

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.

**Rückgewinnung der PendlerInnen für den ÖV** ist nur durch einen weiteren ÖV-Ausbau in der Ostregion möglich. Der öffentliche Verkehr muss für PendlerInnen wieder verlässlicher werden (Pünktlichkeit – Fahrgastrechte).

Eine weitere konsequente **Bevorrangung/Beschleunigung des ÖV** in Wien ist notwendig. Eine Prioritätensetzung bei Zielkonflikten mit anderen Verkehrsarten wurde im Masterplan Verkehr definiert.

Die Erhaltung der **öffentlichen Infrastruktur und Nahversorgung** trotz Liberalisierungstendenzen ist essentiell.

Die **Verkehrsdienstverträge** zwischen Bund, bzw. Ländern und ÖBB müssen zur Erhöhung der Transparenz öffentlich gemacht werden.