



Bericht zum „Kommunalen Dialog“ der Kommunalkredit in Zusammenarbeit mit der GSV zum Thema „Mikro-ÖV Systeme im ländlichen Raum“

Viele Gemeinden sind von der Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs betroffen. Kleine Ortskerne mit weniger als 250 Einwohnern im Siedlungskern fallen überhaupt aus den Mindestbedienstandards heraus. Abhilfe können sogenannte Mikro-ÖV Systeme schaffen, über die im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Kommunaler Dialog“ in Kooperation mit der GSV am 18.02.2014 intensiv diskutiert wurde. Mikro-ÖV Systeme sind kleinräumige und flexible Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum, die sich als Alternative zum motorisierten Individualverkehr anbieten. Sie gleichen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung aus und stellen ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot bereit.

„Ein nutzerorientiertes Verkehrsangebot ist wesentlich für die Anbindung der Regionen an die Zentren. Gleichzeitig ist es ein Beitrag, um die Attraktivität der Regionen als Lebensraum zu erweitern“, so Kommunalkredit-Vorstandsvorsitzender Alois Steinbichler im Rahmen seiner Begrüßungsworte. Für den Infrastrukturexperten Kommunalkredit stellt die regionale Mobilität ein wichtiges Element in den drei Kernsegmenten der Bank – Verkehr, Energie und Umwelt, soziale Infrastruktur – dar.

Großes Interesse an Mikro-ÖV Systemen

Einen ersten Überblick über Mikro-ÖV Potenziale und Förderungen gab Ute Estermann, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Estermann betonte eingangs, dass Mikro-ÖV Systeme keine Konkurrenz oder gar Ersatz zu vorhandenem ÖV sein sollen, sondern Lücken schließen, beziehungsweise die „letzte Meile“ des ÖV abdecken sollen. Sie sollen als Zubringer zum ÖV fungieren und generell das Interesse am ÖV hervorrufen. Wichtige Zielgruppen für Mikro-ÖV Systeme sind Senioren, Jugendliche, Familien ohne Zweitauto und Pendler.

Die SCHIG ist seit 2007 Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) und damit auch für Mikro-ÖV Förderungen des Bundes zuständig. Gefördert werden Grundlagenstudien (bis zu 75% der Gesamtnettokosten) und Umsetzungsprojekte, also Neuimplementierung oder Erweiterung von Mikro-ÖV Systemen (bis zu 50% der Betriebskosten). Zu beachten ist bei den Umsetzungsprojekten, dass die 50% ausschließlich im ersten Jahr gelten, ab dem zweiten Jahr sind es 40%, und im dritten Jahr nur mehr 30% der Betriebskosten. In den Jahren 2011 bis 2013 wurden 49 Projekte mit einem Volumen von rund zwei Millionen € gefördert. Das Interesse ist steigend, die Anzahl der Förderanträge ist höher als je zuvor. Damit sind allerdings auch die Anforderungen bzw. Auflagen strenger geworden, um tatsächlich auch eine Förderung erhalten zu können. Estermann empfiehlt diesbezüglich eine gute Vorbereitung, lokale und regionale Verankerung, klare Zielgruppenausrichtung und eine gute rechtliche Absicherung (z.B. Betreiberkonstellation) des Mikro-ÖV Systems. Das starke Interesse der Gemeinden zeigt auch eine Umfrage, bei der die Mobilitätsbedürfnisse in Kleingemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern erhoben wurden. 22% aller befragten Kleingemeinden haben bereits flexible Verkehrsangebote und 33% fänden diese zumindest sinnvoll in ihrer Gemeinde. Mikro-ÖV muss zukünftig noch stärker als Teil des Gesamtverkehrssystems und einer Gesamtstrategie gesehen werden, forderte Estermann abschließend.

Mikro-ÖV System hat höhere Auslastung als der Postbus

Ein erfolgreiches Mikro-ÖV System namens ISTmobil stellte Alexander Stiasny, Gründer und Geschäftsführer von ISTmobil, näher vor. Das ISTmobil fährt ausschließlich auf Bestellung von einem Haltepunkt (Point of Interest wie Bahnhof, Arbeitsstätte etc. aber auch Wohnsitz) zum nächsten. Der Kunde muss dazu in einem Callcenter anrufen und seine Mobilcard bereithalten, mit deren Hilfe bequem nach dem Bestpreisprinzip am Monatsende abgerechnet wird. Im Callcenter werden die Fahrzeuge intelligent disponiert. Vorteile haben dadurch der Fahrgast, der komfortabel seinen Fahrtwunsch abgeben kann und der Verkehrsunternehmer, der eine bessere Auslastung vorhandener Fahrzeuge und sogar ein Zusatzgeschäft zu den anderen Geschäftsbereichen erzielen kann.

14 Gemeinden an der südsteirischen Weinstraße haben sich bereits für das ISTmobil entschieden und es nicht bereut: In der touristisch orientierten Pilotregion Weinmobil wurden von 1. April bis 31. Oktober 2014 durchschnittlich 40,9 Fahrten/Tag mit 4,7 Personen/Fahrt abgewickelt. Von diesem hohen Besetzungsgrad war sogar Christian Eder, Geschäftsführer des ÖBB Postbus, angetan. Seine Busse erzielen insbesondere gegen Ende der Strecke bzw. außerhalb der Spitzenzeiten meist nicht so hohe Werte. Der hohe Besetzungsgrad resultiert laut Stiasny einerseits aus der Tatsache, dass sich die Menschen vor Ort selbständig organisieren, um gemeinsam günstiger reisen zu können und aus der intelligenten Bündelung der Fahrten. Im stärksten Monat wurden immerhin 20.000 Fahrgäste transportiert. Auch die Einnahmen können sich sehen lassen, 1,78 €/km wurden erzielt. Große Gruppen kann das ISTmobil allerdings nur im Falle einer Vorbestellung transportieren, da sonst nur Kleinbusse im Einsatz sind.

Podiumsdiskussion

Anschließend diskutierten Christian Eder, Postbus, Franz Schwammenhöfer, BMVIT, Peter Zinggl, Land Burgenland und Alexander Fördös, Verkehrsplaner, über ihre Erfahrungen mit Mikro-ÖV Systemen unter starker Beteiligung des Publikums.

Schwammenhöfer erläuterte zu Beginn die Motivation des Bundes, Mikro-ÖV Systeme zu fördern. Vor der Mikro-ÖV Förderung gab es eine reine Bestellerförderung. Das heißt, dass nur die bestellte Leistung gefahren wird. In stark peripheren Gebieten gab es damit ein sehr überschaubares ÖV-Angebot. Die Mikro-ÖV Förderung in Form einer Anschubfinanzierung erweist sich dabei zielführender. Außerdem werden diese Lösungen aus den Gemeinden heraus entwickelt, die ihren Mobilitätsbedarf viel besser kennen. Das BMVIT will aber den Gemeinden ein Rüstzeug geben, um derartige Angebote entwickeln zu können. Schwammenhöfer regt diesbezüglich an, das BMVIT und die SCHIG für Anfragen als primäre Anlaufstellen zu nutzen.

Individuelle Planung und kollektive Umsetzung

Fördös berät Gemeinden bei Mikro-ÖV Lösungen. Er hat bereits mehrere Grundlagenstudien und Umsetzungsprojekte betreut. Eine individuelle Planung und kollektive Umsetzung muss bei Mikro-ÖV Systemen aus seiner Sicht im Vordergrund stehen. Der Planungsprozess ist überhaupt der wichtigste Schritt. Denn die Probleme in regionaler Ebene können von außerhalb gar nicht erkannt werden. Begonnen werden die Gespräche mit dem Bürgermeister, dann folgen die Gemeinderäte und die regionalen Verkehrsunternehmen. Eines haben die Grundlagenstudien gezeigt: Problembewusstsein und Mitmachbereitschaft ist in den Gemeinden definitiv vorhanden. Allerdings

fehlen oft die Zeit und die fachliche Mobilitätskompetenz auf Gemeindeebene. Fürdös begrüßt daher den Vorschlag, den Gemeinden Bausteine zur Verfügung zu stellen. Allerdings soll die Vielfalt der Mikro-ÖV Systeme nicht eingeschränkt werden. In Umsetzungsmodellen, wo die Bereitschaft von Bürgern genutzt wird, sich freiwillig als Fahrer zu engagieren, muss laut Fürdös auch das gut organisiert werden.

