Mikro-ÖV Burgenland

Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Sanfte Mobilität – Mikro-ÖV Systeme im ländlichen Raum“ durchgeführt.

Auftraggeber

Amt der Burgenländischen Landesregierung LAD Raumordnung
Europaplatz 1, A-7000 Eisenstadt

b-mobil.info Mobilitätszentrale Burgenland
Domplatz 26, 7000 Eisenstadt

Bearbeitung

PanMobile Verkehrsplanung Christian Grubits
DI Christian Grubits, DI Dagmar Meth
Jakob Hubmann Axerweg 29, 7000 Eisenstadt

Layout, Satz

MEDIAPROJECTS., Eisenstadt

Druck

digitaldruck.at

Illustration Cover: © Alois - Fotolia.com

Satz- und Druckfehler vorbehalten.

Eisenstadt, März 2013

Hans Niessl
Landeshauptmann

Liebe Burgenländerinnen, liebe Burgenländer,

für die Bewohnerinnen und Bewohner des Landes ist es eine wesentliche Voraussetzung und ein bestimmender Faktor für eine hohe Lebensqualität, schnell, günstig und planbar die für sie wichtigen Orte ihrer Lebensführung erreichen zu können. Attraktive Mobilitätsangebote sind in der heutigen Zeit aber auch eine wesentliche Voraussetzung, um einen hochwertigen Wirtschaftsstandort bieten zu können. Als solchen wollen wir das Burgenland natürlich auch in Zukunft positionieren.

Gerade im Burgenland als Land mit traditionell hoher Pendlerquote ist es daher von zentraler Bedeutung, für alle Bevölkerungsgruppen Möglichkeiten anbieten zu können, um ein eigenständiges und selbstbestimmtes Mobilitätsangebot zu garantieren. Auch für Menschen, die über keinen eigenen PKW verfügen und für Streusiedlungsgebiete muss es Angebote geben, um den Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden.
Aus diesem Grund haben wir die Idee der Mikro-ÖV-Systeme aufgegriffen und besonders intensiv analysiert. Dieses innovative Konzept kann für die ländlichen Regionen des Landes eine hervorragende Lösung sein, um ein auf die Bedürfnisse der Region optimal angepasstes Verkehrsangebot zur Verfügung zu stellen. Dass darüber hinaus auch ein Beitrag zum Klima- und Umweltschutz und zur Nachhaltigkeit gegeben wird, ist mehr als ein willkommener Nebeneffekt.

Dieses Handbuch Mikro-ÖV ist daher im Sinne der neuen, in Ausarbeitung befindlichen Gesamtverkehrsstrategie des Burgenlandes ein gelungener Beitrag für die Einbindung der Bevölkerung, bietet es doch fundierte Basisinformation über Möglichkeiten, wie sich auch der und die Einzelne aktiv einbringen und beteiligen können. Das wird bei den im Handbuch genannten umgesetzten Beispielen, die es im Burgenland bereits gibt, gut sichtbar. Der „Dorfbus" in Kleinmürbisch und vier weiteren südburgenländischen Gemeinden wäre ohne das Engagement der Bevölkerung genau so wenig zustande gekommen, wie das „Dorfschattl" in Schattendorf.

Ich freue mich, den Gemeinden und der interessierten Öffentlichkeit dieses Handbuch zur Verfügung stellen zu können.

Mit freundlichen Grüßen
Hans Niessl, Landeshauptmann

Mag. Daniela Kain
Programm-ManagerIn, Klima- und Energiefonds

Das Programm „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum" geht 2013 bereits in die dritte Ausschreibung. Der Klima- und Energiefonds hat damit auf den spezifischen Bedarf österreichischer Gemeinden reagiert und Angebote initiiert, die leistbar sind und nachhaltig das Klima entlasten. Mit einem Budget von 1,17 Mio Euro haben wir insgesamt 34 Projekte gefördert, publizierbare Projektergebnisse werden laufend auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht und bieten Anregungen für weitere Gemeinden.

Neben der Weiterentwicklung der jährlichen Ausschreibungen unterstützt der Klima- und Energiefonds mit Veranstaltungen, Informationen und einer wissenschaftliche Begleitung der geförderten Projekte: Ausgehend von einer einheitlichen Methodik wird durch externe ExpertInnen auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen eingegangen, um nach Ablauf der maximal drei Betriebsjahre des erweiterten oder neu implementierten Mikro-ÖV-Systems die bestmögliche Lösung für die Gemeinde und ihre BewohnerInnen zu erreichen.

Die Positionierung von Mikro-ÖV-Systemen speziell in ländlichen Regionen kann jedoch nur in Folge einer langfristigen Strategie erfolgreich sein: Hier sind wir auch auf Sie als MultiplikatorInnen angewiesen, die diese Idee mittragen, weiter verbreiten und mit Ihren Einreichungen in unserem Programm Ihren Beitrag zur Sanften Mobilität leisten!

Mag. Daniela Kain, Programm-ManagerIn,
Klima- und Energiefonds

Warum dieses Handbuch?

Das Leben in ländlichen Gemeinden bietet viele Annehmlichkeiten und Vorteile. In manchen Bereichen kann es jedoch sehr herausfordernd sein – etwa, was die Erreichbarkeit von Geschäften, Ärzten und sonstigen Einrichtungen betrifft.

Die Möglichkeit, Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen ist in kleineren Ortschaften durch den Rückzug der Nahversorgung, in größeren Gemeinden durch die Ausdehnung von Siedlungsgebieten, sowie die Konzentration von Versorgungseinrichten am Ortsrand häufig nicht mehr gegeben. Viele Menschen sind auf das Auto oder öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

Der öffentliche Linienverkehr hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich aus peripher gelegenen, dünn besiedelten Regionen zurückgezogen und deckt zum Teil nur mehr den Schülerverkehr ab. Die Nachfrage sinkt aufgrund der zunehmenden Motorisierung – das Burgenland verfügt mittlerweile über 615 Pkw pro 1.000 Einwohner (österreichweit sind es im Durchschnitt 535 Pkw pro 1.000 Einwohner).

Personen, die über keinen Pkw verfügen oder aus unterschiedlichen Gründen nicht (mehr) in der Lage sind, einen Pkw zu lenken, bleiben oft auf der Strecke. Für diese Menschen ist ein adäquates Verkehrsangebot wichtig, das die Erreichbarkeit der Nahversorgung, sowie die Anbindung an regionale Zentren sicherstellt.

In ländlichen, dünn besiedelten Regionen setzt man immer mehr auf „Mikro-ÖV" Systeme. In Österreich sind solche Systeme seit über zehn Jahren erfolgreich in Betrieb, auch im Burgenland sind sie mittlerweile etabliert.

Inhalt

Impressum **2**
Vorwörter **3**
Warum dieses Handbuch? **5**
Versorgung mit öffentlichem Verkehr **7**
Was ist ein Mikro-ÖV System? **8**

Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes im Linienverkehr **9**

Umsetzungsempfehlungen **17**

Beispiele bestehender Mikro-ÖV Systeme **19**
Mikro-ÖV Systeme im Burgenland 19
Beispiele von Mikro-ÖV Systemen in anderen Bundesländern 21

Von der Idee zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Systems **22**

Anforderungen an ein Konzept **23**

Förderungen **26**

Weiterführende Informationen **28**

Quellen und Anhang **30**

Versorgung mit öffentlichem Verkehr

Das Amt der Burgenländischen Landesregierung hat im Jahr 2011 beim Verkehrsverbund Ostregion (VOR) ein „ÖV-Verkehrskonzept Südburgenland" beauftragt. Ist die Versorgung des nördlichen und mittleren Landesteiles mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs noch als sehr gut zu bezeichnen, so weist gerade der Süden des Landes als teilweise historisch und topologisch bedingtes Streusiedlungsgebiet mit stellenweise sehr geringen Einwohnerdichten, besondere Bedürfnisse auf. Durch diese Rahmenbedingungen und den zusätzlich gegebenen überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad und den hohen Grad der PKW-Verfügbarkeit, sind Linienverkehre in diesen peripheren Räumen zum Teil nur noch schwer finanzierbar. Die Untersuchung hat ergeben, dass vor allem an schulfreien Tagen kein Fahrgastpotential vorhanden ist, das Linienverkehr wirtschaftlich rechtfertigen würde.

Andererseits ist die Erreichbarkeit der Zentralräume auch vom Südburgenland aus grundsätzlich sehr gut gegeben. Die Linie G1 (Güssing–Oberwart–Pinkafeld–Wien) stellt dabei sogar österreichweit einen Best Practice-Fall dar: nirgendwo sonst ist ein peripherer Raum mit einer vergleichbaren Frequenz an Verbindungen erschlossen (20 Buspaare, über 800 Fahrgäste pro Tag). Gerade für die zahlreichen südburgenländischen Pendler ist diese Linie ein unverzichtbares Angebot zur Deckung ihres Mobilitätsbedarfs geworden. Das zeigen auch die Kundenbefragungen, die die Linie G1 immer wieder als beste Buslinie im VOR-Netz ausweisen.

Die VOR-Studie stellt fest, dass das bestehende Buslinienangebot, insbesondere für den Schülerverkehr und den Arbeitspendlerverkehr ausreichend ist. Ergänzend wird festgestellt, dass in Streusiedlungsgebieten und Gebieten mit geringen Einwohnerdichten zur Abdeckung aller Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung die Einführung von zusätzlichen bedarfsorientierten ÖV-Systemen notwendig erscheint. Diese Mikro-ÖV-Systeme dienen der Anbindung an die regionalen Zentren und an die überörtlichen Verbindungen in die Ballungszentren. Außerdem dienen sie dazu, die innerörtliche Mobilität zu gewährleisten.

Schüler- und Pendlerverkehre sind also auch in den peripheren Regionen des Burgenlandes sichergestellt. Eine besondere Herausforderung stellt das lokale Mobilitätsbedürfnis in den weniger dicht besiedelten Räumen dar. Mikro-ÖV-Systeme verfolgen in solchen Gegenden das Ziel, die Mobilitätschancen für bestimmte Personengruppen zu steigern. Primäres Anliegen ist es, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und Zielgruppen, die kein eigenes Auto nutzen können oder wollen, zu unterstützen. Diese Systeme sind dort sinnvoll, wo das Fahrgastpotential für Linienverkehre nicht ausreichend gegeben ist, beziehungsweise wo ein besonderer Bedarf einer bestimmten Zielgruppe wahrgenommen wurde.

Was ist ein Mikro-ÖV System?

Der Begriff „Mikro-ÖV System" beschreibt vielfältige Formen lokaler und regionaler Systeme des öffentlichen Verkehrs. Das im Auftrag des Klima- und Energiefonds (2011) erstellte Handbuch *„Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum"* charakterisiert Mikro-ÖV Systeme folgendermaßen:

„Mikro-ÖV Systeme verfolgen das Ziel, die Mobilitätschancen für bestimmte Personengruppen zu steigern. Primäres Anliegen ist es, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und Zielgruppen, die kein eigenes Auto nutzen können oder wollen, zu unterstützen.

Ein Mikro-ÖV System wird in der Regel im ländlichen Bereich dort eingerichtet, wo das öffentliche Verkehrsangebot nicht ausreicht bzw. wo ein besonderer Bedarf einer bestimmten Zielgruppe wahrgenommen wurde.

Ein Mikro-ÖV System dient der Nahmobilität in Gemeinden, wobei auch gemeindeübergreifende, d. h. regionale Mikro-ÖV Systeme denkbar sind. Eine Mikro-ÖV Einrichtung stellt Transportdienstleistungen für den Personenverkehr (aber auch kleinere Warentransporte) im Nahverkehrsbereich einer Gemeinde bzw. einer Kleinregion zur Verfügung."

Ein Mikro-ÖV System zur Nahmobilität in der Gemeinde ist angebracht, wenn die fußläufige Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen innerhalb der Gemeinde bzw. der Haltestellen des regionalen öffentlichen Verkehrs nicht gegeben ist. Dies kann sowohl der Fall sein, wenn eine Gemeinde aus mehreren, voneinander entfernt liegenden Ortschaften besteht, oder wenn das Siedlungsgebiet einer Gemeinde eine Größe erreicht hat, die eine fußläufige Erreichbarkeit für viele Menschen unmöglich macht.

Regionale Mikro-ÖV Systeme kommen zum Einsatz, wenn die Anbindung an regionale Zentren, in erster Linie des Bezirkshauptortes, im Linienverkehr nicht oder nicht ausreichend gegeben ist und die Anbindung auch nicht durch Erschließen einer nahen Haltestelle hergestellt werden kann.

Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes im Linienverkehr

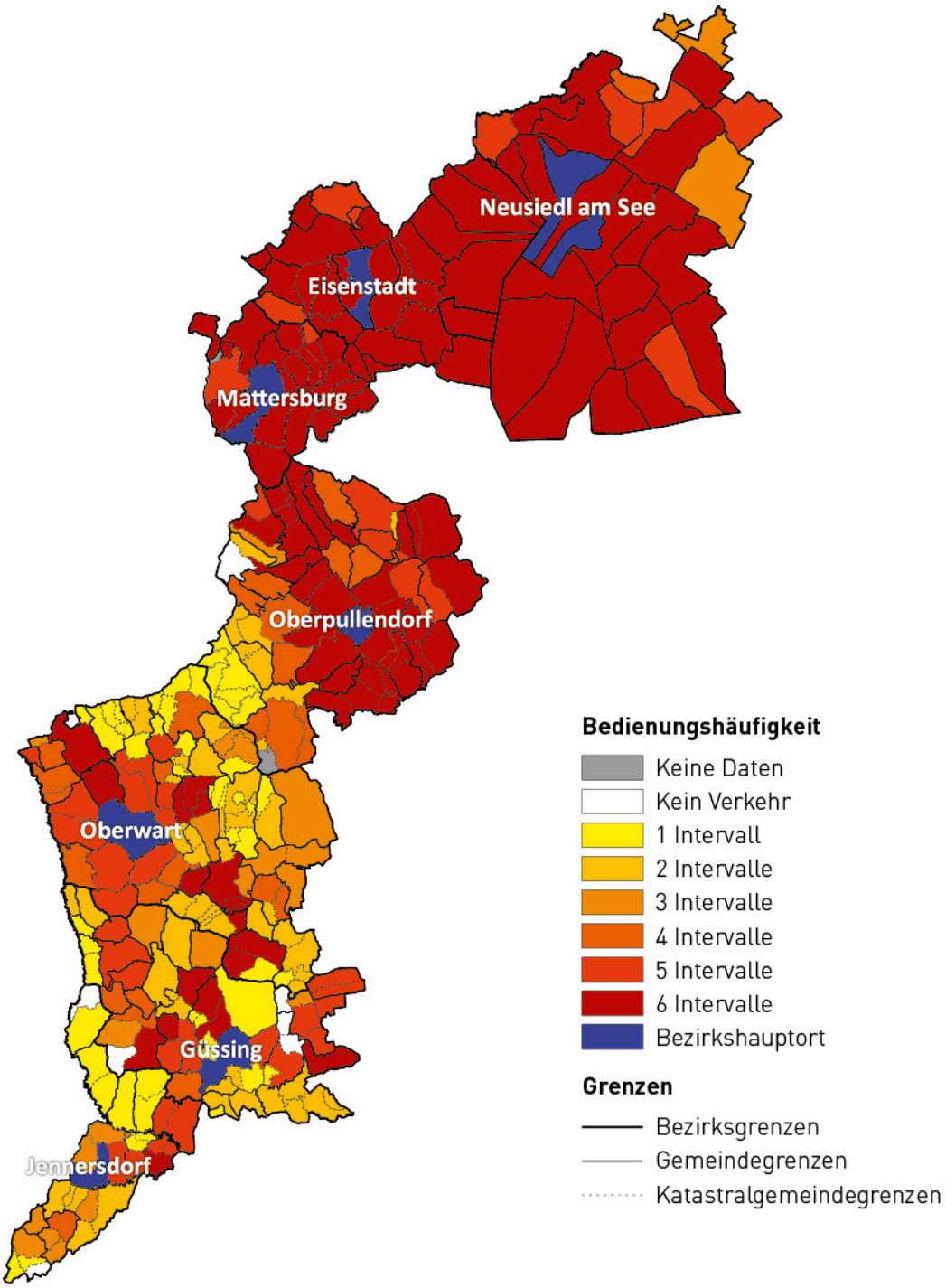
Für das Burgenland werden Verbindungen im öffentlichen Linienverkehr zwischen den einzelnen Katastralgemeinden und dem jeweiligen Bezirkshauptort analysiert. Für den Weg in den Bezirkshauptort werden Verbindungen zwischen 6:00 und 18:00 Uhr berücksichtigt, für den Rückweg Verbindungen zwischen 8:00 und 20:00 Uhr. Diese Zeitspannen werden in jeweils 6 Intervalle zu je 2 Stunden unterteilt.

Intervalle als Zeitfenster für die Bedienung im Linienverkehr

Festlegung der Intervalle	
zum Bezirkshauptort	vom Bezirkshauptort
vor 08:00 Uhr	08:00–10:00
8:00–10:00	10:00–12:00
10:00–12:00	12:00–14:00
12:00–14:00	14:00–16.00
14:00–16:00	16 :00–18:00
16:00–18:00	nach 18.00 Uhr

Ist zumindest eine Fahrtmöglichkeit gegeben, gilt ein Intervall als versorgt. Es wird zwischen Schultagen und schulfreien Werktagen unterschieden, wobei direkte Verbindungen und jene mit einmaligem Umsteigen berücksichtigt werden. Die maximal akzeptierte Fahrtdauer wird in Abhängigkeit von der schnellsten Verbindung zwischen den jeweiligen Orten begrenzt. Die Anzahl der bedienten Intervalle der einzelnen Katastralgemeinden kann aus nachfolgenden Karten abgelesen werden.

Anzahl der bedienten Intervalle an Schultagen bei Fahrten in den Bezirkshauptort

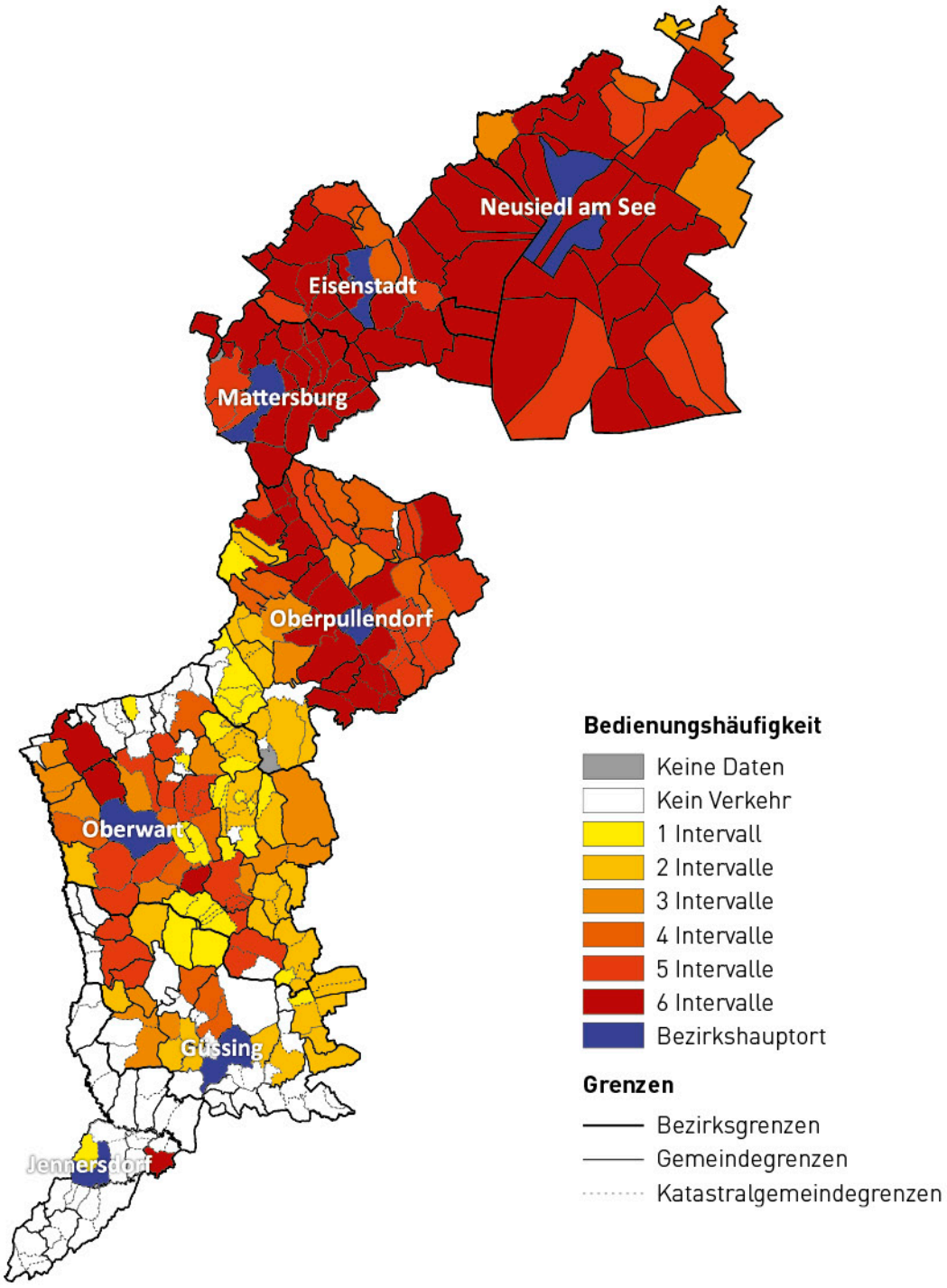


Erstellt von: Panmobile Verkehrsplanung, 2013
Datenquelle: Mobilitätszentrale Burgenland; Verkehrsverbund Ostregion, BEV

Kein Maßstab

N

Anzahl der bedienten Intervalle an schulfreien Werktagen bei Fahrten in den Bezirkshauptort

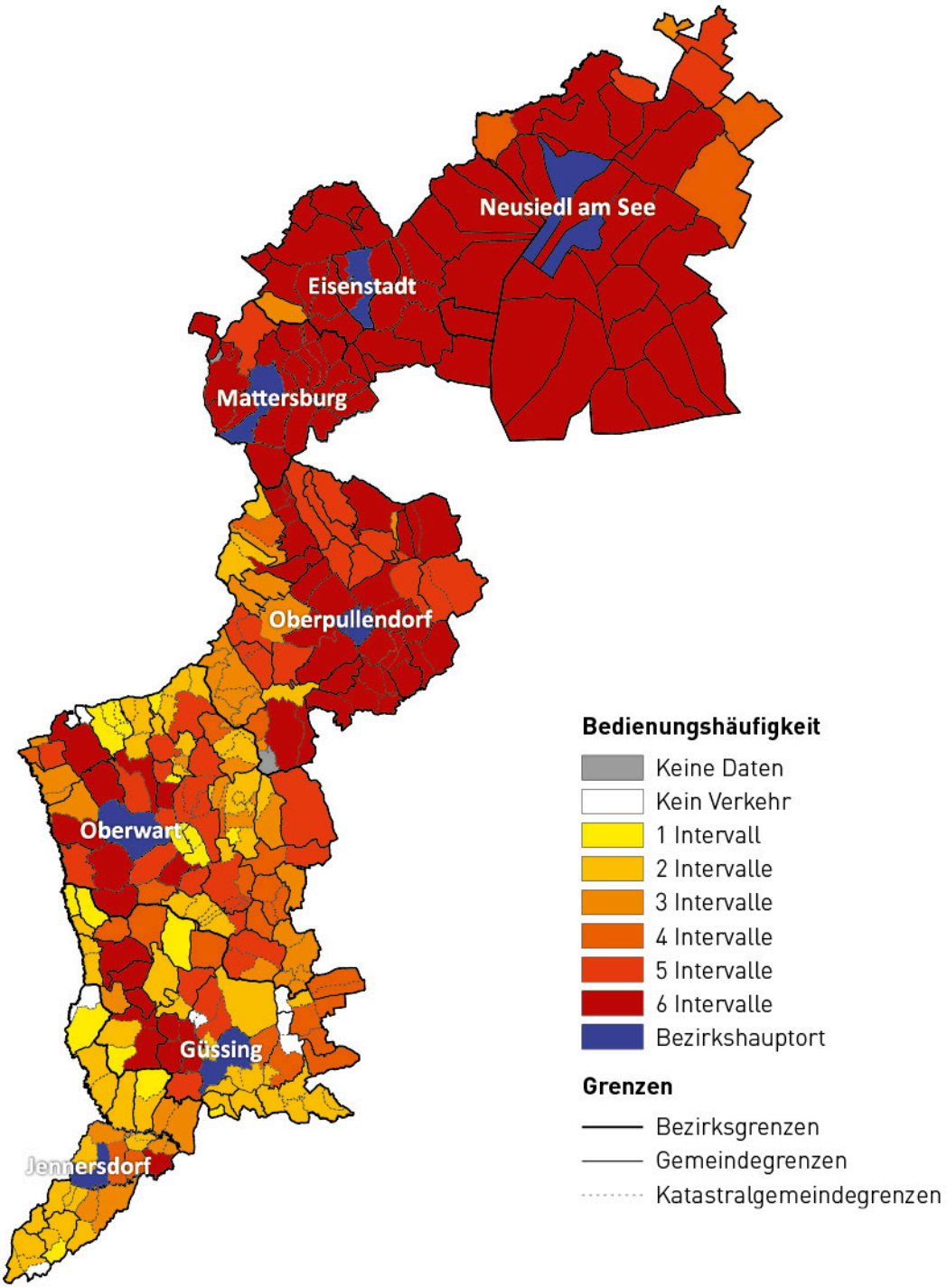


Erstellt von: Panmobile Verkehrsplanung, 2013
Datenquelle: Mobilitätszentrale Burgenland; Verkehrsverbund Ostregion, BEV

