

KLEINRÄUMIGE MOBILITÄTSANGEBOTE

EMPFEHLUNGEN FÜR DIE PRAKTISCHE UMSETZUNG



Landesakademie. Zukunftsakademie



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

KLEINRÄUMIGE MOBILITÄTSANGEBOTE

EMPFEHLUNGEN FÜR DIE PRAKTISCHE UMSETZUNG





INHALT



1 VORWÖRTER	6
2 WARUM KLEINRÄUMIGE MOBILITÄTSANGEBOTE?	9
3 BEST PRACTICE - BEISPIELE	11
3.1 Stetteldorf am Wagram (NÖ).....	11
3.2 Ernstbrunn (NÖ).....	12
3.3 Pöchlarn (NÖ).....	13
3.4 Pöttlaching (B).....	13
3.5 Klaus (OÖ).....	14
3.6 Virgen (T).....	15
4 QUALITÄTSSTANDARDS FÜR KLEINRÄUMIGE MOBILITÄTSANGEBOTE (MIKRO-ÖV)	17
5 WICHTIGE BAUSTEINE EINES MIKRO-ÖV-SYSTEMS	19
5.1 Rechtliche Lösung und Betreiberkonstellation	19
5.2 Der Einsatz von freiwilligen Lenkerinnen und Lenkern	22
5.3 Anforderungen an Fahrzeuge.....	24
5.4 Versicherungsschutz.....	27
5.5 Kostenratgeber	29
5.6 Förderungen	32
6 PRAKTISCHE TIPPS: WIE KOMME ICH ZU EINER MOBILITÄTSLÖSUNG?	33
7 ANSPRECHPARTNER/INNEN BERATER/INNEN FÖRDERGEBER/INNEN	35
8 QUELLENANGABE	37
9 SERVICETEIL	38
Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept	45
Impressum.....	46

1 VORWÖRTER



Viele Dinge zeichnen unser Land aus und prägen seine Bürgerinnen und Bürger. Urbane Regionen, landschaftlich reizvolle, touristisch geprägte Gebiete bis hin zu peripheren, traditionsreichen Gegenden lassen sich finden. Auch die Menschen passen sich in ihren Lebensstilen diesen Gegebenheiten an.

Eine Eigenschaft ist allerdings bei allen Niederösterreicherinnen und Niederösterreichern in hohem Maße vorhanden: die Bereitschaft zu helfen, Freiwilligentätigkeiten auf sich zu nehmen und in Vereinen aktiv zu sein. Darüber freue ich mich täglich bei meiner Arbeit!

In der Mobilität gehen wir nun einen nächsten Schritt in Richtung flächendeckender Versorgung, indem wir auch hier dieses soziale Engagement einset-

zen und unterstützen wollen. Mit kleinräumigen Mobilitätsangeboten, über Vereine organisiert, sollen freiwillige Fahrer und Fahrerinnen dazu beitragen, dass ihre Mitmenschen, auch ohne eigenen PKW, mobiler ihren Alltag bewältigen können. ÄrztInnen und Nahversorgungsbetriebe profitieren davon genauso, wie jeder einzelne Fahrgast. Auch auf diese Weise kann Nachbarschaftshilfe funktionieren.

Ich bin sicher, auch in diesem Bereich werden in Niederösterreich zukunfts-trächtige und vorbildhafte Projekte entstehen!

Ihr Landeshauptmann
Dr. Erwin Pröll



Hochgesteckte Ziele sind Teil meines Arbeitsverständnisses. Ich habe mir nun als Verkehrslandesrat konkret das Ziel gesetzt, den Niederösterreicherinnen und Niederösterreichern ein flächendeckendes Angebot im öffentlichen Verkehr bieten zu können. Mit der Übernahme von Bahnstrecken, Buskonzepten und der Umsetzung zahlreicher Anrufsammeltaxis ist uns schon viel in diese Richtung gelungen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass zumindest noch ein weiterer Baustein nötig ist, um von „Tür zu Tür“ ohne eigenen PKW kommen zu können.

Kleinräumige Mobilitätslösungen, die sehr flexibel gestaltet werden können, ganz nach den Bedürfnissen der jeweiligen Gemeinde und Region, können diese Lücke schließen. Bei der Umsetzung dieser individuellen „Gemeindebusse“ sind die niederösterreichischen Gemeinden wichtige Partnerinnen. Gemeindebusvereine mit

hohem Engagement sorgen für den operativen Betrieb. Selbstverständlich übernimmt auch das Land Niederösterreich seinen Teil der Aufgabe. Wir helfen bei der Planung und Umsetzung der Projekte, wir haben ein umfassendes Versicherungspaket verhandelt und unterstützen mit einer neuen Fördermöglichkeit den Ankauf der Fahrzeuge und auch den laufenden Betrieb durch einen Zuschuss je Fahrgast.

Die Zusammenarbeit von engagierten Bürgern und Bürgerinnen, Gemeinden und dem Land Niederösterreich wird auch hier zum Erfolg führen!



Ihr Landesrat
Mag. Karl Wilfing



Das öffentliche Verkehrsangebot in Niederösterreich ist größtenteils gut ausgebaut. Strukturbedingt besteht in Städten und Ballungsräumen ein sehr dichtes und in peripheren Regionen aufgrund der Lage und der Bevölkerungsdichte ein oftmals ausgedünntes Angebot.

Die Erschließungsqualität wurde durch die Umsetzung zahlreicher Verkehrskonzepte seitens des Landes Niederösterreich in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert. Dadurch ist auch in peripheren Regionen eine bedarfsangepasste Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet. Da die Erschließungsmöglichkeit mit Bahn und Bus begrenzt ist, wird seitens Niederösterreichs zur

„Erschließung der letzten Meile“ verstärkt auf bedarfsorientierte Verkehrslösungen - Anrufsammeltaxi, Gemeindebus, etc. - gesetzt.

Gehen wir den Weg zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes gemeinsam weiter und schaffen mit den in diesem Heft dargestellten vielfältigen Möglichkeiten neue Angebote zur Verbesserung der kleinräumigen Mobilität.

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.
Friedrich Zibuschka
(Leiter NÖ Landesregierung Abteilung
Gesamtverkehrsangelegenheiten)



Flexible, öffentliche Systeme zur Gewährleistung kleinräumiger Mobilität - „Mikro-ÖV“ genannt - garantieren den Erhalt wichtiger sozialer Funktionen in unserem Zusammenleben.

Vor allem Menschen am Anfang und am Ende der „Alterspyramide“ sind die Zielgruppen solcher kleinräumiger Lösungen, weil sie noch nicht oder nicht mehr zur Gänze selbst ihre Mobilitätsbedürfnisse lösen können.

Laut NÖ Mobilitätsstudie sehen sich 7% der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher (vorwiegend ältere Personen) aufgrund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt. Außerdem wird nach der Bevölkerungsprognose für 2050 die Zahl der über 60-Jährigen mit 34,9%

mehr als ein Drittel der Gesamtbevölkerung betragen.

Neben dieser sozialen Komponente demonstriert eine einfache Rechnung den Beitrag des Mikro-ÖV zum Klimaschutz: Bei einer jährlichen Fahrleistung von 25.000 km (Auslastung durchschnittlich 2,5 Personen) ergibt sich eine Einsparung von 2.125 l oder 5,9 Tonnen CO₂ gegenüber der Benutzung von jeweils eigenen Pkws (Bus: 8 l/100 km/Gesamtverbrauch von 2.000 l). Insgesamt damit Gründe genug, auf derartige neue Mobilitätslösungen zu setzen!

Dr. Christian Milota
(Geschäftsführer NÖ Landesakademie)

2 WARUM KLEINRÄUMIGE MOBILITÄTSANGEBOTE?



Am Land lässt sich's gut leben. Viel Natur, gute Luft, freundliche Menschen, ein Dorfleben mit zahlreichen persönlichen Kontakten. „Jeder kennt jeden“. Es gibt ein Wirtshaus, Geschäfte, ÄrztInnen, eine Schule, einen Frisiersalon, zahlreiche Vereinsaktivitäten mit regelmäßigen Festen und Veranstaltungen. Die Teilnahme am öffentlichen Leben ist in der Regel einfach. Wenn ein Auto zur Verfügung steht.

Menschen, die nicht (immer) über ein Auto verfügen können, haben allerdings Probleme. Rund 25% der Bevölkerung sind zumindest gelegentlich auf Mitfahrgelegenheiten angewiesen. Betroffen sind vor allem Kinder, Jugendliche und ältere Personen. Durch die zu erwartenden demografischen Änderungen ist mit einer Verstärkung der Problematik zu rechnen.

Buslinien sind darauf ausgerichtet, das nächstgelegene regionale Zentrum,

wie etwa die Bezirkshauptstadt, hauptsächlich zu Schul- und Arbeitszeiten zu erreichen. Für kurze Wege, z.B. von der Katastralgemeinde in die Arztpraxis oder den Nahversorger im Gemeindehauptort, sind diese Angebote daher oft nicht nutzbar. Ein Taxi gibt es meist nicht oder ist zu teuer. Auch der Weg zum Bahnhof ist für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen häufig zu weit, es fehlt ein Angebot für die sogenannte „letzte Meile“, zum Beispiel ein attraktiver Zubringer zur Bahn.

Eltern verbringen viel Zeit damit, ihre Kinder zur Schule, zum Kindergarten, zum Bahnhof, zu Freizeitveranstaltungen oder zu FreundInnen zu bringen. Der tägliche Hol- und Bringverkehr (Servicefahrten) bedeutet Stress und Zeitverlust und belastet sowohl das Haushaltsbudget als auch die Umwelt.

Die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten und vor allem nach selbstbe-



Foto: www.shutterstock.com

Selbständige Besuche bei Therapie- oder Dienstleistungseinrichtungen werden durch Mikro-ÖV-Systeme ermöglicht

stimmter Mobilität ist hoch. Wer möchte nicht unabhängig sein und selbst bestimmen, wann und wohin gefahren wird. Kleinräumige Mobilitätsangebote (Mikro-ÖV-Systeme) ermöglichen selbstbestimmte Mobilität, helfen Servicefahrten und Geld einzusparen und leisten einen Beitrag zu einer lebenswerteren Region.



Mikro-ÖV-Systeme holen ihre Fahrgäste meist direkt von zu Hause ab

Sie sind meist strikt an den Bedürfnissen der NutzerInnen orientiert, verkehren bedarfsorientiert und stärken die örtliche Wirtschaft. Mehrere Gemeinden haben diese schon umgesetzt, wie die folgenden Beispiele zeigen.

Die finanziellen Möglichkeiten sind meist begrenzt, so dass zunehmend – im Sinne der Nachbarschaftshilfe – Freiwillige Lenkdienste übernehmen. Dadurch werden Angebote ermöglicht, die sonst nicht zu finanzieren wären.

Kleinräumige Mobilitätsangebote, auch „Mikro-ÖV-Systeme“ genannt,

ermöglichen selbstbestimmte Mobilität. Sie sind an den Bedürfnissen der NutzerInnen orientiert, verkehren meist bei Bedarf, reduzieren zeit- und kostenintensive Hol- und Bringdienste und schonen die Umwelt.

Dieser Leitfaden soll Hilfestellung bei der Einrichtung oder Weiterentwicklung von Mikro-ÖV-Systemen geben. Der Schwerpunkt liegt bei kostengünstigen Systemen mit Einbindung von ehrenamtlichen LenkerInnen.

Er informiert über bestehende Angebote, über die wichtigsten Bausteine eines Mikro-ÖV-Systems und gibt praktische Tipps für die Umsetzung. Im Serviceteil gibt es Muster-Statuten für Vereine und Kontakte zu Stellen, die bei der Umsetzung behilflich sein können.

3 BEST PRACTICE – BEISPIELE

3.1 Stetteldorf am Wagram (NÖ)

Im Jahre 2009 wurde die Initiative zur „Verbesserung der Mobilität für alle Gemeindebürger“ von einigen Privatpersonen ergriffen und ein Probebetrieb gestartet.

2010 wurde der „Verein zur Erhaltung und Verbesserung der Mobilität der Marktgemeinde Stetteldorf am Wagram und ihren Katastralgemeinden“ – kurz „SPA-Mobil“ gegründet und ein 9-sitziger Ford-Transit angekauft.

Der Verein verzeichnet derzeit 135 Mitglieder, von denen ca. 50 ständig transportiert werden. Alle anderen sind unterstützende Mitglieder bzw. werden nur gelegentlich transportiert.

Es sind 15 ehrenamtliche FahrerInnen (inkl. Vorstandsmitglieder) für die GemeindebürgerInnen unterwegs. Es gibt Tages- und Halbtages-FahrerInnen mit unterschiedlicher Zeiteinteilung, da immer auf die kostbare verfügbare Freizeit der FahrerInnen Rücksicht genommen wird. Die Hauptberufe der FahrerInnen sind breit gefächert: PensionistInnen, StudentInnen, SchichtarbeiterInnen, Angestellte, Hausfrauen und -männer, etc.

Die Fahrten sind auf das Gemeindegebiet von Stetteldorf am Wagram (mit den Katastralgemeinden Eggendorf, Starnwörth, Inkersdorf) sowie auf die Bahnhöfe Absdorf und Gaisruck und die Bushaltestellen Gaisruck und Tiefenthal begrenzt.



Erlöse werden durch die Vermietung von Werbeflächen erzielt

Die Fahrgäste sind vorwiegend SchülerInnen, PendlerInnen und PensionistInnen. Nach telefonischer Voranmeldung oder nach Bekanntgabe von Fixzeiten werden sie von zu Hause abgeholt und zur öffentlichen Verkehrsanbindung bzw. zum Kaufhaus, zu medizinischen Einrichtungen oder Dienstleistungsbetrieben in der Gemeinde transportiert.

Das SPA-Mobil legt jährlich ca. 20.000 km zurück und befördert ca. 2.900 Fahrgäste. Die Versicherungskosten (Haftpflicht- und Insassenunfallversicherung) übernimmt die Gemeinde.

Der Betrieb des SPA-Mobils wird aus Mitglieds- und Fahrtkostenbeiträgen, sowie durch den Erlös der vermieteten Werbeflächen auf dem Ford-Transit und einer jährlichen Veranstaltung finanziert.



3.2 Ernstbrunn (NÖ)



Das Ersti-Mobil wurde im November 2012 in Betrieb genommen

In der Gemeinde Ernstbrunn ist seit November 2011 das „Ernsti-Mobil“ unterwegs, ein Kleinbus, der für Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes zur Verfügung steht. Das Ernsti-Mobil ist eine Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehr, der in der Gemeinde vorwiegend auf den SchülerInnenverkehr ausgerichtet ist. Es soll auch älteren Personen die Möglichkeit bieten, mobil und unabhängig zu bleiben. Einkäufe, Arztbesuche, Heurigenbesuche, etc. können bequem mit dem Ernsti-Mobil getätigt werden.

Es wurde ein Verein gegründet, der in der Startphase von allen Mitgliedern des Gemeinderats auch finanziell unterstützt wurde. Der gesamte Gemeinderat steht parteiübergreifend hinter dem Verein, Vereinsobmann ist der Bürgermeister der Gemeinde, Projektleiter der Vizebürgermeister. Das Fahrzeug wurde in Form einer Vereinsförderung von der Gemeinde angeschafft, zudem unterstützen derzeit 36 „MobilitätspartnerInnen“ (Unternehmen) den Verein.



Das Ernsti-Mobil ist für Vereinsmitglieder im gesamten Gemeindegebiet nutzbar

Die FahrerInnen des Kleinbusses sind ehrenamtlich unterwegs und kommen rund ein- bis zweimal pro Monat zum Einsatz. Am Wochenende stellen sich Gemeinderatsmitglieder als FahrerInnen zur Verfügung. Für den regelmäßigen Austausch wurden „FahrerInnenstammtische“ eingerichtet.

Bisher läuft das Projekt zur Zufriedenheit aller und wird vor allem von SeniorInnen gerne genutzt, für die es in erster Linie auch gedacht war.



3.3 Pöchlarn (NÖ)

Der gemeinnützige Verein „Stadtmobil Pöchlarn“ betreibt seit 2007 ein Anrufsammeltaxi (AST) in der Gemeinde. Die Gemeinde bestellt die Verkehrsleistungen .

Das Stadtmobil löste den Stadtbus „Rüdiger“ ab. Es gibt 45 Sammelpunkte, unter anderem wird auch der Bahnhof bedient. Die Fahrgäste werden nach telefonischer Voranmeldung zu einer festgelegten Uhrzeit von einem Sammelpunkt abgeholt und zu einem gewünschten Ziel gebracht.

Auf Wunsch der Bevölkerung wurde ein weiterer Sammelpunkt bei einer ärztlichen Ordination in der Nachbargemeinde Krumnussbaum in das



AST integriert. Die Beförderungspreise entsprechen jenen des Verkehrsverbundes mit einem Komfortzuschlag von € 0,80 pro Fahrt. Gültig sind auch alle Zeitkarten im Verkehrsverbund.

3.4 Pötttsching (B)

Der erste „GmoaBus“ im Burgenland entstand in Pötttsching im Jahr 2000 aus einem Modellprojekt zur Frauenmobilität, das vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie initiiert und gefördert wurde. Das Projekt wurde mit dem VCÖ Mobilitätspreis ausgezeichnet und erhielt auch international große Aufmerksamkeit. Es war Vorbild für weitere GmoaBusse im Burgenland (Purbach, Breitenbrunn, Mörbisch, Hornstein).

Betreiber des GmoaBusses ist ein lokaler gewerblicher Verein. Mit dem GmoaBus können wichtige Ziele im



Der Gmoabus wird von einem gewerblichen Verein betrieben

Ort, wie z.B. Kaufhäuser, Gemeindeamt oder Gasthäuser erreicht werden.

Der GmoaBus verkehrt täglich ohne fixen Fahrplan und ohne fixe Haltestellen. Die Fahrgäste werden nach Anruf

von zu Hause abgeholt und an ihr gewünschtes Ziel gebracht. Es gibt jedoch auch regelmäßige Fahrten nach Fahrplan, z.B. für Kinder zur Schule. Bedienungsgebiet ist die Gemeinde Pötttsching.

Die ortsansässigen FahrerInnen sind beim Verein beschäftigt und koordinieren die Fahrtrwünsche selbst. D.h., sie planen die Fahrtroute und sammeln die Fahrten so, dass die gefahrenen Kilometer möglichst gering bleiben. Der signalgelbe GmoaBus ist ein Kleinbus mit 8 Sitzplätzen, der behindertengerecht ausgestattet ist.



Auch Kinder werden mit dem Gmoabus befördert

In Pötttsching kostet eine Fahrt mit dem GmoaBus € 1,-. Es gibt auch Tageskarten (€ 3,-), Monatskarten (€ 20,-) und Jahreskarten (€ 200,-). Pro Jahr werden rund 57.000 km zurückgelegt und 30.000 Fahrgäste befördert.

3.5 Klaus (OÖ)



Das Projekt „Dormobil Klaus“ entstand im Rahmen des EU-Projekts ARTS (Actions on the integration of rural transport services) und wurde im ersten Jahr vom Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien wissenschaftlich begleitet. Mittlerweile wurde es mehrfach ausgezeichnet und ist auch international bekannt.

Der Verein „Dormobil“ wurde im Jahr 2002 gegründet. Das Dormobil wird von der einheimischen Bevölkerung und auch von TouristInnen sehr gut angenommen. Einerseits werden viele SchülerInnen zur Schule und zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gebracht, andererseits nutzen auch SeniorInnen das Dormobil für Einkäufe oder Arztbesuche im Ort. Kauft man beim Dorfladen in Steyrling ein, be-



Bei einem Einkauf im Dorfladen werden die Fahrtkosten rückerstattet



Das Dormobil Klaus wird durch ehrenamtliche FahrerInnen betrieben

kommt man bei einem Einkauf ab € 20,- die Fahrt rückerstattet.

Das Dorfmobil (ein Allrad-Pkw mit 7 Sitzplätzen) wird derzeit von 16 ehrenamtlichen FahrerInnen gelenkt, die pro Tag eine Aufwandsentschädigung von € 20,- erhalten. Land Oberösterreich und Gemeinde fördern das Projekt, den Rest bringt ein Verein durch Mitgliedsbeiträge, Sponsorengelder oder Einnahmen bei Festen (Herbstfest, Punschstand) auf.

Bedienungsgebiet ist das Gemeindegebiet von Klaus mit den drei Ortschaften Klaus, Steyrling und Kniewas. Eine telefonische Voranmeldung ist erforderlich. Der Transport erfolgt von einer gewünschten Abfahrtsadresse zu jedem beliebigen Ort im Gemeindegebiet. Auf einen umfassenden Versicherungsschutz wurde bei der Einführung speziell geachtet. Das Dorfmobil legt pro Jahr rund 40.000 km zurück und befördert rund 4.900 Fahrgäste.

3.6 Virgen (T)

Das „Virger Mobil“ ist seit 2005 in Betrieb. Es ist für alle nutzbar und wird von der Osttiroler Gemeinde beinahe kostendeckend betrieben. Seitens der Gemeinde wurden Vereinbarungen mit der Wirtschaftskammer, dem örtlichen Taxiunternehmen, dem Tiroler Verkehrsverbund und dem Land Tirol getroffen, wodurch der Betrieb ermöglicht wurde.

Ziel der Gemeinde war es, mit der Einführung des Virger Mobil (Pkw mit 5 Sitzplätzen) die privaten Hol- und Bringdienste zu reduzieren. Derzeit wird es von Einheimischen und Gästen vor allem für Einkäufe, Arztbesuche und Erledigungen im Ort genutzt. Pro Jahr werden rund 4.600 Fahrgäste befördert. Es stehen 21 freiwillige LenkerInnen zur Verfügung, die ein- bis zweimal pro Monat einen Tag lang das Virger Mobil lenken. Sie wurden vorwiegend durch direkte Ansprache



des Bürgermeisters gewonnen. Bisher gibt es mit den ehrenamtlichen FahrerInnen nur gute Erfahrungen.

Bedienungsgebiet ist das Gemeindegebiet von Virgen. Am Vormittag wird eine fixe Runde nach Fahrplan gefahren, ab 10 Uhr funktioniert der Pkw als Rufbus. BürgerInnen können dann über Anruf den Pkw für Zielorte innerhalb der Gemeinde bestellen

und werden von Tür zu Tür befördert. Umsteigemöglichkeiten in den Öffentlichen Verkehr (Postbus) sind auf dem Fahrplan angeführt.

ungsschutz über die Gemeinde. Das Fahrzeug wurde durch eine Förderung des Landes Tirol angeschafft. Auch das Virger Mobil ist bereits international bekannt und wurde mehrfach ausgezeichnet.

Für die Fahrten mit dem Virger Mobil besteht ein umfassender Versiche-

Best-Practice-Beispiele im Überblick

	Stetteldorf (NÖ)	Ernstbrunn (NÖ)	Pöchlarn (NÖ)	Pötttsching (B)	Klaus (OÖ)	Virgen (T)
EinwohnerInnen 2012 (gerundet)	1.100	3.000	4.000	2.900	1.100	2.200
BetreiberIn	gemeinnütziger Verein	gemeinnütziger Verein	gemeinnütziger Verein	gewerblicher Verein	gemeinnütziger Verein	Gemeinde
In Betrieb seit	2010	2011	2007	2000	2002	2005
LenkerInnen	ehrenamtlich	ehrenamtlich	geringfügig beschäftigt	beschäftigt bei Verein	ehrenamtlich*	ehrenamtlich
NutzerInnen	Vereins-Mitglieder	Vereins-Mitglieder	alle	alle	alle**	alle
Mitgliedsbeitrag/Jahr [€]	10	15	-	-	20	-
Preis Einzelfahrt [€]	1***	2,50****	2,50	1	1,80	1
Zeitkarten/Mehrfahrtenblöcke	ja	ja	ja	ja	ja	nein
Betriebszeit	Mo - Fr: 6 - 18 Uhr	Mo - Fr: 6.30 - 20 Uhr Wochenende: 7.30 - 22 Uhr	Mo - Fr: 7.45 - 17.45 Uhr Sa: 7.45 - 11.45 Uhr	Mo - Fr: 7 - 18 Uhr, Sa: 8 - 12 Uhr, So: vor und nach Kirche	Mo - Fr: 7 - 19 Uhr	Mo - Fr: 8 - 17 Uhr (Sommer: 8 - 18 Uhr)

* mit € 20,- Aufwandsentschädigung pro Tag
 ** Zeitkarten nur für Vereinsmitglieder
 *** nur im 10er-Block erhältlich,
 **** im Vorverkauf, ansonsten € 3,-



Das Dorfmobil Klaus verkehrt bei jedem Wetter

4 QUALITÄTSSTANDARDS FÜR KLEINRÄUMIGE MOBILITÄTSANGEBOTE (MIKRO-ÖV)

Barrierefreie Fahrzeuge

Die Benutzung eines Mikro-ÖV-Fahrzeuges muss für mobilitätseingeschränkte Personen möglich sein. Mehr dazu in Kap. 5.3. „Anforderungen an Fahrzeuge“.



Ferngesteuerte Türen und ein niedriger Einstieg erleichtern mobilitätseingeschränkten Personen das Ein- und Aussteigen

Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antrieb

Die Fahrzeuge sollten mit einem umweltfreundlichen Antrieb ausgestattet sein. Damit kann ein aktiver Beitrag zum Klima- und Umweltschutz geleistet werden. Mehr dazu in Kap. 5.3. „Anforderungen an Fahrzeuge“.



Elektrofahrzeuge sind eine umweltfreundliche Alternative zu Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben

Integration in das regionale ÖV-System

Kleinräumige Mobilitätsangebote sind eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Sie verkehren in einer Gemeinde oder Kleinregion und dürfen den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren. Sie haben in vielen Fällen eine wichtige Zubringerfunktion zu den regionalen Bus- und Bahnhaltstellen. Mikro-ÖV schließt an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs an.



Mikro-ÖV bietet Anschluss zum öffentlichen Verkehr

Nutzbarkeit für alle

Alle dürfen mitfahren – SeniorInnen, SchülerInnen, Jugendliche, TouristInnen, etc. Für alle, die kein eigenes Auto besitzen, ist ein Mikro-ÖV-System das passende Mobilitätsangebot, um mobil zu sein. Wird das Mikro-ÖV-System von einem Verein betrieben, ist für die Benutzung eine Mitgliedschaft erforderlich.



Ob jung oder alt, RollstuhlfahrerIn oder Schulkind, alle können ein Mikro-ÖV-System nutzen



Beteiligung am Planungsprozess fördert die lokale Verankerung eines Mikro-ÖV-Systems

Leistbare Tarife

Eine Fahrt mit einem Mikro-ÖV-System kann sich jede und jeder leisten. Sie ist wesentlich günstiger als eine Taxifahrt, bietet jedoch einen vergleichbaren Komfort. Meistens wird der Fahrgast direkt von zu Hause abgeholt und zum gewünschten Ziel gebracht. Das Tarifsystem soll möglichst einfach und so gestaltet sein, dass die LenkerInnen vom Fahrscheinverkauf weitgehend entlastet werden.

Einbeziehung der Nutzer und Nutzerinnen

Bei der Planung und auch im Betrieb sind die NutzerInnen eingebunden. Dadurch wird eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht. Wünsche und Bedürfnisse der künftigen NutzerInnen können bereits in der Planungsphase optimal berücksichtigt werden. Mehr dazu in Kap. 6 „Praktische Tipps: Wie komme ich zu einer Mobilitätslösung“.

Auf den Bedarf zugeschnittenes Betriebskonzept

Ein Mikro-ÖV-System passt sich den Bedürfnissen der NutzerInnen an. Es kann die Fahrgäste von „Tür zu Tür“ befördern wie ein normales Taxi, es kann die Fahrgäste zu Bus- und Bahnhofhalten bringen oder auch wie ein Rufbus oder Anrufsammeltaxi funktionieren. Hier steigen die Fahrgäste an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein oder aus.

Als Betriebsform kommen grundsätzlich alle Möglichkeiten in Frage. Erfahrungsgemäß weisen bedarfsorientierte Systeme ohne Fahrplanbindung und mit Fahrtmöglichkeit bis vor die Tür eine deutlich höhere Qualität auf und können damit auch mehr Fahrgäste ansprechen. Diese sind daher, wenn immer möglich, zu bevorzugen.

Mögliche Betriebsformen für Mikro-ÖV-Systeme

	Schema	Fahrplan	Anmeldung erforderlich	Abfahrt von	Fahrt zu
Linienbetrieb		✓	✗		
Rufbus		✓	✓		
AST		✓	✓		
Zubringer		✓	✓		
Flächenbetrieb		✗	✓		

5 WICHTIGE BAUSTEINE EINES MIKRO-ÖV-SYSTEMS

5.1 Rechtliche Lösung und Betreiberkonstellation

Grundsätzlich können Mikro-ÖV-Systeme gewerblich oder von einem Verein betrieben werden. Bei dem Betrieb durch einen Verein ist der NutzerInnenkreis auf Vereinsmitglieder beschränkt. Im Folgenden werden zwei Möglichkeiten vorgestellt, wie ein Mikro-ÖV-System rechtlich einwandfrei organisiert werden kann.

Das Modell „Gemeinnütziger Fahrdienst auf Vereinsbasis“

Eine häufig angewandte Möglichkeit, ein Mikro-ÖV-System zu organisieren, ist die Gründung eines gemeinnützigen Vereines, der für seine Mitglieder Mobilitätsdienste anbietet. Der NutzerInnenkreis ist auf die Vereinsmitglieder beschränkt. Ob die angestrebte Tätigkeit des Vereines als „gemeinnützig“ betrachtet werden kann, entscheidet die jeweils zuständige Behörde [1]. Dieses Modell kommt bei mehreren kleinräumigen Mobilitätsangeboten in Österreich bereits zur Anwendung. Geeignet ist dieses Modell vorrangig für Bedienungsgebiete, in denen vor allem Einheimische und ein gleichbleibender Personenkreis das Angebot in Anspruch nehmen.

Die Nutzung des Angebotes ist den Mitgliedern des Trägervereines vorbehalten. Erforderlich ist ein formeller (schriftlich dokumentierter) Beitritt. Nicht-Mitglieder sind von der Nutzung ausgeschlossen.



Foto: www.shutterstock.com

Ein Verein kann gegründet werden, wenn sich mindestens 2 Personen unter Vereinbarung der Statuten zusammenschließen (§ 2 VerG)

Die Wahl der Betriebsform ist grundsätzlich frei und sollte auf die konkreten Mobilitätsbedürfnisse abgestimmt sein.

Die Gründung des Vereines und die Organisation des Betriebes erfordern einen gewissen organisatorischen Aufwand. Durch die Einbeziehung der NutzerInnen in den Verein ergibt sich eine sehr große Kundennähe und die Ausrichtung des Angebotes auf die Bedürfnisse der NutzerInnen ist automatisch sichergestellt.

Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung problemlos möglich. Auf eine entsprechende versicherungsmäßige Abdeckung der Risiken ist zu achten und eine Grundschulung der LenkerInnen zu empfehlen. Das gilt insbesondere für spezielle Transportaufgaben (Transporte für SchülerInnen).

Die Anmeldung eines Vereins erfolgt über die zuständige Bezirkshauptmannschaft. Im Anhang befinden sich Mustervereinsstatuten.

Das Modell „Leistungsbestellung“

Eine weitere Möglichkeit, einen Mikro-ÖV zu organisieren, besteht in der Bestellung von (genau definierten) Verkehrsleistungen bei einem konzessionierten Verkehrsunternehmen.

Je nach angestrebter Betriebsform und erforderlicher Kapazität der Fahrzeuge kann dies bei einem Busunternehmen oder bei einem Taxi- und Mietwagen-Unternehmen erfolgen.

Grundlage der Bestellung ist ein klar definiertes Betriebsprogramm und ein Set von Qualitätskriterien für die Leistungserbringung. Ebenso sind entsprechende Sanktionsmöglichkeiten zu definieren, wenn die erbrachte Leistung nicht den Ansprüchen der BestellerInnen entspricht. Wichtig ist

auch, eine ausreichende Flexibilität im Bestellervertrag zu verankern, damit das Angebot jederzeit an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden kann.

Eine laufende Qualitätskontrolle und Evaluierung des Betriebes wird empfohlen.

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

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

Verkehrsleistungen können auch bei einem Taxi- oder Bus-Unternehmen bestellt werden



Übersicht der rechtlichen Lösungen

Rechtliche Lösung	Vereinslösung	Leistungsbestellung
Konzession	keine erforderlich	AuftragnehmerIn ist ein konzessioniertes Unternehmen
Formale/ Rechtliche Erfordernis	Gründung eines Vereines	Bestellervertrag mit Unternehmen
LenkerInnen	ehrenamtlich	beim Unternehmen angestellt und bezahlt
Ausbildung und Schulung der LenkerInnen	nicht erforderlich, wird empfohlen	Sache des beauftragten Unternehmens
Verantwortlich für Fahrzeug (inkl. Wartung, Service, Ersatzfahrzeug)	Verein	Unternehmen
NutzerInnen	Vereinsmitglieder	alle
Betriebsform	frei wählbar	frei wählbar
Organisatorischer Aufwand bis zum Betrieb	hoch	hoch
Laufender Aufwand	hoch	sehr gering
Betriebskosten	gering	hoch



Vereinslösungen verursachen höheren Aufwand in der Organisation, jedoch geringe Betriebskosten

5.2 Der Einsatz von freiwilligen Lenkerinnen und Lenkern

Die LenkerInnen sind die wichtigsten Stützen des Betriebs eines Mikro-ÖV-Systems. Vor allem, wenn sie ihre Leistung kostenlos zur Verfügung stellen, verdienen sie dafür besondere Anerkennung. Gerade in peripheren, meist finanzschwachen Gemeinden ist es wichtig, dass die Kosten für ein Mikro-ÖV-System gering bleiben. Der Einsatz von freiwilligen LenkerInnen ermöglicht einen nachhaltig kostengünstigen Betrieb.



LenkerInnen verdienen große Anerkennung für ihr soziales Engagement und ihre Arbeit

Wie kommt man zu freiwilligen Lenkern und Lenkerinnen?

Meist ist eine direkte Ansprache das beste Mittel, geeignete LenkerInnen zu finden. In der Regel kennen BürgermeisterInnen oder engagierte Gemeinderatsmitglieder ihre BürgerInnen und wissen auch, wer aus der Gemeinde dafür in Frage kommt. Oft gibt es rüstige PensionistInnen, die Zeit haben, gerne mit Menschen zu tun haben und verlässlich sind. Ein Anruf und ein per-

sönliches Gespräch vermittelt Vertrauen und Wertschätzung, erfordert allerdings einen erheblichen Zeitaufwand, der einkalkuliert werden muss.

Zusätzlich kann die Anwerbung von Freiwilligen auch durch Anzeigen in der Gemeindezeitung, auf der Homepage oder bei eigenen Informationsveranstaltungen erfolgen.

Voraussetzungen für freiwillige Lenkerinnen und Lenker Führerschein B

- Fahrpraxis (Führerscheinbesitz von mindestens 2 Jahren)
- Verlässlichkeit
- Pünktlichkeit
- freundlicher Umgang mit Menschen (soziale Kompetenz)
- Bereitschaft zur Teilnahme an einer Einschulung und an Weiterbildungsveranstaltungen (z. B. Erste Hilfe Kurs, Fahrtechnikkurs, etc.)
- 0,0 ‰ während der Dienstzeit

Wie viele Freiwillige sind erforderlich und wie oft sollen sie zum Einsatz kommen?

Bei bestehenden Mikro-ÖV-Systemen kommen die LenkerInnen durchschnittlich 1 bis 2 mal pro Monat einen Tag lang zum Einsatz. In Ernstbrunn sind „als Verstärkung“ auch Gemeinderatsmitglieder unterwegs.

Wie viele freiwillige LenkerInnen nötig sind, ist abhängig davon, wieviele Tage im Jahr das Mikro-ÖV-System in Betrieb ist. Es hängt auch davon ab, wie oft die LenkerInnen zu fahren bereit sind. Grundsätzlich gilt:

Je größer der „Pool“ an Freiwilligen, desto besser!

Je mehr Freiwillige zur Verfügung stehen, desto weniger Einsatztage haben die LenkerInnen. Die Freiwilligen dürfen nicht überfordert werden, damit sie auf Dauer ihre Tätigkeit gerne ausüben. Es wird empfohlen, die FahrerInnen nicht öfter als 2 mal pro Monat einen Tag lang einzusetzen. Sollten genügend Freiwillige zur Verfügung stehen, wird empfohlen, die LenkerInnen nur einen halben Tag einzusetzen.

Betriebstage Mikro-ÖV-System	Erforderliche Lenker, wenn 1 x pro Monat gefahren wird	Erforderliche Lenker, wenn 2 x pro Monat gefahren wird
365 (täglich)	30	16
260 (Mo - Fr)	22	11

Wenn das Mikro-ÖV-System beispielsweise täglich in Betrieb ist, wären bei einem Einsatz 2 mal im Monat (alle 2 Wochen) rund 16 FahrerInnen erforderlich.

Anerkennung der Leistung

Freiwillige LenkerInnen stellen in der Regel ihre Leistung kostenlos zur Verfügung. Manchmal ist es jedoch schwierig, auf Dauer genug Freiwillige zu finden. Darum wird empfohlen, die Leistung auch finanziell zu honorieren,

wie dies beispielsweise beim Verein Dorfmobil in Klaus geschieht: Hier erhalten die LenkerInnen eine Aufwandsentschädigung von € 20,- pro Tag.



Es geht nicht um viel Geld, sondern um Wertschätzung

Die LenkerInnen in regelmäßigen Abständen zum Essen einzuladen, oder ihnen besondere Vergünstigungen zu gewähren (z.B. Einkaufsgutscheine, etc.) sind ebenfalls Möglichkeiten, wie LenkerInnen auf Dauer motiviert werden können. In manchen Gemeinden wurde den LenkerInnen die Taxilenker Ausbildung bezahlt. Die Palette an Anreizmöglichkeiten ist groß und vielfältig und in jeder Gemeinde individuell. Es gilt, sie zu nutzen!

Lenker- und Lenkerinnenschulungen

Beim nichtgewerblichen Personentransport ist für LenkerInnen außer dem Führerschein B keine zusätzliche Ausbildung erforderlich. Es wird jedoch empfohlen, durch Schulungen die LenkerInnen auf ihre zukünftige Aufgabe vorzubereiten.

Einschulungen können in der Gemeinde für alle FahrerInnen gemeinsam



Foto: www.shutterstock.com



Die Einschulung der LenkerInnen kann in der Gemeinde erfolgen



Durch einen energieeffizienten Fahrstil kann der Treibstoffverbrauch um bis zu 15 % reduziert werden



Zur Sicherheit der Fahrgäste und der allgemeinen Verkehrssicherheit werden Fahrtechnikkurse für die LenkerInnen empfohlen

organisiert werden (z. B. Erste Hilfe Kurse), oder bei Bildungseinrichtungen gebucht werden.

Ein „**Taxilenkerausweis**“ ist zwar nicht erforderlich, die Ausbildung wird jedoch als eine sinnvolle Schulungsmaßnahme angesehen. Die Prüfung ist bei der Wirtschaftskammer Niederösterreich (Taxiinnung) abzulegen, der Ausweis wird von der zuständigen Bezirkshauptmannschaft ausgestellt.

Weitere Auskünfte dazu erteilt die Wirtschaftskammer (www.wko.at).

Weiters wird empfohlen, für die LenkerInnen Spritspartrainings (Österreichische Energieagentur) und Fahrtechnikkurse (ÖAMTC) anzubieten. Über spezielle Trainingsangebote (z. B. Training für SchulbuslenkerInnen) und Förderungen informieren die ÖAMTC Fahrtechnikzentren. Weitere Informationen unter www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Oeffentlicher-Verkehr

5.3 Anforderungen an Fahrzeuge

Für ein Mikro-ÖV-System eignen sich größere Pkw (Kombi) oder Kleinbusse mit maximal 9 Sitzplätzen (inkl. LenkerIn). Diese können mit dem Führerschein B gelenkt werden.

Die erforderliche Anzahl an Fahrzeugen richtet sich nach dem Bedarf. In der Regel reicht ein Fahrzeug aus. Wichtig ist, dass ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung steht.

Barrierefreiheit

Es sollte grundsätzlich für alle möglich sein, ein Mikro-ÖV-System zu nutzen. Bei Kleinbussen wird eine behindertengerechte Ausstattung empfohlen: Ein niedriger Einstieg mit Rampe und ausreichend Platz im Inneren für RollstuhlfahrerInnen. Kommt ein Pkw zum Einsatz, sollte dieser einen niedrigen Einstieg haben und einen Kofferraum,

der es ermöglicht, einen Kinderwagen oder Rollstuhl zu verstauen.

Schüler- und Schülerinnen-transporte

Werden SchülerInnen transportiert (nicht gewerbsmäßig), ist jedenfalls eine Alarmblinkanlage erforderlich und für Kleinbusse eine Türkontrollleuchte und (zusätzliche) Spiegel für einwandfreies Einsehen der Türbereiche. Gelbrote Warnleuchten und eine SchülerInnentransporttafel können freiwillig angebracht werden [2].

Welche Antriebe?

Empfohlen werden umweltfreundliche, alternative Antriebe. Wünschenswert sind zumindest Hybridfahrzeuge oder erdgasbetriebene Fahrzeuge, noch umweltfreundlicher sind Elektrofahrzeuge. Auch Pflanzenöle (Biodiesel) sind eine Alternative.



„Treibstoff“ aus der Steckdose belastet die Umwelt am wenigsten, sofern Ökostrom bezogen wird

Innovative Fahrzeugtypen

Der Kleinbus E-Wolf kommt in Klagenfurt bereits als E-Taxi zum Einsatz. Er hat 7 Sitzplätze und eine Reichweite von 154 km. (www.ewolf-car.com)



Als größerer Pkw mit Elektroantrieb kommt der Renault Kangoo Z.E. in Frage. Er hat eine Reichweite von 170 km und 5 Sitzplätze. Ein 7-Sitzer ist mit konventionellem Dieselantrieb erhältlich.



Im Bereich Hybridfahrzeuge (konventioneller Verbrennungs- und ein separater Elektromotor) ist der Toyota Prius (Marktführer auf dem Sektor der Hybridfahrzeuge) auch als 7-sitziger Van auf dem Markt.



Weitere energiesparende und umweltfreundliche Modelle findet man auf der neutralen Informationsplattform www.topprodukte.at von klima:aktiv, der Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums. Informationen zu umweltfreundlichen Antrieben und Fördermöglichkeiten bieten folgende klima:aktiv Broschüren:

- Klimafreundlich elektrisch unterwegs – Leitfaden für Fuhrparkbetreiber, 4. Auflage 2012
- Umweltfreundliche Flotten unterwegs – Leitfaden für betriebliche und kommunale Fuhrparkbetreiber, 1. Ausgabe 2009

Sonstige Anforderungen

- Sicherheitsgurte auf allen Sitzplätzen
- Ferngesteuerte Türen bei Kleinbussen: Sie dienen der Sicherheit beim Ein- und Aussteigen (v. a. bei SchülerInnentransporten)
- Automatikgetriebe
- Allradantrieb: zu empfehlen in gebirgigen und schneereichen Gegenden (Geländegängigkeit erforderlich!)
- Mitnahme eines Kindersitzes für Klein- und Schulkinder

Steuerliche Begünstigungen

Für Elektrofahrzeuge sind keine Normverbrauchsabgabe (NOVA) beim Kauf und keine motorbezogene Versicherungssteuer zu entrichten. Ebenfalls entfällt die NOVA bei Fahrzeugen, die weniger als 3 l/100 km (Benzinfahrzeuge) bzw. weniger als 2 l/100 km (Dieselfahrzeuge) verbrauchen. Für Hybridfahrzeuge, erdgasbetriebene Fahrzeuge und Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben ist die NOVA reduziert. Grundsätzlich gilt: je geringer die Schadstoffemission eines Kfz (v. a. CO₂-Emission), desto weniger NOVA ist beim Kauf zu entrichten [3].

Umweltfreundliche Fahrzeuge haben einen Steuerbonus!

Wird das Fahrzeug über den Verein angeschafft, ist eine Rückvergütung der NOVA unter Umständen möglich, wenn der Vereinszweck u. a. auf den Transport gehbehinderter Personen ausgerichtet ist und dies auch (beim zuständigen Wohnsitzfinanzamt) glaubhaft gemacht werden kann.

Gemeinnützige Vereine sind wegen der mangelnden Gewinnerzielungsabsicht grundsätzlich steuerbegünstigt.

Genauere Informationen zu Steuerbegünstigungen für Vereine bietet die Broschüre „Vereine und Steuern“ vom Bundesministerium für Finanzen [4].



5.4 Versicherungsschutz

Damit im Schadensfall, wenn nicht grobe Fahrlässigkeit die Unfallursache darstellt, die LenkerInnen ausreichend abgesichert sind, müssen die richtigen Versicherungen abgeschlossen werden. Für Vereine, die einen Mikro-ÖV betreiben, werden folgende Versicherungen empfohlen.

Kfz-Haftpflicht-Versicherung

Die Kfz-Haftpflicht-Versicherung ist für alle zulassungspflichtigen Fahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung deckt Schadenersatzansprüche Dritter ab.

Es gibt einen gesetzlich festgelegten Deckungsrahmen, der auch erhöht werden kann. Geringe Mehrkosten im Jahr bieten für die FahrerInnen einen weitaus höheren Versicherungsschutz. HalterInnen eines Kfz können durch eigenes Verschulden am Fahrzeug verursachte Personen-, Sach- und Vermögensschäden schadenersatzpflichtig gemacht werden.

Vollkaskoversicherung

Damit im Falle eines Schadens am eigenen Fahrzeug oder eines Diebstahls ausreichender Versicherungsschutz besteht, wird eine Vollkaskoversicherung empfohlen. Diese kann mit oder ohne Selbstbehalt abgeschlossen werden. Versicherungen ohne Selbstbehalt haben höhere Prämien.

Bei der Vollkaskoversicherung sind das eigene Fahrzeug und Teile, die im versperrten Fahrzeug verwahrt oder an ihm befestigt sind, versichert.

Auch Schäden, die durch eigenes Verschulden am Fahrzeug entstanden sind, sind abgedeckt.

Empfohlene Versicherungen

- Kfz-Haftpflicht-Versicherung
- Vollkaskoversicherung
- Insassen-Unfallversicherung
- Fahrzeug-Rechtsschutz-Versicherung
- Fahrzeug-Vertragsrechtsschutz-Versicherung
- Vereinshaftpflichtversicherung

Insassen-Unfallversicherung

Die Insassenunfallversicherung dient zum Schutz vor den finanziellen Folgen eines Unfalls mit Personenschaden. Sie schützt den bzw. die LenkerIn und alle MitfahrerInnen.

Die Versicherung erstreckt sich auf Unfälle in ursächlichem Zusammenhang mit dem Lenken, Benutzen, Be- und Entladen, sowie dem Einweisen des Kraftfahrzeuges. Unfälle beim Ein- und Aussteigen sind mitversichert. Versichert sind je nach Vereinbarung der oder die LenkerIn und die InsassInnen für die Dauerfolgen eines Unfalls.

Eine Insassen-Unfallversicherung ist wichtig, damit LenkerInnen und Mitfahrende geschützt sind - auch bei Unfällen beim Ein- und Aussteigen

Eine Insassenunfallversicherung ist vor allem wichtig, damit im Schadensfall auch der oder die LenkerIn versichert ist. Diese Versicherung wird auf das Fahrzeug abgeschlossen und nicht auf den oder die LenkerIn. Das heißt: wer dieses Fahrzeug lenkt, ist versichert.



Fahrzeug-Rechtsschutz-Versicherung

Eine Kfz-Rechtsschutz-Versicherung wird auf ein bestimmtes Fahrzeug abgeschlossen.

Sie übernimmt die Kosten, die aus Rechtsstreitigkeiten in Zusammenhang mit dem Fahrzeug entstehen.

Die Kfz-Rechtsschutzversicherung beinhaltet einen Schadenersatz-, Straf- und Führerscheinrechtsschutz.

Fahrzeug-Vertrags-Rechtsschutz-Versicherung

Weiters sollte eine Fahrzeug-Vertrags-Rechtsschutzversicherung abgeschlossen werden. Diese ist wichtig, wenn es z. B. um finanzielle Streitigkeiten mit Reparaturwerkstätten geht.

Unfälle bei Vereinsfesten sind durch die Vereinshaftpflichtversicherung gedeckt



Vereinshaftpflicht-Versicherung

Die Vereinshaftpflichtversicherung ist nur dann wirksam, wenn z. B. im Rahmen eines Vereinsfestes ein Unfall passiert. Bei Kfz-Unfällen tritt diese nicht in Kraft. Zu beachten ist, dass sich am Versicherungssektor laufend Ände-

rungen ergeben. Lassen Sie sich daher in Versicherungsfragen gut beraten.

Das Amt der NÖ Landesregierung hat ein Versicherungspaket für Mikro-ÖV-Systeme zusammengestellt. Nähere Informationen dazu unter www.noe.gv.at/MikroOEV



5.5. Kostenratgeber

Vor Einführung eines Mikro-ÖV-Systems sollten mögliche Kosten und Einnahmen kalkuliert werden.

Es wird empfohlen, einen „**Businessplan**“ für 3 Jahre zu erstellen. D. h., die Gemeinde (der Verein) sollte überlegen, welche Aufwendungen in den nächsten 3 Jahren auf sie zukommen werden und welche Einnahmen erzielt werden können.

In der Startphase ist in der Regel ein Mehraufwand erforderlich, vor allem für die Anschaffung eines Fahrzeuges (Kauf, Leasing), für LenkerInnen-schulungen und für Werbung, um das System bekannt zu machen. In dieser Phase ist es wichtig, rechtzeitig um Förderungen anzusuchen und sich um mögliche SponsorInnen und PartnerInnenbetriebe in der Gemeinde zu kümmern. Beispielsweise können durch Werbeflächen am Fahrzeug Einnahmen erzielt werden. Die Fahrzeuge sollten jedoch nicht zur Gänze mit Werbung „zugeklebt“ sein, sondern durch ein einheitliches „Corporate Design“ den NutzerInnen ins Auge stechen.