Rechtliche Basis für Mikro-ÖV Systeme fehlt oft

Eder steht einer Kooperation mit Mikro-ÖV Systemen durchaus positiv gegenüber, da, wie bereits erwähnt, vor allem am Ende der Kurse beziehungsweise außerhalb der Spitzenzeiten der Besetzungsgrad der Busse extrem zurückgeht. Das resultiert daraus, dass der Bus auf Spitzenlast ausgelegt ist – und diese tritt meist in der Früh auf. Unterschiedlich große Busse nach Bedarf einzusetzen wäre ineffizient. In vielen Gemeinden gibt es in der Früh, zu Mittag und am Abend einen Kurs. Die Gemeinden haben kaum die erforderlichen Mittel, um weitere Kurse zu bestellen. Aus diesem Grund könnten hier Mikro-ÖV Systeme eine Lösung bieten. Als problematisch bei vielen Mikro-ÖV-Modellen sieht Eder die fehlende rechtliche Basis. Er spricht sich daher für fünf bis sieben Mikro-ÖV Basislösungen aus, die rechtlich klar geregelt sind und an denen sich die Gemeinden orientieren können. Dann wird es auch einfacher, diese Systeme in bestehende ÖV-Auskunftssysteme wie Scotty, AnachB etc. zu integrieren. Derzeit gibt es sehr unterschiedliche Systematiken in Österreich, wie der Mikro-ÖV angefordert werden kann (Internet, Telefon etc.) und dazu noch unterschiedliche Betreiberkonstellationen. Zu den von Fürdös erwähnten freiwilligen Fahrern stellt Eder die provokante Frage in den Raum, warum sich im städtischen Bereich die Bevölkerung nicht auch selbst organisieren soll.

Dem Postbus sind in Zukunft die Hände gebunden

Der Postbus hat sich in der Vergangenheit selbst an Mikro-ÖV Projekten beteiligt: In Poysdorf gibt es eine Kooperation von Postbus und Taxi (meiBus), bei der ein Kleinbus fahrplanbasiert unterwegs ist. In Zell am See fährt ein Bürgerbus (mit ehrenamtlichen Fahrern), der vom Postbus zur Verfügung gestellt, gewartet und gereinigt wird. In Zukunft wird sich der Postbus beim Thema Mikro-ÖV allerdings zurückhalten, da die Verantwortung über Fahrpläne zukünftig zu den Ländern übergeht, diese müssten die weiteren Schritte ergreifen. Eder: „Wir können dann zur Organisation derartiger Systeme nichts mehr beitragen.“

Mikro-ÖV Lösungen erlauben dichteres Angebot in peripheren Gebieten

Zinggl, sieht sein Bundesland als Vorreiter bei Mikro-ÖV Systemen. Seit 2008 gibt es derartige Systeme im Burgenland, die teilweise auch mit Hilfe von EU-Förderungen als Dorfbusse umgesetzt wurden. Primär sollen die Systeme die Mobilität innerhalb der Gemeinden sicherstellen, aber auch Anbindungen an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz schaffen: „Es wird nichts gefördert, was bestehende Systeme konkurrenziert.“ Als praktisches Beispiel stellte Zinggl den „Dorf-Bus“ Kleinmürbisch vor, den ausschließlich Mitglieder des Vereins Mobilität für die Gemeindebürger der Gemeinden Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch und Neustift bei Güssing benutzen dürfen. Vorteil dieses Dorfbusses ist das Zeitkartenangebot. Für 40 € im Jahr kann der Gemeindebus benutzt werden. Dieses Zeitkartenangebot stellt bei der Einbindung der Taxiunternehmen vor Ort auch eine Herausforderung dar. Dennoch lohnt es sich, denn bei weniger als 250 Einwohnern im Siedlungskern gibt es sonst gar keine Anbindung mehr. Bei 250 bis 1.000

Einwohnern gibt es laut Mindestbedienstandards, die im Moment noch diskutiert werden, gerade einmal vier Verbindungen pro Tag, die noch dazu mit einer Mindestnachfragekomponente verknüpft sind. Die vom Burgenland geförderten Gemeindebusse erlauben hier ein viel dichteres Angebot. Das Land Burgenland fördert daher im Gegensatz zum Bund unbefristet. 20-35% des Abganges werden gefördert. Die Förderung wird allerdings im Falle von fünf beteiligten Gemeinden mit 20.000 € und bei einer beteiligten Gemeinde mit 8.000 € gedeckelt. In Kleinmürbisch kostet der Dorf-Bus ca. 50.000 – 60.000 € pro Jahr, womit die Deckelung nicht erreicht wird. In Purbach mit Kosten über 100.000 € wird der Deckel hingegen erreicht. Wobei das Purbacher System sich deutlich vom Dorf-Bus unterscheidet, da in Purbach ein Niederflrbus samt Taxikonzession eingesetzt wird. Zinggl glaubt nicht, dass sich diese Modelle selbst tragen können und stimmt Eder zu, eine Rechtsbereinigung müsse kommen. Er wird dieses Thema bei der nächsten Verkehrsreferentenkonferenz vorbringen.

