

Verkehrsenquete Gablitz

27. 1. 11; GA; 19:00 Uhr

DI Christoph WESTHAUSER
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Alle 5 Jahre wird eine Mobilitätserhebung der Bevölkerung durchgeführt. Das Ergebnis der letzten Erhebung:

- Vollmotorisierung ist in NÖ gegeben (97 %).
- Mobile Senioren sind ein Grund der steigenden Verkehrsbelastung (+ 13%)
- Schulstandorte sind immer verteilter und spezialisierter und die Schüler haben bereits selber Autos

Seine Einschätzung ist, dass die Verkehrszunahme in Gablitz (in den Siedlungen) voraussichtlich nicht mehr steigen wird. Im übergeordneten Netz (also auch der B1) wird es allerdings noch weitere Steigerungen geben.

Die Verkehrspolitik hat muss neue Herausforderungen berücksichtigen:

- Ältere Mitmenschen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen (65 – 75 mit PKW, ab 75 zunehmende Immobilität)
- Personen mit mehreren Jobs die zwischen den Arbeitsstellen pendeln,
- Tourismus der Verkehrsangebote jenseits des Taxis vorfinden möchten.

Um diese Fragen muss man sich kümmern und die Mobilität sicherstellen, es muss jedoch auch klar sein, dass diese Angebote nicht gratis (oder „billig“) sein können.

DI Sabine KLIMITSCH
NÖ Dorf- und Stadterneuerung
Büroleiterin Mostviertel

Dieses Jahr hat die Dorferneuerung einen sozialen Schwerpunkt. Mobilitätsangebote für Bedürftige sind dabei ebenfalls mit umfasst.

3 Beispiele von Mobilitätsangeboten aus NÖ die auf ehrenamtlicher Arbeit basieren.

Gars am Kamp (3.500 EW): Eine Gemeinde in Streulage und ohne regulären ÖV (außer einer Bahnstation). Dort wird der Bus des Sportclubs für Mobilitätsangebote unter der Woche verwendet. Einmal in der Woche wird ein Shuttleservice für Fahrten zum Arzt oder Einkaufen angeboten. Kosten ca. 6.000 €/Jahr (inkl. Leasingrate), die Mitnahme erfolgt gegen eine freie Spende.

xxx: Für SeniorInnen wird ein Shuttledienst mit ehrenamtlichen FahrerInnen organisiert. Insgesamt ist dieser Shuttledienst ca. 17 Stunden pro Monat unterwegs.

Bad Erlach: Einkaufsbus für SeniorInnen 2-mal in der Woche. Einnahmen sind freiwillige Spenden (ca. 1 €)

Stetteldorf: Das Mobilitätsservice wird über einen eigenen Verein organisiert (nur Vereinsmitglieder werden geführt). Alle Beteiligten sind Vereinsmitglieder, daher gibt es auch keine Probleme mit konzessionierten Gewerbebetrieben.

Sitzenberg-Reidling: Der Schülerverkehr wurde vom Postbus gegenüber Traismauer benachteiligt (sehr früh!). Daher hat sich ein lokaler Unternehmer gefunden, der den Schülerverkehr komplett übernommen hat.

Das Problem bei einer Organisation über ehrenamtliche MitarbeiterInnen ist das Konfliktpotenzial mit Gewerbebetrieben und dem Versicherungsschutz der Insassen. Bei derartigen Modellen darf jedenfalls kein Fahrpreis verlangt werden und freiwillige Spenden genommen werden.

DI Michael REINBACHER
Planung, Verkehrskonzepte
Verkehrsverbund Ostregion

VOR ist der Koordinator, nicht der Durchführer von Verkehrsangeboten. Fragen betreffend Fahrplangestaltung (Sonntagsbus, Parallelverkehr von Bus und Bahn), Fahrplanlayout etc. können zwar gesammelt und weitergegeben werden, sind jedoch nicht vom VOR zu verantworten. Die Wünsche der Gemeinde oder der Bevölkerung (z. B. Rundkurs mit Mauerbach) können weitergegeben werden. Die von Postbus verlangten Zusatzkosten müssten dann jedoch die Gemeinden tragen.

