

Protokoll der 65. Sitzung des Fahrgastbeirates

Erfahrungen mit der Erneuerung der U4

Die Sitzung begann mit einem Erfahrungsbericht über das Verkehrs- und Baumaßnahmen im Zuge der notwendigen Erneuerung der U4 zwischen Hütteldorf und Schönbrunn. Durch die umfassende vorausgehende Information der Fahrgäste und ein perfektes Verkehrsmanagement konnte die komplexe Aufgabe durch die gute Zusammenarbeit mit den Behörden der Stadt Wien und der Polizei so bewältigt werden, dass von Seiten der Fahrgäste praktisch keine Beschwerden oder Verbesserungsvorschläge registriert wurden.

Bei der baulichen Sanierung mussten auch bis zu 120 Jahre zurückliegende Baustrukturen einbezogen und fit für den zukünftigen Betrieb gemacht werden. Trotz der guten Erfahrungen mit der Sanierung der U1 erforderten die speziellen Randbedingungen der U4 auch die Einbeziehung der ÖBB und die teilweise Umlenkung der Fahrgäste auf den Westbahnhof und die U3/U6.

Dem Fahrgastbeirat wurden zwei Dokumentarfilme über die Sanierungsarbeiten der U4 vorgestellt.

Bau- und Sanierungsarbeiten in den nächsten Jahren:

Die Station Pilgramgasse ist für 2019 vorgesehen, U2 und U5 werden um- bzw. neu gebaut, es wird auch Veränderungen im Oberflächenverkehr geben. Verlängerung der U2 im Süden Wiens, im Norden die Sanierung der Stellwerke bei der U4.

Fortschritte bei der Umsetzung der bisherigen Anregungen/beschlossenen Maßnahmen

Neben zahlreichen Punkten die sich auf Einzelfälle bezogen und erledigt werden konnten, sind folgende getrennt anzuführen:

- Der defekte Fahrscheinautomat bei der Oper wurde überprüft funktioniert jetzt wieder.
- *Job-Ticket*: Die Homepage ist nun aktualisiert.

Kampagne: „Steigen Sie nicht mehr ein!“ Jeder möchte zeitgerecht weiterkommen, wenn ein Fahrgast die Türe nur 15 Sek. für andere aufhält, bedeutet dies bei einem Intervall der U-Bahn in der Spitzenzeit von 150 Sek. 10% Verspätung, in der nächsten Station 10% mehr Fahrgäste usw.

- Evaluierung von Kampagnen: Dieser erfolgt anhand der Rückmeldungen der Fahrgäste.

Tramwaytag:

Der Fahrgastbeirat war wieder mit einem eigenen Stand vertreten, der ganztägig besetzt war. Es war reger Betrieb mit vielen Anfragen. Insgesamt wurde ein großartiges Programm geboten.

Das Kinderprogramm war gut.

Alle Rückmeldungen und Anregungen werden ernst genommen und überprüft.

Die Erfahrungen und Vorschläge die am Tramwaytag gesammelt wurden, werden von den Wiener Linien, wie auch in den vergangenen Jahren in die Planung des nächsten Tramwaytages einfließen.

- Auch die Frage: _Warum gibt es keine „Blaue“ Straßenbahn mehr? Konnte beantwortet werden. Das war die letzte Straßenbahn in der Nacht, wenn man die nicht erreicht hat, fuhr nichts mehr. Angebot und Ausweichmöglichkeiten haben sich erweitert, man kann rund um die Uhr fahren. Die weiße Straßenbahn war am Abend die drittletzte, die grüne die vorletzte, nach der blauen keine mehr. Gekennzeichnet waren sie durch eine Plexiglastafel, die vor das Zielschild geschoben wurde. Mit der Einführung der Nachtbusse war dies nicht mehr nötig.

Behandlung von Anregungen der Fahrgastbeirats-Mitglieder

- Warum gibt es keine Jahreskarte für Betriebe? Es gibt das Job-Ticket, wo der Arbeitgeber für den Mitarbeiter die Jahreskarte zahlt. Die übertragbaren Jahreskarten gibt es nicht, diese ist an eine Person gebunden. Wochen- und Monatskarten sind übertragbar.

- In anderen Städten gibt es Kooperationen von Taxi und ÖV. Das gibt es auch in Wien, es ist das Anschlußsammeltaxi (ASTAX), das kann vorbestellt werden und fährt dann eine bestimmte Strecke ab. Gegen Aufpreis kann man sich innerhalb eines gewissen Korridors weiter ans Ziel bringen lassen. Auf der Homepage für die Nachlinien sind diese angeführt.
- Wer ist für die Liftanlagen und Rolltreppen zuständig, speziell am Stephansplatz? Das ist davon abhängig, wer das Gebäude verwaltet. Beispiel U-Bahn-Station Schottentor: dort gibt es Rolltreppen für die Wiener Linien verantwortlich sind und welche, die in den Bereich der MA28 fallen. Alles innerhalb der Sperren (mit wenigen Ausnahmen) gehört zu den Wiener Linien (regelmäßige Wartungen, Verständigung des TÜV nach Störungen usw.). Die Zählungen in der Station Stephansplatz haben ergeben, dass für die Zielgruppen für einen Lift, Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle usw. der Aufzug dort ausreichend ist. Diese Zielgruppe hat Nachteil gegenüber jenen, die schneller dort sind und keine Rücksicht nehmen.
- Doppelhaltestellen dienen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Bei der Durchfahrt Rochusmarkt kann es sein, dass der Bus nach dem Fahrgastwechsel schon bis zur Ampel weiterfährt, damit er sich bei der Ampel einprogrammiert.
- Zwischen U-Bahn-Station und Haltestellen im Straßenbereich muss unterschieden werden, letztere sind auf öffentlichem Grund, in der U-Bahn haben die Wiener Linien das Hausrecht. Die Beleuchtung von Bus- und Straßenbahnhaltestellen fällt in den Zuständigkeitsbereich der MA33.
- Öffnungszeiten der Online-Servicestellen der Wiener Linien: Diese wurden im letzten Jahr angepasst und sind unter www.wienerlinien.at zu finden. Google-Links sind nicht immer aktuell. Sommerticket, Top-Jugend-Ticket werden besser online bezogen, der Kauf kann nachvollzogen werden.
- Anweisungen für U-Bahn-FahrerInnen mit vollen Zügen, wenn in den Stationen auch viele Fahrgäste warten? Sicherheit hat oberste Priorität. Die MitarbeiterInnen werden darauf hin geschult, die „Traubenbildung“ zu vermeiden und entsprechende Durchsagen zu machen. Es läuft eine Kampagne, die Fahrgäste diesbezüglich zu sensibilisieren. Auch das Stehenbleiben bei den Eingängen und nicht ins Wageninnere vorzugehen, verstärkt dieses Problem.
- Für das Umland von Wien ist der VOR zuständig, die Wiener Linien nur bis zur Stadtgrenze. Historisch gewachsene Ausnahme ist der 71A/Großenzersdorf. Für alle Buslinien über der Nummer 200 bitte diesbezügliche Anfragen an den VOR richten

Behandlung von Anregungen der Fahrgäste

- 94A ist in der Früh und am Nachmittag sehr voll – Dreitürer oder Gelenkbusse um Verspätungen und Behinderungen zu vermeiden: 94A fährt in 5-Minuten-Intervallen, nach den derzeitigen Zählungen ist das eingesetzte Wagenmaterial ausreichend.
- Station Bellaria: Abfahrtsanzeige/Monitore auch in der Unterführung unter dem Ring wünschenswert. Die Wiener Linien planen an diesem Informationssystem, die Kosten sind jedoch sehr hoch.
- Anliegen, dass zukünftig während Stoßzeiten alle Züge von/bis Seestadt fahren. Nur jeder zweite Zug fährt bis Station Seestadt, dazwischen sind es Verstärkerzüge. Zurzeit täglich 130 Fahrten mit ca. 5.500 Fahrgästen, fällt mehr Bedarf an, reagieren die Wiener Linien.