

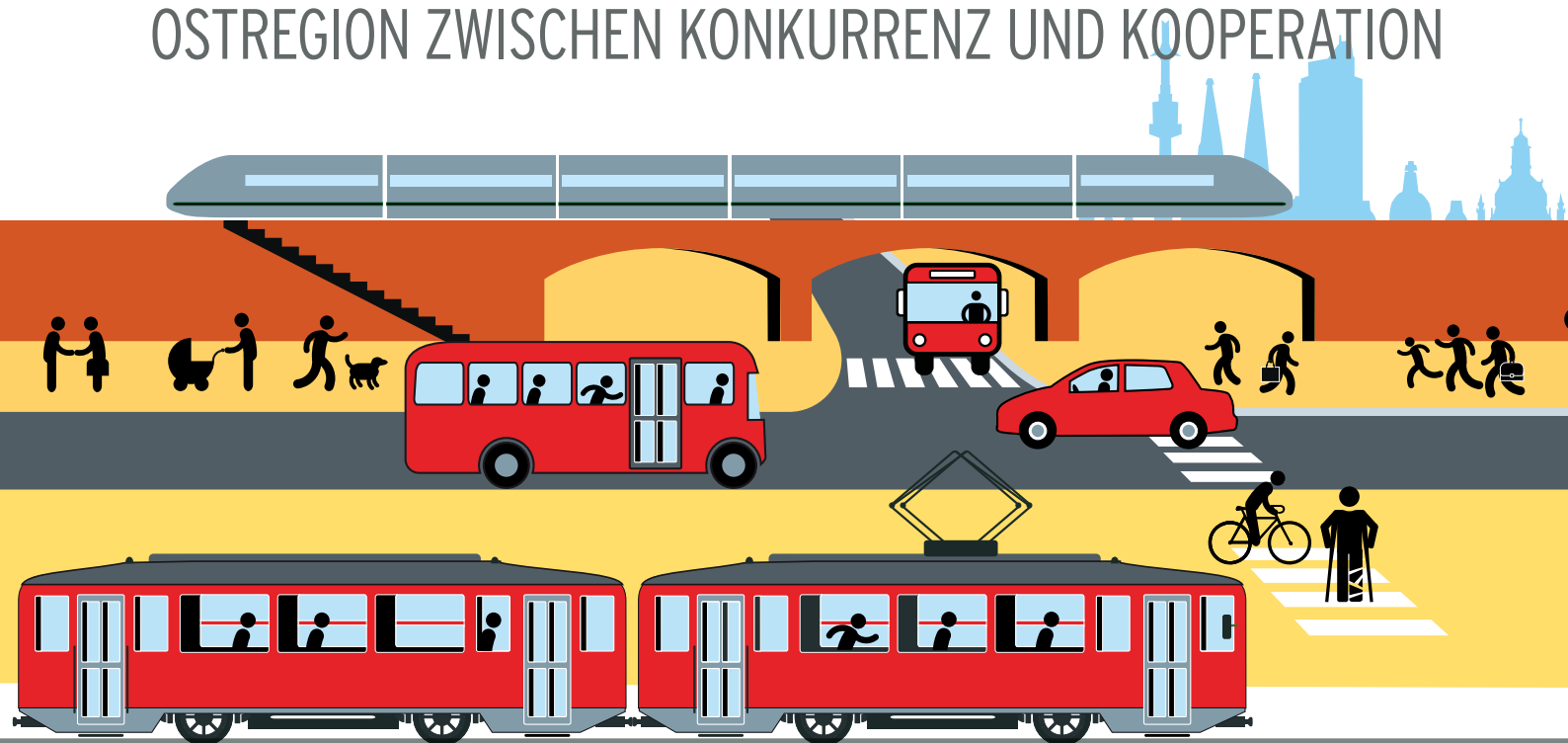


Stadt

ARBEITNEHMERINNEN
INTERESSEN
IM URBANEN RAUM

WIEN WÄCHST - VERKEHR

OSTREGION ZWISCHEN KONKURRENZ UND KOOPERATION



Ostregion: Grenzen übergreifende Verkehrskonzepte gesucht **SEITE 6**

Zukunft: Der beschränkte Nutzen von Innovationen **SEITE 12**

Finanzierung: Koordination der Öffis und Transparenz nötig **SEITE 14**

AKTION FÜR JUNGES WOHNEN IN WIEN

Mit der AK können junge WienerInnen auf dem Wohnungsmarkt den Durchblick bei der ersten Suche nach einer passenden Bleibe wahren. Drei neue Broschüren und eine Hotline helfen.

Die AK startete im Mai eine **Aktion für junges Wohnen** und hilft bei der ersten Wohnungssuche. Gegen alptraumhafte Erfahrungen auf dem Wohnungsmarkt bietet die AK für zwei Monate eine Service-Hotline und drei neue Broschüren mit nützlichen Tipps an – passendes Domizil finden, Mietkosten, Vertrag und vieles mehr. Überlegungen, denen sich junge Menschen das erste Mal stellen müssen. Broschüre 1 „**Alles zur Wohnungssuche. Wie Junge eine Wohnung finden können**“ zeigt, welche Wohnungen es gibt – von Gemeinde- über Genossenschafts- bis hin zur privaten Mietwohnung. Broschüre 2 informiert mit „**Alles zu Mietverträgen**“ etwa über Befristungen, Mietzinsobergrenzen und Kündigungen. Die Broschüre 3 „**Alles über Kosten und Beihilfen**“ berichtet, welche Kosten anfallen und wo Förderungen oder Mietzinsbeihilfen erhältlich sind. Service-Hotline „AK für junges Wohnen“: 01/501 65 51 54, Montag bis Donnerstag von 14 bis 18 Uhr. AK Broschüren-Paket per E-Mail unter: bestellservice@akwien.at oder: 01/310 00 10 511.



Download: wien.arbeiterkammer.at/jungeswohnen

Bemerkenswert: Rudi Kaske, AK Präsident

„Mieten belasten junge Menschen. Wer am Anfang steht, verdient meist wenig und hat Probleme, eine leistbare Wohnung zu finden. Bei Wenigverdienern gehen rund 40 Prozent des Einkommens für die Wohnungsmiete drauf.“

Die AK hilft jungen Menschen bei der ersten Wohnungssuche. Eine Service-Hotline und drei neue Broschüren der AK bieten gute Tipps rund um die erste eigene Wohnung.

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber AK-Wien, Prinz-Eugen-Straße 20–22, 1040 Wien
E-Mail stadt@akwien.at **Telefon** 01/501 65 – 3047 **Redaktion** Mag Thomas Ritt (Leitung), Mag Christian Resei, Jakob Fielhauer **MitarbeiterInnen dieser Ausgabe** Dr Johann Bröthaler, DI Gerald Grüblinger, DI Christian Pichler, Dr Hans Trenner, DI^m Judith Wittrich **Redaktionssekretariat:** Alina Andritsch 01/501 65-3047 **Konzeption und Produktion** Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at **Coverfoto** © tony4urban – fotolia.de **Druck und Herstellung** Martinidruck- und VerlagsgmbH/Remaprint **ISSN** 2227-9415 **Offenlegung gemäß Mediengesetz, Par. 25** wien.arbeiterkammer.at/impressum.htm; AK Stadt thematisiert relevante Kommunalthemen für Wiener ArbeitnehmerInnen.

In der AK Stadt veröffentlichte Artikel müssen nicht notwendigerweise die Meinung der AK Wien wiedergeben.
 Sagen Sie uns Ihre Meinung, Sie erreichen uns unter stadt@akwien.at

KALT WARM



Generationen in Bewegung

Ende April öffnete der erste Motorikpark Wiens. Erwachsene und Kinder leben ihren Bewegungsdrang mit- und nebeneinander auf 23 Stationen mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden aus – eine Fläche von 2,5 Hektar bietet 100 Einzelgeräten Platz. Vom Wackelbrett über einen Kitesurf-Simulator bis zur Parallelschlalom-Strecke reicht das Angebot – trainiert werden etwa Koordination, Kondition und Geschicklichkeit. Kostenlos! Außerdem lockt ein 700-Meter-Laufparcours und ein Wasserspielplatz für die Kleinen. Die Anlage findet sich gleich neben dem neuen TierQuarTier in der Süßenbrunnerstraße 101 in Donaustadt. Infos unter: www.motorikpark-wien.at



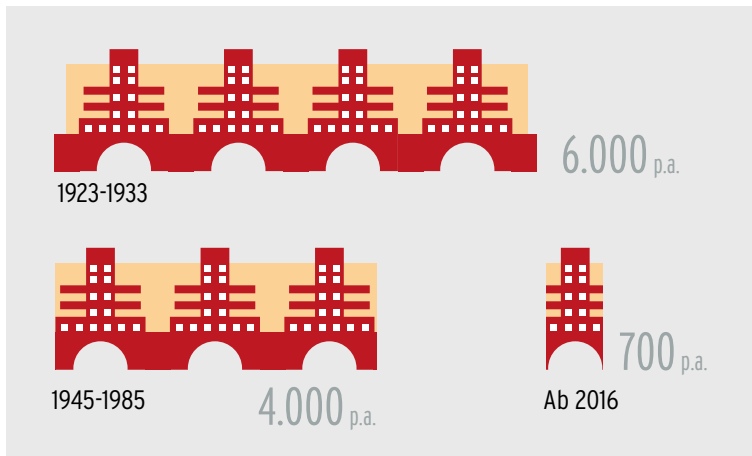
Naturschutz ohne Absprache

Der neue Entwurf des Landschaftsschutzgesetzes sieht eine massive Ausweitung der Schutz-zonen in der Donaustadt vor. Das ist zu begrüßen wenn es um die Absicherung und Anpassung bestehender Zonen geht – etwa Bisamberg, Lobau oder Donauinsel. Andererseits muss Wien weiter mit einem starken Bevölkerungswachstum rechnen, der Bedarf an Wohnraum steigt. Aus dieser Perspektive ist die deutliche Einschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten problematisch. Es ist bedenklich, dass nun fast in der gesamten Donaustadt das Bauen massiv erschwert wurde. Denn neue Wohnungen entstehen nur wenn es dafür auch geeignete Flächen gibt.