Der VOR ist auch für Anrufsammeltaxi (AST) Modelle in NÖ zuständig und hilft bei der konkreten Planung und Ausschreibung (unentgeltlich).

Der Ablauf einer AST Einführung:

- Klare Vorgaben über Zeiten und Strecken von der Gemeinde
- Gemeinderatsbeschluss
- Gemeinde sucht mit dem VOR einen Taxiunternehmer

Modelle in NÖ gibts in jeder Größenordnung (Stündlich bis einmal in der Woche). 1 Projekt läuft auch mit Freiwilligen (Pöchlarn). Die Organisation ist aber sehr anspruchsvoll.

Grundsätze der Einführung von AST:

- AST darf nie den Linienverkehr konkurrenzieren. Daher ist das vor 4 Jahren diskutierte Modell in Gablitz nicht zustande gekommen.
- Regelmäßigkeit ist ein wichtiges Kriterium.
- Es muss ein deutliches Unterscheidungsmerkmal zum Linienverkehr geben:
 - Ein zeitlicher Abstand ist in Gablitz Wochentags nicht darstellbar. Allenfalls bei Abständen von 3 Stunden am Sonntag wäre ein AST möglich.
 - Ein räumlicher Abstand ist kaum darstellbar, da das AST nach Purkersdorf jedenfalls die B 1 verwenden würde. Möglich wäre eine Argumentation über die Anbindung der Westbahn. Diese wird vom Postbus nicht angefahren. Kurse mit zeitlicher Abstimmung auf die Bahn und Anbindung an den Bahnhof Unterpurkersdorf wären keine Konkurrenz zum Postbus

- Ein tariflicher Abstand wäre für einen Regelverkehr darstellbar wenn zusätzlich zum VOR Ticket (Monatskarte) ein Komfortzuschlag von 1,5 – 2 € verlangt werden würde. Erfahrungsgemäß ist in hügeligen Gebieten den BürgerInnen das auch wert.

Die günstige Tariflösung im Ort ist weiterhin vorhanden, weitere Tarifmodelle sind laut VOR eher nicht vorstellbar.

Ad hoc Fragen, Vorschläge bzw. Antworten aus dem Publikum:

- AST Modell ist während der Woche kaum zu begründen, da es kaum Lücken von mehr als 1 Stunde gibt. Allerdings beginnt am Sonntag der Busverkehr erst um 7 Uhr. Für Touristen ist kein Anreiz gegeben auf den ÖV umzusteigen.
- AST Anbindung an den Zug wäre möglich, diese gibt es vom Postbus nicht. Allerdings wäre trotzdem der Komfortzuschlag zu bezahlen.
- Die Fertigstellung der Westbahn ab Herbst 2012 wird kaum freie Trassen für den Nahverkehr bringen. Bis 2014 wird der Fernverkehr immer noch über die Weststrecke geleitet (bis zur Fertigstellung des Hauptbahnhofs) und auch für danach hat die ÖBB schon angekündigt, dass aufgrund der Brücke bei der Schönbrunnerstraße keine Verdichtung möglich ist. Seitens der Bevölkerung wird darauf hingewiesen, dass die Verdichtung auch über Hütteldorf und die S 45 erfolgen könnte.
- Es soll geprüft werden, ob die Garage in Gablitz aufgelassen werden könnte (da sie nicht mehr am Ortsrand liegt. Dafür könne man beim Sportplatz etwas hinbauen. Diese Frage wird an die Postbus AG weitergeleitet.
- Fragen nach möglichen Änderungen der VOR Tarifzonen und der Verbindung verschiedener Tarifsysteme (Wieselbus) werden mit dem Hinweis beantwortet, dass eine Tarifreform bereits seit 2003 fertig sei aber politisch heikel ist und daher nicht umgesetzt wird.

Aus den Vorträgen, den Fragen und der Vorbereitung mit DI Koch zeichnen sich mehrere Möglichkeiten für zukünftige Mobilitätsangebote in Gablitz ab.

Arzttaxi

Abholung zu Hause und Fahrt zu den Gablitzer ÄrztInnen und dem Ärztezentrum Purkersdorf.

Ziel: 2-mal am Tag, z. B.: 9:00 (retour um 11:30), 14:00 Uhr (retour 16:30) mit den Freiwilligenorganisationen Rotes Kreuz und/oder Samariterbund

Angebot des ÖSB: 3-mal die Woche und Verrechnung über Pauschalen und Fahrschein

Geprüft soll werden, ob die Gemeinde auch Förderungen dafür von der Dorferneuerung oder dem Land bekommen könnte. Immerhin ist es ein Pilotversuch, der noch in keinen anderen Gemeinden unternommen worden ist.

Mobilitätsangebot für Senioren

Abholung zu Hause und Fahrt in Ortszentrum (+ Schober)

Ziel: 2-mal am Tag, z. B.: 10:00 (retour 11:00) und 16:00 (retour 18:00)

Für den Samariterbund ist auch dieses Service vorstellbar und wird mitkalkuliert. Der bereits beschlossene Pilotversuch sollte allenfalls auch diese Option bereits einschließen um abschätzen zu können, wie viel Bedarf daran besteht.

Schulbus

Abholung von der Volksschule und Fahrt durch die Siedlungen (Route)

Ziel: Linienverkehr 3 - 4 mal am Tag nach Schulschluss

Problematisch ist derzeit die Vermischung von Schülerverkehr und den von der Gemeinde bezahlten Rundkursen. Der Schülerverkehr ist (laut DI Koch) über die Abdeckung durch Schülerfreifahrten meistens kostendeckend. Er empfahl daher zu prüfen inwieweit die Gemeinde tatsächlich zu den Rundkursen mit Schülerverkehr zuzahlen muss.

Eine klare Auflistung der Kosten für den bisherigen Bestellerverkehr wird erfolgen. Einerseits um abzuschätzen ob sich ein eigener Schülerbus in Gablitz rentiert, andererseits um die disponiblen Mittel für eine AST Lösung zu errechnen. Bei dieser Berechnung hat der VOR seine Kooperation zugesagt. Kontaktadressen der VOR MitarbeiterInnen werden noch übermittelt.

Weiters wird geprüft, ab wie viel km Schulweg den Kindern eine Schülerfreifahrt zusteht. Der Kontakt zum Finanzamt wird vom VOR vermittelt. Mit der Abschätzung der möglichen Kosten und Vergütungen aus der Schülerfreifahrt soll dann seitens der Gemeinde geprüft werden ob vom Linienverkehr (Postbus) auf einen Gelegenheitsverkehr umgestellt werden kann.

Anrufsammeltaxi

Abholung bei einer zentralen VOR Station und Fahrt in die Siedlungen (nach Bedarf).

Ziel: Anrufservice mit fixer Route. Einmal in der Stunde am nm (14:30 bis 19:30)

Für konkrete Planung eines AST steht der VOR zur Verfügung. Zum Beginn der Planung ist ein Gemeinderatsbeschluss erforderlich. Interessant am AST ist die klare Abschätzbarkeit und Regulierbarkeit der Kosten.

Weitere Maßnahmen

Seitens des Publikums wurde nach verschiedenen Möglichkeiten der Privatinitiative gefragt. Einerseits die Gründung eines eigenen Vereins, andererseits die Ausweisung von

Mitfahrhaltestellen (in die Siedlungen hinauf). Nach Auskunft von Herrn DI Reinbacher sind die Versicherungsfragen bereits geregelt. Sofern keine gewerbliche Mitnahme erfolgt, sind die mitgenommenen Personen über die normale Haftpflichtversicherung abgedeckt. Weitere Informationen sind auf der Website www.compano.at erhältlich.

Lamers

31. 1. 2011