

Bernhard Pöckl
Bücherbus
1070, Urban-Loritz-Platz 2a

Der „kleine“ Bücherbus

Eine Bestandsaufnahme

Projektarbeit im Rahmen der hauptamtlichen Ausbildung für
Bibliothekare/innen
Ausbildungslehrgang 2006-2008/B

9. Mai 2008

Bernhard Pöckl
Bücherbus
1070, Urban-Loritz-Platz 2a

Abstract

Dieser Text betrachtet den City-Bus der Büchereien Wien und thematisiert dessen Einsatzgebiete, die Arbeit am Bus und die Modalitäten des Betriebs.

Neben einer kurzen Darstellung der Veränderungen der Organisationsstrukturen und Bedingungen beim Bücherbus geht es hierbei vor allem um eine prägnante und adäquate Abbildung der Erfahrungen mit dem City-Bus. Ausgangspunkt sind die technischen Details, die in der Konsequenz den Rahmen jeglicher bibliothekarischer Tätigkeit abstecken und damit Möglichkeiten und Grenzen gleichermaßen konstituieren. Ein eigenes Kapitel widmet sich der Raum- und Bestandsproblematik – ein zentrales Thema jeder Bibliothek. Die weiteren Kapitel widmen sich den beiden momentanen Hauptaufgabengebieten des neuen City-Busses, nämlich der Schulausleihe und den besuchten Haltestellen der Nachmittagsausleihe – womit natürlich deren statistische Erfassung breiten Raum einnimmt. Den Abschluss bildet eine Darstellung der zusätzlichen Einsatzmöglichkeiten des Busses.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Neuanschaffung des kleinen Busses – Veränderungen beim Bücherbus	5
3	Technische Details des Busses	6
3.1	Technische Schwierigkeiten und deren Lösung	6
4	Raum- und Bestandsproblematik	11
5	Aufgabengebiete	13
5.1	Schulbetrieb – kleiner Bus (Vormittag)	14
5.2	Haltestellen – kleiner Bus (Nachmittag)	15
5.3	Statistik: Präsentation	18
5.3.1	Statistik: Nachmittagsausleihe	18
5.3.2	Statistik: Schulausleihe	24
5.4	Statistik: Auswertung und Kritik	29
6	Resümee und Ausblick	31
7	Quellen	33

1 Einleitung

Ausgehend von einer kurzen Darstellung der Neuorganisation des Bücherbusses im Jahr 2006/2007 versteht sich diese Arbeit als Reflexion über den „kleinen“ Bücherbus – also den 2006 von den Büchereien Wien neu erworbenen City-Bus – und dessen Potential für die Zukunft.

In der Vergangenheit war der Bücherbus zahlreichen Veränderungen unterworfen, die das Gesicht der Ausleihe in den letzten Jahren entscheidend verändert haben. Von der überfälligen Einführung der EDV-Ausleihe, bis hin zu großen Modifikationen im Schulbetrieb und bei den Haltestellen wurde versucht, den Bücherbus neuen Anforderungen und Bedingungen anzupassen. Die vorliegende Projektarbeit beschäftigt sich nun mit dem „kleinen Bücherbus“ und soll einen Bericht über die Arbeit mit demselben abliefern – auch aus dem Grund, wertvolle Erkenntnisse für das zukünftige Arbeiten mit dem Bus, einer weltweit erprobten Form des Büchereibetriebs, zu gewinnen. Die offensichtlichen Vorteile des Busses – Mobilität und Flexibilität – müssen als Ausgangspunkte für zusätzliche Einsatzgebiete, seien es Schulbesuche, seien es Projekte, dienen und zur Attraktivität des Bücherbusses beitragen.

2 Neuanschaffung des kleinen Busses – Veränderungen beim Bücherbus

Die Neuanschaffung des neuen City-Busses ging Hand in Hand mit einer Vielzahl an weiteren Veränderungen beim Bücherbusbetrieb überhaupt. Die Darstellung derselben ist unumgänglich, da viele der in weiterer Folge erläuterten Sachverhalte sonst nicht in einem klaren Licht erscheinen. Dementsprechend folgt nun in aller Kürze ein Überblick über die Veränderungen:

- Die Skartierung eines der beiden großen Busse, der aus Altersgründen durch den neuen City-Bus ersetzt wurde, ist hierbei sicherlich zu erwähnen. Damit verbunden war eine Bereinigung des Bestands. Das Umräumen und Durchsehen desselben erfolgte im Sommer 2006.
- Die Neuanschaffung des City-Busses und das Befüllen desselben erfolgten im Laufe des Jahres 2006, wobei der Relaunch des Betriebs mit Herbst 2006 stattfinden konnte.
- Eine Veränderung der Personalstruktur fand im Zuge des Relaunchs statt. Im Moment wird der Bücherbusbetrieb von vier Vollzeitbeschäftigten und zwei Teilzeitkräften getragen.
- Zu den prägnantesten Veränderungen zählt sicherlich die Tatsache, dass seit Herbst 2006 die Bibliothekare erstmals als Fahrer der Busse tätig sind und dafür eine Führerscheinausbildung Klasse C absolvierten. Die vorherige, kostenintensivere Lösung – angemietete Fahrer der MA48 – war damit nicht mehr notwendig.
- Erstmals kam es mit dem Bücherbus-Relaunch auch zu einer Umstellung der Ausleihmodalitäten. Mit Herbst 2006 wurde der Einsatz von Laptops mit einer portablen Bibliotheca-Version und einer steten Verbindung ins Internet gestartet. Der alte Ausleihbetrieb mittels Buchkarten wurde somit eingestellt.
- Gleichzeitig kam es zu einer Veränderung bei der Haltestellenstruktur. Einige Haltestellen wurden eingestellt, einige Stellen wurden zeitlich verlagert, einige neue kamen hinzu. Selbiges gilt ebenso für die Schulen und deren Betreuung.

3 Technische Details des Busses

Der kleine Bücherbus ist ein VW-Bus der Type VW/Kutsenits City IV und wurde mit Herbst 2006 in den Betrieb bei den Büchereien Wien entlassen.

Hier ein kurzer Überblick über die **technischen Daten** des kleinen Bücherbusses:

- Fahrgestell und Motor stammen von [Volkswagen](#) Type T5, der Aufbau von der Firma [Kutsenits](#)
- Zugelassen als „Spezialkraftwagen“
- Länge: 6,93 m
- Breite: 2,16 m
- Höhe: 2,59 m
- Eigengewicht: 3490 kg
- zulässiges Gesamtgewicht: 5000 kg
- Leistung: 96 kW = 130,5 PS
- Tank: 60 l – Diesel
- diverse Umbauten der Firma Kutsenits (z.B. zusätzlicher Beifahrersitz)
- Die Betankung des Busses erfolgt in den Garagen der MA48.
- Der Bus ist mit einer Klimaanlage ausgestattet.
- Rollstuhlrampe ist vorhanden – barrierefreier Zugang
- nachträglich angebrachte Rückfahrkamera (der Bücherbus hat hinten kein Fenster, sodass die Sicht ansonsten versperrt wäre)
- Automatikschaltung
- Standplatz in der Postgarage (BTC Erdberg)
- Reinigung ebenda

3.2 Technische Schwierigkeiten und deren Lösung

- Die Stromversorgung beim Bücherbus ist durch Batterien gewährleistet, die über Nacht aufgeladen werden können. Weiters steht ein Stromaggregat zur Verfügung, das mit dem Dieseltank des Fahrzeugs betrieben werden kann. Die Notwendigkeit der Stromversorgung erklärt sich aus mehreren Gründen. Einerseits werden die Laptops samt Druckern betrieben – wobei deren Akkus maximal drei Stunden ausreichend Strom liefern – weiters ist auch die Beleuchtung bei der Ausleihe unumgänglich. Während dem gesteigerten Strombedarf durch

den nachträglichen Einbau von starken Batterien Rechnung getragen wurde, erweist sich das Stromaggregat in seiner Handhabung als problematisch. Zwar liefert es Strom, der den Betrieb gewährleistet, ist jedoch nicht leise und verursacht in der Umgebung und im Bus Dieselgeruch. Dies führte bereits zu Beschwerden von Seiten der Anrainer – so musste die Station Maurer Hauptplatz verlegt werden.

Auch die Häufigkeit der Wartungen des Aggregats (ca. alle 100 Betriebsstunden, da das Aggregat nicht für den Dauerbetrieb konstruiert ist) erweist sich als unzweckmäßig, da diese mit einem zusätzlichen Zeitaufwand und eventuellen Stationsausfällen verbunden ist.

Trotzdem kann gesagt werden, dass die Stromversorgung mittlerweile im Großen und Ganzen funktioniert und die Ausfallhäufigkeit des Aggregats sich stark reduziert hat.

- Das Problem der Heizbarkeit ist ein Grundsatzproblem aller Bücherbusse. Obwohl der City-Bus über eine problemlos funktionierende Heizung verfügt, ist es bei einem häufigen Öffnen und Schließen der Türen obsolet, diese dauerhaft zu verwenden. Da jedoch besonders im Schulbetrieb ein sofortiges Schließen der Türen nicht möglich ist (Lehrpersonen beaufsichtigen die Kinder inner- und außerhalb des Busses), kühlt der Bus schnell ab. Die Fahrzeiten zwischen den Stationen sind oftmals eher kurz und reichen daher nicht aus, den Bus vollkommen und dauerhaft zu erwärmen. Dieses eher profane Problem ist dementsprechend auch nicht leicht lösbar, lässt sich mit guter Winterkleidung jedoch auf ein erträgliches Maß zurechtstutzen.

- Ein weiteres Problem der Bücherbusse im städtischen Raum ist sicherlich die Parkplatz- und Halteverbotsituation. Grundsätzlich sind die Stationen des Bücherbusses als zeitlich begrenzte Halteverbotszonen gekennzeichnet. Diese sind mit einer Aufschrift, die die Bücherbusse explizit ausnimmt versehen. Bei den Schulen stellt sich die Situation anders dar – hier werden meist vom Schulwart eigens Tafeln aufgestellt bzw. ein Vorplatz benutzt.

Trotzdem kommt es häufig vor, dass die Standplätze des Busses verparkt sind, was den Lenker des Fahrzeugs vor Probleme stellt. Das Parken in zweiter Spur ist nicht gestattet und stellt eine Gefahr für die Leser, für den Bibliothekar und alle anderen Verkehrsteilnehmer dar. Falls zufällig ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe auffindbar ist, kann dieser natürlich verwendet werden, dieser sollte sich jedoch in Sichtweite des gedachten Standplatzes befinden, da die Lesenden den Bus sonst nicht auffinden. Das Abschleppen und Anzeigen der Fahrzeuge im Halteverbot erweist sich als möglich, aber nur bedingt zweckmäßig. Die Polizei bzw. die Verkehrsraumüberwachung Wien benötigt – falls diese sich nicht in unmittelbarer

Nähe befinden – Zeit um zum Ort des Geschehens zu gelangen, anzuzeigen und eine Meldung an den Abschleppdienst durchzugeben. Da der Bücherbus – zumindest am Nachmittag – maximal 2,5 Stunden in einer Station steht, vergeht wertvolle Zeit, während der keine Ausleihe stattfinden kann. Der „kleine“ Bücherbus erweist sich in dieser Situation als deutlich flexibler als der große Bus, da er selbst in teilweise verparkte Stationen einfahren kann und eine erhöhte Mobilität aufweist.

- Die Umstellung auf die Verwendung eines EDV-Systems und der Verwendung von Bibliotheca machten es notwendig, Laptops und Drucker im Bücherbus zu betreiben. Die Anmeldung im System und das Starten der Laptops nehmen durchaus einige Minuten in Anspruch, da verschiedenste Anmeldungsschritte durchzuführen sind (Anmeldung am Computer, Verbindung ins Internet mittels PIN-Eingabe, Anmeldung mittels Codeschlüssel im VPN-Netzwerk der Gemeinde Wien, Anmeldung am Terminalserver des Busses, Anmeldung in Bibliotheca). Aus diesem Grund empfiehlt sich das Herunterfahren und Neustarten des Geräts zwischen den Stationen keineswegs, was dazu führt, dass die eingeschalteten Computer samt Verkabelung transportsicher sein müssen. Die momentane Lösung beinhaltet ein Klettverschlussystem (aufgeklebte Klettverschlüsse verhindern die Beschädigung der Computer). Dies hat sich als die einfachste und zweckmäßigste Lösung herausgestellt.

Für die Softwarelösung waren ebenfalls mehrere Ansätze im Gespräch, jedoch hat sich die direkte Verbindung ins Internet durchsetzen können. Schwierigkeiten hierbei bereitet vor allem die wechselnde Qualität der Verbindung an den verschiedenen Haltestellen des Bücherbusses (sowohl mit A1 als auch mit T-Mobile). So kann es des Öfteren zur starken Verlangsamung von Bibliotheca bis hin zum vollkommenen Ausfall kommen, was besonders im Schulbetrieb sehr unangenehm ist und eine starke Verzögerung der Ausleihe als Folge hat. Das Arbeiten im Notbetrieb ist zwar von der Verbindungsqualität unabhängig, die Daten müssen jedoch im Nachhinein eingespielt werden, was zeitlichen Mehraufwand bedeutet. Auch Leser, die ihre Karten vergessen haben, können nicht entleihen.

