



STADTPUNKTE

Michael Klug (Hrsg)

VERKEHR IN DER STADT

Veranstaltungsreihe 2010/2011

4



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

Michael Klug (Hrsg)

VERKEHR IN DER STADT

Veranstaltungsreihe 2010/2011

Der direkte Weg zu unseren Publikationen:
E-Mail: stadt@akwien.at
Bestelltelefon: +43-1-50165 3047

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22
Hersteller: Arbeiterkammer Wien
Verlags- und Herstellungsort Wien
© 2012 bei AK-Wien
ISBN 978-3-7063-0431-3

Bei Verwendung von Textteilen wird um Quellenangabe und Zusendung eines Belegexemplares an die AK Wien, Abteilung Kommunalpolitik, ersucht.

VORWORT

Die von der Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien organisierte Veranstaltungsreihe „Verkehr in der Stadt“ bildete die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen ab und erlaubte damit eine Gesamtsicht auf den Verkehr in Wien aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Auch wenn inzwischen einige Inhalte der Präsentationen von aktuellen Entwicklungen überholt wurden, ist der status quo des Verkehrs in Wien und in der Region sehr gut dargestellt.

Üblicherweise ist der Schwerpunkt kommunaler Verkehrsplanung auf die Wohnbevölkerung gerichtet. Die AK Wien ist Interessensvertretung der in Wien Wohnenden und Arbeitenden und hat somit die Interessen aller VerkehrsteilnehmerInnen in Wien zu berücksichtigen. Der Arbeitsweg steht dabei naturgemäß im Fokus und zeigt sehr gut auf, dass ein Weg immer häufiger aus mehreren Etappen besteht und oftmals mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Ein üblicher Arbeitsweg fängt z.B. mit dem Auto oder dem Fahrrad an, wird mit der Schnellbahn nach Wien fortgesetzt und endet meist als FußgängerIn von der ÖV Haltestelle zum Arbeitsplatz. Eine Person weist daher am Arbeitsweg beim Wechsel des Verkehrsmittels auch andere Bedürfnisse auf, und stellt damit unterschiedliche Anforderungen an die Stadt oder die Region.

Den Beginn dieser Veranstaltungsreihe bildete daher das Thema **„Mobilitätsansprüche der unterschiedlichen NutzerInnengruppen auf dem Weg zur Arbeit“** am 15.4.2010.

Um die einzelnen Verkehrsmittel, die in der Stadt zur Abwicklung der Mobilität zur Verfügung stehen, näher zu beleuchten, befassten sich die restlichen 3 Veranstaltungen dieser Reihe mit:

- **„Auto in der Stadt“** – am 7.6.2010
- **„der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg“** – am 3.11.2010
- **„nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit“** - am 25.1.2011

Die in diesem Tagungsband gesammelten Referate bilden eine sehr gute Gesamtsicht auf den status quo in der Verkehrspolitik ab und stammen von VertreterInnen der Politik und Verwaltung der Stadt Wien, von Verkehrsunternehmen, Ministerien, Interessensvertretungen und privaten Verkehrsplanungsbüros. Um auch einen internationalen input zu bringen, konnte ein Vertreter der Stadt Bern eingeladen werden. Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals für deren Inputs bedanken. Für spannende Diskussionsbeiträge sorgten in etwa 180 TeilnehmerInnen bei den 4 Veranstaltungen.

In diesem Tagungsband sind die einzelnen Veranstaltungen zusammengefasst, die Diskussionsbeiträge thematisch zugeordnet und die Präsentationen angefügt. Zur leichteren Lesbarkeit ist ein Zahlen, Daten, Fakten – Teil beinhaltet mit Verweisen auf die einzelnen Diagramme und Tabellen der Präsentationen.

Bei all den unterschiedlichen Bedürfnissen, die vorherrschen, wurde sehr deutlich klar, dass nur ein „Miteinander“ der einzelnen Verkehrsmittel ein funktionierendes Verkehrssystem am Laufen hält.

Michael Klug

Wien, 3.4.2012

INHALTSVERZEICHNIS

1. Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen NutzerInnengruppen auf dem Weg zur Arbeit	7
1.1 Einleitung	7
1.2 Positionen	7
1.2.1 Der Arbeitsweg in Wien – Michael Klug, AK Wien	7
1.2.2 FußgängerInnen – Elisabeth Irschik, Stadt Wien	8
1.2.3 RadfahrerInnen – Julian Baker, Stadt Bern	8
1.2.4 Öffentlicher Verkehr – Gregor Stratil-Sauer, Stadt Wien	9
1.2.5 Motorisierter Individualverkehr – Herbert Hübner, ARBÖ	9
1.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen	9
2. Auto in der Stadt	11
2.1 Einleitung	11
2.2 Positionen	11
2.2.1 Angelika Winkler – Stadt Wien	11
2.2.2 Georg Mayer – AK Niederösterreich	12
2.2.3 Martin Blum – VCÖ	12
2.2.4 Günther Schweizer – ARBÖ	13
2.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen	13
3. der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg	15
3.1 Einleitung	15
3.2 Positionen	15
3.2.1 Sylvia LEODOLTER – AK Wien	15
3.2.2 Robert Dang – Wiener Linien	16
3.2.3 Alfred Dorner – PGO	17
3.2.4 Andreas Käfer – Verkehrsplanung Käfer	18
3.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen	18
4. nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit	20
4.1 Einleitung	20
4.2 Positionen	20
4.2.1 Michael Klug - AK Wien	20
4.2.2 Renate Kaufmann – Bezirksvorsteherin Wien 6	21
4.2.3 Gregor Stratil – Sauer – Stadt Wien	22
4.2.4 Martin Eder – BM Land- und Forstwirtschaft	22
4.2.5 Markus Schuster – Herry Consult	23
4.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen	23

5. Zahlen, Daten, Fakten	25
5.1 Teil 1: Mobilitätsbedürfnisse untersch. NutzerInnengr. auf dem Weg zur Arbeit.....	25
5.2 Teil 2: Auto in der Stadt.....	25
5.3 Teil 3: der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg	25
5.4 Teil 4: nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit.....	26
6. Präsentationen	27
6.1 Teil 1: Mobilitätsbedürfnisse untersch. NutzerInnengr. auf dem Weg zur Arbeit.....	27
6.2 Teil 2: Auto in der Stadt.....	62
6.3 Teil 3: Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg.....	84
6.4 Teil 4: nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit.....	123

1. MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE DER UNTERSCHIEDLICHEN NUTZERINNENGRUPPEN AUF DEM WEG ZUR ARBEIT

1.1 Einleitung

Rund 650.000 Wienerinnen und Wiener sind täglich in Wien auf dem Weg von oder zur Arbeit unterwegs. Zusätzlich pendeln mehr als 200.000 Menschen nach Wien, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Der Berufspendelverkehr ist somit die bestimmende Größe auf Nachfrageseite und für die Verkehrsspitzen hauptverantwortlich.

Neben den unterschiedlichen Interessen, die beispielsweise zwischen Wohn- und Arbeitsbevölkerung bestehen, sind auch die Bedürfnisse der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen sehr unterschiedlich und vielfach konfliktbehaftet. In der Verkehrsplanung findet daher ein allgegenwärtiger Verteilungskampf statt. Wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts auf die steigenden PKW Zahlen mit der Ausweisung von immer mehr Fläche für diese Verkehrsart reagiert, sind in den letzten Jahren wieder vermehrt die anderen Verkehrsmittel (Umweltverbund) unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung gefördert worden.

Da Boden in Ballungsräumen zumeist ein knappes Gut ist, stoßen PlanerInnen häufig an räumliche Grenzen. Außerdem sind oft Vorteile für ein Verkehrsmittel mit erheblichen Nachteilen (auch Flächenverlust) für ein anderes Verkehrsmittel verbunden.

Diese Veranstaltung ermöglichte eine Gesamtsicht auf den Verkehr in Ballungsräumen, legte die Sichtweise der unterschiedlichen VertreterInnen der einzelnen Verkehrsmittel dar und rückte den Arbeitsweg in den Mittelpunkt der Betrachtung.

1.2 Positionen

1.2.1 Der Arbeitsweg in Wien – Michael Klug, AK Wien

Nach Darstellung üblicher Wegeketten am Arbeitsweg und den dafür benutzten Verkehrsmitteln wird die Verkehrsmittelwahl verdeutlicht. Während das zu Fuß gehen stark an Bedeutung verloren hat, gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel am Arbeitsweg leicht dazu. Der motorisierte Individualverkehr stagniert auf hohem Niveau, wurde aber in den letzten Jahren vom öffentlichen Verkehr überholt. Hier gilt zu betonen, dass naturgemäß je nach Distanz und Verfügbarkeit diese Anteile stark variieren.

Bei den unterschiedlichen Ansprüchen an den öffentlichen Raum ist klar, dass Maßnahmen für ein Verkehrsmittel die anderen oftmals negativ berühren und das auch innerhalb des Umweltverbundes Konkurrenz besteht.

Positionen der AK

- Eine Gesamtsicht auf alle VerkehrsteilnehmerInnen und deren jeweilige Bedürfnisse ist notwendig

- Bei beengten räumlichen Verhältnissen in der Stadt ist eine Prioritätenreihung laut Masterplan Verkehr vorzunehmen – Umweltverbund vor motorisiertem Individualverkehr
- Eine Gesamtverkehrsplanung für den Großraum Wien ist notwendig:
 - ~ 650.000 BinnenpendlerInnen
 - ~ 200.000 EinpendlerInnen
 - bald 100.000 AuspendlerInnen
- Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Stadtrandbereiche wäre für viele Beschäftigte aus dem Umland mit erheblichen finanziellen Nachteilen verbunden. Um das notwendige Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, sind kostengünstige Umsteigemöglichkeiten zu schaffen (vergünstigte Tarife bei Park & Ride Anlagen, attraktive Kombitickets).
- Ein weiterer Ausbau von Park & Ride außerhalb Wiens muss in Kooperation mit Niederösterreich und der ÖBB erfolgen
- Ein weiterer ÖV Ausbau (auch in den neuen Stadtteilen) ist sicherzustellen. Neben dem weiteren U-Bahn- und Straßenbahnausbau ist auch der S-Bahn Ausbau voranzutreiben. Die Optimierung der Verknüpfung S-Bahn und U-Bahn birgt großes Potential.
- Mindeststandards auch für den Fuß- und Radverkehr sind zu gewährleisten.

1.2.2 FußgängerInnen – Elisabeth Irschik, Stadt Wien

FußgängerInnen haben je nach sozialer Rolle auch unterschiedliche Ansprüche und Bedürfnisse. Beispiele dafür:

- Bewegungsraum, Verweilraum
- Schnelles Vorankommen, Flanieren
- Barrierefreiheit, Rastmöglichkeiten
- Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden

Gleiches gilt auch für unterschiedliche Wegzwecke – so unterscheidet sich beispielsweise die Verkehrsmittelwahl bei Versorgungswegen deutlich von Arbeitswegen.

Wichtig sind Projekte und Aktivitäten die diese Verkehrsart fördern und zu mehr Gleichberechtigung führen. Hier sind vor allem „Gender Mainstreaming“ Projekte zu nennen und dem Pilotbezirk Mariahilf. Auch das „Leitbild Öffentlicher Raum“ enthält wesentliche Gestaltungsgrundsätze und mit der Sozialraumanalyse existiert ein neues Instrument, die Bedürfnisse künftiger NutzerInnen zu erheben.

1.2.3 RadfahrerInnen – Julian Baker, Stadt Bern

Die Stadt Bern hat – wie in der Schweiz üblich – eine lange Tradition der Radverkehrsförderung und hat folgende Grundsätze aufgestellt:

- Fahrräder sind Fahrzeuge, sie gehören auf die Fahrbahn
- Fahrräder brauchen auch Platz, zielnahe und sichere Abstellplätze sind nötig

Auch in den Bauverordnungen des Kanton Berns ist – im Unterschied zu Österreich – eine Mindestanzahl an Radabstellplätzen vorgesehen. Dies gilt sowohl für private Bauträger als auch öffentliche Einrichtungen.

Demzufolge sprechen die Zahlen zum Veloverkehr eine deutliche Sprache:

- Ca. 100.000 Velos
- 18 % der BernerInnen sind täglich mit dem Velo unterwegs
- 48 % fahren in der Stadt zumindest gelegentlich Velo
- Insgesamt werden 11 % der Wege mit dem Velo zurückgelegt

Ermutigend ist auch, dass trotz Zunahme des Veloverkehrs eine leichte Abnahme der Unfälle mit Radbeteiligung festzustellen ist.

1.2.4 Öffentlicher Verkehr – Gregor Stratil-Sauer, Stadt Wien

Beim öffentlichen Verkehr steht Wien im internationalen Vergleich sehr gut da. Laut Masterplan Verkehr werden dabei bis 2020 folgende Ziele hinsichtlich Modal Split (Verkehrsmittelaufteilung) verfolgt:

- Steigerung öffentliche Verkehr und Radverkehr
- Stabilisieren des zu Fuß Gehens
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Dass seit 2006 der Anteil im öffentlichen Verkehr höher ist als der des motorisierten Individualverkehrs ist neben dem U-Bahnnetz und dessen Ausbau auch einem sehr dichten Straßenbahnnetz zu verdanken. Eine Folge des gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs ist unter anderem, dass der Pkw Besitz der WienerInnen kontinuierlich seit 2009 zurückgeht.

Bei Betrachtung der unterschiedlichen Bezirke in Wien fällt auf, dass an Hauptstraßen die Kfz-Verkehrsstärken nach wie vor zunehmen, in den Bezirken 1 – 9 und 20 hingegen der Kfz-Verkehr in den letzten 15 Jahren kontinuierlich abnimmt. Auch dies ist eine Folge des sehr guten innerstädtischen öffentlichen Verkehrs in Wien.

1.2.5 Motorisierter Individualverkehr – Herbert Hübner, ARBÖ

Neben der Darstellung wichtiger Forderungen zum ÖV- und Radverkehr („R“ bei ARBÖ steht für Radfahren) werden hinsichtlich Auto Verkehr folgende Forderungen erhoben:

- Regionen-Ring
- Neue Donauquerungen
- Anbindung Seestadt Aspern
- Optimierte Park & Ride Strategie

Gerade für PendlerInnen sind neue Strategien und wirtschaftliche Anreize gefragt und aus sozialen Gründen darf das Verkehrsangebot nicht nur über Preise und Kosten geregelt werden.

In Zukunft ist ein sinnvolles, leistbares und bequemes Wechseln zwischen den diversen Formen der Mobilität gefragt.

1.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

In Wien ist eine sehr unterschiedliche verkehrliche Entwicklung festzustellen:

- pro Kopf Motorisierung geht zurück
- motorisierter Individualverkehr geht innerhalb des Gürtels zurück
- nimmt aber größtenteils außerhalb noch zu

Für die **Ein- und AuspendlerInnen** in Wien stehen zu wenig Park & Ride Standorte vor allem im Umland Wiens zur Verfügung. Die ÖV Träger müssen mit dem Umland verknüpft werden. Dies hätte Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der PendlerInnen) Eine sozial gestaffelte Pendlerpauschale wurde ebenfalls diskutiert ebenso wie eine Verkehrslenkung in Wien (City Maut versus Parkraumbewirtschaftung. Bei der Parkraumbewirtschaftung in Wien wird den AnrainerInnen ein höherer Stellenwert als den PendlerInnen eingeräumt.

Konfliktbereich **Ampelschaltungen**: 90 % der lichtsignalgeregelten Schutzwege entsprechen dem Masterplan Verkehr hinsichtlich Grün- und Wartezeit (allerdings unter Einbeziehung der Räumzeit). Es sind vor allem sensible Bereiche vorrangig zu behandeln (Schulen, Kindergärten, SeniolInnenwohnhäuser, ...). Bei den restlichen 10 % der Verkehrslichtsignalanlage ist die Beeinflussung des öffentlichen Verkehrs bzw. eine sehr hohe Kfz-Belastung vorrangig. **Allgrün** ist in vielen Fällen kontraproduktiv aufgrund der langen Wartezeiten. Nur bei gleichzeitiger Einführung des „diagonale“ Querens für FußgängerInnen in der StVO ist diese Maßnahme sinnvoll.

Radabstellanlagen: Gute Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (Initiativen der Stadt) in Wohnhäusern (Novellierung Bauordnung bzw. Garagenverordnung) und auch für Beschäftigte bei Firmen (Anreizsystem, Aktionen) sind notwendig um den Radverkehr zu fördern. Dabei ist nicht nur die Anzahl der Stellplätze sondern auch die Situierung der Standorte festzulegen.

Konflikte zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind vor allem bei gemischten Geh- und Radwegen mit hoher Fuß- bzw. Radfrequenz (Beispiel Ringradweg) festzustellen.

Subjektives Sicherheitsempfinden ist im öffentlichen Raum sehr wichtig. Im 6. Bezirk erfolgte eine systematische Verbesserung von Beleuchtung und Ampelschaltungen.

Das **Fahrrad** ist ein Fahrzeug und ist auch aus Verkehrssicherheitsgründen besser **auf der Fahrbahn** aufgehoben:

- Ähnliches Geschwindigkeitsniveau wie Kfz in der Stadt
- weniger Konflikte mit FußgängerInnen
- einfacher Kreuzungslösungen
- Bodenmarkierungen auch billiger als bauliche Maßnahmen

Straßenbahnen sind auch jenseits der Donau mittelfristig umzusetzen. Nach U2 Verlängerung Aspernstraße (im Oktober 2010 erfolgt) und Verlängerung bis Seestadt Aspern 2013 werden auch die Straßenbahnlinien 25 und 26 verlängert.

Ein Miteinander im Verkehr muss gefördert werden!

2. AUTO IN DER STADT

2.1 Einleitung

Im zweiten Teil der Veranstaltungsreihe richteten wir den Fokus auf den motorisierten Individualverkehr.

Mit etwa 650.000 BinnenpendlerInnen, mehr als 200.000 EinpendlerInnen und bald 100.000 AuspendlerInnen ist der Berufsverkehr in Wien die bestimmende Größe auf Nachfrageseite. Während bei den Wiener TagespendlerInnen etwa 43 % nach wie vor das Auto benutzen, liegen die Anteile bei den grenzüberschreitenden PendlerInnen bei mehr als 60 %. Diese hohen Anteile sind je nach Region und Richtung sehr unterschiedlich, sind trotz eines sehr gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien festzustellen und damit Anlass für einige Fragestellungen:

- Sind die EinpendlerInnen wirklich schuld an den täglichen Staus im Großraum Wien?
- Nehmen die EinpendlerInnen der Wiener Wohnbevölkerung die Parkplätze weg?
- Welche Instrumente sind zielführend, den motorisierten Individualverkehr in Wien zu steuern?
- Können zusätzliche Angebote im öffentlichen Verkehr bzw. Kombinationsmöglichkeiten (Park & Ride) dies erreichen oder kann über Preisgestaltungsmaßnahmen der gewünschte Erfolg erzielt werden?

Ziel dieser Veranstaltung war es, einige dieser Fragen von unterschiedlichen Seiten zu beleuchten, zu diskutieren und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

2.2 Positionen

2.2.1 Angelika Winkler – Stadt Wien

Nach Darstellung der inzwischen wieder positiven Bevölkerungsentwicklung der Region wurden auch die PendlerInnenverflechtungen mit dem Umland dargestellt, mit dem Ergebnis, dass die Verkehrsmittelverteilung sehr stark mit dem Angebot im öffentlichen Verkehr korreliert.

Die Strategie der Stadt Wien zur Stauvermeidung lautet: Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Neben ÖV, Radfahren und zu Fuß gehen sind auch neue intermodale Wegeketten - z. B. mit dem Rad zum Bahnhof und in Wien dann öffentlich zum Büro - von Bedeutung.

Der angespannten Parkplatzsituation Wien soll durch folgende Maßnahmen entgegengewirkt werden:

- Parkraumbewirtschaftung
- Park & Ride Anlagen
- Wohnsammelgaragen (damit einhergehend Oberflächengestaltung)
- Car sharing, Car pooling

Wichtig sind auch Maßnahmen bzw. Strategien die das Mobilitätsverhalten beeinflussen, dazu zählen:

- Anreizsysteme
- Lenkungsmaßnahmen
- Marketing
- Mobilitätsmanagement

2.2.2 Georg Mayer – AK Niederösterreich

Die PendlerInnenverflechtungen zwischen Wien und Niederösterreich wurden aufgezeigt. Jede zweite NiederösterreicherIn muss den Wohnbezirk verlassen um zum Arbeitsplatz zu gelangen, jede Vierte arbeitet in Wien. Diese Zahlen nahmen im letzten Jahrzehnt deutlich zu und so konnten so wohl bei den EinpendlerInnen als auch bei den AuspendlerInnen Zuwachsraten jenseits 60 % festgestellt werden. Ein Kostenvergleich machte sehr deutlich, dass der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr in fast allen Kategorien günstiger ist.

- Im Vergleich mit 6 Liter Diesel pro 100 km ist ÖV ab 20 km günstiger
- Im Vergleich mit 8 Liter Diesel pro 100 km ist ÖV ab 5 km günstiger
- Bei 24 Cent pro km (km Geld ohne Wertverlust) ist der ÖV in jeder Entfernung günstiger

2.2.3 Martin Blum – VCÖ

Nach Darstellung der Entwicklung des PKW Bestandes in Wien – leichter Anstieg – wurde ein Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und Haushalt pro Auto hergestellt, mit dem Ergebnis, dass „Wohlhabende“ bis zu 80 Prozent der Autos besitzen. Eine Antwort auf steigende Kosten ist neben ÖV-Nutzung auch das Bilden von Fahrgemeinschaften, welches die Mobilitätskosten deutlich verringert.

Hinsichtlich des Parkens in Wien wurde ausgeführt, wie viel Pkw kilometer ein PKW Stellplatz verursacht und das Parken in Wien im internationalen Vergleich recht billig ist (Stand 2010).

- Budapest € 1,17 pro Stunde
- Wien € 1,20 pro Stunde
- Madrid € 1,30 pro Stunde
- München € 3,-- pro Stunde
- Zentrum von Paris € 3,-- pro Stunde
- Kopenhagen € 3,35 pro Stunde

Eine Möglichkeit aus Sicht des VCÖ ist die Einführung der City Maut. Die Verbesserungen wurden am Beispiel Stockholm aufgezeigt:

- Weniger Fahrzeugkilometer
- Weniger Pkw
- Weniger NO₂, CO₂- und Partikelemissionen
- Weniger Verletzte bei Verkehrsunfällen

2.2.4 Günther Schweizer – ARBÖ

In den letzten Jahren wurde der Autoverkehr massiv verteuert. Aus Sicht des ARBÖ besteht jedoch die gesellschaftliche Verpflichtung, Mobilität leistbarer zu gestalten, gerade für Arbeitnehmer. Ein mögliches Zukunftsszenario (2020):

- E-Mobilität ist nur ein Nischenangebot, kurzfristige Chancen bestehen bei e-bikes, e-Mopeds und im kommunalen Bereich
- Umstellung auf fahrleistungsbezogene Steuern unter der Voraussetzung, dass Gesamtbetrag nicht steigt
- Stopp der Zersiedelung
- Gefahr aufgrund „Gigaliner“, dass Güterverkehr wieder von Schiene auf Straße rückverlagert wird.
- Mobilität wird bunter
- Verbrennungsmotoren werden noch viele Jahre dominieren – Spritsparpotential und Sparpotentiale aufgrund Leichtbauweise, Reifen und Fahrweise.

2.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

Lenkungsmaßnahmen - City maut versus Parkraumbewirtschaftung: in Stockholm ist die Zahl der Autofahrten wieder gestiegen. In Wien ist eine Abnahme der Autos in den inneren Bezirken in Wien u.a. dank Parkraumbewirtschaftung festzustellen.

Parken: Parkgaragen sind sehr teuer, gleiches gilt für die Tarife für Pendlerinnen in Wien. Es ist sinnvoll Park & Ride Anlagen vor Ort zu errichten und nicht erst in der Stadt. P& Ride ist in Niederösterreich gratis, in Wien fallen Kosten mit 3 € pro Tag an.

Langfristige Überlegungen hinsichtlich **Parkraumbewirtschaftung in Wien** gehen in Richtung unterschiedliche Tarifzonen beim Parken bzw. einer Flexibilisierung.

Wirtschaftsverkehr: Schaffung von zeitlich beschränkten Haltemöglichkeiten, es wird kein Dauerparken angestrebt.

Raumplanung - Problem Zersiedelung: es ist politischer Nachholbedarf festzustellen. Förderung der Siedlungsachsen ist von Bedeutung.

- Baulandgrenzen
- Stärkung PGO, Zusammenarbeit Wien-NÖ intensivieren, Zusammenarbeit PGO – SUM auf freiwilliger Basis, gemeinsame Regionalplanung (z.B. Siedlungsentwicklung)

Keiner pendelt gern mit dem Auto, auch **Arbeitsplätze im Umland** sind zu schaffen.

Umlandverkehr - **ÖV:** es wurde keine Umsetzung des S-Bahn Konzepts Wien weiterverfolgt.

Steigende **Ölpreise** führen zu einer Verhaltensänderung. Die Preisgestaltung muss für Konsumentinnen nachvollziehbar bleiben. Ein gegenläufiger Trend war im Jahr 2009 festzustellen: Anstieg Pkw-Zulassungen aufgrund intensiver Werbung und günstiger Treibstoffpreise.

Verkehr im **Stadterweiterungsgebieten** z.B. Seestadt Apen: es werden Wohnsammelgaragen angelegt. Die U-Bahn und der Ausbau des Marchegger Astes sind bis

2013 abgeschlossen. Hinsichtlich der S-80 verhandeln ÖBB und Bund. Die Schnellstraße wird noch nicht fertig sein.

Generelles **Konzept Wohnsammelgaragen**: es ist eine Stellplatzreduktion an der Oberfläche laut Masterplan Verkehr vorzunehmen, dann kann der Bezirk zusätzliche Mittel aus Zentralbudget lukrieren. Die Garage ist am Rand des Wohnviertels angelegt, drinnen ist es autofrei.

Entwicklung **SUV** („Geländelimosinen“ in der Stadt): Diese Modeerscheinung geht aufgrund des Gewichts in der Gesamtbilanz zu Lasten der Energieeffizienz. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit (v.a. bei Fußgängerinnen Unfällen) ist diese Entwicklung bedenklich.

Unzufriedenheit vieler Pendlerinnen: viele überlegen wieder aufs Auto umzusteigen, vor allem aufgrund der Unpünktlichkeit und der daraus folgenden Unberechenbarkeit der ÖBB.

Stadtplanung/Stadtentwicklung: eine autogerechte Stadt gibt es nicht, nur ein sinnvolles Miteinander der einzelnen Verkehrsarten funktioniert.

3. DER ÖFFENTLICHE VERKEHR AM ARBEITSWEG

3.1 Einleitung

Nach der Auftaktveranstaltung mit Vertreterinnen der einzelnen Verkehrsmittel und einer weiteren Veranstaltung mit dem Fokus Auto stand dieses Mal der öffentliche Verkehr am Programm.

Während der öffentliche Verkehr von den Wiener Binnen Pendlerinnen sehr gut angenommen wird, liegen die Anteile bei den grenzüberschreitenden Ein- und Auspendlerinnen klar darunter, wobei festzustellen ist, dass dies je nach Region und Richtung sehr unterschiedlich ist.

Trotz ÖV Ausbau und anderer Lenkungsinstrumente stellt also für viele das Auto nach wie vor das attraktivste Verkehrsmittel am Arbeitsweg dar. Bei jenen, die jetzt öffentlich am Arbeitsweg unterwegs sind, steigt die Unzufriedenheit und viele überlegen wieder den Umstieg auf das Auto.

- Woran liegt es also, dass trotz eines sehr gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien nach wie vor sehr viele beim Ein- oder Auspendeln dem Auto den Vorzug geben?
- Welche Maßnahmen bzw. Instrumente sind zielführend, den öffentlichen Verkehr in Wien noch mehr zu fördern und vor allem für die Stadt-Umland Beziehungen attraktiver zu gestalten?
- Wie kann neuen Zielgruppen der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr schmackhaft gemacht werden?
- Sind intermodale Schnittstellen (Park & Ride, Bike & Rider) ausbaufähig und sinnvoll?

Nach Darstellung der einzelnen Positionen am Podium, gab es wieder ausreichend Möglichkeit für eine vertiefende Diskussion.

3.2 Positionen

3.2.1 Sylvia LEODOLTER – AK Wien

Aus Sicht der AK müssen folgende Themen ernst genommen werden:

- Pendlerinnen sind für Wien unverzichtbar
- Wer mehr Pendlerinnen im ÖV will, muss Anreize nicht nur im Verkehrsbereich setzen
- Pendlerinnen sind Kundinnen im ÖV mit berechtigten Anliegen
- Das ÖV-System in Wien besteht nicht nur aus den Wiener Linien
- Pendeln verursacht Stress und kostet Geld

Grunddaten – Hintergrund:

- In Österreich pendelt etwa jeder zweite der rund 3,6 Millionen Erwerbstätigen, das heißt: 1,8 Millionen pendeln täglich in eine andere Gemeinde zur Arbeit.