Allgemeine Diskussion:

Intensive Einbindung der Bevölkerung vor Ort lohnt sich

Leopold Richter, Bürgermeister der Marktgemeinde Falkenstein, berichtet über die intensive Einbindung der Bevölkerung bei der laufenden Umsetzung des dortigen Mikro-ÖV Systems. Bei der Befragung gab es einen Rücklauf von 70%. In Falkenstein sollen freiwillige Fahrer zum Einsatz kommen, denn bezüglich Einsatz von privaten Verkehrsunternehmen wie in Poysdorf ist Richter skeptisch: „Die Kooperation mit privaten Verkehrsunternehmen funktioniert nicht zufriedenstellend.“

Hilde Toth, Gemeinderätin von Deutsch-Wagram, erwähnt die Regelmäßigkeit als wichtiges Kriterium für die Benutzung von Mikro-ÖV Systemen. Besonders ältere Menschen haben keinen Internetzugang. „Für sie ist es in der Regel einfacher, wenn sie wissen, dass der Bus jeden Tag um 10 Uhr kommt.“ Hier besteht jedoch die Problematik, dass ein regelmäßiger Busverkehr einen Fahrplan darstellt und damit in Konflikt mit dem Konzessionsrecht gerät. „Andererseits ist kaum ein Konzessionsnehmer bereit, sein Auto den ganzen Tag zur Verfügung zu stellen.“ Das wäre aber notwendig, da der Mobilitätsbedarf den ganzen Tag über besteht. Auch bezüglich den freiwilligen Fahrern ist Toth skeptisch: „Freiwillige Fahrer kann man vergessen. Was tun, wenn einer sagt, heute freut es mich nicht?“ Damit kann ein regelmäßiges Service nicht garantiert werden. Stattdessen setzt Deutsch-Wagram auf engagierte Vereinsmitglieder. Der Betreiberverein Stadtbus Niederösterreich hat bereits 762 Mitglieder. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 10 €/Jahr, wobei Tageskarten, Wochenkarten etc. noch separat bezahlt werden müssen. 2013 wurden 9.000 Fahrgäste und 57.000 Jahreskilometer gezählt. Oft kommt auch der Einwand, Deutsch-Wagram hätte ohnehin einen Schnellbahnanschluss, was allerdings für den Verkehr innerhalb der Gemeinden nicht von Bedeutung ist.

Gemeinden haben kein Geld für die Finanzierung

Walter Leiss, Generalsekretär des Gemeindebundes, ist dankbar für die Mikro-ÖV Initiativen. Allerdings haben die Gemeinden zumeist kein Geld für deren Finanzierung, nach einer Anschubfinanzierung des Bundes und unterschiedlichen Landesförderungen bleibt immer ein beträchtlicher Kostenanteil bei den Gemeinden. Der Bund und/oder die Länder müssen deshalb entsprechende Angebote schaffen, denn Mikro-ÖV Systeme lassen sich in den seltensten Fällen

kostendeckend betreiben. Er sieht auch haftungsrechtliche Probleme: „Wenn bei einer entgeltlichen Beförderung etwas passiert, wer ist dann zuständig?“ Eder ergänzt dazu, dass z.B. in Zell am See der Postbus betriebsrechtlich zuständig ist und damit dieser haftet.

Schwammenhöfer fasst zusammen, dass die Gesetzgebung bezüglich Mikro-ÖV hinterfragt werden muss. Im April 2014 wird dies auf Beamtenebene diskutiert werden, dann liegt es an der Politik zu handeln. Auch den Vorschlag der Standardisierung nimmt Schwammenhöfer mit, damit nicht jede Gemeinde ein eigenes Modell erfinden muss. Er spricht sich dafür aus, bei Mikro-ÖV Lösungen nicht ausschließlich auf Technik zu setzen, da nicht alle Zielgruppen mit diesen Lösungen zurechtkommen. Der Mensch muss als Ansprechpartner erhalten bleiben.

Der Generalsekretär der GSV, Mario Rohrer, forderte zusammenfassend, dass mehrere rechtlich einwandfreie Basismodelle von Mikro-ÖV Lösungen entwickelt werden sollten, um attraktive Angebote für die Gemeinden zu schaffen. Außerdem muss über geeignete Informationssysteme für die Bürger Transparenz bei der Anbindung von Mikro-ÖV Systemen an den Linienverkehr hergestellt werden.

17.03.2014, WEINER