

Protokoll der 4. Fachbeiratssitzung

Thema/Titel: 4. Fachbeiratssitzung
Ort, Datum, Zeit: STU Bratislava, SR des Rektors, 26.05.2011, 09:00 – 12:00
Teilnehmer: G. Emberger, I. Ripka, U. Leth (IVW, TU Wien), B. Bezák, M. Ondrovič, G. Bálint, J. Ivanko (STUBA), C. Koren, D. Miletics (SIU), R. Kirnbauer (BMVIT), P. Ľos (MDVRR SR), P. Holzapfel (MA 18), V. Mikuš, N. Urbanová (Stadt Bratislava), R. Michalek (B-MOBIL), M. Beniač, A. Jurčiková (BSK), S. Bruntsch (VOR), P. Vályk, J. Pastier (BID), Ch. Obermayer (komobile)

09:00 – 09:10 *Einleitung (Prof. Emberger, Prof. Bezák)*
09:10 – 09:30 *Fortschrittsbericht, Ausblick SK (Dr. Ondrovič)*
09:30 – 10:05 *Fortschrittsbericht, Ausblick AT (DI Leth)*
10:05 – 10:25 *Pause*
10:25 – 11:55 *Nachfragemodellierung, aktuelle Problemstellungen und Lösungsansätze, Diskussion (DI Ripka)*

09:00 – 09:10 Einleitung

Prof. Bezák eröffnet die 4. Fachbeiratssitzung im Seminarraum des Dekans der STU Bratislava und begrüßt die Teilnehmer.

Prof. Emberger begrüßt auch die Teilnehmer der Stadt und der Selbstverwaltungsregion Bratislava, erläutert kurz das Projekt und bittet die Anwesenden, sich kurz vorzustellen. Prof. Emberger betont auch wieder die Bedeutung des Modells für die Kommunen.

09:10 – 09:30 Fortschrittsbericht, Ausblick SK (Dr. Ondrovič) *

Dr. Ondrovič präsentiert den Stand der Arbeit in der Slowakei. In den vergangenen Monaten wurde ein Lokalausweis in etlichen slowakischen Städten vorgenommen (Senec, Pezinok, Modra, Skalica, Holíč, Senica, Sereď, Galanta, Šamorín, Dunajská Streda, Veľký Meder, Gabčíkovo). Die angekauften POIs wurden in das Modell eingefügt, ÖV-Verbindungen wurden ergänzt und fehlende sozio-demographische Daten im Rahmen der Studenten-Übungen erhoben (Sample ca. 800). Die Daten wurden zur Nachfragemodellierung herangezogen. Die nächsten Schritte beinhalten die detailliertere Auswertung der Studenten-Haushaltsbefragungen, die Aktualisierung der hinterlegten sozio-demographischen Daten mit den Ergebnissen der offiziellen HH-Befragung 2011, sowie das Update der Verkehrszählungen im Modell anhand der nationalen Verkehrszählung 2010. DI Kirnbauer erkundigt sich nach der Grundgesamtheit der Studenten-HH-Befragung. Prof. Bezák führt aus, dass aus Kostengründen, und um schnell Ergebnisse für das Modell gewinnen zu können, die Haushaltsbefragung als Übung für die Studenten

ausgeführt wurde – diese Tatsache muss bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt werden. Als Grundgesamtheit der Stichprobe sei die westslowakische Region (Bratislava und Trnava) anzusehen, also zusammen ca. 1,2 Mio. Menschen. Prof. Emberger nützt die Gelegenheit, um auf das generelle Problem der Datenverfügbarkeit in der Verkehrsmodellierung hinzuweisen. Die Datenlage in der Slowakei sei noch schlechter als in Österreich, weshalb die Eigeninitiative des slowakischen Projektpartners zur Erhebung von Mobilitätsdaten zu begrüßen sei. Prof. Emberger erwähnt weiters den Nicht-Motorisierten-Anteil von über 30%, der oft nicht dargestellt bzw. überhaupt erhoben wird. Es sei ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass mehr als 1/3 der Wege mit Rad bzw. zu Fuß zurückgelegt werden. Die österreichischen Daten basierten auf einer kleinen Stichprobe aus dem Jahr 1995, seither sei keine umfassende Mobilitätsenerhebung mehr durchgeführt worden. Eine wichtige Erkenntnis des Projektes stehe also bereits fest – die Datenlage ist unzureichend.

Österreich wird 2012/2013 wieder eine Mobilitätsenerhebung durchführen; zur Zeit sei eine Vorstudie zur Entwicklung der Methodik im Gange. Es ist geplant, aufbauend auf den Ergebnissen dieser Vorstudie parallel zur offiziellen Mobilitätsenerhebung in Österreich eine von der Methodik her vergleichbare Erhebung im Grenzgebiet durchzuführen (unter der Führung des BMVIT und Mitarbeit des MDVRR). Mit einer Stichprobe von 20.000 bis 30.000 Befragungen wird ein repräsentatives Sample vorliegen, das einen großen Nutzen für die Region verspricht.

