

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

Wesentlich ist eine stärkere Konzentration von kompakten Wohn- und Betriebsansiedlungen an den Haltestellen des ÖV

3.2.4 Andreas Käfer – Verkehrsplanung Käfer

Die Entwicklung seit 1998:

- Hochrangiges = konkurrierendes Straßennetz wurde stark ausgebaut
- Neue Standorte für Wohnen, Gewerbe, Einkaufen, Freizeit wurden produziert
- Gesellschaftliche Veränderungen: Arbeitsweg hat an Bedeutung stark zugenommen
- Auto ist verlängertes Wohnzimmer und Arbeitsplatz
- Autobenützung relativ verbilligt

Gleichzeitig wurde der ÖV verteuert und vor allem in den Stadt-Umlandbeziehungen Qualitätsverschlechterungen vorgenommen.

Es ist notwendig neue Zielgruppen für den ÖV zu gewinnen und intermodale Schnittstellen (park & Ride, Bike & Ride) auszubauen. Vor allem beim Radverkehr stellen wettergeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten noch großes Potential dar.

Ein Überdenken der Stallplatzverpflichtungen und Verwendung der Parkometerabgaben ist notwendig. Bei der Aufschließung neuer Standorte ist eine Mitfinanzierung des ÖV zu gewährleisten.

Ein integriertes ÖV Management für die gesamte Region einschließlich eines länderübergreifenden Bekenntnis der Politik zur ÖV-Priorisierung ist notwendig

Im Stadtgebiet ist eine weitere ÖV Beschleunigung und rigorose Bevorrangung durchzuführen. Das Abschaffen des Grünblinkens würde zusätzliche Möglichkeiten schaffen.

3.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

Schnellbahn in Wien: Planungen für ein modernes Schnellbahn-Konzept für Wien und die Region sind notwendig.

Förderung und Ausbau von **intermodalen Schnittstellen** vor allem zwischen ÖV und Radverkehr (auch Elektroräder). Beim Hauptbahnhof Wien ist eine große Radstation geplant.

Park & Ride Anlagen im Umland Wiens: Planungen erfolgen entlang S-Bahn und Marchegger Ast. Eine Intensivierung der Zusammenarbeit in der Region ist notwendig. Es muss ein Anreizsystem für PendlerInnen zur Nutzung von Park & Ride bereits in der Region und nicht erst in Wien geschaffen werden.

Aufwertung Verkehrsverbund Ostregion: z.B. in der Region Stuttgart wurden gute Erfahrungen damit gemacht. Eine übergreifende Koordination des Nahverkehrs wird dadurch erst ermöglicht. In Österreich sind derzeit die einzelnen Bundesländer die Besteller des Nahverkehrs.

Tarifgestaltung ÖV: weitere Anreize wie z.B. Kombitickets für PendlerInnen bzw. ½ Jahres-Karten (attraktiv für RadfahrerInnen) sind notwendig.