



## Bericht zum GSV - Forum: Wohin mit den Pendlern?

### Verkehrsangebot muss länderübergreifend optimiert werden

Mehr als 500.000 Menschen pendeln werktags in die Stadt Wien, davon 400.000 mit dem Auto. Anlässlich des GSV-Forums „Parken in Ballungszentren – wohin mit den Pendlern“ wurden mit hochkarätigen Experten Lösungsansätze diskutiert und die aktuelle Situation dargestellt:

#### Nicht jeder pendelt jeden Tag in die Stadt

Diese 500.000 Menschen pendeln nicht alle in der Früh in die Stadt, erklärte **Andreas Gollner** von der Pendlerinitiative Wien: „Die Arbeitszeiten sind nicht für alle gleich, der öffentliche Verkehr ist da nicht immer eine attraktive Option“. Es gibt auch viele Pendler, die nicht täglich pendeln und keine Jahreskarte benötigen. Diese Pendler müssen dann zu den pro Fahrt deutlich teureren Wochen- oder Einzelfahrscheinen greifen. Auch Verspätungsrückerstattungen gibt es nur bei Jahreskarten. Zu den Kosten für den öffentlichen Verkehr, kommt auch der Park and Ride (P&R) Stellplatz mit 3€ pro Tag dazu, Gollner: „Das können dann bis zu 60 € im Monat werden und das nur für den P&R-Abstellplatz“. Um die Pendler auf den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu bewegen, stellt sich Gollner einen Korridorpreis vor: „Viele Pendler fahren durch mehrere Zonen hindurch, ohne die dort vorhandene Infrastruktur zu benutzen, bezahlen müssen sie diese dennoch.“ Gollner fordert daher ein günstigeres Ticket von Wohnort zu Arbeitsort. Die Gespräche mit Niederösterreich sind aber schwierig, die Kernzone 100 (Wien) soll nicht angetastet werden. Das neue länderübergreifende 60€ Top Jugendticket findet Gollner gut, allerdings sollte der Jugend auch gesagt werden, wie das System funktioniert. Am öffentlichen Verkehrssystem in Wien kritisierte Gollner, dass alle vom Stadtrand ins Zentrum fahren und dort umsteigen müssen, da Ringlinien außerhalb des Zentrums fehlen. Es gibt zwar z.B. die S45, diese müsse aber über den Handelskai hinaus verlängert werden.

#### Pendler möglichst an der Quelle zum Umstieg motivieren

**Rüdiger Maresch**, Verkehrssprecher der Grünen in Wien, erklärte zunächst einmal, woher all die Pendler stammen: „70% der Pendler kommen aus Wien Umgebung und Mödling.“ Dort gibt es in den meisten Fällen Alternativen zum MIV. Maresch hat kein Verständnis für Personen die ihr Haus im Umland bauen und Wien freiwillig verlassen, für die dann teure Infrastruktur im Umland geschaffen werden muss und die sich dann anschließend über ihre hohen Mobilitätskosten aufregen, Maresch: „Die Feinverteilung am Land durch den ÖV funktioniert nicht, der ÖV ist in der Fläche nicht organisiert. Am Land werden PKW unbedingt benötigt“. Dennoch möchte er mehr Pendler zum Umstieg auf den ÖV bewegen: „Wir arbeiten daran, dass die Pendler und Pendlerinnen verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen und wollen uns als Stadt z.B. auch an P&R-Anlagen an der Quelle in Niederösterreich beteiligen.“ Niederösterreich habe sich aber diesbezüglich noch nicht festgelegt. In Wien kostet ein Platz in einer P&R-Anlage 15.000 € und die dafür vorhandene Fläche ist nicht erweiterbar. In 10 Jahren rechnet Maresch mit 100.000 Fahrzeugen zusätzlich. Das Errichten