Kein Maßstab

N

Anzahl der bedienten Intervalle an Schultagen bei Fahrten in die Katastralgemeinde

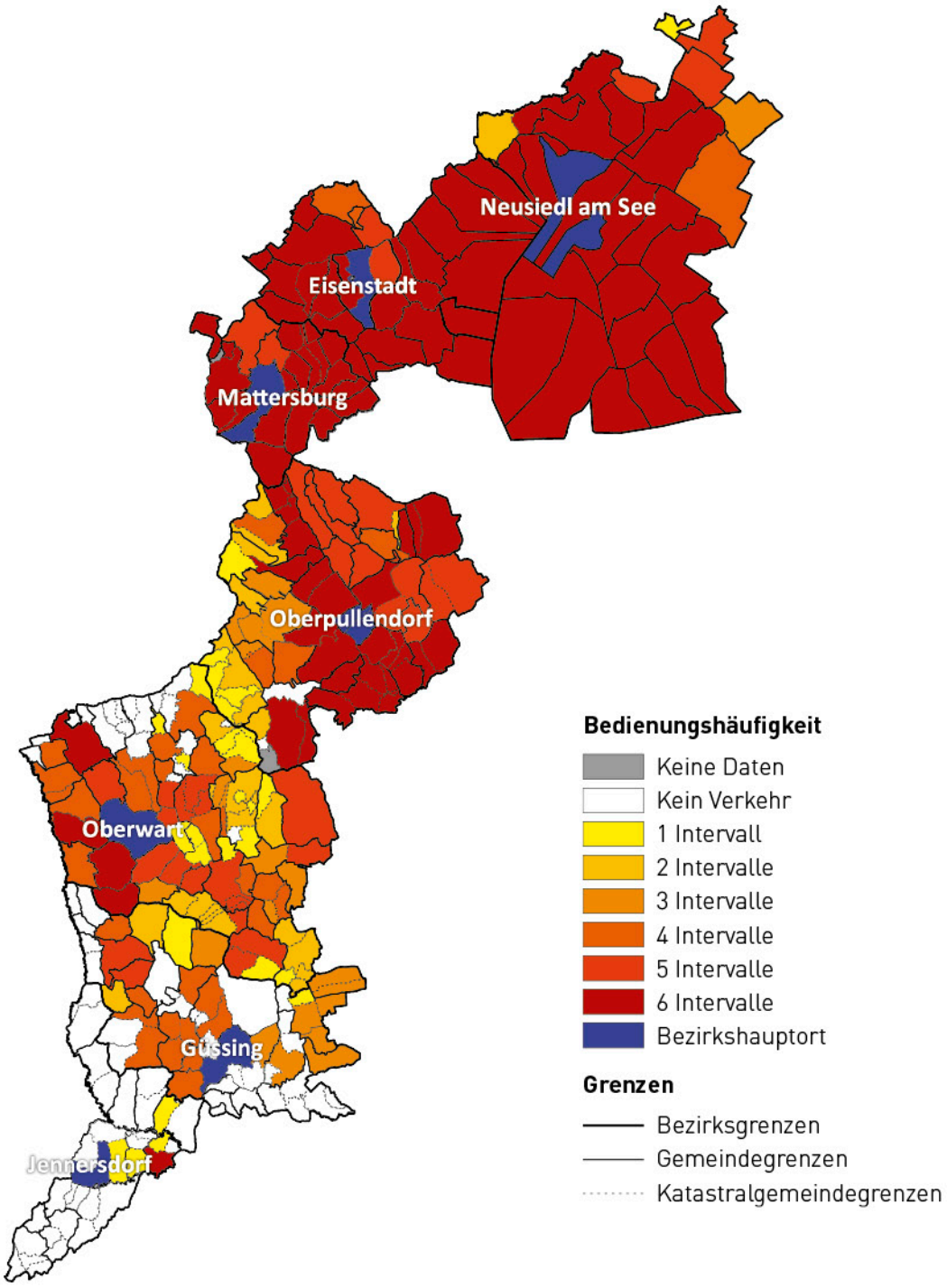


Erstellt von: Panmobile Verkehrsplanung, 2013
Datenquelle: Mobilitätszentrale Burgenland; Verkehrsverbund Ostregion, BEV

Kein Maßstab

N

Anzahl der bedienten Intervalle an schulfreien Werktagen bei Fahrten in die Katastralgemeinde



Erstellt von: Panmobile Verkehrsplanung, 2013
Datenquelle: Mobilitätszentrale Burgenland; Verkehrsverbund Ostregion, BEV

Kein Maßstab

N

Intervall-Paare

Ausgehend von den Bedienungsintervallen werden Intervall-Paare gebildet. Ein Intervall- Paar gilt als versorgt, wenn sowohl die Möglichkeit zur Hin-, als auch zur Rückfahrt gegeben ist. Ein Intervall-Paar ist so definiert, dass zwischen dem Hin- und Rückfahrts-Intervall mindestens zwei Stunden liegen, dadurch soll sichergestellt sein, dass am Bezirkshauptort eine ausreichend lange Aufenthaltsdauer für Erledigungen gewährleistet ist.

Intervall-Paare für Verbindungen zum/vom Bezirkshauptort (Hin- und Rückfahrt)

Festlegung der Intervall-Paare (IP)		
	zum Bezirkshauptort	vom Bezirkshauptort
1. Paar	vor 08:00 Uhr	10:00–12:00
2. Paar	08:00–10:00	12:00–14:00
3. Paar	12:00–14:00	nach 16.00 Uhr
4. Paar	14:00–16:00	nach 18:00 Uhr

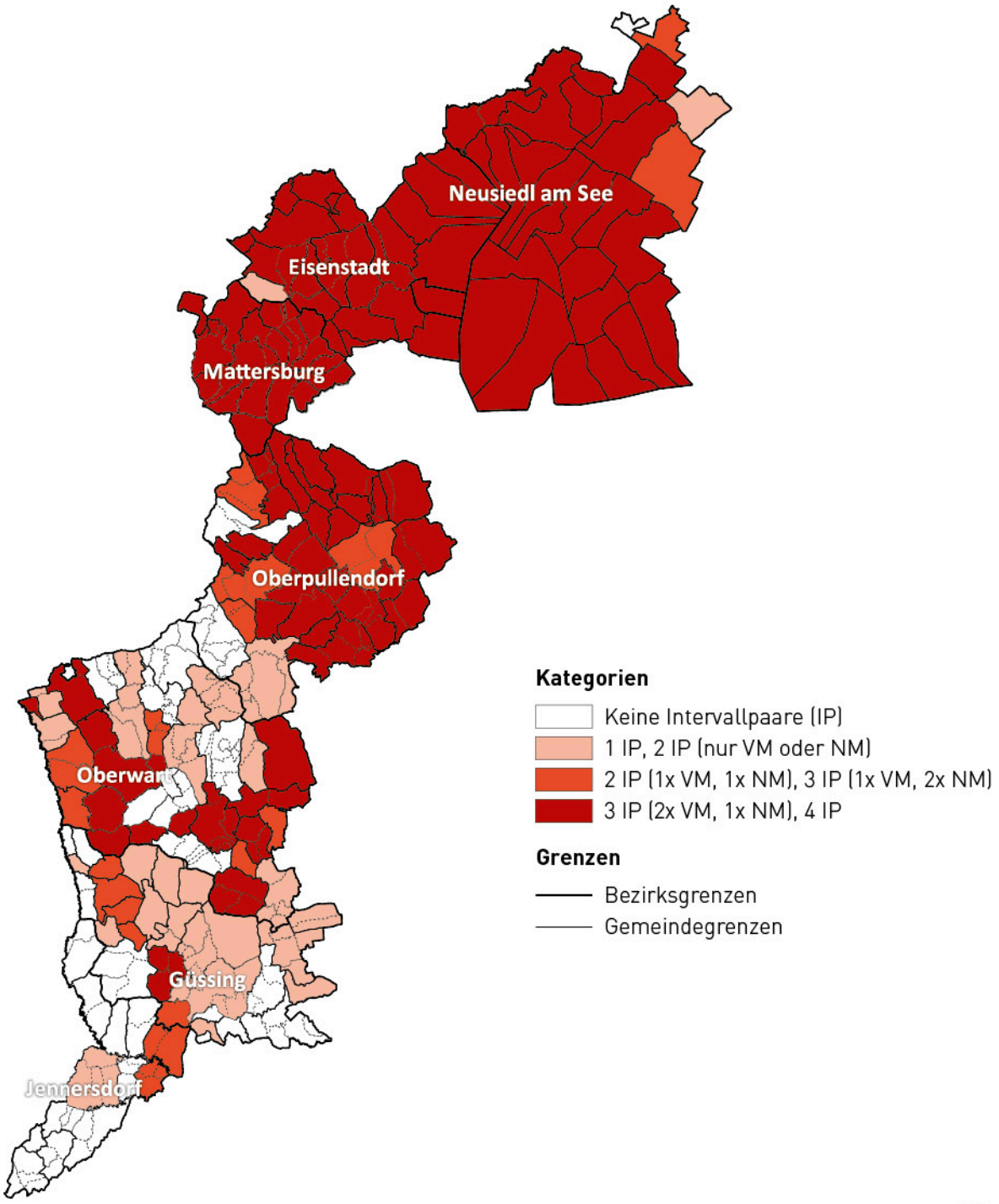
Basierend auf der Zahl der versorgten Intervall-Paare als Maß für die öffentliche Verkehrsanbindung an den jeweiligen Bezirkshauptort erfolgt eine Einteilung der Katastralgemeinden in vier Kategorien:

Kat. 0 keine Intervall-Paare
Kat. 1 nur Vormittags- oder Nachmittagsverbindungen
Kat. 2 eine Vormittags- und mindestens eine Nachmittagsverbindung
Kat. 3 zwei Vormittagsverbindungen und mindestens eine Nachmittagsverbindung

Zusammenfassung zu Gemeinden

Um Aussagen auf Gemeindeebene treffen zu können, werden die einzelnen Katastralgemeinden zu ihren jeweiligen Gemeinden zusammengefasst. Dies erfolgt über die Berechnung der relativen Summenhäufigkeit der Bevölkerung mit einer Schranke von 80%. Hierfür werden die Bevölkerungsanteile je Versorgungskategorie ermittelt und diese Anteile (beginnend bei der höchsten Kategorie) summiert, bis die Grenze von 80% der Bevölkerung erreicht ist. Die Kategorie der jeweiligen Gemeinde ergibt sich somit aus dem Versorgungsgrad von 80% der Gemeindebevölkerung. Die Ergebnisse dieser Kategorisierung sind in den beiden folgenden Abbildungen dargestellt, jeweils für Schultage und schulfreie Werktage.

