

TOP 3.7.3 Studie: Pendeln in der Ostregion, Potenziale für die Bahn

1. Ausgangslage

Mit 9. Dezember 2012 erfolgte die Eröffnung der neuen Westbahnstrecke über das Tullnerfeld und die Teileröffnung des Wiener Hauptbahnhofes. Für viele PendlerInnen brachte das kürzere Arbeitswege und neue Umsteigemöglichkeiten. Für einen Teil der PendlerInnen bedeutete das ÖBB-Fahrplankonzept aber auch Verschlechterungen: Sie müssen öfter umsteigen und haben damit zusätzlich auch längere Fahrtzeiten. Bei der AK gingen deshalb fünf Mal mehr Beschwerden ein als sonst zum Fahrplanwechsel.

Im Dezember 2015 wird in der Ostregion mit der Vollenbetriebnahme des Wiener Hauptbahnhofes eine neue Ära des Regionalverkehrs auf der Bahn eingeleitet. Neue Infrastrukturen erlauben eine Neuplanung bei den Durchbindungen der Bahnverbindungen durch Wien und bestimmen damit ganz wesentlich, wo und wie oft die 60.000 BahnpendlerInnen auf ihrem Weg zur Arbeit nach Wien künftig umsteigen müssen – ein großes Potenzial stellen auch jene 120.000 PendlerInnen dar, die aktuell noch mit dem Auto in die Stadt kommen. Gleiches gilt auch für die rund 60.000 WienerInnen, die aus der Stadt auspendeln, weil sie ihren Arbeitsplatz im Wiener Umland haben.

2. Ergebnisse

Bei einer wienweiten Erhebung 2009 und 2010 nutzten rund 56.000 Ein- und AuspendlerInnen die Bahn für ihre Arbeitswege. Die Analysen ergeben, dass es, bezogen auf die Lage der Wohn- und Arbeitsorte, mehr als doppelt so viele sein könnten. Im Detail zeigt sich, dass vor allem an der Ost- und der Südachse mit zusätzlich über 17.500 bzw. rund 15.900 möglichen BahnpendlerInnen enorme Verlagerungspotenziale vorhanden sind. Weitere Schwerpunkte stellen die Westachse mit über 6.500, die KFJ-Achse mit rund 6.200 und die Nordwestbahn mit zusätzlichen 4.800 PendlerInnen dar. Für die Möglichkeit der Bahnnutzung ergeben die Daten grundsätzlich eine gute Ausgangslage, denn 93 Prozent der Ein- und AuspendlerInnen wohnen im Einzugsbereich der 459 Bahnhaltstellen in der Ostregion. Im Gesamtbild zeigt sich, dass sich fast zwei Drittel der Wohnstandorte im näheren Einzugsbereich von unter drei Kilometern zu den Bahnstationen befinden.

Diese Daten ergeben, dass ein Großteil der PendlerInnen sehr nahe an den Bahnstationen wohnen und damit Infrastrukturen zur guten Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad enorm wichtig sind.

Großen Nachholbedarf zeigen die Analysen bei der Kombination Rad und Bahn. Derzeit nutzen rund 10 Prozent das Fahrrad auf dem Weg zu den Bahnstationen. Die Analysen der TU ergeben, dass gegenüber dem aktuellen Stand zur Erreichung eines 20 Prozent Anteils die Errichtung von zusätzlichen, hochqualitativen Fahrradabstellplätzen notwendig ist. Dies bis zu einem Ausmaß um das Doppelte der aktuell verfügbaren Stellplätze – in Summe fehlen damit in der Ostregion rund 17.300 Fahrrad-Stellplätze an den Bahnhöfen und Haltestellen.

3. Position/Forderung der AK

Die Analysen der Pendelrouten sowie der Einstiegshaltstellen mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen und den Zielorten je Bahnachse liefern sehr detaillierte Ergebnisse, wo die PendlerInnen

wohnen und wo ihre Arbeitsplätze (immer bezogen auf das Bahnnetz) liegen. Damit liegen objektive Argumente für optimale Durchbindungen und Umsteigerrelationen vor. Als zwei wichtige Verbesserungsmöglichkeiten am S-Bahn System, die von der AK weiterverfolgt werden, zeigen sich der Lückenschluss des S-Bahn-Ringes Wien Speising - Donauländebahn - Wien Kaisererbersdorf - Freudenauer Hafnbrücke - Wien Praterkai - Wien Handelskai. Gezeigt wird auch, dass eine Durchbindung der Pottendorfer Linie ebenfalls Verbesserungen für die PendlerInnen bringen würde. Alleine im Bereich der Bahnhöfe Wien Mitte und Wien Landstraße befinden sich die Arbeitsplätze von 20 Prozent der EinpendlerInnen der Pottendorfer Linie.

In Summe untermauern die Ergebnisse die Forderungen der AK, insbesondere jenen, der Vollversammlung vom 29.10.2014: „Grundangebot im öffentlichen Verkehr muss sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Arbeitnehmerinnen orientieren“. Die vorliegenden Daten bilden für uns die Grundlage uns noch konkreter gegenüber ÖBB und VOR bei der Weiterentwicklung des ÖV Angebots für die PendlerInnen in der Ostregion einzusetzen. Die Ergebnisse der Studie werden im Rahmen der Veranstaltung „Wien wächst – Verkehr“ am 23.4. präsentiert.