von P&R-Anlagen für so viele Fahrzeuge in der Stadt wäre nicht finanzierbar. Die P&R-Anlagen müssen außerhalb der Stadt liegen. Es gab auch einen Vorschlag, die Kernzone 100 auf eine Außenzone auszudehnen, der hat sich aber nicht durchgesetzt. Generell ist der öffentliche Verkehr über die Stadtgrenze hinaus schwierig, Maresch: „Die ÖBB hat andere Prioritäten, eine andere Unternehmensphilosophie“. In der Stadt der Zukunft will Maresch die Autos unter der Oberfläche parken: „Der öffentliche Raum gehört allen.“ Der von Gollner verlangten Verlängerung der S45 ist Maresch nicht abgeneigt: „Die ÖBB will aber nicht! Damit könnten die U2, U1 und die S80 sinnvoll verknüpft werden.“ Ein Problem stellt auch der niedrige Besetzungsgrad der Autos dar, Maresch: „In jedem Auto sitzt normalerweise ein Pendler, in jedem zehnten Auto zwei.“ Fahrspuren, die nur für Autos mit mehreren Personen vorbehalten sind, wie es sie z.B. in den USA gibt, sind für Maresch jedoch sinnlos. Die Hauptpendlerströme müssen früher umgelenkt werden. Auch die Feinverteilung am Land ist verbesserungswürdig: „In der Schweiz gibt es ab 300 Einwohnern eine Mobilitätsgarantie (Anmerkung: Der öffentliche Verkehr muss im gesetzlichen Auftrag jede Siedlung in der Schweiz mit mehr als 300 Einwohner versorgen) und dort beträgt der Kostendeckungsgrad beachtliche 52%. Bei der ÖBB ist die einzig kostendeckende Strecke die Westbahn“. Maresch stimmte auch einer Publikumsmeldung zu, dass nicht alles vom Staat kommen kann, es gibt auch eine gewisse Eigenverantwortung. Zum derzeit aktuellen Parkpickerl versprach Maresch, dass dessen Einnahmen sinnvoll in P&R, Öffis etc. investiert werden. Für die Zukunft wünscht sich Maresch gemeinsame Verkehrsverträge von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Denn derzeit verliert der, der sich bei Verhandlungen als erster bewegt. Garagen sollen an strategischen Punkten errichtet werden. Parallel zur Errichtung von Garagen soll auch an der Oberfläche etwas getan werden (u.a. Rückbau der Stellplätze). Mit Niederösterreich sollte zukünftig eine gemeinsame Raumordnung entwickelt werden.

### **Park and Ride Anlagen leben von einer hochrangigen Anbindung und guter Beschilderung**

Die Pendler sollen möglichst früh in P&R-Anlagen umsteigen. Doch welche Kapazitäten stehen zur Verfügung und wie viele freie Plätze gibt es eigentlich in den P&R-Anlagen? Die Auslastung der P&R-Anlagen in Wien ist völlig unterschiedlich. Die Kapazitäten in Wien und Niederösterreich sind äußerst beschränkt, verglichen mit all den Pendlern die mit dem Auto in die Stadt kommen. (Grafiken unter [http://www.gsv.co.at/?page\\_id=466](http://www.gsv.co.at/?page_id=466)). Mehr Informationen zu den P&R-Anlagen konnte **Johann Breiteneder**, Best In Parking, geben. P&R-Anlagen verzeichnen starke Zuwachsraten, auch bei den Dauerparkern. Dies führt Breiteneder auf erhöhte Verkäufe bei den Jahreskarten zurück. Die wesentlichsten Faktoren einer P&R-Anlage sind die Anbindung an das hochrangige Straßennetz, aber auch die Beschilderung davor. Gerade diese Beschilderung ist bei den Garagen in der Wiener Innenstadt nicht optimal: „Das statische Leitsystem in der Wiener Innenstadt ist gegenüber dem vorherigen dynamischen System ein Rückschritt. Generell wären vernünftige Leitsysteme sehr hilfreich. Dann ist auch die Akzeptanz da.“ Zu den jungen, noch nicht ausgelasteten P&R-Anlagen meinte Breiteneder, dass sich die Kunden erst daran gewöhnen müssen. Bei geringer Auslastung der P&R-Anlagen müssen die Kredite an die Stadt Wien nicht zurückgezahlt werden: „Für Errichter und Betreiber gibt es eine Umsatzschwelle, erst wenn die überschritten wird, muss bezahlt werden.“ Breiteneder sieht bei kostenlosen Parkplätzen am Land das Risiko einer Abwanderung der Parkkunden. Mit Zusatzservices wie E-Tankstellen können Garagen auch zukünftig punkten.

## **Dauerparker in der Stadt haben enormen Flächenbedarf**

Abseits von P&R-Anlagen nehmen die Parkflächen stetig ab, die Anzahl der Autos aber nicht. **Ortfried Friedreich**, AXIS Ingenieurleistungen, sieht darin eine positive Entwicklung: „Die parkenden Autos sind ein Problem. 300 bis 350 Stunden bewegt sich ein PKW im Jahr, 8760 Stunden hat im Vergleich ein Kalenderjahr. Ist es gerechtfertigt, ein Auto so lange im öffentlichen Raum abzustellen? Das knappe Gut Stellplatz soll mehreren zur Verfügung stehen. Der öffentliche Raum ist für alle da.“ Wenn es gelingt, all die Dauerparker loszuwerden, braucht man auch keine Diskussionen mehr führen, wo sich Radfahrer und Fußgänger bewegen dürfen. Ein Viertel der Erwerbstätigen in Wien sind Pendler. Doch nicht alle fahren zur Arbeit: „Es gibt auch andere Fahrtzwecke“. P&R ändere nichts am MIV, maximal um 5% kann da etwas verändert werden. Generell sollte es heißen, mit dem ÖV so weit wie möglich, mit dem MIV so kurz wie nötig. Der von Maresch genannte Vergleich mit der Schweiz ist nicht so eindeutig: In der Schweiz finanzieren die Gemeinden, der Kanton und der Bund. In Österreich hingegen nur der Bund und die Länder. Der Straßenraum soll generell nachhaltig gestaltet werden. Pilot- und Demoprojekte sollen der Bevölkerung zeigen, was die Maßnahmen bringen. Er wünscht sich von der Politik ein Konzept für die Dauerparker und Garagen mit entsprechenden sozialen Preisen und eine Gesamtsicht auf die Verkehrsproblematik.

