

4. NICHT MOTORISIERT UND TROTZDEM MOBIL ZUR ARBEIT

4.1 Einleitung

Der 4. Teil unserer Veranstaltungsreihe beschäftigte sich mit dem nicht motorisierten Individualverkehr. Nach dem motorisierten und dem öffentlichen Verkehr ist diesmal der Fokus auf die Mobilitätsbedürfnisse von FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf dem Weg zur Arbeit gerichtet.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs zählt zu den obersten Prioritäten der Wiener Verkehrs- und Umweltpolitik und wird auch seitens der AK Wien unterstützt. Dementsprechend wurden bereits in den letzten Jahren eine Fülle von Maßnahmen entwickelt, teilweise unter Einbeziehung der Bevölkerung, die auf eine Erhöhung der Attraktivität dieser Verkehrsarten abzielen. Häufiger Kritikpunkt dabei ist, dass die Radverkehrsplanungen oftmals zu Lasten des FußgängerInnenverkehrs erfolgen und Konflikte innerhalb des nicht motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben.

Auch auf Bundesebene werden unter den Schlagworten Klimaschutz oder betriebliches Mobilitätsmanagement Initiativen gesetzt, die auf eine Förderung der sanften Mobilität abzielen. Der Arbeitsweg spielt bei diesen Betrachtungen natürlich immer eine wichtige Rolle.

Doch, welche Maßnahmen sind notwendig, die Ziele Wiens hinsichtlich einer weiteren Steigerung des Radverkehrs- bzw. FußgängerInnenanteils am Gesamtverkehr und speziell auf dem Weg zur Arbeit zu erreichen? Nach Darstellung der einzelnen Positionen des Podiums wurde diese Fragestellung in der anschließenden Diskussion näher beleuchtet.

4.2 Positionen

4.2.1 Michael Klug - AK Wien

Potentiale des zu Fuß Gehens in Wien:

- Fast alle zu Fuß zum Arbeitsplatz gehende WienerInnen innerhalb ihres Wohnbezirkes (rd. 40.000).
- Noch mehr Wiener TagespendlerInnen innerhalb des Wohnbezirkes mit PKW als Fahrer oder Beifahrer unterwegs (rd. 45.000).
- Allein innerhalb der inneren Bezirke Wiens sind täglich rund 30.000 TagespendlerInnen in ihrem Pkw unterwegs. Dies entspricht in etwa $\frac{1}{4}$ aller motorisierten EinpendlerInnen Wiens.

Konflikte zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind oftmals bei gemischter Führung (gemeinsamer Geh- und Radweg) festzustellen:

- Es gibt keine Gleichberechtigung auf gemischter Fläche.
- Fahrrad ist Fahrzeug – Bevorrangung der FußgängerInnen notwendig.
- In den meisten Fällen ist die Lösung für den Fahrradverkehr auf der Fahrbahn zu finden.

Zu den häufigsten Unfallursachen zählen Konflikte im Kreuzungsbereich:

- Unklare Vorrangsituationen bei Radfahrerüberfahrten führen oft zu gefährlichen Situationen.
- Lichtsignalgeregelte Schutzwege: oftmals zu kurze Grünphasen.
- An den Schutzwegen geht die Anhaltemorale der KFZ seit Jahren zurück. So wurden in Wien bereits im ersten Halbjahr 2010 sechs Menschen bei Unfällen am Schutzweg getötet. Jeder zweite Autofahrer ignoriert die Anhaltepflicht bei Schutzwegen.
- Änderung der StVO – stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs (z.B. Kreuzungsbereich).
- Die Grünphase in Sekunden soll der Schutzweglänge in Metern entsprechen.
- Schutzwege und Radfahrerüberfahrten müssen ausreichend beleuchtet werden.
- bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion der Kfz.
- Aufklärungskampagnen bezüglich Anhaltebereitschaft von Kfz- LenkerInnen

Es sind Änderungen in der StVO zur Gleichberechtigung des nicht motorisierten Verkehrs notwendig:

- Derzeit Radwegbenutzungspflicht; mögliche künftige Unterscheidung in benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radwege.
- Derzeit Querungsgeschwindigkeit bei nicht signalgeregelten Radfahrerüberfahrten kleiner als 10 km/h; künftig: angepasste Annäherungsgeschwindigkeit relevant.
- Fahrradstraße: nach deutschem Vorbild eine Straße, in der der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist und in der andere Verkehrsmittel nur dann erlaubt sind, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Fahrräder dürfen nebeneinander fahren, die Höchstgeschwindigkeit ist 30 km/h und es gelten die allgemeinen Vorrangregeln.
- Kombiniertes Verkehrszeichen für Radfahrerüberfahrt und Schutzweg
- Einheitliche Vorrangregeln im Kreuzungsbereich für den Radverkehr
- Ermöglichung von Allgrün für FußgängerInnenquerungen in Kombination mit diagonalem Queren

Die Anreizsysteme für eine gesunde, effiziente, sozial- und umweltfreundliche Mobilität – Schlagwort betriebliches Mobilitätsmanagement – müssen weiter ausgebaut werden. Eine gesunde Mobilität der MitarbeiterInnen muss den Betrieben etwas wert sein, etwa durch ein Angebot von Radabstellanlagen oder Dienstfahrrädern (auch Elektrobikes). Auch Wettbewerbe wie „Österreich radelt zur Arbeit“ – MitarbeiterInnen sammeln Radkilometer am Arbeitsweg und werden dafür belohnt – helfen mit, zum Umstieg aufs Rad zu motivieren.

Das Projekt Radstation Hauptbahnhof gewährleistet für PendlerInnen sichere Abstellmöglichkeit für ihr Fahrrad in Wien und ist damit Voraussetzung für viele das Fahrrad am Arbeitsweg zu nutzen. Der Kostenaspekt ist ebenfalls nicht zu unterschätzen: es ist kein Ticket für Kernzone Wien notwendig. Aus Sicht der AK und nach internationalen Beispielen könnte eine derartige Einrichtung mit einem Beschäftigungsprojekt gekoppelt werden.

4.2.2 Renate Kaufmann – Bezirksvorsteherin Wien 6

Das Kredo in Mariahilf lautet: „Mehr Lebensqualität und Sicherheit durch faire Aufteilung des öffentlich Raumes“. Dies geschah und geschieht durch folgende Maßnahmen:

- Gehsteigverbreiterungen

- Verkehrsfreie Zonen bei Schulen und Parks
- Radwege und Radabstellbügel
- Tempo 30
- Mittelinseln als Aufstellflächen für FußgängerInnen und Tempobremsen für Kfz
- Rundumgrün/Voreilzeit für FußgängerInnen
- Barrierefreiheit – taktile Elemente

Ein weiteres Anliegen im 6. Bezirk ist der Kampf um den öffentlichen Raum und damit auch das Eindämmen von Warenausräumungen, etc. die die Nutzbarkeit der Gehsteige beeinträchtigen. Als wichtiges Instrument wird dabei auch die BürgerInnenbeteiligung gesehen.

Ein wesentlicher „hot spot“ im Bezirk ist die Mariahilfer Straße, die in einen shared-space Bereich oder eine Fußgängerzone umgewandelt werden soll.

4.2.3 Gregor Stratil – Sauer – Stadt Wien

Die Strategie der Stadt Wien ist es den Modal Split weiter zu verändern und den Fuß- und Radverkehr weiter aufzuwerten. So ist im rot-grünen Regierungsprogramm in Wien der angestrebte Radverkehrsanteil bis 2015 mit 10 % angegeben. Der FußgängerInnenverkehr soll auf hohem Niveau gehalten werden.

Als Beitrag zur Verbesserung der Gehbedingungen sind zu nennen:

- Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit
- Attraktivität und Wohlbefinden

Ein sehr positives Beispiel ist London. Hier ist das Gehen Teil des Gesamtverkehrs und im „Transport of London“ eingegliedert. Weiters wurden Leitsysteme installiert und Kampagnen wie z.B. „zu Fuß zur Arbeit – Walking Works“ durchgeführt.

Die wichtigsten Herausforderungen in der Verkehrsplanung der Zukunft sind:

- Gehen und Radfahren als vollwertiges Transportmittel ernst nehmen
- Klare Visionen
- Kostenwahrheit im Verkehr
- Kein lineares Denken in der Planung
- Hohe Qualität im öffentlichen Raum
- Interventionen im öffentlichen Raum haben auch soziale Effekte
- Ansätze für den öffentlichen Raum auch außerhalb der Zentren finden

4.2.4 Martin Eder – BM Land- und Forstwirtschaft

Es besteht nach wie vor ein Unterschied zwischen Verkehrsrealität (Platzbedarf) der unterschiedlichen Verkehrsarten und der Verkehrsrealität.

