der Nahversorgung und ein erhöhtes Angebot an Dienstleistungen im Ort, können erreicht werden.

1999 wurde im Auftrag des BMVIT eine Modellstudie zur Frauenmobilität in der burgenländischen Gemeinde Pötttsching durchgeführt. Das konkrete Ziel bestand in innovativen Lösungen für die genannte Problematik. Der Pötttschinger GmoaBus ist seit dem Jahr 2000 mit großem Erfolg unterwegs und die vielen Anfragen und Auszeichnungen zeigen, dass das Modell Interesse weckt.

Die vorliegende Broschüre beschreibt die Erfahrungen des Pötttschinger GmoaBus und weiterer innovativer Gemeindebussysteme. Der Erfolg der Gemeindebusse liegt in der starken Ausrichtung auf die örtlichen Bedürfnisse. Dabei soll gezeigt werden, dass es auf innovative Lösungen und nicht auf große Budgets ankommt, um die Situation der betroffenen Frauen, Familien und älteren Personen zu verbessern.

Doris Bures

Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie



Das GmoaBus - Lied

*Hört ihr das Geratter? Hört ihr diesen Lärm?
Es kommt immer näher, es ist nicht mehr fern.
Und auf einmal steht er groß und gelb vor mir.
Nein, ich kann's nicht glauben. Was ist das vor mir?*

*Es ist der GmoaBus, der gelbe GmoaBus,
der gelbe, gelbe GmoaBus.
Es ist der GmoaBus, der gelbe GmoaBus,
der gelbe, gelbe GmoaBus.*

*Seht ihr seine Reifen, wenn er sich bewegt?
Fährt er wieder weiter, wie die Straße bebt!
Seine großen Türen gehen auf und zu.
Was wird jetzt geschehen? Ich steig ein im Nu.*

Es ist der GmoaBus, der gelbe GmoaBus, ...

*Und die Damen blinzeln mich ganz freundlich an.
Ich nehm' meinen Fahrschein, zeig' ihn her sodann.
Kaum setz' ich mich nieder, geht die Fahrt schon los.
Bald bin ich zuhause, ist die Freude groß.*

Es ist der GmoaBus, der gelbe GmoaBus, ...

Dieses Lied wurde von SchülerInnen der Volksschule Pötsching zum ersten Geburtstag des GmoaBuses geschrieben und aufgeführt.

Inhalt

Autofreie Mobilität in kleinen Gemeinden | 6

GmoaBus Pötttsching – Erfolgsmodell und Vorbild | 8

Innovationsschub für sanfte Mobilität im Burgenland | 10

Nachhaltiger, umweltfreundlicher Verkehr und Tourismus in sensiblen Gebieten, Region Neusiedler See/Fertő-tó

GmoaBus Mörbisch,

GmoaBus Purbach,

GmoaBus Breitenbrunn

Bedarfsorientierte Bussysteme setzen sich durch | 14

Sanft Mobil Werfenweng

Dorfbus Virgen/Osttirol

Dorfmobil Klaus

Wie ein GmoaBus funktioniert | 18

Kosten und Finanzierung | 22

Checklisten für Ihre Gemeinde | 24

Besteht Bedarf für einen Gemeindebus?

Welche Synergien können genutzt werden?

Wichtige Kontakte | 26

Autofreie Mobilität in kleinen Gemeinden

Eigene öffentliche Verkehrsmittel für kleine Gemeinden unter 10.000 EinwohnerInnen sind nicht machbar und unwirtschaftlich. So lautet ein weit verbreitetes Vorurteil. Die burgenländischen GmoaBusse beweisen das Gegenteil, aber auch andere innovative Beispiele in Österreich. Diese Broschüre zeigt Ihnen erfolgreiche Beispiele in unterschiedlichen Gemeinden.

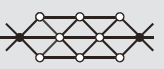
Gemeinde
Purbach

Zum Einkauf, zum Arzt oder zur Ärztin, zur Schule, zum Sport – Mobilität ist Teil unseres Lebens. Vor allem Kinder und ältere Menschen haben es aber oft schwer, ohne Hilfe ihre Wege und Termine wahrzunehmen. Meist sind sie auf Personen angewiesen, die sie mit dem Auto bringen und holen. Viele Menschen in rund 2.300 Gemeinden in Österreich sind von diesem Problem betroffen. Viele kurze Autofahrten sind daher Begleitfahrten. Diese erhöhen das Verkehrsaufkommen, gefährden FußgängerInnen und RadfahrerInnen und belasten die Umwelt.

Bedarfsorientierte Angebote sind attraktiv.

Es gibt eine Reihe von bewährten Möglichkeiten. Sie unterscheiden sich in der Fahrplanbindung und dadurch, ob die LenkerInnen entlohnt werden oder im Sinne der Nachbarschaftshilfe für „Gottes Lohn“ und eine Aufwandspauschale unterwegs sind. Gemeindebusse sind das attraktivste Angebot, da sie den NutzerInnen flexible Abfahrtszeiten mit Haus-Haus-Bedienung bieten.

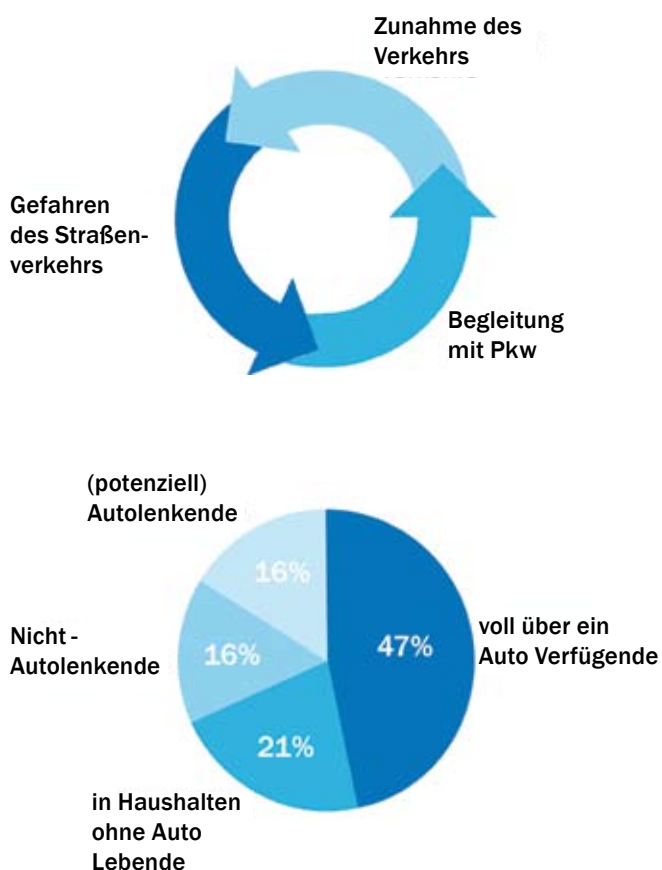
Unterschiedliche Systeme

		Fixer Fahrplan	Anmeldung notwendig	Fahrt von – bis	Fahrzeug	Personal
Linienbus		Ja	Nein	Haltestelle – Haltestelle	Standardbus	Angestellt
Bürgerbus		Ja	Nein	Haltestelle – Haltestelle	Kleinbus	Freiwillig
Rufbus		Ja	Ja	Haltestelle – Haltestelle	Kleinbus	Angestellt
Anruf-Sammeltaxi		Ja	Ja	Haltestelle – Haustür	Kleinbus Pkw	Angestellt
Gemeindebus GmoaBus		Nein	Ja	Haltestelle – Haustür	Kleinbus Pkw	Angestellt oder freiwillig



Darum geht es:

Ein typischer Kreislauf, der mehr Probleme verursacht, als er löst.



■ Eigenständige Mobilität ermöglichen

Trotz „Vollmotorisierung“ verfügt rund 50% der Bevölkerung nicht (ständig) über ein Auto. Ein Teil kann aus Gründen des Alters oder der Gesundheit kein Kraftfahrzeug selbst lenken. Ohne öffentliche Verkehrsmittel bedeutet das Immobilität und Abhängigkeit.

■ Nahversorgung im Ort stärken

Günstige Fahrtmöglichkeiten erleichtern den Einkauf im Ort ganz wesentlich.

