

2. AUTO IN DER STADT

2.1 Einleitung

Im zweiten Teil der Veranstaltungsreihe richteten wir den Fokus auf den motorisierten Individualverkehr.

Mit etwa 650.000 BinnenpendlerInnen, mehr als 200.000 EinpendlerInnen und bald 100.000 AuspendlerInnen ist der Berufsverkehr in Wien die bestimmende Größe auf Nachfrageseite. Während bei den Wiener TagespendlerInnen etwa 43 % nach wie vor das Auto benutzen, liegen die Anteile bei den grenzüberschreitenden PendlerInnen bei mehr als 60 %. Diese hohen Anteile sind je nach Region und Richtung sehr unterschiedlich, sind trotz eines sehr gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien festzustellen und damit Anlass für einige Fragestellungen:

- Sind die EinpendlerInnen wirklich schuld an den täglichen Staus im Großraum Wien?
- Nehmen die EinpendlerInnen der Wiener Wohnbevölkerung die Parkplätze weg?
- Welche Instrumente sind zielführend, den motorisierten Individualverkehr in Wien zu steuern?
- Können zusätzliche Angebote im öffentlichen Verkehr bzw. Kombinationsmöglichkeiten (Park & Ride) dies erreichen oder kann über Preisgestaltungsmaßnahmen der gewünschte Erfolg erzielt werden?

Ziel dieser Veranstaltung war es, einige dieser Fragen von unterschiedlichen Seiten zu beleuchten, zu diskutieren und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

2.2 Positionen

2.2.1 Angelika Winkler – Stadt Wien

Nach Darstellung der inzwischen wieder positiven Bevölkerungsentwicklung der Region wurden auch die PendlerInnenverflechtungen mit dem Umland dargestellt, mit dem Ergebnis, dass die Verkehrsmittelverteilung sehr stark mit dem Angebot im öffentlichen Verkehr korreliert.

Die Strategie der Stadt Wien zur Stauvermeidung lautet: Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Neben ÖV, Radfahren und zu Fuß gehen sind auch neue intermodale Wegeketten - z. B. mit dem Rad zum Bahnhof und in Wien dann öffentlich zum Büro - von Bedeutung.

Der angespannten Parkplatzsituation Wien soll durch folgende Maßnahmen entgegengewirkt werden:

- Parkraumbewirtschaftung
- Park & Ride Anlagen
- Wohnsammelgaragen (damit einhergehend Oberflächengestaltung)
- Car sharing, Car pooling

Wichtig sind auch Maßnahmen bzw. Strategien die das Mobilitätsverhalten beeinflussen, dazu zählen:

- Anreizsysteme
- Lenkungsmaßnahmen
- Marketing
- Mobilitätsmanagement

2.2.2 Georg Mayer – AK Niederösterreich

Die PendlerInnenverflechtungen zwischen Wien und Niederösterreich wurden aufgezeigt. Jede zweite NiederösterreicherIn muss den Wohnbezirk verlassen um zum Arbeitsplatz zu gelangen, jede Vierte arbeitet in Wien. Diese Zahlen nahmen im letzten Jahrzehnt deutlich zu und so konnten so wohl bei den EinpendlerInnen als auch bei den AuspendlerInnen Zuwachsraten jenseits 60 % festgestellt werden. Ein Kostenvergleich machte sehr deutlich, dass der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr in fast allen Kategorien günstiger ist.

- Im Vergleich mit 6 Liter Diesel pro 100 km ist ÖV ab 20 km günstiger
- Im Vergleich mit 8 Liter Diesel pro 100 km ist ÖV ab 5 km günstiger
- Bei 24 Cent pro km (km Geld ohne Wertverlust) ist der ÖV in jeder Entfernung günstiger

2.2.3 Martin Blum – VCÖ

Nach Darstellung der Entwicklung des PKW Bestandes in Wien – leichter Anstieg – wurde ein Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und Haushalt pro Auto hergestellt, mit dem Ergebnis, dass „Wohlhabende“ bis zu 80 Prozent der Autos besitzen. Eine Antwort auf steigende Kosten ist neben ÖV-Nutzung auch das Bilden von Fahrgemeinschaften, welches die Mobilitätskosten deutlich verringert.

Hinsichtlich des Parkens in Wien wurde ausgeführt, wie viel Pkw kilometer ein PKW Stellplatz verursacht und das Parken in Wien im internationalen Vergleich recht billig ist (Stand 2010).

- Budapest € 1,17 pro Stunde
- Wien € 1,20 pro Stunde
- Madrid € 1,30 pro Stunde
- München € 3,-- pro Stunde
- Zentrum von Paris € 3,-- pro Stunde
- Kopenhagen € 3,35 pro Stunde

Eine Möglichkeit aus Sicht des VCÖ ist die Einführung der City Maut. Die Verbesserungen wurden am Beispiel Stockholm aufgezeigt:

- Weniger Fahrzeugkilometer
- Weniger Pkw
- Weniger NO₂, CO₂- und Partikelemissionen
- Weniger Verletzte bei Verkehrsunfällen

2.2.4 Günther Schweizer – ARBÖ

In den letzten Jahren wurde der Autoverkehr massiv verteuert. Aus Sicht des ARBÖ besteht jedoch die gesellschaftliche Verpflichtung, Mobilität leistbarer zu gestalten, gerade für Arbeitnehmer. Ein mögliches Zukunftsszenario (2020):

- E-Mobilität ist nur ein Nischenangebot, kurzfristige Chancen bestehen bei e-bikes, e-Mopeds und im kommunalen Bereich
- Umstellung auf fahrleistungsbezogene Steuern unter der Voraussetzung, dass Gesamtbetrag nicht steigt
- Stopp der Zersiedelung
- Gefahr aufgrund „Gigaliner“, dass Güterverkehr wieder von Schiene auf Straße rückverlagert wird.
- Mobilität wird bunter
- Verbrennungsmotoren werden noch viele Jahre dominieren – Spritsparpotential und Sparpotentiale aufgrund Leichtbauweise, Reifen und Fahrweise.

2.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

Lenkungsmaßnahmen - City maut versus Parkraumbewirtschaftung: in Stockholm ist die Zahl der Autofahrten wieder gestiegen. In Wien ist eine Abnahme der Autos in den inneren Bezirken in Wien u.a. dank Parkraumbewirtschaftung festzustellen.

Parken: Parkgaragen sind sehr teuer, gleiches gilt für die Tarife für Pendlerinnen in Wien. Es ist sinnvoll Park & Ride Anlagen vor Ort zu errichten und nicht erst in der Stadt. P& Ride ist in Niederösterreich gratis, in Wien fallen Kosten mit 3 € pro Tag an.

Langfristige Überlegungen hinsichtlich **Parkraumbewirtschaftung in Wien** gehen in Richtung unterschiedliche Tarifzonen beim Parken bzw. einer Flexibilisierung.

Wirtschaftsverkehr: Schaffung von zeitlich beschränkten Haltemöglichkeiten, es wird kein Dauerparken angestrebt.

Raumplanung - Problem Zersiedelung: es ist politischer Nachholbedarf festzustellen. Förderung der Siedlungsachsen ist von Bedeutung.

- Baulandgrenzen
- Stärkung PGO, Zusammenarbeit Wien-NÖ intensivieren, Zusammenarbeit PGO – SUM auf freiwilliger Basis, gemeinsame Regionalplanung (z.B. Siedlungsentwicklung)

Keiner pendelt gern mit dem Auto, auch **Arbeitsplätze im Umland** sind zu schaffen.

Umlandverkehr - **ÖV:** es wurde keine Umsetzung des S-Bahn Konzepts Wien weiterverfolgt.

Steigende **Ölpreise** führen zu einer Verhaltensänderung. Die Preisgestaltung muss für Konsumentinnen nachvollziehbar bleiben. Ein gegenläufiger Trend war im Jahr 2009 festzustellen: Anstieg Pkw-Zulassungen aufgrund intensiver Werbung und günstiger Treibstoffpreise.

Verkehr im **Stadterweiterungsgebieten** z.B. Seestadt Apen: es werden Wohnsammelgaragen angelegt. Die U-Bahn und der Ausbau des Marchegger Astes sind bis

2013 abgeschlossen. Hinsichtlich der S-80 verhandeln ÖBB und Bund. Die Schnellstraße wird noch nicht fertig sein.

Generelles **Konzept Wohnsammelgaragen**: es ist eine Stellplatzreduktion an der Oberfläche laut Masterplan Verkehr vorzunehmen, dann kann der Bezirk zusätzliche Mittel aus Zentralbudget lukrieren. Die Garage ist am Rand des Wohnviertels angelegt, drinnen ist es autofrei.

Entwicklung **SUV** („Geländelimosinen“ in der Stadt): Diese Modeerscheinung geht aufgrund des Gewichts in der Gesamtbilanz zu Lasten der Energieeffizienz. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit (v.a. bei Fußgängerinnen Unfällen) ist diese Entwicklung bedenklich.

Unzufriedenheit vieler Pendlerinnen: viele überlegen wieder aufs Auto umzusteigen, vor allem aufgrund der Unpünktlichkeit und der daraus folgenden Unberechenbarkeit der ÖBB.

Stadtplanung/Stadtentwicklung: eine autogerechte Stadt gibt es nicht, nur ein sinnvolles Miteinander der einzelnen Verkehrsarten funktioniert.