

Autofreie Mobilität in kleineren Gemeinden

3 Jahre GmoaBus Pötttsching
Ein Erfolgsmodell und Vorbild

Autofreie Mobilität
in kleineren Gemeinden

3 Jahre GmoaBus Pötttsching
Ein Erfolgsmodell und Vorbild

Juni 2004



Diese Broschüre wird durch das Land Burgenland gefördert sowie durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung Mobilität und Verkehrstechnologie.



Hohes Verkehrsaufkommen, ungünstige Siedlungsstrukturen und mangelnde öffentliche Verkehrsmittel lassen in kleineren Gemeinden oft keine eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen aufkommen. Daher müssen viele Mütter und Frauen oft mehrere Stunden pro Woche quasi als Taxi für ihre Sprösslinge unterwegs sein.

1999 wurde im Auftrag meines Ressorts eine Modellstudie zur Frauenmobilität in der burgenländischen Gemeinde Pötttsching durchgeführt. Konkretes Ziel waren innovative Lösungen für die genannte Problematik. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, der Pötttschinger GmoaBus ist nun seit drei Jahren mit großem Erfolg unterwegs.

Die vielen Anfragen und Auszeichnungen zeigen, dass das Modell Interesse weckt und der Pötttschinger GmoaBus Vorbild für viele andere Gemeinden sein kann.

Um die Erfahrungen dieses Projektes möglichst vielen Interessierten zugänglich zu machen unterstützen wir diese Broschüre. Sie soll zeigen, dass es auf innovative Lösungen und nicht auf große Budgets ankommt, um die Situation der betroffenen Frauen und Familien zu verbessern. Der Gmoabus bringt aber auch Verbesserungen für Umwelt und Verkehrssicherheit.

Der Erfolg des Pötttschinger GmoaBus und der anderen in diesem Heft gezeigten Modelle liegt in der starken Ausrichtung auf die örtlichen Bedürfnisse, denn es gibt keine Standardmodelle für alle. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine interessante Lektüre.

HUBERT GORBACH
Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie



Seit drei Jahren gibt es in der Marktgemeinde Pötsching mit dem GmoaBus ein sehr innovatives und beispielhaftes Verkehrsprojekt. Der GmoaBus ermöglicht es der Bevölkerung, Wege innerhalb der Gemeinde ohne eigenes Auto zu erledigen. Die Gemeinde Pötsching hat mit diesem Projekt Mut bewiesen und aufgezeigt, dass Angebote für autofreie Mobilität auch in kleineren Gemeinden sinnvoll sind.

Mittlerweile hat das Beispiel GmoaBus Schule gemacht. Die Gemeinde Hornstein hat seit über einem Jahr einen eigenen Ortsbus, der ähnlich wie in Pötsching konzipiert ist und in der Region Neusiedler See gibt es eine Reihe von Gemeinden, die ein ähnliches Angebot planen und ins Auge fassen.

Ich denke, dass in vielen kleinen Gemeinden Bedarf an kommunalen Busangeboten besteht. Mit dieser Broschüre soll auch eine Hilfestellung gegeben werden, wie derartige Angebote umgesetzt werden können.

Ich hoffe daher, dass mit dieser Broschüre ein Beitrag zur Lösung von Mobilitätsproblemen in Gemeinden geleistet werden kann. Wenn man an die demographische Entwicklung mit einem steigenden Anteil älterer Personen denkt, so ist sicher mit einer zunehmenden Nachfrage an derartigen Angeboten zu rechnen.

HANS NIESSL
Landeshauptmann



Wir haben unseren GmoaBus im September 2000 in Betrieb genommen. Mit diesem Projekt konnten wir unserem sozialen Betreuungsnetz einen weiteren Puzzlestein hinzufügen. Familien und ältere Personen wurden dadurch wieder unabhängiger und in ihrer täglichen Versorgung selbständiger. Die Akzeptanz des Gmoa-Busses ist durch die steigenden Fahrgastzahlen belegt und resultiert aus der optimalen Flexibilität des Fahrbetriebes einerseits und der hohen sozialen Kompetenz der Lenkerinnen anderseits. Unsere Fahrgäste haben sich im Laufe der drei Betriebsjahre daran gewöhnt, dass ihnen immer wieder Journalisten und Besucher Kameras und Mikrophone vor die Nase halten und ihre Meinung zum GmoaBus wissen wollen. Ihre Antwort ist immer sehr spontan: „Wir könnten es uns ohne diesen Bus nicht mehr vorstellen! Wir geben unseren GmoaBus nicht mehr her!“ Für die Kinder war es am Anfang natürlich immer am lustigsten, wenn die Lenkerin übersehen hat, dass sie aussteigen müssen und sie so noch länger mitfahren konnten. Auch alleinstehende alte Menschen fahren gern zusätzliche Runden im Dorf mit, um neue Siedlungsgebiete zu sehen oder wieder einmal andere Dorfbewohner im Bus zu treffen und zu plaudern.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass nicht nur der soziale, sondern auch der wirtschaftliche Aspekt bemerkenswert ist. Durch die gesteigerte Nachfrage bei örtlichen Nahversorgern wurde deren Existenz gesichert und das Warenangebot verbreitert. Es haben sich auch viele Frauen im medizinischen Dienstleistungsbereich selbständig gemacht. Fußpflegerinnen, Heilmasseurinnen, Physiotherapeutin und Ärzte werden durch unseren GmoaBus mit Kunden und Patienten versorgt.

Als Zubringer zu den überregionalen Buslinien wird der GmoaBus immer wichtiger, besonders im ländlichen Raum, wo sonst nur der eigene Pkw Mobilität gewährleistet. Als Naturpark- und Klima-bündnisgemeinde fühlen wir uns der Umwelt und den Menschen verpflichtet und wünschen uns daher viele Nachahmer unseres GmoaBusses.

IRENE IZMENYI
Bürgermeisterin Pötsching

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 zu Hause, ist die Freude groß.*

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



Dieses Lied wurde von SchülerInnen der Volksschule Pötttsching zum ersten Geburtstag des GmoaBus geschrieben und aufgeführt.

Inhalt

**Auch in kleinen Gemeinden
ist autofreie Mobilität möglich | 7**

Der Pötttschinger GmoaBus | 8
So einfach und so attraktiv | 8
Ein gemeinnütziger Verein betreibt den GmoaBus | 9
Der Bus und die Lenkerinnen | 10
Überraschend viele Fahrgäste | 11

Maßgeschneiderte Lösungen sind gefragt | 12

Ein erfolgreicher Gemeindebus | 13

Der Dorfbus Hornstein | 14
Ein weiteres Angebot im Burgenland

Das Dorfmobil in Klaus | 15
Maßgeschneiderte Lösungen für periphere Regionen

Werfenweng: innovative Mobilität rund um die Uhr | 16
Ein Beispiel für nachhaltigen Tourismus

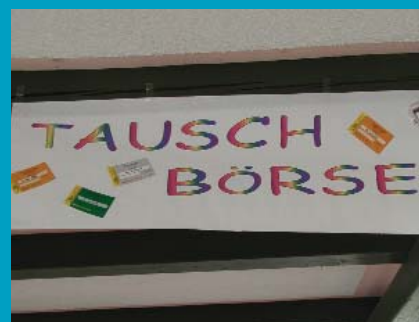
Checkliste für Ihre Gemeinde | 18

Wer soll das bezahlen? | 19

Wichtige Kontakte | 20



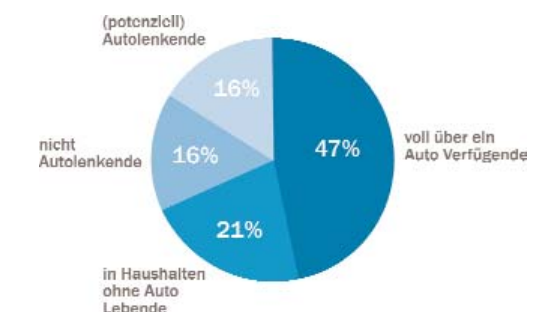
Impressionen vom Geburtstagsfest des Pöttschinger GmoaBus und vom Car Free Day 2002 in Pöttching.



Auch in kleinen Gemeinden ist autofreie Mobilität möglich

Eigenständige und autofreie Mobilität: dafür gibt es auch in kleineren Gemeinden viele Möglichkeiten. Das innovative Beispiel Pöttching beweist das, aber auch Beispiele aus anderen Gemeinden. **Darum geht es:**

- **Eigenständige Mobilität ermöglichen**
Trotz „Vollmotorisierung“ verfügen rund 50 % der Bevölkerung nicht (ständig) über ein Auto. 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 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 es wird auch gespart: bei den Fahrtkosten der BürgerInnen, bei den Zustellkosten der Geschäfte, bei den Kosten für Parkplätze der Gemeinden und Betriebe sowie bei den Folgekosten des Kfz-Verkehrs (Umwelt und Unfallfolgen).
- **Feste feiern**
Erfolgreiche Projekte brauchen schöne Feste. Bei der Eröffnung, zum Jubiläum und überhaupt. Weil feiern die Gemeinde zusammenhält und alle sehen, was es Neues gibt.



VCÖ: Mobilität 2020. Trends - Ziele - Visionen. Reihe Wissenschaft und Verkehr, 3/2003.

Der Pötschinger GmoaBus

So einfach und so attraktiv

Zum Einkauf, zum Arzt, 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. Eine Form von Mobilität, die neben persönlichen Einschränkungen auch zu mehr Autoverkehr im Dorf führt. Für Begleit- und Erledigungswege legen PötschingerInnen rund 39.000 Kilometer pro Jahr im Ort mit dem PKW zurück. Allein für die Wege zur Schule, zum Kindergarten und zurück müssen 1.300 Stunden pro Jahr im Auto verbracht werden.



Kinder können den GmoaBus problemlos benützen, da sie kompetent beaufsichtigt werden.



Der GmoaBus (auf nicht-burgenländisch: Gemeindebus) hat 8 Sitzplätze, einen niedrigen Fahrzeugboden und eine automatische Tür, so dass vom Gehsteig aus stufenlos eingestiegen werden kann. Der Bus ist unter der Woche zwischen 6.30 und 18.00 Uhr unterwegs. Mitfahren kann jeder, der anruft und den Fahrpreis entrichtet. Der Bus holt seine Fahrgäste normalerweise von zu Hause ab und transportiert sie direkt bis an ihr Ziel. Bequemer geht es nicht. Wartezeiten von mehr als 10 Minuten treten nur selten auf, somit ist der Bus auch spontan gut nutzbar.



Erfolgsfaktor: Jederzeit bis vor die Haustüre

Und so funktioniert es

Wenn Sie die Nummer des GmoaBus 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 versucht, Fahrten so zu sammeln, 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.



Die Fahrgäste bestimmen mit

Der Betrieb des GmoaBus wird exakt auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet. Im Fahrgastbeirat treffen sich VertreterInnen der Gemeinde, des Vereins, die Lenkerinnen und Fahrgäste. Dabei wird über Verbesserungswünsche und „Gott und die Welt“ geredet. Probleme können dort oft sofort gelöst werden. Alle Wünsche sind nicht erfüllbar, meistens wird aber eine Lösung gefunden, mit der alle zufrieden sind.



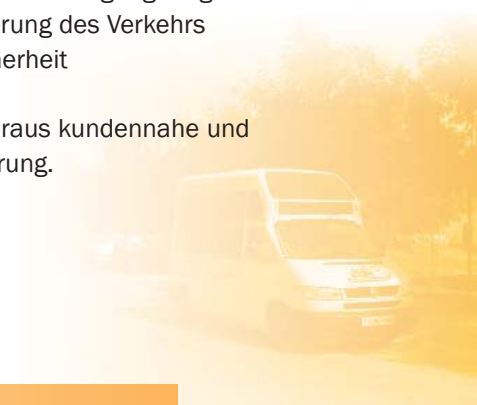
Erfolgsfaktor: BürgerInnennahe Betriebsführung

Ein gemeinnütziger Verein betreibt den GmoaBus

Die Gründung eines gemeinnützigen Vereins war notwendig, weil im Ort kein gewerblicher Betrieb „Fuhrbetrieb“ vorhanden ist. Wichtigstes Mitglied in diesem Verein ist die Gemeinde Pötsching, vertreten durch die Bürgermeisterin und die beiden Vizebürgermeister.

Zweck des „Gmoa-Vereins“:

- Fördern autofreier Mobilität
 - Prüfen des bestehenden Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsnachfrage
 - Erhöhen der Versorgungssicherheit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen
 - Beseitigen von Barrieren für Behinderte
 - Ergänzen bestehender Verkehrsangebote mit zusätzlichen bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten unter Ausschluss gewerbsmäßiger Dienste
 - Reduzieren von Begleit- und Erledigungswege mit dem Pkw zur Verringerung des Verkehrs
 - Erhöhen der Verkehrssicherheit
- (Auszug aus den Statuten)
- Der Verein steht für eine überaus kundennahe und unbürokratische Betriebsführung.



Der Bus und die Lenkerinnen

Der GmoaBus entstand aus einem Modellprojekt zur Frauenmobilität. Als Lenkerinnen sind daher nur Frauen aus der Gemeinde beschäftigt. Das stellt neben optimaler Ortskenntnis auch eine hohe soziale Kompetenz sicher. Die Lenkerinnen sind ein wesentlicher Bestandteil des Erfolges. Sie zeichnen sich durch eine im sonstigen öffentlichen Verkehr nicht bekannte Herzlichkeit, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft aus.



Eine soziale Institution

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



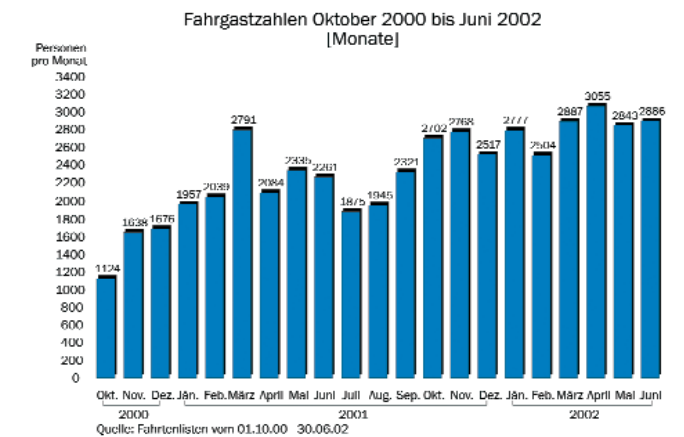
Eigenständige Mobilität für alle

Kinder können den GmoaBus problemlos benutzen, da sie kompetent beaufsichtigt werden. Die Lenkerinnen haben eine freiwillig absolvierte Ausbildung für den Kindertransport. „Mamas Taxi“ ist in vielen Fällen nicht mehr notwendig, weil der GmoaBus zuverlässig und viel interessanter ist. Ältere Personen können jetzt ihren Lebensalltag selbstbestimmt und ohne Abhängigkeit von Mitfahrgelegenheiten bewältigen.

Erfolgsfaktor: Engagierte Lenkerinnen

Überraschend viele Fahrgäste

Seit der Einführung im Jahre 2000 stiegen die Fahrgastzahlen kontinuierlich. Pro Jahr nutzen den Bus rund 30.000 Fahrgäste. An einem Werktag sind es an die 100 Personen, die sich durch das Dorf chauffieren lassen. Die spezifischen Aufkommenswerte von 11 Fahrten pro Einwohner und Jahr liegen in einem Bereich, der sonst nur von kleinstädtischen Stadtbussystemen bekannt ist.



Wirtschaftlicher Betrieb

Die jährlichen Betriebskosten sind vergleichsweise niedrig und liegen bei 45.000 Euro. Die Anschaffungskosten des Fahrzeuges bzw. deren Abschreibung sind hier nicht enthalten.

Die Finanzierung erfolgt durch:

Fahrgeldeinnahmen	15.000	34%
ÖPNRV-Mittel des Bundes	12.000	27%
Gemeinde	17.200	39%

Angaben in Euro, Jahr 2003

Förderungen durch sonstige Interessenten erfolgen fallweise. Zu den Profiteuren des GmoaBus zählen neben den örtlichen Gastgewerbebetrieben vor allem die Nahversorger.



Kundenfreundliche Tarife erleichtern die Benützung:
Einzelfahrt 1 Euro,
Tageskarte 3 Euro,
Monatskarte 18 Euro,
Jahreskarte 180 Euro



Landesweites Vorbild

Der GmoaBus erhielt bisher folgende Preise und Auszeichnungen:

- **Klimabündnis Österreich 2000:** für die vorbildliche Organisation des autofreien Tages und die Einführung des GmoaBus.
 - **VCÖ Mobilitätspreis 2002**
- Darüber hinaus besuchen immer wieder Delegationen den GmoaBus, darunter auch Fachleute aus Japan und Italien.

30.000 Fahrgäste pro Jahr, hohes Engagement der Beteiligten und Vorbildwirkung

Maßgeschneiderte Lösungen sind gefragt!

Der Pöttschinger GmoaBus zeigt, dass – auch in kleineren Gemeinden – ein großer Bedarf an Mobilitätsdienstleistungen besteht. Die Bedürfnisse sind aber unterschiedlich: es gibt z.B. Auspendlergemeinden, Fremdenverkehrsgemeinden und Gemeinden mit starker agrarischer Prägung. Viele haben ein eigenes Versorgungszentrum, andere nicht.

Zu klären ist daher immer die Frage, ob der Bus nur die eigene Gemeinde bedienen soll oder ob Kooperationen sinnvoll sind. Erfolgreiche Mobilitätsangebote zeichnen sich durch ein sehr starkes Eingehen auf örtliche Bedürfnisse aus. Wichtig ist die Frage, ob in der Gemeinde ein gewerblicher Betrieb, besteht der in die Betriebsabwicklung eingebunden werden kann. Es gibt eine breite Palette von Angebots- und Betriebsformen, die für den Einsatz in einer kleineren Gemeinden geeignet sein können:

- **Linienbus**, Linienbetrieb mit Autobussen
- **Ortsbus**, Linienbetrieb mit Kleinbussen
- **Bürgerbus**, Linienbetrieb mit Kleinbussen und ehrenamtlichen LenkerInnen
- **Rufbus**, Linienbus mit (teilweiser) bedarfsorientierter Abweichung vom Linienweg
- **Anrufbus**, regionaler Kleinbusverkehr mit Punkt-Punkt-Bedienung
- **Anruf-Sammel-Taxi**, bedarfsorientierter Betrieb mit Taxifahrzeugen zwischen Haltestelle und Haustüre

In der Vorbereitungsphase empfiehlt sich daher

- eine gründliche Analyse der Ausgangslage,
- eine Befragung der Bevölkerung (alle sozialen Gruppen: Kinder, Männer, Frauen, ältere Personen)
- und eine Befragung der Betriebe

Zu empfehlen ist eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit den Behörden um Konzessionsfragen und Förderungen abzustimmen.

Voraussetzungen für den Erfolg:
Bedarfserhebung, Suche nach Partnern,
Nutzung von Synergien und ein maßgeschnei-
dertes Bedienungskonzept.

Ein erfolgreicher Gemeindebus

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

Die Betriebszeiten orientieren sich an den BenutzerInnen. So können frühmorgens Zubringerfahrten zum Bahnhof, anschließend Schülerfahrten und Kindergartentransporte durchgeführt und am Vormittag der Einkaufsverkehr abgewickelt werden. Am Wochenende kann der Bus für Ausflugsfahrten eingesetzt werden.

... kennt keine klassischen Fahrpläne

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

... hat attraktive und betriebssichere Fahrzeuge

Optimale Fahrzeuge haben einen barrierefreien Einstieg und Platz für Rollstuhl und Kinderwagen. Die Türen sind vom Lenker 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 8 Sitzplätze verfügen und in denen man aufrecht stehen kann, 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 kleineren 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 aber ein professionelles Marketing zu empfehlen und ein entsprechendes Corporate Design zu entwickeln.

Der Dorfbus Hornstein

Ein weiteres Angebot im Burgenland

Die Gemeinde Hornstein (2.640 Einwohner) hat seit November 2002 einen Ortsbus. Konkreter Anlass war der Wegfall der Möglichkeit, mit Taxibons Fahrten zwischen der peripher gelegenen Seesiedlung und dem Ort durchzuführen.

Der Betrieb läuft ähnlich wie beim GmoaBus in Pötsching, Trägerorganisation ist der gemeinnützige „Verein Lebensqualität in Hornstein“, bei dem die 3-6 LenkerInnen angestellt sind.



Das Fahrzeug legt pro Jahr 35.000 Kilometer zurück und beförderte in den ersten 14 Betriebsmonaten über 14.000 Fahrgäste. Die Tendenz ist weiter steigend und das Angebot in der Bevölkerung äußerst beliebt. Hauptfunktionen des Ortsbusses sind Transporte zur Schule, Fahrten zum Bahnhof der Nachbargemeinde Neufeld, Fahrten zum Arzt und zum Einkauf. Im Sommer wird häufig ins Strandbad gefahren. Positiv hat sich der Dorfbus auf die Situation vor der Schule ausgewirkt, das Chaos durch Fahrzeuge abholen der Eltern hat deutlich abgenommen. Der Betrieb wird sehr wirtschaftlich geführt. Ohne Abschreibung für das Fahrzeug liegen die Betriebskosten bei knapp 35.000 Euro pro Jahr. Über ein Viertel der Kosten wird durch den Fahrscheinverkauf gedeckt, der Rest durch die Gemeinde, den Tourismusverband und durch örtliche Sponsoren.

Für Vereinsmitglieder gibt es besonders günstige Tarife: Einzelfahrt 1 Euro, Tageskarte 2 Euro, Monatskarte 25 Euro, Monatskarte Kinder 12,5 Euro.

Der Hornsteiner Ortsbus erzielt hohe Akzeptanz

Das Dorfmobil in Klaus

Maßgeschneiderte Lösungen auch für periphere Regionen

Die 1.200-Einwohner Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn besteht aus drei Ortsteilen, die weit auseinander liegen. Die geringe Siedlungsdichte von 11 Einwohnern pro km² schließt eine innergemeindliche Bedienung mit konventionellen öffentlichen Verkehrsmitteln aus. Im Rahmen eines EU-Projektes wurde deshalb im Dezember 2002 ein Dorfmobil in Betrieb genommen, das an Werktagen zwischen 6.30 und 19.00 Uhr unterwegs ist. Hauptgrund für die Einführung war die Sicherung grundlegender Mobilitätsbedürfnisse für alle und speziell die Möglichkeit, älteren Personen (aus Verkehrssicherheitsgründen) den Verkauf ihres Autos zu ermöglichen.



Fahrten werden aus Rücksicht auf die Verkehrsunternehmen grundsätzlich von Haltestelle zu Haltestelle abgewickelt. Ein dichtes Haltestellennetz ermöglicht aber die Erschließung extrem peripherer Ziele.



Das Fahrzeug ist dank 4-Rad-Antrieb auch im Winter sicher unterwegs.

Träger des Verkehrs ist der Verein „Dorfmobil KSK (Klaus-Steyrler-Kniewas)“. Derzeit sind 10 Lenkerinnen und Lenker ehrenamtlich für den Verein unterwegs. Sie erhalten für ihre Dienste pro Tag einen fixen Aufwandsersatz. Die Einzelfahrt kostet 1,5 Euro, für Mitglieder gibt es eine Monatskarte um 20 Euro.

Das Fahrzeug legte im ersten Betriebsjahr 31.000 Kilometer zurück und beförderte 3.300 Fahrgäste. Die durchschnittliche Fahrtweite liegt bei beachtlichen 11 Kilometern. Genutzt wird das Dorfmobil als Zubringer zum Bahnhof, von SchülerInnen in peripher gelegenen Ortsteilen und für Besorgungs- und Erledigungswege. Zeitlich parallele Fahrten zu Bahn und Bus werden vermieden. Ein Drittel der NutzerInnen sind älter als 65 Jahre, ein Drittel jünger als 18 Jahre. Die Kosten für den Betrieb waren mit 17.000 Euro im ersten Jahr sehr gering und werden zu 30% aus Fahrgeldern bzw. Mitgliedsbeiträgen gedeckt.



Foto: Gemeinde Klaus

Beispiel Klaus: Hohe Effizienz durch Engagement der Bürger

Werfenweng: innovative Mobilität rund um die Uhr

Ein Beispiel für nachhaltigen Tourismus

Werfenweng im Salzburger Pongau hat 700 Einwohner, 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.



Ein Hit für autofreie Gäste: Kostenlose Nutzung des Werfenweng-Shuttle sowohl bei der An- und Abreise als auch während des gesamten Aufenthaltes. Kostenlose Nutzung von Elois und Nachtmobil innerhalb der Gemeinde.

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 Nachtmobil und 30 Personen Elois. Der Werfenweng-Shuttle befördert 15.000 Fahrgäste pro Jahr. Eine Umstellung auf größere Fahrzeuge (mit mehr als 8 Sitzplätzen) ist wegen der starken Nachfrage geplant.

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.
- Zwischen 22.00 Uhr und 4.00 Uhr verkehrt das „Werfenwenger Nachtmobil“.
- Daneben gibt es das „Werfenweng-Shuttle“, eine regelmäßige Anruf-Sammel-Taxi-Verbindung zum Bahnhof Bischofs-hofen mit günstigen Bahnanschlüssen.



Fotos: Gemeinde Werfenweng

Für „sanft-mobile“ Gäste – das sind Urlaubsgäste, die ihren Urlaub autofrei verbringen – ist die Benützung von Elois gratis. Das „Werfenwenger Nachtmobil“ kostet 2,30 Euro pro Person, das „Werfenweng-Shuttle“ ist in den Salzburger Verkehrsverbund integriert.

Die Finanzierung der Betriebskosten erfolgt:

- für das „Werfenweng-Shuttle“ über den regionalen Gemeindeverband „ÖPNV Pongau“ mit Förderung des Bundes (nach ÖPNRV-Gesetz) und des Landes Salzburg
- für „Elois“ und „Nachtmobil“ über eine Abgabe der Tourismusbetriebe (sanft-mobile Angebotsgruppe) und Fahrgeldeinnahmen. Das Nachtmobil deckt 60% seiner Kosten durch Tarifeinnahmen.



Fahrzeugmäßige Synergien werden genutzt – trotz unterschiedlicher Betriebsformen und Trägerschaften:

- Die Werfenweng Aktiv KEG betreibt den „Werfenweng-Shuttle“ (als Teil des Salzburger Verkehrsverbundes) und Elois.
- Ein gemeinnütziger Verein betreibt das „Werfenwenger Nachtmobil“.



Werfenweng: Erfolg im Tourismus durch maßgeschneiderte innerörtliche Mobilitätsangebote

Checkliste für Ihre Gemeinde

Besteht ein Bedarf?

Je häufiger die folgenden Aussagen auf Ihre Gemeinde zutreffen, um so erfolgversprechender ist ein Gemeindebus.

- 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 gefährlich.
- Die Ortschaft ist langgestreckt (z.B. Straßendorf) bzw. 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 / 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 Nutzer aus dem Bereich des Tourismus (Wanderbus, etc.).

