

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

- Bei beengten räumlichen Verhältnissen in der Stadt ist eine Prioritätenreihung laut Masterplan Verkehr vorzunehmen – Umweltverbund vor motorisiertem Individualverkehr
- Eine Gesamtverkehrsplanung für den Großraum Wien ist notwendig:
 - ~ 650.000 BinnenpendlerInnen
 - ~ 200.000 EinpendlerInnen
 - bald 100.000 AuspendlerInnen
- Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Stadtrandbereiche wäre für viele Beschäftigte aus dem Umland mit erheblichen finanziellen Nachteilen verbunden. Um das notwendige Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, sind kostengünstige Umsteigemöglichkeiten zu schaffen (vergünstigte Tarife bei Park & Ride Anlagen, attraktive Kombitickets).
- Ein weiterer Ausbau von Park & Ride außerhalb Wiens muss in Kooperation mit Niederösterreich und der ÖBB erfolgen
- Ein weiterer ÖV Ausbau (auch in den neuen Stadtteilen) ist sicherzustellen. Neben dem weiteren U-Bahn- und Straßenbahnausbau ist auch der S-Bahn Ausbau voranzutreiben. Die Optimierung der Verknüpfung S-Bahn und U-Bahn birgt großes Potential.
- Mindeststandards auch für den Fuß- und Radverkehr sind zu gewährleisten.

1.2.2 FußgängerInnen – Elisabeth Irschik, Stadt Wien

FußgängerInnen haben je nach sozialer Rolle auch unterschiedliche Ansprüche und Bedürfnisse. Beispiele dafür:

- Bewegungsraum, Verweilraum
- Schnelles Vorankommen, Flanieren
- Barrierefreiheit, Rastmöglichkeiten
- Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden

Gleiches gilt auch für unterschiedliche Wegzwecke – so unterscheidet sich beispielsweise die Verkehrsmittelwahl bei Versorgungswegen deutlich von Arbeitswegen.

Wichtig sind Projekte und Aktivitäten die diese Verkehrsart fördern und zu mehr Gleichberechtigung führen. Hier sind vor allem „Gender Mainstreaming“ Projekte zu nennen und dem Pilotbezirk Mariahilf. Auch das „Leitbild Öffentlicher Raum“ enthält wesentliche Gestaltungsgrundsätze und mit der Sozialraumanalyse existiert ein neues Instrument, die Bedürfnisse künftiger NutzerInnen zu erheben.

1.2.3 RadfahrerInnen – Julian Baker, Stadt Bern

Die Stadt Bern hat – wie in der Schweiz üblich – eine lange Tradition der Radverkehrsförderung und hat folgende Grundsätze aufgestellt:

- Fahrräder sind Fahrzeuge, sie gehören auf die Fahrbahn
- Fahrräder brauchen auch Platz, zielnahe und sichere Abstellplätze sind nötig

Auch in den Bauverordnungen des Kanton Berns ist – im Unterschied zu Österreich – eine Mindestanzahl an Radabstellplätzen vorgesehen. Dies gilt sowohl für private Bauträger als auch öffentliche Einrichtungen.

Demzufolge sprechen die Zahlen zum Veloverkehr eine deutliche Sprache:

- Ca. 100.000 Velos
- 18 % der BernerInnen sind täglich mit dem Velo unterwegs
- 48 % fahren in der Stadt zumindest gelegentlich Velo
- Insgesamt werden 11 % der Wege mit dem Velo zurückgelegt

Ermutigend ist auch, dass trotz Zunahme des Veloverkehrs eine leichte Abnahme der Unfälle mit Radbeteiligung festzustellen ist.

1.2.4 Öffentlicher Verkehr – Gregor Stratil-Sauer, Stadt Wien

Beim öffentlichen Verkehr steht Wien im internationalen Vergleich sehr gut da. Laut Masterplan Verkehr werden dabei bis 2020 folgende Ziele hinsichtlich Modal Split (Verkehrsmittelaufteilung) verfolgt:

- Steigerung öffentliche Verkehr und Radverkehr
- Stabilisieren des zu Fuß Gehens
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Dass seit 2006 der Anteil im öffentlichen Verkehr höher ist als der des motorisierten Individualverkehrs ist neben dem U-Bahnnetz und dessen Ausbau auch einem sehr dichten Straßenbahnnetz zu verdanken. Eine Folge des gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs ist unter anderem, dass der Pkw Besitz der WienerInnen kontinuierlich seit 2009 zurückgeht.

Bei Betrachtung der unterschiedlichen Bezirke in Wien fällt auf, dass an Hauptstraßen die Kfz-Verkehrsstärken nach wie vor zunehmen, in den Bezirken 1 – 9 und 20 hingegen der Kfz-Verkehr in den letzten 15 Jahren kontinuierlich abnimmt. Auch dies ist eine Folge des sehr guten innerstädtischen öffentlichen Verkehrs in Wien.

1.2.5 Motorisierter Individualverkehr – Herbert Hübner, ARBÖ

Neben der Darstellung wichtiger Forderungen zum ÖV- und Radverkehr („R“ bei ARBÖ steht für Radfahren) werden hinsichtlich Auto Verkehr folgende Forderungen erhoben:

- Regionen-Ring
- Neue Donauquerungen
- Anbindung Seestadt Aspern
- Optimierte Park & Ride Strategie

Gerade für PendlerInnen sind neue Strategien und wirtschaftliche Anreize gefragt und aus sozialen Gründen darf das Verkehrsangebot nicht nur über Preise und Kosten geregelt werden.

In Zukunft ist ein sinnvolles, leistbares und bequemes Wechseln zwischen den diversen Formen der Mobilität gefragt.

1.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

In Wien ist eine sehr unterschiedliche verkehrliche Entwicklung festzustellen:

- pro Kopf Motorisierung geht zurück
- motorisierter Individualverkehr geht innerhalb des Gürtels zurück
- nimmt aber größtenteils außerhalb noch zu

Für die **Ein- und AuspendlerInnen** in Wien stehen zu wenig Park & Ride Standorte vor allem im Umland Wiens zur Verfügung. Die ÖV Träger müssen mit dem Umland verknüpft werden. Dies hätte Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der PendlerInnen) Eine sozial gestaffelte Pendlerpauschale wurde ebenfalls diskutiert ebenso wie eine Verkehrslenkung in Wien (City Maut versus Parkraumbewirtschaftung. Bei der Parkraumbewirtschaftung in Wien wird den AnrainerInnen ein höherer Stellenwert als den PendlerInnen eingeräumt.

Konfliktbereich **Ampelschaltungen**: 90 % der lichtsignalgeregelten Schutzwege entsprechen dem Masterplan Verkehr hinsichtlich Grün- und Wartezeit (allerdings unter Einbeziehung der Räumzeit). Es sind vor allem sensible Bereiche vorrangig zu behandeln (Schulen, Kindergärten, SeniolInnenwohnhäuser, ...). Bei den restlichen 10 % der Verkehrslichtsignalanlage ist die Beeinflussung des öffentlichen Verkehrs bzw. eine sehr hohe Kfz-Belastung vorrangig. **Allgrün** ist in vielen Fällen kontraproduktiv aufgrund der langen Wartezeiten. Nur bei gleichzeitiger Einführung des „diagonale“ Querens für FußgängerInnen in der StVO ist diese Maßnahme sinnvoll.

Radabstellanlagen: Gute Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (Initiativen der Stadt) in Wohnhäusern (Novellierung Bauordnung bzw. Garagenverordnung) und auch für Beschäftigte bei Firmen (Anreizsystem, Aktionen) sind notwendig um den Radverkehr zu fördern. Dabei ist nicht nur die Anzahl der Stellplätze sondern auch die Situierung der Standorte festzulegen.

Konflikte zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind vor allem bei gemischten Geh- und Radwegen mit hoher Fuß- bzw. Radfrequenz (Beispiel Ringradweg) festzustellen.

Subjektives Sicherheitsempfinden ist im öffentlichen Raum sehr wichtig. Im 6. Bezirk erfolgte eine systematische Verbesserung von Beleuchtung und Ampelschaltungen.

Das **Fahrrad** ist ein Fahrzeug und ist auch aus Verkehrssicherheitsgründen besser **auf der Fahrbahn** aufgehoben:

- Ähnliches Geschwindigkeitsniveau wie Kfz in der Stadt
- weniger Konflikte mit FußgängerInnen
- einfacher Kreuzungslösungen
- Bodenmarkierungen auch billiger als bauliche Maßnahmen

Straßenbahnen sind auch jenseits der Donau mittelfristig umzusetzen. Nach U2 Verlängerung Aspernstraße (im Oktober 2010 erfolgt) und Verlängerung bis Seestadt Aspern 2013 werden auch die Straßenbahnlinien 25 und 26 verlängert.

Ein Miteinander im Verkehr muss gefördert werden!