



Masterplan Verkehr Wien 2003 Evaluierung 2013



Masterplan Verkehr Wien 2003 Evaluierung 2013

Die Evaluierung im Jahr 2013 des Masterplan Verkehr 2003 wurde am 26. Juni 2013 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

IMPRESSUM

Auftraggeber

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
www.stadtentwicklung.wien.at

Projektleitung

Dieter Häusler (MA 18)

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
office@rosinak.at
www.rosinak.at

Verfasser

Helmut Hiess (Rosinak & Partner ZT GmbH)

Technische Koordination

Willibald Böck (MA 18)

Grafik, Produktion

Rosinak & Partner ZT GmbH

Druck

Holzhausen Druck GmbH

Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe von „ÖkoKauf“ Wien

Lektorat

Ernst Böck

ISBN 978-3-902576-74-3

© Stadtentwicklung Wien, November 2013

INHALTSVERZEICHNIS

IMPRESSUM	2
VORWORT	4
MASTERPLAN VERKEHR WIEN 2003 – EVALUIERUNG 2013	
0 EINLEITUNG.....	6
1 EVALUIERUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN.....	7
1.1 Künftige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Wien	7
1.2 Wirtschaft	11
1.2.1 Generelle Entwicklung	11
1.2.2 Verkehrs- und Infrastrukturstrategie für den Centrope-Raum bis 2030.....	12
1.3 Gesellschaftliche Trends	16
1.4 Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖV-Jahreskarten.....	17
1.4.1 Motorisierung, Pkw-Bestand und Stellplatzbedarf	17
1.4.2 Ausstattung mit Fahrrädern	22
1.4.3 ÖV-Jahreskartenbesitz	23
1.5 Energie	23
1.6 Umwelt	24
1.6.1 Luftreinhaltung: Feinstaub, NO _x (NO ₂)	24
1.6.2 Klimaschutz	25
1.7 Technologie	25
1.7.1 Fahrzeugtechnologie	25
1.7.2 Verkehrsinformations- und -steuerungssysteme	27
1.8 EU-Verkehrspolitik.....	27
1.9 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	28
2 EVALUIERUNG DER GRUNDSÄTZE UND ZIELE.....	30
2.1 Zielevaluierung	30
2.1.1 Nachhaltigkeit	30
2.1.2 Effektivität	45
2.1.3 Akzeptanz	45
2.1.4 Kooperation	47
2.1.5 Innovation	48
3 EVALUIERUNG DER HANDLUNGSSCHWERPUNKTE UND DER MASSNAHMEN IM ÜBERBLICK	51
3.1 Handlungsschwerpunkte	51
3.2 Massnahmen im Überblick	54
4 LEITKRITERIEN UND ZUSATZKRITERIEN IM ÜBERBLICK.....	55
4.1 Leitkriterien für die regelmässige Erfolgskontrolle.....	55
4.2 Zusatzkriterien und Erfolgsmassstäbe für die regelmässige Erfolgskontrolle	56
4.3 Prüfung der Zweckmässigkeit der Kriterien und Erfolgsmassstäbe	59
5 ZUSAMMENFASSUNG DER EVALUIERUNGSERGEBNISSE	62
QUELLENVERZEICHNIS.....	67
ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS.....	70



© Lukas Beck

Mag.^a Maria Vassilakou

Vizebürgermeisterin, Stadträtin für
Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung

VORWORT

Radfahren, Zu-Fuß-Gehen und die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel tragen entscheidend zum Klimaschutz und damit zur Lebensqualität in einer Stadt bei. Mit dem Beschluss des Masterplans Verkehr 2003 setzte die Stadt Wien klare Prioritäten in ihrer Verkehrspolitik. Die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten steht dabei an erster Stelle – und Maßnahmen wie der Ausbau und die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs, die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung oder die Investitionen in den Radverkehr haben ihre positive Wirkung auf das Verkehrsgeschehen in Wien bereits deutlich gezeigt. Immer mehr Wienerinnen und Wiener sind mit dem Rad, zu Fuß oder mit den Öffis unterwegs, immer weniger nutzen den PKW für ihre täglichen Wege. Insgesamt hat sich der modal split um 9 % in Richtung Umweltverbund verschoben.

Der Masterplan Verkehr 2003 wurde in einem kommunikationsorientierten und kooperativen Planungsprozess erarbeitet. Gleichzeitig wurden dabei auch Maßstäbe für eine Erfolgskontrolle festgeschrieben, die alle 5 Jahre bis zum Laufzeitende 2020 stattfinden sollte. 2008 wurde die erste Evaluierung durchgeführt, und jetzt, 2013, liegen weitere Ergebnisse vor, die in diesem Werkstattbericht publiziert werden.

Diese Ergebnisse sind nicht nur eine Bestätigung des bisher gesetzten Maßnahmen, sondern bilden auch eine wesentliche Grundlage für den neuen Stadtentwicklungsplan STEP2025, der 2014 beschlossen werden soll. Darin werden erstmals die Grundlagen der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung in einem strategischen Dokument zusammengeführt und gemeinsam bearbeitet.

Der bisherige erfolgreiche Weg soll dabei beibehalten werden. Ziel ist es, mit einem urbanen, zukunftsorientierten Verkehrskonzept die Lebensqualität der Wienerinnen und Wiener noch weiter zu erhöhen, als Wirtschaftsstandort attraktiv zu bleiben und gleichzeitig auch die Position Wiens als Smart City zu festigen.

Ihre

Mag.^a Maria Vassilakou

Vizebürgermeisterin, Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung

0 EINLEITUNG

Der Masterplan Verkehr 2003 (MPV 2003) wurde in einem kommunikationsorientierten kooperativen Planungsprozess unter breiter Einbindung der mit Verkehr und seinen Konsequenzen befassten MagistratsmitarbeiterInnen und Verkehrsunternehmen erarbeitet und im Gemeinderat beschlossen. Mit dem Masterplan wurden auch Erfolgsmaßstäbe für eine Erfolgskontrolle festgeschrieben. Eine erste Evaluierung wurde 2008 durchgeführt und gemeinsam mit einer daraus abgeleiteten Fortschreibung MPV 2003/2008 wieder dem Gemeinderat vorgelegt. Nach weiteren 5 Jahren wurde nun wiederum eine Evaluierung vorgenommen, die auch als Unterstützung für die im Rahmen des neuen Stadtentwicklungsplans (STEP 2025) vorgesehene Entwicklung einer Mobilitätsstrategie und einem daraus abgeleiteten Fachkonzept Verkehr dienen soll. Diese Mobilitätsstrategie wird gemeinsam mit dem Fachkonzept Verkehr den MPV 2003/2008 als Grundlage für die Verkehrspolitik der Stadt Wien und seiner Unternehmen ablösen.

Der MPV 2003/2008 ist ein langfristig angelegtes Konzept mit einem Zielhorizont im Jahr 2020. Ausgehend von Rahmenbedingungen und einer Einschätzung, wie sich diese entwickeln werden, wurden Ziele und Maßnahmen festgelegt. Die Evaluierung soll folgende Fragen beantworten:

1. Evaluierung der Rahmenbedingungen: Was hat sich seit der Erstellung des Masterplans 2003 und seit der Fortschreibung 2008 an den grundlegenden Rahmenbedingungen für die Wiener Verkehrspolitik verändert? Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Ziele und Maßnahmen?
2. Evaluierung der Ziele: Welche Fortschritte wurden bei der Zielerreichung gemacht? Stimmt die Richtung? Ist der Zielhorizont weiterhin realistisch? Ist eine Revision der Ziele notwendig oder zweckmäßig? Sind neue Ziele erforderlich?
3. Evaluierung der Maßnahmen: Welche Maßnahmen wurden umgesetzt oder wurden eingeleitet? Welche Maßnahmen wurden bisher noch nicht umgesetzt oder eingeleitet?

Die Evaluierung und Fortschreibung 2008 erfolgte ähnlich wie die Erstellung des MPV 2003 unter Einbeziehung aller relevanten Dienststellen des Magistrats, der Bezirke, der Wiener Linien, der ÖBB, der ASFINAG, des VOR, des Wiener Hafens und der Interessenvertretungen. Dabei wurden auch die Probleme bei der Umsetzung, die Umsetzungshindernisse und die Möglichkeiten, Umsetzungshindernisse zu überwinden, analysiert. Aus dieser Analyse wurde die Streichung von Maßnahmen oder die Neuaufnahme von Maßnahmen in die Fortschreibung abgeleitet.

In der Evaluierung 2013 erfolgt dieser Prozess im Zuge der Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie und des Fachkonzepts Verkehr. Die Evaluierung 2013 konzentriert sich vor allem auf die Evaluierung der Rahmenbedingungen und Ziele. Der Stand der Maßnahmenumsetzung wird im Überblick dargestellt.

1 EVALUIERUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN

Als Rahmenbedingung werden jene Entwicklungen verstanden, die außerhalb des Einflussbereichs der Stadt Wien oder außerhalb der Verkehrspolitik der Stadt Wien stattfinden, die aber auf die Verkehrsentwicklung und die damit verbundenen Problemlagen wesentlichen Einfluss haben oder haben können.

Zu den Rahmenbedingungen zählen

- die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung,
- die Motorisierungsentwicklung,
- die Entwicklung der Treibstoffpreise,
- umwelt- und klimapolitische Entwicklungen,
- technologische Entwicklungen im Verkehrssystem

sowie die mit diesen Entwicklungen verbundenen gesetzlichen, vertraglichen oder programmatischen Festlegungen auf EU- oder nationaler Ebene. Die Bearbeitung der Rahmenbedingungen orientiert sich am Kapitel 1.7 „Entwicklungstrends und Herausforderungen“ des MPV 2003 und der Fortschreibung des MPV 2008.

1.1 KÜNFTIGE BEVÖLKERUNGS- UND VERKEHRSENTWICKLUNG IN DER REGION WIEN

Die Bevölkerung Wiens wird bis zum Jahr 2030 um ca. 140.000 EinwohnerInnen (8 %) stärker wachsen, als im MPV 2003 angenommen wurde. Nach der „kleinräumigen Bevölkerungsprognose für Wien 2005–2035“ der Statistik Austria aus dem Jahr 2007 wird folgende Einwohnerentwicklung in der Region Wien erwartet:

Tabelle 1: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für die Stadtregion in Wien in 1.000 EinwohnerInnen (2005/2020/2030)

	2005	2020	2030	Änderung			
				2005–2020		2005–2030	
				abs	%	abs	%
Wien	1.626,4	1.838,7	1.927,8	+212,2	+13,0	+301,4	+18,5
Umland	589,5	669,8	714,7	+80,2	+13,6	+125,2	+21,4
Stadtregion	2.216,0	2.508,5	2.642,5	+292,5	+13,2	+436,5	+19,7

Quelle: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005 – 2035. i. A. d. MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien, 2007

In der aktuellsten regionalisierten Bevölkerungsprognose (Statistik Austria 2011) wird die Prognose aus dem Jahr 2007 weitgehend bestätigt. Der prognostizierte Zuwachs liegt für Wien leicht unter, für das Umland leicht über der Prognose aus dem Jahr 2007, sodass sich für die Stadtregion insgesamt kaum eine Änderung ergibt.

Tabelle 2: ÖROK¹⁾-Regionalprognose bis 2030 in 1.000 EW

	2009	2011	2020	2030
Wien	1.687,3	1.714,1	1.811,6	1.901,7
Umland	617,8	625,7	687,7	748,1
Stadtregion	2.305,0	2.339,8	2.499,3	2.649,8

¹⁾ Österreichische Raumordnungskonferenz

Quelle: Statistik Austria: Statistisches Jahrbuch 2011

Statistik Austria (2011): ÖROK-Regionalprognosen 2010–2030

Da die reale Entwicklung in den Jahren 2010 und 2011 eher der „Kleinräumigen Bevölkerungsprognose für Wien 2005–2035“ entspricht, sind die Schlussfolgerungen über die Konsequenzen für die Mobilitätsentwicklung, die bereits im Evaluierungsbericht 2008 dargestellt wurden, weiterhin gültig.

Das starke Bevölkerungswachstum in den Stadtrandgebieten (2011–2030: +16,6 % in den Bezirken 11, 21–23) und im Stadtumland (2011 – 2030: +19,6 %) bleibt eine zentrale Herausforderung der Wiener Verkehrspolitik. Das gilt ebenso für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der SeniorInnen (65- und Mehrjährige), deren Zahl zwischen 2011 und 2030 um ca. 95.000 Personen steigen wird. Das höhere Wachstum der Gesamtbevölkerung wird aber auch zu einer deutlichen Zunahme der Kinder und Jugendlichen führen: Die Zahl der 0 bis 19-Jährigen wird von 2011 bis 2030 um ca. 72.000 Personen steigen (Statistik Austria 2013).

Die Gesamtzahl der Wege der WienerInnen wird von 2003 bis 2020 um 15 % zunehmen, bis 2030 um 21 %. Von 2011 bis 2020 ist ein Wachstum der Wege um 7 %, bis 2030 um 12,5 % zu erwarten. Dieses Mobilitätswachstum ist ausschließlich auf das Bevölkerungswachstum in Wien zurückzuführen, da zu erwarten ist, dass die durchschnittliche Wegezahl/WienerIn dem langjährigen Trend entsprechend eher konstant bleiben wird (siehe auch Tabelle 3). Das Verkehrssystem in Wien hat also mittel- bis langfristig einen stark wachsenden Mobilitätsbedarf alleine der WienerInnen zu bewältigen. Dazu kommt die ebenfalls stark zunehmende Verkehrsnachfrage der EinpendlerInnen, da die Bevölkerung im Umland von 2011 bis 2020 um 10 % und bis 2030 um 20 % laut Prognose zunehmen könnte (Statistik Austria 2011).

Bei einer Entwicklung des Modal Splits gemäß den Zielen des MPV 2003/Fortschreibung 2008 ist mit folgendem Mobilitätsbedarf der WienerInnen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsarten, zu rechnen:

**Tabelle 3: Entwicklung des Verkehrsaufkommens der WienerInnen (DTV)
in 1.000 Wegen/Tag (textliche Erläuterung nach der Tabelle)**

	2011		2020 ¹⁾		2030 ¹⁾		Änderung			
							2011–2020		2011–2030	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
EinwohnerInnen ³⁾	1.714,3	100	1.838,7	100	1.927,8	100	+124,4	+7	+213,5	+12,5
Wege / Person / Tag	2,7		2,7		2,7		-	-	-	-
Wege insgesamt ³⁾	4.628,6	100	4.964,5	100	5.205,1	100	+335,9	+7	+576,9	+12,5
Fußwege	1.310	28,3	1.340	27	1.405	27	+30	+2	+95	+7
Radwege	259,2	5,6	397	8	416	8	+137,8	+53	+156,8	+60
Mot. Zweirad	18,5	0,4	20	0,4	21	0,4	+1,5	+8	+2,5	+14
Pkw-Fahrewege	916,5	19,8	815	16,4 ²⁾	853	16,4 ²⁾	- 101,5	- 11,1	- 63,5	- 6,9
Pkw-Mitfahrewege	402,7	8,7	407	8,2 ²⁾	427	8,2 ²⁾	+4,3	+1,0	+24,3	+6,0
ÖV-Wege	1.721,8	37,2	1.986	40	2.082	40	264,2	+15	+360,2	+21

¹⁾ Ziel-Modal Split des MPV 2003/Fortschreibung 2008

²⁾ Aufteilung Pkw-FahrerInnen/-MitfahrerInnen mit Besetzungsgrad von 1,5 statt 1,4 (2011)

³⁾ in 1.000

Quelle: omniphon (2012): Marktforschung der Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011
Statistik Austria (2007): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005–2035
Statistik Austria (2012): Statistisches Jahrbuch 2012
Eigene Berechnungen

Die Reduktion der Pkw-Wege durch die Abnahme des Verkehrsanteils des Pkw an allen Wegen auf 25 % (inklusive MitfahrerInnen), wie dies im MPV 2003/2008 vorgesehen ist, wird also durch die erwartete Bevölkerungszunahme weitgehend kompensiert. Das bedeutet, dass sich die Verkehrsbelastung im Straßennetz gegenüber heute nur unwesentlich reduzieren wird. Vor diesem Hintergrund ist eine Reduktion des Verkehrsanteils der Pkw-Fahrten umso notwendiger, damit das Pkw-Verkehrsaufkommen zumindest konstant gehalten oder leicht abgesenkt werden kann.

Mit deutlichen Verkehrszuwächsen ist im öffentlichen Verkehr (+15 % 2011–2020, +21 % 2011–2030) und im Radverkehr (+53 % 2011–2020, +60 % 2011–2030) zu rechnen, wenn die Bevölkerungsprognose eintrifft und die im MPV 2003 festgelegten Modal Split-Ziele erreicht und nicht weiter übertroffen werden. Im Radverkehr wäre zum Beispiel mit einer Zunahme um 90 % zu rechnen, wenn das Modal Split-Ziel von 10 %, wie das im Regierungsübereinkommen formuliert wurde, erreicht wird. Im öffentlichen Verkehr (ÖV) werden die Herausforderungen durch das dynamische Wachstum im Stadtumland und die erwünschte Verlagerung der PendlerInnen vom Pkw auf den ÖV zusätzlich verstärkt.

Nimmt man vereinfacht an, dass der stadtgrenzenüberschreitende Verkehr nach Wien analog zur Bevölkerungsdynamik im Stadtumland wächst (+20 % von 2011–2030), wird der stadtgrenzenüberschreitende Personenverkehr bis 2030 insgesamt (ÖV +MIV) um ca. 20 % zunehmen. Aufgrund der intensiver werdenden funktionalen Verflechtung in der Stadtregion ist allerdings ein stärkeres Wachstum sehr wahrscheinlich.

Im Folgenden werden zwei Modal Split-Szenarien für die Infrastrukturkapazitäten maßgebliche Morgenspitze im stadtgrenzenüberschreitenden Zielverkehr nach Wien dargestellt:

- Szenario Modal Split wie 2010 (68,2 % MIV, 31,8 % ÖV),
- Szenario Modal Split gemäß Ziel des MPV 2003/2008 für den stadtgrenzenüberschreitenden Zielverkehr (55 % MIV, 45 % ÖV).

Tabelle 4: Szenarien der Entwicklung des stadtgrenzenüberschreitenden Zielverkehrs nach Wien in der Morgenspitze (6–9 Uhr) an Werktagen (in 1.000 Personen)

	2010		2030					
	abs	%	Szenario Modal Split wie 2010	Änderung		Szenario Modal Split 55 % MIV / 45 % ÖV	Änderung	
				abs	%		abs	%
MIV	104,4	68,2	125,3	+20,9	+20	101,0	–3,4	–3,3
ÖV	48,7	31,8	58,4	+9,7	+20	82,7	+34,0	+69,8
Gesamt	153,1	100	183,7	+30,6	+20	183,7	+30,6	+20

Quellen: Rittler C. (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008–2010

i. A. d. Planungsgemeinschaft Ost

Eigene Annahmen und Berechnungen

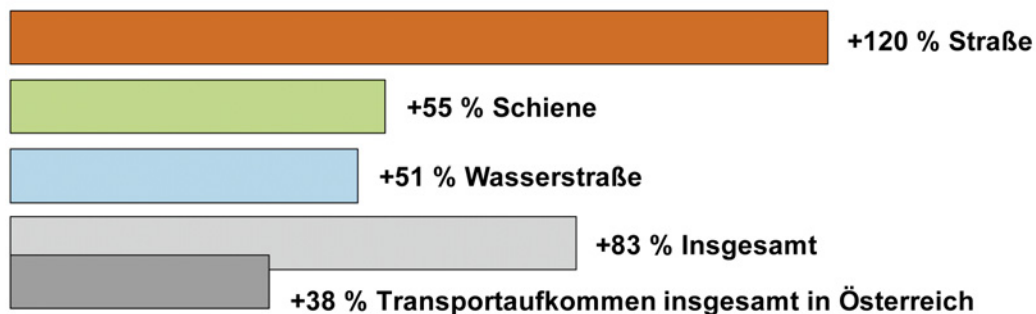
Im Szenario mit konstantem Modal Split wächst der stadtgrenzenüberschreitende Personenverkehr in der Morgenspitze nach Wien bis 2030 sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im ÖV um ca. 20 %. Gelingt es, den Anteil des ÖV von 38 % auf 45 % zu erhöhen, steigt die Personenverkehrsnachfrage in der Morgenspitze im ÖV um ca. 70 %, während der MIV um ca. 3 % abnehmen würde. Die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten im öffentlichen stadtgrenzenüberschreitenden Regionalverkehr wird vor allem in den Spitzenstunden eine erhebliche Herausforderung darstellen. Die Stadt Wien muss sich also auf ein weiteres Verkehrswachstum einstellen. Das besonders dynamische Wachstum in den Außenbezirken und in den Umlandgemeinden wird zu einer Verlängerung der Wege und zur Zunahme von tangentialen Verkehrsbeziehungen führen. Daraus erwachsen besondere Herausforderungen für die Erschließung mit schnellen öffentlichen Verkehrssystemen. Die Entwicklung gut durchmischter neuer Stadtteile zur Ermöglichung kurzer Wege bleibt ebenfalls eine wichtige Strategie zur Sicherung eines effizienten Verkehrssystems.