■ Zeit sparen

Begleitwege für Kinder und ältere Menschen kosten viel Zeit. Vielen Haushalten kostet das drei und mehr Stunden pro Woche.

■ Weniger Autos

Auch in kleinen Gemeinden werden einige tausend Kilometer pro Jahr für Begleit- und Servicewege zurückgelegt. Viele Zweit-, Dritt- oder sogar Viertautos werden nur deshalb angeschafft.

■ Arbeitsplätze im Ort

Kommunale Mobilitätsangebote schaffen Arbeitsplätze und fördern den Zusammenhalt im Ort.

■ Geld sparen

Der Betrieb eines Gemeindebusses kostet natürlich Geld, aber zugleich wird auch gespart: bei den Fahrtkosten der BürgerInnen, bei den Zustellkosten der Geschäfte, bei den Kosten für Parkplätze der Gemeinde und von Betrieben, sowie bei den Folgekosten des Kfz-Verkehrs (Umwelt und Unfallfolgen).

■ Feste feiern

Erfolgreiche Projekte brauchen schöne Feste, bei der Eröffnung, zum Jubiläum und überhaupt, da Feiern die Gemeinde zusammenhält und alle sehen, was es Neues gibt.

GmoaBus Pötttsching

Erfolgsmodell und Vorbild

Der GmoaBus Pötttsching entstand im Jahr 2000 aus einem Modellprojekt zur Frauenmobilität, das vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie initiiert und gefördert wurde. Seither ist er mit großem Erfolg in Betrieb und aus der dörflichen Infrastruktur nicht mehr wegzudenken. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der GmoaBus nicht nur ein hervorragendes

Mobilitätsangebot ist und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leistet, sondern auch bemerkenswerte soziale und wirtschaftliche Effekte in der Gemeinde ausgelöst hat. Der GmoaBus Pötttsching, der 2002 mit dem VCÖ Mobilitätspreis ausgezeichnet wurde, diente als Vorbild für weitere GmoaBus-Systeme im Burgenland und fand auch international große Beachtung.

Erfolgsfaktor

Einfaches, flexibles System

Der Bus holt seine Fahrgäste normalerweise von zuhause ab und transportiert sie direkt bis an ihr Ziel. Bequemer geht es nicht. Wartezeiten von mehr als zehn Minuten treten nur selten auf. Somit ist der Bus auch spontan gut nutzbar.

Wenn Sie die Nummer des GmoaBuses anrufen, meldet sich die Lenkerin, die gerade Dienst hat. Aufgrund der Überschaubarkeit der Gemeinde nimmt die Lenkerin die Fahrtwünsche entgegen und disponiert auch selbst. Das heißt, sie plant die Fahrtroute und sammelt die Fahrten so, dass die gefahrenen Kilometer möglichst gering bleiben. Es gibt auch regelmäßige Fahrten, beispielsweise für Kinder zur Schule. Diese funktionieren nach einem Fahrplan, der den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst ist. Bei sehr starkem Andrang werden die Ortsteile nach einem Fahrplan halbstündlich bedient.

Erfolgsfaktor

Komfortables Fahrzeug

Der GmoaBus hat acht Sitzplätze, einen niedrigen Fahrzeugboden und eine automatische Tür, so dass vom Gehsteig aus stufenlos eingestiegen werden kann.

Erfolgsfaktor

BürgerInnennahe Betriebsführung

Die Fahrgäste bestimmen mit. Der Betrieb des GmoaBuses wird exakt auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet. Im Fahrgastbeirat treffen sich VertreterInnen der Gemeinde, des Vereins, die Lenkerinnen und die Fahrgäste. Probleme können dort oft sofort gelöst werden. Ein gemeinnütziger Verein betreibt den GmoaBus. Das wichtigste Mitglied in diesem Verein ist die Gemeinde Pötttsching, vertreten durch den Bürgermeister und die beiden Vizebürgermeister.

Erfolgsfaktor

Engagierte Lenkerinnen

Als Lenkerinnen sind Frauen aus der Gemeinde beschäftigt. Das stellt neben optimaler Ortskenntnis auch eine hohe soziale Kompetenz sicher. Als Fahrgast genießt man eine, im sonstigen öffentlichen Verkehr nicht bekannte Herzlichkeit und Hilfsbereitschaft. Kinder können den GmoaBus problemlos benutzen, da sie kompetent beaufsichtigt werden. „Mamas Taxi“ ist oft nicht mehr notwendig, weil der GmoaBus zuverlässig und viel interessanter ist.





GmoaBus Pötsching

Erfolgsfaktor

Wirtschaftlicher Betrieb

Pro Jahr nutzen den Bus rund 30.000 Fahrgäste. An einem Werktag sind das an die 100 Personen. Die spezifischen Aufkommenswerte von elf Fahrten pro EinwohnerIn und Jahr liegen in einem Bereich, der sonst nur von kleinstädtischen Stadtbussystemen bekannt ist.

Positive wirtschaftliche Effekte

Neben den örtlichen Gastgewerbebetrieben profitierten vor allem die Nahversorger. Durch die gesteigerte Nachfrage konnte deren Existenz gesichert und das Warenangebot ausgeweitet werden. Auch das Angebot im medizinischen Dienstleistungsbereich wurde größer. FußpflegerInnen, HeilmasseurInnen, PhysiotherapeutInnen, Ärzte und Ärztinnen können bequem mit dem GmoaBus erreicht werden.

Soziale Effekte

Zum GmoaBus gehört auch der Austausch der letzten Neuigkeiten aus dem Dorf. Die Lenkerinnen schauen auf ihre KundInnen. Wenn sich ein Stammkunde eine Zeit länger nicht meldet, wird nachgeschaut, ob auch alles in Ordnung ist.

Fakten GmoaBus Pötsching 2008

Betriebsbeginn	2000
Betreiber	Lokaler gemeinnütziger Verein
Personal	Drei Teilzeitarbeitsplätze für Ortsansässige, Aushilfen
Betriebszeiten	Mo – Fr: 06:00 – 18:00 Uhr
Gefahrene Kilometer	Rund 57.000
Beförderte Fahrgäste	Rund 30.000
Betriebskosten (exkl. Abschreibung Fahrzeug)	Rund 80.000 Euro
Fahrgeldeinnahmen	15.900 Euro
Finanzierung Betriebsabgang	Rund 20% Fahrgeldeinnahmen Rund 10% ÖPNRV-Mittel des Bundes Rund 60% Gemeinde Rund 10% Zuschuss vom Land
EinwohnerInnen (Hauptwohnsitze)	2.848
EinwohnerInnen (Nebenwohnsitze)	694
Gästebetten	20
Gemeindefläche	24,64 km ²



Innovationsschub für sanfte Mobilität im Burgenland

**Nachhaltiger, umweltfreundlicher Verkehr und
Tourismus in sensiblen Gebieten am Beispiel
der Region Neusiedler See/Fertő-tó**

Die österreichischen Bundesministerien für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) und das Land Burgenland initiierten das österreichisch - ungarisch - slowakische Schirmprojekt. Die Region Neusiedler See/Fertő-tó wurde ausgewählt, weil sie als ökologisch besonders sensible Weltkulturerberegion auch einen besonders sensiblen Umgang mit Verkehr und Infrastruktur verlangt. Die Pilotprojekte sollen modellhaft demonstrieren, wie verkehrsbezogene Probleme in sensiblen Gebieten gelöst und gleichzeitig umweltfreundliche Erreichbarkeit und Mobilität, Tourismus und eine regionalwirtschaftliche Entwicklung gesichert werden können. Mit dem Schirmprojekt wurden in partnerschaftlicher Zusammenarbeit Projekte für sanfte Mobilität in der Region aus fünf Arbeitsmodulen umgesetzt.

Pilotprojekte für innovativen öffentlichen Verkehr in Gemeinden

Mit den GmoaBussen bieten die Gemeinden Purbach, Breitenbrunn und Mörbisch ganzjährig eine umweltfreundliche und sichere Alternative zum Auto. Besonders ältere Menschen, Jugendliche und Kinder nutzen die flexiblen Rufbussysteme, aber auch die Gäste der Region Neusiedler See profitieren von Ihnen denn die Busse fahren während der Sommersaison zu Seebädern und Campingplätzen. Das Verkehrsaufkommen in den Gemeinden wird merkbar reduziert und Emissionen werden eingespart. Dies ist gerade in sensiblen Regionen ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz.

