Taxi 60+

Eine maßgeschneiderte Mikro-ÖV-Lösung für Aschbach

WIR – parteiunabhängig in die Zukunft

Aschbach Markt, 19.05.2015

1 Übersicht

Die wachsende Generation 60Plus hat ein steigendes Mobilitätsbedürfnis, das bei höherem Alter schwieriger befriedigt werden kann. Nicht immer können entstehende Lücken durch das persönliche Umfeld oder eigenen Einsatz überbrückt werden. Eine Gemeinde reduziert durch Taxi60+ als „Mikro-Öffentlichen Verkehr“-Konzept (Mikro-ÖV) Defizite, erhöht die Lebensqualität, stärkt die Eigenständigkeit der älteren Bürger und fördert die gemeindeeigene Infrastruktur. Von Kommunen und Regionen bereits umgesetzte Konzepte unterstreichen die Wirksamkeit.

Durch Taxi60+ entsteht eine günstige und flexible Mobilitätslösung, die hilft wenn das normalerweise Verfügbare nicht mehr funktioniert.

Am besten wirkt das Konzept, wenn eine maßgeschneiderte Lösung für Aschbach umgesetzt wird.

1.1 Rahmenbedingungen

Aus derzeitiger Sicht stellen sich folgende Rahmenbedingungen um die Startaufwände möglichst gering zu halten und die Projektrisiken zu reduzieren:

- Flexibel und planbar
  Die Lösung muss für Benutzer flexibel und planbar sein. Der zeitliche Aufwand für die Planung von Fahrten soll möglichst gering sein und große Vorbereitungen sollen vermieden werden.
- Sehr einfach
  Für alle Betroffenen (Benutzer, Unternehmen, Gemeinde) muss die Verwendbarkeit möglichst einfach sein. Hier ist der Fahrscheinkauf für die Kunden ein zentraler Punkt
- Bestehende Möglichkeiten nutzen
  Große Anfangsinvestionen sind nicht zweckdienlich. Durch Einbeziehung der Bevölkerung und Nutzung von bestehenden Gemeindestrukturen soll das Projektrisiko gering gehalten werden
- Kostenneutral für Gemeinde, Verwaltungsaufwand
  Der Gesamtaufwand soll grundsätzlich kostendeckend sein. Für die Gemeinde soll maximal ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand anfallen.
- Koordination mit Bahn und Bus
  Taxi60+ ist für Aschbacher konzipiert. Um weitere Fahrten auch öffentlich zu ermöglichen, wird auf die Koordination mit Bahn und Bus geachtet.

1.2 Grundlegend zu klärende Fragen

Aus derzeitiger Sicht stellen sich folgende 3 Grundsatzfragen für die weitere Umsetzung des Projekts

- Ruftaxi, Fahrplan oder Mischform
  Wird bei Bedarf der Kunden das Service zur Verfügung gestellt werden oder soll die Versorgung durch fixer Fahrpläne erfolgen? Zugeschnittene Mischformen sind gut vorstellbar.
- Fahrten nur innerhalb Aschbachs vs. auch Spezialziele außerhalb

Werden nur Fahrten innerhalb des Gemeindegebiets angeboten oder gibt es ausgewählte Ziele, wie Krankenhäuser, die auch angeboten werden?

- Betreiberform
  Wer betreibt und verantwortet Taxi60+ wirtschaftlich und rechtlich? Ein Verein? Eine andere Organisationsform?

1.3 Notwendige Entscheidungen zur Umsetzung

1.3.1 Durchführende der Fahrten

In erstem Überblick ergeben sich folgende Möglichkeiten und deren Mischformen, um die angeforderten Fahrten durchzuführen. Jede Kombination ist derzeit denkbar.

