

Ein Busnetz für Mödling: Utopie oder realisierbare Chance?

Das Rufbus-Experiment ist vorbei

Die Situation des öffentlichen Verkehrs in und um Mödling hat sich - das muß man zugeben - verbessert. Das war allerdings auch nicht schwer. Bis letzten Sommer waren Teilnehmer des öffentlichen Verkehrs auf den sogenannten 'Rufbus' angewiesen, der auf 3 Linien geführt wurde und nur im Bedarfsfall (bei vorherigem Anruf) definierte Umwege gefahren ist. In der Realität bedeutete dies sehr große zeitliche Intervalle und meistens Unpünktlichkeit infolge der situativen Linienführung.

Besser ist nicht gut genug

Dieses Konzept wurde verbessert: Es gibt jetzt eine fixe Linienführung und in der Früh und am späten Nachmittag 'dichtere' Intervalle, was den 1/2-Stunden-Takt bedeutet. Ergänzt wurde dieses Konzept durch das Sammeltaxi, das wochentags zwischen 18:00 und 20:00 Uhr - zu fixen Abfahrtszeiten - die Heimfahrt vom Bahnhof nach Vorweis einer Bahnkarte ermöglicht.

Lt. Zählungen der Betreiber und der Gemeinde Mödling sind die Fahrgastzahlen auch entsprechend gestiegen - wobei ja dann in den Printmedien noch gewitzelt wird, warum beim Friedhof mehr Personen aussteigen als einsteigen. Und da sind wir auch schon bei der Hauptzielgruppe der öffentlichen Verkehrsteilnehmer in Mödling: die Pensionisten. Die Verkehrsbedürfnisse der arbeitenden Bevölkerung oder der Jugendlichen wurden in keiner Weise berücksichtigt. Denn nicht anders kann erklärt werden,

- * warum die Linienführung ein paar Abzweigungen rund um die Verbindung Friedhof - Spital darstellt,
- * warum die Busse nur bis 18:00 Uhr fahren und ab 20:00 Uhr jeder Nicht-Autofahrer zu Hause zu sein hat,
- * warum die Taktzeiten so groß sind, daß man die eigene Tagesplanung danach richten muß,
- * und warum am Sonntag überhaupt kein Bus fährt.

Schlechtes Angebot - wenig Nachfrage

Argumentiert wurde bei der Neuauflage des derzeitigen Buskonzepts mit den niedrigen Fahrgastzahlen. Diese Argumentation ist insofern lächerlich, als die geringe Nachfrage die Folge eines zu geringen Angebots ist und nun zur Ursache für dessen Fortführung gemacht wurde.

Änderung der Verkehrspolitik ist überlebenswichtig

Im Bezirk Mödling kommen auf jeden Haushalt 2,8 Pkw. Gleichzeitig steigt die Zahl asthmakrankender Kinder. Viele Bürger wehren sich gegen den weiteren Ausbau der SCS oder gegen den Bau der B301. Aber im innerstädtischen Bereich hat das Umdenken noch nicht im selben Ausmaß eingesetzt:

Wollen wir Mödling wirklich den Autos opfern?

Denken Sie sich z.B. die Hauptstraße autofrei - mit breiten abgesicherten Radwegen und reizvollen Straßencafés. Kinder könnten sich freier bewegen und für diejenigen, die nicht so gut zu Fuß sind oder schwer zu tragen haben, fährt eine Buslinie regelmäßig durch diese verkehrsberuhigte Zone.

Stellen Sie sich vor, Sie gehen von Ihrer Wohnung max. 4 Minuten zur nächsten Bushaltestelle ohne zu wissen, wann der nächste Bus kommt und können sich darauf verlassen, daß in spätestens 7 Minuten der nächste Bus vorbei kommt und Sie auch auf relativ direktem Weg - d.h. ohne Rundfahrt durch Mödling - zu ihrem Ziel bringt.