Die GmoaBusse sind aber nicht nur ein ökologisches, sondern auch ein ökonomisches und soziales Nachhaltigkeitsprojekt. Sie sind gut für die Umwelt, schaffen Arbeitsplätze in der Gemeinde, stärken die lokale Nahversorgung und beleben soziale Kontakte, vor allem unter den älteren GemeindebürgerInnen.

Die Busse verkehren ohne fixe Fahrpläne und Haltestellen. Ortsansässiges Personal holt die Fahrgäste nach telefonischer Voranmeldung zuhause ab und fährt sie an ihr Ziel. Kurze Anmeldezeiten von nur zehn Minuten sind besonders kundInnenfreundlich.

Die signalgelben Busse – Fahrzeuge, Infomaterial und Fahrscheine präsentieren sich in einheitlichem Design – wurden im April 2006 von eigens gegründeten lokalen Vereinen in Betrieb genommen. Die Gemeindebusse sind auch Zubringer zu Bahnhöfen und Bushaltestellen und somit ein wichtiger Teil des öffentlichen Verkehrsangebotes.

Modul 1	Pilotprojekte für innovativen öffentlichen Verkehr in Gemeinden
Modul 2	Regionaler öffentlicher Verkehr und grenzüberschreitende Mobilitätszentrale
Modul 3	Ökomobilität und Ökotourismus
Modul 4	Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr und regionale Entwicklung
Modul 5	Maßgeschneiderte Infrastrukturen und neue Fahrzeugtechnologien

Die erfolgreichen Projekte des Schirmprojekts werden auch nach Einstellung der EU-Fördergelder nicht nur weitergeführt, sondern in vielen Fällen sogar ausgebaut. So konnte etwa das automatische Radverleihsystem Nextbike aufgrund der großen Nachfrage bereits auf 16 Stationen – auch in Ungarn – ausgebaut werden. Für die Neusiedler See Card als ökomobiler Schlüssel für die österreichisch - ungarische Region sind weitere Angebote in Planung. Die Mobilitätszentrale b-mobil ist als Beratungszentrum für MobilitätskundInnen und als Motor neuer Projekte nicht mehr wegzudenken. Die Gemeinde- und Stadtbussysteme sind viel genutzte Mobilitätsangebote.



GmoaBus Mörbisch

In Mörbisch dient der Gemeindebus sowohl den Gästen der Gemeinde (55% der Fahrgäste), als auch der Bevölkerung (45% der Fahrgäste). Der Bus bedient das gesamte bebaute Gemeindegebiet und fährt in den Sommermonaten das Seebad, die Seebühne Mörbisch und den Grenzübergang Richtung Sopron an. Dieses Angebot wird von den BesucherInnen des Seebades und der überregional bekannten Mörbischer Seefestspiele besonders gerne angenommen. Durch den GmoaBus, den in den Monaten Juli und August täglich mehr als 130 Personen nutzten, konnte der motorisierte Individualverkehr merkbar reduziert werden.

Wegen der hohen Bedeutung des Fremdenverkehrs zeigen die Fahrgastzahlen des GmoaBuses eine deutliche Sommer Spitze. An Spitzentagen im Sommer werden bis zu zehn Mal mehr Personen befördert als außerhalb der Saison.

Das jahreszeitlich sehr unterschiedliche Aufkommen kann durch die flexible Betriebsform jedoch gut bewältigt werden.



Fakten GmoaBus Mörbisch 2007

Betriebsbeginn	04/2006
Betreiber	Lokaler gemeinnütziger Verein
Personal	Zwei Vollzeit Arbeitsplätze für Ortsansässige, Gemeindebedienstete als Urlaubs- und Krankenstandsvertretung
Betriebszeiten	Oktober bis Mai: Mo – Fr: 07:00 – 19:00 Uhr Mai bis Oktober: Mo – Fr: 07:00 – 19:30 Uhr Sa – So: 9:00 – 19:30 Uhr
Gefahrene Kilometer	Rund 32.500
Beförderte Fahrgäste	Rund 15.500
Betriebskosten (exkl. Abschreibung Fahrzeug)	Rund 76.000 Euro
Fahrgeldeinnahmen	Rund 12.500 Euro
EinwohnerInnen (Hauptwohnsitze)	2.388
EinwohnerInnen (Nebenwohnsitze)	248
Gästebetten	1.585
Gemeindefläche	28,05 km ²



GmoaBus Purbach

Fakten GmoaBus Purbach 2007

Betriebsbeginn	04/2006
Betreiber	Lokaler Verein
Personal	Vier Teilzeitarbeitsplätze für Ortsansässige
Betriebszeiten	Mo – Fr: 05:00 – 21:00 Uhr Sa: 08:00 – 12:00 Uhr
Gefahrene Kilometer	Rund 65.000
Beförderte Fahrgäste	Rund 21.704
Betriebskosten (exkl. Abschreibung Fahrzeug)	Rund 68.600 Euro
Fahrgeldeinnahmen	Rund 14.650 Euro
EinwohnerInnen (Hauptwohnsitze)	2.672
EinwohnerInnen (Nebenwohnsitze)	525
Gästebetten	340
Gemeindefläche	45,84 km ²



Die PurbacherInnen schätzen ihren GmoaBus, wie die ersten zwei Betriebsjahre beweisen. Durchschnittlich 90 Fahrgäste nutzen täglich den GmoaBus. An Spizentagen sind es bis zu 120 Personen, die ihre Fahrten zum Einkauf, zur Schule, zu FreundInnen oder auch zum Bahnhof bequem mit dem GmoaBus erledigen. Etwa 22.000 Fahrten im Jahr sind mit dem GmoaBus zu verzeichnen, Tendenz steigend.

Es wird das gesamte bebaute Gemeindegebiet bedient sowie der Bahnhof der 2.667 EinwohnerInnen zählenden Gemeinde. In der Sommersaison wird auch der Campingplatz angefahren. Wie auch in den anderen Gemeinden, wurden mit dem GmoaBus neue Arbeitsplätze im Ort geschaffen. Mit dem GmoaBus können das Ortszentrum und alle wichtigen Einrichtungen, wie das Gemeindeamt, Kaufhäuser, der Bahnhof oder Gasthäuser, problemlos und direkt erreicht werden. Eine Kooperation mit örtlichen Unternehmen beim Verkauf von Fahrkarten und weitere Maßnahmen zur Stärkung des Ortszentrums führen zu einer höheren Wertschöpfung im Ort. In Purbach können alle Gäste mit der Neusiedler See Card den GmoaBus gratis benutzen.



GmoaBus Breitenbrunn



Der Breitenbrunner GmoaBus wird von der Bevölkerung besonders gut angenommen und ist aus der Gemeinde nicht mehr wegzudenken. Bereits im ersten regulären Betriebsjahr beförderte der Bus über 28.000 Fahrgäste in der rund 1.790 EinwohnerInnen zählenden Gemeinde. Die Betriebszeiten des GmoaBuses sind an die Bedürfnisse der Breitenbrunner Bevölkerung und das gesellige Leben in der Gemeinde sehr gut angepasst. Dafür sorgt der rührige lokale Verein, der den GmoaBus betreibt. Auch an Wochenenden oder in den Abendstunden wird man von geschulten LenkerInnen zu den Treffpunkten in der Gemeinde chauffiert. Da zahlt sich auch der Erwerb einer Jahreskarte aus. Außerhalb der Betriebszeiten wird der Bus gerne für Sonderfahrten genutzt.

Bedient werden das Ortsgebiet von Breitenbrunn und selbstverständlich der Bahnhof, um einen optimalen Anschluss an das regionale Verkehrsnetz zu garantieren. In der Sommersaison wird auch das Seebad angefahren. In Breitenbrunn können Gäste mit der Neusiedler See Card gratis fahren, SchülerInnen fahren in Breitenbrunn kostenlos.