FEEDBACK
stadt@akwien.at

WIEN BAUT WIEDER GEMEINDEWOHNUNGEN. Im Durchschnitt werden 700 neu Gemeindewohnungen jährlich gebaut



1923 wurde in Wien die zweckgebundene Wohnbausteuer eingeführt und damit eine Wohnbauoffensive initiiert. In den folgenden zehn Jahren wurden etwa 60.000 Gemeindewohnungen errichtet. Die Stadt Wien besitzt rund 220.000 Wohnungen und ist somit die größte Hausverwaltung Europas – das schien einige Zeit zu genügen. In den letzten 30 Jahren wurden hauptsächlich Genossenschaftswohnungen gefördert. Das wird jetzt wieder mit Gemeindewohnungen ergänzt: Künftig werden zehn Prozent der städtischen Wohnbauleistung in den Bau neuer Gemeindewohnungen fließen, etwa 700 Wohnungen pro Jahr.



San Francisco DURCHMISCHUNG IN VOLKSSCHULEN

Lotterie der besonderen Art. In den öffentlichen Schulen von San Francisco gilt: Computerprogramme entscheiden, welche Schule die Kinder besuchen – eine bessere soziale Durchmischung soll erreicht werden. Der San Francisco Unified School District (SFUSD) betreibt mehr als 70 öffentliche Volksschulen, die sich qualitativ stark unterscheiden. Die Benotung der Schulen basiert auf dem Abschneiden der Schüler in standardisierten Tests, dem so genannten „API-Score“. Wenig überraschend, befinden sich die meisten „Problemschulen“ mit niedrigem API-Score in den ärmeren Stadtvierteln mit einem hohen Anteil an afroamerikanischen und latinostämmigen Schülern. Das Computerprogramm berücksichtigt verschiedene

Parameter, um eine Ghettoisierung zu vermeiden und Kids aus „Problemzonen“ eine bessere Schule zu ermöglichen. Kinder aus Stadtvierteln mit niedrigen Test-Scores erhalten im guten Lotteriesystem einen Bonus.

Wien fährt Rad

PEDALRITTER AUS 880 UNTERNEHMEN

Bei sieben von zehn WienerInnen ist der Arbeitsweg kürzer als zehn Kilometer. Diese Strecke kann gut mit dem Fahrrad bewältigt werden. Die Frühlingsaktion „Wien radelt zur Arbeit“ will ArbeitnehmerInnen den Umstieg aufs Rad schmackhaft machen. Im Aktionsmonat Mai beteiligten sich rund 4300 Menschen aus 830 Unternehmen. Die Abschlussveranstaltung mit Ehrungen der besten Teams findet am 24. Juni um 18 Uhr im Bildungszentrum der AK Wien, 1040, Theresianumgasse 16-18 statt. Infos unter: <http://wien.radeltzurarbeit.at/>



Editorial

DIE MAUER MUSS WEG!



Thomas Ritt, Leiter Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien

Wien wächst wie seit hundert Jahren nicht mehr – das verursacht Wachstumsschmerzen. Es macht aber aus einer Stadtlandschaft mit „Perspektive Altersheim“ wieder einen lebendigen Lebensraum. Die Stadt endet aber nicht an ihren Grenzen, das Umland wächst genauso dynamisch. Oft ist gar nicht sichtbar, was Umland und was Stadt ist. Diese Unterscheidung ist auch unsinnig und den Benutzern egal. Niemand hält sich an die Grenzen: arbeiten hier, wohnen drüben – wohnen hier, einkaufen drüben – Freizeit und die Schule wieder woanders ...

Niemand hält sich an die Grenzen – Niemand? – Doch: Die Landespolitik. Ohne Grenzen kein Land – ohne Land keine Landespolitik. So weit, so gut, solange das keine schlimmen Folgen hat. Aber die gibt es: Sie reichen von „ich bau dir ohne Koordination Einkaufszentren vor die Nase“ und widme „massenhaft Einfamilienhaussiedlungen ohne Anschluss an den öffentlichen Verkehr“ bis zu „bevor die U-Bahn ins Umland fährt, fällt der Rathausmann vom Dach“.

Eine Auswirkung davon ist: Es gibt viel mehr motorisierten Individualverkehr als bei einer gemeinsamen verbindlichen Verkehrs- und Raumplanung nötig wäre. Aber das nur als Versagen der Landespolitik zu sehen, ist zu simpel. Über den Finanzausgleich setzt der Bund nämlich Anreize zu einem unkooperativen Verhalten: „Hast DU die Einwohner, bekommst DU das Geld, hast DU die Arbeitsplätze, bekommst DU das Geld“. Für Kooperation und gemeinsame Optimierung bleibt da wenig Platz. Diese Mauer muss weg!

RESPEKT UND SCHUTZ FÜR WILD- UND HAUSTIERE

Eva Persy ist seit 2015 Tierschutzombudsfrau in Wien. Die ehemalige Nachhaltigkeits-Koordinatorin spricht über ihre Ziele und die typischen Wiener Tierprobleme. Auch wie das Amtshaus Meidling zum Vorreiter wird, erzählt sie im Interview.

Ihre Aufgabe ist es... unter anderem Verständnis für Tiere zu wecken. Informationstätigkeit und Bewusstseinsbildung sind uns ein großes Anliegen – jeder kann etwas für mehr Tierschutz tun.

Welche Tiere kann ich in der Stadt nicht halten?

Etwa gefährliche Tiere wie Gift- und Riesenschlangen.

Sollten Hunde überhaupt in Städten leben?

Bei der Tierhaltung in der Stadt gilt: Wenn es den Bedürfnissen der Tiere gerecht wird und dabei keine anderen Lebewesen gefährdet oder ihre Lebensqualität beeinträchtigt werden, dann ist Vieles möglich. Aus Hundesicht ist dicht bebauter Raum ein Lebensraum voller Umweltreize: etwa Lärm, Verkehr, erzwungene Nähe zu Menschen, anderen Hunden. Damit kommen nicht alle Tiere, wenn sie nicht behutsam daran gewöhnt wurden, gut klar.

Stichwort Hundeführschein...

Es gibt den verpflichtenden und den freiwilligen. Der besondere Ansporn beim freiwilligen Hundeführschein ist, dass die Leute einmalig von der Hundeabgabe befreit werden und einen Ausweis im Scheckkartenformat bekommen – das ist sehr beliebt. Zur Wirkung des verpflichtenden Hundeführscheins: Der MA 60 zu Folge, haben diese Maßnahmen eine Senkung der Vorfälle bewirkt.

Leidige Hundstrümmel...

Sie wegzuräumen, ist auch



„Bei der Tierhaltung in der Stadt ist Vieles möglich, wenn es den Bedürfnissen der Tiere gerecht wird und dabei keine anderen Lebewesen gefährdet werden.“

aus Tierschutzsicht wichtig und hilft dem harmonischen Zusammenleben von Mensch und Hund in der Stadt.

Dürfen Katzen in den Hof?

Auch in der Stadt gibt es Katzen mit Freigang, sie müssen kastriert sein – dann ist es erlaubt.

Es gibt auch Stadt-

Streuner... Ja, dafür existiert das StreunerKatzen-Projekt – es greift sehr gut. Die Tiere werden gefangen, kastriert und wieder zurückgebracht. Aus echten Streunern werden keine Hauskatzen mehr. Es geht darum, dass sie sich nicht vermehren. Die Kunst besteht darin, die Tiere möglichst stressfrei zu fangen, dafür wurden Menschen extra geschult.

Gibt es nicht schon zu

viele Tauben? Eine Studie aus 2006 hat rund 150.000 Stadtauben gezählt. Die Tiere sind nicht gleichmäßig über Wien verteilt, sondern an Orten, wo die Menschen ihnen Futter bieten – auf großen, stark frequentierten

Plätzen, Bahnhöfen und in Fußgängerzonen. Oft treten sie an solchen Orten in Schwärmen von mehreren hundert Tieren auf und werden dann als lästig empfunden. Wir betreuen einen Taubenschlag – ein Versuch nach deutschem Vorbild im Amtshaus Meidling. Die Vorteile: Der Kot kann gut entsorgt werden, die Eier werden gegen Attrappen ersetzt.

Aus Sicht des Tierschutzes ist es das Ziel, ein tiergerechtes Leben zu bieten.

Wo sehen Sie Probleme?