Kategorisierung der Gemeinden nach Intervall-Paaren an Schultagen

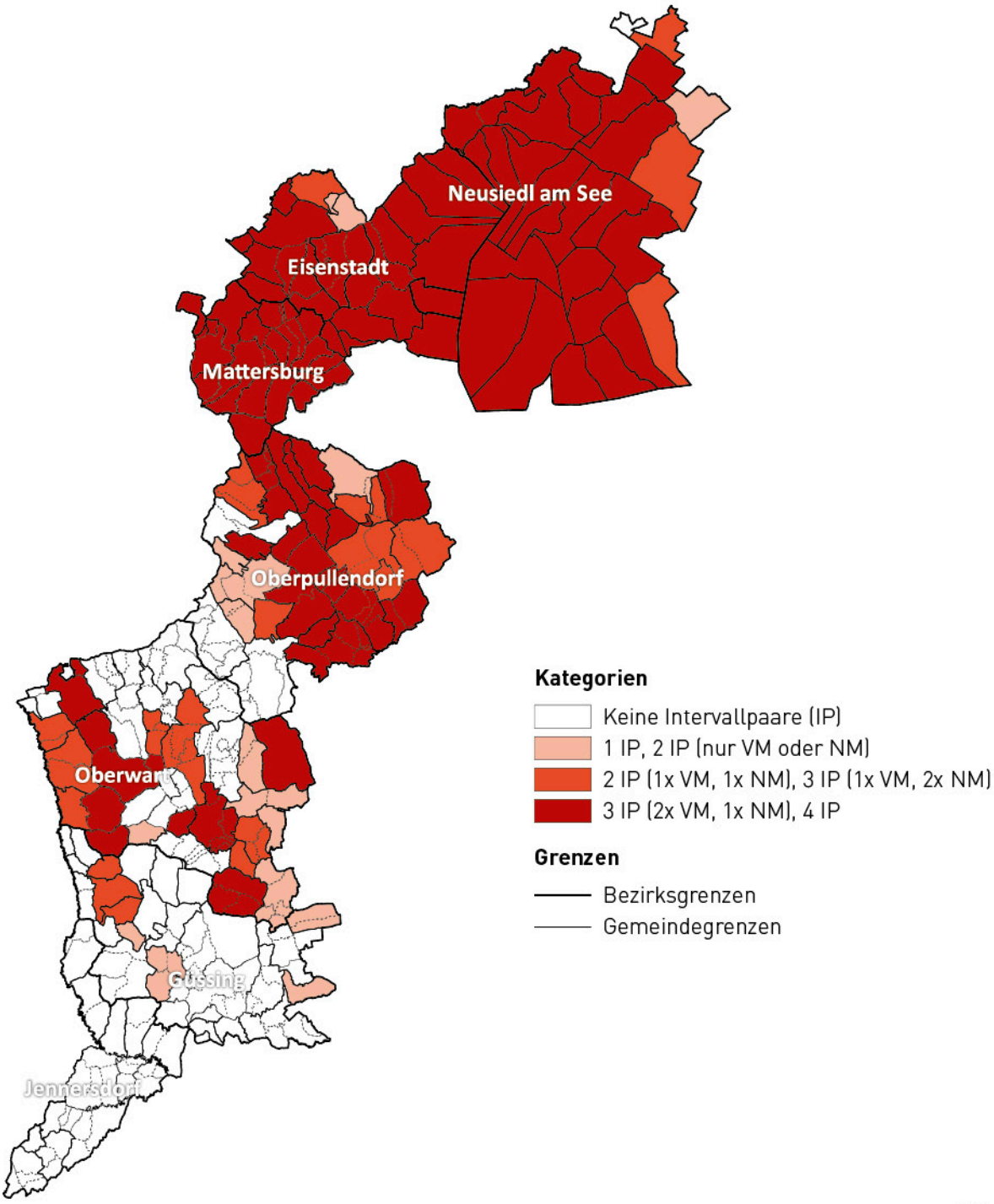


Erstellt von: Panmobile Verkehrsplanung, 2013
Datenquelle: Mobilitätszentrale Burgenland; Verkehrsverbund Ostregion, BEV

Kein Maßstab

N

Kategorisierung der Gemeinden nach Intervall-Paaren an schulfreien Werktagen



Erstellt von: Panmobile Verkehrsplanung, 2013
Datenquelle: Mobilitätszentrale Burgenland; Verkehrsverbund Ostregion, BEV

Kein Maßstab

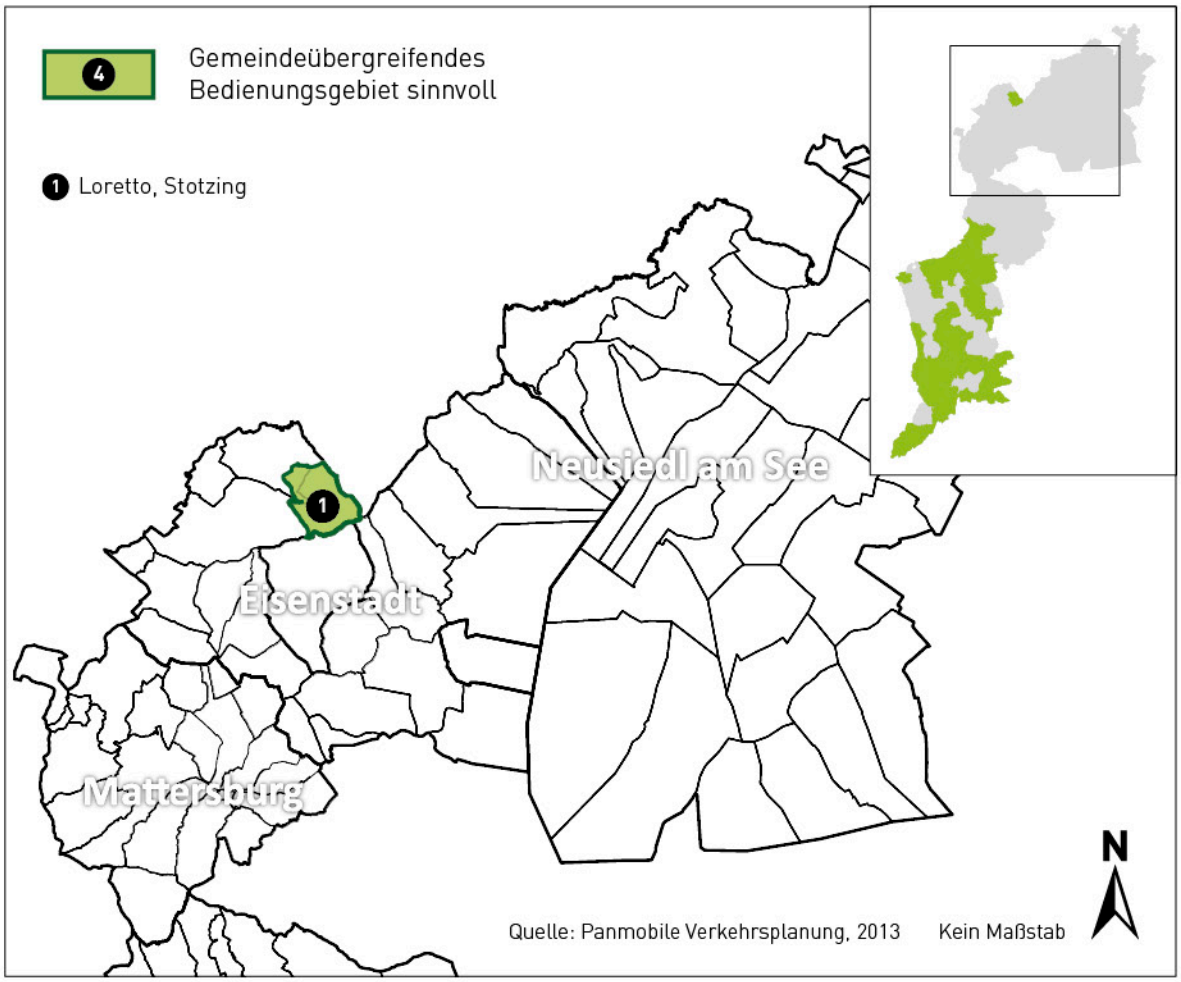
N

Umsetzungs-empfehlungen

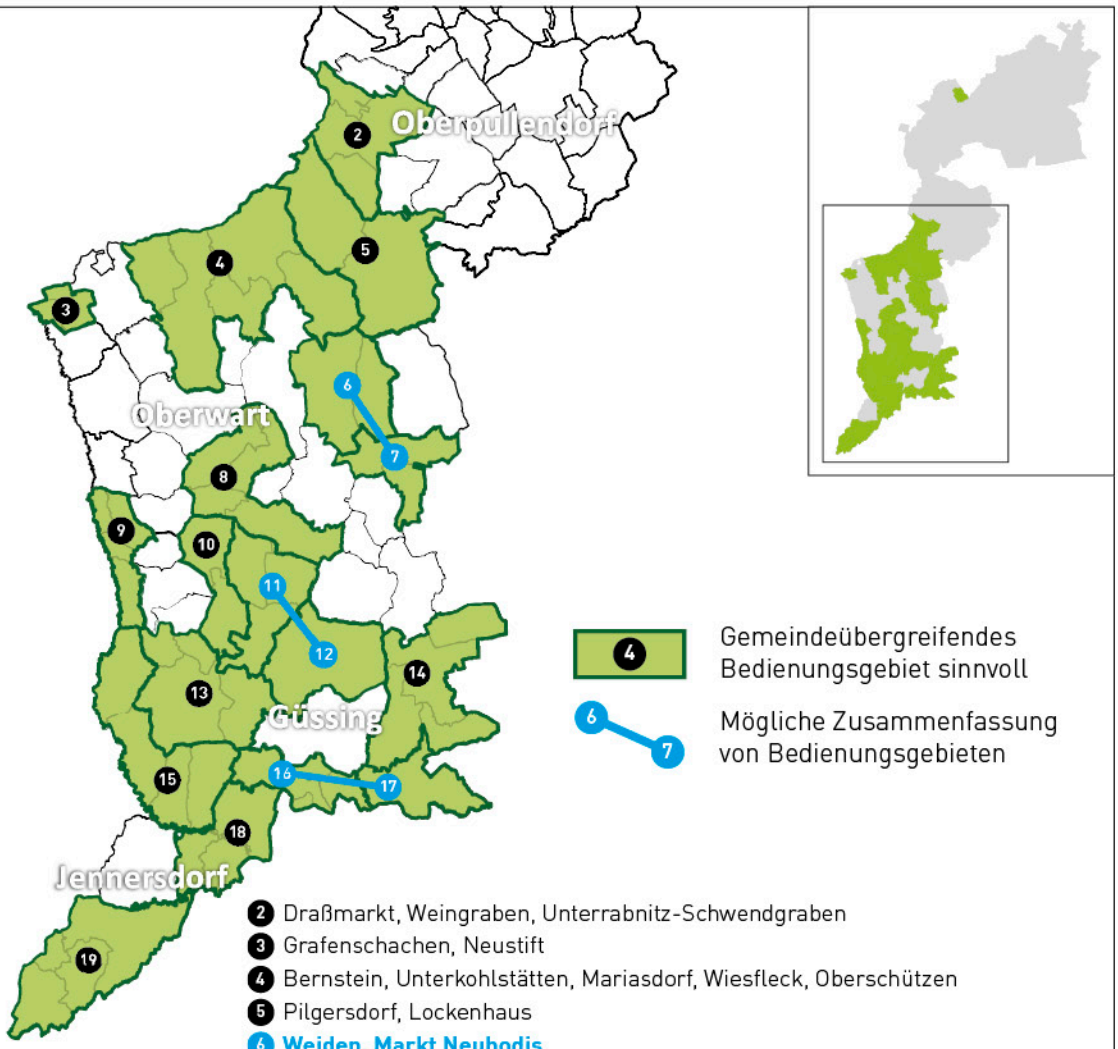
Mögliche Kooperationen einzelner Gemeinden

Speziell in dünner besiedelten Regionen ist es im Normalfall sinnvoll und zweckmäßig, Verkehrsangebote zur Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes in Form von Mikro-ÖV Systemen gemeindeübergreifend zu organisieren, um vorhandene Synergien zu nutzen. Folgende Abbildungen zeigen mögliche Kooperationen von Gemeinden, von denen derzeit die Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes (Hin- und Rückfahrt) an schulfreien Werktagen (Montag bis Freitag) nicht oder nur an einem Halbtag gegeben ist.

Mögliche Kooperationen von Gemeinden zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes



Mögliche Kooperationen von Gemeinden zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes



2 Draßmarkt, Weingraben, Unterrabnitz-Schwendgraben
3 Grafenschachen, Neustift
4 Bernstein, Unterkohlstätten, Mariasdorf, Wiesfleck, Oberschützen
5 Pilgersdorf, Lockenhaus
6 **Weiden, Markt Neuhodis**
7 **Schachendorf, Schandorf**
8 Unterwart, Rotenturm, Oberdorf, Mischendorf
9 Wörterberg, Stinatz, Hackerberg, Burgauberg-Neudauberg
10 Olbendorf, Rauchwart
11 **Neuberg, Güttenbach, St. Michael**
12 **Tobaj, (Güssing)**
13 Rohr, Kukmirn, Heugraben, Gerersdorf-Sulz
14 Bildein, Eberau, Moschendorf, Strem, (Güssing)
15 Dt. Kaltenbrunn, Rudersdorf, Königsdorf, Eltendorf, (Jennersdorf)
16 **Kleinmürbisch, Großmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Neustift (Güssing)**
17 **Heiligenbrunn, (Güssing)**
18 Heiligenkreuz, Mogersdorf, Weichselbaum, (Jennersdorf)
19 St. Martin, Minihof-Liebau, Mühlgraben, Neuhaus

N

Kein Maßstab

Quelle: Panmobile Verkehrsplanung, 2013

Beispiele bestehender Mikro-ÖV Systeme

Mikro-ÖV Systeme im Burgenland

Im Burgenland sind bereits einige Mikro-ÖV Systeme etabliert. Das Angebot reicht vom Linienverkehr außerhalb der herkömmlichen Betriebszeiten über subventionierte Taxi-Systeme und Anrufsammeltaxis bis zu von Vereinen in Eigenregie organisierten Fahrdiensten.

Discobus

Die durch den Verein Discobus organisierten Nachtbusse sind mittlerweile in allen Bezirken des Burgenlandes unterwegs. Die Nachtbusse verkehren ausschließlich in der Nacht von Samstag auf Sonntag und befördern pro Jahr ca. 60.000 Fahrgäste.