- Privatpersonen fahren
  Speziell wenn Aschbacher Senioren die Aufgaben übernehmen würde der soziale Zusammenhalt gestärkt werden
- Professionelles Taxiunternehmen
  Die Fa. Fellner erfüllt bereits alle rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen um diese Dienstleistung anzubieten.
- Gemeindebusse
  Bei Standzeiten könnten gemeindeeigene Fahrzeuge für die Einsätze verwendet werden

1.3.2 Verwaltung

Die Durchführung der Verwaltung und Abrechnungen übernimmt die Trägerorganisation. Wer die konkret Durchführenden sind (Mitglieder des Vereins, Gemeindeangestellte, …) ist noch zu klären.

Das Gemeindezentrum als Anlaufstelle für Verkauf und Verwaltung würde den Kontakt mit den Bürgern intensivieren.

Geschäfte, Ärzte,... können die Verfügbarkeit von Services erhöhen.

1.4 Möglicher Ablauf für die Projektumsetzung

In der Konzeptphase (2-3Monate) sollen Erfahrungen von anderen Projekten gesammelt und die grundlegenden Entscheidungen fallen.

In der Umsetzungsphase (etwa 3 Monate) wird die Infrastruktur aufgebaut, die Bürger über die konkrete Umsetzung informiert.

Eine Probephase (1 Jahr lang) erlaubt

- das Sammeln von eigenen Erfahrung
- Anpassungen
- periodische Evaluierungen des Verlaufs
- einen Abbruch des Projekts bei Misserfolg.

2 Details zur Ausgangssituation

Der Anteil der älteren Bevölkerung in unserer Gesellschaft wird immer größer.

Gleichzeitig wird es auch für diese Bevölkerungsgruppe immer wichtiger mobil zu sein, um die notwendigen Erledigungen und Besorgungen durchführen zu können. Der Besuch beim Arzt oder der tägliche Einkauf sind vielfach nur erschwert möglich, weil die Nahversorgung vor Ort nicht immer vorhanden ist und viele ältere Menschen kein eigenes Fahrzeug haben bzw. keine öffentlichen Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können (Gehbehinderung, Tragen von schweren Einkaufstaschen, kein öffentliches Verkehrsmittel verfügbar). Schon schlechtes Wetter kann ein Hindernis sein (Stichwort Sturzgefahr). Solche Fahrten können vielfach nur am Wochenende mit Familienangehörigen erledigt werden. Der Bus in Aschbach stellt nicht immer eine Alternative dar, weil er sich auf das Zentrum und die Hauptrouten konzentriert. Wenn er in die Dörfer fährt dann passiert dies meist aufgrund des Schülerverkehrs.

Viele ältere Menschen hätten zwar ein eigenes privates Kfz vermeiden aber Fahrten schon aus Gründen der Verkehrssicherheit. Das hohe Verkehrsaufkommen bei höheren Geschwindigkeiten wirken überfordernd und drängen diese Personen weiter zurück.
Daneben müssen wir eine zunehmende Vereinsamung vieler älterer Menschen beobachten, da diese alleine leben und der soziale Kontakt zu Bekannten oder Verwandten durch die fehlende Mobilität nicht wahrgenommen werden kann. Nur wer mobil ist, kann auch am heutigen Gesellschaftsleben teilnehmen. Das Projekt "Taxi60+" will hier Unterstützung geben. Durch eine individuelle und bedarfsorientierte Beförderung mit Taxifahrzeugen zu günstigen Tarifen soll diese Bevölkerungsgruppe in ihren täglichen Grundbedürfnissen unterstützt werden (Einkaufsfahrten, Fahrten für Arztbesuch und Behördenwege, Fahrten um soziale Kontakte aufrecht zu halten, etc.).