Oder Ihre Tochter kann am Abend mit dem Bus nach Hause fahren und ist nicht auf irgendeine Mitfahrgelegenheit oder auf elterliche Abholung angewiesen. (Es gibt sogar Städte in Österreich, wo die Busse in der Nacht für Frauen auch zwischen den einzelnen Haltestellen stehen bleiben!)

Auch der Schulweg ist - sobald er von den klassischen Beginn- und Endzeiten abweicht - nicht mehr sehr gut durch den öffentlichen Verkehr unterstützt. In Mödling werden Kinder bereits ab dem Kindergartenalter - wahrscheinlich bis sie selbst den Führerschein machen - mit dem Auto herumgeführt. Die Vorstellung, daß ein flächendeckendes dichtes Busnetz diesen Bedarf abdecken könnte, ist für die meisten kaum mehr denkbar.

Ohne Auto geht's derzeit kaum

Ebenso sind Einkäufe - selbst im Stadtzentrum - wesentlich leichter mit dem Auto zu erledigen. Und so ist auch der Unmut der Mödlinger zu erklären, wenn irgendwo ein Parkplatz in Frage gestellt oder einer Parkbank weichen soll: wir sind derzeit mehr oder weniger auf das Auto angewiesen und können uns nur schwer eine Alternative vorstellen.

Wollen wir uns die Alternative leisten?

Dazu kommt das Kostenargument, wieviel denn nur ein zusätzlicher Bus im Jahr koste! Na und?! Wo bleibt denn da die Kostenwahrheit? Ich besitze selbst kein Auto, zahle aber mit meinen Steuern die Errichtung und Instandhaltung vieler Kilometer Straßen und Autobahnen mit, von den Folgekosten des Individualverkehrs -

z.B. durch Unfälle - ganz zu schweigen. Oder das geplante Parkhaus beim Mödliner Bahnhof?! Wer überlegt sich ernsthaft, ob diese Investition von ca. 100 Mio öS gerechtfertigt ist? Um diese Geldmittel könnten wahrscheinlich alle zukünftigen Nutzer gut und bequem öffentlich anreisen.

Ist Verkehrsberuhigung gut für die Wirtschaft?

Der Aufschrei der Mödliner Wirtschaftstreibenden nach optimaler Erreichbarkeit durch Pkw-Verkehr kann nicht nachvollzogen werden, wenn man einen Blick auf die Wiener Innenstadt wirft. Auch Baden hat durch seine verkehrsberuhigte Innenstadt sehr gewonnen und in beiden Fällen können sich die dortigen Geschäftsleute wohl mit Sicherheit nicht über einen Geschäftsrückgang beschweren.

Machen wir die Utopie zur Realität!

Derzeit ist das alles noch Utopie, aber ich bin zuversichtlich, daß die Entwicklung in diese Richtung geht und gehen muß, wenn wir wollen, daß Mödling eine lebenswerte Stadt bleibt. Bis dahin bleibe ich dabei, mir jedesmal etwas zu wünschen, wenn ich eine Sternschnuppe oder einen Mödliner Citybus sehe. Und ich wünsche mir ein vernünftiges Busnetz in Mödling.

Parkraum und Parkraumbewirtschaftung für Mödling

Derzeit wird in Mödling an 2 Standorten die Errichtung neuer Parkflächen vorbereitet.

Parkhaus Bahnhof

Das Parkhaus beim Bahnhof ist schon seit einigen Jahren im Gespräch. Das seither laufende Kündigungsverfahren für die von der Fa. Krawany angemietete Fläche zwischen den ehemaligen Schömer-Gründen und der Bahntrasse ist nun zugunsten Stadtgemeinde und ÖBB entschieden. Die GRÜNEN Mödling rechnen deshalb mit einem Bau des Parkhauses für 550 PKW im nächsten Jahr.

Alle Maßnahmen, die helfen, einen größeren Teil des Verkehrs auf die Bahn zu verlagern, sind zu begrüßen. Auch Parkhäuser gehören dazu, so sie dem lokalen Publikum dienen. Doch ist zu befürchten, daß Pendler aus Guntramsdorf, aus Wr. Neudorf, der Hinterbühl, aus Maria-Enzersdorf u. a. dann nach Mödling ins Parkhaus fahren werden. Bereits jetzt per Bahn fahrende Mödliner Pendler werden aufgrund der dann bequemeren Parkmöglichkeit wieder von Bus oder Rad auf's Auto umsteigen.