- Die Ladungssicherung im Bücherbus ist sicherlich auch ein Grundsatzproblem – der City-Bus hat hierfür besondere Haltevorrichtungen an den Regalen angebracht, wobei vorsichtiges Fahren trotzdem angebracht ist.

- Die Tür des Bücherbusses erweist sich bislang als größtes technisches Problem. Diese ist zweiteilig und wird von innen mittels eines Schalters aktiviert. Mittlerweile wurde auch außen ein Knopf für die Leser angebracht, der jedoch nicht in Betrieb genommen wurde. Die beiden Teile der Tür öffnen sich oftmals nicht beide, was zu einem asynchronen Betrieb führt – während eine Tür wieder geschlossen wird, öffnet sich die andere Tür und vice versa. Selbst während der Fahrt kam es zum plötzlichen und unmotivierten Öffnen der Türen. Auch die Tatsache, dass die Tür sich ohne Strom nicht öffnen lässt, erweist sich als problematisch, da es vorkommen kann, dass der Bus erst einige Zeit an das Stromnetz angeschlossen werden muss, um Zugang zu erlangen. Nach mehreren Reparaturen funktioniert die Tür im Moment zufrieden stellend, wobei sich das Problem der Asynchronität beim Öffnen nicht lösen ließ.

- Der Beifahrersitz ist drehbar, was zwar für den Wechsel von Ausleihe zu Fahrt wichtig ist, sich jedoch aufgrund des geringen Platzbedarfs als schwierig erweist. Trotzdem ist eine bessere Lösung hierbei aufgrund desselben Grundes wohl nur schwer möglich.

- Es folgt eine Liste der bisherigen Ausfälle aufgrund technischer Schwierigkeiten, Reparaturen und Wartungen:

2006:

- Di. 5.9.: Wasserschaden hinten rechts
- Mo. 20.11.- Mo. 27.11.: Stoßdämpfer repariert
- Do. 21.12.- Do. 28.12.: Schellenreparatur

2007:

- Fr. 29.12-4.1.: Aggregatausfall(kein Strom, Licht, Heizung), Reparatur Rückleuchte in Wr. Neustadt
- Do. 18.1., Fr. 26.1.- Di. 6.2.: Aggregatsausfall und Reparatur Fa. Dlouhy
- Mi. 21.2. – Di. 27.2.: s.o.
- Do. 1.3.- Di. 6.3.: s. o.
- Mo. 16.4.: Fa. Dlouhy: Wartung des Aggregats
- Do. 3.5. - Fr. 4.5.: Fa. Dlouhy: Reparatur der Tür
- Mo. 14.- Di. 15.5.: Fa. Smoliner: Reparatur des Airbags
- Do. 13.9.: Autoschlüssel funktioniert nicht
- Mo. 22.10. - Do. 25.10.: Fa. Dlouhy: Reparatur der Tür
- Mi. 14.11. - Di. 20.11.: Fa. Dlouhy: Reparatur: Tür und Aggregat

Mi. 5.12.: Türprobleme: Tür öffnet sich während der Fahrt (sic!)

Do. 27.12.: Fa. Smoliner: 15.000 km Service

2008

Di. 15.1.: Tür funktioniert nicht: keine Ausleihe in Süßenbrunn wegen Strommangel

Fr. 15.2. – Do. 21.2.: Fa. Kutsenits: Reparatur der Türe in Hornstein

Do. 21.2. – Mo. 25.2.(Vormittag): Fa. Dlouhy: Aggregat;

Mo. 25.2. (Nachmittag: Fa. Dlouhy wegen der nicht-funktionierenden Türe)

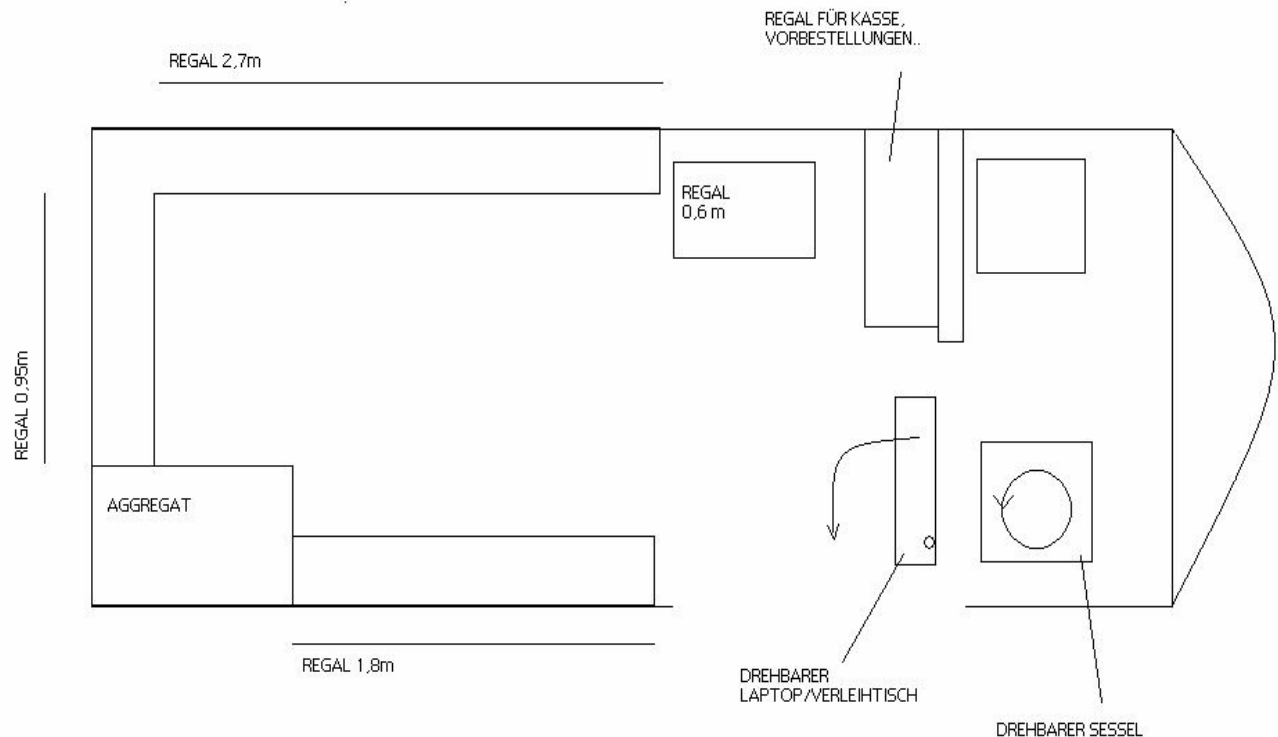
Di. 26.2.: Reparatur der Tür

▪ Reparaturen, besonders dann wenn sie Ausfälle bei Haltestellen und Schulen verursachen, erweisen sich als fatal für den Betrieb des Bücherbusses. Nicht nur die gesteigerten Kosten für die Büchereien Wien sondern auch eine Destabilisierung des Ausleihbetriebs sind die Folgen. Der Ausfall von Haltestellen bedeutet in Folge verärgerte Leserinnen und Leser, geringere Ausleihezahlen und eine geringere Nutzung des Busses, was sie besonders schmerzhaft macht. Da die Reparaturen, abhängig von den beschädigten Teilen, bei verschiedenen Firmen durchzuführen sind (Fa. Dlouhy, Fa. Kutsenits, Fa. Smoliner) ist ein zusätzlicher zeitlicher Aufwand erforderlich.

Auch wenn der Bücherbus aufgrund seiner besonderen Anforderung sicherlich eine komplexere Konstruktion darstellt (Verkabelung Aggregat, Stromanschlüsse für die Laptops, Klimaanlage..), bleibt zu hoffen, dass die vielen Ausfälle zu den Kinderkrankheiten gerechnet werden dürfen und sich in der Zukunft nicht fortsetzen.

4 Raum- und Bestandsproblematik

Es folgt eine Skizze des Busses, die die Größenverhältnisse besser veranschaulichen soll.



Der Bestand des „kleinen“ Bücherbusses umfasst ca. 1000 Medien, wovon ein Drittel wiederum Medien für Kinder sind. Der Rest besteht überproportional aus der Belletristik für Erwachsene. Die Sachbücher nehmen einen geringeren Umfang ein. Dies bedeutet, dass der Bestand besonders gut gepflegt und regelmäßig verändert werden muss, um den Bedürfnissen der Lesenden zu genügen. Dies betrifft vor allem die Medien für die Erwachsenen, da hier die Fluktuation viel geringer als bei den Kindermedien ist. Diese werden von den Schulklassen sehr stark genutzt, sodass es kaum vorkommt, dass ein Leser die gleichen Medien wie beim letzten Besuch vorfindet und so eine starke Abwechslung gegeben ist. Leser mit Sonderwünschen müssen aufgrund des geringen Bestandes vor Ort oft auf die Vorbestellung bzw. auf andere Zweigstellen verwiesen werden, wobei dank der EDV nun das Vorbestellen und eine Suche von Medien vor Ort möglich ist. Somit hat sich die Flexibilität des Bücherbusses deutlich erhöht und die Beratung ist in den Vordergrund gerückt.

Die Betreuung von größeren Klassen im Schulbetrieb erweist sich als nicht ohne Schwierigkeiten. Eine Volksschulklasse von durchschnittlicher Größe (ca. 25 Kinder) findet

nicht zur Gänze im City-Bus Platz, was mehrere Lösungen nahe legt. Die oftmals praktizierte Lösung ist die Aufteilung der Klassen in kleinere Gruppen, was der Betreuung der Kinder im Bus – seien es organisatorische Dinge oder medienbezogene Anliegen – sehr entgegenkommt. Die Teilung der Klassen ist jedoch für die Lehrperson nicht unproblematisch, da die Aufsichtspflicht schwerer wahrgenommen werden kann. Es stellt sich auch die Frage, wo die nicht mit der Ausleihe beschäftigten Kinder warten sollen – in der Klasse, vor dem Bus (von Wetter und Verkehr abhängig) oder beim Eingang zum Schulgebäude? Meist warten die Kinder vor dem Bus, was der Lehrperson zumindest die unmittelbare Aufsicht über alle Kinder ermöglicht, sich jedoch im Winter und bei Regen als unbefriedigende Lösung herausstellt, sodass auf das Verbleiben der bereits bedienten Kinder in der Klasse zurückgegriffen werden muss. Die Platzsituation erweist sich auch für die Bibliothekare als schwierig. Die Ausleihe in den Schulen wird meist von zwei Bibliothekaren vorgenommen, die – wenn der Bus voll ist – wenig Raum für Beratungstätigkeit haben. Dementsprechend ist die Schulbetreuung mit dem kleinen Bus durchaus möglich, allerdings gilt es, die Fluktuation der Klassen mit den Lehrpersonen genau zu planen, den größeren Zeitaufwand zu berücksichtigen und eventuelle Besonderheiten der Schulen (Vorplatz, vom Verkehr geschützter Bereich) wahrzunehmen und zu nutzen.

Die Nachmittagsausleihe ist zwar den gleichen Bedingungen unterworfen wie die Schulausleihe am Vormittag, erweist sich jedoch im Bezug auf die Leseranzahl pro Zeiteinheit als wesentlich einfacher zu handhaben. Dadurch, dass sich die Leser auf einen längeren Zeitraum verteilen (während bei der Schulausleihe jede Klasse meist 25 – 30 Minuten Zeit hat), ist die Raumsituation nicht mit dem Schulbetrieb zu vergleichen. Die Auswahl und Verbesserung des Bestandes ist hierbei jedoch von entscheidender Bedeutung, da ansonsten nicht genügend Abwechslung vorhanden ist und die Leserwünsche unerfüllt bleiben müssen.

5 Aufgabengebiete

Wie bereits erwähnt, sind die beiden Hauptaufgabengebiete des kleinen Busses die Schulausleihe am Vormittag und die Nachmittagsausleihe.

Die Schulen werden wöchentlich bis monatlich angefahren, wobei eine höhere Frequenz sicherlich wünschenswert ist. Die Ausleihe beginnt meist gegen 9 Uhr, wobei der Anfahrtsweg stets mit einberechnet werden muss. Dies bedeutet für die Bibliothekare – je nach Entfernung der Schule zum BTC in Erdberg – einen Dienstantritt zwischen 8:00 und 8:30, wobei etwaige mit dem Bus verbundene Tätigkeiten (Ölkontrolle usw.) im Hinblick auf die Zeit nicht vernachlässigt werden dürfen. Bei der Schule angekommen, werden die Lehrpersonen verständigt, um eventuell geänderte Modalitäten der Ausleihe (Klasse ist nicht im Haus, Lehrer wollen die Zeiten tauschen usw.) zu klären. Anschließend erfolgt die Ausleihe, wobei jede Klasse im Normalfall 20 bis 30 Minuten zur Verfügung hat. Aufgrund der geringen Anzahl an betreuten Klassen ist der City-Bus hierbei jedoch flexibler als der große Bus, der an einem Vormittag an bis zu neun Klassen verleiht (und der dementsprechend zeitlich weniger Spielraum vorzuweisen hat). Eventuell nicht anwesende Klassen müssen verlängert werden (jedes Kind einzeln), neue Schüler eingeschrieben und schließlich die normale Rückgabe und Ausleihe durchgeführt werden. Diese Tätigkeiten sind in relativ kurzer Zeit abzuwickeln, was – am kleinen Bus – zumindest zwei (am großen Bus aufgrund der größeren Zahl der Kinder und Klassen drei) Bibliothekare erfordert.

