VerkehrsConsulting OG
Palmgasse 10/3. Stock
1150 Wien
e-mail: office@verkehrsconsulting.at
www.verkehrsconsulting.at
tel. Dr. Andreas Juhasz: 0676 / 5519180
tel. Mag. (FH) Gerold Markgraf: 0650 / 2143 076

Endbericht

Mobilitätskonzept Marchfeld

Zusammenfassung der Ergebnisse

Wien, 16.12.2014

MIT UNTERSTÜTZUNG VON LAND UND EUROPÄISCHER UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

INHALT

1. Ausgangslage 3
1.1. Allgemeines Projektverständnis und Zielsetzungen 3
2. Planungsgebiet 5
3. SWOT-Analyse 6
3.1. Themenbereich Öffentlicher Verkehr - Alltagsmobilität 7
3.2. Themenbereich Tourismus 8
3.3. Zusammenfassung der SWOT-Analyse 9
4. Themenblöcke und Zielsetzungen 11
4.1. Stärkung Linienverkehr Bus 11
4.5. Touristischer- und Alltagsradverkehr 23
4.6. Tourismusverkehr 25
4.6.1.Ausgangslage 25
4.6.2.Entwicklungen im Freizeitverkehr 25
4.6.3. Qualitätsanforderungen an das Angebot 26
4.6.4. Säulen des Tourismus-Mobilitätskonzeptes Marchfeld 27
4.6.5. Bahn und Radtourismus 28
4.7. Bewusstseinsbildung 31
4.7.1. Förderung Fußgänger- und Radverkehr 32
5. Conclusio 37
5.1. Analyse 37
5.2. Strategische Maßnahmenbündel 38
5.3. Operative Maßnahmenbündel 40

1. AUSGANGSLAGE

1.1. ALLGEMEINES PROJEKTVERSTÄNDNIS UND ZIELSETZUNGEN

Die Planungen erfolgen aus der Überzeugung der Autoren heraus, als es sich beim Untersuchungsgebiet um einen Entwicklungsraum zwischen zwei Hauptstädten mit besonderer Entwicklungsdynamik handelt. Der in den nächsten Jahren erwartete Bevölkerungszuwachs in der Europaregion Centrope wird das Marchfeld im Mittelpunkt dieser Region wesentlich beeinflussen. Um jedoch für BewohnerInnen, Gäste (Tourismus) und Wirtschaftstreibende attraktiv zu bleiben bzw. die Attraktivität im Standortwettbewerb zu steigern ist eine wesentliche Verbesserung der Mobilitäts-Infrastrukturen unumgänglich.

Mit Ausnahme der Nordbahn im Norden fehlt nachwievor eine leistungsfähige Schienenanbindung. Der Ausbau der Marchegger Ostbahn hat bis dato noch nicht begonnen.

Die **regionalen Verbindungen (Bus)** genügen bestenfalls dem Schülerverkehr. Als wirkliche Alternative zum MIV sind sie in ihrer derzeitigen Ausführung nicht geeignet. Die beabsichtigte Neuausschreibung und Planung aller Regionalbuslinien im Marchfeld durch den Verkehrsverbund Ostregion (VOR) bietet zumindest die Chance einer Angebotsverbesserung.

Der touristischen Mobilität gilt ein Schwerpunkt der Untersuchung: Der Nationalpark Donauauen sowie die Naturschutzgebiete in den March-Thaya-Auen bilden in Verbindung mit dem Radwegenetz und den Marchfeldschlössern einen hoch attraktiven Freizeitraum inmitten der Europaregion. Doch auch hier sind innovative und zweckmäßige Mobilitätslösungen als Alternative zum MIV gefragt um die Standortnachteile (z.B. abseits vom Donauradweg oder der Marchegger Ostbahn) entsprechend kompensieren zu können.

Seitens des Auftraggebers wurde der touristische Aspekt auch dahingehend interpretiert, zu untersuchen, inwiefern das Marchfeld als Mobilitäts-Modellregion positioniert werden kann.

Es sollte auf jeden Fall Ziel sein, dass sämtliche touristische Ziele - auch grenzüberschreitend - ohne eigenen PKW erreichbar sind.

Dabei empfehlen wir jedoch, die Anbindung dahingehend auszubauen, dass auch aufgrund der Positionierung ein Mehrwert für die Region entsteht. Öffentliche Erreichbarkeit als Alternative zum MIV soll daher idealerweise als Imageträger für eine gesamte Modellregion ausgebaut werden.

Alternative Mobilitätsmodelle werden in diesem Zusammenhang bevorzugt untersucht. In Anlehnung an das Energiekonzept Marchfeld sind auf alternativen Antriebsarten (E-Mobilität) basierende Lösungen zu favorisieren. Generell sind bedarfsgesteuerte Lösungen in vielen Fällen auch aus Kostengründen einem Linienverkehr vorzuziehen. Zumal entspricht – insbesondere im Freizeitverkehr – eine größtmögliche Flexibilität eher dem allgemeinen Trend. Neben Ausbau von AST- und Gemeindebuslösungen sind damit verbunden auch ganzheitliche, überörtliche Konzepte wie Carsharing-Modelle, Radverleih u.a. zu untersuchen.

In der Region stellt traditionell auch der Radtourismus (Marchfeldkanalradweg, Donauradweg) besondere Anforderungen an ein Mobilitätskonzept. So könnten entsprechende flexible Verleih- und Transportstrukturen das Angebot wesentlich vereinfachen.

Für **kleinräumige Mobilitätslösungen** bieten sich auch sogenannte Mikro-ÖV Lösungen an: Bedarfsgesteuerte Anrufsammeltaxis (AST) haben in einigen Gemeinden des Marchfeldes schon länger Tradition. Bürgerbusmodelle auf Freiwilligenbasis, Einkaufsbusse, etc. können für einige Gemeinden durchaus interessante Alternativen bieten. Patentrezept dazu gibt es jedoch keines. Der Bedarf sowie die finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten sind für jeden Ort individuell zu erheben.

Fokus auf das Machbare: Im Rahmen der Studie soll ein möglichst breites Spektrum an Möglichkeiten skizziert werden. Trotzdem soll auf die Grenzen des Umsetzbaren entsprechend eingegangen werden: Organisatorische, technische und nicht zuletzt finanzielle Rahmenbedingungen schränken den Spielraum deutlich ein. Umso wichtiger ist es, durch ein gewisses Maß an Erfahrung und Kreativität sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der möglichen Fördermittel den machbaren und sinnvollen Maßnahmen zum Durchbruch zu verhelfen.

Zielsetzung aus Sicht des Planers:

- **Konkrete Lösungsansätze:** Unter maximaler Berücksichtigung der möglichen Förderschienen gelangen konkrete Projekte auch zu einer Umsetzung. Gerade diese Projekte mit Vorbild-Charakter könnten dann auf die gesamte Region ausstrahlen und somit im positiven Sinne großes bewirken!

- **Nachhaltiger Umdenkprozess** kann in Verbindung mit einer ganzheitlichen Mobilitätsbetrachtung („mobilitäts-card“), die auf mehren Modulen (Linienverkehr, Gemeindebus, Carsharing, Rad) aufsetzt

  Dabei geht es nicht nur um die ÖV-Angebote per se sondern vielmehr um einen allgemeinen Einstellungswechsel in Bezug auf Mobilität.

Bisherige Arbeitspakete

Gemäß Angebot und Projektplan bzw. in Abstimmung mit den VertreterInnen der Auftraggeber waren bisher folgende Arbeitspakete zu erbringen:

- Überprüfen der Datengrundlage – Erhebung Status quo bzw. Situationsbeschreibung
- ExpertInnen-Interviews mit VertreterInnen aller 19 Gemeinden sowie der touristischen AkteurInnen
- Erstellung SWOT-Analyse – aufbauend auf die Ergebnisse aus Punkt 1
- Zieldefinition – Workshop
- Erstellung Maßnahmenkatalog

2. Planungsgebiet

Darstellung: im-plan-tat

Die Region Marchfeld umfasst 23 Gemeinden mit in Summe rund 60.250 Menschen, die auf rund 642 km² leben. Das Planungsgebiet kann jedoch in mehrerlei Hinsicht als inhomogen bezeichnet werden. Sowohl Struktur der Gemeinden, Mobilitätsgewohnheiten aber auch die touristische Bedeutung sind in der Region sehr unterschiedlich:

- Die bevölkerungsstarken Orte mit starker Siedlungsentwicklung sind entlang der Nordbahn am Norden des Marchfeldes situiert. Ebenso zur Agglomeration Wien/Umland kann auch die Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf gezählt werden. Diese erwähnten Städte zeichnen sich durch städtische Strukturen mit guter Verkehrsanbindung v.a. Richtung Wien aus.
- Im Gegenzug dazu stehen die Orte im mittleren Marchfeld bzw. im Osten: Überwiegend agrarisch geprägt, nur geringe Siedlungsentwicklung, kaum Tourismus. Im Ausbau der Marchegger Ostbahn, die quer durch das Marchfeld verläuft, wird jedoch mittelfristig eine große Chance gesehen. Abseits der Bahnstrecke sind die öffentlichen Verkehrsverbindungen schlecht, insbesondere das Fehlen von Querverbindungen wird als problematisch angesehen.
- Im nördlichen und mittleren Marchfeld nimmt der Tourismus eine eher bescheidene Rolle ein. Es gibt zwar in einigen Orten singuläre Attraktionen mit durchwegs hoher Besucheranzahl, z.B. Biohof Adamah, Heizhaus Strasshof, Schlosspark Obersiebenbrunn oder Erlebnispark Gänserndorf. Eine systematische Vernetzung dieser Orte fehlt jedoch weitgehend.
- Chancen werden hier vor allem im Radtourismus (Marchfeldkanal-Radweg) und erlebnis- und genussorientierten Agrar-Tourismus (z.B. Biohof Adamah, Spargel, Erdbeeren, Gemüse) gesehen. Vor allem das Rad erlaubt es, die meist nur wenige Kilometer betragenen Distanzen zwischen den Zielen zu überbrücken. Anderseits ist das Marchfeld durch den Donauradweg

bzw. neu auch den Marchfeldradweg gut an das Hauptwegenetz angebunden. Viele Ziele im Marchfeld können im Zuge von Tagesausflügen mit dem Rad von Wien oder Bratislava erreicht werden.

- Hingegen nimmt der Tourismus vor allem im südlichen Marchfeld, bzw. entlang Donau und March (im Osten) eine bedeutende Rolle ein. Nationalpark-Donau-Auen in Verbindung mit den Marchfeldschlössern bilden hier einen attraktiven Freizeitraum zwischen Wien und Bratislava.

Ein ebenso differenziertes Bild **zeigen sich die öffentlichen Verkehrsanbindungen** in der Region: Auf der Nordbahn, bzw. auch der Marchegger Ostbahn ist eine im Grunde genommen gute ÖV-Anbindung der Region gewährleistet. Abseits der Bahnstrecken bzw. entlang der Donau ist durch regionale Buslinien zumindest ein Minimal-Angebot sichergestellt. Touristisch nutzbar ist dieses Angebot derzeit de facto jedoch nicht.

Nicht unerwähnt soll die Verkehrsproblematik fehlender hochwertiger Straßen bleiben. Insbesondere die Unklarheit zur S8 bzw. die fehlende Donauquerung zwischen Wien und Hainburg nehmen in der Region einen zentralen Stellenwert ein. Dies mag auch ein Mitgrund dafür sein, dass v.a. die Begeisterung zu alternativen Mobilitätsthemen in einigen, vor allem den besonders vom Verkehr betroffenen Gemeinden, endend ist.

3. SWOT-ANALYSE

Die SWOT-Analyse bietet einen strukturierten Überblick über Stärken und Schwächen bzw. Chancen und Risken. Sowohl der Alltagsverkehr als auch der Touristische Verkehr wurde dahingehend dargestellt.

Im Zeitraum von 30.04. bis 12. Juni 2014 wurden insgesamt 27 Interviews mit ExpertInnen aus den Gemeinden, Tourismus sowie Politik durchgeführt. Die Ergebnisse wurden am 12. Juni 2014 im Rahmen eines Workshops mit VertreterInnen aus den Gemeinden diskutiert und sind in folgender SWOT-Analyse zusammengefasst. Dabei wurde in Themenbereich Öffentlicher Verkehr – Alltagsmobilität und Touristischer Verkehr unterschieden, wobei in einigen Aspekten eine genaue Abgrenzung nur schwer möglich ist.

Desweiteren finden sich in der SWOT-Analyse die Ergebnisse einer intensiven BürgerInnenbefragung, die im Rahmen der Zukunftswerkstatt Marchfeld am 20.5.2014 durchgeführt wurde. Im Rahmen eines moderierten Open-Space-Verfahrens nutzen über 130 interessierte TeilnehmerInnen aus der Region die Gelegenheit, ihre Kritik, Anregungen und Ideen zum Thema Mobilität einzubringen.

3.1. THEMENBEREICH ÖFFENTLICHER VERKEHR - ALLTAGSMOBILITÄT

Themenbereich Öffentlicher Verkehr - Alltagsmobilität				
	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Lage – allgemeine Faktoren	zwei leistungsfähige Bahnverbindungen als Planungskonstante. weiterer Ausbau (zumindest der Marchegger Ostbahn) fix zugesagt. Attraktive Naturlandschaften mit hohem Freitzeitwert und kulturellen, architektonisch anspruchsvollen Highligts auf der einen Seite….	Fehlen von Querverbindungen (insb. von/nach Gänserndorf, Achse Hainburg-Marchegg) ….auf der anderen Seite vermittelt die industriell-landwirtschaftliche Produktion (Monokulturen) für viele ein landschaftlich eintöniges Bild, das im Zusammenhang mit nicht belebten Ortskernen und stark befahrenen Straßen nicht jedermanns Sache ist.	ein hohes prognostiziertes **Bevölkerungswachstum** für den Raum Bratislava/Wien und damit verbunden ein wirtschaftlicher Aufschwung in der gesamten Region. Vor allem entlang der Verkehrsachsen starker Zuzug **Thema Landwirtschaft,** Gemüse und Ernährung, Biobetriebe etc. ist grundsätzlich geeignet, einen hohen Grad an Interesse und Identifikation zu schaffen.	**zunehmende Zersiedlung** des Raumes, dezentrale Wirtschaftsparks, weiteres Aussterben der Ortskerne, was für viele Personen, die aus anderen Regionen zuziehen wollen, eher ein unattraktives (totes) Bild vermittelt. Damit zusammenhängend weitere Ausdünnung von Dienst-leistungs-Einrichtungen im ländlichen Raum **Gefahr der Bildung von isolierten Wohnghettos** in jenen Regionen mit starkem Zuzug (ohne jeglichen Bezug zur Region). Marchfeld kann aufgrund schlechterer Infrastruktur nicht in vollem Ausmaße am Aufschwung der Centrope-Region profitieren, „Die Musik spielt woanders“.
Linienverkehr	Nordbahn und Marchegger Ostbahn als leistungsfähige Bahnachsen. Qualitätsverbesserungen im Bereich der Bahnhöf und Park&&Ride-Anlagen konzessionierte Buslinien auf regionalen Hauptachsen in Marchegg Stadtbus vorhanden Haltestellen liegen ortsnah Top-Jugend-Ticket, v.a. auch für Schulausflüge Marchfeld-AST bietet Minimalversorgung unter Tags bzw. (gute) Versorgung zu den Abend- und Nachtstunden	S-Bahn zur Hauptverkehrszeit an der Kapazitätsgrenze (Nordbahn), nicht zeit-gemäßes Rollmaterial (Hochflur, nicht klimatisiert, rd. 30 Jahre alt). Buslinien in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet, insb. Quer-verbindungen fehlen. Keine Verknotung der Linien untereinander. ausgedünnte Fahrpläne, Angebot nicht attraktiv (auch nicht im Nahbereich von Wien, Gr. Enzersdorf) Regionalnetzkarte fehlt Marchfeld-AST für Gem-einden hoher Zuschussbedarf (bei gleichzeitig geringer Inanspruchnahme -> hohe Förderung je Fahrgast)	aufgrund kompakter Siedlungsstrukturen und überwiegend einheitlicher Verkehrsbeziehungen (von/nach Wien bzw. Querverbindung in die Bezirkshauptstadt) gute Bedingungen für Linienverkehr,Optimierungs- und Verbesserungspotenzial gegeben. nach Ausbau der Marchegger Ostbahn entstehen stark frequentierte Taktknoten entlang der Achsen positive Siedlungsentwicklung -> steigender Bedarf Neben Pendler- und Schüler aus touristischer Bedarf nach Buslinien-> somit bessere Auslastung möglich.	offenbar gibt es für die Realisierung eines einigermaßen adäquaten Grundangebotes im Marchfeld offenbar keine finanziellen Möglichkeiten. Kaum in einer Region, nochdazu in absoluter Nahlage zu einer Großstadt, ist das ÖV-Angebot so dürftig wie in manchen Orten des Marchfeldes. Die Negativspirale weniger Angebot –> weniger Nachfrage -> noch schlechtere Auslastung ist offensichtlich. Die Lebensgewohnheiten sind in hohem Ausmaß an das Auto angepasst. In diesem Umfeld ist eine Trendumkehr nur schwer realisierbar.
	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Alternative Mobilitätsformen (Carsharing, E-Mobilität, Mikro-ÖV)	Marchfeld AST vorhanden und etabliert wenige Taxibetreiber vorhanden Bundes- und Landesförderung für Mikro-ÖV-Systeme kompakte Siedlungsstrukturen und Ortskerne **individuelle Lösungen** –oft in jedem Ort anderes System, für Außenstehende, insb. Touristen oft schwer durchschaubar in vielen Fällen überwiegt sozialer Aspekt um Menschen ohne Auto zumindest ein Mindestmaß an Mobilität zu ermöglichen (z.B. Senioren). positive Erfahrungen mit Carsharing auch im ländlichen Raum	Einsatz von freiwilligem Lenkpersonal in den Gemeinden eher nicht vorstellbar. geringe Beförderungskapazität (ins. für Gruppen…) Organisations- und Finanzierungsaufwand für Gemeinden. **individuelle Lösungen –** für jede Gemeinde/Region spezifisch planbar.	in Orten mit kompakten Siedlungsstrukturen, Ortskernen und einheitlichen, kurzen Wegen sinnvoll. Z.B. auch als Zubringer zum Bahnhof und Feinverteilung im Ort. Bundesförderung (KLI.EN) in den ersten drei Jahren lukrierbar. Förderung des Landes NÖ für gewisse Formen (Vereinslösung, Einsatz von freiwilligem Personal, beschränkt auf Gemeindegebiet) durch Carsharing-Möglichkeiten (etwa bei den Bahnhöfen) könnten auch touristische Ziele besser erreicht werden.	geringe Kapazität steht oft relativ hohen Produktionskosten gegenüber, so dass die Effizienz (Förderung / Fahrgast) derartiger Systeme in vielen Fällen schlechter ist (als von der Politik dargestellt wird) – da absolut immer noch „billiger“ als Linienverkehr. Mikro-ÖV-Lösungen oft als Alibi-Lösung nach dem Gedanke *„wir haben eh das Marchfeld-AST (mit dem nur wenige fahren), mehr brauchen wir eh nicht“*

3.2. THEMENBEREICH TOURISMUS

Themenbereich Tourismus				
	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Lage – allgemeine Faktoren	attraktiver Freizeitraum in Nahlage zu den Zentren Themenvielfalt: Kultur, Geschichte (Habsburger), Natur, Erlebnis, Sport, Landwirtschaft. Kooperation der Marchfeldschlösser (ARGE)	Ziele tw. (noch) schlecht vernetzt, Initiativen erst am Anfang. Kaum Nächtigungsmöglichkeiten v.a. abseits der touristischen Zielen verbesserungsbedürftige Infrastruktur (Gastronomiebetriebe, etc.)	hohes Gästepotential aufgrund guter Lagemerkmale Ausbau der Vernetzung Slowakei-Österreich Landwirtschaftliche Prägung, - Produkte als Imageträger für eine gesamte Region	schlechte öffentliche Verkehrsanbindung tw. werden intensive touristische Nutzung und Nationalparkinteressen als widersprüchlich angesehen
Touristische Mobilität - Rad	gute Eignung für Radfahren (ebene Strecken von überschaubarer Distanz) Slowakische Gäste grundsätzlich rad- und bewegungsaffin Donauradweg **neue Radwegprojekte** bieten mehrere Fahrmöglichkeiten (R81) next-bike-Stationen bei wichtigsten Zielen und Bahnhöfen vorhanden	next bike eignet sich nur für kurze Fahrdistanzen - Verleihstationen von qualitativ hochwertigen Fahrrädern (!) gibt es nur wenig. Transportmöglichkeiten für Fahrräder in ÖV-Mitteln fehlen, v.a. ist die Bahn derzeit nicht oder nur kaum dafür ausgestattet. (Rad-Rücktransport nach Bratislava/Wien) Qualität des Radwege-Grundnetzes noch verbesserungswürdig (v.a. tw. nicht staubfrei, streckenweise Führung auf Straßen). Begleitinfrastruktur (Abstellmöglichkeiten, Pannendienste erst im Aufbau). Fehlende Radverbindung zwischen Norden (Gänserndorf) und Süden	E-Bike-Trend: längere Strecken, auch bei Gegenwind, für erweiterte Gästegruppen nutzbar. Donauradweg etabliert, Ziel, einen Teil der Donauradfahrer in das Marchfeld abzuleiten (Alternativ-Routen) Fahrradfahren liegt im Trend: auch für Bevölkerung zu Naherholungs- und Freizeitzwecken	steht in Konkurrenz zu anderen, etablierten Regionen (z.B. Neusiedlersee) Fernradfahrer auf Donauradweg ist generell anderes Zielpublikum
Touristische Mobilität – Öffentlicher Verkehr	leistungsfähige Bahnverbindung mit kurzen Fahrzeiten in die Zentren (alle Bahnhöfe Marchegger Ostbahn, Nordbahn) ÖBB: gute touristische Bahn-Angebote (Einfach-Raus-Ticket, grenzüberschreitender Tarif Bratislava-Marchegg, Kooperation mit Schloss-Hof) Busshuttle Marchegg-Schloss Hof (einmal täglich) Top-Jugend-Ticket: insb. für Jugendgruppen und Schulklassen ist somit Anreise mit ÖV vom Preis her hoch attraktiv (wenn da nur ein Angebot wäre….)	Feinverteilung nicht gegeben, Problem der last-mile. Schlechte Verknüpfung Bus/Bahn. v.a. Bus aufgrund des Fahrplans faktisch touristisch nicht nutzbar aktuelles Tarifmodell des VOR für Freizeitverkehr ungünstig: fehlende Regionalnetzkarten, für seltene ÖV-Nutzer (insb. Touristen) schwer verständliches System. Fahrpläne nicht attraktiv, unlesbar……generell sehr minimalistisches Erscheinungsbild des ÖV in der Fläche. Einige wenige Initiativen, die jedoch nicht vernetzt (insb. im Bereich Marchegg: Stadtbus, Shuttlebus,…) und somit für Außenstehende nicht erkennbar sind.	zumindest im städtischen Bereich Trendumkehr erkennbar, immer mehr,v.a. jüngere Menschen, ohne Auto. Aufwertung der Marchegger-Ostbahn, Bahnhöfe Siebenbrunn-L. und Marchegg als Mobilitätssdrehscheiben. neue Mobilitätsformen: E-Carsharing, Mikro-ÖV-Systeme könnten zeitgemäße und attraktive Alternativen zur Feinverteilung darstellen. Carsharing-Modelle (und auch Radverleih-Systeme) erlauben auch im touristischen Bereich durchaus trendige Mobilitätsformen (v.a. E-Mobilität) und Flexibilität. einheitliches Mobilitätskonzept, muss auch für Außenstehende (Touristen) leicht zu durchschauen sein (Linienverkehr, Tarif, Ergänzung durch Mikro-ÖV und Car-Sharing)	Akzeptanz des ÖV im Freizeitverkehr grundsätzlich niedrig – schlechte Erfahrungen mit Shuttle-Verkehren z.B. Landes-ausstellungen. Finanzierungslücke bei Linien-ÖV (derzeit keine Möglichkeit, über den VOR zusätzliche Verkehre zu bestellen), Eigenwirtschaftliche Verkehre und/oder Finanzierung durch Tourismusbetriebe nicht möglich bzw. vorgesehen. Freizeittrend und Streben nach Ungebundenheit und Flexibilität steht im Widerspruch zu „Fahrplan-zwängen“ des ÖV (vor allem wenn nur wenige Verbindungen angeboten werden) Zu viele Sonderlösungen (dort ein Package, da ein Rufbus, jedoch nur einmal täglich....) werden nicht wahrgenommen.

3.3. ZUSAMMENFASSUNG DER SWOT-ANALYSE

Nicht nur die Straßeninfrastruktur sondern auch die öffentliche Verkehrsversorgung weisen im Marchfeld erheblichen Verbesserungsbedarf auf. Zwar ist durch die S-Bahn-Anbindung (Nordbahn) im dicht besiedelten Norden eine hochwertige ÖV-Anbindung gewährleistet. Bahnhofsneubauten und Park&Ride-Anlagen haben hier auch zur Attraktivitätssteigerung beigetragen. Allerdings sind Fahrplan[1], vor allem aber das eingesetzte Rollmaterial im S-Bahn verkehr keinesfalls mehr als attraktiv zu bezeichnen. Zur Hauptverkehrszeit stößt die S1 heute schon an ihre Kapazitätsgrenze.

Eine hohe Erwartungshaltung in der Region gilt dem Ausbau der Marchegger Ostbahn, entlang dieser Hauptverkehrsachse kann auch tatsächlich hohes Potenzial (auch für Siedlungstätigkeit und in weiterer Folge Betriebsansiedelungen) erkannt werden.

Der zur Feinbedienung zwischen den Regionen vorgesehene Busverkehr kann bestenfalls den Anforderungen des Schülerverkehrs und einer Grundversorgung auf dürftigem Minimal-Niveau entsprechen.

Mikro-ÖV-Lösungen können auf kleinregionaler Ebene in einigen Orten durchwegs sehr sinnvoll und effizient sein. Auch können sie – politisch formuliert – das Ziel einer Grundversorgung mit Mobilität (allerdings auf sehr niedrigem Niveau) gewährleisten. Ein funktionierendes Grundgerüst einer öffentlichen Mobilitätsversorgung können derartige Lösungen jedoch nicht ersetzen!

Dies gilt insbesondere auch für den gesamten Bereich des touristischen Verkehrs. Auch für diesen Sektor ist es notwendig leistungsfähige, leicht kommunizierbare und in das Gesamt-System „ÖV“ integrierte Basisangebote vorzufinden. Dabei kommt hinzu, dass besonders der Freitzeitverkehr mit Gelegenheitsnutzern höhere Erwartungshaltungen an die Dienstleistungsqualität setzt, als der Alltagsverkehr.

Schlussfolgernd ist es nicht verwunderlich, dass das derzeitige ÖV-Angebot den spezifischen Anforderungen der wichtigsten touristischen Akteure in der Region nicht oder nur wenig entspricht. Die Ziele der Touristikbranche sind naheliegenderweise ökonomisch determiniert, bei einem Modalsplit des ÖV´s von deutlich unter 5 % ist der ÖV faktisch bedeutungslos. Die schlechte Erreichbarkeit mit leistungsfähigen ÖV-Mitteln wirkt sich zusätzlich negativ auf die touristische Positionierung aus (z.B. Erreichbarkeit der Ziele durch Schulklassen). Ergänzende, und in vieler Augen auch innovativ und pfiffig bezeichnete Lösungen im Bereich der Mikro-Mobilität können positive non-monetäre Effekte bewirken (z.B. Marketingeffekte), die Auswirkungen auf die Besucherzahlen derartiger Mikro-Verkehre sind – wie der Name schon induziert – meist homöopathisch.

[1] Der Hinweis, dass sich die Fahrzeiten der S-Bahn z.B. zwischen Gänserndorf und Wien Meidling seit den 1960er Jahren um 2 – 9 Minuten verlangsamt hat (!) wird von den verantwortlichen Stellen dahingehend negiert, als im Gegenzug die Kapazität des S-Bahn-Netzes deutlich angestiegen sei.

