



STADTPUNKTE

**AUSDEHNUNG DER  
PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN WIEN**  
AUSWIRKUNGEN FÜR PENDLERINNEN

Verkehrsplanung Käfer GmbH



**GERECHTIGKEIT MUSS SEIN**

Andreas Käfer, Bernhard Fürst, Petra Habersatter, Alexander Gaug, Herbert Peherstorfer

# **Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien** Auswirkungen für PendlerInnen

Verkehrsplanung Käfer GmbH  
Im Auftrag der Arbeiterkammer Wien

Auftragnehmer:  
Verkehrsplanung Käfer GmbH  
1060 Wien, Fillgradergasse 6/2  
Tel.: +43-1-586 41 81, Fax: +43-1-586 41 81-10  
E-Mail: [terminal@terminal.co.at](mailto:terminal@terminal.co.at)

Der direkte Weg zu unseren Publikationen:  
E-Mail: [bestellservice@akwien.or.at](mailto:bestellservice@akwien.or.at)  
Bestelltelefon: +43-1-50165 3047

#### Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22  
Hersteller: Arbeiterkammer Wien  
Verlags- und Herstellungsort Wien  
© 2011 bei AK-Wien  
ISBN **978-3-7063-0414-6**

Bei Verwendung von Textteilen wird um Quellenangabe und Zusendung eines Belegexemplares an die AK Wien, Abteilung Kommunalpolitik, ersucht.

# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1	AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG .....3
1.1	Ausgangslage .....3
1.2	Aufgabenstellung .....3
2	QUANTIFIZIERUNG UND AUSWERTUNG VON PENDLERDATEN .....4
2.1	Methode und Vorgehensweise .....4
2.2	Pendlerströme und Verkehrsmittelwahl .....7
2.2.1	EinpendlerInnen nach Wien .....7
2.2.2	AuspendlerInnen aus Wien .....9
2.2.3	Transitierende PendlerInnen .....11
3	AUSWIRKUNGEN FÜR BETROFFENE PENDLERINNEN .....15
4	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN .....17
4.1	Schlussfolgerungen .....17
4.2	Empfehlungen .....20
	QUELLENVERZEICHNIS .....25
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....26
	TABELLENVERZEICHNIS .....26
	VERWENDETE ABKÜRZUNGEN .....26
	ANHANG: .....27
	BEST-PRACTICE-BEISPIELE .....27
	BEST-PRACTICE-BEISPIELE .....28
A.	München .....28
B.	Hamburg .....28
C.	Zürich .....29
D.	Linz .....29
E.	Salzburg .....30



# **1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG**

## **1.1 Ausgangslage**

Seitens der Stadt Wien werden die Ausweitung der bewirtschafteten Parkraumzonen (einige Bezirksbeschlüsse liegen bereits vor), die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs am Stadtrand (z.B. in Floridsdorf) und die Schaffung von sogenannten Anrainerparkplätzen überlegt bzw. geplant.

Ohne begleitende Maßnahmen würden sich für viele PendlerInnen damit die Kosten des Arbeitsweges erhöhen, weshalb die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Stadtrandbereiche seitens der Arbeiterkammer (AK) problematisch gesehen wird. Dies wurde wiederholt auch von der Vollversammlung der AK Wien vertreten.

## **1.2 Aufgabenstellung**

Die Aufgabenstellung umfasst die Ausarbeitung einer Studie als Argumentationsgrundlage für die AK im Rahmen der Vertretung der Interessen von ArbeitnehmerInnen. Zu diesem Zweck sollte eine Auswertung von Pendlerdaten inklusive Quell-Ziel-Verflechtungen und Verkehrsmittelwahl sowie eine Quantifizierung bzw. Abschätzung der Zahl der betroffenen PendlerInnen erfolgen. Weiters wurden darauf aufbauend die zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Regelungen untersucht, daraus Schlussfolgerungen gezogen und schließlich Empfehlungen abgeleitet.

## 2 QUANTIFIZIERUNG UND AUSWERTUNG VON PENDLERDATEN

### 2.1 Methode und Vorgehensweise

Anhand eines entwickelten Hochrechenmodells wurden die verfügbaren, relevanten Datenquellen verknüpft, zusammengeführt und wo nötig durch ergänzende Abschätzungen vervollständigt, sodass in Summe ein umfassendes Bild aller Pendlerströme vorliegt. Folgende Daten Grundlagen wurden verwendet:

- *AK NÖ: Pendeln in Niederösterreich – Zahlen und Fakten 2009 (Excel-Dateien)*
- *Statistik Austria: Erwerbstätige (Wohnort) nach Bundesländern 2009*
- *Statistik Austria: Pendlerdaten nach Bundesländern 2001*
- *Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Käfer, Steininger et al. 2009) (Szenario REF 2010)*
- *AMS: Ausländische Pendler in Österreich 2010*

Auf Basis dieser Daten wurde eine vollständige, konsistente Matrix aller relevanten Pendlerströme für das Jahr 2009 erstellt. Diese Matrix beinhaltet alle österreichischen Erwerbstätigen sowie ausländische EinpendlerInnen. Die Pendlerströme wurden in weiterer Folge nach fünf niederösterreichischen Regionen sowie nach den übrigen Bundesländern und dem Ausland räumlich aggregiert. Die nachstehende Tabelle 2-1 legt dar, aus welchen Bezirken bzw. Bezirksteilen sich die fünf niederösterreichischen Auswertungsregionen konkret zusammensetzen. Einen grafischen Überblick über diese Regions-einteilung gibt Abbildung 2-1.

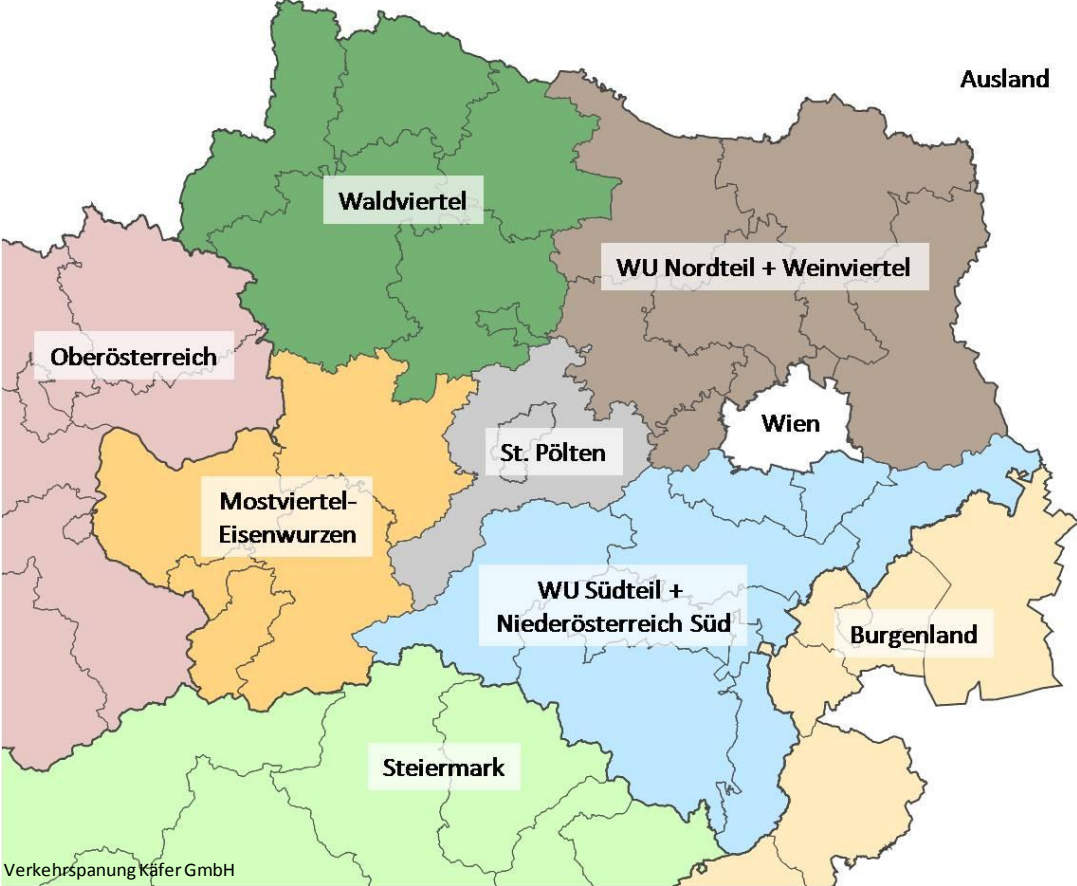
Tabelle 2-1: Zusammensetzung der niederösterreichischen Auswertungsregionen