Verkehrszunahme vorprogrammiert

Das Parkhaus wird die Stadt 20 Mio öS kosten (die weiteren Kosten trägt das Land die ÖBB) und 580 neue Stellplätze bringen. Die 550 kostenfreien Stellplätze induzieren unter der Annahme einer 1 bis 3 - maligen Neu-Belegung jedes Stellplatzes pro Tag zusätzliche 1100 bis 3300 Fahrten nur entlang der Achsen Wiener Straße - Hauptstraße bzw. Schillerstraße, von wo entlang der Bahn eine Zufahrt zum Parkhaus errichtet wird. Die größte Belastung wird zu den Stoßzeiten - v. a. morgens zwischen 7 und 8 Uhr auftreten!

Ampel beim Parkhaus geplant

Auch wenn es die derzeit regierenden Stadtpolitiker nicht aussprechen: ein Parkhaus führt zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs nach und in Mödling. Eine Ampel ist bei der Parkhauseinfahrt vor der Bahnbrücke bereits geplant! Der Verkehr wird in dem Bereich künftig wesentlich häufiger zum Erliegen kommen, als bereits jetzt. Darum wurde auch eine Reduktion der Etagen von 3 auf 2 ins Auge gefaßt, wie in der Parkhausstudie von DI. Brunbauer zitiert! Im 3. Geschoß ist inzwischen eine alternative, gewerbliche Nutzung - etwa Fastfood-Laden, Supermarkt, Fitness-Studio - geplant, der weiteren Verkehr nun auch in den Abendstunden anziehen wird.

Keine neuen Kaufkraftströme zu erwarten

Das Argument, das Parkhaus wird Konsumenten anziehen, die in Mödling ihre Einkäufe tätigen, dürfte ins Leere gehen - die Pendler haben einen direkten Zugang von den Bahnsteigen zum Parkhaus und werden keine Umwege ins Zentrum in Kauf nehmen.

Städtebauliches Desaster

Auch städtebaulich wird der geplante Parkhauskoloß diesem, von architektonischen Glanzstücken ohnehin nicht verwöhnten Platz in keiner Weise zuträglich sein. Ganz im Gegenteil wird dadurch das Bezirksgericht, als einziger diesbezüglicher Lichtblick dort, hinter einer 3-geschoßigen, billigen Industrie-Architektur verschwinden.

Parkhaus als Sicherheitsrisiko?

Als weiterer Nachteil gilt, daß derartige uneingesehene Parkflächen sich zu einem Sicherheitsproblem auswachsen können. Schon jetzt gibt's ja eine lebhaftige Bahnhofszene, die einigermaßen unter Kontrolle ist. Wenn sich diese etwa bei Schlechtwetter ins Parkhaus verlagert, ist diese Kontrolle nicht mehr gegeben.

Nachteile für Mödling

Die Bevölkerung von Mödling hätte durch das Parkhaus somit Kosten aus der Errichtung und Betrieb zu tragen, eine weitere Verschandelung ihrer Umwelt zu ertragen, wäre mit einem Sicherheitsproblem konfrontiert und hätte dann vor allem den zusätzlichen Verkehr und damit zusätzliche Lärm- und Luftbelastung sowie Stauzeiten zu verkraften!

DIE GRÜNEN Mödling sind aus diesen genannten Gründen gegen das Parkhaus Bahnhof. Wir fordern, die Entscheidung für oder gegen ein solches Parkhaus von einer Volksbefragung abhängig zu machen.