Um den dennoch den Bogen zu den Chancen zu spannen: Um die aufgrund der Lagemerkmale zu erwartende Dynamik auch voll ausschöpfen zu können, ist eine rasche Inangriffnahme sämtlicher Infrastrukturprojekte (Straße, Schiene, ÖV-Grundversorgung) mit Nachdruck voranzutreiben. Seit der Öffnung der Grenzen vor rund 25 Jahren hat sich an der Infrastruktur im Untersuchungsraum nichts wesentlich verändert. Erst wenn diese „Hausaufgaben“ gelöst sind, oder eine Realisierung absehbar ist, wird es sinnvoll erscheinen über eine Positionierung der Region als „Mobilitäts-Modell-Region“ im nationalen und internationalen Standortwettbewerb nachzudenken.

Vor allem im Zusammenhang mit dem für die Region Centrope prognostizierten Bevölkerungswachstum ergeben sich für die, über weite Teile (noch immer) recht naturbelassene Region durchwegs auch sehr positive Chancen. Allerdings sollte es dabei gelingen, die Siedlungen nicht bloß als „Schlafstädte“ zu positionieren. Mithilfe neuer Technologien, junger dynamischer Betriebe und moderner zeitgemäßen Infrastrukturen hat das Marchfeld durchwegs Potenzial sich zu einem „smarten“, in jedem Fall aber hoch attraktiven Lebensraum mit hoher Lebensqualität und erhaltenen Naturräumen zu positionieren.

Derartige Prozesse können nur Schritt für Schritt erfolgen, insbesondere in den ländlichen Räumen, geht die Entwicklung leider noch immer in eine andere Richtung. (Ausdünnung von Infrastrukturen und Dienstleistungseinrichtungen, z.B. Gasthaussterben, etc.). Umso wichtiger ist es, entsprechende Impulse in die Gegenrichtung zu setzen.

Daran sollte gearbeitet werden! Das Potential ist zweifellos gegeben!

4. THEMENBLÖCKE UND ZIELSETZUNGEN

Aufbauend auf die Bedarfserhebung und Status Quo-Analyse in allen Gemeinden bzw. mit den bedeutendsten touristischen Akteuren in der Region Marchfeld werden im Zuge des Mobilitätskonzeptes Marchfeld folgende Arbeitspakete vereinbart:

1. Stärkung Linienverkehr Bus
2. Infrastrukturmaßnahmen Bahn und Bus
3. Mikro-ÖV-Lösungen / E-Mobilität
4. Touristischer und Alltagsradverkehr
5. Tourismusverkehr
6. Bewusstseinsbildung

4.1. STÄRKUNG LINIENVERKEHR BUS

Ausgangslage:

Das Marchfeld ist abgesehen von den Bahnlinien und wenige, ausschließlich dem Schülerverkehr dienende Bus-Querverbindungen durch drei Hauptbuslinien erschlossen:

- Linie 391: Wien Aspernstraße - Groß Enzersdorf – Orth – Hainburg
- Linie 492: Obersiebenbrunn Bahnhof – Engelhartstetten (Nachfolgeverkehr R 81)
- Linie 593: Hausfeldstraße – Obersiebenbrunn – Markthof

Die Fahrpläne dieser Buslinien repräsentieren den Status einer Minimalversorgung auf niedrigem Qualitätsniveau mit nur wenigen Verbindungen. Eine systematische Vertaktung bzw. Abstimmung der Linien untereinander fehlt. Auch für touristische Zwecke (Anbindung Nationalpark Donauauen, Schloss Hof, Erlebnispark Gänserndorf) sind die bestehenden Buslinien unzureichend. Dies gilt aus Sicht der Tourismusbetriebe vor allem der schlechten oder fehlenden Erreichbarkeit durch Schulklassen[2].

Zielsetzung:

Um zusätzliche Fahrgäste zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr animieren zu können und für die touristischen Hauptziele eine öffentliche Erreichbarkeit sicherstellen zu können ist eine Neuplanung des Busverkehrs unumgänglich.

[2] Insbesondere durch die Einführung des TOP-Jugendtickets ist die ÖV-Nutzung durch Schulklassen preislich sehr attraktiv Klar im Vorteil sind jene Ziele, die durch gute und leistungsfähige ÖV-Mittel gut erschlossen sind. Umso schwerwiegender wirken sich die Defizite für die Ziele im Marchfeld aus.

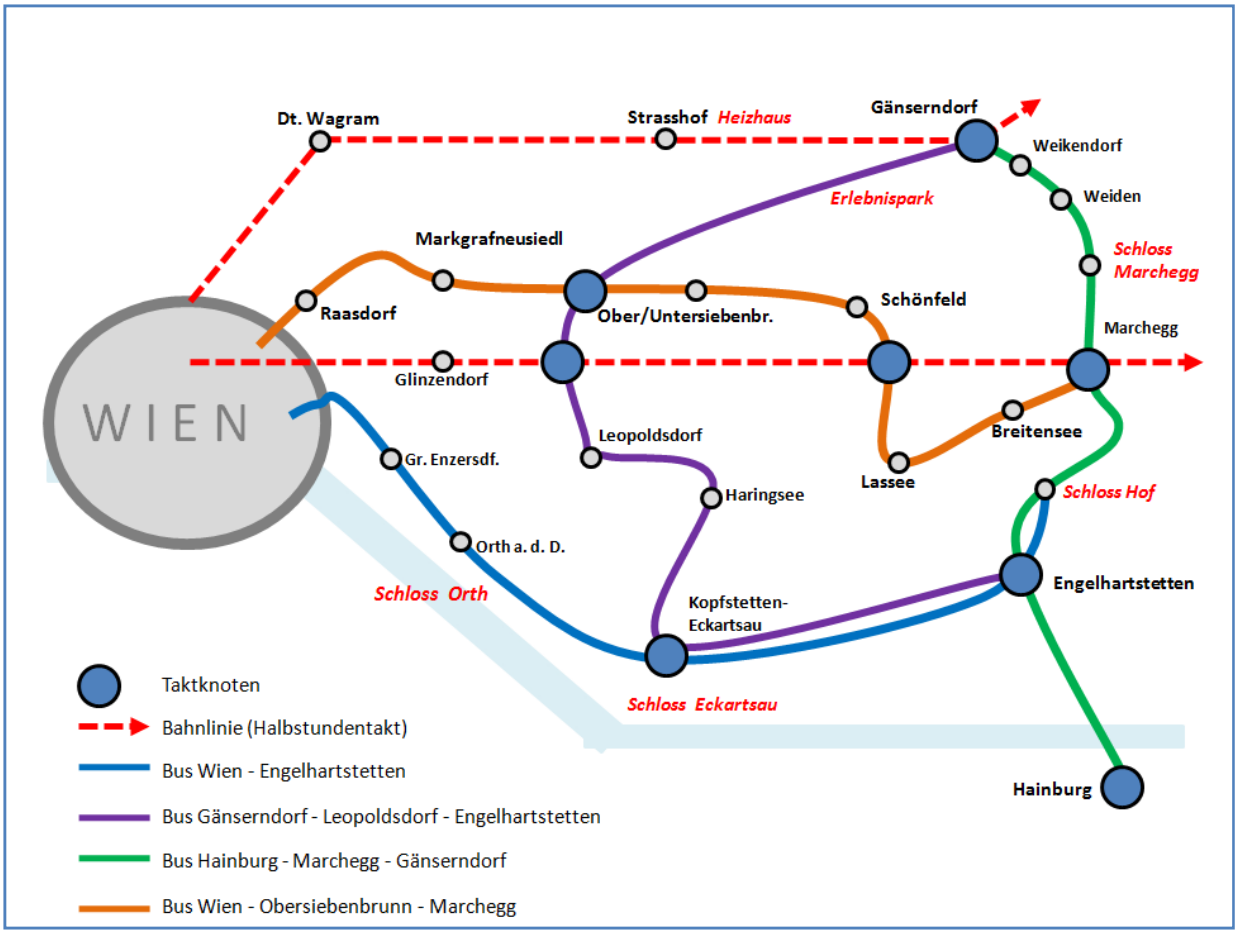
Im Jahr 2019 wird der Verkehr durch den Verkehrsverbund Ostregion GesmbH (VOR) neu ausgeschrieben. Die Fahrpläne sollten dann folgende Mindeststandards aufweisen:

- Vertaktung aller Haupt-Linien
- Attraktive Mindest-Bedien-Intervalle (Halbstundentakt, Stunden- bzw. Zweistundentakt) Bildung von Taktknoten zwischen den Bus- und Bahnlinien
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der bedeutendsten touristischen Ziele zu den touristisch relevanten Zeiten
- (optional) Stärkung bzw. Einrichtung von Querverbindungen Richtung Gänserndorf
- Eventuell Einrichtung einer Buslinie Wien – Gänserndorf auf B 8 (Feinverteilung)

Vorschlag für ein Linienschema

Unter der Prämisse, dass auch weiterhin Nordbahn sowie die Marchegger Ostbahn das Rückgrat der ÖV-Erschließung darstellen, wurde ein auf vier Linien aufbauendes Verkehrskonzept skizziert.

- Linie 1 (blau): Wien –Groß Enzersdorf – Orth – Eckartsau – Engelhartstetten (zu den touristisch relevanten Zeiten bis Schloss Hof)
- Linie 2 (orange): Wien – Rassdorf – Obersiebenbrunn – Untersiebenbrunn – Schönfeld – Lassee – Breitensee – Marchegg.
- Linie 3 (violett): Engelhartstetten – Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Gänserndorf
- Linie 4 (grün): Hainburg – Schloss Hof – Marchegg Bahnhof – Marchegg – Oberweiden – Gänserndorf



Vorschlag für ein Regionalverkehrskonzept Marchfeld. In den Bahnhöfen Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassee und Marchegg sind die Regionalbuslinien an die Bahn angebunden (eigene Darstellung)

Sämtliche Linien sollten zumindest zur Hauptverkehrszeit im Stunden- bzw. Zweistundentakt betrieben werden. Im Nahbereich von Wien ist zur Hauptverkehrszeit (HVZ) auch ein Halbstundentakt sinnvoll.

Linie1: Schwerpunkt ist neben Schüler- und PendlerInnenverkehr auch eine touristische Bedienung der Nationalpark-Gemeinden: Durch diese Linie werden die Schlösser Orth, Eckartsau und Schloss Hof untereinander verbunden. Insbesondere zur Saison sollte das Angebot entsprechend konzipiert werden (Auch Verkehr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen). Zur HVZ ist v.a. im Abschnitt Orth – Groß-Enzersdorf – Wien eine Taktverdichtung sinnvoll, wobei auch eine Bedienung der abseits der B3 liegenden Katastralgemeinden gewährleistet sein müsste.

Linie 2: dient v.a. dem Nahverkehr, im östlichen Linienauslauf kann durch diese Linie auch eine Anbindung der Orte Schönfeld, Lassee und Breitensee an die Bahn realisiert werden.

Die **Funktion der Linien 3 und 4** liegt vor allem in der Querverbindung Richtung Gänserndorf, sowie einer Aufwertung der Achse Hainburg – Schloss Hof – Marchegg. In Hainburg selbst könnte wiederum ein Systemanschluss zur Schnellbahn S 2 bzw. auch zur Buslinie 901 Richtung Bratislava Petrzalka hergestellt werden, was v.a. auch den Gästen aus der Slowakei zugute kommen würde.

Eine Weiterführung der Linie 4 Richtung Gänserndorf ist auch in Abhängigkeit vom Personenverkehr auf der Bahnlinie Gänserndorf – Marchegg zu sehen. Aus planerischer Sicht wäre im konkreten Fall einer Buslinie der Vorzug zu geben, die Bahn dient in diesem Abschnitt, wenn überhaupt, eher überregionalen Verkehrsbedürfnissen.

In den Taktknoten, vor allem in den Bahnhöfen Marchegg und Siebenbrunn-Leopoldsdorf sind die Buslinien mit den Eisenbahnfahrplänen abzustimmen. Regionale Busverkehrsknoten enstehen in Engelhartstetten und Obersiebenbrunn, wo idealerweise in alle Richtungen Möglichkeiten zum Umstieg gegeben werden sollten.

Im Vergleich zum heutigen Busangebot stellt das Konzept in etwa eine Verdoppelung der bisher gefahren km dar. Der Gesamtaufwand dürfte sich – als mögliche Zielvorgabe definiert - auf rd. 500.000 Buskm p.a. was in etwa 1,5 Mio. € pro Jahr für die Verkehrsdienstverträge entspricht. Davon sind die Einnahmen und Erlöse bzw. die Kosten bisheriger Busverkehre gegenzurechnen. Ob eine Kompensation des – teuren – Schienenverkehrs zwischen Gänserndorf und Marchegg möglich ist, müsste von Seiten des Verkehrsverbundes Ostregion geprüft werden. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang der Umstand, dass von Seiten der direkt an dieser Bahn gelegenen Gemeinden tendenziell eher eine Bus-Anbindung der Ortschaften und Zentren (Marchegg) befürwortet wurde.

4.2. Linie 901 Bratislava – Hainburg: Weiterführung bis Marchegg

Aus **touristischer Sicht** wäre v.a. eine Realisierung der Linien Wien – Engelhartstetten und Hainburg – Engelhartstetten – Marchegg von vorrangiger Bedeutung. Dabei ist insbesondere eine Abstimmung oder Verknüfpung mit der Linie 901 zwischen Bratislava und Hainburg anzustreben. Diese Linie wurde 2009 unter Regie des Öffentlichen Personennahverkehrs Bratislava[3] in der Relation Bratislava – Wolfsthal – Hainburg eingeführt. Aufgrund des dichten, bis spät in die Abendstunden gefahrenen Stundentaktes sowie des niedrigen Fahrpreises (auf slowakischem Tarifniveau) wird das Angebot rege in Anspruch genommen.

Linie 901 Hainburg – Bratislava als Anküpfung für eine grenzüberschreitende Mobilitätslösung. (www.imhd.zoznam.sk)

[3] dopravný podnik Bratislava

Aus Sicht der Angebotsplanung wäre eine durchgehende Führung zu favorisieren. Sollte die Verlängerung der Linie aus vergaberechtlichen Gründen und weiterer juristischer Einschränkungen nicht möglich sein, ist zumindest eine fahrplanmäßige Abstimmung anzustreben.

Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters wurde seitens der Region angeregt, dieses Projekt in die stragetischen Leitlinien für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit als Projektidee aufzunehmen. Vorbild ist gewissermaßen das Projekt Buslinie WA 15 Raabs – Telc. Dieses Buskonzept wird im Rahmen des ETZ-Programmes Österreich – Tschechische Republik unterstützt.

Hinsichtlich der zu erwartenden Akzeptanz erfüllt aus planerischer Sicht das Marchfeld bzw. die untersuchte Achse Hainburg – Bratislava wesentlich bessere Voraussetzungen:

1.) Lage in (unmittelbarer) Nähe zu den Ballungsgebieten
2.) Hochwertige Bahnanbindung sowohl in Hainburg (S7) alsauch in Marchegg
3.) Anknüpfung an bewährte (!) Linien, wodurch bereits eine akzeptable Grunddauslastung erwartet werden kann.
4.) Mit Hainburg, Schloss Hof, dem Nationalpark Donau Auen ist hohes touristisches Potenzial gegeben.
5.) Bedarf nach Kooperation bzw. radtouristischen Lösungen (Fahrradtransport)
6.) Verknüpfung in Engelhartstetten zur Buslinie 391 (Richtung Eckartsau, Orth, Wien)

Kostenschätzung:

Ein ganzjähriges Angebot auf der Linie Hainburg – Marchegg Stadt würde gemäß den vorliegenden Erfahrungswerten rund 300.000 € (vor Abzug der Erlöse) kosten. Erfahrungsgemäß ist jedoch die Erlös-Situation, insbesondere bei Gewährung spezieller Sondertarife – recht bescheiden, weshalb der Kostendeckungsgrad eine eher zu vernachlässigende Größe darstellen wird. (max. etwa 20 %).

Angebot	**Kilometerleistung pro Jahr (km p.a.)**	**Betriebskosten p.a.** (Annahme 2,80 € / km)
Zweistundentakt Hainburg – Engelhartstetten – Schloss Hof – Marchegg Bf. – Marchegg Stadt/Schloss (ganzjähriger Betrieb, je 6 Kurspaare)	Streckenlänge 24,8 km je Kurs 108.624 km p.a.	304.147 €

Angebotsplanung

Aus touristischer Sicht ist v.a. ein Betrieb zu den Sommermonaten, im Winter anlassbezogen, etwa zu Spezialveranstaltungen in Schloss Hof, zu empfehlen. Es könnte daher diskutiert werden, den Verkehr nur zur Sommerzeit zu führen. Das Angebot selbst entspricht den in der Region erhobenen Bedürfnissen. Um dem Ausflugsgast die notwendige Flexibilität zu gewährleisten, sollte mindestens

ein Zwei-Stundentakt angeboten werden. Ein darunter liegendes Angebot, mit nur 2 – 3 Verbindungen pro Tag ist in diesem Zusammenhang nicht sinnvoll.

Ebenso sollte die Routenführung auch den Ort Engelhartstetten mit einbeziehen, vor allem auch im Hinblick auf Alltagsverkehr (Richtung Hainburg) und eine Anknüpfung an weitere Regionalbuslinien Richtung Eckartsau, Orth und Wien.

Die Anbindung von Schloss Hof ist ebenso notwendig, wie die Verbindung zwischen Schloss Hof und Marchegg Bahnhof (mit Anschluss zu den schnellen Zügen Richtung Wien und Bratislava). Eine Weiterführung nach Marchegg Stadt und optional bis Gänserndorf erscheint sinnvoll.

Insbesondere im Verkehr von/nach Gänserndorf über Oberweiden sollte in der Region ernsthaft zur Diskussion gestellt werden, ob nicht bestehende Leistungen der Bahnlinie Gänserndorf – Marchegg durch eine kostengünstigere, und die Ortszentren bedienende Buslösung substituiert werden könnten.

Kritische Erfolgsfaktoren

Neben der Angebotsplanung sind auch die begleitenden Maßnahmen für den Erfolg derartiger Konzepte ausschlaggebend. Diese sind insbesondere:

- Tarif: Attrative Netzkarten zu Preisen die auch für slowakisches Lohnniveau leistbar sind!
- Einfaches Handling der Fahrpreise: Ein Tarif bzw. eine Fahrkarte für alle Verkehrsmitteln in der Region
- Information und Werbung
- Enge Kooperation mit touristischen Anbietern

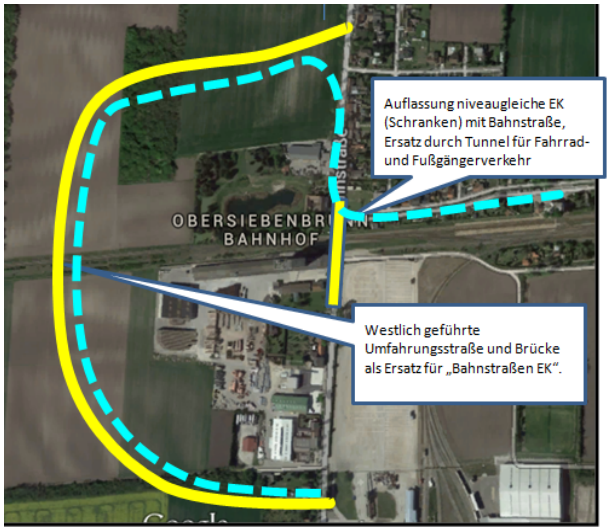
Fehlt nur eine dieser Aspekte, so zeigt die Vergangenheit, wird die Nachfrage derartiger Lösungen bescheiden sein. Leider erlauben sowohl rechtliche als auch organisatorisch/finanzielle Strukturen den verantwortlichen Stellen hier nur einen kleinen Spielraum. Kundenfreundliche und somit auch wirklich attraktive Lösungen lassen sich in einem derartigen Umfeld oft nicht in jenem Umfeld realisieren, als es der Markt verlangen würde. Oft fehlt auch der politische Wille.

4.3 Infrastrukturmaßnahmen

Im Bahnbereich sind insbesondere im Zuge des bevorstehenden Ausbaues der Marchegger Ostbahn die Bahnhofszugänge und Park & Ride-Anlagen zu erwähnen.

- Für den Bahnhof Raasdorf wird seitens der Gemeinde die Errichtung eines Personentunnels zur Nordseite des Bahnhofs angeregt (Erschließung Betriebsstandorte, Verbesserung der Anbindung für den Radverkehr Richtung Ort).
- Für den Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf wird auf die Notwendigkeit eines südseitigen Zuganges hingewiesen. Ebenso sollten die Erweiterung der Park&Ride-Anlage sowie die Anbindung der Buslinie 492 südseitig der Bahn erfolgen. Durch Auflassung der Eisenbahnkreuzung (Schranken) mit der Bahnstraße bzw. Errichtung einer westseitigen Umfahrungstraße verlängern sich die Zufahrten zum Bahnhof erheblich. Davon betroffen sind vor allem die PendlerInnen aus den südlich gelegenen Gemeinden (Leopoldsdorf u.a.)
- Seitens der Gemeinde Obersiebenbrunn wurden die negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auch im UVP-Verfahren eingebracht.

Ausgangslage: geplante Verkehrsführung



Zielsetzung mit südlicher Bahnhofzufahrt

Auf der Nordbahn wird seitens der Stadtgemeinde Gänserndorf die Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle im westlichen Stadtgebiet vorgeschlagen (ev. Park&Ride-Knoten im Zuge einer neu zu errichtenden Umfahrungsstraße).

Für den Busbereich werden folgende neue Haltestellen vorgeschlagen:

- Linie 492: Leopoldsdorf Breitstetter Straße
- Linie 593: Raasdorf Gemeindeamt

4.4. MIKRO-ÖV-LÖSUNGEN

Ergänzend zu den klassischen öffentlichen Linienverkehren, bzw. überall dort, wo keine Linienverkehre vorhanden sind bieten Mikro-ÖV-Systeme eine mögliche Alternative.

Mikro-ÖV Systeme liegen an der Schnittstelle zwischen klassischen öffentlichen Verkehrssystemen, dem Taxi- und Mietwagengewerbe und den vielfältigen sozialen und gemeinnützigen Diensten. In der Regel kennzeichnen sich Mikro-ÖV-Systeme durch die Bedienungsform Haus zu Haus sowie eine bedarfsgesteuerte Führung.

Darüber hinaus können Mikro-ÖV-Systeme in gewissermaßen auch den Rückzug der Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen kompensieren. Im Idealfall können mit neuen Verkehren auch Synergien genutzt werden, so können z.B. Besorgungsfahrten für den täglichen Bedarf mit derartigen Angeboten verknüpft werden.

Neben „klassischen“ Mikro-ÖV-Systemen, wie z.B. das Anruf-Sammel-Taxi (siehe unten) haben sich in letzter Zeit auch alternative, kleinräumige Mobilitätsmodelle entwickelt:

1.) Gemeindebus auf Vereinsbasis (überwiegend ehrenamtlich)
2.) Gemeindebus (mit bezahltem Personal und Konzession)
3.) Taxi-basierte Lösung (IST-Mobil)
4.) Carsharing Modelle (ev. in Kombination mit Gemeindebus)

Im Zuge der Erhebungen in den Gemeinden wurde grundsätzliches Interesse bzw. Bedarf nach Mikro-ÖV-Lösungen in folgenden Gemeinden bekundet: Deutsch Wagram, Engelhartstetten, Gänserndorf, Marchegg, Oberweiden, Untersiebenbrunn, Obersiebenbrunn, Leopoldsdorf, Groß Enzersdorf, Haringsee sowie Lassee. In einigen Gemeinden wird insbesondere auch am Thema E-Mobilität großes Interesse bekundet, man will hier bewusst Akzente hinsichtlich eines neuen umweltfreundlichen Mobilitäts-Zuganges setzen.

Im Rahmen eines intensiven Vorbereitungsprozesses ist die für **jede Gemeinde zweckmäßigste Form** auszuarbeiten. Eine Orientierung für eine Planung bietet das Mikro-ÖV-Handbuch des Bundes (KLI.EN-Fonds) das die Bausteine und Säulen eines Mikro-ÖV-Systems wie folgt definiert:

Bausteine eines Mikro-ÖV-Systems gemäß Mikro-ÖV-Handbuch des KLI.EN-Fonds (eigene Darstellung)

4.4.1. Klassische Lösung Anruf-Sammeltaxi (Marchfeld-AST)

- Linienmäßiger Betrieb als Ergänzung zum Bus
- Definierte Sammelstellen werden gegen Vorbestellung nach Fahrplan bedient.
- Betreiber: meist Taxiunternehmen aus der Region
- Koordination durch VOR
- Tarifmodell des VOR zzgl. ein von den Gemeinden festgelegter Komfortzuschlag
- Anmeldung bei zentralem Call-Center

Vorteile:

- Kosten fallen nur dann an, wenn tatsächlich jemand fährt
- Günstiger als Linienbus (v.a. zu Nebenverkehrszeiten)
- Einfach kommunizierbar
- Kaum Koordinationsaufwand für Gemeinden

Nachteile

- Kosten bezogen auf Fahrgast hoch (v.a. durch oft lange Zu- und Abfahrtswege)
- mitunter hohe Zuschüsse durch Gemeinden (Marchfeld!)
- Aufgrund Fahrplanbindung nur geringe Flexibilität
- Haus-Haus-Bedienung nur in Ausnahmefällen möglich

Im Marchfeld sind 12 Gemeinden an insgesamt drei Linien angebunden. Seit April 2014 werden auch Angern, Gänserndorf, Strasshof und Oberweiden mit einer neuen Linie bedient. Als Tarif gelten die Fahrkarten des VOR´s, hinzu kommt eine von den Gemeinden festgelegter Komfortzuschlag, der im Marchfeld – je nach Linie - zwischen 1,90 und 4,00 € liegt. Im Zuge der Erhebungen wurde das Bild verbreitet, wonach einerseits die Finanzierung durch die Gemeinden sehr hoch (an der Grenze des Möglichen) sind, anderseits aber auch die Bekanntheit des Angebotes verbessert werden könne. In vielen Homepages der Gemeinden sind die Informationen zum Marchfeld-AST veraltet oder gar nicht auffindbar. Eine besondere regionale Verankerung / Identität kann – wie im Mikro-ÖV-Handbuch erwartet – nicht festgestellt werden. Stattdessen werden seitens der Gemeinden hohe Finanzierungszuschüsse beklagt, die wiederum aus der sehr geringen Inanspruchnahme bei gleichzeitig langen Anfahrtswegen (Standort Gänserndorf!) entstehen. Im Zuge der Interviews kam bei einigen Bürgermeistern auch zum Ausdruck, dass aus Gründen der Finanzierung bewusst keine intensivere Nutzung des AST erwünscht sei. Unter Bedachtnahme auf die finanziell angespannte Situationen in den Gemeinden ist diese Haltung nachvollziehbar, den Zielsetzungen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie läuft diese Grundhaltung jedoch entgegen.

Aus Sicht des gegenständlichen Mobilitätskonzeptes wird somit ein einigen Bereichen durchaus Verbesserungsbedarf gesehen, wobei dies nur im Einklang mit einer Neuordnung des Linienverkehrs in der Region geschehen kann. Vor allem die langen Routen, Zu- und Abfahrtswerge sollten durchaus hinterfragt werden.

Als kleinräumige Ergänzung zum AST bzw. Linienverkehr bieten sich folgende Lösungen an: Gemeindesbus auf Vereinsbasis oder mit bezahltem Personal und Taxikonzession oder taxi-basierte

Systeme (IST-Mobil). Ideal sind ganzheitliche Lösungen, die einen Mirko-ÖV beispielsweise mit E-Carsharing-Systemen verbinden.

4.4.2. Gemeindebus auf Vereinsbasis

- Abgegrenztes Bedienungsgebiet (Gemeindegebiet)
- Eingeschränkter Nutzerkreis (Vereinsmitglieder)
- Betrieb durch Vereinsmitglieder, Gemeindepersonal,
- auch auf ehrenamtlicher Basis möglich
- Kosten überschaubar (Fahrzeug, Betrieb, Personal)
- keine Konzession erforderlich
- Angebot (Tarif, Fahrplan, Haltestellen) etc. frei wählbar

Beispiele: „Ernsti-Mobil“, sämtliche Dorfbus-Modelle im Südburgenland,
SPA-Mobil Stetteldorf

<u>Vorteile:</u>

- einfachste, in der Region abgestimmte Betriebsführung
- keine Konzession erforderlich
- insbesondere bei Einsatz von freiwilligem Personal kostengünstigste Lösung!

<u>Nachteile:</u>

- Vereinsgründung erforderlich
- Betrieb nur für Vereinsmitglieder möglich
- z.B. für touristische Zwecke nicht verwendbar

4.4.3. Gemeindebus mit bezahltem Personal und Konzession

- Abgegrenztes Bedienungsgebiet empfohlen
- Bei Bedarf auch darüber hinaus gehende Fahrten möglich
- für alle Personen offen (keine Vereinsmitgliedschaft)
- somit auch für touristische Zwecke nutzbar
- Taxikonzession erforderlich (z.B. Taxiunternehmen oder Mitarbeiter der Gemeinde macht Konzessionsprüfung)
- Kosten überschaubar
- Angebot (Tarif, Fahrplan, Haltestellen) etc. frei wählbar

Beispiele: Gmoa-Bus Purbach (Gemeinde hat Konzession), Mobil-Card Krenglbach, Def-Mobil

Vorteile:

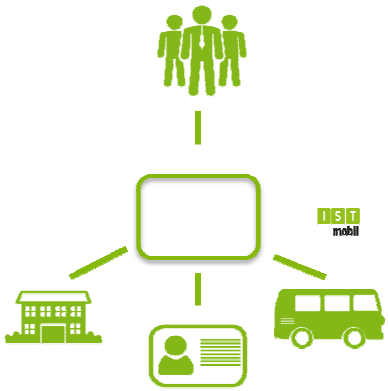
- offenes System, für alle nutzbar,
- bei Bedarf können auch Fahrten außerhalb des Bedienungsgebietes angeboten werden.
- rechtlich sauberste Lösung,
- Einbeziehung regionaler Taxiunternehmen (sofern vorhanden)

Nachteile:

- Taxikonzession erforderlich,
- u.U. etwas höherer Administrationsaufwand

4.4.4. Taxi-basierte Lösung, Koordination durch zentrale Stelle (IST-Mobil)

- Taxibasierte Lösung
- funktioniert nur in Kooperation örtlicher Taxiunternehmen
- vernetzt lokale Verkehrs- und Taxiunternehmen
- Fa. IST-Mobil in Form einer Mobilitätszentrale übernimmt Disposition und Abwicklung
- Planung und Tariffestlegung in Asprache mit Gemeinden Einbeziehung der Betriebe (z.B. Tourismus-Betriebe)



Beispiele: IST-Mobil Südsteirische Weinstraße

Vorteile:

- Vernetzung bestehender Strukturen
- stark taxi-orientiert (leicht kommunizierbar, positives Image)
- auch oder gerade in Tourismusregionen sinnvoll.
- Kein Organisationsbedarf für Gemeinden

Nachteile:

- setzt Vorhandensein mehrerer (!) Taxiunternehmen in einer Region voraus.
- u.U. höhere Tarife als andere Lösungen
- Administrationskosten für IST-Mobil

4.4.5. Förderprogramme

Aktuell gibt es für Mikro-ÖV-Konzepte eine Reihe attraktiver Förderschienen. Bereits bei der Konzeption sollten die Möglichkeiten einer Förderung bzw. die Förderrichtlinien entsprechend berücksichtigt werden.

Förderprogramm Land NÖ Mikro-ÖV „Gemeindebus“

- Förderung bei Fahrzeuganschaffung (50 % bzw. 60 % der Anschaffungskosten)
- Förderung je Fahrgast 2 €
- anwendbar nur bei vereinsbasierten Gemeindebussen mit Einsatz von Freiwilligenpersonal

Klima.Energie-Fonds Call 2014 „Mikro-ÖV-Systeme“ im ländlichen Raum

- Themenfeld 1 und 2: Neuimplementierung und Erweiterungsprojekte: Förderung von 50/40/30 % der Betriebskosten in den ersten drei Betriebsjahren
- Themenfeld 3: Grundlagenstudie: 75 % Förderung der Gesamtnettokosten.
- Im Vergleich zur Landesförderung wenig restriktivere Förderbedingungen, über Förderwürdigkeit entscheidet jedoch Jury, offen ist der Call bis 15.09.2014

  http/://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/aktuelle-foerderungen/2014-2/mikro-oev-systeme-im-laendlichen-raum

4.4.6. Weitere Vorgangsweise Marchfeld

Im Zuge der Erhebungen haben vor allem die Gemeinden Leopoldsdorf, Untersiebenbrunn und Obersiebenbrunn haben ganz konkretes Interesse an der Etablierung von Mikro-ÖV-Lösungen signalisiert. Aufgrund der verkehrlichen und geographischen Begebenheiten (angrenzende Gemeinden, Bahnhof als Mobilitätsknoten, jedoch abseits der Ortszentren, kompakte Siedlungsstrukturen) erscheinen derartige Systeme in diesen Gemeinden auch gut geeignet. Vor allem die Position des Bahnhofes Siebenbrunn-Leopoldsdorf als Halt der schnellen Züge, quasi im Zentrum (!) des Marchfeldes ist auch aus touristischer Sicht zu beleuchten. Ähnlich wie in Marchegg könnten auch von diesem Bahnhof aus innovative Mobilitätsformen (Rad, E-Bike, E-Carsharing) für die Bedienung der Fläche angeboten werden. Insbesondere beim E-Car-Sharing wäre somit neben der Grundauslastung für den Alltags- und Pendlerverkehr unter der Woche ein zusätzliches Betätigungsfeld im Tourismus (überwiegend am Wochenende) gegeben.

Eine Vision könnte etwa eine ganzheitliche, umfassende Mobilitätsversorgung sein, die auf mehreren Modulen aufbaut. Die Inhaber etwa einer Marchfeld-Mobilitäts-Card[4] könnten dann je nach Situation frei wählen, ob sie den Linienverkehr, Ortstaxi, Carsharing, E-Bike oder andere Formen nutzen.

Ziel im Rahmen diese Studie ist es, in der Region einige Modelle erfolgreich zu etablieren. Diese sollen in weiterer Folge auf andere, interessierte Gemeinden ausstrahlen.

Zwischenzeitlich ist die Beauftragung einer konkreten und detaillierten Machbarkeitsstudie für ein Mikro-ÖV-Konzept für die Gemeinden Unter- und Obersiebenbrunn sowie Leopoldsdorf absehbar. Ein Abschluss ist für die 2. Jahreshälfte 2015 vorgesehen. Bei positivem Studienergebnis und Sicherstellung der Finanzierung bzw. der erwähnten Mikro-ÖV-Bausteine ist unmittelbar darauf eine Betriebsaufnahme vorgesehen. Sowohl im Rahmen der Machbarkeitsstudie, als auch im Betrieb sollen die zur Verfügung stehen Fördermittel bestmöglich genutzt werden.

4.5. TOURISTISCHER- UND ALLTAGSRADVERKEHR

Sowohl für den Tourismus als auch Alltagsradverkehr soll das Radwegenetz weiter verbessert werden. Derzeit in Planung bzw. Projektierung ist die Errichtung von Radwegen auf Teilen der ehemaligen Bahnstrecke R 81 auf den Abschnitten Kopfstetten - Loimersdorf - Engelharstetten bzw. zwischen Leopoldsdorf und Orth an der Donau.

Abgesehen davon wird eine Errichtung bzw. Verbesserung von Radverbindungen auf folgenden Abschnitten empfohlen:

- Untersiebenbrunn – Lassee (entlang Stempfelbach)
- Leopoldsdorf - Bahnhof - Untersiebenbrunn
- Glinzendorf – Markgrafneusiedl
- Anbindung Gänserndorf Richtung Süden
- Breitensee – Marchegg
- Groß Enzersdorf – Probstdorf – Mannsdorf (entlang B3)

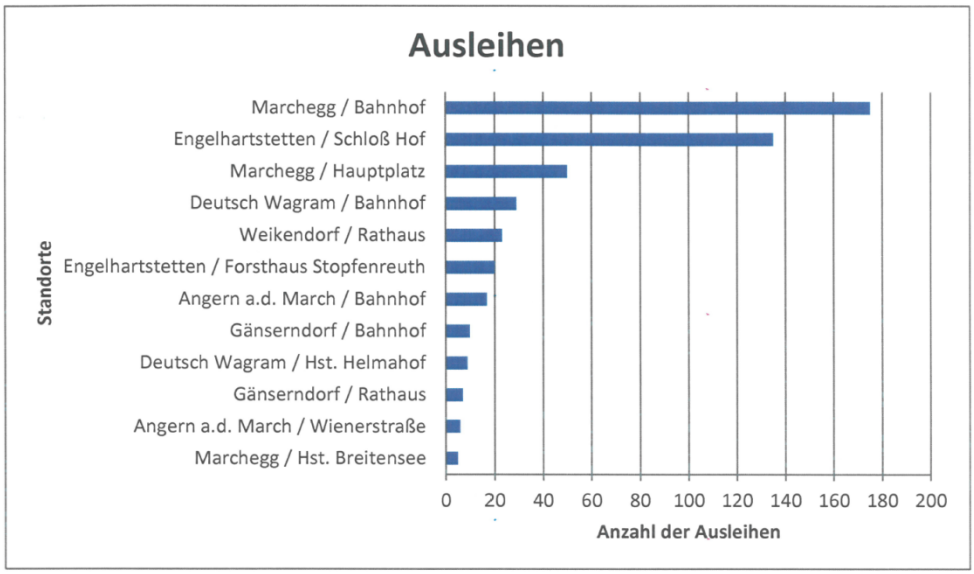
Neben der Errichtung von Radwegen ist auch auf Begleitinfrastruktur (Abstellmöglichkeiten bei Haltestellen, Beschilderung u.a.) sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen hinzuweisen (siehe Punkt 6). Ebenso gilt es zu prüfen, inwiefern Fragen des Radtransportes mit Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Schiff, Fähre) zu verbessern sind. Insb. dem Rücktransport von Fahrrädern Richtung Wien bzw. nach Bratislava kommt hier eine besondere Bedeutung zu.

Ferner gilt es auch zu überprüfen, inwiefern bestehende nextbike-Verleih-Systeme verbessert werden können.

[4] In Analogie zum Projekt MobilitätsCard Krenglbach, www.mobilcard.at

Nextbike – aktuelle Situation

Derzeit gibt es im Marchfeld 12 nextbike-Standpunkte mit in Summe rund 500 Ausleihen pro Jahr (2013). Die stärkst frequentierten Standorte sind Marchegg Bahnhof mit rund 175 Ausleihen sowie Schloss Hof mit rund 140 Ausleihen. Dem gegenüber stehen Standorte mit sehr geringer bis keiner Inanspruchnahme.



Ausleihen aller nextbike-Standorte im Jahr 2013, Quelle nextbike

Mit Ausnahme der Verbindung Marchegg-Schloss Marchegg bzw. Schloss Hof spielt auch laut Auskunft der Gemeinden nextbike in der Region nur eine sehr geringe Rolle. Die Ursachen für diese – überraschend – bescheidene Akzeptanz können zum Teil in der Qualität der Fahrräder (nur für kürzere Distanzen konzipiert) aber auch in Informationsdefiziten liegen. Bemängelt wurde auch – im Fall Marchegg – dass aufgrund der geringen Anzahl an Fahrrädern Gruppen- bzw. Schulausflüge mit nextbike nicht möglich sind.

Grundsätzlich kann ein Relaunch des – im Grunde genommen sinnvollen und in städtischen Regionen auch erfolgreichen Modelles empfohlen werden. Möglicherweise ist auch eine Zusammenlegung der wenig genutzten Standorte auf wenige Hauptstandorte (Mobilitätsdrehscheiben) sinnvoll.

4.6. TOURISMUSVERKEHR

Insbesondere im Freizeitverkehr ist das Mobilitätsverhalten derzeit (nahezu zur Gänze) auf den eigenen PKW (bzw. im Fall der Gruppenreisen Reisebus) zugeschnitten. Überzogene Erwartungen hinsichtlich eines weitreichenden Umdenkprozesses und in weiterer Folge Wertschöpfungseffekte führen zu mangelnder Glaubwürdigkeit und sollen daher vermieden werden. Dennoch gibt es eine Reihe aktueller Entwicklungen, die eindeutig für eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung sprechen. Insbesondere im Standortwettbewerb mit anderen Regionen wird die derzeit schlechte Anbindung zunehmend als problematisch angesehen

4.6.1. AUSGANGSLAGE

Von Seiten der touristischen Haupt-Akteure in der Region wird unisono die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln als negativ bezeichnet. Hauptkritikpunkte sind insbesondere

- weitgehend fehlende Busverbindungen am Wochenende (in der gesamten Region)
- keine regelmäßige Busverbindung zwischen Marchegg Bahnhof und den Marchfeldschlössern (insb. Marchegg, Schloss Hof)
- keine ÖV-Verbindung zwischen den Marchfeldschlössern
- keine Busverbindung zwischen Gänserndorf und Erlebnispark Gänserndorf (insb. für Schulgruppen)
- keine Möglichkeit zum Radtransport sowohl in Bus als auch Bahn

4.6.2. ENTWICKLUNGEN IM FREIZEITVERKEHR

1.) Insbesondere im städtischen Raum zunehmender Trend zu alternativen Mobilitätsformen, in weiterer Folge Veränderungen in der touristischen Mobilität
2.) Insb. Marchfeldschlösser sprechen auch andere Gästeschichten als den klassischen Ausflugsgast an. Internationale Städtetouristen haben am Urlaubsort (Wien) kein eigenes Auto zur Verfügung (mögliche Zielgruppe f. Schloss Hof)
3.) Moderne, zeitgemäße Mobilitätsanbindung wird auch als Marketing-Instrument verstanden
4.) Vor allem Jugend- und Schulgruppen sind auch aus Kostengründen auf ÖV-angewiesen (Top-Jugendticket!) und machen ihre Wahl des Ausflugszieles zunehmend von einer ÖV-Anbindung abhängig.
5.) Mit Ausbau der Marchegger Ostbahn entsteht eine attraktive Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava – das Angebot einer Feinverteilung zu allen (!) touristischen Zielen darf nicht als bloße Möglichkeit *„nice to have“* angesehen werden sondern sollte als einzige logische Konsequenz einer dem Raum adäquaten Mobilitätsversorgung betrachtet werden.
6.) Weiterhin Zunahme im Freizeitverkehr währenddessen ÖV-affine Verkehrsformen wie Schüler- und Ausbildungsverkehr tendenziell rückläufig sind.

4.6.3. QUALITÄTSANFORDERUNGEN AN DAS ANGEBOT

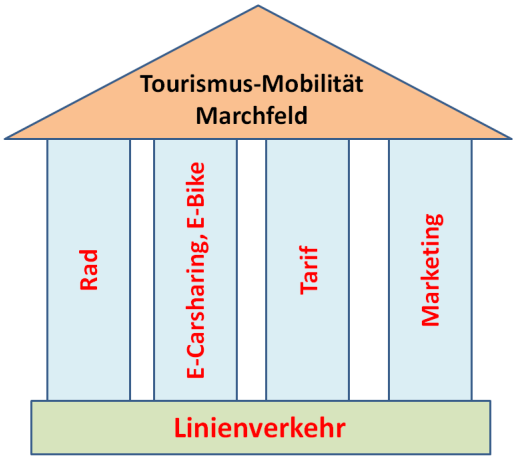
Allgemeine Dienstleistungsorientierung erzeugt steigendes Qualitätsbewusstsein – auch im Verkehrssektor. Insbesondere im Tourismus- bzw. Freizeitverkehr sind die Anforderungen der Nutzerschichten höher als im Alltagsverkehr. Eine gute Mobilitätsanbindung soll als Bestandteil einer durchgängigen Dienstleistungskette gesehen werden, die sich durch folgende Kriterien auszeichnet:

1.) Einfach geplantes, verständliches und kommunizierbares System (Fahrpläne im Takt, Tarif)
2.) Modernes, sympathisches Erscheinungsbild („positives Image“ – d.h. Fahrzeuge, Haltestellen)
3.) Kapazität (v.a. tauglich für Gruppenbeförderung)
4.) Erkennbarer Zusatznutzen etwa Radbeförderung, Informationen, W-Lan in den ÖV-Mitteln
5.) Vorteile gegenüber Auto (z.B. kurze Reisezeit Wien Hbf. – alle Ziele im Marchfeld)
6.) Flexibilität und *Ungebundenheit („wenn man noch länger bleiben will, fährt man eben eine Stunde später nach Hause….“)*
7.) Spaßfaktor und Erlebniswert (durch ergänzende Angebote wie E-Car-Sharing, E-bike, Inszenierung)
8.) Gut koordinierte Schnittstellen zwischen den Angebotsbausteinen.

Aufgrund der Nahlage zur Slowakei sollten zudem besonders auch die Anforderungen der Slowakischen Gäste mit tendenziell wesentlich höherer ÖV-Nutzung[5] berücksichtigt werden. Vor allem die Sprachbarriere und das unterschiedliche Tarifniveau müssen (!) hier berücksichtigt werden. D.h. niedrige, auch für slowakische DurchschnittsverdienerInnen leistbare Fahrpreise sowie zweisprachige Fahrpläne sollten generell als Mindestvoraussetzung angesehen werden. Die entsprechenden Bus- und Bahnlinien sollten auch im slowakischen / Pressburger Verkehrsverbund integriert sein.

[5] Motorisierungsgrad in der Slowakei aktuell 335 Fahrzeuge je 1.000 Einwohner (Öst. 564)

4.6.4. Säulen des Tourismus-Mobilitätskonzeptes Marchfeld



Vereinfacht kann das „Haus“ Tourismus-Mobilitätskonzept Marchfeld wie folgt dargestellt werden:

Fundament des Tourismuskonzeptes Marchfeld stellt ein funktionierenden Linienverkehr dar: Grundsätzlich soll eine attraktive Erreichbarkeit der touristischen Hauptziele mit Öffentlichen Verkehrsmitteln sicher gestellt werden. Vor allem müssen – um entsprechend quantitative Effekte zu erzielen – entsprechende Beförderungskapazitäten sichergestellt werden (Bus für Schulgruppen, etc.).

Die tragenden Säulen des Konzeptes sind

1. **Radverkehr** (siehe unten), wobei neben dem Radwegenetz vor allem auch Transportmöglichkeiten für Fahrräder in den ÖV-Mitteln sowie Begleitstrukturen zu schaffen sind.
2. **Ergänzende Angebote und Alternativen auf Basis E-Mobilität und Mikro-ÖV**: v.a. für jene Distanzen die nicht mit „klassischen“ ÖV-Mitteln zurückgelegt werden oder ganz einfach um zusätzliche Angebote anbieten zu können[6]
3. **Tarif:** Bewusster Einsatz der Tarifpolitik als Marketing-Instrument Regionalnetzkarten und leistbare, grenzüberschreitende Tarife sollten in der Region Marchfeld zum Standard werden.
4. **Marketing:** Im weiteren Sinne unter Begriff Marketing werden auch sämtliche Aspekte des Erscheinungsbildes, der Kommunikation und Werbung verstanden.
   Betreffend Bespielung und Inszenierung könnten auch im Regelverkehr mehrere Maßnahmen genutzt werden. So wird vorgeschlagen etwa die Linie Wien – Engelhartstetten – Schloss Hof als Schlösser- und/oder Nationalparklinie zu branden. Neben dem Werbewert könnte damit auch die Verbundenheit der Region mit dem ÖV bzw. dem Tourismusziel dokumentiert werden.

[6] Bei diesen Modellen steht weniger der Verkehrswert im Vordergrund (absolut gesehen nur geringe Beförderungskapazitäten und somit auch kaum Auswirkungen auf Besucherzahlen), sondern eher der Image- und Marketingeffekt. Die Tourismus-Region dokumentiert damit, sich mit Alternativen ernsthaft auseinanderzusetzen (Beispiel Werfenweng)

E-Carsharing-Modell in Werfenweng

Naturparkbus Zirbitzkogel

Nicht-Ziel ist die Etablierung eines rein touristisch orientierten Verkehrsangebotes – etwa Punkt-Punkt-Verkehre oder eigens finanzierte Shuttle-Dienste. Dies wird auch von den befragten Touristikern in der Region tendenziell abgelehnt. In diesem Zusammenhang sind auch die Finanzierungsaspekte zu sehen, rein touristisch aufgesetzte Verkehre können nicht über die Wege der ÖV-Finanzierung (z.B. VOR-GesmbH) finanziert und bespielt werden. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb dieser Linien ist nicht absehbar. Zusatznutzen für die Bevölkerung der Region ist mit diesen Verkehren nicht gegeben.

Die Bevorzugung einer generellen Stärkung des ÖV-Systems wird auch aus planerischer Sicht unterstrichen, da v.a. in touristischen Regionen generell eine positive Wechselwirkung zwischen Tourismus- und Alltagsverkehr zu verzeichnen ist. Durch den funktionalen Mix kann die Grundauslastung und Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ÖV wesentlich verbessert werden.

4.6.5. Bahn und Radtourismus

Eine Förderung des (touristischen) Radverkehrs im Marchfeld setzt auch geeignete Transportkapazitäten in öffentlichen Verkehrsmitteln voraus. Es zeigt sich im internationalen Vergleich, dass vor allem jene Radwege & Routen erfolgreich sind, wenn zumindest Teilabschnitte auch mit Bus, idealerweise Bahn zurückgelegt werden können.

Die Marchegger Ostbahn als Hauptverkehrsachse bietet für das Marchfeld eine ideale Erschließung. Von den zentralen Bahnhöfen Obersiebenbrunn-Leopoldsdorf und Marchegg aber auch Devinska Nová Ves auf slowakischer Seite (in Verbindung mit der neuen Fahrradbrücke über die March) wären prinzipiell gute Kombinationsmöglichkeiten möglich, das Radwegenetz ist gut erreichbar.

Als großer Nachteil wird jedoch das Fehlen von Transportkapazitäten in den – stündlich – verkehrenden REX-Zügen zwischen Wien und Bratislava gesehen. Seitens der Bahnunternehmen ist ein Fahrradtransport derzeit nur eingeschränkt möglich:

- Fehlen von geeigneten Fahrradtransportwaggons
- Fahrplan lässt längere Aufenthalte für Fahrradmanipulationen nicht zu
- Auf den Bahnhöfen (mit Ausnahme nextbike) keine Ausleih-Möglichkeit für Mietfahrräder

Vorbild für das Marchfeld könnte gewissermaßen der Nationalpark Neusiedlersee-Seewinkel sein. In Ergänzung zur S-Bahn verkehrt zwischen Mitte April und Ende Oktober von Wien aus ein eigens mit neu umgebauten Fahrradtransportwagen ausgestatteter Radtramper-Zug bis Neusiedl am See (Abfahrt 08:32, Rückfahrt ab 17:36).

Moderne, zeitgemäße Fahrradtransportwagen der ÖBB im Einsatz nach Passau und Neusiedl am See. Ähnliche Wagen wären auch zwischen Wien und Marchegg bzw. nach Bratislava sinnvoll um den Fahrradtransport zu attraktivieren. Quelle www.oebb.at

Bereits 1991 wurde in Neusiedl am See mit der Fa. Bucsis ein Partner für Fahrradverleih gefunden. Die Firma bietet – direkt am Bahnhof gelegen – einen Verleih von rund 150 Fahrrädern sowie eine vollständige Dienstleistungskette, die von Reparatur bis zur Rück- und Abholung reicht.

Die Radrouten wurden an die ÖV-Schnittstellen bewusst herangeführt. Ein Radtourenplaner ermöglicht eine einfache und übersichtliche Ausflugsplanung.

Die Situation im Marchfeld:

- Mit der Marchegger Ostbahn bzw. dem im Ausbau befindlichen Radwegenetz sind die Basis-Infrastrukturen weitgehend vorhanden. Mit dem Donauradweg tangiert auch ein internationaler Hauptradweg die Region. Mit dem neu errichteten Marchfeld-Radweg führt ein attraktiver Familienradweg quer durch die Region, weitere Verbesserungen des Radwegnetzes (etwa auf Abschnitten der Bahntrasse der R81) sind in Planung.
- Sowohl Attraktivität des Landschaftsaumes (Kultur und Natur) sowie die unmittelbare Lage zwischen zwei Ballungsräumen sprechen grundsätzlich für ein hohes Gästepotenzial, vor allem im tagestouristischen Bereich.
- Eine professionelle touristische Bespielung im Sinne einer touristischen Mobilitäts-Dienstleistungskette fehlt jedoch weitgehend, wobei vor allem die Basis-Strukturen, d.h. Radtransport in der Bahn und Begleitmaßnahmen (Radverleih, Marketing) geschaffen werden. Nur wenige Kilometer abseits der touristischen Hot-Spots (Nationalpark, Schlösser) präsentiert sich die Region touristisch weniger attraktiv, es fehlt vielerorts an der touristischen Gesinnung, Dienstleistungsorientierung und Grund-Infrastruktur (Gastronomie, etc.). Viele Einrichtungen – auch der öffentlichen Infrastruktur – präsentieren sich wenig einladend.

Impressionen eines bedeutenden Grenzbahnhofes in einer aufstrebenden Region inmitten der Europäischen Union im Jahr 2014! Der Bahnhof Marchegg wäre im gegenständlichen Konzept als zentraler Ausgangspunkt für touristische Mobilitätsangebote vorgesehen (eigene Aufnahme).

Zielsetzung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Marchfeld werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Positionierung des Bahnhofes Marchegg als zentraler Ausgangspunkt für touristische Mobilität (ev. Verleih von Fahrrädern, E-bikes und E-Cars, regelmäßige Linienbusanbindung Richtung Gänserndorf (über Marchegg Stadt) und Hainburg (über Schloss Hof).
- Etablierung eines Radtramper-Zuges Wien-Bratislava-Wien mit Halten in Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Marchegg, Devinska Nová Ves bzw. Schaffung von Fahrradtransportmöglichkeiten in ausgewählten Verbindungen
- Aufbau eines Verleihsystems von qualitativ hochwertigen Fahrrädern (primär in Marchegg)
- Zuführung attraktiver Radwege zum Bahnhof Marchegg bzw. Devinska Novà Ves
- Weitere Qualitätsverbesserung der Basis-Strukturen (Gastronomie, Beschilderung)
- Grenzüberschreitende Planung (Zweisprachigkeit, grenzüberschreitende Radwege, Tarife, Marketingmaßnahmen u.a.)
- Professionalisierung des Umfeldes, Ortsbildgestaltung, Maßnahmen zur Verbesserung der Dienstleistungsgesinnung etc.

4.7. Bewusstseinsbildung

Allgemein wird der Eindruck erweckt, dass der Informationsstand über Mobilität in der Bevölkerung verbessert werden kann (nicht nur im Marchfeld).

Imagebildung für alternative Mobilitätsformen

Bewusstsein wird vielfach über Image gesteuert. Das Image des Öffentlichen Verkehrs im Marchfeld ist – als Folge jahrzehntelanger Vernachlässigung – verbesserungsbedürftig.

Projekte mit entsprechend positiver Ausstrahlung – etwa Attraktivierung der S-Bahnhöfe Deutsch Wagram und Strasshof – können durchaus imagefördernd gesehen werden. Der Einsatz neuer Autobusse mit umweltfreundlichem Antrieb im Linienverkehr trägt auch wesentlich zur Akzeptanz bei.

www.stadtwerke-solingen.de

www.meinbezirk.at

In kleineren Gemeinden können etwa auch Mikro-ÖV-Projekte oder E-Carsharing-Projekte eine entsprechende Aufbruchsstimmung hervorrufen. Beide Themen bieten auch gute Anlässe für Veranstaltungen wie z.B Mobilitätstage. In Verbindung mit Aktionen (z.B. „autofreier Tag“, „Autofasten“) bieten sich auch immer wieder gute Gelegenheiten für mediale Berichterstattung. Vor diesem Hintergrund wird auch das gegenständliche Konzept gesehen: Von einem funktionierenden Mikro-ÖV-Projekt im Bereich Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf wird durchaus auch Strahlkraft auf Bevölkerung und die Nachbargemeinden erwartet.

Ziel dieser Aktivitäten ist es, die Thematik ÖV wieder positiv darzustellen. ÖV-Nutzung soll nicht aus einer Not heraus geschehen (mangels Auto-Verfügbarkeit) sondern in der Gesellschaft positiv anerkannt sein (positiver Image-Faktor der Verkehrsmittelwahl gegenüber der persönlichen Umgebung).

Leider ist – insbesondere in Ostösterreich – nachwievor der Trend zu bemerken, dass ÖV eher im negativen Licht dargestellt werden. Nebenbahnen, Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen etc. beherrschen hier die mediale Berichterstattung. Insbesondere im ländlichen Raum (Marchfeld) tut das Erscheinungsbild des ÖV´s (ausgedünnte Busfahrpläne, Haltestellen….) sein übriges, um in den Köpfen der Bevölkerung (und vieler politischer Entscheidungsträger) nicht unbedingt von besonderer Strahlkraft zu überzeugen.

4.7.1. FÖRDERUNG FUßGÄNGER- UND RADVERKEHR

Fehlendes Bewusstsein betrifft nicht nur den Öffentlichen Verkehr, auch das Image des Fußgänger- und Radverkehrs kann noch deutlich verbessert werden. Insbesondere Kurzstrecken könnten in stärkerem Ausmaß als bisher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück gelegt werden. Neben dem funktionalen Aspekt sowie gesundheitlichen Überlegungen sollten auch pragmatische Überlegungen der öffentlichen Hand den Fußgängerverkehr fördern, v.a. im innerstädtischen Bereich.

- Rund 11 % (Klagenfurt) bis 29 % (Innsbruck) aller Alltagswege im städtischen Raum werden zu Fuß zurück gelegt.
- 21 % der PKW-Fahrten sind in Österreich kürzer als 2 km.
- Errichtungskosten pro Parkplatz Park & Ride-Anlage: rd. 5.000 € / Stellplatz
- Grundstückskosten pro Parkplatz Innenstadtlage rd. 2.000 € / Stellplatz
- Errichtungskosten pro Stellplatz Tiefgarage rd. 30.000 € / Stellplatz
- Errichtungskosten je Laufmeter Gehsteig rd. 160 – 220 €

Mit anderen Worten: Es gibt viele gute Gründe, Geh- und Radfahren, vor allem bei Kurzstrecken und im innerstädtischen Raum zu fördern. V.a. reduziert eine Förderung der im sogenannten Umweltverbund zusammengefassten Mobilitätsformen die negativen externen Effekte des Straßenverkehrs. Für viele politische VertreterInnen wird dies spätestens dann erkennbar, wenn z.B. durch eine Erhöhung des Fußgängeranteils eine Park&Ride-Anlage eingespart werden kann.

Imagebildung beginnt bereits im Kindesalter, Kinder eignen sich die „vorgelebten“ Mobilitätsgewohnheiten der Eltern an. Die in vielen Fällen vermeidbaren Eltern-Taxi-Fahrten sind in diesem Zusammenhang kontraproduktiv. Ein daraus resultierendes hohes Straßenverkehrsaufkommen bewirkt eine in mehrerlei Hinsicht negative Kettenreaktion:

- Hohe Umweltbelastung
- Umfeld der Schulen wird für zu Fuß gehende SchülerInnen noch unattraktiver
- Verkehrssicherheit sinkt durch höheres Verkehrsaufkommen
- Bewegungsmangel der Kinder -> Übergewichtigkeit
- Falsches „Bild“ von Mobilität
- Sinkende soziale Kontakte, Kinder werden „isoliert“ zur Schule gebracht und sofort nach Schulschluss wieder abgeholt

Dabei gibt es insbesondere in Schulen und Kindergärten mehrere Möglichkeiten, auf lokaler Ebene das Thema Mobilität zu erleben, zu entdecken und zu erlernen. Grundsätzlich sollten dabei aber auch die PädagogInnen gewissermaßen Vorbildfunktion einnehmen. Neben allgemeiner Vermittlung von mobilitätsbezogenen Lehrinhalten im Zuge des Unterrichts und Exkursionen (etwa zu Betrieben des Öffentlichen Verkehrs), gibt es auch zur „sanften Mobilität“ einige Pilotprojekte.

Zu Fuß zur Schule

In der Fachliteratur herrscht Einigkeit darüber, dass zu Fuß zurückgelegte Schulwege für die Kinder eine Reihe an Vorteilen bietet:

- **Gehen entlastet die Umwelt** (neben der Abgasproduktion durch die Autofahrt zur Schule sollte auch die Tatache berücksichtigt werden, dass die Luft im Auto meist schlechter ist, als im Freien).
- **Gemeinsam gehen bedeutet Lernen**: Die Umgebung wird deutlich intensiver wahrgenommen als vom Auto, gemeinsames oder in Gruppen zurückgelegte Schulwege dienen auch der Persönlichkeitsbildung und den sozialen Kontakten.
- **Gehen fördert die Gesundheit:** Insbesondere vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Fettleibigkeit der Kinder in Ostösterreich am ausgeprägtesten ist[7], wohl ein eindeutiges Argument für die Bewusstseinsbildung.

Im Wesentlich aus den genannten Gründen heraus gibt es eine Reihe guter Vorzeigemodelle zur Förderung des Fußgängerverkehrs am Schulweg, die im Folgenden beschrieben sind:

Pedibus oder „Laufender Schulbus“

Eine Möglichkeit ist der „Pedibus“ auch „laufender Schulbus“ gennant. Der Pedibus ist kein richtiger Omnibus, sondern ein Schulbus auf Füßen. Die Kinder gehen also zu Fuß zum Kindergarten bzw. zur Schule und zurück. Dabei werden sie von einer erwachsenen Person (Chauffeuse) begleitet. Diese folgt einer vereinbarten Route und holt die Kinder zu bestimmten Zeiten an definierten Orten (Haltestellen) ab.

Pedibushaltestelle in Italien. © wikipedia

Sinn und Zweck des Pedibus ist zum einen, dass die Eltern die Schüler nicht mehr individuell – beispielsweise mit dem Auto – den ganzen Weg von und zur Schule bringen, sondern nur noch an den nächsten Sammelpunkt, die Haltestelle des Pedibus, und zum anderen, dass die Schüler sich im Alltag mehr bewegen.

Der Pedibus kann auch von den Eltern selbst organisiert werden, d.h. in regelmäßigen (planmäßigen) Abständen erklären sich Familienangehörige bereit, den Pedibus zu „chauffieren“. Auch das schafft gewissermaßen Bewusstseinsbildung und fördert zudem die sozialen Kontakte in der Gemeinde.

[7] Vgl. z.B. ORF-Bericht, online im www: http://sbgv1.orf.at/stories/220171

Standardisierte Schulwegsicherung

Im Rahmen eines Gesamtprojektes sollen die Schulwege detailliert erhoben und analysiert werden. Der Schulwegplan wird gemeinsam mit Schülern, Eltern, Planungs- und Schulbehörden erstellt und sollte folgende Punkte enthalten[8]:

Einzugsgebiet der Schule

- Verkehrswege (Straßen, Rad- und Gehwege)
- Verkehrsregelungen und Querungsanlagen
- Stellen, die von Kindern außerhalb der Schule gerne aufgesucht werden
- Stellen und Zonen mit potenziellen Gefährdungen für Kinder
- Unfallhäufungsstellen (insb. mit Fußgänger – und Radfahrerbeteiligung)

Ziel des Schulwegplanes ist ein bewusstseinsbildender Beteiligungsprozess. Im Rahmen dessen sollen Schwachstellen, vor allem Gefahrenpotenziale, analysiert und erkannt werden. Darauf aufbauend sollen Lösungen ausgearbeitet werden.

In Deutschland verfügen sämtliche Schulen über Schulwegpläne, die den SchülerInnen eine Orientierung für einen kurzen und sicheren Schulweg bieten (Beispiel Oststeinbek). Idealerweise sollte der Plan „dynamisch gelebt“ und in regelmäßigen Abständen von den Schulklassen im Rahmen von Schulprojekten evaluiert werden.

[8] Vgl. „Sicher zur Schule“, Broschüre des Fachverbandes Fussverkehr Schweiz, Zürich 2009

Schulstraßen

Ein weiteres Konzept in diese Richtungen ist das Projekt Schulstraße: zu den Schulbeginn- und Endzeiten werden die (Neben)-Straßenzüge im Umkreis der Schulen für den Autoverkehr gesperrt. Die letzten ca. 300 Meter sind zu Fuß zurückzulegen. Vor allem in Südtirol wurden bereits einige Projekte realisiert, in Bozen konnten an acht Standorten Schulstraßen realisiert werden[9]. Derartige Projekte sind natürlich nicht ohne Widerstand durchzusetzen, neben hoher politischer Durchsetzungskraft ist auch eine entsprechend professionelle Planung und Projektaufbereitung unter frühzeitiger Einbeziehung aller Partner notwendig. Grundsätzlich sollte schon Einigkeit darüber bestehen, dass die derzeitige Verkehrsbelastung im Nahbereich der Schulen vor allem durch den in vielen Fällen vermeidbaren Eltern-Taxi-Verkehr keinesfalls positiv zu bewerten ist.

Schulstraße in Bozen: www.radpublik.at

Projekt „KidsAct“[10]

Im Prinzip ähnlich gelagert, jedoch peppiger aufbereitet als der „Schulwegeplan“ ist dieses, im Jahr 2014 von der NMS Schäffergasse 4 durchgeführte Schulprojekt. Auch dabei wurde und fachlicher Begleitung die Interaktion zwischen gehenden SchülerInnen mit dem Gesamtverkehr analysiert. Im Zuge von Exkursionen und Fokusgruppen erforschten die SchülerInnen insbesondere auf Kreuzungssituationen die Bedürfnisse der FußgängerInnen sowie die Verhaltensweisen (vor allem der MIV-NutzerInnen). Die Ergebnisse und Wirkungen entsprechen jenen des „Schulwegeplans“, wobei neben Aspekten der Verkehrssicherheit auch der jene der Aufenthaltsqualität im Öffentlichen Raum (Schulumfeld, mehr Raum für Kinder u.a.) berücksichtigt wurden.

Bike2school

Neben dem Fußgängerverkehr können die SchülerInnen auch bewusst für das Fahrradfahren zur Schule motiviert werden. Ein Projekt aus der Schweiz, das ganz bewusst den Fahrradverkehr fördert ist „Bike to school“ (www.biketoschool.ch). Angemeldete Klassen erhalten hier über einen längeren Zeitraum für jeden zurückgelegten Radkilometer Punkte. Über Listen und social media nehmen die Gruppen an einem Wettbewerb teil, über Sponsoren werden attraktive Preise finanziert.

Ähnliche Projekte wären natürlich auch ohne bundesweiter Plattform, etwa im Einflussbereich einer Schule auf regionaler Ebene, umzusetzen.

---

[9] http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-magazin/magazindetails/artikel/items/autofreie-zone-vor-der-schule?print=true

Bauliche Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs

Insbesondere im städtischen Bereich sollten im Rahmen einer projektmäßigen Aufarbeitung sogenannte Fußgängerkorridore geschaffen werden. Vor allem sind dies jene Wege, die aufgrund der Ziele und Frequenz für Gehstrecken gut geeignet sind (oft Weg zwischen Bahnhof und Zentrum oder zwischen Wohngebiet und Schulstandorten). In einigen Städten, auch in Niederösterreich, wurden derartige Fußgängerachsen bereits erfolgreich umgesetzt. Dabei gilt es vor allem, das Gehen an sich als attraktiv darzustellen. Gehen soll eine sichere, angenehme, gesunde und zugleich zweckmäßige Art der Fortbewegung sein. Doch auch dafür bedarf es einiger baulichen Voraussetzungen und fußgängerfreundlicher Elementen:

- Gehsteige sollen, vor allem bei Neuanlagen, mindestens 2,0 m breit sein, bei geringem Fußgängerverkehr 1,5 m.
- ÖV-Haltestellen sind so zu gestalten, dass ein Verparken und ein Behindern der Ein- und Aussteiger (Haltestellenkap) nicht möglich sind. Die Mindestbreite der Haltestellen beträgt 2,5 m
- Kreuzungen sind ohne rasch befahrbare Ab- und Einbiegefahrstreifen auszustatten, Gehsteige sollen im Kreuzungsbereich vorgezogen werden, um ein Verparken zu verhindern und die Sicht zu verbessern.
- Straßenmöbel, Verkehrszeichen und sonstige Gegenstände wie Papier- und Glascontainer oder Briefkästen sind so aufzustellen, dass keine Behinderungen für Fußgänger, insbesondere für Sehbehinderte, entstehen.
- Eine durchgängige Beleuchtung muss auch zu den Nachtstunden ausreichend gewährleistet sein. Schlecht einsehbare, nicht beleuchtete Nischen und Ecken sind nach Möglichkeit zu eliminieren.
- Ein Gefühl der subjektiven Sicherheit kann auch durch Belebung und bauliche Aufwertung gewisser Ortsteile bzw. Straßenzüge verbessert werden.
- Shared-Space/Begegnungszonen: In einigen Bereichen, vor allem im innerörtlichen Bereich mit ausgeprägten Fußgängerquerungen, können auch Begegnungszonen/Shared space-Zonen sinnvoll sein. Jedoch setzen auch derartige Lösungen einen intensiven Planungs- und Evaluierungsprozess voraus.
- Generelle Attraktivierung des öffentlichen Raumes: Einbau von Erlebniszonen, Fortbewegung im Freien sollte wieder als erholsam, angenehm und auch trendig empfunden werden. Die in Beton gebauten, zur Gänze auf den Autoverkehr ausgerichteten Strukturen entsprechen diesem Bild leider nicht.