<b>WU Nordteil + Weinviertel:</b>	Bez. Gänserndorf
	Bez. Hollabrunn
	Bez. Korneuburg
	Bez. Mistelbach
	Bez. Tulln
	Bez. Wien Umgebung – Raum Klosterneuburg*
	Bez. Wien Umgebung – Raum Purkersdorf*
<b>WU Südteil + Niederösterreich Süd:</b>	Bez. Baden
	Bez. Bruck an der Leitha
	Bez. Lilienfeld
	Bez. Mödling
	Bez. Neunkirchen
	Bez. Wiener Neustadt inkl. Wiener Neustadt Land
	Bez. Wien Umgebung – Raum Schwechat*
<b>St. Pölten:</b>	Bez. St. Pölten inkl. St. Pölten Land
<b>Mostviertel-Eisenwurzen:</b>	Bez. Amstetten inkl. Waidhofen an der Ybbs
	Bez. Melk
	Bez. Scheibbs
<b>Waldviertel:</b>	Bez. Gmünd
	Bez. Horn
	Bez. Krems inkl. Krems Land
	Bez. Waidhofen an der Thaya
	Bez. Zwettl

\* Anmerkung: Der politische Bezirk Wien Umgebung wurde zu Auswertungszwecken in drei Teilregionen (Raum Klosterneuburg, Raum Purkersdorf, Raum Schwechat) eingeteilt, wobei die einzelnen Gemeinden der jeweiligen Teilregion zugeordnet wurden.



Abbildung 2-1: Auswertungsregionen in Niederösterreich plus benachbarte Bundesländer



Die Auswertung der Pendlerdaten erfolgte grundsätzlich nach drei Arten von Pendlerströmen, wobei unter Verwendung von Daten aus der Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Käfer, Steininger et al. 2009) jeweils die Verkehrsmittelwahl (bezirksweise für jede Relation) ermittelt wurde:

- ***EinpendlerInnen nach Wien***
- ***AuspendlerInnen aus Wien***
- ***Wien „transitierende“ PendlerInnen***

Auf Basis der ausgewerteten Daten wurde schließlich eine detaillierte Umlegung (unter Berücksichtigung von möglichen Alternativrouten, mit Gewichtung nach der Wahrscheinlichkeit der Wahl einer bestimmten Route) aller das Stadtgebiet von Wien betreffenden Pendlerströme (EinpendlerInnen, AuspendlerInnen, transitierende PendlerInnen) auf konkrete Routen und eine Zuordnung dieser Verkehre zu den Korridoren an der Wiener Stadtgrenze gemäß MIV-Kordonenerhebung 2008<sup>1</sup> bzw. ÖV-Kordonenerhebung 2009<sup>2</sup> vorgenommen. Auf diese Weise konnte abgeschätzt werden, wie groß der Anteil der Arbeitspendelverkehre (differenziert nach EinpendlerInnen, AuspendlerInnen und transitierende PendlerInnen) am Gesamtverkehr an den einzelnen Korridoren ist. Dabei ist zu beachten, dass die Pendlerdaten sowohl Tages- als auch WochenpendlerInnen beinhalten. Im Rahmen der Umrechnung auf die Zahl der durchschnittlichen Kfz-Fahrten pro Tag wurde dieser Umstand näherungsweise berücksichtigt. Die Ergebnisse der beschriebenen Auswertungen sind im folgenden Kapitel 2.2 dargestellt.

## **2.2 Pendlerströme und Verkehrsmittelwahl**

### **2.2.1 EinpendlerInnen nach Wien**

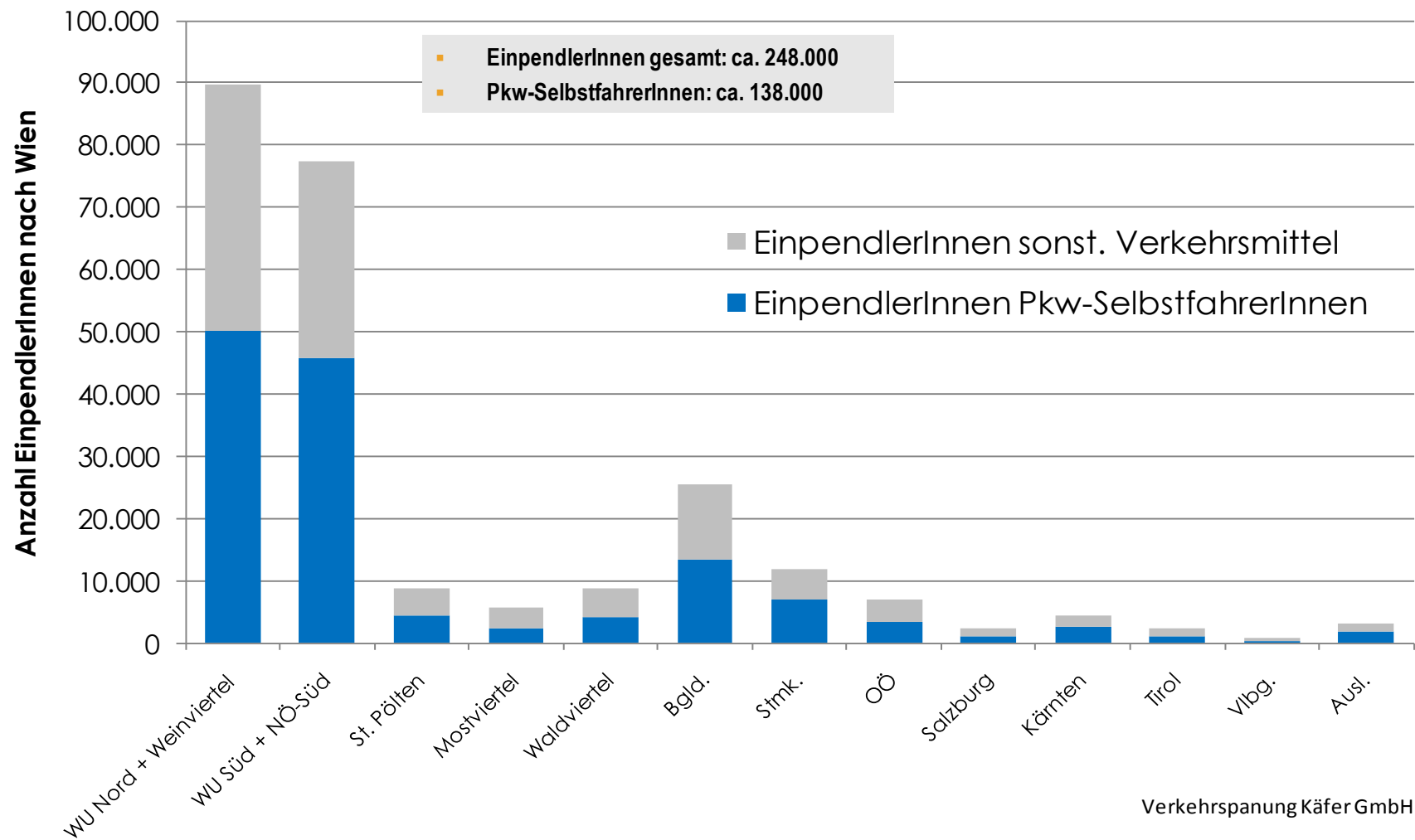
Die nachstehende Abbildung 2-2 zeigt die Anzahl der EinpendlerInnen nach Wien, wobei die Quellgebiete in fünf niederösterreichische Regionen, die restlichen österreichischen Bundesländer und die Kategorie Ausland unterteilt sind. Die konkrete Zusammensetzung der niederösterreichischen Regionen ist Kapitel 2.1 zu entnehmen.

