

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.