Schaffung einer Pendlerbahnstation

Pendlerparkflächen sollten abseits der Ortszentren gemeinsam mit einer eigenen Haltestelle geplant werden, um Verkehr aus den Zentren abzuziehen. Diesbezüglich haben bei den ÖBB schon Überlegungen stattgefunden - auch wegen der ca. 3000 bus- und bahnfahrenden HTL-Schüler, die heute mit 23 Busfahren jeweils zur Stoßzeit vom Bahnhof zur HTL transportiert werden. Diese wurden aus Kostengründen wieder verworfen.

Aus Sicht der GRÜNEN Mödling würde sich dafür der Bereich bei der neuen Herold Betriebsstätte anbieten, wo ausreichende seit langem nicht genutzte Freiflächen (mit Betriebsgebiet-Widmung) zur Verfügung stehen.

Bank Austria Parkgarage

Auf dem Parkplatz Ecke Maria-Enzersdorfer-Straße / Lerchengasse ist der Neubau der NÖ Landeszentrale der Bank Austria geplant. Als Ausgleich für den Verlust der Stellplätze auf dem heutigen Parkplatz ist die Errichtung einer öffentlichen 2-geschoßigen Tiefgarage für etwa 100 PKW geplant. Dieses Parkhaus dient ganz anderen - lokalen - Bedürfnissen als das Pendlerparkhaus beim Bahnhof. Es wird jenen Mödlingern und Gästen zugute kommen, die ihre Einkäufe, Besuche oder Erledigungen im Zentrum lieber per PKW machen, etwa weil die Citybusse nicht zur passenden Zeit fahren.....

Der Parkplatzbereich erfährt durch den Neubau eine ansprechende, zeitgemäße Architektur eine Aufwertung, die Mitarbeiter der Bank Austria - Landeszentrale bringen sicher eine Belebung für die Mödlinger Wirtschaft und die Kommunalsteuer stellt künftig eine zusätzliche Einnahme für die Stadtgemeinde dar.

Die GRÜNEN Mödling stehen der Errichtung des Bürohauses mit der Parkgarage positiv gegenüber, wenn dafür im Gegenzug der Freiheitsplatz autofrei und die Garagenbenutzung kostenpflichtig ist.

Bemerkung zum Freiheitsplatz:

"Höchstes Ziel" sollte immer noch sein, den Freiheitsplatz vom Durchzugsverkehr zu befreien. Dazu bedarf es aber einer Neuorientierung des überregionalen Verkehrsnetzes und akkordierter Planungen aller B12-Anrainergemeinden Maria Enzersdorf, Brunn und Mödling.

Parkraumbewirtschaftung

"Groß-Parkplatz Mödling"

Heute beträgt die KFZ-Zahl bezogen auf die Zahl der Haushalte im Bezirk Mödling 2,8 Fahrzeuge! Extra Zulassungszahlen für die Stadt liegen nicht vor, doch kann getrost davon ausgegangen werden, daß diese Quote in Mödling selbst noch höher liegt. Wenn man die Fahrzeuge der Einpendler nach Mödling hinzuzählt, die sich in überfüllten Parkplätzen niederschlagen: Krankenhausparkplatz, der Bahnhofsparkplatz, Angestellten- und Besucherparkplätze von Betrieben, WIFI u.a., wird deutlich, daß die Belastung der Stadt durch fahrenden und ruhenden Verkehr bereits unerträglich ist.

Belastung der Anrainer durch Parkplatzzuchende

Vor allem in den Zonen, wo die Parkplätze rasch ausgelastet sind - beim Bahnhof, beim Stadtbad, beim Zentrum und Krankenhaus - kommt es zu zusätzlichem Verkehr durch Parkplatzzuchende. Immer mehr werden ehemals ruhige Wohngebiete zu "Parkplätzen" mit hoher Fahrzeugfrequenz.