3 Wem Taxi60+ nutzt

3.1 Älteren Menschen und deren Familienangehörigen

Durch ein flexibles und günstiges Mobilitätsangebot innerhalb der Gemeinde wird die Eigenständigkeit älterer Menschen gefördert und erhalten.
Die Bürger selbst können sich Termine flexibler und planbarer einteilen.
Schon alleine durch den sozialen Kontakt mit dem Fahrer wird einer möglichen Vereinsamung entgegengewirkt. Da andere Ortsteile leichter erreichbar werden, können familiäre und freundschaftliche Beziehungen einfacher gepflegt werden. Gemeinsame Beschäftigungen und die die Umsetzung von gemeinsamen Plänen wird erleichtert.
Mehr Möglichkeiten bedeuten hier auch ein mehr an Lebensqualität.

3.2 Familienangehörigen

Hol- und Bringdienste während der Woche stellen für die Familienangehörigen eine Belastung dar. Im Rahmen des Projektes können die Fahrten auch gebündelt werden. Aufwände werden reduziert und der soziale Kontakt intensiviert.

3.3 Gemeinde

Durch den direkten Kontakt mit der Gemeindeverwaltung können die Bedürfnisse schneller erkannt werden und das Gemeindezentrum wird selbstverständlicher Teil des Alltags, auch wenn der Kontakt nur telefonisch passiert.

3.4 Ortszentrum

Da die Entfernung zwischen den außen gelegenen Dörfern und Rotten und dem Markt eine geringeres Hindernis darstellen, wird die Beziehung zu den Einrichtungen des Marktes (Ärzte, Gasthäuser, Nahversorger, Physiotherapeuten, Spezialgeschäfte, ...) gestärkt.

3.5 Dörfern und Häusern außerhalb des Zentrums

Durch eine verbesserte Anbindung an Zentren und die neuen Möglichkeiten wird es attraktiver auch im bereits bestehenden Haus weiter draußen weiter zu wohnen und zu leben. Die Überlegungen bezüglich der ständigen Notwendigkeit eines eigenen privaten KFZs fallen nicht mehr so ins Gewicht.
Die persönlichen Vorteile für ältere Personen und deren Familien fördern direkt die bestehende ländliche Struktur.

4 Aufwände: Abschätzung und Evaluierungen

Bei der Umsetzung und Durchführung des Mikro-Öffentlichen-Verkehrsprojekt werden für die Gemeinde, Unternehmen und Privatpersonen Aufwände anfallen.

In der ersten Konzeptphase müssen die Aufwände analysiert, geschätzt und aufgezeigt werden, damit eine objektive Entscheidung gefällt werden kann.

Außertourliche Aufwände können auch während der Durchführung anfallen. Daher muss es nach dem ersten Betriebsjahr eine Evalierung des Verlaufs und des Erfolgs geben, die über den Weiterbestand des Projektes entscheidet.

Um die Evaluierung zu erleichtern gibt es nach dem ersten Halbjahr und nach 3 Quartalen einen öffentlichen Zwischenbericht.

5 Vorgehen in der Konzeptphase

5.1 Erforderliche Beschlüsse von Vorstand/Bürgermeister und im Gemeinderat

Für das Gemeindethema Taxi60+ als Mirco-ÖV-System muss die Basis aufgrund von Beschlüssen geschaffen werden

- Beauftragung von Verantwortlichen zur Evaluierung der Möglichkeiten die sich konkret für Aschbach ergeben und Erstellung eines auf Aschbach angepassten Konzepts. (z.B. durch eine fraktionsübergreifende Arbeitsgemeinschaft oder dem Dorferneuerungsverein oder einen eigenen Arbeitskreis)
- Weitere Konkretisierung der Rahmenbedingungen?
- Gibt es bereits Ausschließungsgründe für bereits existierende Konzepte?
- Welche Gründe sprechen für bevorzugte Lösungen?

5.2 Aufgaben der eingesetzten Arbeitsgruppe

Um für Aschbach eine optimale Lösung zu erreichen und um die grundlegenden Fragen klären zu können bedarf es einer Überlegung und Beurteilung der derzeitigen Situation.