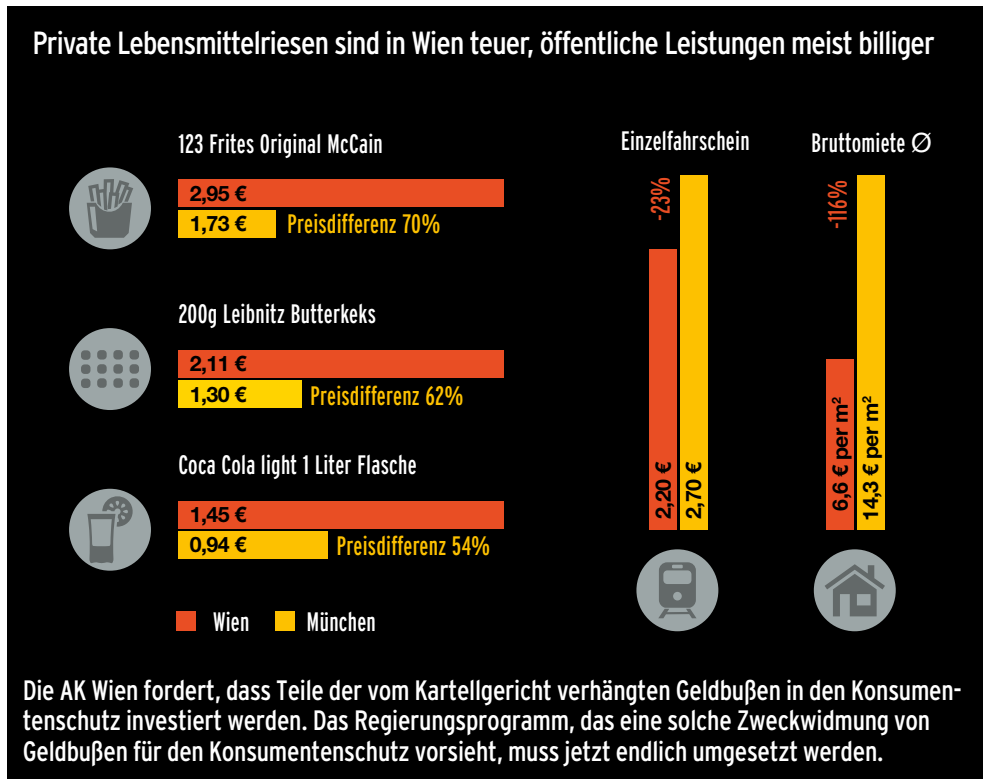
Aktuell im illegalen Tierhandel. Unsere Aufgabe ist es, aufzuklären: Im Internet dürfen nur Tiere von Tierheimen oder ZüchterInnen gegen Geld inseriert werden. Private dürfen Tiere nicht verkaufen. Es gibt Initiativen, dem nachzugehen und Inserate zu beobachten. Es wird versucht, illegalen Machenschaften das Handwerk zu legen. Die Berichterstattung darüber ist wichtig, damit die Menschen nicht auf solche Anzeigen eingehen.



Die Stadt Wien betreut einen Taubenschlag in Meidling. Die Vorteile: Der Kot kann gut entsorgt werden, die Eier werden gegen Attrappen ersetzt

GLEICHES PRODUKT IN WIEN TEURER

Es gibt immer noch einen Österreich Aufschlag. Gleiche Marken-Lebensmittel sind in Wien um ein Fünftel teurer als in München, einzelne Produkte sogar um 70%. Der AK Preismonitor verglich 66 idente Marken-Lebensmittel, auch nach Abzug der Umsatzsteuer ist Wien um 15,3% kostspieliger. Doch das gilt nicht überall. Die Fahrt in den Öffis ist mit 2,20 € im Vergleich zu München (2,70 €) billiger. Noch extremer ist es bei der Jahreskarte und bei den Mieten: beide kosten etwa das Doppelte wie in Wien.



Quelle: http://wien.arbeiterkammer.at/beratung/konsumentenschutz/einkaufundrecht/Markenlebensmittel_Wien_vs_Muenchen.html

Römische Bürgerinitiative

WIDER GEWOHNTER VERWAHRLOSUNG



Beschmierte Hauswände, Müll, verwaahloste Parks – zwischen antiken Sehenswürdigkeiten und Kirchen herrscht in Rom Vandalismus und Sorglosigkeit. Zu viele Römer sind die Missstände gewöhnt, doch die AktivistInnen von „Trastevere Attivia“ wollen ihre Stadt schöner machen. Zumindest einmal pro Monat rücken sie mit Pinsel, Farben und Leitern aus, schaben etwa Aufkleber und Plakate von Türen, übermalen beschmierte Postkästen oder säubern Hauseingänge. Auch der Stadtfluss Tiber wird von Plastiksackerln befreit. Die Vereinigung wurde

im vergangenen Dezember gegründet, hat rund 300 Mitglieder, StudentInnen und Lehrer der amerikanischen Uni in Trastevere sind mit dabei und bieten neben ihrem Engagement Englischkurse an. Aktionen bewundern auf: www.facebook.com/Trastevereattiva

Landstraße geht

MIT SPEEDY UNTERWEGS IM GRÄTZL

In Kooperation mit BewohnerInnen und dem Bezirk erarbeitete die Agendagruppe „Zu Fuß und mit dem Rad unterwegs im 3. Bezirk“ einen Bezirksplan mit öffentlichen Fußwegen und Durchgängen. Ziel ist es, über kurze und ruhige Gehwege zu informieren und zum



Speedy – Fußwegplan

Fußmarsch im 3. einzuladen. Auch Pfade im Grünen, etwaige Öffnungszeiten und erst Geplantes sind auf der Karte „SPEEDY“ in unterschiedlichen Farben markiert, die kostenlos in folgenden Einrichtungen erhältlich ist: Agendabüro Neulinggasse, Bezirksvorstehung Landstraße, Bürgerdienst für den 3. Bezirk (MA 55 oder zum Download unter <http://la21wien.at/die-la-21-bezirke/3-bezirk/speedy-fusswegeplan>

Kommentar

STOPPT DEN BETRUG AM BAU



Dr Hans Trenner, Bereichsleiter Beratung der AK Wien

Die für Wien angekündigte „Gründerzeitphase“ wirft ihre Schatten voraus. Vor allem in der Bauwirtschaft haben sich kriminelle Praktiken eingebürgert. So ist es keine Seltenheit, dass kurzfristig am österreichischen Arbeitsmarkt tätige Menschen so genannten „Scheinfirmen“ zum Opfer fallen. In einschlägigen Kaffeehäusern oder anderen Hotspots durch windige Vermittler angeworben, werden sie unter der Vorspiegelung eines legalen Arbeitsverhältnisses und Versprechen eines anständigen Lohnes auf Baustellen geschickt. Dort verrichten sie meist einfache, aber unangenehme Arbeiten, oft auch jenseits der Arbeitszeitgrenzen. Am Zahltag erhalten die meisten nur eine geringfügige Teilzahlung, oder schauen überhaupt durch die Finger. Nunmehr wird diskutiert, diesen Scheinfirmen einen Riegel vorzuschieben. Freilich, das allein wird nicht reichen, um den Betroffenen die Zahlung ihres Lohnes zu gewährleisten. Dafür braucht es klare gesetzliche Vorschriften, die einen Durchgriff auf den wirtschaftlichen Profiteur ermöglichen. Nur wenn das Unternehmen, das die Bauleistung nach außen hin erbringt und auch verrechnet, für die Zahlung der Löhne gerade stehen muss, wird sich das Unwesen aufhören, sich hinter Subsubfirmen zu verstecken, um selbst eine weiße Weste zu behalten. Dieser Haftungsdurchgriff muss auf gesetzlicher Ebene verankert werden. Sonst bleibt zu befürchten, dass ein wachsendes Wien mit dem Schweiß und der Not jener in Verbindung gebracht wird, die es gebaut haben.

WIEN WÄCHST - VERKEHR

Die Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation

Wien und die Region gewinnen an Größe. Starkes Verkehrsaufkommen, nicht nur auf dem Arbeitsweg, ist die Folge. Die Stadttagung „Wien wächst - Verkehr“ zeigte Herausforderungen und potenzielle Auswege.

Von Judith Wittrich

Wien mit seinem dynamischen Umland wird bis 2030 um 450.000 Menschen wachsen. Bisher fand dieses Bevölkerungswachstum vor allem am Stadtrand und in den Wiener Umlandgemeinden statt. Prognosen zeigen, dass auch hier mit einem weiteren Anstieg zu rechnen ist. Der dadurch induzierte Verkehr und seine Bewältigung sind die größten Herausforderungen in der Ostregion. Denn nicht nur mehr Wege, sondern bisweilen auch größere Distanzen müssen von einer stetig steigenden Anzahl von Personen zurückgelegt werden: ob mit Auto, Zug, S-Bahn, Bus, Fahrrad oder zu Fuß. Vom Wohn- zum Arbeitsort, zum Einkaufen oder in der Freizeit – oft queren diese Wege auch die Bundesländergrenze.

Wie können diese mit dem Bevölkerungswachstum verbundenen Aufgaben gemeistert werden? Wie soll das wachsende Verkehrs- und Fahrgastaufkommen bewältigt werden? Das diskutierten internationale ExpertInnen mit Stakeholdern der Stadtregion, PendlervertreterInnen und AK ExpertInnen auf der bereits dritten AK Stadttagung im Rahmen von „Wien wächst.“

Suburbanes Chaos mit Autofixierung

Die Grundsätze einer nachhaltigen Stadt- und Siedlungsentwicklung vor dem Hintergrund eines starken Wachstums beschrieb einleitend der Stadtplaner und Verkehrsexperte Heiner Monheim. Innen- statt Außenentwicklung, Nachverdichtung vor Neuversiegelung, lieber kompakt als dispers. Seine Prinzipien: Nutzungsmischung vor Monostrukturen, lieber kleinteilig als gigantisch, ÖV (vor allem Schiene) statt Autobahn. Monheim weiß die Entwicklungen auf der „grünen Wiese“ deutlich zu kritisieren und spricht in diesem Zusammenhang von „suburbanem Chaos, amorphem Siedlungsbrei und totaler Autofixierung“. Sichtbar seien stets die gleichen Fehler in der Raumordnung oder bei verkehrspolitischen Entscheidungen: das alte Auto-Leitbild dominiert nach wie vor. Im

Gegensatz dazu kommt der Umweltverbund zu kurz. Der Fußverkehr als Mobilitätsbasis wird vergessen und die (Stadt-)räumliche Qualität ist oftmals in den Planungen kein Thema.

Angesichts des Verkehrs und der Verkehrsentwicklung in und um Wien werden große Unterschiede deutlich: Einerseits gibt es in Wien einen sinkenden Motorisierungsgrad und einen hohen Anteil an Öffi-affinen WienerInnen. Andererseits ist im Umland von Wien die Fortbewegung hauptsächlich autozentriert. WienerInnen legen ihre Wege zu gut 70 Prozent im Umweltverbund (Öffis, Rad, zu Fuß) und zu knapp 30 Prozent mit dem Auto zurück. Ein Blick auf den Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr zeigt das genaue Gegenteil: knapp 70 Prozent kommen mit dem Auto nach Wien, gut 30 Prozent mit dem ÖV.

Alltägliches Aus- und Einpendeln

Doch Wien ist nicht bloß eine Einpendelgemeinde. Auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz überschreiten 261.000 AK Wien Mitglieder die Stadtgrenze, davon pendeln rund 194.000 nach Wien ein und rund 67.000 aus. Rund →

DIⁱⁿ Judith Wittrich
ist Stadtplanerin und
Mitarbeiterin der
Abteilung Kommunal-
politik der AK Wien



Zusammengefasst

Wien wächst und damit auch das Verkehrsaufkommen. Besonders der motorisierte Individualverkehr, der die Stadtgrenze quert, wird zunehmen. Der Öffentliche Verkehr muss daher gestärkt werden, besonders im Außenraum. Die zukünftigen Verkehrskonzepte müssen stärker über Ländergrenzen hinaus wirken und besser koordiniert sein. Auch der Bund sollte durch eine Reform des Finanzausgleichs diese Konzepte fördern.



Rund 64% der PendlerInnen, die für ihren Arbeitsweg die Bahn nutzen könnten, leben im Umkreis von drei Kilometern eines Bahnhofs. Dieser Weg zum Bahnhof ist für viele das Problem

88 Prozent davon kommen aus der Ostregion nach Wien, die größte Gruppe aus Niederösterreich – diese Zahlen sind stark ansteigend. Die einpendelnden NiederösterreicherInnen sind beispielsweise vom Jahr 2000 bis 2014 um 20 Prozent auf 148.560 gestiegen. Aber auch bei den AuspendlerInnen ist ein großer Anstieg von 11 Prozent zu verzeichnen.

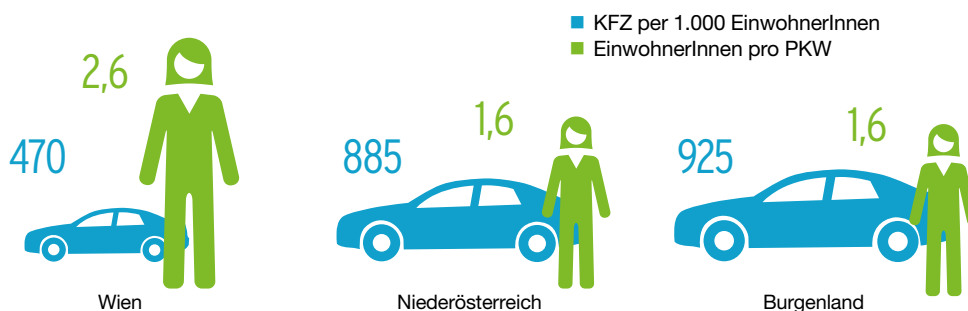
Explodierender MIV und volle Öffis

Wien gewinnt damit als Auspendel-Gemeinde zunehmend an Bedeutung. Besonders die Korridore Bruck an der Leitha, Mödling, St. Pölten und Klosterneuburg stechen hier hervor. In einzelnen Umlandgemeinden überwiegen bereits die EinpendlerInnen aus Wien im Verhältnis zu den AuspendlerInnen nach Wien. In größeren Dimensionen betrifft dies

insbesondere Schwechat, Wiener Neudorf, Vösendorf und St. Pölten.

Wie sehr der Stadtgrenzen überschreitende Verkehr zunimmt, analysierte der Verkehrsplaner Andreas Käfer (Traffix Verkehrsplanung). Im Zeitraum zwischen 1995 und 2010 hat sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) enorm gesteigert: waren es 1995 in der morgendlichen Rushhour zwischen 6 und 9 Uhr noch 90.000 Personenfahrten, so stieg die Zahl 2010 auf 104.400 – eine Zunahme von ganzen 16 Prozent. Im gleichen Zeitraum erhöhten sich die Personenfahrten im ÖV von 44.700 auf 48.750 (Kordonerhebung Wien, PGO 2011) – ein Wachstum von 9,1 Prozent. Dabei sind 8 Prozent des Stadtgrenzen überschreitenden Pendlerverkehrs reiner Transitverkehr durch Wien. Sollten →

Sind wir alle Autonarren? (Wien, NÖ und Burgenland im Vergleich)



In Wien kommen 2,6 Menschen auf ein Auto, in Niederösterreich und im Burgenland sind es 1,6 Menschen. Leben in den benachbarten Bundesländern vor allem PS-Freaks? Der etwa 60 Kilometer lange Weg von Katzelsdorf nach Wien 4. Bezirk ist mit dem Auto um 45 Minuten kürzer. An einem Arbeitstag mit Hin- und Rückfahrt sind das eineinhalb Stunden mehr Lebenszeit. Besser ausgebaute Öffentliche Verkehrsmittel würden den Menschen aus dem Wiener Umland das Umsteigen erleichtern

Quelle: Statistik Austria, www.uns-hb.at

Kommentar

DER PENDLER, DER NARR



Thomas Ritt, Leiter Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien

Der Begriff Pendler gilt manchmal als Schimpfwort, besonders in der Stadt. Denn das sind jene unverantwortlichen Autonarren, die aus Egomane unser schönes Wien verschmutzen. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wohnen alle in der Hinterbrühl und sind stinkreich. Sie kommen nach Wien, nehmen uns die Arbeitsplätze weg und der SUV wurde nur für sie erfunden.

Das Bild geht davon aus, man muss nur in die Nähe des Arbeitsplatzes ziehen, um das Verkehrsproblem zu lösen. Bis es soweit ist, kann man ja den komfortablen Öffentlichen Verkehr benutzen und alle sind glücklich. Leider schaut die Realität anders aus – rein rechnerisch haben alle Österreicher innerhalb von 2 Jahren ihren Job gewechselt – zur Arbeit ziehen ist da ein wenig aufwendig. Abgesehen davon ist die Auswahl am Wiener Wohnungsmarkt so „überbordend“, dass man jedem Pendler danken muss, der draußen wohnt. Das doppelt so lange Stehen in den Pendlerzügen inklusive intensivem Körperkontakt mit Wildfremden zur Stoßzeit verliert dann doch gegen das halb so lange Sitzen im eigenen PKW. Der Pendler, der (Auto) Narr ist nicht blöd! Wären die Züge so angenehm wie in der Werbung und gäb's in der Fläche einen attraktiven Öffentlichen Verkehr als Bahnzubringer, würden viel mehr die Öffis benutzen. Dazu braucht es neben massiven Investitionen auch eine intensive und verbindliche Zusammenarbeit über Bundesländergrenzen hinweg. Vielleicht muss da ein neuer Finanzausgleich noch etwas motivierend wirken.

Thema

WIEN WÄCHST VERKEHR



Vielen Menschen bräuchten eine gute Öffi-Verbindung zum Bahnhof. Und den Radlern fehlen dort oft sichere Radabstellplätze

DOCH BEREITS JETZT IST DER ÖV IN DER GESAMTEN OSTREGION MIT ENORMEN FAHRGASTSTEIGERUNGEN KONFRONTIERT. ZU STOSSZEITEN SIND IN WIEN DIE ÖFFIS UND DIE REGIONALEN PENDLERZÜGE VOLL

→ die Trends bei der Bevölkerungsentwicklung und Verkehrsentwicklung halten, so wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) bis 2030 um stolze 52 Prozent ansteigen. Bei den Öffis sind es 27 Prozent. Doch bereits jetzt ist der ÖV mit enormen Fahrgaststeigerungen konfrontiert – nicht allein innerstädtisch, sondern insbesondere in der gesamten Ostregion. Wien und sein Umland wachsen, die regionalen, funktionalen Verflechtungen nehmen zu. Bereits jetzt sind zu Stoßzeiten in Wien die Öffis und die regionalen Pendlerzüge voll. Diese Fakten werfen Fragen bei den Verkehrszielen im STEP und der Vision „Halbierung des MIV in Wien bis 2030“ in der Smart City Strategie

auf, sie zeigen, wie wichtig und dringlich eine regionale Gesamtbetrachtung ist. Klar ist, die vorhandenen Potenziale des öffentlichen Verkehrs (ÖV) müssen zur Bewältigung der Verkehrsmenge sofort genutzt werden. „Schon jetzt sind die Pendlerzüge nach Wien voll, und die Fahrt zur Arbeit per Auto oft nur noch ein Stop and Go“, betont Thomas Ritt, Leiter der AK Abteilung Kommunalpolitik. „Wir müssen jetzt die Weichen stellen: In der Verkehrsplanung sollte die gesamte Ostregion viel stärker als bisher länderübergreifend betrachtet werden“, meint Ritt.

Förderung der Autoabhängigkeit

Noch viel zu häufig wird in der Ostregion Bauland in Lagen ohne hochrangige Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewidmet. Thomas Ritt: „Die Einzelinteressen der Gemeinden sollten mit den Zielvorstellungen für eine sinnvolle regionale Siedlungsentwicklung besser in Einklang gebracht werden“. Für das Bevölkerungswachstum gibt es in der Stadtregion ausreichend Baulandreserven, die allerdings oft nicht verfügbar oder mobilisierbar sind. Deshalb wird eben allzu häufig in schlechten Lagen ohne hochrangige ÖV-Anbindung gewidmet. Die Anliegen gewisser Bürgermeister sind dann wichtiger als eine koordinierte Verkehrspolitik. Aber auch in Gegenden, die gut erschlossen sind, gibt es ausreichend Potenzial für den Umstieg der PendlerInnen auf den ÖV. Eine Studie der AK Wien untersuchte die Wohnorte von rund 200.000 Wien-PendlerInnen und ihre Zugangsmöglichkeit zum Öffentlichen Verkehr: „Rund 64 Prozent der PendlerInnen, die am Arbeitsweg die Bahn nutzen könnten, leben im Umkreis von drei Kilometern eines Bahnhofs“, erklärt Sylvia Leodolter, Leiterin der AK Abteilung Verkehrspolitik.