## **Nicht nur eine Verkehrslösung anbieten**

Die Pendlerproblematik erstreckt sich weit über das Parken und Ländergrenzen hinaus, betonte **Angelika Winkler** von der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung: „Es geht nicht nur um Parken im Ballungsraum, sondern um abgestimmte Maßnahmenpakete, die verschiedenste Angebote und Alternativen – in der Region, aber auch in Wien – enthalten, z.B. Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Park and Ride, Bike and Ride, car sharing und Garagenbau.“ Denn sowohl die Stadt als auch die Region wächst. Jeder will sein Einfamilienhaus im Umland. Dort sind zwar die Wohnkosten günstiger, dafür die Mobilitätskosten höher. In Wien werden viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und weniger Wege mit dem Auto. In den Regionen ist das genau umgekehrt. Die absoluten Zahlen im ÖV sind zwar gewachsen, allerdings ist auch die Region gewachsen. Damit zeigt sich der Modal Split nahezu unverändert. Immerhin 13% der Pendler steigen in Niederösterreich um. Es gibt ein Stadt-Umland-Management (Wien – Niederösterreich), bei dem sich Bezirksvorsteher von Wien und Bürgermeister angrenzender Gemeinden treffen und sich über Entwicklungen austauschen. Nextbike, ein Fahrradverleihsystem, ist z.B. ein Ergebnis dieser Zusammenarbeit. An einem P&R Konzept wird gearbeitet. Auch eine neue Garagenförderung in Wien wird überlegt. Abschließend sagte Winkler, dass nicht nur eine Verkehrslösung angeboten werden darf, es müssen immer mehrere sein. Zur Kritik von Gollner bezüglich des fehlenden Ringsystems erläuterte Winkler, dass dieses laufend gestärkt wird. Zum Beispiel wird die Machbarkeit einer besseren Wienerberganbindung und das Passagierpotenzial eines S-Bahn Ringes geprüft. Zur Schnellbahn in Wien meinte Winkler, dass womöglich nicht jeder über die rasche Verbindung Bescheid weiß.

## **Diskussion**

**Alexander Biach**, Wirtschaftsbund Wien, erwähnte zwei Milliarden Euro, die von Seiten des Bundes in die ÖBB investiert werden. Bei all den Maßnahmen darf deren Finanzierbarkeit nicht außer Acht gelassen werden.

**Karlheinz Hora**, Verkehrssprecher der SPÖ, erwähnte die Rückgänge der Passagierzahlen und Zugkilometer bei den ÖBB. Die Züge müssen natürlich die Bundesländer bestellen. Er schlägt ein Regionalparlament vor, welches sich der Umlandplanung widmen soll.

### **Eine Reform der Pendlerpauschale scheint unausweichlich**

Parallel zum Angebot muss die finanzielle Unterstützung für Pendler überdacht werden. Das derzeitige Modell der Pendlerpauschale wurde sowohl von Maresch als auch vom Vertreter der Pendlerinitiative Wien, Andreas Gollner, wegen der fehlenden sozialen Treffsicherheit (geringe Einkommen erhalten nichts, weil sie keine Einkommenssteuer zahlen) und der fehlenden Berücksichtigung von Pendlern, die nicht täglich pendeln, kritisiert. Gollner fordert zusätzlich ein Kombiticket, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr für Autopendler attraktiver zu machen. Dieses existiert laut Maresch bereits: „Mit der Jahreskarte kann in P&R-Anlagen billiger geparkt werden.“ Da Die Berechtigung für die Pendlerpauschale nicht überprüft wird, werden nach Schätzung von Maresch etwa ein Drittel zu Unrecht in Anspruch genommen.

### **Mit stärkerer Zusammenarbeit in die Zukunft**

Um eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation in und um Ballungsräume zu erzielen, ist eine enge Zusammenarbeit der Regionen und der unterschiedlichen Verkehrsträger das Gebot der Stunde, fasste GSV-Generalsekretär Mario Rohrer die Erkenntnisse zusammen.

Fotos zu dieser Veranstaltung unter: [http://www.gsv.co.at/?page\\_id=172](http://www.gsv.co.at/?page_id=172)

10.10.2012, WEINER