Prof. Koren merkt an, dass auch in Ungarn das Problem der Datenlage allgegenwärtig ist. Er gäbe einige Befragungen, die jedoch aufgrund unterschiedlicher Methodik schwer vergleichbar seien.

09:30 – 10:05 Fortschrittsbericht, Ausblick AT (DI Leth) *

DI Leth verweist für die österreichischen Arbeitsschritte im vergangenen halben Jahr auf die nachfolgende Präsentation von DI Ripka und geht gleich zum Ausblick über. Die nächsten Schritte sind die Fortführung der Kalibrierung des Modells, unter anderem unter Einbeziehung der neuen Erkenntnisse aus der slowakischen Haushaltsbefragung sowie aktueller Straßenverkehrszählstellendaten, der Vergleich unterschiedlicher Verkehrserzeugungsmodelle, sowie die Szenariendefinition für die Testläufe des Modells.

Dazu stellt DI Leth einen groben Überblick über die geplanten Infrastrukturbauvorhaben im Schienen- und Straßenbereich im Projektgebiet vor und bittet um weitere Inputs der Fachbeiratsmitglieder, welche Maßnahmen im Rahmen des Projektes untersucht werden sollten.

Ing. Mikuš erklärt, dass die Stadt Bratislava zumindest die Eisenbahnvorhaben vom Ministerium, das für die Planung verantwortlich ist, übernimmt. Weiters unterstreicht er die Bedeutung der Transeuropäischen Netze für die Planungen in der Region. Zum aktuellen Ausbaustand bemerkt er, dass die Autobahnen D1 und D2 fertig seien, die D4 geplant, eine Umfahrung Bratislavas, ca. an der Stadtgrenzen, mit Anbindung an Kittsee. Die Realisierung der Vorhaben hänge rein von den ökonomischen Möglichkeiten ab.

Prof. Emberger erinnert, dass nicht nur „hardware“-Infrastrukturmaßnahmen im Modell untersucht werden können. Als Schlagworte nennt er etwas das Verbundticket, Parkraumbewirtschaftung, Bike&Ride und Park&Ride-Standorte, Oil-

Peak und die Problematik steigender Energiepreise, CO₂-Zertifikate und den Emissionshandel, sowie den Abbau der Grenzwiderstände.

Ing. Mikuš signalisiert absolute Zustimmung zur Bedeutung jeder einzelnen Maßnahme. Er erklärt auch, dass die Erhöhung des Bewusstseins die Grundlage zu Verhaltensänderungen in der Region Bratislava wäre. Es existierten unzählige Strategiepapiere, die den richtigen Weg aufzeigten – lediglich die Umsetzung gehe in eine andere Richtung.

Prof. Emberger stimmt zu, dass diese Probleme überall bestünden. Umso wichtiger sei es, die Auswirkungen bestehender Planungen zu quantifizieren, um so ein Bewusstsein für die Zusammenhänge zu schaffen.

DI Michalek merkt an, dass das Projekt Ostspange Parndorf im Projektgebiet liege, die Auswirkungen aber eher auf den Bereich Österreich – Ungarn beschränkt seien.

Prof. Emberger nutzt die Gelegenheit um auf das geplante Schwesternprojekt „Verkehrsmodell AT-HU“ hinzuweisen, für das bereits eine informelle Zusage signalisiert wurde. In Zukunft könnten so gemeinsame, trilaterale Fachbeiratssitzungen stattfinden, um auch die Wechselwirkungen mit Ungarn berücksichtigen zu können.

Prof. Bezák ergänzt, dass das langfristige Ziel des Projektes die Abdeckung der gesamten CENTROPE-Region sei. Die Wichtigkeit grenzüberschreitender Projekte bzw. Maßnahmen sei auch aus der Vielzahl der bilateralen Projekte am Nachmittag (MOBILITA'11 Konferenz) ersichtlich. Auch in den umliegenden Ländern existierten bereits einige Projekte mit dem Ziel der Bewusstseins-schaffung. Das Problem sei jedoch meistens, den Entscheidungsträgern die fachliche Basis zu vermitteln – ein Prozess, der bei Änderung der politischen Rahmenbedingungen (und Änderung der Verantwortlichen) jedes Mal von vorne beginne.

10:05 – 10:25 Pause

10:25 – 12:05 Nachfragemodelle, aktuelle Problemstellungen und Lösungsansätze, Diskussion (DI Ripka) *

DI Ripka gibt einen generellen Überblick über das verwendete Nachfragemodell. Im Gegensatz zur vorigen Fachbeiratssitzung, bei der bereits ein Nachfragemodell inkl. Umlegung präsentiert wurde, wurden die verhaltenshomogenen Gruppen verfeinert (getrennt nach AT-Wien, AT-Umland, SK-Bratislava, SK-Umland, eine Vervielfachung der Gruppen) und das Modell mittels Zählstellendaten kalibriert. Die Aktivitäten Arbeit, Einkauf, Freizeit und Schule wurden getrennt, um dem unterschiedliche Widerstand der Grenze Rechnung zu tragen (Freizeitwege über die Grenze sind häufig, Schulwege nahezu ausgeschlossen).

Es seien Strukturdaten von 1800 Zonen vorhanden - in Österreich wurde diese aus den ursprünglichen Modellen übernommen, in der Slowakei wurden die Attraktivitäten der POI (die angekauft wurden) verwendet.

DI Ripka geht näher auf die im Gravitationsmodell verwendete Widerstandsfunktion ein (α -Parameter).

Als Probleme in der Modellierung seien exemplarisch folgende genannt: 1) Kinder wurden immer als eigene verhaltenshomogene Gruppe betrachtet, die über keinen Pkw verfügen. Immer häufiger werden jedoch Kinder durch ihre Eltern mit dem Auto in die Schule gebracht, was auch zu neuen Längenverteilungen der Schulwege führt.

2) Einer Wegekette kann nur ein Verkehrsmittel zugeordnet werden. Ein VKM-Wechsel während Wegekette kann nicht modelliert werden.

Ing. Mikuš erkundigt sich, wie Transitverkehr und Quell-/Zielverkehre außerhalb des Untersuchungsgebietes berücksichtigt werden. Das geschieht entweder über eine mit der Entfernung vom Untersuchungsgebiet steigenden Zonengröße und Genauigkeit oder über Kordonbezirke an den Grenzen des Untersuchungsgebietes.

Ing. Mikuš fragt nach der Modellierung des Transitverkehrs. DI Ripka erläutert, dass ursprünglich angedacht war, die Transitdaten von ASFINAG und NDS zu übernehmen und als Hintergrundbelastung der Umlegung zu unterlegen.

DI Obermayer erkundigt sich nach Details zur Nutzenfunktion für die Verkehrsmittelwahl. Preis und Zeit gingen in einer Widerstandsfunktion bei der Zielwahl ein. Er empfiehlt die Umsteigewartezeit als eigenen Faktor in die Widerstandsfunktion zu integrieren, da deren Bewertung unterschiedlich nach Wegezweck sei.

Prof. Emberger schlägt vor, einen eigenen Workshop für Anwender der VISUM-Software zu veranstalten, um vergleichen zu können, wer welche Parameter benützt. Er weist nochmals auf die nicht einheitliche Datenlage hin. Die Netzdaten seien aktuell (2010), die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdaten in der Slowakei ebenfalls, Arbeitsplätze in Österreich stammten noch von der letzten Volkszählung 2001, Verhaltensdaten gar von 1995, und die Zählstellendaten, die zur Kalibrierung herangezogen werden von 2010.

Es kommt die Frage auf, ob und wie die Aktualisierungen in die ursprünglichen Netze zurückgespielt werden. DI Kirnbauer sagt, dass das natürlich wünschenswert sei, dass aber dazu eine akribische Dokumentation notwendig sei. DI Ripka merkt an, dass das SK-Modell up-to-date sei.

Prof. Emberger fragt nach, wie eine Prognose zustande käme, ob die verhaltenshomogenen Gruppen hochgerechnet würden. DI Kirnbauer meint, dass die Bevölkerungsprognose 2025 im BMVIT-Modell enthalten sei, ebenso werde das Arbeitsplatzpotential hochgerechnet. Er fragt, ob solche Hochrechnungen auch für die Slowakei existierten.

Ing. Mikuš bejaht das, weist jedoch darauf hin, dass die Realität von den Prognosen meist stark abweiche. Seit der Grenzöffnung sei es nicht mehr gelungen, die Trends richtig abzuschätzen.

Prof. Bezák wirft ein, dass es verschiedene Analysen von diversen Institutionen gäbe, die jedoch nur anlassbezogene Prognosen erstellten, und diese im Nachhinein nicht überprüft würden.

Ing. Mikuš sagt dazu, dass die erstellten Strategiepapiere oft nicht einmal ein Jahr Gültigkeit hätten. Prof. Bezák weist in diesem Zusammenhang noch einmal auf die geplante grenzüberschreitende Verkehrserhebung hin.

Prof. Bezák bedankt sich bei allen Beteiligten für das erfolgreiche Treffen und lädt alle zum Besuch der MOBILITA-Konferenz am Nachmittag ein.

Prof. Emberger bedankt sich ebenfalls für die rege Teilnahme und wiederholt die Einladung an die Fachbeiratsmitglieder, sich mit Fragestellungen an das Projektteam zu wenden, das diese im Rahmen der Variantenrechnungen näher beleuchten kann.

11:55 Ende der Veranstaltung

U.L.