

## 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