STEP 2025

FACHKONZEPT

WERKSTATTBERICHT 145

MOBILITÄT

Wien! voraus
Das Zukunftsressort

Stadt Wien

FACHKONZEPT

MOBILITÄT

MITEINANDER MOBIL

INHALT

VORWORTE 5

MISSION STATEMENT 7

ÜBERGEORDNETE STRATEGIEN 11

ZIELE UND INDIKATOREN 17

STADTSTRUKTUR UND MOBILITÄT 29

HANDLUNGSFELDER 33
Governance: Verantwortung und Ressourcen 41
Öffentlicher Raum: Straße fair teilen 47
Effizient mobil durch Mobilitätsmanagement 57
Nutzen statt Besitzen 63
Verkehrsorganisation: Mobilität smarter regeln 69
Wirtschaft in Fahrt 75
Verkehrsinfrastruktur: das Rückgrat der Stadt 83
Mobilität braucht Innovation 95
Gemeinsam in der Region 99

DER WEG ZUM FACHKONZEPT: METHODEN UND PROZESSE 107

VERZEICHNIS DER MASSNAHMEN NACH VERKEHRSARTEN 115

GLOSSAR 121

MITWIRKENDE, IMPRESSUM 125

VORWORTE

Foto: Lukas Beck

Ein nachhaltiges Verkehrssystem in Wien ist die Voraussetzung dafür, dass in den kommenden Jahrzehnten bis zu drei Millionen Menschen in der Ostregion ihre Wege effizient, leistbar, rasch und ökologisch erledigen können. Dies ist wesentlich, damit Wien und sein Umland weiterhin attraktiv zum Leben ist und bleibt.

Es ist erfreulich, dass sich immer mehr Menschen für Wien als Lebensmittelpunkt entscheiden und bestätigt die Qualitäten unserer Stadt. Neben den Herausforderungen entstehen ebenso viele Chancen: Durch dichtere Nutzungen können zum Beispiel mehr Angebote im fußläufig erreichbaren Umfeld entstehen. Wenn lange Wege nicht erforderlich sind, können Erledigungen eher zu Fuß getätigt werden und zudem kann sich jede(r) Zeit sparen. Lebendige Straßen machen das Zufußgehen attraktiver und tragen zu einer Stadt bei, in der man gerne lebt. Massive Investitionen in den öffentlichen Verkehr, mit neuen Linien und verdichteten Angeboten, kommen der steigenden Nachfrage entgegen. Wenn auch mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel entdecken, gewinnen sie nicht nur mehr Spaß und Bewegung, sondern entlasten so auch den Autoverkehr ebenso wie den öffentlichen Verkehr und leisten so einen erheblichen Beitrag zur Lebensqualität in der Stadt.

Mit dem Fachkonzept Mobilität legt die Stadt Wien nicht nur die ambitionierten Ziele für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem fest, sondern beschreibt auch die Schritte, die in den nächsten zehn Jahren erfolgen, um diese Ziele zu erreichen. Ausschließlich Infrastruktur auszubauen, hat sich schon in der Vergangenheit als unzureichend erwiesen. Gemäß dem Motto „miteinander mobil“ setzt das Fachkonzept Mobilität daher auf vielfältige Lösungsansätze, um die zahlreichen Chancen zu nutzen. So kann Verkehr in Wien auch zukünftig funktionieren und den unterschiedlichsten Bedürfnissen entsprechen.

Mag.ª Maria Vassilakou
Vizebürgermeisterin
Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung

Eine gesicherte Mobilität ist die Grundlage für die weitere Entwicklung der Stadt. Seit Jahrzehnten besteht in Wien eine erfolgreiche Tradition der vorausschauenden Planung und Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen. Das Fachkonzept Mobilität setzt dabei einen neuen Meilenstein. Generelle Ziele und Aufgaben aus der Smart City Wien Rahmenstrategie und dem Stadtentwicklungsplan STEP 2025 werden in diesem Konzept zunehmend verdichtet und detailliert. Dazu ist die Expertise von zahlreichen EntscheidungsträgerInnen und MitarbeiterInnen der Stadt Wien in die Bearbeitung eingeflossen. Der in Wien selbstverständliche, moderne Planungsansatz erstreckt sich jedoch darüber hinaus: Die Einbindung von BürgerInnen und externen PartnerInnen bei der Erstellung der Strategie schafft die Grundlage, um in der Umsetzung Kompetenzen und Ressourcen über die Grenzen der Verwaltung hinausgehend zu bündeln. Dadurch werden nicht nur neue Energien frei und Innovationen möglich, sondern auch neue Möglichkeiten zur Mitgestaltung der Stadt geschaffen.

DI Thomas Madreiter
Magistratsdirektion-Baudirektion, Planungsdirektor

Straßen und Plätze mit den darunter verborgenen Leitungen und Einrichtungen sind die wichtigste Infrastruktur für das Funktionieren einer Stadt und das Ergebnis komplexer Ingenieursleistungen. Gleichzeitig prägen Straßenräume das Bild der Stadt und das Mobilitätsverhalten. Ihre Gestaltung, die Raumaufteilung und Verkehrsregelungen sind damit ein Schlüssel zu einem nachhaltigen Verkehrssystem. Dieses Verständnis ergänzt die hervorragende technische Kompetenz der Stadt Wien bei allen Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums.
Die Steuerung von Bauvorhaben, entsprechend den Zielen des Fachkonzepts Mobilität, hat besondere Bedeutung. Maßnahmen, die auf die Verbesserung der Prozesse und Planungsgrundlagen gerichtet sind, tragen hierzu bei. Auch bei der Weiterentwicklung von technischen Normen setzt sich die Stadt Wien ein. Durch die Koordination sowohl zwischen einzelnen Projekten als auch der Schnittstellen und unterschiedlicher technischer, rechtlicher und politischer Anforderungen wird der reibungslose Ablauf bei der praktischen Umsetzung gewährleistet.

DI Dr. Peter Lux
Magistratsdirektion-Baudirektion,
Leiter Gruppe Tiefbau

ÖBB
INFRA
VAPIANO

MISSION STATEMENT

01

„Mobilität braucht menschen- und umweltgerechten Verkehr. Die Stadt Wien bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs als Umweltverbund. Wien steht für eine zukunftsorientierte städtische Mobilitätspolitik, die nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch und sozial verträglich und somit nachhaltig ist. Ökonomisch, weil sie auf langfristiges Investment baut, das sich für Stadt und Standort bezahlt macht. Sozial, weil es ihr erklärtes Ziel ist, allen Bürgerinnen und Bürgern, unabhängig von Einkommen, sozialer Stellung und Lebenssituation, zu ermöglichen, mobil zu sein. Ökologisch, weil sie dabei hilft, natürliche Ressourcen zu schonen und zur Verwirklichung der Smart City Wien beiträgt." Zitat STEP 2025

Eine neue Mobilitätskultur

FußgängerInnen, RadfahrerInnen, ÖV-NutzerInnen, Auto-, Moped- und MotorradfahrerInnen begegnen einander mit Wertschätzung.

Die Stadt Wien unterstützt neue Formen des Miteinanders wie Begegnungszonen oder temporäre FußgängerInnenzonen, die Lernfelder und Begegnungsmöglichkeiten bieten und reduziert die vorhandene Dichte an Regeln.

Mehr Platz für Fuß und Rad

FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind komfortabel in lebendigen Straßen unterwegs.

Die Verkehrsorganisation zielt darauf ab, dem zunehmenden Fuß- und Radverkehr mehr Raum zur Verfügung zu stellen.

„miteinander mobil" braucht

Aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten

Kinder erleben ihren Schulweg zu Fuß, am Rad oder im öffentlichen Verkehr. Vor der Schule gibt es genug Platz zum sicheren Ankommen und Weggehen.

Die Stadt Wien schafft geeignete Rahmenbedingungen für sichere Mobilität, Eltern und Betreuungspersonen unterstützen die Kinder in ihrer aktiven Mobilität.

Multimodal von Tür zu Tür

Jede/r, die/der in der Stadtregion unterwegs ist, nutzt einfach zugängliche Mobilitätsinformationen zu allen Verkehrsmitteln. Das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln an komfortablen Verkehrsknoten ist attraktiv.

Die wesentlichen AnbieterInnen der entsprechenden Services kooperieren dazu intensiv.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs finden wie gewohnt ein attraktives, qualitativ hochwertiges, effizientes und leistbares Angebot vor.

Die Stadt Wien entwickelt, gemeinsam mit den Wiener Linien, dem VOR und den ÖBB, das hochrangige ÖV-Netz weiter und unterstützt die Beschleunigung wichtiger Straßenbahnen und Buslinien.

Nutzen statt Besitzen

Wienerinnen und Wiener sind auch ohne eigenes Auto mobil. Wenn ein Auto notwendig ist, stehen Leihautos zur Verfügung. Leihräder ergänzen das System des öffentlichen Verkehrs.

Die Stadt Wien unterstützt den Umweltverbund und Verleihsysteme für Rad und Auto.

vor allem ...

Wirtschaftsverkehr effizient organisieren

Kraftfahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs und für Personentransporte (Luft, Wasser, Schiene, Straße) sind effizient unterwegs. Die Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund ermöglicht flüssigen Verkehr auch bei mehr Verkehrsnachfrage und gleich bleibenden Raumressourcen. Im Bereich der Fahrzeugflotten hat auch E-Mobilität eine wichtige Rolle.

Die Stadt Wien und die AkteurInnen der Wirtschaft entwickeln und implementieren neue umweltfreundliche Formen der Liefer-, Zustell- und KundInnenlogistik.

Mobilitätspartnerschaften in der Region

Kooperationen zwischen Wiener Bezirken und den Umlandgemeinden stärken den Umweltverbund im PendlerInnenverkehr.

VertreterInnen aus Wiener Bezirken und aus angrenzenden Umlandgemeinden diskutieren und beschließen gemeinsam als PartnerInnen in einem Mobilitätskorridor Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

P

ÜBERGEORDNETE STRATEGIEN

02

ÜBERGEORDNETE STRATEGIEN

Das Wachstum der Städte ist ein globales Phänomen, das die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen stellt. Die Verkehrswissenschaft beschreibt bereits seit den 1970er-Jahren wesentliche Grundlagen und Lösungsansätze und vertieft diese zunehmend. Zentral dabei ist die Erkenntnis über die Raumeffizienz von Verkehrsmitteln. Damit eine zunehmende Zahl von Menschen ihre Bedürfnisse gleichermaßen erfüllen kann, was insgesamt zu mehr Verkehr führt, ist es essenziell, dass diese Wege effizient zurückgelegt werden. Dies bedeutet einerseits möglichst kurze Wege und andererseits, den Verkehr mit möglichst geringem Bedarf an Ressourcen, wie Raum und Energie, abzuwickeln. Städte bieten dafür aufgrund der dichten Strukturen eine hervorragende Ausgangslage. Autos haben einen hohen Platzbedarf. Wege hauptsächlich alleine mit dem Auto zurückzulegen, ist daher in einer Stadt mit stetig zunehmender Bevölkerung auf Dauer nicht bewältigbar. Ein gleichberechtigter Zugang zu Mobilität kann nur über andere Verkehrsformen erreicht werden.

International ist die Förderung von Zufußgehen, Radfahren und des öffentlichen Verkehrs, um Mobilität in der wachsenden Stadt zu ermöglichen, als alternativlos anerkannt. Die jahrzehntelange Fokussierung auf Funktionstrennung und autogerechten Ausbau der Städte im vergangenen Jahrhundert hat nicht zu den erwünschten Ergebnissen geführt und inzwischen zu einem weltweiten Umdenken geführt. Viele europäische Städte konnten aufgrund der historischen Voraussetzungen die Erkenntnisse rasch in die Praxis umsetzen und wurden dadurch internationale Beispiele auf dem Pfad zu Wohlstand, Wachstum und Nachhaltigkeit. Dennoch ist die Entwicklung nicht abgeschlossen. Einerseits sind aufgrund der langen Lebensdauern und hohen Kosten von Verkehrsinfrastrukturen langfristige Planungszeiträume erforderlich. Andererseits geht auch die Änderung von Gewohnheiten und des Verkehrsverhaltens nicht von heute auf morgen. Handlungsbedarf besteht somit laufend.
In Wien hat sich die strategische Planung schon seit Jahrzehnten am aktuellsten Stand des Wissens orientiert. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und konsequent. Die nachhaltige und gleichberechtigte Mobilität ist ein wesentliches Element der heute bestehenden hohen Lebensqualität, die in verschiedensten internationalen Bewertungen wiederholt auf den Spitzenplätzen bestätigt wurde. Entsprechend prägt das Beispiel Wien auch den internationalen Diskurs. Die positive Entwicklung Wiens wurde auch in Evaluierungen bisheriger Strategien festgestellt.

EUROPÄISCHE UND NATIONALE VORGABEN

Von der Europäischen Union erhalten Städte als Zentren der Produktivität und Schwerpunkte der Bevölkerungsentwicklung zunehmende Aufmerksamkeit. Auch der städtische Verkehr rückt damit in den Fokus. Besonders bedeutend sind die Zielsetzungen des im März 2011 von der Europäischen Kommission vorgelegten „Weißbuch Verkehr“.
Bereits in der Smart City Wien Rahmenstrategie ist das Bekenntnis zu europäischen Energie- und Klimazielen festgehalten. Die detaillierten Zielwerte, vor allem zur Reduktion der Emission von Treibhausgasen, wurden für Wien interpretiert.
Darüber hinaus veröffentlichte die Europäische Kommission Leitlinien für die städtische Mobilitätsplanung. Damit wird ein neuer Standard gesetzt, welcher der Methode der „Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität“ (engl. „Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP“) folgt. Die SUMP-Leitlinien der EU wurden im September 2014 aktualisiert.

Dieser neue Planungsansatz ist umsetzungsorientiert, kooperativ, integrativ und dialogorientiert. Die Standards des SUMP umfassen folgende fünf Merkmale:

- Ein partizipatorischer Ansatz, der AkteurInnen und BürgerInnen von Anfang an und während des ganzen Planungsprozesses miteinbezieht.
- Eine Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung, um wirtschaftliche Entwicklung, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität in Einklang zu bringen.
- Ein integrierter Ansatz, der Praktiken und Strategien verschiedener Politikbereiche, Verwaltungsebenen und benachbarter Behörden berücksichtigt.
- Eine klare Vision, ein Ziel und Fokus darauf, messbare Zielvorgaben zu erreichen, die in eine nachhaltige Entwicklungsstrategie eingebettet sind.
- Eine Überprüfung von Verkehrskosten und -nutzen in Anbetracht von weiteren gesellschaftlichen Kosten und Nutzen.

Die Verkehrsplanung der Stadt Wien hat an der Erarbeitung dieser unverbindlichen Richtlinien der Europäischen Union aktiv mitgearbeitet. Die Verkehrspolitik Wiens ist auf vielen Ebenen beispielgebend für andere europäische Städte. In der Erarbeitung des Fachkonzeptes Mobilität wurde darauf geachtet, die SUMP-Standards einzuhalten.

Der Gesamtverkehrsplan Österreich (BMVIT 2012) stellt den aktuellen nationalen Rahmen dar. Die Zielebenen „sozialer, sicherer, umweltfreundlicher und effizienter“ werden in diesem Dokument mit dem Fokus auf die Verkehrsinfrastruktur behandelt und lassen einen weiten Spielraum für urbane Mobilitätsstrategien.

EINBETTUNG IN STÄDTISCHE STRATEGIEN

In Wien besteht eine lange Tradition strategischer Planung. Speziell die Strategien zur Stadtentwicklung und Verkehrsplanung können mittlerweile auf eine lange Zeitreihe zurückblicken. Seit dem „Verkehrskonzept für Wien“, 1969, wird konsequent etwa alle zehn Jahre ein Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept beschlossen. Jedes wurde in einem ausführlichen und langjährigen Prozess, in enger Abstimmung mit der Stadtentwicklungsplanung, erstellt. In den letzten zehn Jahren sind zu den bewährten Dokumenten Stadtentwicklungsplan (STEP 05) und Verkehrskonzept (Masterplan Verkehr 2003) sowohl neue thematisch fokussierte als auch übergreifende Konzepte hinzugekommen. Als übergeordnete, vom Wiener Gemeinderat beschlossene Vorgaben kommen dem „Klimaschutzprogramm der Stadt Wien – Fortschreibung 2010-2020 (KliP II)“ (2009) und der „Smart City Wien Rahmenstrategie“ (2014) besondere Bedeutung zu. Diese enthalten viele Berührungspunkte und Schnittstellen zum vorliegenden „Fachkonzept Mobilität“:

Klimaschutzprogramm der Stadt Wien

Das 2009 fortgeschriebene Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) setzt das Ziel einer Reduktion von 21 % Treibhausgasemissionen pro Kopf für das Jahr 2020 im Vergleich zu 1990. Der bedeutendste Anteil von Treibhausgasemissionen stammt aus dem Verkehr. Damit sind Maßnahmen in diesem Bereich besonders relevant. Vom Klimaschutzprogramm wird der Schwerpunkt „Weitere Forcierung des Umweltverbundes“ in das Fachkonzept Mobilität übernommen. Das umfassende Maßnahmenprogramm im Bereich Mobilität und Stadtstruktur enthält zahlreiche zukunftsweisende Ideen. Diese stellen auch einen Rahmen für das Fachkonzept Mobilität dar.

Smart City Wien

Die langfristige Strategie der Stadt Wien wird mit dem Zeitrahmen bis 2050 durch die Smart City Wien Rahmenstrategie festgelegt. Das Leitziel 2050 wurde folgend definiert: „Beste Lebensqualität für alle Wienerinnen und Wiener bei größtmöglicher Ressourcenschonung. Das gelingt mit umfassenden Innovationen." Dieses Leitziel gibt den Rahmen für das Zielsystem des Fachkonzepts Mobilität vor.

Im Bereich Mobilität gibt die Smart City Wien Rahmenstrategie einen klaren Auftrag: Bis 2030 soll ein größtmöglicher Anteil des MIV auf den öffentlichen Verkehr und nicht-motorisierte Verkehrsarten verlagert werden oder mit neuen Antriebstechnologien (wie Elektromobilität) erfolgen. Darüber hinaus werden konkrete Zielwerte vorgeschlagen, unter anderem: Stärkung der CO_2-freien Modi (Fuß- und Radverkehr) und Halten des hohen Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie prozentuelle Senkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Binnenverkehr auf 20 % bis 2025, 15 % bis 2030 und auf deutlich unter 15 % bis 2050. Das Fachkonzept Mobilität beschreibt, darauf aufbauend, zeitnahe realistische Schritte, um die Entwicklung in die entsprechenden Bahnen zu lenken.

Stadtentwicklungsplan – STEP 2025

Das Fachkonzept Mobilität ist eine Teilstrategie des Stadtentwicklungsplans STEP 2025 und konkretisiert die darin formulierten Haltungen und Strategien zur Mobilität. Die Handlungsebene des STEP 2025 wird somit im Fachkonzept Mobilität weiterentwickelt. Planungshorizont, Werte und die benannten Herausforderungen des STEP 2025 gelten auch für das Fachkonzept Mobilität.

Besonders hervorzuheben ist die erwartete Bevölkerungszunahme in der Stadt und im Umland, zu der sich der STEP 2025 eindeutig positioniert: Das Wachstum ist eine Folge der Attraktivität der Stadt. Trotz steigender Nutzungsintensität bleibt die hohe Lebensqualität erhalten. Für den Mobilitätsbereich ergeben sich daraus zwei Herausforderungen: einerseits, den Menschen das Erreichen ihrer Ziele zu ermöglichen und andererseits, die problematischen Auswirkungen von Verkehrsformen wie dem motorisierten Individualverkehr trotzdem zu minimieren.

„Mobilität ohne Autobesitz zu ermöglichen", ist ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen des STEP 2025. Der Motorisierungsgrad in Wien sinkt seit zehn Jahren – ein Indiz dafür, dass eine flexible Kombination von Verkehrsträgern je nach Situation und Anlassfall heute bereits funktioniert.

In Modal Split-Kennzahlen ausgedrückt, lautet die Zielsetzung des STEP 2025 „80:20". Das bedeutet: Die Wienerinnen und Wiener sollen bis 2025 80 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der derzeitige Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20 % zurückgehen soll. Dies ist essenziell, um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten und dauerhafte Überlastungen im Straßennetz zu vermeiden. Bliebe der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split gleich, würde aufgrund der Bevölkerungszunahme die Zahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2025 um 12 % steigen.

Im Gegensatz dazu sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zufußgehen, Radfahren und der öffentliche Verkehr) stadtverträglich und leistbar: Sie sind besonders raum- und energieeffizient und verursachen keine oder vergleichsweise geringe Emissionen. Gerade Zufußgehen und Radfahren tragen als aktive Formen der Mobilität zusätzlich zur Gesundheit der Menschen bei. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat der Mobilität und stellt sicher, dass auch größere Entfernungen effizient und stadtverträglich zurückgelegt werden können. Der Umweltverbund wird in diesem Konzept als integriertes System betrachtet – mit optimierten Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln und ergänzenden stadtverträglichen Mobilitätsangeboten (z.B. Mobilitätskarte, Bike-Sharing- und Carsharing-Systeme).

Ein funktionierendes, nachhaltiges Verkehrssystem trägt zu einer erfolgreichen Stadtentwicklung bei. Kompakte, gemischte, fuß- und radwegorientierte Grätzel mit städtebaulich gut integrierten Versorgungseinrichtungen und einer guten Freiflächenausstattung sind wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität. Die Beziehung zwischen Stadtentwicklung und Mobilität ist besonders eng: Ein Erreichen der Ziele im Bereich Mobilität ist von der konsequenten Umsetzung der genannten stadtstrukturellen Prinzipien abhängig.

Weitere Inhalte aus dem STEP 2025 werden im Kapitel „Stadtstruktur und Mobilität" behandelt.

Messe
Prater

ZIELE UND INDIKATOREN

03

ZIELE UND INDIKATOREN

„miteinander mobil“ bedeutet, möglichst allen Menschen in der Stadt Angebote für die Bewältigung ihrer Wege bereitzustellen, dabei aber die nachhaltige Gesamtentwicklung der Stadt und Stadtregion im Auge zu behalten. Dabei ist es erforderlich, mehrere Ziele gleichzeitig und gleichwertig zu verfolgen. Die Mobilitätsangebote in Wien sind daher:

FAIR

Der Straßenraum ist fair auf unterschiedliche NutzerInnen verteilt und nachhaltige Mobilität muss für alle leistbar bleiben.

Die Verteilung der Flächen im öffentlichen Raum ist ein Schlüssel zur Ermöglichung von Mobilität für alle. Sie soll dem überwiegenden Anteil des Umweltverbunds an den Wegen Rechnung tragen, Personen, die einen kleinen Aktionsradius haben, wie mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder, besonders berücksichtigen und Raum für andere Nutzungen als den Autoverkehr sichern und neu schaffen.

Der Faktor Kosten soll für die Menschen in Wien keine wesentliche Einschränkung ihrer Mobilitätsoptionen bedeuten. Ein Schlüssel dazu ist die kostengünstige Jahreskarte der Wiener Linien (VOR-Kernzone 100). Den Erfolg des Angebots um aktuell 365 EUR im Jahr zeigt der Anstieg der Zahl der NutzerInnen der Jahreskarte von 373.000 (2011) auf über 640.000. Darüber hinaus hat die Einführung des Top-Jugendtickets um jährlich 60 EUR für die drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland den öffentlichen Verkehr in diesem NutzerInnen-Segment weiter attraktiviert. Die gezielte Verbesserung der Bedingungen für Radfahren und Zufußgehen, als sehr kostengünstige Fortbewegungsformen, ist auch unter diesem Gesichtspunkt ein Beitrag zu mehr Fairness.

WIRKUNGSZIEL
Der Anteil der Flächen für den Rad-, Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umbau- und Straßenerneuerungsprojekten.

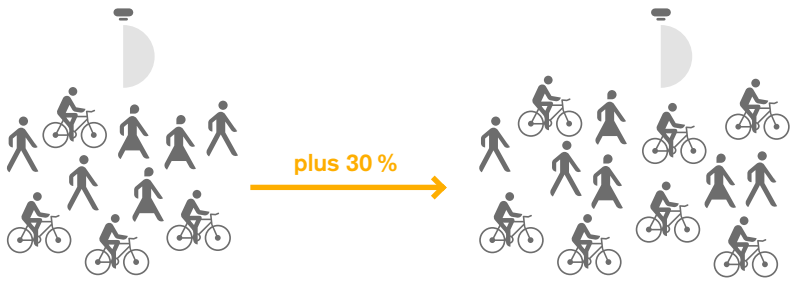
GESUND

Der Anteil an aktiver Mobilität im Alltag wird höher; unfallbedingte Personenschäden sinken.

Aktive Mobilität, also zu Fuß gehen und mit dem Rad fahren, fördert nachweislich die Allgemeingesundheit. Mangelnde Bewegung ist ein Hauptrisikofaktor für viele Krankheiten, wie etwa Rücken- und Gelenkschmerzen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Typ-2-Diabetes. Menschen, die sich überdurchschnittlich oft und weit aktiv fortbewegen, senken nicht nur ihr Krankheitsrisiko, sondern tragen auch zur Vermeidung von Kosten für das Gesundheitssystem bei. Gegenwärtig bewegen sich etwa 23% der WienerInnen im Rahmen der Alltagswege mehr als 30 Minuten pro Tag (gezielte sportliche Betätigung oder Bewegung im Rahmen der Arbeit sind dabei nicht enthalten). Zusätzlich eröffnet dieses „menschliche Maß“ an Geschwindigkeit Gelegenheiten für Begegnung und Kommunikation.
Die Zahl der Personenschäden durch Unfälle ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken, und das, trotz einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsleistung. Dazu hat auch die vermehrte Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs als besonders sicheres Verkehrsmittel beigetragen. Die „Vision Zero“ soll weiter verfolgt werden, die Mobilität in Wien für alle noch sicherer werden, insbesondere für die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen, die Kinder.

WIRKUNGSZIELE

Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23 % 2013 auf 30 % im Jahr 2025. Die Anzahl der Verkehrstoten und der verkehrsbedingten Verletzten sinkt weiter.



KOMPAKT

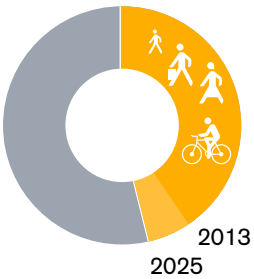
Die Wege zwischen Arbeit, Wohnen, Erledigungen und Freizeit sind möglichst kurz.

Die Alltagsanforderungen von Menschen in der Stadt werden immer komplexer. Die Entwicklungen in der Arbeitswelt, die erforderliche Vereinbarkeit von Beruf und Familie, vielfältige soziale Beziehungsmuster und die Diversifizierung von Lebensstilen bedeuten komplexe Wegeketten und -netze.

Umso wichtiger sind durchmischte städtische Strukturen, die viele unterschiedliche Angebote kompakt vereinen. Dies ist vor allem für die großen Stadterweiterungsgebiete, die derzeit in Wien entstehen, eine wichtige Herausforderung. Dabei spielt nicht nur der Faktor räumliche Nähe eine große Rolle: Die abgestimmte zeitliche Verfügbarkeit von wichtigen städtischen Services kann kompakte Mobilität wesentlich unterstützen.

WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Versorgungs-, Begleit- und Freizeitwege, die zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden, steigt von 38,8% im Jahr 2013 auf 45% im Jahr 2025.



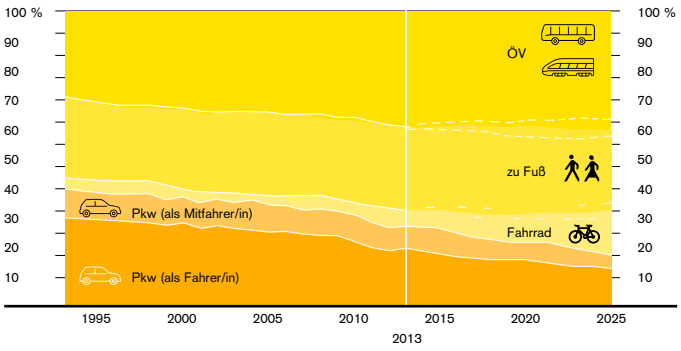
ÖKOLOGISCH

Durch die Mobilität entstehen möglichst wenige Umweltbelastungen, der Umweltverbundanteil an den Wegen in Wien und der Region steigt. Die relative Veränderung bei der Verlagerung wird beim Radverkehr am höchsten ausfallen. Absolut gesehen nehmen die Wege am stärksten im öffentlichen Verkehr zu.

Die Belastungen durch Feinstaub und Stickoxide (NO_x) müssen zur Sicherung umfassender Lebensqualität in Wien weiter reduziert werden. Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, zugunsten des Umweltverbundes, wirkt sich schließlich auch auf die Lärmsituation positiv aus, wie bereits die Evaluierung des „Masterplan Verkehr Wien“ aus dem Jahr 2013 belegt. Entscheidend für eine effektive Senkung der Umweltbelastungen durch den Verkehr ist eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens, auch im Umland. Dies wird durch die gleichzeitige Erstellung der Mobilitätskonzepte für Wien, Niederösterreich und das Burgenland unterstützt. Um die Entwicklung des Gesamt-Modal Split, also auch der PendlerInnen, zu verfolgen, sind neue Formen der Erhebung notwendig.

WIRKUNGSZIELE

Der Modal Split der WienerInnen ändert sich, ausgehend vom Verhältnis 72:28 im Jahr 2013, bis 2025 auf 80% im Umweltverbund und 20% im motorisierten Individualverkehr. Der Modal Split des Verkehrs in Wien verschiebt sich in Richtung Umweltverbund.



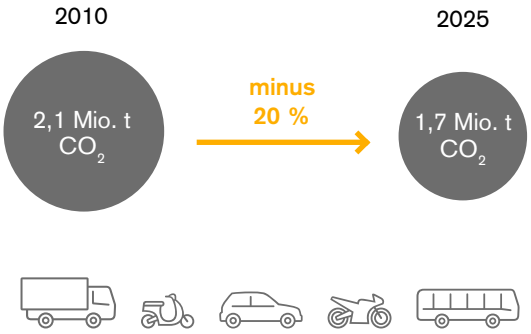
ROBUST

Die Mobilität ist möglichst verlässlich und krisensicher. Mobilität soll ohne den Besitz von Verkehrsmitteln möglich sein.

Die Verlässlichkeit der Mobilitätsangebote in Wien ist auf einem anerkannt hohen Niveau. Die steigende technische Komplexität in der Verkehrssteuerung, aber auch in der Energieversorgung, sowie die höhere Wahrscheinlichkeit von Wetterextremen durch den Klimawandel machen es erforderlich, die Störungsanfälligkeit der Verkehrssysteme zu vermindern. Wien trägt auch aktiv zum Klimaschutz bei: Die Smart City Wien Rahmenstrategie gibt das Ziel der Reduktion der CO_2-Emissionen pro Kopf – von rd. 3 Tonnen auf 1 Tonne pro Kopf und Jahr – bis 2050 vor. Erhebliche Anstrengungen sind dazu im Verkehrssektor erforderlich. Besonders soll auf die laufenden Kosten und Reinvestitionserfordernisse geachtet werden, damit auch bei knapper werdenden Mitteln die Angebote für Mobilität pünktlich, funktionstüchtig und in bestmöglicher Qualität zur Verfügung stehen. Zudem geht es auch um die Reduktion von Abhängigkeiten, beispielsweise der Abhängigkeit großer Teile des Verkehrssystems von Importen fossiler Treibstoffe, aber auch persönlichen Abhängigkeiten von der Nutzung eines motorisierten Fahrzeuges. Durch effektiv organisierte Sharing-Systeme wird zudem der Zugang zu Fahrzeugen eröffnet, die man nicht dauerhaft besitzen möchte oder kann.

WIRKUNGSZIELE

Die CO_2-Emissionen des Verkehrs im Wiener Straßennetz (gemäß EMIKAT-Definition) sinken um ca. 20 % von rund 2,1 Mio. t/Jahr (2010) bis 2025 auf rund 1,7 Mio. t/Jahr. Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs bleibt auf hohem Niveau. Die Fahrradverfügbarkeit steigt: Bis 2025 soll in 80 % der Haushalte ein Fahrrad verfügbar sein, und 40 % der Bevölkerung sollen eine Leihradstation in maximal 300 Metern Entfernung erreichen können. Bis 2025 sollen 50 % der Bevölkerung einen Carsharing-Standort in maximal 500 Metern Entfernung erreichen können.



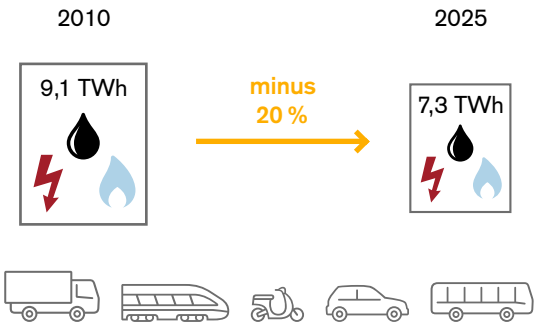
EFFIZIENT

Ressourcen werden – auch durch den Einsatz von innovativen Technologien und Prozessen – effizient genutzt.

Städtische Infrastrukturen, wie Straßen und Anlagen des öffentlichen Verkehrs, sind besonders wertvolle Ressourcen und sollen daher möglichst effizient genutzt und gut erhalten werden. Gerade in einer stark wachsenden Stadt muss es gelingen, gemeinschaftliche Güter verantwortungsvoll zu gebrauchen. Dabei geht es auch um die bestmögliche Nutzung und Schonung der Ressource Energie im Bereich Mobilität. Innovationen im Bereich Antriebstechnologie sollen dazu genauso beitragen wie neue technische Lösungen zur individuellen und gesamthaften Steuerung und Optimierung des Verkehrsalltags und zur laufenden Bewirtschaftung der Infrastruktur. Dem Ziel folgend, soll auch der verbleibende private, motorisierte Individualverkehr und der Wirtschaftsverkehr möglichst effizient und ressourcenschonend abgewickelt werden. Der ÖV nimmt, wegen seiner bereits jetzt schon sehr hohen Effizienz, eine besondere Vorreiterrolle ein: Im Durchschnitt kann mit der Energie, die für eine Autofahrt benötigt wird, ein sechsmal längerer Weg mit den „Öffis“ zurückgelegt werden. Auch der verbleibende MIV soll effizient und sicher, staufrei und damit emissionsminimierend abgewickelt werden. Das gilt besonders für die Bezirke mit dem größten Bevölkerungszuwachs.

WIRKUNGSZIEL

Der absolute Endenergieverbrauch im Wiener Verkehr (gemäß EMIKAT-Definition) sinkt bis 2025 um ca. 20 % auf rund 7,3 TWh, verglichen mit rund 9,1 TWh 2010.



Für die Beobachtung von Entwicklungen der Mobilität und des Verkehrs in Wien werden zunehmend mehr Daten ausgewertet. Die daraus gebildeten Indikatoren sind eine wichtige Referenz, um die Wirkung von Maßnahmen zu überprüfen und Bereiche aufzuzeigen, in denen Maßnahmen gesetzt werden müssen. Die in den folgenden Tabellen dargestellten Kennzahlen werden laufend beobachtet. Nach Möglichkeit werden dazu auch Werte aus vergangenen Jahren angegeben. Aufgrund der unterschiedlichen Quellen ist es nicht durchgehend möglich, ein einheitliches Referenzjahr darzustellen. Zudem werden mehrere Datenreihen erst seit Kurzem erhoben, bzw. können Vergleiche aufgrund von Änderungen der Erhebungsmethode in einigen Fällen nicht mehr durchgeführt werden, weshalb die Angabe eines historischen Wertes nicht zweckmäßig ist.

MOBILITÄTSVERHALTEN

Indikator	Definition	historisch	aktuellster verfügbarer Wert	Angestrebte Entwicklung 2025
Aktive Mobilität	Anteil der WienerInnen, der sich täglich mindestens 30 Minuten im Rahmen der Alltagsmobilität körperlich bewegt		2013: 23%[12]	30%
Versorgungs-, Freizeit und Betreuungswege	Modal Split-Anteil Rad+Fuß für Wegezwecke „Versorgung“, „Freizeit“, „Bringen/Holen“ [12]	2010: 37,4%	2013: 38,8%	45%
Pkw-Nutzung	Anteil der Bevölkerung, der mehrmals pro Woche das Auto nutzt	2003: 42%[4]	2013: 42%[6]	👁
	Pkw-Besetzungsgrad	2009: 1,3[15] 2011: 1,38[10]	2013: 1,28[11]	↗
Durchschnittliche Wegelängen [km]	Durchschnittliche Weglänge der WienerInnen in Wien [km]	2001: 5,1 km[14] 2006: 5,4 km[14]	2013: 4,1 km[11]	↘
	Anteil der Wege der WienerInnen in Wien im fußläufigen Einzugsbereich (1 km)	2006: 29,0%[14]	2013: 25,0%[11]	↗
Durchschnittliche Pkw-Wegelänge	Durchschnittliche Pkw-Wegelänge [km] der WienerInnen in Wien (2009: Selbsteinschätzung, 2013: Berechnung durch Routenplaner)	2009: 7,6 km[15]	2013: 5,4 km[11] (Änderung der Erhebungsmethode)	👁
Modal Split Personenverkehr der WienerInnen	Modal Split der WienerInnen in Wien, bezogen auf die Anzahl der Wege (Umweltverbund:MIV)	1999: 64:36[11]	2013: 73:27[11]	80:20
Modal Split Personenverkehr an Stadtgrenze	Modal Split des Zielverkehrs an der Stadtgrenze stadteinwärts 6 bis 9 Uhr Gesamtkordon (Umweltverbund : MIV) [13]	1995/96: 33,2:66,8	2008/09/10: 31,8:68,2	👁
Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal Split	Modal Split Fuß Sommerhalbjahr (April-Oktober)		2013: 27,7%[11]	↗
	Modal Split Fuß Winterhalbjahr (November-März)		2013: 25,8%[11]	↗
	Modal Split Rad Sommerhalbjahr (April-Oktober)		2013: 10,1%[11]	↗
	Modal Split Rad Winterhalbjahr (November-März)		2013: 0,5%[11]	↗
Multimodalität	Bevölkerungsanteil, der innerhalb einer Woche mindestens zwei Verkehrsmittel nutzt		2013: 52%[11]	↗
Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg	Tendenzaussage zum Anteil der 6-10-Jährigen, die den Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖV zurücklegen[12]		2013: 79,8%	↗
	Anteil der 6-14-Jährigen, die den Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖV zurücklegen[12]		2013: 87,4%	↗

Legende

👁	Indikator dient der weiteren Beobachtung; Aussagen über eine angestrebte Entwicklung sind nicht zweckmäßig.
→	Angestrebte zukünftige Entwicklung: Niveau beibehalten (bei Kennzahlen, die bereits eine hervorragende Situation beschrieben).
↗ oder ↘	Angestrebte zukünftige Entwicklung eines Indikators: steigen bzw. sinken.
[Wert]	Wiedergabe quantitativ definierter Zielwerte.