---

<sup>1</sup> Siehe: MA18 (2009)

<sup>2</sup> Siehe: PGO (2010)

Abbildung 2-2: EinpendlerInnen nach Wien



Insgesamt gab es im Jahr 2009 ca. **248.000 EinpendlerInnen nach Wien**. Davon waren etwa **138.000 Pkw-SelbstfahrerInnen**. Die Abbildung zeigt, dass die mit Abstand größte Zahl der ArbeitspendlerInnen aus den Regionen WU Nord + Weinviertel und WU Süd + Niederösterreich Süd kommt, wobei der MIV-Anteil im nördlichen Umland höher als im südlichen Umland ausfällt. Mit einer bereits deutlich geringeren Anzahl an ArbeitspendlerInnen nach Wien folgt auf Platz 3 das Burgenland, gefolgt von der Steiermark, St. Pölten und dem Waldviertel.

In Summe könnten also von einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung **bis zu 138.000 PendlerInnen direkt betroffen** sein. Wenn berücksichtigt wird, dass ein Teil dieser EinpendlerInnen die Möglichkeit hat, das Fahrzeug auf Firmenparkplätzen oder sonstigen nicht-öffentlichen Parkplätzen abzustellen<sup>3</sup>, so ist dennoch davon auszugehen, dass jedenfalls deutlich mehr als 100.000 PendlerInnen im öffentlichen Raum parken.

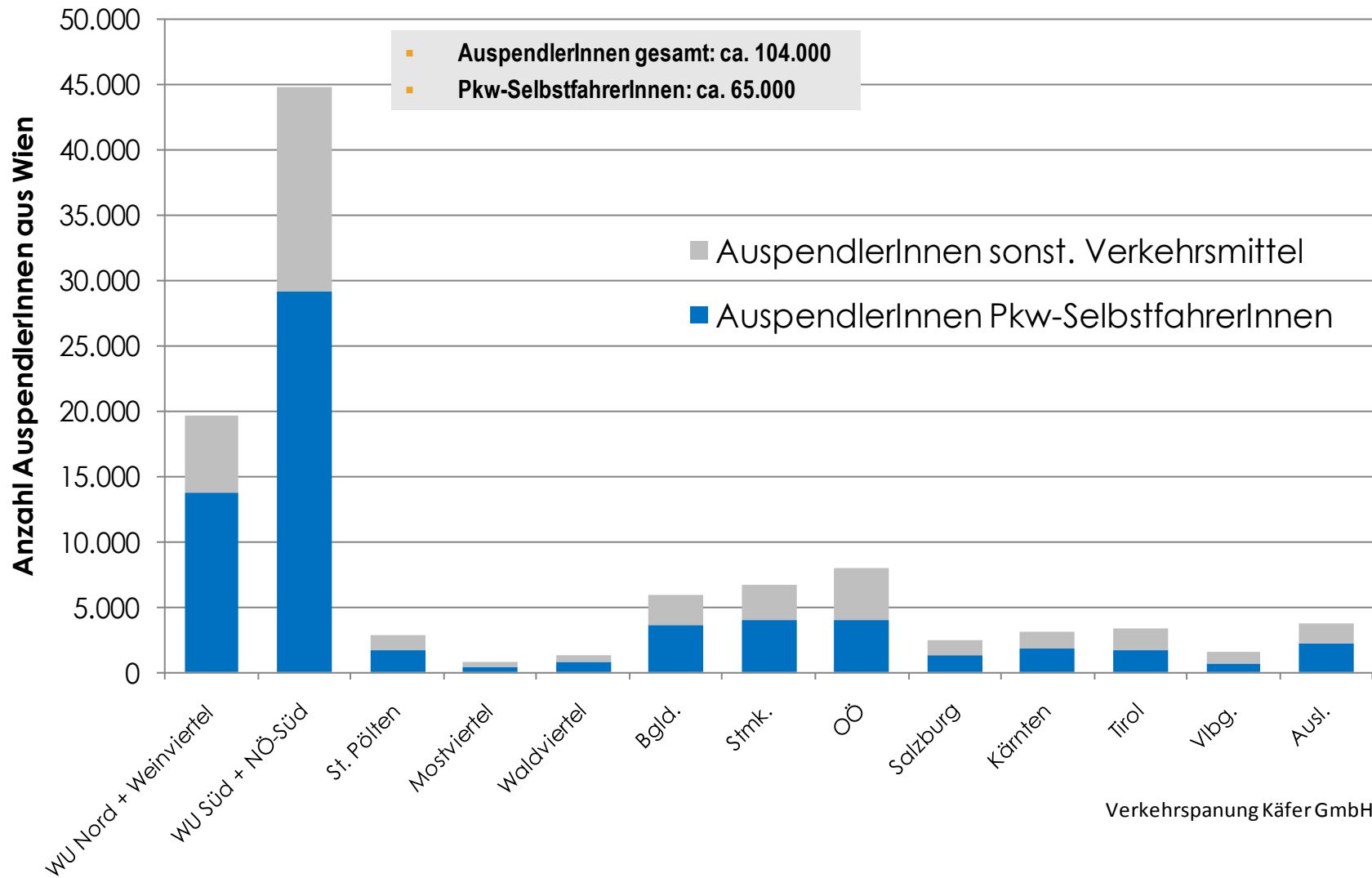
### **2.2.2 AuspendlerInnen aus Wien**

Abbildung 2-3 zeigt die Zahl der AuspendlerInnen aus Wien und deren regionale Verteilung auf die dargestellten Zielregionen.

---

<sup>3</sup> Hierzu liegen keine genauen Daten vor.

