

3. DER ÖFFENTLICHE VERKEHR AM ARBEITSWEG

3.1 Einleitung

Nach der Auftaktveranstaltung mit Vertreterinnen der einzelnen Verkehrsmittel und einer weiteren Veranstaltung mit dem Fokus Auto stand dieses Mal der öffentliche Verkehr am Programm.

Während der öffentliche Verkehr von den Wiener Binnen Pendlerinnen sehr gut angenommen wird, liegen die Anteile bei den grenzüberschreitenden Ein- und Auspendlerinnen klar darunter, wobei festzustellen ist, dass dies je nach Region und Richtung sehr unterschiedlich ist.

Trotz ÖV Ausbau und anderer Lenkungsinstrumente stellt also für viele das Auto nach wie vor das attraktivste Verkehrsmittel am Arbeitsweg dar. Bei jenen, die jetzt öffentlich am Arbeitsweg unterwegs sind, steigt die Unzufriedenheit und viele überlegen wieder den Umstieg auf das Auto.

- Woran liegt es also, dass trotz eines sehr gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien nach wie vor sehr viele beim Ein- oder Auspendeln dem Auto den Vorzug geben?
- Welche Maßnahmen bzw. Instrumente sind zielführend, den öffentlichen Verkehr in Wien noch mehr zu fördern und vor allem für die Stadt-Umland Beziehungen attraktiver zu gestalten?
- Wie kann neuen Zielgruppen der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr schmackhaft gemacht werden?
- Sind intermodale Schnittstellen (Park & Ride, Bike & Rider) ausbaufähig und sinnvoll?

Nach Darstellung der einzelnen Positionen am Podium, gab es wieder ausreichend Möglichkeit für eine vertiefende Diskussion.

3.2 Positionen

3.2.1 Sylvia LEODOLTER – AK Wien

Aus Sicht der AK müssen folgende Themen ernst genommen werden:

- Pendlerinnen sind für Wien unverzichtbar
- Wer mehr Pendlerinnen im ÖV will, muss Anreize nicht nur im Verkehrsbereich setzen
- Pendlerinnen sind Kundinnen im ÖV mit berechtigten Anliegen
- Das ÖV-System in Wien besteht nicht nur aus den Wiener Linien
- Pendeln verursacht Stress und kostet Geld

Grunddaten – Hintergrund:

- In Österreich pendelt etwa jeder zweite der rund 3,6 Millionen Erwerbstätigen, das heißt: 1,8 Millionen pendeln täglich in eine andere Gemeinde zur Arbeit.

- Aus Niederösterreich und dem Burgenland pendeln täglich 220.000 Menschen nach Wien, darunter rund 190.000 Arbeitnehmerinnen. Fast drei Viertel der Wien-Einpendlerinnen kommen mit dem Auto, die übrigen fahren mit Bahn und Bus.
- Im Schnitt braucht ein Pendler jedes Jahr 500 Stunden für den Arbeitsweg.

Das ÖV-Angebot muss gut sein: eine AK-Umfrage 2009/10 belegt, dass 16 % der Bahn Pendlerinnen wieder überlegen aufs Auto umzusteigen! Wichtig sind Anreize, die nicht nur die Verkehrspolitik betreffen:

- Wohnbauförderung, Raumordnung
- Betriebsansiedlungspolitik
- Schulpolitik
- Parkraumbewirtschaftung
- Öffentliche Infrastruktur (Wohnen, Einkaufen, Ämter, Schulen, Post...)

Fahrgäste wollen:

- pünktliche Verbindungen und kalkulierbare Fahrzeiten
- einfache Umsteigemöglichkeiten und einen gesicherten Anschluss
- rechtzeitige, verlässliche Informationen bei Störungen
- „Komfort“ (ausreichendes Platzangebot, Saubere Fahrzeuge)
- als Kundinnen behandelt zu werden, nicht als „Beförderungsfälle“

Fahrgäste sind Verbraucher und sind in einer modernen Verkehrspolitik auch so zu behandeln. Sie haben gesetzlich verbrieften Rechtsanspruch bei mangelhaften Leistungen.

Beim ÖV-System in Wien ist eine integrierte Planung und Abstimmung notwendig. Konkurrenzdenken erzeugt kundenfeindliche Lösungen (Beispiel Umsteigeknoten U-Bahn/S-Bahn Stadlau, Lösungen bei Baustellen etc.).

Es sind mehr Angebote gezielt zum Umstieg für Berufs Pendlerinnen: Beispiel „Linzer Jobticket“ (Firmen zahlen 2 €/Beschäftigtem/Monat; Beschäftigte zahlen nur 50 €).

Stress, Belastungen am Arbeitsweg:

- Die Zeit, die Pendlerinnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht ersetzt werden
- Die Energie, die Pendlerinnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht zurückgeholt werden
- Lange Arbeitswege, Wechsel verschiedener Verkehrsmittel, häufiges Umsteigen machen Stress und belasten die Gesundheit
- AK Wien hat zur Lage der Wien-Pendlerinnen mehrere Studien veröffentlicht: repräsentative Pendlerbefragungen

3.2.2 Robert Dang – Wiener Linien

Laut Masterplan Verkehr aus dem Jahr 2003 soll bis 2020 der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen auf 40 % gesteigert werden. Einer der Handlungsschwerpunkte dabei ist die systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus.

- Schaffung von selbstständigen Gleiskörpern und Busspuren
- Beeinflussung der Ampelanlagen
- Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten durch vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen