

Beantwortung der Fragen an die Panelteilnehmer aus der Online-Session

Stephan Lewisch

- Gibt es einen Zeithorizont für die Wiedereröffnung der "Remise" und für die Wiederinbetriebnahme der Vienna Ring Tram...?

Remise wahrscheinlich Anfang Juni, VRT muss mit dem Vertragspartner Vienna Sightseeing verhandelt werden, da der Tourismus zusammengebrochen ist

- Rechnen Sie damit, ausreichend Personalressourcen für die Rückkehr zum Normalbetrieb zu haben? (Da ja zusätzlich Personalreserven vorgehalten werden müssen).

Personalreserven sind jetzt kein Thema mehr da die Quarantäneregeln geändert wurden. Natürlich werde auf Grund von Freistellungen usw. vermehrt ÜST anfallen

- Ein Projekt das geplant war, war das sogenannte "1,2,3" Ticket oder ähnliches. Sind die Verhandlungen dahingehend zum Erliegen gekommen? Könnte dies nicht den buchstäblichen Wieder-Einstieg für die Öffis unterstützen?

Dies ist ein Projekt der Bundesregierung, meines Erachtens ist dies eher Langfristig, ob es uns jetzt unterstützen kann ist fraglich.

- Wie schätzen Sie die Situation ein, dass ein relevanter Prozentsatz an ehem. ÖV-NutzerInnen nach der Krise auf den MIV wechselt?

Eher kaum, ÖV Nutzer werden wenn mehr Rad fahren, zu Fußgehern oder HOffice betreiben.

- Wie schätzen die ExpertInnen die langfristigen Auswirkungen auf unser Mobilitätsverhalten ein? Ist diese Krise „so ein Schock“, werden die Menschen das Bedürfnis haben - Mobilität wenn es geht - auch nach Abklingen der COVID-19-Krise Mobilität vermehrt „alleine“ zu nutzen, daher mehr Rad fahren, mehr auf MIV setzen,...? Wenn ja, welche Maßnahmen sollte die unterschiedlichen Verkehrsträger gemeinsam setzen, um dem entgegen zu wirken?

Muss man gemeinsam besprechen

- Nehmen wir die Chance wahr und entzerren wir den Mobilitätsbedarf? also gestaffelte Schul/Amtsöffnungszeiten und flexiblere Urlaubs/Ferienwochen?

Für Wien also aus WL Sicht alleine nicht relevant

- Wird die Chance zu klimafreundliche(re)n Individualverkehr genutzt? Förderung von eFahrzeugen zum Bsp.? Die Mobilitätswende in Richtung Nachhaltigkeit beschleunigen?!!

In der Stadt ist das E Fahrzeug keine Alternative

- Wie schätzen Sie die Situation ein, dass ein relevanter Prozentsatz an ehem. ÖV-NutzerInnen nach der Krise auf den MIV wechselt?

Siehe oben

- Braucht es nicht eine österreichweit abgestimmte Kampagne zur Korrektur des Image-Problems des ÖV (Stichwort "Virenschleuder")?

Ist sicher sinnvoll!!

Günter Emberger

- Werden die Befragungszeiträume mit den Phasen der Pandemie in den jeweiligen Regionen abgestimmt?

Leider nein - wir haben aber für jeden Antwortbogen das Ausfülldatum - es ist daher möglich die Antworten mit den zur Zeit der Ausfüllung aktiven Maßnahmen zu verschneiden und so die Wirksamkeit der Maßnahmen auszuwerten.

- Was war denn das überraschendste Ergebnis für Euch. Die Ergebnisse sind schon spannend, aber fast zu erwarten...

So weit sind wir noch nicht - Ziel war es eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erhalten um das Mobilitätsverhalten zu dokumentieren. Auswertungen folgen erst allmählich aus Kapazitätsgründen (Übersetzung, Testung, Verwaltung, Marketing etc von 19 und mehr Fragebögen weltweit benötigt sehr viele Ressourcen - wir sind mitten drin. Die Frage könne wir wahrscheinlich in so einem Monat beantworten.

- Ja, die größte Gruppe waren Erwerbstätige, aber macht es nicht auch einen riesen Unterschied, welche Beschäftigungen diese Leute haben? ZB Arbeiter in der Industrie/Handwerk haben wohl weniger bis kein Home Office Möglichkeit als Angestellte im Dienstleistungssektor? Wie wurde das berücksichtigt?

