

# 1. MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE DER UNTERSCHIEDLICHEN NUTZERINNENGRUPPEN AUF DEM WEG ZUR ARBEIT

## 1.1 Einleitung

**Rund 650.000 Wienerinnen und Wiener sind täglich in Wien auf dem Weg von oder zur Arbeit unterwegs.** Zusätzlich pendeln mehr als 200.000 Menschen nach Wien, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Der Berufspendelverkehr ist somit die bestimmende Größe auf Nachfrageseite und für die Verkehrsspitzen hauptverantwortlich.

Neben den unterschiedlichen Interessen, die beispielsweise zwischen Wohn- und Arbeitsbevölkerung bestehen, sind auch die Bedürfnisse der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen sehr unterschiedlich und vielfach konfliktbehaftet. In der Verkehrsplanung findet daher ein allgegenwärtiger Verteilungskampf statt. Wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts auf die steigenden PKW Zahlen mit der Ausweisung von immer mehr Fläche für diese Verkehrsart reagiert, sind in den letzten Jahren wieder vermehrt die anderen Verkehrsmittel (Umweltverbund) unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung gefördert worden.

Da Boden in Ballungsräumen zumeist ein knappes Gut ist, stoßen PlanerInnen häufig an räumliche Grenzen. Außerdem sind oft Vorteile für ein Verkehrsmittel mit erheblichen Nachteilen (auch Flächenverlust) für ein anderes Verkehrsmittel verbunden.

Diese Veranstaltung ermöglichte eine Gesamtsicht auf den Verkehr in Ballungsräumen, legte die Sichtweise der unterschiedlichen VertreterInnen der einzelnen Verkehrsmittel dar und rückte den Arbeitsweg in den Mittelpunkt der Betrachtung.

## 1.2 Positionen

### 1.2.1 Der Arbeitsweg in Wien – Michael Klug, AK Wien

Nach Darstellung üblicher Wegeketten am Arbeitsweg und den dafür benutzten Verkehrsmitteln wird die Verkehrsmittelwahl verdeutlicht. Während das zu Fuß gehen stark an Bedeutung verloren hat, gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel am Arbeitsweg leicht dazu. Der motorisierte Individualverkehr stagniert auf hohem Niveau, wurde aber in den letzten Jahren vom öffentlichen Verkehr überholt. Hier gilt zu betonen, dass naturgemäß je nach Distanz und Verfügbarkeit diese Anteile stark variieren.

Bei den unterschiedlichen Ansprüchen an den öffentlichen Raum ist klar, dass Maßnahmen für ein Verkehrsmittel die anderen oftmals negativ berühren und das auch innerhalb des Umweltverbundes Konkurrenz besteht.

Positionen der AK

- Eine Gesamtsicht auf alle VerkehrsteilnehmerInnen und deren jeweilige Bedürfnisse ist notwendig