Eine Fahrkarte, mit der alle Discobus-Linien eine ganze Nacht genutzt werden können, kostet € 5,-; für Inhaber einer Discobus-Card € 2,-. Die Discobus-Card kann von Jugendlichen zwischen 15 und 25 Jahren, die in einer Mitgliedsgemeinde wohnen, erworben werden. 118 Gemeinden des Burgenlandes sind Mitgliedsgemeinden beim Verein Discobus, sie zahlen abhängig von der Bevölkerungszahl der Gemeinde einen Tarif pro Wochenende.

AST FOC Parndorf

Ein Anrufsammeltaxi sichert an Werktagen mehrmals täglich die Erreichbarkeit des Factory Outlet Centers Parndorf. Es verkehrt zwischen der Bahnstation Parndorf Ort, dem Factory Outlet Center und dem Bahnhof Neusiedl am See bzw. den Busknoten der beiden Orte. Eine Fahrt kostet € 1,50, der Fahrtwunsch ist spätestens 20 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch anzumelden.

ne'mo-AST Neusiedl am See

Ne'mo, eine Kombination aus Stadtbus und Anrufsammeltaxi (AST) ist das öffentliche Verkehrsmittel der Stadtgemeinde Neusiedl am See. Der Stadtbus fährt nach einem fixen Fahrplan werktags (Montag bis Freitag) von 07:10 bis 18:30 Uhr und hält an 27 Stationen.

Außerhalb dieser Zeiten, und zwar an Werktagen von Montag bis Freitag von 19:30 bis 00:30 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen von 08:30 bis 01:30 Uhr steht das AST zur Verfügung. Es fährt nach Voranmeldung per Telefon oder SMS spätestens 30 Minuten vor Fahrtantritt stündlich die gewünschte Haltestelle (die Stadtbus- Haltestellen werden durch zusätzliche AST-Haltestellen ergänzt) an und befördert die Fahrgäste zu Ihrem Ziel in Neusiedl am See. Eine Einzelfahrt mit dem AST kostet € 2,-; jene mit dem Stadtbus € 1,10. Besitzt man eine Zeitkarte des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) oder eine Neusiedler See Card, bezahlt man für eine Fahrt mit dem AST € 1,10.

City-Taxi Eisenstadt

Das City-Taxi ist seit 1992 in Eisenstadt in Betrieb. Es ist rund um die Uhr verfügbar und bietet Tür-zu-Tür Service innerhalb des Stadtgebiets von Eisenstadt. Das City- Taxi ist mindestens 15 Minuten vor dem gewünschten Fahrtantritt zu rufen. TaxilenkerInnen sind

berechtigt, während einer City-Taxifahrt weitere Fahrgäste aufzunehmen; zumutbare Umwege sind in Kauf zu nehmen. Bei gleicher Ein- und Ausstiegsstelle von bis zu vier Passagieren ist nur eine Fahrt zu bezahlen. Eine Fahrt kostet grundsätzlich € 5,00. Fahrgäste können im Rathaus eine Bürger- oder eine Gästekarte zum Preis von € 3,00 (für zwei Jahre) erwerben, die eine Nutzung des City-Taxis um € 2,50 gestattet.

60plusTaxi, Jugendtaxi

Träger dieser Projekte sind die burgenländischen Taxiunternehmer und die beteiligten Gemeinden. An Jugendliche bis 30 Jahren bzw. an Personen ab 60 Jahren werden von den Gemeinden ermäßigte Taxigutscheine ausgegeben, die mit € 5,- dotiert sind und als Zahlungsmittel für die Taxifahrt dienen. Wie viele Gutscheine eine Gemeinde an welche Personengruppen (Gehbehinderte, sozial Bedürftige,...) ausgibt, und wie hoch sie einen Eigenanteil für die NutzerInnen anlegt, entscheidet die Gemeinde selbst.

Die Gutscheine können für eine Fahrt bei jedem burgenländischen Taxiunternehmen als Zahlungsmittel verwendet werden. Abgerechnet wird zwischen Taxiunternehmern und den Gemeinden.

Gmoa-Busse

In den Gemeinden Breitenbrunn, Mörbisch, Pöttsching und Purbach sind Gmoa- Busse im Einsatz, die von Vereinen mit Gewerbeberechtigung betrieben werden. Kennzeichnend für die Gmoa-Bus-Systeme sind 9-sitzige barrierefreie Spezialbusse. Die derzeit bestehenden Gmoa-Busse bieten Tür-zu-Tür Bedienung an. Als Beispiel sind die Betriebscharakteristika für den Gmoa-Bus Purbach dargestellt:

Gmoa-Bus Purbach	
Bedienungsgebiet (BG)	Ortsgebiet Purbach
Bevölkerung im BG	2.600 EW
Betriebsbeginn	April 2003
Fahrzeug	9-Sitzer, barrierefrei
Anmeldung Fahrtwunsch	telefonisch
Betriebszeiten	Mo-Fr 5-21, Sa 8-12 Uhr
Ein-/Ausstiegsstellen	Tür- zu-Tür
Fahrpreis	€ 1,50 (Jahreskarte: € 150,-)
Betriebskilometer/Jahr	65.000 km/Jahr
Betriebskosten/Jahr	€ 105.000/Jahr
Fahrgäste/Jahr	25.000–30.000 FG/Jahr

Dorfschattl

Das von einem Verein organisierte Mobilitätsangebot erfolgt in Kooperation mit einem Taxi-Unternehmen. Bedient werden die Gemeinden Schattendorf, Baumgarten, Loipersbach und Draßburg. Das Fahrzeug wurde anfangs von einem Autohaus unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Für BewohnerInnen der Mitgliedsgemeinden Schattendorf und Baumgarten gibt es eigene Tarife, der Fahrpreis beträgt für sie € 1,-. Die Bedienung erfolgt an Werktagen - montags, dienstags, mittwochs und freitags von 8:00 bis 12:00 Uhr und von 13:30 bis 17:00 Uhr, donnerstags nur am Vormittag. Für PendlerInnen, Behinderte und SchülerInnen gibt es Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Bedienungszeiten.

Dorfbus Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch und Neustift bei Güssing

Der Dorfbus bedient nach telefonischer Voranmeldung die Gemeinden Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch und Neustift bei Güssing und sichert die Erreichbarkeit zwischen den Gemeinden. An drei Tagen pro Woche bietet der Dorfbus die Möglichkeit, nach Güssing zu fahren. Ein eigens gegründeter Verein betreibt das Mobilitätsangebot. Transportiert werden ausschließlich Vereinsmitglieder, die den Dorfbus mit Begleichen der Jahresmitgliedschaft beliebig oft nutzen können.

Dorfbus Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch, Neustift bei Güssing	
Bedienungsgebiet	beteiligte Gemeinden & 3x pro Woche nach Güssing
Bevölkerung im Bedienungsgebiet	1.450 EW
Betriebsbeginn	01.12.2009
Fahrzeug	2 Fahrzeuge (9-Sitzer)
Anmeldung Fahrtwunsch	telefonisch
Betriebszeiten	Mo-Fr 7-16:30
Ein-/Ausstiegsstellen	Tür-zu-Tür
Fahrpreis: Jahresmitgliedsbeitrag im Verein = Jahreskarte	€ 40,-/Jahr bei Hauptwohnsitz
	€ 60,-/Jahr bei Nebenwohnsitz
Betriebskilometer/Jahr	noch keine aktuellen Daten
Betriebskosten/Jahr	€ 60.000,-/Jahr
Fahrgäste	60–80 Fahrgäste/Woche nach Güssing

Beispiele von Mikro-ÖV Systemen in anderen Bundesländern

Dorfmobil Klaus (OÖ)

Das Dorfmobil verbindet seit 2002 die drei Ortschaften der Gemeinde Klaus (1.100 EW) und sichert die Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinde, sowie der Haltestellen des regionalen öffentlichen Verkehrs. Es wird von einem Verein organisiert und bietet nach telefonischer Anmeldung Tür-zu-Tür-Service. Das Dorfmobil, ein Mini-Van, ist werktags (Montag bis Freitag) von 7:00 bis 19:00 Uhr im Einsatz. Eine Fahrkarte kostet € 1,80. Die LenkerInnen sind ehrenamtlich tätig. Das Dorfmobil legt im Jahr über 30.000 km zurück und befördert über 3.000 Fahrgäste.

SPA-Mobil Stetteldorf (NÖ)

Seit 2010 ist das von einem Verein betriebene SPA-Mobil in der Gemeinde Stetteldorf (1.100 EW) unterwegs, zusätzliche Ziele sind nahe Bahnhöfe und Haltestellen. Das SPA-Mobil, ein für 9 Personen zugelassener Kleinbus, kann nur von Vereinsmitgliedern genutzt werden und steht von Montag bis Freitag von 6:00 –18:00 Uhr nach telefonischer Voranmeldung zur Verfügung. Die Fahrten werden von ehrenamtlichen LenkerInnen durchgeführt. Der Mitgliedsbeitrag im Verein beträgt € 10,- pro Jahr, ein Fahrschein kostet € 1,-. Pro Jahr werden rund 2.600 Fahrgäste befördert, etwa 20.000 km werden dabei zurückgelegt.

Ernsti-Mobil (NÖ)

Das von einem Verein organisierte Ernsti-Mobil ist in der Gemeinde Ernstbrunn (3.100 EW) unterwegs und kann nur von Vereinsmitgliedern genutzt werden. Die LenkerInnen sind ehrenamtlich tätig. Das Ernsti-Mobil, ein 9-Sitzer Bus, steht an Werktagen von Montag bis Freitag von 06:30 bis 20:00 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 07:30 – 22:00 Uhr zur Verfügung und muss telefonisch angefordert werden. Der Fahrpreis beträgt € 3,- (im Vorverkauf € 2,50).

Virger Mobil (T)

Seit 2005 ist das Virger Mobil im Gemeindegebiet von Virgen unterwegs. Das Angebot wird von einem Verein betrieben, die LenkerInnen sind ehrenamtlich tätig. Das Virger Mobil steht der Bevölkerung von Montag bis Freitag von 8:00 bis 18:00 zur Verfügung. Am Vormittag werden fixe Runden gefahren, danach ist eine telefonische Anforderung notwendig. Die Mobilitätszentrale der Gemeinde ist für die Vermittlung und Koordination zuständig. Der Fahrkostenbeitrag beträgt € 1,- pro Fahrt, eine Berechtigungskarte ist Voraussetzung für die Nutzung. Pro Tag werden etwa 15 Fahrgäste befördert.

Von der Idee zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Systems

Taucht der Gedanke auf, ein Mikro-ÖV System in einer Gemeinde oder Kleinregion zu implementieren, sollte man sich vorab mit folgenden Fragen auseinandersetzen:

Warum soll ein Mikro-ÖV System umgesetzt werden?

- Sind wichtige Ziele (Nahversorger, Arzt, Freizeiteinrichtungen) des täglichen Bedarfs von einem Teil der Bevölkerung nicht (mehr) fußläufig erreichbar?

- Sollen Orts- und Siedlungsteile einer Gemeinde verbunden werden oder braucht man eine Anbindung an den Bezirkshauptort?

Wer übernimmt die Hauptverantwortung?

Sind ausreichend finanzielle Mittel vorhanden?

Basis für die Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebots bildet ein zu erstellendes Konzept. Vor Beginn der Planungen sind die Anforderungen an das neue Verkehrsangebot zu definieren und es soll ein Grundsatzbeschluss der beteiligten Gemeinde(n) erfolgen. Die Unterstützung der Gemeinde, nicht nur auf politischer Seite, ist für den erfolgreichen Betrieb kleinräumiger Mikro-ÖV Systeme essentiell. Das Einbeziehen der Bevölkerung und ansässiger Betriebe in die Organisation („Bottom-up"-Prinzip) erhöht die Akzeptanz und das Verständnis für das neue Mobilitätsangebot.

Speziell in dünner besiedelten Regionen kann es sinnvoll sein, Verkehrsangebote zur Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes gemeindeübergreifend zu organisieren.

Anforderungen an ein Konzept

Analyse der Ausgangslage

Als wichtige Basis für ein Mikro-ÖV System, welches den spezifischen Anforderungen einer Gemeinde bzw. Region gerecht wird, dient die Erfassung der Ausgangslage, die im Konzept durch folgende Punkte zu beschreiben ist:

Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Ist das Siedlungsgebiet kompakt? Besteht es aus mehreren Siedlungseinheiten, die nicht direkt aneinander grenzen? Oder weist es Streusiedlungen auf?

Wie verteilt sich die Bevölkerung auf die einzelnen Siedlungsteile? Gibt es spezielle Merkmale hinsichtlich der Altersstruktur?

Versorgungsangebot

Welche Versorgungseinrichtungen sind innerhalb des Bedienungsgebietes vorhanden?

- Nahversorgung (Kaufhaus, Bäckerei, Fleischerei, Trafik)
- medizinische Versorgung (Arztpraxis, Apotheke)
- Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen (Gemeindeamt, Bank, Post)
- Einrichtungen zur Kinderbetreuung und Ausbildungsstätten (Volksschulen)
- sonstige Angebote in der Gemeinde (Gaststätten, soziale Zentren,...)