Abbildung 2-3: AuspendlerInnen aus Wien



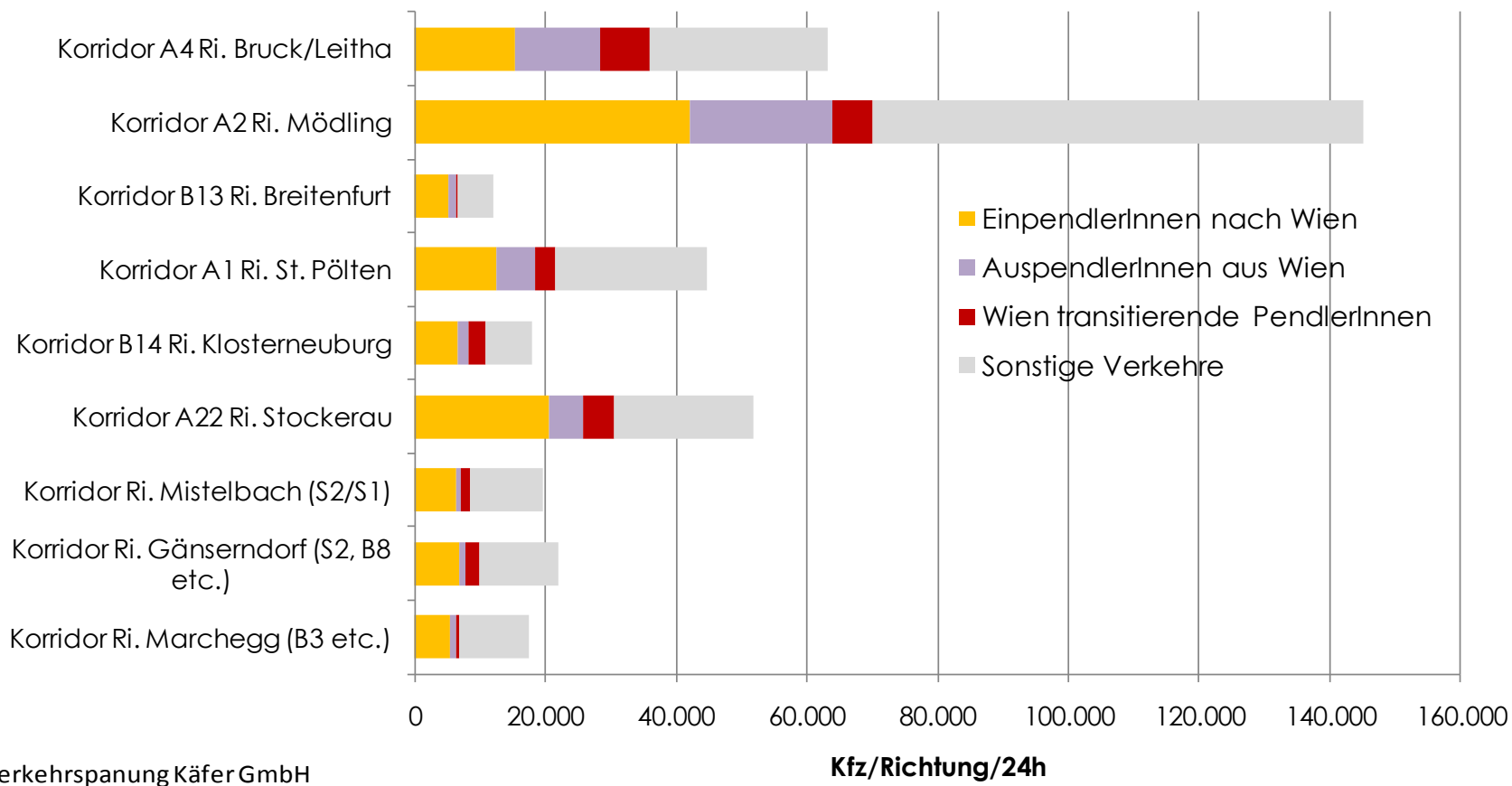
Verkehrspannung Käfer GmbH

Etwa **104.000 WienerInnen pendeln zu Arbeitsstätten außerhalb Wiens** aus, wobei ca. 65.000 ihren eigenen Pkw (SelbstfahrerInnen) benutzen. In Relation zu den EinpendlerInnen nach Wien ist demnach festzustellen, dass auf jede/n EinpendlerIn immerhin etwa 0,42 AuspendlerInnen kommen. In Bezug auf die Pkw-SelbstfahrerInnen kommen auf jede/n Pkw-EinpendlerIn sogar ca. 0,47 Pkw-AuspendlerInnen. Dies begründet sich durch die Tatsache, dass AuspendlerInnen im Durchschnitt einen höheren MIV-Anteil aufweisen als EinpendlerInnen.

### **2.2.3 Transitierende PendlerInnen**

Um einerseits eine detailliertere Betrachtung nach Ein- und Ausfahrtsrouten vornehmen und andererseits eine Analyse der transitierenden PendlerInnen durchführen zu können, wurden die ermittelten Pendlerströme auf konkrete Routen umgelegt und den Korridoren gemäß den Korridorhebungen 2008 (MIV) und 2009 (ÖV) zugeordnet. Auf diese Weise kann für jeden Korridor die Zusammensetzung des Gesamtverkehrs aus Einpendel-, Auspendel- und transitierenden Pendelverkehren sowie sonstigen Verkehren (andere Verkehrszwecke wie z.B. Einkauf, Freizeit, Bildung, Personenwirtschaftsverkehr etc. sowie Lkw) dargestellt werden.

Abbildung 2-4: Analyse nach Korridoren an der Wiener Stadtgrenze



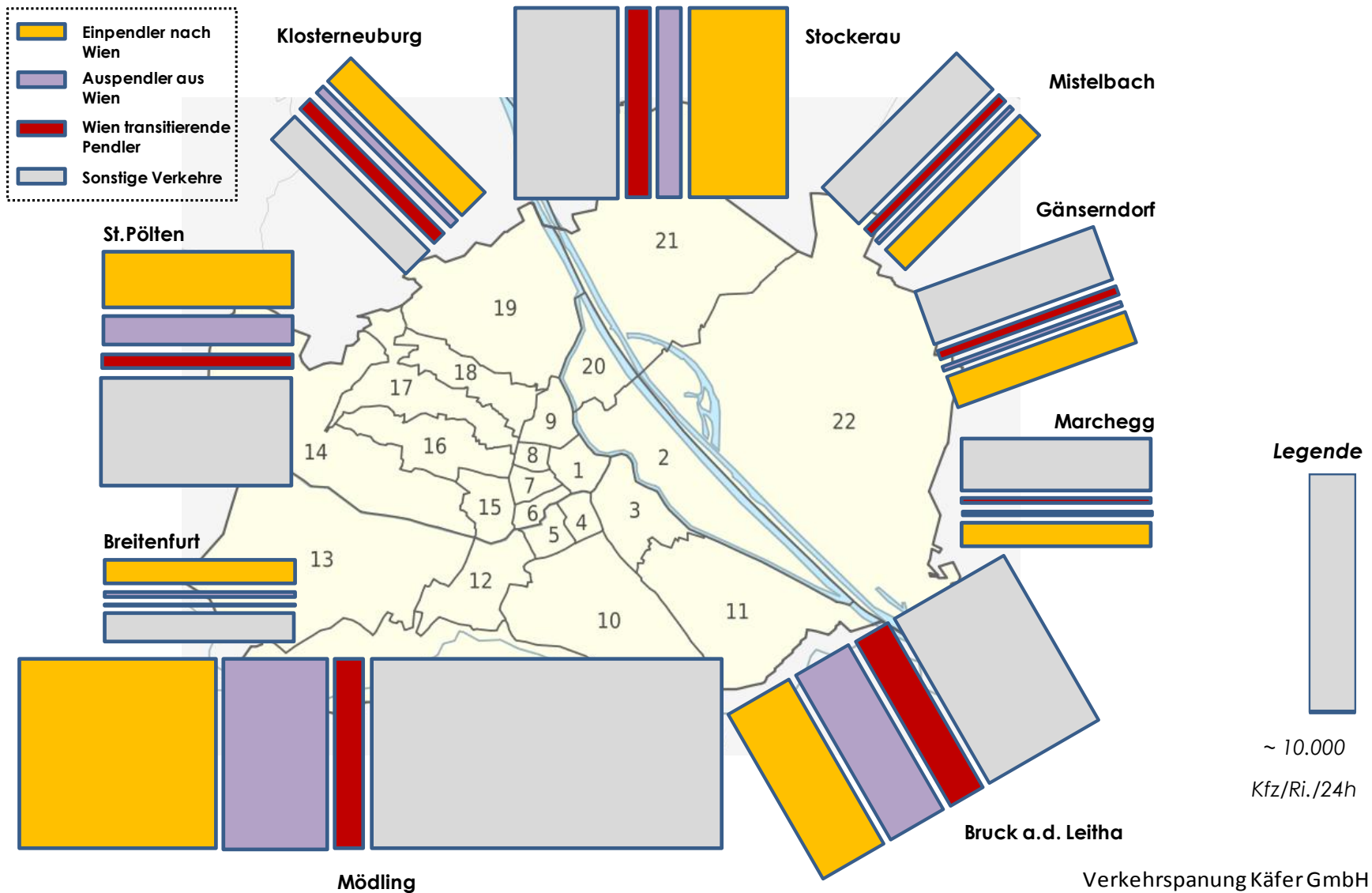
Von insgesamt 393.000 Kfz-Fahrten/Richtung (an allen erhobenen Korridoren an der Wiener Stadtgrenze) entfallen 120.000 Fahrten auf EinpendlerInnen nach Wien, 51.000 auf AuspendlerInnen und 29.000 auf Wien transitierende PendlerInnen. Die restlichen 193.000 Fahrten werden nicht durch ArbeitspendlerInnen verursacht und setzen sich aus anderen Verkehrszwecken (z.B. Einkauf, Freizeit, Bildung, Personenwirtschaftsverkehr etc.) und Lkw-Fahrten zusammen.

Relativ betrachtet werden demnach 31% aller Fahrten von EinpendlerInnen, 13% von AuspendlerInnen und 7% von Wien transitierenden PendlerInnen verursacht. Diese Werte schwanken allerdings je nach Korridor relativ stark. Der EinpendlerInnen-Anteil liegt zwischen 24% am Korridor Bruck an der Leitha und 42% am Korridor Breitenfurt. Die Fahrten von AuspendlerInnen liegen zwischen 4% am Korridor Mistelbach und 21% am Korridor Bruck an der Leitha. Bei den transitierenden PendlerInnen verzeichnet der Korridor Breitenfurt mit 2% den geringsten Wert, während am Korridor Klosterneuburg mit 16% ein relativ hoher Anteil am Gesamtverkehr erreicht wird.

Die nachstehende Abbildung zeigt die entsprechenden Auswertungsergebnisse zusammenfassend in Form einer Übersichtskarte.



Abbildung 2-5: Analyse nach Korridoren an der Wiener Stadtgrenze – Übersichtskarte



### 3 AUSWIRKUNGEN FÜR BETROFFENE PENDLERINNEN

Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (derzeit werden drei mögliche Varianten diskutiert: Ausdehnung der bewirtschafteten Parkraumzonen, Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an wichtigen ÖV-Knotenpunkten am Stadtrand und Schaffung von Anrainerparkplätzen), wie sie derzeit seitens der Stadt Wien geplant wird, hätte unmittelbare Auswirkungen auf PendlerInnen nach Wien.

Wie die im vorangehenden Kapitel dargestellten Quantifizierungen zeigen, wäre in Summe mit bis zu **138.000 direkt betroffenen PendlerInnen**, die den eigenen Pkw für den Arbeitsweg nutzen, zu rechnen. Abzüglich jener Personen, die über Firmenparkplätze oder sonstige nicht-öffentliche Abstellmöglichkeiten verfügen<sup>4</sup>, ist jedenfalls von mehr als 100.000 Betroffenen auszugehen.

Die wesentlichen Auswirkungen, mit denen betroffene PendlerInnen zu rechnen hätten, wurden im Rahmen der vorliegenden Studie aus fachlicher Sicht analysiert und sind im Folgenden zusammengefasst:

- **Höhere Kosten des Arbeitswegs**

Da Kurzparkzonen aufgrund der limitierten Parkdauer in der Regel für PendlerInnen nicht nutzbar sind, hätte eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zur Folge, dass PendlerInnen vermehrt auf gebührenpflichtige Parkmöglichkeiten, die derzeit relativ teuer sind, ausweichen müssen. Dadurch würden sich die Kosten des Arbeitswegs weiter erhöhen, was mit einer zusätzlichen finanziellen Belastung für die PendlerInnen verbunden wäre.

- **Längere Dauer des Arbeitswegs**

Neben dem finanziellen Aspekt würde sich für viele PendlerInnen auch die Dauer des Arbeitswegs erhöhen, und zwar entweder durch Ausweichen auf gebührenpflichtige Parkmöglichkeiten, die nicht immer günstig gelegen sind, oder durch Ausweichen auf

---

<sup>4</sup> Hierzu liegen keine genauen Daten vor.

alternative Parkmöglichkeiten in nicht bewirtschafteten Gebieten, was wiederum mit längeren Fahrten bzw. längerem Parkplatzsuchen verbunden wäre.

- **Räumliche Verlagerung des Parkplatzproblems**

Die in die Diskussion eingebrachte punktuelle Parkraumbewirtschaftung (in der Umgebung von Haltestellen des hochrangigen ÖV am Stadtrand) führt (ohne Begleitmaßnahmen) mit hoher Wahrscheinlichkeit nur zu einem Ausweichen auf benachbarte Haltestellen und einer damit verbundenen räumlichen Verlagerung des Parkplatzproblems. Dieser Verlagerung müsste künftig eventuell mit weiteren, schrittweisen Ausdehnungen der bewirtschafteten Gebiete begegnet werden, was nach und nach zu relativ komplexen und intransparenten Bestimmungen führen könnte. Die Maßnahme einer punktuellen Bewirtschaftung in Form von „Insellösungen“ um wichtige ÖV-Haltestellen ist daher aus fachlicher Sicht eher kritisch zu bewerten.

- **Komplexe Regelungen und mangelnde Transparenz**

Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, insbesondere in Form von unterschiedlichen Denkansätzen bzw. Varianten, wie sie derzeit diskutiert werden, würde zu einer Situation führen, in der die verschiedenen gültigen Regelungen relativ komplex und in Summe schwer überschaubar wären. Aus Kundensicht wäre dadurch eine mangelnde Transparenz bzw. ein unverhältnismäßig hoher Informationsbedarf gegeben.

In Anbetracht der großen Tragweite der geplanten Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und der großen Zahl an unmittelbar betroffenen PendlerInnen sind im Falle einer Umsetzung der vorliegenden Pläne jedenfalls geeignete Begleitmaßnahmen zur Abfederung der entsprechenden Auswirkungen vorzusehen.

Das folgende Kapitel 4 widmet sich einer Darstellung von wesentlichen Schlussfolgerungen, die aus der vorliegenden Untersuchung zu ziehen sind, und einer Auflistung von Empfehlungen für Maßnahmen, die zur Abfederung von negativen Auswirkungen für PendlerInnen geeignet scheinen.

## 4 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

### 4.1 Schlussfolgerungen

Aus den in den vorangehenden Kapiteln dargestellten Untersuchungen lassen sich die im Folgenden dargestellten, wesentlichen Schlussfolgerungen ableiten:

- **Die PendlerInnenproblematik ist nicht einseitig zu betrachten**

Den EinpendlerInnen in die Stadt Wien (ca. 248.000) stehen immerhin etwa 104.000 AuspendlerInnen, die aus Wien zu ihren Arbeitsplätzen in anderen Bundesländern fahren, gegenüber. Das Verhältnis Ein- zu AuspendlerInnen liegt bei etwa 70:30, der Netto-Überschuss der EinpendlerInnen beträgt also „nur“ 144.000 Personen. Insbesondere das südliche Umland von Wien ist bei Weitem kein reines „Auspendlergebiet“, sondern weist eine große Zahl von aus Wien kommenden EinpendlerInnen aus. Werden nur MIV-PendlerInnen (Pkw-SelbstfahrerInnen) betrachtet, verringert sich das Verhältnis auf ca. 68:32, der Netto-Überschuss der EinpendlerInnen, die den eigenen Pkw nutzen, liegt bei etwa 73.000. Dies begründet sich dadurch, dass EinpendlerInnen nach Wien im Durchschnitt einen höheren ÖV-Anteil aufweisen als AuspendlerInnen aus Wien, die häufiger den eigenen Pkw nutzen.

- **Transitierende PendlerInnen**

Abgesehen von den Ein- und AuspendlerInnen nach bzw. aus Wien transitiert eine beachtliche Zahl von etwa 29.000 ArbeitspendlerInnen das Wiener Stadtgebiet auf dem Arbeitsweg mit dem eigenem Pkw und erhöht dadurch das Verkehrsaufkommen auf den Korridoren an der Stadtgrenze. Diese Zahl entspricht einem knappen Viertel der EinpendlerInnen und knapp 60% der AuspendlerInnen, deren Pendelströme in beiden Richtungen von den transitierenden PendlerInnen überlagert werden.

- **Großer Anteil der sonstigen Verkehre**

Auf fünf der von der MIV-Kordonzählung erfassten Korridore an der Wiener Stadtgrenze entfallen mehr als 50% der Kfz-Fahrten auf nicht von ArbeitspendlerInnen verursachte Fahrten, auf den übrigen vier Korridoren liegt dieser Wert bei knapp unter 50%. Die Kordonerhebung stellt somit per se kein direktes Abbild der Pendlerbewegungen dar.

- **Negative Auswirkungen auf EinpendlerInnen**

Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung hätte ohne geeignete Begleitmaßnahmen unmittelbare, negative Auswirkungen auf bis zu 138.000 nach Wien einpendelnde ArbeitnehmerInnen. Das Parkplatzangebot in den an die neu bewirtschafteten Zonen angrenzenden Gebieten würde stark vermindert, da mit einem verstärkten Ausweichen in diese Bereiche zu rechnen wäre. Davon betroffen wäre wiederum auch die Wohnbevölkerung der entsprechenden Gebiete.

- **Eine punktuelle Parkraumbewirtschaftung erscheint nicht zielführend**

Insbesondere sogenannte Insellösungen, die im Umfeld von Haltestellen des hochrangigen ÖV implementiert werden könnten, erscheinen nicht zielführend. Dabei wäre mit großer Wahrscheinlichkeit mit einem verstärkten Ausweichen auf benachbarte Haltestellen und somit mit einer räumlichen Verlagerung des Parkplatzproblems zu rechnen. Damit verbunden wäre die Einführung von parkraumbewirtschafteten „Korridoren“ entlang der relevanten S-Bahn- und U-Bahnstrecken, was zu komplexen und relativ schwer überschaubaren Regelungen führen und neben den PendlerInnen auch Anwohner, Lieferanten, Dienstleister etc. betreffen würde.