Eine Analyse von bereits bestehenden Umsetzungen wird hier Ideen und mögliche

Lösungen aufzeigen.

5.2.1 Evaluierung bereits bestehender Konzepte

Je mehr Erfahrungen und Wissen über die Umsetzung eines solches Konzeptes bei uns in Aschbach vorliegt, desto besser kann die Lösung an Aschbach angepasst werden.

Drei von Gemeinden umgesetzte Konzepte werden im Kapitel „Bereits existierende Lösungen in anderen Gemeinden“ aufgelistet.

Neben den Beschreibungen ist es wichtig die Umsetzung selbst zu sehen und direkt Fragen stellen zu können.

Ernsthofen und Heidenreichstein bieten sich als Exkursionsziel für den Gemeinderat und interessierte Aschbacher an.

5.2.2 Kontakt mit „Projektbegleitern“

Es gibt in Österreich Organisationen, die sich den Themen rund um Miko-ÖV beschäftigen.

Im Rahmen eines Förderprogramms des Klimafonds entstand der Verein „mÖVe“, der sich um die Entwicklung von Lösungen im Bereich Mikro-ÖV kümmert.

Der Verein hat ein Handbuch über das Thema herausgegeben. Bei der Kontaktaufnahme mit den dort handelnden Personen kann sicher viel Wissen bezüglich der Umsetzung erfragt werden.

Speziell bei den Fördermöglichkeiten besteht hier Know-How.

5.2.3 Klärung der Fördermöglichkeiten

Bei den bereits bekannten Projekten werden unterschiedliche Förderstellen und Begleiter aufgelistet. Es ist zu prüfen, welche Unterstützungsmöglichkeiten es für die Aschbacher Umsetzung gibt.

5.2.4 Fragen an Fa. Fellner

- Welche Lösungen sind vorstellbar?
- Mögliche Fahrzeiten?
    1. Welche Möglichkeiten sieht das Unternehmen?
    2. Welche Einschränkungen gibt es?
    3. Kombinationen mit bestehenden Routen: Kindergarten
- Mögliche Preisgestaltung?
    1. Wie sieht der Preis innerhalb von Aschbach aus?
    2. In welcher Preisdimension bewegen wir uns außerhalb von Aschbach?

5.2.5 Klärung der Aufgaben und Aufwände der Gemeinde

Die Gemeindeverwaltung stellt einen wichtigen Dreh- und Angelpunkt dar. Für eine vernünftige und nachhaltige Entscheidung bedarf es der Klärung und Abschätzung der Aufwände.

Durch die Aufstellungen können die Entscheidungen besser getroffen werden.

5.2.6 Weitere untersützende Unternehmen und Organisationen

Neben dem sich anbietenden Taxi/Busunternehmen ist es vom Vorteil auch die anderen Organisationen in Aschbach in das Projekt einzubeziehen.

Als Anlaufstellen bieten sich speziell die „Hauptziele“ der

- Ärzte
- Nachversorger
- Gaststätten
- Banken

Zu klären wären die Punkte:

- Können Personen ohne Mobiltelefon das Taxi dort rufen?
- Können Tickets „hier“ gekauft werden?
- Gibt es weitere Unterstützungsmöglichkeiten?

5.2.7 Kommunikation mit den Bürgern

Die Bürger sollen bei öffentlichen Veranstaltungen und in Einzelgesprächen ihre Ideen, Vorschläge und Bedenken äußern und über die Vorschläge diskutieren können.

Die Anmerkungen sollen ihren Eingang ins Umsetzungskonzept finden. Was nicht ins Konzept eingang findet, wird kommentiert und begründet.