Die Nachmittagsausleihe ist ähnlich beratungsintensiv, da das Publikum des Busses vor allem aus Eltern mit Kindern und älteren Personen besteht, von der Fluktuation jedoch nicht mit dem Schulbetrieb zu vergleichen. Der Aufenthalt in den Haltestellen dauert – je nach Station – zwischen 45 Minuten und zwei Stunden. Aus diesem Grund ist auch die Nachmittagsausleihe eine Herausforderung für die Bibliothekare. Als Beispiel können hier wohl Montag und Dienstag der Nachmittagsausleihe dienen. Diese beginnt am Montag um 13:00 (+ Anfahrt; Vormittag Schulausleihe) in der Station Pötzleinsdorf und endet um 18:00 am Graben (+ ca. 30 Minuten Fahrt zur Garage). In diesen fünf Stunden werden vier Stationen betreut und – da der Bibliothekar auch als Fahrer tätig ist – die jeweiligen Wegstrecken zwischen den Stationen zurückgelegt. Für einen Bibliothekar alleine ist dies nicht nur aufgrund der Konzentration (keine Pausen) nicht zu unterschätzen, sondern auch aufgrund des Spannungsverhältnisses Lenkzeit – Lenkpause – Einsatzzeit.

Grundsätzlich ist der Nachmittagsbetrieb vor allem von Stammlesern geprägt, auf deren Bedürfnisse verstärkt eingegangen wird. So wird zum Beispiel für Leser, die englischsprachige Literatur bevorzugen (und die sonst am kleinen Bus keinen Platz findet), eine kleine Auswahl an Medien in dieser Sprache mitgenommen. Auch spezielle Kinderwünsche werden gerne und bemüht erfüllt.

5.2 Schulbetrieb – kleiner Bus (Vormittag)

Es folgt eine Auflistung der Schulen mit einer kurzen Beschreibung der Besonderheiten.

- 1220, SPZ Adolf-Loos-Gasse 2 (ADL)

Die Anfahrt erfolgt alle zwei Wochen. Betreut werden sechs Klassen.

- 1220, VS Esslinger Hauptstraße 97 (ESS)

Die Anfahrt erfolgt wöchentlich. Insgesamt werden 13 Klassen betreut. Die VS Esslinger Hauptstraße ist von den Ausleihzahlen her eine der besten Schulen (aufgrund der wöchentlichen Anfahrt) und wird im Rhythmus 3-3-3-4 (Klassen pro Woche) betreut. Die Anfahrt erweist sich als problemlos, die Ausleihe selbst erfolgt auf einem gesonderten Lehrerparkplatz, was Vor- und Nachteile hat. Somit ist die Verfügbarkeit des Parkplatzes jederzeit gegeben (keine Verparkung durch Fremdfahrzeuge). Ein weiterer entscheidender Vorteil ist die Betreuungssituation durch die Lehrkräfte der Volksschule: die Kinder sind nicht direkt dem Verkehr ausgesetzt und müssen das Schulgelände für die Ausleihe nicht verlassen. Ebenso können die Kinder im Bereich des Schulspielplatzes nach und vor der Ausleihe warten (bzw. spielen), ohne durch den Verkehr Gefährdungen ausgesetzt zu sein. Trotzdem ist auch ein offensichtlicher Nachteil zu konstatieren: die Zufahrt erfolgt durch ein sehr enges Tor (Drahtzaun), so dass eine zweite Person unbedingt benötigt wird, um das Gittertor aufzuhalten – sonst ist eine Anfahrt ohne die Gefahr einer Beschädigung des Busses (Spiegel, Lack) nicht möglich.

- 1170, SPZ Leopold-Ernst-Gasse 37 / VS Hernals (HER)

Die Anfahrt erfolgt alle zwei Wochen. Betreut werden sechs Klassen. Das SPZ Leopold-Ernst-Gasse 37 ist ein Sonderpädagogisches Zentrum im 17. Wiener Gemeindebezirk. Die allgemeine Sonderschule (für leistungsbehinderte und lernschwache Kinder) führt ihren Schulbetrieb nicht in der normalen Klassenstruktur sondern in „Familienklassen“ und speziell

betreuten Kleingruppen. Hier ist eines der Einsatzgebiete für die Rollstuhlrampe des Bücherbusses. Parkmöglichkeiten sind immer gegeben, weil vor der Schule ein großer Platz ist, der für den Bücherbus benutzt werden kann. Somit kommen die Kinder mit dem Verkehrskörper nicht unmittelbar in Kontakt. Für die kleinen Gruppen des SPZ ist der kleine Bücherbus sehr gut einsetzbar. Die Schüler erweisen sich hier als teilweise sehr beratungsintensiv (dies betrifft vor allem die Bereiche Medienberatung und Organisation (vergessene Leserkarten, verlorene Bücher usw.)).

- 1220, Markomannenstraße 9 (MAR)

Die Anfahrt erfolgt alle zwei Wochen, wobei sechs Klassen betreut werden. Die Parkplatzsituation ist nicht als problematisch zu bezeichnen, da der Parkplatz direkt vor der Schuleinfahrt beinahe immer disponibel ist. Somit müssen die Kinder keine Straßen überqueren und kommen mit dem Verkehrskörper nicht in Berührung. Nach der Ausleihe können die Kinder am Vorplatz der Schule warten, was die Aufsichtspflicht für die Lehrpersonen erleichtert.

5.2 Haltestellen – kleiner Bus (Nachmittag)

Es folgt eine Auflistung der Stationen mit einer kurzen Beschreibung der Besonderheiten.

- 1180, Pötzleinsdorf – Pötzleinsdorf / Endstation 41. Ausleihzeit: Mo. 13:00 – 14:00 (PÖT)

Die Parkplatzsituation ist als gut zu bezeichnen, die Station ist selten verparkt.

- 1170, Dornbach – Dornbacherstraße / Alszeile. Ausleihzeit: Mo. 14:30 – 15:30 (DOR)

Die Parkplatzsituation ist relativ gut, selbst wenn die unmittelbare Stelle verparkt ist, ist in der Nähe meist ein Parkplatz verfügbar.

- 1010, Stubenbastei – Zedlitzgasse 13/Parkring. Ausleihzeit: Mo. 16:00 – 16:45 (ZED)

Die Parkplatzsituation ist als eher kritisch zu beurteilen, da Parkplätze im ersten Bezirk leider Mangelware sind. Das Halten in zweiter Spur erweist sich als problematisch, da sehr viel Verkehrsaufkommen (anderer Schwerverkehr, Linienbusse) zu konstatieren ist.

- 1010, Am Graben – Tuchlauben. Ausleihzeit: Mo. 17:00 – 18:00 (WEB)

Die Parkplatzsituation ist als gut zu beurteilen. Die Zu- und Abfahrt ist jedoch problematisch, weil sie durch die Fußgängerzone erfolgt. In dieser Station gibt es relativ viel Laufkundschaft mit dementsprechenden Wünschen (Verlängerungen, Vorbestellungen, Recherchewünsche), ansonsten Familien und ältere Leser.

- 1220, Süßenbrunn – Bettelheimstraße 3 (Bahnhof). Ausleihzeit: Di. 12:00 – 13:00 (SÜS)

Es gibt keine Parkplatzprobleme.

- 1210, Aistgasse – Aistgasse 40/Lavantgasse. Ausleihzeit: Di. 14:30 – 15:30 (AIS)

Es gibt keine Parkplatzprobleme.

- 1220, Rennbahnweg – Rennbahnweg (ggber. 46). Ausleihzeit: Di. 16:00 – 18:00 (RBW)

Die Station liegt im dicht besiedelten Gebiet mit vielen Wohnbauten, was in einer problematischen Parkplatzsituation resultiert.

- 1210, Wolsteingasse – Wolsteingasse 34. Ausleihzeit: Mi. 15:00 – 16:00 (WOL)

Es gibt keine Parkplatzprobleme.

- 1210, Strebersdorf – Berlagasse Ausleihzeit: Mi. 16:15 – 18:00 (BER)

Es gibt keine Parkplatzprobleme.

- 1120, Hetzendorf – Hermann-Broch-Gasse 1. Ausleihzeit: 13:00 – 14:00 (HET)

Es gibt keine Parkplatzprobleme. Zu den Besuchern zählen die Kinder einer Nachmittagsbetreuungsgruppe. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Pensionistenheim.

- 1230, Rodaun – Willergasse 20. Ausleihzeit: 15:00 – 16:00 (ROD)

Es gibt keine Parkplatzprobleme.

- 1230, Mauer – Maurer Hauptplatz 10. Ausleihzeit: 16:30 – 18:00 (MAU)

Die Parkplatzsituation am Maurer Hauptplatz ist als problematisch zu bezeichnen. Wegen den Beschwerden von Anrainern über das Aggregat musste die Station verlegt werden.

- 1100, Laaer Berg – Laaer-Berg-Straße 168. Ausleihzeit: Fr. 13:45 – 14:45 (LAA)

Es gibt selten Parkplatzprobleme.

- 1100, Wienerberg – Otto-Probststraße 16. Ausleihzeit: Fr. 15:00 – 16:00 (OPR)

Die Parkplatzsituation ist mittelmäßig, sehr oft sind zumindest Teile der Station verparkt.

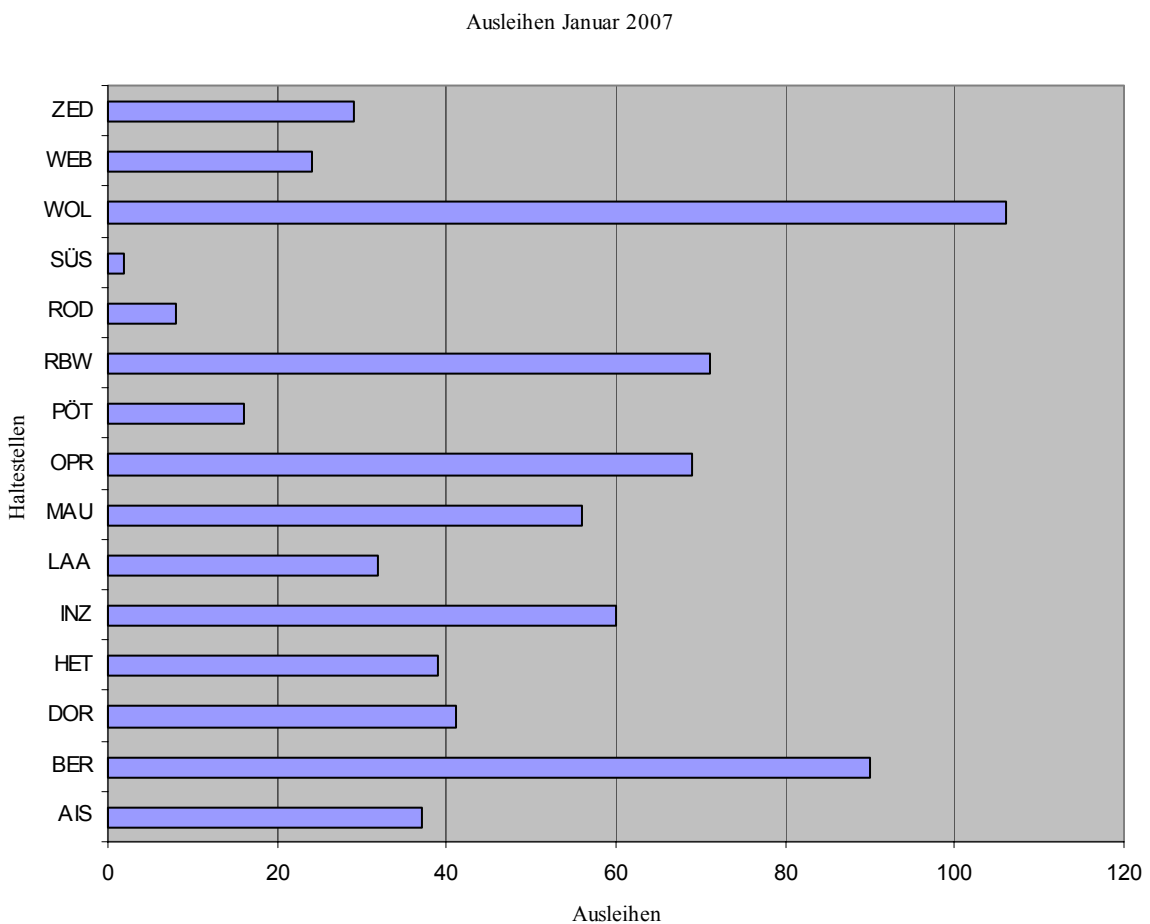
- 1230, Inzersdorf – Pfarrgasse / Traviatagasse. Ausleihzeit: Fr. 16:15 – 17:30 (INZ)

Die Station ist im Industriegebiet. Es gibt keine Parkplatzprobleme.