- **Die bestehenden P+R Anlagen im Wiener Stadtgebiet sind nicht ausgelastet**

Derzeit stehen in Wien etwas mehr als 8.000 Stellplätze in zehn P+R Anlagen zur Verfügung. Ein weiterer Ausbau dieser Anlagen erscheint nur dann sinnvoll, wenn diese auch entsprechend angenommen und ausgelastet werden. Diese Auslastung ist derzeit bei den bestehenden Anlagen nicht ausreichend gegeben, obwohl mit „günstigen Parktarifen“ und „kurzen Fahrzeiten“ für die Fahrt in das innere Stadtgebiet geworben wird.

Diese mangelnde Akzeptanz könnte insbesondere auf die folgenden Ursachen zurückzuführen sein:

- Ungünstige Lage: Nicht alle P+R Anlagen liegen direkt an Einfallstraßen. Zudem treten Stauerscheinungen im Straßennetz häufig bereits weiter außerhalb auf.
- Grundsätzlich ist anzumerken, dass P+R Anlagen eher schlecht angenommen werden, wenn sie relativ nahe am Arbeitsplatz liegen, weil in diesem Fall die Wahrscheinlichkeit groß ist, dass gleich mit dem Pkw bis zum Arbeitsplatz „durchgefahren“ wird. In diesem Zusammenhang wäre eine verstärkte Kooperation in der

Ostregion anzustreben, um PendlerInnen bereits weiter außerhalb zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen.

- Keine direkte ÖV-Anbindung zum gewünschten Ziel: Auch wenn die P+R Anlagen durchwegs eine Anbindung an eine Linie des höherrangigen öffentlichen Verkehrs aufweisen, ist nicht immer eine direkte Verbindung zum gewünschten Zielort gegeben. Wenn Umsteigevorgänge erforderlich sind, sinkt in der Regel die Inanspruchnahme des ÖV deutlich.
- Sicherheitsgefühl und weite Wege: In Bezug auf die Sicherheit (vor allem bei Dunkelheit) konnte mit Maßnahmen wie der Einführung von Damenparkplätzen und besserer Beleuchtung bereits eine Verbesserung der Situation erreicht werden, dennoch besteht bei manchen potenziellen NutzerInnen in großen Parkgaragen ein subjektives Unsicherheitsgefühl. Zudem werden Wege innerhalb von P+R Anlagen und/oder von ÖV-Haltestellen von manchen potenziellen NutzerInnen als zu weit empfunden.
- Keine attraktiven Kombi-Tickets: Es fehlen ausreichend günstige Kombi-Tickets, die auch die Fahrt auf innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Zwar gibt es Ermäßigungen für Zeitkartenbesitzer, nicht jedoch für Tagesparker. Dazu kommt, dass diese bestehenden Ermäßigungen lediglich eine Ersparnis von ca. 8% gegenüber dem Normaltarif bringen und damit kaum attraktiv sind (konkret: € 12,50 statt € 14,80 für ein Wochenticket, € 46,80 statt € 55,-- für ein Monatsticket oder € 468,-- statt € 550,-- für ein Jahresticket).

▪ **Generell mangelnde Attraktivität des ÖV, vor allem außerhalb des Wiener Stadtgebiets**

- Das ÖV-Angebot außerhalb des Wiener Stadtgebiets ist in vielen Fällen nicht ausreichend attraktiv. Insbesondere lange Intervalle und ungünstige bzw. schlecht aufeinander abgestimmte Umsteigeverbindungen stehen einer verstärkten Nutzung des Öffentlichen Verkehrs entgegen.
- Außerhalb der Hauptverkehrszeiten (z.B. nach 19 Uhr oder in den frühen Morgenstunden) nimmt das ÖV-Angebot deutlich ab. Viele Verbindungen werden abends nur mehr sehr spärlich oder gar nicht bedient, wodurch der ÖV für PendlerInnen, die länger arbeiten, keine Alternative darstellt. Ebenso ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Arbeitnehmer, die bereits vor Beginn der gewöhnlichen Betriebszeiten (z.B. um 4 Uhr früh) ihren Dienst antreten, kaum möglich.
- Je nach genutzten Verkehrsverbundzonen steigen die ÖV-Fahrpreise sprunghaft an. Dazu kommen teils unattraktive Intervalle bzw. Umsteignotwendigkeiten, die oft

mit Zeitverlusten verbunden sind und die Vorteile des MIV aufwerten, besonders wenn das Fahrziel in Wien nicht direkt (ohne Umsteigen) erreichbar ist.

Zusätzlich zu den angeführten Auswirkungen für PendlerInnen ist am Rande darauf hinzuweisen, dass auch die BewohnerInnen der betroffenen Gebiete durch eine Ausweitung der Bewirtschaftung mit den Kosten für ein Parkpickerl zusätzlich belastet würden. Im Gegenzug würde das Parkplatzangebot in Zonen, die weiterhin unbewirtschaftet bleiben, durch Ausweichen auf diese Stellplätze deutlich reduziert. Nicht zuletzt wäre davon auch die lokale Wirtschaft betroffen, da der Wettbewerbsvorteil von Einkaufszentren und Märkten mit eigenem Kundenparkplatz weiter steigen würde.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ohne geeignete flankierende Maßnahmen zu einem Kostenschub für PendlerInnen (aber auch für AnwohnerInnen) führen würde. Daher sollte im Falle einer Umsetzung der diskutierten Pläne jedenfalls eine ausreichende soziale Abfederung überlegt werden. Darüber hinaus ist die verkehrliche Wirkung der geplanten Maßnahmen in Frage zu stellen, weil insbesondere die punktuelle Bewirtschaftung mit hoher Wahrscheinlichkeit in erster Linie zu einem Ausweichen auf nicht bewirtschaftete Gebiete führen würde.

## 4.2 Empfehlungen

Auf Basis der durchgeführten Auswertungen und der daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen sowie unter Berücksichtigung von Best-Practice-Beispielen werden im Folgenden konkrete Empfehlungen, die aus fachlicher Sicht zur Abfederung von negativen Auswirkungen auf PendlerInnen geeignet scheinen, angeführt. Die herangezogenen Best-Practice-Beispiele aus den Städten München und Hamburg (mit Wien vergleichbare Größe), Zürich (Beispiel aus der Schweiz), Linz und Salzburg (österreichische Beispiele) sind im Anhang zusammengefasst.

- **Attraktivierung des ÖV, insbesondere im Umland von Wien**

Ein qualitativ hochwertiges und attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr ist die wesentliche Voraussetzung zur Verlagerung von Pendlerfahrten vom MIV zum ÖV und damit auch zur Entschärfung von Parkplatzproblemen. Viele PendlerInnen sind bereit, vom Pkw auf den ÖV umzusteigen, wenn ein entsprechendes, adäquates Angebot gewährleistet ist. Da der derzeit gültige Verkehrsdienstvertrag zwischen der Stadt Wien und den ÖBB mit Dezember 2012 ausläuft, und zur Zeit der Vertrag für 2012 bis 2017 in Verhandlung ist, eröffnet sich eine große Chance, im Rahmen dieser Verhandlungen die notwendigen Schritte zu setzen und die Basis für eine

hohe Angebotsqualität in den nächsten Jahren zu schaffen. Insbesondere auch durch die bevorstehende Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs Wien ergeben sich zusätzliche Chancen und Potenziale (z.B. Durchbindungen von Zügen, die bisher nicht möglich waren). Als konkrete Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖV, insbesondere auch im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr, sind anzuführen:

- Dichtere Intervalle (15-Minuten Mindesttakt)
  - Realisierung von leicht merkbaren Taktfahrplänen
  - Optimal aufeinander abgestimmte Fahrpläne und Sicherstellung von Anschlüssen
  - Optimierung der Umsteigebeziehungen
  - Pünktlichkeit und zuverlässige Betriebsabwicklung
  - Einsatz von qualitativ hochwertigem und sauberem Wagenmaterial
  - Ausbau des Angebots: z.B. Verlängerung der S45 über Handelskai zur S80
  - Verstärkte Kooperation in der Ostregion: Wie die durchgeführten Auswertungen gezeigt haben, profitieren von einem Ausbau des ÖV-Angebots keineswegs nur EinpendlerInnen nach Wien, sondern in hohem Maße auch AuspendlerInnen aus Wien bzw. transitierende PendlerInnen. Aus diesem Grund ist im Hinblick auf eine zielorientierte Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen jedenfalls eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wien und den betroffenen Bundesländern (insbesondere Niederösterreich und Burgenland) zu gewährleisten.
  - Erhaltung und Attraktivierung von Nebenbahnen in Niederösterreich
  - Erstellung von Konzepten für neue Linienführungen zur optimalen Nutzung des Potenzials, das zahlreiche derzeit ungenutzte Schienenstrecken bieten
  - Einsatz von Flügelzügen und Kurswagen zur Vermeidung von Umsteigen
  - Der Fokus im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr sollte jedenfalls auf die S-Bahn gelegt werden, die dafür das adäquate und am besten geeignete öffentliche Verkehrssystem darstellt.
  - Erstellung eines neuen S-Bahn Konzepts für Wien
- **Attraktivierung des P+R Systems durch attraktive und günstige Kombi-Angebote**
- Der Nutzungsgrad bestehender und eventueller künftiger P+R Anlagen sollte durch zielgerichtete Angebote für PendlerInnen angehoben werden:



- Kombination des P+R Tickets mit einer Tageskarte für die Kernzone 100 gegen einen geringen Aufpreis (Konzept des One-Stop-Shop)
- Kombination von Zeitkarten des VOR mit ebensolchen für P+R Einrichtungen gegen einen geringen Aufpreis
- Wochenendarrangements zur Nutzung von Einkaufs-, Sport, und Kultureinrichtungen für die ganze Familie (wie z.B. in Linz)
- Verstärkte Zusammenarbeit in der Ostregion
- Attraktive P+R Anlagen auch möglichst weit außerhalb Wiens (dadurch könnten PendlerInnen zu früherem Umsteigen auf den ÖV bewegt werden)

- **Ausbau intermodaler Schnittstellen**

Der Ausbau von intermodalen Schnittstellen (insbesondere zwischen ÖV und Radverkehr) ist weiter zu forcieren. Vor allem dem neuen Hauptbahnhof Wien kommt hierbei eine zentrale Funktion als Umsteigeknoten vom Öffentlichen Verkehr auf das Fahrrad und vice versa zu. Dieser Tatsache muss durch eine entsprechende, attraktive Gestaltung Rechnung getragen werden. Darüber hinaus ist auch an Bahnhöfen und Haltestellen außerhalb von Wien auf eine adäquate Gestaltung der intermodalen Schnittstellen zu achten.

- **Weitere Maßnahmen: Mobilitätsmanagement und steuerliche Anreize**

Beim Mobilitätsmanagement handelt es sich um Maßnahmen, die bereits im Vorfeld der individuellen Verkehrsmittelwahl als Anreiz für die Nutzung des ÖV (und von P+R) gesetzt werden. Unter diesem Aspekt werden insbesondere auch entsprechende Modelle in Zusammenarbeit mit ArbeitgeberInnen und deren Beschäftigten entwickelt.

- Jobticket: In mehreren Städten bzw. Regionen werden „Jobtickets“ mit verschiedenen Ausprägungen angeboten. Dabei erhalten ArbeitnehmerInnen verbilligte Zeitkarten, die einerseits von den Verkehrsverbänden vergünstigt angeboten werden und bei denen andererseits der Arbeitgeber einen Teil der Kosten trägt. Derartige Jobtickets stehen oft auch in Verbindungen mit Ermäßigungen bei Leihwagen oder Carsharing-Modellen. Im Anhang werden einige derartige Modelle vorgestellt. In Österreich besteht seit 1.1.2011 die Möglichkeit für ArbeitgeberInnen, ihren MitarbeiterInnen ein steuerlich begünstigtes Jobticket zur Verfügung zu stellen. Allerdings gilt diese Begünstigung nur für ArbeitnehmerInnen, die Anspruch auf ein Pendlerpauschale haben. Eine Empfehlung ist daher, allen ArbeitnehmerInnen die Inanspruchnahme eines steuerbegünstigten Jobtickets zu ermöglichen.

- Pendlerpauschale: Im Hinblick auf die Schaffung von Anreizen zur verstärkten Nutzung des ÖV für Arbeitswege wäre eine Reform der Pendlerpauschale anzudenken. Dabei sollte die Nutzung von ÖV bzw. P+R gegenüber der Nutzung des eigenen Pkw im Sinne einer Ökologisierung des Steuersystems bevorzugt werden.

- **Ausnahmeregelungen**

Die Möglichkeit zur Gewährung von Ausnahmeregelungen für ArbeitnehmerInnen, deren Arbeitsbeginn bzw. -ende außerhalb der Betriebszeiten der relevanten ÖV-Verbindungen liegt (sogenannte Härtefälle) sollten im Sinne der sozialen Gerechtigkeit jedenfalls auch künftig beibehalten werden.



## QUELLENVERZEICHNIS

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: [www.hvv.de](http://www.hvv.de)

Käfer A., Steininger, K., Axhausen, K., Burian, E., Clees, L., Fritz, O., Fürst, B., Gebetsroither, B., Grubits, C., Huber, P., Kurzmann, R., Molitor, R., Ortis, G., Palme, G., Peherstorfer, H., Pfeiler, D., Schönfelder, S., Siller, K., Streicher, G., Thaller, O., Wiederin, S., Zakarias, G., (2009), Verkehrsprognose Österreich 2025+, Studie i.A. von BMVIT, ASFINAG, ÖBB, SCHIG, Endbericht, Wien

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich (2010): Pendeln in Niederösterreich – Zahlen und Fakten 2009, Wien

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich (2011): Excel-Dateien zu: Pendeln in Niederösterreich – Zahlen und Fakten 2009

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (2010): PendlerInnen und Infrastrukturausbau in der Ostregion, Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010, in: Verkehr und Infrastruktur, Heft Nr. 41, Wien

MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Agglomerationsentwicklung in der Vienna Region (SRO) – Neue Strategien für die räumliche Entwicklung der Ostregion (SRO), in: Beiträge zur Stadtentwicklung, Heft Nr. 17, Wien

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVG): [www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de)

P+R Park & Ride GmbH: [www.parkundride.de](http://www.parkundride.de)

PGO (2010): PGO Jahresbericht 2009, Wien

Stadt Wien: [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at)

Statistik Austria: Erwerbstätige am Wohnort nach Bundesländern 2009

Statistik Austria: Pendlerdaten nach Bundesländern 2001

Züricher Verkehrsverbund: [www.zvv.ch](http://www.zvv.ch)

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 2-1: Auswertungsregionen in Niederösterreich plus benachbarte Bundesländer .....	6
Abbildung 2-2: EinpendlerInnen nach Wien .....	8
Abbildung 2-3: AuspendlerInnen aus Wien .....	10
Abbildung 2-4: Analyse nach Korridoren an der Wiener Stadtgrenze.....	12
Abbildung 2-5: Analyse nach Korridoren an der Wiener Stadtgrenze – Übersichtskarte .....	14

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1: Zusammensetzung der niederösterreichischen Auswertungsregionen .....	5
-----------------------------------------------------------------------------------	---

## VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

AK	Arbeiterkammer
AMS	Arbeitsmarktservice
AST	Anrufsammeltaxi
Bez.	Bezirk
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
d.h.	das heißt
etc.	et cetera
GKA	Großkundenabonnement
h	Stunde(n)
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NÖ	Niederösterreich
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
Ri.	Richtung
S-Bahn	Schnellbahn
U-Bahn	U-Bahn
VOR	Verkehrsverbund Ostregion
WU	Wiener Umland
z.B.	zum Beispiel
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

# **ANHANG:**

---

## **BEST-PRACTICE-BEISPIELE**

# BEST-PRACTICE-BEISPIELE

## A. München

Im Münchner Verkehrsverbund kann zur Jahresnetzkarte „Isarcard“ eine preisermäßigte Jahreskarte für die P+R Anlagen der Großregion München erworben werden. Diese kostet für „periphere“ P+R Anlagen € 75,- pro Jahr, für „zentrumsnahe“ € 170,-. Im Großraum München werden insgesamt 26.400 P+R Stellplätze an Schnellbahnstationen zur Verfügung gestellt.