- Aus Niederösterreich und dem Burgenland pendeln täglich 220.000 Menschen nach Wien, darunter rund 190.000 Arbeitnehmerinnen. Fast drei Viertel der Wien-Einpendlerinnen kommen mit dem Auto, die übrigen fahren mit Bahn und Bus.
- Im Schnitt braucht ein Pendler jedes Jahr 500 Stunden für den Arbeitsweg.

Das ÖV-Angebot muss gut sein: eine AK-Umfrage 2009/10 belegt, dass 16 % der Bahn Pendlerinnen wieder überlegen aufs Auto umzusteigen! Wichtig sind Anreize, die nicht nur die Verkehrspolitik betreffen:

- Wohnbauförderung, Raumordnung
- Betriebsansiedlungspolitik
- Schulpolitik
- Parkraumbewirtschaftung
- Öffentliche Infrastruktur (Wohnen, Einkaufen, Ämter, Schulen, Post...)

Fahrgäste wollen:

- pünktliche Verbindungen und kalkulierbare Fahrzeiten
- einfache Umsteigemöglichkeiten und einen gesicherten Anschluss
- rechtzeitige, verlässliche Informationen bei Störungen
- „Komfort“ (ausreichendes Platzangebot, Saubere Fahrzeuge)
- als Kundinnen behandelt zu werden, nicht als „Beförderungsfälle“

Fahrgäste sind Verbraucher und sind in einer modernen Verkehrspolitik auch so zu behandeln. Sie haben gesetzlich verbrieften Rechtsanspruch bei mangelhaften Leistungen.

Beim ÖV-System in Wien ist eine integrierte Planung und Abstimmung notwendig. Konkurrenzdenken erzeugt kundenfeindliche Lösungen (Beispiel Umsteigeknoten U-Bahn/S-Bahn Stadlau, Lösungen bei Baustellen etc.).

Es sind mehr Angebote gezielt zum Umstieg für Berufs Pendlerinnen: Beispiel „Linzer Jobticket“ (Firmen zahlen 2 €/Beschäftigtem/Monat; Beschäftigte zahlen nur 50 €).

Stress, Belastungen am Arbeitsweg:

- Die Zeit, die Pendlerinnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht ersetzt werden
- Die Energie, die Pendlerinnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht zurückgeholt werden
- Lange Arbeitswege, Wechsel verschiedener Verkehrsmittel, häufiges Umsteigen machen Stress und belasten die Gesundheit
- AK Wien hat zur Lage der Wien-Pendlerinnen mehrere Studien veröffentlicht: repräsentative Pendlerbefragungen

3.2.2 Robert Dang – Wiener Linien

Laut Masterplan Verkehr aus dem Jahr 2003 soll bis 2020 der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen auf 40 % gesteigert werden. Einer der Handlungsschwerpunkte dabei ist die systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus.

- Schaffung von selbstständigen Gleiskörpern und Busspuren
- Beeinflussung der Ampelanlagen
- Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten durch vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen

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.

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.

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.

5. ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

5.1 Teil 1: Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen NutzerInnengruppen auf dem Weg zur Arbeit

- Hauptverkehrsmittel der Wiener TagespendlerInnen in Prozent – Seite 29
- Vergleich Arbeitswege/Gesamtverkehr in Wien – Seite 29
- Nutzung der Verkehrsmittel am Arbeitsweg – Seite 30
- Entwicklung Verkehrsmittelwahl Wien – Seite 36
- Wegezwecke Wien – Seite 36
- Daten zu Bern – Seite 41
- Zahlen Veloverkehr Bern – Seite 47
- Unfallentwicklung Veloverkehr – Seite 47
- Wegzwecke Veloverkehr – Seite 48
- Fortschreibung Modal Split Wien – Seite 50
- Durchschnittliche Wegelängen Wien – Seite 53
- Entwicklung Fahrgastzahlen ÖV Wien – Seite 53
- Veränderung Verkehrsmittelwahl bei unterschiedlichen Arbeitswegen Wien – Seite 55
- Pkw Besitz der Wienerinnen – Seite 55

5.2 Teil 2: Auto in der Stadt

- Anteil des Umweltverbundes an gesamten Wegen Wien – Seite 65
- Entwicklungstendenzen PKW Bestand und CO2 Emissionen Wien – Seite 65
- Pendeln in Niederösterreich – Seite 70
- Entwicklung PKW Bestand Wien – Seite 73
- Pesönliche Kosten für Pendelnde in Euro pro Jahr – Seite 74
- Verursachte PKWkm pro Stellplatz und Jahr – Seite 74
- Parkgebühren in Euro pro Stunde (Steädtevergleich) – Seite 75

5.3 Teil 3: der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

- Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg – Seite 87
- Gründe für hauptsächliche PKW Nutzung – Seite 87
- Gründe für hauptsächliche ÖV Nutzung – Seite 88
- Anzahl der PKW pro Haushalt (Ostregion) – Seite 89

Verkehr in der Stadt

Verkehrsmittelwahl der Wiener TagespendlerInnen – Seite 89

Entwicklung Verkehrsmittelwahl – Seite 99

Einstellung zum Pendeln – Seite 105

Bevölkerungsprognose Wien – Seite 107

Jährliche Wanderungsströme Wien – Seite 107

Motorisierung und Motorisierungsentwicklung – Seite 109

5.4 Teil 4: nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit

Prozentanteile der TagespendlerInnen die innerhalb ihres Wohnbezirkes ihre Arbeitsstätte aufsuchen – Seite 125

Unfälle Wiener PendlerInnen – Seite 129

Modal Split Mariahilfer Straße – Seite 145

Veränderung Modal Split – Seite 146

Prognose Modal Split – Seite 147

Berufspendelverkehr Österreich Modal Split – Seite 154

Spezifischer Mindestplatzbedarf im fließenden Verkehr – Seite 156

Mobilitätsmerkmale Arbeitswege – Seite 160

Einsparungspotential CO₂ – Seite 168

6. PRÄSENTATIONEN

6.1 Teil 1: Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen NutzerInnengruppen auf dem Weg zur Arbeit

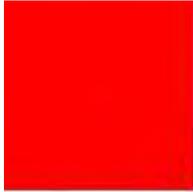
Michael Klug – AK Wien

Elisabeth Irschik – Stadt Wien

Julian Baker – Stadt Bern

Gregor Stratil-Sauer – Stadt Wien

Herbert Hübner - ARBÖ



VERKEHR IN DER STADT

TEIL 1: Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen NutzerInnengruppen auf dem Weg zur Arbeit

eine Veranstaltungsreihe der AK Wien
15.04.10



Wegekettten am Arbeitsweg

Meistens besteht ein Weg aus mehreren Etappen, die oftmals mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Ein üblicher Arbeitsweg beginnt häufig als FußgängerIn, oder wird mit dem Auto oder dem Fahrrad zur Schnellbahn nach Wien abgewickelt und endet dann fast immer als FußgängerIn von der Haltestelle zum Arbeitsplatz. Das heißt: eine Person am Arbeitsweg weist – je nach Verkehrsmittel - unterschiedliche Bedürfnisse und Interessen auf.



Haupt-Verkehrsmittel der Wiener TagespendlerInnen in %

	VZ 1981	VZ 1991	VZ 2001
Zu Fuß	13,9	11,0	6,5
Fahrrad	0,8	1,2	1,8
MIV	40,4	43,8	44,1
ÖV	44,9	43,9	47,0

Vergleich Arbeitsweg/Gesamtverkehr in Wien in %

22 % aller Wege sind
Arbeitswege

	Arbeitswege 2001	Gesamtverkehr 2006
Zu Fuß	6,5	27
Fahrrad	1,8	4
MIV	44,1	34
ÖV	47,0	35

Nutzung der Verkehrsmittel am Arbeitsweg 2008 in %

	zu Fuß	Rad	ÖV	Auto	anderes
Arbeitsplatz innerhalb Wiens	9,7	6,2	49,6	29,3	5,1
Arbeitsplatz außerhalb Wiens	0,8	0,5	29,9	64,8	4,0



Konflikte zwischen Verkehrsarten

Neben den unterschiedlichen Interessen, die beispielsweise zwischen Wohn- und Arbeitsbevölkerung bestehen, sind auch die Bedürfnisse der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen sehr unterschiedlich und vielfach konfliktbehaftet. In der Verkehrsplanung findet daher ein allgegenwärtiger Verteilungskampf statt.



Prioritäten/Ansprüche an den Raum

■ Beschleunigung ÖV

- mIV: weniger Fahrspuren
- FG: schlechtere Erreichbarkeit
 Haltestelle



Prioritäten/Ansprüche an den Raum

■ Verbreiterung Gehsteig

- mIV: weniger Parkplätze
- RF: keine Errichtung
 Radverkehrsanlage



Prioritäten/Ansprüche an den Raum

■ Errichtung Radabstellanlage

- **mIV:** **weniger Parkplätze**
- **FG:** **Einengung**
 Gehsteig
- **öV:** **ev. Behinderung bei**
 Fahrgastwechsel



Prioritäten/Ansprüche an den Raum

■ Umwandlung von Schräg- auf Längsparker

- **öV:** **ev. Verzögerungen durch Ein-**
 und Ausparken
- **FG:** **Überhang, Einengung**
 Gehsteig, riskantere Querungen
- **Rf:** **keine Errichtung**
 Radverkehrsanlage



Forderungen AK - generell

- Eine Gesamtsicht auf alle VerkehrsteilnehmerInnen und deren jeweilige Bedürfnisse ist notwendig
- Bei beengten räumlichen Verhältnissen in der Stadt ist eine Prioritätenreihung laut Masterplan Verkehr vorzunehmen – Umweltverbund vor mIV
- Eine Gesamtverkehrsplanung für den Großraum Wien ist notwendig:
 - ~ 650.000 BinnenpendlerInnen
 - ~ 200.000 EinpendlerInnen
 - bald 100.000 AuspendlerInnen



Forderungen AK - Arbeitswege

- Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Stadtrandbereiche wäre für viele Beschäftigte aus dem Umland mit erheblichen finanziellen Nachteilen verbunden. Um das notwendige Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, sind kostengünstige Umsteigemöglichkeiten zu schaffen (vergünstigte Tarife bei Park & Ride Anlagen, attraktive Kombitickets).
- Weiterer Ausbau von Park & Ride außerhalb Wiens in Kooperation mit Niederösterreich und der ÖBB
- Ein weiterer ÖV Ausbau (auch in den neuen Stadtteilen) ist sicherzustellen. Neben dem weiteren U-Bahn- und Straßenbahnausbau ist auch der S-Bahn Ausbau voranzutreiben. Die Optimierung der Verknüpfung S-Bahn und U-Bahn birgt großes Potential.
- Mindeststandards auch für den Fuß- und Radverkehr sind zu gewährleisten.





DANKE

DI Michael Klug

AK Wien - Abteilung Kommunalpolitik

A-1040, Prinz Eugen Straße 20-22

Tel: +43 1 501 65 3124

Fax: +43 1 501 65 3048

michael.klug@akwien.at



wien.arbeiterkammer.at

VERKEHR IN DER STADT

Input aus Sicht der FUSSGÄNGERINNEN



Soziale Rollen, Bedürfnisse

Unterschiedliche Ansprüche und Bedürfnisse

- Bewegungsraum, Verweilraum
- Schnelles Vorankommen
- Flanieren
- Barrierefreiheit, Rastmöglichkeiten
- Verkehrssicherheit
- Sicherheitsempfinden

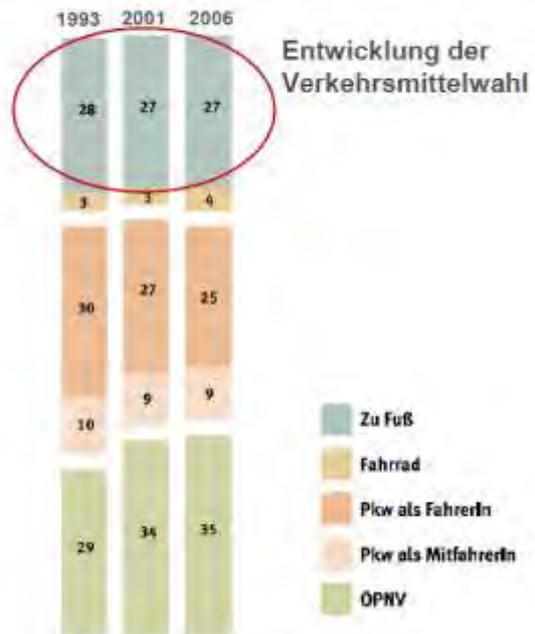
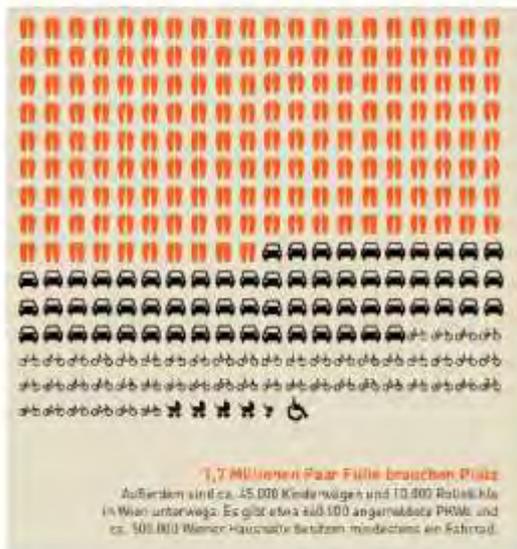


DIⁱⁿ Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum

IN ZUKUNFT
WIEN
:stadtgestaltung

StoDt+Wien

Zahlen, Fakten

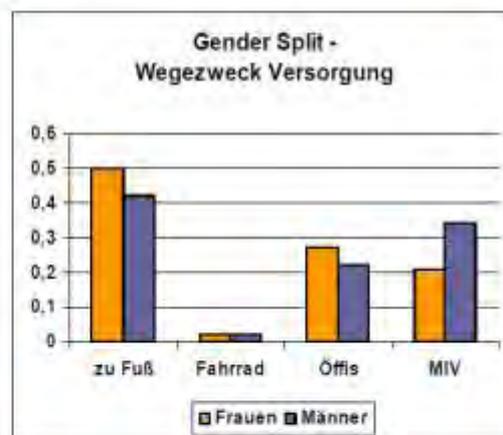
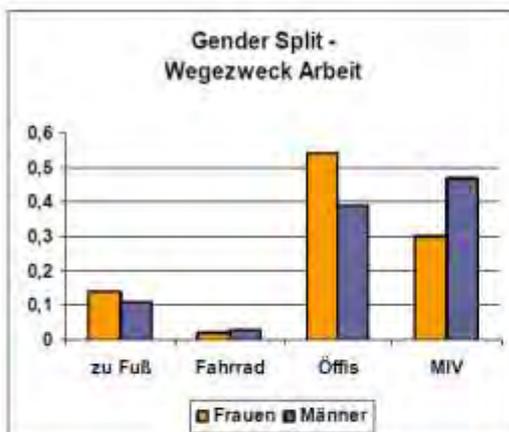
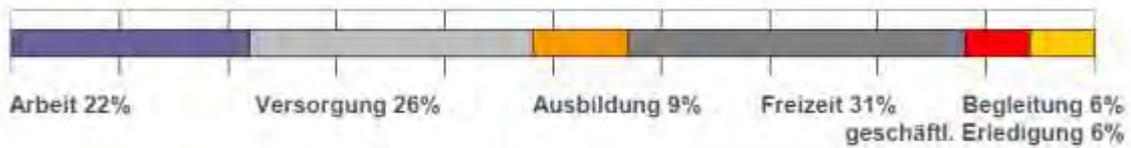


DIⁱⁿ Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum



StoDt+Wien

Wegezwecke



DIⁱⁿ Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum



StoDt+Wien

Aktivitäten und Projekte

....der Stadt Wien in den letzten 10 Jahren

- Masterplan Verkehr 2003 (+ Evaluierung und Fortschreibung)
- FußgängerInnenkoordinatorin in der MA 46
Schulwegpläne, Verkehrssicherheit für ältere Menschen
- Fußgängerarbeitskreis in der MA 18
- Gender Mainstreaming-Projekte: Stadt fair teilen
Pilotbezirk Mariahilf, Bezirkswettbewerb, Funktionsskizze...
- Pilotprojekte: Elterleinplatz, Walking Audits,...
- Merkblatt für den Fußgängerverkehr (MA 46)
- Leitbild öffentlicher Raum: Sozialraumanalysen

Dipl. Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum

IN ZUKUNFT
WIEN
stadtgestaltung

Stadt+Wien

Stadt fair teilen



Gender Mainstreaming Musterbezirke, 2002

- Ziele:
- Kindergarten
 - Volksschule
 - Hauptschule
 - AHS
 - Volkshochschule
 - Spielplatz
 - Sanitätsstation
 - Apothek
 - Friseur/Ärztin
 - Kinder- u. Jugendheilkunde
 - Orthopädie u. Orthop.Chirurgie
 - Spielplatz
 - Bad
 - Polizeiwachsturm
 - Post
 - Persönlicher Wf
 - Städtisches Amt
 - U-Bahn
 - Schnellbahn
 - Straßenbahn
 - Bus
 - Regionalbus
 - Lokalbahn



Zeichenerklärung

- █ Gehsteigbreite \geq 2 Meter
- █ Fußgängerzone
- █ Schutzweg
- Ampel
- █ Gehsteigbreite bis < 1 Meter
- █ Gehsteigbreite bis < 1,5 Meter
- █ Gehsteigbreite bis < 2 Meter
- █ Parken auf Gehsteig
- Kopf- und Kleinsteinpflaster

Dipl. Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum

IN ZUKUNFT
WIEN
stadtgestaltung

Stadt+Wien

Stadt fair teilen



Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf, 2003

7 beteiligte Magistratsabteilungen
Stadtgestaltung, Flächenwidmung, Straßen-, Brückenbau,
öffentlichen Beleuchtung, Verkehrsorganisation, Marktamt



Herausforderung: Verankerung von Gender Mainstreaming in der
täglichen Arbeit der Planungsverwaltung, Verknüpfung technischer
Maßnahmen mit sozialen Fragestellungen

Dⁱⁿ Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum

IN ZUKUNFT
WIEN
stadtdesign

StoDt+Wien

Stadt fair teilen



Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf, 2003

systematische Analyse der Bedingungen fürs Zufußgehen in Mariahilf
anhand der Qualitätskriterien des Masterplans Verkehr
Bestandsaufnahme: 27 km Straßennetz, M:1:500



Hierarchisierung des Fußwegenetzes
(3 Kategorien)

Dⁱⁿ Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum

IN ZUKUNFT
WIEN
stadtdesign

StoDt+Wien

Leitbild öffentlicher Raum

Enthält Grundsätze für die Gestaltung öffentlicher Räume

- Verwaltung als lernendes System
- Prinzip Stadt fair teilen verankert

Beispiele:

- Sozialraumanalyse (Meidlinger Hauptstraße)
- Evaluierung (Mariahilfer Platzl)



DIⁱⁿ Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum

IN ZUKUNFT
WIEN
stadtdesign

StadT+Wien

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

DIⁱⁿ Elisabeth Irschik
Stadt Wien, Magistratsabteilung 19
elisabeth.irschik@wien.gv.at
01-41118-88938



DIⁱⁿ Elisabeth Irschik, MA 19, Gestaltung öffentlicher Raum

IN ZUKUNFT
WIEN
stadtdesign

StadT+Wien



Julian Baker
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern

Velostadt Bern



I. Ein paar Worte zu Bern...

- Lage: Schweizer Mittelland, 542 m ü.M.
- Hauptstadt der Schweiz
- Sitz von vielen Verwaltungsstellen
- 130'000 EinwohnerInnen, 52 km²
- 148'000 Arbeitsplätze
- Agglo: 300'000 EW, 481 km²



I. Ein paar Worte zu Bern...



14.06.2016 | Seite 2

II. Bedürfnisse

Bern handelt bei der Veloförderung nach folgenden Grundsätzen:

Fahrräder sind Fahrzeuge...
→ Sie gehören auf die Fahrbahn



- Sichtbarkeit
- Sicherheit
- Geschwindigkeit
- Komfort

14.06.2016 | Seite 4

Velostadt Bern

Fachstelle
Fuß- und Veloverkehr
Stadt Bern



II. Bedürfnisse

Bern handelt bei der Veloförderung nach folgenden Grundsätzen:

Fahrräder brauchen auch Platz...

→ Zielnahe und sichere Abstellplätze sind nötig



14.04.2010 | Seite 2

Velostadt Bern

Fachstelle
Fuß- und Veloverkehr
Stadt Bern



1. Einfach und verständlich
gestaltete Anlagen



2. Velostreifen bei starkem Verkehr
oder hohen Geschwindigkeiten



Velostadt Bern

Fachstelle
Fuß- und Veloverkehr
Stadt Bern



3. Bei Lichtsignalanlagen:

- Induktionsschlaufen (Sensoren im Boden)
- eigene Wartebereiche
- je nach Situation Dauer-, Vor- oder Nachgrün
- Vorbeifahrt an stehenden Kolonnen möglich
- keine unplausiblen Wartezeiten



14.06.2016 Seite 7

Velostadt Bern

Fachstelle
Fuß- und Veloverkehr
Stadt Bern



**4. Bei Tramgleise-Querungen:
Winkel von mindestens 30 Grad**



**5. Für die Fahrt geradeaus keine
Fahrstreifenwechsel für Veloverkehr**



**6. Wo möglich werden Einbahnen
für Velos geöffnet**



14.06.2016 Seite 8

Velostadt Bern

7. Strassenreinigung und Winterdienst für Velo-Anlagen sicherstellen



8. Bei Baustellen werden Umleitungen für den Veloverkehr verständlich signalisiert.



14.04.2010 | Seite 9

Velostadt Bern

- 9. Das Abstellangebot wird nachfragegerecht bereitgestellt.
- 10. Veloabstellplätze werden sicher, übersichtlich und benutzerfreundlich gestaltet.
- 11. Werden in der Regel mit Anbindepfosten ausgestattet.
- 12. Bei öffentlichen Gebäuden nach Möglichkeit überdacht.



14.04.2010 | Seite 10

Velostadt Bern

Fachstelle
Fuss- und Veloverkehr
Stadt Bern



13. Velostationen am Hauptbahnhof

- Zentrale Lage
- Kurze Wege
- 24 h am Tag zugänglich
- Weitere Dienstleistungen



14.06.2010 | Seite 11

Velostadt Bern

Fachstelle
Fuss- und Veloverkehr
Stadt Bern



14. Auch die Privaten sind in der Pflicht...

Bauverordnung des Kantons Bern

Die Mindestanzahl an zu erstellenden Velo-Abstellplätzen wird vorgeschrieben:

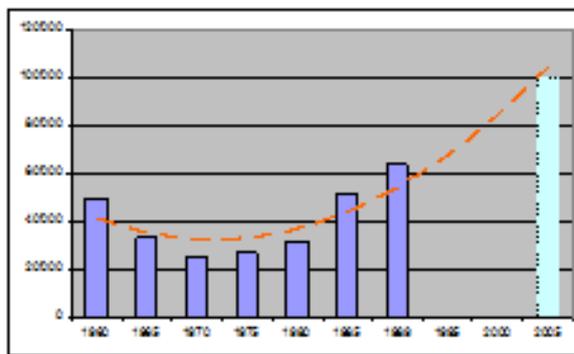
Nutzung	Anzahl	
Wohnen	2	je Wohnung bis 70 m ² Bruttogeschossfläche (BGF)
	3	je Wohnung mit mehr als 70 m ² BGF
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen, Hotel	2	je 100 m ² BGF
Einkaufen, Freizeit, Kultur und Restaurant	3	je 100 m ² BGF
Spital, Heim	1	je 100 m ² BGF
Schulen	10	je 100 m ² BGF

14.06.2010 | Seite 12

III. Resultate...

Zahlen zum Veloverkehr in Bern:

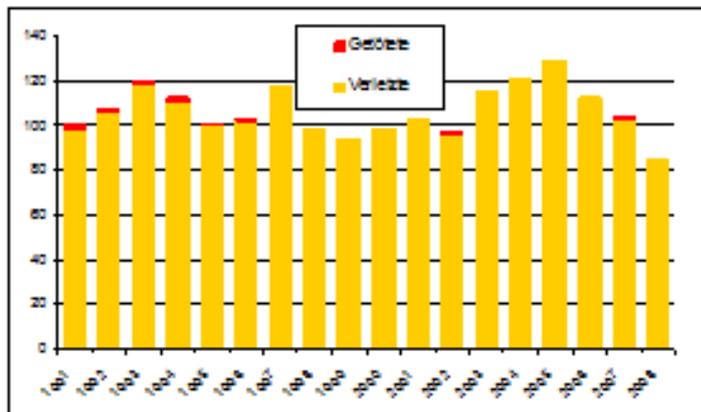
- ca. 100'000 Velos
- 18% der BernerInnen sind **täglich** mit dem Velo unterwegs
(9% mit dem Auto, 36% mit dem ÖV)
- 48% fahren in der Stadt zumindest gelegentlich Velo
- 11% der **Wege** werden per Velo zurückgelegt
(33% zu Fuss, 30% MIV, 28% ÖV)



III. Resultate...

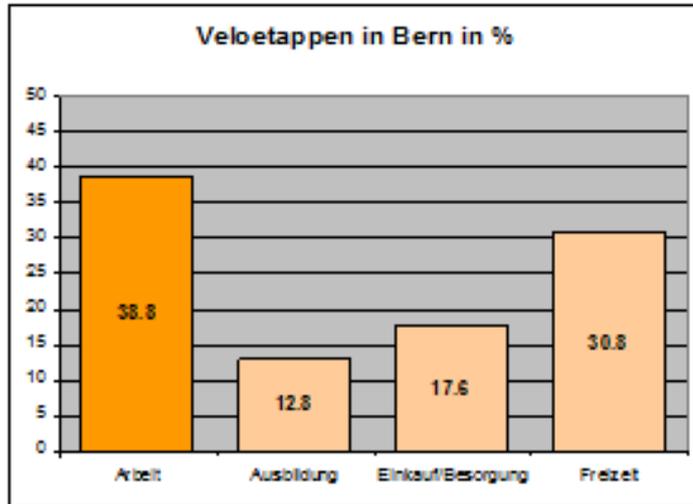
Unfallentwicklung Veloverkehr:

Tendenziell leichte Abnahme der Unfälle
trotz Zunahme des Veloverkehrs



III. Resultate...

In Bern dominiert der Arbeitszweck



14.04.2010 | Seite 12



ÖFFENTLICHER VERKEHR IN WIEN

IN ZUKUNFT
WIEN
Planen. Gestalten. Bewegen.

Gregor Stratil-Sauer
MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung

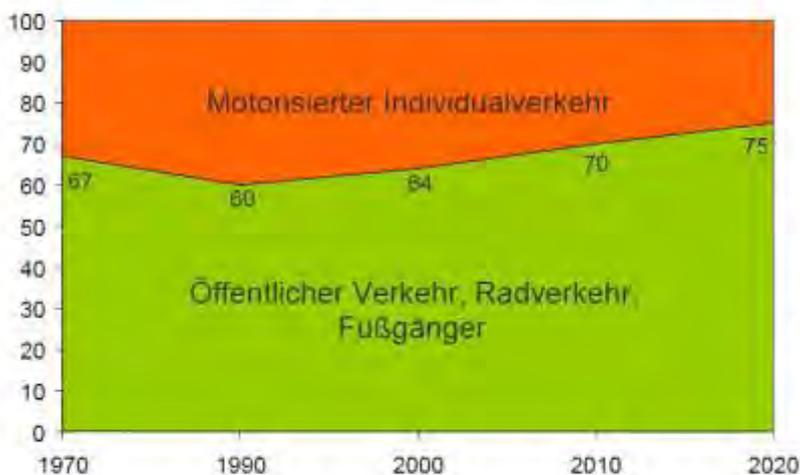


14. April 2010 – Verkehr in der Stadt – AK-Wien

MASTERPLAN VERKEHR 2003

IN ZUKUNFT
WIEN
Planen. Gestalten. Bewegen.