Öffentlicher Verkehr

Welches Angebot an öffentlichem Linienverkehr gibt es in der Region? Wo befinden sich die nächstgelegenen Haltestellen?

Wie ist die Gemeinde an das nächstgelegene regionale Zentrum bzw. den Bezirkshauptort im öffentlichen Verkehr an Schultagen und schulfreien Tagen angebunden?

Wie wird der Kindergarten- und Schulverkehr abgewickelt?

Welche öffentlichen Verkehrsangebote sind neben dem Linienverkehr vorhanden (Gemeindebus, Anrufsammeltaxi, 60plusTaxi, Jugendtaxi, Saisonaler Shuttledienst,...)? Welche Daten zur Nutzung und zu den Kosten dieser Systeme gibt es?

Sonstiges

Gibt es in der Gemeinde oder der Umgebung Taxiunternehmen? Ist eine Kooperation möglich?

Können Synergien mit anderen Vereinen genutzt werden? Durch gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen, mobilen Diensten,...?

Gibt es bereits Arbeitsgruppen zum Thema Verkehr?

Festlegung der Betriebseigenschaften

Definition der Zielgruppen

HauptnutzerInnen von Mikro-ÖV Systemen sind in der Regel Personen ohne eigenen Pkw, das sind in erster Linie ältere Personen, Jugendliche und Kinder. Allerdings sollte man festlegen, für welche Zielgruppen das Angebot primär geschaffen werden soll. Da unterschiedliche Personengruppen unterschiedliche Bedürfnisse haben, sollte man folgende Fragen klären:

Soll der Kindergarten- bzw. der Schultransport mit abgewickelt werden?

Ist für PendlerInnen ein Zubringer zum regionalen/überregionalen öffentlichen Linienverkehr geplant?

Gibt es spezielle Gruppen, wie Touristen oder Kurgäste, die zu berücksichtigen sind?

Abgrenzung des Bedienungsgebiets

Das Bedienungsgebiet ist klar abzugrenzen. Ausgangspunkte und Ziele potenzieller Fahrgäste sind dabei entscheidend. Folgende Punkte sind zu berücksichtigen:

Konkurrenz mit bestehendem Linienverkehr ist zu vermeiden, allfällige Synergien (z.B. Rückfahrmöglichkeit) sind zu nutzen.

Bahnhöfe und Haltestellen des regionalen Linienverkehrs sind einzubinden. Kooperationen mit Nachbargemeinden sind anzustreben, wenn ein effizienterer Betrieb des geplanten Mikro-ÖV Systems zu erwarten ist.

Die Verbindung mehrerer Ortszentren kann das Angebot der Region verbessern.

Anforderungen an die Bedienung

Die Festlegung der Betriebszeiten hat im Hinblick auf die Zielgruppen zu erfolgen. Die Betriebszeiten sind auf regionale öffentliche Verkehrsverbindungen sowie auf die Öffnungszeiten von Versorgungseinrichtungen abzustimmen.

Wie das Abholen und das Absetzen der Fahrgäste zweckmäßig zu regeln ist, hängt von der Größe des Bedienungsgebiets, der Siedlungsstruktur und den Anforderungen der NutzerInnen ab. Im Wesentlichen geht es um folgende Fragen:

Soll der Betrieb an Haltestellen gebunden sein?

Handelt es sich um eine Tür-zu-Tür Bedienung oder um eine Mischform?

Sind fixe Abfahrts- und Ankunftszeiten an den Haltestellen erforderlich?

Abschätzung des Fahrgastpotenzials

Die Ausrichtung des Angebots am Bedarf ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Von den zu erwartenden Fahrgästen hängt die Dimensionierung der Fahrzeuge, die Wahl des Betriebstyps, das benötigte Personal und die Abschätzung der zu erwartenden Einnahmen ab.

Die Bedarfsermittlung soll klären, welches Potenzial an Fahrgästen vorhanden ist und die Zahl der künftigen Fahrgäste abschätzen. Die Bedarfserhebung hat unter Berücksichtigung des Bedienungsgebiets zu erfolgen, als Grundlage können verfügbare Statistiken dienen.

Soll die Bedienung über die Gemeindegrenzen hinweg erfolgen, sind der Bedarf innerhalb der Gemeinde und der Bedarf über das Gemeindegebiet hinaus (mit den potenziellen Zielen) gesondert zu ermitteln.

Festlegung der rechtlichen Organisationsform

Als Organisationsform kommen verschiedene Modelle unterschiedlicher Rechtsform in Frage:

Kommunaler Eigenbetrieb durch die Gemeinde bzw. einen gemeindenahen Verein,

Betrieb durch einen gemeinnützigen Verein, der Mobilitätsdienste anbietet (über den Gemeinnutzen entscheidet die zuständige Behörde),

Leistungsbestellung bei einem konzessionierten Transportunternehmen (Taxi- oder Busunternehmen); Grundlage der Bestellung sind ein vorab definiertes Betriebsprogramm und klar formulierte Qualitätskriterien.

Es wird empfohlen, rechtlich abgesicherte Konstellationen zu wählen. Mischformen und Kooperationslösungen zwischen den einzelnen Betriebskonstellationen sind möglich.

Anforderungen an das Fahrzeug

Die Anforderungen an das Fahrzeug ergeben sich aus der zu erwartenden Nachfrage unter Berücksichtigung der Anforderungen der NutzerInnen und der regionalen Gegebenheiten. In den meisten Fällen sind größere Pkw oder Kleinbusse mit bis zu 9 Sitzplätzen zweckmäßig, die mit einem Führerschein der Gruppe B gelenkt werden können.

Folgende Qualitätsansprüche an das Fahrzeug können gestellt werden: leichtes Ein- und Aussteigen durch Personen mit Beeinträchtigungen, Mitnahme von Gepäck, umweltfreundlicher und sparsamer Betrieb, erforderlichenfalls Sicherheitsgurte auf allen Plätzen und Kindersitze, Allradantrieb bei schwierigen topographischen Gegebenheiten. Beim Einsatz von Kleinbussen sind Türen mit Fernsteuerung und Kontrollleuchten, sowie Spiegel zum Einsehen der Türbereiche zweckmäßig.

Anforderungen an die LenkerInnen

Die an die einzusetzenden LenkerInnen gestellten Anforderungen sind zu definieren, wie erforderliche Führerscheingruppe, Fahrpraxis, Verlässlichkeit, 0‰-Grenze während des Bereitschaftsdienstes, soziale Kompetenz, Schulungen und Weiterbildung.

Falls keine Leistungsbestellung bei einem konzessionierten Unternehmen erfolgt, ist darzustellen, in welcher Form die LenkerInnen in den Betrieb eingebunden und entschädigt werden. Weiters ist die Anzahl der benötigten LenkerInnen festzulegen, für den Notfall sollen Ersatzpersonen zur Verfügung stehen. Im Fall freiwilliger LenkerInnen sollen diese nicht überfordert werden.

Wahl des Tarifmodells

Die Fahrgeldeinnahmen sind ein wichtiger Bestandteil der Finanzierung. Das Tarifmodell soll die geplante Tarifform darlegen und festlegen, wie die Fahrgäste die Kosten für die Fahrt begleichen. Möglich sind Einzelfahrscheine und Zeitkarten (etwa Tageskarten, Wochenkarten, Monatskarten, und Jahreskarten), gegebenenfalls auch ermäßigte Vorverkaufsscheine (z.B. 10er-Blocks). Die Tarife können pauschal pro Fahrt festgelegt werden oder nach der Streckenlänge. Bei größeren Bedienungsgebieten sind Zoneneinteilungen möglich, Fahrten über die Zonengrenze hinaus können teurer sein als Fahrten innerhalb einer Zone.

Der Tarif für eine Einzelfahrt sollte nicht unter dem Preisniveau des regionalen Linienverkehrs liegen, eine Anpassung an den Zonentarif des jeweiligen Verkehrsverbundes ist zweckmäßig. Die Tarifintegration in den bestehenden öffentlichen Linienverkehr (z.B. Verkehrsverbund) kann sinnvoll sein. Besteht bei Vereinsmodellen ein direkter Zusammenhang der Mitgliedsbeiträge mit dem Nutzungstarif, ist dieser darzulegen.

Finanzierungskonzept

Die Kalkulation der Ausgaben und Einnahmen soll vorausschauend für zumindest 3 Jahre dargelegt werden. Die Kosten sind nach folgenden Gruppen aufzuschlüsseln:

- Personal
- Verwaltung
- Werbung, Information
- Fahrzeug (Abschreibung bzw. Leasingraten, Treibstoff, Instandhaltung, Versicherung, Reparaturen)
- Sonstiges (Schulungen der Fahrer etc.) und Unvorhergesehenes

Einnahmen können erzielt werden durch:

- Fahrscheinverkauf
- Sponsoren und Mitgliedsbeiträge (bei Vereinsmodellen)
- Werbeflächen am Fahrzeug
- Förderungen

Die Nutzung von Synergien z.B. bei der Fahrzeugnutzung bringt Einsparungen. Kooperationen mit Partnerbetrieben aus Einzelhandel, Gastronomie oder Tourismus – so vorhanden – fördern durch die Möglichkeit von speziellen Angeboten das Mikro-ÖV System.

Abstimmung mit anderen Mobilitätsprojekten

Bestehende und geplante Mobilitätsprojekte, die in irgendeiner Form einen Einfluss auf den Betrieb haben, sind im Konzept zu berücksichtigen.

Laufende Evaluierung

Um laufend Verbesserungen durchführen zu können, soll das Konzept begleitende Evaluierung vorsehen. Zur Qualitätssicherung bietet sich eine Projektgruppe aus AkteurInnen der Gemeinde und Fahrgästen an.

Förderungen

Überblick über aktuelle Förderungen. Es ist zu beachten, dass sich Förderungen und die geltenden Bestimmungen ändern können.

Förderungen durch das Land Burgenland

Die **Dorferneuerungsrichtlinie** 2011 sieht die Förderung von Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr in der Gemeinde vor, wobei die Erstellung von Konzepten und die Anschaffung von Fahrzeugen gefördert werden. Folgende Förderungen werden gewährt:

- Erarbeitung von Analysen, Plänen, Bedarfserhebungen und Mobilitätskonzepten in der Gemeinde: 50% (max. Förderbetrag: € 5.000,-)
- Investive Maßnahmen zur Umsetzung der in lit. a erstellen Analysen, Pläne und Vorhaben in der Gemeinde: 30% (max. Förderbetrag: € 8.000,-)
- Erarbeitung von gemeindeübergreifenden Analysen, Plänen, Bedarfserhebungen und Mobilitätskonzepten im Bereich Mobilität: 60% (max. Förderbetrag: € 7.000,-)
- Investive gemeindeübergreifende Maßnahmen zur Umsetzung der in lit. c erstellten Analysen, Pläne und Vorhaben: 35% (max. Förderbetrag: € 12.000,-)

Auf Basis der neuen **Richtlinie über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben** können Gemeinden, Gemeindeverbände, Vereine mit Gemeindeträgerschaft, juristische Personen mit Gemeindebeteiligung um Förderung für den Betrieb eines Mikro-ÖV Systems ansuchen. Als Voraussetzung ist ein fundiertes Konzept zu erstellen. Gefördert wird der nach Abzug aller Einnahmen verbleibende Abgang. Das Ausmaß der Förderung richtet sich einerseits nach der Bedarfskatogorie (entsprechend Karte Seite 16), andererseits nach der Anzahl der kooperierenden Gemeinden, die ein System gemeinsam betreiben wollen. Die Förderhöhe liegt bei 20% für Bedarfskategorie 0, 25% für Bedarfskategorie 1, 30% für Bedarfskategorie 2 und 35% für Bedarfskategorie 3 und ist für eine Gemeinde mit 8.000,- Euro, für zwei Gemeinden mit 12.000,- Euro, für drei Gemeinden mit 16.000,- Euro, für vier Gemeinden mit 18.000,- Euro und ab 5 Gmeinden mit 20.000,- Euro pro Jahr begrenzt.

Förderungen durch den Klima- und Energiefonds

Im Rahmen der 3. Ausschreibung des Programms „Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum" stehen rund 1 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung. Adressiert werden ländliche Gemeinden, die bei der Planung und Umsetzung eines Mikro-ÖV Systems Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung und bei der Finanzierung erreichen. Als neuer Schwerpunkt wird 2013 Car-Sharing im ländlichen Raum ausgeschrieben (Gemeinden als Träger, nicht kommerzielle Systeme).

Hauptzielgruppen sind öffentliche Bedarfsträger, kommunale Einrichtungen sowie Vereine und Privatinitiativen. Es stehen die folgenden Themenfelder zur Auswahl:

- Themenfeld 1:
  Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme
- Themenfeld 2:
  Erweiterung bestehender Mikro-ÖV Angebote
- Themenfeld 3:
  Grundlagenarbeiten

Die Einreichung wird zweistufig durchgeführt.