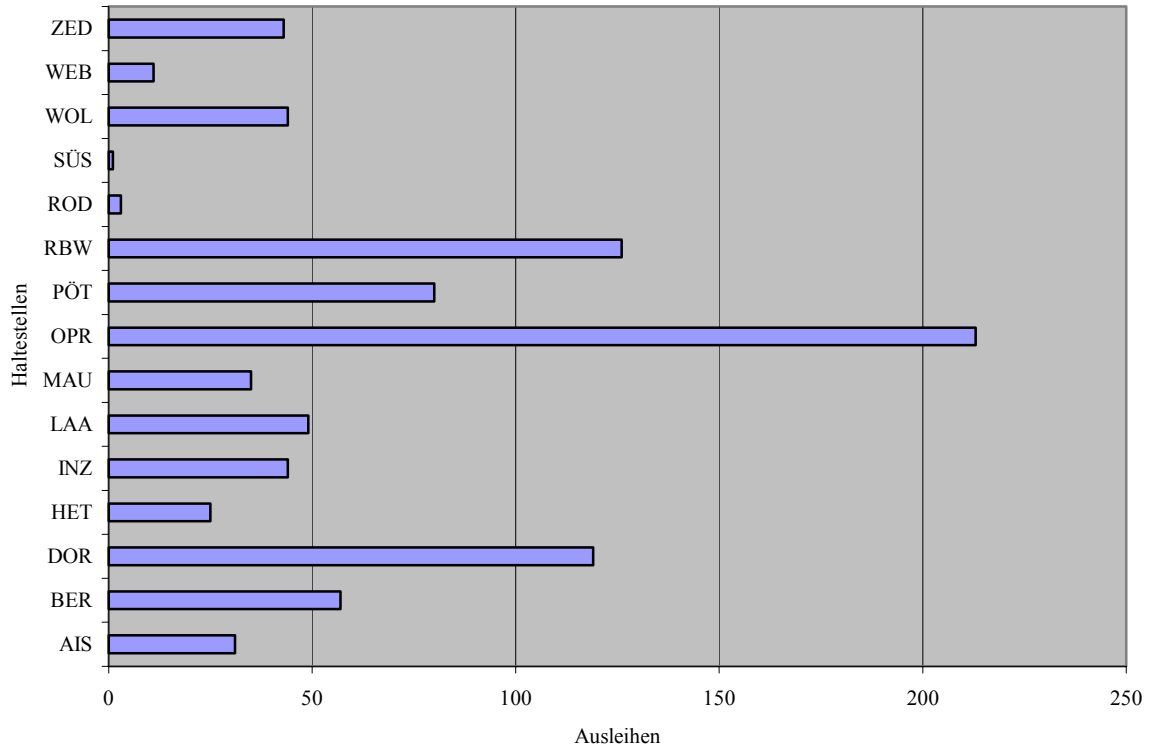
5.3 Statistik: Präsentation

Die Statistik umfasst alle Stationen des kleinen Busses, d. h. sowohl die Stationen der Nachmittagsausleihe als auch die Zahlen des Verleihbetriebs in den Schulen. Der Zeitraum der Darstellung umfasst das Jahr 2007 – das Jahr, das erstmals mittels Bibliotheca erfasst wurde (der Bücherbus-Relaunch begann erst im Herbst 2006, weshalb für dieses Jahr noch keine aussagekräftige Statistik vorliegt). Die Darstellung zeigt die Ausleihen in den einzelnen Haltestellen pro Monat.

