



**Damit das ÖV Angebot attraktiv bleibt, muss auch das Straßenbahn-Schienennetz ergänzt werden**

## WIENER VERKEHRSTÜFTELEI

# Mehr Öffis, mehr Region

Gerade eine wachsende Stadt stellt für die Verkehrsplanung eine Herausforderung dar. Öffis, Fuß- und Radverkehr und eine bessere Kooperation über die Wiener Stadtgrenzen hinaus stehen im Mittelpunkt.

Die Wiener Mobilitäts-Performance ist durchaus fortschrittlich. Rund 39 Prozent der WienerInnen nutzen für ihre Wege den Öffentlichen Verkehr (ÖV), 26 Prozent der EinwohnerInnen sind zu Fuß unterwegs und 7 Prozent fahren Rad. Nur mehr 27 Prozent erledigen ihre Wege mit dem Auto. Damit ist der Anteil von PKW-Fahrten am Verkehrsaufkommen rückläufig. Ganz anders sieht es hingegen im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr aus: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kommt auf 70 Prozent, der ÖV auf bloß 30 Prozent. Die dynamische Entwick-

lung der Region ist daher eine zentrale Herausforderung für die Verkehrspolitik. Doch mangelnde Koordination wie unklare Entscheidungsstrukturen zwischen den Bundesländern und innerhalb einzelner Dienststellen führen dazu, dass wichtige Beschlüsse nicht oder nicht optimal getroffen werden. Das gilt besonders für „übergreifende“ Projekte wie etwa den regionalen Schnellbahnverkehr.

### Neuordnung bei Verkehrsstrategien

Wiener Verkehrs-Entwicklungsstrategien sind untrennbar mit der Ostregion verbunden. Deshalb fordert die AK eine institutionelle Neuordnung in der Zusammenarbeit: „Nicht nur Wien, auch das Umland wächst mit. Der Verkehr ist eng mit dem Umland verbunden – Verkehrsregelungen, die allein auf Wien zielen, werden scheitern“, erklärt AK Expertin Judith Wittrich. Die Planungsgemeinschaft Ost und der Verkehrsverbund Ostregion (VOR) sollen aufgewertet werden, Magistrats- und Landesregierungsstellen müssen besser miteinander kooperieren, klare Entscheidungsmechanismen und nachvollziehbare Handlungsabläufe sind dafür notwendig.

### Bestbieterprinzip

Sozial- und Qualitätskriterien sollen bei Ausschreibungen im VOR-Gebiet an erster Stelle stehen, das Bestbieterprinzip muss entscheiden. Denn der Wettbewerb darf nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen, die Qualität von Angebot und Verkehrssicherheit darf nicht gemindert werden. Eine Stärkung des Umweltverbunds ist Pflicht.

### Leistbare Öffis mit Qualität

Damit das ÖV-Angebot weiter attraktiv bleibt, muss das Schienennetz ergänzt

## WIENER S-BAHN HAT POTENZIAL

# Attraktives Verkehrsmittel

Wien sollte massiv in die S-Bahn investieren. Die AK fordert einen Ausbau des S-Bahn-Netzes auch innerhalb der Stadt. Dafür könnten bereits vorhandene Strecken genutzt werden: Neue Haltestellen, neue Linienführungen auf diesen Strecken

und Lückenschlüsse bieten interessante Optionen. Diese Adaptionen wären schneller und günstiger als etwa die Errichtung einer neuen U-Bahn-Linie. Auch eine Verdichtung des Verkehrstaktes auf mindestens 15 Minuten wäre sinnvoll.



**Investitionen in die S-Bahn sind überfällig: Langfristiges Ziel sind 15-Minuten-Takte auch auf den Außenstäten und dichtere Intervalle auf den städtischen Tangentialen**

## Wiener Linien

# 8700

Von der Juristin über die BauwerkmeisterIn bis zur AutobuslenkerIn. Der Öffentliche Verkehr ist für Wien ein wichtiger Arbeitgeber. Mit 8700 MitarbeiterInnen sind die Wiener Linien einer der größten Betriebe der Stadt.