MOBILITÄTSANGEBOTE, ERREICHBARKEITEN UND VERFÜGBARKEIT VON FAHRZEUGEN

Indikator	Definition	historisch	aktuellster verfügbarer Wert	Angestrebte Entwicklung 2025
Zufriedenheit mit Verkehr in Wien	Zufriedenheit mit ÖV (Schulnote 1-5)	2003: 1,89[4]	2013: 1,70[6]	↗
	Zufriedenheit mit Gehsteigen und Gehwegen für FußgängerInnen (Schulnote 1-5)	2008: 1,93[4]	2013: 1,74[6]	↗
	Zufriedenheit mit Radwegenetz (Schulnote 1-5)	2003: 2,29[4]	2013: 2,29[6]	↗
	Zufriedenheit mit Autoverkehr (Schulnote 1-5)	2003: 3,27[4]	2013: 3,02[6]	↗
ÖV-Jahreskarten	Anteil der Wiener-Linien-Jahresnetzkarten-BesitzerInnen an der Gesamtbevölkerung[2]	2005: 19%	2013: 31%	↗
ÖV-Angebot	Betriebsleistung der Wiener Linien, Platzkilometer gesamt in Mio. km[18]	2010: 17.444,4	2012:18.390,3	👁
ÖV-Verlässlichkeit	Anteile entfallender Platzkilometer der Wiener Linien[23]		2014: 0,3%	→
Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen	Anteil der Bevölkerung mit einer U-/S-Bahnstation in maximal 500 m bzw. einer sonstigen ÖV-Haltestelle in maximal 300 m Entfernung vom Wohnort[20]		2013: 97,3%	→
Fahrrad-Verfügbarkeit	Anteil der Haushalte, die über ein Fahrrad verfügen[11]	2003: 58%	2013: 69%	80%
Verfügbarkeit Leihradstationen	Anteil der Bevölkerung mit Leihrad-Angeboten in maximal 300 m Entfernung[20]		2013: 24.6%	40%
Verfügbarkeit Carsharing-Standorte	Anteil der Bevölkerung mit Carsharing-Angeboten in maximal 500 m Entfernung[20]		2013: 38,5%	50%
Motorisierung	Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen[16]	2001: 416	2014: 386	↘
	Krafträder pro 1.000 EinwohnerInnen[16]		2014: 46,7	👁
Erreichbarkeit von Volksschulen	Anteil der Volksschulkinder, die in max. 1500 m einen Ausbildungsplatz finden können[20]	2011/12: 93,6%	2013/14: 95,7%	👁

VERKEHRSNACHFRAGE, GESCHWINDIGKEITEN UND VERKEHRSSICHERHEIT

Indikator	Definition	historisch	aktuellster verfügbarer Wert	Angestrebte Entwicklung 2025
ÖV-Fahrgäste Wiener Linien	Fahrgastzahlen der Wiener Linien pro Jahr[18]	2001: 729,5 Mio.	2013: 900,1 Mio.	↗
ÖV-Durchschnittsgeschwindigkeit	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit Straßenbahn HVZ		2013: 15,0 km/h[18]	↗
	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit Straßenbahn abends		2013: 16,3 km/h[18]	↗
	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit Autobus HVZ		2012: 17,1 km/h[18]	↗
	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit Autobus abends		2012: 20,1 km/h[18]	↗
Verkehr an Stadtgrenze	Stadtgrenzenüberschreitender Zielverkehr (ÖV+MIV) in Richtung Wien, 6 bis 9 Uhr[13]	1996: 134.700	2010: 153.150	👁
Kfz-Verkehrsstärken; Zählquerschnitte	Änderung mittl. gew. Verkehrsstärken (Anzahl Kfz) auf Gemeindestraße A+B (ZSt. der Straßenverkehrszählung Wien, alle 5 Jahre)[3]	2000-2005: +3,7%	2005-2010: -5,5%	↘
	Änderung mittl. gew. Verkehrsstärken (Anzahl Kfz) auf Gemeindestraße A+B (Dauer-ZSt., jährlich)[1]		2008-2012: -4,6%	↘
	Änderung mittl. gew. Verkehrsstärken (Anzahl Kfz) auf Gemeindestraße A+B an der Stadtgrenze (ZSt. der Straßenverkehrszählung Wien, alle 5 Jahre)[3]	2000-2005: +10,1%	2005-2010: -5,9%	↘
	Änderung mittl. gew. Verkehrsstärken (Anzahl Kfz) auf Gemeindestraße A+B innerhalb Gürtel/Donaukanal (Dauer-ZSt., jährlich)[1]		2008-2012: -3,7%	↘
	Änderung mittl. gew. Verkehrsstärken (Anzahl Kfz) auf Gemeindestraße A+B donauquerend (Dauer-ZSt., jährlich)[1]		2008-2012: -6,2%	↘
	Änderung der mittl. gew. Lkw-Verkehrsstärken (Anzahl Lkw) auf Gemeindestraße A+B (Dauer-ZSt., jährlich)[1]		2008-2012: -13,4%	↘
Radverkehr Zählquerschnitte	Mittlere Radverkehrsstärke an 8 Dauerzählstellen im Gesamtjahr[9]	2003: 8.492	2013: 10.627	↗
	Mittlere Radverkehrsstärke an 8 Dauerzählstellen in der Radsaison[9]	2003: 11.661	2013: 14.734	↗
Unfälle	Anzahl Verkehrstote pro Jahr[17]	2005: 34	2013: 17	↘
	Anzahl Verletzte pro Jahr[17]	2005: 7.120	2013: 6.979	↘

ENERGIE UND UMWELT

Indikator	Definition	historisch	aktuellster verfügbarer Wert	Angestrebte Entwicklung 2025
Energieverbrauch	Endenergieverbrauch des Verkehrssektors in Wien pro Jahr, angepasst an EMIKAT-Berechnung [GWh][21]	1999: 7.474 2005: 8.764 2010: 9.094 2011: 8.744	2012: 8.647 GWh	7.300 (rd.-20% ggü 2010)
	Wiener Linien Fahrenergie	2010: 625 GWh	2013: 594 GWh	👁
Erneuerbare Energie	Anteil der erneuerbaren Energieträger im Verkehr [24]	2005: 0,58% 2010: 5,95%	2012: 6,18%	↗
Alternative Antriebe	Anteil in Wien zugelassener Pkws mit Alternativantrieb (Elektro, Gas, Hybrid) [16]	2008: 0,15%	2013: 0,52%	↗
CO_2-Emissionen	CO_2-Emissionen Verkehr in Wien, lt. EMIKAT [22]	1999: 1.871 kt 2005: 2.219 kt 2010: 2.141 kt 2011: 2.072 kt	2012: 2.062 kt	1.700 (rd.-20% ggü 2010)
Verkehrslärm	Störung durch Verkehrslärm in der engeren Wohnumgebung (Noten 3-5)[6]		2013:29%	↘
PM10-Konzentration	PM10-Grenzwertüberschreitungen: Anzahl Überschreitungstage (Tagesmittelwert > 50 µg/m³) p.a. (Mittelwert aus 13 Messstellen)[7]	2006: 53	2013: 26	↘
	PM10-Jahresmittelwert (Mittelwert aus 13 Messstellen)[7]	2006: 32 µg/m³	2013: 25 µg/m³	↘
NO_2-Konzentration	NO_2-Grenzwertüberschreitungen: Anzahl Halbstunden-Überschreitungen (> 200 µg/m³) p.a. (Messstelle Hietzinger Kai)[7]	2006: 59	2013: 0	→
	NO_2-Jahresmittelwert (Messstelle Hietzinger Kai)[7]	2002: 57 2006: 74	2013: 51 µg/m³	↘

(1) arealConsult (2013): Wiener Verkehrsmonitoring, Jahresüberblick Automatische Dauerzählstellen 2012, i.A. der MA 46, Wien
(2) Berechnung der MA 18 auf Grundlage der veröffentlichten Zahlen der Wiener Linen
(3) Käfer A., Fürst B. et al. / TRAFFIX (2011): Straßenverkehrszählung Wien 2010, Auswertung Gemeindestraßen A+B, i.A. der MA 18, Wien
(4) MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2007): Leben und Lebensqualität in Wien, Kommentierte Ergebnisse und Sonderauswertungen der Großstudien „Leben in Wien“ und „Leben und Lebensqualität in Wien“, in: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien Nr. 81, Wien
(5) MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Wiener Lebensqualitätsstudien, Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien 2008, Zusammenfassender Bericht, in: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien Nr. 102, Wien
(6) MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014): Wiener Lebensqualitätsstudien, Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien 2013 (Vorabergebnisse)
(7) MA 22 – Umweltschutz: Immissionsdaten
(8) MA 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2013): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2013, Wien
(9) MA 46 – Verkehrsorganisation und Technische Verkehrsangelegenheiten (2014): Raddauerzählstellen (www.nast.at/verkehrsdaten)
(10) Omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien, Mobilitätsverhalten 2011, i.A. der Wiener Linien
(11) Omnitrend (2014): Marktforschung für die Wiener Linien, Mobilitätsverhalten 2013, i.A. der Wiener Linien, Bericht vom 31.3.2014
(12) Omnitrend (2014): Marktforschung für die Wiener Linien, Mobilitätsverhalten 2013, Zusatzauswertung im Auftrag der MA 18
(13) Rittler C. (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, i.A. der PGO, Wien
(14) Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001-2006, Wien
(15) Socialdata (2010): Mobilitätsverhalten der WienerInnen 2009, i.A. der Wiener Linien
(16) Statistik Austria: Pkw-Bestand, Berechnung MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
(17) Statistik Austria: Unfallstatistik: Unfallgeschehen nach Bundesländern (www.statistik.at)
(18) Wiener Linien Betriebsangaben
(19) www.wienerlinien.at
(20) MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014)
(21) Berechnungen Kompetenzzentrum für Energie in der tina vienna urban technologies + strategies GmbH auf Grundlage u.a. Statistik Austria detaillierte Energiebilanz für Wien, EMIKAT Wien (Stand 2014) und BLI (Stand 2014)
(22) Wiener Emissionskataster (emikat.at), verwaltet durch die MA 22, Datenbereitstellung Magistratsdirektion Klimaschutzkoordination
(23) Auskunft der Wiener Linien, August 2014
(24) Berechnungen der MA 20 – Energieplanung auf Grundlage der Energiebilanz der Statistik Austria

VERBESSERTE STEUERUNG DURCH MONITORING

Zukünftige Entwicklungen sind stets nur begrenzt prognostizierbar. Entwicklungstendenzen des Verkehrs in Wien und des Mobilitätsverhaltens der Menschen in der Stadt müssen daher regelmäßig beobachtet werden. Gleichzeitig wird auch der Fortschritt der Umsetzung erfasst. Auf dieser Grundlage können bei Bedarf weitere Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Der Magistrat wird beauftragt, die Umsetzungen der Maßnahmen und die Wirkungsindikatoren des Fachkonzepts Mobilität laufend einem verwaltungsinternen Monitoring zu unterziehen. Die Kontraktziele sind dementsprechend darauf auszurichten. Die Gemeinderatsausschüsse und Bezirke werden regelmäßig über den Umsetzungsstand der Maßnahmen informiert. Gegebenenfalls sind bei groben Änderungen der Rahmenbedingungen oder Änderungen von wesentlichen Planungen Adaptierungen und Fortschreibungen vorzunehmen. Jedenfalls wird alle 5 Jahre eine umfassende Evaluierung erstellt, deren Ergebnis dem Gemeinderat unter Einbeziehung der Bezirke vorgelegt wird.

LEUCHTENFACHGES
APCOA
RINKELEUCHTEN
POLO
POLO

STADTSTRUKTUR UND MOBILITÄT

04

STADTSTRUKTUR UND MOBILITÄT

Nachhaltige Mobilität kann nur in einer kompakt gebauten Stadt umgesetzt werden, in der alle Aspekte des Lebens in geringen Entfernungen zueinander abgedeckt werden können. Zu den wichtigsten Aspekten zählen Wohnen, die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Ausbildungs- und Arbeitsplätze, Kultur- und Sportangebote und ausreichend Grün- und Freiräume.

Die wachsende Stadt steht dabei vor besonderen Herausforderungen. Bis 2025 sollen in Wien zusätzlich bis zu 120.000 Wohnungen bereitgestellt werden. Die wichtigste Säule des Wohnungsneubaus werden – der Wiener Tradition folgend – mehrgeschoßige Wohnungen sein. Dazu müssen ausreichend neue Grünflächen, Flächen für soziale Infrastruktur, Flächen für Industrie und Gewerbe und technische Infrastruktur bereitgestellt werden. Dabei werden sowohl die traditionellen Stadtzentren als auch neue Stadtteilzentren umfassende Versorgungsaufgaben für die Bevölkerung übernehmen.

Grundsätzlich wird Stadterweiterung nur dort stattfinden, wo ausreichende ÖV-Angebote vorhanden sind bzw. parallel entwickelt werden. Der STEP 2025 nennt dazu einige Strategien für die Stadtentwicklung, die in ihrer Gesamtheit die Basis für die nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität bilden:

Konsequente Entwicklung der Flächenpotenziale

Die Siedlungsentwicklung soll bis 2025 innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes und in den bekannten Stadtentwicklungsgebieten realisiert werden. Für einen darüber hinausgehenden Bedarf bzw. für Flächen, die noch nicht zur Verfügung stehen, wird Wien neue Instrumente der Bodenmobilisierung erproben und weiterentwickeln. Darüber hinaus braucht es eine optimale Abstimmung zwischen Investitionen in die technische, soziale, und grüne Infrastruktur und dem Wohnungsbau. Städtebauliche Verträge sollen künftig dafür genutzt werden, faire Kostenaufteilungen im Hinblick auf Investitionen in Infrastruktur und in Grün- und Freiräume zu erreichen.

Qualitätsvolle Urbanität in allen Stadtteilen

Urbane Nutzungsmischung, qualitätsvolle Dichte mit entsprechender Freiflächenausstattung und Ressourcenschonung werden zu zentralen Kriterien für Bauvorhaben und Projekte. Es werden – auch in Stadtrandlagen – Siedlungsformen umgesetzt, die die Entwicklung kompakter, fuß- und radwegorientierter Grätzel ermöglichen.

Ausgewogene polyzentrische Stadtentwicklung

Wiens „Zentrenlandschaft“ hat sich in den letzten Jahren verändert. Zentren haben sich in ihren Funktionen spezialisiert und ausdifferenziert und auch transformiert. Diese Veränderungen erfordern neue Überlegungen in der Planung. Verschiedene Zentrumstypen – vom Stadtteilzentrum bis zum Central Business District und vom Wissensstandort bis zum Handelszentrum – erfüllen unterschiedliche Funktionen für die Stadt. Nicht nur Hotspots von Wirtschaft und Politik, Kultur und Städtetourismus, sondern auch Subzentren, deren Funktion auf die umliegenden Stadtteile fokussiert ist und die Versorgungsqualität und soziale Treffpunkte für alle Bevölkerungsgruppen sichert, sind weiterzuentwickeln. Schließlich trägt die kleinräumige Verfügbarkeit von sozialer Infrastruktur wesentlich zur Lebensqualität und der Vereinbarkeit von Familie und Beruf bei.

Wien wird daher die vorhandene Zentrenvielfalt stärken und sowohl Impulse für wirtschaftliche Prosperität als auch für Lebensqualität setzen. Zukünftig werden etwa der Kernbereich der Seestadt

Aspern, das Viertel um den Wiener Hauptbahnhof oder Bereiche in anderen Neubauquartieren zentrale Funktionen übernehmen. Ebenso bekommt auch die Stärkung alter Ortskerne wesentliche Bedeutung. Eine kompakte Stadt braucht eine möglichst kleinteilige Verteilung der Zentren. Dazu müssen erstens etablierte Zentren weiterentwickelt, zweitens funktionale Defizite an gut erschlossenen, aber derzeit nicht adäquat genutzten Stadtteilen ausgeglichen und drittens neue Zentren im Zuge der Stadterweiterung entwickelt werden. Gemeinsam mit Bezirken und PartnerInnen aus der Wirtschaft wird die Stadt Wien ein Zentrenkonzept entwickeln. Eine gute Erreichbarkeit dieser Zentren mit öffentlichem Verkehr, Fuß und Rad und Einrichtungen für die Versorgung mit dem täglichen Bedarf oder Gütern und Dienstleistungen sind dabei für die Mobilitätsentwicklung entscheidend.

Multifunktionalität als Prinzip

Stadtraum muss für unterschiedliche Nutzungen offen sein, eine Verschwendung von Flächen durch monofunktionale Nutzung oder inadäquate Bebauungsstrukturen an hochwertigen Standorten sind längerfristig mit einer nachhaltigen Mobilitätspolitik nicht vereinbar. Insbesondere wird in den nächsten Jahren an Qualitätsverbesserungen und Nachverdichtungen an Standorten gearbeitet, die zwar mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, bisher aber geringe Dichten und funktionale Defizite aufweisen.

Aufwertung der Erdgeschoßzonen

Durch eine Aufwertung der Erdgeschoße sollen positive Impulse für die Lebendigkeit von Stadtteilen gesetzt und neue Chancen für gewerbliche, soziale, kulturelle und gemeinschaftliche Nutzungen ermöglicht werden. Fortschritte bei der Belebung der Erdgeschoßzone sind für die Mobilität von besonders großer Bedeutung, da dadurch nicht nur Güter, Dienstleistungen und Arbeitsplätze lokal verfügbar bleiben, sondern gleichzeitig auch Straßenräume an Attraktivität für FußgängerInnen gewinnen.

Grün- und Freiraumnetze stärken und weiterentwickeln

Das Freiraumnetz Wien steht für den Willen der Stadt, allen Wienerinnen und Wienern mehr Freiraumqualitäten zu bieten. Eine schrittweise Etablierung des Freiraumnetzes, mit dem Ziel, dass jede/r innerhalb von ca. 250 m den nächstgelegenen Freiraum erreichen kann, trägt gemeinsam mit der Erhaltung und Ausweitung großflächiger Erholungsflächen dazu bei, dass die Stadt als Wohnort attraktiv bleibt. Dies beugt der Suburbanisierung und damit verbundenen PendlerInnenverkehrsströmen vor.

Über die im STEP genannten Strategien hinaus wird künftig über das Prinzip der Nahmobilität versucht, die übergeordneten Ziele des STEP 2025 auf die konkrete Ebene der städtebaulichen Umsetzung mit Fokus Mobilität zu bringen:

Nahmobilität – Schnittstelle Stadtplanung, Gesellschaft und Mobilität

Nahmobilität schafft die Möglichkeit, die alltäglichen Wege in der Wohnumgebung zu erledigen und dabei aktiv in Bewegung zu sein. Damit schafft sie auch die Grundvoraussetzung für Gesundheit und Klimaschutz, gestaltet selbstbestimmtes, mobiles Leben, unterstützt Versorgungsarbeit und fördert eine am Maßstab Mensch orientierte Stadtentwicklung.

Für das Mobilitäts- und städtebauliche Ziel der kompakten Stadt sind kurze Fußwegdistanzen der Alltagswege ein entscheidender Indikator. Fußläufig erreichbare Angebote haben wesentlichen Einfluss darauf, ob der Pkw-Besitz für die persönliche Mobilität als Notwendigkeit betrachtet wird. Bei Neuplanungen ist daher die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Nahversorgungseinrichtungen innerhalb von 300 m anzustreben. Die Erreichung von Nahmobilitätszielen und die Umsetzung von dafür notwendigen Maßnahmen sind in besonderem Ausmaß von AkteurInnen außerhalb des Verkehrsbereiches abhängig.

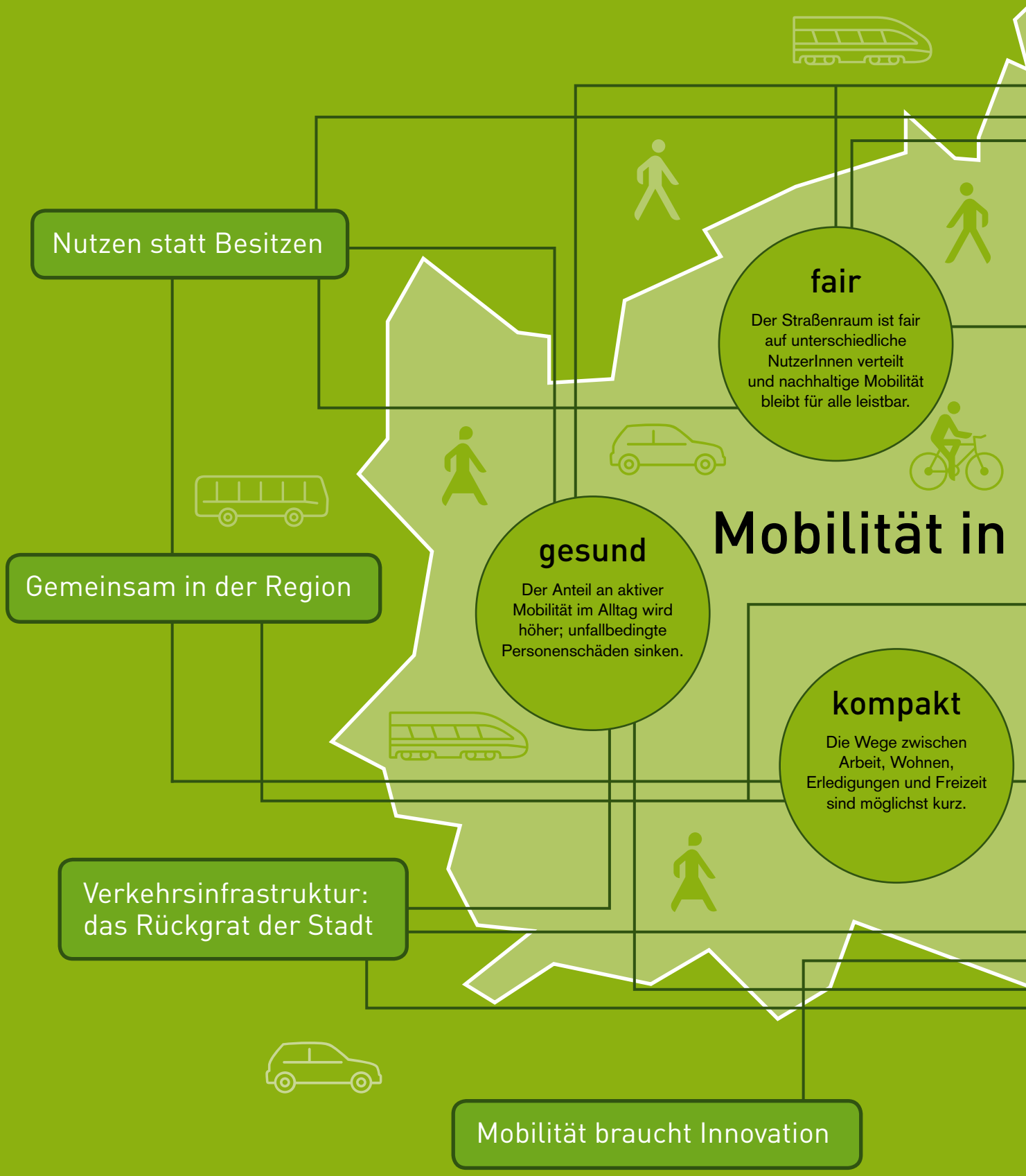
Eine der Hauptbotschaften des BürgerInnenrats (siehe Kapitel: „Der Weg zum Fachkonzept: Methoden und Prozesse“) war „Ein Schritt zur Erholung, Arbeit und ins Grün“. Die TeilnehmerInnen des BürgerInnenrats betonten die Notwendigkeit der Verkehrsvermeidung durch eine Stadt der kurzen Wege. Als Vorschlag, dies zu erreichen, wurden „Grätzelzentren“ oder „Bezirksteilzentren“ genannt, in denen Nutzungsmischung und Verkehrsberuhigung zu belebten Straßen führen. Als besonders wichtig wurden dabei auch hochwertige Freiräume in der Stadt eingeschätzt.

HUSSEL
Confiserie
HUSSEL
Confiserie
Haus des Meeres
generali-center
passage

HANDLUNGS-
FELDER

05

Handlungsfelder für Mobilität in Wien sind ...



Wien ist ...

ökologisch

Durch die Mobilität entstehen möglichst wenig Umweltbelastungen, der Umweltverbundanteil an den Wegen in Wien und der Region steigt.

robust

Die Mobilität ist möglichst verlässlich und krisensicher. Mobilität ist ohne den Besitz von Verkehrsmitteln möglich.

effizient

Ressourcen werden – auch durch den Einsatz von innovativen Technologien und Prozessen – effizient genutzt.

Öffentlicher Raum: Straße fair teilen

Governance: Verantwortung und Ressourcen

Wirtschaft in Fahrt

Verkehrsorganisation: Mobilität schlauer regeln

Effizient mobil durch Mobilitätsmanagement

74A
P

Für eine neue Mobilitätskultur im Sinne des „miteinander mobil“ braucht es eine Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen, die, aufeinander abgestimmt, umgesetzt werden. Diese werden unter den Punkten 01 bis 50 im Folgenden beschrieben. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden die Maßnahmen und Prozesse in neun Handlungsfelder gegliedert:

- Governance: Verantwortung und Ressourcen
- Öffentlicher Raum: Straße fair teilen
- Effizient mobil durch Mobilitätsmanagement
- Nutzen statt Besitzen
- Verkehrsorganisation: Mobilität smarter regeln
- Wirtschaft in Fahrt
- Verkehrsinfrastruktur: das Rückgrat der Stadt
- Mobilität braucht Innovation
- Gemeinsam in der Region (die Wirkungsbetrachtung bezieht sich, aufgrund des mit den Ländern Burgenland und Niederösterreich abgestimmten Erstellungsprozesses, auf ein eigenes System von Aufgaben und Herausforderungen)

Die Definition und Einteilung der Handlungsfelder sind nicht als klar voneinander abgegrenzte Fachkapitel zu verstehen. Wechselwirkungen und Querbeziehungen sind bei fast allen Maßnahmen vorhanden. Zudem leisten die entwickelten Maßnahmen unterschiedliche Beiträge zur Erreichung der sechs im Vorfeld beschriebenen Ziele. Eine Einschätzung der jeweiligen Wirkungen ist in der Tabelle „Beiträge der Maßnahmen zu Zielen“ dargestellt.

Damit möglichst alle Menschen ihre Bedürfnisse erfüllen können, werden darüber hinaus folgende Aspekte in jedem Fall mitgedacht:

- Bei der Sicherheit des städtischen Verkehrs in Wien werden seit Jahrzehnten positive Entwicklungen erzielt. Ein klares Ziel und die konsequente Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten in der Verkehrsplanung seitens der Stadt Wien haben dazu beigetragen.

- Viele Schritte wurden auch in Richtung eines barrierefrei nutzbaren Verkehrssystems getan: An nahezu allen Kreuzungen wurden Gehsteigkanten abgesenkt, die Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs wurde erhöht, akustische Ampeln und taktile Leitsysteme eingerichtet und bei Bauvorhaben werden Fachleute der Organisationen beigezogen, welche die Interessen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vertreten. Barrierefreiheit ist als Thema in Planung und Verwaltung somit bereits selbstverständlich. Diesen Weg gilt es, nach Maßgabe der budgetären Mittel weiter fortzusetzen.

- Bei der Umsetzung aller Punkte sind auch zukunftsweisende Lösungen erforderlich, die noch nicht erprobt sind. Der Fortschritt bei der Entwicklung der Lösungen geht dabei eng mit dem Wandel der Mobilitätskultur einher. Dafür ist es notwendig, einerseits InnovatorInnen Gelegenheiten für das Testen und Optimieren zu geben, und andererseits NutzerInnen die Möglichkeit zu bieten, sich mit innovativen Lösungen vertraut zu machen. In solchen Versuchsanordnungen ist dabei von Beginn an klar, dass einzelne Ansätze sich nicht bewähren werden und andere erst durch die im Prozess gewonnene Erfahrung optimiert werden können. Eine fachlich qualifizierte Begleitung ist daher von großer Bedeutung.

BEITRÄGE DER MASSNAHMEN ZU ZIELEN

Handlungsfelder/Maßnahmen	fair	gesund	ökologisch	robust	effizient	kompakt
Governance: Verantwortung und Ressourcen						
01 Mehr Ressourcen für aktive Mobilität	🟩	🟩	🟩	🟩	🟧	🟧
02 Kooperation und Angebote des Magistrats an die Bezirke	🟧	🟧	🟧	⬜	🟧	🟧
03 Stadtteilmobilitätskonzepte	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧
04 Planungswerkzeuge und -prozesse für die Zukunft des ÖV	🟧	⬜	🟧	🟧	🟧	⬜
05 Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze	🟧	⬜	🟧	🟩	🟩	⬜
06 Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧
07 Herstellung eines Datenverbunds zur Mobilität	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	⬜
Öffentlicher Raum: Straße fair teilen						
08 Fokus auf das Miteinander im Verkehr	🟩	🟩	🟩	⬜	🟩	🟧
09 Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen	🟩	🟩	🟩	⬜	⬜	⬜
10 Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität	🟩	🟩	🟩	⬜	⬜	🟧
11 Mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im Straßenraum	🟩	🟩	🟩	⬜	⬜	🟩
12 Umnutzung von Straßenflächen	🟩	🟩	🟩	⬜	🟩	🟩
13 Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen	🟩	🟩	🟩	🟧	🟧	🟧
Effizient mobil durch Mobilitätsmanagement						
14 Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand	⬜	🟩	🟩	🟧	🟧	⬜
15 Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben	🟧	🟩	🟩	🟧	🟧	⬜
16 Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile	🟧	🟩	🟩	🟧	🟧	🟧
17 Umsetzung eines Online-Wohn- und Mobilitätsrechners	⬜	🟧	🟧	⬜	🟧	🟧
18 Privatrechtliche Vereinbarungen zu Mobilitätsthemen	🟧	🟧	🟧	⬜	⬜	🟧
Nutzen statt Besitzen						
19 Weiterentwicklung von Leihradsystemen	🟧	🟩	🟩	🟩	🟧	🟧
20 Stärkere Vernetzung des klassischen Carsharings mit dem öffentlichen Verkehr	🟧	⬜	🟧	🟩	🟩	⬜
21 Unterstützung neuer Formen des Carsharings	⬜	⬜	⬜	🟩	🟩	⬜
22 Errichtung von Mobility Points	🟧	⬜	🟧	🟧	🟩	🟧
Verkehrsorganisation: Mobilität schlauer regeln						
23 Erstellung eines Wiener Kreuzungskatasters	🟧	⬜	🟧	🟧	🟧	⬜
24 Kürzere Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen	🟩	🟩	🟩	🟧	🟩	🟧
25 Mehr Kreuzungen mit einfacheren Regelungen	🟩	🟧	🟧	🟩	🟩	⬜
26 Beschleunigung von strukturbildenden Linien im öffentlichen Oberflächenverkehr	🟧	⬜	🟩	🟧	🟩	⬜
27 Kurze Wege für Radfahrende	🟧	🟩	🟩	🟧	🟩	🟧
Wirtschaft in Fahrt						
28 Wien international erreichbar	⬜	⬜	⬜	🟧	🟧	⬜
29 Weiterentwicklung der Güterverteilzentren und Erstellung eines Betriebsflächenkonzeptes	⬜	⬜	⬜	🟧	🟧	⬜
30 Multifunktionsstreifen mit Ladezonen für Privat- und Wirtschaftsverkehr	🟧	⬜	⬜	⬜	🟧	🟧
31 Schaffung von gemeinsamen Ladehöfen	🟧	⬜	⬜	⬜	🟧	🟧
32 Einrichtung von Grätzel-Boxen	⬜	🟧	🟧	🟧	🟩	🟧
33 Gute Bedingungen für Lastenräder	🟧	🟧	🟩	🟩	🟧	🟧
34 Gezielte Förderung von E-Mobilität	⬜	⬜	🟧	⬜	🟩	⬜
35 Einführung einer allgemeinen Lkw-Maut	⬜	⬜	🟧	⬜	🟧	⬜
Verkehrsinfrastruktur: das Rückgrat der Stadt						
36 Multimodale Haltestelle – mehr als nur eine Haltestelle	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	⬜
37 Ausbau von Fahrradabstellanlagen auf privatem und öffentlichem Grund	🟩	🟩	🟩	🟧	🟧	🟧
38 Mehr Komfort für FußgängerInnen durch das „Wiener Stadtwegenetz“	🟩	🟩	🟩	🟩	🟩	🟧
39 Ausbau von Flaniermeilen	🟩	🟩	🟩	🟧	🟧	🟧
40 Verbesserung von Angebot und Qualität der Radfahrinfrastruktur	🟩	🟩	🟩	🟩	🟩	🟧
41 Ausbau von Rad-Langstrecken	🟩	🟩	🟩	🟩	🟩	🟧
42 Angebotsoffensive im Bahnverkehr für die Stadt und die Region	🟧	🟧	🟩	🟧	🟩	⬜
43 Stärkung der hochrangigen Angebote im ÖV durch Ausbau des U-Bahn-Netzes	🟧	🟧	🟩	🟧	🟩	⬜
44 Optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete	🟧	🟧	🟩	🟧	🟩	🟧
45 Neue Straßen für neue Stadtteile	⬜	⬜	⬜	🟧	🟩	🟧
Mobilität braucht Innovation						
46 Bedarfsrecherche für Innovation im Rahmen des Monitorings	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧
47 Aktive Steuerung von Innovationsprojekten	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧
48 Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧
49 Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧	🟧
50 Ausbau bestehender Innovationen	⬜	⬜	🟧	🟧	🟩	🟧

⬜ geringer oder kein Beitrag zur Zielerreichung erwartet
🟧 mittlerer oder indirekter Beitrag zur Zielerreichung erwartet
🟩 starker Beitrag zur Zielerreichung erwartet

BEITRÄGE DER MASSMAHMEN ZU HERAUSFORDERUNGEN UND AUFGABEN „GEMEINSAM IN DER REGION“

Maßnahmen	Abgestimmte Siedlungsentwicklung in der wachsenden Region	Abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrspolitik Wiener Umland	Erhöhung der Attraktivität des ÖV	Attraktivität des ÖV abseits des Ballungsraums	Bewältigung der Zunahme des Güterverkehrs	Gemeinsame Aktivitäten zu bewusstseinsbildenden Maßnahmen
Transnationale Initiativen im regionalen Interesse						
grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem						
attraktive Tickets für den grenzüberschreitenden Personenverkehr						
Umsetzung der Projekte auf den TEN-Schienenkorridoren						
Intensivierung der Kooperation im Donauverkehr						
Regionale Mobilitäts- und Verkehrsstrategie						
Informationsaustausch und Abstimmungen						
regelmäßiger Informations- und Erfahrungsaustausch						
Konsultation bei Initiativen, die die anderen Bundesländer betreffen						
Kooperationsprozesse						
strategische Steuerung						
regionale Mobilitätspartnerschaften für das Wiener Umland						
Mobilitäts- und Verkehrskorridore						
bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr						
Schnittstellen						
Projekte						
Verkehrsdienstevertrag 2019						
regionale Verkehrsachsen						
langfristiges ÖV-Netz						
Angebote an ÖV-Knoten						
Radverkehr						

- geringer oder kein Beitrag zur Zielerreichung erwartet
- mittlerer oder indirekter Beitrag zur Zielerreichung erwartet
- starker Beitrag zur Zielerreichung erwartet

GOVERNANCE: VERANTWORTUNG UND RESSOURCEN

Neue Herausforderungen für die Stadt und die Bezirke erfordern neue Wege in der Verwaltung
Der Ausgleich verschiedener Interessen wird traditionellerweise über die klassische Ordnungsplanung der öffentlichen Verwaltung bestimmt. Dieses Modell des Regierens gerät jedoch, aufgrund des sozialen Wandels und der daraus folgenden gesellschaftlichen Umbrüche, an seine Grenzen. Die gesellschaftlichen Aufgaben nehmen zu, die zu lösenden Probleme werden immer komplexer. Um Antworten auf diese neuen Herausforderungen geben zu können, werden neue Formen der Zusammenarbeit und Steuerung in der Verwaltung selbst, und auch mit Akteurinnen und Akteuren außerhalb der öffentlichen Verwaltung, angestrebt.

Partnerschaftliche Steuerung als Aufgabe der öffentlichen Hand
Governance betont das Zusammenwirken von öffentlichen und privaten Akteurinnen und Akteuren und sieht die politisch-administrative Steuerung als ganzheitlichen Ansatz, in dem soziale, ökonomische und politische Aspekte an Bedeutung gewinnen.

Die hoheitliche Ordnungsplanung wird durch aktivierende Kooperation und Management der Verwaltung ergänzt und stellt unter den strategischen Zielen und Rahmenbedingungen einen permanenten Ausverhandlungsprozess dar. Bei Planung und Umsetzung von Projekten suchen öffentliche Institutionen verstärkt Kooperationen mit weiteren AkteurInnen, wie z.B. Unternehmen, Bürgerinnen und Bürgern, Interessensvertretungen.

Die Arbeit der öffentlichen Verwaltung erfolgt effizienter, wenn Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Ebenen bereits frühzeitig erfolgen. Die Maßnahmenumsetzung folgt dabei stets den grundsätzlichen Haltungen der übergeordneten Strategien und dieses Fachkonzepts Mobilität. Im Rahmen des Fachkonzepts Mobilität ist besonders die Ebene der Stadtbezirke hervorzuheben: Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen fallen in deren Verantwortungsbereich; in zahlreichen anderen Fällen vertreten sie stadtteilbezogen Interessen und sind damit wichtige Akteure.

01 MEHR RESSOURCEN FÜR AKTIVE MOBILITÄT

Die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs ist zentral, um das Ziel „80% Umweltverbund“ zu erreichen. Dementsprechend liegt der Fokus auf der Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Dies trägt auch zu einer Entlastung des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr bei. Für eine konsequente Maßnahmenumsetzung mit spürbaren Wirkungen werden mehr personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt, und damit die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen. Mit den jeweiligen Bezirken werden die unterschiedlichen Formate und Werkzeuge, die angeboten werden, festgelegt.
Die Dienststellen des Magistrats nehmen die Erfordernisse für qualitativ hochwertigen Fuß- und Radverkehr als Teil ihrer regulären Tätigkeiten weiterhin verstärkt auf. Querschnittskompetenzen werden systematisch aufgebaut.

02 KOOPERATION UND ANGEBOTE DES MAGISTRATS AN DIE BEZIRKE

Die fachlichen Themen im Magistrat werden frühzeitig und intensiver mit den Bezirken diskutiert. Dazu werden unterschiedliche Formate und Werkzeuge angeboten:

- Infoveranstaltungen, Fachveranstaltungen und Umsetzungsbeispiele für Bezirke zu spezifischen Themen.
- Rechtzeitige Schwerpunktsetzungen bei den Förderungen aus dem Zentralbudget.
- Strategiesitzungen der Abteilungen für Planung und Verkehrsorganisation, um eine optimale Gestaltung der Schnittstellen zwischen genereller Planung und Detailplanung abzusichern.
- Stärkung der BezirkskoordinatorInnen durch klare Aufgabenstellungen als Bindeglied zwischen Magistrat und Bezirken, um einerseits frühzeitig die Bedürfnisse der Bezirke in Erfahrung zu bringen, andererseits auch, um Informationen des Magistrats an die Bezirke zu spielen.

03 STADTTEIL-MOBILITÄTSKONZEPTE

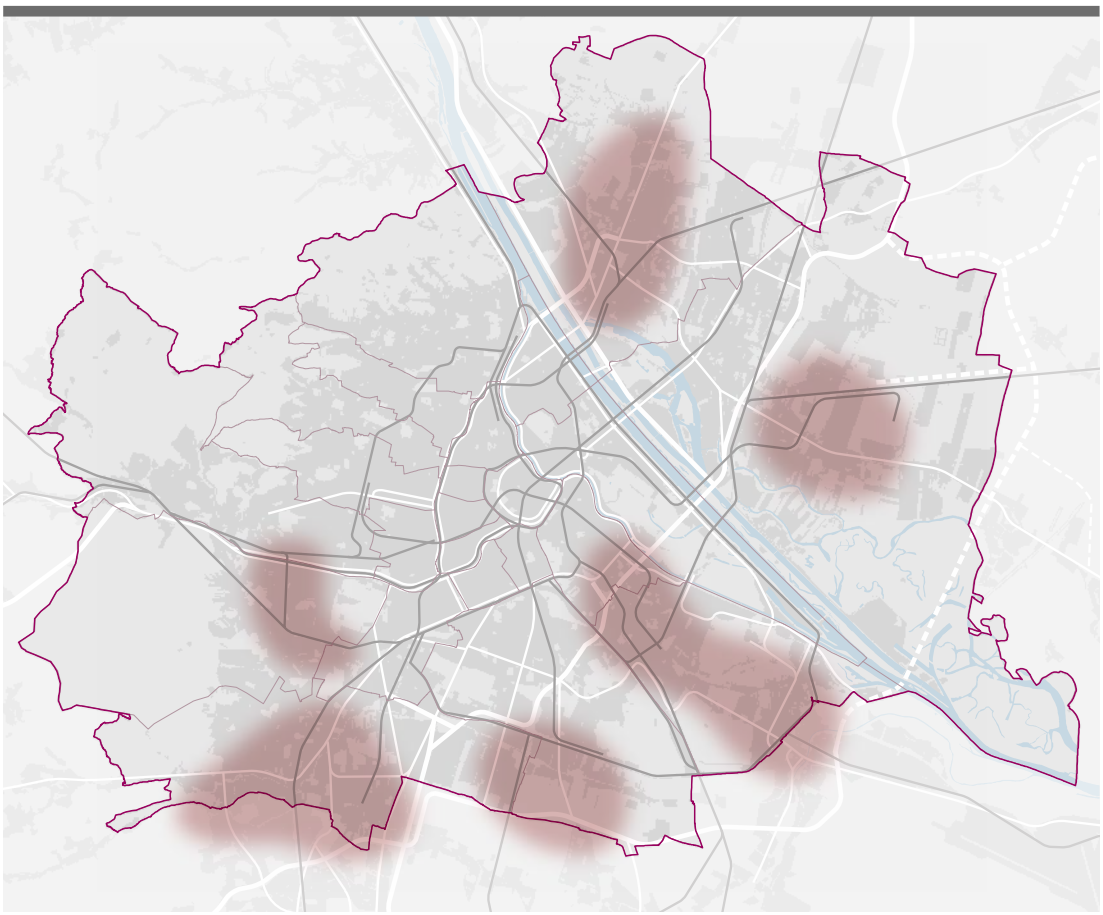
Regionale, stadtgrenzenüberschreitende Beziehungen und die Außenbezirke weisen eine besondere Dynamik auf und sind damit von strategischer Bedeutung. In vielen Fällen können die Herausforderungen ganzer Stadtteile nicht durch eine einzelne, prominente Maßnahme, wie beispielsweise ein Straßenbahn, U- oder S-Bahnprojekt, gelöst werden. Dies erfolgt im Rahmen von Stadtteilmobilitätskonzepten. Die gesamtstädtischen Ziele sind Grundlage für die Entwicklung der Stadtteilmobilitätskonzepte. Entsprechend sind umfassendere Betrachtungen erforderlich, die, lokal konzentriert, verschiedenste Mobilitätsmaßnahmen bündeln und aufeinander abstimmen. Dies können beispielsweise die Optimierung des Oberflächennetzes des öffentlichen Verkehrs, die Positionierung von Carsharing als ergänzendes Mobilitätsangebot, die Bündelung der Verkehrsströme bei Bedarf und unter Berücksichtigung von Bedürfnissen und Emissionen und Anrufsammeltaxis in besonders locker besiedelten Stadtteilen sein. Die langfristige Entwicklung der hochrangigen ÖV-Infrastrukturen ist in einzelnen Fällen zu prüfen, wie z.B. die Adaptierung des MIV-Straßennetzes an den Bedarf in Stadtentwicklungsgebieten entsprechend dem 20 %-Modal-Split-Anteil.

Bezirksübergreifende Fragestellungen werden in diesem Rahmen in Zusammenarbeit mit den Bezirken und dem Magistrat, unter Einbindung der Bevölkerung und weiterer AkteurInnen aus dem Mobilitätsbereich bearbeitet. Kooperationen mit den Umlandgemeinden werden angestrebt. Bis 2025 sollen diese lokalen/regionalen Schwerpunktgebiete bearbeitet werden.

04 PLANUNGSWERKZEUGE UND -PROZESSE FÜR DIE ZUKUNFT DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Die Qualität des Angebots im öffentlichen Verkehr wird, neben dem Ausbau der Infrastruktur, immer

Gebiete mit stadtteilbezogenen Herausforderungen



Lokaler/regionaler Planungsschwerpunkt

bedeutender. Der sehr gut ausgebaute öffentliche Verkehr in Wien wird als Gesamtsystem weiterentwickelt. Sowohl bei der Planung und Herstellung der Infrastruktur als auch bei der Bestellung und Vermarktung des Angebotes werden die jeweiligen Verkehrsträger (Regionalbus, Stadtbus, Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn) als ein Teil eines gut aufeinander abgestimmten ÖV-Netzes von Wien gesehen. Damit wird der Nutzen des Gesamtsystems für die KundInnen optimiert. Dafür sind mehrere Bausteine notwendig:

- In der Planung werden die Schnittstellen zwischen den einzelnen befassten Dienststellen der Stadt Wien und externen Institutionen (v.a. Wiener Linien, VOR, ÖBB, Länder Niederösterreich und Burgenland, BMVIT) geschärft. Die Bündelung verbessert auch die Möglichkeit, die städtischen Gesamtinteressen gegenüber externen PartnerInnen zu vertreten.
- Ein Programm zur Erweiterung des ÖV-Angebots beschreibt zukünftig für alle Verkehrsmittel – unabhängig vom Mobilitätsanbieter – Projekte und

priorisiert diese. Es wird, aufbauend auf die vorhandenen Bauprogramme und die Erkenntnisse aus Erfahrungen, Analysen und Prognosen der Mobilitätsanbieter und Verkehrsunternehmen, wie zum Beispiel Wiener Linien, VOR und den ÖBB, durch die Stadt Wien erarbeitet und regelmäßig aktualisiert.
- Ein wesentlicher Schritt für eine integrierte Vermarktung des hochrangigen öffentlichen Verkehrs in Wien ist ein gemeinsamer Netzplan mit gleichwertiger Darstellung von U-Bahn und S-Bahn.
- Speziell am Stadtrand werden Regionalbusse und das Wiener Linien-Netz systematisch koordiniert und abgestimmt. KundInnen sollen ein Angebot vorfinden, das unabhängig von Betreibern oder Organisationen intuitiv wahrgenommen werden kann.
- In Stadtentwicklungsgebieten wird rechtzeitig nicht nur die Schieneninfrastruktur, sondern auch ein zukünftiges Busangebot für den Vollausbau vereinbart und baulich berücksichtigt. Bei der Planung des ÖV-Oberflächennetzes werden die Stadt Wien und die Wiener Linien daher künftig noch intensiver kooperieren. Auch die Schnittstellen zum umgebenden Fußwege- und Radverkehrsnetz sollen rechtzeitig mitgedacht werden.

05 KOORDINIERUNG UND KATEGORISIERUNG DER STRASSEN- UND WEGENETZE

Das Verkehrsnetz der Stadt ist derzeit nach unterschiedlichen Verkehrsarten kategorisiert:
- das Oberflächennetz des öffentlichen Verkehrs mit den strukturbildenden Linien
- das Wiener Stadtwegenetz, das Fußwege für Alltags- und Freizeitzwecke und „Flaniermeilen“ enthält
- das Hauptradverkehrsnetz mit den Rad-Langstrecken
- das hochrangige Straßennetz mit den Hauptstraßen A und B.

Diese Kategorisierungen dienen dazu, die Funktionen und Bedeutung jeder Straße sichtbar zu machen. Die Netze bieten eine Grundlage für einen zielgerichteten Aus- und Umbau der Straßen in Wien und sind somit wichtige Voraussetzung für weiterführende Planungen, zum Beispiel für Einschätzungen, wo Verkehrsberuhigungen oder eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs möglich sind.
Der Magistrat der Stadt Wien wird in einem breit angelegten Prozess unter Einbindung aller relevanten AkteurInnen die bisherigen Planungen zusammenführen und das Verkehrswegenetz einer Priorisierung und weiterentwickelten Kategorisierung unterziehen.

06 NEUE PRIORITÄTEN UND ANFORDERUNGEN FÜR VERKEHRSGUTACHTEN

Bei Verkehrsgutachten für Straßenneubauten und -umbauten werden derzeit oft auch der motorisierte Individualverkehr und hier vor allem die kurzzeitig auftretenden Spitzenbelastungen untersucht und bewertet. Dies entspricht nicht den Erfordernissen einer kompakten, wachsenden Stadt mit sinkendem Motorisierungsgrad und trägt nicht zu einer Gesamtoptimierung des Verkehrssystems bei.

In Verkehrsgutachten wird künftig, neben der möglichen Verkehrserzeugung, die große Flexibilität innerstädtischer VerkehrsteilnehmerInnen stärker betrachtet. Dies bedeutet, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in den Fokus gerückt werden, z.B. die Erreichbarkeit von Standorten zu Fuß oder mit dem Rad, erforderliche Radabstellplätze oder die Nähe zu ÖV-Angeboten. Zur Bewertung der Gutachten dienen künftig die Mobilitätsziele der Stadt Wien sowie Gender- und Diversitätskriterien als Orientierung. Bei der Vorschreibung von Maßnahmen werden solche, die Verlagerungen zum Umweltverbund bewirken, forciert.

In naher Zukunft wird weit mehr als die Hälfte der Menschen in Österreich in Städten und Ballungsräumen leben. Die moderne Verkehrsplanung sollte darauf auch in den Regelwerken, Normen, Prozessen und Verkehrsmodellen Rücksicht nehmen.

Die Instrumente benötigen eine Anpassung an die Anforderungen der Mobilität in Städten. Gleichzeitig werden Wiener VertreterInnen die speziellen Anforderungen urbaner Mobilitätssysteme stärker in bundesweite Richtlinien einbringen.

07 HERSTELLUNG EINES DATENVERBUNDS ZUR MOBILITÄT

Im Wiener Magistrat, den Stadtwerken und den Wiener Linien wird eine Vielzahl mobilitätsbezogener Daten (z.B. Verkehrszählungen, Modal Split-Kennwerte usw.) dezentral erhoben und verwaltet. Ein Austausch erfolgt projektbezogen. Zur leichteren, abteilungs- und institutionsübergreifenden Datenverfügbarkeit wird ein Datenverbund aufgebaut. Möglichkeiten der Bereitstellung über das Open-Goverment-Data-Portal der Stadt Wien werden im Zuge dessen geprüft.

Darüber hinaus soll die Datenlage in einigen Bereichen durch interne Prozesse oder Kooperationen mit PartnerInnen verbessert werden. Beispiele hierfür sind:

- Wirtschafts- und Güterverkehr: Die Wirtschaftskammer Wien und die Arbeiterkammer Wien können wichtige Partnerinnen werden. In einem ersten Schritt betrifft dies insbesondere Daten zum städtischen Güterverkehr (Schwerfahrzeuge und Lieferwägen). Langfristig wird eine Weiterentwicklung im Sinne eines gesamthaften Verständnisses des Wirtschaftsverkehrs angestrebt.
- Stadtgrenzenüberschreitender Verkehr: Die Stadt Wien strebt in diesem Fall die Ausweitung der Zusammenarbeit mit den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland sowie regional tätigen Institutionen an, unter anderem mit den bereits genannten Kammern.
- Gesamtstädtischer Verkehr: Es werden Möglichkeiten geschaffen, Aussagen über die Mobilität aller Menschen, die sich in der Stadt bewegen, unabhängig von deren Wohnort, zu treffen. Beispielhaft hierfür ist die Datenlage in Schweizer Städten.
- Öffentlicher Raum und Nutzung von Straßenflächen
- Fußverkehr

Prinzipiell sollen Daten zum Mobilitätsverhalten im Sinne des Gender- Mainstreamings und der Diversität erhoben werden und nach verschiedenen Merkmalen, wie z.B. Alter, Bildung, Geschlecht, auswertbar sein. Dabei muss mindestens zwischen dem Verhalten von Frauen und Männern unterschieden werden können.

MODAL SPLIT: EINWOHNER/INNEN- VS. TERRITORIALPRINZIP AM BEISPIEL ZÜRICH

Der in Wien zzt. erhobene Modal Split bezieht sich auf die von den WienerInnen in Wien zurückgelegten Wege. Dies ist ein wichtiger Indikator, bildet jedoch nicht den gesamten Verkehr in der Stadt ab, der wesentlich auch von EinpendlerInnen aus dem Umland oder auch dem Güterverkehr geprägt wird. Zur Weiterentwicklung dieser zentralen Planungsgrundlage stehen unterschiedliche Konzepte zur Verfügung: Beispielhaft wird der in der Schweiz praktizierte Ansatz beschrieben:

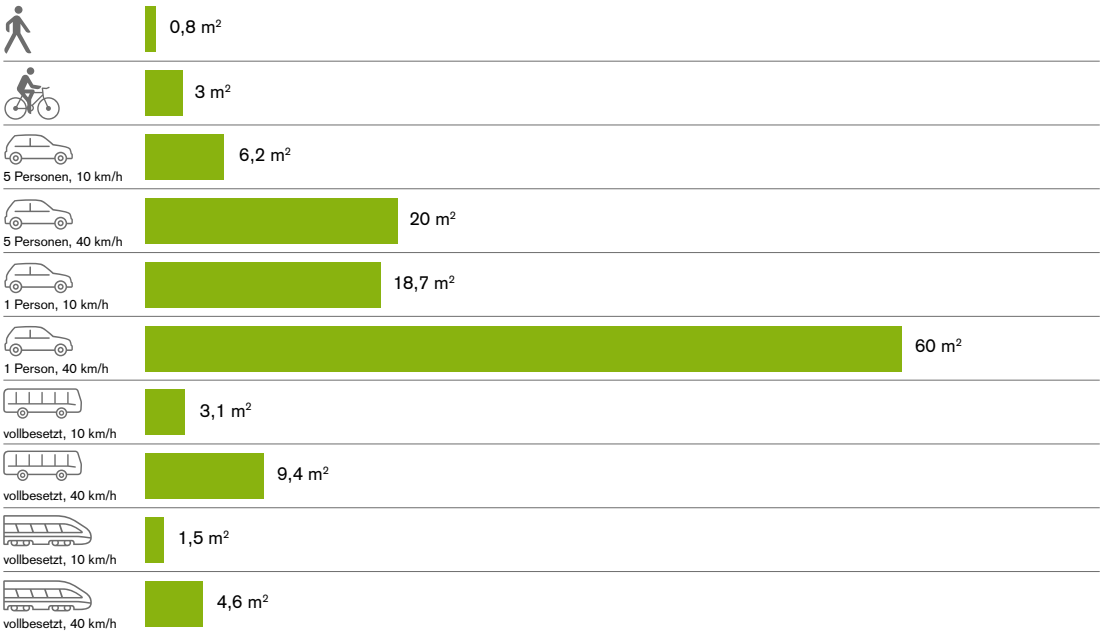
Im Rahmen des Schweizer Mikrozensus Mobilität wird die Stichprobe im Agglomerationsraum verdichtet und das Verkehrsverhalten sowohl der StadtzürcherInnen als auch der Umlandbevölkerung erfasst. Im Rahmen von Interviews werden, neben soziodemografischen Merkmalen, Wegezwecken, Distanzen und Verkehrsmitteln, auch Start- und Zielpunkte sowie die exakten Routen erfasst, womit die Abgrenzung der meisten Wege innerhalb des Stadtgebiets sowie eine Zuordnung möglich wird. Durch dieses Territorialprinzip kann das tatsächliche Verkehrsgeschehen in der Stadt umfassender in den Daten abgebildet werden.

ÖFFENTLICHER RAUM: STRASSE FAIR TEILEN

Zwischen Mobilität, Verkehr und der Verteilung und Qualität von Straßen und urban geprägten Freiräumen bestehen enge Zusammenhänge. Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen attraktive Straßen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen sich vermehrt für diese Mobilitätsformen entscheiden. Der „öffentliche Raum“ wird damit zum zentralen Handlungsfeld unter dem Motto „miteinander mobil“ – und das aus mehreren Gründen: einerseits, weil das Nebeneinander der Verkehrsarten bei einer wachsenden Bevölkerung auf begrenztem Raum und bei begrenzten Ressourcen unbedingt von einem „Miteinander“ abgelöst werden muss. Andererseits, weil das Ziel der „fairen Stadt“, vor allem im öffentlichen Raum, erreicht werden muss. Der öffentliche Raum hat darüber hinaus eine große Bedeutung für Klimaschutz und Lebensqualität sowie für die Anpassung an den Klimawandel.

Vom Transitraum zu mehr Aufenthaltsraum
Im öffentlichen Raum spiegeln sich die laufenden Veränderungen der städtischen Gesellschaft, er ist Lebensraum aller. In der Vergangenheit wurde der öffentliche Raum vor allem als Transitraum zur Abwicklung maximal möglicher motorisierter Verkehrsströme gesehen sowie als Abstellraum für Fahrzeuge in Anspruch genommen. Entsprechend orientierte sich die Ausgestaltung der Straßen jahrzehntelang an der Nutzung durch das Auto. Gegenwärtig werden über 65% der Straßenfläche vom fließenden motorisierten Verkehr oder als Parkraum verwendet. Weil mehr Menschen zu Fuß, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Rad unterwegs sind, rücken nun Bedürfnisse des nicht-motorisierten Verkehrs sowie die Frage der gleichberechtigten Teilhabe und somit auch der Aufenthaltsqualität in den Fokus der Aufmerksamkeit – sowohl bei Bürgerinnen und Bürgern als auch bei Planerinnen und Planern.

Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel



Die Infrastruktur der wachsenden Stadt ist tendenziell überlastet, daher muss der vorhandene Raum bestmöglich ausgenutzt werden. Die Grafik zeigt wie viel Raum das jeweilige Verkehrsmittel verbraucht.

Adaptiert auf Basis von: John Whitelegg, (1993), Transport for a Sustainable Future: The Case for Europe. Belhaven Press, (1993). Darstellung durch: Flow[n]/Mobility in Chain

Vielfalt der Nutzerinnen und Nutzer, Vielfalt in der Nutzung
Die Nutzung des öffentlichen Raumes wird – neben der Verkehrsfunktion – vielfältiger. Er wird zunehmend von unterschiedlichen Gruppen mit unterschiedlichen Motiven, wie Kommunikation, Begegnung, Erholung und Spielen, genutzt. Bestimmte Bevölkerungsgruppen nützen den öffentlichen Raum stärker als andere, bzw. sind sie auf die Nutzung des öffentlichen Raumes in ihrer Wohnumgebung angewiesen. Dies betrifft vor allem Kinder, Jugendliche, Erwachsene mit Betreuungspflichten und ältere Menschen. Die Zahl der Kinder und älteren Menschen wird in den nächsten Jahren steigen. Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten hat sich in den letzten Jahren auch die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Erwerbstätige verändert.

Auch seitens der Nutzung für Verkehrszwecke verschieben sich Bedürfnisse. Schon in den vergangenen Jahren zeigten sich deutliche Änderungen des Mobilitätsverhaltens, von der Autonutzung hin zum Umweltverbund. Diese Verschiebungen sind auch in Zukunft erwünscht und werden unterstützt. Eine Verteilung und Ausgestaltung des öffentlichen Raumes, mit Schwerpunkt auf dem Umweltverbund und Aufenthaltsqualitäten, entspricht daher einerseits den Bedürfnissen von mehr und mehr Menschen und trägt andererseits zur weiteren Verlagerung hin zur nachhaltigen Mobilität bei.

Komfortabel und barrierefrei unterwegs
Zur Unterstützung aktiver Mobilität müssen Straßen und Plätze unter besonderer Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen attraktiv gestaltet werden. Dazu gehören, neben gestalterischen Aspekten, wesentliche Mobilitätsvoraussetzungen, wie zum Beispiel Barrierefreiheit oder kurze Wege, ebenso wie Straßenquerschnitte, die den vielfältigen Nutzungsansprüchen einer dynamischen städtischen Gesellschaft und dem Miteinander im Verkehrsgeschehen gerecht werden.

Die Barrierefreiheit ist eine wichtige Basis für die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Die Ansprüche dazu sind vielfältig und betreffen, neben räumlichen Barrieren, die es zu vermeiden gilt, beispielsweise auch zeitliche oder finanzielle Ressourcen der verschiedenen NutzerInnen. Durch die gezielte Schaffung von Alternativen können auch widersprüchliche Anforderungen bedient bzw. Konflikte vermieden werden. Gestalterische Elemente, die der Barrierefreiheit dienen, bedeuten häufig auch eine höhere Qualität des öffentlichen Raumes insgesamt.

Eines der wichtigsten Elemente des öffentlichen Raumes in der dicht bebauten Stadt ist der Gehsteig. Die im Masterplan Verkehr 2003 festgelegte „Einführung einer durchgehenden Mindest-Gehsteigbreite von 2,0 Metern“ soll als Ziel weiterhin beibehalten werden. Bei baulich schwierigen Situationen aufgrund bestehender Stadtstrukturen sind auch alternative Lösungen zugunsten von FußgängerInnen denkbar, dies können je nach Voraussetzung beispielsweise Begegnungszonen mit niveaugleicher Fläche sein. Diese Breite ermöglicht Begegnungsverkehr ohne Ausweichen. Da es sich dabei um ein Mindesmaß handelt, erfordern Orte mit hoher FußgängerInnenfrequenz, z. B. vor Schulen, in Geschäftsstraßen oder an Knoten des öffentlichen Verkehrs, breitere Querschnitte. Die Breite orientiert sich am jeweils erforderlichen „level of service“.

08 FOKUS AUF DAS MITEINANDER IM VERKEHR

Viele Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen entstehen durch die Segmentierung der Verkehrswege und das Pochen auf das eigene Recht bei Fehlverhalten von anderen. Die Stadt Wien unterstützt Maßnahmen für mehr „Miteinander im Verkehr“, die auf ein faires und rücksichtsvolles Miteinander abzielen und an mehr Aufmerksamkeit und Verantwortung jeder/s Einzelnen appellieren. Grundsätzlich wird die Dichte der Regelungen (unter anderem Verkehrszeichen, Ampeln, Bodenmarkierungen) – ohne Einschränkung der Verkehrssicherheit – reduziert. Der öffentliche Raum wird aufgewertet, gerechter verteilt und belebt.

Eine geeignete Maßnahme ist z.B. die Ausweisung von Begegnungszonen. Seit dem Jahr 2013 sind Begegnungszonen in der Straßenverkehrsordnung – einem Bundesgesetz – verankert. Sie verringern die Barrierewirkung des motorisierten Individualverkehrs, weil sie FußgängerInnen überall (nicht nur auf Schutzwegen) das Queren der Straße einfach

ermöglichen. Zudem stehen die Begegnungszonen im Gegensatz zur FußgängerInnenzone auch dem Wirtschaftsverkehr ohne komplizierte Ausnahmeregelungen offen. Grundsätzlich fördern und lehren sie das rücksichtsvolle Miteinander im Verkehr und ermöglichen eine vielfältige Nutzung der Straße. Begegnungszonen können sowohl in zentralen Bereichen wie Geschäftsstraßen als auch in AnwohnerInnenstraßen umgesetzt werden. Vor und während der Einrichtung einer Begegnungszone ist ein Dialog mit den BürgerInnen aus dem Umfeld und die Einbindung der Bezirke sinnvoll und notwendig.

Bei der Umsetzung muss auf folgende Punkte geachtet werden:

- Die Ausweisung einer Begegnungszone wird in ein räumliches Gesamtkonzept eingebettet, d.h. die anschließenden Straßenräume, verkehrsorganisatorische Maßnahmen und der Netzzusammenhang des öffentlichen Verkehrs werden in die Überlegungen miteinbezogen.
- Die Begegnungszone bietet keine durchgängigen Parkspuren an, denn das verhindert das komfortable Queren der Straße.
- Die Umsetzung der Begegnungszone braucht Bewusstseinsbildung und eine Einbindung der BürgerInnen und Bezirke.

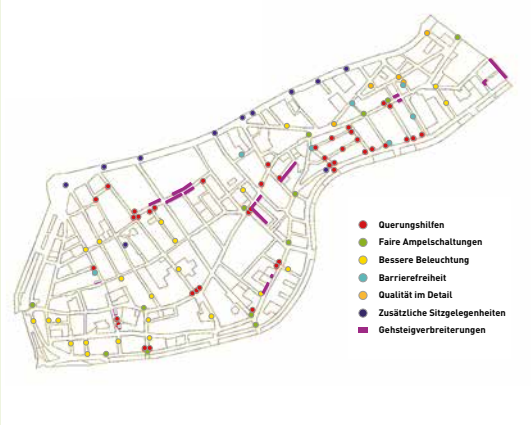
Im BürgerInnenrat wurde die Einrichtung von „Lernräumen" für die Änderung gewohnter Verhaltensweisen und die Entwicklung von mehr gegenseitiger Rücksichtnahme im Verkehr vorgeschlagen. Durch Begegnungszonen und die temporäre Umnutzung von Straßen (s.u.) können solche „Lernräume" entstehen.

GENDER-MAINSTREAMING PILOTBEZIRK MARIAHILF

Kinder, Jugendliche, ältere Menschen (ab 75 wird in der Regel der Aktionsradius deutlich kleiner) und Menschen mit Betreuungs- und Versorgungspflichten legen viele Alltagswege zu Fuß in der unmittelbaren Wohnumgebung zurück und nutzen dort den öffentlichen Raum am intensivsten. Sie profitieren daher in einem besonders hohen Ausmaß von einer Gestaltung, die auf unterschiedliche NutzerInnenbedürfnisse Bedacht nimmt und bei Interessenskonflikten sorgfältig abwägt.

Unter dem Motto „Stadt fair teilen" wurde im Gender-Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf zwischen 2002 und 2005 erstmals erprobt, was Chancengleichheit bei der Gestaltung des öffentlichen Raums bedeutet. Die Arbeitsprozesse dieses Projekts, unter anderem Bewertungsinstrumente zur Qualitätssicherung sowie die physischen Ergebnisse, sind weiterhin beispielgebend. Unter Koordination der damaligen „Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen" wurden alle sieben, unmittelbar mit dem öffentlichen Raum befassten Magistratsdienststellen in diesen Pilotprozess eingebunden und zwei externe Büros zur Unterstützung herangezogen.

Im Rahmen dieses Pilotprozesses wurden rund 1.000 Meter Gehsteige verbreitert, bei drei Ampeln Voreilzeiten für FußgängerInnen bei querabbiegenden Fahrzeugen eingeräumt, an die 40 Querungshilfen und ein Lift im öffentlichen Raum errichtet, an fünf Stellen der Gehsteig barrierefrei ausgestaltet, an 26 Stellen die Beleuchtung verbessert, zwei Kinderwagenrampen an öffentlichen Stiegen installiert, zwei kleinere Platzgestaltungen durchgeführt und an neun Stellen zusätzliche Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum angeboten. Die Summe dieser kleinteiligen Maßnahmen führte zu einer Anhebung der „Netzqualität" der Fußwege im Bezirk. Die Bedingungen für Bewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum wurden damit spürbar verbessert.



Die Unterlagen „Stadt fair teilen – Gender-Mainstreaming in Mariahilf" und „Werkstattbericht 83 – Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender-Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf" zeigen die vielen Möglichkeiten der Qualitätsverbesserung für FußgängerInnen anhand realisierter Maßnahmen im 6. Bezirk. Erfolgreiche Maßnahmenumsetzungen im Sinne des Gender-Mainstreamings finden sich zudem heutzutage bereits in vielen Stadtteilen und Bezirken.

- Die einzelnen Abschnitte werden verständlich und ausreichend gekennzeichnet.
- Die Begegnungszonen werden durch die Gestaltung und ev. durch zusätzliche soziale Interventionen von Beginn an sichtbar und spürbar.
- Anforderungen aus der Sicht von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, insbesondere von blinden und sehbehinderten Menschen, oder von Kindern und Betreuungspersonen werden in der Gestaltung mitgedacht, damit für alle VerkehrsteilnehmerInnen eine sichere und intuitive Nutzung der Begegnungszone möglich ist.

Auch Wohnstraßen können dem „Miteinander im Verkehr“ dienen, allerdings funktionieren sie – wie schon im Masterplan 03 festgehalten – in Wien derzeit nicht als multifunktionale Mischfläche. Bei der Ausweisung von neuen Wohnstraßen muss darauf geachtet werden, dass neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden und auch deutlich sichtbar wird, dass der Autoverkehr hier nicht mehr Priorität hat. Auch hier gilt es, einen Dialog mit den AnrainerInnen, NutzerInnen und Bezirken zu führen.

Ziel ist die vermehrte Ausweisung von neuen Begegnungszonen oder ähnlicher Maßnahmen zur Förderung des „Miteinanders“ und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Diese Straßenräume werden so organisiert und gestaltet, dass dadurch ein deutlicher positiver lokaler Effekt für den Fußverkehr entsteht.

Die temporäre Nutzung von Fahrstreifen für Radfahren und Zufußgehen wurde auch im BürgerInnenrat vorgeschlagen. Die symbolische Wirkung von prominenten Maßnahmen – beispielsweise die temporäre Einrichtung einer FußgängerInnenzone in einer großen Wiener Straße – wurde betont.

09 ERHÖHUNG DER QUALITÄT UND SICHERHEIT VON SCHULVORPLÄTZEN

Kinder sollen den Schulweg sicher und komfortabel zu Fuß oder mit dem Rad, oder auch mit Scootern, bewältigen können. Die Notwendigkeit von Hol-Bring-Verkehr soll vermieden werden. Hierfür sollen auch in Zukunft bei Bedarf autoverkehrsfreie bzw. verkehrsberuhigte Zonen vor (Pflicht-)Schulen und Kindergärten ausgewiesen werden. Dies wird vor allem durch Geschwindigkeitsreduktion und (bei bestehenden Schulen) durch die Neuorganisation der Kfz-Stellplätze umgesetzt. Handlungsbedarf besteht vor allem bei Schulen, deren Schulgebäude direkt (ohne Freifläche) an den Straßenraum angrenzt. Ziel ist es, möglichst viele Vorplätze von Pflichtschulen im Sinne dieser Maßnahme zu adaptieren.

Begleitend werden die Anbindungen an Geh- und Radwege sowie, nach Möglichkeit, Rad-Abstellmöglichkeiten auf Schulgeländen (siehe auch Punkt 37) optimiert. Schulwegpläne und schulisches Mobilitätsmanagement (siehe auch Punkt 15) unterstützen die sichere Bewältigung des Schulwegs zu Fuß und mit dem Rad.

Darüber hinaus werden als Pilotprojekte, in Kooperation mit den Bezirken, besondere, rasch wirksame und kostengünstige Maßnahmen erprobt. Im Zuge dessen soll unter anderem das temporäre Sperren von geeigneten Straßenabschnitten vor Schulen vor Unterrichtsbeginn für den motorisierten Individualverkehr und damit die Öffnung für alle anderen Verkehrsarten geprüft werden. Der Aspekt der Verkehrssicherheit und andere Begleitmaßnahmen (verlässliche Sicherung, BürgerInneninformation, Gestaltung) haben dabei höchste Priorität. Im Rahmen der Analyse werden auch die verschiedenen Auswirkungen von Maßnahmen dargestellt. Wenn sich der Ansatz als erfolgreich herausstellt, wird er bis 2025 zunehmend ausgeweitet. Für Schulen an Hauptverkehrsstraßen und Straßen mit öffentlichem Verkehr werden andere Lösungen erarbeitet.

10 TEMPORÄRE ÖFFNUNG VON STRASSEN FÜR AKTIVE MOBILITÄT

Bei Straßenfesten, Kirtagen, Flohmärkten und zahlreichen anderen Veranstaltungen werden Flächen, die sonst dem motorisierten Verkehr dienen, bereits heute temporär FußgängerInnen, RadfahrerInnen, aber auch für Aufenthaltsfunktionen, zur Verfügung gestellt. Dies soll in Zukunft ausgeweitet und weiterentwickelt werden. Geeignete Straßenabschnitte können an Wochenenden zu temporären FußgängerInnenzonen – sowohl in dicht bebauten Innenstadtbezirken als auch in den äußeren Bezirken – werden. Auch Radfahren mit niedrigen Geschwindigkeiten soll erlaubt sein. Der öffentliche Verkehr ist dabei jedenfalls zu berücksichtigen. Temporäre FußgängerInnenzonen sollen einerseits in Grätzelstraßen ausgewiesen werden und andererseits auch im Rahmen größerer öffentlichkeitswirksamer Projekte. Wichtig für die Akzeptanz ist eine anfängliche, impulsgebende Belebung durch Aktionen im öffentlichen Raum, damit die neue Qualität des Raumes spürbar wird. Längerfristig sollen temporäre FußgängerInnenzonen ohne die Bespielung durch die Stadt Wien auskommen. Je regelmäßiger solche FußgängerInnenzonen stattfinden (z.B.

einmal wöchentlich), desto höher ist die Akzeptanz und Nutzung durch die BürgerInnen.

Bei der Umsetzung soll geachtet werden auf:
- One-Stop-Shop und standardisierte Abläufe für die Einrichtung solcher Zonen
- Auswirkungen der Öffnung auf die Umgebung
- Zusammenarbeit mit den Wiener Linien
- Ev. Kooperationen mit Unternehmen, die in dem geöffneten Abschnitt liegen und Angebot an temporären Ausweichparkplätzen (Bsp. Salzburg)

Ziel ist es, in den nächsten Jahren einen größeren Straßenzug und, in der Folge bis 2025, in jedem Bezirk eine temporäre Öffnung von Straßen für FußgängerInnen und für mehr Aufenthaltsqualität zu erproben und bei Erfolg umzusetzen. Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit Bezirken und Bevölkerung.

Neben der Öffnung von Straßenabschnitten an Wochenenden sind auch saisonale Regelungen für Straßen angedacht.

WIENER SPIELSTRASSE

Für die Wiener Spielstraße wird ein Straßenabschnitt regelmäßig einen Nachmittag lang Kindern zum Spielen zur Verfügung gestellt. Die Kinder werden – zumindest zu Beginn – von erwachsenen Betreuerinnen und Betreuern begleitet. Diese bieten Spielmaterialien an und sorgen für einen sicheren Rahmen zum Spielen. In einigen Wiener Bezirken gibt es schon sehr erfolgreiche lebendige Spielstraßen: Andreasgasse (7.), Dingelstedtgasse (15.), Galileigasse (9.), Kleistgasse (3.), Pfeilgasse (8.), Phorusgasse (4.), Servitengasse (9.), Stöbergasse (5.), Leitgebgasse (5.), Waltergasse (4.), Zeltgasse (8.), Lorenz-Mandl-Gasse (16.). Und jedes Jahr kommen neue Orte dazu.
Betreut werden die Spielstraßen durch Teams der Wiener Parkbetreuung, die die Kinder animieren, sich den Raum spielerisch und kreativ anzueignen. Wenn der Straßenabschnitt lang genug ist, können in der Spielstraße auch Radfahrtrainings für Kinder durchgeführt werden.

Erfolgsfaktoren für die Wiener Spielstraße:
- Auswahl eines geeigneten Straßenabschnittes: Straßen, in denen Schulen mit Nachmittagsbetreuung, Horte oder andere Einrichtungen für Kinder liegen, eignen sich besonders gut.
- Kooperationen mit angrenzenden Schulen, Horten oder anderen Kindereinrichtungen sorgen für Belebung und praktische Unterstützung.
- Dialog mit allen Beteiligten: Rechtzeitige Informationen an AnrainerInnen und anrainende Betriebe sorgen für Akzeptanz.
- Fahrzeuge machen Platz für Kinder: Für die Dauer der Spielstraße werden die Straßenabschnitte für die Durchfahrt für den allgemeinen Verkehr und das Abstellen von Autos gesperrt.
- Die Spielstraße findet regelmäßig statt.

Die Wiener Spielstraßen werden durch die MA 13 – Bildung und außerschulische Jugendbetreuung koordiniert.

Fotos: PlanSinn

In Anlehnung an die bestehenden Rodelstraßen können auch in der warmen Saison wenig befahrene Straßen für eine sommerliche Nutzung durch FußgängerInnen und RadfahrerInnen gesperrt werden.

Zusätzlich soll das bestehende Modell der Wiener Spielstraße, das in den letzten Jahren erfolgreich in einigen Bezirken umgesetzt wurde, örtlich und zeitlich ausgeweitet werden, vor allem in den dicht bebauten Bereichen mit wenig Freiflächenangebot. Die Stadt Wien unterstützt diese vermehrte Einrichtung von Spielstraßen.

11 MEHR AUFENTHALTS- UND GESTALTUNGSQUALITÄTEN IM STRASSENRAUM

Der Straßenraum wurde lange Zeit nur als Raum des Transits, d.h. in seiner Verkehrsfunktion, wahrgenommen. Die Straßenverkehrsordnung spiegelt diese gesellschaftliche Haltung wider. Sie beurteilt geplante Maßnahmen für alle VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenraum lediglich im Hinblick auf die Flüssigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Diese Fokussierung erzeugt oft Straßenräume, die nicht zum Aufenthalt einladen.

FACHKONZEPT ZUM ÖFFENTLICHEN RAUM

In Weiterentwicklung des „Wiener Leitbildes für den öffentlichen Raum“ wird unter dem strategischen Rahmen des STEP 2025 ein Fachkonzept „Öffentlicher Raum“ erstellt. In diesem Fachkonzept wird die im STEP 2025 skizzierte Strategie um räumliche Aspekte erweitert und mit Zielen und Maßnahmen umsetzungsorientiert ergänzt. Zwischen den Materien „Mobilität“ und „Öffentlicher Raum“ bestehen enge Bezüge. Es werden detaillierte Aussagen zu Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und zur qualitätsvollen Ausgestaltung von Straßenräumen erarbeitet.

In Zukunft soll nicht nur dieser Aspekt Beurteilungskriterium für behördliche Verfahren und Planungsentscheidungen sein, vielmehr soll auch der Beitrag zur Aufenthaltsqualität im Straßenbau an Bedeutung gewinnen. Eine diesbezügliche Änderung der Straßenverkehrsordnung soll angeregt werden.

Zusätzlich wird in Zukunft bei planerischen Vorhaben im Straßenraum mehr auf Gestaltung und sozialräumliche Aspekte Rücksicht genommen. Die Attraktivität des Straßenraums hängt, neben den funktionalen, auch von den gestalterischen Kriterien ab. Besonders wichtig sind, den NutzerInnenbedürfnissen entsprechende, direkte Fußwege. In diesem Zusammenhang wird auch auf eine Freihaltung des öffentlichen Raumes von Objekten für kommerzielle Zwecke (vor allem Kioske, Ausräumungen und Werbungen) geachtet. In Gegenden mit verfügbaren Flächen in der Erdgeschoßzone kann dies auch Synergien zu deren Belebung mit sich bringen. Auch zahlreiche Garagenausfahrten können Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort der FußgängerInnen beeinträchtigen. Sammelgaragen helfen, Gehsteigüberfahrten zu minimieren. Die funktionale Aufteilung des Straßenraumes beruht zukünftig auf einer eingehenden Analyse der Bedürfnisse der NutzerInnen. Bei größeren Projekten wird demnach auf diese Aspekte vermehrt Augenmerk gelegt, beispielsweise mit der Durchführung einer Funktions- und Sozialraumanalyse.

Ein besonderer Fall sind Verkehrstrassen in Hochlage (U-Bahn, Autobahn usw.). Bei diesen werden systematisch Verbesserungen für den darunterliegenden öffentlichen Raum vorgesehen. So können z.B. Begleitwege als Radwege oder Flächen unterhalb der U-Bahn für eine öffentliche Nutzung (z.B. Skaterpark, Radabstellanlagen) genützt werden. Die Befahrbarkeit von Begleitwegen durch Einsatzfahrzeuge und für die Revision der Wiener Linien bleibt aber jederzeit möglich.

12 UMNUTZUNG VON STRASSENFLÄCHEN

Attraktive und ausreichend große Aufenthaltsräume im Straßenraum im dicht bebauten Stadtgebiet tragen dazu bei, die gewohnt hohe Lebensqualität in Wien zu erhalten und weiter auszubauen. Mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird durch Umorganisation des Straßenraums erreicht.

Wie im STEP 2025 festgelegt, werden ausgewählte Flächen, die derzeit als Fahr-, Abbiege- oder Parkstreifen genutzt werden, an geeigneten Stellen (inkl. Kreuzungsplateaus) für Aufenthalt, Zufußgehen, öffentlichen Verkehr und Radfahren zur Verfügung gestellt. Die Aufenthaltsqualität kann dadurch erhöht und neuralgische Stellen für den ÖV- und Radverkehr können entschärft werden. Auf die Bedürfnisse des ÖV ist besonders Rücksicht zu nehmen.

Die Umnutzung von Fahrstreifen wird in folgenden Situationen angestrebt:
- wo derzeit zu wenig Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorhanden ist.
- wo die Reduktion der Fahr- oder Abbiegestreifen mehr Qualität für FußgängerInnen, Radverkehr oder öffentlichen Verkehr erzeugt.
- wo parallel neue Straßen gebaut wurden/werden.
- wo es aktuell mehr als eine Fahrspur pro Richtung gibt.

Neben dem Rückbau von Fahrstreifen in längeren Abschnitten werden auch Abbiegestreifen, wo möglich, reduziert. Das bringt mehr Qualitäten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen in den Kreuzungsbereichen (siehe auch Punkt 24).

Die Umnutzung von Parkstreifen wird in folgenden Situationen angestrebt:
- wo Stellplatzbedarf abnimmt.
- wo parallel öffentliche Garagen angeboten werden.

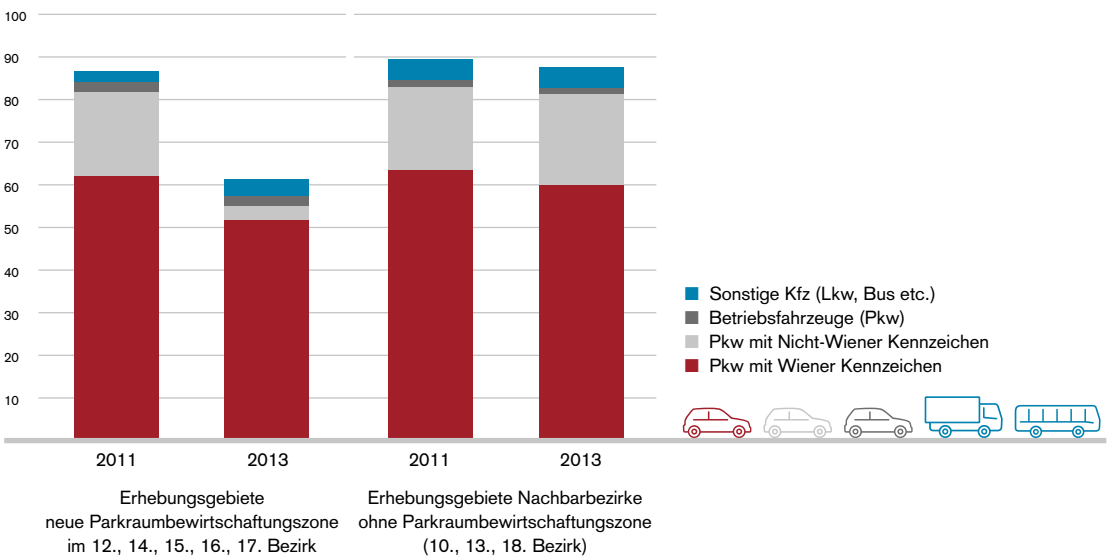
Die Umnutzung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs soll nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs gehen. Dies gilt auch für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, die insbesondere auf Parkstreifen oder umgenutzten Fahrstreifen – und nicht zu Lasten des Raumes für FußgängerInnen – errichtet werden sollen (siehe auch Punkt 37).

Einer der wichtigsten Ansatzpunkte für eine erfolgreiche Qualitätssteigerung von Straßenräumen ist die Organisation des Parkraumes.

Einerseits entlastet das Abstellen der Autos in Parkgaragen den öffentlichen Raum von der Nachfrage nach Stellplätzen. In kontinuierlichen Schritten soll Dauerparken von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze in öffentliche Garagen, insbesondere Wohnsammelgaragen, verlagert werden. Gemäß Garagenprogramm 2014 gibt es einheitliche Kriterien für die Vergabe von Förderungen für den Garagenbau, der auf jene Gebiete beschränkt sein

Beispiele für unterschiedliche Nutzungen in Straßenräumen

Auslastung der Kurzparkzonen- bzw. Dauerstellplätze vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr



soll, wo er aus stadtstruktureller Sicht am vordringlichsten ist. Vor allem in den Gebieten, die durch ältere Bausubstanz, hohe Bevölkerungsdichten und wenig Grünflächen geprägt sind, soll durch die Förderung von Wohnsammelgaragen mehr Platz an der Oberfläche für die Menschen, den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

In Fortschreibung der Vorgaben des Masterplans Verkehr sollen Oberflächenstellplätze in diesem Fall mindestens im Verhältnis 1:3 reduziert werden. In Gebieten mit besonders guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr werden zusätzlich auch Maximalzahlen für Stellplätze auf Privatgrund festgelegt.

Andererseits hat sich die Parkraumbewirtschaftung bisher als wirkungsvolles Instrument erwiesen, um den Verkehr der WienerInnen wie auch den PendlerInnenverkehr vermehrt auf den Umweltverbund zu verlagern. Somit wurden auch Flächen frei, die für andere Nutzungen zu Verfügung stehen. Die Evaluierung der Parkraumbewirtschaftung hat eine Reduktion der Auslastung der Stellplätze im Straßenraum von bis zu 30 % nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung ergeben, vor allem durch den Rückgang von Autos mit Nicht-Wiener-Kennzeichen. Neben einer deutlichen Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs ist auch die Zahl der FalschparkerInnen stark zurückgegangen. Insgesamt hat sich eine deutliche Entspannung der Parkplatzsituation in den Parkpickerl-Bezirken ergeben. Dies bestätigt den Erfolg der Parkraumbewirtschaftung als ein zentrales Instrument zur Steuerung des Verkehrs. Zukünftig soll der Ansatz adaptiert und weiterent-

ÖFFENTLICHER RAUM, PARKPLÄTZE UND AKTIVE MOBILITÄT IN EUROPÄISCHEN STÄDTEN

Zürich
Im Programm „Stadtverkehr 2025“ ist eine konsequente Parkraumpolitik vorgesehen, mit den Zielen der Förderung stadtverträglicher Verkehrsmittel, der Verbesserung der Umweltsituation und der Aufwertung des öffentlichen Raums. Ein wesentlicher Faktor ist der „Historische Parkplatzkompromiss“ aus 1996, der in der Innenstadt die Verlagerung von Parkplätzen aus dem Straßenraum in Parkhäuser vorsieht, wobei die Gesamtzahl der verfügbaren Parkplätze konstant bleiben soll. Zwischen 1990 und 2013 verringerte sich im Bereich „City und citynahe Gebiete“ die Zahl der Straßenparkplätze von 4.605 auf 3.667 (bei gleichzeitiger Erhöhung der Stellplätze in Parkhäusern von 3.017 auf 4.134).

Paris
In Paris wurden zwischen 2003 und 2011 14.300 Stellplätze im öffentlichen Raum rückgebaut (Reduktion um 9%). Darüber hinaus wurden 95% der bislang gebührenfreien Stellplätze gebührenpflichtig. Parallel dazu wurden zwischen 2003 und 2006 118 km neue Fahrradwege errichtet. Der MIV-Anteil sank von 68 auf 60%, und 15% der RadfahrerInnen gaben an, vom Auto auf das Rad umgestiegen zu sein. Unterstützend wirkt zudem, dass bei Neubauten, die max. 500 m von einer Metrostation entfernt sind, keine Pflicht zum Bau von Stellplätzen/Garagen gegeben ist.

Kopenhagen
Mit dem Ziel der Emissionsreduktion, der Rückgewinnung des öffentlichen Raums und der Förderung alternativer Verkehrsarten ersetzte Kopenhagen zwischen 2002 und 2008 219 Stellplätze im öffentlichen Raum durch Radfahranlagen. Dies trug im Zusammenspiel mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen zu einer Zunahme des Radanteils am Modal Split von 30% in 1998 auf 37% in 2008 bei.

Amsterdam
Die Entwicklungen in Amsterdam gehen auf 1992 zurück, als 53% der WählerInnen in einem Referendum unter anderem für die Halbierung des Autoverkehrs und die Reduzierung der Stellplätze in der Stadt stimmten. Im Zeitraum zwischen 1992 und 2005 konnte der MIV-Anteil von 41 auf 37% reduziert werden. Zusätzlich gelang es, die Anzahl der Zweitautos zu senken. Aktuelle verkehrspolitische Ziele der Stadt Amsterdam sind unter anderem: die Reduktion der Stellplatzbelegungsrate und die Regulierung der Anzahl an Fahrzeugen in der Innenstadt. Derzeit ist geplant, durch den Ausbau von Garagen und die nächtliche Nutzung von gewerblichen Garagen für AnwohnerInnen, bis zu 5.900 neue Garagenstellplätze zu schaffen. Die Zeit für die Parkplatzsuche soll von derzeit 12 auf 5 Minuten sinken.

wickelt und mit anderen bestehenden Instrumenten (z.B. AnwohnerInnenparken, P&R-Strategie) verknüpft werden. Hierzu zählt längerfristig auch die Prüfung einer umfassenden digitalen Erfassung aller Stellplätze. Verwaltungsverfahren könnten dadurch vereinfacht und neue Angebote geschaffen werden. Dies steht auch in Verbindung mit der zunehmenden digitalen Verrechnung der Parkgebühren.

Das Ziel „Senkung des motorisierten Individualverkehrs von derzeit 28 % auf 15 % bis 2030“ wird in der Smart City Wien Rahmenstrategie über den Planungszeitraum des STEP 2025 und des Fachkonzepts Mobilität vorgegeben. Darauf aufbauend, und in Kombination mit erweiterten Garagenangeboten, wird sich die Anzahl der Kfz-Abstellplätze für private Pkws in bestehenden Straßen, im ähnlichen Ausmaß, mit dem Rückgang des Autoverkehrs reduzieren. Für die Umgestaltung und Ausstattung der ehemaligen Stellplätze sollen einerseits bestehende Ideen an Bezirke und BürgerInnen vermittelt, aber auch neue Ideen gesammelt werden. Darüber hinaus sollen Kooperationen mit der Wirtschaft gesucht werden.

13 HOHE BEDEUTUNG DES UMWELTVERBUNDES IN NEUEN STRASSENRÄUMEN

Die Straßenräume in Stadtentwicklungsgebieten sollen die hohe Bedeutung des Umweltverbundes stärker als bisher widerspiegeln. Je nach Umfeld und lokalen Rahmenbedingungen wird entschieden, welche Verkehrsarten in der jeweiligen Straße Priorität erhalten. Dies geschieht in Abstimmung mit den kategorisierten Verkehrsnetzen (siehe Punkt 05).

Wichtig dabei ist weiterhin, dass bei der Planung der Straßeninfrastruktur in Neubaugebieten eine mögliche Linienführung des öffentlichen Verkehrs bereits mitdiskutiert wird. Für die Planung des Busnetzes ist eine frühzeitige Kooperation zwischen Stadtteilplanung und Wiener Linien geplant. Dauerabstellplätze für Autos, Motorräder und Fahrräder werden nicht vorrangig im öffentlichen Raum, sondern auf privatem Grund oder in Sammelgaragen Platz finden. Vorrang haben Einrichtungen für Lade- und Lieferzonen (siehe Punkt 30), Leihangebote und Abstellplätze für Fahrräder vor öffentlichen Einrichtungen oder Geschäften. In neuen Stadtteilen werden öffentliche Stellplätze im Straßenraum nur für kurzzeitiges Parken vorgesehen. Das garantiert einen sparsamen Umgang mit den öffentlichen Flächen.

Neben den Verkehrsfunktionen wird systematisch auf die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen geachtet. Dies betrifft die Dimensionen der Straßenräume ebenso wie die Anordnung von Gestaltungselementen.

Ein Ansatz ist beispielsweise die Einrichtung von sogenannten „Mikrofreiräumen“ in nicht zu weit auseinanderliegenden Abständen. Für die Qualität des Zufußgehens, insbesondere für ältere Menschen, ist dies von wesentlicher Bedeutung.

EFFIZIENT MOBIL DURCH MOBILITÄTS-MANAGEMENT

Erfolgreiches Mobilitätsmanagement beeinflusst das Mobilitätsverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen durch zielgruppenorientierte Information und Beratung und durch eine gute Koordination des Angebots, denn nachhaltige Mobilität entsteht nicht durch Infrastruktur alleine, sondern auch durch eine effiziente Nutzung des bestehenden Angebotes.

Der Aufbau eines umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements ist seit Längerem ein Anliegen der Stadt Wien. Mit der Einrichtung von ITS Vienna Region (Intelligent Transport-Systems) wurde 2006, gemeinsam mit den Ländern Niederösterreich und Burgenland, ein umfassendes Verkehrsmanagement eingeführt, das verkehrsträgerübergreifend Informationen bereitstellt und die Kooperation zwischen unterschiedlichsten Akteurinnnen und Akteuren ermöglicht.

Darüber hinaus steht in Wien ein vielfältiges Angebot an Mobilitätsdienstleistungen und Förderschienen für die Erfüllung der individuellen Mobilitätsansprüche zur Verfügung. Damit bestehen in Wien bereits heute gute Voraussetzungen, um einen multimodalen Lebensstil zu verwirklichen. Rund um den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr gibt es eine breite Palette an Mobilitätsdienstleistungen, die für jeden Weg eine optimale Lösung ermöglichen. Viele Angebote sind derzeit jedoch unter den potenziellen NutzerInnen noch zu wenig bekannt oder weichen noch zu weit von gewohnten Verhaltensmustern ab.

Mobilitätsmanagement setzt hauptsächlich sanfte Maßnahmen wie Information, Beratung, Anreizsysteme oder Optimierungssysteme ein, um das Mobilitätsverhalten nachhaltiger zu gestalten. Häufig bieten sich dabei gleichzeitig Potenziale für Kosteneinsparungen durch Effizienzsteigerungen.

Intensivere Vernetzung der AkteurInnen und gemeinsame Vermarktung der unterschiedlichen Angebote

Um im Bereich Mobilitätsmanagement in den nächsten Jahren entscheidende Fortschritte zu erzielen, wird eine noch bessere Vernetzung zwischen den AkteurInnen des Mobilitätsmanagements und ein gemeinsamer Auftritt, wie z. B. beim intermodalen Routenplaner „A nach B“ sowie ein gemeinsames Marketing für den Umweltverbund, angestrebt. Die öffentliche Hand muss dabei als neutrale Stelle einen klaren und serviceorientierten Rahmen für die Mobilitätsdienstleistungen des Umweltverbundes schaffen.

Mobilitätsberatung zum richtigen Zeitpunkt

Besonders erfolgreich sind Information und Beratung im Mobilitätsbereich in Lebenssituationen, in denen gewohnte Verhaltensmuster geändert werden müssen. Daher setzt die Stadt Wien Schwerpunkte in den Bereichen schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement. Mobilitätsinformations- und Beratungsangebote orientieren sich an markanten Lebensphasen, wie z. B. Schuleintritt, Wohnungs-, Arbeitsplatzwechsel oder Familiengründung.

Im BürgerInnenrat wurde die Bedeutung der Bewusstseinsbildung besonders betont. Diese ist entscheidend, um neue Mobilitätsangebote kennenzulernen und um zu mehr Rücksichtnahme und Eigenverantwortlichkeit im Verkehr zu gelangen. Dazu sollten vermehrt soziale Medien oder Events wie die Mobilitätstage genützt werden.

14 MULTIMODALE MOBILITÄTS-BERATUNG AUS EINER HAND

Das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen ist in Wien in den letzten Jahren größer, damit aber auch oft unübersichtlicher geworden. Neben dem umfassenden ÖV-Angebot existieren mehrere Carsharing- und LeihradanbieterInnen und zahlreiche Einzelinitiativen in verschiedenen Mobilitätsbereichen. Für alle, die in Wien unterwegs sind, wäre es hilfreich, Informationen zu allen Dienstleistungen aus einer Hand zu erhalten. Diese gebündelte Information erleichtert es, effizient multimodal unterwegs zu sein und so das Wiener Mobilitätsangebot entsprechend zu nutzen. Darüber hinaus sollen auch weiterhin zielgruppenspezifische Aktivitäten gesetzt werden, die vor allem Menschen erreichen, die besonders wenig Erfahrung mit Mobilität im Umweltverbund und Multimodalität haben.

Eine Wiener „Mobilitätszentrale" könnte Anlaufstelle für EndkundInnen bzw. Drehscheibe für Mobilitätsinformationen und Initiativen für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes sein. Eine erste Stufe ist eine Internet-Servicestelle, wie sie derzeit im Kontext der Mobilitätskarte der Wiener Linien eingerichtet wird. Eine Weiterführung soll sich an der Mobilitätsplattform des Projektes „SMILE" orientieren, die Angebote unterschiedlicher Mobilitätsanbieter zusammenführt und Informationen aus einer Hand, aufbauend auf ITS Vienna Region bzw. der Verkehrsauskunft Österreich, bietet.

Die Einbindung der Informations- und Beratungsangebote der Mobilitätsagentur mit Schwerpunkt auf Zufußgehen und Radfahren stellen ein wesentliches Element für den multimodalen Aspekt der Plattform dar.

Längerfristig muss eine Mobilitätszentrale neben einem Internetangebot auch das Angebot des persönlichen Kontakts oder der telefonischen Auskunft bieten. Durch eine Beratung, die mehrsprachig und barrierefrei verfügbar ist, können auch Zielgruppen angesprochen werden, die das Fahrrad oder den öffentlichen Verkehr noch unterdurchschnittlich stark nutzen. Darüber hinaus kann eine aufsuchende Beratung, beispielsweise von Gebietsbetreuungen oder Einrichtungen des Fonds Soziales Wien, zum Erfolg beitragen.

Durch die Mobilitätsplattform werden auch bestehende Anlaufstellen in die Lage versetzt, zunehmend multimodale Informationen zu vermitteln. Dabei ist jedenfalls die Kooperation mit den bereits vorhandenen KundInnenzentren der Wiener Linien, des VOR und der ÖBB erforderlich, sowie, bei Betrachtung des Verkehrs über die Stadtgrenzen hinweg, auch mit anderen Landes- und Bundesorganisationen.

Im Zuge von Sondierungsprojekten in Stadtentwicklungsgebieten soll, gemeinsam von der Stadt Wien und privaten AkteurInnen, ein Modell für einen einfachen Zugang zu multimodalen Angeboten für BewohnerInnen, Beschäftigte und Unternehmen getestet werden. Dies schließt auch Aspekte des Wirtschaftsverkehrs ein, wie z.B. gemeinschaftlich abgewickelte Zustellungen oder die Mehrfachnutzung von Fahrzeugflotten (z.B. Pkws oder Lastenräder).

15 MOBILITÄTSMANAGEMENT IN SCHULEN UND BETRIEBEN

Viele Organisationen in Wien – unter anderem die Mobilitätsagentur Wien oder die Wiener Linien – bieten die Begleitung von schulischem oder betrieblichem Mobilitätsmanagement an. Dafür können unterschiedliche Förderschienen angesprochen werden. Um den Zugang zu diesen Angeboten zu erleichtern, werden die AkteurInnen in Wien zukünftig über eine gemeinsame Plattform besser koordiniert und eine einheitlich agierende Ansprechstelle geschaffen.

Um aktive Mobilität bei Kindern zu fördern, ist die Schule der optimale Ansatzpunkt. Durch Mobilitätsmanagement können positive Wirkungen auf die Gesundheit und Selbstständigkeit der Kinder erzielt werden. Zudem können Spitzenbelastungen im

öffentlichen Verkehr entschärft werden. Während sich durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten bereits Entspannungen zeigen, gehen gegenwärtig etwa 10 % der Kosten für den öffentlichen Verkehr in Wien auf die besonderen Ressourcenerfordernisse durch SchülerInnenverkehre in der Morgenspitze zurück. Mehr Zufußgehen und Radfahren könnten hier Verbesserungen erzielen. Auch organisatorische Optimierungen können signifikante Beiträge leisten, wie beispielsweise eine Staffelung der Schulbeginnzeiten. Die Machbarkeit wird im Detail geprüft und gegebenenfalls werden Begleitmaßnahmen vorgesehen. Eine Abstimmung zwischen Schulstandorten innerhalb zusammenhängender Gebiete ist erforderlich.

Teile des Mobilitätsmanagements für Schulen können beispielsweise sein: Verkehrssicherheitstrainings, Schulwegpläne, Radtrainings oder auch die Mitarbeit bei der Gestaltung des öffentlichen Raums vor der Schule (siehe auch Punkt 09). Dabei ist jeweils die Zusammenarbeit mit Eltern und LehrerInnen entscheidend für den Erfolg.
Derzeit gehen Aktivitäten zum schulischen Mobilitätsmanagement vielfach auf Einzelinitiativen von LehrerInnen, Elternvereinen oder Bezirken zurück. Zukünftig sollen die Möglichkeiten für schulisches Mobilitätsmanagement über die zu schaffende Plattform systematisch aufbereitet und regelmäßig aktiv an Wiener Schulen angeboten werden.

In ähnlicher Form gilt dies für das betriebliche Mobilitätsmanagement bzw. für das Mobilitätsmanagement bei großen Verkehrserregern – vom Einkaufszentrum bis zum Krankenhaus. Ansatzpunkte können bei MitarbeiterInnen, BesucherInnen, KundInnen oder im Bereich der Logistik oder des Fuhrparks gefunden werden. Gute Gelegenheiten ergeben sich besonders bei der Neuansiedlung von Betrieben. Dabei sollen rechtzeitig Mobilitätspakete angeboten und die Firmen für die Mobilitätsthemen sensibilisiert werden. Auch die Arbeit mit Führungskräften hat aufgrund der Vorbildwirkung große Bedeutung. Im laufenden Betrieb ist die Gestaltung von Anreizsystemen für MitarbeiterInnen ein möglicher Weg. Aus Sicht der Stadt Wien soll sich betriebliches Mobilitätsmanagement jedenfalls auch der Frage der Firmenwagen widmen.

Auch die Stadt Wien selbst verstärkt die Aktivitäten im betrieblichen Mobilitätsmanagement für ihre MitarbeiterInnen und KundInnen. Die vermehrte Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im betrieblichen Alltag wird gefördert. Maßnahmen könnten beispielsweise sein: die Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Arbeit oder bei dienstlichen Wegen, der Einsatz von Lastenrädern (siehe auch Punkt 33), Jobtickets, Carsharing-Autos und Leihräder für den Dienstbetrieb.

16 MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR NEUE STADTTEILE

Der Wechsel des Wohnortes ist für viele Menschen ein Anlass, sich in ihrer Mobilität neu zu orientieren. Bereits jetzt bieten manche Wiener Bauträger ihren neuen MieterInnen Mobilitätsmappen mit Informationen zu den Mobilitätsangeboten in der Umgebung an.
Zukünftig sollen solche Mobilitätsmappen in allen neuen Wohnhausanlagen an NeubürgerInnen verteilt werden. Langfristig ist eine Ausweitung des Angebots für alle BürgerInnen, die ihre Wohnung oder ihren Arbeitsplatz wechseln, anzustreben. Optimal ist es, bei großen Stadtentwicklungsgebieten eine Kombination mit einer Ansprechstelle vor Ort vorzusehen (Gebietsbetreuung, Stadtteil-, Quartiersmanagement) und die Standorte für Mobilitätsdienste zu bündeln (siehe Punkt 22).

17 UMSETZUNG EINES ONLINE-WOHN- UND MOBILITÄTSRECHNERS

Mobilitätskosten werden im Allgemeinen häufig unterschätzt, zum Beispiel, wenn es um den Aufwand für Fahrzeuge, um Kosten für Fahrscheine oder den Zeitaufwand für Arbeits-, Schul- oder Einkaufswege geht. Ein online verfügbarer, leicht bedienbarer Rechner soll BürgerInnen die Möglichkeit geben, insbesondere vor Umzugsentscheidungen, ver-

schiedene Standorte in Wien und dem Umland zu vergleichen. Der entstehende Aufwand für Mobilität wird dabei den zukünftigen Wohnkosten gegenübergestellt. Die beiden Dimensionen dieses Tools – ein Kostenrechner und gleichzeitig ein bewusstseins- und imagebildendes Instrument – sind auch im Hinblick auf Diversität interessant. Über den Kostenaspekt sind alle NutzerInnen – unabhängig von unterschiedlich geprägtem Mobilitätsverhalten – ansprechbar.

Ein ähnliches Tool wird auch in anderen Bundesländern angeboten, und teilweise auch in der örtlichen Raumplanung für Standortentscheidungen verwendet (Beispiele: Mobilitätsausweis für Immobilien MA++I, MORECO-Siedlungsrechner, etc.; eingesetzt z.B. in Salzburg, Berlin und München). Der Wohn- und Mobilitätsrechner für Wien soll auf bestehenden Plattformen aufbauen und wird mit regional bestehenden, ähnlichen Anwendungen abgestimmt.

18 PRIVATRECHTLICHE VEREINBARUNGEN ZU MOBILITÄTSTHEMEN

Privatrechtliche Vereinbarungen sind ein neues Instrument der Wiener Bauordnung, das ergänzend zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan bei der Umsetzung der definierten Stadtplanungsziele eingesetzt werden kann. In Zukunft sollen auch mobilitätsrelevante Themen Gegenstand solcher privatrechtlichen Vereinbarungen sein: z.B. Carsharing-Stellplätze, Bike-Sharing, E-Abstellplätze sowie Abstellplätze für Einspurige, Mobilitätsberatung, qualitätsvolle Fahrradabstellplätze, Startanreize zur Nutzung des Umweltverbundes und bauliche Maßnahmen.
Die Stadt Wien wird Organisations- und Koordinationsstrukturen aufbauen, welche die projektbezogene Ausgestaltung privatrechtlicher Vereinbarungen unter Berücksichtigung verschiedenster öffentlicher Interessen ermöglichen.

„ASPERN SEESTADT“ – EIN FENSTER IN DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Im Nordosten Wiens entsteht mit „aspern Die Seestadt Wiens“ ein Stadterweiterungsgebiet mit 10.500 Wohnungen und 20.000 Arbeitsplätzen. Bis 2016 werden die ersten 2600 Wohnungen für 6.000 Menschen fertiggestellt sein. Die Entwicklung des Stadtentwicklungsgebiets ist an ein Bündel von innovativen Mobilitätsmaßnahmen gekoppelt, die einen Beitrag zu einem nachhaltigen und smarten Stadtwachstum leisten.

Als Vorleistung für die Gesamtentwicklung wurde die U2 bis in das Stadtentwicklungsgebiet verlängert und bereits 2013 eröffnet. Diese hochrangige Anbindung an den öffentlichen Verkehr ermöglicht es, flächendeckend ein Stellplatzregulativ von 70% einzuführen. Eine deutliche Reduktion des Stellplatzangebots im öffentlichen Raum, zugunsten von Alltagstauglichkeit und Barrierefreiheit, wird dadurch ermöglicht.

Die Tiefgaragen werden in einem Sammelgaragensystem angelegt. Das belebt den öffentlichen Raum und macht den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig zum Auto. Ein Teil der Ersparnisse aus dem reduzierten Garagenbau fließt in einen innovativen Mobilitätsfonds. Aus diesem Fonds werden alternative Mobilitätsformen gefördert.

Durch die Finanzierung aus dem Mobilitätsfonds können Projekte umgesetzt werden, die die BewohnerInnen dabei unterstützen, ohne Auto im Gebiet mobil zu sein:

- Ein E-Leihradsystem, das auch Lastenräder umfasst, ermöglicht, auch längere Wege oder Wege mit viel Gepäck komfortabel zurückzulegen.
- Ein Zustellservice des Supermarkts stellt Waren emissions- und lärmfrei per Lastenrad zu.
- Jede Stiege im Wohnquartier erhält einen Fahrradanhänger, der mit wenigen Handgriffen zum Einkaufswagen umgebaut werden kann.
- Für das sichere Abstellen von Fahrrädern werden versperrbare, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen als attraktive Stadtmöbel errichtet.
- Carsharing-Stellplätze sowie Flächen für Taxis und Mietfahrzeuge werden, über das Gebiet verteilt, im öffentlichen Gut und in Garagen vorgesehen.

„aspern Die Seestadt Wiens“ ist mit diesen innovativen Mobilitätsmaßnahmen ein Mobilitätslabor, in dem eine mögliche Zukunft der Wiener Mobilität hautnah erlebt und getestet werden kann.

© schreinerkastler.at

NUTZEN STATT BESITZEN

„Nutzen statt Besitzen“ ist ein internationaler Trend. Wohnungen, Möbel, Gärten, Geräte und eben auch Autos und Fahrräder werden von mehreren Menschen fallweise oder dauerhaft auf privater oder kommerzieller Basis gemeinsam genutzt. Neben den kommerziellen AnbieterInnen gibt es Sharing-Modelle auf privater Basis, die über den Freundes- und Familienkreis hinausgehen. Tauschbörsen entstehen aus internetbasierten sozialen Netzwerken und haben oft auch lokalen Bezug (Grätzelinitiativen, BewohnerInnen neuer Wohngebäude). Dabei geht der Austausch und die gemeinsame Nutzung über Autos und Fahrräder bis zu Fahrzeugen aller Art – vom Einkaufswagen und Fahrradanhänger bis zum Lastenrad und Lieferfahrzeug. Carsharing ist nach einer Phase der kleinen Lokalinitiativen („Autoteilen“) inzwischen zu einem globalen Geschäftsmodell weiterentwickelt worden. Die neuen, stationsungebundenen Freefloating-Systeme sind ein erfolgreiches, neues Angebot, dessen Weiterentwicklung derzeit noch unabsehbar ist.

Öffentliche Leihradsysteme und Carsharing sind in Großstädten sehr gut etabliert und werden zunehmend als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs betrachtet. Sie funktionieren besonders gut, wenn sie in enger Kooperation mit dem öffentlichen Verkehr umgesetzt werden. Auch für TouristInnen sind diese Angebote sehr attraktiv, wenn sie leicht zugänglich sind.

Mehr Möglichkeiten durch bedarfsorientierte Mobilität

Die zunehmende Ausstattung der Stadt mit allgemein zugänglichen, unterschiedlichen Mobilitätsangeboten bietet den Menschen neue Optionen. Beispiele sind z.B. ein Leihrad für einen Weg zwischendurch, wenn man eigentlich öffentlich oder mit dem Auto unterwegs ist, oder ein Kleinbus für größere Transporte.

Effizientere Nutzung durch Teilen

Bestehen vielfältige Mobilitätsangebote, ohne Notwendigkeit zum Eigentum von Fahrzeugen, so kann dies mehrfach positive Wirkungen entfalten. Einerseits kann dies Budgets privater Haushalte entlasten, aber es ist damit auch Zeit zu gewinnen, wenn man sich z.B. nicht um die Wartung kümmern muss. Gleichzeitig besteht weniger Bedarf nach Flächen zum Abstellen selten genutzter Fahrzeuge. Die vorhandenen Fahrzeuge sind besser ausgelastet. Der Zugang zur Nutzung von Dingen wird pragmatischer: Effizienz, Bequemlichkeit und Kostenreduktion stehen dabei als Motive im Vordergrund. Die Bedeutung des Autos als (Status-) Symbol nimmt in europäischen Großstädten vor allem bei jungen Menschen deutlich ab, aus diesem und anderen Gründen sinkt der Autobesitz pro Kopf. Angebote wie Carsharing und Leihräder sind in vielen Städten und Regionen im Aufwind. Der permanente Internetzugang über Smartphones erleichtert die Nutzung der Services, rund um die Uhr und miteinander verknüpft.

Multimodalität gebündelt anbieten

Schon frühzeitig wurden in Wien die Potenziale des Ansatzes „Nutzen statt Besitzen“ und dessen Beitrag zur Multimodalität erkannt. Die Stadt Wien hat sowohl beim Carsharing als auch bei Leihradsystemen viel Pionierarbeit bei der Entwicklung guter Systeme geleistet. Für die Zukunft gilt es, die Verfügbarkeit der Angebote auszuweiten, wobei auch private Initiativen und Mobilitätsanbieter eine tragende Rolle spielen. Eine besondere Bedeutung hat die Stadt Wien in koordinierender Funktion, damit die NutzerInnen den erforderlichen unkomplizierten Zugang zu den verschiedenen Angeboten vorfinden.

19 WEITERENTWICKLUNG VON LEIHRADSYSTEMEN

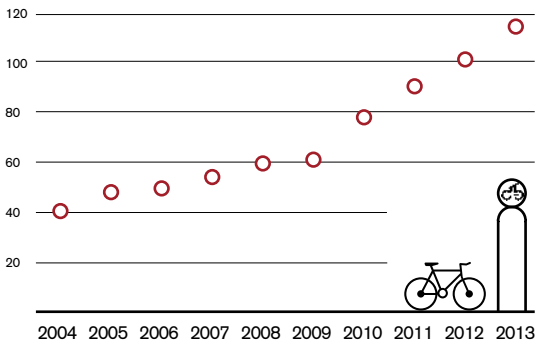
Moderne und komfortable öffentliche Leihradsysteme machen multimodale und kostengünstige Mobilität ohne eigenen Pkw attraktiv. Durch eine gelungene Verschränkung mit dem öffentlichen Verkehr ergeben sich insgesamt positive Effekte für den Umweltverbund. Darüber hinaus bringen die gesundheitsfördernden Wirkungen des Radfahrens einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen.

FAKTEN AUS DER LEIHRADSTUDIE

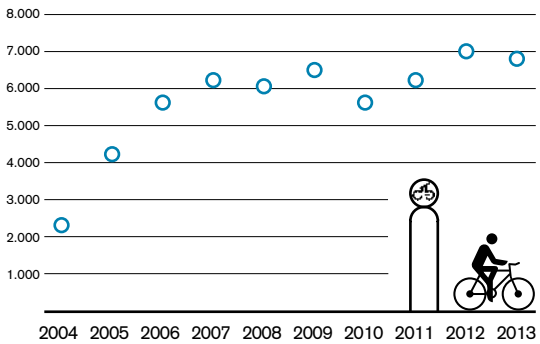
2014 gibt es in Wien 116 City-Bike-Stationen (Stand Februar) mit rund 2.900 Boxen. Dadurch werden 12% des urbanen Stadtgebietes abgedeckt (im Vergleich Lyon: 78%). Der durchschnittliche Abstand zwischen den Stationen beträgt in Wien 700 m (im Vergleich Paris: 300 m). Die Anzahl der Stationen im Umkreis von 2 km beträgt in Wien knapp 22 Stück (im Vergleich Paris: 123 Stück). Im Jahr 2012 wurden in Wien pro Rad und Tag 1,6 Fahrten geradelt (im Vergleich Barcelona: 7,4 Fahrten).

Als umweltfreundliches multimodales Angebot werden Leihradsysteme im Zentrum und am Stadtrand bzw. in der Ostregion erhalten und erweitert. Das bestehende Wiener Leihradsystem ist, aufgrund seiner technischen Ausstattung und der Konzeption des Stationsnetzes, vor allem bei hohen Umschlagzahlen effizient. Noch mehr NutzerInnen sollen zukünftig erreicht werden, indem einerseits das Stationsnetz verdichtet und andererseits das Betriebsgebiet ausgeweitet wird. Zusätzlich wird die Zugänglichkeit durch technische Vereinfachungen erleichtert und die Qualität der Räder gesteigert. Durch die Integration von Lastenrädern in das Leihradsystem kann das Angebot auf die Ansprüche weiterer, unterschiedlicher Personengruppen erweitert werden. Das in locker besiedelten Gebieten am Stadtrand in Niederösterreich und Wien derzeit eingesetzte niederösterreichische Leihradsystem soll in den Stadtrandbezirken in Wien, in Abstimmung mit den niederösterreichischen Standorten, ausgeweitet werden. Das System eignet sich für geringere Nutzungsintensitäten, da die Stationen technisch einfacher sind. Bei der Umsetzung muss darauf geachtet werden, dass die beiden Leihradsysteme bzw. weitere kleinräumig installierte Leihradsysteme kompatibel sind, damit sie von KundInnen der Wiener Stadtregion, unabhängig von administrativen Grenzen, verwendet werden können. Dafür ist eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wien, den Wiener Gemeindebezirken, Niederösterreich und den Umlandgemeinden erforderlich. Für die anstehende Weiterentwicklung der Leihradsysteme müssen die Investitions- und Erhaltungskosten mit privaten PartnerInnen langfristig vertraglich abgesichert werden.

Leihräder-Stationen



Leihradfahrten pro Station



20 STÄRKERE VERNETZUNG DES KLASSISCHEN CARSHARINGS MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Gemeinsam genutzte Fahrzeuge sind für das multimodale Angebot einer Großstadt ein elementarer Bestandteil. Positive Auswirkungen durch weniger Autofahrten und die Reduktion der Anzahl der abgestellten Fahrzeuge im Straßenraum sind nachweisbar. Klassisches Carsharing (ein fixer Standort für jedes Carsharing-Fahrzeug) hat in Wien eine lange Tradition und wird von der Stadt Wien und den Wiener Linien als ergänzendes Angebot zum öffentlichen Verkehr positiv bewertet. Verglichen mit anderen Großstädten ist das Potenzial jedoch bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Die Stadt Wien hat, gemeinsam mit den Wiener Linien, eine Carsharing-Strategie erarbeitet, damit Carsharing-AnbieterInnen, die in Wien tätig werden wollen, klare Rahmenbedingungen vorfinden.
Eine laufende Carsharing-Evaluierung der Stadt Wien zeigt, dass die Zunahme der Zahl der Carsharing-KundInnen bislang weit unter den Erwartungen bleibt. Für die angestrebte deutliche Ausweitung des Carsharing-Angebotes ist ein stärkeres Engagement der Stadt Wien erforderlich, wobei auch die regionale Dimension an Bedeutung gewinnt. Hierzu wird die Zusammenarbeit mit VOR und ÖBB angestrebt. Die bestehende Marketingkooperation zwischen Wiener Linien und Carsharing-Betreibern wird weiter intensiviert.

21 UNTERSTÜTZUNG NEUER FORMEN DES CARSHARINGS

Parallel zum klassisch organisierten Carsharing gibt es internetbasierte, private Auto-Tauschbörsen, deren Weiterentwicklung derzeit schwer abschätzbar ist. Daneben existiert ein stationsungebundenes Freefloating-Carsharing, das in Wien im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen erfolgreich tätig ist. Elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge werden in Wien derzeit in geringem Ausmaß angeboten. Ob und wie diese neuen Trends die Mobilitätsstrategie der Stadt Wien positiv beeinflussen, und daher von der öffentlichen Hand unterstützt werden sollen, ist derzeit noch nicht klar. Zurzeit laufen international mehrere Evaluierungen. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus diesen Studien können Pilotaktivitäten für die Stadt Wien festgelegt werden. Aus Sicht der potenziellen NutzerInnen sollen jedenfalls die Angebote diversifiziert werden: Bei entsprechendem Fahrzeugpool (auch größere Autos) und geeigneter Ausstattung könnten auch Menschen mit Betreuungspflichten zunehmend an Carsharing-Services interessiert sein.

CARSHARING-STRATEGIE DER STADT WIEN UND DER WIENER LINIEN

Carsharing ist ein optimales Zusatzangebot für regelmäßige NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs, die kein eigenes Auto besitzen. Daher hat die Stadt Wien unter aktiver Beteiligung der Wiener Linien im Jahr 2012 eine Carsharing-Strategie entwickelt, die für die Carsharing-AnbieterInnen einen klaren Rahmen schafft. Carsharing ist eine positive Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und keine Konkurrenz dazu.

Wesentliche Ergebnisse sind:
- Das klassische System des Carsharings reduziert den privaten Pkw-Besitz und verbessert daher die Parkplatzsituation.
- Carsharing-NutzerInnen nutzen verstärkt den Umweltverbund.
- Die Effekte der neuen Freefloating-Carsharing-Systeme (ohne Standplätze) und private Sharing-Modelle sind noch nicht ausreichend erforscht.

Folgende Maßnahmen sind in der Strategie festgelegt:
- Carsharing-Informationsstelle für Wien bei den Wiener Linien
- Akkreditierungsregeln für klassisches Carsharing
- Rechtliche Grundlagen für Carsharing-Plätze im öffentlichen Raum
- Angebot für Kooperation mit den Wiener Linien und der Stadt Wien
- Systematische Evaluierung der weiteren Entwicklung von Carsharing in Wien

Carsharing-Standplätze im Straßenraum in Wien

22 ERRICHTUNG VON MOBILITY POINTS

Ein Mobility Point soll unkomplizierten und raschen Zugang zu Angeboten emissionsarmer Mobilität rund um die Uhr gewährleisten. Dies kann als eine zentrale Einrichtung in Stadtentwicklungsgebieten fungieren oder auch in bestehenden Grätzeln die Strukturen stärken.
Es können Fahrzeuge und Dienste unterschiedlicher Art gebucht und genutzt werden. Speziell in neuen Stadtentwicklungsgebieten können so Mobilitätsdienste übersichtlich an einer Stelle gebündelt werden.

Mögliche Angebote eines Mobility Points:
- Leihräder (Station des städtischen Systems, lokale Initiativen)
- Carsharing-Fahrzeuge (Stellplätze für unterschiedliche BetreiberInnen und lokale Initiativen)
- Zweirad-Leihfahrzeuge (z.B. E-Scooter, Motorräder) bzw. nicht-motorisierte Verkehrsmittel (Lastenräder, E-Bikes)
- Infrastrukturen für Lieferservices (Grätzel-Boxen, Schließfächer für die Zwischenlagerung, Kühlboxen)
- IT-Infrastruktur (Terminal o.Ä.) für die Fahrzeuganmietung, Freigabe und Schließfachzuordnung, Lieferbestätigungen etc.)
- Reparatur- und Servicewerkstätten für Fahrräder
- E-Ladestellen (z.B. für Fahrräder und Roller, oder auch für mobile Endgeräte, die z.B. für den Abruf dynamischer Verkehrsinformationen genutzt werden)

Die Mobility Points sollen in erster Linie in leicht zugänglichen, attraktiven Räumlichkeiten, wie z.B. Erdgeschoßen von Gebäuden, Sammelgaragen errichtet werden. Ein Mobility Point ist idealerweise mit einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs kombiniert. Angebotsbreite und -umfang eines Mobility Points können, angepasst an die lokale Nachfrage, unterschiedlich sein. Die Errichtung und der Betrieb eines Mobility Points ist, in Kooperation mit bestehenden Organisationen und ausgehend von den vorhandenen Strukturen, in einem neuen bzw. bestehenden Stadtteil zu realisieren (z.B. Quartiersmanagement). Mobility Points können auch in Betriebsgebieten einen Mehrwert schaffen. Ein kooperatives Pilotprojekt der Stadt Wien und Wiener Wirtschaftskammer wird angestrebt, um Lösungen für diesen Anwendungsfall zu optimieren.

Wiener Beispiele für bestehende Angebote für Intermodalität ÖV-Rad

VERKEHRSORGANISATION: MOBILITÄT SMARTER REGELN

Die effektive Verknüpfung von öffentlichem Verkehr, Zufußgehen und Radfahren ist ein Schlüssel zur Stärkung des Umweltverbundes. Dies braucht neben dem entsprechenden Umbau von Straßen auch Veränderungen in der Verkehrsorganisation. Solche Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie relativ rasch und mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz umgesetzt werden können. Kürzere Wartezeiten an Kreuzungen, kurze und sichere Wegenetze sowie pünktliche Busse und Straßenbahnen machen das Fortbewegen zu Fuß, per Rad und im öffentlichen Verkehr besonders attraktiv.

Mehr Miteinander im Verkehr durch Reduktion der Regelungsdichte
Generell ist Wien eine Stadt mit einer hohen Dichte an Regelungen. Diese Dichte soll zukünftig reduziert werden. Neue verkehrsorganisatorische Maßnahmen können hier zu einem „Miteinander" im Verkehr beitragen. Sie ergänzen die „Hardware" der Verkehrsinfrastruktur gleichsam als „Software" und können ausschlaggebend für eine noch komfortablere Nutzung des Straßenraums sein.

Minimierung der Wartezeiten für alle VerkehrsteilnehmerInnen
Rotphasen bedeuten für alle VerkehrsteilnehmerInnen Wartezeiten. Ziel ist es, die Wartezeiten in Abhängigkeit der Verkehrsdichte bzw. der Verkehrssicherheit auf das nötigste Maß zu reduzieren. Die Ampelschaltungen sollen vor allem den jeweiligen Verkehrserfordernissen im Tagesverlauf angepasst werden, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden.

Ampeln zur Förderung des Umweltverbundes
Die flüssige Abwicklung der Auto-Verkehrsströme durch Programmierung und Koordinierung der Ampeln („Grüne Welle") hat derzeit hohe Priorität. Eine intelligente Ampelschaltung soll zukünftig vermehrt den Umweltverbund fördern, indem die Programmierung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse aller VerkehrsteilnehmerInnen Rücksicht nimmt. Bestehende Maßnahmen, wie Voreilzeiten für FußgängerInnen gegenüber abbiegenden Fahrzeugen, Sonderphasen für aufenthaltslose Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr oder weniger Stopps und längere Grünzeit für den Radverkehr, sollen ausgebaut werden.

23 ERSTELLUNG EINES WIENER KREUZUNGSKATASTERS

Die Schaltung von Ampeln hat einen wesentlichen Einfluss auf die Flüssigkeit und Sicherheit aller Verkehrsarten. In den letzten Jahren wurde die Optimierung der Schaltung von Ampeln in Richtung Umweltverbund vorangetrieben, dennoch gibt es hier noch Potenziale, um den Umweltverbund zu stärken. Dabei sollen vor allem die maximalen Wartezeiten für jene, die zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlich unterwegs sind, so kurz wie möglich sein. Ein wichtiges Werkzeug auf diesem Weg ist ein Kreuzungskataster, der als Grundlage für die Programmierung der Ampeln eine Gewichtung, z.B. nach Verkehrsarten und deren Leistungsfähigkeit und Frequenz, vornimmt. Der Kreuzungskataster bringt als interne Planungsleitlinie eine Vereinheitlichung der Planungsgrundsätze für Ampelschaltungen und unterstützt die Umsetzung der Priorität des Umweltverbundes. Der Kreuzungskataster ist eng mit der Kategorisierung der Verkehrsnetze verbunden (siehe Punkt 05).

24 KÜRZERE WARTEZEITEN FÜR FUSSGÄNGER/INNEN UND RADFAHRER/INNEN

Wichtiges Ziel bei der Programmierung von Ampeln sind möglichst kurze maximale Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Um das zu erreichen, sollen die Umlaufzeiten von Ampeln grundsätzlich verkürzt und lange Umlaufzeiten nur noch auf die verkehrsreichen Tageszeiten beschränkt werden. An vielen Kreuzungen in Wien sind die Umlaufzeiten derzeit im oberen, von den Richtlinien empfohlenen, Bereich angesiedelt, die derzeit üblichen Normumlaufzeiten sollen systematisch verringert werden.
Umlaufzeiten bei Ampeln können auch durch eine Verringerung der Querungslängen für den Fußverkehr minimiert werden. Dabei wird gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht und garantiert, dass auch langsamere FußgängerInnen genug Zeit zum Überqueren haben. Um Querungslängen zu verringern, können etwa Abbiegespuren mit niedriger Frequenz entfallen. Voreilzeiten sollen erfasst und mitgedacht werden, um Kriterien wie das subjektive Sicherheitsgefühl hinsichtlich der Querungszeiten zu fördern.

Der Radverkehr ist dem Autoverkehr in den Räumzeiten ähnlicher als dem Fußverkehr. Eine getrennte Signalisierung von Fuß- und Radverkehr trägt zur Attraktivierung des Radverkehrs bei. Zusätzlich sollen bei Schwerpunktkreuzungen die im Pilotprojekt bewährten „Räumzeitampeln“ als Information für FußgängerInnen vermehrt eingesetzt werden. Druckknopfampeln sollten möglichst selten eingesetzt werden. Im Anwendungsfall muss die Signalisierung unbedingt rasch auf eine Anmeldung von FußgängerInnen reagieren, um die Wartezeit so kurz wie möglich zu halten und so ein verfrühtes Queren der Kreuzung bei Rot zu vermeiden.

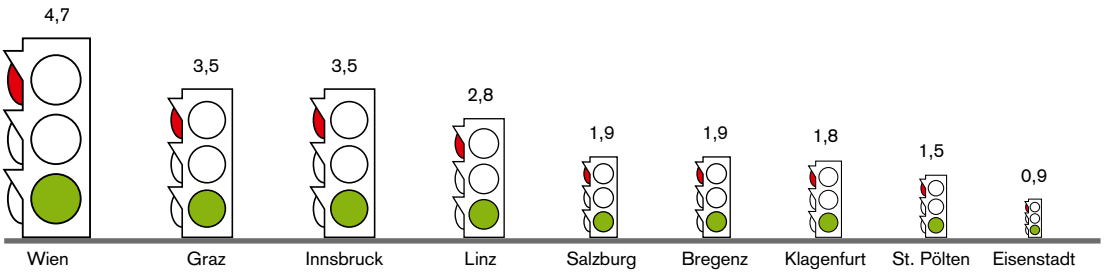
25 MEHR KREUZUNGEN MIT EINFACHEREN REGELUNGEN

Gegenwärtig werden in Wien nahezu 1.300 Ampelanlagen eingesetzt. Dieses hohe Ausstattungsniveau ist durch das Bemühen entstanden, den Verkehr durch eine entsprechende Regulierung „in den Griff“ zu bekommen. Ampelgesteuerte Kreuzungen bieten oft nur vermeintliche Sicherheit und verleiten Menschen dazu, sich voll auf die Regelung zu verlassen, oder andererseits die vorliegenden Regeln – etwa durch Missachtung des Rotlichts – zu brechen. Dadurch entstehen Konflikte zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen.

Eine Maßnahme, das Miteinander im Verkehr zu fördern, ist die Organisation von Kreuzungen mit geringem Verkehrsaufkommen ohne Ampeln. Dadurch kann der Verkehrsfluss – aufbauend auf den geltenden Rechtsvorschriften der StVO – durch verantwortungsvolle Selbstorganisation verbessert werden. Unnötige Wartezeiten und gesetzeswidriges Verhalten werden dadurch reduziert. Die Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen soll dabei durch bauliche und/oder organisatori-

Im BürgerInnenrat wurde empfohlen, Kreuzungen öfter nur mit Rechtsvorrang und begleitenden Geschwindigkeitsbeschränkungen zu regeln, damit Menschen in verschiedenen Verkehrsmitteln gut miteinander unterwegs sein können. Den Nutzerinnen und Nutzern soll dabei auch ein gewisses Vertrauen entgegengebracht werden, dass sie es schaffen, sich selbst auch mit weniger Regeln zu organisieren.

Ampelanlagen in Österreichs Landeshauptstädten im Verhältnis zur Straßenlänge
(Lichtsignalanlagen* pro 10 km Straßenlänge)



* Anzahl der ampelgeregelten Kreuzungen inkl. Übergänge für Gehende und Radfahrende

Datenquelle: VCÖ 2014

sche Maßnahmen sichergestellt werden. Mögliche bauliche Maßnahmen sind „durchgezogene Gehsteige“ oder die Anhebung von Kreuzungsplateaus. Kreisverkehre können aufgrund ihres hohen Platzbedarfes im innerstädtischen Bereich häufig nicht eingerichtet werden. Einfachere, günstigere und raumeffizientere Maßnahmen reichen zumeist gänzlich und bieten für den Fußverkehr direktere Verbindungen und sind daher zweckmäßiger. Beispiele in anderen Städten beweisen den Erfolg bei der Umsetzung dieser Strategie (siehe Fact-Box). Kreuzungen, die von einem öffentlichen Verkehrsmittel gequert werden, können mit Rot/Gelb-Ampeln bedarfsgerecht geregelt werden.

Der geplante Kreuzungskataster soll Auskunft über jene Standorte geben, wo Ampeln nicht unbedingt erforderlich sind (Neuplanung und Bestand) bzw. wo die Betriebszeiten eingeschränkt werden können. Im Rahmen von Pilotprojekten sollen an ausgewählten Standorten Ampeln abgebaut werden.

Der Ansatz der Deregulierung soll durch ExpertInnen der Stadt Wien in den entsprechenden Gremien und Ausschüssen verstärkt eingebracht werden.

26 BESCHLEUNIGUNG VON STRUKTURBILDENDEN LINIEN IM ÖFFENTLICHEN OBERFLÄCHENVERKEHR

Der Grundsatz des Masterplan Verkehr 2003, „Halt nur bei Haltestellen – systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus“, gilt vor allem auf den Hauptrouten des öffentlichen Verkehrs (strukturbildende Linien). Die Priorisierung der unterschiedlichen Verkehrsströme wird dabei im Rahmen der Abstimmung der kategorisierten Verkehrsnetze (siehe Punkt 05) festgelegt.

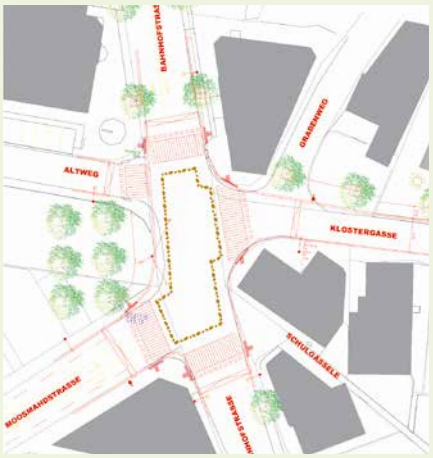
Die Beschleunigung und Bevorzugung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs muss zukünftig in eine tatsächliche Verkürzung der Reisezeiten der Fahrgäste münden. Von großer Bedeutung für die komfortable und sichere Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist daher auch die Gestaltung der Zu- und Abgangswege rund um die Stationen. Entsprechende Ampel-Schaltungen können dazu einen Beitrag leisten. Dies muss vor allem bei Inselhaltestellen und Kreuzungspunkten des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden (siehe Punkt 36).

Neben der tatsächlichen Beschleunigung des ÖV-Fahrzeuges ist, besonders im innerstädtischen

NEUPLANUNG LINDENKREUZUNG DORNBIRN

Seit September 2010 gibt es bei der Lindenkreuzung in Dornbirn, einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt, keine Ampeln mehr. Die Kreuzung, die täglich von 13.000 Fahrzeugen (inklusive zahlreicher Busse) befahren wird, stand vor der Umgestaltung wegen langer Wartezeiten, zu kleinen Aufstellflächen vor den Ampeln und wegen Staubildung in der Kritik. Die Anzahl der FußgängerInnen und RadfahrerInnen übertraf die Anzahl der Pkw-NutzerInnen. Anfangs wurde die Ampelsteuerung ständig optimiert. Für die dichten Busbeziehungen und FußgängerInnenströme war dies jedoch stets eine Verschlechterung.
Im Zuge der Neuplanung wurden das Kreuzungsplateau angehoben und die Ampeln entfernt.

Zusätzlich wurde eine auffällige Markierung angebracht. Die neue Verkehrsorganisation baut auf der Rechtsregel auf. Der Verkehrsablauf ist nun nach dem Umbau flüssiger und die Leistungsfähigkeit höher, da kürzere Wartezeiten für alle VerkehrsteilnehmerInnen entstanden sind. Es gibt kaum mehr Staubildungen, ein verträgliches Miteinander ist zu beobachten.
Die Unfallstatistik zeigte in den Jahren 2004-2007 im Ampelbetrieb jährlich 2-3 Unfälle. In den Jahren 2009 bis 2013 wurden keine Unfälle mehr verzeichnet. Durch den Abbau der Ampel konnten zudem 7.000 EUR Erhaltungskosten pro Jahr eingespart werden.



Quelle: Amt der Stadt Dornbirn, Stadt- und Verkehrsplanung

Gebiet, der verlässliche, regelmäßige und fahrplantreue Betrieb einer ÖV-Linie (z.B. verlässlicher Takt in Stoßzeiten und die stabile Fahrplaneinhaltung zu den Tagesrandzeiten) ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität des ÖV. Vorteile aufgrund eines rascheren Ein- und Aussteigens sind auch durch den zunehmenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen zu erwarten. Innovative Techniken ermöglichen zudem eine dynamische ÖV-Priorisierung je nach Verkehrssituation. Dabei können etwa „Verfrühungen“ und Verspätungen besser berücksichtigt werden (z.B. durch Verknüpfung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) der Wiener Linien mit dem Ampel-Schaltprogramm). Besonders bei einander kreuzenden ÖV-Linien kann eine solche dynamische Priorisierung erfolgsversprechend sein; dazu werden Pilotprojekte eingeleitet. Pro Jahr werden, bis 2025, drei hochrangige ÖV-Linien beschleunigt.

Eine weitere Chance für die Beschleunigung des ÖV besteht in der Hierarchisierung des Busnetzes in strukturbildenden Linien – also hochrangigen, schnellen Verbindungslinien mit dichterem Takt, die auch höhere Qualitätsstandards erfüllen – und in Standardlinien. Dazu sollen hochwertige Buskorridore bereits vor der Bebauung von Stadtentwicklungsgebieten festgelegt werden, damit auch abseits von U-Bahn- und Straßenbahn-Achsen eine hochwertige Erschließung gesichert werden kann. Für diese hochwertigen strukturbildenden Buslinien sollen dieselben Beschleunigungskriterien wie für Straßenbahnlinien gelten.