Als PartnerInnenbetriebe kommen Einzelhandels-, Gastronomie- und Tourismusbetriebe, sowie ÄrztInnen oder Apotheken in Frage, die einen Nutzen durch das Mikro-ÖV-Angebot haben. Mit den PartnerInnenbetrieben können spezielle Angebote für die KundInnen ausgehandelt werden (z. B. Rabatte, Fahrpreisermäßigungen, etc.).

Mit welchen Kosten/Aufwendungen ist zu rechnen?

- Personalaufwand
- Verwaltungsaufwand
- Werbeaufwand
- Aufwendungen für das Fahrzeug:
 - Abschreibungskosten (Leasingrate)
 - Betriebsstoffe (Strom, Erdgas, Diesel,...)
 - Instandhaltungskosten (Service, Reparatur,...)
 - Versicherungskosten
- Schulung der MitarbeiterInnen

Welche Einnahmen sind möglich?

- Einnahmen aus Fahrscheinen
- Mitgliedsbeiträge
- Sponsoring
- Einnahmen Werbefläche Fahrzeug
- Förderungen
- Sonstige Einnahmen: z. B. bei Festen und Veranstaltungen

Die Erlöse aus Fahrscheinen sind die Haupteinnahmequelle eines Mikro-ÖV-Systems. Daher ist es wichtig, möglichst viele Fahrgäste zu gewinnen. Die Einbindung der Bevölkerung bereits in der Planungsphase unterstützt dabei die lokale Verankerung und zukünftige Nutzung des Systems. Der Preis für einen Einzelfahrschein ist grundsätzlich frei wählbar. Empfohlen wird, die Fahrten nicht gratis anzubieten und den Fahrpreis abhängig von der Entfernung zu staffeln. Tarife bis zu € 3,- innerhalb des Gemeindegebietes sind angemessen.

Die Höhe des Mitgliedsbeitrags ist ebenfalls frei wählbar. Die Mitgliedschaft kann auch gratis sein. Empfohlen wird ein Mitgliedsbeitrag pro Person und Jahr zwischen € 10,- und € 20,-. Bei Festen und Veranstaltungen bieten sich weitere Einnahmemöglichkeiten z. B. durch den Verkauf von „selbstgemachten“ Speisen und Getränken.

Weitere Kosten sollten für den Betrieb des Fahrzeuges (Instandhaltung, Reparatur, Treibstoffe, etc.) und für die Verwaltung des Systems (z.B. Büromaterial, Telefon, Druckkosten, etc.) einkalkuliert werden.

Ziel sollte sein, dass sich ein Mikro-ÖV-System auf Dauer selbst trägt, d. h. dass sich Kosten und Einnahmen in etwa die Waage halten.

Nachstehendes Rechenbeispiel zeigt mögliche Aufwendungen und Einnahmen für eine gemeinnützige Vereinslösung im ersten Jahr.

Örtliche Betriebe (Einzelhandel, Gastronomie Gewerbe, etc.) sollten als PartnerInnenbetriebe gewonnen werden

Sie können das System finanziell unterstützen



Rechenbeispiel erstes Betriebsjahr

Erträge	€	Annahmen
Einnahmen aus Fahrscheinen	5.000	Fahrpreis € 1,-/Fahrt. 5.000 Beförderungsfälle/Jahr
Mitgliedsbeiträge	1.000	Mitgliedsbeitrag € 10,-/Jahr - 100 Mitglieder
Sponsoring/Sonstige Einnahmen	1.000	Annahme
Förderungen	10.000	Landesförderung, € 2,- pro Beförderungsfall, 5.000 Beförderungsfälle/Jahr
Summe Erträge/Jahr	17.000	
Aufwendungen		
Personalaufwand		
Lenkdienste	5.200	Betriebstage 260 (Mo - Fr), Aufwandsentschädigung € 20,-/Tag
Schulung LenkerInnen	3.600	Taxilenkerausweis für 15 Personen a € 240,- (WKO NÖ)
Bonifikationen für LenkerInnen	750	Essenseinladung 1 x pro Jahr für 15 freiwillige LenkerInnen a € 50,-
Aufwendungen Fahrzeug		
Abschreibungskosten	2.640	Kaufpreis Elektroauto € 26.400,- brutto, Abschreibung 5 J., abzüglich 50% Landesförderung
Betriebsstoffe	1.000	25.000 km jährlich, Kosten pro elektrisch zurückgelegtem km rund € 0,04/km
Instandhaltungskosten	1.056	rund 4 % vom Fahrzeugwert bei Elektroautos: inkl. Reparaturen, Reifen, Pickerl, etc.
Versicherungskosten	1.300	Erfahrungswert aus Beispielgemeinden
Sonstige Aufwendungen		
Verwaltungsaufwand	1.000	inkl. Telefon, Fax, Büromaterial, Druckkosten, Sonstiges
Werbeaufwand	1.000	Annahme
Summe Aufwendungen/Jahr	17.546	
Betriebsergebnis	-546	



5.6 Förderungen

EU-Mittel

EU-Fördermittel werden meist im Rahmen von Aktionsprogrammen für die Planung, Vorbereitung und Implementierung sowie (zeitlich begrenzt) für einen Probetrieb gegeben (LEADER Projekte).

Klima- und Energiefonds

Eine eigene Förderschiene für Mikro-ÖV besteht aktuell vom Klima- und Energiefonds der Bundesregierung. Gefördert werden die Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme, die Erweiterung bestehender Systeme und Grundlagenarbeiten (Stand Herbst 2012).

klima:aktiv

Die klima:aktiv-Startförderung ist eine Förderschiene des Lebensministeriums. Die Förderhöhe ist abhängig von geplanten CO₂-Einsparungen. Gefördert werden Planungskosten (rückwirkend), der Betrieb während der Startphase oder Investitionskosten (z.B. Anschaffung des Fahrzeuges, Förderung für E-Fahrzeuge).

Die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges (E-Pkw und E-Nutzfahrzeuge) wird mit € 2.500,- pro Fahrzeug gefördert. Bei nachweislicher Verwendung von Ökostrom verdoppelt sich die Förderung. Hybridfahrzeuge werden mit € 400,- pro Fahrzeug gefördert. Auch die Anschaffung von E-Bussen wird gefördert (Stand April 2012).

Landesförderungen

Vom Land Niederösterreich wird eine spezielle Förderung für Mikro-ÖV-Systeme gewährt:

- Fahrzeuganschaffung: 50 % der Anschaffungskosten (+10 % bei alternativen Antrieben)
- Fahrgastzahlen: Förderung von € 2,- pro befördertem Fahrgast, max. € 30.000,- pro Jahr

Fördervoraussetzungen: Die Fahrpreise dürfen folgende Mindestpreise nicht unterschreiten: Einzelfahrschein € 1,-, Wochenkarte € 7,-, Monatskarte € 20,-, Jahreskarte € 150,-.

Weiters besteht im Rahmen des NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramms (Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten) eine Projektförderung für Linienverkehre und Anruf-Sammel-Taxis. Es werden 30 - 40 % der effektiven Kosten gefördert, z. B. für vorbereitende Untersuchungen, die Einführung und den Betrieb. Die Höhe der Förderung hängt von der Finanzkraft-Kopfquote ab.

Förderberatung erhalten Sie durch die Abteilung „Gesamtverkehrsangelegenheiten“ des Amtes der NÖ Landesregierung.

Zu beachten ist, dass sich Förderbestimmungen ändern können. Lassen Sie sich daher bei den zuständigen Stellen über die aktuellen Fördermöglichkeiten beraten.



lebensministerium.at



6 PRAKTISCHE TIPPS: WIE KOMME ICH ZU EINER MOBILITÄTSLÖSUNG ?

Vorbereitungsphase

Als erstes ist die Frage zu beantworten, ob ein Mikro-ÖV-System für Ihre Gemeinde/Kleinregion Sinn macht.

Gehen Sie dazu die erste Checkliste durch. Je mehr von den Fragen bzw. Feststellungen Sie positiv beantworten können, umso mehr macht ein Mikro-ÖV-System Sinn.

Eine wichtige Vorfrage ist, ob es Personen oder eine Gruppe gibt, die an der Umsetzung eines derartigen Systems arbeiten können und wollen. Mikro-ÖV-Systeme mit Ehrenamtlichen erfordern ein erhebliches persönliches Engagement.

Checklisten (siehe Seite 34)

Die Planungsphase

Bei der Planung sind die folgenden Schritte von Bedeutung:

- Erhebung des Bedarfs, zum Beispiel mittels einer Befragung in der Gemeinde bzw. Region.
- Quantifizierung des Bedarfs und Festlegung der Nachfrage, die mit dem Mikro-ÖV-System bedient werden soll. Dieser Schritt ist von großer Bedeutung, da eine strikte Ausrichtung des Angebotes am Bedarf ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist.
- Schrittweise Erarbeitung des Bedienungskonzeptes unter Beachtung der personellen und finanziellen Möglichkeiten.

Die Bevölkerung und die künftigen NutzerInnen sollten von Anfang an in den

Planungsprozess eingebunden werden. Es empfiehlt sich die Einrichtung einer Arbeitsgruppe.



Eine Arbeitsgruppe aus VertreterInnen der Bevölkerung (mit Unterstützung von ExpertInnen) entwickelt ein maßgeschneidertes Mobilitätsangebot

Auch die politischen EntscheidungsträgerInnen sind in die Entscheidungsfindung und den Planungsprozess einzubinden.

Eine der ersten und wesentlichen Entscheidungen ist jene zum Bedienungsgebiet: innerhalb einer Gemeinde, zu Zielen außerhalb (wie z.B. Bahnhöfe), oder macht es Sinn, ein Angebot gemeinsam mit Nachbargemeinden aufzubauen?

Anzustreben ist eine umfassende Planung, die Synergien nutzt, für innovative und unkonventionelle Ansätze offen ist und von Fachleuten begleitet wird.

Ergebnis des Planungsprozesses ist ein Betriebskonzept, das alle Bausteine eines Mikro-ÖV-Systems (vgl. Abbildung) und einen Businessplan für die ersten drei Jahre umfasst. Für die Planungsphase ist ein Zeithorizont von mindestens einem halben Jahr einzuplanen.

Für die anschließende Umsetzungsphase kann mit einem ähnlich langen Zeitraum gerechnet werden.

Die Betriebsphase

Erfolgreiche Mikro-ÖV-Systeme müssen sich laufend den Bedürfnissen der NutzerInnen anpassen.

CHECKLISTE 1: Ist es sinnvoll, ein Mikro-ÖV-System einzuführen?

- Die Gemeinde besteht aus mehreren Ortschaften oder Siedlungssplittern (mehr als 1 km entfernt), zwischen denen kein brauchbarer Linienverkehr besteht.
- In der Gemeinde gibt es ein funktionierendes Ortszentrum, das wirtschaftlich gestärkt werden soll.
- 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 Angebote oder Interesse aus dem Bereich des Tourismus (Wanderbus, etc.): Synergien können möglicherweise genutzt werden
- Es besteht ein regelmäßiger Kindergartenbus: Synergien können möglicherweise genutzt werden
- Es gibt Personen, die bereit sind, sich für ein Mikro-ÖV-System zu engagieren, und das auch dauerhaft und eventuell ehrenamtlich.

Je mehr Aussagen zutreffen, desto sinnvoller ist es, ein Mikro-ÖV-System in einer Gemeinde/Kleinregion einzuführen.