Seitens des Lebensministeriums wurden folgende Aktivitäten gesetzt:

- Klima: aktiv mobil
- Masterplan Radfahren
- Walk-space Award
- Energiestrategie Österreich inkl. Erstellung eines Masterplan Fußgängerverkehr

Hinsichtlich der Förderung des FußgängerInnenverkehrs sind bewusstseinsbildende Maßnahmen kurze Wege und kurze Gehzeiten zu nennen. Beim Radverkehr ist neben Imagekampagnen vor allem für sichere Abstellanlagen und die Bevorrangung hochrangiger Radwegverbindungen gegenüber dem Querverkehr zu sorgen.

4.2.5 Markus Schuster – Herry Consult

Die Mobilitätsmerkmale sind am Arbeitsweg gegenüber den anderen Wegen unterschiedlich. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements ist, Einstellungen zu ändern und nicht das Verhalten. Demnach sind Handlungsfelder zu nennen die bis zum Überdenken der Logistik oder des Beschaffungswesens reichen können.

Im Bereich Radverkehr können Betriebe gute Voraussetzungen schaffen:

- Überdachte, diebstahlsichere Abstellanlagen
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
- Werkzeug-Grundsets
- Diensträder
- Aktionen wie Fahrradservice-Wochen
- Betriebliche Förderung einer Raddiebstahlversicherung

Aber auch beim Fußgängerverkehr können Fußwege attraktiviert und Umwege vermieden werden. Beschilderungs- und Wegweisungssysteme sind ebenfalls ein wichtiger Baustein.

Betrieben in Österreich wird mittlerweile ein „Mobilitätsmanagement“ als Serviceleistung angeboten. Die Einsparungspotentiale sind auch schon anhand österreichischer Praxisbeispiele festzustellen.

4.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

Parkplätze, Sammelgaragen: 1/3 der Garagenplätze, die unterirdisch geschaffen werden, müssen an der Oberfläche entfernt werden. Dies kommt dem nicht motorisierten Verkehr zu Gute

Innerstädtischer **Güterverkehr auf Schiene** zur Verringerung des LKW Verkehrs: Forschungsprojekt „Güter-Bim“ der Wiener Linien

Vorgezogene **Haltestellencaps, Gehsteigbreiten, Schrägparken** auf Gehsteig: in diesem Bereich wurde in den letzten Jahren in Wien viel unternommen, und auch viele Schrägparkplätze in Längsparker umgewandelt. Gleiches gilt für **Gehsteigvorziehungen und – absenkungen**.

Fahrradabstellanlagen im privaten Raum: Die Nutzung von leerstehenden Geschäftslokalen im Erdgeschoßbereich (Pilotversuch im 6. Bezirk) birgt enormes Potential. Fortschritte in der Wiener Bauordnung sind festzustellen, aber darüberhinausgehende ist die Verankerung von Radabstellanlagen in privaten Wohnhäusern notwendig wie z.B. in der Bauordnung Oberösterreich.

Radstation Hauptbahnhof: konkrete Planungen (1 große Radstation und 2 kleinere Radgaragen) laufen. Es wurden bereits Fördergelder lukriert.

Weiterer Ausbau **City bike** in Wien: zum Unterschied von z.B. Paris werden die Standorte nicht über Werbung finanziert, sondern die Stadt bzw. die Bezirke müssen dafür zahlen.

Fahrrad zur Arbeit: Motivationskampagne „bike2work“ (Schwerpunktjahr 2011) setzt bei der persönlichen Änderung des Mobilitätsverhaltens über die eigene Motivation an

Die **Auswirkungen der Ölkrise auf den motorisierten Individualverkehr** sind nicht überschätzen da die Industrie bereits an alternativen Antriebsformen arbeitet

Radfahrtrainings: in Zukunft sind mehr Mobilitäts- und Koordinationstraining notwendig damit die Ziele eines höheren Radverkehrsanteils erreicht werden. Bei Kindern sind erhebliche Defizite festzustellen. oftmals ist in Parks das „Radfahren verboten“ – Kinder sollten mehr Möglichkeiten zum Radfahren haben.

Generelle Fördermodalitäten zur Mobilität: für Privatpersonen verlängert die Stadt Wien die Förderung von e-bikes; der Bund fördert Betriebe und Gemeinden.