Erfolgsmaßstab:
Modal Split - Wege der Wienerinnen und Wiener

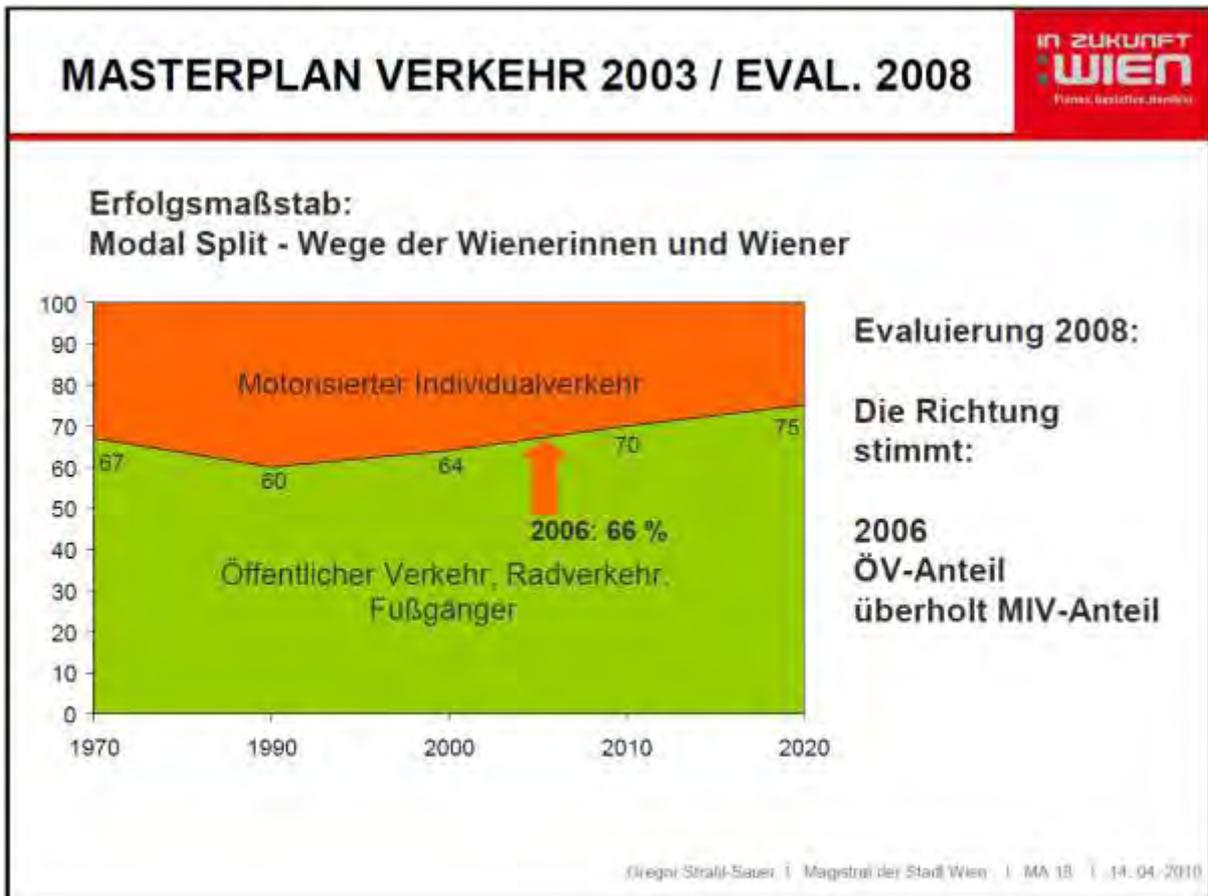


Von 2003 bis 2020:

Steigerung:
 ÖV 34 auf 40%
 Rad 3 auf 8%

Stabilisieren:
 Fuß bei 27%

Reduktion:
 MIV 36 auf 25%



STRASSENBAHNNETZ

IN ZUKUNFT
WIEN
Planes, Gestaltet, Handeln.



Gregor Strahl-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 14. 04. 2010

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

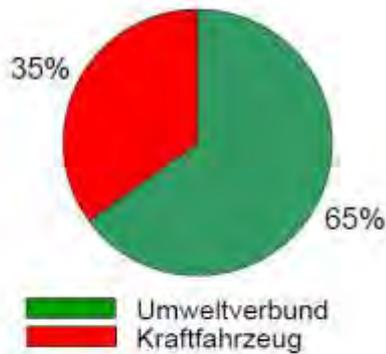
IN ZUKUNFT
WIEN
Planes, Gestaltet, Handeln.



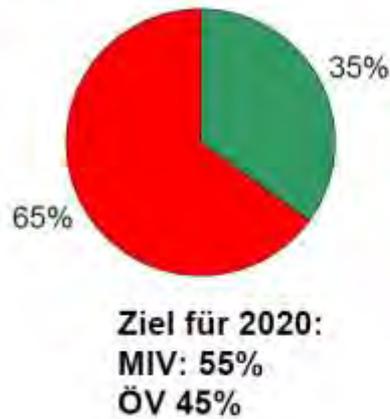
Gregor Strahl-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 14. 04. 2010

VERKEHRSMITTELWAHL WIEN - UMLAND

WienerInnen



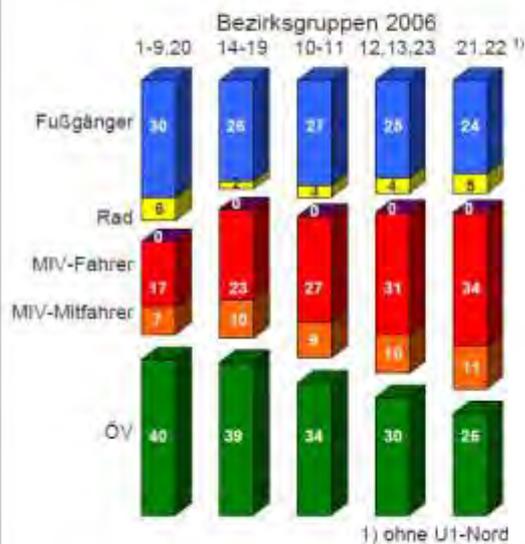
EinpendlerInnen



Gregor Strauß-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 14.04.2010

WAS WURDE ERREICHT – MODAL SPLIT

Modal Split der Wiener



Kfz-Verkehrsstärke an Hauptstraßen

2000 - 2005:
Wien insgesamt: +3,7 %
Bezirke 1 - 9, 20: -2,8 %
Stadtgrenze: +10,1 %

Bezirke 1 - 9, 20:
1990 - 1995: -4,7 %
1995 - 2000: -1,3 %
2000 - 2005: -2,8 %

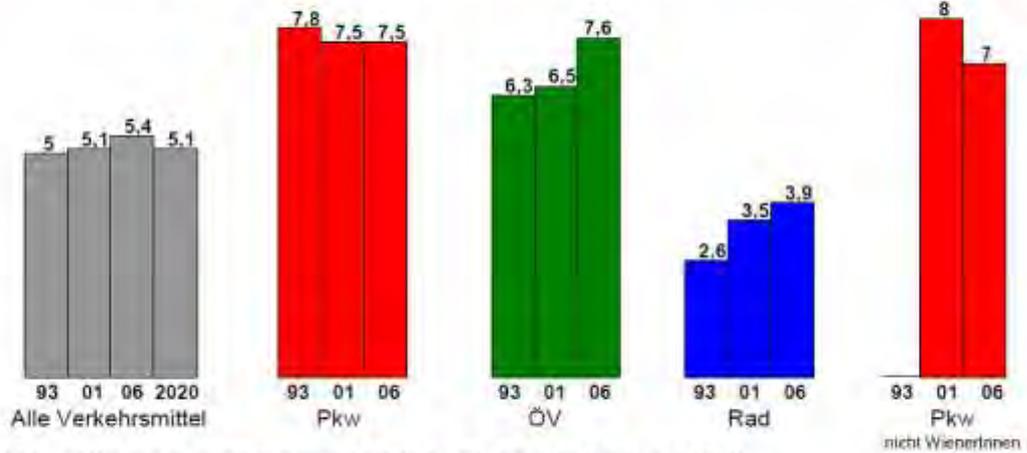
In den Bezirken 1-9 u. 20 nimmt der Kfz-Verkehr seit 15 Jahren ab.

Gregor Strauß-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 14.04.2010

DURCHSCHNITTliche WEGLÄNGEN



Durchschnittliche Wegelänge im Binnenverkehr der WienerInnen in km



Weglängen wachsen (+6%), aber nicht im MIV!

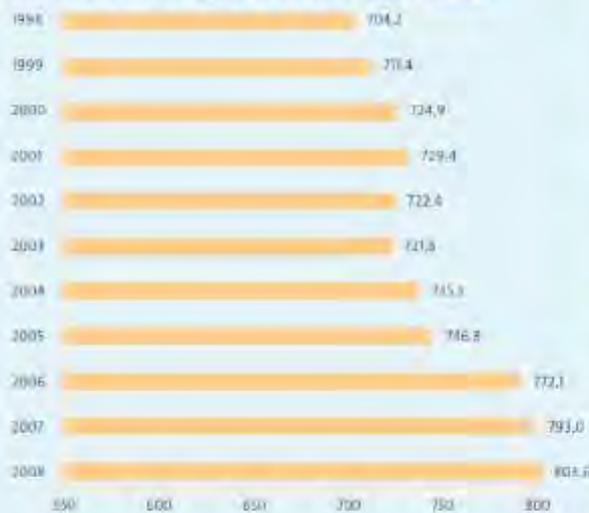
Quelle: Sozialdata 2007

Gregor Strauß-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 10 | 14.04.2010

WAS WURDE ERREICHT – ÖV



FAHRGASTZAHLEN IN MIO. 1998–2008



Quelle: Wiener Linien Betriebsangaben 2008

▪ Öffentlicher Verkehr:

**Fahrgastzahlen 1998 – 2008:
+ 15 % (Wiener Linien)**

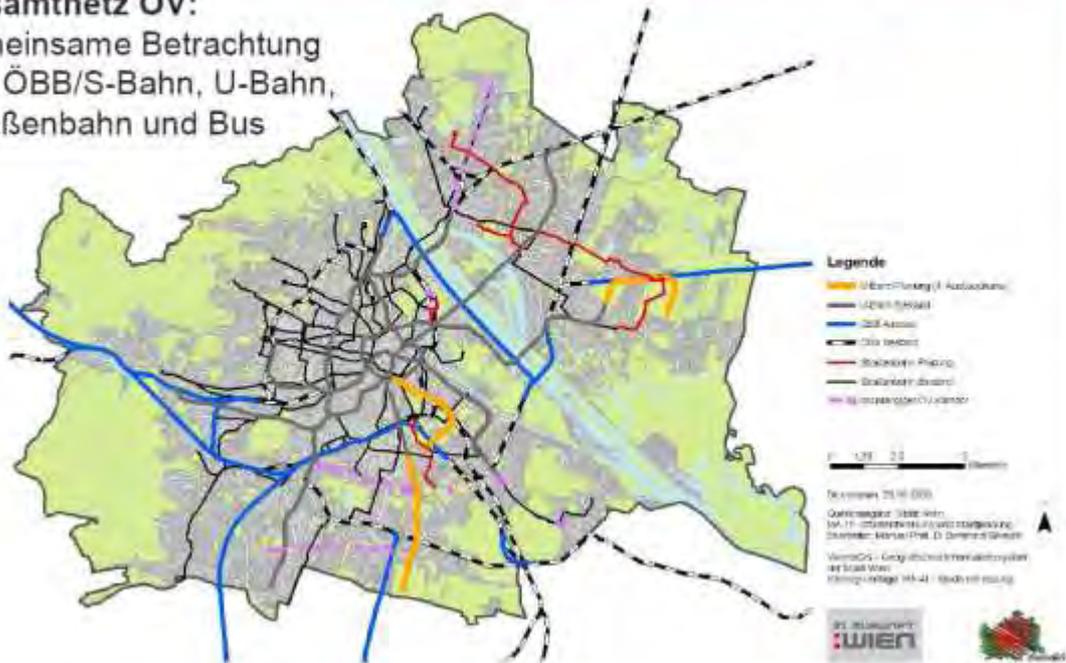
**Platzkilometer 2003 – 2007:
+ 3 % (Wiener Linien)**

Gregor Strauß-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 10 | 14.04.2010

MPV03 – FORTSCHREIBUNG 2008



Gesamtnetz ÖV:
gemeinsame Betrachtung
von ÖBB/S-Bahn, U-Bahn,
Straßenbahn und Bus



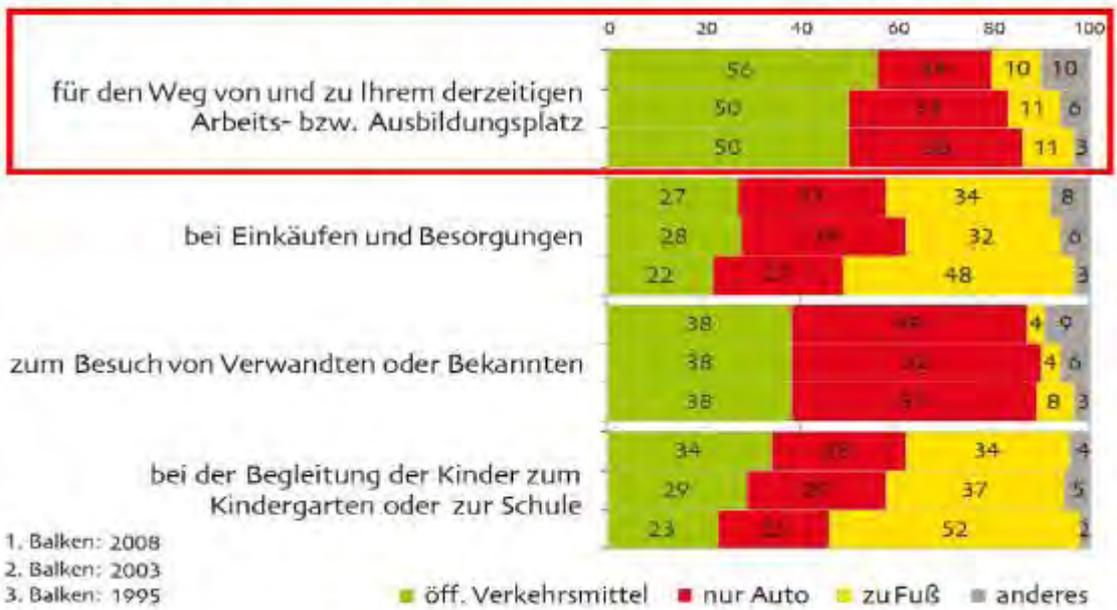
Gregor Straßl-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 14.04.2010

STUDIE ZUR LEBENSQUALITÄT IN WIEN 2008



Hauptsächliche Verkehrsmittelwahl am Weg zum Arbeitsplatz

Abb. 3: Frage: Welche Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich für diesen Weg? (Basis: Deklarierte; in %)

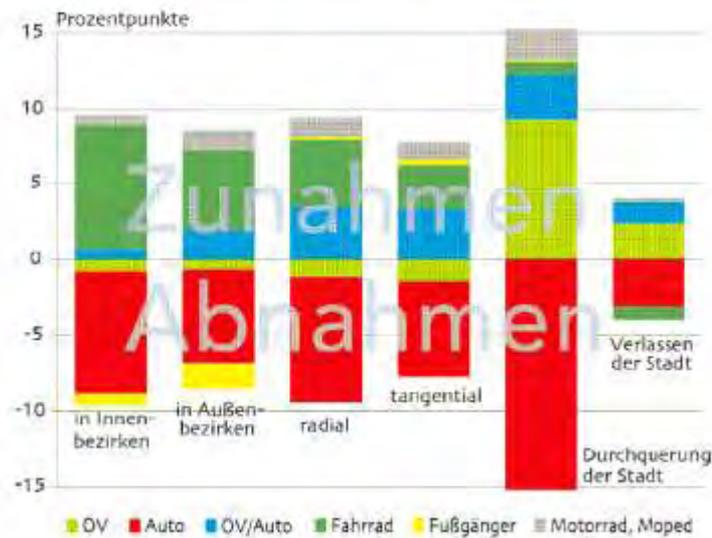


STUDIE ZUR LEBENSQUALITÄT IN WIEN 2008



Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei unterschiedlichen Arbeitswegen

Abb. 4: Veränderung der Anteilswerte verschiedener Verkehrsmittel von 1995 bis 2009 bei unterschiedlichen Typen von Arbeitswegen



der Stadt Wien | MA 18 | 14. 04. 2010

STUDIE ZUR LEBENSQUALITÄT IN WIEN 2008



Pkw-Besitz der WienerInnen

Abb. 5: PKW pro 1.000 Einwohner (zum Jahresbeginn) von 1997 bis 2009



der Stadt Wien | MA 18 | 14. 04. 2010



DI Gregor Stratil-Sauer

43 1 4000 88835

gregor.stratil-sauer@wien.gv.at



ARBÖ

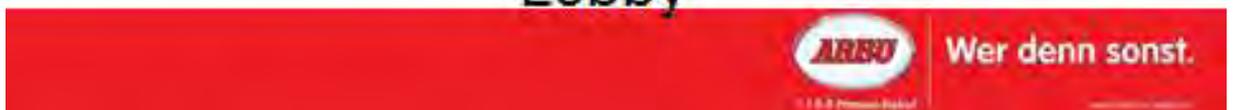


Verkehr in der Stadt

ARBÖ
Auto-, Motor -und Radfahrerbund
Österreichs

Das " R " steht seit 1899 für Radfahrer

Daher: keine "nur" Benzin-, und Bleifuß-
Lobby"



Verkehr in der Stadt

Überzeugter Verfechter
sinnvolles Miteinander
von
Individualverkehr
Öffis
Radverkehr/ E-Bikes
FußgängerInnen



Wer denn sonst.

Verkehr in der Stadt

Wien braucht

Ausbau Radinfrastruktur
Rad-Abstell-/Schließfach-Anlagen
S-Bahn-Ring um Wien



Wer denn sonst.

Verkehr in der Stadt

Pendlerinnen und Pendler zahlen doppelt

-Systemkosten Auto

PLUS

- Kosten P+R

- Kosten Öffis

Gefragt sind:

> neue Strategien

> wirtschaftliche Anreize



Wer denn sonst.

Verkehr in der Stadt

Schluss mit

- "wer zahlt darf weiter fahren"

- "alles immer nur über Preise/Kosten regeln"



Wer denn sonst.

Verkehr in der Stadt

ARBÖ Wien steht für

- sinnvolles
- leistbares
- bequemes

Wechseln zwischen den diversen
Formen der Mobilität



Wer denn sonst.

6.2 Teil 2: Auto in der Stadt

Angelika Winkler – Stadt Wien

Georg Mayer – AK NÖ

Martin Blum - VCÖ

Günther Schweizer - ARBÖ

IN ZUKUNFT WIEN

Auto in der Stadt
Veranstaltungsreihe „Verkehr in der Stadt“ der AK Wien
17.06.2010

Angelika Winkler, MA 18

Auto in der Stadt

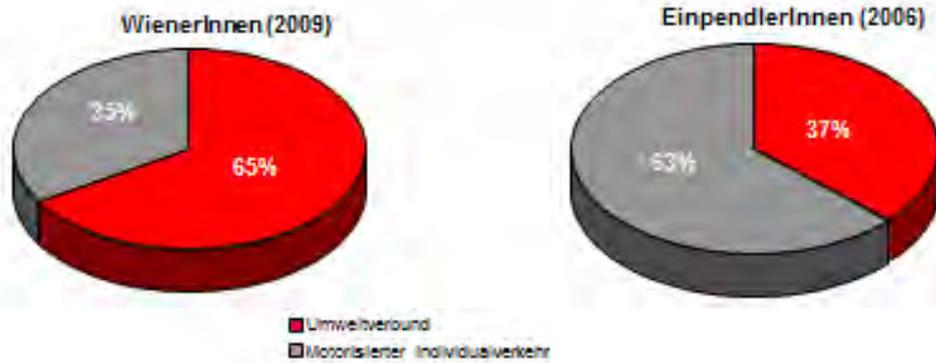
IN ZUKUNFT
WIEN
Forum European Mobility



Anteil des Umweltverbundes (ÖV, Rad, zu Fuß) an den gesamten Wegen



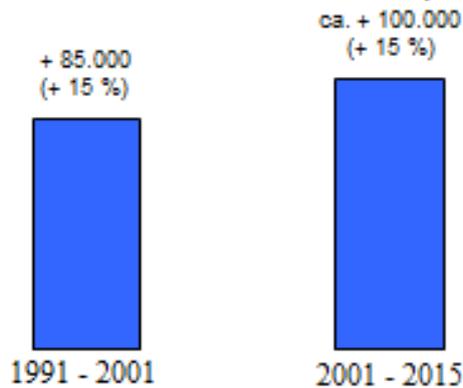
Anteile des Jahres 2006



Entwicklungstendenzen: PKW-Bestand und CO₂-Emission

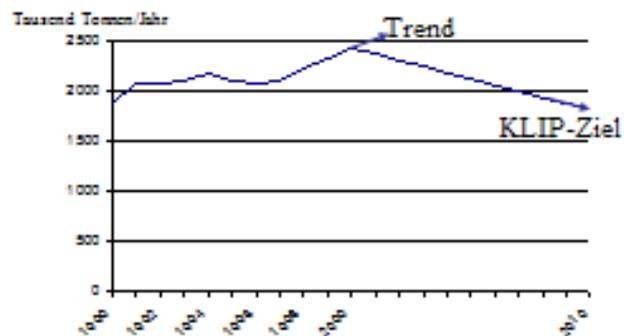


PKW-Bestand in Wien 660.00 (2009)



Der PKW-Bestand ist seit 2006 gleichbleibend bis schwach sinkend.

CO₂-Emissionen im Verkehr in Wien



Die Umsetzung der KLIP-Ziele zum Verkehr stellt eine der größten Herausforderungen dar.

Leitbild und Hauptziele Masterplan Verkehr 2003/2008



Verkehrsvermeidung

Verkehrsverlagerung

Umweltfreundliche Abwicklung

Wie kann man Stau vermeiden?



Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Ausbau des öffentlichen Verkehrs
(U-Bahn, tangentielle Straßenbahnlinien,
Taktfahrpläne, BenutzerInnenfreundlichkeit)

Radfahren (Alltagswege, Lücken-
schluss, Abstellanlagen, fahrradfreund-
liches Klima



zu Fuß gehen
Attraktive Aufenthaltszonen, Koexistenz der
VerkehrsnutzerInnen, Fußgängernetze,
Verkehrssicherheit



Intermodale Wegeketten (P+R, B+R, kiss+ride)

Wie bekommt man leicht einen Parkplatz?

IN ZUKUNFT
WIEN
Kommunikation, Analyse



Parkraumbewirtschaftung
(Satellitenzonen, flexiblere Modelle)



P+R Anlagen

Wohnsammelgaragen (Oberflächengestaltung)

Car sharing, car pooling

Wie kann man Verhalten beeinflussen?

IN ZUKUNFT
WIEN
Kommunikation, Analyse



Anreizsysteme

Attraktive Alternativen (ÖV)
Förderungen (Fahrradabstellplätze)
Raumplanung und integrierte Verkehrsplanung

Lenkungsmaßnahmen

Preisgestaltung, Verbote

Marketing

Image

Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen
und Amtshäuser



DI Angelika Winkler MA 18
angelika.winkler@wien.gv.at
<http://www.wien.gv.at/statentwicklung/>



Man lernt ja schon früh, dass man in der Stadt
mit dem Auto nicht vorwärts kommt.



Pendeln in Niederösterreich 2009

Niederösterreich - Wien



Pendeln in Niederösterreich 2009

- 543.797 wohnhaft Beschäftigte leben in Niederösterreich
- Jede/R Zweite verlässt den Wohnbezirk
- Jede/R Vierte arbeitet in Wien



Pendeln in Niederösterreich

Pendelbeziehungen Niederösterreich Wien	1994	2009	Veränderung 1994 bis 2009 in Prozent
AuspendlerInnen nach Wien aus Niederösterreich	88.018	143.399	62,9
EinpenderInnen aus Wien nach Niederösterreich	32.207	51.638	60,3



AuspendlerInnen nach Wien 2009

Bezirk	nach Wien 2009	Anteil NÖ Bezirke an Wien PendlerInnen	Anteile in %
Wien Umgebung	23.442	16,3	
Mödling	19.174	13,4	
Gänserndorf	17.397	12,1	
Baden	13.247	9,2	
Korneuburg	13.230	9,2	60,2
Mistelbach	8.977	6,3	
Tulln	8.488	5,9	
St. Pölten	6.995	4,9	
Wr. Neustadt	6.698	4,7	
Bruck/Leitha	5.818	4,1	
Hollabrunn	4.977	3,5	89,6

AuspendlerInnen Ergebnisse der VZ 2001 (Berechnung: GemeindeauspendlerInnen ohne Rad und Fuß)



Bezirk	MIV Anteil	Städte MIV Anteil
Tulln	70,9	53,8
Gänserndorf	69,4	39,1
Hollabrunn	85,9	59,1
Mistelbach	71,5	59,3
Baden	79,0	66
B. Pöfing	94,0	86,4
W. Neustadt	76,3	67,1
Krems	85,9	69,4
Wien Umgebung	83,1	69,6
Korneuburg	75,3	70,4
Bruck/Leitha	77,4	70,8
Melk	85,8	71,7
Mödling	77,9	72,2
Amstetten	87,7	72,4
Neunk	82,9	75,8
Horn	80,7	81
Gmünd	94,5	87,9
Waidhofen/Th.	93,4	90,7
Zwettl	93,9	96,2
Scheibbs	83,4	kein Wert
Lilienfeld	86,3	kein Wert
Summe/ Gesamt	79,4	



Kostenvergleich öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr

- Im Vergleich mit 6 Liter Diesel pro 100 km – ist ÖV ab 20 km günstiger (Diesel 1,12 Euro Durchschnitt Erhebung 9. Juni 2010)
- Im Vergleich mit 8 Liter Diesel pro 100 km – ist ÖV ab 5 km günstiger
- Bei 24 Cent pro km (km-Geld ohne Wertverlust) und bei 42 Cent pro km ist der ÖV in jeder Entfernung günstiger
- Beispiel Hollabrunn – Wien (mit Kernzone) Entfernung 53 km
 - ◆ Nettomedian Wien: 1.361 Euro
 - ◆ Monatskarte: 143,7 Euro = 11% vom Median
 - ◆ 22 Arbeitstage im Monat: 24 Cent pro km 559,7 Euro = 41% vom Median

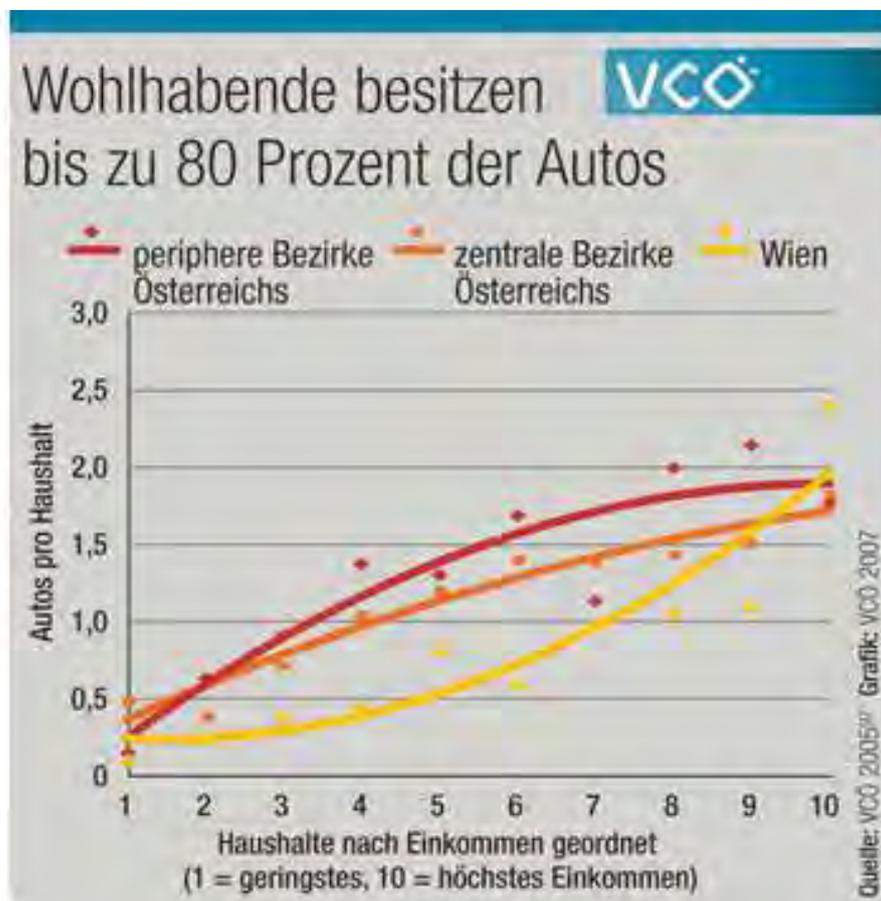
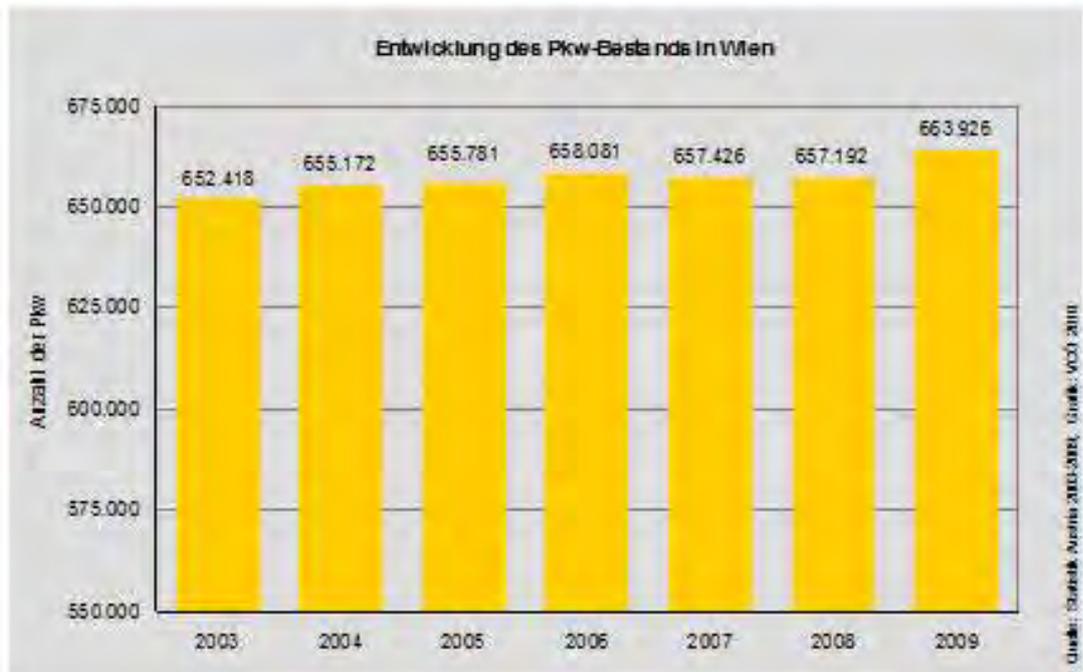
Impuls zur Veranstaltung „Das Auto in der Stadt“

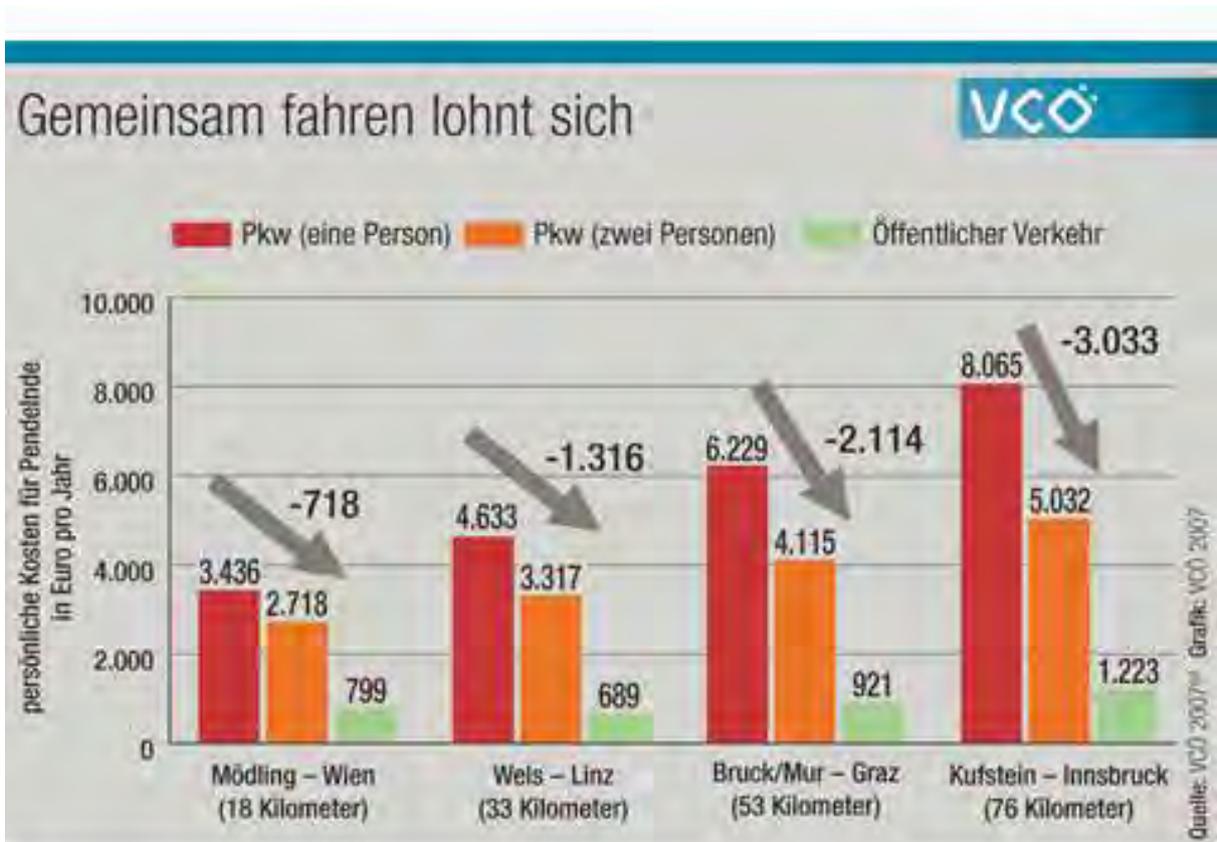
Martin Blum, VCÖ

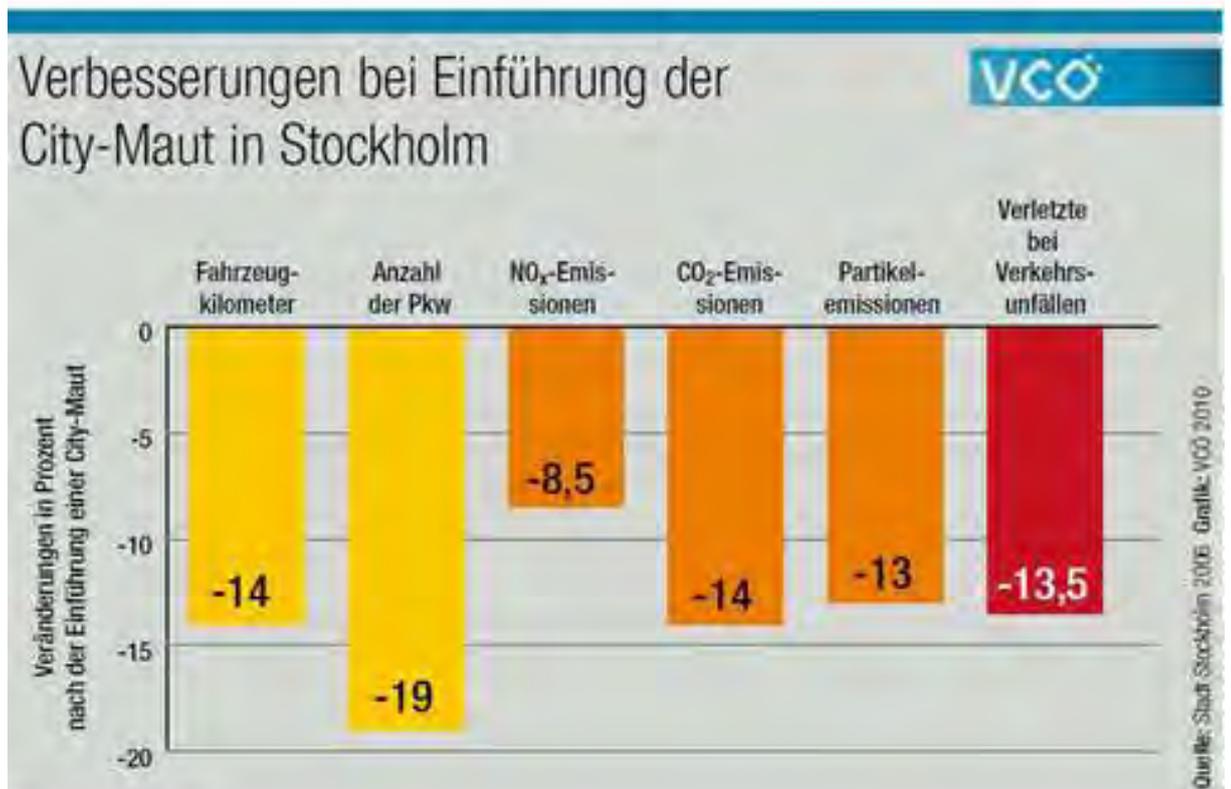
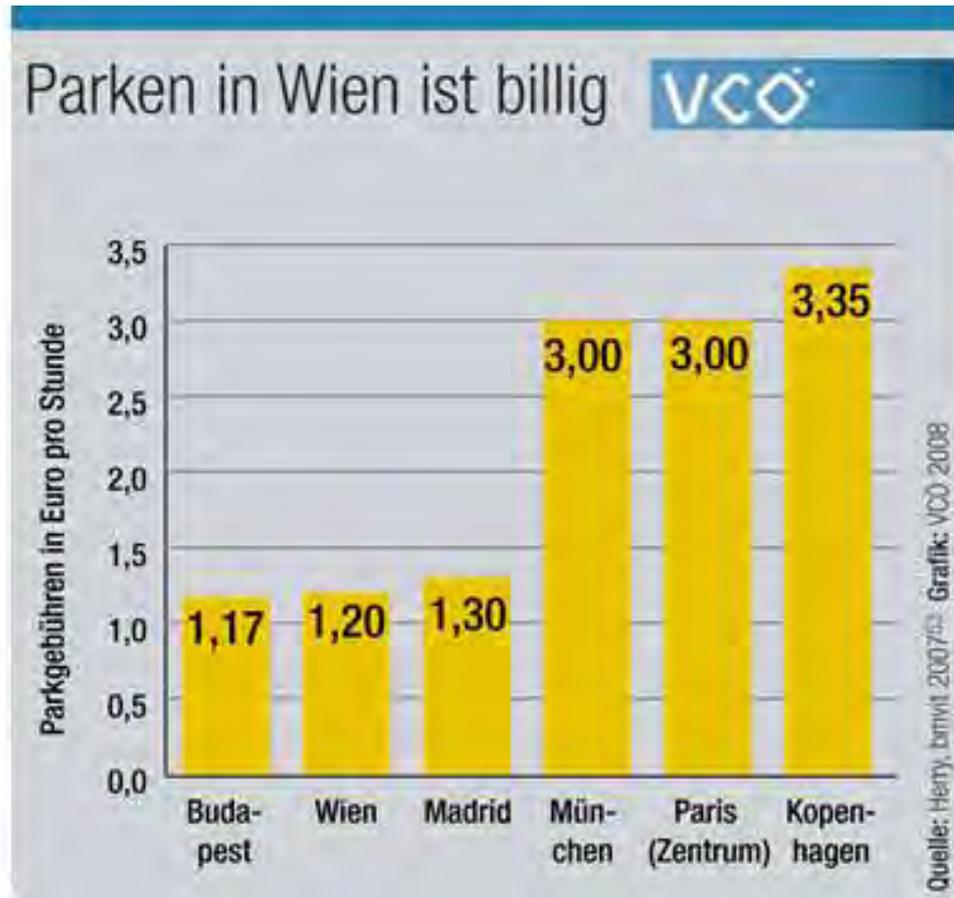
1970 war Autobahnnetz in Wiens
Stadtzentrum geplant



Weniger Pkw in Wien sind realistisch











ARBÖ



Wer denn sonst.

123 Partner-Netz

www.arboe.at

Vergangenheit

- Vignettenpreise erhöht
- Motorbezogene Versicherungssteuer angehoben
- LKW-Maut eingeführt
- 2 Mal Mineralölsteuer erhöht
- 2 Mal NoVA verschärft
- 3 Mal Sprit-Verteuerung durch biogene Zumischungen
- Keine Budgetzuschüsse für ASFINAG



Wer denn sonst.

123 Partner-Netz

www.arboe.at

Vergangenheit - FAZIT

- Massive Belastung Autofahrer
- Kaum Ausgaben für Umwelt
- Versäumnisse im Straßenbau nicht komplett aufgeholt
- Pkw-Fahrer als Sündenböcke
- Umbruch in Branche erst seit 2008

Markt bietet große Auswahl an umweltverträglichen Autos an -> CO₂ – arm,
Partikelfilter, Hybrid, usw., Anteil Benziner steigt



Wer denn sonst.

FAZIT

Schluss mit

- "wer zahlt darf weiter fahren"
- "alles immer nur über Preise/Kosten regeln"



Wer denn sonst.

FAZIT

- Verkehrspolitik ist Gesellschaftspolitik
- Verpflichtung für Regierende
Mobilität leistbar zu gestalten
- Arbeitnehmer brauchen politische
Rückendeckung



1-2-3 Kosten-Nutzen

Wer denn sonst.

www.arbo.orf

Zukunft

Pendlerinnen und Pendler zahlen doppelt:

> Systemkosten Auto

PLUS

> Kosten P+R

> Kosten Öffis

Gefragt sind:

- neue Strategien
- wirtschaftliche Anreize



1-2-3 Kosten-Nutzen

Wer denn sonst.

www.arbo.orf

Zukunft

- Österreich drohen neue Gefahren durch Gigaliner: Güterverkehr wird von Schiene auf Straße zurückverlagert
- Österreich gerät in Infrastruktur-Zwickmühle: Milliarden für den Brennerbasistunnel und Milliarden für Gigaliner-fähige Autobahnen
- Zustandekommen der Sprit- und Ölpreise nicht mehr durch flatterhafte, untransparente „Börsen“ (Rotterdam ist Umschlagplatz und keine echte Börse)



Wer denn sonst.

1-2-3 Personen-Mitglied

www.oev.at

Zukunft bis 2020

- Mobilität wird bunter
- Verbrennungsmotoren dominieren noch viele Jahre
- Spritsparpotenziale bei herkömmlichen Antrieben enorm
- Einsparpotenziale durch Leichtbauweise, Reifen und Fahrweise



Wer denn sonst.

1-2-3 Personen-Mitglied

www.oev.at

Zukunft bis 2020

- Nicht in die E-Autofalle tappen: Nur Nischenangebote in den nächsten Jahren, breites Angebot noch nicht in Sicht
- Chancen E-Mobilität abhängig von Infrastruktur, Batterien, Kaufpreis und Angebot
- E-Mobilität wird teuer – Das kann sich nicht jeder leisten (Finanzierung Infrastruktur ungeklärt, Batterien machen etwa 1/3 vom Kaufpreis aus)
- Kurzfristige Chancen bei E-Bike, E-Mopeds und im kommunalen Bereich



Wer denn sonst.

1-2-3-Personen-Fahrer

www.arbo.at

Zukunft bis 2020

- Umstellung der zulassungs- und besitzbezogenen Steuern auf fahrleistungsabhängige unter der Voraussetzung, dass Gesamtbelastung nicht steigt
- Zersiedelung muss gestoppt und Kauf regionaler Produkte / Lebensmittel attraktiviert werden. Nicht durch Umweltzonen in den Städten, Menschen zu Kauffahrten in die Peripherie zwingen!
(Kommunalabgabe „fördert“ Betriebsansiedlung, nicht jedoch Wohnraum-Schaffung)



Wer denn sonst.

1-2-3-Personen-Fahrer

www.arbo.at

Zukunft

Ein sinnvolles Miteinander von:

- Individualverkehr
 - Öffis
- Radverkehr/ E-Bikes
- FußgängerInnen



Wer denn sonst.

1-3 Personen-Betrieb

www.arboe.orf.at

Zukunft

ARBÖ steht für

- sinnvolles
- leistbares
- bequemes

Wechseln zwischen den diversen
Formen der Mobilität



Wer denn sonst.

1-3 Personen-Betrieb

www.arboe.orf.at

Zukunft

ARBÖ

Auto-, Motor -und Radfahrerbund Österreichs

Das " R " steht seit 1899 für Radfahrer

Daher: keine "nur" Benzin-, und Bleifuß-Lobby"



Wer denn sonst.

www.arboe.orf

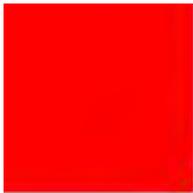
6.3 Teil 3: Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Sylvia Leodolter – AK Wien

Robert Dangl – Wiener Linien

Alfred Dorner - PGO

Andreas Käfer – Verkehrsplanung Käfer



Verkehr in der Stadt

Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Mag. Sylvia Leodolter

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der
AK Wien



Was aus AK-Sicht ernst genommen werden muss:

- PendlerInnen sind **für Wien unverzichtbar**
- Wer mehr PendlerInnen im ÖV will, muss
Anreize nicht nur im Verkehrsbereich
setzen
- PendlerInnen sind **KundInnen** im ÖV mit
berechtigten Anliegen
- Das ÖV-System in Wien besteht **nicht nur**
aus den **Wiener Linien**
- Pendeln verursacht **Stress** und kostet **Geld**



PendlerInnen sind für Wien unverzichtbar...



Unternehmen (Beispiele)	Beschäftigte	Pendleranteil
BMLFUW	290	86 %
Integral-Montage Anlagen- und Rohrtechnik GmbH	280	75 %
Honeywell Austria GmbH	120	58 %
Verbund Austrian Hydro Power AG	220	52 %
General Motors Powertrain Austria GmbH	1800	51 %
Europay Austria Zahlungs-Verkehrssysteme GmbH	320	45 %
OMV AG (Zentrale)	680	43 %
Wirtschaftskammer Österreich	1300	36 %
Arbeiterkammer Wien	670	26 %



Arbeitsweg - PendlerInnen Grunddaten - Hintergrund



- In Österreich pendelt etwa jeder zweite der rund 3,6 Millionen Erwerbstätigen, das heißt: 1,8 Millionen pendeln täglich in eine andere Gemeinde zur Arbeit.
- Aus **Niederösterreich und dem Burgenland** pendeln täglich **220.000 Menschen nach Wien**, darunter rund 190.000 ArbeitnehmerInnen. Fast **drei Viertel** der Wien-EinpendlerInnen kommen **mit dem Auto**, die übrigen fahren mit **Bahn und Bus**.
- Im Schnitt braucht ein Pendler jedes Jahr **500 Stunden** für den Weg zur und von der Arbeit.



Verkehrsmittelwahl

2 repräsentative AK-Befragungen



	2005	1999
eigener PKW/Motorrad/Moped	56	45
PKW als Mitfahrer	1	1
Bahn/Schnellbahn	35	43
Badnerbahn	2	1
Werksbus	0	0
Bus/Regionalbus	4	6
U-Bahn	2	2
Straßenbahn	0	1
Fahrrad	0	0



Gründe für die hauptsächlichliche Pkw-Nutzung



	2005	1999
bin mit Auto zeitmässig flexibler	97	95
bin mit dem Auto deutlich schneller	90	87
mit öffentl. VKM öfter umsteigen	87	85
habe am Arbeitspl. kein Parkplatzprob.	85	75
erledige oft Einkäufe am Rückweg	73	70
habe Firmenparkplatz	61	53
fahre außerhalb der Stoßzeiten	51	46
habe Firmen-PKW zur Verfügung bzw.	32	30



Gründe für die hauptsächlichliche ÖV-Nutzung



	2005	1999
habe fahrplanmäßig gute Verbindung	81	n.a.
ÖV ist entspannend und stressfrei	80	82
habe mit ÖV kein Verkehrsrisiko	75	83
ÖV sind kostengünstiger	71	74
mit ÖV bin ich schneller oder zumindest gleich schnell	70	66
habe für den PKW keinen Parkplatz	55	53
habe keinen PKW zur Verfügung	22	28



Pkw-Pendler werden weiblich...

- 1999 waren „nur“ 41 % der Frauen (50 % der Männer) hauptsächlich Pkw-Nutzer (bzw. Pkw als MitfahrerIn)
- 2005 haben die Frauen aufgeschlossen: 55 % der Frauen (59 % der Männer) sind hauptsächlich Pkw-Nutzer



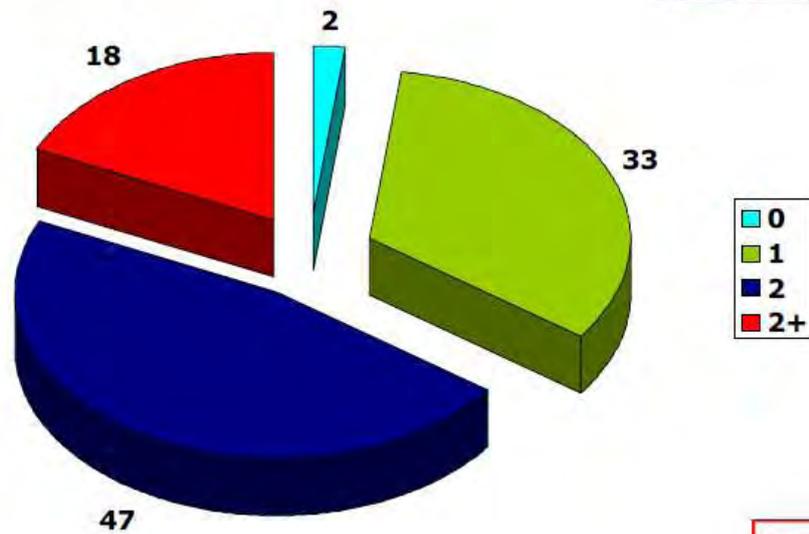
Hintergründe:

- Bei über 40 % der Befragten pendeln auch die PartnerInnen regelmäßig.
- Autopendlerinnen gaben zB zu 84 % an, auf dem Weg oft Einkäufe zu erledigen (Männer: 64 %) – ähnlich bei Schulweg/Kindergartenweg/Freizeitaktivitäten

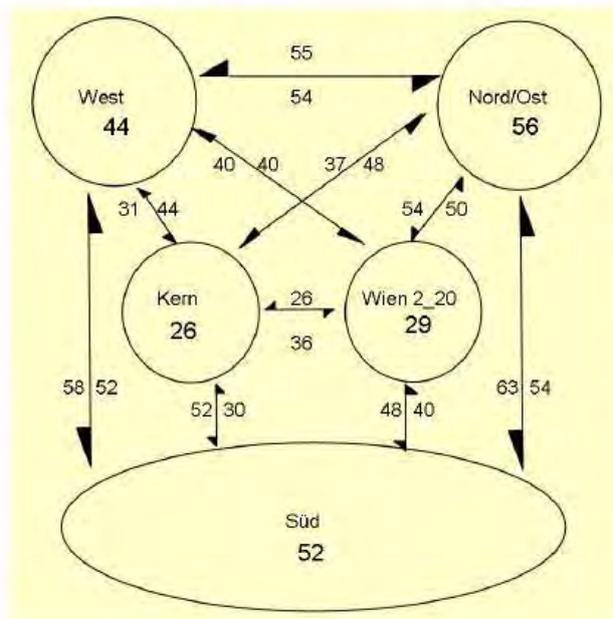


Anzahl der Pkw pro Haushalt (Ostregion)

AK Befragung 2005



Auch innerhalb Wiens fahren viele mit dem Pkw in die Arbeit...



650.000 TagespendlerInnen wohnen in Wien (Bezirksgrenze)

- 47 % ÖV
- 44 % Pkw
- 7 % zu Fuß
- 2 % Fahrrad

Quelle:
AK-Studie
Sicherheit der
Arbeitswege in
Wien, 2009



Anreize nicht nur in der Verkehrspolitik

Das ÖV-Angebot muss gut sein: AK-Umfrage 2009/10: **16 % der BahnpendlerInnen überlegen aufs Auto umzusteigen!**

Wichtig:

- Wohnbauförderung, **Raumordnung**
- Betriebsansiedlungspolitik
- Schulpolitik
- Parkraumbewirtschaftung
- Öffentliche Infrastruktur (Wohnen, Einkaufen, Ämter, Schulen, Post...)



PendlerInnen und ArbeitnehmerInnen auf dem Weg zur Arbeit sind KundInnen

Sie wollen:

- **Pünktliche** Verbindungen und kalkulierbare Fahrzeiten
- einfache **Umsteigemöglichkeiten** und einen gesicherten Anschluss
- Rechtzeitige, verlässliche **Informationen** bei Störungen
- „**Komfort**“ (ausreichendes Platzangebot, Saubere Fahrzeuge)
- als KundInnen behandelt zu werden, nicht als „**Beförderungsfälle**“



Fahrgäste sind Verbraucher mit Rechten

- Die Fahrgäste fühlen sich als Verbraucher und
- sie sind in einer modernen Verkehrspolitik auch so zu behandeln
- Anspruch auf gesetzlich **verbrieft Rechte** bei mangelhaften Leistungen



- Umkehrung des heutigen Grundsatzes „kein Anspruch auf Entschädigung“
- Neue Entwicklung bei den **Fahrgastrechten**



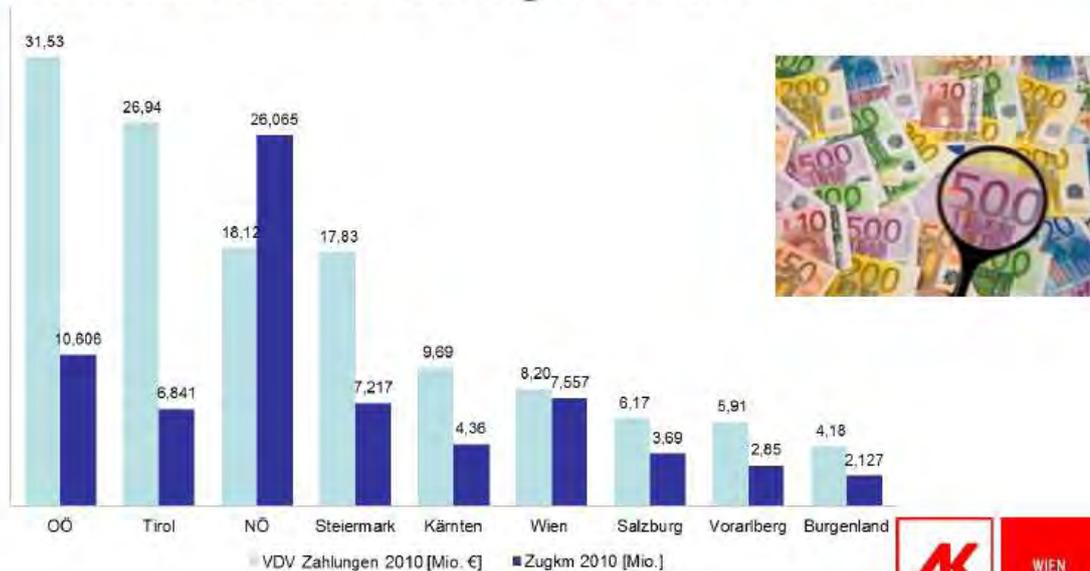
Das ÖV-System in Wien besteht nicht nur aus den Wiener Linien...

- Integrierte Betrachtung, Planung und Abstimmung ist notwendig: **Konkurrenzdenken** erzeugt **kundenfeindliche Lösungen** (Beispiel Umsteigeknoten U-Bahn/S-Bahn [Stadlau]; Lösungen bei Baustellen etc)
- **Mehr Angebote** gezielt zum Umstieg für **BerufspendlerInnen**: Beispiel „Linzer Jobticket“ (Firmen zahlen 2 €/Besch/Monat; Beschäftigte zahlen nur 50 % für Jahreskarte)

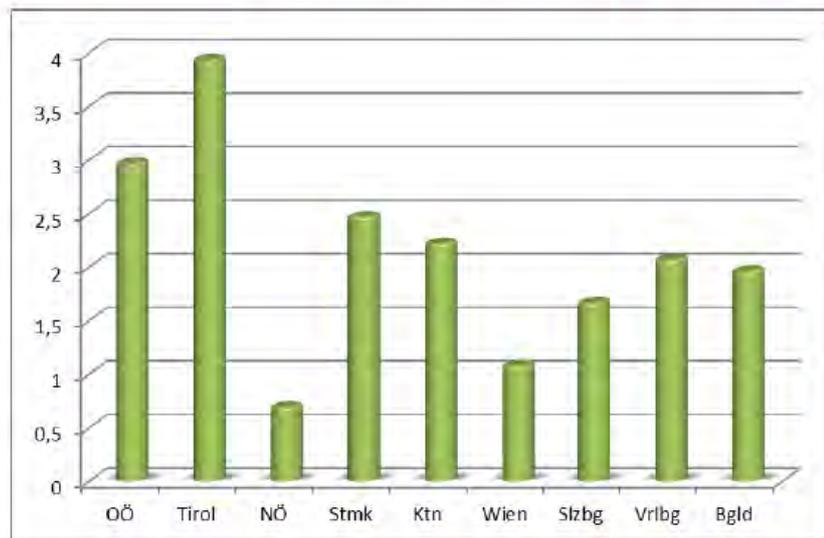


Verkehrsdiensteverträge: Bund bestellt 84 %, Länder 16 %

Verkehrsdiensteverträge Länder - ÖBB



Verkehrsdiensteverträge der Bundesländer 2010: Euro je Zugkm





Wiener Schnellverbindungen so...



SCHNELLVERBINDUNGEN IN WIEN

www.wienerlinien.at Die Stadt gehört Dir. **WIENER LINIEN**

AK WIEN
wien.arbeiterkammer.at



Oder so...?



Beispiel-Schnellbahnkonzept von Thomas Stadler

AK WIEN
wien.arbeiterkammer.at

Der tägliche Arbeitsweg ist für viele PendlerInnen Stress und Belastung...

- Die Zeit, die PendlerInnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht ersetzt werden
- Die Energie, die PendlerInnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht zurückgeholt werden
- Lange Arbeitswege, Wechsel verschiedener Verkehrsmittel, häufiges Umsteigen machen Stress und belasten die Gesundheit
- AK Wien hat zur Lage der Wien-PendlerInnen mehrere Studien veröffentlicht: repräsentative Pendlerbefragungen und Studie zur Belastung durch Arbeitswege



Hauptergebnisse AK-Studie „Überfordert durch den Arbeitsweg?“

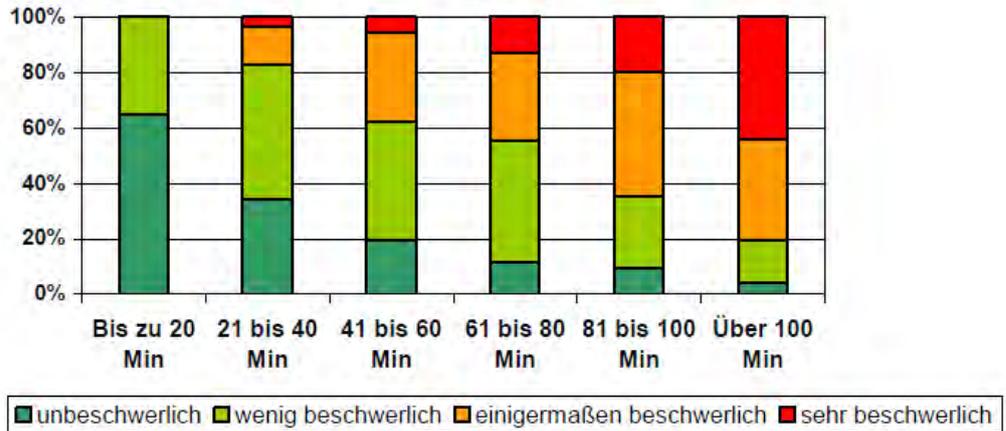
Zwei entscheidende Faktoren für das Entstehen von Stress und dadurch gesundheitlicher Belastung:

- Lange Gesamt-Wegzeiten
- Häufiges Umsteigen – mit Warten und Unsicherheit verbunden
- Bei gleicher Weg-Zeit: Autofahren ist belastender als Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

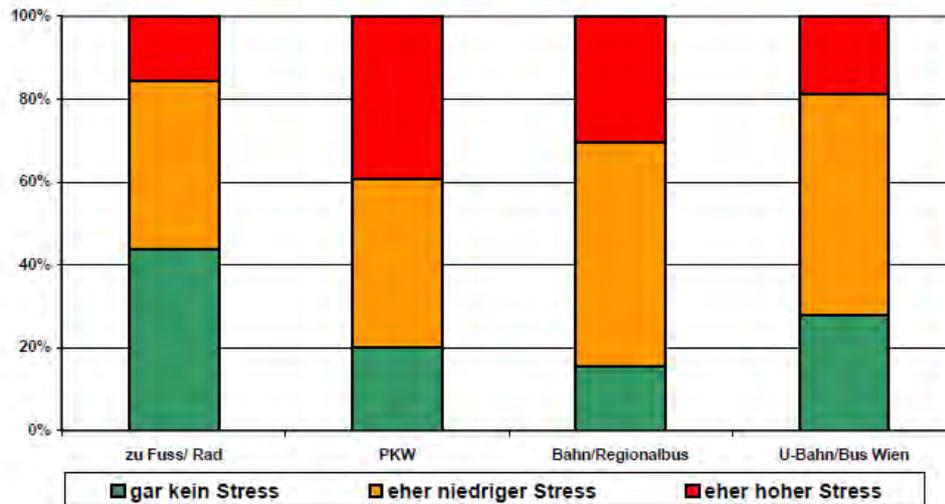




Wie PendlerInnen ihren Arbeitsweg empfinden (in Abhängigkeit vom Zeitaufwand für eine Wegstrecke)



Stressempfinden je nach Verkehrsmittel



Weitere Ergebnisse...



- Fünf von zehn Frauen und vier von zehn Männern empfinden das tägliche Pendeln als Belastung.
- PendlerInnen, die mehr als eineinhalb Stunden für eine Fahrt in die Arbeit brauchen, klagen bereits in der Früh über **Zeitdruck und Übermüdung**.
- Bahn- und Bus-PendlerInnen leiden häufiger an körperlichen Beschwerden und Erschöpfung. Als Ursache sehen sie lange Fahrzeiten, langes Warten oder häufiges Umsteigen.
- AutopendlerInnen empfinden schon kurze Fahrzeiten als Belastung.
- Steigen PendlerInnen **drei bis viermal um**, sind sie doppelt so beansprucht wie PendlerInnen, die nicht oder nur ein- oder zweimal umsteigen.



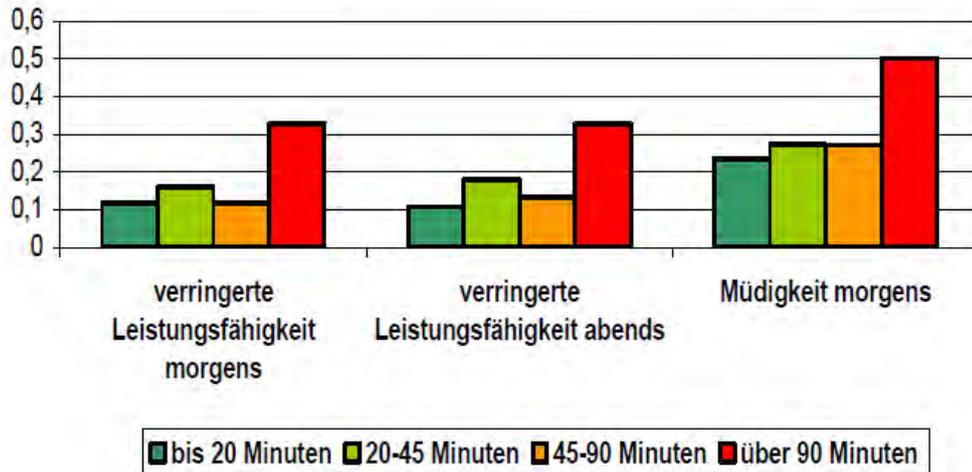
Pendeln verursacht Ärger und Stress – Stress kann krank machen und die Arbeitsleistung beeinträchtigen!

- Stress kann **körperliche Reaktionen** hervorrufen wie Schweißausbruch, Herzrasen oder Durchfall.
- Das beeinträchtigt auch die **Konzentration und Leistungsfähigkeit** am Arbeitsplatz.
- Mittel- bis langfristige **Stressfolgen** können Bluthochdruck, Allergien, Depressionen oder chronische Erkrankungen sein.
- Häufige Krankenstände und soziale Isolierung sind die negativen Auswirkungen für die ArbeitnehmerInnen.



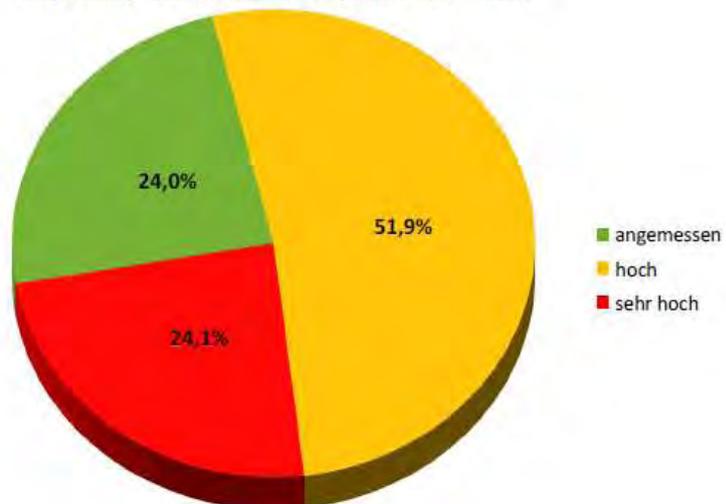


Negative Auswirkungen von Stress am Arbeitsweg (in Abhängigkeit von der Wegdauer)



Der Weg zur Arbeit ist teuer... (AK-Studie 2009/10)

Beurteilung der Kosten für den Arbeitsweg (N= 1148)



AK-Forderungen



- eine **optimale Abstimmung aller Verkehrsmittel und Anschlüsse**, das heißt kürzere Fußwege von einem Verkehrsmittel zum anderen, Vermeidung und Beseitigung von **Barrieren** (physisch, optisch, informationsbezogen), ausreichende Park & Ride-Anlagen
- bessere **Informationen**, mehr **Komfort** bei Bahn, Bus und an Haltestellen
- Mehr öffentliche Wertschätzung von ÖV-NutzerInnen als größter **Kundengruppe**
- Sicherung des öffentlichen Verkehrsangebotes: keine Regionalisierung, kein Aushungern, Bekenntnis von Bund und Ländern zum ÖV;
- **Integrierte ÖV-Politik in Wien**: Wiener Linien, Bahn, Busse mit entsprechenden Verkehrsdiensteverträgen (**soziale und Qualitätskriterien**)
- Bessere **Abstimmung zwischen Raumordnung und Verkehrspolitik** → Erhaltung der öffentlichen Infrastruktur und Nahversorgung, Betriebsansiedlung an ÖV-Anbindung knüpfen



Verkehr in der Stadt

Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

AK-Veranstaltungsreihe 3.11.2010

DI Robert Dangl

Abteilung Betriebslenkung

www.wienerlinien.at

Die Stadt gehört Dir.

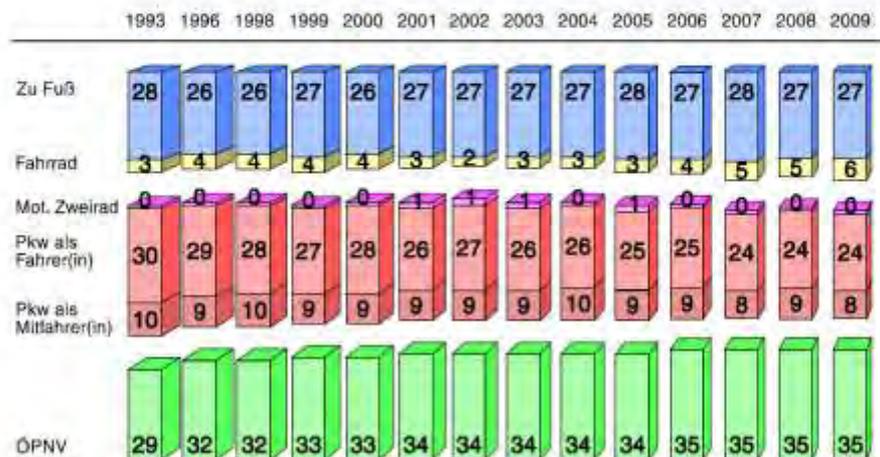


Modal Split

VERKEHRSMITTELWAHL



- Bewohner(innen) der Stadt Wien -



www.wienerlinien.at

Die Stadt gehört Dir.



Entwicklung der Fahrgastzahlen



Masterplan Verkehr Wien 2003

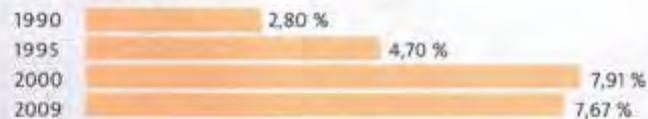
- Motto: „Intelligente Mobilität“
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen der Wienerinnen und Wiener soll im Zeitraum 2003 bis 2020 von 34% auf 40% gesteigert werden
- Einer der Handlungsschwerpunkte:
„Halt nur an Haltestellen“
Systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus

Unabhängig vom Individualverkehr

STRASSENBAHN VOM INDIVIDUALVERKEHR GETRENNT



AUTOBUS VOM INDIVIDUALVERKEHR GETRENNT



Bevorrangung des ÖV

- Die Schaffung von selbstständigen Gleiskörpern und Busspuren muß – vor allem bei neuen Netzabschnitten – konsequent weiterverfolgt werden
- Beeinflussung der Ampelanlagen (VLSA) durch dynamische Programmierung
- Teil der Bevorrangung ist auch die Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten durch vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen

Prioritätenreihung bei Zielkonflikten

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

Zielkonflikte im Umweltverbund

175 Ampeln für Fußgeher: Grünphasen oft viel zu kurz

„Bei vielen Fußgängerampeln kommt man schon als Gesunder kaum bei Grün über die Straße“, kritisiert Rüdiger Maresch von den Grünen. „Sobald man eine Gehbehinderung hat, ist es vorbei!“ Als Beispiele nennt er den Gürtel oder die 2er-Linie. „Hier ist es besonders schlimm“, weiß Maresch.

Eine Sekunde pro zu gehendem Meter, so lautet die 2008 ausgegebene Maxime für die Dauer des Fußgänger-Grünlichts. Aber: 175 der knapp 1900 Fußgängerübergänge in Wien erfüllen diese Vorgabe bis heute nicht. In 100



Fällen muss man mit 1,4 Meter pro Sekunde fast schon laufen.

„Nicht überall wird die Ein-Sekunden-Regel eingehalten“, räumt Heinrich Hafner, interim-Leiter der MA 33 ein. Grund: „Diese Knoten würden sonst zu Verkehrsbremsen für Öffis und Pkw“, erklärt er. Sein Tipp: „Keine Angst vor Rot! Wer bei Grün die Straße betritt, darf und soll weitergehen.“ Inclusive Räumzeit (Zeit zwischen Fußgänger-Rot und Pkw-Grün) sei jede Kreuzung sicher zu überqueren, meint der Experte.



Zielkonflikte im Umweltverbund

- ÖV-Priorisierung steht teilweise im Konflikt zu fußgängerfreundlichen Ampelschaltungen: Lange Grün- und Räumzeiten für Fußgänger machen die Ampelschaltung weniger flexibel und erhöhen die Wartezeiten
- Oftmalige Forderung bei der Planung von Radverkehrsanlagen: Um Platz zu gewinnen, soll der Individualverkehr teilweise wieder auf Straßenbahngleisen verkehren

Park & Ride + U-Bahn Verlängerungen

Sind U-Bahn-Verlängerungen und der Bau von großen Park & Ride Anlagen eine Lösung ?

U-Bahn ist ein Hochleistungsverkehrsmittel für dicht besiedelte Gebiete mit einer Leistungsfähigkeit von 12.000 Personen / Stunde und mehr

Selbst eine sehr große Park & Ride Anlage für 3.000 bis 4.000 PKW rechtfertigt daher keine U-Bahn Verlängerung

Attraktiver ÖV – Straßenausbau

- Genügt ausschließlich die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ?
- Wechselwirkung mit gleichzeitigem massiven Straßenausbau
- Der Pendler soll so früh wie möglich auf den ÖV umsteigen und nicht erst an der Stadtgrenze
- Dies setzt eine intensive Zusammenarbeit in der Ostregion voraus

www.wienerlinien.at

Die Stadt gehört Dir.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



DI Robert Dangl

Abteilung Betriebslenkung

www.wienerlinien.at

Die Stadt gehört Dir.



Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Podiumsdiskussion in der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien im Rahmen der Veranstaltungsreihe Verkehr in der Stadt

3. November 2010

DI Alfred Dorner

Planungsgemeinschaft Ost (PGO)



EINSTELLUNG ZUM PENDELN
n=500

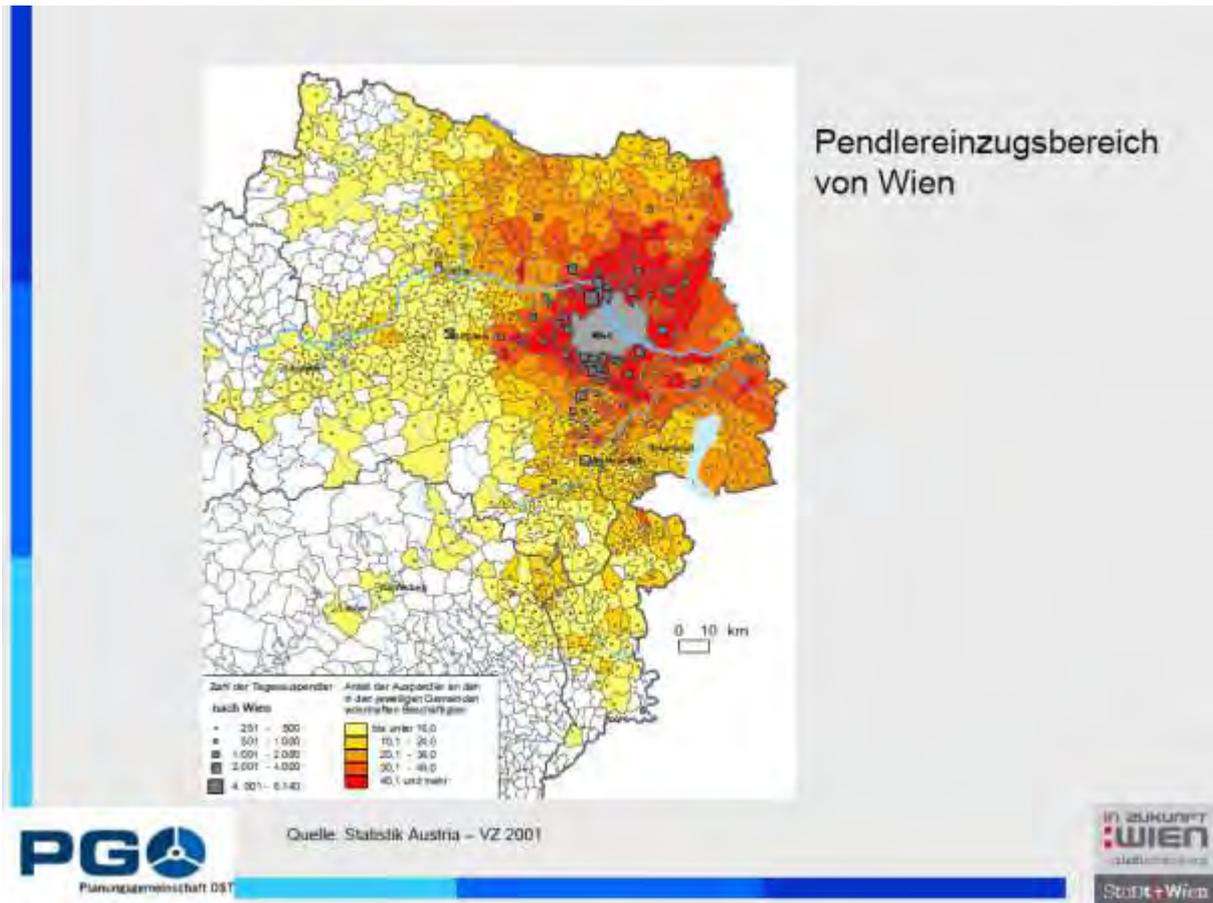
	2009 (n=500)	2005 (n=500)	1999 (n=117)
• die tägliche Fahrt vom Wohn- zum Arbeitsort ist für mich eine Belastung	30	36	41
• wenn ich öfter als 1x umsteigen muss ist mir das zu umständlich	42	50	49
• die Parkplatzsituation bei meinem nächstgelegenen Bahnhof ist katastrophal, ...	32	34	30
	↓		
- weil zu wenig Parkplätze vorhanden sind	91		
- weil der Parkplatz ist unbewacht ist	30		
- weil weite Gehstrecken anfallen	33		

Weitere Nennungen:
Parken zu teuer, Zustand des Parkplatzes, Zustand des Bahnhofes, Kurzparkzone

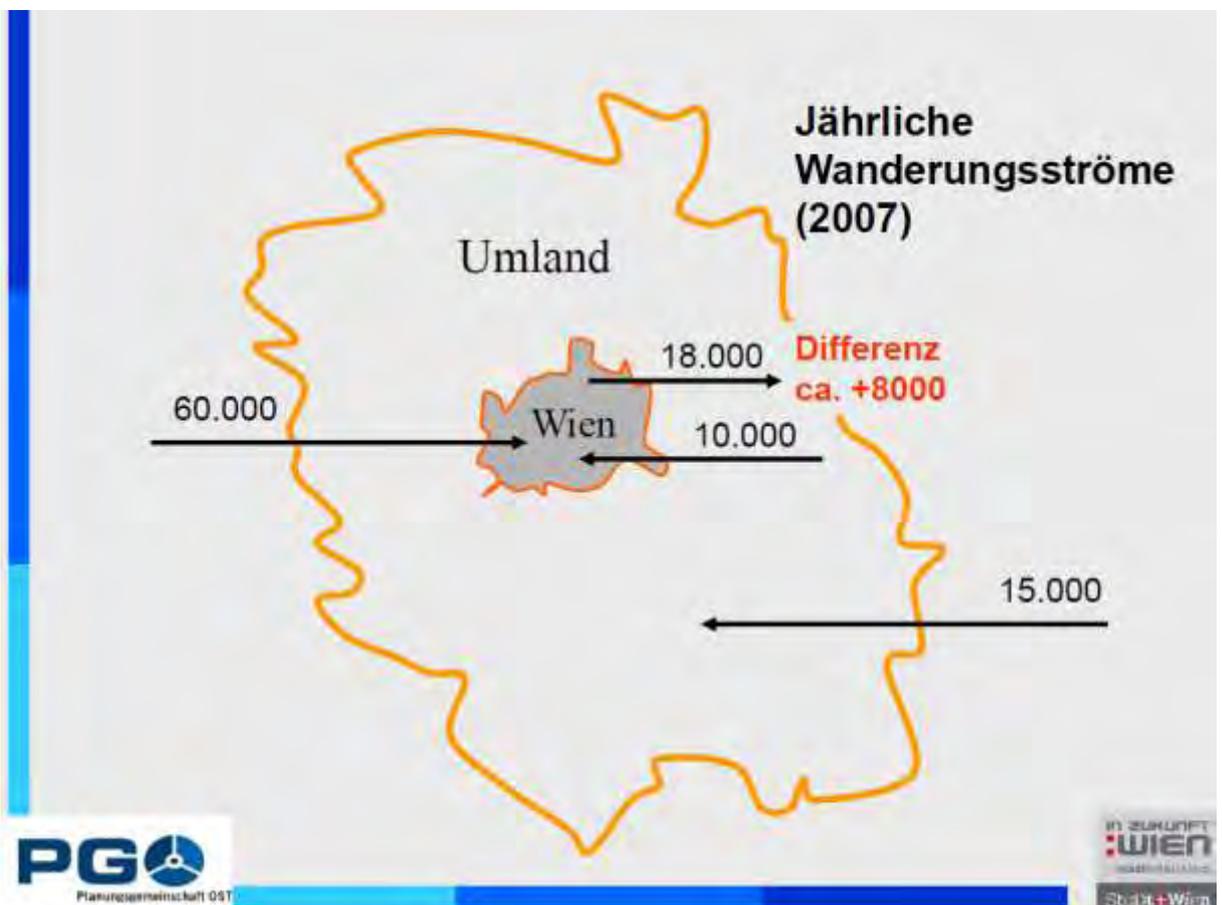
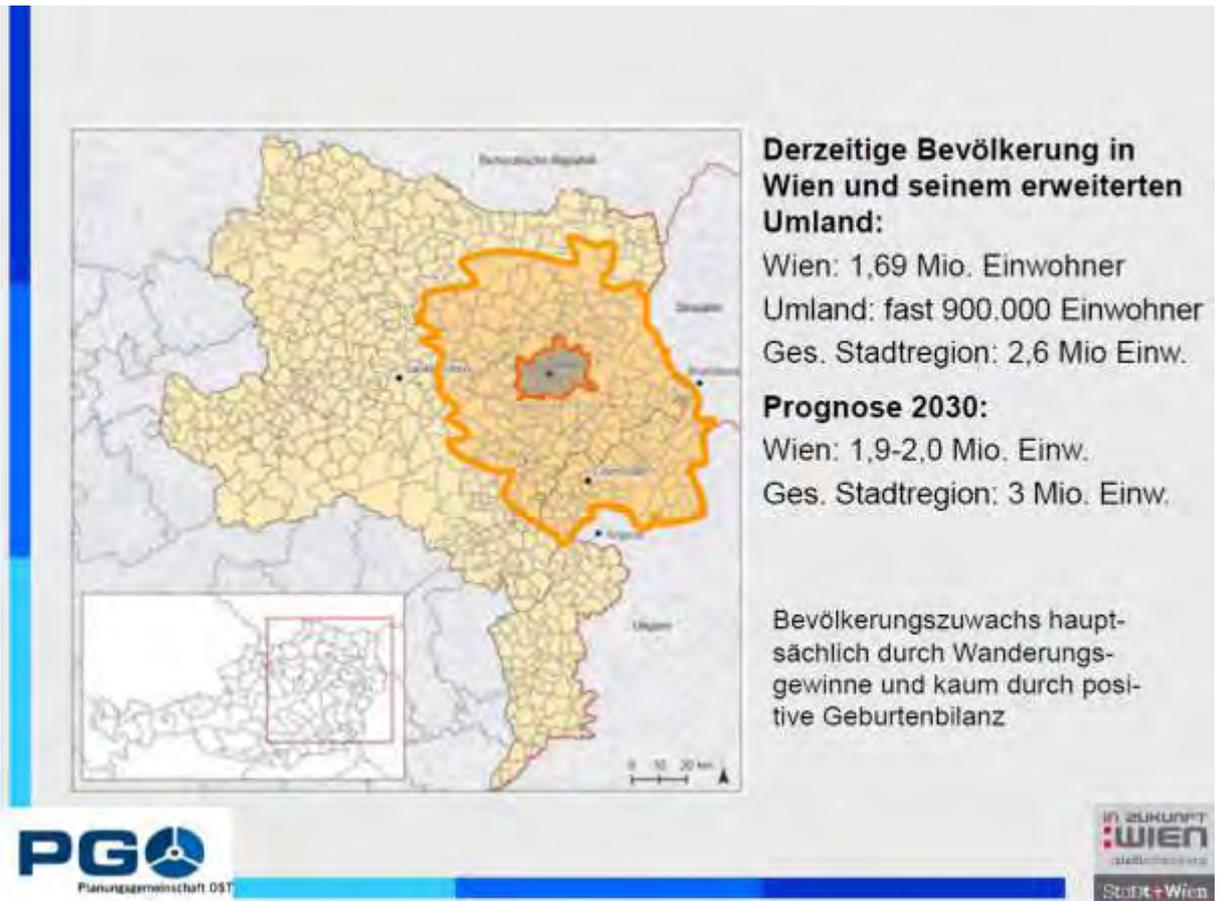
Penlerstudie Juni 2009 Angaben in Prozent

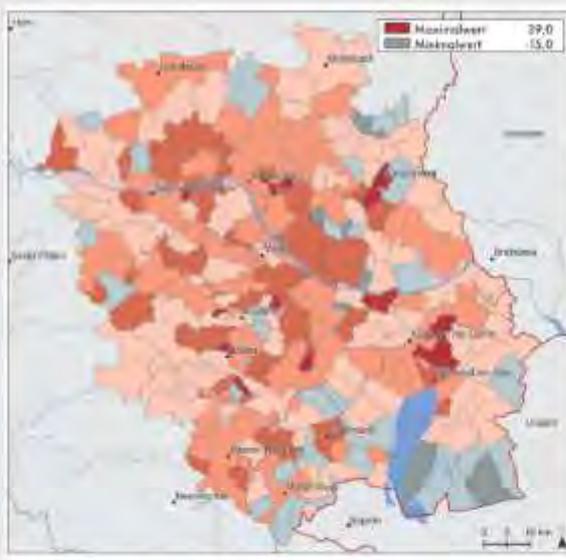
Quelle: Penlerstudie 2009 / Marktforschungsinstitut „Research&Data Competence“





Woran liegt es, dass trotz eines gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien nach wie vor viele mit dem Auto ein- und auspendeln?





Wesentliche Einflussfaktoren auf die Bevölkerungsentwicklung (Wanderung):

- Grundstückspreise, Grundstücksverfügbarkeit
- Ausstattung mit sozialer Infrastruktur (z.B. Bildungs-, Gesundheitseinrichtungen)
- Verkehrliche Erreichbarkeit (in erster Linie mit dem Auto)
- „Imagefaktor“: Schönheit der Landschaft etc.