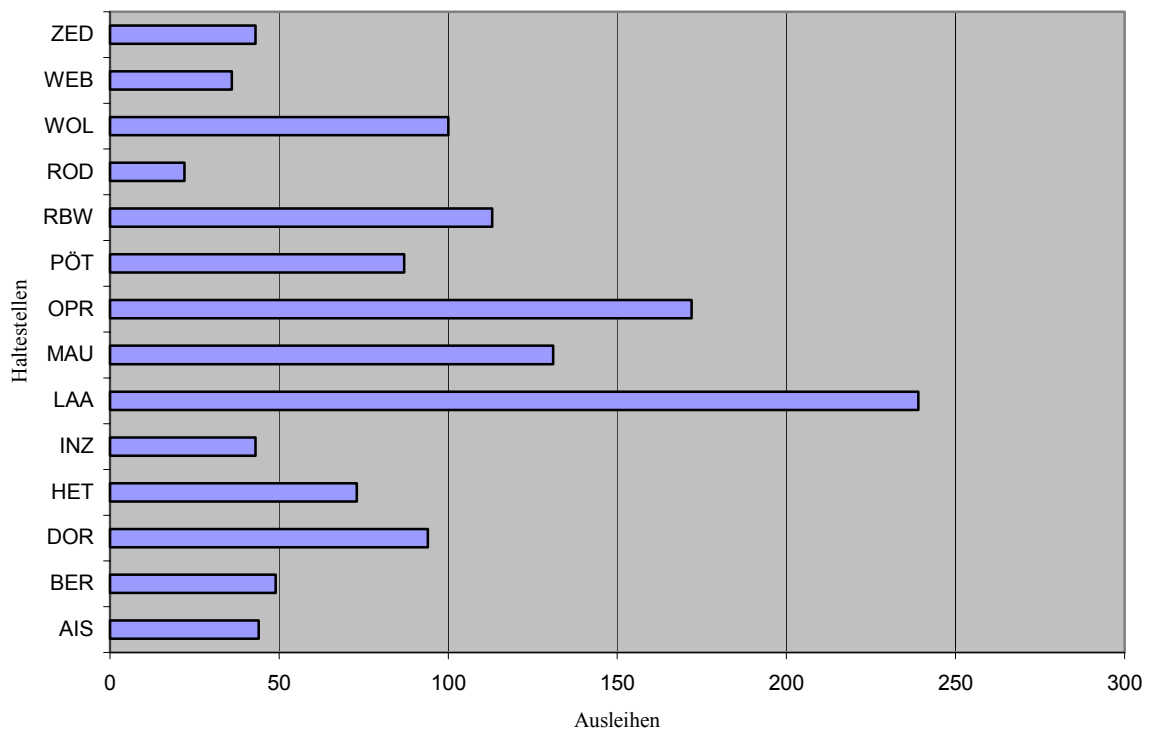
5.3.1 Statistik: Nachmittagsausleihe



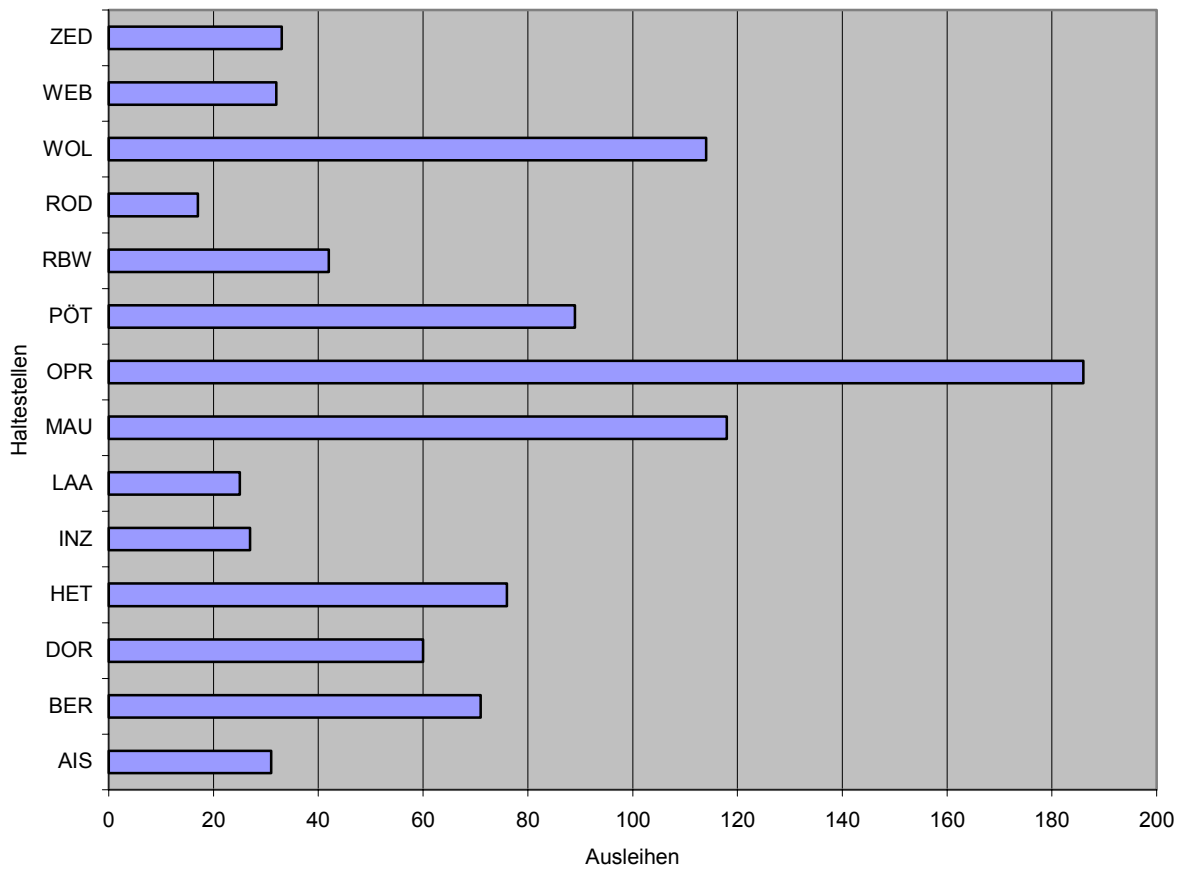
Ausleihen Februar 2007



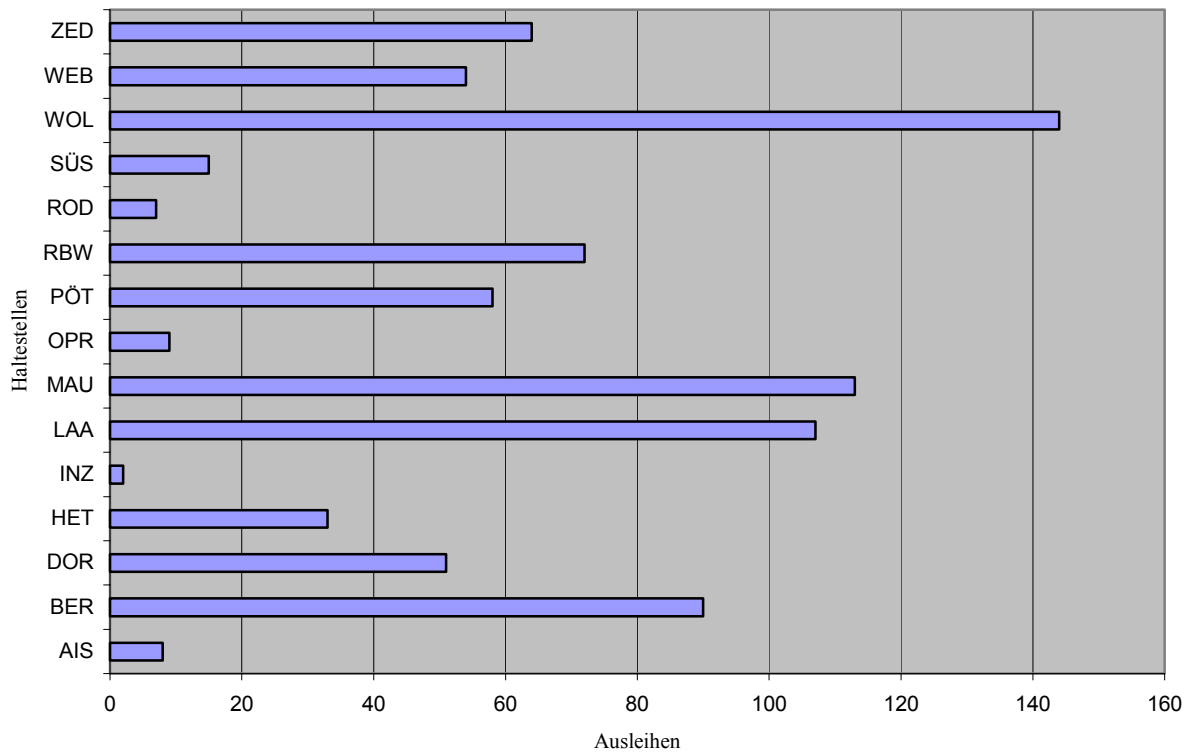
Ausleihen März 2007



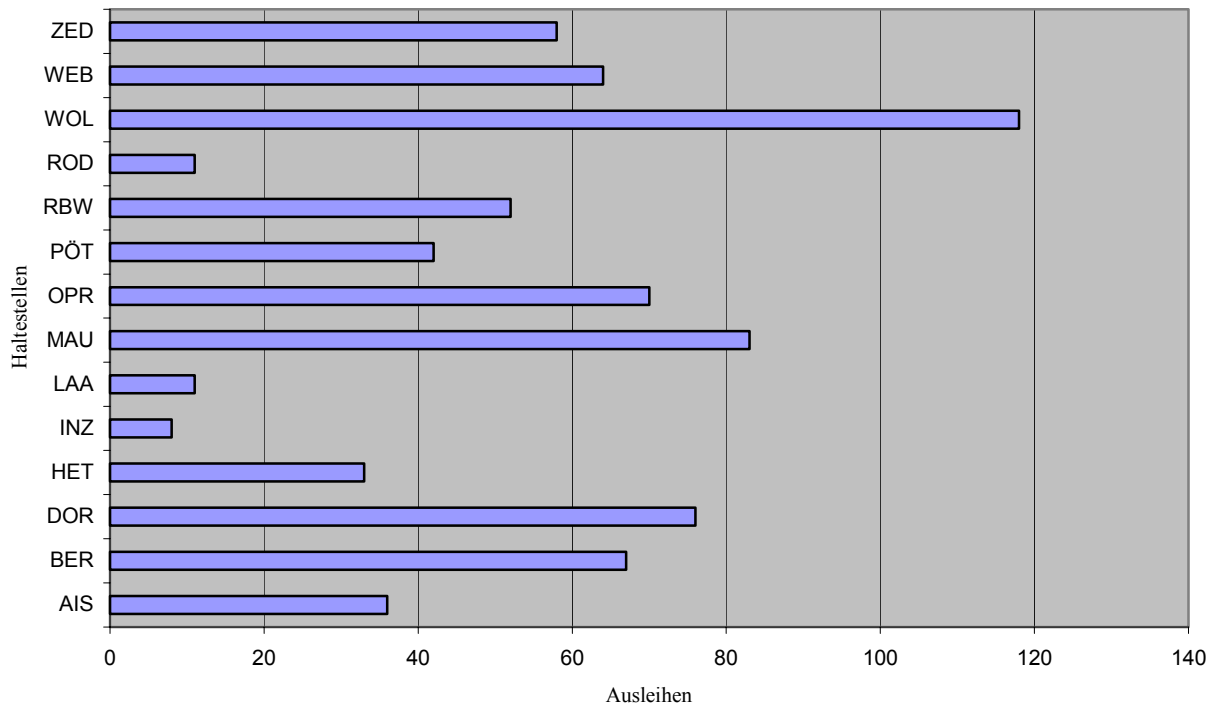
Ausleihen April 2007



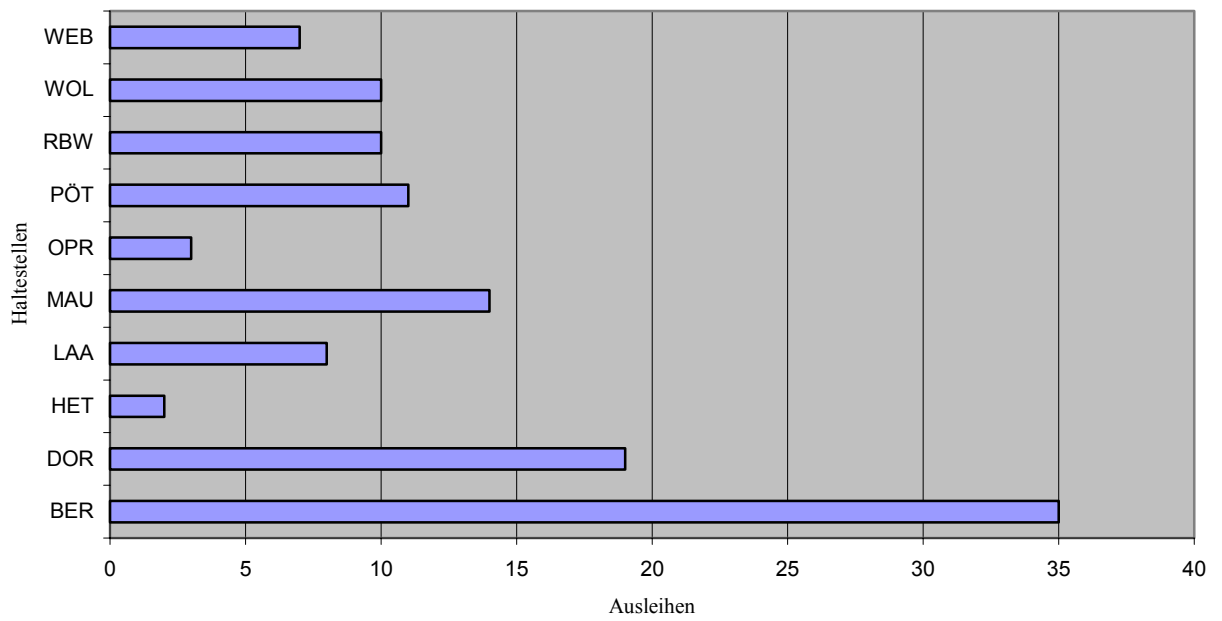
Ausleihen Mai 2007



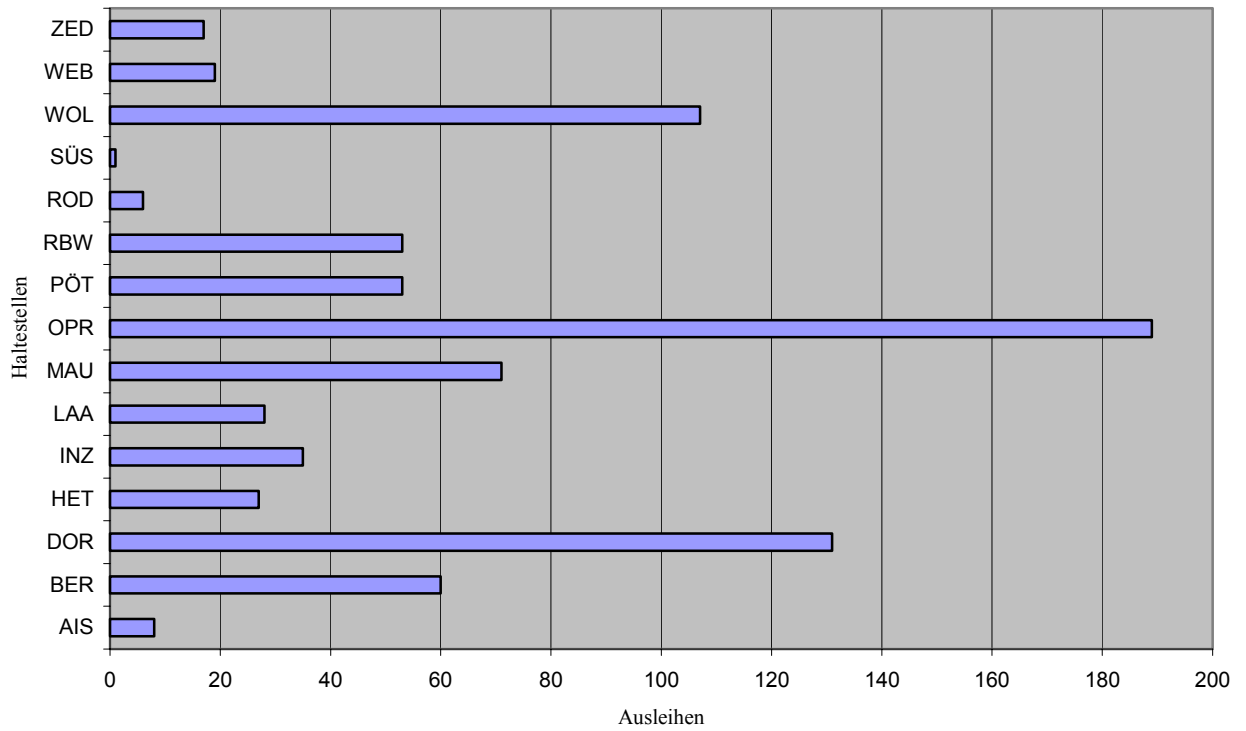
Ausleihe Juni 2007



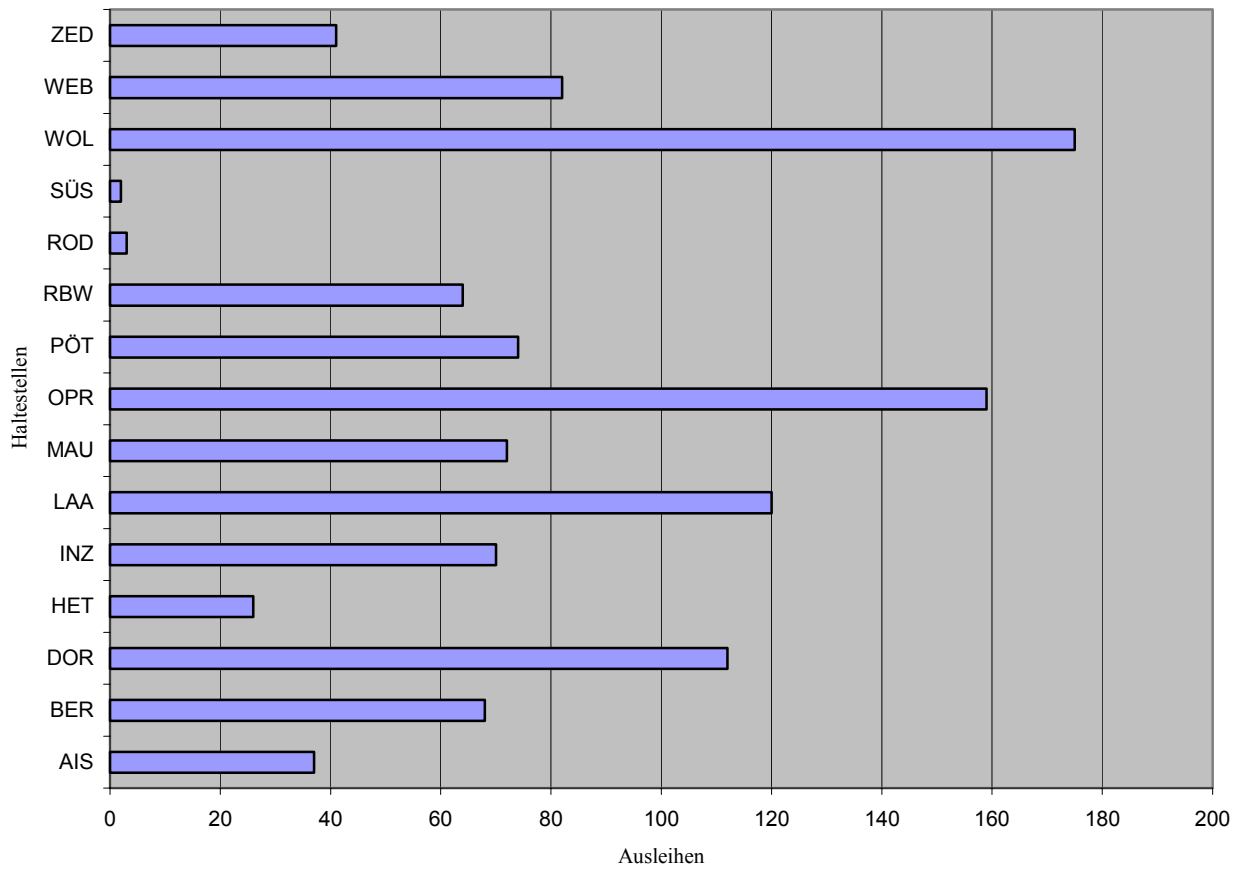
Ausleihen August 2007



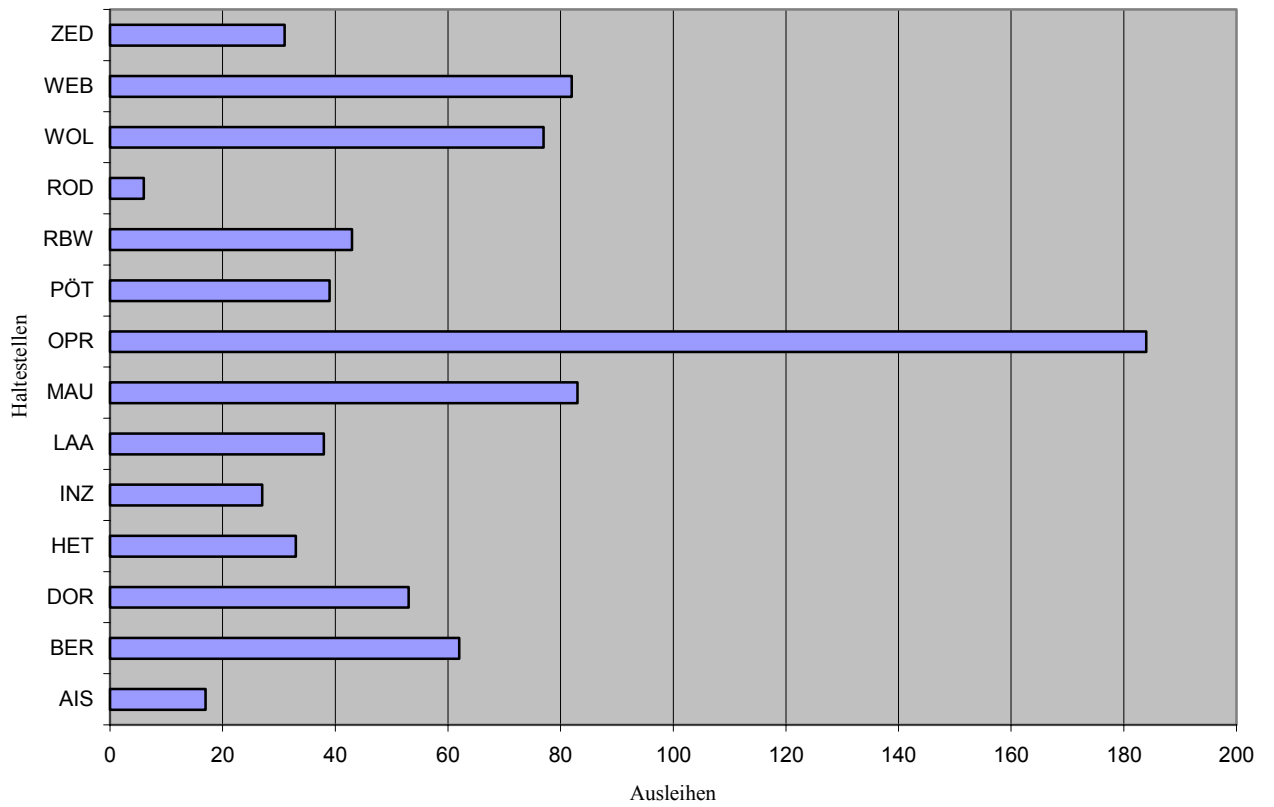
Ausleihen September 2007



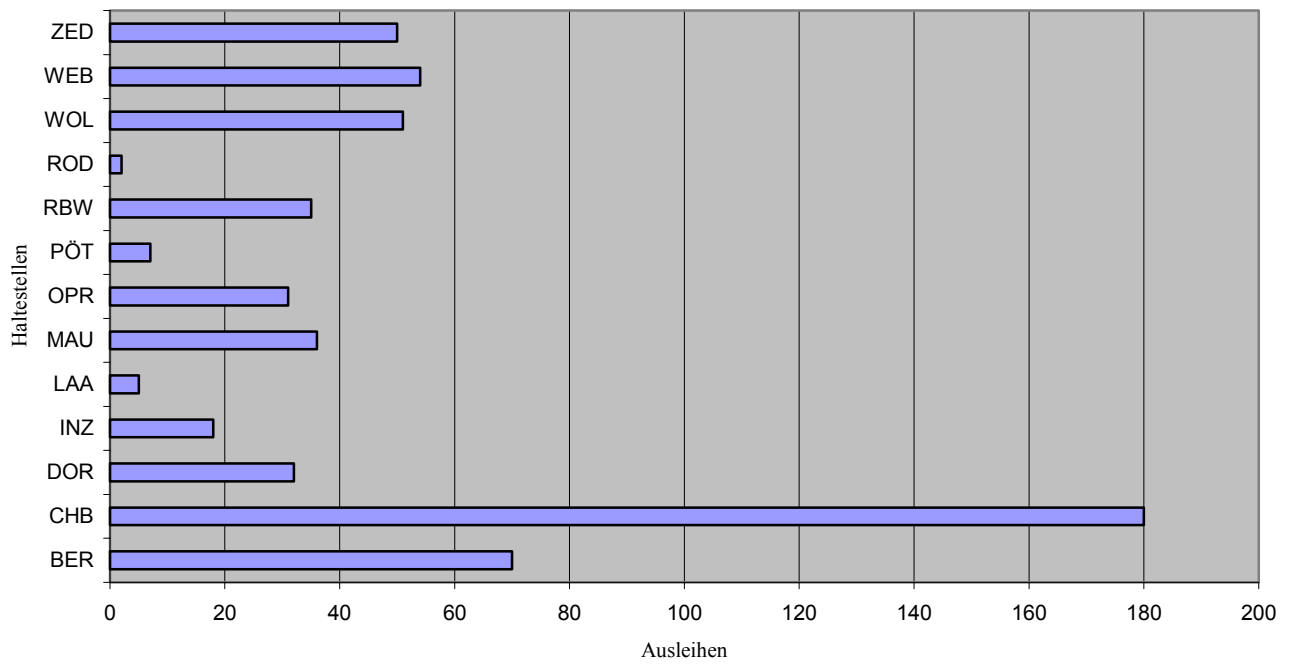
Ausleihen Oktober 2007



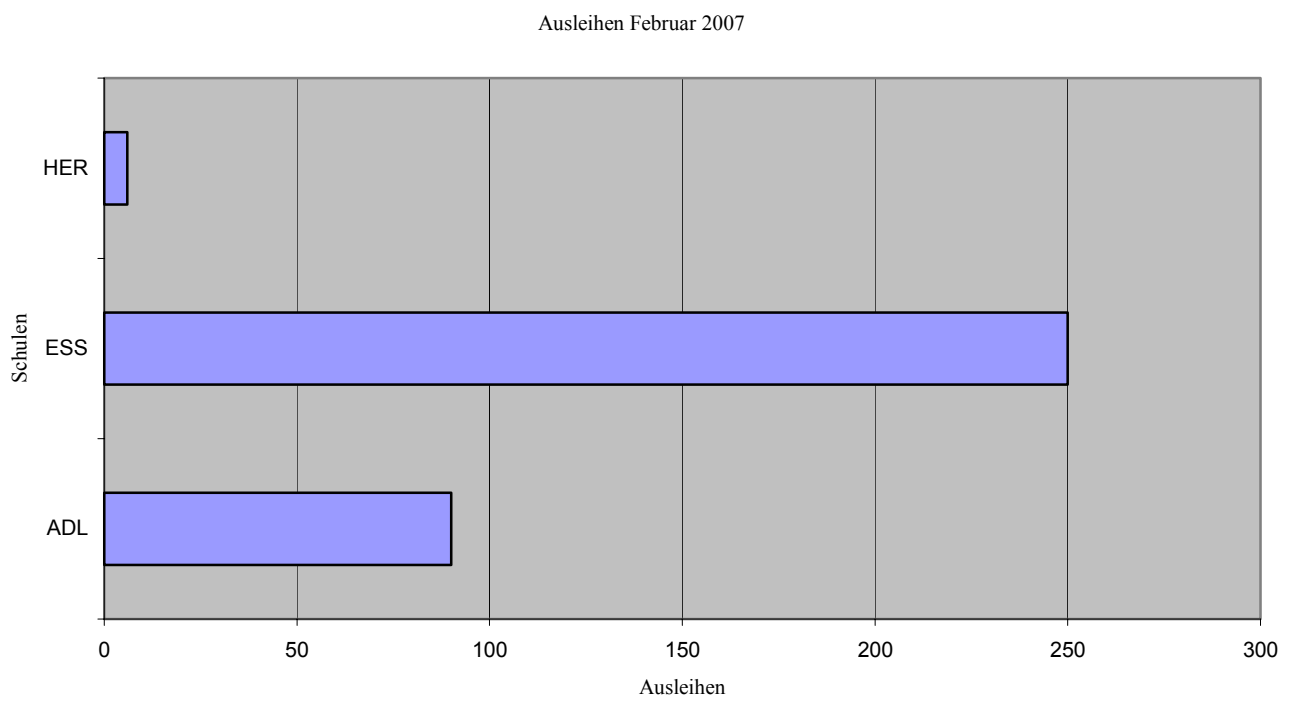
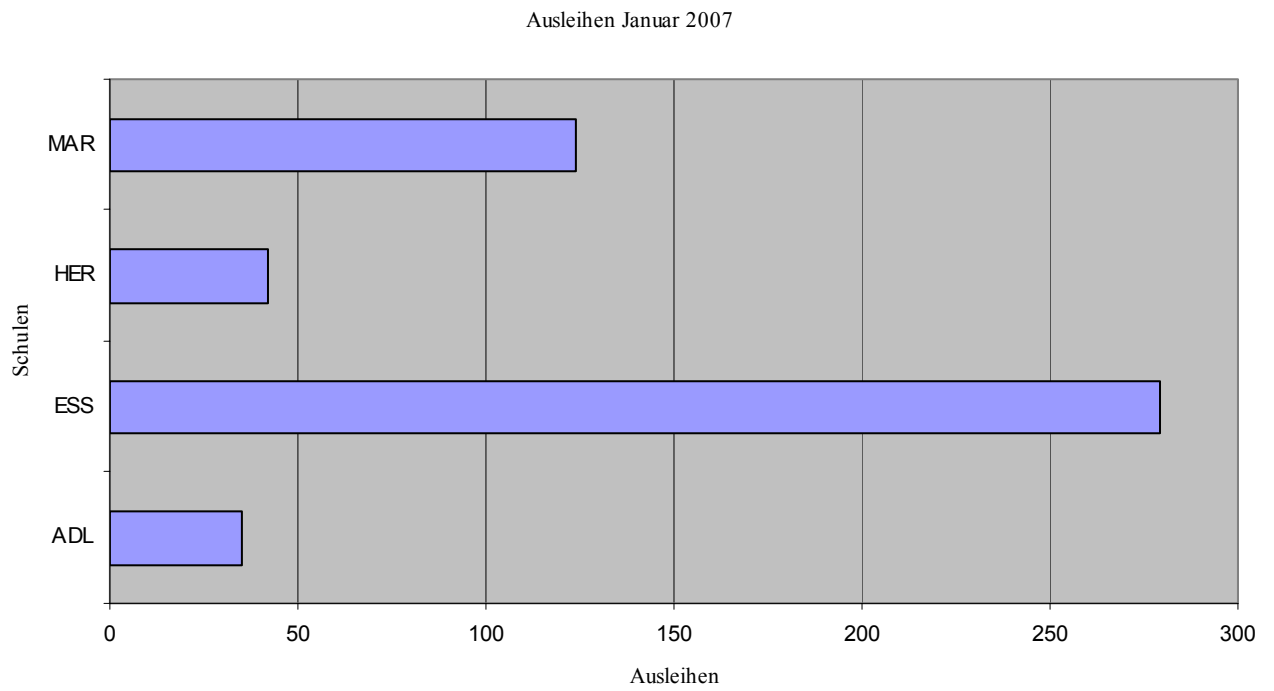
Ausleihen November 2007