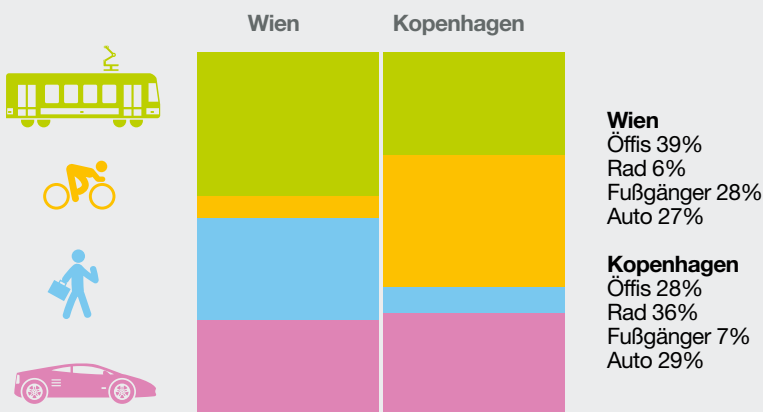
MODAL SPLIT KOPENHAGEN UND WIEN

Im ökologischen Gleichklang

Kopenhagen ist die Fahrradhauptstadt Europas. Aber ist sie deswegen ökologischer als Wien?

Mehr als ein Drittel der Wege werden mit dem Rad zurückgelegt, doch der Anteil des Autoverkehrs ist mit 29 Prozent sogar ein bisschen höher als in Wien. Dagegen sind Öffis weniger beliebt,

28 Prozent der Kopenhagener nutzen sie, 39 Prozent in Wien. Überraschend wenig DänInnen gehen zu Fuß. In Wien ist der Fußgänger-Anteil viermal so hoch. Die Verkehrsmittel des Umweltverbands machen einander Konkurrenz. Massive Radpolitik führt anscheinend dazu, dass weniger Leute zu Fuß gehen oder Öffis fahren.



Im Vergleich zu Wien gibt es viele RadfahrerInnen, aber dafür wenig FußgängerInnen. Viele potenzielle BenutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs fahren mit dem Fahrrad

Tagungsband

Wien wächst - Verkehr

Wien wächst und auch sein Verkehr. Der Tagungsband „Wien wächst - Verkehr“ behandelt die Aufgaben, die dabei bewältigt werden müssen. ExpertInnen aus dem In- und Ausland diskutieren dabei Konzepte, Modelle und Visionen. **Vorbestellung:** stadt@akwien.at



Doch genau dieser eigentlich kurze Weg zum Bahnhof ist für viele das Problem – es fehlt sowohl an Bus-Linien vom Wohnort zum Bahnhof, an Park-and-Ride-Möglichkeiten und sicheren Radabstellplätzen.

Konzept der kurzen Wege

Mit nachhaltiger Verkehrsplanung setzte sich Wulf-Holger Arndt von der Technischen Universität Berlin (Leitung Bereich Mobilität und Raum) auseinander. Verkehrsplanung kann nicht für sich alleine stehen, sie wirkt etwa gemeinsam mit Wirtschaftsförderung, Stadt- und Flächennutzungsplanung. Arndt erwähnte Modelle der regionalen Zusammenarbeit, wie etwa den Planungsverbund Hannover, wo sich die Player in der Region koordinieren. Auch das Quartier Vauban in Freiburg hat Vorbildfunktion. Die ehemalige Militärfäche wurde zu einem autoreduzierten Wohngebiet umgestaltet. Aspekte: Der Weg

zum Parkplatz sollte dabei weiter sein als zur nächsten Haltestelle, hohe Dichte und Mischnutzung eine Rolle spielen. Ein Konzept der kurzen Wege wurde dabei umgesetzt. Negative Beispiele sieht Arndt in der Region um Berlin: „Wo eine Gemeinde der anderen Gemeinde das Einkaufszentrum vor die Tür knallt und die Gewerbesteuer einnimmt, während die andere Gemeinde den Verkehr dafür abwickeln muss ohne eine Gewerbesteuer einzunehmen“. Ein Ergebnis von abgegrenzten Planungshoheiten, die nicht miteinander kommunizieren. „Wichtig dabei ist, alle Beteiligten einzubeziehen. Leute vor Ort wissen, wo die Probleme sind und haben oft die besten Ideen und die zu verschenken wäre falsch“, weiß Arndt. Konzepte müssen stringent sein, was nicht immer der Fall ist. Wolfsburg etwa will Carsharing und den Fahrradverkehr fördern, aber zeitgleich den Ausbau von Bundesstraßen, Autobah- →



Positive Modelle der regionalen Zusammenarbeit gibt es im Planungsverbund Hannover, wo sich die Verantwortlichen koordinieren

● Um die Herausforderung des Bevölkerungswachstums und des zunehmenden Verkehrs zu meistern, muss der qualitative Öffentliche Verkehr gestärkt werden.

Der Finanzausgleich soll Anreize für mehr gemeinsame Planung setzen.

Mehr grenzübergreifende Konzepte für den Öffentlichen Verkehr sollen dadurch ermöglicht und mehr finanzielle Mittel für Öffentliche Verkehrsmittel aufgewendet werden.

● Die Länder sollen ihre Raumordnungs-kompetenz stärker wahrnehmen. Bei der Siedlungsentwicklung soll auch auf bestehende Achsen des Öffentlichen Verkehrs geachtet werden. Die Planungsgemeinschaft Ost (länder-

DAS WILL DIE AK WIEN

Damit Wien nicht unter die Räder kommt

übergreifende Regionalplanung und Koordination) und der Verkehrsverbund Ostregion (Verkehrsplanung) brauchen mehr Kompetenzen für die länderübergreifende Planung.

● Das Angebot schafft die Nachfrage im Öffentlichen Verkehr. Daher ist eine schnelle viergleisige Südbahn notwendig, auch die Pottendorfer Linie und der Marchegger Ast müssen ausgebaut werden. Das Angebot auf den verkehrsreichsten Pendlerstrecken muss weiter verbessert werden. Die

derzeit übervollen Pendlerzüge sollen mehr Waggons führen.

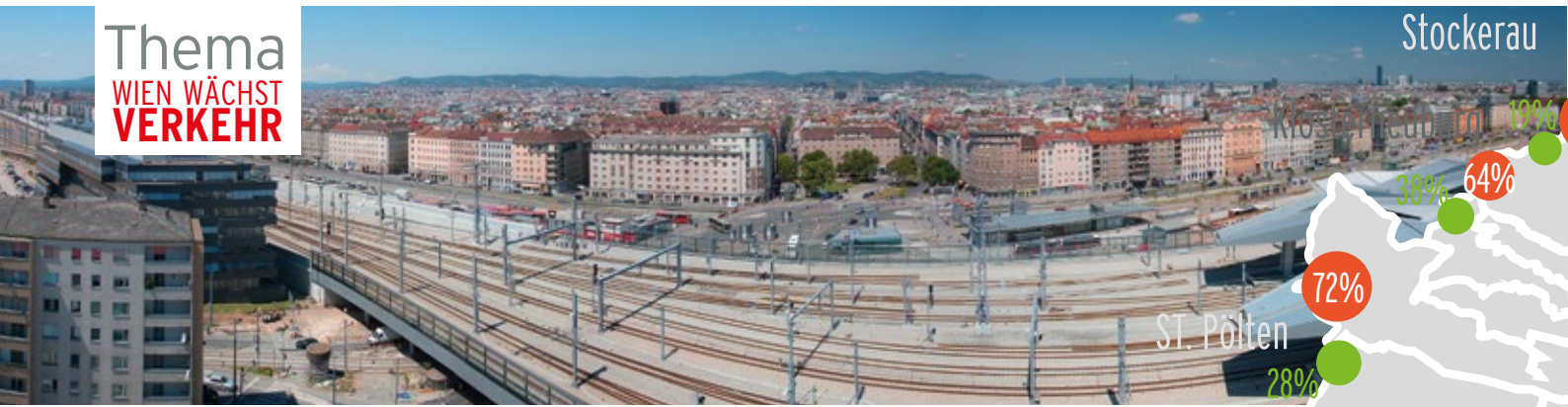
● Der Weg zum Bahnhof muss erleichtert werden. Es braucht mehr Busverbindungen zu und von den Bahnhöfen. Außerdem soll es mehr Park-and Ride Möglichkeiten im Umland und sichere Radabstellplätze geben.

● Vorhandene Potenziale im ÖV müssen genutzt werden – das betrifft die Optimierung des Stadtgrenzen überschreitenden Regionalverkehrs genauso wie die Nutzung des innerstädtischen Schienennetzes für neue S-Bahnstrecken als Ergänzung zum U-Bahnnetz. Das Angebot von U-Bahn und S-Bahn sollte besser aufeinander abgestimmt sein. Der 10-Minuten-Takt in der S-Bahn muss auf allen Linien eingeführt werden.

● Die Verkehrsunternehmen sind wichtige Arbeitgeber. Die AK setzt sich dafür ein, dass es kein Sozialdumping beim Öffentlichen Verkehr gibt. Bei Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen muss das Bestbieter-Prinzip gegenüber dem Billigstbieter-Prinzip Vorrang haben.



Der neue Hauptbahnhof ist ein wichtiger Aspekt zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs. Die vorhandenen Potenziale müssen über das Stadtgebiet hinaus besser genutzt werden



Schon jetzt müssen die Weichen für die Verkehrsplanung der gesamten Ostregion
- viel zielgerichteter als bisher - länderübergreifend gestellt werden



AK Tagung: Die Gast- ExpertInnen im O-Ton

Statements der ExpertInnen

Wulf Holger Arndt (1):

„Ein LKW nutzt die Straße
wie 10.000 Autos ab.“

Andreas Käfer (2):

„Der Ausbau der Südbahn
auf vier Gleise ist
notwendig.“

Andrea Weninger (3):

„Carsharing verlagert auch
kurze Wege auf den PKW.“

→ nen und Parkplätzen forcieren – völlig widersprüchliche Maßnahmen.