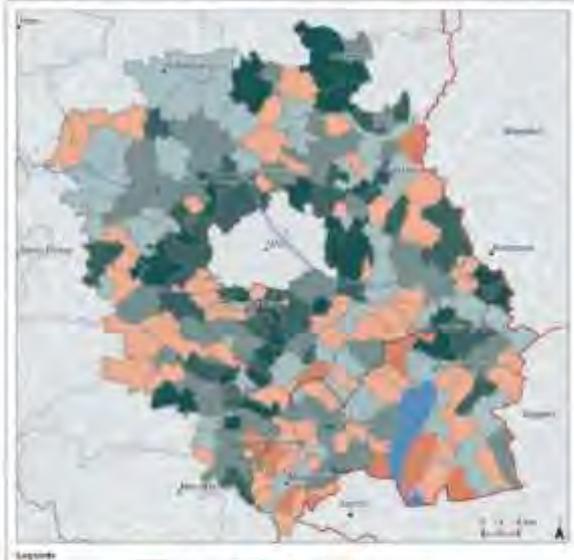
Legende: Bevölkerungsentwicklung 2001-2008, in Prozent

PGO Planungsgemeinschaft OST

in ZUKUNFT WIEN starkbewohnt Stadt+Wien

„Bürgermeister“-Szenario

Abbildung 3: Aufnahmeperioden 2020 in % der Wohnbevölkerung von 2006, Bürgermeisterszenario (Baulandreserven 2020 gerichtet mit gegebener Dichte in % der Wohnbevölkerung von 2006)



Annahmen:

- fast alle Gemeinden wollen gem. einer Befragung in Zukunft wachsen (Zuwachs bis 2020 statt bisher hochgerechneter 130.000 Pers. nun 213.000 Pers.)
- gem. Einschätzung der Gem. ein Drittel der Baulandreserven mobilisierbar.

Ergebnis:

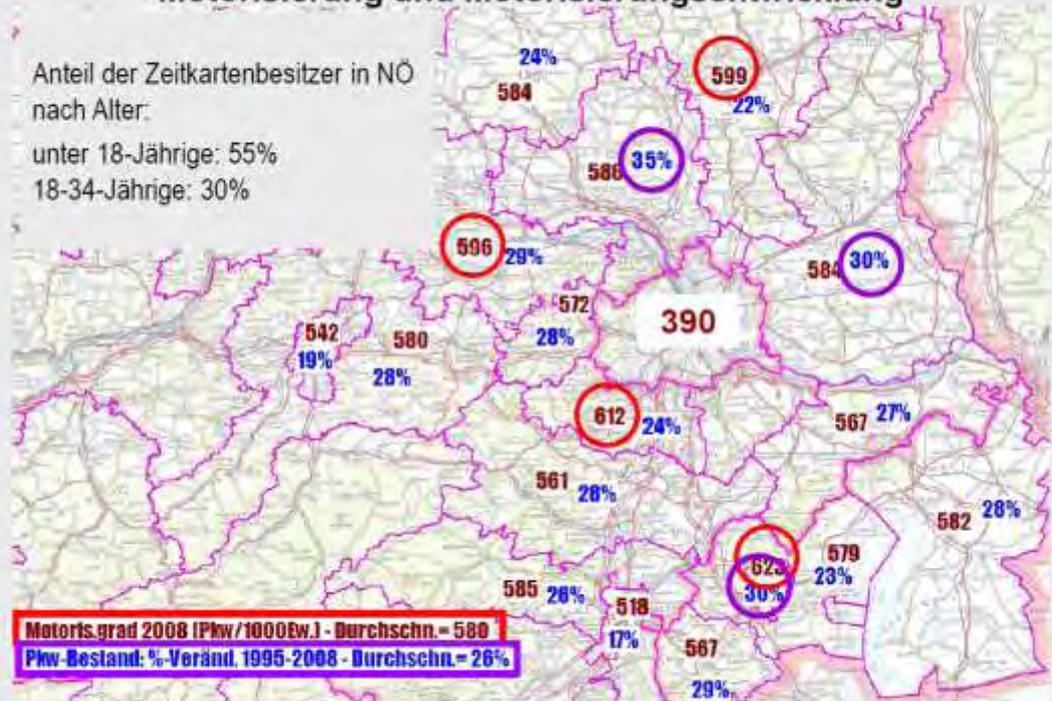
- 177 Gemeinden würden ihre mobilisierbaren Baulandreserven überschreiten
- ➔ um Wachstum zu realisieren, zahlreiche Neuwidmungen von Bauland

PGO Planungsgemeinschaft OST

in ZUKUNFT WIEN starkbewohnt Stadt+Wien

Motorisierung und Motorisierungsentwicklung

Anteil der Zeitkartenbesitzer in NÖ nach Alter:
 unter 18-Jährige: 55%
 18-34-Jährige: 30%



Motorisierungsgrad 2008 (PKW/1000Ew.) - Durchschnitt = 580
 PKW-Bestand: %-Veränd. 1995-2008 - Durchschnitt = 26%



Veränderung der Zugkm 1996 - 2009



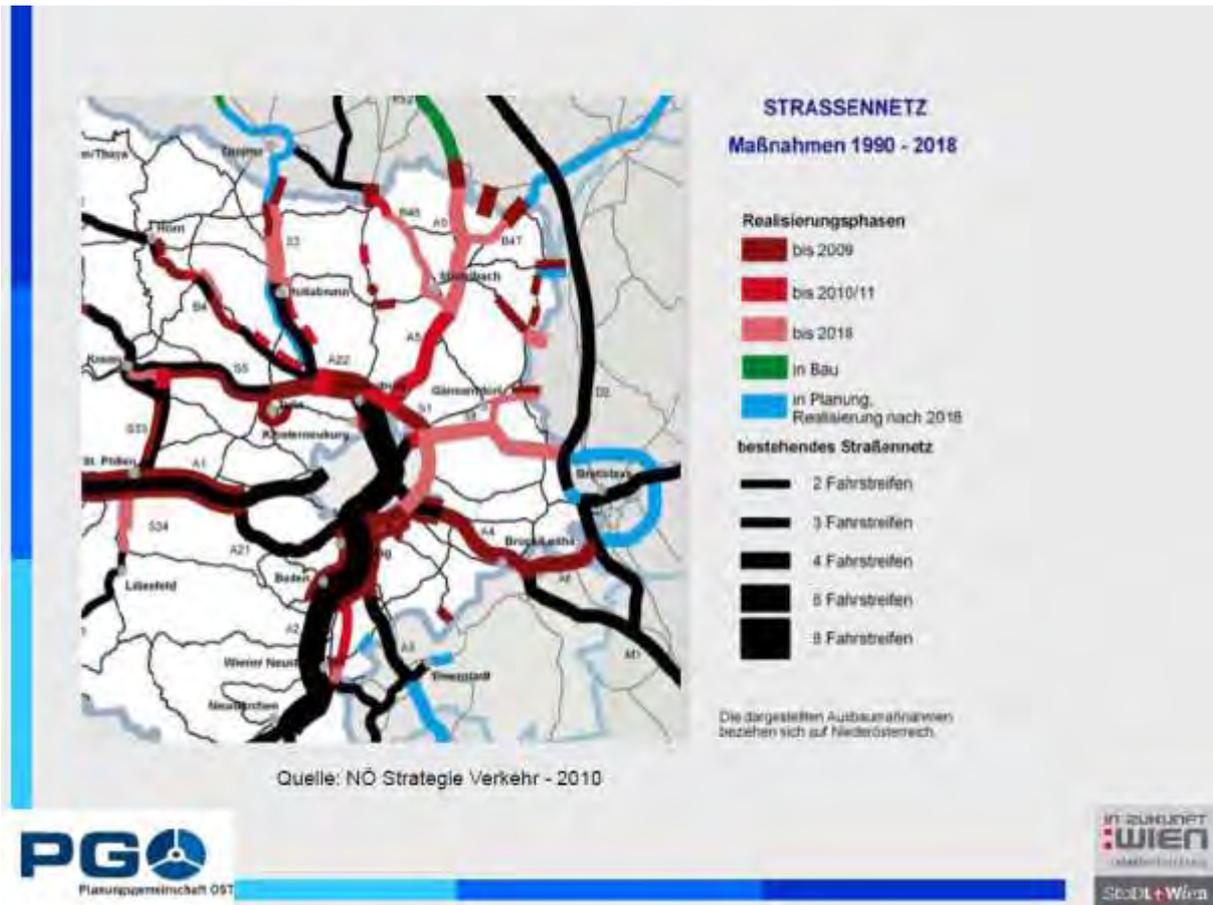
Legende
 Zunahme
 +0 - 10%
 +11 - 30%
 +30%

Rücknahme
 0 - 10%
 -11 - 30%
 > -30%
 Erstellung

Veränderung der Verkehrsleistung

Quelle: NÖ Strategie Verkehr - NÖVOG 2010





BEGRÜNDUNGEN FÜR DIE PKW-VERWENDUNG

Basis: hauptsächliche PKW-Benutzer n=285

	2009 (n=230)	2005 (n=285)	1999 (n=321)
• bin mit Auto zeitmässig flexibler	98	97	95
• bin mit dem Auto deutlich schneller	88	90	87
• mit öffentl. VKM öfter umsteigen	87	87	85
• habe am Arbeitspl. kein Parkplatzprob.	75	85	75
• erledige oft Einkäufe am Rückweg	71	73	70
• habe Firmenparkplatz	60	61	53
• fahre außerhalb der Stoßzeiten	50	51	46
• habe Firmen-PKW zur Verfügung ...	30	32	30
• Auto ist verlängertes Wohnzimmer	36	25	n.a.

Pendlerstudie Juni 2009 Angaben in Prozent




Welche Maßnahmen bzw. Instrumente sind zielführend, den ÖV zu fördern und attraktiver zu machen? – vor allem auch für die Stadt-Umland-Beziehungen

Hauptursachen der Pkw-Benützung im Arbeitspendelverkehr:

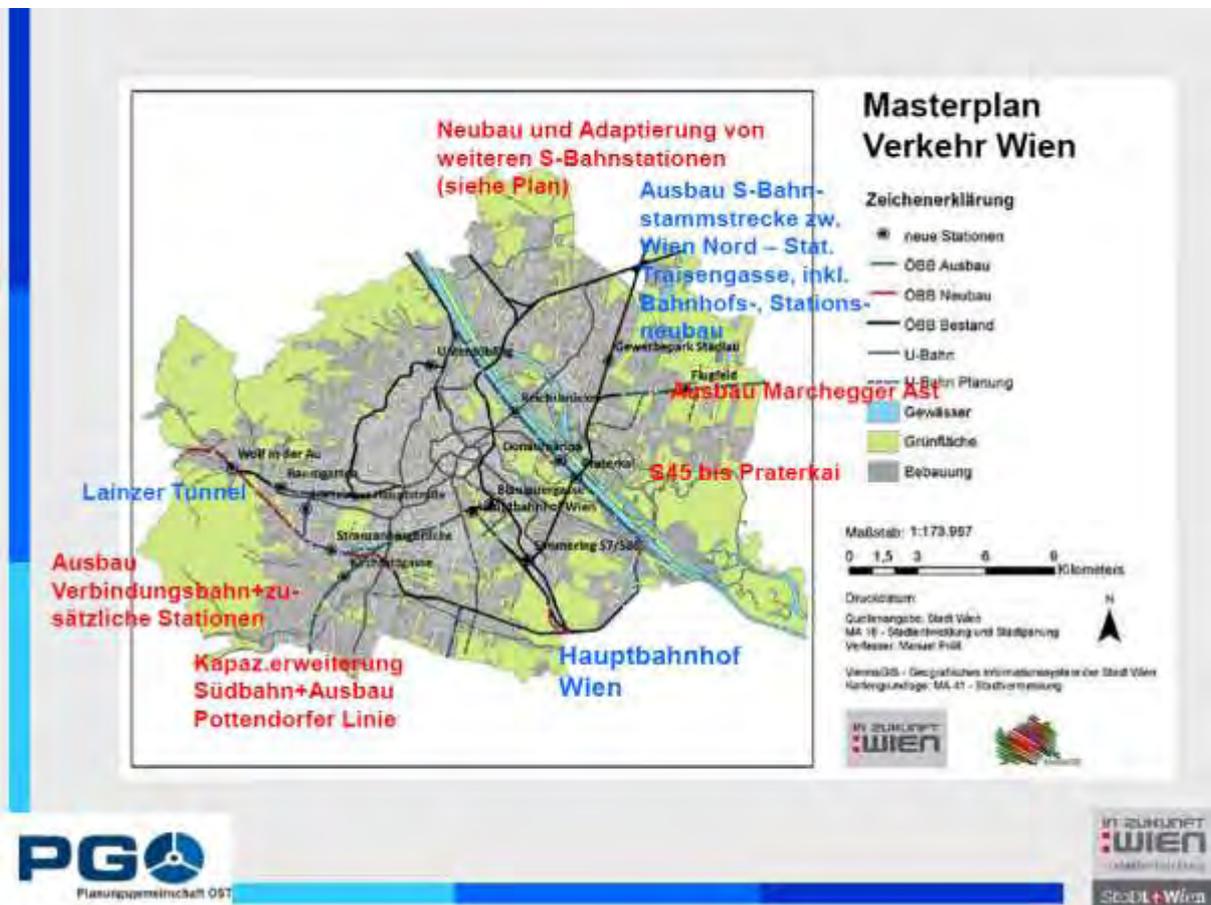
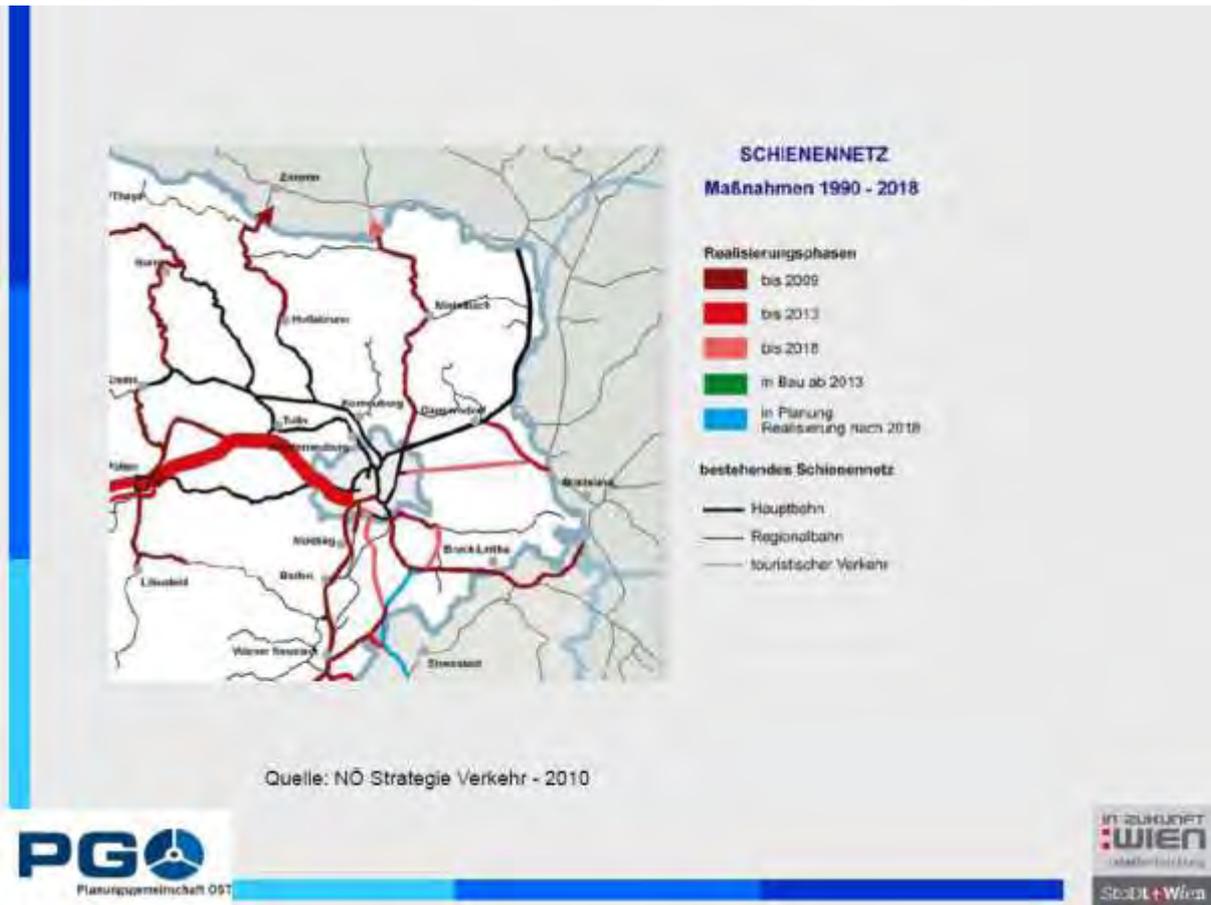
Motorisierungsentwicklung: steigende Pkw-Verfügbarkeit

Starke Wirkung von Autobahn- und Schnellstraßenbaumaßnahmen auf Erweiterung von Kapazitäten und Erreichbarkeiten im Netz (übermächtige Konkurrenz zum ÖV)

Neuansiedlungen von Wohn- und Betriebsnutzungen abseits von ÖV-Linien

Parkplatzverfügbarkeit am Zielort

Bequemlichkeit und Flexibilität des Autos



Welche Maßnahmen bzw. Instrumente sind zielführend, den ÖV zu fördern und attraktiver zu machen? – vor allem auch für die Stadt-Umland-Beziehungen:

Attraktivierung der S-Bahn (z.B. Netzerweiterungen, Intervallverdichtungen, Ausbau von Kapazitätsengpässen) > neues Schienenverkehrskonzept für den Großraum Wien

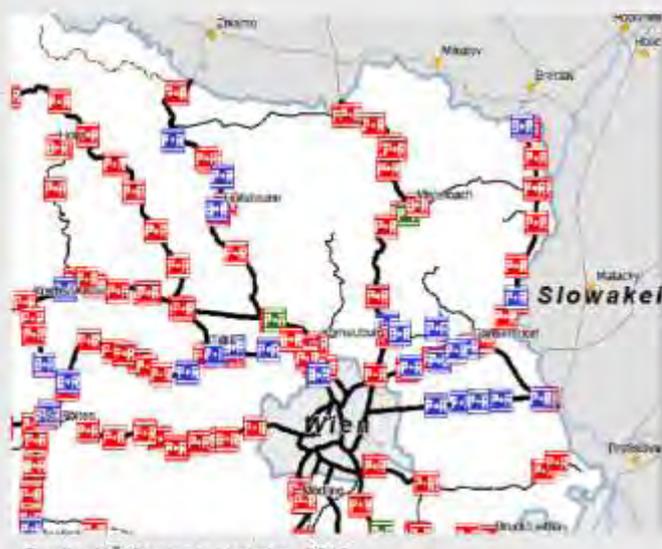
Stärkung des VOR zur besseren länderübergreifenden Organisation des ÖV (inkl. Lösung der Finanzierung des ÖV)

Verbesserung elektronischer ÖV-Informationssysteme, Bewusstseinsbildende Maßnahmen (auch Ausweitung des Mobilitätsmanagements)

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Überdenken der Stellplatzverpflichtungen bei Nicht-Wohnnutzungen

Weiterer P+R-Ausbau und auch Bike+Ride, Ausweitung der Radverleihsysteme, Erleichterung der Fahrradmitnahme im ÖV

Stärkere Konzentration von kompakten Wohn- und Betriebsansiedlungen an die Haltestellen des ÖV (Erhöhung der Baudichten, Schaffung von Bauland-mobilisierenden Instrumenten)



Park & Ride und Bike & Ride Anlagen in Niederösterreich

Bike & Ride Anlagen

- realisiert
- in Planung / im Bauprogramm

Park & Ride Anlagen

- realisiert
- in Bau
- in Planung / im Bauprogramm

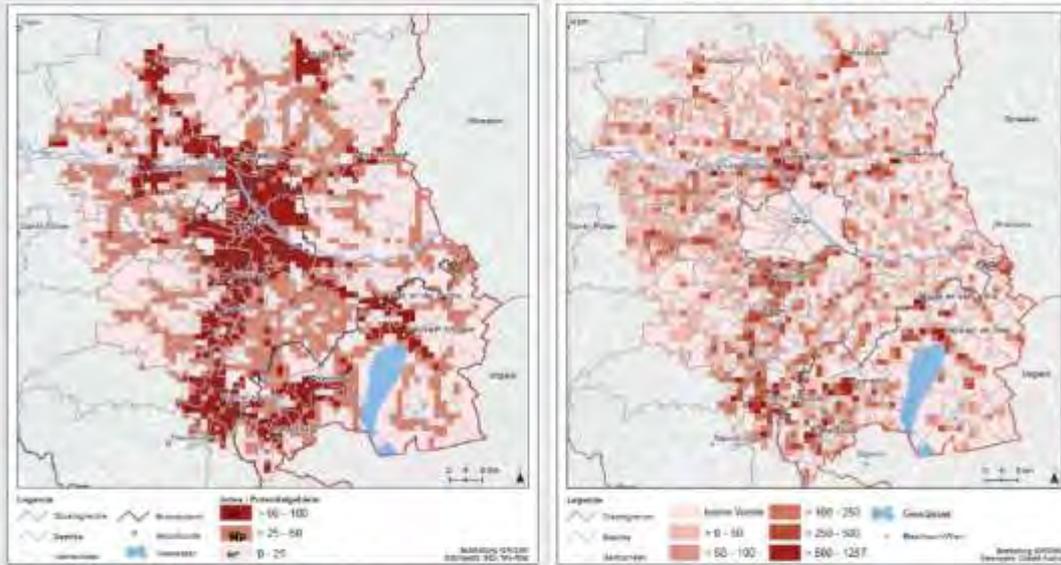
realisiert:
über 31.000 Park & Ride Stellplätze
rund 21.000 Bike & Ride Stellplätze

Quelle: NÖ Strategie Verkehr - 2010



Szenario „Strukturierte Stadtregion“

Abbildung 6: Zusätzliche Wohnbevölkerung (Interventionszenario: ÖV-Gewichtung 82%)



Szenario-Ergebnis: Würden in den „Hochpotenzialzellen“ 60% der Baulandreserven mobilisiert, in den „Mittelpotenzialzellen“ 40% und in den „Niedrigpotenzialzellen“ nur 20% - bei einer Verdichtung in den Zellen mit höheren Potenzialen und in den Zentren -, dann könnten dort ca. **181.000 Menschen** zusätzlich untergebracht werden.

→ „Ziel“-Szenario realistisch, erfordert aber effiziente bodenmobilisierende Instrumente seitens der öffentl. Hand

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

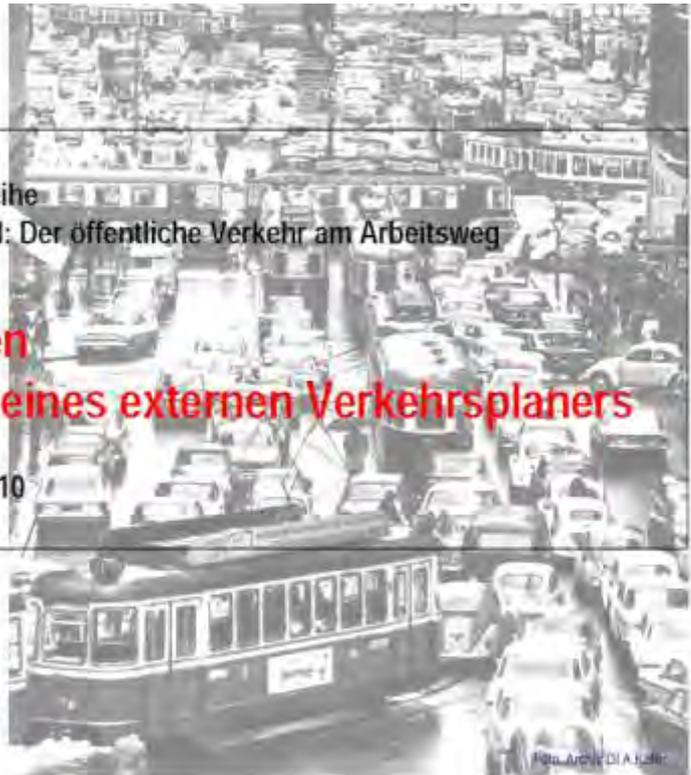
DI Alfred Dorner
Planungsgemeinschaft - Ost
Rockgasse 6/3
A- 1010 Wien
Tel.: +43(1)533 44 30- 12
Mail: alfred.dorner@wien.gv.at

AK - Veranstaltungsreihe
Verkehr in der Stadt III: Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Der ÖV in Wien aus der Sicht eines externen Verkehrsplaners

Wien, 3. November 2010

Andreas Käfer, Dipl.-Ing.
Verkehrsplanung Käfer GmbH
Wien – Salzburg



Fragestellungen

- Woran liegt es, dass trotz eines sehr gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien nach wie vor sehr viele mit dem Auto ein- und auspendeln?
- Wie kann der ÖV in Wien weiter gefördert bzw. wie können die Stadt-Umland-Beziehungen attraktiver gestaltet werden?
- Wie können neue Zielgruppen für den ÖV gewonnen werden?
- Sind intermodale Schnittstellen (Park&Ride, Bike&Ride) ausbaufähig?

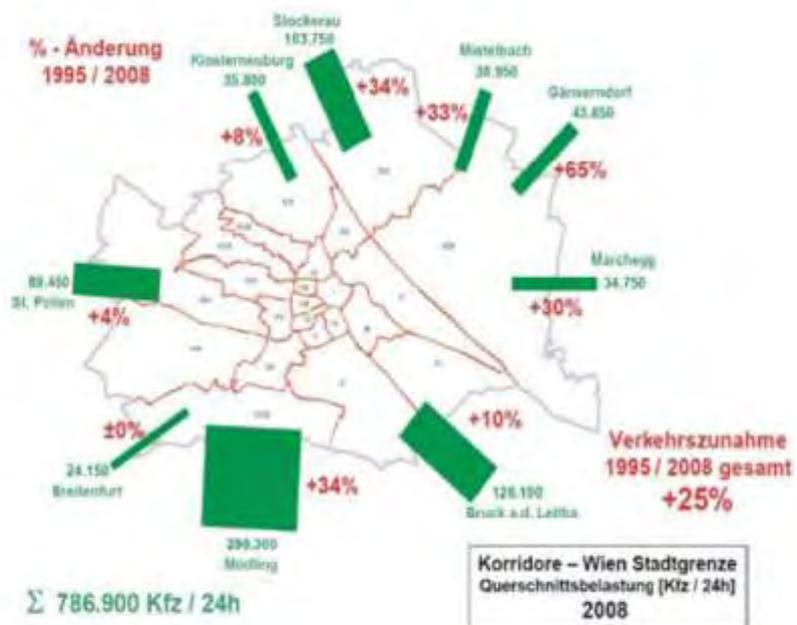
Fragestellung I

- Woran liegt es, dass trotz eines sehr gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien nach wie vor sehr viele mit dem Auto ein- und auspendeln?

Verkehrsplanung Käfer GmbH

Verkehr in der Stadt – Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Folie 3

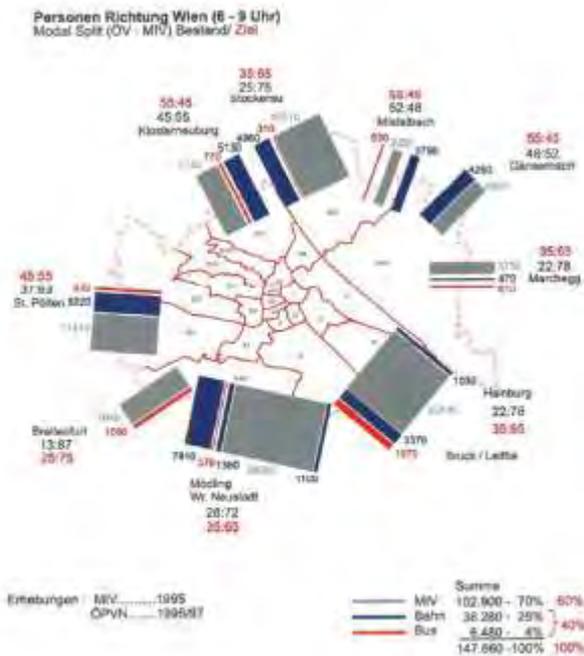


Quelle: MA18, Newsletter Nr. 17

Verkehrsplanung Käfer GmbH

Verkehr in der Stadt – Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Folie 4



Quelle: PGO 1998 Verkehrskonzept Nordstraum Wien

Verkehrsplanung Käfer GmbH

Verkehr in der Stadt – Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Folie 5

1998 bis heute...:

- Hochrangiges = konkurrierendes Straßennetz stark ausgebaut
- Neue „Standorte“ wurden produziert: Wohnen, Gewerbe, Einkaufen, Freizeit,
- Gesellschaftliche Veränderungen: ... Arbeitsweg an Bedeutung stark zugenommen
- Auto als verlängertes Wohnzimmer und als Arbeitsplatz
- Autobenützung relativ verbilligt

Verkehrsplanung Käfer GmbH

Verkehr in der Stadt – Der öffentliche Verkehr am Arbeitsweg

Folie 6

und gleichzeitig:

- ... ÖV verteuert
- ... verstärkt Konkurrenzangebote durch Busse
- ... Streckeneinstellungen (aktueller denn je!)
- ... Kompetenzdschungel und Systembrüche
- ... v.a. in den Stadt-Umland-Beziehungen:
 - Zugverspätungen
 - Streichung von Zügen und ganzen Verbindungen
- ... Baustellen

Fragestellung II

- Wie kann der ÖV in Wien weiter gefördert bzw. wie können die Stadt-Umland-Beziehungen attraktiver gestaltet werden?