Fakten GmoaBus Breitenbrunn 2007

Betriebsbeginn	04/2006
Betreiber	Lokaler Verein
Personal	Zwei Vollzeitarbeitsplätze für Ortsansässige
Betriebszeiten	Mo – Fr: 05:00 – 21:00 Uhr Sa: 07:00 – 14:00 Uhr So: 08:30 – 10:00 Uhr Juni bis August: Mo – Fr: 05:00 – 23:00 Uhr Sa: 07:00 – 23:00 Uhr So: 08:00 – 21:00 Uhr
Gefahrene Kilometer	Rund 57.000
Beförderte Fahrgäste	Rund 28.400
Betriebskosten (exkl. Abschreibung Fahrzeug)	Rund 77.700 Euro
Fahrgeldeinnahmen	Rund 18.900 Euro
EinwohnerInnen (Hauptwohnsitze)	1.819
EinwohnerInnen (Nebenwohnsitze)	609
Gästebetten	Rund 210
Gemeindefläche	25,75 km ²

Bedarfsorientierte Bussysteme setzen sich durch

Erfolgreiche bedarfsorientierte Bussysteme sind maßgeschneidert. Neben den erfolgreichen burgenländischen GmoaBussen bestehen in Österreich und im Ausland mehrere zum Teil sehr unterschiedliche Systeme. Im Folgenden werden einige Beispiele aufgezeigt.

Die am besten geeignete Betriebsform ergibt sich aus den Bedürfnissen der künftigen NutzerInnen (Zielgruppe), den verkehrs- und sozialpolitischen Zielsetzungen der Gemeinde sowie aus den finanziellen Möglichkeiten.



Werfenweng im Salzburger Pongau hat 900 EinwohnerInnen, 1.750 Gästebetten, verzeichnet über 200.000 Nächtigungen pro Jahr und profiliert sich mit Erfolg als „sanft-mobiler“ Urlaubsort. Innerhalb kurzer Zeit ist es gelungen, den Anteil der Feriengäste, die mit der Bahn anreisen, von 8 auf 25% zu erhöhen. Während der Saison wird autofreie innerörtliche Mobilität praktisch rund um die Uhr angeboten.

Das Angebot umfasst drei „Marken“:

- „Elois“ verkehrt tagsüber und bietet problemlose Mobilität im Ort von Tür zu Tür. Ein Anruf genügt.
- „Werfenwenger Nachtmobil“ verkehrt zwischen 19:00 und 04:00 Uhr.

- Werfenweng-Shuttle ist eine regelmäßige Anruf-Sammel-Taxi-Verbindung zum Bahnhof Bischofs-hofen mit günstigen Bahnanschlüssen.

Die Nachfrage ist enorm! Es werden insgesamt drei Fahrzeuge bereitgestellt. Bei Bedarf wird ein viertes Fahrzeug (Taxibetrieb) zugemietet. Während der Saison nutzen im Tagesdurchschnitt 45 Personen das Nacht-mobil und 60 Personen Elois. Der Werfenweng-Shuttle befördert 16.000 Fahrgäste pro Jahr und bedient auch zwei Ortsteile der Nachbargemeinde Pfarrwerfen, die bisher nicht durch ein öffentliches Verkehrsangebot erschlossen waren. Das Werfenwenger Nachtmobil sichert auch den Anschluss zum Pongauer Nachtangebot im Salztal. Eine Umstellung auf größere Fahrzeuge (mit mehr als acht Sitzplätzen) ist aufgrund der starken Nachfrage geplant. Fahrzeugmäßige Synergien werden genutzt – trotz unterschiedlicher Betriebsformen und TrägerInnenschaften.



Sanft Mobil Werfenweng

Für „sanft-mobile“ Gäste – das sind Urlaubsgäste, die ihren Urlaub autofrei verbringen und somit einen SAMO-Vorteilspass erwerben – ist die Benützung von Elois und Nachtmobil kostenlos. Für Gäste, die mit der Bahn anreisen, sind auch der Transfer und die Nutzung des Werfenweng-Shuttles während des Urlaubs gratis. Das Werfenwenger Nachtmobil kostet 2,50 Euro pro Person ohne SAMO-Vorteilspass. Das Werfenweng-Shuttle ist in den Salzburger Verkehrsverbund integriert.

Fakten Werfenweng 2007

EinwohnerInnen (Hauptwohnsitze)	860
EinwohnerInnen (Nebenwohnsitze)	82
Gästebetten	1.750
Gemeindefläche	4 Ortsteile, 20km ²

	Elois (2007)	Werfenwenger Nachtmobil (2007)	Werfenweng-Shuttle (2008)
Betriebsbeginn	12/1999	12/1999	12/1999
Betreiber	Tourismusverband Werfenweng aktive KEG	Gemeinnütziger Verein	Tourismusverband Werfenweng aktive KEG
Personal	Zwei MitarbeiterInnen	Acht freiwillige FahrerInnen	Zwei MitarbeiterInnen
Betriebszeiten	09:00 - 22:00 Uhr	Fr - Sa: 19:00 - 04:00 Uhr	Täglich: 06:30 - 22:00 Uhr
Gefahrene Kilometer	Rund 50.000	Rund 22.500	Rund 82.700
Beförderte Fahrgäste	Rund 15.000	Rund 11.000	Rund 16.200
Betriebskosten (inkl. Abschreibung Fahrzeug)	Rund 30.000 Euro	Rund 13.500 Euro	Rund 79.500 Euro
Fahrgeldeinnahmen	Keine, da kostenlos	Rund 10.000 Euro	Rund 25.300 Euro
Finanzierung, Betriebsabgang	Abgabe der Tourismusbetriebe (sanft-mobile Angebotsgruppe)	Rund 70% Fahrgeldeinnahmen 15% Abgabe der Tourismusbetriebe 15% Spenden aus der Wirtschaft	Regionaler Gemeindeverband „ÖPNV Pongau“, Förderung Bund (ÖPNRV-Gesetz), Land Salzburg



Dorfbus Virgen/Osttirol

Fakten Virgen Mobil 2008

Betriebsbeginn	09/2005
Betreiber	Gemeinde Virgen
Personal	19 ehrenamtliche FahrerInnen
Betriebszeiten	Mo – Fr: 08:00 – 17:00 Uhr bzw. 18:00 Uhr im Sommer
Gefahrene Kilometer	Rund 22.000 km
Beförderte Fahrgäste	Rund 4.300
Betriebskosten	Rund 4.600 Euro
Fahrgeldeinnahmen	Rund 4.500 Euro
Finanzierung Betriebsabgang	Kostendeckend
EinwohnerInnen (Hauptwohnsitze)	2.170
EinwohnerInnen (Nebenwohnsitze)	84
Gästebetten	1.081
Gemeindefläche	Sieben Ortsteile, 88 km²

In der Osttiroler Gemeinde Virgen wurde 2005 ein maßgeschneidertes Mobilitätsangebot für Fahrten innerhalb der Gemeinde in Betrieb gesetzt: das Virger Mobil. Der Betrieb wird durch 19 ehrenamtliche FahrerInnen getragen, die Montag bis Freitag für die BürgerInnen unterwegs sind. Als Fahrzeug dient ein viertüriger Pkw. Der Betrieb entspricht der Nachfrage: Am Vormittag wird nach einem festen Fahrplan gefahren, am Nachmittag bedarfsorientiert nach telefonischer Anmeldung. Eine eigene Gemeindemobilitätszentrale disponiert die Fahrten.

Die Motivation für die Einführung war es, älteren GemeindebürgerInnen eine eigenständige Mobilität zu ermöglichen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Notwendigkeit für Hol- und Bringfahrten zu reduzieren.

Die ehrenamtliche Tätigkeit der Chauffeure und Chaffeurinnen ermöglicht es, die jährlichen Betriebskosten von rund 4.500 Euro mit den Tarifeinnahmen zu decken. Der Tarif ist sehr einfach und preiswert: Für eine Fahrt bezahlt man einen Euro.