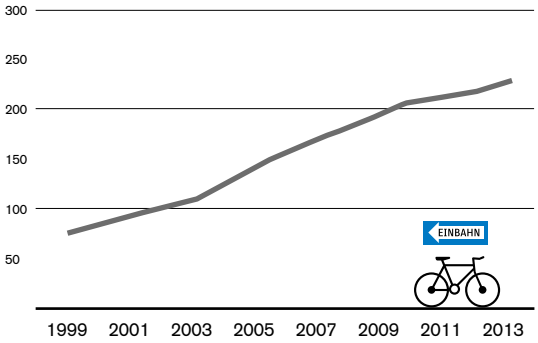
27 KURZE WEGE FÜR RADFAHRENDE

Das Radfahren soll im gesamten Stadtgebiet attraktiver werden. Hierfür sind die entsprechenden verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zu setzen. Die möglichst flächendeckende, richtlinienkonforme Öffnung von Einbahnen für Radfahrende ist dabei die bedeutendste Maßnahme. Gegenwärtig ist dies bereits auf rund 227 km Straßen in Wien möglich. In Vorarbeiten wurden weitere rund 90 km Einbahnen als besonders geeignet identifiziert, deren

Öffnung für den Radverkehr mit minimalen oder gänzlich ohne Wirkung auf den übrigen Verkehr beziehungsweise Änderung des Straßenraums möglich ist. Die besagten Einbahnen sollen so rasch wie möglich geöffnet werden. Eine gleichzeitige Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen bzw. Änderung der Verkehrsorganisation (z.B. Parken) ist für die Öffnung von Einbahnen hilfreich. Wenn neue Einbahnen geplant werden, sollen diese so dimensioniert sein, dass Radfahren gegen die Einbahn möglich ist. Das Orientierungssystem soll zudem optimiert werden.

Bei der Attraktivierung des Radfahrens sind die Interessen des öffentlichen Verkehrs abzuwägen. Umgekehrt ist auch die sichere und konfliktfreie Befahrbarkeit von Schienenstraßen für RadfahrerInnen zu gewährleisten, z.B. durch befahrbare Haltestellenkaps, wenn dafür ausreichend Platz zur Verfügung steht. Wenn wichtige Radfahreinrichtungen von Baustellen betroffen sind, wird für möglichst kurze und sichere Umleitungen mit einer gut sichtbaren Beschilderung gesorgt. Bei zunehmendem Radverkehr können Konflikte zwischen Radfahrenden auf den bestehenden Fahrradinfrastrukturen entstehen. Bauliche Qualitätsverbesserungen können darauf teilweise nicht rasch genug reagieren. Um die RadfahrerInnenströme zu entflechten, wird die in der StVO verankerte Möglichkeit zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht an geeigneten Strecken verstärkt umgesetzt.

Radfahren gegen die Einbahn in Wien, in km



WIRTSCHAFT IN FAHRT

Ein zentrales Anliegen der Stadt Wien ist es, effiziente Transport- und Logistiksysteme zu etablieren und zu stärken. Von guten Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr profitieren einzelne Unternehmen sowie Kundinnen und Kunden, die Waren zeitsparend und kostengünstig erhalten, wie auch die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes als Ganzes.

Verkehrsverlagerung als Voraussetzung für funktionierenden Wirtschaftsverkehr in der wachsenden Stadt
Wien ist eine sehr dichte Stadt und der Konkurrenzdruck zwischen verschiedenen Nutzungen auf der Straße groß. Straßen in großem Umfang neu zu bauen oder auszubauen, ist daher nicht möglich bzw. auch verkehrspolitisch nicht immer zweckmäßig. Wenn aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums der Verkehr insgesamt steigt, kommt es auf Wiens Straßen zu Überlastungen. Daher müssen die Verlagerungspotenziale bei jenen Verkehren, für die raum- und energieeffiziente Verkehrsmittel infrage kommen, unbedingt genutzt werden. Nur dann bleiben die Fahrzeiten für den Wirtschaftsverkehr annähernd konstant.

Mehr Effizienz und weniger Emissionen
Eine lärm- und emissionsarme Logistik kann einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Lebens- und Umweltqualität in Wien leisten. Mit dem Fokus auf eine umwelt- und stadtverträgliche Logistik befindet sich Wien im Einklang mit aktuellen EU-Zielen und Vorgaben. Darüber hinaus spricht vieles dafür, dass Transportkosten in Zukunft steigen werden (Stichwort Peak Oil). Eine effiziente Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, möglichst unabhängig von fossilen Treibstoffen, wird langfristig im Interesse der Wirtschaft liegen und im Sinne der Versorgungssicherheit noch wichtiger werden.

Kooperation und Innovation für den Wirtschaftsverkehr
Durch einen kontinuierlichen und offenen Dialog zwischen Stadt, Unternehmen und Logistikbranche will die Stadt Wien Strategien und Lösungen für einen kostengünstigen, effizienten und ressourcenschonenden Wirtschaftsverkehr entwickeln. Technische Neuerungen, Innovationen in Prozessen und verbesserte stadträumliche Rahmenbedingungen sollen diesen Wandel vorantreiben. Neben gezielten Förderungen für Elektrofahrzeuge wird die Stadt Unternehmen dabei unterstützen, Logistikströme zu bündeln.

28 WIEN INTERNATIONAL ERREICHBAR

Millionen Gäste kommen jedes Jahr nach Wien, um hier ihre Freizeit zu verbringen oder um Geschäfte zu tätigen oder an Konferenzen teilzunehmen. Infrastrukturen für den Personenverkehr, die dies ermöglichen, sind ein wichtiger Faktor für den Tourismus in der Stadt. Ebenso wichtig sind sie für die Aktivitäten der zahlreichen internationalen Organisationen in Wien und für die Unternehmen, die von Wien aus Produkte und Dienstleistungen in Europa und der Welt anbieten.

Die Bemühungen der letzten Jahre um die Verbesserung der internationalen Anbindung Wiens im Eisenbahnverkehr erreichen mit der Eröffnung des Hauptbahnhofs und den ausgebauten Fernverkehrsstrecken, insbesondere der neuen Westbahnstrecke, einen Meilenstein. Der Schwerpunkt für die Zukunft liegt einerseits in einer optimalen Verknüpfung mit den städtischen und regionalen Nahverkehrssystemen. Andererseits setzt sich Wien auch für Verbesserungen auf der Nord-Süd-Achse sowie in den Osten ein.

Foto: Flughafen Wien AG

Foto: ÖBB/Roman Boensch

Der Flughafen Wien ist das wichtigste Tor von und nach Wien für internationale Verbindungen. Seine Bedeutung für die Standortverdichtung für Spitzenforschung in Wien ist enorm. Darüber hinaus ist der Flughafen selbst als einer der größten Arbeitgeber in der Region ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Dementsprechend unterstützt die Stadt Wien die Entwicklung des Flughafens. Aus Sicht der Stadt bedeutet dies, sich für ein möglichst großes, gut mit öffentlichem Verkehr an den Flughafen angebundenes Einzugsgebiet einzusetzen. Ein wichtiger Schritt ist der Anschluss des Flughafens an den Eisenbahnfernverkehr. Der erste Schritt der Anbindung des Westens von Österreich über den Wiener Hauptbahnhof muss möglichst rasch durch die Entwicklung ähnlicher Angebote und einer direkten Durchbindung in Richtung Osten ergänzt werden, um dortige Potenziale zu erschließen. Gleichzeitig bedeutet Fluglärm eine Belastung für viele WienerInnen. Im Rahmen eines Interessensabgleichs werden daher Optimierungen forciert, die eine Minimierung der Belastungen, insbesondere für Wohngebiete, erreichen.

Vermehrt gewinnt auch die Flusskreuzschifffahrt und Ausflugsschifffahrt für den Tourismus an Bedeutung. Mit Ausnahme von Ausflugsschiffen und der Schiffsstation am Schwedenplatz wird die Personenschifffahrt am Schifffahrtszentrum an der Reichsbrücke konzentriert. Das bietet Gästen einen kurzen Weg zu Zentrum und Sehenswürdigkeiten und einen einfachen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Liberalisierung der Fernbuslinienverkehre durch die Europäische Union führt zu einem Wachstum dieses Marktsegmentes. Dieses fällt in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten unterschiedlich stark aus. Schätzungen von ExpertInnen gehen davon aus, dass die Zunahme der Busverkehre mittelfristig auch im städtischen Verkehrssystem Wiens merkbar wird, durch mehr Busse im Straßenverkehr einerseits, aber andererseits auch durch stärkere

Verkehrsströme zu und von deren Stationen. Die Stadt Wien prüft Möglichkeiten zur Schaffung eines zentralen Fernbusbahnhofes, wobei Standortfragen und wirtschaftliche Aspekte zentral sind. Bündelungsmöglichkeiten des Regionalbusverkehrs und des nicht liniengebundenen Busverkehrs (z.B. Touristenbusse) werden ebenfalls in diesem Kontext betrachtet. Aspekte wie die Verknüpfung zum übrigen städtischen, regionalen und internationalen Verkehr sowie die entsprechende Ausstattung spielen eine bedeutende Rolle.

29 WEITERENTWICKLUNG DER GÜTERVERTEILZENTREN UND ERSTELLUNG EINES BETRIEBSFLÄCHENKONZEPTS

Güterverkehr ist die Grundlage für die Versorgung der Stadt vom Rohmaterial bis zum Konsumartikel. Für die Stadt Wien hat dabei der Schienenverkehr Priorität. Ebenso bekennt sich Wien zur Stärkung der Donau als Wasserstraße. Das Binnenschiff als Gütertransportmittel wird stärker mitgedacht. Chancen bieten sich beispielsweise auch lokal durch die durchgehende Befahrbarkeit vom Hafen Freudenau bzw. Hafen Albern über den Donaukanal bis Nussdorf.

Um einen Umschlag zwischen den Verkehrsträgern zu ermöglichen, aber auch für die Feinverteilung der Güter in der Stadt und der Region, werden umfangreiche Logistikflächen benötigt. Die Stadt Wien betreibt, in Abstimmung mit dem Land Niederösterreich, die Weiterentwicklung der beiden großen Güterverteilzentren, inklusive geeigneter Logistikflächen: den Hafen Wien als trimodales Logistikzentrum und TEN-V-Kernnetz-Binnenhafen sowie den Güterterminal Inzersdorf.

Der Hafen Wien zeichnet sich durch die gute Anbindung an das Straßen- und Schienennetz sowie an den Wasserweg Donau und die Nähe zum Flughafen aus. Durch die Möglichkeit zum ganztägigen Betrieb, die Betriebsansiedlungs- und Lagerflächen profiliert sich der Hafen als Verteilzentrum für die Stadt Wien, die angrenzenden Regionen und auch darüber hinaus, beispielsweise bis Bratislava. Die Infrastruktur und Services des Hafens stehen angesiedelten Betrieben zur Verfügung. Daneben ist die Verlagerung des Ferntransports größerer Schüttgutmengen sowie Schwer- und Langgut von der Straße auf Schiff und Bahn von Bedeutung.

Anforderungen aus der Logistik sollen auch bei der Entwicklung von Betriebsflächen im Allgemeinen berücksichtigt werden. Dies erfolgt unter anderem im Rahmen der Erarbeitung der im STEP 2025 genannten Instrumente zur Sicherung und Entwicklung von Betriebsstandorten. Insbesondere im Rahmen der mit Niederösterreich und den Nachbargemeinden angestrebten Kooperationsstrategie für eine zukunftsorientierte Betriebsstandortentwicklung sollen auch Flächen für Logistik berücksichtigt werden.

30 MULTIFUNKTIONSSTREIFEN UND LADEZONEN FÜR PRIVAT- UND WIRTSCHAFTSVERKEHR

Multifunktionsstreifen ermöglichen es, im Straßenraum rasch auf sich verändernde Nutzungen im Umfeld und Ansprüche an den öffentlichen Raum zu reagieren. Die Flexibilität ergibt sich aus einer entsprechenden baulichen Gestaltung des Raumes zwischen Gehsteig und Fahrstreifen. Diese erfolgt so, dass Multifunktionsstreifen als eigenes Element im Straßenraum wahrgenommen werden. Sie sind Teil des Gehweges, und nicht Teil der Fahrbahn. Die Befahrbarkeit, z.B. um Fahrzeuge abzustellen, wird durch sanfte Niveauübergänge gewährleistet. Keinesfalls dienen Multifunktionsstreifen dem fließenden Fahrzeugverkehr.

Multifunktionsstreifen werden in neuen Stadtteilen nach dem Vorbild „aspern Seestadt“ vorgesehen. Sie können aber auch in bestehenden Quartieren an ausgewählten Stellen herkömmliche Parkstreifen ersetzen. Die unterschiedlichen Nutzungen der Multifunktionsstreifen werden durch die Bezirke, unter Einbindung der Bevölkerung und anrainender

Foto: WienCont

Foto: Fürthner/MA 18

AkteurInnen festgelegt. Beispiele für die zahlreichen vorstellbaren Nutzungen sind Schanigärten, Aufenthaltsflächen oder Bereiche für wegbegleitendes Spiel, aber auch das Abstellen von Kfz ist weiterhin eine mögliche Nutzung. Entsprechend können Ladezonen oder Behindertenparkplätze eingerichtet werden.

Ladezonen, in denen das Ein- und Ausladen und kurzfristige Halten für den Wirtschaftsverkehr und für AnrainerInnen möglich ist, sind ein wichtiger Teil von Multifunktionsstreifen und werden nach Bedarf vorgesehen. Diese Ladezonen sollten zukünftig nicht ausschließlich durch Interessen einzelner Unternehmen festgelegt werden, sondern dort ausgewiesen werden, wo es aufgrund der lokalen Gegebenheiten sinnvoll erscheint und für mehrere AkteurInnen optimal ist.

Für Wirtschaftsverkehre, deren Bedürfnisse über das kurze Laden hinausgehen, bestehen schon derzeit in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung Ausnahmen von Parkzeitbeschränkung und Kurzparkgebühren durch Berechtigungskarten. Durch eine entsprechende Gestaltung der Parkraumbewirtschaftung soll auch in Zukunft dafür Sorge getragen werden, dass für diese Wirtschaftsverkehre Fahrzeugabstellmöglichkeiten verfügbar sind.

Die Nutzung der Ladezonen im Allgemeinen könnte in Zukunft zusätzlich über ein elektronisches Buchungssystem vereinfacht werden. Die Stadt Wien wird diese Möglichkeit rechtlich prüfen, wobei die besseren Koordinationsmöglichkeiten und die Effizienzsteigerung im Vordergrund stehen. Technisch ist für dieses Buchungssystem die digitale Erfassung der Stellplätze eine Voraussetzung (siehe auch Punkt 12).

31 SCHAFFUNG VON GEMEINSAMEN LADEHÖFEN

Über privatrechtliche Vereinbarungen sollen bei der Entwicklung neuer Stadtgebiete vermehrt Ladehöfe eingerichtet werden. Diese dienen großen Transporten, beispielsweise im Lebensmittelhandel, oder können auch für Entsorgungsdienste genutzt werden. Die Ladehöfe sollen dabei von mehreren angrenzenden Geschäften und Betrieben gemeinsam genutzt werden. Dadurch wird der öffentliche Raum von Ladetätigkeiten entlastet.
Um die AnrainerInnen vor Lärm und Emissionen zu schützen, sollten Ladehöfe überdacht gestaltet werden.

32 EINRICHTUNG VON GRÄTZEL-BOXEN

E-Commerce ist im Steigen begriffen und damit auch viele kleine Zustellungsfahrten von Paketdiensten und anderen Lieferservices. Um diese Zustellungsfahrten zu optimieren, werden Grätzel-

Boxen eingerichtet, also ausreichend große, versperrbare Boxen, in denen Lieferungen in fußläufiger Entfernung des Empfängers oder der Empfängerin und auf Wunsch, oder bei Abwesenheit, abgegeben, aufbewahrt und abgeholt werden können. Damit die Grätzel-Boxen möglichst breiten Nutzen entfalten, müssen sie für alle ZustellerInnen zugänglich sein. Folglich kann auch die lokale Wirtschaft auf diese Möglichkeit der Warenübergabe zurückgreifen. Grätzel-Boxen können somit zur Stärkung lokaler Handelsbetriebe beitragen. Der Betrieb der Grätzel-Boxen könnte auch von lokalen Nahversorgern und Dienstleistern übernommen werden. Dabei muss jedoch gewährleistet werden, dass das Abholen unabhängig von Öffnungszeiten möglich ist.

In der dichten Stadt können dafür leer stehende Erdgeschoßlokale verwendet werden, in neuen Stadtgebieten sollen diese zukünftig in den Erdgeschoßen von Wohnhausanlagen eingeplant werden. Weder in der dichten Stadt noch in neuen Stadtgebieten sollen die Grätzel-Boxen im öffentlichen Raum platziert werden, sie können jedoch ein Element von Mobility Points sein (siehe auch Punkt 22). Bereiche in der Nähe von ÖV-Stationen eignen sich besonders für die Einrichtung von Grätzel-Boxen. Ein Pilotprojekt zur Umsetzung in einem Stadtteil, gemeinsam mit PartnerInnen aus der Wirtschaft und der Forschung, ist vorgesehen. Die vermehrte Belieferung mit Lastenrädern kann einen weiteren Beitrag zur Nachhaltigkeit liefern und kann daher Teil eines solchen Projektes sein.

33 GUTE BEDINGUNGEN FÜR LASTENRÄDER

Der Einsatz von Lastenfahrrädern vermeidet Lärm und Abgase und bringt den Betrieben häufig auch Kostenvorteile durch die geringeren Anschaffungs- und Erhaltungskosten. Darüber hinaus können Lastenräder auch in verkehrsberuhigten Bereichen verwendet werden, in denen Lieferautos nicht zufahren können. Lastenfahrräder können zwar nicht alle Herausforderungen des städtischen Güterverkehrs lösen, gemeinhin wird ihr Potenzial allerdings unterschätzt (Anwendungsmöglichkeiten siehe Factbox). Ziel ist es, bei Kleintransporten den Fahrradanteil zu steigern, gerade in urbanen und verkehrsberuhigten Bereichen.

Die Stadt Wien wird die notwendigen Bedingungen schaffen, damit Lastenfahrräder problemlos genutzt werden können. Dabei verbessern viele Maßnahmen, die generell die Steigerung des Radverkehrsanteils unterstützen, auch die Bedingungen für Lastenräder. Bei der Errichtung von Abstellanlagen werden zukünftig die größeren Platzansprüche von Lastenrädern berücksichtigt. Die vorgeschlagenen Multifunktionsstreifen eignen sich auch für das Abstellen von Lastenfahrrädern. Der mögliche Einsatz von Lastenrädern wird auch bei der Weiterentwicklung von technischen Normen mit Bezug zum Radverkehr berücksichtigt, bzw. durch ExpertInnen der Stadt Wien eingebracht. Auch im Kontext des Mobilitätsmanagements wird die Mobilitätsplattform (siehe Punkt 15) Lastenräder als Beratungsthema für Firmen mitberücksichtigen.

Nach Grazer Vorbild wird zudem eine Förderung für Betriebe, die Lastenräder anschaffen, eingerichtet. Die Förderkriterien werden dabei, angepasst an die Wiener Situation, definiert.
Die Stadt Wien wird Anwendungsfelder für den Einsatz von Lastenfahrrädern in ihrem eigenen Wirkungsbereich identifizieren und umsetzen. Bis 2020 sollen im Magistrat mindestens 20 Lastenräder im Einsatz sein.

34 GEZIELTE FÖRDERUNG VON E-MOBILITÄT

Die Stadt Wien setzt bei der Unterstützung der Elektromobilität vor allem auf Flotten (Fuhrparks von Unternehmen, Taxis etc.) und den regionalen Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr mit Klein-Lkws). Die Förderung von E-Wirtschaftsfahrzeugen dient dem langfristigen Ziel der lokal emissionsfreien Belieferung. Ausnahmeregelungen für Elektrofahrzeuge im Bereich der Parkraumbewirtschaftung

ANWENDUNGSMÖGLICHKEITEN VON LASTENRÄDERN

Ein umfangreiches Angebot verschiedener Fahrzeuge unterschiedlicher Größen macht das Lastenrad für immer mehr Anwendungsbereiche interessant. Die Vielfalt reicht dabei von einspurigen Fahrrädern über Dreiradkonstruktionen bis zu Kombinationen mit Anhängern, die sich für unterschiedliche Transportgewichte und -volumen eignen. Auch die Kombination mit unterstützenden Elektroantrieben erweitert die Einsatzmöglichkeiten.

Neben einer Renaissance im Bereich der Postzustellung werden Lastenräder vermehrt auch von lokal tätigen Transportdienstleistern oder direkt von Unternehmen für Gütertransporte eingesetzt. Darüber hinaus nutzen zunehmend auch Privatpersonen Lastenfahrräder. In Gent wurden mittlerweile sogar Leihlastenräder in das Angebot des Carsharing-Systems aufgenommen.

Seitens der Stadt Wien werden Lastenräder bereits durch die MA 39 bei der Prüfung von Spielgeräten auf Spielplätzen oder durch die Mobilitätsagentur eingesetzt. Beispiele aus Graz oder Bukarest zeigen darüber hinaus Möglichkeiten, wie Lastenräder für Straßenreinigung oder bei der Abfalllogistik eingesetzt werden können.

Foto: Kevin Griebaum / Holding Graz

Foto: Adrian Asher

Foto: Sebastian Philipp / Fahrrad Wien

Foto: Schaub-Walzer / PID

oder bei der Mitbenützung von ÖV-Trassen (z.B. Busspuren) soll es nicht geben, da Autos, unabhängig vom Antrieb, aufgrund des hohen Platzbedarfs in Konkurrenz zu anderen Nutzungen im öffentlichen Raum stehen und daher in dieser Hinsicht nicht gefördert werden.

Die Förderung für die Anschaffung von E-Fahrzeugen wurde bisher von den Wiener Betrieben nur sehr zurückhaltend angenommen. Da jedoch immer mehr geeignete Elektrofahrzeuge auf den Markt kommen, wird die Förderung der Stadt Wien für gewerbliche Nutzung weitergeführt. Diese Förderinitiative soll mit einem zielgerichteten Marketing verbunden werden.

Ähnlich wird auch erwartet, dass in absehbarer Zeit noch mehr Elektrohybridfahrzeuge und E-Fahrzeuge zu attraktiven Preisen angeboten werden. Hierbei gilt es, Auflademöglichkeiten möglichst abseits des öffentlichen Raumes zu finden, die die Verwendung dieser steigenden Anteile von E-Antrieben ermöglichen und somit Effizienz und Emissionsvorteile wirksam werden.
Die Stadt Wien betreibt im Bereich Elektromobilität weiterhin eigene Pilotprojekte mit Vorbildwirkung. Parallel dazu soll, anhand von erfolgreichen Umsetzungen (vgl. erfolgreiche Projekte wie Elektrobusse der Wiener Linien), weiter erforscht werden, wie die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen im Wirtschaftsverkehr weiter erhöht werden kann.

Im Hinblick auf die E-Mobilität sind die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Menschen besonders zu berücksichtigen.

35 EINFÜHRUNG EINER ALLGEMEINEN LKW-MAUT

Die Stadt Wien schließt sich den österreichweiten Initiativen an, die eine allgemeine Lkw-Maut im Hinblick auf rechtliche und technische Machbarkeit, auf mögliche Einnahmen, aber auch auf die volkswirtschaftlichen Auswirkungen hin untersuchen. Die Stadt Wien unterstützt die Umsetzung der Lkw-Maut als bundesweite Maßnahme. Die erwarteten Effekte sind, neben den Lenkungseffekten, auch eine Effizienzsteigerung bei Lkw-Fahrten und dadurch sinkende Umweltbelastungen.

VERKEHRS-INFRASTRUKTUR: DAS RÜCKGRAT DER STADT

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist die zentrale Voraussetzung dafür, dass Menschen und Güter zu ihren Zielorten kommen und damit eine Grundlage für wirtschaftliche Aktivitäten sowie auch für die Lebensqualität in der Stadt.

Herausforderung Zunahmen im Rad- und öffentlichen Verkehr
Viel wird in Wien bereits dafür getan, kurze Wege zwischen Arbeiten, Lernen, Wohnen und Freizeit zu ermöglichen. Eine Zunahme des Verkehrs aufgrund der Bevölkerungszunahme, aber auch infolge der immer mobileren Lebens- und Arbeitsweise, wird dennoch erwartet. Die angestrebte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund bewirkt, dass die Anzahl der Wege im motorisierten Individualverkehr sinkt oder zumindest nicht steigt. Dies bedeutet gleichzeitig, dass es zu großen Zunahmen im Radverkehr und im öffentlichen Verkehr sowie auch bei der Zahl der Zufußgehenden kommt. Insbesondere für RadfahrerInnen und Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs sind beim Verkehrs(infrastruktur)angebot Engpässe absehbar. Investitionen in diese Infrastruktur sind daher besonders dringend. Adaptierungen bei Fußwegen und Gehsteigen sind ebenfalls erforderlich, um das Zufußgehen attraktiver zu machen und den erforderlichen Platz für die steigende Zahl der FußgängerInnen zu schaffen.

Herausforderung Infrastrukturkosten
Die Investitionssummen für den Neubau von Verkehrsinfrastrukturen sind sehr hoch. Darüber hinaus ist absehbar, dass in den nächsten Jahren auch zahlreiche Investitionen in die Erhaltung der Infrastruktur notwendig sein werden. Besonders im Schienenverkehr sind in den vergangenen Jahren Sanierungen erfolgreich durchgeführt worden. Neben den laufenden Erhaltungsmaßnahmen waren Großprojekte, beispielsweise auf den Linien U1 und U6, der Straßenbahnachse Währinger Straße, der Hauptwerkstätte der Wiener Linien sowie bei wichtigen Bahnhöfen und Haltestellen der S-Bahn, besonders wahrnehmbar. Gleichzeitig stehen viele Erhaltungs- und Modernisierungsarbeiten noch an. Dies betrifft ÖBB-Infrastrukturen-, U-Bahn- und Straßenbahn-Trassen, aber auch Betriebsbahnhöfe, Garagen, Werkstätten und auch die Fahrzeugflotte. Im Bereich der Fuß- und Radwege sorgt der Magistrat der Stadt Wien, in Abstimmung mit den Bezirken, durch laufende Überprüfungen und Instandhaltungsarbeiten für eine konstant hohe Qualität.

Eine hochwertige Ausführung der Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen, die die notwendigen Dimensionen aufweist und Ansprüchen der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität entspricht, kann insgesamt Kosteneinsparungen bewirken. Infrastruktur für Fuß- und Radwege verursacht sowohl in der Errichtung als auch Erhaltung signifikant weniger Kosten als Fahr- und Parkstreifen für Kfz. Langfristig werden dadurch öffentliche Budgets entlastet. Auch der verstärkte Fokus auf gemischt genutzte Verkehrsflächen trägt hierzu bei.

Prinzipien für die zukünftige Planung von Verkehrsinfrastruktur
Das Angebot von Verkehrsinfrastruktur beeinflusst das Mobilitätsverhalten. Um Mobilität im Umweltverbund attraktiv zu halten, haben Qualität und Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund Vorrang. Besonders für den öffentlichen Verkehr gilt: Bevor Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden, müssen bestehende Kapazitäten so gut wie möglich ausgenutzt werden. Hier soll sowohl die Nachfrage entsprechend gesteuert als auch das Angebot im Betrieb möglichst ausgeweitet werden.

Eine nachhaltig finanzierbare Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für ein langfristig robustes Verkehrssystem. Um dies bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen, und um öffentliche Mittel möglichst sinnvoll einzusetzen, sind bei Entscheidungen zunehmend die Kosten über den gesamten Lebenszyklus einzubeziehen. Dabei kommt den im Handlungsfeld „Governance“ beschriebenen Planungsinstrumenten besondere Bedeutung zu.

Nur ein verlässliches, komfortabel nutzbares Verkehrssystem ist attraktiv. Ausfälle und Verspätungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs sorgen nicht nur für Zeitverluste, sondern auch für Unmut bei

den NutzerInnen. Ähnlich wirken infrastrukturelle Mängel bei Fuß- und Radwegen der Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund entgegen. Die Erhaltung einer hohen Infrastruktur- bzw. Angebotsqualität hat daher oberste Priorität.

Die frühzeitige Versorgung von Stadtentwicklungsgebieten mit Angeboten im Umweltverbund ist eine Leistung der integrierten Raum- und Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte in Wien. Hier muss auch weiterhin ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, dass Stadtentwicklung und die Herstellung der Verkehrsinfrastruktur zeitlich gut verknüpft werden. Denn durch diese Verknüpfung können Kosten gespart bzw. Nutzen maximiert werden.

36 MULTIMODALE HALTESTELLE – MEHR ALS NUR EINE HALTESTELLE

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Ansatzpunkte, um multimodale Infrastrukturen zu bündeln und neu zu denken. Hochrangige Knotenpunkte und Haltestellen mit hoher Frequenz werden durch zusätzliche Angebote ergänzt. Auch in den Stadtrandbezirken und der Region kann dies einen Mehrwert des öffentlichen Verkehrs darstellen und zusätzliche KundInnenpotenziale erschließen.

Die Ausstattung einer Haltestelle wird sich nicht mehr auf das Wartehäuschen beschränken.
Das Umfeld einer neu zu errichtenden oder zu renovierenden Haltestelle wird in Zukunft systematisch mitgeplant. Die Mobilitätsdienstleister (Verkehrsunternehmen, Garagenbetreiber, Carsharing-Unternehmen, Taxi, etc.) stellen sich als integrierte Verkehrsanbieter der Herausforderung der Verknüpfung der Angebote, und kooperieren über das jeweilige Kerngeschäft hinausgehend. Auch die Knotenpunkte von Regionalbussen mit dem städtischen Verkehr und Anschlusspunkte im hochrangigen ÖV-Netz der Region, insbesondere im Stadtumland, bieten in diesem Kontext Potenziale. Die Stadt Wien wird, in der Zusammenarbeit mit PartnerInnen wie VOR, Infrastrukturbetreibern, Land Niederösterreich und Gemeinden, für mehr Multimodalität an solchen Knoten eintreten. Haltestellen können, abhängig vom Bedarf, durch ein oder mehrere Elemente aufgewertet werden, z.B.:

- Fahrradabstellanlagen (nach Bedarf ggf. auch gesicherte Großanlagen mit Überdachung etc., ggf. auch mit Lademöglichkeit für E-Fahrräder),
- Leihradsysteme (siehe Punkt 37),
- Carsharing-Plätze,
- Bring-/Abholzonen (Kiss+Ride),

ÖV-Haltestellen können dadurch auch zu Mobility Points (siehe Punkt 22) werden.

Damit der öffentliche Verkehr sowie auch Zusatzangebote komfortabel genutzt werden können, wird besonders auf die Gestaltung der Haltestelle und ihres Umfeldes geachtet. Unter besonderer Rücksicht auf die Verkehrssicherheit wird die rasche und direkte Zugänglichkeit von allen Seiten sichergestellt, besonders im Zusammenhang mit gerade einfahrenden Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Inselhaltestellen werden im Fall einer Überarbeitung in diesem Zusammenhang kritisch geprüft. Für die Nutzbarkeit ist auch die Orientierung im Haltestellenbereich ein wichtiges Thema. Die Haltestelle und die flankierenden Einrichtungen sollen leicht zu finden sein und in ein attraktives Umfeld eingebettet sein. Übersichtlichkeit und barrierefreie Zugänglichkeit sind dabei wichtige Gestaltungsprinzipien. Um eine barrierefreie Nutzung für blinde und sehschwache sowie gehörlose und gehörschwache Fahrgäste zu gewährleisten, ist die Haltestelle nach dem sogenannten „Mehr-Sinne-Prinzip“ auszustatten. Das intuitive Verständnis wird durch ein Orientierungssystem unterstützt. Besonders bei größeren Knoten wie U- und S-Bahnstationen sind Wegweiser zu den verschiedenen weiterführenden Angeboten wichtig.
Ein zukünftiger Schwerpunkt wird die Bewältigung des steigenden Passagieraufkommens in den Sta-

tionen des öffentlichen Verkehrs sein. Im Bereich der Wiener Stadtwerke wurden in den vergangenen Jahren bereits umfassende Investitionen getätigt. Ein Monitoring der Fahrgastströme durch die Wiener Stadtwerke stellt sicher, dass in den Stationen entsprechende Kapazitäten der Zu- und Abgangswege vorhanden sind. Die durchgehende barrierefreie Zugänglichkeit zum S-Bahnsystem soll gewährleistet werden.

Ein großer Teil der ÖV-Haltestellen verfügt in Wien bereits über dynamische Anzeigen für die Fahrgastinformation. Ausgehend von großen Umsteigeknoten wurden zunehmend mehr Haltestellen ausgestattet. Dieser Pfad wird weiter fortgesetzt. Langfristig wird die Ausstattung aller ÖV-Haltestellen mit entsprechenden digitalen Fahrgastinformationen angestrebt, die über die nächste Abfahrt hinaus auch über Unterbrechungen informieren.

37 AUSBAU VON FAHRRAD-ABSTELLANLAGEN AUF PRIVATEM UND ÖFFENTLICHEM GRUND

An Stellen mit hohem KundInnen- und Publikumsverkehr werden im öffentlichen Raum weiterhin Möglichkeiten für das kurzzeitige Abstellen von Fahrrädern geschaffen. Grundsätzlich sollen Radabstellanlagen (wie auch unter Punkt 13 beschrieben) auf Parkstreifen oder ehemaligen Fahrstreifen, und nicht am Gehsteig, errichtet werden. Schwerpunkte sind hierbei z.B. Bereiche vor öffentlichen Gebäuden, wie Amtshäusern, Schulen, Märkten oder Veranstaltungsstätten. Für temporäre Veranstaltungen mit hohem Publikumsaufkommen werden verpflichtende Auflagen für das Aufstellen temporärer Radabstellanlagen festgelegt, die von den VeranstalterInnen erfüllt werden müssen. Auch die Maßnahme „Multimodale Haltestelle“ (siehe Punkt 36) trägt hierzu bei. Lösungen für längerfristiges Abstellen (z.B. während des Arbeitstages) sollen den öffentlichen Raum nicht beanspruchen und innerhalb der Anlagen/Gebäude liegen. Rechtliche Regelungen über Pflichtstellplätze für Fahrräder auf Privatgrund ermöglichen dies zukünftig. Die neuen Regelungen der Bauordnung, Maßnahmen als Folge von Verkehrsgutachten, sowie eventuell auch als Teil von privatrechtlichen Vereinbarungen, werden das Entstehen von ausreichend Abstellflächen auf privatem Grund sichern. Diese wirken sowohl auf Umbauten im dicht bebauten Altbestand wie auch im Neubaufall. Darüber hinaus wird das Förderprogramm der Stadt Wien für Radabstellanlagen auf nicht öffentlichem Grund fortgesetzt. Bei Wohnbauprojekten ist eine gute räumliche Integration von Fahrradabstellanlagen wichtig, damit die Fahrräder für die Alltagsnutzung gut verfügbar sind.

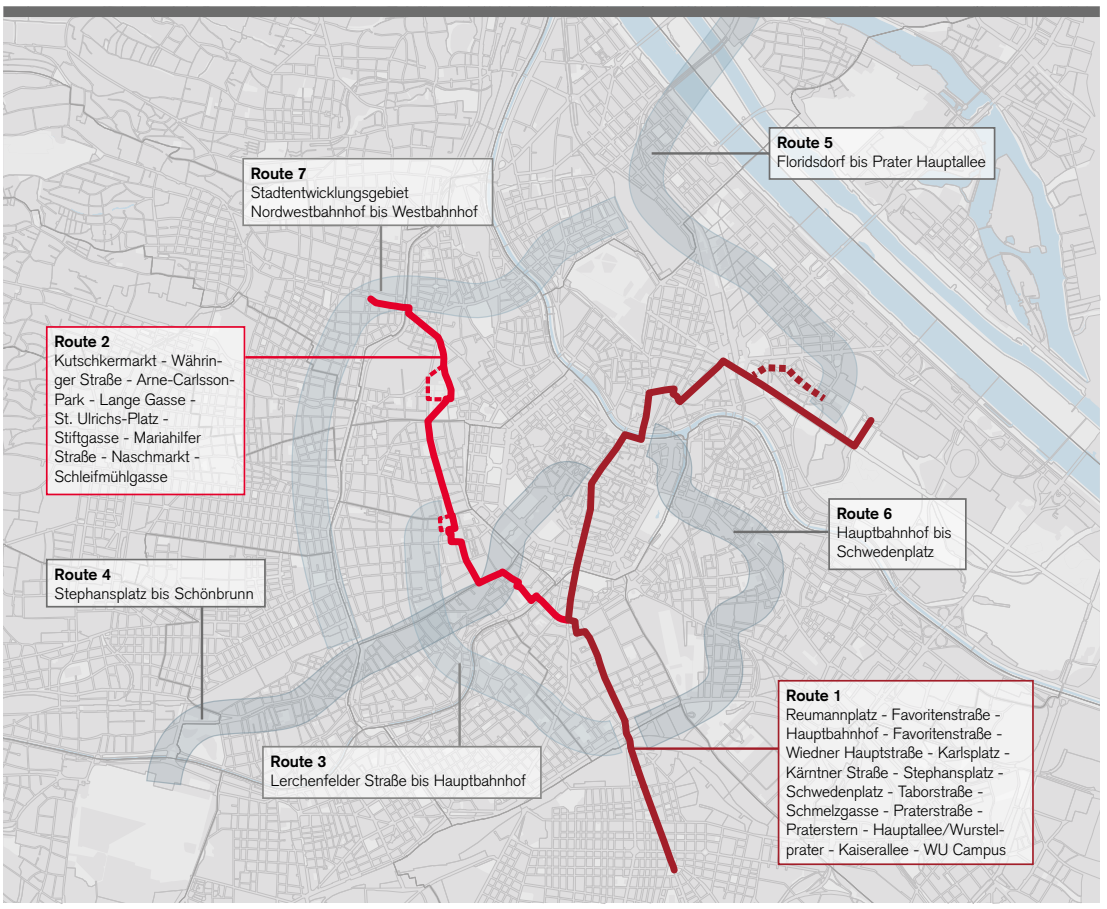
38 MEHR KOMFORT FÜR FUSSGÄNGER/INNEN DURCH DAS „WIENER STADTWEGENETZ“

Um den hohen Fußwegeanteil in Wien zu halten, wird ein Wiener Stadtwegenetz geschaffen, das barrierefrei und komfortabel Bezirksteile, Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs und wichtige Ziele in der Stadt verbindet. Ausreichend breite Gehsteige (komfortable Dimensionierung in Abhängigkeit vom Fußverkehrsaufkommen; Durchgangsbreite von mindestens 2 m), direkte Wege und ansprechende Gestaltung sollen dazu einladen, nicht nur Freizeit- und Einkaufswege, sondern auch Berufs- und andere Alltagswege zu Fuß zurückzulegen. Damit das Zufußgehen auch für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, schweren Einkaufstaschen oder Kinderwägen komfortabel möglich ist, sollen ausreichend Ruheplätze für kurzes Verweilen mit ansprechender Möblierung und Beschattung geschaffen werden (siehe auch Punkte 11 und 12). Das „Wiener Stadtwegenetz“ zeigt als Teil der Kategorisierung der Verkehrsnetze auf, wo Fußverkehr besondere Bedeutung hat (siehe auch Punkt 05). Dies hilft bei der Gestaltung von Straßenräumen sowie der Verkehrsorganisation, qualitative Verbesserungen für die FußgängerInnen zu erreichen. Die Planung der konkreten Maßnahmen erfolgt durch den Magistrat in Zusammenarbeit mit den Bezirken und, entsprechend den Voraussetzungen, nach Möglichkeit mit Einbindung der anrainenden Bevölkerung und gegebenenfalls betroffener AkteurInnen.

39 AUSBAU VON FLANIERMEILEN

Als Teil des „Wiener Stadtwegenetzes“ werden mehrere strategisch wichtige bezirksübergreifende Routen als „Flaniermeilen“ umgesetzt. Fußgängerhauptnetze, wie die „Flaniermeilen“, dienen nicht nur WienerInnen, sondern sind auch für TouristInnen attraktiv und steigern die Qualität des Erlebnisses beim Zufußgehen in der Stadt. Dabei erfolgte die Ausrichtung der Flaniermeilen an zahlreichen Kriterien. Ausschlaggebend waren dabei vor allem die Verbindung von Orten mit hoher Bedeutung für Alltagswege, unter anderem Märkte oder Einkaufsstraßen, zentrale Plätze, hochrangige ÖV-Stationen, etc. Auch eine attraktive Wegeführung wurde berücksichtigt sowie die Beziehung zu anderen Hauptverkehrsströmen, z.B. des Auto- oder Radverkehrs.
Im Rahmen der Flaniermeilen werden Fußwege aufgewertet: Diese sollen besonders hohe Standards für FußgängerInnen und ein einheitliches,

Flaniermeilen



Flaniermeilen
Alternative oder ergänzende Routenführungen
Korridore für weitere Flaniermeilen-Planungen

mit Stelen im öffentlichen Raum platziertes, neues Orientierungsleitsystem erhalten. Dieses weist zu wichtigen Zielen im öffentlichen Raum und bietet Informationen zur Umgebung, beispielsweise zum öffentlichen Verkehr, zum Radverkehr und zu größeren, öffentlichen Garagen bzw. Mobility Points. Ebenfalls kann hierdurch das Angebot an barrierefreien Informationen im öffentlichen Raum verbessert werden.

Folgende Projekte haben erste Priorität:
- Bis 2018 werden zwei bezirksübergreifende Flaniermeilen realisiert
  (Route 1: Reumannplatz – Hauptbahnhof – Karlsplatz – Stephansplatz – Schwedenplatz – Praterstern – WU Campus
  Route 2: Kutschkermarkt – Arne-Carlsson-Park – St.-Ulrichs-Platz – Naschmarkt – Schleifmühlgasse).
- Weitere fünf Routen werden bis 2025 eingerichtet. Die genaue Festlegung wird unter Einbeziehung der jeweiligen Bezirke erarbeitet.

40 VERBESSERUNG VON ANGEBOT UND QUALITÄT DER RADFAHRINFRASTRUKTUR

Das Wiener Radverkehrsnetz wurde seit den 1980er-Jahren kontinuierlich erweitert. Durch den steigenden Radverkehr zeigt sich inzwischen bei einigen Routen der Bedarf nach einer Steigerung der Leistungsfähigkeit bzw. des Nutzungskomforts. Um dies möglichst effektiv umzusetzen, werden für wichtige Verbindungen Analysen der bestehenden Radfahranlagen durchgeführt und daraus Maßnahmen abgeleitet. Dabei werden organisatorische Maßnahmen bevorzugt, beispielsweise die Aufhebung der Radwegebenützungspflicht, die Änderung von Ampelschaltungen oder die Umnutzung von frei werdenden Flächen des Autoverkehrs (Fahr-, Abbiege- und Parkstreifen). Breitere Radwege ermöglichen, neben der Steigerung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts, auch eine größere Vielfalt von Nutzungen (z.B. für Lastenräder, RollstuhlnutzerInnen mit Handbikes, Radanhänger für Kinder, etc.). So dienen diese Infrastrukturen zunehmend mehr Menschen. Flächen für das Zufußgehen dürfen dabei nicht eingeschränkt werden. Das Lückenschlussprogramm im Hauptradverkehrsnetz wird fortgesetzt. Prioritär werden dabei jene Routen ausgebaut, für die derzeit kein attraktives Angebot im Nahbereich vorhanden ist. Dabei soll auch im dicht verbauten Gebiet vermehrt das Instrument der Fahrradstraße eingesetzt werden.

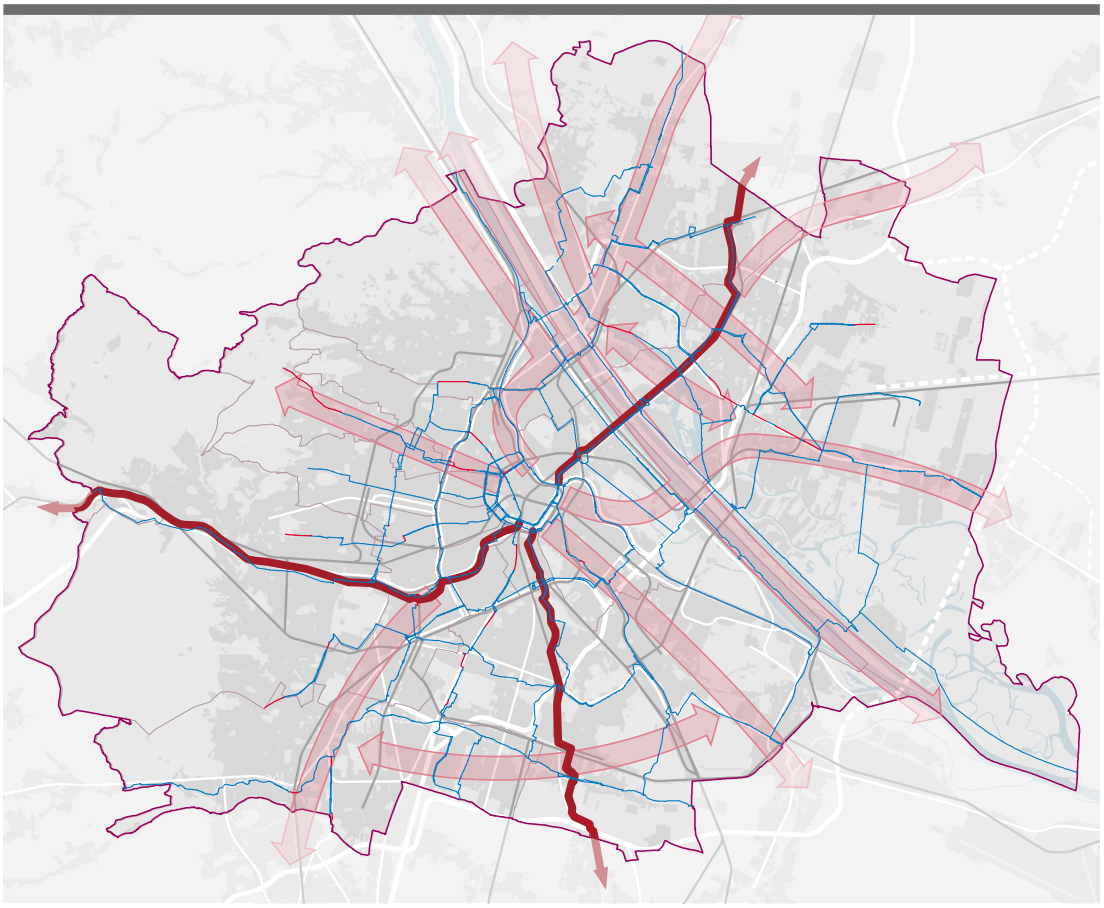
41 AUSBAU VON RAD-LANGSTRECKEN

Zur Förderung des Fahrradverkehrs über lange Distanzen und damit auch im PendlerInnenverkehr sollen stadtquerende Rad-Langstrecken etabliert werden, die Teil des Wiener Hauptradverkehrsnetzes sind. Diese zeichnen sich durch hohe Nutzungsqualität und Komfort aus und ermöglichen durch den Ausbaustandard eine höhere Reisegeschwindigkeit unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte. Parallel zum Ausbau der bestehenden Infrastruktur werden durch Langstreckenverbindungen von der City bis zur Stadtgrenze neue Qualitätsstandards gesetzt. Bestehende Verbindungen bleiben erhalten. Maßnahmen, um die Qualität auf das Niveau der Langstrecken zu bringen, sind punktuell erforderlich. Eine Fortsetzung der Rad-Langstrecken ins Umland wurde mit dem niederösterreichischen „RADLGrundnetz“ abgestimmt. Die Umsetzung wird von KoordinatorInnen der Stadt Wien begleitet. Im Zuge des Infrastrukturausbaus werden laufend Verbesserungsmaßnahmen für Streckenabschnitte der Radlangstrecken umgesetzt.

Folgende Projekte haben dabei erste Priorität:
- Bis 2018 wird die Route Süd als Erste in der angestrebten Qualität nutzbar sein (Karlsplatz – Hauptbahnhof – Favoritenstraße – Anschluss Leopoldsdorf).
- Bis 2025 werden weitere Routen umgesetzt (insbesondere Routen Nord und West).

Der BürgerInnenrat wünschte sich Verbesserungen für RadfahrerInnen, z.B. Radwege und Radrouten, die kurze Wege ermöglichen. Die Radwege sollen nicht an verkehrsreichen Straßen enden, bzw. sollen ausreichend früh Hinweisschilder aufgestellt werden, die auf das Ende eines Radwegs hinweisen.

Rad-Langstrecken



Basisrouten Bestand
Basisrouten Planung
Rad-Langstrecken
Korridore für weitere Rad-Langstrecken-Planungen

42 ANGEBOTSOFFENSIVE IM BAHNVERKEHR FÜR DIE STADT UND DIE REGION

Das Bahn-System aus S-Bahn, Regional- und Fernzügen ist für die PendlerInnen aus der Stadtregion das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel für die Wege nach Wien. Die S-Bahn ist gleichzeitig hervorragend geeignet, um Gebiete am Stadtrand Wiens anzubinden sowie der optimale Verkehrsträger für großräumige tangentiale Verbindungen. Innerstädtisch hat die S-Bahn eine hochrangige Funktion im Nahverkehr. Speziell die S-Bahn-Stammstrecke Floridsdorf – Meidling hat eine ähnliche Bedeutung wie eine U-Bahn-Linie.

In den vergangenen Jahren war das Wiener Bahn-Netz durch Baustellen stark beeinträchtigt. Der komplette Neubau des Hauptbahnhofes (verbunden mit Abriss des Süd- und Ostbahnhofes) und die

Sanierung nahezu aller großen Bahnhöfe und Haltestellen der S-Bahn wurden im laufenden Betrieb durchgeführt. Im Jahr 2015 geht der Hauptbahnhof Wien, und damit ein neues System im Fernverkehr, in Vollbetrieb. Damit hat Wien eine moderne und zeitgemäße Bahninfrastruktur, die eine Grundlage für ein verbessertes Angebot und neue Kapazitäten für den Nah- und Regionalverkehr bieten kann.

Durch das „S-Bahnpaket" wird der Stellenwert der S-Bahn verbessert. Es enthält Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen, verbesserte Servicequalität und ein koordiniertes Marketing des hochrangigen Wiener öffentlichen Verkehrs. Erste Elemente des S-Bahnpakets können kurzfristig umgesetzt werden und Wirkung entfalten. Hierfür sind eine verstärke Kooperation und ein gemeinsames Aktionsprogramm unterschiedlicher Stellen von Stadt Wien, Wiener Linien, VOR, ÖBB erforderlich (siehe Punkt 10). Im Detail bedeutet dies:

- Barrierefreie, für den Stadtverkehr geeignete S-Bahn-Garnituren schaffen nicht nur zusätzlichen Komfort für die Fahrgäste, sondern können auch einen rascheren Fahrgastwechsel und Fahrzeiten ermöglichen.
- Durch ein gemeinsames Vermarktungskonzept des öffentlichen Verkehrs in Wien wird das Angebot der S-Bahn bei der Bevölkerung besser bekannt gemacht. Als ein Element hiervon wird ein einheitlicher Schnellverkehrsplan für Wien und das Umland erstellt. Dieser enthält jedenfalls U-Bahn- als auch Schnellbahnlinien in gleichwertiger Darstellung (ggf. auch weitere ÖV-Hauptachsen) und wird in allen Verkehrsmitteln, unabhängig vom Betreiber, gleichermaßen präsentiert.

Mit der S-Bahn besteht bereits ein hochrangiger Verkehrsträger, dessen Angebot mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz ausgeweitet werden kann. Langfristiges Ziel ist eine massive betriebliche Angebotsverbesserung im Kernbereich des Wiener Schnellbahn-Netzes. Dazu gehört das Angebot eines 15-Minuten-Taktes auf S-Bahn-Außenästen. Auf städtischen Tangentialen werden nach Bedarf auch dichtere Takte angeboten. Um diesen Standard zu erreichen, sind auch weitere Infrastrukturprojekte Projekte im ÖBB-Netz erforderlich. Weitere U-Bahn-Ausbauten, bis an die Stadtgrenze und darüber hinaus, weisen derzeit ein unzureichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Zweckmäßiger sind daher bis auf Weiteres leistungsfähige Alternativen mit geringerem Investitionsbedarf und geringeren Betriebskosten. Besonders bieten sich dabei Angebotsverdichtungen an, gegebenenfalls gepaart mit geringfügigen infrastrukturellen Anpassungen. Maßnahmen zur Aufwertung der Badner Bahn werden durch die Länder Wien und Niederösterreich im Zeitraum bis 2021 realisiert. In locker besiedelten Gebieten können bedarfsgesteuerte Angebote, wie z.B. Anrufsammeltaxis, eine für die Öffentlichkeit kostengünstige und für NutzerInnen praktische Lösung sein. Damit können auch diese Gebiete an das hochrangige Netz angebunden werden.

Folgende Projekte haben erste Priorität:

- Der Ausbau der Südbahn von Meidling bis Liesing.
- Weitere Angebotsverdichtung der S 45 (Vorortelinie) und Ausbau entlang der Donau.
- Angebotsverdichtungen auf den S-Bahn-Außenästen (insbesondere S 3, S 7, S 50 oder S 10 via Stadlau) und der Wiener Lokalbahn in Abstimmung mit dem Land Niederösterreich.
- S-Bahn-Verbindung S 80 Stadlau – Hütteldorf (West-Ost-Tangente in Kombination mit dem Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn und Attraktivierung der Verbindungsbahn).

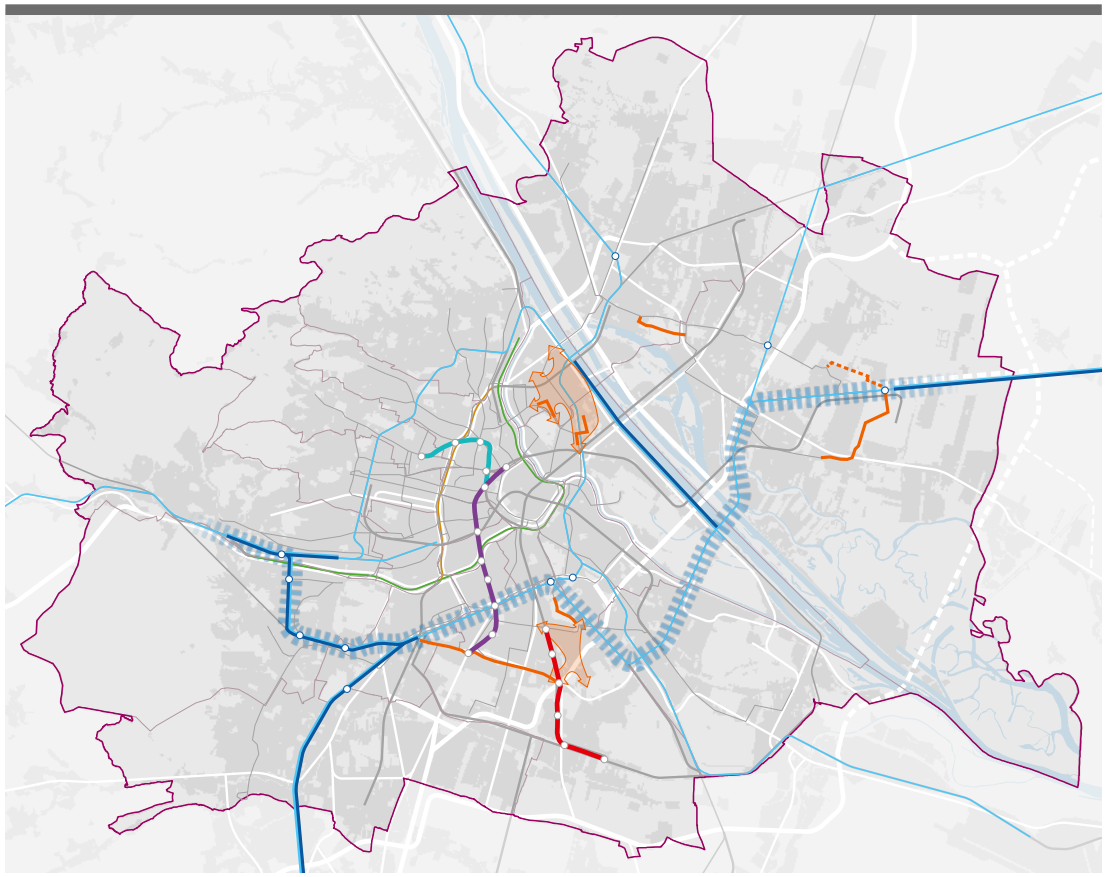
Darüber hinaus werden Untersuchungen für Weiterentwicklungen des Netzes nach 2030 eingeleitet, welche an der Verkehrsnachfrage von über 3 Millionen Menschen in der Stadtregion ausgerichtet sind. Infrastrukturelle Maßnahmen werden auf ein Betriebsprogramm mit Verdichtungen des Angebots ausgerichtet, z. B. Verlängerung der neuen S 80 im Westen nach Purkersdorf bzw. im Osten nach Raasdorf.

Im BürgerInnenrat wurde für den öffentlichen Verkehr generell mehr Servicequalität gewünscht, z.B. ein attraktiveres Ticketsystem mit Chipkarte, eine Halbjahresfahrkarte für RadfahrerInnen, mehr Platz für Kinderwägen oder die kostenlose Radmitnahme.

43 STÄRKUNG DER HOCHRANGIGEN ANGEBOTE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR DURCH AUSBAU DES U-BAHN-NETZES

Die hohe Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs in Wien hat wesentlich zur hohen KundInnenzufriedenheit und zum massiven Anstieg der Fahrgastzahlen beigetragen. Mit den Modernisierungsmaßnahmen für die U-Bahn-Linien U4 (Projekt NEU4) und die U6 wird die Zuverlässigkeit weiter gestärkt. Beide Projekte laufen bis Ende 2020. Um den dicht besiedelten Stadtgebieten im Süden Wiens eine rasche Verbindung ins Zentrum sowie einen Anschluss ans hochrangige Netz zu bieten, wird die U1 vom Reumannplatz bis 2017 nach Oberlaa verlängert. Innerstädtisch ist eine deutliche Kapazitätssteigerung des hochrangigen ÖV-Netzes erforderlich, da einzelne Linien, trotz Bestandsoptimierung, in absehbarer Zeit an ihre

Schwerpunkte des ÖV-Ausbaus



Schnellbahn
- Betriebliche Maßnahmen
- Infrastrukturprojekte
- West-Ost-Achse

Straßenbahn
- Planungsräume für Straßenbahnprojekte lt. Wiener Öffi-Paket vom 27.06.2014
- Straßenbahnprojekte lt. Wiener Öffi-Paket vom 27.06.2014
- Weitere Straßenbahnprojekte

U-Bahn Ausbau
- U1
- U2
- U5

U-Bahn Modernisierungs- und Erhaltungsmaßnahmen
- U4
- U6

Kapazitätsgrenzen gelangen werden. Dies ist mit einer neuen Linienführung der U2 vom Schottentor über die westlichen Innenbezirke Richtung Favoriten möglich. Der Westen Wiens und vor allem der Bezirk Hernals werden zukünftig durch die neue U5 besser an die Innenstadt angebunden, wobei die gut etablierten Straßenbahnachsen Währinger Straße und Alser Straße bestehen bleiben. Die U5 wird ab der Station Rathaus über die derzeitige U2-Bestandsstrecke bis zum Karlsplatz geführt.

Durch diese neuen Linien können wesentliche U-Bahn-Linien (U6, U3, U4), die Straßenbahnlinien 43 und 44 und auch mehrere Umsteigeknoten entlastet werden. Durch die Anbindung der S-Bahn-Stammstrecke bei Matzleinsdorf profitieren PendlerInnen aus der südlichen Stadtregion von der neuen U2-Verbindung mit dem zentralen Bereich Wiens.

Der Ausbau von U1, U2 und U5 erfolgt innerhalb der sogenannten 4. und 5. Ausbaustufe der Wiener U-Bahn. Die U2-Verlängerung vom Karlsplatz Richtung Südosten ist nicht mehr prioritär. Ein Ast der U1 nach Rothneusiedl sowie weitere Ausbauten des U-Bahnnetzes (zum Beispiel U3, U6) werden als langfristige Option, in Abhängigkeit von signifikanten Zunahmen der Verkehrsnachfrage in den betroffenen Gebieten, gesehen. In Abhängigkeit von der dynamischen Bevölkerungsentwicklung legt die Stadt Wien, gemeinsam mit den Wiener Linien, eine Potenzialanalyse für solche U-Bahn-Projekte bzw. mögliche Verlängerungen in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung vor.
Für den weiteren U-Bahn-Bau, nach Umschichtung der Finanzmittel in der 4. Ausbauphase, soll vor Realisierungsbeginn des Linienkreuzes U2/U5 die Finanzierung einer 5. Ausbauphase mit den relevanten Beteiligten sichergestellt werden.

Folgende Projekte haben erste Priorität:
- Verlängerung der U1 nach Oberlaa (bis Herbst 2017)
- Modernisierung U4 und U6 (bis Ende 2020)
- Linienkreuz Rathaus-U2/U5: neue U5 nach Hernals (Elterleinplatz) und U2-Verlängerung in den Bereich Wienerberg.

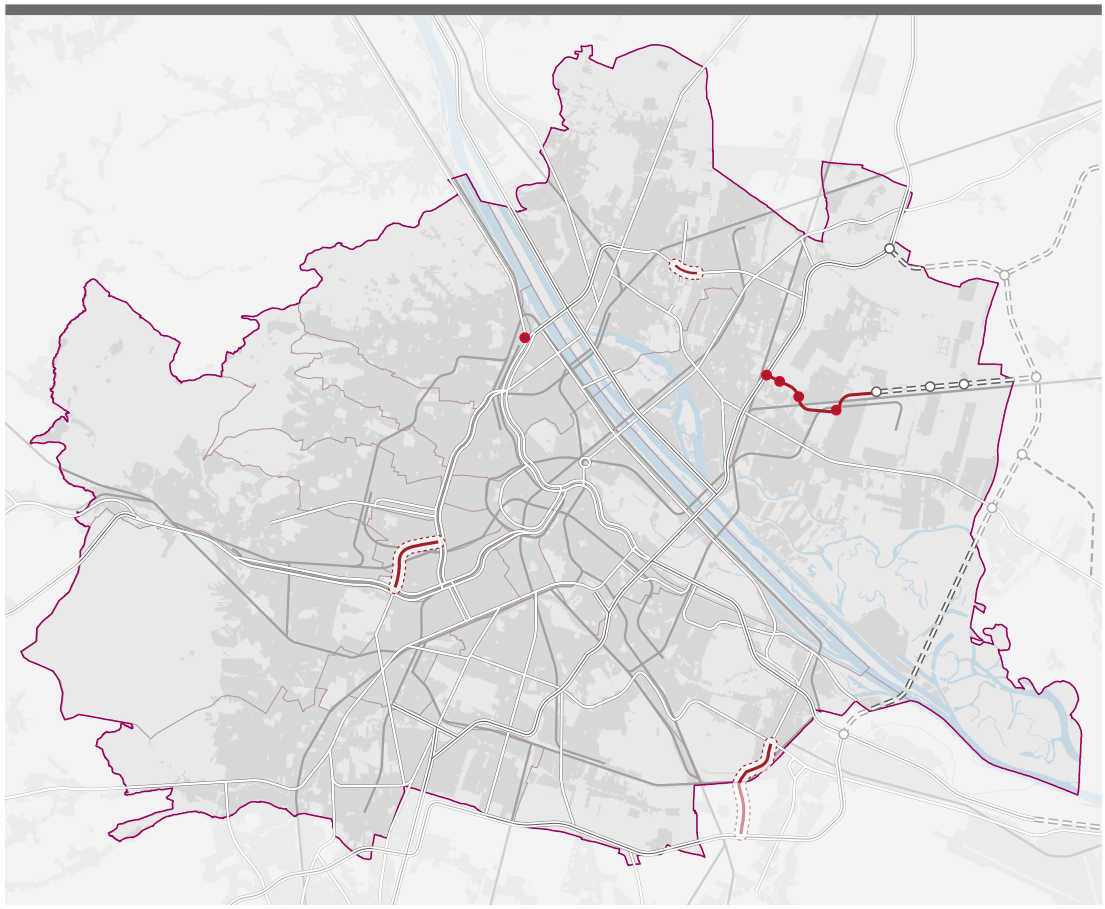
44 OPTIMALE ÖV-ERSCHLIESSUNG DER STADTENTWICKLUNGSGEBIETE

Die rechtzeitige Erschließung von Stadterweiterungsgebieten mit öffentlichem Verkehr ist weiterhin ein Prinzip der Wiener Stadtentwicklung. Durch die dynamische Entwicklung vieler Neubaugebiete zur gleichen Zeit stellt dies eine besondere Herausforderung dar. In vielen Fällen sind Straßenbahnen die optimalen Verkehrsmittel, um große Stadtentwicklungsgebiete zu erschließen, da die Errichtungs- und Betriebskosten im Vergleich zu U-Bahn-Linien nur einen Bruchteil ausmachen, die flächige Erschließung besser gewährleistet wird und gleichzeitig die Beförderungskapazität ausreichend hoch ist. Neue Straßenbahnlinien werden als Zubringer zu U-Bahn und S-Bahn geplant und eignen sich gleichzeitig zur tangentialen Vernetzung der Stadt. Auch hochwertige Buskorridore können als strukturbildende Linien das ÖV-Rückgrat für Stadtrandgebiete herstellen, wenn das Fahrgastpotenzial eine Straßenbahnlinie vorerst nicht rechtfertigt. Die rechtzeitige Bereitstellung des ÖV-Angebotes in Stadtentwicklungsgebieten beim Einzug der neuen BewohnerInnen wird durch eine zeitgerechte und umfassende Abstimmung zwischen Stadtentwicklung und Verkehrsunternehmen gewährleistet.

Folgende Projekte haben erste Priorität:
- Straßenbahn Erschließung Nordbahnhof,
- Straßenbahn Erschließung Nordwestbahnhof,
- Straßenbahntangente Wienerberg, erster Schritt Buskorridor als Vorleistung,
- Straßenbahn Erschließung Monte Laa,
- Straßenbahn Erschließung Seestadt Aspern,
- Straßenbahn Erschließung Donaufeld,
- weitere hochwertige Busprojekte, speziell am Stadtrand und als tangentiale Verknüpfungen.

Neben diesen prioritären Projekten werden langfristig Verbindungen im Bereich des südlichen Stadtrandes (Liesingtal) oder im nördlichen Bereich der Bezirke Floridsdorf und Donaustadt angestrebt. Auch innerstädtisch sind weitere Netzadaptierungen zweckmäßig, beispielsweise im Bereich der Burggasse-Gablenzgasse-Ottakring oder der Felberstraße/Bereich Westbahnhof.

Individualverkehr: Planungen im Hauptstraßen-B-Netz



Planung Stadt Wien

Bestand Autobahnen
Bestand Hauptstraße B
Hauptstraße B mit Anschlussstellen und Knoten
Planungsgebiet

Externe Planungen (Bund, andere Länder)

Autobahnen, Schnellstraßen sowie Hauptstraße B mit Anschlussstellen und Knoten

45 NEUE STRASSEN FÜR NEUE STADTTEILE

Wien ist hervorragend sowohl durch ein hochrangiges Straßennetz als auch durch fein verteilte Erschließungsstraßen erschlossen. Im dicht verbauten Stadtgebiet sind Straßenerweiterungen bereits aufgrund des dringlicheren Platzbedarfs anderer Nutzungen eingeschränkt. Neue Straßenprojekte müssen im Zusammenhang mit neuen Stadtentwicklungsgebieten und Wohnungsneubauten realisiert werden. Innerorts soll dagegen verstärktes Augenmerk auf die urbane, qualitätsvolle Gestaltung der Verkehrsflächen gelegt werden. Die ASFINAG plant und finanziert den Bau und Betrieb des „Umfahrungsrings“ Wien.

Die bestehenden hochrangigen Straßenbauprojekte der Stadt Wien wurden im Zuge der Erarbeitung dieses Fachkonzepts nach den oben angeführten Kriterien geprüft. Folgende Projekte sind weiterhin als Ergänzung des Hauptstraßen-B-Netzes vorgesehen:

- Stadtstraße Aspern zur Entlastung der alten Ortskerne in der Donaustadt und Anbindung der Seestadt Aspern.
- Der Lückenschluss der H-B 229 im Abschnitt Siemensstraße/Julius-Ficker-Straße zwischen Heinrich-von-Buol-Gasse und Kürschnergasse.
- Die H-B 14 Simmeringer Hauptstraße – Klederinger Straße als Anbindung der Betriebsbaugebiete südlich und südöstlich des Zentralfriedhofes (Betriebsbaugebiet Ailecgasse) an die S 1, um bestehende Wohngebiete, tw. auch in Niederösterreich, zu entlasten. Entsprechend ist die Realisierung auch von den Interessen der Stadtgemeinde Schwechat bzw. des Landes Niederösterreich abhängig.

Folgende Projekte werden, in Abhängigkeit von der Gebietsentwicklung, an die neuen Anforderungen an Hauptstraßen B hinsichtlich Dimension, Qualitäten und Ausgestaltung angepasst:

- Die H-B 227 im Zusammenhang mit der Anschlussstelle Muthgasse zur Anbindung des Stadtentwicklungsgebietes an das höherrangige Straßennetz.
- Die H-B 224 im Abschnitt Gürtel – Winckelmannstraße – Wiental ist notwendig, wenn entlang der Felberstraße auf dem Gebiet des Westbahnhofes eine neue Bebauung realisiert werden sollte. In diesem Fall wird das Straßenprojekt überarbeitet und an die neuen Rahmenbedingungen angepasst.

Folgende Straßen sollen mit einem reduzierten Querschnitt als Erschließungsstraßen für Stadtentwicklungsgebiete ausgebaut werden:

- H-B 232 im Bereich Gerasdorf
- H-B 228 im Bereich Simmering
- H-B 225 entlang des Goldberges

MOBILITÄT BRAUCHT INNOVATION

In einer zukunftsorientierten, lebenswerten Stadt spielen Innovation und Forschung eine wichtige Rolle. Die Smart City Wien Rahmenstrategie setzt mit dem Ziel „2050 ist Wien ‚Innovation Leader' durch Spitzenforschung, starke Wirtschaft und Bildung" einen Akzent. Im Mobilitätsbereich bieten sich dabei besondere Chancen, gleichzeitig den Standort zu stärken und Verbesserungen bei Komfort, Akzeptanz, Effizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrs zu erreichen.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass Forschung und Innovation eine Schlüsselrolle dabei spielen werden, die ambitionierten Mobilitätsziele in Wien zu erreichen. Deshalb zielen die Maßnahmen im Handlungsfeld Forschung und Innovation darauf ab, dass die Stadt Wien zu einer lebhaften Entwicklung von Forschung und Innovationen für den Mobilitätssektor beiträgt und diese für sich nutzbar machen kann.

Meist wird bei Innovationen im Zusammenhang mit Mobilität in erster Linie an Technologie, insbesondere an Fahrzeugtechnologie, gedacht. Verknüpfungen mit Informations- und Kommunikationstechnologie („intelligente Verkehrssysteme") nehmen dabei stetig zu. Im Gegensatz dazu wurde der Forschung und Innovation in den Bereichen Sozial-, Organisations- oder Wirtschaftswissenschaften mit Wirkung auf den Verkehr bisher zumeist weniger Beachtung zugemessen.

Den neuesten Stand der Technik nutzen
Aus Sicht der Stadt Wien werden Fortschritte bei Fahrzeugtechnologien (insbesondere mit Bezug zum Autoverkehr) und intelligenten Verkehrssystemen bereits ausreichend durch den Markt bereitgestellt, bzw. durch europäische oder nationale Initiativen gefördert. Die Stadt Wien wird daher keine gesonderten Anstrengungen in diesem Bereich unternehmen. Gleichzeitig wird der neueste Stand der Technik unter Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und Verlässlichkeit konsequent eingesetzt, damit die Vorteile ihren Nutzen im Wiener Verkehr entfalten können.

Wiener Innovationen für Mobilität
In Wien wurden bereits mehrfach international wegweisende Innovationen mit Bezug zum städtischen oder öffentlichen Verkehr entwickelt. Zu den erfolgreichsten zählen Verkehrsinformationssysteme mit den Nutzerportalen „qando" und „AnachB | VOR", Vermarktungsansätze wie die 365-Euro-Jahreskarte oder Fahrzeugtechnologie wie die ULF-Niederflurstraßenbahnen. Die Stadt Wien steht zu ihrer aktiven Rolle bei der Unterstützung von Forschung und Innovation, besonders für den kommunalen Bereich. Die Konzentration liegt dabei weiterhin auf Projekten und Anwendungen, die zur Stärkung des Umweltverbunds beitragen. Stärker als bisher werden zukünftig die Themen Multimodalität sowie Zufußgehen, öffentlicher Raum und Radfahren berücksichtigt.

Besondere Interessen für Forschung und Innovation
Forschung und Innovation soll beim Menschen als Nutzer ansetzen, um Mobilitätsverhalten besser zu verstehen. Darauf basierend kann die Stadt Wien ihre Aufgaben besser wahrnehmen – von der Gestaltung von Straßen über die Organisation von Mobilitätsangeboten bis zur Einführung von Anreizsystemen. Ein besonderes Interesse der Stadt Wien, als Verantwortliche für eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturen, ist es, durch Innovation deren Verlässlichkeit zu steigern und gleichzeitig, als Verwalterin öffentlicher Mittel, den Einsatz der Ressourcen möglichst effizient zu gestalten.

46 BEDARFSRECHERCHE FÜR INNOVATION IM RAHMEN DES MONITORINGS

Im Monitoring zum Fachkonzept Mobilität soll besonderer Wert auf die Performance hinsichtlich der ambitionierten Leistungsziele gelegt werden. Dabei wird analysiert, ob die vorgesehenen Maßnahmen für die Zielerreichung ausreichen und ob es Bedarf nach neuen, innovativen Maßnahmen bzw. nach Forschung gibt. Dies bildet eine wichtige Grundlage für Förderungen der Stadt Wien und deren inhaltlicher Mitwirkung bei anderen Förderstellen. Aus heutiger Sicht wären zum Beispiel folgende Forschungsthemen besonders interessant:

- Möglichkeiten zur Unterstützung und Messung des Fußgängerverkehrs,
- Möglichkeiten zur automatisierten Messung von Wegeketten und Modal Split-Werten,
- betriebliches Mobilitätsmanagement,
- Straßenräume: Definition und Messung von Qualitäten, Definition multifunktionaler Straßenquerschnitte, Gestaltung und Begleitung von „Lernräumen“ für eine neue Mobilitätskultur,
- Grundlagenforschung zu sozialwissenschaftlichen und verkehrspsychologischen Aspekten der Mobilität,
- Ausweitungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Carsharings,
- städtische Logistiksysteme und Modellierung von Wirtschaftsverkehr,
- Usability bei Intermodalität,
- Mobilität im Alter,
- Kommunikationsstrategien und Einsatz von Social Media.

Im Rahmen des Monitorings zum Fachkonzept Mobilität wird die Bedarfsrecherche regelmäßig aktualisiert. Dabei wird auf eine zielgruppendifferenzierende Betrachtung Wert gelegt und Daten zu Gender- und Diversitätsaspekten werden explizit ausgewertet.

47 AKTIVE STEUERUNG VON INNOVATIONSPROJEKTEN

Kooperationsprojekte zwischen AkteurInnen mit unterschiedlichsten Hintergründen erschließen ein großes Innovationspotenzial. Die Stadt Wien wird in diesen Kooperationsprojekten künftig stärker eine steuernde Rolle einnehmen und damit die Ergebnisse besser anwendbar machen.
Zur Steuerung gehört auch eine systematische Auswahl von Projektideen. Um den Wert einer Idee im Mobilitätsbereich zu beurteilen, wird in einem breiten Diskurs ein Bewertungsschema erstellt. Dieses orientiert sich inhaltlich an den Zielen des Fachkonzepts Mobilität, muss einfach handhabbar und mit geringem Aufwand anwendbar sein. Ein Fairness-Check (siehe Kapitel „Der Weg zum Fachkonzept: Methoden und Prozesse“) kann dabei die Auswahl begleiten. Das Bewertungsschema wird so gestaltet, dass es auch auf (zumeist technische) Innovationen angewendet werden kann, welche der Stadt Wien angeboten werden oder für die Unterstützung erbeten wird.

48 GEZIELTER EINSATZ DER FÖRDERUNG VON FORSCHUNG UND INNOVATION

Die Stadt Wien setzt über ihre Förderagenturen beträchtliche Mittel zur Förderung der Wirtschaft ein. Das Potenzial innovativer Unternehmen wird im Mobilitätsbereich noch unterdurchschnittlich angesprochen. Bei der Gestaltung der Calls sollen daher auch mobilitätsrelevante Aspekte einfließen und die Förderung auf Lösungen, welche die Stadt Wien benötigt, ausgerichtet werden. Zahlreiche Förderstellen, welche z.B. Mittel von Bundesebene oder der europäischen Union verwalten, gestalten die Programmierung ihrer Förderinstrumente kooperativ. Hierbei soll sich die Stadt Wien aktiv einbringen.

49 ENGE ZUSAMMENARBEIT MIT FORSCHENDEN UND LEHRENDEN

Neben einer Intensivierung der direkten, bilateralen Kontakte zwischen der Stadt Wien und Lehrenden an den Universitäten und Fachhochschulen sollen folgende Instrumente (weiter-)entwickelt werden:

- Stiftungsprofessuren (nach Vorbild Lehrstuhl Öffentlicher Raum an der TU Wien)
- Doktorandenkollegs (nach dem Vorbild der Wiener Stadtwerke – TU Wien)
- Diplom-/Bachelorarbeitsbörse zum Themenfeld Mobilität aktiv betreiben
- Forschungskooperationen, nach dem Vorbild Wiener Linien – TU WIEN/AIT

50 AUSBAU BESTEHENDER INNOVATIONEN

Im Bereich der Stadt Wien und der mit ihr verbundenen Institutionen wurden bereits wertvolle, innovative Projekte lanciert. Zukünftig sollen diese ausgebaut werden:

Nahtlose, multimodale Mobilität: SMILE
Wer unterwegs ist, wählt nach Reisezweck, Bedarf, persönlichen Vorlieben und aktueller Verkehrssituation das passende Verkehrsmittel aus. Heute ist das oft noch kompliziert, weil Informationssysteme, Tarife, Tickets und Zutrittssysteme nicht aufeinander abgestimmt sind. Im Forschungsprojekt SMILE wird ein Prototyp für eine einheitliche Mobilitätsplattform für alle Verkehrsmittel entwickelt. Derzeit wird der Prototyp unter Leitung der Wiener Stadtwerke österreichweit getestet. Das Projekt SMILE soll institutionell dauerhaft verankert werden und auf breiter Basis verfügbar werden.

Graphenintegrationsplattform (GIP)
Mit der österreichweiten Graphenintegrationsplattform werden Verkehrsdaten nach einheitlichen Regeln digital verwaltet. Die Aktualität der Wiener Inputdaten muss auch zukünftig sichergestellt werden. Darüber hinaus sollen weitere Services entwickelt werden, die deren Potenziale, vor allem als Behördeninformationssystem, weiter ausbauen.

Erweiterung der Mobilitätskarte
Die Wiener Stadtwerke schaffen zurzeit mit der Mobilitätskarte ein neues Produkt, das auf der Jahreskarte der Wiener Linien aufbaut. Die Karte schafft Zugang zu multimodalen Angeboten: Aktuell sind Funktionen zum Parken, E-Tanken sowie zur Nutzung von City-Bike und Carsharing geplant. Nach der erfolgreichen Testphase könnten zukünftig auch stärker Funktionen für die aktive Mobilität enthalten sein (Fahrradgaragen, Rabatte für RadfahrerInnen/FußgängerInnen), und die Mobilitätskarte könnte auf Unternehmen ausgeweitet werden.

EDITS
Im Rahmen des von der Europäischen Union geförderten Projekts „European Digital Traffic Infrastructure Network for Intelligent Transport Systems (EDITS)“ werden Grundlagen erarbeitet, die grenzüberschreitende, multimodale Verkehrsinformationen ermöglichen. Ausgehend von bestehenden Plattformen werden Spezifikationen und Systeme für den Austausch von Daten geschaffen. Die Funktionalität wird in drei Pilotregionen getestet, unter anderem dem centrope Raum. EDITS erweitert dabei AnachB.at auf Relationen zu Zentren in der Tschechischen Republik, Ungarn und der Slowakei.

GEMEINSAM IN DER REGION

Fünf

Je weiter sich der Zug von der Küste entfernte, desto mehr verlor die Landschaft ihre liebliche Sanftheit und wurde immer rauher und wilder; der Rhythmus der Hänge wurde schroffer, da und dort ragten nackte Felsen und Zacken auf, verdunkelten die Sonne und fielen in Steilwänden zu Schluchten mit reißenden Flüssen und kleinen Bächen ab. Ich stand am offenen Fenster im Gang, atmete die bereits kühle Luft und versuchte mich an die Namen der Ortschaften und an die Entfernungen zu erinnern, wie ich sie auf einem alten Atlas in Menorca gesehen hatte; ich hoffte da zu sein, bevor alles völlig kahl und hart und düster war.

Ich erkundigte mich auf dem winzigen Bahnhof von Nimaud, aber bis zum nächsten Morgen fuhr kein Bus nach St. Gaudemart, wo Misia lebte. Es gab auch keine Taxis oder sonstigen Verkehrsmittel, und so machte ich mich zu Fuß auf den Weg zu ihr, winkte jedem der wenigen vorbeifahrenden Autos mit erhobenem Daumen. Bald fand ich mich auf einem Gelände wieder, wo der Asphalt, über den ich schritt, die einzige Spur von menschlichem Leben war; sonst gab es, soweit das Auge reichte, nur Felsen und harte Erde und kümmerliches Gras und Gebüsch, zerklüftete Flächen und Abhänge, über die ein Wind fegte, der mich zwang, vornübergebeugt zu gehen, und mir so um die Ohren blies, daß ich mich immer wieder umdrehte und überlegte, ob ich nicht ins Dorf zurückkehren und alles auf morgen verschieben sollte. Aber ich war zu begierig, Misia wiederzusehen, und je mehr mir klar wurde, was für einen extremen Ort sie sich ausgesucht hatte, desto stärker wurde mein Wunsch, sie zu sehen.

Endlich hielt ein rotgesichtiger alter Bauer in einem Lieferwagen an und nahm mich mit. In meinem miserablen Französisch fragte ich ihn, ob er zufällig die sieben jungen Leute kannte, die zusammen in St. Gaudemart lebten, er belfahr lachend, sagte immer wieder einen Satz, der witzig sein sollte, den ich aber nicht verstand. Er zeigte auf mein strähniges verfilztes Haar, deutete mit der Hand einen Ziegenbart am Kinn an, lachte wieder los. Er stank nach Wein und Schweiß und organischem Dreck, sein Gesicht war von Wind, Sonne und Kälte mit einem Netz von Furchen überzogen, und trotzdem war klar, daß er in ihnen und auch in mir komische Wilde sah, er konnte kaum an sich halten. Ich machte mit der Hand ein Zeichen, das Kind bedeuten sollte, er nickte, machte »Määh, määh«, deutete eine Ziege an, lachte erneut. Auch ich lachte, aber frierend und beunruhigt, nicht mehr so sicher, ob es eine gute Idee gewesen war, so spontan Misias Spuren zu folgen.

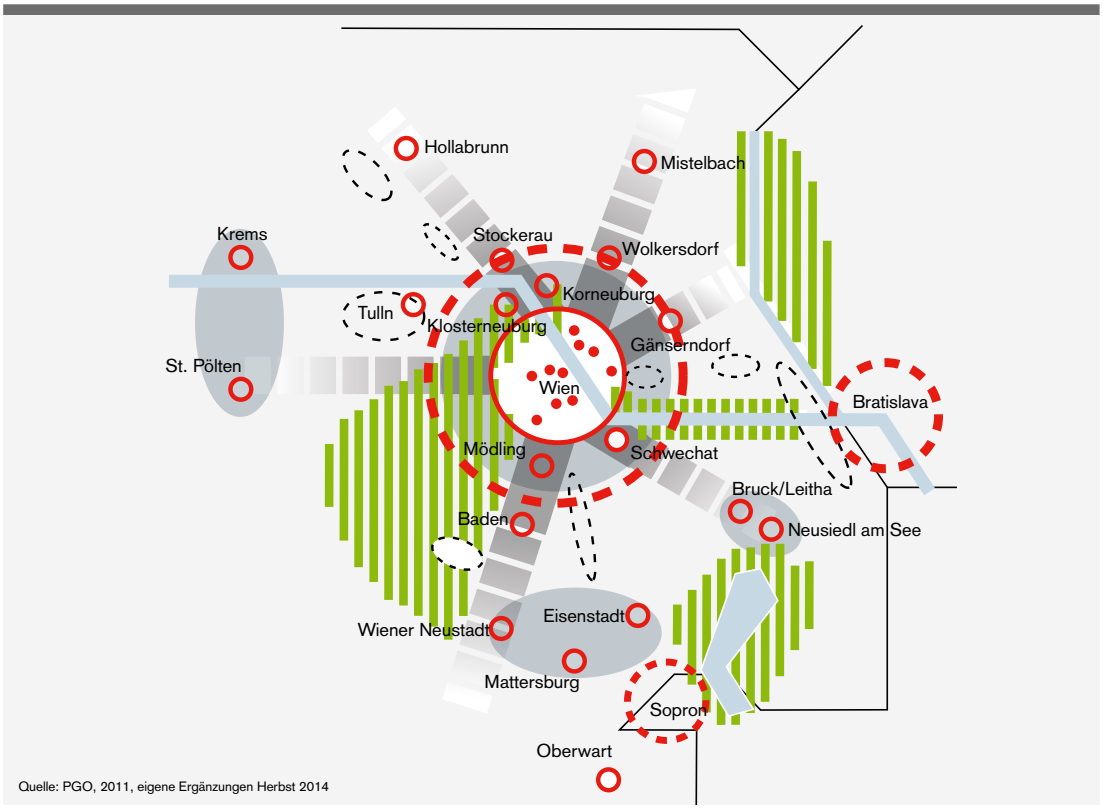
In einer Kurve unterhalb eines Felsvorsprungs hielt der Bauer an, zeigte auf zwei Steinhäuser viel weiter unten, die ich selber in der kahlen, abschüssigen Landschaft vielleicht nicht einmal gesehen hatte. Es war Spätnachmittag, das Licht war merkwürdig farblos, als würden die Sonnenstrahlen durch eine riesige graue Linse dicht über den Wolken getrübt.

Ich ging den unasphaltierten, steilen Weg voller Furchen

EINLEITUNG

Die Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland haben vereinbart, eine gemeinsame regionale Mobilitätsstrategie in ihren neuen Mobilitätskonzepten zu verankern. Diese Konzepte werden derzeit erarbeitet und sollen im Laufe des Jahres 2015 fertiggestellt werden. Gemeinsames Handeln ergibt sich aus den gemeinsamen Herausforderungen, insbesondere durch den PendlerInnenverkehr innerhalb der sogenannten Stadtregion+, und durch weiträumige funktionale Verkehrsbeziehungen.
Als österreichische Ostregion wird das Gesamtgebiet der drei Bundesländer bezeichnet, als „Stadtregion+“ gelten die Wachstumsgebiete Wiens, Niederösterreichs und des Burgenlands. Im Übrigen stärkt eine abgestimmte Mobilitätsstrategie die Position der Ostregion innerhalb Österreichs und im internationalen Kontext. Deshalb ist die Vertiefung der Kooperation zwischen den Bundesländern und – ganz generell – die Abstimmung von verkehrspolitischen Positionen und Interessen zweckmäßig und wichtig.
Die vorliegende gemeinsame Strategie ist Ergebnis eines Diskurses mit den LändervertreterInnen und dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), wobei auf strategische Aussagen in den entstehenden Mobilitätskonzepten zurückgegriffen werden konnte.

Entwicklungsperspektiven der Stadtregion+
Weiterentwicklung im Rahmen der Abstimmungen zu den Landesverkehrskonzepten



Quelle: PGO, 2011, eigene Ergänzungen Herbst 2014

- Stadt-Umland-Kooperationen
- Entwicklungsschwerpunkt
  Orte mit besonderer zentralörtlicher Funktion
- Zielgebiete der Stadtentwicklung 2014
- Entwicklungsachse
  Räume entlang hochrangiger Verkehrsinfrastruktur zwischen mehreren Entwicklungsschwerpunkten
- Polyzentrischer Standortraum
  funktional eng verflochtener Raum zwischen mehreren Entwicklungsschwerpunkten
- Ergänzender Standortraum
  Raum in „Achsenzwischenräumen“ mit besonderer Bedeutung für die künftige regionale Entwicklung
- Besonders sensibler Raum
  Regionsteil mit herausragender landschaftsökologischer Bedeutung
- Gewässer
- Staatsgrenzen

HERAUSFORDERUNGEN UND AUFGABEN

Die Ostregion ist durch gemeinsame Herausforderungen und Aufgaben, aber auch durch strukturelle und verkehrsgeografische Unterschiede geprägt. Räumlich lassen sich der Ballungsraum mit einer dynamischen Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung („Stadtregion+"), Siedlungs- und Verkehrsachsen sowie sogenannte Zwischenräume ohne ausgeprägte Wachstumsdynamik unterscheiden. Angesichts dieser Entwicklungstendenzen gibt es mehrere besondere Herausforderungen.

Eine wachsende Region

Wien soll längerfristig (2030+) um 270.000 EinwohnerInnen wachsen – auf insgesamt knapp 2 Millionen EinwohnerInnen. Das dynamische Wiener Umland in Niederösterreich und im Burgenland lässt einen weiteren Zuwachs von etwa 170.000 EinwohnerInnen erwarten, sodass nach 2030 in der „Stadtregion+" mehr als 3 Millionen Menschen leben werden. Die größte Herausforderung ist – angesichts bereits vorhandener Kapazitätsprobleme im Verkehrssystem – die Bewältigung des dadurch induzierten Verkehrs.

Die steigende Attraktivität der Stadtregion+ lässt darüber hinaus auch zusätzliche PendlerInnenströme in der gesamten Ostregion bzw. zu den östlichen Nachbarstaaten erwarten. Angesichts dessen ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung auch über die Ländergrenzen hinweg wichtig, insbesondere in der dynamischen Stadtregion+. Neue Siedlungsschwerpunkte und urbane Verdichtungen sollen an (hochrangigen) öffentlichen Verkehrsmitteln ausgerichtet sein.

Dabei ist die Raumplanung und Raumordnung besonders gefordert, schließlich bestehen zwischen Siedlungsstruktur, Verkehrsangeboten und dem Mobilitätsverhalten Zusammenhänge mit langfristigen Wirkungen. Eine räumlich zersplitterte und nicht abgestimmte Entwicklung zieht hohe öffentliche Kosten für Infrastruktur und ÖV-Angebote, aber auch hohe individuelle Kosten für die NutzerInnen nach sich.

Wien und das Umland

Eine abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrspolitik, insbesondere in der Stadtregion+, ist eine besondere Herausforderung, schließlich gilt es, einen Teil der stark auf Wien ausgerichteten Verkehrsströme auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Erhebungen zeigen im Übrigen, dass Wege zwischen Wien und den angrenzenden Umlandgemeinden überwiegend mit dem Auto zurückgelegt werden, während bei längeren Distanzen in der gesamten Ostregion der ÖV-Anteil zunimmt.

Attraktivität und Stellenwert des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs

Angesichts des gesamten Verkehrszuwachses in der Stadtregion+ gibt es verkehrspolitische Positionen und Interessen der Länder, die eine gemeinsame Initiative erfordern:

- Die Stadt Wien strebt, gemäß Stadtentwicklungsplan 2025 (beschlossen 2014), für den Binnenverkehr einen Wegeanteil der WienerInnen von 80% im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) an; auch der PendlerInnenverkehr soll – mit Hinweis auf ökologische Ziele – verstärkt als öffentlicher Verkehr stattfinden.
- Für Niederösterreich und das Burgenland ist die Erreichbarkeit in die und innerhalb der Stadtregion+ wesentlich. Auch das niederösterreichische Klima- und Energieprogramm 2020 (2014) und die Energiestrategie Burgenland (2013) erfordern Initiativen im öffentlichen Verkehr.

Im Bewusstsein dieser Herausforderung wurden bereits mehrere Prozesse abgewickelt:

- In der Nah- und Regionalverkehrsstrategie Ostregion (NRSO, 2012) wurden überwiegend erforderliche Koordinations- und Abstimmungsprozesse im öffentlichen Verkehr behandelt,
- im Schienenverkehrskonzept Region Wien (ÖBB, 2012) sind Verbesserungen des ÖV-Angebotes in der Region bis 2025 enthalten, mit dichteren Intervallen auf den Verkehrsachsen, attraktiveren und leistungsfähigeren Fahrzeugen und einer höheren Kapazität im innerstädtischen ÖV-Angebot (Planfall „Bypass light").

In der Stadtregion+ ist darüber hinaus die Verbesserung bzw. Schaffung tangentialer ÖV-Angebote wesentlich und im gemeinsamen Interesse der Bundesländer. Die Attraktivität des Standortes Wien für Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen sowie die Wohnqualität im Umland, geprägt durch im Allgemeinen geringere Wohnkosten, erzeugen starke, auf Wien gerichtete Verkehrsströme. Hochwertige Verkehrsangebote – insbesondere im öffentlichen Verkehr – sind deshalb ein zentrales Interesse der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland.

Öffentlicher Verkehr abseits des Ballungsraumes

Außerhalb der Stadtregion+ und abseits der Verkehrsachsen nimmt die Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr ab, Linienverkehre werden mittelfristig laut bundesweiter ÖV-Standards bei entsprechender Siedlungsdichte und Nachfrage angeboten. Daraus erwächst die Herausforderung, durch neue Angebotsformen – dem sogenannten bedarfsorientierten ÖV bzw. Mikro-ÖV – kostengünstigere und dennoch attraktive Angebote zu schaffen. Diese bedarfsorientierten Systeme sind mit dem Linienverkehr mit Bahn und Bus zu einem attraktiven Angebot zu verknüpfen.

Güterverkehr

Für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr werden, laut Bericht des „centrope Infrastructure Needs Assessment Tool“, Zunahmen von mehr als 100 % vorausgesagt (2005–2025/30). Deshalb ist für die Grenzregionen Niederösterreichs und des Burgenlands eine umweltschonende Abwicklung des Güterverkehrs, also eine Verlagerung auf die Schiene angesichts der verkehrspolitischen Ausgangslage in den Nachbarstaaten eine große Herausforderung. In Niederösterreich wird der Güterverkehr (Straße, Schiene, Schiff) laut „Güterverkehr in Niederösterreich – Prognose von Angebot und Nachfrage“ von 2008 bis 2030 um 30 % wachsen. Dazu kommen die Zielvorstellungen im Weißbuch der Europäischen Kommission, die bis 2030 anstrebt, 30 % des Güterverkehrs mit Fahrweiten größer als 300 km auf die Schiene zu verlagern. Deshalb soll im Zusammenwirken der relevanten Handlungsträger (Länder, Verkehrsunternehmen, Transportwirtschaft) ein längerfristiger Handlungsrahmen für den Güterverkehr in der Ostregion erarbeitet werden.
In der City-Logistik gibt es neue, innovative Impulse und erfolgsversprechende Kooperationen. Die drei Bundesländer sollen an diesen Initiativen mitwirken und diese durch begleitende verkehrspolitische Maßnahmen unterstützen.

Ein Tarif- und Informationssystem für die Multimodalität

Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens reichen Angebote allein nicht aus, sie müssen durch bewusstseinsbildende Maßnahmen ergänzt werden. So ist für persönliche Mobilitätsentscheidungen die Information über die verfügbaren Alternativen erforderlich. Die drei Länder haben vor, gemeinsame Aktivitäten im Bereich Bewusstseinsbildung und Information zu ergreifen. Dazu zählen:

- ein intermodales Auskunftssystem unter Einbeziehung multimodaler Mobilitätsangebote,
- ein neues, kundenorientiertes und einfaches Tarifsystem (Tarifreform), das auf die Individualisierung der Gesellschaft reagiert und differenzierte, zielgruppenorientierte Angebote enthält,
- die Integration der Mikro-ÖV-Systeme in das ÖV-Auskunftssystem.

Insgesamt soll der Trend zur persönlichen Multimodalität durch ein umfassendes Mobilitäts-Informationssystem unterstützt werden.

TRANSNATIONALE INITIATIVEN

Die centrope Region, mit den Zentren Wien, Brno, Bratislava sowie Györ und Sopron, hat ein erhebliches Wachstumspotenzial. Im Bewusstsein dessen wurden und werden mehrere Prozesse abgewickelt, die operativ entsprechend geschärft werden sollen, sodass absehbare Handlungen festgelegt werden können. Kooperationsprozesse mit den östlichen Nachbarstaaten sind dort zu intensivieren, wo mittelfristige Handlungen zu erwarten sind.

Regionale Interessen

Nach mehreren Prozessen und Projekten besteht eine umfangreiche Liste an Vorschlägen und Ideen, um die Mobilität von Gütern und Menschen in der Region nachhaltig und effizient zu gestalten. Die Donauraumstrategie als abgestimmte, überregionale Strategie der Raum- und Verkehrsentwicklung stellt den Rahmen für weiterführende und konkretere Prozesse und Projekte dar. Weitere Prozesse stützen sich im Wesentlichen auf diese Strategie. Aus Sicht der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind folgende Initiativen besonders relevant:

Grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem
Das innerhalb der österreichischen Ostregion bewährte regionale, dynamische und intermodale Verkehrsinformations- und Routenplanungssystem AnachB.at findet in ganz Österreich und in Europa Anklang. Für Reisen über Schnittstellen hinweg sind gute Informationen erforderlich. Schrittweise soll daher die Verfügbarkeit von Mobilitätsinformationen für Reisende in der gesamten centrope Region verbessert werden. Langfristiges Ziel ist eine Ausweitung des Angebotes analog zu AnachB.at in der centrope Region.

Attraktive Tickets für den grenzüberschreitenden Personenverkehr
Leicht verständliche, günstige Ticketangebote erleichtern das grenzüberschreitende Reisen. Die EURegio-Tickets stellen dabei schon jetzt ein Erfolgsmodell dar, es ermöglicht Menschen das Umsteigen auf Bus und Bahn. Diese Angebote sollen weiterentwickelt werden, etwa durch ein EURegio-Angebot bis Brünn, ebenso wie weitere Verknüpfungen zwischen regionalen und lokalen Mobilitätsangeboten.

Umsetzung der Projekte auf den TEN-Schienenkorridoren
Ein attraktiver Wirtschaftsstandort benötigt gute internationale Verbindungen sowie ein attraktives Netz innerhalb der Region. Um die Verkehre möglichst nachhaltig abzuwickeln, setzt die Region auf die Schiene. Leistungsfähige Netzelemente des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind Voraussetzung für internationale und regionale Angebotsverbesserungen. Am wichtigsten sind die Projekte am Südbahnkorridor, der Ausbau der Nordbahn, die Aufwertung der Verbindungen nach Bratislava, insbesondere via Marchegg, sowie – als Verbindung zu den TEN-Korridoren – eine bessere ÖV-Anbindung von Eisenstadt durch die Schleifen Ebenfurth und Eisenstadt.

Intensivierung der Kooperation im Donauverkehr
Die Bundesländer Wien und Niederösterreich bekennen sich zur Donau als Güterverkehrsträger. Das setzt leistungsfähige Umschlagterminals in Österreich und den östlichen Nachbarstaaten – bis zum Schwarzen Meer – voraus. Neben der Verbesserung der Infrastruktur zur Stärkung der Intermodalität (Schiff – Bahn, Schiff – Lkw) ist eine transnationale Zusammenarbeit der Donauhäfen wichtig.

Position zur Breitspurbahn
Seit einigen Jahren gibt es Initiativen zur Führung einer Breitspurbahn bis Bratislava bzw. in die Region Wien. Lange Transportzeiten für Güter zwischen Asien und Europa könnten um etwa die Hälfte reduziert werden. Die Trassenfindung und die Standortwahl für eine Schnittstelle zum TEN-Schienennetz sind Gegenstand einer Machbarkeitsstudie.
Für die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind folgende Aspekte bei der Beurteilung dieses Projektes von Bedeutung:
- Flächenverbrauch der erforderlichen Infrastrukturen und Opportunitätskosten
- Verkehrs- und Umweltbelastungen im Einzugsbereich des Terminals
- Leistungsfähigkeit des TEN-Schienennetzes
- Regionalwirtschaftliche Auswirkungen
- Standorteignung eines Terminals
- Höhe allenfalls erforderlicher Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln für Finanzierung und Betrieb

Transnationale Prozesse und Konzepte

Infrastructure Needs Assessment Tool (INAT)
Die INAT-Kooperationsagenda soll als international abgestimmtes Verkehrskonzept im Rahmen von centrope zukünftig weiterhin für den Infrastrukturausbau und für gemeinsame Verkehrsmanagementprojekte genutzt werden. Die „Infrastruktur Vision 2030“ ist als gemeinsame Basis zu verstehen, die in der konkreten Umsetzung intensiver bilateraler Kooperation bedarf. Diese Initiative sollte aus der Sicht der Länder weitergeführt werden.

Bratislava Umland Management (BAUM)
Im EU-Projekt BAUM „Bratislava Umland Management – Koordination der Raumentwicklung“ wurden Strategien für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Bratislava und der umliegenden Gemeinden entwickelt. Die Endergebnisse liegen seit Ende 2014 vor.

Verkehrskonzept Burgenland – Westungarn
Im Rahmen eines grenzüberschreitenden Verkehrskonzeptes Burgenland – Westungarn werden sowohl Schienen- als auch Straßenverbindungen sowie die Kooperation bei staatsgrenzenüberschreitenden Angeboten im öffentlichen Verkehr (Verkehrsverbund und Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen) diskutiert. Dabei geht es vor allem um Maßnahmen, die die Erreichbarkeit innerhalb der Region und die Anbindung an die ungarischen und österreichischen Ballungsräume verbessern sollen.

South East Transport Axis (SETA)
Das EU-Projekt SETA untersuchte die Attraktivierungs- und Ausbaumöglichkeiten der Schieneninfrastruktur von Wien über Bratislava und Westungarn nach Zagreb beziehungsweise an die nördliche Adria. Für die Stadtregion+ sind dabei insbesondere die Attraktivierung der Strecke Wiener Neustadt – Mattersburg – Sopron und die Schleife Ebenfurth vorrangig; mit der Wiederherstellung der Eisenbahnstrecke Oberwart – Szombathely kann, gemeinsam mit der bereits umgesetzten Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung zwischen Sopron und Szombathely, die PendlerInnenerreichbarkeit des Südburgenlandes nach Wien verbessert werden.

REGIONALE MOBILITÄTS- UND VERKEHRSSTRATEGIE

Innerhalb einer gemeinsamen Strategie der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland werden folgende Handlungsmöglichkeiten unterschieden:
- Informationsaustausch und Abstimmungen ohne wechselseitige Handlungsverpflichtung,
- Kooperationsprozesse, die in gemeinsame, akkordierte Projekte und Maßnahmen oder in Vorgangsweisen münden,
- Projekte, die überwiegend in den Landesmobilitätskonzepten bzw. Landesverkehrsstrategien konkretisiert werden,
- organisatorische und strukturelle Maßnahmen, die eine Verbesserung von Schnittstellen, die Schärfung von Abläufen und die klare Zuordnung von Aufgaben betreffen.

Die gemeinsame Strategie umfasst – im Einklang mit den Mobilitätskonzepten der Länder – einen Zeitraum von 15 Jahren.

Informationsaustausch und Abstimmungen
Eine gemeinsame Mobilitätsstrategie erfordert – unabhängig von weitergehenden Initiativen – Vertrauen zwischen den wesentlichen HandlungsträgerInnen in den Bundesländern. Dazu bedarf es:
- eines regelmäßigen, dauerhaften Informations- und Erfahrungsaustausches über Initiativen im eigenen Wirkungsbereich; dieser Informationsaustausch betrifft auch Vereinbarungen, die von den Bundesländern mit Dritten geschlossen werden, sofern sie die Mobilitäts- und Verkehrspolitik betreffen. Dazu zählen Vereinbarungen und Verträge mit dem Bund, den Verkehrsunternehmen oder dem Verkehrsverbund Ost-Region sowie regionale Mobilitätspartnerschaften.
- Konsultationen bei Initiativen, die auch die anderen Bundesländer betreffen (u. a. Parkraumbewirtschaftung, Vereinbarungen mit den ÖBB, Verträge über Park & Ride und neue Mobilitätsdienstleistungen).

Kooperationsprozesse
Die Planungsabteilungen der Länder sind für die strategische Steuerung und Priorisierung von konkreten Projekten verantwortlich. In Wien ist die Finanzierung und Planung von Verkehrsprojekten unterschiedlichen Ressorts zugeordnet.
Die PGO unterstützt die strategische Planung organisatorisch. Die zentrale Aufgabe des VOR ist die operative ÖV-Planung, dazu gehört auch die Bereitstellung eines intermodalen Informationssystems. Das Stadt-Umland-Management ist vorrangig für die kooperative Entwicklung konkreter Projekte zuständig.
Grundsätzlich sollen die vorhandenen Einrichtungen bzw. Organisationen (Planungsgemeinschaft Ost, Verkehrsverbund Ostregion, Stadt-Umland-Management) für gemeinsame Aufgaben herangezogen werden.

Strategische Steuerung
Für komplexe Aufgaben mit unterschiedlichen, aber auch mit gemeinsamen Interessen sind entsprechende Kooperationsprozesse notwendig. Für derartige Prozesse, aber auch für die Vorbereitung konkreter Projekte, bedarf es einer kooperativen Steuerung auf strategischer Ebene. Diese Steuerung wird von den Planungsabteilungen der Länder wahrgenommen. Folgende Aufgaben stellen sich jedenfalls:
- Einvernehmen über den Stellenwert der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik für die Mobilitäts- und Verkehrspolitik, bis hin zur Vereinbarung geeigneter Indikatoren als Grundlage für gemeinsame politische Beschlüsse,
- ein abgestimmtes Controlling und Monitoring der gemeinsamen Verkehrspolitik, sowohl für qualitative bzw. quantitative Ziele als auch für Maßnahmen.

„Regionale Mobilitätspartnerschaften“ für das Wiener Umland
Die Aktivitäten und Kooperationsprozesse der Planungsgemeinschaft Ost und des Stadt-Umland-Managements im Verkehrsbereich sollen in diesem Zusammenhang in einem ersten Schritt reflektiert werden – als Grundlage für eine Neuformulierung bzw. Schärfung der Aufgaben.

Den Zielen der Mobilitätskonzepte der Bundesländer entsprechend sollen entlang von Korridoren sogenannte „Regionale Mobilitätspartnerschaften“ entwickelt werden – ähnlich der Pilotaktivität „Regionales Mobilitätskonzept Korridor Schwechat – Wien-Flughafenregion“, welche im Rahmen des EU geförderten Projekts PUMAS bearbeitet wurde. Das Stadt-Umland-Management Wien – Niederösterreich kann dabei eine koordinierende Rolle einnehmen. Nunmehr sollen auch andere Korridore innerhalb eines grenzüberschreitenden Kooperationsprozesses behandelt werden – mit gemeinsamen Zielen, Maßnahmen und Projekten. In diese Prozesse sollen die Gemeinden, die Bundesländer, der Verkehrsverbund Ost-Region und die Verkehrsunternehmen eingebunden werden. Vorhandene Projekte, wie die in Wien erarbeiteten Rad-Langstrecken, Initiativen zur ÖV-Tarifpolitik, Vorschläge für Park & Ride-Anlagen oder die Ausweitung von „Next Bike“ sind in diese multimodal orientierten Prozesse einzubringen.

Mobilitäts- und Verkehrskorridore
Für die Straßen- und Schienenkorridore in der Stadtregion+ sind Angebotsqualitäten und die dazu notwendige Infrastruktur festzulegen. Für die Erschließung abseits der Korridore sind attraktive Schnittstellen von Bahn-Bahn, Bahn-Bus und Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen notwendig. Derartige ÖV-Knoten sind unter Berücksichtigung des Haltepunktregimes S-Bahn/REX festzulegen.

Bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr
Die Finanzierung attraktiver Linienverkehre außerhalb der Verkehrsachsen wird immer schwieriger, deshalb sind neue Formen der ÖV-Erschließung zu entwickeln.

Über den vorhandenen, bundesweiten Informationsaustausch hinaus sollen die unterschiedlichen Aufgaben
- ÖV-Versorgung in dünn besiedeltem Gebiet (Niederösterreich und Burgenland)
- ÖV-Angebote in Schwachlastzeiten (alle Bundesländer)

in einen gemeinsamen Prozess münden, in dem der VOR als Informationsträger aller ÖV-Angebote einbezogen werden soll. Aus diesem Prozess werden Projekte im Bereich der Landesgrenzen abzuleiten sein, ebenso wird eine einheitliche Qualität und Organisationsform bzw. Rechtsgrundlage des sogenannten Mikro-ÖV angestrebt.

Schnittstellen
Die Finanzierung, Organisation und Planung im Verkehr ist komplex und unübersichtlich. Aus einer systematischen Analyse derzeitiger Aufgaben und Prozesse sollen klare Schnittstellen, etwa zwischen dem Bund, den Bundesländern und dem VOR sowie der ÖBB und der Asfinag, definiert werden.

Projekte

Die Bundesländer bekennen sich zum Flughafen Wien als wichtigem Standort und bedeutsame Drehscheibe im internationalen Flugverkehr sowie zur Wasserstraße Donau. Der neue Hauptbahnhof Wien ist für alle drei Bundesländer ein wichtiger Meilenstein für zukünftige Mobilitätsangebote. Darüber hinaus sind mittelfristig folgende Projekte vorrangig und wichtig:

Verkehrsdienstevertrag 2019
Die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) hat als Aufgabenträgerorganisation der Länder mit der ÖBB-Personenverkehr AG Verkehrsdiensteverträge für die Länder Wien und Niederösterreich, jeweils mit einer Laufzeit bis Ende 2019, abgeschlossen, mit denen konkret jene Leistungen bestellt werden, die über das vom Bund, gemäß §7 ÖPNRV-Gesetz 1999, sicherzustellende Grundangebot hinausgehen. Der Verkehrsdienstevertrag für das Burgenland wurde seinerzeit direkt vom Land mit einer Laufzeit bis Ende 2020 abgeschlossen. Ziel der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland ist es, eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage für die Leistungsbestellung nach dem Auslaufen der derzeit geltenden Verträge auf Basis der NRSO-Vereinbarungen zu erarbeiten. Die Verträge sollen durch eine abgestimmte Vereinbarung aller drei Länder ergänzt werden. Diese Verträge müssen Qualitätskriterien und ein Controlling-Instrument enthalten.

Mit der Verkehrswirksamkeit des Wiener Hauptbahnhofes im Dezember 2015 werden neue Durchbindungen im Schnellbahnverkehr möglich. Langfristig wird ein 15-Minuten-Schnellbahntakt auf den radialen Außenästen während der Hauptverkehrszeit angestrebt.

Regionale Verkehrsachsen
In den Verkehrsstrategien und Mobilitätskonzepten der drei Bundesländer sind Infrastrukturprojekte auf der Schiene und auf der Straße enthalten. Die angestrebten Verkehrs- und Angebotsqualitäten auf diesen Verkehrsachsen sind gegebenenfalls zwischen den Bundesländern abzustimmen.

Langfristiges ÖV-Netz
Das Netz des schienengebundenen Nah- und Regionalverkehrs ist mit ausreichend Kapazitäten auszustatten und mit den regionalen und lokalen Bus- oder Straßenbahnsystemen sowie der U-Bahn in Wien zu verknüpfen. Dazu sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen notwendig, die im Rahmen der bundesländerübergreifenden Steuerung (vgl. Kapitel 4.2.1) gemeinsam mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen und dem VOR weiterverfolgt werden sollen.

Angebote an ÖV-Knoten
Die Abstimmung des Angebotes an Verkehrsachsen mit den ÖV-Angeboten in den Zwischenräumen ist für den Zugang zur Mobilität besonders wichtig: Dazu gehören:
- Definition von ÖV-Knoten durch Festlegung der Aufgabenteilung im schnellen und langsameren Nahverkehr (REX, S-Bahn),
- abgestimmte Angebotsqualitäten (Intervalle, kurze Wartezeiten) zwischen Achsen- und Flächenerschließung,
- Park & Ride-Angebote an attraktiven Knoten so nah wie möglich am Wohnort – im Sinne einer regionalen Angebotsstrategie – als wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der ÖV-Nachfrage im PendlerInnen-Verkehr,
- durchgängige intermodale Informationssysteme.

Radverkehr
In Städten und Ballungsräumen nimmt der Radverkehr teilweise stark zu. Alle drei Länder bekennen sich zu einer Förderung des Radverkehrs, insbesondere des Alltagsradverkehrs. Das beinhaltet Aktivierungskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit seitens der Länder und Kommunen, aber auch den Ausbau von wichtigen Radrouten für den Alltagsradverkehr. Wien setzt dabei unter anderem auf den Ausbau und die Verbesserung von Hauptradrouten, insbesondere auf Radlangstreckenverbindungen, die auch dem stadtgrenzenüberschreitenden Radverkehr (z.B. als Zubringer zu ÖV-Haltestellen) dienen sollen. Diese Radlangstrecken werden gemeinsam mit den Wiener Bezirken und den angrenzenden Gemeinden entwickelt. In Niederösterreich wird ein sogenanntes RADLgrundnetz entwickelt, das Burgenland definiert Basisradrouten. Von hoher Bedeutung sind die Abstimmung der Anschlusspunkte zwischen den Netzen sowie die Weiterentwicklung der Radverleihsysteme.

Bio

DER WEG ZUM FACHKONZEPT: METHODEN UND PROZESSE

06

Das vorliegende Fachkonzept Mobilität soll den Paradigmenwechsel von der Verkehrsplanung als primär technisch-logistischer Aufgabe hin zu Mobilität als interdisziplinärer, gesamtgesellschaftlicher Herausforderung konsequent vollziehen. Daraus ergaben sich entsprechende Grundsätze der Bearbeitung:

- Das Fachkonzept als Prozess: Die Erarbeitung des Fachkonzepts Mobilität erfolgte als moderierter, ressortübergreifender Prozess, um die SchlüsselakteurInnen von Anfang an einzubeziehen. Das Fachkonzept Mobilität endet im Sinne der Prozessorientierung nicht mit dem fertigen Bericht. Es geht direkt in einen gemeinsamen Umsetzungsprozess über.
- Das Fachkonzept als Teil der regionalen Strategien: Eine große Chance des Fachkonzeptes Mobilität lag in der Tatsache, dass zur gleichen Zeit Mobilitätskonzepte für Niederösterreich und das Burgenland erarbeitet werden. Die gemeinsame Erarbeitung von Schwerpunkten, Maßnahmen und Projekten mit dem Burgenland und Niederösterreich war ein wichtiger Schritt.
- Das Fachkonzept als Rahmen: Das Fachkonzept muss auf Veränderungen in den Voraussetzungen für verkehrsplanerische Maßnahmen reagieren können. Daher werden Aussagen weniger im Sinne einer räumlichen Verortung als „Plan“ formuliert. Grundsätze und Prinzipien sowie ein Programm wichtiger Maßnahmen dienen als Orientierung in konkreten Situationen.

In der Erarbeitung des Fachkonzeptes Mobilität wurde darauf geachtet, die Standards des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) einzuhalten. Um dies zu gewährleisten, wurde ein externes Team mit der Qualitätssicherung beauftragt, das den Prozess laufend im Hinblick auf die SUMP-Kriterien prüfte.

VORARBEITEN

Die Vorarbeiten für das Fachkonzept Mobilität wurden im Jahr 2012 mit der Evaluierung des Masterplans Verkehr 2003 eingeleitet (Gemeinderatsbeschluss Juni 2013). Die Verkehrspolitik und ihre Erfolgsmaßstäbe wurden kritisch hinterfragt und Empfehlungen für ein neues Mobilitätskonzept formuliert.

Für die Weiterentwicklung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs wurde ein eigenes ExpertInnen-Brainstorming durchgeführt. Nach der Aufbereitung systemübergreifender Ausbauvarianten wurden 2013 in diesem Fachgremium Empfehlungen für kurz- und langfristige ÖV-Ausbaustrategien formuliert. Diese basierten auf einer Betrachtung der Kosten und Wirksamkeiten.

Mit „Wien 2025 – Meine Zukunft“ wurde die Öffentlichkeit in die verschiedenen Phasen der Erarbeitung des STEP 2025 eingebunden. Unterschiedlichste Formate und Kommunikationskanäle wurden genutzt, um möglichst viele Menschen und vielfältige Bevölkerungs- und Interessensgruppen zu erreichen: Stakeholderforen, BürgerInnendialog, Onlineplattform und Social Media, Ausstellungen, etc. Verkehr und Mobilität waren dabei ein wichtiges Thema. Aufgrund der Aktualität von „Wien 2025 – Meine Zukunft“ konnten Ergebnisse nicht nur in den STEP 2025, sondern auch direkt in das Fachkonzept Mobilität einfließen. Die folgend detaillierter beschriebenen Beteiligungsformate konzentrierten sich daher auf spezifische Fragestellungen und ergänzten damit „Wien 2025 – Meine Zukunft“.

Auf Basis der genannten Vorarbeiten hat die hauptsächlich magistratsinterne „Arbeitsgruppe Mobilität“ mobilitätsrelevante Inhalte für den STEP 2025 aufbereitet. Die Erstellung dieses Fachkonzeptes Mobilität schließt unmittelbar und vollinhaltlich an den STEP 2025-Prozess an.

ERARBEITUNG AUF BREITER BASIS: KOMMUNIKATION UND BETEILIGUNG

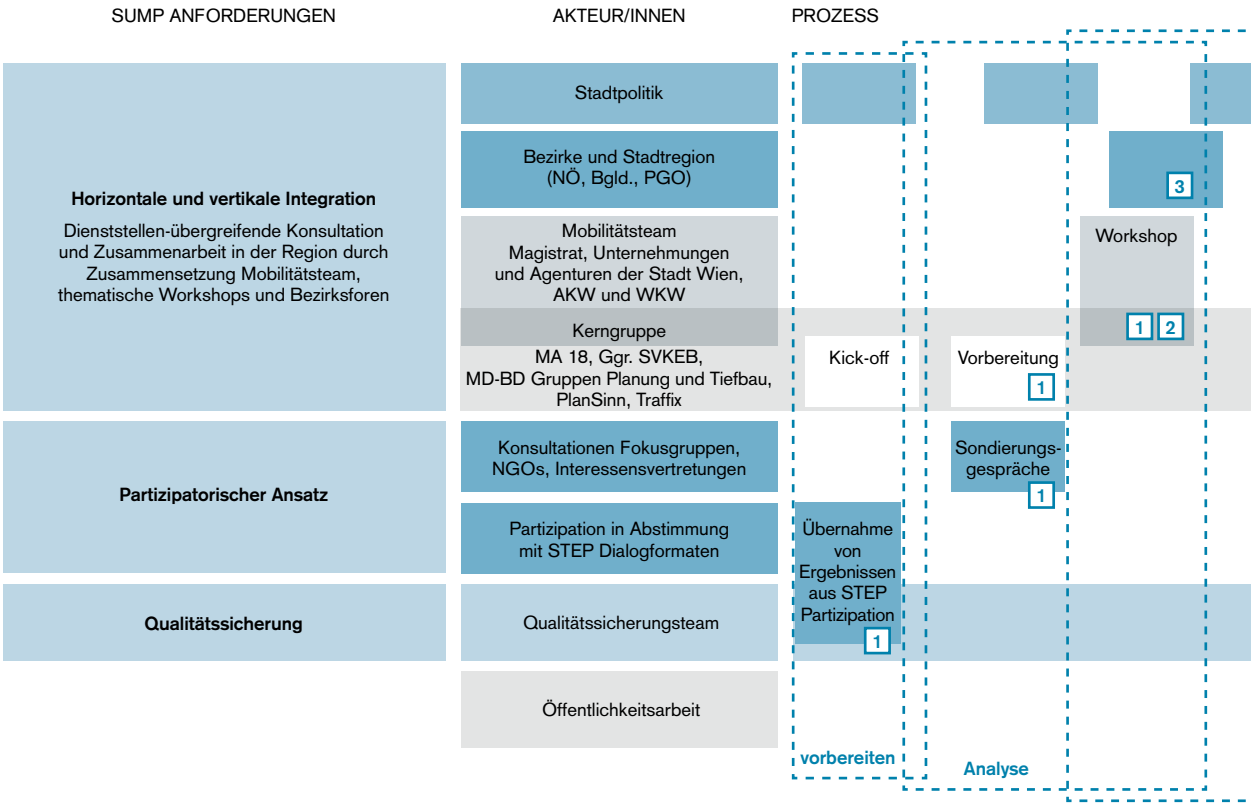
Das Mobilitätskonzept entstand zwischen Herbst 2013 und Herbst 2014 in einem breiten Diskurs zwischen verschiedenen Dienststellen und Unternehmungen der Stadt Wien, und unter Einbeziehung von VertreterInnen der Bezirke, BürgerInnen, FachexpertInnen und Interessensvertretungen. Unter der Leitung der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung – erstellte ein Mobilitätsteam das Gerüst des Fachkonzeptes. Im Mobilitätsteam waren MitarbeiterInnen aller mit dem Thema Mobilität befassten Verwaltungsabteilungen vertreten. Zunächst wurde gemeinsam die Ausgangslage eingeschätzt, diese Einschätzung basierte vor allem auf der aktuellen Evaluierung des Masterplans Verkehr 2003. Mit Bezug auf diese Grundlage und in direktem Anschluss an die Smart City Wien Rahmenstrategie, das Klimaschutzprogramm und den Stadtentwicklungsplan wurden Ziele definiert und relevante Handlungsfelder identifiziert. Die Maßnahmen zu den Handlungsfeldern wurden in gesonderten thematischen Arbeitskreisen entwickelt und vom Mobilitätsteam ergänzt. Neben den thematischen Arbeitskreisen, die zu den Themen Öffentlicher Raum, Mobilitätsmanagement, Verkehrsorganisation, Innovation, Parkraumbewirtschaftung, Governance und Stadtregion tagten, wurden die Ergebnisse parallel laufender oder jüngst abgeschlossener Arbeitsgruppen und Prozesse in das Fachkonzept aufgenommen. So stammt beispielsweise ein bedeutender Teil der Maßnahmen im Handlungsfeld „Verkehrsinfrastruktur: das Rückgrat der Stadt“ aus den Arbeiten im Rahmen des Stadtentwicklungsplans und Infrastrukturausbauprogramms.

In zwei Runden (Sommer und Herbst 2014) wurden die 23 Wiener Gemeindebezirke in Form von je 4 Bezirksforen eingeladen, die Inhalte des Fachkonzeptes zu diskutieren und Vorschläge zu machen. Alle Bezirke waren vertreten. Im Frühsommer standen die Themen „ÖV-Netze“, „Kooperationsangebote in der Stadt und Stadtregion“, der „Öffentliche Raum“ und „Miteinander im Straßenraum“ im Vordergrund. In der zweiten Runde der Bezirksforen wurden die vorliegenden Inhalte zum Fachkonzept Mobilität vertieft und zukünftige Kooperationen und die Umsetzung von Maßnahmen auf Bezirksebene diskutiert.
Das Kapitel „Gemeinsam in der Region“ wurde im Diskurs mit Niederösterreich und dem Burgenland erstellt und ist Teil aller drei Mobilitäts-/Verkehrskonzepte.
Im Frühsommer 2014 lud die MA 18 BürgerInnen zu einem BürgerInnenrat zum Fachkonzept Mobilität. Die TeilnehmerInnen des BürgerInnenrates wurden – wie für BürgerInnenräte üblich – per Zufallsprinzip aus dem Melderegister ausgewählt, um verschiedene Personen, mit unterschiedlichem Wissen und unterschiedlichen Erfahrungen, zusammentreffen zu lassen. Im konkreten Fall erhielten 800 Personen ein Einladungsschreiben. Die ersten 14 Anmeldungen wurden berücksichtigt, letztlich nahmen 10 Frauen und Männer unterschiedlichen Alters aus verschiedenen Teilen Wiens teil. Der extern moderierte BürgerInnenrat traf sich an zwei aufeinanderfolgenden Tagen und erarbeitete dabei sechs Hauptbotschaften zum Thema „Wie können wir den Straßenraum so aufteilen und gestalten, dass sich alle VerkehrsteilnehmerInnen wohlfühlen?“. Diese Botschaften wurden zwei Tage später in einem „BürgerInnencafé“ mit VertreterInnen des Mobilitätsteams diskutiert.

Im Sommer 2014 wurden die Zwischenergebnisse in Stakeholderforen zu drei Bereichen diskutiert. Die Veranstaltungen orientierten sich an jeweils einer Kernfrage:

- Innovation & Forschung: Welche Innovationen können mittelfristig die Qualität der Mobilität für die Menschen steigern und die technische Infrastruktur in ihrer Robustheit stärken?
- Wirtschaft: Wie kann ein intelligentes Logistiksystem für Betriebe im Spannungsfeld von innerstädtischen Ruhezonen und regionaler Wirtschaft aussehen?
- Mobilitätsbezogene Interessensvertretungen & VerkehrsplanungsfachexpertInnen: Wie kann ein rücksichtsvolleres, weniger reguliertes Miteinander im Stadtverkehr technisch und kulturell gefördert werden?

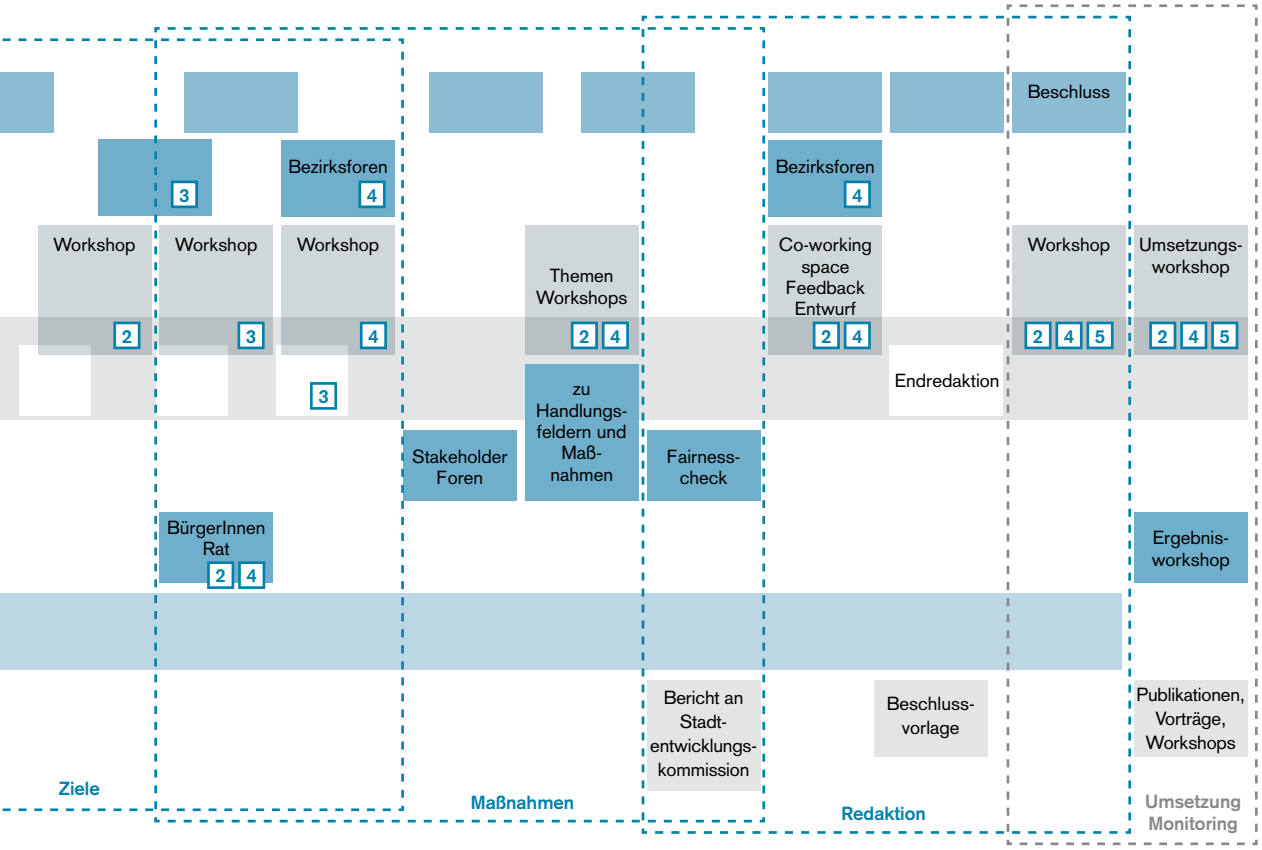
Erstellung STEP 2025 Fachkonzept Mobilität



SUMP-SCHRITTE

1 Bewertung der aktuellen Leistung Statusanalyse und Ausgangslage

Über 30 externe ExpertInnen und EntscheidungsträgerInnen aus Wirtschaft, Forschung und angewandter Verkehrsplanung brachten dabei ihre Erfahrungen und Vorschläge ein. Gemeinsam wurden Projektansätze entwickelt, die an zahlreichen Stellen im Hintergrund der Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzepts stehen oder zu deren Detaillierung beigetragen haben.



2
Langfristige Vision und klarer Umsetzungsplan

3
Ausarbeitung von Leistungszielen und Indikatoren

4
Erarbeitung eines integrierten Paketes technischer, infrastrukturpolitischer, maßnahmen-orientierter und nicht verbindlicher Maßnahmen

5
Monitoring, Überprüfung, Berichterstattung Fortschritte und Einhaltung der Zielvorgaben regelmäßig bewerten

ERGEBNISSE DES BÜRGER/INNENRATES

Die umfangreichen Ergebnisse gliederte der BürgerInnenrat in folgende sechs Hauptbotschaften:

1. Ein Schritt zur Erholung, Arbeit und ins Grün
2. Woher kommt der Raum
3. Gesellschaftspolitische Bewusstseinsbildung
4. Servicequalität im Bereich öffentlicher Verkehr, auf Radwegen und Fußwegen
5. Mut, Ausdauer und Beharrlichkeit
6. Gleichberechtigung

Jede Botschaft enthält ein umfassendes Konzept und Empfehlungen für die EntscheidungsträgerInnen und die Verwaltung der Stadt. Die Ergebnisse des BürgerInnenrates wurden soweit wie möglich in das Fachkonzept Mobilität eingearbeitet. An ausgewählten Stellen des Textes werden Wünsche, Ideen und Empfehlungen des BürgerInnenrates besonders hervorgehoben.

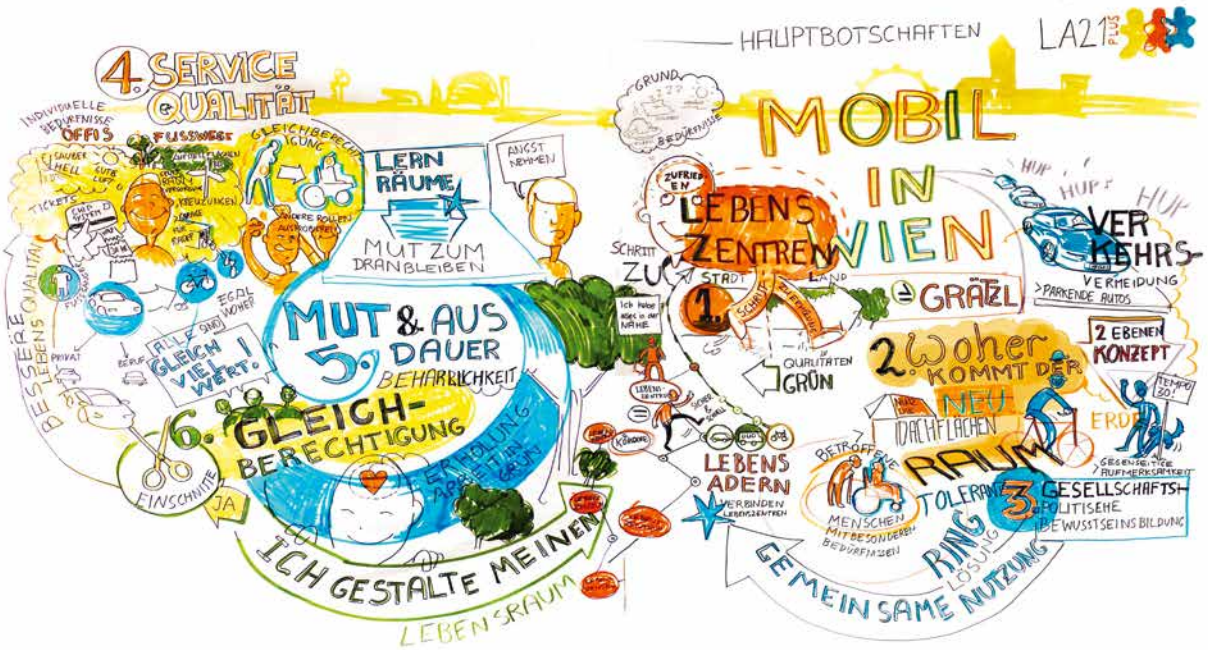


Foto: LA21

Zeichnung zu den Hauptbotschaften des BürgerInnenrates zum Fachkonzept Mobilität

FAIRNESS-CHECK

Die Maßnahmen im Fachkonzept Mobilität wurden einem Gender- und Diversitäts-Check mit ExpertInnen der Stadt Wien unterzogen. Eines der deklarierten Ziele dieses Mobilitätskonzeptes ist es, Mobilitätsangebote in Wien „fair“ zu gestalten. Dabei werden, neben der ausgewogenen Berücksichtigung von Bedarfslagen aus Gendersicht, Menschen in den Blick genommen, die für die Bewältigung ihres Alltags besonders auf bestimmte Mobilitätsangebote angewiesen sind. Unter anderem sind dies Menschen, die aus verschiedenen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind oder diskriminierte Gruppen. Die Wirkung der geplanten Maßnahmen für diese Gruppen wird speziell geprüft. Dies erfolgte im Einklang mit den entsprechenden Grundlagen wie „The European Charta for safeguarding of human rights in the city“, die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie die vielfältigen Grundlagen der Stadt Wien für Gender-Mainstreaming, insbesondere geschlechtssensible Verkehrsplanung und Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Dazu wurde die bewährte Methode „GenderNetz“ aus dem Bereich Gender-Mainstreaming adaptiert und zu einem Diversitätsnetz erweitert, um so als geeignetes Werkzeug für einen umfassenden „Fairness-Check“ zu dienen. Das GenderNetz ist eine relative, qualitative, prozessorientierte, intersubjektive und diskursive Methode.

Der erste Schritt besteht in einer genauen Überlegung dazu, welche Gruppen bzw. Dispositionen von Menschen durch Mobilitätsangebote in Wien besonders unterstützt werden sollen. Die Ziele des Mobilitätskonzepts waren der Ausgangspunkt hierfür. Diese Definition ist für jedes Vorhaben individuell auszuhandeln und hat nicht den Anspruch, alle Betroffenen zu erfassen und zu kategorisieren, sondern gezielt und selektiv den Blick auf bestimmte, konkrete Alltagsszenarien und die damit verbundenen Erfordernisse, Sensibilitäten und Menschen zu lenken. Hierfür wurden Leitgruppen/Hauptdispositionen mit besonderen Bedürfnissen hinsichtlich Mobilität identifiziert: jung, mobilitätseingeschränkt, arm, betreuend, pendelnd, technologiefern. Aus den Ansprüchen dieser Gruppen können zudem Ansprüche anderer abgeleitet werden. Die Erarbeitung der Leitgruppen/Hauptdispositionen erfolgte in mehreren Konsultationsrunden mit ExpertInnen für Diskriminierungsfragen.

AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE DES FAIRNESS-CHECKS

In der Analyse durch das gemischte Team aus der Fachredaktion dieses Konzeptes und ExpertInnen der Stadt Wien aus den Bereichen Gender-Mainstreaming, Menschenrechte und Barrierefreiheit, wurden alle vorgesehenen Maßnahmen bewertet – manche dabei stärker vertiefend, wenn sie für Fairness von besonderer Bedeutung sind. Für etwa ein Drittel der Maßnahmen wurden konkrete Anregungen erarbeitet, die im Sinne des Mainstreamings, in die Überarbeitung der Maßnahmenbeschreibungen eingeflossen sind, ohne explizit als Ergebnis des Fairness-Checks „etikettiert“ zu werden. Im Folgenden drei Beispiele für Schärfungen:

Bei der Einrichtung von Begegnungszonen werden die Anforderungen aus der Sicht von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbstverständlich berücksichtigt, insbesondere jene von blinden und sehbehinderten Menschen. Im Zuge des Fairness-Checks wurde aber auch der gleichzeitige Fokus auf Kinder und Betreuungspersonen gelegt, die in der Gestaltung und in der Organisation dieser Zonen ebenso besonders mitgedacht werden müssen, um damit für alle VerkehrsteilnehmerInnen eine sichere und intuitive Nutzung der Begegnungszone zu ermöglichen. Die Nutzungsansprüche dieser Personen liegen stärker im Aufenthalt und in nicht linearen Bewegungen (etwa wegbegleitendes Spielen), die mit anderen Nutzungen teils nicht vereinbar sind, teilweise auch mit den Ansprüchen bewegungseingeschränkter Menschen.

Im Sinne der Diversität wurde festgestellt, dass Maßnahmen im Bereich individueller Mobilitätsberatung vielfältige Kommunikationskanäle bereitstellen müssen: Um Informationen und Angebote möglichst vielen Menschen zugänglich zu machen, ist der persönliche Kontakt oder auch die telefonische Auskunft unbedingt weiterhin erforderlich. Gerade eine Face-to-Face-Beratung, die mehrsprachig und barrierefrei verfügbar ist, ist entscheidend dafür, wie sehr verschiedene Zielgruppen angesprochen werden können. Die aufsuchende Beratung, beispielsweise in Gebietsbetreuungen oder in Einrichtungen des Fonds Soziales Wien, wäre dafür eine naheliegende Schlüsselkomponente.

Bei den Überlegungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur, insbesondere der Dimensionierung von Radwegen, wurden die Wirkungen für verschiedenste NutzerInnengruppen diskutiert: Neben der Steigerung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts können breitere Radwege zusätzlich einer Vielfalt an NutzerInnentypen (für Lastenräder oder RollstuhlnutzerInnen mit Handbikes etc.) die Fahrradnutzung erschließen. Die Flächen für das Zufußgehen sollen dabei aber nicht eingeschränkt werden.

Die benannten Zielgruppen wurden für jedes der neun Handlungsfelder in vier Schritten analysiert. Abschließend wurde quer über alle Handlungsfelder überprüft, ob die o.a. Dispositionen insgesamt ausreichend und angemessen im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Auch dies erfolgte in Form einer qualitativen Einschätzung durch eine Zusammenschau der neun „Wirkungswolken“. Darüber hinaus wurde angeregt, angemessene Formen des Fairness-Checks auch auf anderen Ebenen, wie Stadtteilverkehrskonzepten, der geplanten ÖV-Koordination oder regionalen Mobilitätsstrategien, zu entwickeln und zu etablieren.

POLO
POLO
ARCOA
ERÖFFNUNG

VERZEICHNIS DER MASSNAHMEN NACH VERKEHRSARTEN

07

MASSNAHMEN AUS DEN 9 HANDLUNGSFELDERN ZUM FUSSVERKEHR

Maßnahmen	Seite	Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individual- und Güterverkehr
01 Mehr Ressourcen für aktive Mobilität	44	■	■		
02 Verbesserung der Kooperation und Angebote des Magistrats an die Bezirke	44	■	■	■	■
03 Stadtteilmobilitätskonzepte auf Bezirksebene	44	■	■	■	■
05 Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze	46	■	■	■	■
06 Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten	46	■	■	■	■
07 Herstellung eines Datenverbunds zur Mobilität	47	■	■	■	■
08 Fokus auf das Miteinander im Verkehr	50	■	■		
09 Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen	52	■	■		
10 Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität	52	■	■		
11 Mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im Straßenraum	54	■			
12 Umnutzung von Straßenflächen	54	■	■	■	
13 Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen	57	■	■	■	
14 Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand	60	■	■	■	
15 Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben	60	■	■	■	
16 Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile	61	■	■	■	■
17 Umsetzung eines Online-Wohn- und Mobilitätsrechners	61	■	■	■	
18 Privatrechtliche Vereinbarungen zu Mobilitätsthemen	62	■	■	■	
22 Errichtung von Mobility Points	69	■	■	■	■
23 Erstellung eines Wiener Kreuzungskatasters	72	■	■	■	■
24 Kürzere Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen	72	■	■		
25 Mehr Kreuzungen mit einfacheren Regelungen	72	■	■		■
36 Multimodale Haltestelle – mehr als nur eine Haltestelle	86	■	■	■	■
38 Mehr Komfort für FußgängerInnen durch das „Wiener Stadtwegenetz“	87	■			
39 Ausbau von Flaniermeilen	88	■			
46 Bedarfsrecherche für Innovation im Rahmen des Monitoring	98	■	■	■	■
47 Aktive Steuerung von Innovationsprojekten	98	■	■	■	■
48 Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation	98	■	■	■	■
49 Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden	99	■	■	■	■
50 Ausbau bestehender Innovationen	99	■	■	■	■
Kooperation Region					
Grenzüberschreitendes intermodales Verkehrsinformationssystem	103	■	■	■	■
Informationsaustausch und Abstimmungen in der Region	105	■	■	■	■
Kooperationsprozesse in der Region	105		■	■	■

MASSNAHMEN AUS DEN 9 HANDLUNGSFELDERN ZUM RADVERKEHR

Maßnahmen	Seite	Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individual- und Güterverkehr
01 Mehr Ressourcen für aktive Mobilität	44	■	■		
02 Verbesserung der Kooperation und Angebote des Magistrats an die Bezirke	44	■	■	■	■
03 Stadtteilmobilitätskonzepte auf Bezirksebene	44	■	■	■	■
05 Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze	46	■	■	■	■
06 Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten	46	■	■	■	■
07 Herstellung eines Datenverbunds zur Mobilität	47	■	■	■	■
08 Fokus auf das Miteinander im Verkehr	50	■	■		
09 Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen	52	■	■		
10 Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität	52	■	■		
12 Umnutzung von Straßenflächen	54	■	■	■	
13 Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen	54	■	■	■	
14 Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand	57	■	■	■	
15 Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben	60	■	■	■	
16 Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile	60	■	■	■	■
17 Umsetzung eines Online-Wohn- und Mobilitätsrechners	61	■	■	■	
18 Privatrechtliche Vereinbarungen zu Mobilitätsthemen	61	■	■	■	
19 Weiterentwicklung von Leihradsystemen	66		■		
22 Errichtung von Mobility Points	69	■	■	■	■
23 Erstellung eines Wiener Kreuzungskatasters	72	■	■	■	■
24 Kürzere Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen	72	■	■		
25 Mehr Kreuzungen mit einfacheren Regelungen	72	■	■		■
27 Kurze Wege für Radfahrende	86		■		
33 Gute Bedingungen für Lastenräder	81		■		
36 Multimodale Haltestelle – mehr als nur eine Haltestelle	86	■	■	■	■
37 Ausbau von Fahrradabstellanlagen auf privatem und öffentlichem Grund	87		■		
40 Verbesserung von Angebot und Qualität der Radfahrinfrastruktur	89		■		
41 Ausbau von Rad-Langstrecken	89		■		
46 Bedarfsrecherche für Innovation im Rahmen des Monitoring	89	■	■	■	■
47 Aktive Steuerung von Innovationsprojekten	89	■	■	■	■
48 Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation	89	■	■	■	■
49 Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden	99	■	■	■	■
50 Ausbau bestehender Innovationen	99	■	■	■	■
Kooperation Region					
Grenzüberschreitendes intermodales Verkehrsinformationssystem	103	■	■	■	■
Informationsaustausch und Abstimmungen in der Region	105	■	■	■	■
Kooperationsprozesse in der Region	105		■	■	■
Gemeinsame Projekte in der Region (Verkehrsdienstevertrag, Reg. Verkehrsachsen, ÖV-Netz und -Knoten, Radverkehr)	106		■	■	

MASSNAHMEN AUS DEN 9 HANDLUNGSFELDERN ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Maßnahmen	Seite	Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individual- und Güterverkehr
02 Verbesserung der Kooperation und Angebote des Magistrats an die Bezirke	44	■	■	■	■
03 Stadtteilmobilitätskonzepte auf Bezirksebene	44	■	■	■	■
04 Planungswerkzeuge und Prozesse für die Zukunft des ÖV	44			■	
05 Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze	46	■	■	■	■
06 Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten	46	■	■	■	■
07 Herstellung eines Datenverbunds zur Mobilität	47	■	■	■	■
12 Umnutzung von Straßenflächen	54	■	■	■	
13 Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen	57	■	■	■	
14 Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand	60	■	■	■	
15 Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben	60	■	■	■	
16 Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile	61	■	■	■	■
17 Umsetzung eines Online-Wohn- und Mobilitätsrechners	61	■	■	■	
18 Privatrechtliche Vereinbarungen zu Mobilitätsthemen	62	■	■	■	
20 Stärkere Vernetzung des klassischen Carsharings mit dem öffentlichen Verkehr	67			■	■
22 Errichtung von Mobility Points	69	■	■	■	■
23 Erstellung eines Wiener Kreuzungskatasters	72	■	■	■	■
26 Beschleunigung von strukturbildenden Linien im öffentlichen Oberflächenverkehr	73			■	
28 Wien international erreichbar	78			■	■
36 Multimodale Haltestelle – mehr als nur eine Haltestelle	86	■	■	■	■
42 Angebotsoffensive im Bahnverkehr für die Stadt und die Region	90			■	
43 Stärkung der hochrangigen Angebote im ÖV durch Ausbau des U-Bahn-Netzes	92			■	
44 Optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete	93			■	
46 Bedarfsrecherche für Innovation im Rahmen des Monitorings	98	■	■	■	■
47 Aktive Steuerung von Innovationsprojekten	98	■	■	■	■
48 Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation	98	■	■	■	■
49 Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden	99	■	■	■	■
50 Ausbau bestehender Innovationen	99	■	■	■	■
Kooperation Region					
Grenzüberschreitendes intermodales Verkehrsinformationssystem	103	■	■	■	■
Attraktive Tickets für den grenzüberschreitenden Personenverkehr	104			■	
Umsetzung der Projekte auf den TEN-Schienenknoten	104			■	■
Informationsaustausch und Abstimmungen in der Region	105	■	■	■	■
Kooperationsprozesse in der Region	105		■	■	■
Gemeinsame Projekte in der Region (Verkehrsdienstevertrag, Reg. Verkehrsachsen, ÖV-Netz und -Knoten, Radverkehr)	106		■	■	

MASSNAHMEN AUS DEN 9 HANDLUNGSFELDERN ZUM MOTORISIERTEN INDIVIDUAL- UND GÜTERVERKEHR

Maßnahmen	Seite	Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individual- und Güterverkehr
02 Verbesserung der Kooperation und Angebote des Magistrats an die Bezirke	44	■	■	■	■
03 Stadtteilmobilitätskonzepte auf Bezirksebene	44	■	■	■	■
05 Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze	46	■	■	■	■
06 Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten	46	■	■	■	■
07 Herstellung eines Datenverbunds zur Mobilität	47	■	■	■	■
16 Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile	61	■	■	■	■
20 Stärkere Vernetzung des klassischen Carsharings mit dem öffentlichen Verkehr	67			■	■
21 Unterstützung neuer Formen des Carsharings	67				■
22 Errichtung von Mobility Points	69	■	■	■	■
23 Erstellung eines Wiener Kreuzungskatasters	72	■	■	■	■
25 Mehr Kreuzungen mit einfacheren Regelungen	72	■	■		■
28 Wien international erreichbar	78			■	■
29 Weiterentwicklung der Güterverteilzentren und Erstellung eines Betriebsflächenkonzeptes	78				■
30 Multifunktionsstreifen mit Ladezonen für Privat- und Wirtschaftsverkehr	79				■
31 Schaffung von gemeinsamen Ladehöfen	80				■
32 Einrichtung von Grätzel-Boxen	80				■
34 Gezielte Förderung von E-Mobilität	81				■
35 Einführung einer allgemeinen Lkw-Maut	83				■
36 Multimodale Haltestelle – mehr als nur eine Haltestelle	86	■	■	■	■
45 Neue Straßen für neue Stadtteile	94				■
46 Bedarfsrecherche für Innovation im Rahmen des Monitorings	98	■	■	■	■
47 Aktive Steuerung von Innovationsprojekten	98	■	■	■	■
48 Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation	98	■	■	■	■
49 Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden	99	■	■	■	■
50 Ausbau bestehender Innovationen	99	■	■	■	■
Kooperation Region					
Grenzüberschreitendes intermodales Verkehrsinformationssystem	103	■	■	■	■
Umsetzung der Projekte auf den TEN-Schienenknoten	104			■	■
Intensivierung der Kooperation im Donauverkehr	104				■
Informationsaustausch und Abstimmungen in der Region	105	■	■	■	■
Kooperationsprozesse in der Region	105		■	■	■

GLOSSAR

Begegnungszone
Eine Begegnungszone ist eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge sowie Fußgängerinnen und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist. Seit 2013 bietet die StVO in Österreich die Möglichkeit, Begegnungszonen als Instrument der Verkehrsberuhigung einzusetzen. Im Allgemeinen gilt die Höchstgeschwindigkeit von 20 Kilometer pro Stunde. Alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt und müssen stärker aufeinander Rücksicht nehmen.

Betriebsflächenkonzept
Laut STEP 2025 entwickelt Wien in enger Abstimmung mit Niederösterreich und den Nachbargemeinden eine interkommunale Kooperationsstrategie für eine zukunftsorientierte Betriebsstandortentwicklung in der Stadtregion.

Breitspurbahn
Breitspurbahnen haben einen Abstand zwischen den Schienen, der größer ist als die 1.435 mm der in Europa, Nordamerika und China üblichen Spur. Die russische Breitspur mit einer Spurweite von 1.520 mm ist vor allem in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion verbreitet. Ihr Schienennetz reicht derzeit bis in die östliche Slowakei.

BürgerInnenrat
Der BürgerInnenrat ist eine Partizipationsmethode und setzt sich aus ca. zwölf, nach dem Zufallsprinzip ausgewählten, BürgerInnen zusammen. In einer etwa zwei Tage dauernden Arbeitsphase entwickeln die TeilnehmerInnen Verbesserungs- und Maßnahmenvorschläge zu einem Thema. Dabei werden sie von einem/r ModeratorIn unterstützt. Die Ergebnisse des BürgerInnenrats werden in einem Statement festgehalten, das öffentlich präsentiert wird.

Carsharing – klassische Systeme
Beim klassischen Carsharing werden von professionellen Unternehmen Fahrzeuge an fixen Standorten angeboten. KundInnen, die einen Rahmenvertrag abgeschlossen haben, können diese Fahrzeuge über eine Zeit bzw. einen Entfernungstarif über eine 24h/7Tage zugängliche Reservierungsplattform ausleihen. Es besteht eine längerfristige Reservierungsmöglichkeit. Für solche klassischen Carsharing-Systeme stellen internationale Studien fest, dass ein CS-Fahrzeug etwa 4-8 Privat-Pkws ersetzt. Carsharing-KundInnen verändern generell ihr Mobilitätsverhalten. Sie sind häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.Das private Autoteilen unter NachbarInnen und Bekannten, das derzeit durch Onlineplattformen eine Renaissance erfährt, fällt im engeren Sinn nicht unter diese Definition, wird aber häufig auch als Carsharing bezeichnet.

Carsharing – Freefloating-Systeme
Freefloating-Systeme sind Fahrzeugverleihangebote, die im Gegensatz zum klassischen Carsharing unabhängig von fixen Stellplätzen funktionieren. Innerhalb einer definierten Zone stehen Fahrzeuge für die spontane Nutzung zur Verfügung und können auf Minutenbasis ausgeliehen werden. Eine Vorreservierung ist nur 15 Minuten vor der Nutzung möglich. Einwegfahrten sind möglich, die Fahrzeuge können nach der Benutzung an jedem legalen, öffentlichen Parkplatz abgestellt werden.

Diversität
Diversität bedeutet Vielfalt. Unsere Gesellschaft wird immer bunter, Menschen haben verschiedene religiöse, politische oder ideologische Anschauungen und ethnische Herkunft. Sie besitzen unterschiedliche körperliche Voraussetzungen und sprechen verschiedene Sprachen. In dieser Vielfalt liegen große Chancen. Die Strategie des „Diversity Management“ versucht, diese Vielfalt bestmöglich zu nutzen.

Fahrradstraße
Seit der StVO-Novelle im Jahr 2013 können in Österreich Fahrradstraßen eingerichtet werden. In Fahrradstraßen haben RadfahrerInnen Vorrang und auch das Nebeneinanderfahren ist erlaubt. Alle anderen Fahrzeuge dürfen nur zu- und abfahren. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Flaniermeilen
Die Flaniermeilen wurden in einem kooperativen Prozess zu „Strategischen Wegstrecken für FußgängerInnen“ erarbeitet. Die Routen wurden aufgrund ihrer stadtweiten Bedeutung definiert. Sie sind zusammenhängende und bezirksübergreifende Verbindungen, die Ziele hoher Frequenz miteinander verknüpfen. Beispielsweise führen sie entlang von Hotspots, wie Hauptknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsmöglichkeiten, Parks, kulturellen Einrichtungen oder öffentlichen Einrichtungen.

Gebietsbetreuung Stadterneuerung
Die Gebietsbetreuungen wurden ursprünglich von der Stadt Wien zur Unterstützung der „Sanften Stadterneuerung“ eingesetzt. Heute übernehmen sie zusätzlich Aufgaben des Stadtteilmanagements, ebenso wie Sanierungs- oder Mietrechtsberatungen. Derzeit sind die Gebietsbetreuungen an 17 Standorten in Wien tätig.

Gender-Mainstreaming
Gender-Mainstreaming bedeutet, die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse von Frauen und Männern als selbstverständlichen Teil in allen Prozessen und Maßnahmen miteinzubeziehen. Frauen und Männer werden somit nicht mehr als einheitliche Gruppe gesehen, sondern ihre jeweiligen sozialen, ethnischen oder altersmäßigen Unterschiede werden berücksichtigt. Als präventive Maßnahme kann bzw. soll durch Gender-Mainstreaming die Gleichstellung von Frau und Mann erreicht werden.

Governance
Traditionelle Formen des Regierens (Government) reichen heute nicht mehr aus, um die Vielfalt der Informationen, aber auch die Kreativität in der Gesellschaft, gut zu nutzen. Daher öffnet sich die Verwaltung und ergänzt hierarchische Formen der Steuerung durch Kooperationen mit weiteren AkteurInnengruppen der Gesellschaft, wie zum Beispiel Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft oder anderen Gebietskörperschaften.

Grätzel
Ein Grätzel bezeichnet ein Stadtviertel in Wien. Meist umfasst es mehrere Häuserblöcke und gilt als kleinste städtische Einheit. Definiert werden Grätzel durch die Unterscheidung benachbarter Gegenden oder einem eigenen Lebensgefühl. Offizielle Grenzen und Gebietszuweisungen gibt es nicht.

Hauptradverkehrsnetz
Seit 1. Jänner 2003 werden die Planung und die Realisierung von übergeordneten Radverkehrsanlagen über ein zentrales Radverkehrsbudget durchgeführt. Dies beschleunigt den zielgerichteten Ausbau der Wiener Radverkehrsinfrastruktur. Das Hauptradverkehrsnetz Wien gliedert sich in folgende Netzelemente: Basisrouten (Rückgrat), Grundnetz (Verbindung zwischen den einzelnen Basisrouten), erweitertes Grundnetz (zusätzliche, bezirksinterne Verbindungen). Die Rad-Langstrecken sind Basisrouten des Hauptradverkehrsnetzes und kennzeichnen Routen, für die besondere Ausbauqualitäten vorgesehen sind.

Hauptstraßen A und B
In Wien gibt es zwei Kategorien von Hauptstraßen. Hauptstraßen B sind die ehemaligen Bundesstraßen, Hauptstraßen A sind die höherrangigen Gemeindestraßen. Die restlichen Straßen entsprechen Nebenstraßen. Anders als in den anderen Bundesländern Österreichs gibt es in Wien die Bezeichnung Landesstraße nicht.

Intermodalität
Intermodalität bezieht sich auf die Nutzung mehrerer Fortbewegungsmittel bei der Betrachtung einer Wegekette. Ein Beispiel ist die Nutzung des Fahrrades als Zubringer zu Zug oder U-Bahn.

ITS Vienna Region
ITS Vienna Region wurde 2006 von den drei Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland gegründet und ist Teil des Verkehrsverbundes Ost Region (VOR). ITS Vienna Region sammelt laufend aktuelle Verkehrsdaten von verschiedenen PartnerInnen und errechnet daraus alle 7,5 Minuten ein aktuelles Verkehrslagebild der Region.

Klimaschutzprogramm der Stadt Wien – KliP
Das 2009 fortgeschriebene Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) setzt das Ziel einer Reduktion von 21 % Treibhausgasemissionen pro Kopf für das Jahr 2020 im Vergleich zu 1990. Das umfassende Maßnahmenprogramm im Bereich Mobilität und Stadtstruktur enthält zahlreiche zukunftsweisende Ideen. Diese stellen auch einen Rahmen für das Fachkonzept Mobilität dar.

Lastenrad
Lastenräder sind ein- oder mehrspurige, muskelbetriebene Fahrräder für den Gütertransport. Auch wenn sie einen unterstützenden Elektromotor im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für E-Fahrräder haben, sind sie nach der StVO als Fahrrad definiert. Obwohl Lastenräder und Fahrräder mit Lastenanhängern häufig größer oder schwerer als normale Räder sind, benötigen sie keine spezielle Radverkehrsinfrastruktur. In der StVO bestehen Ausnahmen von der Radwegebenutzungspflicht für zweispurige Räder und Anhänger für den Gütertransport. Fahrräder mit Breiten über 80 cm müssen die Fahrbahn benutzen.

Level of Service
Der Level of Service beschreibt die Angebotsqualität auf einem bestimmten Verkehrsträger. Diese wird, ausgehend von der Bewegungsfreiheit, in Abhängigkeit der Verkehrsdichte in Stufen eingeteilt.

Logistik
Logistik umfasst die Planung, Organisation, Steuerung, Abwicklung und Kontrolle von Material- und Warenflüssen.

Masterplan Verkehr Wien 2003 (MPV03)
Der Masterplan Verkehr ist das bisher gültige Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept der Stadt Wien; es wurde im Jahr 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Im Jahr 2008 wurde eine Evaluierung und Fortschreibung des MPV03, im Jahr 2013 eine neuerliche Evaluierung erstellt und beschlossen. Das Fachkonzept Mobilität ist das nachfolgende Strategiepapier, das inhaltlich den MPV03 ersetzt.

Mikrofreiräume
Mikrofreiräume sind kleine Verweilplätze im öffentlichen Raum. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualitäten des Straßenraums und sind Treffpunkte, Rastplätze und/oder Kommunikationsräume.

Mobilitätsagentur
Die Mobilitätsagentur der Stadt Wien ist für die Anliegen von Radfahrenden und FußgängerInnen tätig. Unter den beiden Dachmarken „Wien zu Fuß“ und „fahrradwien“ werden vor allem bewusstseinsbildende Maßnahmen zur aktiven Mobilität gesetzt.

Modal Split
Der Modal Split stellt die Aufteilung des Verkehrs in seine verschiedenen Verkehrsmittel (Modi) dar. Im Personenverkehr kann der Modal Split auch als Verkehrsmittelwahl bezeichnet werden. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und des Verkehrsangebotes.

Mobilitätsmanagement
Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen der Information, Beratung und Verkehrsangebotskoordinierung, die auf die Förderung einer nachhaltigen Mobilität ausgerichtet sind und an der Nachfrage ansetzen.

Motorisierungsgrad
Der Motorisierungsgrad ist ein indirekter Indikator für die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen. Die angegebenen Zahlen für Wien errechnen sich aus der Anzahl der Pkws, lt. Zulassungsstatistik, und sind auf 1.000 EinwohnerInnen bezogen.

Multimodalität
Multimodalität bezeichnet die routinemäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen (multimodaler Lebensstil). Der betrachtete Zeitraum variiert hierbei und liegt meistens zwischen einer Woche und einem Monat. Eine multimodale Haltestelle des öffentlichen Verkehrs bietet ergänzende Angebote für intermodale Wegeketten an.

Nah- und Regionalverkehrsstrategie Ostregion (NRSO)
Die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) kamen überein, eine gemeinsame „Nah- und Regionalverkehrsstrategie Ostregion“ (NRSO) im Rahmen eines kooperativen Beratungsprozesses zu entwickeln. Das Ergebnis wird auf Arbeitsebene seitens des VOR genutzt und war ein Ausgangspunkt für die Erarbeitung des gemeinsamen Kapitels zum regionalen Verkehr in den strategischen Dokumenten der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Nahmobilität
Nahmobilität beschreibt Mobilität über kurze Distanzen. Sie fasst nicht-motorisierte Mobilitätsformen zusammen, die die nähere Wohnumgebung erschließen.

Niederflurfahrzeuge
Niederflurfahrzeuge sind öffentliche Verkehrsmittel, die durch besonders tiefliegende Böden im Innenraum eine barrierefreie Benutzung ermöglichen.

Open Government Data
Open Government Data bezeichnet die Idee, dass von der Verwaltung gesammelte Daten der Allgemeinheit frei zugänglich gemacht werden. Diese Daten sollen der Bevölkerung in maschinen-lesbarer Form zur Verfügung gestellt werden, sodass die Daten auch automatisiert verarbeitet werden können. Offene Standards bei den Schnittstellen und der Software ermöglichen mehr Transparenz, Partizipation und Kollaboration. Neben den technischen Schnittstellen muss seitens der Verwaltung ein rechtlicher Rahmen geschaffen werden.

Parkpickerl
In Teilen Wiens sind flächendeckende, gebührenpflichtige Kurzparkzonen eingerichtet. AnrainerInnen können gegen eine geringe Gebühr eine Ausnahmegenehmigung (Parkpickerl) erhalten, um ihr Fahrzeug länger abstellen zu dürfen.

Parkraumbewirtschaftung
Parkraumbewirtschaftung umfasst alle Maßnahmen, die das Parkraumangebot steuern. Mögliche Maßnahmen sind Parkdauerbeschränkungen, Parkgebühren oder die Begünstigung bestimmter NutzerInnengruppen, wie z.B. der AnrainerInnen.

PGO – Planungsgemeinschaft OST
Die Planungsgemeinschaft Ost ist eine gemeinsame Organisation der Länder Wien, Niederösterreich und dem Burgenland zur Abstimmung raumplanerisch relevanter Fragen. Dies umfasst die Ausarbeitung gemeinsamer Raumordnungsziele, die fachliche und zeitliche Koordinierung raumwirksamer Planungen, die Vertretung gemeinsamer Interessen sowie die Durchführung von Forschungsvorhaben, die für die Raumordnung in den drei Bundesländern von Bedeutung sind. Neben einem politischen Beschlussorgan und dem Koordinierungsorgan der drei Landesverwaltungen verfügt die PGO über eine gemeinsame Geschäftsstelle zur Umsetzung des Arbeitsprogramms.

Raddauerzählstelle
An den Wiener Dauerzählstellen erfassen Zählgeräte den Radverkehr 24 Stunden am Tag das ganze Jahr hindurch. Die Dauerzählgeräte arbeiten mit Induktionsschleifen, sie erfassen kontinuierlich alle Radfahrerinnen und Radfahrer, unterschieden nach Richtung, Datum und Uhrzeit.

Rad-Langstrecke
Rad-Langstrecken sind Verbindungen von der City bis zur Stadtgrenze, die neue Qualitätsstandards etablieren werden. Sie sind Teil des Wiener Hauptradverkehrsnetzes und zeichnen sich durch hohe Nutzungsqualität und Komfort aus. Durch ihren Ausbaustandard ermöglichen sie eine höhere Reisegeschwindigkeit und sind damit besonders für längere Pendelverkehrsdistanzen geeignet. Die Rad-Langstrecken sind an der Stadtgrenze mit dem niederösterreichischen „RADLGrundnetz“ abgestimmt.

S-Bahn
„S-Bahn“ ist eine Kurzbezeichnung für die Wiener Schnellbahn. Sie wird von den Österreichischen Bundesbahnen betrieben und verkehrt in Wien und Niederösterreich.

Smart City Wien
Die langfristige Strategie der Stadt Wien wird mit dem Zeitrahmen bis 2050 durch die Smart City Wien Rahmenstrategie festgelegt. Für die Smart City Wien Rahmenstrategie gilt das folgende Leitziel für das Jahr 2050: „Beste Lebensqualität für alle Wienerinnen und Wiener bei größtmöglicher Ressourcenschonung. Das gelingt mit umfassenden Innovationen.“

Stadtentwicklungsplan STEP 2025
Der Stadtentwicklungsplan ist die Leitlinie für jene gesamtstädtischen Angelegenheiten der Stadt, welche sich räumlich auswirken und daher zu koordinieren sind, er wird etwa alle zehn Jahre erstellt. Die aktuelle Fassung „STEP 2025“ wurde 2014 vom Gemeinderat beschlossen. Zukünftige Stadtentwicklungsaufgaben ergeben sich aus dem prognostizierten Bevölkerungswachstum sowie neuen Formen der Kooperation und Partizipation. Im Fokus stehen das Mobilitätssystem, die grüne Infrastruktur sowie das Ziel, kompakte und attraktive Quartiere zu schaffen, die Wohnen, Arbeiten und Erholung verbinden. Der STEP 2025 wird durch nachfolgende Fachkonzepte unterstützt und konkretisiert.

Stellplatzregulativ
Das Stellplatzregulativ ist als Instrument in der Wiener Bauordnung verankert. Im Zuge der Erstellung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes kann die gesetzliche Stellplatzverpflichtung reduziert werden, wenn ein bestimmtes Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist. Die reduzierte Stellplatzverpflichtung unterstützt das verkehrspolitische Ziel der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr).

SUM – Stadt-Umland-Management
Das Stadt-Umland-Management ist eine Initiative der Länder Wien und Niederösterreich für eine verstärkte Zusammenarbeit über die Landesgrenze hinweg zur besseren Nutzung der Entwicklungspotenziale der Stadtregion. Das Stadt-Umland-Management ist im Verein „Niederösterreich/Wien – gemeinsame Entwicklungsräume“ verankert und widmet sich Planungs- und Managementaufgaben, die sowohl Wien als auch die niederösterreichischen Nachbargemeinden betreffen. Dabei geht es einerseits um Fragen einer gemeinsamen strategischen Regionalentwicklung, andererseits auch um konkrete gemeinsame Projekte.

Straßenverkehrsordnung (StVO)
Die Straßenverkehrsordnung ist ein Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, das die Vorschriften über die Straßenpolizei umfasst. Die StVO gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können.

SUMP
SUMP steht für Sustainable Urban Mobility Plan und ist ein von der EU unterstützter Ansatz für die Erstellung von Mobilitätskonzepten für Städte. Der Ansatz ist umsetzungsorientiert, kooperativ, integrativ und dialogorientiert.

Umlaufzeiten
Die Umlaufzeit einer Ampel (Verkehrslichtsignalanlage) bezeichnet die Zeit zwischen dem Beginn einer Grünphase bis zum nächsten Beginn der gleichen Grünphase.

Umweltverbund
Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der – in Hinblick auf Schadstoffausstoß, Flächenverbrauch und Lärmbelastung – umweltverträglichen Verkehrsarten und ihre aktive Vernetzung: Fußverkehr, Radverkehr (inkl. öffentlicher Fahrradangebote wie City-Bikes), öffentlicher Verkehr (S-, U-, Straßenbahn, Bus) sowie – im weiteren Sinne Taxis, Carsharing- und Mitfahrangebote.

Verkehrsgutachten
In einer verkehrstechnischen Untersuchung sollen die verkehrlichen Auswirkungen eines Vorhabens bewertet und die Möglichkeiten der Erschließung gegeneinander abgewogen werden. Das unmittelbare Umfeld ist in die Untersuchung miteinzubeziehen. Vorhaben sollen zu keiner Verschlechterung der Verkehrssituation führen, gegebenenfalls sind Maßnahmen aufzuzeigen, um die Situation zu verbessern. Hierfür sind Verkehrserhebungen aller umliegenden Verkehrsarten durchzuführen. Die aktuelle Verkehrssituation ist zu analysieren und, in Abstimmung mit dem geplanten Vorhaben, eine Prognose zu erarbeiten.

Verkehrsstärke
Als Verkehrsstärke bezeichnet man die Anzahl von Fahrzeugen pro Zeiteinheit.

Voreilzeiten
Voreilzeiten an Ampeln für das FußgängerInnensignal bedeuten einen vorgezogenen Beginn der Grünphase für FußgängerInnen gegenüber dem Signal für den parallelen Autoverkehr. Dadurch werden der Komfort und die Sicherheit der FußgängerInnen gegenüber einer Gefährdung durch abbiegende Autos verbessert.

VOR – Verkehrsverbund Ost-Region
Der Verkehrsverbund Ost-Region wurde im Jahr 1984 gegründet und ist der älteste und größte Verkehrsverbund Österreichs. Der VOR sorgt für ein koordiniertes Angebot und Management der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Er versteht sich als Mobilitätsdienstleister, der an der Schnittstelle zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen, Politik und Verwaltung und der Weiterentwicklung umfassender Mobilitätsangebote in der Region arbeitet. Der VOR koordiniert den öffentlichen Verkehr von mehr als 40 Verkehrsunternehmen auf über 900 Bus- und Bahnlinien in der Ostregion.

Weißbuch Verkehr der EU
Von der Europäischen Kommission veröffentlichte Weißbücher enthalten Vorschläge für ein gemeinschaftliches Vorgehen in einem bestimmten Bereich. Sie knüpfen zum Teil an Grünbücher an, die einen Konsultationsprozess auf europäischer Ebene in Gang setzen. Aus einem Weißbuch kann nur dann ein konkretes Aktionsprogramm entstehen, wenn es vom Rat positiv aufgenommen wird. Das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (kurz: Weißbuch Verkehr) wurde 2011 vorgelegt. Als Hauptziel wird darin, vor dem Hintergrund der EU-Klima- und Energieeffizienzziele, die Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2050 um rund 60% gegenüber dem Stand von 1990 definiert.

Wiener Öffi-Paket
Öffi-Stadträtin Renate Brauner und Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou präsentierten am 27. Juni 2014 das Öffi-Investitionspaket für das kommende Jahrzehnt. Neben der Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 und dem Bau der U-Bahn-Linie U5 wird das Straßenbahn-Netz in den nächsten Jahren um rund 18 Kilometer wachsen. Auch das Bus- und S-Bahn-Netz wird verbessert.

Wirtschaftsagentur Wien
Die Wirtschaftsagentur Wien ist die zentrale Servicestelle der Stadt Wien für in- und ausländische Unternehmen, Gründerinnen und Gründer sowie Investorinnen und Investoren. Aufgabe und Ziel dieser Einrichtung ist die Stärkung der Wiener Unternehmen und ihrer Innovationskraft sowie die nachhaltige Modernisierung des Wirtschaftsstandortes. Gemeinsam mit den Tochtergesellschaften unterstützt die Wirtschaftsagentur die Umsetzung innovativer Wachstumsprojekte mit monetären Förderungen, maßgeschneiderter Beratung und betrieblicher Infrastruktur.

Wohnsammelgaragen
Wohnsammelgaragen (früher in Wien: Volksgaragen) werden vor allem in dicht bebauten Wohngebieten errichtet. Sie stehen den AnrainerInnen gegen ein monatliches Entgelt zur Verfügung. In Verbindung mit Wohnsammelgaragen werden Parkplätze an der Oberfläche reduziert, um Raum für den fließenden Verkehr und eine Belebung des öffentlichen Raumes zu gewinnen.

Zielverkehr/Quellverkehr
Als Quell- und Zielverkehr bezeichnet man jenen Verkehr, der in einem bestimmten Raum beginnt oder endet. Im Gegensatz dazu bezeichnet mal als Binnenverkehr den Verkehr innerhalb eines bestimmten Raumes (z.B. innerhalb von Wien) oder als Durchgangsverkehr jenen Verkehr, der den Raum (z.B. die Stadt Wien) durchquert.

MITWIRKENDE

Steuerung, Koordination und Abstimmung

Wolfgang Kamptner
Dietmar Griebler
Markus Raab
Brigitte Jilka
Michael Lichtenegger
Edwin Hana
Wolfgang Hassler
Siegi Lindenmayr
Bernhard Steger
Leopold Bubak
Christine Fohler-Norek
Peter Lux
Ursula Zappe
Susanne Bluma
Werner Schuster
Rüdiger Maresch
Bernhard Engleder
Andrea Schnattinger
Michael Rosenberger
Iris Simsa
Ernst Wagner
Maria Vassilakou
Günter Steinbauer
Walter Krauss
Thomas Madreiter
Martin Schipany
Ilse Stockinger
Gerhard Kubik
Andreas Höferl
Klemens Himpele
Eduard Winter
Gerhard Berger
Kurt Wimmer
Otto Frey

Projektleitung, Kerngruppe, Projektauftraggeber

Michael Rischer
Angelika Winkler
Beatrix Rauscher
Judith Frank
Wolfgang Gerlich
Harald Semela
Thomas Keller
Gregory Telepak
Andreas Käfer
Astrid Klimmer-Pölleritzer
Hanna Posch
Bernhard Fürst
Andreas Trisko
Gregor Stratil-Sauer

Qualitätssicherung, Beteiligung, Fairness-Check, Kommunikation, Publikation

Eva Kail
Willibald Böck
Andrea Binder-Zehetner
Siegfried Rupprecht
Wolfgang Dvorak
Ursula Bauer
Gabriele Berauschek
Johanna Tadler
Andrea Eder
Andreas Walch
Andreas Hösch
Christan Fürthner
Martin Forstner
Nicole Arnitz
Bernhard Kerbl
Hannes Offenbacher
Efa Doringer
Kerstin Arbter
Shams Asadi
Frank Wefering
Marcus Girardi

Fachliche Mitwirkung

Andreas Jurasits
Claudia Prinz-Brandenburg
Andrea Stütz
Gregor Puscher
Judith Wittrich
Andrea Faast
Henriette Raimund
Johannes Pritz
Stephan Hartmann
Michael Bailer
Martin Blum
Dieter Häusler
Clarissa Knehs
Thomas Bohrn
Elisabeth Irschik
Peter Kuen
Peter Kunisch
Elisabeth Alexander
Martin Sindelar
Astrid Konrad
Robert Dangl
Wolfgang Khutter
Sylvia Berndorfer
Roland De Riz
Bernhard Silvestri
Andrea Weninger
Anita Haider
Markus Ossberger
Kurt Höfling
Hanna Wismühler
Petra Jens
Marianne Steiner
Peter Rojko
Andrea Kinsperger
Martin Huber
Georg Lammel
Alexander Hanzal
Rainer Haselberger
Andreas Hacker
Werner Rosinak
Herbert Ritter
Andreas Breinbauer
Thomas Berger
Gerald Gregori
Michael Cerveny
Klaus Bamberger
Georg Hauger
Michaela Schatz
Matthias Watzak-Helmer
Manuel Pröll
Maria Grundner
Hans Fiby
Udo Häberlin
Renate Zuckerstätter
Wolfgang Hans
Michael Mader
Theresa Dvorak
Roman Riedel
Ina Homeier
Marianne Leitgeb-Zach
Gabriele Zimmermann
Susanne Reichard

Über 80 weitere Personen (BürgerInnen, BezirksvorsteherInnen und Mitglieder der Bezirksvertretungen, deren Ausschüssen und Kommissionen, UnternehmerInnen, Interessensvertretungen, VerkehrsexpertInnen und WissenschafterInnen) nahmen an den Bezirksforen, dem BürgerInnenrat und den Stakeholderforen teil.

Zahlreiche weitere Personen in den politischen Gremien, dem Magistrat und den Unternehmungen der Stadt Wien sowie bei den für dieses Projekt beauftragten Büros und bei externen PartnerInnen leisteten wichtige Beiträge für die Erstellung des Fachkonzepts Mobilität. Insbesondere seien die gute Kooperation mit den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland bei der Erstellung des Kapitels zur regionalen Dimension sowie auch die Leistungen der MitarbeiterInnen der Kanzlei und des Referats Budgetmanagement, Steuerung und Vergabe der MA 18 bei der administrativen Abwicklung des Projekts hervorgehoben.

Impressum

Beschlossen vom Wiener Gemeinderat am 19. Dezember 2014

Eigentümer und Herausgeber: Stadtentwicklung Wien,
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Projektleitung: Gregory Telepak, MA 18

Inhalt und Redaktion:
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
PlanSinn GmbH
TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

Erarbeitet unter Einbeziehung der umfangreichen Expertise von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Wien sowie externen Planungsfachleuten, ergänzt und verfeinert durch Erkenntnisse aus einem breiten Konsultationsprozess.

Grafik und Layout: Graphische Gestaltung im Erdgeschoss GmbH

Ganzseitige Fotos: Christian Fürthner

Lektorat: Andrea Eder

Druck:
Paul Gerin GmbH & Co KG
Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe von „ÖkoKauf Wien“

Copyright:
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
Wien 2015
Alle Rechte vorbehalten

www.step.wien.at/fachkonzepte/mobilitaet

ISBN 978-3-902576-97-2