Details zum 3. Call sind ab 3. 5. 2013 auf der Klimafonds-Homepage (*http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/aktuelle-foerderungen/*) sowie auf der Website der Abwicklungsstelle SCHIG mbH. (*http://www.schig.com/foerderungen- ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev/*) zu finden.

Förderung durch die EU

Fördermittel durch die EU werden über verschiedene Programmschienen (Rahmenprogramme, Interreg, LEADER), meist für einen Pilotbetrieb vergeben.

Weiterführende Informationen

Informationen über Förderungen

Mobilitätszentrale Burgenland
Domplatz 26, 7000 Eisenstadt
02682 21070
office@b-mobil.info
www.b-mobil.info

Amt der Burgenländischen Landesregierung Gesamtverkehrskoordination
Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt
057 600 2117
post.ro@bgld.gv.at
www.burgenland.at

Klima- und Energiefonds
Gumpendorferstaße 5/22, 1060 Wien
Kontakt: Mag. Daniela Kain, Programm-Managerin
01 585 03 90-27
daniela.kain@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenbastei 5, 1010 Wien
01 51522
office@lebensministerium.at
www.lebensministerium.at
klima:aktiv mobil - Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums im Verkehrsbereich
www.klimafonds.gv.at/foerderungen/

Links zum Thema - Informationen über bestehende Mikro-ÖV-Systeme

AST FOC Parndorf
www.vor.at

City-Taxi Eisenstadt
Magistrat Eisenstadt
Hauptstraße 35, 7000 Eisenstadt
rathaus@eisenstadt.at
www.eisenstadt.gv.at

Gmoa-Bus Purbach
Stadtgemeinde Purbach
Hauptgasse 38, 7083 Purbach
stadtgemeinde@purbach.at
www.purbach.at

ne'mo-AST Neusiedl am See
Stadtgemeinde Neusiedl am See
Hauptplatz 1, 7100 Neusiedl
rathaus@neusiedlamsee.at
www.neusiedl-am-see.at/nemo.htm

Verein Discobus
Permayerstraße, 7000 Eisenstadt
office@discobus.at
www.discobus.at

Verein Dorfmobil Klaus-Steyrling-Kniewas
4564 Klaus 100
info@gemeinde-klaus.at
www.gemeinde-klaus.at

Verein Ernsti-MOBIL
Hauptplatz 1, 2115 Ernstbrunn
gemeindeamt.ernstbrunn@netway.at
www.ernstbrunn.gv.at

Verein Mobiles Burgenland
(60plusTaxi, Jugendtaxi)
Robert Graf Platz 1, 7000 Eisenstadt
www.mobilesburgenland.eu

Verein Mobilität für die Gemeindebürger der Gemeinden Kleinmürbisch, Tschanigraben, Großmürbisch und Neustift bei Güssing (Dorfbus)
7540 Kleinmürbisch 1
post@kleinmuerbisch.bgld.gv.at
www.kleinmuerbisch.at

Verein Soziale Dienste Schattendorf
und Umgebung (Dorfschattl)
Fabriksgasse 44, 7022 Schattendorf
office@sozialedienste-schattendorf.at
www.sozialedienste-schattendorf.at

Verein SPA-Mobil (Stetteldorf Pendelt Anders)
Obere Wagramstraße 24,
3463 Eggendorf am Wagram
www.spa-mobil.stetteldorf-wagram.at

Virger Mobil
Gemeindeamt Virgen
Virgental Straße 81, 9972 Virgen
gemeinde@virgen.at
www.virgen.at

Quellen

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

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH (2012): ÖV-Verkehrskonzept Südburgenland. Im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung. Stabsstelle Raumordnung und Wohnbauförderung. Wien

Grubits, C.; Meth, D.; Hubmann, J. (2013): Amt der Burgenländischen Landesregierung: Studie Mikro–ÖV Burgenland im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung, LAD Raumordnung, Verkehrskoordination mit Unterstützung durch die Mobilitätszentrale Burgenland. Eisenstadt

Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2012): Kleinräumige Mobilitätsangebote - Empfehlungen für die praktische Umsetzung.

Statistik Austria: www.statistik.at (Aufrufe: Jänner und Feber 2013)

Putz, I.; Zandonella, M. (2011): Mobilitätsverhalten in ausgewählten südburgenländischen Gemeinden. Im Rahmen des Programms GreMo – Grenzüberschreitende Mobilität. SORA. Wien

Move on Green (laufend; 2013): Projekt ko-finanziert vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (ERDF) und der INTERREG IVC Programm. Projektlaufzeit: 2012 – 2014.

Herry, M.; Sedlacek, N.(2012): Verkehr in Zahlen. Österreich. Ausgabe 2011. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien

BEV, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

VOR, Verkehrsverbund Ostregion

b-mobil.info, Mobilitätszentrale Burgenland

Dax & Partner Rechtsanwälte GmbH: Statuten des Vereins „Mobilität für die Gemeindebürger der Gemeinden Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben und Großmürbisch“

Anhang

Musterstatuten - Betreiberverein des Dorfbuses Kleinmürbisch (Siehe folgende Seiten.)

STATUTEN DES VEREINES

„Mobilität für die Gemeindebürger der Gemeinden Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben und Großmürbisch“

Quelle: Dax & Partner Rechtsanwälte GmbH

1. Präambel

1.1 Die Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben haben mit dem Problem zu kämpfen, dass die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (Bus) für die Bürger dieser Gemeinden äußerst eingeschränkt ist.

1.2 Ein großes Problem in den Gemeinden stellt es dar, dass insbesondere Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, welche nicht über einen Führerschein verfügen, kaum Möglichkeiten haben, in den Bezirksvorort Güssing zu gelangen – es sei denn, sie nehmen hinsichtlich Rückfahrt lange Wartezeiten etc. in Kauf.

1.3 Die Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben haben nunmehr beschlossen, einen Verein zu gründen, welchem sämtliche Bürger der vorgenannten Gemeinden als außerordentliche Mitglieder beitreten können.

1.4 Ziel des Vereines ist es, den außerordentlichen Vereinsmitgliedern individuelle Fahrtmöglichkeiten anzubieten, um die Mobilität der Vereinsmitglieder zu erhöhen. Mit den Mitgliedsbeiträgen des Vereines soll ein Bus mit neun Sitzen sowie ein Fahrer finanziert werden.

2. Name, Sitz und Tätigkeitsbereich

2.1 Der Verein führt den Namen: „Mobilität für die Gemeindebürger der Gemeinden Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch und Kleinmürbisch“.

2.2 Der Verein hat seinen Sitz im Gemeindeamt Kleinmürbisch, Kleinmürbisch 1, 7540 Güssing, und erstreckt seine Tätigkeit auf das Gemeindegebiet der Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben.

2.3 Die Errichtung von Zweigvereinen ist nicht beabsichtigt.

2.4 Der Verein ist berechtigt, sich an anderen Vereinen als Mitglied zu beteiligen, ebenso nach Notwendigkeit auch als Gesellschafter an Kapitalgesellschaften.

3. Zweck des Vereines

3.1 Der Verein, dessen Tätigkeit nicht auf Gewinn gerichtet ist, bezweckt die Förderungen zur Besserung der Mobilität der Gemeindebürger der Gemeinden Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch und Kleinmürbisch. Ziel des Vereines ist es zusätzlich zum spärlichen derzeitigen Busverkehrsangebot Alternativen für die Vereinsmitglieder anzubieten, um in den Bezirksvorort Güssing bzw. in umliegende Ballungszentren zu gelangen.

3.2 Der Vereinszweck soll insbesondere durch folgende Mitteln erreicht werden:

a) Mitgliedsbeiträge
b) Subventionen oder Beihilfen von öffentlichen Stellen
c) Spenden, Sponsorbeiträgen und sonstigen Zurechnungen
d) Erträgnisse aus sonstigen Aktionen und Veranstaltungen.

4. Arten der Mitgliedschaft

4.1 Die Mitglieder des Vereines gliedern sich in ordentliche, außerordentliche und Ehrenmitglieder.

4.2 Ordentliche Mitglieder: Ordentliche Mitglieder des Vereines sind die Gemeinden Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch und Kleinmürbisch. Ordentliche Mitglieder sind insbesondere jene, die den vorgeschriebenen Vollmitgliedsbeitrag leisten.

4.3 Außerordentliche Mitglieder: Außerordentliche Mitglieder sind natürliche Personen, die ihren Hauptwohnsitz in den Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben haben. Außerordentliche Mitglieder haben in der Generalversammlung lediglich beratende Stimme, es kommt ihnen weder das aktive noch das passive Wahlrecht zu.

4.4 Ehrenmitglieder: Ehrenmitglieder sind Personen, die hiezu wegen besonderer Verdienste um den Verein ernannt werden. Ehrenmitglieder haben bei der Generalversammlung lediglich beratende Stimme und kommt ihnen weder das aktive noch das passive Wahlrecht zu.

5. Erwerb der Mitgliedschaft

5.1 Außerordentliche Mitglieder des Vereines können alle Einwohner der Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben werden, die ihren Hauptwohnsitz in einer der vorgenannten Gemeinden haben.

5.2 Über die Aufnahme von außerordentlichen Mitgliedern die den Hauptwohnsitz nicht in den Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben haben, entscheidet der Vorstand. Die Aufnahme kann ohne Angabe von Gründen abgelehnt werden.

5.3 Die Ernennung zum Ehrenmitglied erfolgt über Antrag des Vorstandes durch die Generalversammlung.

5.4 Der Generalversammlung obliegt des weiteren, die Aufnahme eines neuen Vereinsmitgliedes von der Bezahlung einer Beitrittsgebühr abhängig zu machen, deren Höhe jedenfalls durch Beschluss der Generalversammlung festgelegt wird.

5.5 Vor Konstituierung des Vereines erfolgt die vorläufige Aufnahme von Mitgliedern durch die Proponenten. Diese Mitgliedschaft wird erst mit Konstituierung des Vereines wirksam.

6. Beendigung der Mitgliedschaft

6.1 Ein Mitglied kann zum Ende eines jeden Kalenderjahres seinen Austritt aus dem Verein erklären. Die Kündigungsfrist beträgt dabei 3 Monate und hat schriftlich an den Vorstand zu erfolgen. Der Postlauf ist in der Kündigungsfrist enthalten.

6.2 Mitglieder können von dem Vorstand mit 2/3 Mehrheit ausgeschlossen werden, wenn sie die obliegenden Pflichten verletzen oder wenn die Fortsetzung ihrer Mitgliedschaft (auch außerordentliche Mitglieder) das Ansehen des Vereines beeinträchtigt. Der Antrag auf Ausschluss muss dem betreffenden Mitglied mindestens 8 Tage vor der Entscheidung des Vorstandes zugestellt werden, um den Mitglied die Möglichkeit zu geben, sich zu den erhobenen Anschuldigungen zu äußern. Gegen den Ausschluss des Vorstandes ist binnen 2 Wochen nach Erhalt des schriftlichen Ausschlusses die Berufung an eine außerordentliche Generalversammlung zulässig, welche vereinsintern endgültig entscheidet. Die außerordentliche Generalversammlung hat binnen 8 Wochen nach Erhebung der Berufung hierüber zu entscheiden. Bis zur Entscheidung der Generalversammlung ruhen sämtliche Mitgliedschaftsrechte und -pflichten.

6.3 Streichung wegen Zahlungsverzuges der Mitgliedsbeiträge: Mitglieder, auch außerordentliche Mitglieder, welche mit der Entrichtung des Mitgliedbeitrages bzw. sonstigen finanziellen Verpflichtungen aufgrund des Vereinsverhältnisses für den Zeitraum von mehr als 1 Jahr säumig sind und trotz zweimaliger Mahnung durch den Vorstand ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, werden vom Vorstand ohne Setzung einer Nachfrist vom Verein ausgeschlossen. Die Mitgliedschaft endet am Tag des Ausschlusses. Über einen Ausschluss aus dem Verein ist das Mitglied mit eingeschriebenen Brief vom Vorstand binnen 8 Tagen in Kenntnis zu setzen.

7. Rechte und Pfichten der Mitglieder

7.1 Alle Vereinsmitglieder haben das Recht, die Einrichtungen des Vereines – insbesondere den vereinseigenen Bus – in Anspruch zu nehmen, sowie an allen Veranstaltungen des Vereines teilzunehmen.

7.2 Das Stimmrecht in der Generalversammlung sowie das aktive und passive Wahlrecht steht nur den ordentlichen Mitgliedern zu.

7.3 Die Mitglieder sind verpflichtet, die Interessen des Vereines nach Kräften zu fördern und alles zu unterlassen, wodurch das Ansehen und der Zweck des Vereines Abbruch erleiden könnte.