Hunderte HTL-Schüler suchen Parkplätze

Besonders arg ist es im Umkreis der HTL, wo für 300 Lehrer ein Parkplatz für ca. 100 PKW zur Verfügung steht und für Schüler keinerlei Parkflächen. Die Schule wird ständig vergrößert, die Schülerzahl beträgt einige 1000 und auch die Zahl der über 18-jährigen steigt durch die neuen Kolleg-Kurse jährlich an. Die Anzahl der Schüler, die trotz Buszubringer mit eigenem PKW zur Schule kommen, wächst und wächst und beträgt inzwischen einige 100. So finden die Anrainer selbst keine Parkplätze und werden täglich der Parkplatzzuche von einigen 100 HTL-Schülern sowie HTL-Lehrern ausgeliefert. Vor allem an Samstagen, wo mehr Mütter oder Väter ihr Auto den Sprößlingen zur Verfügung stellen, wird im Kreuzungsbereich, auf den letzten öffentlichen Rasenflecken, auf Gehsteigen, vor Einfahrten etc. geparkt.

Ausweg durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung möglich

Eine Ausweg aus dieser Misere könnte eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Mödling sein. Eine Mödling-weite Kurzparkzone verhindert PKW-Lawinen von Tagesparkern in Mödling bzw. zwingt Einrichtungen, die eine hohe PKW-Zufahrtsfrequenz akzeptieren, Parkraum auf ihren Grundflächen zu schaffen.

"Parkpickerl" für Mödlinger

Die Bewohner mit Hauptwohnsitz in Mödling bzw. Mödlinger Betriebsinhaber haben die Möglichkeit gegen Gebühr Genehmigungen für Parken auf öffentlichem Grund im jeweiligen Mödlinger Viertel außerhalb des Hauptstraßenbereichs zu erhalten. Die Genehmigung könnte für das 1. Auto pro Haushalt bzw. pro Betrieb 2000.-, für jedes weitere 3000.- kosten.

Parkzone reduziert Verkehrsbelastung - erhöht Citybusauslastung

Damit wird das Dauerparken auf öffentlichen Straßen für Einpendler verhindert, ein Verzicht auf das Auto und die Benutzung von Bahn- und Citybus erzwungen.

Die nach Fahrzeuganzahl je Haushalt gestaffelte Jahres - Parkgebühr für Mödlinger sollte weiters ein Ansporn sein, auf das Zweitauto zu verzichten und den eigenen Stellplatz oder die eigene Garage doch regelmäßig zu verwenden.

Besucher in Mödling können in der Kurzparkzone mit Parkscheinen analog zu den Wiener Scheinen, die an Automaten/ Trafiken /Banken zu beziehen wären, parken. (Die Kurzparkzone könnte Wochentags zwischen 8 und 17 Uhr und Samstags bis 12 Uhr gelten. Für ausgewählte Tage könnten Ausnahmen erlassen werden: Mödlinger Fasching, HTL-Sprechtag...).

Parkplatzmaut finanziert Citybus

Die "Parkplatzmaut" aus Parkgenehmigungen und Kurzparkscheinen könnte zur Finanzierung eines ausgeweiteten Mödlinger Citybusbetriebes verwendet werden. Die Strafeinnahmen sollten für die Überwachungskosten zweckgewidmet werden.

Um die Akzeptanz für diese Parkzonen zu erhöhen, muß der Citybusbetrieb von der Routenführung und der Intervalllänge her verbessert werden, was natürlich mit Kosten verbunden ist. Bei nur 5000 angenommenen Autos im Stadtgebiet, für die eine Genehmigung gelöst wird, ist mit Einnahmen von zumindest 10 Mio. öS. zu rechnen, aus denen eine Citybusnetzoptimierung problemlos finanzierbar wäre.

Auch Arbeiten zur Vergrößerung der Attraktivität des Rad- und Fußwegenetzes könnten ebenfalls aus diesem Topf gespeist werden.

Parkraumbewirtschaftung ist wirksam und mehrheitsfähig

Etwa 70% der Bevölkerung in bewirtschafteten Gebieten sagen JA zur Parkraumbewirtschaftung (VCÖ - Verkehr aktuell 7/1997). Für eine so grundlegende Neuerung im Verkehrsbereich ist diese Zustimmungsrates geradezu sensationell. Keine andere bezahlbare mehrheitsfähige Verkehrsmaßnahme konnte bisher vergleichbare Resultate liefern.

Wir GRÜNEN Mödling wollen...

die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung in Mödling und damit weiters
- eine Optimierung des Busnetzes,
- eine Reduzierung des Autoverkehrs und
- damit mehr Gartenstadtmilieu durch weniger parkende/fahrende Autos in Mödling erreichen.

Am Beispiel des bachbegleitenden Radweges:

Ausbau der Radwege: Ja natürlich - aber wie???

Tamussino-Straßen-Unterführung ohne Klarheit über den weiteren Verlauf gebaut

Nach der vernünftigen Verlängerung des Radwegs vergangenen Herbst am Bach unter der Tamussinostraße stellte sich sofort die Frage nach der Weiterführung:

Der nun provisorisch auf die Straße gemalte Radweg in der Bachgasse wurde von der BH nur für ein Jahr genehmigt und stellt tatsächlich eine unhaltbare und gefährliche Situation dar.

Also ist der Ausbau der Verlängerung dringend erforderlich!

23 000,- Schilling für jeden Meter Radweg!

Plan des Verkehrsstadtrats:

Verlängerung des Radwegs im Bachbett unter der Demelgasse durch und bachaufwärts von der Brücke eine Rampe hinauf auf die Toni-Berg-Promenade. Damit also Vermeidung der Kreuzung für die Radfahrer. (Für radfahrende Schüler des Gymnasiums in der Keimgasse würde eine Einfahrt auf der Bachseite der Schule geschaffen).

Das Problem liegt dabei vor allem in der Unterführung unter der Brücke: Wegen der unzureichenden Lichte, aber auch wegen Einbauten in diesem Bereich muß der Radweg unter Bachniveau abgesenkt werden, was hohe Kosten verursacht. Gesamtkosten für 215 Meter (inkl. Bachrückbau): rund 5 Millionen öS !

Teuer und trotzdem verkehrstechnisch nicht ideal

Zudem hat diese Lösung einen ganz wesentlichen Nachteil:

Es gibt keine Anbindung an den Radweg in der Demelgasse! Vom einen zum anderen Radweg zu kommen, wird also sehr kompliziert. Oder die Radfahrer fahren weiter durch die Bachgasse. Das ist auch für die radfahrenden Schüler, die von der Hauptstraße zum Bach über die Demelgasse fahren (z.B. von der Europa-Hauptschule) eine schlechte Lösung.

Wir meinen: die vorgeschlagene Lösung ist nicht optimal und obendrein zu teuer!

Vorschlag der GRÜNEN:

1. Verlängerung des Radwegs noch heuer - aber nur bis zur Demelgasse und Rampe auf die Brücke. Damit könnten die Kosten auf max. 3 Mio öS gesenkt werden.
2. Damit erfolgt eine Verbindung der beiden Radwege.
3. Die Radwege liegen jedoch beide auf gleichem Niveau wie die Straße. Deshalb ist die Kreuzung zwischen der Straße und den Radwegen besonders zu sichern: durch bauliche Maßnahmen muß die Geschwindigkeit der PKWs reduziert werden (z.B. durch Aufpflasterungen) und jedenfalls ist für eine optimale Ausleuchtung der Kreuzung zu sorgen.
4. Gleichzeitig ist eine - grobe - Untersuchung für eine Weiterführung des Radwegs im Bachbett bachaufwärts von der Demelgasse durchzuführen. Es ist wichtig, zu wissen, wie es mit dem Radweg am Bach weitergeht, bevor man den nächsten - teuren - Schritt setzt. (Ein entsprechender Antrag wurde bei der letzten GR-Sitzung u.a. von den GRÜNEN eingebracht).

Stadtheater Mödling:

Schaun' Sie sich das an!

Mödling hat seit Februar dieses Jahres ein neues Stadttheater. Der neue Betreiber Bruno Max hat im Vorjahr im Rahmen einer Ausschreibung und eines Hearings den Zuschlag bekommen. Und mit der Zeit bekommt man auch einen Eindruck, wie gut diese Entscheidung gewesen ist. Nicht nur scheint das Konzept des Herrn Max wesentlich bescheidener, sondern auch vernünftiger und wirtschaftlicher zu sein als das seiner Vorgänger.

Aber auch sein Spielplan übertrifft den von Teutsch und Kandler mit Abstand: Schon Richard III war mehr als sehenswert, Platon's Gastmahl soll genial gewesen sein und die Lieder zum Fürchten waren wunderbar.

Endlich gibt es wieder sehenswertes, politisches, spannendes, schönes, interessantes, lustiges und lehrreiches Theater in Mödling. Bleibt zu hoffen, daß es sich möglichst bald herumspricht, was es - quasi vor der eigenen Haustür - anzusehen gibt. Ich kann jedenfalls einen Besuch in diesem Theater nur empfehlen. Sie würden ansonsten wirklich viel versäumen!

Figurteich:

Bangen und Hoffen

Für das Schicksal des Figurteichs ist wieder einmal eine entscheidende Phase angebrochen. Einerseits hat der neue Naturschutzlandesrat Bauer zugesagt, sich um eine Lösung zu bemühen, die eine Verbauung bis an den Rand des Teichs verhindert. Auf dem Wege eines Grundstückstausches soll eine Einigung mit der Grundeigentümerin "Universale" gesucht werden. Andererseits hat die Gemeinde Wiener Neudorf einen Entwurf zur Änderung des Flächenwidmungsplanes zur Stellungnahme aufgelegt, der eine Reduktion des Grünlandstreifens am Ufer der Figur von 20m auf 7m Breite vorsieht.

Illegale Baggerarbeiten auf der Wiener Neudorfer Seite und Schüttungsarbeiten auf der Guntramsdorfer Seite zerstören Schritt für Schritt diesen Biotopkomplex, der unter anderem 54 Vogelarten beheimatet.

Auto Teilen - EASY DRIVING: jetzt endlich auch in Mödling !

Auf Initiative der GRÜNEN und mit Unterstützung durch Bürgermeister Lowatschek und den zuständigen Stadtrat Dr. Weyrich gibt's nun auch in Mödling eine neue Form der Fortbewegung: "AUTO TEILEN". Prinzip ist, daß ein Auto zur Verfügung steht, das von mehreren eingetragenen Mit-Besitzern verwendet wird. Gezahlt wird nur nach der gefahrenen Wegstrecke - die Anschaffung, Versicherung, Reparaturen, aber auch Benzin werden auf das Kilomergeld umgelegt. Effekt: jemand, der nur selten ein Auto braucht, muß sich keines kaufen; es steht nicht herum und wird dann vielleicht - weil's ja schon da ist - auch verwendet, wenn's nicht nötig wär. AUTO TEILEN bedeutet einfach eine effizientere Benutzung des PKWs.

Und: Man kann auch auf andere Autos der Organisation an anderen Orten zurückgreifen - bei vielen Bahnhöfen in Österreich sind Autos verfügbar.

In Mödling beginnt nun eine 3-monatige Probezeit; das Auto (ein Mistubishi Colt) steht in der Klostergasse / Ecke Freiheitsplatz. Die Anmeldung der Interessenten erfolgt über die Stadtgemeinde Mödling (Hr. Bichler, Tel. 400/40). Wer sich angemeldet hat, kann das Auto dann jederzeit über den ÖAMTC buchen. (Genauere Informationen auch in der Homepage der GRÜNEN MÖDLING). Während der Probezeit sind die sonst vorgesehene Kautions- und auch der Verwaltungsbeitrag nicht zu bezahlen. Wenn sich genügend Interessenten finden, bleibt das Auto.

Tarife EASY DRIVING

Zeittarif

pro Stunde (nur zwischen 7.00 und 23.00 Uhr) 18,00 öS

oder pro Tag 280,00 öS

pro Kilometer (zusätzlich zum Zeittarif) 3,30 öS

In den Preisen ist alles inbegriffen:

Vom Benzin über den Wertverlust, Standplatzgebühren usw. bis hin zur Vollkaskoversicherung.

IMPRESSUM