Welche Synergien können genutzt werden ?

Je häufiger die folgenden Aussagen auf Ihre Gemeinde zutreffen, um so 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.

Wer soll das bezahlen?

Tipps für die Finanzierung

■ Fahrgeldeinnahmen

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

■ Integration von Schüler- und Kindergartentransporten

Die Integration bestehender Schüler- und Kindergartentransporte in einen Gemeindebus kann zusätzliche Einnahmen bzw. Einsparungen an anderer Stelle bedeuten.

■ Integration in den öffentlichen Verkehr

Die Integration von Gemeindebussen in regionale Gesamtkonzepte für den Öffentlichen Verkehr ermöglichen Einsparungen im Linienverkehr und finanzielle Vorteile für die Gemeinde.

■ Private Sponsoren

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

■ Flexibler Einsatz, Mehrfachnutzung

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

■ Nachbarschaftshilfe

Ein erheblicher Teil der Gesamtkosten sind 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 Anbieter, die einen Kleinbus kostenlos zur Verfügung stellen. Finanziert wird dieser durch Vermarktung der Außenflächen des Fahrzeuges.

■ Förderungen durch die öffentlichen Hände

EU-Mittel

Fördermittel der EU werden meist im Rahmen von Aktionsprogrammen für die Planung, Vorbereitung und Implementierung sowie, allenfalls zeitlich begrenzt, für einen Probetrieb gegeben.

Bundesförderungen

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit einer Förderung des laufenden Betriebes aus Bundesmitteln nach dem ÖPNRV-Gesetz. Dafür ist jährlich anzusetzen, der Fördersatz beträgt (derzeit) ein Drittel des Betriebsabganges.

Länderförderungen

Je nach Bundesland bestehen Möglichkeiten zur Förderung des laufenden Betriebes. Voraussetzung ist zumeist die Einbindung in regionale Verkehrskonzepte und die Tarifintegration in den Verkehrsverbund.

Wichtige Kontakte

Bundesstellen

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Abt. Sch 6 - Nahverkehr, zuständig für Bundesförderungen
nach dem ÖPNRV-Gesetz**
1030 Wien, Radetzkystraße 2, Tel: 01 71162 2400
Email: gerhard.sailer@bmvit.gv.at.

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Abt. I 7 - Mobilitäts- und Verkehrstechnologien, zuständig für
Technologieförderung**
1010 Wien, Renngasse 5, Tel: 01 53464 3105
Email: evelinde.grassegger@bmvit.gv.at.

Länder

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

Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Stabstelle Raumordnung, Referat Gesamtverkehrskoordination,
Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt
Tel: 02682 600 - 2157, Fax: 02682 600 - 2936
Email: post.ro@bgld.gv.at

Kärntner Linien,
Walther von der Vogelweide Platz 4, 9020 Klagenfurt
Tel: 0463 500 630, Fax: 0463 54618 30
Email: kundendienst@kaerntner-linien.at

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung,
Abteilung Verkehrskordinierung und
Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs
Kärntner Straße 12, 4020 Linz
Tel: 0732 7720 12675, Fax: 0732 7720 12830
Email: vk.vt.post@ooe.gv.at

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung,
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1, Haus 16, 3109 St.Pölten
Tel: 02742 9005 14971, Fax: 02742 9005 14950
Email: post.ru7@noel.gv.at

**Niederösterreichische
Verkehrsorganisations-Gesellschaft m.b.H. (NÖVOG)**
Kremser Landstraße 5, 3100 St.Pölten
Tel: 02742 360990, Fax: 02742 360990 20
Email: office@noevog.at

Amt der Salzburger Landesregierung,
Fachabteilung 6/7 Verkehrsplanung
Michael-Pacher-Straße 36, 5020 Salzburg
Tel: 0662 8042 4297, Fax: 0662 8042 4196
Email: verkehrsplanung@salzburg.gv.at

Amt der Steiermärkischen Landesregierung,
Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung
Stempfergasse 7, 8010 Graz
Tel: 0316 877 2450, Fax: 0316 877 3055
Email: fa18a@stmk.gv.at

Amt der Tiroler Landesregierung,
Abteilung Gesamtverkehrsplanung
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck
Tel: 0512 508 4081, Fax: 0512 508 4085
Email: verkehrsplanung@tirol.gv.at

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus, 6901 Bregenz
Tel: 05574 511 0, Fax: 05574 511 920095
Email: land@vorarlberg.at

Weitere Ansprechpartner

Gemeinde Pötsching, Hauptplatz, 7033 Pötsching
Tel: 02631 2225, Fax: 02631 2225 16
Email: post@poettsching.info, http://www.poettsching.info
Ansprechperson: Bürgermeisterin Irene Izmenyi