Es sollte möglich sein die Daten diesbzgl auszuwerten, wie auch schon erwähnt auch hinsichtlich Land/ Stadt/ Beruf/Alter/ Geschlecht etc.

- Werden in der Studie auch die Auswirkungen der temporären Begegnungszonen in Wien untersucht werden?

Wie schon oben weiter erwähnt wird der Zeitstempel der Beantwortung mitgespeichert. Ich fürchte aber; dass die Stichprobe zu klein sein wird und auch die räumliche Wirkung dieser Begegnungszonen zu gering ist. Weiters zielt unsere Befragung auf Arbeits- bzw. Einkaufswege ab - je länger ich über die Frage nachdenke umso klarer wird die die Antwort: Nein - die Auswirkungen können mit dieser Studie nicht mit untersucht werden!

Werde die Frage mit meinen Kollegen besprechen - vielleicht kann man hier mit einer weiteren, besser geeigneten Methode hier eine Untersuchung machen. Danke für die Anregung!

COVID-19 Expert Panel #5: Impact on our mobility



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

- Wie schätzen die ExpertInnen die langfristigen Auswirkungen auf unser Mobilitätsverhalten ein? Ist diese Krise „so ein Schock“, werden die Menschen das Bedürfnis haben - Mobilität wenn es geht - auch nach Abklingen der COVID-19-Krise Mobilität vermehrt „alleine“ zu nutzen, daher mehr Rad fahren, mehr auf MIV setzen,....?

Das wissen wir noch nicht - werden aber versuchen genau das zu dokumentieren.

- Nehmen wir die Chance wahr und entzerren wir den Mobilitätsbedarf? also gestaffelte Schul/Amtsöffnungszeiten und flexiblere Urlaubs/Ferienwochen?

Ja, ich würde diese organisatorischen Maßnahmen sehr begrüßen.

- Wird die Chance zu klimafreundliche(re)n Individualverkehr genutzt? Förderung von eFahrzeugen zum Bsp.? Die Mobilitätswende in Richtung Nachhaltigkeit beschleunigen?!!

Wie gesagt - e-Fahrzeuge sind nur sehr bedingt klimafreundlich (meiner Meinung nur für Fahrzeugflotten geeignet, vielleicht noch bei E-Fahrrädern).

Ich hoffe, es setzt sich hier nicht wieder die Automobilindustrie durch, um mit dem Arbeitsplatzargument hier wiederum wettbewerbsverzerrende Privilegien festzuschreiben (CO2-Grenzwerte, Pendlerpauschale, Firmenauto, etc...)

- Wie schätzen Sie die Situation ein, dass ein relevanter Prozentsatz an ehem. ÖV-NutzerInnen nach der Krise auf den MIV wechselt?

Wurde durch die Befragung leider eindeutig bestätigt - brauchen Forschung/Marketing um den Ruf als "sicheres" und klimafreundliches Verkehrsmittel zu belegen und wieder herzustellen!!

- Warum ist das Ziel "get back to normal"? Können wir nicht aufgrund der Krise eine "bessere Welt" schaffen?

Bin hier bei Ihnen - sollten die Krise nützen eine "bessere" Welt zu schaffen. Im Bezug auf Mobilität bitte die Arbeiten unseres Forschungsbereichs ansehen- hier haben wir schon einiges an Vorarbeiten gemacht :-)

- Braucht es nicht eine österreichweit abgestimmte Kampagne zur Korrektur des Image-Problems des ÖV (Stichwort "Virenschleuder")?

Ja, wie schon gesagt - objektive Forschung und basierend auf den Forschungsergebnissen aufbauend ein objektives, vertrauensbildendes Marketing! Unsere Politiker sollten hier mit guten Beispiel vorangehen und den ÖV benutzen!!

Michaela Huber

- Werden Ausschreibungen und Vergaben von Projekte im Rolling Stock Bereich (z.B. S-Bahnen, Fernzüge, Lokos etc.) sich verschieben und oder komplett annulliert?

Wir evaluieren derzeit die Situation mit unseren Partnerfirmen. Derzeit sind uns noch keine Verzögerungen bei unseren Projekten bekannt.

- Ein Aspekt bei nachhaltiger Mobilität ist die "Suffizienz". Glauben die Vortragenden, dass wir als Verkehrsteilnehmer künftig insgesamt bewusster mobil sind - betrifft v.a. den Fernverkehr.