1.2 WIRTSCHAFT

1.2.1 Generelle Entwicklung

Nach der Beschlussfassung des MPV 2003 haben sich die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stark geändert. Durch den Beitritt der angrenzenden Nachbarstaaten zur Europäischen Union und zum Schengenraum entstand ein gemeinsamer Wirtschaftsraum ohne Grenzen. Alleine durch den Wegfall der Grenzkontrollen ergab sich eine sprunghafte Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse, die die Wirkung des Ausbaus der Infrastruktur deutlich übertrifft. Die Entwicklungschancen des Gesamttraums wurden dadurch erhöht, andererseits wird der Wettbewerb zwischen einzelnen Standorten um EinwohnerInnen, Betriebe, TouristInnen, EinkäuferInnen verschärft. Die wirtschaftliche Entwicklung erlitt durch die Weltfinanzkrise und die dadurch ausgelöste Wirtschafts- und Budgetkrise einen schweren Rückschlag. Der Centrope-Wirtschaftsraum (Ostregion, Südmähren, Stadt und Kreis Bratislava, Kreis Trnava, Komitate Győr-Moson-Sopron und Vas) hat sich aber im Vergleich der europäischen Regionen in den letzten Jahren sowohl beim Regionalprodukt als auch bei der Produktivität besser entwickelt als der EU-Durchschnitt. Die Dynamik der wirtschaftlichen Integration bildet sich auch in der Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrswachstums ab:

Abbildung 1: Grenzüberschreitendes Güterverkehrsaufkommen (in Tonnen) 2005–2030 an der österreichischen Centrope-Grenze im Trendszenario der Verkehrsprognose Österreich

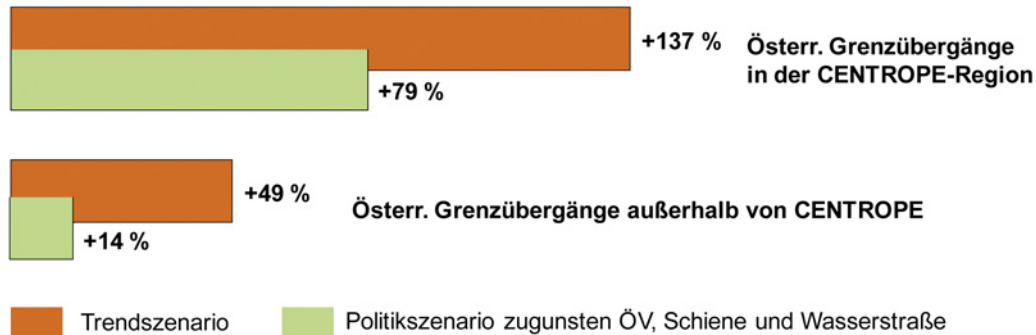


Quelle: BMVIT (2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+

In dieser Prognose wird angenommen, dass der Güterverkehr analog zum Wirtschaftswachstum um ca. 2 %/Jahr zunimmt. Es zeigt sich, dass der grenzüberschreitende Güterverkehr in der **Centrope**-Region deutlich dynamischer wächst als der Güterverkehr insgesamt und dass der Lkw-Verkehr deutlich schneller als der Bahn- und Schiffsverkehr zunehmen wird, wenn es nicht gelingt, Transportvolumen auf die Bahn oder das Schiff zu verlagern.

Auch für den grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr insgesamt wird in der Verkehrsprognose Österreich 2025+ für die **Centrope**-Region eine deutlich höhere Dynamik erwartet als für die restlichen Grenzübergänge in Österreich.

Abbildung 2: Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr an der österreichischen Centrope-Grenze – Prognose 2005–2025/2030



Quelle: BMVIT (2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+

Die Bandbreite der Kfz-Verkehrsentwicklung ist in Abhängigkeit von der Verkehrspolitik sehr groß. In den aktuellen Prognosen wird davon ausgegangen, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung in Europa mittelfristig wieder stabilisieren wird. Das bedeutet, dass der Centrope-Raum mit seinen städtischen Zentren weiterhin eine überdurchschnittlich dynamische Entwicklung zu erwarten hat. Ein funktionierendes Verkehrsnetz zur Erreichbarkeit des Standorts Wien und zur Verkehrsabwicklung innerhalb von Wien ist daher weiterhin von besonderer Bedeutung.

1.2.2 Verkehrs- und Infrastrukturstrategie für den Centrope-Raum bis 2030

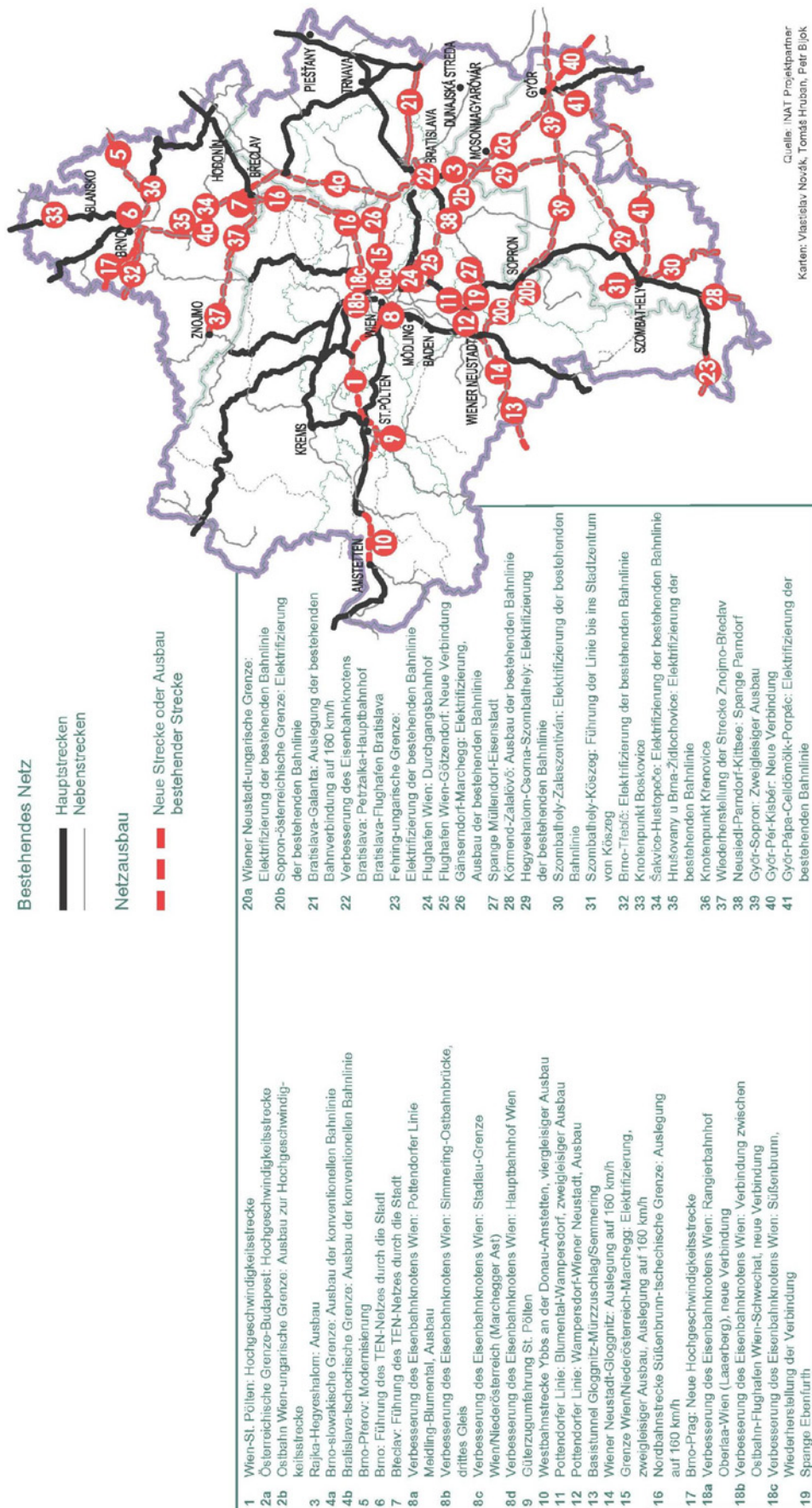
Im Mai 2012 haben sich die Partnerregionen des Centrope-Raums (Wien, Niederösterreich, Burgenland, Stadt und Kreis Bratislava, Kreis Trnava, Südmähren, Komitate Győr-Moson-Sopron und Vas) auf eine langfristige Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung mit den relevanten grenzüberschreitenden Projekten verständigt. Die in den Abbildungen zur Schienen- und Straßeninfrastruktur angeführten Projekte sollen auch gemeinsam gegenüber nationalen und europäischen Institutionen vertreten werden.

Dies betrifft vor allem jene Projekte, die in das künftige Kernnetz bzw. das Ergänzungsnetz der Transeuropäischen Netze, das sich derzeit im Verhandlungsprozess auf europäischer Ebene befindet, aufgenommen werden sollen:

- Integration der hochrangigen Eisenbahnverbindung Wien – Flughafen Wien – Bratislava – Flughafen Bratislava in das Kernnetz,
- Integration des Eisenbahnkorridors Wien/Bratislava – Szombathely – Zagreb/Rijeka in das Kernnetz,
- Integration der Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau in das Ergänzungsnetz (S8, D4).