In der Ostregion gibt es zwei Institutionen, die sich länderübergreifend mit der Verkehrsplanung beschäftigen: die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) und der Verkehrsverbund Ostregion (VOR). Allerdings stoßen sie aufgrund ihrer unverbindlichen Einbettung in die Strukturen der Länder an ihre Grenzen und können ihre dringende Koordinationsfunktion nicht erbringen.

Koordination als beste Strategie

Verschiedene Gebietskörperschaften, Institutionen, Unternehmen und Kommunen haben Einfluss auf die Planung des Öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsdienst-Verträge über die Leistung des Zugverkehrs der ÖBB wurden etwa bisher gesondert von den Ländern verhandelt. Wichtige Abstimmungserfordernisse können so nicht berücksichtigt werden. In den Verkehrskonzepten von Wien, Burgenland und Niederösterreich gibt es ein Kapitel über die gemeinsame Zusammenarbeit, das in gleichen Worten formuliert ist. Ein zarter Schritt in die richtige Richtung. Doch nicht bloß die Bestellungen und Verkehrsdienst-Verträge sind intransparent, auch die Finanzierung des ÖV ist eine äußerst komplexe Angelegenheit, wissen Johann Bröthaler und Gerald Grüblinger vom Institut für Finanzwissenschaften und Infrastrukturpolitik der TU Wien. Eine Gesamtübersicht über eingesetzte Mittel für den ÖPNRV und dessen Finanzierung gibt es nicht, auch die öffentlichen Budgets vermitteln nur ein Teilbild der Verkehrsfinanzierung. Die Finanzierungsverflechtungen zwischen Gebietskörperschaften und ausgegliederten

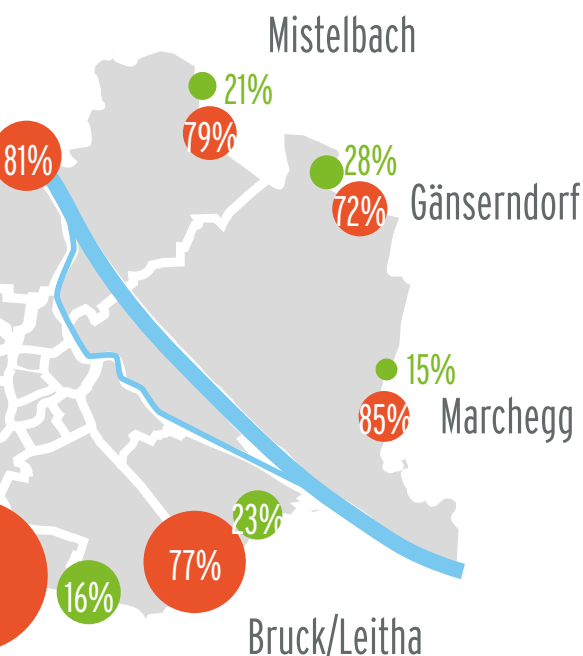
Unternehmen sind komplex. Darüber hinaus gibt es länderweise unterschiedliche Finanzierungsbestimmungen.

So stellt etwa der VOR einen Sonderfall bei den Verkehrsverbänden dar. Der Tarif der Kernzone wird von Wien (den Wiener Linien) festgelegt. Den Außenzonentarif bestimmen die Ländervertreter (auf Antrag der ÖBB) und die Bustarife werden vom VOR selbst bestimmt – eine Tarifreform soll es 2016 geben.

E-Mobilität trifft Multimodalität

Ob Verkehrsinnovationen Abhilfe schaffen können, thematisierten Verkehrsexpertin Andrea Weninger (Rosinak & Partner) und Christian Pichler (AK Wien, Abteilung Kommunalpolitik). Beide sind sicher, dass E-Mobilität im Öffentlichen Verkehr eine große Rolle spielt, im MIV jedoch kaum. Daher kann E-Mobilität keine Lösung für im MIV bestehende Probleme hinsichtlich Kapazitäten, innerstädtischen Raum- oder Infrastrukturbedarf sein. Auch in Bezug auf die Gesamtenergiebilanz hat die E-Mobilität im MIV keine Pluspunkte. Potenzial sieht Pichler bei Angeboten als Zubringer zum ÖV in der Region und bei Fahrzeugflotten. Weninger betont die Bedeutung der Multimodalität und spricht hierbei von „Kathedralen der Multimodalität“ als Haltestellen der Zukunft, die bereits beim U-Bahn-Bau Linienkreuz U2/U5 umzusetzen seien. Die Herausforderungen sind deutlich erkennbar: wachsende Region, Zunahme der Verflechtungen über die Stadtgrenze in →

JEDES LAND HAT IN SEINEM VERKEHRSKONZEPT AUCH EIN KAPITEL ÜBER DIE GEMEINSAME ZUSAMMENARBEIT, DAS IN GLEICHEN WORTEN FORMULIERT IST. EIN ZARTER SCHRITT IN DIE RICHTIGE RICHTUNG



Modal Split im Personenverkehr zwischen 5 und 24 Uhr.
 ● MIV ● ÖV
 Kordonenerhebung 2010

beide Richtungen, eklatante Abweichung und Entwicklung des Modal Split zwischen Stadt und Umland, Kapazitätsgrenzen der ÖV-Infrastruktur.

Stärkt den Öffentlichen Verkehr!

Die ExpertInnen sind sich einig: Die einzig sinnvolle Antwort auf das Wachstum der Bevölkerung und des Verkehrs ist die Stärkung eines qualitativen Öffentlichen Verkehrs im Sinne einer lebenswerten Stadtregion. Dazu braucht es eine gemeinsame regionale Gesamtverkehrsbetrachtung mit dem dezidierten Ziel der Stärkung des Umweltverbunds und eine Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, die über Partikularinteressen steht. Vor allem aber: eine gemeinsame ÖV-Planung und Umsetzung. Vorhandene Potenziale im ÖV müssen genutzt werden – das betrifft die Optimierung des Stadtgrenzen überschreitenden S-Bahn/Regionalverkehrs genauso wie die Nutzung des innerstädtischen Schienennetzes für neue S-Bahnstrecken als höchstrangige Ergänzung zum U-Bahnnetz.

Pünktliche Züge

98,4 Prozent

aller S-Bahnen waren 2014 pünktlich. In dieser Statistik werden aber die Zugausfälle nicht erfasst. „Auch verspätete Züge, die in der Trasse eines anderen Zuges verkehren, gelten als pünktlich“, erklärte Andreas Käfer in seinem Vortrag.

INTERVIEW

Gebt Wien mehr Haltestellen!

Stadtplaner und Verkehrsexperte **Heiner Monheim** weiß, was eine intelligente Straße der Zukunft ausmacht, wo das Rad hingehört und wie Öffis noch besser werden.

Sind die Wiener Öffis gut?

Die Kernstadt Wien ist nach der Nutzungshäufigkeit die Europahauptstadt des Öffentlichen Verkehrs. Das Problem ist das Umland, wo bei Pendlern noch das Auto dominiert. In der Kernstadt sollte bedacht werden, dass die Menschen immer älter werden – dafür braucht es neue, feinmaschigere Erschließungssysteme mit Minibussen und vielen Haltestellen in allen Quartieren. Im Umland muss es ein gutes Zusammenspiel von S-Bahn, Regionalbahn und attraktiven Stadt- und Ortsbussystemen geben.

Was läuft falsch?

Im Umland steht das Auto noch im Mittelpunkt der Verkehrsplanung, obwohl es keine Zukunft hat. Die Haltestellenerfernungen sind viel zu weit und die Takte zu schlecht – das muss überprüft werden. In der Fläche brauchen wir zehnmal mehr Haltestellen als heute, auch die Schiene braucht dort viele neue Haltepunkte und einen dichten Takt, damit sie S-Bahn-Qualität erhält.

Ist das Rad eine Alternative?

Seit der Velo City 2013 ist die Fahrradpolitik aufgewacht, die Fahrradlobby kämpft engagiert und Hersteller bieten eine faszinierende Vielfalt von Last- und Dreirädern bis Pedlecs und E-Bikes. Auch Senioren radeln wieder mehr und

die Wirtschaft entdeckt Lasträder als Transportmittel. Doch Räder brauchen Platz, denn Radverkehr ist Fahrverkehr und gehört auf die Fahrbahn, wo es genug Platz gibt – der Autoverkehr kann Fläche abgeben. Breite Gehwege sind für Fußgänger und den Aufenthalt.

Wie bekämpfen wir die Autoflut?

In Deutschland fahren täglich 160 Millionen leere Autositze durch die Gegend, weil nur der Fahrer im PKW ist. Mit neuen i-Phone-Apps kann nach der Idee der Uber-Taxis – allerdings ohne gewerbsmäßige Grundlage – modernes „Trampen“ zu festgelegten Tarifen ermöglicht werden. Fahrer und Mitfahrer lassen sich einmal registrieren und nehmen dann am „Rider-“ oder „Carsharing“ teil – da stecken ungeheure Intelligenzreserven für flexible öffentliche Autos drin.

Verheißungsvolles Zukunftsszenario...

Ist autonomes Fahren mit Google Cars. Passend dazu brauchen wir die intelligente Straße, ohne Verkehrszeichen, mit digital gesteuertem Verkehr. Eine Million Autos reichen, um Österreich mobil zu machen. Der überwiegende Teil davon würde als Carsharing oder Taxi genutzt, so müsste das digitale Zeitalter im Verkehr ankommen.



Heiner Monheim: Geograph, Stadtplaner, Verkehrsexperte und Grenzgänger ist seit 2011 emeritierter Professor der Universität Trier.