Die Hoffnung ist natürlich groß, dass uns in dieser Krise bewusst wird, dass wir gelernte Verhaltensweisen radikal ändern können. Wenn das ein Umdenken hin zu nachhaltigem Reisen fördert, wenn ein Umdenken beim Transport von Gütern weg von der Straße, hin zur Schiene forciert wird, dann hat diese Krise auch einen guten Aspekt.

- Bemerken die ÖBB bereits eine stärkere Nachfrage bei offenen Jobs aufgrund der leider deutlich gestiegenen Arbeitslosigkeit?

Unser Fokus liegt derzeit zu 100 Prozent darauf, unsern bestehenden MitarbeiterInnen weiterhin die Jobsicherheit zu gewährleisten, die sie in unserem Unternehmen gewohnt sind.

- Wurden/Werden Personenzüge auch mit Güterzügen gekoppelt, um ein erhöhtes Güterverkehrsaufkommen zu bewältigen? Ggf. wäre das vielleicht eine Chance, um die niedriger ausgelasteten Züge besser zu nutzen, wenn die Nachfrage nicht so hoch ist?

Die Koppelung von Güter- und Personenzügen ist aus mehreren Gründen nicht möglich. Einerseits würde es die Geschwindigkeit der Personenzüge massiv reduzieren und dadurch den Taktfahrplan durcheinanderbringen, andererseits wäre der Energieverbrauch ein ungleich höherer – durch die zusätzlichen Lasten, die ein Güterzug mit sich bringt. In der Theorie wäre das ein guter Gedanke, in der Praxis leider nicht umzusetzen.

- Und werden die Personenzüge mit geringerer Waggonzahl gefahren

Wir haben den Zugverkehr im gesamten ÖBB-Netz um ca. 30 Prozent reduziert. Das hat vermehrt gesamte Zugverbände (Railjets, Cityjets, etc) und nicht einzelne Waggons betroffen. Teilweise sind im S-Bahn Verkehr aber Einfach- und darum keine Zweifachtraktionen – (also zwei hintereinander hängende Triebwagen) gefahren worden.

- Bargeldloses Ticketingsystem für alle Busse & Bahnen muss die Devise sein - ist das vorgesehen?

Wir bieten schon jetzt die Möglichkeit unsere Tickets via ÖBB App kontakt- und bargeldlos zu erstehen. Selbiges ist an den derzeit 12 geöffneten Personenkassen möglich und auch bei unseren Ticketautomaten hat die Nachrüstung für bargeldlose Bezahlung schon vor längerer Zeit begonnen.

- Wie laufen die Abstimmungen zur Verwendung des innereuropäischen Schienennetzes? Ist hier eine europäische Lösung erarbeitet? (Güter und Personenverkehr)"

Wir sind laufend im Austausch mit unseren Partnerbahnen. So natürlich auch in Zeiten von Corona. Besonderes Augenmerk wurde von Anfang an auf die gründliche Desinfektion der Führerstände bei TriebfahrzeugführerInnen-Wechsel an den Grenzübergängen gelegt. Aber auch der Fahrgastraum wird bei sogenannten Boxenstopps an mehreren Standorten in Österreich zusätzlich gereinigt und desinfiziert.

- Gibt es Pläne eigene Wagen für Risikogruppen zu machen?

Die Frage ist viel mehr, wie Risikogruppen sich generell sicher im öffentlichen Raum bewegen können – öffentliche Verkehrsmittel sind ja genauso sicher wie Supermärkte, Apotheken oder ein Spaziergang am Gehsteig. Mit der Maskenpflicht und unseren Verhaltensregeln reduziert sich aber die Gefahr einer Ansteckung auf ein Mindestmaß.

- Was bedeutet die Maskenpflicht für den Fernverkehr (3h mit Maske im Railjet vs. 3h im Auto ohne)

Für EuropäerInnen einen Mund- Nasenschutz zu tragen ist sicher ungewöhnlich. Anders als im asiatischen Raum gibt es bei uns hier keine gelernte Tradition. Doch wie bei vielen anderen Dingen in den letzten Wochen werden wir uns schnell an die neuen Gegebenheiten gewöhnen – dann wird auch eine 3h Fahrt mit Maske kein Problem mehr darstellen.

- Ab wann wird der Fahrplan der ÖBB-PV AG wieder wie vor dem 14.04.2020 gelten?

Wir beobachten die Situation laufend und sind in Abstimmung mit den Verbänden, dem Ministerium und der Regierung. Wir hoffen natürlich, dass wir bald wieder das gewohnte Angebot für unsere KundInnen bereitstellen können.