5.2.8 Erarbeitung des Umsetzungskonzept

Im Umsetzungskonzept sollten folgenden Punkte enthalten sein:

- Checklisten für die Umsetzenden
- Mögliche Fahrer, deren Aufgaben und Möglichkeiten
- Mögliche Einteilung der Fahrer (Schichten? Tageszuständigkeiten? Vertretungsregelungen? Bereitschaften?)
- Vorschlag für Verwaltungsabläufe
- Ermittlung der Aufwände und der notwendigen Ressourcen
- Vorschlag der Preisgestaltung
- Umgang und Handhabe von Tickets

5.2.9 Aufbereitung der Infos für den Gemeinderat

Die gesammelten Informationen müssen zu einer Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für den Gemeinderat zusammengetragen werden.

Darin muss enthalten sein:

- Übersicht mit der Darstellung der besten Lösung
- Ausweisung der entstehenden Aufwände
- Detaillierte Beschreibung und Begründung der durch die Arbeitsgruppe favorisierte Lösung

- Ausgearbeitetes Umsetzungskonzept
- Beschreibung der „Leider-Nicht“-Lösungen (mit Begründung)

5.3 Entscheidungen im Gemeinderat

Im Herbst sollten die gesammelten Informationen und die Pläne für die Umsetzung vorliegen. Aufgrund der Möglichkeiten und den Aufwandsschätzungen soll der Gemeinderat in die Lage versetzt werden, eine verantwortungsvolle Entscheidung für den Beginn der Umsetzung zu treffen.

Da vorgesehen ist, während der Umsetzungsphase mehrere Evaluierungen durchzuführen, kann der Gemeinderat auch in der Umsetzungsphase den Fortgang des Projekts lenken.

5.4 Umsetzungsphase I

In die „Umsetzungsphase I“ fällt der Aufbau der Organisation und das erste „Probe“-Jahr von Taxi60+.

5.4.1 Umsetzung der Organisationsform

Je nach Entscheid des Gemeinderats wird die festgelegte Organisationsform umgesetzt.

5.4.2 Abschluss der notwendigen Verträge und Regelungen

Die rechtlichen Rahmenbedinungen für einen sicheren und nachhaltigen Ablauf werden geschaffen.

5.4.3 Breite Kommunkation mit Bürgern

Wenn die Rahmenbedingen fest stehen, wird mit den Aschbachern gesprochen um

- den Bedarf
- Unterstützungsmöglichkeiten (Fahrer, Hilfe bei der Verwaltung)

zu klären.

Beim Kommunkationsprozess wird das geplante Vorgehen besprochen und es werden die Möglichkeiten aufgezeigt.

Da noch keine konkreten Umsetzungen getroffen wurden, können Anmerkungen und Feedback lberücksichtigt werden.

Mögliche Wege sind:

- Broschüre über Taxi60+
- Informationsveranstaltung
- persönliches Gespräch

5.4.4 Aufbau und Organisation des Fahrerpools

Es bietet sich an private Fahrer, speziell Pensionisten mit einzubeziehen.

Interessierten soll das Konzept genau präsentiert werden und bei Treffen im Gemeindezentrum können Fragen im direkten Kontakt beantwortet werden.

Im Rahmen dieser Verantstaltungen können bereits erste Testfahrten unternommen werden.

6 Förderungen

Welche Förderungen gibt es vom Land, Bund oder sogar EU. Bereits umgesetzte Projekte listen unterschiedlichste Unterstützer und Förderquellen auf.

Vielleicht stellen sogar vor kurzem ausgelaufene Fördertöpfe noch immer eine Möglichkeit dar:

https://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Downloads-Frderungen/Sanfte-Mobilitaet/Micro-V/LF-Mikro-V-4.-AS-2014.pdf

7 Bereits existierende Lösungen in anderen Gemeinden

7.1.1 Ernsthofen

in der Gemeinde Ernsthofen fahren 6 Pensionisten mit ihrem Privat-PKW und bekommen dafür ca. 0,25€ / km.
Die Organisation erfolgt über die Gemeinde und nur für Gemeindebürger.
Die Fahrt kostet je nach Ziel zw. 1 – 2 ,-€ / Person / Fahrt.
Bei Anmeldung auf der Gemeinde wird telefonisch ein Fahrer organisiert.
Die Fahrer führen ein Fahrtenbuch und rechnen die Einnahmen und das Km-Geld mit der Gemeinde quartalsweise ab.
Probleme bzw. Einspruche von Taxiunternehmen hat es keine gegeben.