Die ökologischen Vorteile des selbstfahrenden Autos schmelzen rasch dahin und sie sind für sozial Schwache kaum zugänglich

DI Christian Pichler ist Stadtplaner und Mitarbeiter der Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien



MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Die Grenzen der Innovation

Vom Elektro- zum selbstfahrenden Auto – die rollende E-Zukunft klingt vielversprechend, doch steckt sie im Versuchs-Modus. Ob sie die wachsenden Wiener Verkehrsprobleme lösen kann, ist höchst fraglich.

Von Christian Pichler

Wiener Science-Fiction für freie Straßen. Die Zukunft bringt 700.000 möglichst selbstfahrende Elektroautos. Ist das die Zielvorstellung für eine städtische Verkehrspolitik? Schlagworte künftigen Verkehrs prägen die Berichterstattung: nachfrageorientiert, flexibel, multimodal, nutzen statt besitzen, umweltfreundlich, leistbar, praktikabel und freilich smart. Einprägsame Worthülsen, doch ob sie tatsächlich tragfähige Konzepte bilden, um die Herausforderungen im Verkehrsbereich zu lösen, ist fraglich.

Denn der Blick auf die Straße vermittelt ein deutliches Bild. In den letzten Jahren ist das Bevölkerungswachstum in der gesamten Wiener Stadtregion stark angestiegen, das führt auch zu mehr potenziellen VerkehrsteilnehmerInnen. Die neuen BewohnerInnen bewegen sich zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkauf oder in der Freizeit. Auch wenn der Wiener Motorisierungsgrad zurückgeht, da die Autoanzahl nicht im gleichen Verhältnis wie die Bevölkerung wächst. In absoluten Zahlen steigt der PKW-Bestand in Wien nach wie vor an. Radikaler ist die Entwicklung jenseits der Stadtgrenze: der PKW-Bestand wächst hier nach wie vor sehr dynamisch. Unglückliche Perspektive: Mehr Verkehr, doch besonders im Stadtgebiet lässt sich der Platz dafür nicht beliebig erweitern.

Mit technischen Innovationen soll dieses Problem gelöst werden – gerne werden zwei Verkehrsneuheiten genannt: das selbstfahrende und das Elektro-Auto. Die

Aufmerksamkeit, die ihnen medial zuteil wird, muss hinterfragt werden. Schließlich geht es um die Aufrechterhaltung bestehender Autolobby-Interessen und Optimierungspotenziale vorhandener Infrastruktur.

Schlechte Umwelteffekte

Doch elektrische PKWs oder auch Autos mit Hybrid-Elektro-Antrieb sind in der Stadt ein absolutes Nischenprodukt. In Wien waren 2014 gesamt 683.250 PKWs zugelassen, davon ganze 337 Elektroautos und bloß 3.352 Hybrid-Elektro-PKW. Darüber hinaus ist individuelle E-Mobilität nicht per se besser als die individuelle Fahrt mit Verbrennungsmotor. Denn Umwelteffekte müssen immer mit einer Well-to-Wheel Energiebilanz bewertet werden. Heißt: Über Effizienz und CO₂-Profil eines Fahrzeugs entscheidet nicht alleine die Kombination aus Motor und Getriebe. Ausschlaggebend ist die gesamte Energiekette vom Rohstoff bis zum Rad. Ganzheitlich betrachtet, schmelzen die möglichen Vorteile des Elektroautos rasch dahin. Außerdem erschweren die deutlich höheren Fahrzeugkosten den Zugang für alle Bevölkerungsgruppen. Die individuelle, motorisierte E-Mobilität mit PKW kann deshalb kein verkehrspolitisches Ziel darstellen. Gerade →



Auch Carsharing verbraucht Platz und ist ein Beitrag zum Stau in der Stadt. Städtische Mietautos verführen auch viele Menschen dazu Wege, die sie mit den Öffis zurücklegen könnten, mit dem Auto zu fahren

Zusammengefasst

Elektrische oder selbstfahrende Autos gelten als große Innovation. Besonders für den motorisierten Einzelverkehr gilt: Auch E-Motoren schaffen keine gute Energiebilanz. Sinnvoll ist die Elektromobilität im Öffentlichen Verkehr – dort bewährt sie sich seit Jahren als Massenverkehrsmittel, Straßen-, S- oder U-Bahn beweisen es. E-Bikes etwa könnten eine sinnvolle Unterstützung des Öffentlichen Verkehrs sein.



Symbolbild: Visualisierung der neuen Flexity-Straßenbahn (Credits: Wiener Linien/Studio Döllmann)

Schon seit Langem spielt die E-Mobilität bei Straßen-, U- und S-Bahnen eine große und tragende Rolle – das hat sich bewährt

in der Stadt schafft ein Elektroauto oft die gleichen Probleme, wie ein Auto mit Verbrennungsmotor: etwa wenn es um den Platz zum Fahren und Parken geht. Investitionen für die Lade-Infrastrukturen der E-Autos müsste es überdies geben, ebenso sollte dafür öffentlicher Raum bereitgestellt werden.

Individualverkehr bringt Stau

Auch das selbstfahrende Auto wird im Individualverkehr ähnliche Probleme schaffen. Visionen sehen dennoch ein öffentliches Leihsystem und eine drastische Verkleinerung des PKW Bestandes. Ein öffentliches selbstfahrendes Auto wäre auf Knopfdruck verfügbar, Autos vor allem als Teil-Carsharing und Taxis unterwegs. Dies alles klingt vielversprechend. Ob sich solch Modell in Ländern mit starken Autolobbys wie Deutschland und Österreich durchsetzt und wenn ja wie rasch, das ist die große Frage.

Öffentliche Autoleihsysteme müssen jedenfalls gut durchdacht sein – Carsharing-Projekte in der Innenstadt entziehen nämlich auch dem Öffentlichen Verkehr Fahrgäste. Wenn Autos leicht verfügbar sind, und der Weg zu ihnen kürzer ist als zur nächsten Haltestelle, neigen viele Menschen zum Auto. Daneben brauchen auch Sharing-Fahrzeuge Platz und verschärfen die Stellplatzproblematik in der Innenstadt.

Innovationen, die im motorisierten PKW-Verkehr problematisch sind, können in anderen Verkehrsbereichen aber durchaus Sinn

ergeben. Der stark steigende E-Bike-Sektor kann eine wichtige Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr sein. Gerade die Erreichbarkeit des Öffentlichen Verkehrs ist eine zentrale Frage für seine Nutzung. Durch die Adaptierung der Haltestellen zu Umsteigeknoten mit Abstellanlagen für Rad und E-Bike, kann das Nutzungsverhalten weiter verbessert werden. Bereits seit Jahrzehnten spielt der elektrische, Öffentliche Verkehr eine große, tragende Rolle: Straßenbahnen, U- und S-Bahnen – die wesentlichen Stützen des Wiener Öffentlichen Netzes – werden elektrisch betrieben. Diese kollektive Form der Elektromobilität ist nicht neu, sondern bewährt. Sie vermag es, als Massenverkehrsmittel durch Innovationen, Investitionen und Adaptierungen einen wichtigen Anteil am Gesamtverkehrsgeschehen abzudecken.

Öffis unterstützen

Fazit: Neues, das derzeit noch nicht ausgereift ist, wird die Wiener Verkehrsprobleme nicht lösen. Im motorisierten Einzelverkehr kommt es damit eher zu weiteren Staus. Die zentrale Lösung für die Abdeckung des künftigen Verkehrsbedarfs werden diese Innovationen nicht sein. Die Chance liegt in der sinnvollen Unterstützung der Öffentlichen Verkehrsmittel. Der Verkehr der Zukunft ist nicht zuletzt eine Frage der Prioritätensetzung und Umsetzungshorizonte. Innovationen sollten dort eingesetzt werden, wo sie zur Zielerreichung beitragen.



Darauf sollten Sie bei einer Anschaffung achten:

Nicht nur der Preis ist bei einem E-Bike ein wichtiger Faktor.

Der Verein für KonsumentInneninformation (VKI) empfiehlt besonders auf die Qualität des Akkus zu schauen. Da gibt es unterschiedliche Reichweiten (zwischen 40 und 80 Kilometer bei getesteten Rädern). Auch die Ladedauer (zweieinhalb bis zwölf Stunden) und der Preis für einen Ersatzakku (300-700 Euro) können sehr unterschiedlich sein.

Ist der Akku einmal leer, kann auch sein Gewicht (zweieinhalb bis vier Kilo) ein wichtiger Faktor werden, wenn man das Rad nur mehr mit der eigenen Muskelkraft bewegt werden muss.

Wichtig ist darüberhinaus wie sich das Rad ohne Trethilfe fahren lässt.

www.konsument.at



ÖFFENTLICHE AUTOLEIHSYSTEME MÜSSEN GUT DURCHDACHT SEIN: SIE VERSTÄRKEN UNTER ANDEREM DIE PARKPLATZPROBLEMATIK IN DER INNENSTADT



Wie koordiniert sich der Verkehr über die Stadtgrenzen hinaus? Transparenz und Mindeststandards würden so manchen Crash vermeiden

Dr Johann Bröthaler ist Leiter des Fachbereichs Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik im Department für Raumplanung der TU Wien.

DI Gerald Grüblinger ist Universitätsassistent des Fachbereichs Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik im Department für Raumplanung der TU Wien



FINANZIERUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHRS

Föderal und unübersichtlich

Die Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) bei wachsenden Bevölkerungszahlen ist eine Geschichte der Herausforderungen. Die Unübersichtlichkeit des Gesamtsystems trägt dazu bei. Von Johann Bröthaler und Gerald Grüblinger

Stadtwachstum als Rahmenbedingung für den Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) stellt die Gebietskörperschaften als wichtigste Finanziere, die Verkehrsverbünde als Organisatoren und die Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen als Leistungserbringer vor vielfältige Herausforderungen. Nicht bloß eine Erhöhung der Nachfrage in Stadt und im Umland, sondern auch geänderte Rahmenbedingungen in ländlichen Gebieten, wie etwa ein erhöhtes Pendleraufkommen und mitunter eine geringere Nachfrage auf Grund eines Bevölkerungsrückgangs am Land, sind die Folgen.