Gemeinde Hornstein, Rathausplatz 1, 7053 Hornstein
Tel: 02689 2225, Fax: 02689 2225 20
Email: post@hornstein.bgld.gv.at, http://www.hornstein.at/
Ansprechperson: Bürgermeister Herbert Worschitz, GR Renate Harbich

Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn, Klaus 100, 4564 Klaus
Tel: 07585 255 0, Fax: 07585 255 90
Email: info@gemeinde-klaus.at, http://www.gemeinde-klaus.at/
Ansprechperson: Vizebürgermeister Ing. Michael Kornek

Gemeinde Werfenweng, Wenig 42, 5453 Werfenweng
Tel: 06466 414, Fax: 06466 414 14
Email: gde-werfenweng@salzburg.at, http://www.gemeinde-werfenweng.at/
Kontaktperson: Bürgermeister Dr. Peter Brandauer

Trafico Verkehrsplanung Gmunden, Kirchengasse 3, 4810 Gmunden
Tel: 07612 70911, Fax: 07612 70911 4
Email: gmunden@trafico.at, www.trafico.at
Ansprechperson: Dipl.-Ing. Helmut Koch

stadtland, Theobaldgasse 6/4, 1060 Wien
Tel: 01 5862877 12, Fax: 01 5862877 9
Email: wien@stadtland.at, www.stadtland.at
Ansprechperson: Dipl.-Ing. Sibylla Zech

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Verein zur Förderung umweltfreundlicher
Mobilität in Pötsching

Presserechtlich für den Inhalt verantwortlich:
Helmut Koch
Sibylla Zech

Redaktionsteam:
Helmut Koch
Sibylla Zech

Grafische Konzeption und Umsetzung:
Annemarie Fuchs
Stefan Klingler

Lektorat:
Ingrid Hafeneder

Druck:
Holzhausen Druck & Medien GmbH

Erscheinungsort:
Gmunden-Wien, April 2004

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie, Abt. I/7,
Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Abteilungen Verkehrskoordination und Dorferneuerung

Kontakt:
Trafico Verkehrsplanung Gmunden,
Kirchengasse 3, 4810 Gmunden,
Tel: 07612 70911, Fax: 07612 70911 4,
Mail: gmunden@trafico.at, www.trafico.at
Ansprechperson: Herr Dipl.-Ing. Helmut Koch
stadtland, Theobaldgasse 6/4, 1060 Wien,
Tel: 01 5862877 12, Fax: 01 5862877 9,
Mail: wien@stadtland.at, www.stadtland.at
Ansprechperson: Dipl.-Ing. Sibylla Zech

Fotos und Grafiken: (wenn nicht anders angegeben)
Marktgemeinde Pötsching
Helmut Koch
Sibylla Zech



Bürostandorte in Wien und Hohenems

Pläne für die künftige Nutzung und Gestaltung des städtischen und des ländlichen Raumes. Interdisziplinäre Bearbeitung von komplexen Aufgaben an der Schnittstelle Umwelt + Technik + Wirtschaft + Gesellschaft. Nachhaltige Lösungen durch Zusammenarbeit mit den Planungsbetroffenen.

Raumplanung
Landschaftsplanung
Freiraumgestaltung
Regionalentwicklung
Prozessmoderation

Kontaktadresse im Impressum

Innovative Lösungen wie der Pötschinger
GmoaBus sind unsere Stärke !

TRAFICO

Wir beraten Sie in allen Verkehrsfragen !

Planungen für den öffentlichen Verkehr
Mobilitätsberatung und Mobilitätsmanagement
Touristische Planungen und Beratungen
Umsetzungsbetreuungen
Kommunale und regionale Verkehrskonzepte
Konzepte für den Fußgänger- und Radverkehr
Parkraumuntersuchungen und Konzepte
Straßengestaltung und -planung
Verkehrstechnische Gutachten
Variantenvergleiche und Entscheidungsverfahren
Umwelt (Verträglichkeits) Prüfungen

Kontaktadresse im Impressum

kutsenits international

bus constructions



Die kleinen **Jumbo-Busse** mit bewährter
Serientechnik auf **VW** und **Mercedes Basis**

Werk **kutsenits** d.d.o.
Lendavska 29
9000 Murska Sobota/SLO

Zentrale **kutsenits**
Handels- und BuskonstruktionsgmbH
Industriegasse II/2
A-7053 HORNSTEIN
Telefon 0043/2689/2216-10
E-Mail: kutsenits.bus@kutsenits.at
Homepage: www.kutsenits.at