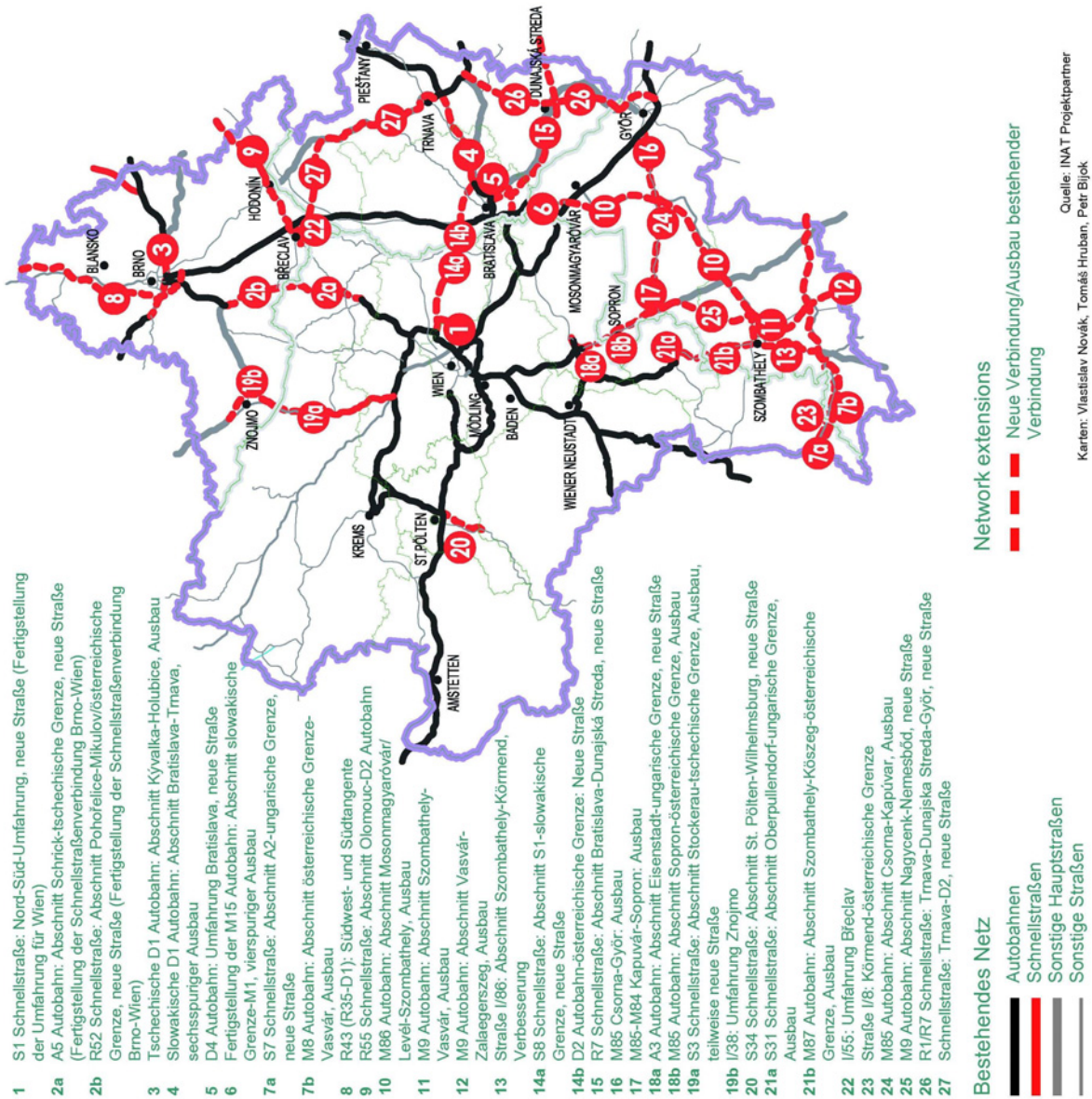
Bei diesen Projekten handelt es sich um Forderungen, die über das bereits im Kommissionsvorschlag enthaltene Streckennetz hinausreichen. Bereits im Kommissionsvorschlag enthalten sind u. a. der Marchegger Ast im Schienennetz nach Bratislava, die Nordbahn nach Brünn, die Südbahn über den Semmering, die Ostbahn nach Budapest oder die A 5-Nordautobahn nach Brünn (EU 2011).

Abbildung 3: Die Centrope Vision für das Bahnnetz bis 2030



Quelle: INAT Projektpartner
Karten: Vlastislav Novák, Tomáš Huban, Petr Błok

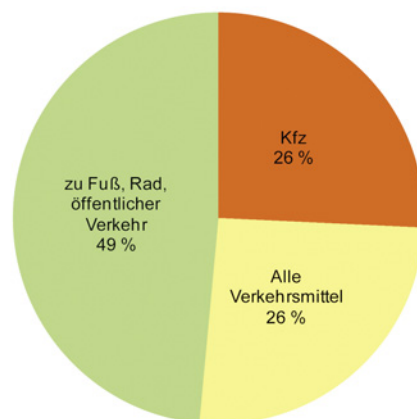
Abbildung 4: Die Centrope Vision für das Autobahn- und Hauptstraßennetz bis 2030



1.3 GESELLSCHAFTLICHE TRENDS

In den letzten Jahren ist eine grundsätzliche Veränderung der Einstellung zur Mobilität in urbanen Gebieten wahrnehmbar. Das Auto als Statussymbol hat an Bedeutung verloren. Sowohl Pkw-Besitz als auch Pkw-Fahrleistungen bei jungen Erwachsenen stagnieren oder nehmen seit Ende der 1990er Jahre ab. Neben sozioökonomischen Gründen (Einkommen, Erwerbstätigkeit, Haushaltsgröße, Bildungsgrad) ist diese Entwicklung auch mit geänderten Einstellungen zur Mobilität zu erklären (Institut für Mobilitätsforschung 2011). Während die Bedeutung des Autos als Statussymbol abnimmt, repräsentieren Fahrräder einen neuen urbanen Lebensstil. Ein genereller gesellschaftlicher Trend ist auch „Nutzen statt besitzen“, der im Mobilitätssektor mit einer gestiegenen Nachfrage nach konventionellem Carsharing, neuen Carsharing-Modellen (z. B. car2go), Radverleihsystemen und einem flexibleren, zweckorientierteren Umgang mit Verkehrsmitteln verbunden ist. Die Zukunft der städtischen Mobilität wird multimodal gesehen (A. D. LITTLE 2011). Multimodalität bedeutet die Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel und die situative Auswahl genauso wie die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg (Park & Ride, Bike & Ride, Fahrradmitnahme im ÖV, Mitfahrsysteme etc.). Die Lebensqualitätsstudie für Wien aus dem Jahr 2008 zeigt, dass bereits etwa ein Viertel der Bevölkerung sehr flexibel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wechselt.

Abbildung 5: Überwiegende Nutzung von Verkehrsmitteln



Quelle: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Wiener Lebensqualitätsstudien.
In: Werkstattberichte Nr. 102

Die Gruppe der „VerkehrsmittelwechslerInnen“ ist für die Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbunds gut ansprechbar. Es gilt aber auch zu überlegen, wie die Gruppe der überwiegenden Kfz-VerkehrsnutzerInnen zu einer Verhaltensänderung bewegt werden können. Die Bedeutung des kombinierten Verkehrs (mehrere Verkehrsmittel für einen Weg) ist allerdings noch relativ gering. Interessant ist, dass Bike & Ride von den WienerInnen nahezu im selben Ausmaß genutzt wird wie Park & Ride.

Tabelle 5: Die Bedeutung kombinierter Verkehrsmittelnutzung in Wien 2011
Verkehrsanteile in % nach Bezirksgruppen

	Gesamt	1–9, 20	14–19	21, 22	12, 13, 23	10, 11
Bike & Ride	0,1	0	0,2	0,1	0	0
Park & Ride	0,1	0	0,3	0	0	0,2
Kiss & Ride	0,1	0,1	0,1	0	0	0,1

Quelle: omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011

Die kombinierte Nutzung von Verkehrsmitteln liegt dabei in den Außenbezirken eher über der statistischen Wahrnehmungsschwelle als in den Bezirken 1–9 und 20. Deutlich höher liegen die Werte beim stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr: Park & Ride 5,4 %, Bike & Ride 1,7 % und Kiss & Ride 1,3 % (Rittler 2011). Park & Ride und Bike & Ride haben in Wien einen etwa gleich starken Mobilitätsanteil. Dem Ausbau von Bike & Ride sollte daher ebenfalls eine entsprechende Bedeutung beigemessen werden. Die Änderung der Einstellung zu Mobilität geht auch mit einer milieuspezifischen Ausdifferenzierung von Mobilitätsverhalten und Mobilitätsstilen einher. Eine zielgruppenspezifische Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit wird damit zu einem wichtigen Steuerungsinstrument der Verkehrspolitik.

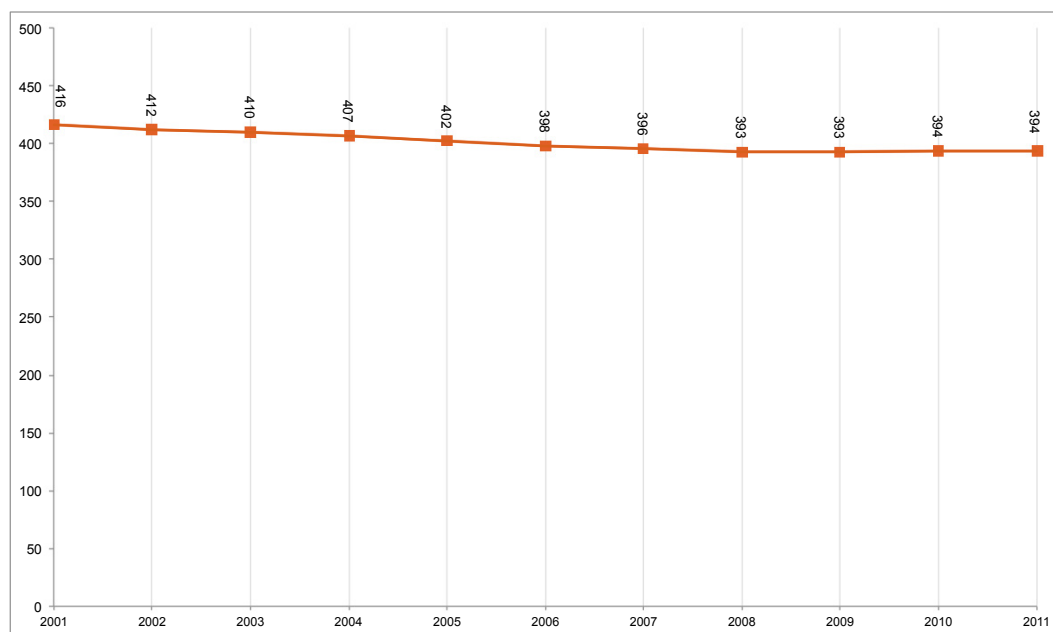
1.4 AUSSTATTUNG MIT PKW, FAHRRÄDERN UND ÖV-JAHRESKARTEN

Zur Ausstattung der Bevölkerung mit Pkw, Fahrrädern oder ÖV-Jahreskarten wurden im MPV 2003/2008 keine Ziele festgelegt. Der Bestand an Pkw, Fahrrädern und ÖV-Jahreskarten ist aber als wichtige Rahmenbedingung und als Indikator für das verkehrspolitische Klima zu sehen. Verkehrspolitische Maßnahmen können indirekt wirken: die Senkung der Preise für Jahreskarten, die Förderung des Radverkehrs oder die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung beeinflussen Haushalte bei der Entscheidung über den Kauf von Fahrzeugen und einer ÖV-Jahresnetzkarte.