Dorfmobil Klaus

Maßgeschneiderte Lösungen
auch für periphere Regionen

Klaus an der Pyhrnbahn besteht aus drei Ortsteilen, die weit auseinander liegen. Die geringe Siedlungsdichte von elf EinwohnerInnen pro km² schließt eine Bedienung mit konventionellen öffentlichen Verkehrsmitteln aus. Im Rahmen eines EU-Projektes wurde deshalb im Dezember 2002 das Dorfmobil in Betrieb genommen, um die Mobilität für alle zu sichern. Durch das Dorfmobil haben nun alle BewohnerInnen und BesucherInnen die Möglichkeit, ohne eigenes Fahrzeug alle wichtigen Einrichtungen in der Gemeinde zu erreichen. Genutzt wird das Dorfmobil als Zubringer zum Bahnhof, von SchülerInnen in peripher gelegenen Ortsteilen und für Besorgungs- und Erledigungswege, Arztbesuche, etc. Zeitlich parallele Fahrten zu Bahn und Bus werden vermieden. Ein Drittel der NutzerInnen ist älter als 65 Jahre, ein Drittel jünger als 18 Jahre.

Eine erfolgreiche Kombination des Dorfmobils mit dem einzigen Lebensmittelhändler in der Gemeinde Klaus (Steyrling) hilft, die Nahversorgung im Ort zu sichern. Wer mit dem Dorfmobil in den Dorfladen zum Einkaufen fährt und um mindestens 20 Euro einkauft, bekommt die Fahrtkosten für das Dorfmobil zurück. Eine Fahrt kostet pro Person 1,50 Euro, eine Monatskarte (für max. 40 Fahrten) 25 Euro.

Einige Personen in der Gemeinde konnten sich durch das Dorfmobil den Kauf eines Zweitfahrzeugs ersparen. Vor allem älteren oder gebrechlichen Personen ist es jetzt möglich, auf den Einsatz des eigenen Pkw zu verzichten. Seit dem Start des Dorfmobiles gab es noch keinen Einsatztage, an dem es nicht gefahren ist. Die aktive Beteiligung der BürgerInnen im Planungsprozess war eine Voraussetzung für den Erfolg.

Fakten Dorfmobil Klaus 2008

Betriebsbeginn	12/2002
Betreiber	Lokaler gemeinnütziger Verein
Personal	15 ehrenamtliche Personen, meist PensionistInnen, die pro Tag 20 Euro bekommen
Betriebszeiten	Mo – Fr: 06:00 – 19:00 Uhr (werktags)
Gefahrene Kilometer	Rund 40.000 km, bis zu 270 km pro Tag
Beförderte Fahrgäste	Über 4.200 Personen/Jahr, bis zu 33 Personen pro Tag
Betriebskosten	Rund 19.000 Euro
Fahrgeldeinnahmen	Rund 5.000
Finanzierung Betriebsabgang	50% Förderung der OÖ-Landesregierung 50% durch den Verein (Mitgliedsbeiträge, div. Feste) und SponsorInnen
EinwohnerInnen (Hauptwohnsitze)	1.169
EinwohnerInnen (Nebenwohnsitze)	150
Gästebetten	113
Gemeindefläche	Drei Ortsteile, 108 km ²

Wie ein GmoaBus funktioniert

Maßgeschneiderte Lösungen sind gefragt. Die Beispiele zeigen, dass großer Bedarf an Mobilitätsdienstleistungen besteht, auch in kleinen Gemeinden. Die Bedürfnisse sind dabei unterschiedlich: Es gibt z.B. AuspendlerInnenengemeinden, Fremdenverkehrsge- meinden oder Gemeinden mit starker agrarischer Prägung. Viele haben ein eigenes Versorgungszentrum, andere nicht.

Zu klären ist immer, ob der Bus nur die eigene Gemeinde bedienen soll oder ob Kooperationen sinnvoll sind. Erfolgreiche Mobilitätsangebote zeichnen sich durch ein sehr starkes Eingehen auf die örtlichen Bedürfnisse aus. Wichtig ist etwa die Frage, ob es in der Gemeinde einen gewerblichen Betrieb gibt, der in die Betriebsabwicklung eingebunden werden kann.

Ein erfolgreicher GmoaBus ...

... passt sich optimal an die Bedürfnisse der BenutzerInnen an

Die Betriebszeiten orientieren sich an den BenutzerInnen. So können frühmorgens Zubringerfahrten zum Bahnhof, anschließend SchülerInnenfahrten und Kindergarten-transporte durchgeführt und am Vormittag der Einkaufs- verkehr abgewickelt werden. Am Wochenende kann der Bus für Ausflugsfahrten eingesetzt werden. Wichtig ist es, dass von Anfang an klar ist, für wen und zu welchem Zweck der Bus fahren soll.

.... kennt keine klassischen Fahrpläne

Ideal sind Bedienungsformen, die keine Bindung an Fahrpläne und festgelegte Abfahrtszeiten erfordern. Ausnahmen für SchülerInnen oder als Zubringer zum öffentlichen Linienverkehr bestätigen diese Regel.

... hat attraktive und betriebssichere Fahrzeuge

Optimale Fahrzeuge haben einen barrierefreien Einstieg und bieten Platz für Rollstuhl und Kinderwagen. Die Türen werden von dem/der LenkerIn ferngesteuert und bieten höchste Sicherheitsstandards. Die Sitze sind mit Sicherheitsgurt ausgestattet und die LenkerInnen sind für den Transport von Kindern und SchülerInnen ausgebildet. In vielen Fällen sind Fahrzeuge, die über acht Sitzplätze verfügen und in denen man aufrecht stehen kann, die erste Wahl.

... wird von LenkerInnen aus der Gemeinde gefahren

Die LenkerInnen prägen das Angebot entscheidend. Durch die Beschäftigung von Einheimischen werden (Teilzeit-)Arbeitsplätze in der Gemeinde geschaffen.

... ist keine Konkurrenz für den bestehenden öffentlichen Verkehr

Gemeindebusse dienen als Zubringer zu Bahnhöfen und Bushaltestellen und können zur Erhöhung der Attraktivität des bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzes beitragen. Synergien mit dem regionalen Verkehr werden daher bereits in der Vorbereitungsphase angestrebt.

... ist allseits bekannt und beliebt

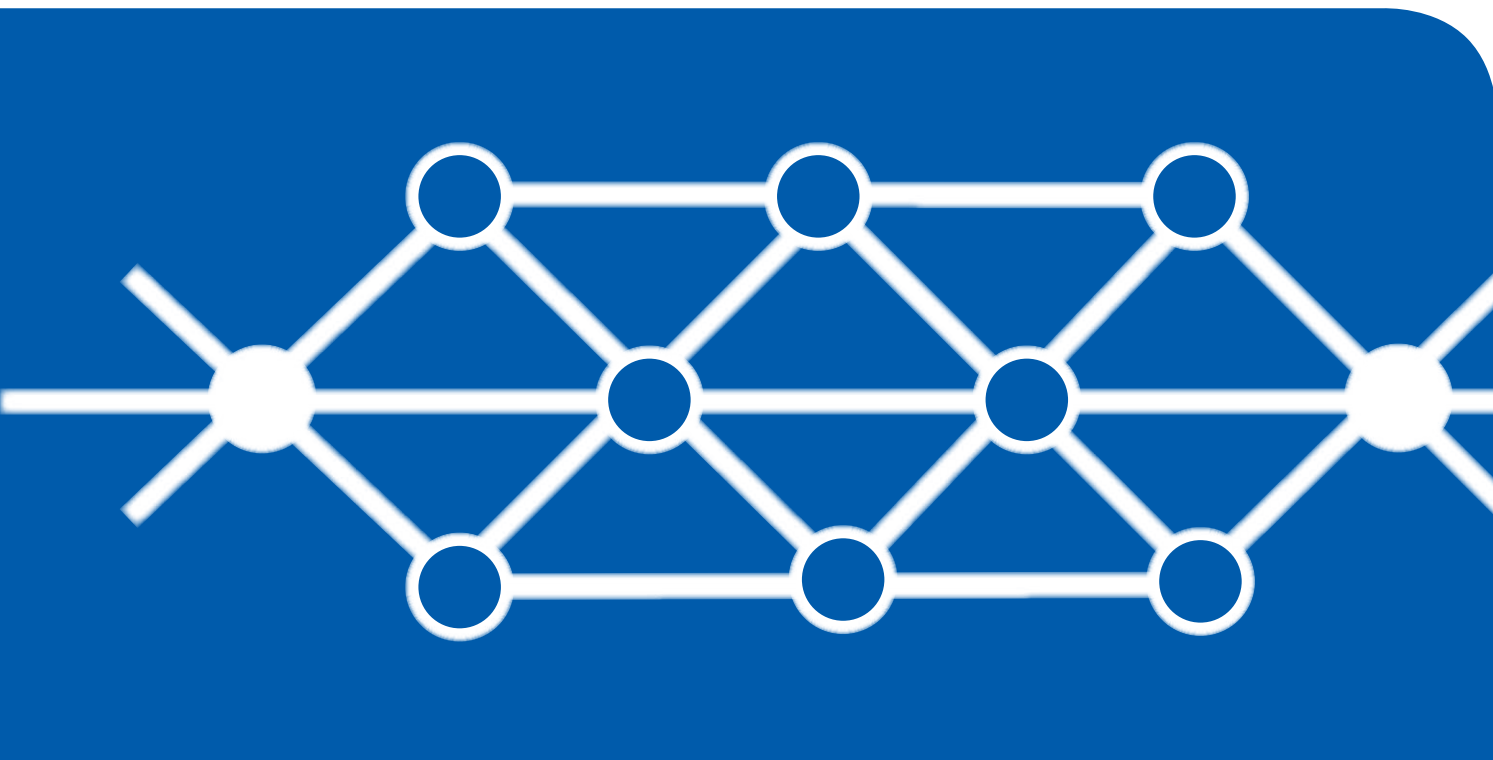
In kleinen Gemeinden erübrigt sich meist ein kontinuierliches Marketing. Die Präsenz des Busses, ein sympathisches Corporate Design sowie eine regelmäßige Berichterstattung in der lokalen Presse reichen aus. Zur Einführung ist jedoch ein professionelles Marketing zu empfehlen und ein entsprechendes Corporate Design zu entwickeln.