5. CONCLUSIO

Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes Marchfeld können folgendermaßen zusammengefasst werden:

5.1. ANALYSE

- Der Nachholbedarf im Bereich aller Mobilitätsformen im Marchfeld ist ungebrochen hoch. Auch rund 25 Jahre nach der Ostöffnung präsentieren sich faktisch alle Verkehrs-Infrastrukturen in der Region in einem nicht adäquaten Zustand. Vor allem aus raumplanerischen Gründen und der (einmaligen) Lage zwischen zwei Stadtregionen mit hohem Bevölkerungswachstum ist hier ein dringender Handlungsbedarf gegeben. Positive Akzente setzt zumindest der einigermaßen als verbindlich kommunizierte Ausbau der Marchegger Ostbahn!
- Aus verkehrs- und raumplanerischer Sicht ist eindeutig festzustellen, dass das theoretisch mögliche wirtschaftliche Wachstum trotz der einmaligen Standortlage in einigen Gemeinden aufgrund der nicht gelösten Verkehrsproblematik nicht realisiert werden kann. Dies betrifft insbesondere die durch den Durchzugsverkehr unerträglich stark belasteten Siedlungskerne im Nahbereich von Wien.
- Jene Orte, die abseits der Bahnachsen liegen, sind vor allem für jene Menschen, die in ihrer Lebensgestaltung nicht unbedingt an traditionellen, ausschließlich auf MIV aufgebauten Mobilitätsgewohnheiten festhalten wollen, nur wenig attraktiv!
- Auch im Tourismusverkehr wird derzeit nahezu ausschließlich auf den MIV aufgesetzt. Zusätzliche, vor allem ÖV affine Kundenschichten (Schul- und Jugendgruppen, ÖV-affine Gruppen, internationale Gäste) können durch die derzeitigen Angebote mangels attraktive öffentlicher Erreichbarkeit nur schwer generiert werden.
- Aus touristischer Sicht kann die Region als attraktives Nah-Erholungsgebiet (in Rad-Distanz zu den Großstädten) mit einer ausgesprochen hohen Dichte an Naturschönheiten und kulturellen Einrichtungen ausgegangen werden. In Verbindung mit Genuss, Kulinarik (bzw. Landwirtschaft) ergibt sich inmitten der Centrope-Region eine hohe Themenvielfalt mit Potenzial. Grenzen zwischen den Räumen werden langsam aber stetig abgebaut!
- Aufgrund der geographischen Lage, der geringen Entfernung zwischen den Zielen sowie der ebenen Landschaft ist die Region für das Fahrradfahren prädestiniert. Entsprechende Angebote, vor allem Radwege, werden aktuell entwickelt. Eine wesentliche Bedingung für radtouristische Regionen, die Möglichkeit der Fahrrad-Mitnahme in Öffentlichen Verkehrsmitteln respektive der Bahn, fehlt jedoch weitgehend.
- Insbesondere im ländlichen Raum ist das Bewusstsein für sanfte und alternative Mobilitätsformen nicht ausgeprägt, zu sehr dominieren, ausschließlich (!) auf das Auto ausgerichtete Lebensstile und Verhaltensmuster mit allen negativen Folgen.

5.2. Strategische Maßnahmenbündel

Die hoch gesteckte Zielsetzung, das Marchfeld zu einer Mobilitätsmodellregion etablieren zu können, setzt eine Reihe von Maßnahmenbündel voraus. Vorweg ist festzuhalten, dass nur durch ein Zusammenspiel mehrerer Maßnahmen auf allen Ebenen die gewünschten Effekte realisierbar sind.

1.) Infrastrukturausbauten Hauptachsen Straße und Schiene

Eine attraktive Erreichbarkeit des Raumes ist als Grundvoraussetzung für eine wachstumsorientierte Standort und Siedlungspolitik anzusehen. In Orientierung an die Bevölkerungs- und Wirtschaftsprognosen für den Raum sollte die Infrastruktur entsprechend gestaltet und ausgebaut werden.

- S8 Marchfeldschnellstraße
- Ortsumfahrungen, damit verbunden deutliche Attraktivitätssteigerung der historisch gewachsenen Ortszentren als Lebensraum
- Donauquerung zwischen Wien und Hainburg
- Ausbau der Marchegger Ostbahn
- Weiterer Ausbau der Schnellbahn zwischen Gänserndorf und Wien: Taktverdichtung, Einsatz von zeitgemäßem Rollmaterial

2.) Rückgrat der Flächenbedienung: Regionalverkehrskonzept Marchfeld

Neben der Bahn sollte ein funktionierendes, ineinander vertaktetes und an die Züge abgestimmtes Bus-Netz das Rückgrat der Flächenbedienung sicherstellen. Auch abseits der Bahn gelegene Ziele sollen öffentlich erreichbar sein. Mit vier Regionalbuslinien, die im Stunden- bzw. Zweistundentakt fahren, könnte einen Großteil der aktuellen Bedienungsdefizite (zwischen den Gemeinden und touristischen Zielen bzw. in die Bezirkshauptstadt) abgedeckt werden. Durch eine Verknüpfung von Alltagsverkehr und Tourismusverkehr können hier Synergien und bessere Auslastungen erzielt werden.

3.) Ergänzend dazu Etablierung neuer Mobilitätsformen

Mikro-ÖV-Systeme in Verbindung mit E-Carsharing-Modellen bieten in einigen Gemeinden gute Möglichkeiten zur Verbesserung der Nah-Mobilität. Zudem bieten sie eine Möglichkeit, den weit fortgeschrittenen Verlust von Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen im Ländlichen Raum zumindest teilweise zu kompensieren. Dabei gibt es kein Patentrezept, für jede Gemeinde sind auf lokaler Ebene die individuell sinnvollsten Lösungen auszuarbeiten und umzusetzen. Zudem können Mikro-ÖV-Systeme auch touristisch genutzt werden, vor allem dann, wenn sie durch ihr Erscheinungsbild einen Erlebnis- und Spaßfaktor bieten (z.B. E-Carsharing.

4.) Radverkehr

Sowohl im Alltagsradverkehr alsauch im Tourismus/Freizeit-Radverkehr sollte der eingeschlagene Weg konsequent fortgesetzt werden: Abschnittsweise Qualitätsverbesserungen des Bestand-Radwegenetzes, weitere Inszenierungen/Beschilderungen sowie generell eine Verbesserung der Begleitinfrastruktur sollten mit Nachdruck vorangetrieben werden. Alternativrouten zum Donau-Radweg, die zu Entdeckungen der – nahegelegenen Region/Schlösser – einladen, sollten in höherem Ausmaß als bisher inszeniert werden.

Weiters gibt es im Bereich der potenziellen Mobilitäts-Drehscheiben (Bahnhöfe) sowie Lade-Infrastruktur für E-Bikes erheblichen Verbesserungsbedarf.

Der derzeitige Mangel der fehlenden bzw. eingeschränkten Transportmöglichkeit von Fahrrädern in der Bahn (bzw. auch in den Donau-Schiffen) sollte weitgehend behoben werden!

5.) Touristische Positionierung

Seitens der Berater wird festgehalten, dass eine touristische Positionierung der Mobilitätsthematik erst die Herstellung einer qualitätsvollen Grund-Ausstattung sämtlicher ÖV-Mittel voraussetzt. Derzeit sind Angebot und Ausstattung in keiner Weise geeignet, eine potenzielle Gästeschicht in nennenswertem Ausmaß für alternative Mobilitätsformen anzusprechen. Die grundsätzliche Verbesserung der Versorgung (Alltags- und Touristikverkehr) setzt einen Entscheidungsprozess (Finanzierung) auf politischer Ebene voraus.

Allerdings kann – insbesondere im Marchfeld – eine funktionierende ÖV-Grundinfrastruktur, aufbauend auf Bahn (Hauptachsen), Bus (Querverbindungen) und Rad (Flächen-Erschließung) sehr wohl ein touristischer Mehrwert geschaffen werden! Aufgrund der Lagemerkmale, der aktuellen Besucherzahlen (Hot-Spots) sowie der in hohem Ausmaß bündelbaren Verkehrsströme (entlang Schlösserstraße und March/Donau) sind die planerischen Voraussetzungen für ein ÖV-System in Verbindung mit dem Radverkehr durchwegs positiv! Insbesondere die Achse Hainburg – Marchegg mit Anbindung des Nationalparkes Donau-Auen sowie der Marchfeldschlösser ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben.

Im Bereich der Schiene sollten in erster Linie leistungsfähige Lösungen für den Rad-Rücktransport in den Zügen realisiert werden, die bedeutenden Bahnhöfe sollten als ansprechende, multimodale Mobilitäts-Drehscheiben ausgebaut werden. Dabei sollten die bedeutenden Haltepunkte auch mit touristischen Zusatzfunktionen (Information, Radverleih, Gastronomie, Carsharing, etc.) ausgestattet werden.

Erst wenn der ÖV bzw. auf den ÖV aufbauende Mobilitätsformen dem Gast einen Mehrwert bzw. Zusatznutzen versprechen, ist es sinnvoll, in größerem Stil verkaufsfähige Package-Produke auf das Mobilitätsthema aufzusetzen.

6.) Bewusstseinsbildung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten einher gehen mit einem breit angelegten Prozess zur Verbesserung der Bewusstseinsbildung. Der Begriff „Mobilität“ sollte in der allgemeinen Wahrnehmung und medialen Aufbereitung umfassend definiert werden. Eine positive Wahrnehmung in der Bevölkerung wird auch die Etablierung von Leuchtturmprojekten begünstigt.

Bewusstseinsbildung kann am effektivsten bei der jungen Generation, in den Schulen, angesetzt werden. Hier gibt es eine breite Möglichkeit an möglichen Schulprojekten, die sanfte Mobilität (vor allem als Alternative zum „Elterntaxi“) in das Bewusstsein zu rücken. Diese Maßnahmen sind zusammen mit einer systematischen Verbesserung der Geh- und Radwege sowie einer fußgänger- und kinderfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes umzusetzen.

Medial und in den Gemeinden unterstützte Informationskampagnen (Mobilitätstage, Schnuppertickets, Probefahrten mit E-Mobilen, etc.) helfen zusätzlich die Thematik den Menschen näher zu bringen.

Bewusstseinsbildung sollte auch im Bereich des Rad-Tourismus vorangetrieben werden, um einerseits Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen Nutzergruppen (zB Landwirtschaft) zu vermeiden, anderseits die Dienstleistungsorientierung (z.B. Gastronomie) weiter zu verbessern.

5.3. Operative Maßnahmenbündel

Aus den angeführten strategischen Maßnahmenbündel werden folgende konkrete Projekte abgeleitet:

Maßnahmen-bündel	abgeleitete Projekte	Akteure und Partner	Status	Zeitschiene
Infrastruktur	bessere innerörtliche Anbindung der Bahnhöfe Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Raasdorf durch die Errichtung von Personentunnels sowie Errichtung südseitiger Park&Ride-Anlage	Amt NÖ Landesregierung/RU7, ÖBB Infrastruktur	aktuell Kosten/Nutzen-Analyse im Auftrag des Amt NÖ Landesregierung (DI Rittler)	Ergebnis wird im 1. Quartal 2015 erwartet
Regional- und Flächenverkehr	Buskonzept für die gesamte Region, bestehend aus vier vertakteten Grundlinien	Land Niederösterreich Verkehrsverbund Ost-Region-GesmbH, Gemeinden, Mobilitäts-zentrale/Mobilitäts-management	auf politischer Ebene zu verhandeln	Berücksichtigung im Zuge der Neu-Ausschreibung der Regionalbus-Verkehre 2019
	grenzüberschreitendes Verkehrskonzept Donau/March, Integration der Linie 901 Bratislava – Hainburg sowie der Bahnverbindung Marchegg - Bratislava	Landes- und Regional-politik (SK, Öst.), Regionalmanagement NÖ, Regionalbüro Marchfeld, Verkehrsverbund Ost-Region-GesmbH	Aufnahme in Leitlinien für grenzüber-schreitende Kooperationen bereits erfolgt	ab 2015 detaillierte Projekt-Ausarbeitung

	Neue Bushaltestellen in Raasdorf (Gemeindeamt) und Leopoldsdorf (Breitstetter Str.)	Gemeinde, Mobilitätszentrale, Verkehrsverbund Ost-Region GesmbH	in Prüfung	Frühjahr 2015
Mikro-Verkehr	Machbarkeitsstudie und Implementierungskonzept für die Gemeinden Untersiebenbrunn, Obersiebenbrunn und Leopoldsdorf	Regionalbüro Marchfeld (LEADER-Region), beteiligte Gemeinden, Mobilitätszentrale	fristgerecht Ansuchen auf Projektförderung an den Klima- und Energiefonds (Call Mikro ÖV 2014) gestellt. unmittelbar vor Projektstart, Förderzusage wird abgewartet	Projektzeitraum Februar 2015 – September 2015
Radverkehr	Errichtung Radweg auf R81	Regionalbüro Marchfeld (MAREV, LEADER-Region), beteiligte Gemeinden, Amt NÖ Landesregierung	Projekt aktuell im Planungsstadium	Planung und Errichtung noch 2015 vorgesehen, im Anschluss Maßnahmen zur Inszenierung und Umfeld-Attraktivierung
	Lückenschlüsse im Radwegenetz für Alltagsradverkehr (z.B. Marchegg – Breitensee, oder Glinzendorf – Markgrafneusiedl) – in Abstimmung mit RADLGrundnetz	Regionalbüro Marchfeld (LEADER-Region), beteiligte Gemeinden, Amt NÖ Landesregierung	Maßnahmenplanung in Abstimmung mit den Ergebnissen der Erhebung RADLGrundnetz	Erhebung RADLGrundnetz im Frühjahr 2015 vorliegend, in Anschluss Detail-Projekte ab Sommer 2015
	Qualitätsverbesserung und Optimierung der touristischen Radrouten (Beschilderung, Wegeführung, Inszenierung, Lückenschlüsse)	Regionalbüro Marchfeld (LEADER-Region), beteiligte Gemeinden	Projekte in Ausarbeitung	laufend
	Rad-Shuttle-Zug auf Marchegger Ostbahn	ÖBB Personenverkehr, Land Niederösterreich, Verkehrsverbund Ost-Region-GesmbH, Regionalbüro Marchfeld (LEADER-Region)	in Abhängigkeit zu touristischem Gesamtkonzept	2015 in Prüfung
Bewusstseins-bildung	Imagekampagne, Presse und PR	Gemeinden, Regionalbüro Marchfeld (LEADER-Region), Mobilitätszentrale	In Abstimmung mit Planungsprozessen (Stadtentwicklung) der Städte Groß-Enzersdorf, Gänserndorf, Deutsch Wagram und Strasshof	Einzelprojekte und Initiativen ab Sommer 2015
	diverse Schulprojekte (insb. Förderung Fußgänger- und Radverkehr)	Schulen, Gemeinden, Mobilitätszentrale		