Fragestellung III

- Wie können neue Zielgruppen für den ÖV gewonnen werden?

Potenziale und Ansätze

- Keine weiteren Streckeneinstellungen
- Stärkung des VOR oder neue, länderübergreifende Organisation für gesamthafte und integriertes ÖV-Management
- Attraktives S-Bahn Angebot
- Durchbindung der schweren Züge überdenken
- Ausbau S-Bahn-Stammstrecke(n)
- Offensein für neue Ideen

Potenziale und Ansätze

- Datensicherheit
- Zielgruppenidentifikation
- Weitere Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung
- Mobilitätsmanagement (betrieblich, kommunal, privat) und Verkaufsaktionen
- Image S-Bahn, Straßenbahn und Bus verbessern
- Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen als „Hot Spots“ der Stadtbeziehungen

Fragestellung IV

- Sind intermodale Schnittstellen (Park&Ride, Bike&Ride) ausbaufähig?

Potenziale und Ansätze

- JA, aber...
- Großer Nachholbedarf beim **Radverkehr**:
- Potenzial bislang unterschätzt
- wettergeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten?

- **Auto**:
- geteilte Meinungen: kann langfristig mehr schaden als nutzen

Insgesamt:

- Überdenken: Stellplatzverpflichtungen und Verwendung der Parkometerabgaben
- Mitfinanzierung ÖV bei Anschließung neuer Standorte

- Integrierte ÖV-Management für gesamte Region
- Länderübergreifendes Bekenntnis der Politik hinsichtlich ÖV-Priorisierung

- Weitere ÖV-Beschleunigung und rigorose Bevorrangung
- Abschaffung Grünblinken



Danke für die Aufmerksamkeit!

Andreas Käfer

Verkehrsplanung Käfer GmbH
A-1060 Wien, Fillgradergasse 6/2
T: +43 (0) 1 / 586 41 81
F: +43 (0) 1 / 586 41 81-10
E: terminal@terminal.co.at
W: www.terminal.co.at

6.4 Teil 4: nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit

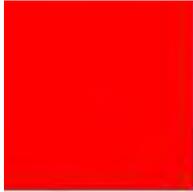
Michael Klug – AK Wien

Renate Kaufmann – Bezirksvorstehung Wien 6

Gregor Stratil-Sauer – Stadt Wien

Martin Eder – BM Land- und Forstwirtschaft

Markus Schuster – Herry Consult



VERKEHR IN DER STADT

TEIL 4: nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit

eine Veranstaltungsreihe der AK Wien
25.01.11



Haupt-Verkehrsmittel der Wiener TagespendlerInnen in % - Gesamtverkehr

	Arbeitsweg 1981	Arbeitsweg 1991	Arbeitsweg 2001	Gesamtverkehr 2006
Zu Fuß	13,9	11,0	6,5	27
Fahrrad	0,8	1,2	1,8	4
MIV	40,4	43,8	44,1	34
ÖV	44,9	43,9	47,0	35
22 % aller Wege sind Arbeitswege				



Nutzung der Verkehrsmittel am Arbeitsweg 2008 in %

	zu Fuß	Rad	ÖV	Auto	anderes
Arbeitsplatz innerhalb Wiens	9,7	6,2	49,6	29,3	5,1
Arbeitsplatz außerhalb Wiens	0,8	0,5	29,9	64,8	4,0



Die TagespendlerInnen Wiens

Prozent Anteile der TagespendlerInnen, die innerhalb ihres Wohnbezirkes ihre Arbeitsstätte aufsuchen (nach benutzten Verkehrsmitteln und Wohnregionen), Insg. 126.000

	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV
Kernraum	53	3	26	17
Wien 2,20	38	4	32	26
Wien West	35	2	29	33
Wien Nord	17	5	26	51
Wien Süd	24	2	30	43
Insg.	32	3	28	35



Die TagespendlerInnen Wiens

Wiener TagespendlerInnen, die zu Fuß für ihren Arbeitsweg max 15, max. 30 oder mehr Minuten benötigen (in %)

	bis 15 Min		bis 30 Min		über 30 Min	
	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad
Insg.	84,4	49,6	13,2	38,3	2,4	12,1



Die TagespendlerInnen Wiens - Umsteigepotential

- 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 ¼ aller motorisierten EinpendlerInnen Wiens



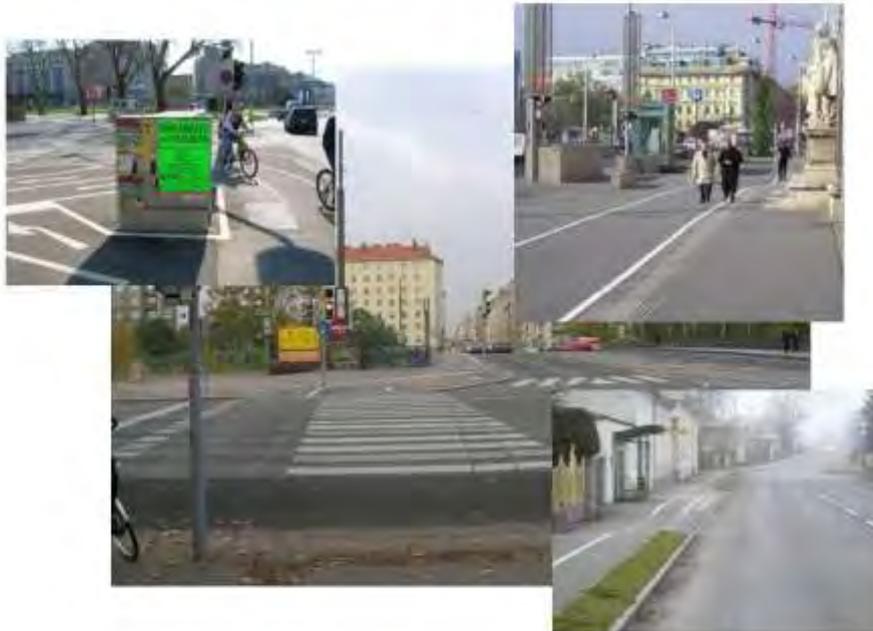
Konflikte FußgängerInnen/RadfahrerInnen Mischen – Trennen?

RVS-Richtlinien für den Fußgänger- und Radverkehr RVS 03.02.12, RVS
03.02.13

- Der **Radverkehr** kann in **Fußgängerbereichen** nur zugelassen werden, wenn die hinreichende Verträglichkeit von Fußgänger- und Radverkehr sichergestellt ist
- Es sind dabei folgende Faktoren abzuwägen:
Fußgängerdichte, Verkehrsraumbreite, Bedeutung der Verbindung für den Radverkehr, Umweglängen und Alternativrouten.
- Im dicht verbauten Ortsgebiet sind **straßenbegleitende Geh- und Radwege** nicht empfehlenswert.
- **Gemischte Geh- und Radwege** sind nur zulässig:
bei geringem Fußgänger- und Radverkehr, wenn der Verkehrsraum für eine getrennte Führung nicht ausreicht, wenn eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht möglich ist, Haustore und Hausenfahrten, die direkt angrenzen, sind besonders zu berücksichtigen



„Gehsteigmalerei“



Mischen-Trennen? Conclusio

- **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**



Unfälle Wiener PendlerInnen auf dem Weg zur Arbeitsstätte

- **11 % aller Arbeitsunfälle fällt in die Gruppe Fahrzeuge und andere Beförderungsmittel**
- **40 % aller tödlichen Arbeitsunfälle sind Straßenverkehrsunfälle von PendlerInnen auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte**
- **Knapp 10 % aller Verunglückten sind FußgängerInnen, 17 % RadfahrerInnen (AUVA – Alleinunfälle)**



Unfälle Wiener PendlerInnen auf dem Weg zur Arbeitsstätte

Verunglückte und Krankenstandstage (Mittelwert) nach benutzten Verkehrsmitteln (2000 – 2005)

Verkehrsmittel	Verunglückte	Mittelw. Krankenstandstage
Zu Fuß	677	35
Fahrrad	1200	15
Motorrad	1552	27
Pkw	3263	13
ÖV	115	14



Gefahrenpunkte

- Unklare Vorrangsituationen bei Radfahrerüberfahrten führen oft zu gefährlichen Situationen
- Lichtsignalgeregelte Schutzwege: oftmals zu kurze Grünphasen.
- An den Schutzwegen geht die Anhalteremoral 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.



Maßnahmen

- 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



Änderungen StVO – Forderungen AK

- 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



Rücksichtnahmegebot

Ein weiteres Thema, welches alle Verkehrsarten betrifft ist das sogenannte Rücksichtnahmegebot. Der bestehende Vertrauensgrundsatz in der StVO fördert die Anspruchshaltung, dass sich andere Straßenbenützer richtig zu verhalten haben. Nur gegenüber Personen, bei denen der Vertrauensgrundsatz nicht gilt, haben sich Fahrzeuglenker so zu verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist.

Ein zusätzlicher Passus könnte die Verpflichtung, sich selbst vorsichtig und rücksichtsvoll zu verhalten, in den Vordergrund und das Anspruchsdenken an das Verhalten der anderen in den Hintergrund rücken. Diese Änderung hätte zB für die Interpretation der Vorrangregeln wesentliche Bedeutung.



Betriebliches Mobilitätsmanagement

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 bike 2 work – MitarbeiterInnen sammeln Radkilometer am Arbeitsweg und werden dafür belohnt – helfen mit, zum Umstieg aufs Rad zu motivieren.



Betriebliches Mobilitätsmanagement

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 bike 2 work – MitarbeiterInnen sammeln Radkilometer am Arbeitsweg und werden dafür belohnt – helfen mit, zum Umstieg aufs Rad zu motivieren.



Radstation Hauptbahnhof



Interesse der AK an Radstation Hauptbahnhof

- **PendlerInnen: sichere Abstellmöglichkeit für Fahrrad in Wien, Voraussetzung für viele das Fahrrad am Arbeitsweg zu nutzen, Kostenaspekt: kein Ticket für Kernzone Wien notwendig**
- **Sozialprojekt - Beschäftigungsprojekt**



DANKE

DI Michael Klug
AK Wien - Abteilung Kommunalpolitik
A-1040, Prinz Eugen Straße 20-22
Tel: +43 1 501 65 3124
Fax: +43 1 501 65 3048
michael.klug@akwien.at



WIEN 6 - MARIAHILF

Mehr Lebensqualität und Sicherheit durch faire Aufteilung des öffentlichen Raumes

© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

Sicherheit schaffen durch

- Gehsteigverbreiterungen
- Verkehrsfreie Zonen bei Schulen, Parks
- Radwege u Radabstellbügel
- Tempo 30
- Mittelinseln: Aufstellflächen u Tempobremsen
- Rundumgrün /Voreilzeit für Fußgeher/innen
- Barrierefreiheit – taktile Elemente



Verkehrsberuhigung
Schmalzhofgasse
entstanden im
Bürgerbeteiligungsverfahren



© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

Tempo 30 im ganzen Bezirk



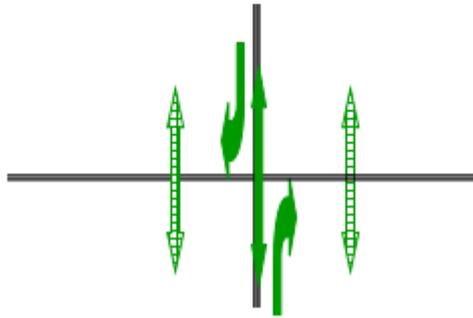
WIEN 6 - MARIAHILF



WIEN 6 - MARIAHILF

Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen

Voreilzeiten für Fußgeher
3 – 7 Sekunden



© Renate Kaufmann zc

WIEN 6 - MARIAHILF

Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen



PKW in einer
Relation
Fußgeher/innen



PKW in einer
Relation
Fußgeher/innen



Fußgeher/innen in
alle Richtungen
alle PKW

© Renate Kaufmann zc

WIEN 6 - MARIAHILF



© Hans-Joachim Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF



© Hans-Joachim Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

Barrieren entfernen – Synergieeffekte schaffen

Stufen und Treppen durch Rampen, Aufzüge o.ä. ersetzen



Vorher: Autofahrer standen weit weg von der Gehsteigkante um Türen gefahrlos öffnen zu können. FußgängerInnen erlebten die Stufen als Barrieren.



Nachher: Das Strasseniveau wurde einfach angehoben. Die Fahrbahn wurde breiter und es gab keine Hindernisse mehr.

© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

Barrieren entfernen

Stufen und Treppen durch Rampen oder Aufzüge ersetzen



Vorher: Stufen auf beiden Gehsteigen machten ein Benützen schwer bis unmöglich.



Nachher: Die Rampe wird nun von Menschen mit Einkaufswagen, Kinderwagen und RollstuhlfahrerInnen gerne angenommen.

© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF



© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF



© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

Kampf um den öffentlichen Raum



WIEN 6 - MARIAHILF

Bürgerbeteiligung

- Schmalzhofgasse
- Kirchenplatz
- Fillgradergasse
- Radfahrer/innen in Mariahilf
- Visionen Gumpendorfer Straße
- AG für mehr Natur
- Volksgarage Hofmühlgasse
- Mollardplatzl
- und viele mehr

© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

Kampf um den öffentlichen Raum



© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

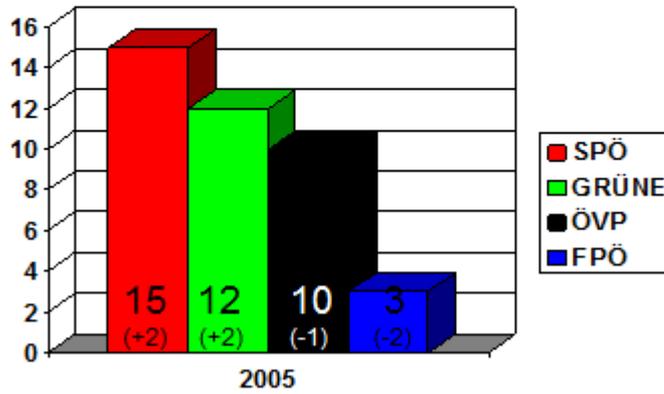
Kampf um den öffentlichen Raum



© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

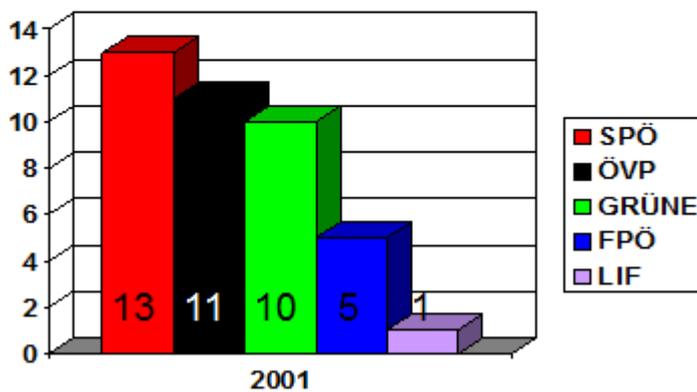
Wahlergebnis 2005



© Renate Kaufmann zc

WIEN 6 - MARIAHILF

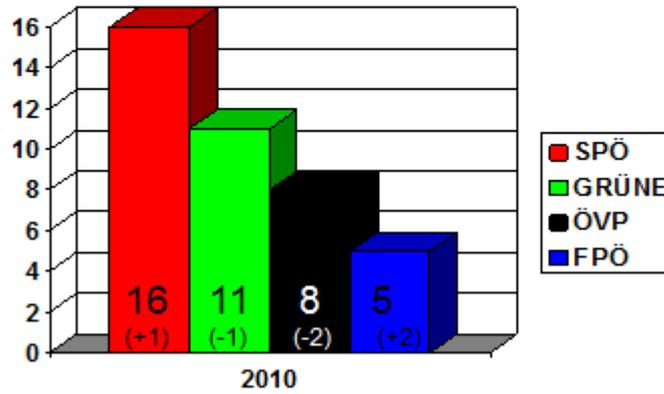
Wahlergebnis 2001



© Renate Kaufmann zc

WIEN 6 - MARIAHILF

Wahlergebnis 2010



© Renate Kaufmann 20

WIEN 6 - MARIAHILF

Mariahilfer Strasse

- Shared space oder Fußgeherzone
- Studie
- TU-Studenten

WIEN 6 - MARIAHILF

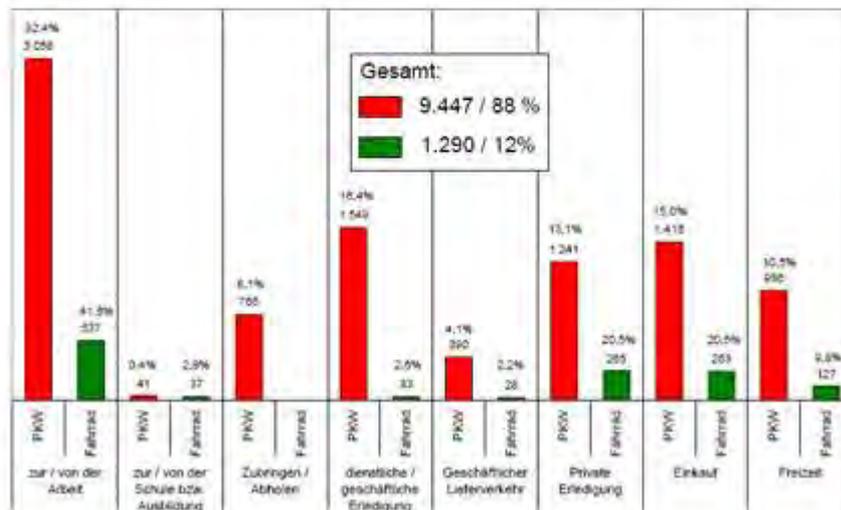
Mariahilfer Strasse



WIEN 6 - MARIAHILF

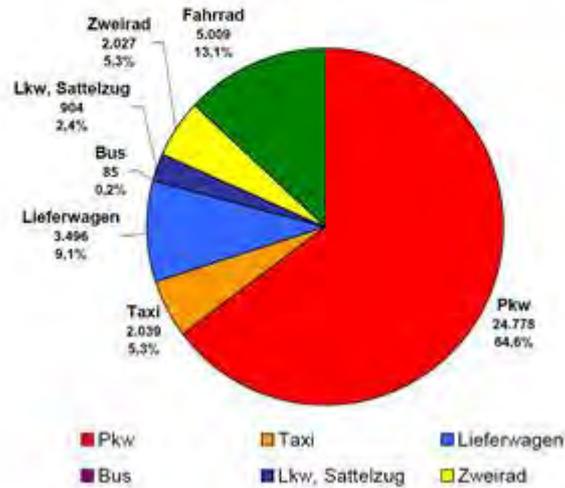
Mariahilfer Strasse

Durchfahrt



WIEN 6 - MARIAHILF

Mariahilfer Strasse



WIEN 6 - MARIAHILF

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit

IN ZUKUNFT WIEN

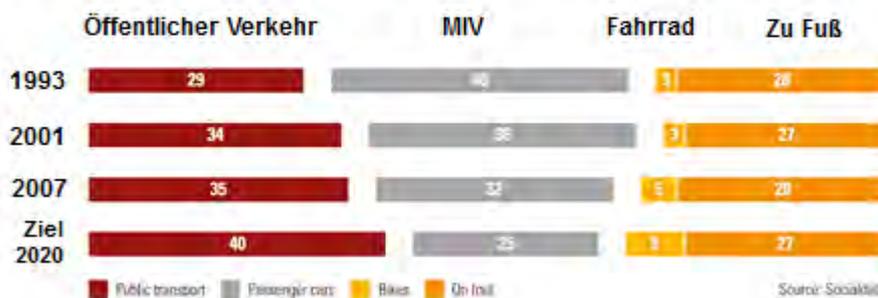
Nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit
 Gregor Stratil-Sauer, Stadt Wien MA 18
 Impuls zur AK-Veranstaltung Verkehr in der Stadt
 25. Jänner 2011

Zielgröße: Veränderung des Modal-Split



MPV 03/08

Masterplan Verkehr Wien 2003 - Evaluierung 2008



Gregor Stratil-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 25.01.2011

Zielgröße: Veränderung des Modal-Split



November 2010: Rot-grünes Regierungsübereinkommen

- Weitere Aufwertung von Fußgänger und Radverkehr
- Modal-Split:
Radverkehr 10% bis 2015
FußgängerInnenverkehr:
halten des hohen Niveaus



Gregor Strahl-Sauer / Magistrat der Stadt Wien / MA 16 / 25.01.2011

Beitrag zur Verbesserung der Gehbedingungen



Verkehrssicherheit

Entschleunigung, gute Sichtbeziehungen, klare Wegeverbindungen, ausreichend Platz für FußgängerInnen

Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Barrierefreiheit, Gestaltung der Querungsrelationen, Stärkung der Mobilitätschancen



Attraktivität und Wohlbefinden

Straßenraumqualität, Grüngestaltung

Gregor Strahl-Sauer / Magistrat der Stadt Wien / MA 16 / 25.01.2011

Aufwertung Öffentlicher Räume in Wien



Gregor Strahl-Bauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 16 | 25.01.2011

Wesentliche Gründe gegen das Gehen



Figure 4: The key barriers to walking

Qualität des öffentlichen Raumes

Aber auch

- Richtige Einschätzung von Entfernungen
- Mangel an Information
- Gesundheitliche Fähigkeiten

Gregor Strahl-Bauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 16 | 25.01.2011

Gehen als Teil des Gesamtverkehrs: Transport for London



- <http://www.tfl.gov.uk/>

The screenshot shows the Transport for London website interface. At the top, there are navigation tabs: Home, Live travel news, Getting started (highlighted), Tickets, Road users, Corporate, and Business & partners. A search bar is located to the right. Below the navigation, there's a 'Victoria station' section with a red circle logo and text about escalator maintenance. To the right is a 'From the TFL shop' section featuring a 5-pound note. The main content area is divided into several columns: 'Journey Planner' (with a link to 'Get up to speed'), 'Maps' (listing Tube, Rail, DLR, etc.), 'Walking' (listing benefits, routes, and events), 'To and from London' (listing airports, ferries, and taxis), 'Safety and security' (listing Tube safety, DLR safety, etc.), and 'Protect your Oyster' (with an Oyster card image). A date '31. 2011' is visible in the bottom right corner.

Leitsystem: Legible London



<http://www.tfl.gov.uk/microsites/legible-london/>

Figure 5: Dr Maps key showing time and distance

Gregor Strain-Bauer | Magistrat der Stadt Wien | 16A.18 | 25.01.2011

Zu Fuß zur Arbeit: Walking Works



- <http://www.walkingworks.org.uk/>



Gregor Strahl-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 25.01.2011

Ein Blick in die Zukunft – Vision 2030



The Future of Walking (and cycling) – a vision

Miles Tight
Institute for Transport Studies
University of Leeds, UK

Trip stages	Current situation	2030 Vision 1	2030 Vision 2	2030 Vision 3
Walk	28%	32%	37%	40%
Cycle	1%	13%	23%	40%
Public Transport	12%	25%	35%	15%
Car	59%	30%	5%	5%

COST 358: PQN - Pedestrians' Quality Needs

<http://www.walkeurope.org/default.asp>

Gregor Strahl-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 25.01.2011

Ein Blick in die Zukunft – Vision 2030



Visions 2030

Source: Miles Tight et al.



European Best Practice walking >30%, car ~30% rest cycling and public transport



High proportion of walking >40%, cycling & public transport Low car usage < 5%

Gregor Strahl-Sauer / Magistrat der Stadt Wien | MA 16 | 25.01.2011

Ein Blick in die Zukunft – Vision 2030



Victorian Street 2030



Edge of town 2030



Shopping Street 2030



60s/70s estate 2030

Gregor Strahl-Sauer / Magistrat der Stadt Wien | MA 16 | 25.01.2011

Langfristige Szenarien – Die Zeit nach dem Öl



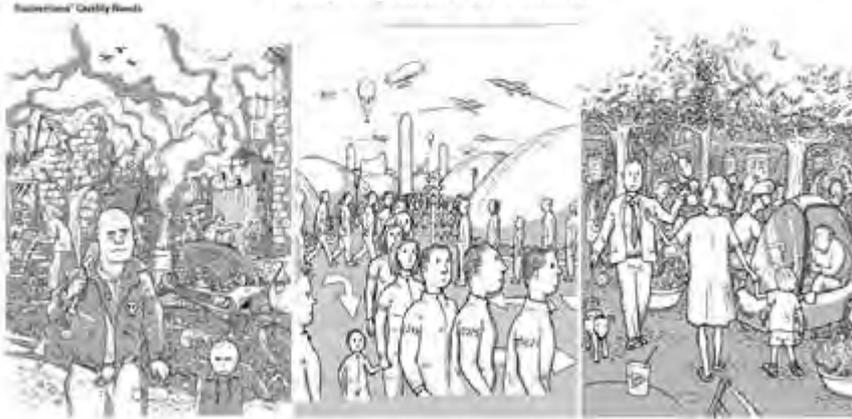
The end of walking? The future of transport systems and its impact on pedestrians

Mario J. Alves, Portugal

Regional Warlordism

Local Sustainability

Digital Network of Control



Herausforderungen in der Verkehrsplanung



- **Gehen und Radfahren als vollwertige Transportmittel ernst nehmen**
– in Forschung, Verwaltung und Politik
- **Klare Visionen** – z.B. Reduktion des Autoverkehrs ist verbunden mit Reduktion des Autobesitzes
- **Kostenwahrheit im Verkehr** – externe Kosten
- **Kein lineares Denken in der Planung** – räumlich und thematisches Aufweitung von Verkehrskonzepten

Herausforderungen in der Verkehrsplanung



- **Hohe Qualität im Öffentlichen Raum**
 - Verkehr ist nicht nur Bewegung, auch und Ankommen ist Teil des Weges, Aufenthaltsqualität
- **Interventionen im öffentlichen Raum haben auch soziale Effekte – Sozialraumanalyse**
- **Ansätze für den öffentlichen Raum außerhalb der Zentren**
 - künftiger Problembereich ist der „Speckgürtel“

Gregor Stratil-Sauer | Magistrat der Stadt Wien | MA 18 | 25.01.2011



Gregor Stratil-Sauer

MA18-Stadtentwicklung und Stadtplanung

Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien

1., Rathausstraße 14-16

Tel: +43 (1) 4000-88835

Mobil: +43 (0) 676-8118 88835

E-Mail: gregor.stratil-sauer@wien.gv.at

www.stadtentwicklung.wien.at



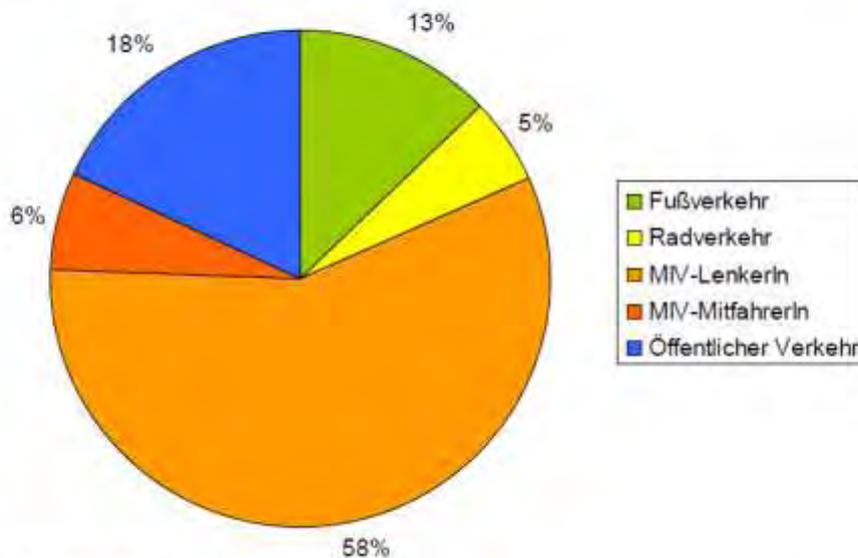
Nicht motorisiert und trotzdem mobil in die Arbeit

25. Jänner 2011

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
DI Martin EDER, Abteilung V/5 – Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm



Modal Split Berufspendlerverkehr Österreich 1995

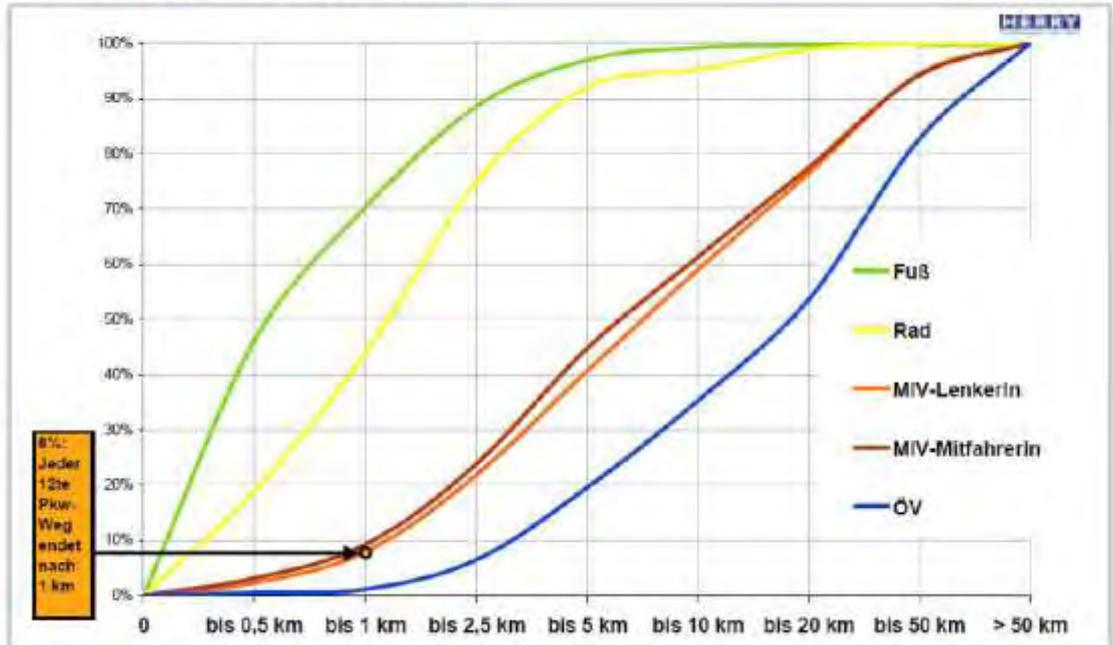


Quelle: Verkehr in Zahlen, BMVIT 2007

www.radfahren.klimaaktiv.at



Verlagerungspotential



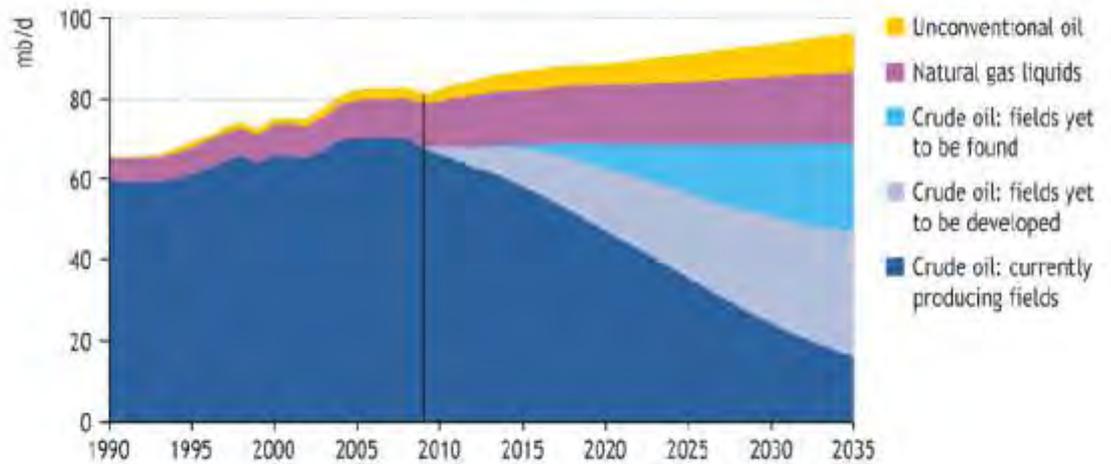
Quelle: Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2008, Land Niederösterreich
www.radfahren.klimaaktiv.at



Verkehr & Energie



World oil production by type in the New Policies Scenario



Quelle: World Energy Outlook 2010, International Energy Agency

www.radfahren.klimaaktiv.at



Verkehrsrealität (Platzbedarf)



Spezifischer Mindestplatzbedarf (m^2 / Person) im fließenden Verkehr

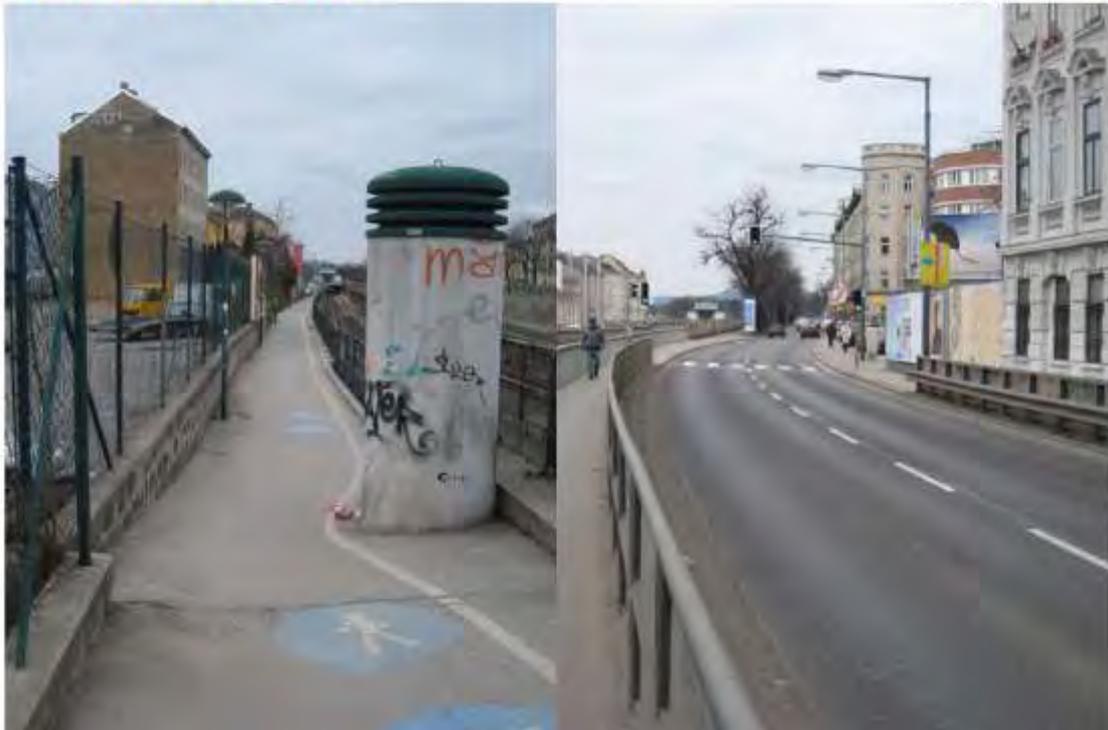
zu Fuß	0,8 m^2 / Person
Straßenbahn	1,2 m^2 / Person
Bus	2,1 m^2 / Person
Fahrrad	7,5 m^2 / Person
Pkw	28 m^2 / Person

Quelle: Michael Meschik, Verkehrsspar Kongress 2007, Eigene Darstellung

www.radfahren.klimaaktiv.at



Verkehrsrealität



Aktivitäten des Lebensministeriums

- klima:aktiv mobil (2005)
 - Beratung
 - Förderung
 - Bewusstseinsbildung
 - Ausbildung
- Masterplan Radfahren (2006)
 - Radverkehrsförderung im Rahmen des Mobilitätsmanagement
- Walk-Space-Award (2008, 2010)
 - Wettbewerb gute Lösungen im Fußverkehr
- Energiestrategie Österreich (2010)
 - Erstellung eines Masterplan Fußgängerverkehr

© Fritz Jungnickel / abowinkel.de



Förderung Fußverkehr

- Bewusstseinsbildung
 - Bsp. „Innichen zu Fuß“, Südtirol
- Kurze Wege
 - öffentliche Baublockdurchgänge Bsp. „Landstraßer Durchgänge“ in Wien
- Kurze Gehzeiten
 - Wartezeiten an Ampeln Bsp. „Dauergrün für FußgängerInnen“ in Graz

www.radfahren.klimaaktiv.at



Förderung Radverkehr

- Sichere Abstellanlagen
 - im Gebäude (Wohnhäuser, Bürogebäude)
 - an Verkehrsknotenpunkte
- Bevorrangung hochrangiger Radwegverbindungen gegenüber Querverkehr
 - Bsp. Fahrradschnellstraßen in Vorarlberg
- Bewusstseinsbildung





Mobilitätsmanagement für Betriebe: Handlungsmöglichkeiten und Förderungen

Verkehr in der Stadt – nicht motorisiert und trotzdem mobil zur Arbeit, Wien, 25. Jän. 2011



Lösungsansatz „Mobilitätsmanagement“

Spielen Unternehmen dabei eine Rolle?
Falls ja, warum & welche?



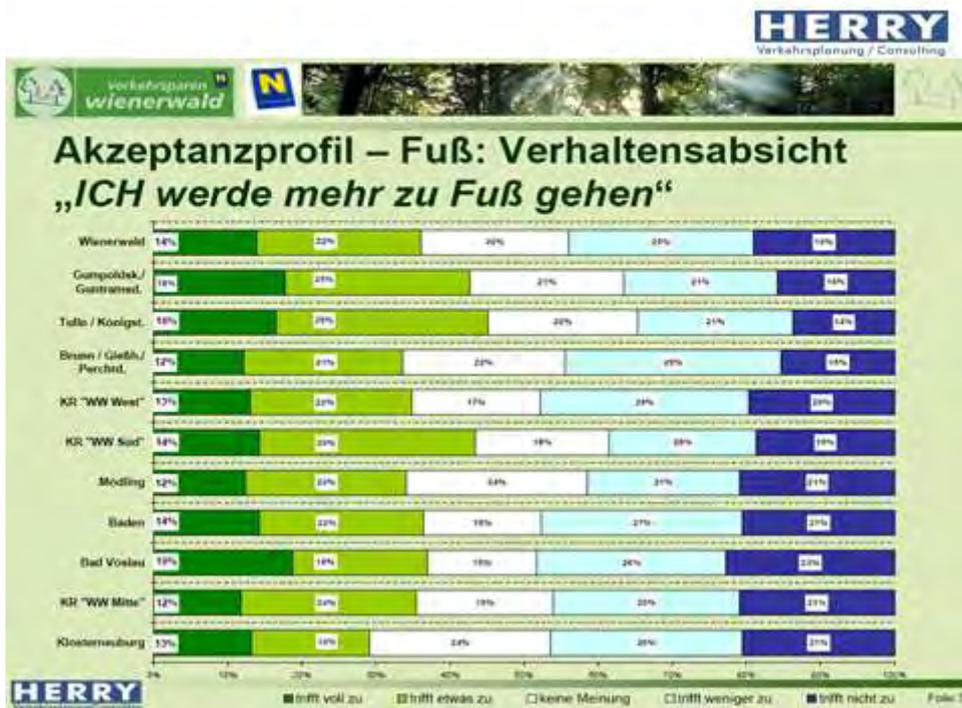
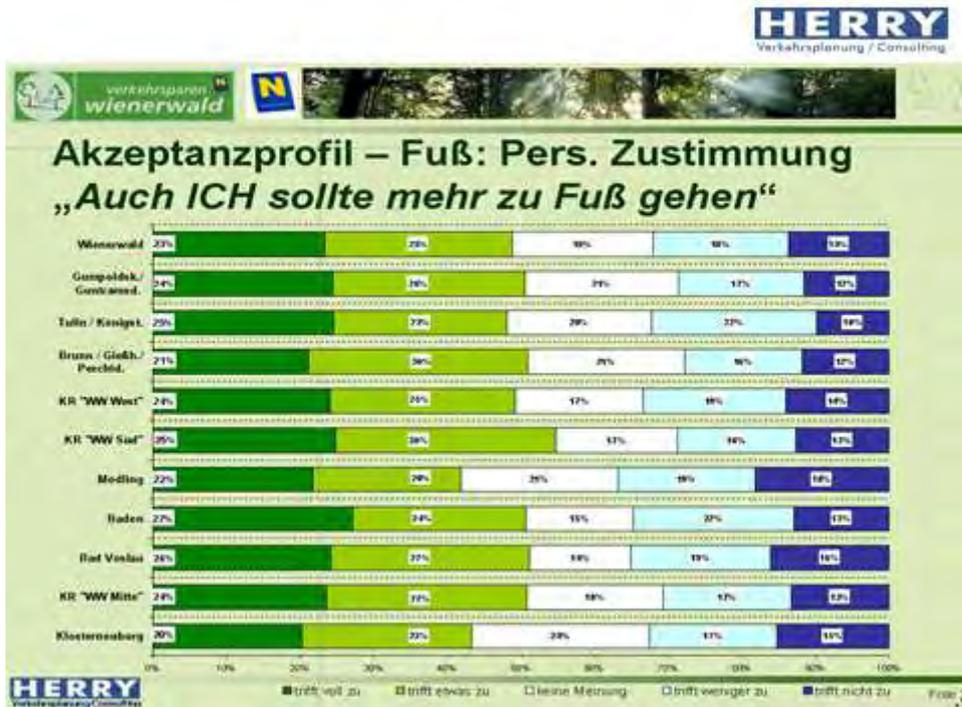
Mobilitätsmerkmale - Arbeitswege

- rd. 22% aller **werktäglich**en Wege sind **Arbeitswege**
- Verkehrsmittel-Anteile:
 - **Fuß: rd. 11%; Rad: 8%;** ÖV: 20%; Pkw-L: 56%; Pkw-M: 5%
- Arbeitswege: Weglängen:
 - **rd. 15%** der **Arbeitswege** sind **kürzer 1 km**
 - **rd. 25%** der **Arbeitswege** sind **kürzer 2,5 km**
 - **rd. 40%** der **Arbeitswege** sind **kürzer 5 km**
- Pkw-Arbeitswege: Weglängen:
 - **rd. 15%** der **Pkw-Arbeitswege** sind **kürzer 2,5 km**
 - **rd. 30%** der **Pkw-Arbeitswege** sind **kürzer 5 km**

Quelle: HERRY Consult: Mobilitätsbefragung Österreich 1995 (Datenbasis), hochgerechnet auf 2008

Folie 3 Di Markus Schuster (HERRY Consult GmbH): Verkehr in der Stadt – nicht mobilsten und trotzdem mobil zur Arbeit, Wien, 25. Jänner 2011





- „8 von 10 ÖsterreicherInnen geben an,
an Umweltthemen interessiert zu sein.“ (Studie Dr. Karmasin)
- jedoch nur ein Drittel kauft umweltgerechte Produkte!
- **Einstellungen lassen sich leichter ändern
als das Verhalten!**
- weitere Beispiele: Alkohol, Handy beim Autofahren



Mobilitätsmanagement: Handlungsfelder

- **Bereich: Arbeitswege der MitarbeiterInnen**
- Bereich: Dienstreisen / Dienstwege
- Bereich: Fuhrpark
- Bereich: Logistik / Zuliefersdienste
- Bereich: Beschaffung
- Bereich: Information / Bewusstseinsbildung
- Bereich: (Spritsparende) Fahrweise
- Bereich: Umwelt- / Nachhaltigkeitsbericht



Folie 9

D:\Marius Schuster\HERRY\Consulting\Verkehr in der Stadt - nicht mobilist und mobilist zuruck\11\Ver_09_24\Verkehr 2011

Bereich „Radverkehr“

- Überdachte / diebstahlsichere Abstellanlagen
- Errichtung / Optimierung Dusch- / Umkleidemöglichkeit(en)
- Zur Verfügung stellen von Werkzeug-Grundsets
- Anschaffung von Diensträdern
- Durchführung v. „Fahrradservice-Wochen“ / "Radlerfrühstück"
- Betriebliche Förderung einer Raddiebstahlversicherung etc.



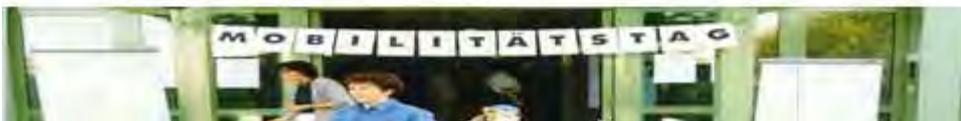
Bereich „Fußgänger“

- Attraktivierung von Fußwegen
- Vermeiden von Umwegen
- Beschilderung / Wegweisung etc.



Bereich „Bewusstseinsbildung“

- Durchführung von „Mobilitätstagen“/ „Aktionswochen“
- Mobilitäts-Informationen über Intranet / Internet
- Mobilitätsbeauftragte im Betrieb etc.



Praxisbeispiele (Ö) und Einsparungspotenziale



Praxisbeispiele (1)



GE Jenbacher GmbH (T)

- Förderung von Fahrgemeinschaften
- „Radl-Check“ im Frühjahr für Privatfahräder
- Anschaffung von Firmenfahrrädern
- Service der Firmenfahrräder durch Fachfirma
- Aufgrund dieser Maßnahmen werden **140 t CO₂ pro Jahr** eingespart!

Projekte

Praxisbeispiele (2)

gugler*
cross media



GUGLER GmbH (NÖ)

- Anschaffung eines Elektro-Scooters, sowie Auswahl weiterer Fahrzeuge mit Elektroantrieb (Pedelecs, Mopeds, Kleinmotorräder).
- Förderung von Fahrgemeinschaften und Heimarbeitsplätzen.
- Aufgrund dieser Maßnahmen wird im ersten Schritt **eine Tonne CO₂ pro Jahr** eingespart!

Projekte

Praxisbeispiele (3)

denkstatt
sustainable thinking



Denkstatt GmbH (W)

- Anschaffung ÖBB-Businesscards
- Spritspar-Training
- Anschaffung eines Klapprades
- Radabstellanlage
- Aufgrund all dieser Maßnahmen können ca. **9 t CO₂ pro Jahr** eingespart werden!

Projekte

Praxisbeispiele (4)



Technisches Museum Wien (W)

- Bereitstellung von Radzubehör
- Druckluftanschluss
- Anschaffung eines Firmenfahrrads
- Ausweitung der Außen-Radabstellplätze
- Durchführung von Spritspar-Trainings
- Aufgrund dieser Maßnahmen wird **eine halbe Tonne CO₂ pro Jahr** eingespart!



„Rad nicht neu erfinden“

www.klimaaktiv.at
über 1.500 Praxisbeispiele
(Betriebe, Gemeinden,
Schulen, Bauträger etc.)

rd. 900
klima aktiv mobil-
Projekte von
Betrieben

Jährliche Einsparung an CO₂-Tonnen durch Mobilisierungsprojekte in Österreich: 320.036 Tonnen

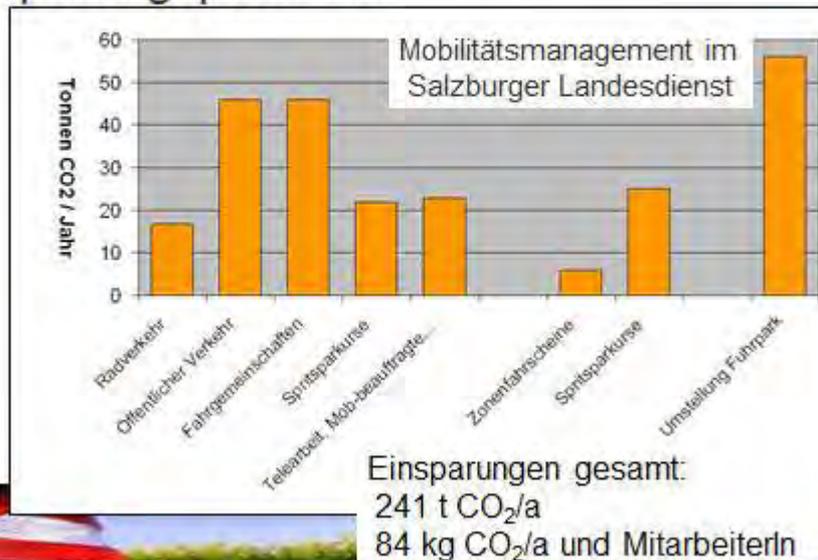
Einsparungspotenzial

Um 1 Tonne CO₂ einzusparen,
müssen wie viele Pkw-km eingespart werden?

Um **1 Tonne CO₂** einzusparen,
müssen rd. **6.000 Pkw-km** eingespart werden!



Einsparungspotenzial





Kostenfreie Serviceleistungen!

klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Betriebe“



klima:aktiv mobil: Services



Aufgaben des Programmmanagements
= (kostenfreie) Serviceleistungen

Kostenfreie Beratungsleistungen

- Beratung bei der Suche nach geeigneten Verkehrsmaßnahmen
- Beratung bei der Auswahl geeigneter Fördermöglichkeiten
- Beratung bei der Fördereinreichung

Information / Informationsbereitstellung

- Erstellen / Weiterentwickeln von Info-Materialien
- Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten
- Aufzeigen von Praxisbeispielen
- Aufzeigen von Fördermöglichkeiten

Öffentlichkeitsarbeit

- Auszeichnung für aktives Engagement
- Öffentlichkeitswirksame Darstellung der Projekte
- Kooperation bei der Öffentlichkeitsarbeit

Aufbau eines Netzwerkes

- Aufbau und (laufende) Erweiterung eines Netzwerkes an Kooperationspartnern.

Info-Materialien

Strategische Wege für Wirtschaft, Verwaltung & Umwelt
Mobilitätsmanagement für Betriebe und öffentliche Verwaltungen
Leitfaden für Betriebe und öffentliche Verwaltungen

Klimafreundlich elektrisch unterwegs
Leitfaden für betriebliche und kommunale Fahrzeugbetreiber

Leitfaden Radverkehrsförderung
Ein Praxis-Leitfaden für Kommunen, Schulen, Betriebe, Tourismus und Baustädte

Folle 22 Di Markus Schuster (HERRY/Concur GmbH): Verkehr in der Stadt – nicht mobilisiert und trotzdem mobil zur Arbeit, Wien, 25. Jänner 2011

Fördermöglichkeiten





(Bundes-)Fördermöglichkeiten

- **klima**:aktiv mobil Förderprogramm
 - „Mobilitätsmanagement f. Betriebe“ (seit Mai 07)
 - „Mobilitätsmanagement f. Städte, Gemeinden u. Regionen“
 - Sonderaktion „Elektro-Räder“ (seit Mitte April 09)
 - Förderung „Fahrzeuge mit alt. Antrieb“ (seit Ende Okt. 09)
 - Förderung „E-Ladestationen“ (seit Sept 10)
- Umweltförderung im Inland
 - „Betriebliche Verkehrsmaßnahmen“

ergänzend dazu:

- **klima**:aktiv mobil Spritsparinitiative des Lebensministeriums



Kostenfreie Unterstützung bei der Fördereinreichung

(im Rahmen von **klima**:aktiv mobil)

Wir (HERRY Consult) ...

- ... stimmen Ihre Projektidee mit der KPC GmbH ab,
- ... erstellen das erforderliche Mobilitätskonzept,
- ... berechnen den Umwelteffekt (CO₂-Reduktion),
- ... bereiten alle weiteren Einreichunterlagen auf.



www.publicconsulting.at

Folie 27

© 2010 Copyright © GEMINALVERKEHR PUBLIC CONSULTING GMBH
Trafikstraße 6, 1070 Wien, T: +43(0)1(0)1 31 31 31, B: +43(0)1 31 31 31
E: info@publicconsulting.at

© 2010 Copyright © GEMINALVERKEHR PUBLIC CONSULTING GMBH
Trafikstraße 6, 1070 Wien, T: +43(0)1(0)1 31 31 31, B: +43(0)1 31 31 31
E: info@publicconsulting.at

Folie 27 Di Markus Schuster (HERRY Consult GmbH): Verkehr in der Stadt – nicht mobilisiert und trotzdem mobil zur Arbeit, Wien, 25. Jänner 2011

Schlussfolgerungen

- Jedes Unternehmen kann einen Beitrag leisten – manche einen größeren, andere einen kleineren (ökologischen) Beitrag!
- Es gibt (nahezu) in jedem Unternehmen Bereiche / Möglichkeiten / Potenziale, welche Mobilitätsmaßnahmen sinnvoll erscheinen lassen!
- Es gibt in Österreich eine Menge an Praxisbeispielen – in den verschiedensten Bereichen!
- Nur wenn etwas sichtbar wird, wird sich auch etwas ändern!

Folie 28 Di Markus Schuster (HERRY Consult GmbH): Verkehr in der Stadt – nicht mobilisiert und trotzdem mobil zur Arbeit, Wien, 25. Jänner 2011

Empfehlungen

- Es gibt kostenfreie inhaltliche Unterstützung!
- Es gibt Fördermöglichkeiten
(**klima**:aktiv mobil, KLI.EN, Länder, Städte, Gemeinden etc.)!
- Es gibt kostenfreie Unterstützung bei der
Fördereinreichung!

Nutzen Sie die verschiedenen Möglichkeiten!

Folie 29

DI Markus Schuster (HERRY Consult GmbH): Verkehr in der Stadt – nicht mobilsten und trotzdem mobil zur Arbeit, Wien, 25. Jänner 2011

Viel Erfolg bei der Umsetzung!



DI Markus Schuster
HERRY Consult GmbH
1040 Wien, Argentinierstraße 21
Tel.: +43 (1) 504 12 58 - 50
eMAIL: office@mobilitaetsmanagement.at
Web: www.mobilitaetsmanagement.at bzw. www.herry.at

IMPRESSUM (inkl. 2. Gestaltung, Illustration, Foto, Web-Komponenten, Grafiken, Zeichnungen, Logos, etc.) © HERRY CONSULTING INSTITUT GMBH (OGK Wien, Argentinierstraße 21)



Stadtpunkte

„Stadtpunkte“ werden in unregelmäßigem Abstand von der Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien herausgegeben und behandeln aktuelle kommunalpolitische Themen.

Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

Aktuelle Ausgaben:

Nr. 1 PendlertInnenstudie Wien, Andreas Riesenfelder, 2011

Nr. 2 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, Verkehrsplanung Käfer GmbH, 2011

Nr. 3 Wiens Stadtwirtschaft im Konjunkturzyklus, Jürgen Bierbaumer-Polly, Peter Mayerhofer, 2011

Nr. 4 Verkehr in der Stadt, Veranstaltungsreihe 2010/2011, Michael Klug, 2012

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Abteilung Kommunalpolitik

Prinz-Eugen-Straße 20 – 22, 1040 Wien

Tel: +43, 0) 1 501 65 – 3047

E-Mail: stadt@akwien.at

oder als PDF:

<http://wien.arbeiterkammer.at>

Bereits vergriffen:

Sicherheit der Arbeitswege in Wien, Alexander Risser, 2009

City on the move, Josef Schmee, 2007

Stadt der Menschen, Antonia Coffey, 2007, als PDF erhältlich: <http://wien.arbeiterkammer.at>

Gürtel : Arbeit, Renate Zuckerstätter-Semela, 2007, als PDF erhältlich: <http://wien.arbeiterkammer.at>

Stadtteilbüro Flugfeld Aspern, Renate Zuckerstätter, 2006

Städtestrategien gegen Armut und soziale Ausgrenzung, Andrea Breifuss, Jens S Dangschat, Oliver Frey, Alexander Hamedinger, 2004, als PDF erhältlich: <http://www.arbeiterkammer.at>

Die dichte Stadt, Dagmar Grimm-Pretner, Philipp Rode, 2003

Wiener Betriebsgebiete aus Sicht der Beschäftigten, Kurt Puchinger, Renate Zuckerstätter-Semela, 2003

Dienstleistungsmetropole Wien, Josef Schmee, 2002

Betriebsansiedlung, Kooperation und interkommunaler Finanzausgleich: Perspektiven für die Ostregion, Martin Schneider, 2001

Sicherheit der Arbeitswege in Wien, Alexander Risser, 2000

Rechtsgutachten zur Parkraumbewirtschaftung, Othmar Thann, 2000

Wiens Standortqualität und regionale Wettbewerbsfähigkeit, Helmut Gassler, Wolfgang Hesina, 1999

Arbeitswege in Wien, Max Herry, Sepp Snizek, 1997

Strukturanalyse des Wiener Budgets, Gerhard Lehner, Peter Mayerhofer, Josef Schmee, 1997

Wirtschaftsförderung in Wien, Peter Mayerhofer, 1994

Bei Interesse an vergriffenen Bänden wenden Sie sich bitte an die Sozialwissenschaftliche Studienbibliothek der AK Wien.

RAT.
INFO.
SERVICE.
RECHT.

NOCH FRAGEN?

DAS INTERNET-ANGEBOT DER AK WIEN

<http://wien.arbeiterkammer.at> 