CHECKLISTE 2: Planung und Betrieb eines Mikro-ÖV-Systems

Vorbereitungsphase

- Warum wollen wir ein Mikro-ÖV-System?
- Was soll unser Mikro-ÖV-System und was können wir uns leisten?
- Wer übernimmt die Verantwortung?
- Wie gehen wir vor?
- Grundsatzbeschluss

Planungsphase

- Bildung einer Arbeitsgruppe
- Durchführung einer Bedarfserhebung
- Ausarbeitung eines Konzeptes mit folgenden „Bausteinen“:
 - › Betreiberkonstellation
 - › Bedienungsform
 - › Bedienungsgebiet
 - › Betriebszeit
 - › Fahrzeug / Transportkapazität
 - › Personal
 - › Tarifmodelle
 - › KundInnenservice / Disposition
 - › Marketing / Information
- Finanzierungskonzept samt Businessplan unter Berücksichtigung der Mobilisierung von Synergiepotenzialen
- Umsetzungsbeschluss

Betriebsphase

- Einrichtung eines NutzerInnenbeirates
- Laufende Evaluierung, Verbesserung und Weiterentwicklung

In Anlehnung an: „Ohne Auto mobil - Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum“

7 ANSPRECHPARTNER/INNEN BERATER/INNEN FÖRDERGEBER/INNEN

Bundesstellen

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)

Abteilung I 4 Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
zuständig für Forschungs- und Technologieförderungen
1010 Wien, Renngasse 5
Mag.a Evelinde Grassegger
Tel: 01 7116265 3105, Fax: 01 7116265 2230
E-Mail: evelinde.grassegger@bmvit.gv.at
Mag. Hildegard Weiss
E-Mail: hildegard.weiss@bmvit.gv.at
Tel: 01 7116265 2903 Fax: 01 7116265 2016
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: 01 51522 1209
Fax: 01 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, DIⁱⁿ (FH) Marion Hiptmair
Tel.: 07612 70911
Fax: 07612 70911 4
E-Mail: mobilitaetsmanagement@komobile.at
www.klimaaktivmobil.at

Land Niederösterreich

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1, Haus 16, 3109 St.Pölten
Tel: 02742 9005 14971
Fax: 02742 9005 14950
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
www.noel.gv.at

Weitere AnsprechpartnerInnen

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien
Tel: 01 5850390
E-Mail: office@klimafonds.gv.at
Aktuelle Förderungen:
www.klimafonds.gv.at/foerderungen/aktuelle-foerderungen

VOR Verkehrsverbund Ost Region

Gesellschaft m.b.H.
Europaplatz 3/2,1150 Wien
Tel: 01 95555 0
Fax 01 95555 1122
E-Mail: office@vor.at
www.vor.at

NÖ Landesakademie

Neue Herrengasse 17A, 3109 St.Pölten
Postfach 80
Tel: 02742 294 17428
Fax: 02742 294 17440
E-Mail: office@noe-lak.at
www.noelak.at

Mobilitätszentrale Mostviertel Süd

Mostviertelplatz 1, 3362 Öhling
Tel: 0676 812 20 556
E-Mail: mostviertel@n-mobil.at
www.n-mobil.at

Mobilitätszentrale NÖ-Mitte

Drinkweldergasse 15, 3500 Krems
Tel: 0676 812 20 559
E-Mail: noe-mitte@n-mobil.at
www.n-mobil.at

Mobilitätszentrale Waldviertel

Sparkassenplatz 1/2/3, 3910 Zwettl
Tel: 0676 351 08 66
E-Mail: waldviertel@n-mobil.at
www.n-mobil.at

Mobilitätszentrale Weinviertel

Hauptplatz 39, 2100 Korneuburg
Tel: 0676 812 20 350
E-Mail: weinviertel@n-mobil.at
www.n-mobil.at

NÖ Dorf- und Stadterneuerung

Verband für Landes-, Regional- und Gemeindeentwicklung

Amtsgasse 9, 2020 Hollabrunn
Tel.: 0 29 52 48 48
Fax: 0 29 52 48 48 5
E-mail: office@dorf-stadterneuerung.at
www.dorf-stadterneuerung.at

Büro für Dorf- und Stadterneuerung

Industrieviertel
Hofgarten 3/4, 2801 Katzelsdorf an der Leitha
Tel.: 0 26 22 78 467
Fax: 0 26 22 78 467 4
E-Mail: industrieviertel@dorf-stadterneuerung.at

Büro für Dorf- und Stadterneuerung

Mostviertel
Inzenreithstraße 1/2, 3153 Eschenau,
Tel.: 0 27 62 62 271
Fax: 0 27 62 62 271
E-Mail: mostviertel@dorf-stadterneuerung.at

**Büro für Dorf- und Stadterneuerung
Waldviertel**
Schloss Ottenschlag
3631 Ottenschlag
Tel.: 0 28 72 200 78
Fax: 0 28 72 200 78 5
E-Mail: waldviertel@dorf-stadterneuerung.at

**Büro für Dorf- und Stadterneuerung
Weinviertel**
Amtsgasse 9
2020 Hollabrunn
Tel.: 0 29 52 48 48 13
Fax: 0 29 52 48 48 5
E-Mail: weinviertel@dorf-stadterneuerung.at

AnsprechpartnerInnen in den Beispielgemeinden

**Verein „SPA-MOBIL - Stetteldorf
pendelt anders“**
Obere Wagramstraße 24
3463 Eggendorf am Wagram
Tel: 0650 8933264
Ansprechperson:
Vereinsobfrau Petra BEKERTHY
E-Mail: spa-mobil@stetteldorf-wagram.at
www.spa-mobil.stetteldorf-wagram.at

Marktgemeinde Stetteldorf
Kremser Straße 26
3463 Stetteldorf am Wagram
Tel: 02278 2304
Fax: 02278 2304 19
E-Mail: gemeinde@stetteldorf-wagram.gv.at
www.stetteldorf-wagram.gv.at

Verein „Ernsti-Mobil“
Marktgemeinde Ernstbrunn
Hauptplatz 1
2115 Ernstbrunn
Tel: 02576 2301
Fax: 02576 2301 17
E-Mail: gemeindeamt.ernstbrunn@netway.at
www.ernstbrunn.gv.at
Ansprechperson:
Vereinsobmann und Bürgermeister
Johann PRÜGL
Vizebürgermeister und Projektleiter
Horst GANGL

Verein „Stadtmobil Pöchlarn“
Scheibbser Straße 17, 3380 Pöchlarn
Tel: 0664 60950 66836
Ansprechperson: Vereinsobmann
Manfred STEINER
Stadt Pöchlarn
Regensburgerstraße 11, 3380 Pöchlarn
Tel: 02757 2310 0
Fax: 02757 2310 66
E-Mail: info@poechlarn.at
www.poechlarn.at

Marktgemeinde Pötsching
Hauptplatz, 7033 Pötsching
Tel: 02631 2225
Fax: 02631 2225 16
E-Mail: post@poettsching.bgld.gv.at
www.poettsching.at
Ansprechperson: Amtsleiterin
Alexandra RAUNER

**Verein „Dorfmobil Klaus Steyrling Kniewas“
Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn**
Klaus 100, 4564 Klaus an der Pyhrnbahn
Tel: 07585 255 0
Fax: 07585 255 90
E-Mail: info@gemeinde-klaus.at
www.gemeinde-klaus.at
Ansprechperson: Vereinsobmann
Michael KORNEK

Gemeinde Virgen
Virgental Straße 81, 9972 Virgen
Tel: 04874 5202
Fax: 04874 5202 17
E-Mail: gemeinde@virgen.at
www.virgen.at
Ansprechperson:
Bürgermeister Ing. Dietmar RUGGENTHALER

Weiterführende Links

NÖ Serviceportal für Freiwilligentätigkeit
www.vereine-noe.at

Tipps für die Gründung eines Vereins und die
Vereinsarbeit
www.vereinsportal.at

Neutrale Informationsplattform von
klima:aktiv zu energiesparenden Produkten
www.topprodukte.at

Elektrotankstellen in Österreich
www.elektrotankstellen.net

Auskünfte zum Spritspartraining
www.spritspar.at

Auskünfte zu Fahrtechnikkursen
www.oeamtc.at/fahrtechnik
Fahrtechnikzentren:
Teesdorf: 02253 81700 2100
Wachauring/Melk: 02752 52855

8 QUELLENANGABE

- [1] Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus, Abteilung Gewerbe-recht, Schriftliche Auskunft "zum Gelegenheitsverkehr und zu Bürgerbus-Modellen" vom 26.4.2012
- [2] Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR), Heft 11/2008, Seite 476 ff. „Schülertransporte - ein Gesamtüberblick“ von Birgit Salamon, Wien
- [3] Bundesministerium für Finanzen (BMF), www.bmf.gv.at/steuern, zugegriffen am 20.6.2012
- [4] Bundesministerium für Finanzen (BMF), Broschüre Vereine und Steuern - Tipps für Vereine und ihre Mitglieder, Wien 2011
- (Download unter <https://www.bmf.gv.at/publikationen/downloads/broschurenundratgeber/>)

Weitere Quellen

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (Lebensministerium)
Klimafreundlich elektrisch unterwegs - Leitfaden für Fuhrparkbetreiber
4. Auflage, Wien 2012

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (Lebensministerium)
Umweltfreundliche Flotten unterwegs - Leitfaden für betriebliche und kommunale Fuhrparkbetreiber
1. Ausgabe, Wien 2009

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
„Erfolgsmodell GmoaBus - Autofreie Mobilität in kleinen Gemeinden“
Gmunden-Wien 2009

Klima- und Energiefonds
Ohne eigenes Auto mobil - Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum, Blue Globe Manual, Mobilität 10/2011, Wien

Kraftfahrgesetz (KFG)
Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen
BGBl 1967/267 idF BGBl 2010/116

Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung (KDV), Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 30. November 1967 über die Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl 1967/399 idF BGBl II 2011/432

Versicherungsauskünfte durch Allianz Agentur Wintersteller, Eugendorf, Juni 2012

Muster-Vereinsstatuten

§ 1 Name, Sitz und Tätigkeitsbereich

- (1) Der Verein führt den Namen
„Verein zur Förderung und Steigerung der Mobilität in
mit den Ortschaften“
- (2) Die Kurzbezeichnung des Vereines lautet auf
.....
- (3) Der Verein hat seinen Sitz in und erstreckt seine
Tätigkeit auf
- (4) Die Errichtung von Zweigvereinen ist nicht beabsichtigt

§ 2 Zweck des Vereines

- (1) Der Verein, dessen Tätigkeit nicht auf Gewinn ausgerichtet ist und für den keine Absicht besteht, Ertrag oder sonstige wirtschaftliche Vorteile zu erzielen, ist ein gemeinnütziger Verein.
- (2) Zweck des Vereines sind insbesondere
 - a. Die Förderung der Mobilität von Personen, die über kein Kraftfahrzeug verfügen bzw. in ihrer Mobilität eingeschränkt sind
 - b. Die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in der Gemeinde und damit die Erhöhung der Versorgungssicherheit
 - c. Die Stärkung sozialer Kontakte zwischen den BewohnerInnen
 - d. Die Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrsangebotes in Form eines zusätzlichen bedarfsorientierten Mobilitätsangebotes unter Ausschluss jeglicher gewerbemäßigen Dienstleistung, für welche befugte Unternehmen Leistungen erbringen können.
 - e. Die Reduktion von Begleit- und Servicewegen und die Reduktion des Verkehrsaufkommens
 - f. Die Schaffung eines geh- und fahrradfreundlichen Klimas
 - g. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Gemeinde
 - h. Die Analyse des bestehenden Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsnachfrage

§ 3 Mittel zur Erreichung des Vereinszwecks

- (1) Der Vereinszweck soll durch die in den Absätzen 2 und 3 angeführten ideellen und materiellen Mitteln erreicht werden
- (2) Ideelle Mittel sind
 - a. Organisation innergemeindlicher Verkehrsdienste durch Fahrten zu den nächsten öffentlichen Verkehrsmitteln oder Versorgungseinrichtungen
 - b. Organisation innergemeindlicher Verkehrsdienste durch organisierte Nachbarschaftshilfe
 - c. Kooperation mit den bestehenden Verkehrsunternehmen und befugten Unternehmen
 - d. Die Qualitätssicherung und das Beschwerdemanagement
 - e. laufende Anpassung und Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung des Angebotes unter anderem im Zusammenhang mit dem regionalen Verkehrskonzept
 - f. Herausgabe eines Informationsblattes, Folders, Vereinszeitschrift etc.
- (3) Materielle Mittel sollen aufgebracht werden durch
 - a. Öffentliche Förderungen und Subventionen
 - b. Sponsoring

- c. Erträge aus Veranstaltungen und Leistungen des Vereines
- d. Spenden
- e. Mitgliedsbeiträge und Beitrittsgebühren
- f. Benützungsentgelte, die lediglich aufgelaufene Kosten abdecken dürfen

§ 4 Arten der Mitgliedschaft

- (1) Die Mitglieder des Vereines gliedern sich in ordentliche, außerordentliche und Ehrenmitglieder.
- (2) Ordentliche Mitglieder sind jene, die sich an der Vereinsarbeit beteiligen und regelmäßig den Mitgliedsbeitrag zeitgerecht bezahlen.
- (3) Außerordentliche Mitglieder sind solche, die die Vereinstätigkeit durch die Zahlung eines erhöhten Mitgliedsbeitrages fördern.
- (4) Ehrenmitglieder sind Personen, die wegen besonderer Verdienste um den Verein zu Ehrenmitgliedern ernannt werden.