1.4.1 Motorisierung, Pkw-Bestand und Stellplatzbedarf

Die Zahl der Pkw wuchs deutlich langsamer, als dies im MPV 2003 erwartet wurde. Für 2011 wurden etwa 710.000 bis 750.000 Pkw prognostiziert. Trotz höherem Bevölkerungswachstums ist die Zahl der Pkw von 646.000 im Jahr 2001 „nur“ auf 675.000 Pkw im Jahr 2011 angestiegen. Dies bedeutet einen bemerkenswerten Trendbruch: nach einem 50-jährigen stetigen Anstieg ist der Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 EW) erstmals über einen längeren Zeitraum gesunken. Ob die Abnahme von 410 Pkw/1.000 EW im Jahr 2003 auf 394 Pkw / 1.000 EW im Jahr 2011 auf eine Sättigung der Motorisierung in Wien schließen lässt, ist derzeit noch schwer einzuschätzen.

Abbildung 6: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wien 2001–2011



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien
Statistik Austria (2010): Pkw-Bestand

Die Zahl der Pkw könnte allerdings alleine durch das Bevölkerungswachstum weiter zunehmen.

Tabelle 6: Entwicklung des Pkw-Bestands in Wien bei konstanter Motorisierung von 400 Pkw/1.000 EW

	2011 (in 1.000)	2020 (in 1.000)	2030 (in 1.000)	Veränderung			
				2011–2020		2011–2030	
				abs	%	abs	%
EW	1.714,1	1.838,7	1.927,8	+124,4	+7,3	+213,5	+2,5
Pkw	675,3 ¹⁾	735,5	771,1	+60,2	+8,9	+95,8	+14,1

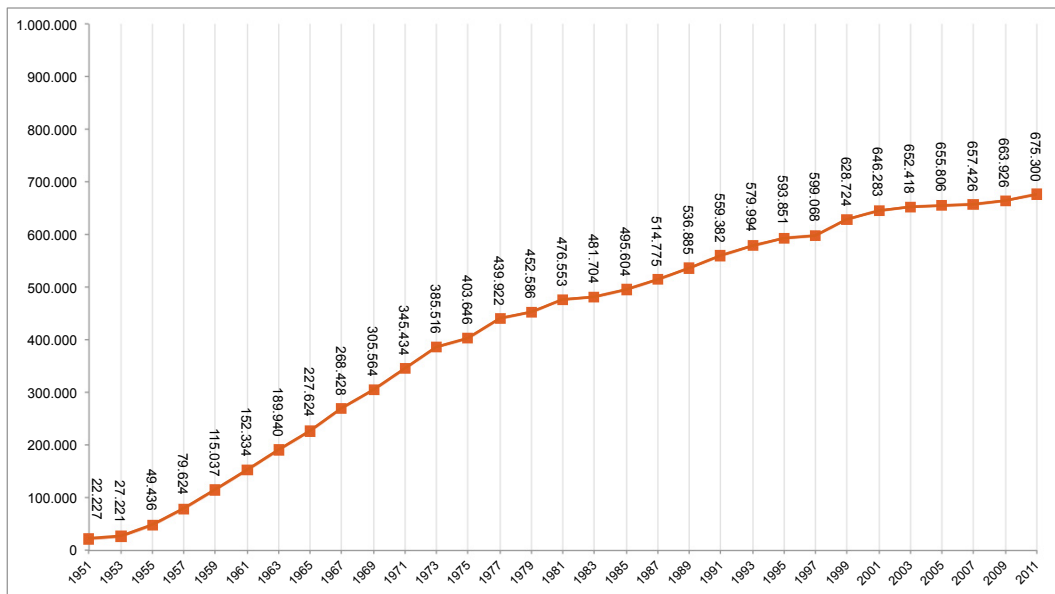
¹⁾ 394 Pkw/1.000 EW

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2011
Eigene Berechnungen
Statistik Austria (2007): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005–2035. I. A. d. MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien 2007

Bei konstanter Motorisierung von ca. 400 Pkw/1.000 EW wird der Pkw-Bestand der WienerInnen von 2011 bis 2020 um ca. 9 %, bis 2030 um ca. 14 % zunehmen.

Die Einführung des Parkpickerls in mehreren Außenbezirken Wiens könnte allerdings zu einem statistischen Anstieg der Motorisierung in Wien führen, da Zweitwohnsitzbesitzer ihren Hauptwohnsitz nach Wien verlegen könnten und dann auch ihr Auto in Wien anmelden. Diese Umeldungen haben aber keine Auswirkungen auf den Bedarf an Stellplätzen, da diese Fahrzeuge auch jetzt schon im öffentlichen Straßenraum von Wien parken.

Abbildung 7: Entwicklung des Pkw-Bestands in Wien 1951–2011

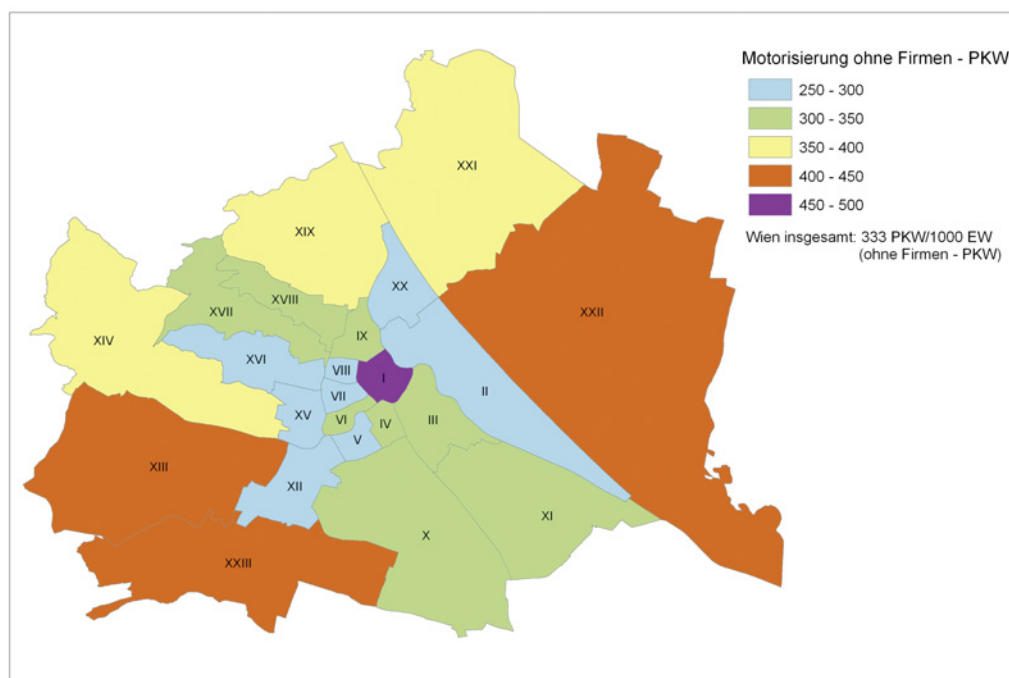


Quellen: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2011
 Statistik Austria (2010): Pkw-Bestand nach Bundesländern
 Eigene Berechnungen

Bei einem weitgehend konstanten Motorisierungsgrad würde sich die Zahl der Pkw von 2011 bis 2020 um ca. 60.000 Fahrzeuge, bis 2030 um ca. 95.000 Fahrzeuge erhöhen. Das ist deutlich weniger, als im MPV 2003 und auch in der Fortschreibung 2008 angenommen wurde.

Kleinräumig sind erhebliche Unterschiede in der Motorisierung erkennbar. Für die kleinräumige Analyse müssen die auf natürliche Personen zugelassenen Pkw herangezogen werden, da Firmenautos am Firmensitz und nicht am Wohnort der NutzerInnen gemeldet sind. Es zeigt sich, dass die dicht bebauten und gut mit öffentlichem Verkehr ausgestatteten Bezirke deutlich unter dem durchschnittlichen Motorisierungsgrad für Wien insgesamt liegen. Teilweise deutlich höhere Motorisierungsgrade weisen neben dem 1. Bezirk hingegen die Bezirke mit einem hohen Anteil an weniger dicht bebauten Gebieten in Stadtrandlage auf (Bezirke 13, 14, 19, 21, 22, 23).

Abbildung 8: Motorisierung der Bezirke (ohne Firmen-Pkw)



Quelle: MA 18 (2012): Bevölkerungsevidenz und Kfz-Statistik

Keine statistischen Zeitreihen liegen über die Pkw-Verfügbarkeit von Haushalten vor. Dazu muss auf Befragungsergebnisse zurückgegriffen werden. In den letzten Jahren wurde die Ausstattung der Haushalte mit Pkw in den Studien über die Wiener Lebensqualität erhoben.

Tabelle 7: Ausstattung der Wiener Haushalte mit Pkw

	1995	2003	2008
Haushalte mit 1 Pkw	50 %	52 %	50 %
Haushalte mit mehr als 1 Pkw	10 %	15 %	16 %
Haushalte ohne Pkw	40 %	33 %	34 %

Quelle: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009):
Wiener Lebensqualitätsstudien. In: Werkstattberichte Nr. 102

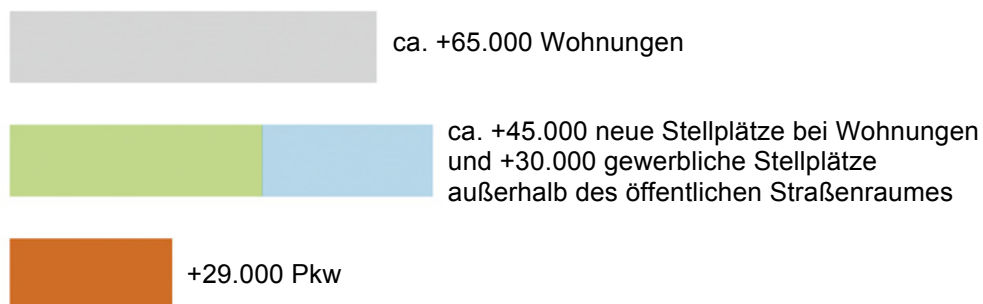
Analog zur Motorisierung hat seit 2003 die Haushaltsmotorisierung nicht mehr zugenommen. Ein Drittel der Wiener Haushalte verfügt über keinen Pkw. Während die Motorisierung von Seniorenhaushalten noch wächst, ist bei den Junghaushalten und bei Ausländerhaushalten (v. a. aus der Türkei und Ex-Jugoslawien) ein Rückgang der Haushaltsmotorisierung festzustellen. Der hohe Anteil der nicht motorisierten Haushalte unterstreicht die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, des Rad- und Fußgängerverkehrs für die Daseinsgrundfunktion Mobilität in Wien.

In den letzten zehn Jahren wurden ca. 60.000 bis 70.000 Wohnungen bzw. Nutzungseinheiten (Geschäftslokale, kommunale Infrastruktur) (davon 90 % im geförderten Wohnbau) in neuen Wohngebäuden errichtet (MA 50, 2013). Aus den Erfahrungen der Bewilligungsverfahren (eine genaue Statistik steht nicht zur Verfügung)

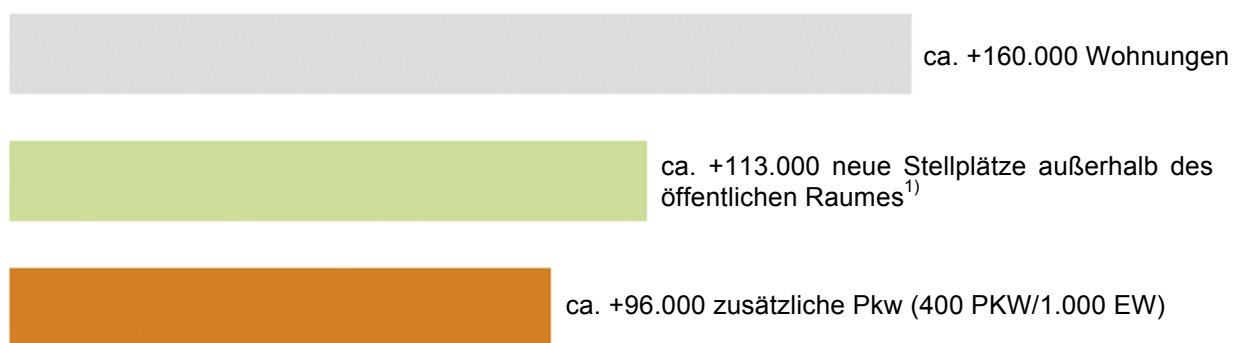
erscheint die Annahme plausibel, dass für etwa 70 % der geschaffenen Einheiten Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraumes errichtet werden. Ein Teil der vorgeschriebenen Pflichtstellplätze wird abgelöst, bei Wohnheimen ist eine niedrigere Stellplatzverpflichtung vorgesehen (1 : 10) als bei Wohnungen (1 : 1). Ausgehend von diesen Annahmen wurden zwischen 2001 und 2011 etwa 45.000 Stellplätze bei Wohngebäuden außerhalb des öffentlichen Straßenraumes errichtet. Im selben Zeitraum wurden ca. 30.000 gewerbliche Stellplätze neu geschaffen (Wirtschaftskammer Wien 2011), also insgesamt ca. 75.000 neue Stellplätze. Über die gemäß der Stellplatzverpflichtung neu errichteten Stellplätze für andere Nutzungen (Büros, Einkaufszentren etc.) stehen keine Daten zur Verfügung. Den zumindest 75.000 neu geschaffenen Stellplätzen stehen allerdings nur knapp 29.000 zusätzliche Pkw in diesem Zeitraum gegenüber.

Abbildung 9: Abschätzung der Entwicklung des Stellplatzbedarfs außerhalb des öffentlichen Straßenraumes

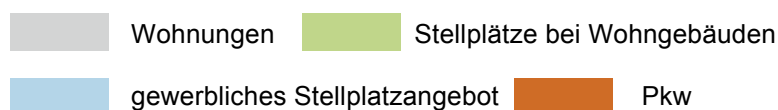
2001–2011:



2012–2030:



¹⁾ Annahme: Für 70 % der errichteten Einheiten wurde jeweils ein Stellplatz außerhalb des öffentlichen Raumes geschaffen



Quellen: Magistrat der Stadt Wien (2008): Wiener Wohnungsbedarfsprognose 2008–2020
 Magistrat der Stadt Wien: Statistische Jahrbücher
 Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaftskammer Wien (2012): Parken in Wien – Standortliste von gewerblichen Garagen und Parkplätzen
 Eigene Annahmen und Berechnungen

Aufgrund der zu erwartenden dynamischen Bevölkerungszunahme und dem damit verbundenen Wachstum an Haushalten wird in Zukunft ein steigender Neubaubedarf an Wohnungen erwartet. Es wird von einem Bedarf an ca. 8.500 zusätzlichen Wohnungen im Jahr ausgegangen (Wohnungsbedarfsprognose für Wien 2008–2020). Hochgerechnet bis 2030 würde dies die Neuerrichtung von ca. 160.000 Wohnungen bedeuten. Nimmt man wieder an, dass für 70 % der neu errichteten Wohnungen ein Stellplatz außerhalb des öffentlichen Raumes errichtet wird, würden zusätzlich ca. 113.000 Stellplätze bei Wohngebäuden außerhalb des öffentlichen Straßenraumes entstehen. Bei einem gleichbleibenden Motorisierungsgrad von 400 Pkw/1.000 EW würde die Nachfrage nach Bewohnerabstellplätzen in diesem Zeitraum nur um ca. 96.000 Pkw zunehmen. Wenn in neuen Siedlungsgebieten neue Stellplätze in größerem Umfang auch im öffentlichen Raum geschaffen werden, könnte es in diesen Gebieten zu einem Überangebot an Stellplätzen kommen.

Vor diesem Hintergrund sollten die Rahmenbedingungen für die Organisation des ruhenden Verkehrs (Stellplatzverpflichtungen, Dimensionierung und Gestaltung von Straßenräumen, Förderungen, Bewirtschaftung) auf ihre mittel- und langfristige Zweckmäßigkeit geprüft werden. Für die künftige Organisation des ruhenden Verkehrs sollten jedenfalls folgende Entwicklungen berücksichtigt werden:

- Deutlich geringere Zuwächse beim Pkw-Bestand der WienerInnen aufgrund stagnierender oder sogar zurückgehender Motorisierung,
- kleinräumige Differenzierungen der Pkw-Bestandsentwicklung innerhalb von Wien,
- Stellplatzangebotsentwicklung durch Neubau (Stellplatzverpflichtung) und in neu geschaffenen Straßenräumen.

1.4.2 Ausstattung mit Fahrrädern

Da der Besitz von Fahrrädern nicht zulassungspflichtig ist, gibt es keine Zeitreihen über die Entwicklung des Fahrradbestands. Der Fahrradbestand wird in unregelmäßigen Abständen durch Befragungen erhoben. Für Wien liegen Erhebungsergebnisse aus der Konsumerhebung der Statistik Austria aus dem Jahr 2010 und aus der Lebensqualitätsstudie für Wien 2003 vor.

Tabelle 8: Fahrradbestand in Wien

	2003		2010	
Haushalte mit Fahrrad	450.600	58 %	512.600	61 %
Fahrräder pro Haushalt mit Fahrrad	2,08		2,08 ¹⁾	
Fahrräder insgesamt	941.300		1.066.000	
Fahrräder/1.000 EW	591		627	

¹⁾ Annahme: keine Veränderung gegenüber 2003

Quelle: Statistik Austria (2011): Verbrauchsausgaben 2009/2010 – Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung 2009/2010

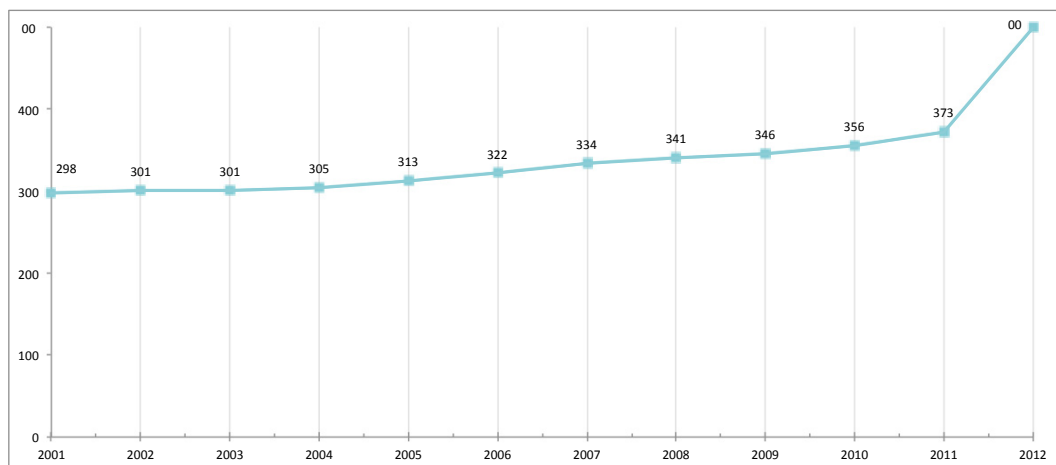
MA 18 (2004): Lebensqualitätsstudie für Wien 2003

Die Zahl der Fahrräder liegt jedenfalls deutlich über dem Bestand an Pkw, allerdings ist die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern mit 60 % etwas niedriger als die Ausstattung mit Pkw (66 %).

1.4.3 ÖV-Jahreskartenbesitz

Die Zahl der verkauften ÖV-Jahresnetzkarten hat sich in den letzten zehn Jahren kontinuierlich erhöht. Nach der Preisreduktion von € 449,00 auf € 365,00 im Jahr 2012 ist die Zahl der verkauften Jahreskarten nochmals sprunghaft angestiegen.

Abbildung 10: Entwicklung der ÖV-Jahreskarten der Wiener Linien 2001–2012



¹⁾ in Tausend

Quelle: Wiener Linien (2013)

Bezogen auf die Einwohnerzahl hat sich die Jahreskartendichte von 189 Jahreskarten/1.000 EW im Jahr 2001 auf ca. 289 Jahreskarten/1.000 EW im Jahr 2012 erhöht. Mit dem Zuwachs der verkauften Jahreskarten um 68 % zwischen 2001 und 2012 sind im selben Zeitraum auch die Fahrgastzahlen um 177,6 Millionen (+24 %) auf insgesamt 907 Millionen/Jahr gestiegen (Wiener Linien 2013).

1.5 ENERGIE

Die Annahmen des MPV 2003 sind weitgehend aktuell:

- Keine Ressourcenknappheit bei fossilen Energieträgern in den nächsten 10–15 Jahren aufgrund von schwindenden Rohstoffreserven (IEA 2012).
- Starke Preisschwankungen durch regionale politische Konflikte.
- Längerfristig: Preiserhöhungen durch teure Beschaffungsmethoden und verstärkte globale Marktnachfrage.

Allerdings hat sich eine deutlich raschere Preissteigerung als erwartet eingestellt. Seit 2003 hat sich der Ölpreis real etwa verdoppelt.

Höhere Treibstoffpreise unterstützen die klima- und umweltpolitischen Ziele zur Verlagerung vom MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds. Zur Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten ist aber ein umso rascherer Ausbau des öffentlichen Verkehrs erforderlich.

Auf EU-Ebene wurde 2006 die „Richtlinie 2006/32/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Energieeffizienz und Energiedienstleistungen“ beschlossen. Mit dieser Richtlinie verpflichten sich die EU-Mitgliedsstaaten zu einer Erhöhung der Endenergieeffizienz um 9 % bis zum Jahr 2016. Mit Ende 2012 tritt eine neue Fassung der EU-Energieeffizienzrichtlinie in Kraft, die die Festlegung verbindlicher Ziele durch die Mitgliedsstaaten zur Senkung des Energieverbrauchs bis 2020 vorschreibt. Dadurch soll das 2007 beschlossene Ziel, den Primärenergieverbrauch in der EU bis 2020 um 20 % zu reduzieren, erreicht werden. Das bedeutet einen maximalen Primärenergieverbrauch von 1.474 Millionen t RÖE (Rohöleinheiten) und/oder nicht mehr als 1.078 Millionen t RÖE an Endenergie in der EU. Mit dieser neuen Energieeffizienzrichtlinie werden die Ziele nun verbindlich festgelegt und der Druck auf die Umsetzung von Maßnahmen erhöht. Eine Evaluierung des Beitrags des MPV 2003 zur Energieeffizienzerhöhung hat ergeben, dass Wien dieses Ziel im Verkehr bei einer Umsetzung der bis 2015 geplanten Maßnahmen mit einer Erhöhung der Energieeffizienz um 7 % knapp verfehlen würde (Österreichische Energieagentur, 2007). Eine Umsetzung der noch offenen Maßnahmen des MPV sowie eine Fortsetzung der Verkehrspolitik im Sinne der Erfüllung der Energieeffizienzziele ist daher notwendig. Dazu zählen vor allem der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrssystems sowie die Umsetzung der Maßnahmen zum ruhenden Verkehr.

1.6 UMWELT

1.6.1 Luftreinhaltung: Feinstaub, NO_x (NO₂)

Die Umsetzung der EU-Luftreinhaltungsrichtlinie (1999/30/EG) im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-Luft) hat die Stadt Wien veranlasst, eine Initiative zur Verbesserung der Luftgüte (Urbane Luftinitiative Wien) zu starten. Dabei geht es vor allem um die Reduktion von Feinstaub und NO_x bzw. NO₂, die auch die wesentlichen Vorläufersubstanzen für bodennahes Ozon sind. In umfassenden Statuserhebungen wurden das Ausmaß und die Verursacher der Emissionen ermittelt. Bei Feinstaub ist der in Wien produzierte Anteil mit ca. 25 % relativ niedrig (MA 22, 2013). Der Anteil des Verkehrs am „hausgemachten“ Feinstaub ist mit ca. 63 % allerdings hoch (MA 22, 2013). Für Feinstaub wurde ein Maßnahmenprogramm erarbeitet und verordnet. Als Maßnahmen im Verkehrssektor wurde ein flächendeckendes Tempo 50 (mit Ausnahme von Freilandabschnitten) und ein Durchfahrverbot von Wien für Lkw, die vor 1992 zugelassen wurden, verordnet.

Die NO_x-Emissionen sind in erster Linie hausgemacht und werden zu ca. 66 % (MA 22, 2013) vom Verkehr verursacht. In den letzten Jahren sind zwar die NO_x-Emissionen aus dem Verkehr zurückgegangen, während die primären NO₂-Emissionen zugenommen

haben. Die Grenzwerte für die NO₂-Jahresmittelwerte wurden bei den verkehrsnahen Messstellen deutlich überschritten. Auch die Zahl der Halbstunden-Überschreitungen hat stark zugenommen. Dies ist vor allem auf die Einführung von Abgasnachbehandlungssystemen bei Dieselfahrzeugen zurückzuführen. Gemäß IG-Luft wurde daher eine Statuserhebung und ein „Maßnahmenprogramm NO₂“ ausgearbeitet.

Für die Verkehrspolitik bedeutet das einerseits eine Bestätigung der Ziele des MPV 2003/2008, andererseits eine erhebliche Herausforderung, da rasch wirksame Maßnahmen gesucht sind. Die Problematik wird durch den hohen Anteil an schweren und leichten Nutzfahrzeugen an den NO₂-Emissionen durch den Verkehr (33 %) noch erhöht.

1.6.2 Klimaschutz

Die Reduktion von Treibhausgasen (THG) im Allgemeinen und von CO₂ im Besonderen beruht auf internationalen und nationalen Vereinbarungen:

- Österreich hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls zu einer Reduktion der THG um 13 % bis 2012 in Bezug zu 1990 verpflichtet.
- Die Europäische Union hat sich im Klima- und Energiepaket 2009–2020 eine Reduktion der THG um 20 % in Bezug zu 1990 als Ziel gesetzt.
- Österreich hat sich im Rahmen des Klima- und Energiepakets um eine THG-Emissionsminderung von 16 % zwischen 2005 und 2020 verpflichtet.

Die Stadt Wien hat sich im Klimaschutzprogramm (KliP I) im Jahr 1999 bis 2010 eine 14%-ige Reduktion der Gesamtemissionen von THG, bezogen auf das Jahr 1990, zum Ziel gesetzt. In der Verursachergruppe Verkehr sollten die CO₂-Emissionen/Kopf um 5 % reduziert werden. In absoluten Zahlen sollten die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr nicht mehr als 5 % über dem Wert von 1990 liegen. Während das Gesamtziel des KliP I erreicht werden konnte, wurden die Ziele im Sektor Verkehr verfehlt (siehe auch Kapitel 2.1.1).

Im Jahr 2009 wurde im KliP II nur mehr ein Gesamtziel für die Entwicklung der Treibhausgasemissionen beschlossen. Bis 2020 sollen die Treibhausgasemissionen pro Kopf um 21 % im Vergleich zu 1990 reduziert werden. Da der Verkehr bisher seine Ziele zur THG-Reduktion nicht erfüllen konnte, bleibt es eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik, zu diesem generellen klimapolitischen Ziel beizutragen.

1.7 TECHNOLOGIE

1.7.1 Fahrzeugtechnologie

Sowohl beim Energieverbrauch als auch bei den für die Umwelt und das Klima problematischen Emissionen sind technologische Entwicklungen und Lösungen Hoffnungsträger. Der Stand der Technik und die beschlossenen gesetzlichen Rahmenbedingungen weisen darauf hin, dass erhebliche Verbesserungspotenziale bestehen,

dass aber durch die lange Dauer der Erneuerung der Fahrzeugflotte kaum rasche Verbesserungen erwartet werden können.

Tabelle 9: Entwicklung der Abgasgrenzwerte der Europäischen Union

Fahrzeug	Schadstoff	1992	1996	2000	2005	2009	2014
Pkw-Otto g/km	NO _x	–	–	0,15	0,08	0,06	0,06
	PM10	–	–	–	0,005	0,005	0,005
Pkw-Diesel	NO _x	–	–	0,5	0,25	0,18	0,07
	PM10	0,18	0,1	0,05	0,025	0,005	0,005
Lkw über 3,5 t g/km	NO _x	9	7	5	2,8	2,0	
	PM10	0,4	0,15	0,02	0,02	0,02	

Quelle: Europäische Kommission (2007): Regulation of the European Parliament and of the Council relating to emissions of atmospheric pollutants from motor vehicles, Brussels, Straßbourg, 2007

Rasch wirksam wäre nur ein geändertes Kaufverhalten beim Pkw-Neukauf: eine Reduktion des im internationalen Vergleich sehr hohen Diesel-Pkw-Anteils würde die Emissionssituation sowohl bei NO₂ als auch bei Feinstaub entschärfen. Das gilt auch für den Energieverbrauch der Fahrzeugflotte und die damit verbundenen CO₂-Emissionen.

Tabelle 10: Kfz-Kraftstoffverbrauch nach Fahrzeugkategorien und Verkehrssituation

Kraftstoffverbrauch in g/km			
Fahrzeugkategorie	Verkehrssituation	2006	2016
Pkw	innerorts	56	51
	Autobahn	46	45
Leichtes Nutzfahrzeug	innerorts	116	116
	Autobahn	80	78
Schweres Nutzfahrzeug	Innerorts	263	263
	Autobahn	215	223

Quelle: Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs 2.1

Allerdings ist zu erwarten, dass die Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe und die Begrenzung der CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotten durch die Europäische Kommission zu einer beschleunigten Verbesserung der Energieeffizienz und damit zur Reduktion der CO₂-Emissionen führen werden. Eine Diversifizierung der Antriebssysteme und -mittel hat bereits begonnen:

- Zusatz von Treibstoffen, die aus Biomasse gewonnen werden
- Marktreife von Erdgasfahrzeugen und Ausbau des Tankstellennetzes
- Marktreife von Hybridfahrzeugen

Weiterhin unklar ist, welche Antriebssysteme sich mittel- bis langfristig durchsetzen werden. Weder beim Elektrofahrzeug noch beim Wasserstoffmotor ist es bis jetzt zu entscheidenden technologischen Durchbrüchen gekommen. Da alle alternativen Systeme zum klassischen Verbrennungsmotor mit aufwendigen Infrastrukturinvestitionen verbunden sind (z. B. Wasserstoffproduktionssysteme, Batterielade- oder Wechselstationen),

wird eine Substitution des bestehenden Systems erst bei einer auch preislich konkurrenzfähigen Marktreife eines neuen Systems beginnen.