7.4 Die Mitglieder haben die Vereinsstatuten und die Beschlüsse der Vereinsorgane zu beachten.

7.5 Die Mitglieder sind zu pünktlichen Zahlungen der Mitgliedsbeiträge sowie sonstigen finanziellen Aufwendungen in der von der Generalversammlung beschlossenen Höhe verpflichtet.

7.6 Die Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben entsenden je zwei Delegierte in die Generalversammlung.

8. Mitgliedsbeiträge

8.1 Die Höhe des jährlichen Mitgliedsbeitrages sowie einer allfälligen einmaligen Beitrittsgebühr richtet sich nach der Art der Mitgliedschaft. Die Höhe des jährlichen Mitgliedsbeitrages sowie der einmaligen Beitrittsgebühr wird in der ordentlichen Generalversammlung nach vorherigem Vorschlag des Vorstandes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Lage des Vereines und die in der Zukunft geplanten Aktivitäten festgelegt.

9. Vereinsorgange

9.1 Organe des Vereine sind:

a) die Generalversammlung
b) der Vorstand
c) di1e Rechnungsprüfer
d) die Schlichtungsstelle

9.2 Der Vorstand ist berechtigt zur Führung der Geschäfte einen Geschäftsführer zu bestellen.

10. Generalversammlung

10.1 Die Gemäß diesem Statut den Vereinsmitgliedern vorbehaltenen Beschlüsse werden in der Generalversammlung gefasst.

10.2 Die Einberufung der Generalversammlung erfolgt durch den Vorstand. Die Frist für die Einberufung der Generalversammlung beträgt 3 Wochen. Die Einladung hat schriftlich zu ergehen. In der Einladung müssen die Gegenstände Tagesordnung angegeben sein.

10.3 Die Generalversammlung hat zumindest einmal jährlich innerhalb der ersten 9 Monate des Geschäftsjahres stattzufinden. Allfällige weitere General- versammlungen sind binnen 6 Wochen einzuberufen, wenn es das Interesse des Vereines erfordert.

10.4 Eine außerordentliche Generalversammlung findet auf Beschluss des Vorstandes oder der ordentlichen Generalversammlung statt. Sie ist auch dann vom Vorstand einzuberufen, wenn dies von mindestens 1/10 der stimmberechtigten Vereinsmitgliedern oder den Rechnungsprüfern unter Angaben der gewünschten Tagesordnung verlangt wird. Eine solche Generalversammlung hat binnen 4 Wochen nach Einlangen des Verlangens des Vorstands stattzufinden.

10.5 Jedes ordentliche Mitglied hat das Recht, mittels schriftlichen Antrag – welcher zumindest 8 Tage vor dem Termin der Generalversammlung beim Vorstand einzurechnen ist – weitere Tagesordnungspunkte, welche im Antrag genau zu bezeichnen sind, zu beantragen.

10.6 Den Vorsitzenden der Generalversammlung führt der Obmann, in dessen Verhinderung dessen Vertreter. Der Vorsitzende leitet die Verhandlungen und bestimmt die Reihenfolge der Behandlung der Punkte der Tagesordnung sowie die Art und Form der Abstimmung. Die Beiziehung von Sachverständigen oder sachkundigen Beratern zu einzelnen Tagesordnungspunkten ist zulässig.

10.7 Die Beschlüsse der Generalversammlung erfolgen mit einfacher Mehrheit der Stimmen.

10.8 Die Beschlussfähigkeit der Generalversammlung ist bei Anwesenheit von 3/4 der Mitglieder gegeben. Wird diese Zahl nicht erreicht, ist die Generalversammlung mit derselben Tagesordnung eine halbe Stunde nach dem in der Einladung angekündigten Termin ohne Rücksicht auf die Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig.

10.9 Beschlüsse dürfen nur gefasst werden, wenn die Mitglieder der Generalversammlung und die allenfalls sonst noch Teilnahmeberechtigten zur Sitzung fristgerecht eingeladen wurden und die Beschlussfähigkeit gegeben ist. Gültige Beschlüsse können nur zur Tagesordnung gefasst werden.

10.10 Beschlüsse betreffend der Änderung des Statutes und der Auflösung des Vereines bedürfen der 3/4 Mehrheit sämtlicher Mitglieder.

10.11 Über die Beschlüsse in der Generalversammlung ist ein Protokoll zu führen. Das Protokoll ist vom Obmann sowie von einem weiteren Vorstandsmitglied zu unterfertigen.

10.12 Der Generalversammlung sind folgende Beschlüsse vorbehalten:

10.12.1 Entgegennahme und Genehmigung des Rechenschaftsberichtes und des Rechnungsabschlusses.

10.12.2 Beschlussfassung über den Jahresvoranschlag.

10.12.3 Wahl, Bestellung und Enthebung der Mitglieder des Vorstandes und der Rechnungsprüfer.

10.12.4 Entlastung des Vorstandes.

10.12.5 Festsetzung der Höhe der Beitrittsgebühr und der Mitgliedsbeiträge der ordentlichen und außerordentlichen Mitglieder.

10.12.6 Verleihung und Aberkennung der Ehrenmitgliedschaft

10.12.7 Beschlussfassung über Statutenänderungen und die freiwillige Auflösung des Vereines.

10.12.8 Beratung und Beschlussfassung über sonstige auf der Tagesordnung stehende Fragen.

10.12.9 Genehmigung von Rechtsgeschäften zwischen Vorstandsmitgliedern und Rechnungsprüfern mit dem Verein.

11. Der Vorstand

11.1 Der Vorstand besteht aus mindestens 4 Mitglieder und zwar einem Obmann, zwei Obmann-Stellvertretern und einem Kassier.

11.2 Die Funktionsdauer des Vorstandes beträgt 3 Jahre, auf jeden Fall währt sie bis zur Wahl des neuen Vorstandes. Eine Wiederwahl ist möglich.

11.3 Der Vorstand wird vom Obmann, bei dessen Verhinderung von einem seiner Stellvertreter schriftlich oder mündlich einberufen. Sind auch diese für lange Zeit verhindert, ist jedes sonstige Vorstandsmitglied berechtigt den Vorstand einzuberufen.

11.4 Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn alle seine Mitglieder eingeladen wurden und mindestens die Hälfte von Ihnen anwesend ist.

11.5 Der Vorstand fasst seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

11.6 Den Vorsitz bei den Vorstandsitzungen führt der Obmann, bei dessen Verhinderung einer seiner Stellvertreter. Sind auch diese verhindert, obliegt der Vorsitz dem an Jahren ältesten Vorstandsmitglied.

12. Aufgabenkreis des Vorstandes

12.1 Dem Vorstand obliegt die Leitung des Vereines. Ihm kommen alle Aufgaben zu, die nicht durch die Statuten einem anderen Vereinsorgan zugewiesen sind. In seinen Wirkungsbereich fallen insbesondere folgende Angelegenheiten:

a) Erstellung des Jahresvoranschlages sowie Abfassung des Rechenschafts- berichtes und des Rechnungsabschlusses;
b) Vorbereitung der Generalversammlung;
c) Einberufung der ordentlichen und der außerordentlichen Generalversammlung;
d) Verwaltung des Vereinsvermögens;
e) Aufnahme oder Ausschluss von Vereinsmitgliedern;
f) Aufnahme und Kündigung von Angestellten des Vereines;
g) Bestellung eines Geschäftsführers.

13. Besondere Obliegenheiten einzelner Vorstandsmitglieder

13.1 Der Obmann vertritt den Verein nach außen. Schriftliche Ausfertigungen des Vereines bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Unterschrift des Obmannes und eines seiner Stellvertreter, in Geldangelegenheiten des Obmannes und des Kassiers. Rechtsgeschäfte zwischen den Vorstandsmitgliedern und dem Verein bedürfen zu ihrer Gültigkeit außerdem der Genehmigung der Generalversammlung.

13.2 Rechtsgeschäftliche Bevollmächtigungen, den Verein nach Außen zu vertreten bzw. für ihn zu zeichnen, können ausschließlich vom Obmann sowie seinen Stellvertretern und dem Kassier erteilt werden.

13.3 Bei Gefahr in Verzug ist der Obmann berechtigt, auch in Angelegenheiten, die in den Wirkungsbereich der Generalversammlung oder des Vorstandes fallen, unter eigener Verantwortung selbständig Anordnungen zu treffen; diese bedürfen jedoch der nachträglichen Genehmigung durch das zuständige Vereinsorgan.

13.4 Der Obmann führt den Vorsitz in der Generalversammlung und im Vorstand.

13.5 Der Kassier ist für die ordnungsgemäße Geldgebarung des Vereines verantwortlich.

13.6 Im Fall der Verhinderung tritt an die Stelle des Obmannes dessen Stellvertreter.

14. Rechnungsprüfer

14.1 Die zwei Rechnungsprüfer werden von der Generalversammlung für die Dauer von 3 Jahren gewählt. Eine Wiederwahl ist möglich.

14.2 Den Rechnungsprüfern obliegt die laufende Geschäftskontrolle und die Überprüfung des Rechnungsabschlusses. Sie haben der Generalversammlung über das Ergebnis der Überprüfung zu berichten.

15. Schlichtungsstelle

15.1 Alle Streitigkeiten aus dem Vereinsverhältnis und im Zusammenhang mit dem Vereinsverhältnis sind zunächst vor der Schlichtungsstelle des Vereines auszutragen.

15.2 Die Schlichtungsstellte des Vereins setzt sich aus 3 Vereinsmitgliedern zusammen. Sie wird in einem konkreten Streitfall derart gebildet, dass ein Streitteil gegenüber dem Vorstand die Schlichtungsstelle anruft und gleichzeitig ein Mitglied der Schlichtungsstelle schriftlich namhaft macht. Über Aufforderung durch den Vorstand macht der andere Streitteil innerhalb von 7 Tagen das andere Mitglied der Schlichtungsstelle namhaft. Mehrere Personen einer Streitpartei machen gemeinsam ein Mitglied namhaft. Nach Verständigung des Vorstand innerhalb von 7 Tagen wäh-

len die namhaft gemachten Mitglieder der Schlichtungsstelle binnen weitere 14 Tagen ein drittes Mitglied zum Vorsitzenden der Schlichtungsstelle. Bei Stimmengleichheit entscheidet unter den Vorgeschlagenen das Los. Die zur Schlichtung berufenen Personen haben unbefangen zu sein.

15.3 Ziel der Schlichtungsstelle ist die Vereinsinterne außergerichtliche Beilegung von Vereinsstreitigkeiten unter Einhaltung eines fairen und zügigen Verfahrens, insbesondere unter Wahrung des beiderseitigen Gehörs. Zu diesem Zweck sind die Streitteile zu einer oder mehreren mündlichen Verhandlungen zu laden.

15.4 Sofern das Verfahren von der Schlichtungsstelle nicht beendet ist, steht für Rechtsstreitigkeiten nach Ablauf von 6 Monaten ab Anruf der Schlichtungsstelle der ordentliche Rechtsweg offen. Das Verfahren vor der Schlichtungsstelle endet durch eine Einigung der Streitteile oder durch eine schriftliche Empfehlung der Schlichtungsstelle. Vereinstreitigkeiten, die keine Rechtsstreitigkeiten sind, entscheidet die Schlichtungsstelle endgültig.

15.5 Die Schlichtungsstelle führt Ihre Empfehlungen bzw. Entscheidungen per Anwesenheit aller seiner Mitglieder mit einfacher Stimmenmehrheit. Sie entscheidet nach besten Wissen und Gewissen. Ihre Entscheidungen sind vereinsintern endgültig.

16. Beendigung des Vereines

16.1 Die freiwillige Auflösung des Vereines kann nur in einer zu diesem Zweck einberufenen außerordentlichen Generalversammlung erfolgen und bedarf der 3/4 Mehrheit sämtlicher Mitglieder.

16.2 Die Generalversammlung hat auch – sofern Vereinsvermögen vorhanden ist – über die Liquidation zu beschließen. Insbesondere hat sie einen Liquidator zu berufen und Beschluss darüber zu fassen, wem dieser das nach Abdeckung der Passiven verbleibende Vereinsvermögen zu übertragen hat. Dieses Vermögen soll, soweit dies möglich und erlaubt ist, einer Organisation zufallen, die gleiche oder ähnliche Zwecke wie der gegenständliche Verein verfolgt bzw. für Zwecke der Infrastruktur etc. in den Gemeinden Inzenhof, Großmürbisch, Kleinmürbisch und Tschanigraben.

16.3 Der letzte Vereinsvorstand hat die freiwillige Auflösung binnen 4 Wochen nach Beschlussfassung der zuständigen Sicherheitsdirektion schriftlich anzuzeigen. Er ist auch verpflichtet, die freiwillige Auflösung innerhalb derselben Frist in einer für amtliche Verlautbarungen bestimmten Zeitung zu veröffentlichen

……, am ……

NOTIZEN

NOTIZEN

NOTIZEN