Betriebskonzept

Es gibt eine breite Palette von Angebots- und Betriebsformen, die für den Einsatz in einer kleinen Gemeinde geeignet sein können. Die Tabelle auf Seite 6 gibt einen guten Überblick über die Möglichkeiten.

LenkerInnen und Ausbildung

Die LenkerInnen sind das „Herz“ jedes Gemeindebusbetriebs und zugleich das wichtige Unterscheidungsmerkmal zum meist unpersönlicheren regionalen öffentlichen Verkehr. Die LenkerInnen sollten daher aus der Gemeinde stammen und



soziale Kompetenz besitzen, das heißt, Freude an der Arbeit haben. Empfehlenswert sind Teilzeitbeschäftigte, da damit eine größere Flexibilität des Betriebs möglich ist. Das Personal sollte gut, das heißt über dem Kollektivvertrag, bezahlt werden. Bei der Anstellung von (langzeit-)arbeitslosen Personen müssen klare Qualitätskriterien zur Anwendung kommen.

Bei Bürgerbusmodellen mit LenkerInnen, die ohne Bezahlung fahren, sollte auf einen hohen Personalstand geachtet werden, damit Überforderungen vermieden werden. Eine Einschulung des Personals vor Betriebsbeginn ist unabdingbar. Zu empfehlen ist, diese im Rahmen einer „echten“ Berufsausbildung, zum Beispiel als TaxilenkerIn mit einer Ausbildung für die SchülerInnenbeförderung, durchzuführen. Beim Einsatz von Fahrzeugen mit acht Sitzen ist keine eigene Berufsausbildung erforderlich.

Mörbisch: Ausbildung der LenkerInnen



Null – Emissions – Gemeindebusse

Das österreichische Forschungsprojekt KLIMA MOBIL entwickelt speziell für den öffentlichen Verkehr in Gemeinden innovative Elektrobusse, die rein mit Sonnenenergie betrieben werden können. Dazu wird ein eigener Solarbusterminal konstruiert, der als attraktives Gemeindebuszentrum fungiert. Dieses Null-Emissions-Bussystem ermöglicht zukunftsweisende Mobilität im ländlichen Raum mit maximalem CO₂-Einsparungspotenzial. Ab Anfang 2010 werden die Solarbusse in zwei Modellgemeinden getestet: in Perchtoldsdorf (NÖ) im örtlichen Linienverkehr und in Hornstein (Bgld.) im Rahmen des bestehenden GmoaBus-Betriebs.

Prototyp Solarbus Perchtoldsdorf: Dieses Fahrzeug soll ab 2010 rein mit Sonnenenergie betrieben werden.





Erfolgsfaktoren für den GmoaBus

Marketing

Das beste Marketing für den Gemeindebus ist der Gemeindebus selbst. Das Fahrzeug sollte daher auffällig gestaltet und Teil eines wiedererkennbaren Marketingkonzepts sein. Es ist zu empfehlen, den Marktauftritt professionell zu gestalten, im Optimalfall durch ein durchgängiges Corporate Design.

Der GmoaBus als Teil des regionalen öffentlichen Verkehrs

Wichtig ist auf jeden Fall, dass der Gemeindebus ein Teil des regionalen öffentlichen Verkehrssystems wird. Keinesfalls sollte eine Konkurrenz zu bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln aufgebaut werden. In der Praxis sind Gemeindebusse vielfach ein attraktives Zubringerverkehrsmittel zur Bahn oder zum Regionalbus.

Infopoint Purbach



Attraktive Tarife

Tarife haben mehrere Funktionen:

- Sie sollen einen Beitrag zur Kostendeckung leisten und im Idealfall die gesamten Betriebskosten decken.
- Sie sollen leicht verständlich sein.
- Sie sollen zur Fahrt animieren.
- Sie sollen so konzipiert sein, dass die Vertriebskosten gering sind bzw. die LenkerInnen weitgehend vom Verkauf entlastet sind.

Alle Anforderungen zu erfüllen, ist kaum möglich. Eine Kostendeckung des Gemeindebusbetriebs ist nur dann möglich, wenn dieser mit LenkerInnen betrieben wird, die im Sinne der Nachbarschaftshilfe unentgeltlich fahren (Modell „Bürgerbus“).

Bewährt haben sich in der Praxis Tarifsysteme, die einen hohen Rabatt für Zeitkarten bieten.

Sehr erfolgreich sind die Tarifmodelle der burgenländischen GmoaBusse.





Einbindung der Bevölkerung

Gemeindebusse fahren für die Bevölkerung. Eine regelmäßige Information über den Betrieb und die Möglichkeit, konkrete Wünsche einzubringen, sollten selbstverständlich sein.

Es empfiehlt sich, die Bevölkerung bereits an der Planung zu beteiligen. Konkret hat sich die Einrichtung eines projektbegleitenden Arbeitskreises in der Planungsphase bewährt.

Während des Betriebs sind Fahrgastbeiräte eine gute Möglichkeit, kleine Probleme aus der Praxis auf kurzem Weg zu beseitigen und den Betrieb ständig den Wünschen der Bevölkerung anzupassen. Es reicht, diesen Beirat zweimal jährlich einzuberufen.

Kooperationen und Vertrieb

Bewährt haben sich auch Kooperationen mit örtlichen Nahversorgern, da diese wirtschaftliche Vorteile aus Gemeindebussen ziehen können. So gibt es in Purbach eine Kooperation mit einem Lebensmittelhändler, der den KundInnen Gmoa-Bus-Fahrscheine ab einer bestimmten Höhe des Einkaufs als Goodie beilegt.

Wichtig ist es auch, ein gutes Vertriebsnetz aufzubauen, auch um die LenkerInnen vom Verkauf zu entlasten.

BetreiberInnenmodell(e)

Innovative Angebote benötigen oft innovative BetreiberInnenmodelle. Die Wahl der Betriebsform ist daher eine wichtige Entscheidung, die jedenfalls in Abstimmung mit den zuständigen Behörden getroffen werden sollte (z.B. Gewerbeabteilung der zuständigen BH). Prinzipiell besteht die Möglichkeit,

- dass ortsansässige Taxi- oder Mietwagenunternehmen als Betriebsführer herangezogen werden (Auftragsverkehr),
- dass eine eigene, gewerbliche Betreibergesellschaft (der Gemeinde) gegründet wird,
- oder dass ein gemeinnütziger Verein den Betrieb übernimmt.

Letztere Möglichkeit sollte nur bei Modellen gewählt werden, bei denen LenkerInnen unentgeltlich Fahrdienste übernehmen (Modell „Bürgerbus“).