Eine Ermäßigung der „Isar-Card“ stellt das sogenannte „Jobticket“ dar, das allerdings nur für Firmen mit mindestens 100 Kartenhaltern zugänglich ist. Bis dato werden 53 Unternehmen auf der Referenzliste angeführt. Je nach Kartenanzahl wird eine Ermäßigung zwischen 5% (100 – 999 Karten) und 10% (ab 1.000 Karten) gewährt. Zu diesen Jobtickets können ebenfalls die ermäßigten P+R Jahreskarten erworben werden. Zudem ist das Jobticket beliebig übertragbar und auch am Wochenende nutzbar.

## B. Hamburg

Die dem Münchner „Jobticket“ entsprechende „Proficard“ geht differenzierter vor: Das Großkundenabonnement („GKA“) 50 kommt zum Tragen, wenn mindestens 50% der Mitarbeiter – unabhängig von der Unternehmensgröße – die Proficard in Anspruch nehmen. Beim „GKA Extra“ sind mindestens 20 Proficards zuzüglich eines Bearbeitungsentgelts für den Vertriebspartner Voraussetzung, das „GKA Plus“ kommt ab 100 Proficards zur Anwendung. Das Vertragsunternehmen muss den die Proficard in Anspruch nehmenden MitarbeiterInnen einen Fahrtkostenzuschuss von mindestens € 11,71 je Monat gewähren. Im Vergleich zum Monatsabonnement (für 3 Zonenringe) kann für die Arbeitnehmerin bzw. den Arbeitnehmer ein Rabatt von mindestens 50 % lukriert werden.

Zudem stehen im Bereich des Hamburger Verkehrsverbundes 122 P+R Anlagen zur Verfügung, von denen nur 5 kostenpflichtig sind. Für alle anderen ist lediglich ein im HVV-Netz gültiger Fahrausweis die Voraussetzung, wobei sogar ein Verkauf durch das Platzpersonal (oder alternativ am Automaten) erfolgt. An Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen können 1 Erwachsener und 3 Kinder bis 14 Jahre kostenlos mitgenommen werden. Darüber hinaus gilt die Proficard für 3 Zonenringe, an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen für den HVV-Gesamtbereich.

## C. Zürich

Im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wird das Jobticket „Bonus-Pass“ genannt und gewährt 35% Einheitsermäßigung auf die Abonnementpreise, wobei bereits ab 30 Karten für die Unternehmen (juristische Person oder im Handelsregister eingetragen) ein progressiver Rabatt gewährt wird.

Zudem stehen an 115 Stationen des Zürcher Verkehrsverbunds insgesamt 6.900 P+R Stellplätze zur Verfügung, die für Inhaber eines gültigen ZVV-Fahrausweises reserviert sind. Davon stehen 37% gratis zur Verfügung, weitere 36% kosten weniger als CHF 5,- pro Tag, bei weiteren 20% beträgt die Tagesgebühr exakt € 5,- pro Tag. Nur 7% der Anlagen sind teurer.

## D. Linz

In Linz wurde in Zusammenarbeit mit Betrieben der LINZ AG LINIEN und anderen Verkehrsbetrieben ein attraktives Modell zur Förderung der MitarbeiterInnenmobilität erarbeitet. Das „Jobticket“ beinhaltet folgende Leistungen:

- Nutzung aller Verkehrsmittel der LINZ AG LINIEN für ein Jahr inkl. Pöstlingbergbahn
- Mitnahmeberechtigung von einem Erwachsenen und bis zu vier Kindern unter 15 Jahren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
- Ermäßigung bei AST-Fahrten (Anruf-Sammel-Taxi)
- Ermäßigung beim Mietwagen-Anbieter Sixt
- Sondertarife bei Carsharing DenzelDrive

Finanziert wird das Linzer Jobticket über einen Arbeitgeberanteil und einen Arbeitnehmeranteil. Der Arbeitgeberanteil stellt einen Grundbetrag von 2 Euro pro Mitarbeiter und Monat dar und ist als solidarischer Beitrag vom Arbeitgeber an die Verkehrsbetriebe abzugeben. Der Grundbeitrag ermöglicht die Ermäßigung des Jobtickets gegenüber normalen Zeitkarten.

Das zweite Standbein der Finanzierung stellt der Arbeitnehmeranteil dar. Durch die Bezahlung des Grundbeitrages (Arbeitgeberanteil) werden alle Mitarbeiter des Unternehmens berechtigt, für derzeit 18,90 Euro monatlich (Stand Januar 2011) eine persönliche Monatskarte zu erwerben. Das Netzticket fürs Jahr kostet 222 Euro pro Jahr und entspricht einer Kostenreduktion von 40 Prozent. Mehr als 3.000 Linzer ArbeitnehmerInnen aus 203 Be-



etrieben nutzen dieses Angebot bereits. An einer Ausdehnung des Modells auf das gesamte Landesgebiet wird derzeit gearbeitet.

## **E. Salzburg**

Basierend auf einem vorangegangenen Pilotprojekt „MitarbeiterInnenmobilität im Tennengau“, im Zuge dessen in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsbetrieben die Gratisanreise zum Arbeitsplatz ermöglicht wurde, ist das Nachfolgeprojekt „Tennengauer Jobticket“ ins Leben gerufen worden. Seit Anfang 2009 wird das Regionalitätsprojekt im Regionalverband Tennengau verfolgt. Beteiligte Akteure sind der Salzburger Verkehrsverbund bzw. die Unternehmen BOSCH, SCHLOTTERER und die FACHHOCHSCHULE URSTEIN, die zusammen ca. 2.200 MitarbeiterInnen beschäftigen. Für den Erhalt von Ermäßigungen ist von den Betrieben eine Abgabe an den Verkehrsbetrieb von 1 Euro pro Woche zu entrichten. Weiters wird das Modell durch das Land Salzburg über den Klimabonus gefördert (Förderhöhe 20%). Die Jahreskarten sind nicht übertragbar und werden je nach Firma und Zonenanzahl ausgestellt. Den MitarbeiterInnen ermöglicht dies, eine Jahreskarte des Salzburger Verkehrsverbundes mit einer Ermäßigung von 50% zu erwerben.

## **Verkehrsplanung Käfer GmbH**

Das Büro Verkehrsplanung Käfer GmbH ging aus dem im Jahr 1995 gegründeten Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Andreas Käfer, Partner von TRAFICO Verkehrsplanung, hervor. 2005 wurde das Einzelunternehmen in die Verkehrsplanung Käfer GmbH mit Sitzen in Wien und Salzburg umgewandelt.

Mittlerweile kann auf eine Unternehmenserfahrung von mehr als 600 positiv absolvierten Projekten im In- und Ausland zurückgeblückt werden. Das Team der Verkehrsplanung Käfer GmbH umfasst einen interdisziplinären ExpertInnen-Stab von 15 Vollzeitbeschäftigten aus den Fachgebieten Bauingenieurwesen, Geografie, Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, Landschaftsplanung, Raumplanung und Wirtschaftswissenschaften.

Zu den Meilensteinen der Unternehmensgeschichte zählt ua. im Jahr 2000 die erste in Österreich durchgeführte UVP im Bereich der Luftfahrt mit Erlangung des ersten positiven UVP-Genehmigungsbescheides beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. 2001 konnte die erste strategische Umweltprüfung (SUP) im Verkehrsbereich in Österreich bzw. einer der ersten fünf SUPs im Verkehrsbereich innerhalb der EU erfolgreich durchgeführt werden.

Mit der Erstellung der Verkehrsprognose Österreich 2025+ im Zeitraum 2003 bis 2009 im Auftrag des BMVIT sowie ASFINAG, ÖBB und SCHIG, bei der federführende Bearbeitung und Konsortialführung der Verkehrsplanung Käfer GmbH oblagen, konnte zudem die einschlägige Kompetenz im Bereich der Prognostik und der Verkehrsmodellierung unter Beweis gestellt werden.