7.1.2 Solartaxi Heidenreichstein

Das erfolgreiche Projekt transportierte mit zwei Elektroautos derzeit 200 Personen pro Woche. Die Fahrer sind Langzeitarbeitslose die durch das Projekt eine Chance bekommen haben. Weitere Informationen unter: http://www.waldviertler-regional.at/

7.1.3 60plus Taxi Burgenland

Rund 60 Gemeinden im Burgenland arbeiten bei diesem Mikro-ÖV System zusammen. Die Gemeinden geben einen geförderten Scheck für ihre Bürger aus, der dann bei Partnerunternehmen eingelöst werden kann. Mit im Boot ist die Wirtschaftskammer und Raiffeisen. http://www.mobilesburgenland.eu/

8 Mögliche Erweiterungen

Wie die Umsetzungen einiger Gemeinden und Regionen ist Taxi60+ als Mikro-ÖV-System einen mögliche oft sehr gut passende Mobilitätsergänzung.
Je nach Bedarf und Entwicklungsstand können aber weitere Aufgaben übernommen oder Lösungen angeboten werden

8.1 Erweiterte Aufgaben

Bei den meisten Umsetzungen blieben die Lösungen nicht rein bei der Zielgruppe Senioren. Je nach Nachfrage wurden die Konzepte für

- Freizeit
- Kinder

ausgebaut. Die positiven Effekte können damit noch stärker wirken.

8.2 Nachhaltigere Lösung

Gerade bei Mikro-ÖV-Systemen spielen neue Antriebskonzepte ihre Vorteile aus.

Durch die beschränkten Wegtrecken und möglicher zentraler Versorgung können Elektroautos ohne Einschränkung eingesetzt werden.

Der Betrieb dieser PKWs ist bereits jetzt günstiger als herkömmliche Systeme.

Würden Fahrzeuge für Taxi60+ angeschafft werden, bietet es sich an Elektromobile anzukaufen.

8.3 Taxi60+ als neue Arbeitsstelle

Das Service Mikro-ÖV kann aufgrund der Verankerung in einer Gemeinde auch eine nachhaltige Erwerbssmöglichkeit darstellen. In Heidenreichstein wurde diese mögliche soziale Komponente fix vorgesehen und hat sich sehr erfolgreich bewährt.

9 Weiterführende Links

Verein möve:
Sie haben viele Daten zusammengetragen und stellen Services für Aufbau und Umsetzung zur Verfügung.
http://moeve.or.at/

Handbuch für die Erstellung und Entwicklung eines Mikro-ÖV Systems

http://moeve.or.at/wp-content/uploads/2014/10/Handbuch_Mikro_%C3%96V_03_11_2011_V1.0-2.pdf

Broschüre/Artikel über Mobilität im ländlichen Raum:

http://www.regionalmanagement-noe.at/uploads/media/OEAR_Broschuere-Mobilitaet_2012_Druck_opt.pdf

Informationen durch den Klimafonds:

https://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/aktuelle-foerderungen/2013/mikro-oev-systeme-im-laendlichen-raum-3-as/

Kurzer Artikel der Autorevue:

http://autorevue.at/autowelt/forderung-von-mikro-ov-systemen

Solartaxi in Heidenreichstein

http://www.biorama.eu/solartaxi-heidenreichstein/
http://www.waldviertler-regional.at/index.php?cont=80/
https://www.facebook.com/pages/Solartaxi-Heidenreichstein/391360067664556

die „Garage“ für das Solartaxi

https://www.youtube.com/watch?v=gMOJrWS813A