Integration in regionale Verbünde

Gemeindebusse sind Teil des regionalen öffentlichen Verkehrs. Daher ist eine durchgehende Tarifierung von großer Bedeutung. Hier müssen Lösungen mit den regional zuständigen Verbünden gesucht werden. Eine komplette Integration in den Verbund hat meist erhebliche administrative und finanzielle Konsequenzen. Eine Möglichkeit sind daher Übergangstarife im Sinne der Anerkennung von Verbundfahrscheinen und die Einhebung von „Komfortzuschlägen“.

Kosten und Finanzierung

Ein Gemeindebus kostet Geld. Er hat aber auch einen hohen Nutzen für die Gemeinde. Eine kostendeckende Finanzierung durch die Tarifeinnahmen kann nur dann funktionieren, wenn so genannte Bürgerbusmodelle zur Anwendung kommen oder PartnerInnen gesucht werden, die sich an der Finanzierung beteiligen. Manchmal können auch finanzielle Synergien durch die Integration bestehender Fahrdienste erreicht werden. Es bleibt aber meist ein Betrag, der zu finanzieren ist.

Hohe Umwegrentabilität

Es ist immer zu beachten, dass es eine hohe Umwegrentabilität gibt, die nicht immer in Euros beziffert werden kann:

- Positive wirtschaftliche Effekte durch die Stärkung der örtlichen Wirtschaft
- Positive soziale Effekte durch einen effektiven Beitrag zur Gewährleistung der eigenständigen Mobilität für ältere Personen
- Positives Image für Ihre Gemeinde, als sozial kompetenter Standort mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen, die in Zukunft mit Sicherheit an Bedeutung gewinnen werden

Die Betriebskosten

Ein Gemeindebus nach dem Modell der burgenländischen GmoaBusse verursacht jährliche Betriebskosten von rund 70.000 Euro. Diese Kosten beinhalten das Personal, die Fahrzeugbetriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten. Verglichen mit einem klassischen Linienverkehr und unter Berücksichtigung der sehr hohen Angebotsqualität sind diese Kosten als sehr günstig zu bezeichnen. Zusätzlich fallen noch die Kosten für das Fahrzeug bzw. dessen Abschreibung an. Ein sehr gut geeignetes Fahrzeug (Niederflur, automatische Türsteuerung, Platz für Kinderwagen, ausreichende Höhe um im Fahrzeug stehen zu können) ist um rund 100.000 Euro erhältlich. Neben den genannten jährlichen Betriebskosten sind einmalige Kosten für die Planung, Inbetriebnahme und das

Eröffnungsmarketing anzusetzen. Bauliche Investitionen für Haltestellen sind nur in begrenztem Maße erforderlich, da die Bedienung grundsätzlich von Haustür zu Haustür erfolgt. Ausnahmen sind der Standplatz, an dem das Fahrzeug steht, wenn es nicht unterwegs ist, und zum Beispiel die Einstiegsstelle am Bahnhof, die attraktiv und barrierefrei ausgestaltet sein sollte.

Wichtig: Die genannten Kosten sind grobe Richtwerte. Die tatsächlichen Kosten hängen von vielen Details ab, wie von den Betriebszeiten, dem eingesetzten Fahrzeug und dem Betriebskonzept.

Die Finanzierung

Eine dauerhafte Finanzierung der Betriebskosten ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Betrieb. Diese ist daher realistisch zu planen und budgetär zu sichern. Verantwortlich für die Finanzierung ist die Leistungsbestellerin, d. h. die Gemeinde.

Grundsätzlich steht die Finanzierung auf mehreren Beinen: Tarifeinnahmen, Fördermittel Dritter, Förderung durch die Gemeinde (Leistungsbestellerin), SponsorInnen, Einnahmen aus Sonderfahrten und durch Einsparungen bei anderen kommunalen Fahrdiensten.

■ Fahrgeldeinnahmen

Ein Richtwert besagt, dass rund 20-30% der Betriebskosten durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden können.

■ Private SponsorInnen

Hierfür kommen vor allem die örtliche Geschäftswelt und Gastronomie sowie der Tourismus in Frage.



Praktische Tipps für die Finanzierung

■ Integration von SchülerInnen- und Kindergartentransporten

Die Integration bestehender SchülerInnen- und Kindergarten-transporte in einen Gemeindebus kann zusätzliche Einnahmen bzw. Einsparungen an einer anderen Stelle bedeuten.

■ Integration in den öffentlichen Verkehr

Die Integration von Gemeindebussen in regionale Gesamtkonzepte für den öffentlichen Verkehr ermöglicht Einsparungen im Linienverkehr und finanzielle Vorteile für die Gemeinde. Eine formelle Integration in den regionalen öffentlichen Verkehr ist auch eine Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Fördermitteln der Länder und des Bundes.

■ Flexibler Einsatz, Mehrfachnutzung

Der entgeltliche Einsatz des Fahrzeugs für andere Zwecke außerhalb der normalen Betriebszeit (z.B. für Betriebsausflüge) bringt zusätzliche Einnahmen.

Darüber hinaus bestehen folgende Möglichkeiten, obwohl hier Abstriche bei den Qualitätsstandards gemacht werden müssen:

■ Nachbarschaftshilfe

Ein erheblicher Teil der Gesamtkosten besteht aus Personalkosten. Einsparungsmöglichkeiten ergeben sich hier durch Selbsthilfemodelle, bei denen LenkerInnen gratis (aber gegen Aufwandsersatz) fahren. Dieses Modell ist mittlerweile in Deutschland unter dem Titel Bürgerbus relativ weit verbreitet.

■ Gratisfahrzeuge

Es gibt private AnbieterInnen, die einen Kleinbus kostenlos zur Verfügung stellen. Finanziert wird dieser durch die Vermarktung der Außenflächen des Fahrzeugs.

Förderungen durch die öffentliche Hand

■ **EU-Mittel:** Fördermittel der EU werden meist im Rahmen von Aktionsprogrammen für die Planung, Vorbereitung und Implementierung sowie, allenfalls zeitlich begrenzt, für einen Probebetrieb gegeben.

■ **Bundesförderungen:** Grundsätzlich besteht die Möglichkeit einer Förderung des laufenden Betriebs durch Bundesmittel nach dem ÖPNRV-Gesetz. Für diese ist jährlich anzusuchen. Der Fördersatz beträgt (derzeit) ein Drittel des Betriebsabgangs.

■ **Klima:aktiv** - Startförderung: Diese Förderschiene des Lebensministeriums stellt eine weitere Fördermöglichkeit dar. Es können Investitionskosten (zum Beispiel das Fahrzeug), der Betrieb während der Startphase und (rückwirkend) auch Planungskosten gefördert werden. Die Förderhöhe hängt von den erwarteten CO₂-Einsparungen ab. Gemeinden werden bei der Fördereinreichung durch ein eigenes Beratungsprogramm kostenfrei unterstützt.

■ **Landesförderungen:** Je nach Bundesland bestehen Möglichkeiten zur Förderung des laufenden Betriebs. Die Voraussetzung ist zumeist die Einbindung in regionale Verkehrskonzepte und die Tarifintegration in den Verkehrsverbund.

Für konkrete Förderansuchen nehmen Sie bitte mit den zuständigen Stellen Kontakt auf (siehe Seite 27).

Checklisten für Ihre Gemeinde



Besteht Bedarf für einen Gemeindebus?

	Je häufiger die folgenden Aussagen auf Ihre Gemeinde zutreffen, desto größeren Erfolg wird ein Gemeindebus einfahren.
☐	Die Gemeinde besteht aus mehreren Ortschaften oder Siedlungssplittern (mehr als einen Kilometer entfernt), zwischen denen kein brauchbarer Linienverkehr besteht.
☐	Die Verbindungen zwischen den Ortsteilen sind wegen des Kfz-Verkehrs unattraktiv und insbesondere für Kinder und ältere Menschen gefährlich.
☐	Die Ortschaft ist lang gestreckt (z.B. Straßendorf) bzw. die Straßen und Wege sind steil und daher für FußgängerInnen und RadfahrerInnen beschwerlich.
☐	In der Gemeinde gibt es ein funktionierendes Ortszentrum, das wirtschaftlich gestärkt werden soll.
☐	Viele BürgerInnen pendeln aus. Tagsüber bevölkern vor allem ältere Personen und Hausfrauen (mit Kindern) den Ort.
☐	Es gibt wichtige Ziele für Kinder und Jugendliche, die nicht ohne Weiteres zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können.
☐	Der Bahnhof bzw. die zentrale Bushaltestelle ist nicht ohne Weiteres zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.
☐	Es gibt Bereiche, in denen der Kfz-Verkehr verringert werden soll.
☐	Es gibt potenzielle partnerschaftliche NutzerInnen aus dem Bereich des Tourismus (Wanderbus, etc.).



