

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: