

# Mobilität und soziales Engagement: Bürgerbus

# Ausgangslage für die Mobilität in der Peripherie

- Zunehmende Abwanderung
- Überalterung der Gesellschaft
- Politik in der Schweiz konzentriert sich zunehmend auf Agglomerationsräume
- Reduzierte Service Public (weniger Versorgungseinrichtungen und geringeres ÖV Angebot)
- Probleme für Personen ohne Fahrzeug
- Verschiedene mögliche Nutzergruppen:  
Ältere, Jugendliche und Touristen



# Ergebnisse einer Vorstudie zur nachhaltigen Mobilität im *parc adula*

- Kaum Kooperation zwischen Tourismus und Angeboten für die Bevölkerung im Bereich Mobilität
- Potenzial zur Zusammenarbeit:
  - ⇒ bessere Rentabilität der Angebote
  - ⇒ mehr Angebotsmöglichkeiten für den Tourismus (bspw. Gepäcktransport, Fahrservices etc.)
  - ⇒ mehr Angebote für Einheimische (bspw. Busse zu den Randzeiten, höhere Taktdichte, Fahrservice zu Service Public in den Zentren)



# Konzept Bürgerbus

- Bürger fahren für Bürger:  
Funktioniert durch soziales Engagement der ehrenamtlichen Fahrer-/innen
- Fährt in Räumen und zu Zeiten ohne guten ÖV Anschluss
- Verschiedene Zielgruppen je nach lokalem/regionalem Kontext
- Lokale Organisation und Kenntnisse der Anforderungen als Stärke



# Bürgerbus: Angebote

## Land-Agglomeration Verbindung

- Anbindung kleiner Gemeinden an den Hauptort oder an ein regionales Zentrum
- Schliessen von Lücken im Regionalbusverkehr
  - vom ÖV nicht erschlossene Strecken oder Integration in bestehende Strecken zu anderen Zeiten





# Bürgerbus: Angebote

## Stadtverkehr für kleine Orte

- Innerortsverkehr in Klein- und Mittelzentren
- Anbindung abgelegener Siedlungen an den ÖV
- Erschliessen von Einzelhandelsstandorten und Freizeiteinrichtungen am Ortsrand



# Bürgerbus: Angebote

## Weitere Angebotsarten

- Bedarfsgesteuerter Verkehr (Vorbestellung)
- Wochenend- oder Abendverkehr für Freizeitangebote
- Fahrten nur für spezifische Zielgruppen



# Bürgerbus: Rahmenbedingungen

## Organisationsformen

Ein Träger mit Rechtsform ist für den Betrieb eines Bürgerbusses notwendig!

- Verein als Träger in Kooperation mit örtlichen Nahverkehrsunternehmen
- Gemeinde als Träger
- Mischmodelle möglich





# Bürgerbus: Rahmenbedingungen

## Planung

- Ein Bürgerbus ist nicht Konkurrenz zum ÖV oder Taxi sondern eine Ergänzung!
- Abstimmung mit bestehenden Verkehrsangeboten, sowie eine Kooperation mit dem ÖV ist nötig
- Ein Bürgerbus hat alle Rechte und Pflichten des ÖV



# Bürgerbus: Rahmenbedingungen

## Kosten

- Personalkosten entfallen weitgehend (sonst 60-70% der Betriebskosten)
- Investitionen: Fahrzeug + Abschreibung
- Regelmässige Kosten: Führerscheine, Versicherung, Wartung, Marketing
- Laufende Kosten: Kraftstoff, Büromaterial

## Finanzierung

- Gemeinde(n)
- Stiftungen und Sponsoren
- Werbepartner
- Fahrgeldeinnahmen und Erstattungen



## **Mögliches Projekt: „Bürgerbus für den ländlichen Raum“**

Modellprojekt für nachhaltige Mobilität und soziale Dienstleistung im Schweizer Berggebiet.

### **Ziele:**

1. Bessere Mobilität auch ohne PKW.
2. Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen aus dem Tourismus und aus den Service Public um sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für Touristen einen Mehrwert zu generieren.
3. Stärkung des Profils der Pärke als Regionalförderer und gleichzeitig Vermarktung neuer nachhaltiger touristischer Angebote in den Parkgebieten.

# Bürgerbus und Nachhaltigkeit

## Wirtschaftlich

- Vernetzung verschiedener Sektoren
- Angebot für Touristen

## Ökologisch

- CO<sub>2</sub> Minderung
- Weniger Verkehr

## Sozial

- Schliessen einer Mobilitätslücke für Senioren und Jüngere
- Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen
- Stärkung sozialer Kontakte zwischen den BewohnerInnen der räumlich getrennten Gemeindefraktionen





# Exkursion «Sanfte Mobilität» 16.-18. April 2015

Bürgerbus Chiemsee  
(Oberbayern, D)

Erlebnismobilität in  
Werfenweng  
(Salzburgerland, A)



Sanfte Mobilität in Werfenweng ©Tourismusverband Werfenweng, Bernhard Bergmann