Welche Synergien können genutzt werden?

	Je häufiger die folgenden Aussagen auf Ihre Gemeinde zutreffen, desto wirtschaftlicher kann der Betrieb gestaltet werden.
☐	Es besteht ein regelmäßiger Kleinbusverkehr für Kindergarten, Schule, Tourismus und sonstige Einrichtungen.
☐	Es bestehen privat organisierte Hol- und Bringdienste.
☐	Es gibt örtliche Taxi- und Mietwagenbetriebe.
☐	Es bestehen sozial engagierte Vereine, die für den Betrieb eines Gemeindebusses in Frage kommen.
☐	Es gibt außerhalb der Betriebszeiten sinnvolle Einsatzmöglichkeiten für das Fahrzeug.
☐	Es gibt Personen, die bereit sind, sich für einen Gemeindebus zu engagieren, und das auch dauerhaft und eventuell ehrenamtlich.

Wichtige Kontakte



Bundesstellen

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung V/Infra 6 Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV)
1030 Wien, Radetzkystraße 2
DI Martina Schalko
Tel. +43 1 7116265 2303, Fax: +43 1 7116265 2399
E-Mail: martina.schalko@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung III/14 Mobilitäts- und Verkehrstechnologien zuständig für Forschungs- und Technologieförderungen
1010 Wien, Renngasse 5
Mag. Evelinde Grassegger
Tel. +43 1 7116265 3105, Fax: +43 1 7116265 2230
E-Mail: evelinde.grassegger@bmvit.gv.at
Mag. Hildegard Weiss
Tel. +43 1 7116265 2903, Fax: +43 1 7116265 2016
E-Mail: hildegard.weiss@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) Abt. V/5 – Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm
1010 Wien, Stubenbastei 5
DI Robert Thaler
Tel. +43 1 51522 1209, Fax: +43 1 51522 7208
E-Mail: robert.thaler@lebensministerium.at
www.lebensministerium.at

Beratungsprogramm klima:aktiv mobil „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“
klima:aktiv mobil Programmmanagement – komobile – PRASCHL – mprove – HERRY – FGM – KLIMABÜNDNIS
DI Helmut Koch, Mag.^a Doris Kammerer
Tel. +43 7612 70911, Fax: +43 7612 70911 4
E-Mail: mobiltaetsmanagement@komobile.at
www.klimaaktivmobil.at

Länder

Bei den Ämtern der jeweiligen Landesregierung gibt es eigene Abteilungen, die sich mit Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs beschäftigen. Diese beraten Sie gerne fachlich und zu allfälligen Fördermöglichkeiten. Details entnehmen Sie bitte den folgenden Adressen:

Amt der Burgenländischen Landesregierung, Stabstelle Raumordnung, Referat Gesamtverkehrskoordination
Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt
Tel. +43 2682 600 2157, Fax: +43 2682 600 2936
E-Mail: post.ro@bgld.gv.at
www.burgenland.at

Verkehrsverbund Kärnten GmbH
Walther von der Vogelweide Platz 4, 9020 Klagenfurt
Tel. +43 463 5461821, Fax: +43 463 5461830
E-Mail: sekretariat@kaerntner-linien.at
www.kaerntner-linien.at

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
Bahnhofplatz 1, 4021 Linz
Tel. +43 732 7720 12675, Fax: +43 732 7720 12830
E-Mail: gvoev.post@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1, Haus 16, 3109 St. Pölten
Tel. +43 2742 9005 14971, Fax: +43 2742 9005 14950
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
www.noel.gv.at

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG)
Riemerplatz 1, 3100 St.Pölten
Tel. +43 2742 360990, Fax: +43 2742 360990 20
E-Mail: office@noevog.at
www.noevog.at

Amt der Salzburger Landesregierung
Referat Verkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr
Michael-Pacher-Straße 36, 5020 Salzburg
Tel. +43 662 8042 4302, Fax: +43 662 8042 4193
E-Mail: verkehrsinfrastruktur@salzburg.gv.at
www.salzburg.gv.at

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Fachabteilung 18A, Gesamtverkehr und Projektierung
Landhausgasse 7, 8010 Graz
Tel. +43 316 877 2550, Fax: +43 316 877 2318
E-Mail: fa18a@stmk.gv.at
www.stmk.gv.at

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehrsplanung
Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck
Tel. +43 512 508 4081, Fax: +43 512 508 4085
E-Mail: verkehrsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung VI a – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz
Tel. +43 5574 511 26105, Fax: +43 5574 511 926195
E-Mail: verkehrspolitik@vorarlberg.at
www.vorarlberg.at

Gemeinden

Gemeinde Pötsching

Hauptplatz, 7033 Pötsching
Tel. +43 2631 2225, Fax: +43 2631 2225 16
E-Mail: post@poettsching.bgl.gv.at
www.poettsching.at
Ansprechperson: Bürgermeister Herbert Gelbmann

Gemeinde Mörbisch am See

Hauptstraße 22, 7072 Mörbisch am See
Tel. +43 2685 82 01, Fax: +43 2685 8854 20
E-Mail: post@moerbisch.bgl.gv.at
www.moerbischamsee.at
Ansprechperson: Bürgermeister Peter Vargyas

Gemeinde Purbach

Hauptgasse 38, 7083 Purbach
Tel. +43 2683 5116, Fax: +43 2683 5116 15
E-Mail: stadtgemeinde@purbach.at
www.purbach.at
Ansprechperson: Bürgermeister Ing. Richard Hermann

Marktgemeinde Breitenbrunn

Eisenstädterstraße 18, 7091 Breitenbrunn
Tel. +43 2683 5213, Mobil: +43 676 6062452
E-Mail: post@breitenbrunn.bgl.gv.at
www.breitenbrunn.at
Ansprechperson: Bürgermeister Josef Tröllinger

Gemeinde Werfenweng

Weng 42, 5453 Werfenweng
Tel. +43 6466 414, Fax: +43 6466 414 14
E-Mail: gde-werfenweng@salzburg.at
www.gemeinde-werfenweng.at
Ansprechperson: Bürgermeister Dr. Peter Brandauer

Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn

Klaus 100, 4564 Klaus
Tel. +43 7585 255 0, Fax: +43 7585 255 90
E-Mail: info@gemeinde-klaus.at
www.gemeinde-klaus.at
Ansprechperson: Vizebürgermeister Ing. Michael Kornek

Gemeinde Virgen

Virgental Straße 81, 9972 Virgen
Tel. +43 4874 5202, Fax: +43 4874 5202 17
E-Mail: gemeinde@virgen.at
www.virgen.at
Ansprechperson: Bürgermeister Ing. Dietmar Ruggenthaler

Weitere AnsprechpartnerInnen

Forschungsprojekt KLIMA MOBIL

Solarbusse für österreichische Gemeinden
Tel. +43 1 216 13 00 110, Mobil: +43 664 506 52 44,
Fax: +43 1 216 13 00 100
E-Mail: e.kieninger@filmarchiv.at
Ansprechperson: Mag. Ernst Kieninger
(Projektleiter KLIMA MOBIL)

komobile Verkehrsplanung Gmunden

Kirchengasse 3, 4810 Gmunden
Tel. +43 7612 70911, Fax: +43 7612 70911 4
E-Mail: gmunden@komobile.at
www.komobile.at
Ansprechperson: Dipl.-Ing. Helmut Koch

stadtland Dipl.-Ing. Sibylla Zech GmbH

Kirchengasse 19/12, 1070 Wien
Tel. +43 1 2361912, Fax: +43 1 236 1912 90
E-Mail: wien@stadtland.at
www.stadtland.at
Ansprechperson: Dipl.-Ing. Sibylla Zech

see-siedlung



zum bären

rock&roll scheune

ehem. post

heli-club

einkaufszentrum

zur linde

freizeitzentrum