Gesamtübersicht fehlt

Die genannten Änderungen der Nachfrage betreffen nicht nur die Fahrgeldeinnahmen der Unternehmen, sondern auch die wesentlich bedeutenderen Einnahmen der Verkehrsunternehmen durch Verkehrsdienstleistungen und Förderungen seitens der Gebietskörperschaften. Das liegt daran, dass in der Stadt großteils andere Finanzierungsströme von Bedeutung sind als im Stadtumland und in der Region. Sind in den Städten die Subventionen für kommunale oder ausgelagerte Betriebe und Fahrgeldeinnahmen von hoher Bedeutung, sind es in ländlichen Gebieten die Mittel aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Außerdem die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen des Eisenbahnverkehrs durch den Bund. Eine österreichweite Gesamtübersicht über die Höhe und Verwendung der Mittel für den

ÖPV fehlt. Grund dafür ist zum einen die föderale Struktur Österreichs: in den einzelnen Bundesländern bzw rund um die Verkehrsverbünde, deren Verbundgebiet meistens deckungsgleich mit einem Bundesland ist, laufen Verkehrsdienstleistungen und Förderungen teilweise sehr unterschiedlich ab. Andererseits: Ehemals kommunale Verkehrsunternehmen sind heute ausgegliedert und scheinen damit nicht mehr vollumfänglich in den Gemeindebudgets auf.

Bund zahlt mehr als 4 Milliarden Euro

Wichtigster Finanzier des ÖPV ist der Bund. In den Budgets der Bundesministerien finden sich verlässliche Zahlen über die Höhe der Mittel für den ÖPV. In Summe hat der Bund jährliche ÖV-Ausgaben von mehr als vier Milliarden Euro, der Großteil davon fließt in die Bahninfrastruktur. Weiters werden aus dem Budget des BMVIT die Leistungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen des Eisenbahnverkehrs im Umfang von fast 700 Millionen Euro finanziert. Neben den Leistungen des BMVIT sind die Zahlungen des BMFJ im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (rund 400 Mio. Euro) zu nennen. →

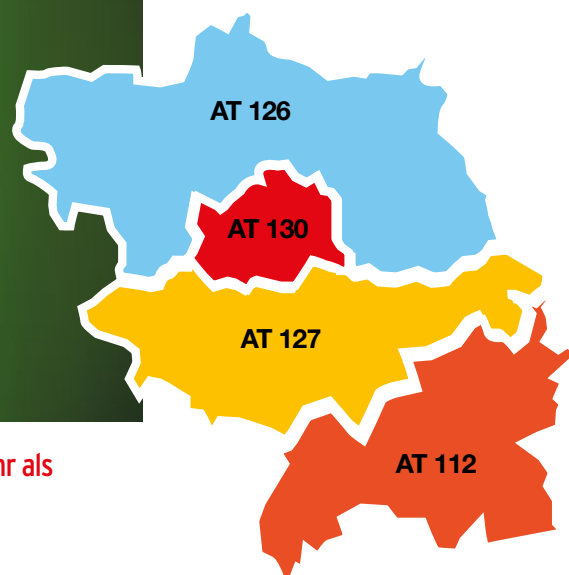
Zusammengefasst

Eine österreichweite Gesamtübersicht über die Höhe und Verwendung der Mittel für den ÖPV fehlt. Der wichtigste Finanzier ist der Bund, Länder (ohne Wien) und Gemeinden geben etwa 2 Prozent ihres Budgets für den Öffentlichen Verkehr aus. Wien wendet 6 Prozent dafür auf. Der ÖV braucht mehr Transparenz. Bei Verkehrsausgaben müssen sämtliche, auch externe, Kosten von Projekten berücksichtigt werden.

Wanderungsbilanz

+/- Null

Im Jahr ziehen etwa 5.000 Menschen aus den Bundesländern nach Wien. Gleichzeitig siedeln 5.000 WienerInnen ins Burgenland oder nach Niederösterreich. Auch deshalb muss der Ballungsraum ganzheitlich gesehen werden.



In Summe hat der Bund jährliche Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr von mehr als vier Milliarden Euro, der Großteil davon fließt in die Bahninfrastruktur

Die Länder leisten als Finanziere und Besteller von Verkehrsdiensten auf Schiene und Straße einen großen Beitrag zum ÖV-Angebot. Außerdem sind sie – wenn auch in geringerem Umfang als der Bund – an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligt. Ein Vergleich der letzten Jahre zeigt, dass die Ausgaben der Länder (ohne Wien) für den ÖV konstant bei etwa 2 Prozent ihrer gesamten Ausgaben liegen. Für Straßenbau und -erhalt werden vergleichsweise hohe 4 Prozent der gesamten Ausgaben bezahlt.

Zwischen 2 und 25 Euro Kosten pro Person

Die Gemeinden treten in zweierlei Hinsicht bei der ÖV-Finanzierung in Erscheinung: Zum einen als (Co-)Besteller von Verkehrsdiensten und zum anderen – sofern es sich um Städte mit eigenen oder ausgelagerten Betrieben handelt –, indem sie die Abgänge eben dieser Betriebe decken. Alle Länder und Gemeinden zusammen weisen in ihren Budgets ÖV-Ausgaben von rund 1,5 Milliarden Euro aus, darin sind die Ausgaben für ausgegliederte Betriebe jedoch nicht vollständig enthalten. Die Ausgaben der Gemeinden sind regional sehr unterschiedlich. Sowohl in absoluten Beträgen als auch bezogen auf die Einwohnerzahl, haben die Städte mit Stadtverkehren die höchsten ÖV-Ausgaben. In der Ostregion nehmen die ÖV-Ausgaben mit zunehmender Distanz von knapp 25 Euro pro Einwohner im näheren Stadtumland Wiens bis unter 2 Euro pro Einwohner in manchen ländlichen Gemeinden ab.

Bei den Gemeinden ohne Wien beträgt der Anteil der ÖV-Ausgaben an ihren Gesamtausgaben durchschnittlich knapp 2 Prozent, in Wien hingegen rund 6 Prozent. Im Vergleich zeigt die Analyse der Ausgaben für Straßenbau und -erhalt ein umgekehrtes Bild: Sie betragen etwa 8 Prozent der gesamten Ausgaben bei den Gemeinden ohne Wien und etwa 2 Prozent der gesamten Ausgaben in Wien.

Koordination der Bundesländer ist nötig

Die Ausgaben der Gebietskörperschaften für den ÖV übersteigen die verkehrsbezogenen Einnahmen bei weitem. Übrig bleibt folglich ein hoher Netto-Finanzierungsbedarf, der aus allgemeinen Haushaltsmitteln gedeckt werden muss. Die komplexen Finanzierungsströme im ÖPV erschweren einen effizienten Einsatz öffentlicher Mittel. Die föderale Struktur Österreichs mit neun Bundesländern, die teilweise sehr unterschiedliche Vorgehensweisen bei Bestellung und Förderung wählen, und die hohe Anzahl an ausgegliederten Unternehmen tragen ihren Teil zur Unübersichtlichkeit des Gesamtsystems bei.

Wichtig im Hinblick auf eine anzustrebende, aufgaben- und wirkungsorientierte öffentliche Verkehrsfinanzierung ist eine zentral koordinierte Definition von Mindeststandards sowie die Sicherung der Zuständigkeit für deren Einhaltung. Außerdem müssen bei der Entscheidung über Verkehrsausgaben – auch Verkehrsträger übergreifend – sämtliche externe Kosten von Projekten berücksichtigt werden.

BALLUNGSRAUM

AT 130 Wien
AT 126 Wiener Umland Nord
AT 127 Wiener Umland Süd
AT 112 Nordburgenland

Wien und die umliegenden Nuts-Regionen* gehören zum wichtigsten Ballungsraum Österreichs.

Allein diese vier Regionen decken 7,6 Prozent der Fläche Österreichs ab, 29 Prozent aller ÖsterreicherInnen leben hier und sogar 41 Prozent der ÖsterreicherInnen mit tertiärer Bildung haben hier ihren Wohnsitz. In diesem Raum werden immerhin 35 Prozent der gesamtstaatlichen Wirtschaftsleistung erbracht

* Nuts ist eine räumlichen Bezugsseinheiten der amtlichen Statistik in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

DIE AUSGABEN DER LÄNDER (OHNE WIEN) FÜR DEN ÖV BLEIBEN BEI ETWA 2 PROZENT KONSTANT NIEDRIG, FÜR STRASSENBAU UND -ERHALT WERDEN VERGLEICHSWEISE HOHE 4 PROZENT DES LANDESBUDGETS AUSGEGEBEN

AK Stadt ISSN 2227-9415

E-Mail stadt@akwien.at

Telefon 01/501 65-3047

Internet wien.arbeiterkammer.at/meinestadt

P.b.b.

Verlagsort 1040 Wien

Erscheinungsort Wien

Zulassungsnummer: 12Z039252 M

DIE STADTPUNKTE DER AK WIEN

Studien zur Kommunalpolitik



Nr 15 Junge Menschen in Wien. Beschäftigung-Wohnen-Leben in Wien

Im Auftrag der AK Wien untersuchte das Institut SORA die Lage junger Menschen. Diese Studie beleuchtet die wichtigsten sozialen Aspekte, die junge WienerInnen derzeit prägen.

E-Mail stadt@akwien.at oder
Tel 01/501 65-3047

Download aller Studien als PDF: wien.arbeiterkammer.at/service/studien/stadtpunkte
Gedruckt bestellen unter stadt@akwien.at oder Tel 01/501 65-3047



Die Studien der AK Kommunalpolitik im
kostenlosen Abo bestellen

E-Mail stadt@akwien.at oder Telefon 01/501 65-3047

Gratis-Abo der Zeitschrift AK Stadt unter stadt@akwien.at oder Tel 01/501 65-3047
Download <http://wien.arbeiterkammer.at/meinestadt>

