

- 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

Bei Zielkonflikten sind Prioritätenreihungen vorzunehmen:

1. Mindeststandards bzw. Sicherheitsaspekte für den Fußgängerverkehr
2. Ansprüche des öffentlichen Verkehrs
3. Komfortverbesserungen für den Fußgängerverkehr über die Mindeststandards hinaus
4. Mindeststandards für den Radverkehr
5. KFZ-Fließverkehr
6. Ruhender Verkehr

Die ÖV Priorisierung steht teilweise im Konflikt zu fußgängerfreundlichen Ampelschaltungen, d. h. lange Grün- und Räumzeiten für Fußgänger machen die Ampelschaltungen weniger flexibel und erhöhen die Wartezeiten. Bei Radverkehrsanlagen wiederum soll der Individualverkehr teilweise wieder auf den Straßenbahngleisen verkehren.

Eine U-Bahn ist ein Hochleistungsverkehrsmittel für dicht besiedelte Gebiete mit einer Leistungsfähigkeit von mehr als 12.000 Personen/Stunde. Park & Ride Anlagen allein (3.000 – 4.000 Pkw) rechtfertigen daher keine U-Bahn Verlängerung.

Eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs muss bei gleichzeitigem Straßenausbau erfolgen. Die PendlerInnen sollen so früh wie möglich auf den ÖV umsteigen und nicht erst an der Stadtgrenze. Dies setzt eine intensive Zusammenarbeit in der Ostregion voraus.

3.2.3 Alfred Dorner – PGO

Bevölkerungsprognosen sehen für Wien bis 2030 1,9 bis 2 Millionen Einwohner voraus und für die gesamte Stadtregion 3 Millionen Einwohner. Dieser Bevölkerungszuwachs erfolgt hauptsächlich durch Wanderungsgewinne und kaum durch positive Geburtenbilanz.

Verschärft wird diese Entwicklung durch die nach wie vor vorherrschende PKW Benützung im Arbeitspendelverkehr, Hauptursachen hierfür:

- Steigende Pkw-Verfügbarkeit
- Autobahn- und Schnellstraßenbaumaßnahmen stellen übermächtige Konkurrenz zum ÖV dar
- Neuansiedlungen von Wohn- und Betriebsnutzungen abseits von ÖV-Linien
- Parkplatzverfügbarkeit am Zielort
- Bequemlichkeit und Flexibilität des Autos

Welche Gegenmaßnahmen sind zielführend, den ÖV zu fördern, vor allem für die Stadt-Umlandbeziehungen?

- Attraktivierung S-Bahn – neues Konzept für Großraum Wien
- Stärkung des VOR zur besseren länderübergreifenden Organisation des ÖV
- Verbesserung elektronischer ÖV-Informationssysteme, Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung, Überdenken der Stellplatzverpflichtung bei Nicht-Wohnnutzungen
- Weiterer Park & Ride Ausbau
- Bike & Ride, Ausweitung Radverleihsysteme, Erleichterung Fahrradmitnahme im ÖV