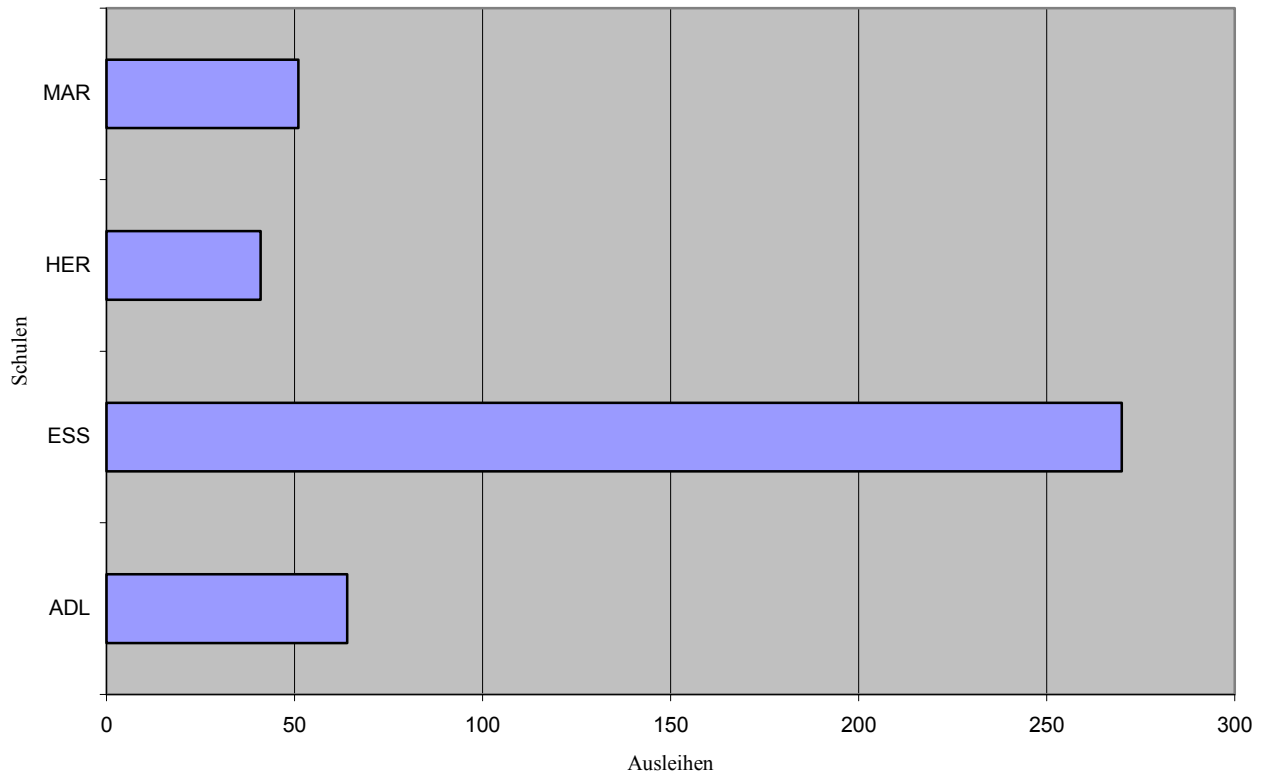
Ausleihen Dezember 2007



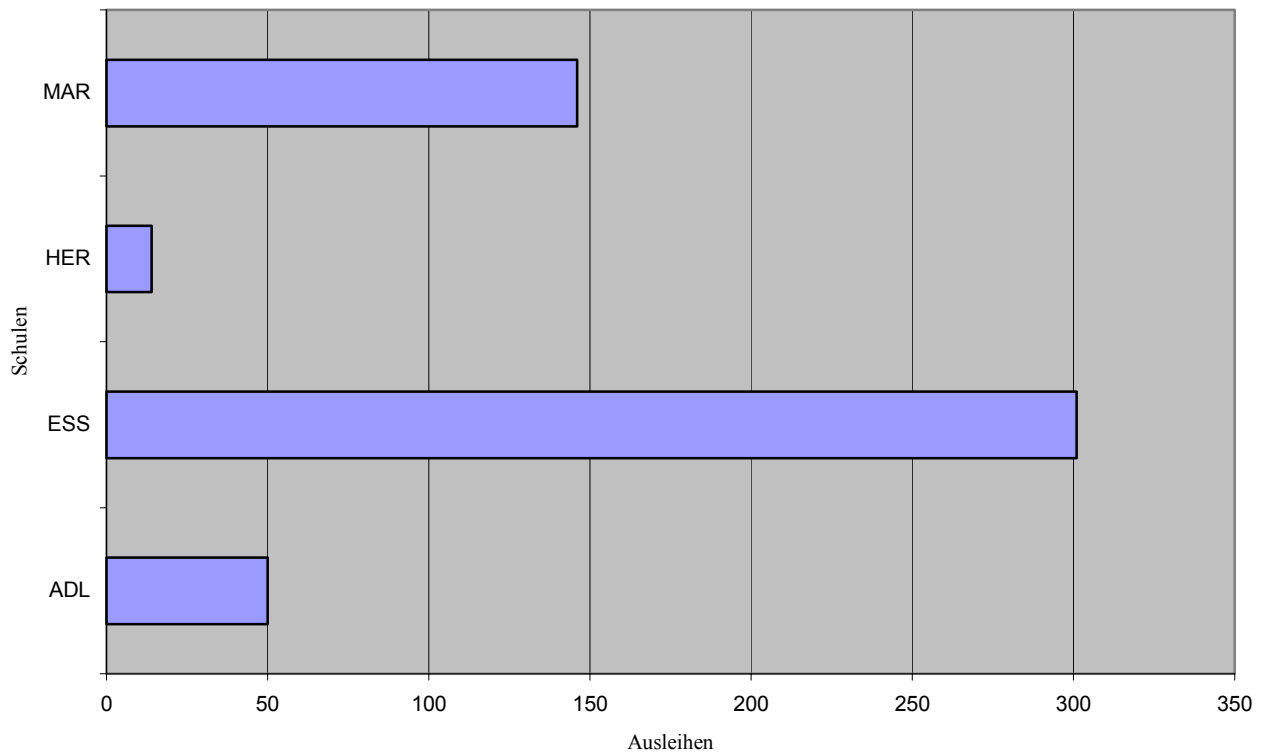
5.3.2 Statistik: Schulausleihe



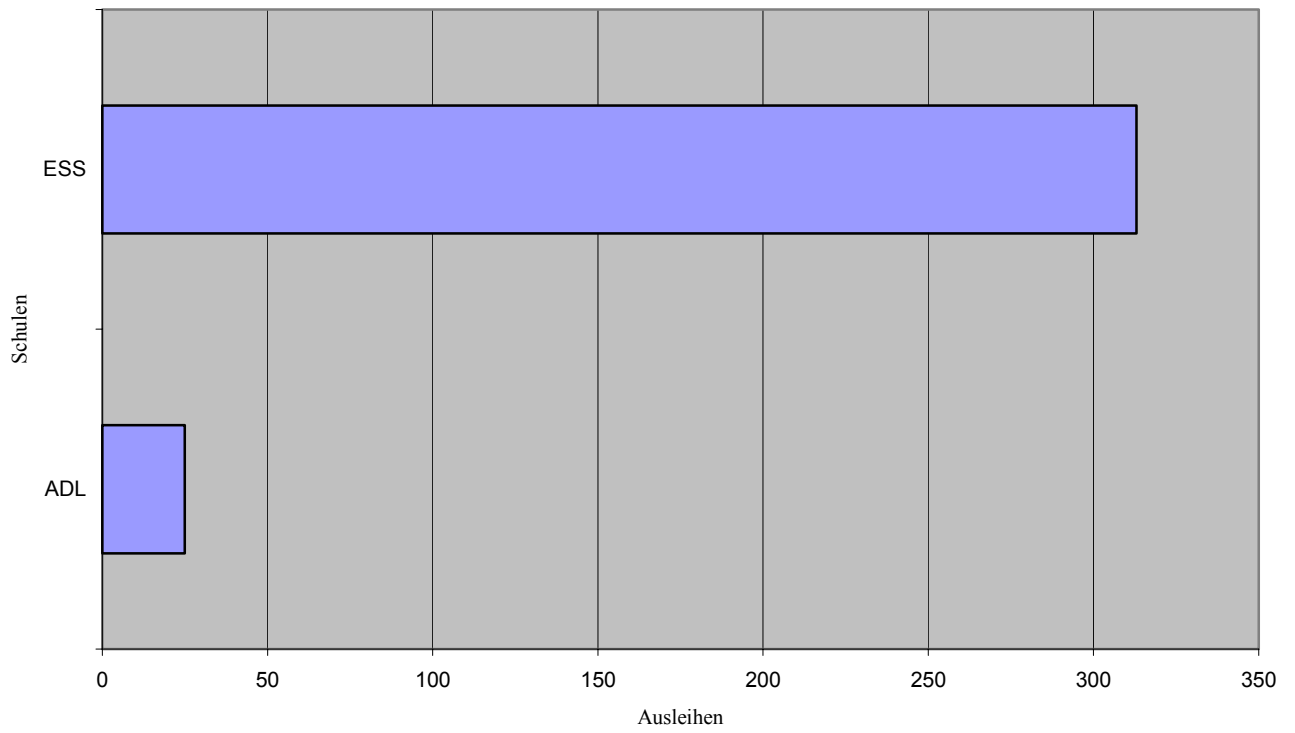
Ausleihen März 2007



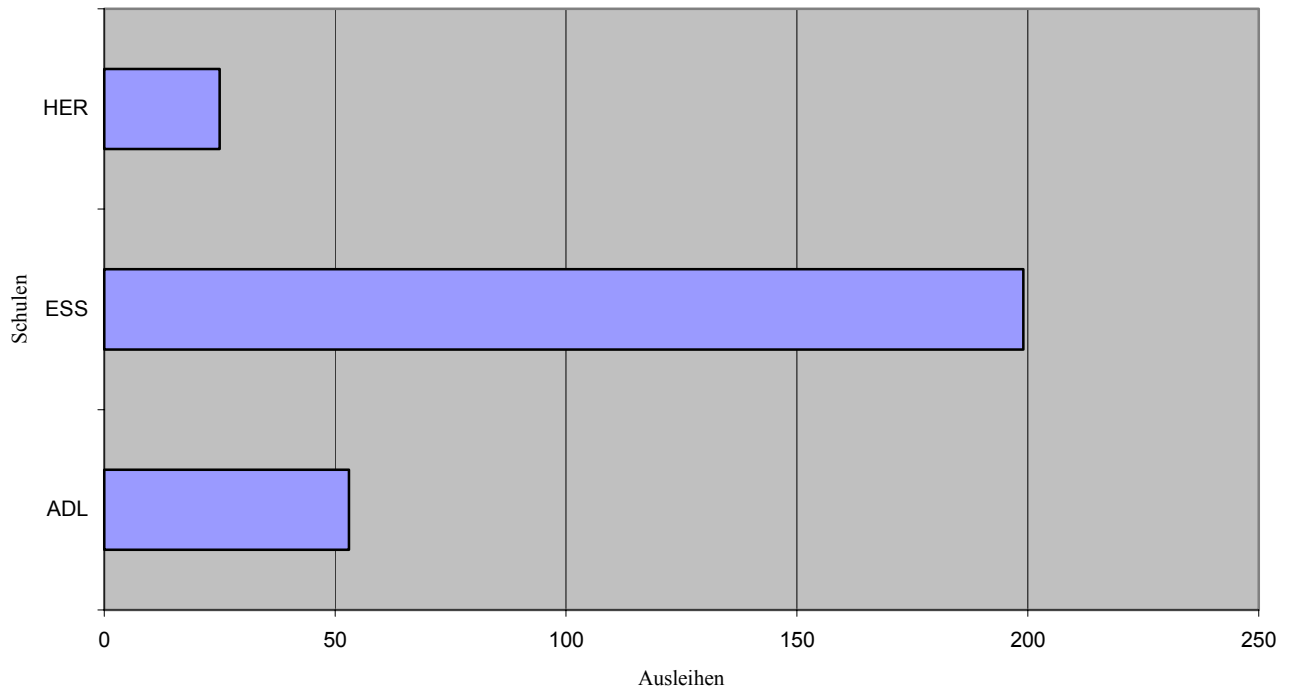
Ausleihen April 2007



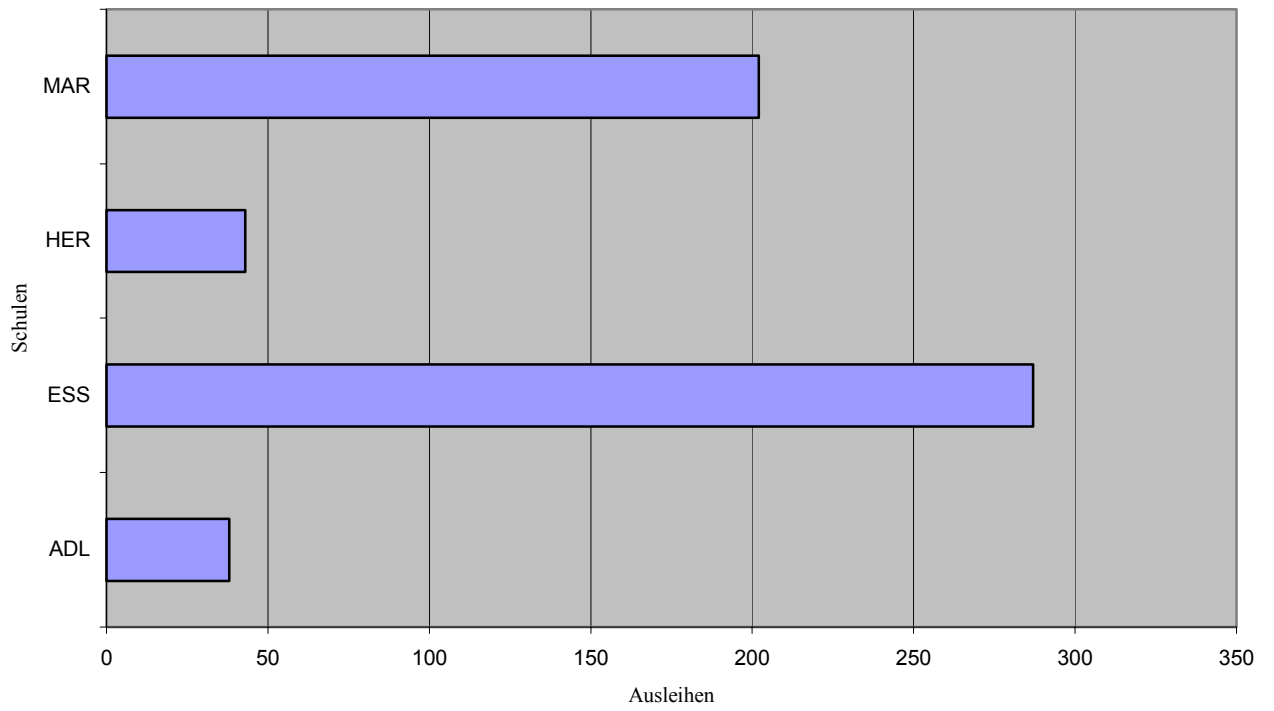
Ausleihen Mai 2007



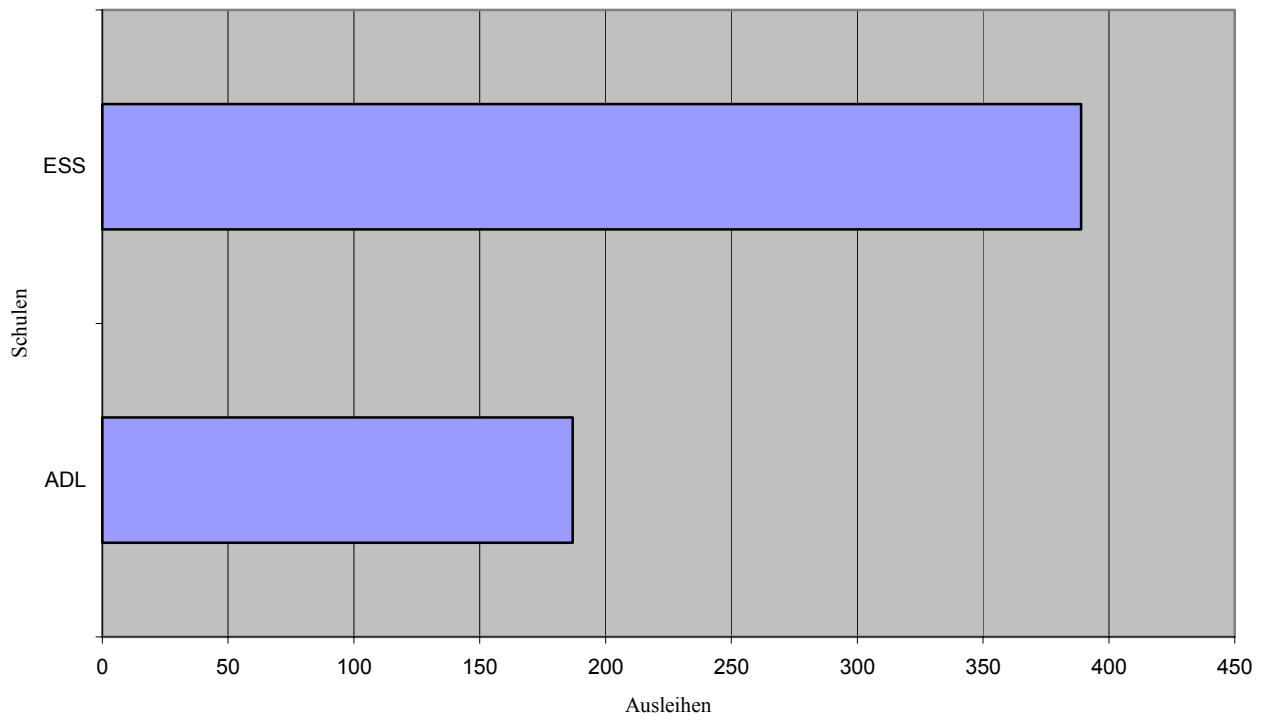
Ausleihen September 2007



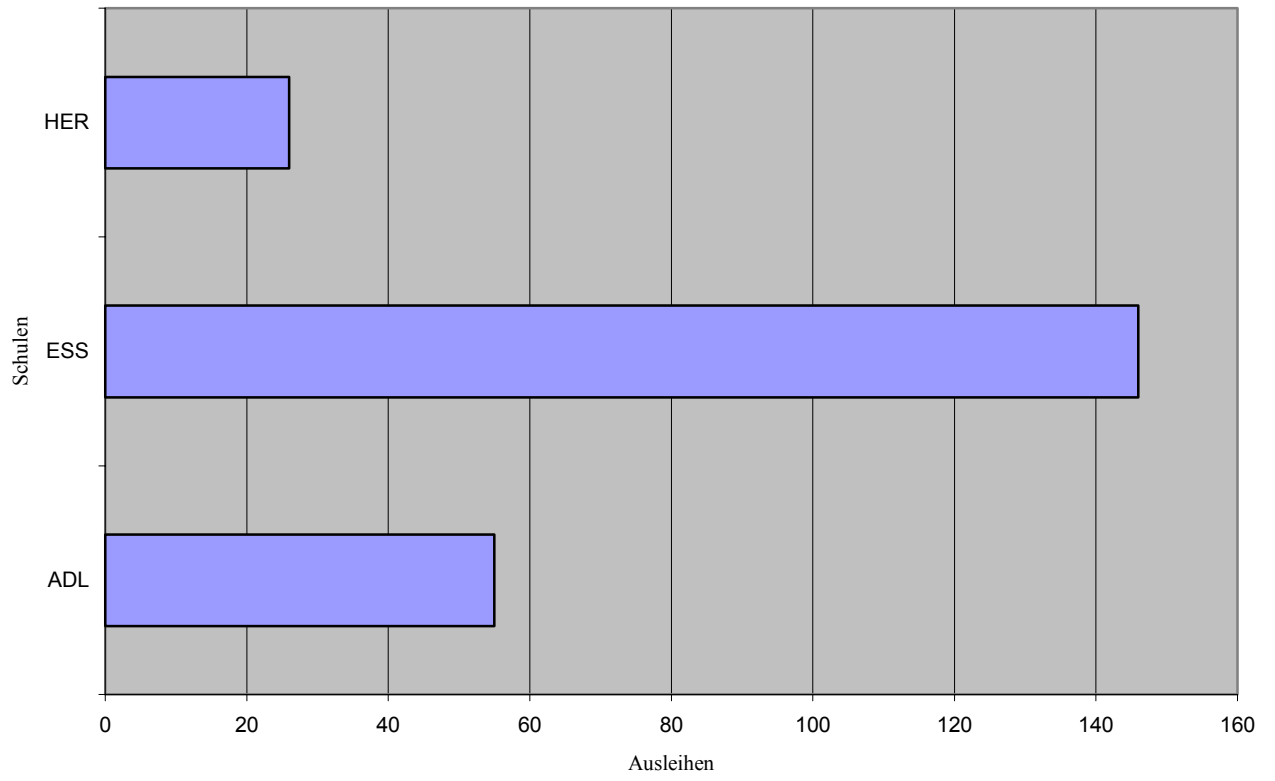
Ausleihen Oktober 2007



Ausleihen November 2007



Ausleihen Dezember 2007



5.4 Statistik: Auswertung und Kritik

Bevor aus der oben vorliegenden Statistik Schlüsse gezogen werden können, ist es notwendig, diese gebührend zu hinterfragen. Tatsächlich fallen dem geneigten Leser einige auffällige Ergebnisse ins Auge, die einer Erklärung bedürfen. Deshalb soll hier erläutert werden, welche Faktoren bei der Wertung der Statistik berücksichtigt werden sollten, und was aus dieser geschlossen werden kann.

- Der Bücherbus hat eine Sommersperre, die meist die Monate Juli und August umfasst. Dementsprechend stammen Ausleihdaten aus diesen Monaten aus den letzten August- bzw. den ersten Juliwochen und sind keineswegs aussagekräftig für den Monat.
- Aufgrund der großen Sommerferien werden die letzten Termine an den Schulen vor allem für die Rückgabe der Medien genutzt, was in der Ausleihstatistik natürlich ebenfalls keine Spuren hinterlässt. Eine Ausleihe über die Ferien empfiehlt sich nicht, da die Zahl der verlorenen Medien, der Kinder die die Schule wechseln und die der Klassen, die von anderen Lehrkräften betreut werden, relativ hoch ist.
- Aufgrund leider notwendiger Reparaturen kam es im Jahr 2007 zu Ausfällen, die ihre Spuren auch in der Statistik hinterlassen haben. Diese sind besonders deshalb ärgerlich, weil Ausfälle nicht nur unmittelbar weniger Ausleihen bedeuten, sondern auch Leser verärgern, die in Folge entweder in andere Zweigstellen fahren müssen (die oftmals einen weiten Weg beinhalten), Gebühren zu bezahlen haben oder vollkommen auf die Ausleihe verzichten.
- Bei der Verwendung der Notentlehnung kann die Haltestelle in Bibliotheca nicht ausgewählt werden, was bedeutet, dass diese Ausleihen und Rückgaben nur einem Laptop, nicht aber einer Haltestelle zugeordnet werden können und in Folge dort fehlen.
- Das Drop-Down-Menü von Bibliotheca, in dem die Haltestellen ausgewählt wurden, ist relativ klein, was bedeutet, dass nur die ersten Buchstaben der Haltestelle erkennbar sind. Dies führte zu Problemen, da die Nachmittagsstation Laaer-Berg-Straße 168 (LAA) nicht von der VS Laaer-Berg-Straße 170 (LAS) (die mit dem großen Bus betreut wird) zu unterscheiden war. Dementsprechend wurden die Ausleihezahlen der beiden Stationen vermischt und eine

klare Aufschlüsselung war statistisch nicht mehr möglich. Nachdem mittlerweile das „VS“ im Drop-Down-Menü hinzugefügt wurde, ist dieses Problem behoben.

Zu einer Vermengung der Zahlen kam es auch bei der VS Tesarekplatz (Betreuung großer Bus), die erst ab Dezember getrennt von der Station Otto-Propst-Platz erfasst wurde und das Kürzel TES erhielt. So erklärt sich die abrupte Änderung der Ausleihzahlen in dieser Station ab Dezember.¹

- Da die meisten Schulen nur zwei Mal im Monat angefahren werden, kann es vorkommen, dass eine Schule in der Statistik eines Monats vollkommen fehlt. Als Beispiel dient hierbei der November 2007, in dem statt vier nur zwei Volksschulen angefahren wurden.

Trotzdem können aus der Statistik einige Schlüsse gezogen werden.

- Grundsätzlich zu überdenken ist der Ausleihrhythmus an den Schulen. Hier ist sicherlich eine höhere Frequenz zu empfehlen, was mehrere Vorteile hat. So kann eine größere Anzahl von Klassen betreut werden (Bsp. VS Essling mit 13 Klassen), was logischerweise in höheren Ausleihzahlen resultiert. Auch die erhöhte Präsenz an der Schule erleichtert den Ausleihbetrieb, da organisatorische Dinge unmittelbarer geklärt werden können. Eventuelle Ausfälle fallen hierbei nicht so sehr ins Gewicht, da ausgefallene Klassenbesuche in einer der nächsten Wochen nachgeholt werden können, was bei monatlicher Anfahrt (wie am großen Bus ist) schwerer zu realisieren ist. Ebenso ist es den Kindern möglich, vergessene Medien schneller zu retournieren, was im Endeffekt auch in höheren Ausleihzahlen resultiert, da viele Lehrpersonen den „vergesslichen“ Kindern (also jenen mit bereits ausgeliehen Medien) nur die Ausleihe von wenigen oder gar keinen Medien gestatten.

- Sicherlich denkbar ist ebenso eine Bereinigung der Nachmittagsstellen. Gemeint ist damit eine Ausweitung der Zeiten bei den Stellen mit höheren Ausleihzahlen, während Haltestellen an denen kein Bedarf besteht entweder ausgelassen oder deren Ausleihzahlen durch eine Werbeoffensive verbessert werden können.

¹ Vgl. Schneider, Christian: *Der Schulbetrieb am Bücherbus – Organisation, Aufbau, Entwicklungen, Potentiale*. Projektarbeit im Rahmen der hauptamtlichen Ausbildung für Bibliothekare/innen. Ausbildungslehrgang 2006-2008/B. eingereicht: 8. Februar 2008. S. 30.

6 Resümee und Ausblick

In diesem Abschnitt sollen kurz die weiteren möglichen Einsatzgebiete des City-Busses erläutert werden und mögliche zukünftige Vorgehensweisen angedacht werden.

Grundsätzlich wurden die Vorteile des „kleinen“ Busses bereits erwähnt: aufgrund seiner Größe ist er mobiler und flexibler einsetzbar, was in Zeiten von Parkplatzproblemen in großen Teilen des Stadtgebietes nicht zu unterschätzen ist. Eben dieses Argument leitet zu einem der Kernpunkte hin: Durch seine Mobilität ist der Bus in der Lage, jene Gruppen von Lesern zu erreichen, die noch nicht oder die nicht mehr in der Lage sind, eine der anderen Zweigstellen zu besuchen. Nachdem Kinder und ältere Personen ohnehin das Kernpublikum des Bücherbusses stellen, ist es nahe liegend, diese Spezialisierung zu vertiefen und die noch oder wieder (im Falle der Zusammenlegung oder Schließung von Zweigstellen) leeren Flecken der „Büchereilandkarte“ Wiens mit dem Bus zu füllen.

Überlegenswert ist sicherlich eine Ausweitung der bisherigen Einsatzgebiete des Busses. Der verstärkte Besuch der Schulen wurde bereits angedacht, wobei hier auch eine erhöhte Besuchsfrequenz erwägt werden sollte. In Zeiten des funktionalen Analphabetismus und der Kultur der medialen Überflutung ist der Bücherbus besonders an den Schulen in der Lage, die Kinder zu begeistern. Mit dem Faktum der technischen Faszination – der Bus übt auf Kinder allein aufgrund seines Seinszustands „Bus“ eine Anziehungskraft aus – kann der City-Bus somit zu einer ersten Station auf dem Weg zur verantwortungsvollen Nutzung von Medien und zum Erwerb der Lesefähigkeit (die besonders im Hinblick auf die Ergebnisse der PISA-Studien nicht zu vernachlässigen ist) werden.

Weiters zu erwähnen ist sicherlich der Besuch von Kindergärten, die bislang in der Ausleihe nicht berücksichtigt wurden, jedoch als potentielle Partner der Büchereien ohne weiteres denkbar sind. Sicherlich müsste der Bestand des City-Busses für diese Verleihoption modifiziert und der Bestand für Kinder weiter ausgebaut werden. Hier könnte außerdem überlegt werden, auf Projektbasis mit den Kindergärten zusammenzuarbeiten und Bilderbücher zu einem bestimmten Thema bereitzustellen.

Ebenso ist die Zusammenarbeit mit Seniorheimen denkbar. Diese verfügen zwar oftmals über eigene Lesecken, die jedoch in keiner Weise mit einer Bibliothek und deren Angeboten zu vergleichen sind. Eine enge Zusammenarbeit mit den Bewohnern und den Leitungen dieser Einrichtungen wäre hierbei besonders wichtig, um auf die Bedürfnisse der potentiellen Leser einzugehen.

Auch der Einsatz bei Veranstaltungen ist für den City-Bus ohne weiteres denkbar – immerhin ist die Zahl der Veranstaltungen in Wien, die sich mit den Themenkreisen „Buch“, „Literatur“ und „Lesen“ auseinandersetzen, relativ groß. Der Bus könnte hierbei als Ausgangspunkt oder als Begleiter für diverse Animationen und Projekte dienen, was sicherlich auch der „normalen“ Ausleihe des Busses zugute kommen würde.

Grundsätzlich ist das Potential des Bücherbusses sicherlich noch nicht ausgeschöpft und er ist – wie die Beispiele in zahlreichen anderen Städten beweisen – eine alternative Variante des Bibliotheksbetriebs, die durch ihre Flexibilität und Mobilität punkten kann. Der City-Bus ist hier sicherlich nur der erste Schritt in die Zukunft der mobilen Bibliothek.

7 Quellen

Schneider, Christian: *Der Schulbetrieb am Bücherbus – Organisation, Aufbau, Entwicklungen, Potentiale*. Projektarbeit im Rahmen der hauptamtlichen Ausbildung für Bibliothekare/innen. Ausbildungslehrgang 2006-2008/B. eingereicht: 8. Februar 2008