§ 5 Erwerb der Mitgliedschaft

- (1) Mitglieder des Vereins können alle physischen Personen ab dem 16. Lebensjahr sowie alle juristische Personen werden.
- (2) Über die Aufnahme von ordentlichen und außerordentlichen Mitgliedern entscheidet der Vorstand. Die Aufnahme kann ohne Angabe von Gründen verweigert werden.
- (3) Die Ernennung zum Ehrenmitglied erfolgt über Antrag des Vorstandes durch die Generalversammlung
- (4) Bis zur Entstehung des Vereines erfolgt die vorläufige Aufnahme von ordentlichen und außerordentlichen Mitgliedern durch die VereinsgründerInnen, im Falle eines bestellten Vorstandes durch diesen. Diese Mitgliedschaft wird erst mit Entstehen des Vereines wirksam. Wird ein Vorstand erst nach Entstehen des Vereines bestellt, erfolgt die endgültige Aufnahme ordentlicher und außerordentlicher Mitglieder bis dahin durch die VereinsgründerInnen.

§ 6 Beendigung der Mitgliedschaft

- (1) Die Mitgliedschaft erlischt durch Tod, bei juristischen Personen durch Verlust der Rechtspersönlichkeit, durch freiwilligen Austritt und durch den Ausschluss.
- (2) Der Austritt kann nur bis 31. Dezember jeden Kalenderjahres erfolgen. Er muss dem Vorstand mindestens einen Monat vorher schriftlich mitgeteilt werden. Erfolgt die Anzeige verspätet, ist der Austritt erst zum nächsten Austrittstermin möglich. Für die Rechtzeitigkeit ist das Datum der Postaufgabe maßgeblich.
- (3) Der Vorstand kann ein Mitglied ausschließen, wenn dieses länger als ein Jahr mit der Zahlung der Mitgliedsbeiträge im Rückstand ist und dieses Mitglied wiederholt (mindestens zweimal) auf den Zahlungsrückstand aufmerksam gemacht wurde. Die Verpflichtung zur Zahlung der fällig gewordenen Mitgliedsbeiträge bleibt bis zum Ausschluss bestehen und ist vom Ausschluss unberührt. Der Ausschluss ist mit dem Datum des Vorstandsbeschlusses wirksam, sofern darüber nicht ein schiedsgerichtliches Verfahren gemäß den Vereinsstatuten eingeleitet wird.
- (4) Der Ausschluss eines Mitglieds aus dem Verein kann vom Vorstand auch wegen grober Verletzung anderer Mitgliedspflichten und wegen objektiv unehrenhaften Verhaltens verfügt werden. Abs. 3 letzter Satz gilt sinngemäß.
- (5) Die Aberkennung der Ehrenmitgliedschaft kann aus dem in Abs. 4 genannten Gründen über Antrag des Vorstandes von der Generalversammlung beschlossen werden.

§ 7 Rechte und Pflichten der Mitglieder

- (1) Die Mitglieder sind berechtigt, an allen Veranstaltungen des Vereines teilzunehmen und die Einrichtungen und die Organisation des Vereines zu beanspruchen.
- (2) Ordentliche, außerordentliche und Ehrenmitglieder besitzen in der Generalversammlung das aktive Wahlrecht.
- (3) Das passive Wahlrecht steht nur den ordentlichen Mitgliedern und den Ehrenmitgliedern zu.
- (4) Die Mitglieder sind verpflichtet, die Interessen des Vereines nach Kräften zu fördern und alles zu unterlassen, wodurch das Ansehen und der Zweck des Vereines Schaden erleiden könnte. Sie haben die Vereinsstatuten und die Beschlüsse der Vereinsorgane zu beachten.
- (5) Die ordentlichen und außerordentlichen Mitglieder sind zur termingerechten Zahlung der Mitgliedsbeiträge, Beitrittsgebühren oder sonstigen finanziellen Leistungen in der von der Generalversammlung beschlossenen Höhe verpflichtet.
- (6) Mitgliedsbeiträge gelten jeweils für ein Kalenderjahr. Eine aliquote Anrechnung ist vom Vorstand gesondert zu beschließen.

§ 8 Vereinsorgane

Organe des Vereines sind die Generalversammlung (§ § 9 und 10), der Vorstand (§§ 11 bis 13), die RechnungsprüferInnen (§ 14) und das Schiedsgericht (§ 15).

§ 9 Generalversammlung

- (1) Die Generalversammlung ist die Versammlung aller ordentlicher, außerordentlicher und Ehrenmitglieder im Sinne der Mitgliederversammlung des Vereinsgesetzes 2002.
- (2) Eine ordentliche Generalversammlung soll jährlich stattfinden. Eine Verpflichtung zur Durchführung der ordentlichen Generalversammlung besteht jedenfalls für jedes zweite Vereinsjahr.
- (3) Eine außerordentliche Generalversammlung hat auf Beschluss des Vorstandes, auf Beschluss der ordentlichen Generalversammlung oder auf schriftlichen Antrag von mindestens einem Zehntel der stimmberechtigten Mitglieder (§ 7 Abs.2) sowie auf schriftliches Verlangen der Rechnungsprüfer stattzufinden. Zu dieser außerordentlichen Generalversammlung ist unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 4 Wochen gemäß Abs. 4 einzuladen.
- (4) Sowohl zu den ordentlichen, als auch zu den außerordentlichen Generalversammlungen sind alle Mitglieder mindestens zwei Wochen vor dem Termin der Generalversammlung schriftlich einzuladen. Die Anberaumung der Generalversammlung hat unter Angabe, ob es sich um eine ordentliche oder um eine außerordentliche Generalversammlung sowie unter Angabe der Tagesordnung zu erfolgen. Die Einberufung erfolgt durch den Vorstand.
- (5) Erfolgt die Einberufung zur außerordentlichen Generalversammlung auf Antrag von mindestens einem Zehntel der Stimmberechtigten oder auf Verlangen der RechnungsprüferInnen, so haben die AntragstellerInnen bzw. die RechnungsprüferInnen ihre Themen für die konkrete Tagesordnung bekanntzugeben. Diese Themen sind bei der Einladung gemäß Abs. 4 in die Tagesordnung aufzunehmen.
- (6) Anträge zur Generalversammlung sind spätestens drei Tage vor dem Termin der Generalversammlung beim Vorstand schriftlich einzureichen. Darauf ist bei der Einladung zur Generalversammlung schriftlich hinzuweisen. Alle rechtzeitig einlangenden Anträge sind in die Tagesordnung aufzunehmen.

- (7) Am Beginn der Generalversammlung hat die/ der Vorsitzende die Beschlussfähigkeit festzustellen und die Tagesordnung sowie alle eingelangten Anträge vorzulesen.
- (8) Gültige Beschlüsse, ausgenommen solche über einen Antrag auf Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung, können nur zu Punkten der Tagesordnung und zu den rechtzeitig eingelangten Anträgen gefasst werden.
- (9) Bei der Generalversammlung sind alle Mitglieder teilnahmeberechtigt. Das Stimmrecht richtet sich nach § 7. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Juristische Personen werden durch einen Bevollmächtigten /eine Bevollmächtigte vertreten. Die Übertragung des Stimmrechtes auf ein anderes Mitglied im Wege einer schriftlichen Bevollmächtigung ist zulässig. Diese Übertragung des Stimmrechtes ist der/dem Vorsitzenden bei Beginn der Generalversammlung, sonst sofort nach der Übertragung, bekannt zu geben. Die schriftliche Bevollmächtigung ist vorzulegen, widrigenfalls sie nicht als erteilt gilt.
- (10) Die Generalversammlung ist bei Anwesenheit der Hälfte aller stimmberechtigten Mitglieder bzw. ihrer VertreterInnen beschlussfähig. Ist die Generalversammlung zur festgesetzten Stunde nicht beschlussfähig, so findet die Fortsetzung der Generalversammlung mit derselben Tagesordnung 30 Minuten später am selben Ort statt. Diese ist dann ohne Rücksicht auf die Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder beschlussfähig. Auf diese Tatsache ist bereits in der Einladung zur Generalversammlung ausdrücklich hinzuweisen.
- (11) Die Wahlen und Beschlussfassungen in der Generalversammlung erfolgen in der Regel mit einfacher Stimmenmehrheit. Stimmenthaltung ist - mit Ausnahme der Stimmenabgabe bei Wahlen - zulässig. Bei Stimmgleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Die Abstimmung kann durch Handheben erfolgen.
- (12) Beschlüsse, mit welchen das Statut des Vereines geändert oder der Verein aufgelöst werden soll, bedürfen einer qualifizierten Mehrheit von zwei Drittel der abgegebenen Stimmen. Derartige Beschlüsse können nur in einer Generalversammlung gefasst werden, zu der gemäß Abs. 4 eingeladen worden ist und in der bereits bei der Einladung auf die Statutenänderung oder auf die Vereinsauflösung hingewiesen wurde.
- (13) Den Vorsitz in der Generalversammlung führt der Obmann/die Obfrau, in Verhinderung seine/ihre StellvertreterInnen. Wenn auch diese/dieser verhindert ist, so führt das an Jahren älteste anwesende Vorstandsmitglied den Vorsitz.
- (14) Über jede Generalversammlung ist ein schriftliches Protokoll zu führen, aus dem die Teilnehmenden, die Tagesordnung, die Beschlussfähigkeit, die gefassten Beschlüsse und die Abstimmungsverhältnisse hervorgehen. Dieses Protokoll ist von allen anwesenden Vorstandsmitgliedern zu unterfertigen und bei der nächsten ordentlichen oder außerordentlichen Generalversammlung aufzulegen. Allen Mitgliedern des Vereines steht das Einsichtsrecht sowie das Recht, von den Protokollen Ablichtungen zu verlangen, zu. Vereinsmitglieder, die bei der Generalversammlung anwesend gewesen sind, können schriftlich beim Vorstand eine Protokollberichtigung verlangen. Wenn der Vorstand diese Protokollberichtigung nicht durchführt, ist darüber bei der nächsten Generalversammlung gesondert zu berichten.

§ 10 Aufgaben der Generalversammlung

Der Generalversammlung sind folgende Aufgaben vorbehalten:

- a) Entgegennahme und Genehmigung des Rechenschaftsberichtes des Vorstandes
- b) Beschlussfassung über den Voranschlag und Genehmigung des Rechnungsabschlusses
- c) Wahlen der Vereinsorgane, Bestellung und Enthebung der Mitglieder des Vorstandes und der RechnungsprüferInnen
- d) Genehmigung von Rechtsgeschäften zwischen Vorstandsmitgliedern und RechnungsprüferInnen mit dem Verein
- e) Genehmigung von Entschädigungen an Vorstandsmitglieder und an RechnungsprüferInnen



- f) Entlastung des Vorstandes
- g) Festsetzung der Höhe der Beitrittsgebühren und der Mitgliedsbeiträge für ordentliche und außerordentliche Mitglieder sowie der Höhe von pauschalen Leistungsvergütungen
- h) Verleihung und Aberkennung von Ehrenmitgliedschaften
- i) Beschlussfassung über Statutenänderungen und die freiwillige Auflösung des Vereines
- j) Beratung und Beschlussfassung über sonstige auf der Tagesordnung oder für die Generalversammlung beantragten Themen

§ 11 Vorstand

- (1) Der Vorstand besteht aus mindestens 4 Mitgliedern für die Funktionen:

- Obmann, - frau
- Stellvertretung
- Schriftführung
- KassierIn

Die Anzahl der Vorstandsmitglieder kann in der Generalversammlung erhöht werden. Für den/die SchriftführerIn und den/die KassierIn können jeweils auch VertreterInnen bestimmt und von der Generalversammlung gewählt werden. Die Mitglieder des Vorstandes dürfen nicht miteinander verheiratet oder in gerader Linie miteinander verwandt sein.

- (2) Der Vorstand wird von der Generalversammlung gewählt. Der Vorstand hat bei Ausscheiden eines gewählten Mitglieds das Recht, an dessen Stelle ein anderes wählbares Vereinsmitglied zu kooptieren, welches die gleichen Rechte und Aufgaben besitzt wie das ausgeschiedene Vorstandsmitglied. Diese kooptive Ergänzung ist nur bis zur nächsten Generalversammlung wirksam. Fällt der Vorstand ohne Selbstergänzung durch Kooptierung überhaupt oder auf unvorhersehbar lange Zeit aus, ist jede/jeder RechnungsprüferIn verpflichtet, unverzüglich eine außerordentliche Generalversammlung zum Zweck der Neuwahl eines Vorstandes einzuberufen. Sollten auch die RechnungsprüferInnen handlungsunfähig oder nicht vorhanden sein bzw. nicht unverzüglich reagieren, hat jedes ordentliche Mitglied, das die Notsituation erkennt, unverzüglich die Bestellung eines Kurators /einer Kuratorin beim zuständigen Gericht zu beantragen, der umgehend eine außerordentliche Generalversammlung einzuberufen hat.
- (3) Die Funktionsdauer des Vorstandes beträgt (möglich sind zwei bis fünf Jahre) Jahre. Wiederwahl ist möglich. Der Vorstand übernimmt sein Amt unmittelbar nach der Wahl.
- (4) Der Vorstand wird vom Obmann/von der Obfrau, bei Verhinderung von der/dem StellvertreterIn, schriftlich oder mündlich einberufen. Die Einberufung muss an alle Vorstandsmitglieder zur gleichen Zeit ergehen. Sind sowohl Obmann/Obfrau als auch StellvertreterIn für längere Zeit verhindert, dürfen die/der SchriftführerIn oder der/die KassierIn den Vorstand einberufen.
- (5) Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn alle seine Mitglieder eingeladen worden sind und mindestens die Hälfte von ihnen anwesend ist.
- (6) Der Vorstand fasst seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des/der Vorsitzenden den Ausschlag. Für einen gültigen Vorstandsbeschluss sind aber mindestens zwei Pro- Stimmen für die Annahme eines Beschlusses notwendig.
- (7) Der Obmann/die Obfrau führt den Vorsitz im Vorstand, bei Verhinderung die/der StellvertreterIn. Ist auch dieser/diese verhindert, obliegt der Vorsitz dem an Jahren ältesten anwesenden Vorstandsmitglied.
- (8) Außer durch den Tod und Ablauf der Funktionsperiode erlischt die Funktion eines Vorstandsmitgliedes durch Rücktritt oder durch Enthebung.

- (9) Jedes Vorstandsmitglied kann jederzeit schriftlich seinen Rücktritt erklären.
Die Rücktrittserklärung ist an den Vorstand, im Falle des Rücktritts des gesamten Vorstandes an die Generalversammlung zu richten. Der Rücktritt wird erst mit Wahl bzw. Kooptierung einer Nachfolgerin/eines Nachfolgers wirksam.
- (10) Die Generalversammlung kann jederzeit den gesamten Vorstand oder einzelne seiner Mitglieder der Funktion entheben. Die Enthebung tritt sofort mit Beschluss der Generalversammlung in Kraft. Bei der Enthebung des gesamten Vorstandes hat die Generalversammlung unverzüglich einen anderen provisorischen Vorstand zu wählen, der bis zur offiziellen Neuwahl gemäß dem Vereinsstatut die Aufgaben des Vorstandes führt, falls keine ordentliche Wahl möglich ist.
- (11) Über jede Vorstandssitzung ist ein Protokoll zu führen, aus dem die gefassten Beschlüsse und die Abstimmungsverhältnisse hervorgehen. Diese Protokolle sind in der Generalversammlung zur Einsicht der Vereinsmitglieder aufzulegen.

§ 12 Aufgaben des Vorstandes

Dem Vorstand obliegt die Leitung des Vereines. Der Vorstand ist Leitorgan im Sinne des Vereinsgesetzes. Ihm kommen alle Aufgaben zu, die nicht durch die Statuten einem anderen Vereinsorgan zugewiesen sind. Insbesondere sind vom Vorstand folgende Angelegenheiten wahrzunehmen:

- Erstellung des Jahresvoranschlages und des Rechnungsabschlusses
- Abfassung des Rechenschaftsberichtes
- Vorbereitung der Generalversammlung
- Einberufung der ordentlichen und außerordentlichen Generalversammlung
- Verwaltung des Vereinsvermögens
- Aufnahme von Vereinsmitgliedern
- Ausschluss von Vereinsmitgliedern gemäß § 6
- Aufnahme und Kündigung von Beschäftigungsverhältnissen durch den Verein
- Organisation von Vereinsveranstaltungen
- Herausgabe von Informationsblättern, Vereinszeitschriften etc.

§ 13 Besondere Aufgaben einzelner Vorstandsmitglieder

- (1) Die Obfrau/der Obmann vertritt den Verein nach außen. Schriftliche Ausfertigungen des Vereines bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Unterschrift des Obmannes/der Obfrau und des Schriftführers/der Schriftführerin. In Geldangelegenheiten sowie Vermögenswerten und sonstigen Dispositionen ist zur Gültigkeit die Unterschrift der Obfrau/des Obmannes und der Kassierin/des Kassiers notwendig.
- (2) Rechtsgeschäfte zwischen Vorstandsmitgliedern und dem Verein bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Generalversammlung.
- (3) Rechtsgeschäftliche Bevollmächtigungen, den Verein nach außen zu vertreten und für ihn Verpflichtungen einzugehen, können ausschließlich von den in Abs.1 genannten Funktionären erteilt werden.
- (4) Bei Gefahr im Verzug ist der Obmann/die Obfrau berechtigt, auch in Angelegenheiten, die in den Wirkungsbereich der Generalversammlung des Vorstandes fallen, unter eigenen Verantwortung selbständig Anordnungen zu treffen. Diese Anordnungen bedürfen jedoch der nachträglichen Genehmigung durch das zuständige Vereinsorgan.
- (5) Die Obfrau/der Obmann führt den Vorsitz in der Generalversammlung und im Vorstand.
- (6) Der/die SchriftführerIn hat die Obfrau/den Obmann bei der Führung der Vereinsgeschäfte zu unterstützen. Ihm obliegt die Führung der Protokolle der Generalversammlung und des Vorstandes. Er ist auch für die Einsichtsrechte der Vereinsmitglieder in die Protokolle verantwortlich.

- (7) Die/der KassierIn ist für die ordnungsgemäße Geldgebarung des Vereins verantwortlich.
- (8) Im Falle der Verhinderung treten an die Stelle des Obmannes/der Obfrau, die Schriftführerin/des Schriftführers und des Kassiers/der Kassierin ihre StellvertreterInnen. Sind für KassierIn und SchriftführerIn keine StellvertreterInnen bestimmt worden, vertreten diese sich gegenseitig.

§ 14 Rechnungsprüfer

- (1) Die zwei RechnungsprüferInnen werden von der Generalversammlung auf die Dauer von zwei Jahren gewählt. Eine Wiederwahl ist möglich. Die RechnungsprüferInnen dürfen keinem anderen Vereinsorgan, mit Ausnahme der Generalversammlung, angehören.
- (2) Den RechnungsprüferInnen obliegen die laufende Geschäftskontrolle und die Überprüfung des Rechnungsabschlusses. Sie haben der Generalversammlung über das Ergebnis der Überprüfung zu berichten.
- (3) Den RechnungsprüferInnen steht das Recht zu, jederzeit in die Protokolle, schriftliche Vereinsunterlagen sowie Unterlagen über das Vereinsvermögen (Konten, Sparbücher etc.) Einsicht zu nehmen. Über die Ergebnisse dieser Einsichten darf nur dem Vorstand und der Generalversammlung berichtet werden. § 11 Abs.8, 9 und 10 gelten sinngemäß.

§ 15 Schiedsgericht

- (1) Zur Schlichtung von allen aus dem Vereinsverhältnis entstehenden Streitigkeiten ist das vereinsinterne Schiedsgericht berufen.
- (2) Das Schiedsgericht setzt sich aus drei ordentlichen Vereinsmitgliedern zusammen. Es wird derart gebildet, dass ein Streitteil dem Vorstand ein Mitglied als Schiedsrichter schriftlich namhaft macht. Über Aufforderung durch den Vorstand binnen sieben Tagen macht der andere Streitteil innerhalb von 14 Tagen seinerseits ein Mitglied des Schiedsgerichtes namhaft. Nach Verständigung durch den Vorstand innerhalb von sieben Tagen wählen die namhaft gemachten Schiedsrichter binnen weiterer 14 Tage ein drittes ordentliches Mitglied zum Vorsitzenden des Schiedsgerichtes. Bei Stimmgleichheit entscheidet unter den Vorgeschlagenen das Los.
- (3) Das Schiedsgericht fällt seine Entscheidung bei Anwesenheit aller seiner Mitglieder mit einfacher Stimmenmehrheit. Es entscheidet nach bestem Wissen und Gewissen. Seine Entscheidungen sind vereinsintern endgültig.

§ 16 Ehrenfunktionen

Verdiente Vereinsfunktionäre können durch Beschluss der Generalversammlung auch Ehrenfunktionen erhalten. Sie können auch gleichzeitig damit zum Ehrenmitglied ernannt werden. Die Art der Ehrenfunktion hat der Vorstand der Generalversammlung vorzuschlagen.

§ 17 Auflösung des Vereines

- (1) Die freiwillige Auflösung des Vereines kann nur in einer Generalversammlung und nur mit Zweidrittelmehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen beschlossen werden.
- (2) Diese Generalversammlung hat auch - sofern Vereinsvermögen vorhanden ist - die Abwicklung zu beschließen. Insbesondere hat sie einen Abwickler zu berufen und Beschluss darüber zu fassen, wem dieser das nach Abdeckung der Außenstände verbleibende Vereinsvermögen zu übertragen hat. Dieses Vermögen soll, soweit dies möglich und erlaubt ist, einer Organisation zufallen, die gleiche oder ähnliche Zwecke wie dieser Verein verfolgt, sonst Zwecken der Sozialhilfe.

**Schriftenreihe
Niederösterreichisches
Landesverkehrskonzept**

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park&Ride (September 1990)
- Heft 2: Park&Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
- 10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
- Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
- Heft 21: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
- Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)

- Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
- Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
- Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich - Rückblick und Ausblick (April 2007)
- Heft 26: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
- Heft 27: „Hast du einen Plan?“ Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
- Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 - Bewährtes und Neues (März 2011)
- Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote - Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)

Informationsblätter zu folgenden Themen:

- Anschlussinformation Mödling
- Bushaltestellen
- Fahrradabstellplätze
- Halte- und Parkverbote
- Mini-Kreisverkehr
- Mobilitätshilfen
- Mobilitätshilfen Teil 2
- Orientierungssysteme im Ortsgebiet
- Schulwegsicherung - Schulwegpolizei/Schülerlotsen
- Schutzwege
- Siedlungsstraßen im ländlichen Raum
- Tempo 30 auf Gemeindestraßen
- Wohnstraßen

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7 Landhausplatz 1, Haus 16 A-3109 St. Pölten
Tel.: 02742 9005 14973
oder herunterladbar auf www.noee.gv.at/verkehrsberatung und www.noee.gv.at/publikationen-verkehr

29: Kleinräumige Mobilitätsangebote - Empfehlungen für die praktische Umsetzung

Das Heft ist herunterladbar auf: www.noee.gv.at/verkehrsberatung und www.noee.gv.at/publikationen-verkehr

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber:
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Projektleitung:
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
www.noe.gv.at

Tel: 02742 9005 14320
Fax: 02742 9005 14950
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
und

Mag. Franz Maier
NÖ Landesakademie
E-Mail: office@noe-lak.at
www.noe-lak.at

Tel: 02742 294 17430
Fax: 02742 294 17440
Postfach 80
3109 St.Pölten, Neue Herrengasse 17A

Unterstützt durch:
Djⁱⁿ Sandra Hiller
(NÖ Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrs-
angelegenheiten)
Djⁱⁿ Regina Rausch
(NÖ Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrs-
angelegenheiten)
Dr. Michael Mayer (NÖ Landesakademie)

Erstellt von:
DI Helmut Koch
Djⁱⁿ Doris Teufelsbrucker
Djⁱⁿ Gudrun Lantzberg

Komobile Gmunden GmbH
Kirchengasse 3
4810 Gmunden
Tel: 07612 70911
Fax: 07612 70911 4
E-Mail: gmunden@komobile.at
www.komobile.at

Danksagung
an Bezirkshauptmann des Bezirks Baden,
WHR Dr. Heinz Zipper für die Formulierung
der Muster-Vereinsstatuten,
an WHRⁱⁿ Drⁱⁿ Eva Klaus, Amt der NÖ Landes-
regierung, Leiterin Abt. Gewerberecht (WST1),
für rechtliche Klarstellungen sowie
WHR Mag. Clemens Csürös, Amt der NÖ
Landesregierung, LAD, Abt. Rechtsbüro für
zielführende Hinweise

Lektorat:
Drⁱⁿ Sabine Hilbert

Fotos:
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten und
Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik,
NÖ Dorf- und Stadterneuerung,
ARGE Integrationsberatung,
Verkehrsverbund Ost Region (VOR)
Komobile Gmunden GmbH
Verein SPA Mobil Stetteldorf
Gemeinde Virgen
Gemeinde Pöttlaching
Verein Dorfmobil KSK
Verein Stadtmobil Pöchlarn
ÖAMTC, Fahrtechnikzentrum Teesdorf
Toyota Frey, Wien
Renault Österreich GmbH 2012
E-Wolf GmbH, Frechen
Shutterstock

Herstellung:
gugler cross media, Melk
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
ISBN 978-3-9503124-5-4





Gedruckt nach der Richtlinie
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des
Österreichischen Umweltzeichens.
gugler cross media, Melk; UWZ 609

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005 149 71 | fax » 02742 9005 149 50
internet » www.noe.gv.at

www.noe.gv.at