Die Stadt Wien hat befristete Förderaktionen für den Umstieg auf umwelt- und klimaverträgliche Fahrzeuge gestartet. Dazu zählen

- die Förderung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen (Neukauf und Umrüstung) mit einer Einmalzahlung von 1.000 Euro,
- die Förderung von erdgasbetriebenen Taxis mit einer Einmalzahlung von 3.000 Euro/Fahrzeug,
- die Förderung von elektrobetriebenen Nutzfahrzeugen von Klein- und Mittelbetrieben (KMU) bis zu einer maximalen Förderhöhe von 10.000 Euro (Förderzeitraum 1.9.2012 bis 31.12.2013).

Mit diesen Förderaktionen soll der Einstieg in innovative umweltfreundliche Antriebstechnologien erleichtert werden.

1.7.2 Verkehrsinformations- und -steuerungssysteme

In den letzten zehn Jahren ist es bei Verkehrsinformations- und -steuerungssystemen zu Qualitätssprüngen gekommen. In Wien wurden mit „quando“ für den ÖV und mit dem verkehrsmittelübergreifenden System „anachb“ für die gesamte Ostregion hochwertige Echtzeitinformationssysteme für Internet und Smartphones entwickelt und eingeführt. Diese Systeme bieten die Chance, durch bessere, schnellere und zielgenauere Information ein stadtverträgliches Mobilitätsverhalten zu unterstützen, vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen und damit die Effizienz des Gesamtsystems zu verbessern. Voraussetzung für die Wirksamkeit dieser Systeme ist ein ausreichender Bekanntheitsgrad, eine niederschwellige Zugänglichkeit und eine benutzerfreundliche Gestaltung.

In der Ostregion wurde mit ITS Vienna Region (Intelligent Transport Systems Vienna Region) eine Trägerorganisation geschaffen, die an der Entwicklung eines multimodalen Verkehrsmanagementsystems für die gesamte Ostregion arbeitet. Die Optimierung bestehender Infrastruktur- und Fahrzeugkapazitäten kann in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zu einer effizienteren Gestaltung des Verkehrssystems leisten.

1.8 EU-VERKEHRSPOLITIK

Im März 2011 hat die Europäische Kommission das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM (2011) 144 endgültig) vorgestellt. Für den Stadtverkehr wird darin das Ziel einer „Halbierung der Nutzung mit konventionellen Kraftstoffen betriebener Pkw bis 2030 und ein vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeug bis 2050“ formuliert. In größeren städtischen Zentren sollte bis 2030 eine CO₂-freie Stadt-

logistik erreicht werden. Folgende Strategien für die Entwicklung des Stadtverkehrs werden vorgeschlagen:

- Kombinierte Strategien, die Flächennutzungsplanung, Entgeltregelungen, effiziente öffentliche Verkehrsdienste sowie Infrastruktur für den nichtmotorisierten Verkehr und das Betanken/Laden umweltfreundlicher Fahrzeuge einbezieht.
- Städte über einer bestimmten Größe sollten Stadtmobilitätspläne ausarbeiten, in die alle diese Elemente einfließen.
- Stadtmobilitätspläne sollten mit integrierten Stadtentwicklungsplänen in völligem Einklang stehen.

Aus den Strategien werden mehrere Initiativen abgeleitet (Anhang 1 des Weißbuches):

- Pläne für urbane Mobilität: z. B. verbindliche Vorgaben für Städte ab einer bestimmten Größenordnung, Gewährung von Mitteln aus dem Fonds für regionale Entwicklung bei einem von unabhängiger Seite erfolgten Leistungs- und Nachhaltigkeitsaudit, Prüfung eines europäischen Förderrahmens zur schrittweisen Umsetzung von Plänen für urbane Mobilität etc.,
- EU-Rahmen für die Innenstadt-Maut: Entwicklung und Validierung von Rahmenbedingungen in Bezug auf Benützungsgebühren und Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte,
- Strategie zur annähernd emissionsfreien Stadtlogistik bis 2030: Leitlinien für Citylogistik, Förderung gemeinsamer öffentlicher Beschaffungen schadstoffarmer Fahrzeuge etc.

Ausgehend davon wird in der Kommission an einer Konkretisierung dieser Initiativen gearbeitet.

Diese Vorschläge bestätigen Ziele und Maßnahmen des MPV 2003/2008. Die derzeit bereits laufende gemeinsame Erstellung des neuen Stadtentwicklungsplans, der Mobilitätsstrategie sowie des Fachkonzepts Verkehr entspricht den Forderungen des Weißbuchs der Kommission.

Darüber hinaus wird es auch darum gehen, eine Position der Stadt Wien zu weitergehenden Konkretisierungsvorschlägen durch die Europäische Kommission zu entwickeln und zu vertreten.

1.9 ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Auswirkungen der Entwicklung der Rahmenbedingungen für die Wiener Verkehrspolitik lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

1. Zusätzliche Herausforderungen für das Verkehrssystem durch stärker wachsende Bevölkerung und Entstehung eines grenzenlosen mitteleuropäischen Wirtschaftsraums.

2. Zusätzliche energie-, umwelt- und klimapolitische Herausforderungen durch neue gesetzliche Regelungen, Vereinbarungen und Programme: EU-Energieeffizienzrichtlinie, IG-Luft, EU-Klimaziele und Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP).
3. Unterstützung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien durch die mittel- bis langfristige Umsetzung von technologischen Innovationen und die Ökologisierung der rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen für den Verkehr auf EU- und nationaler Ebene.
4. Steigende Treibstoffpreise machen die Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten zu einem vordringlichen Anliegen. Aber weder ein moderater Anstieg der Treibstoffpreise noch Durchbrüche in der Fahrzeug- und Motortechnologie werden in den nächsten Jahren zu marktgetriebenen Lösungen der Verkehrsprobleme bzw. zur Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele wesentlich beitragen. Eine aktive eigene Verkehrspolitik bleibt notwendig.
5. Gesellschaftlicher Wandel verändert die Einstellung zum Pkw und führt zu einer flexibleren, zweckorientierten multimodalen Nutzung von Verkehrsmitteln. Zielgruppenorientierte Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit werden zu wichtigen verkehrspolitischen Steuerungsinstrumenten.
6. Die Auswirkungen einer stagnierenden oder sogar abnehmenden Motorisierung vor allem im dicht bebauten Stadtgebiet auf die Regelsysteme des Ruhenden Verkehrs (Garagengesetz, Parkraumbewirtschaftung, Garagenförderung) sollten geprüft werden.

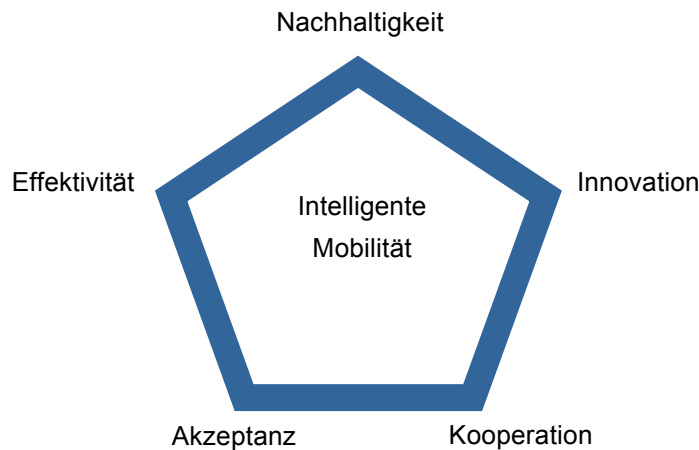
Insgesamt werden die Ziele des MPV 2003/2008 bestätigt. Für die Maßnahmen können folgende Konsequenzen abgeleitet werden:

- Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, im Besonderen in den Stadtrandgebieten und im Umland, behält aufgrund der Stadterweiterung und des Wachstums im Stadtumland hohe Priorität.
- Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur- und das Radverkehrsmanagements zur Ausweitung und Bewältigung der wachsenden Nachfrage sollte fortgesetzt werden.
- Eine Weiterentwicklung des Parkraummanagements als verkehrspolitisches Steuerungsinstrument sollte angesichts stagnierender Motorisierung und weiter steigendem stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs geprüft werden.
- Durch die Nutzung der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien sollte ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement zur effizienten Nutzung der vorhandenen infrastrukturellen Kapazitäten weiter ausgebaut werden.

2 EVALUIERUNG DER GRUNDSÄTZE UND ZIELE

Der MPV 2003 verfolgt das Leitbild „Intelligente Mobilität“. Dieses Leitbild wurde in der Fortschreibung des MPV im Jahr 2008 bestätigt:

Abbildung 11: Grundsätze des Leitbilds „Intelligente Mobilität“



Im Folgenden wird eine Evaluierung der Grundsätze und Ziele anhand der als Erfolgsmaßstäbe im MPV 2003/2008 festgelegten Kriterien vorgenommen. Zusätzlich werden ergänzende Kriterien herangezogen, die als zweckmäßig und aussagekräftig angesehen werden. Darauf aufbauend erfolgt eine Evaluierung der aus den Grundsätzen und Zielen abgeleiteten Handlungsschwerpunkte.

2.1 ZIELEVALUIERUNG

2.1.1 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit wurde im MPV 2003/2008 durch die drei Säulen soziale Gerechtigkeit, zukunftsbeständige Wirtschaftssysteme und eine nachhaltige Nutzung der natürlichen Umwelt definiert. Als generelle Hauptziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung für Wien wurden Verkehrsvermeidung durch mobilitätssparende Stadtentwicklung und Raumordnung sowie Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr, zum Rad- und Fußgängerverkehr (Umweltverbund) festgelegt.

Als Leitkriterien für die Evaluierung wurden im MPV 2003/2008 die Verkehrsleistung (Pkw-km), die Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs an ausgewählten Zählquerschnitten, die durchschnittliche Wegelänge im Pkw-Verkehr und der Modal Split der WienerInnen und der EinpendlerInnen definiert. Durch Einstellung der Mobilitätshebungen des VOR und durch Brüche in der Erhebungsmethodik bei der Erfassung der Weglängen in den Wiener

Mobilitätserhebungen ist eine Evaluierung der Leitkriterien Pkw-Fahrleistung und Modal Split der EinpendlerInnen nicht mehr in der Form wie 2006 möglich. Als Leitkriterium für das Hauptziel Verkehrsvermeidung wird daher die Pkw-Fahrleistung der WienerInnen in Wien herangezogen.

Hauptziel der nachhaltigen Mobilität: Verkehrsvermeidung

Zur Einschätzung der Zielerreichung stehen folgende Evaluierungskriterien zur Verfügung:

Tabelle 11: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsvermeidung

Evaluierungskriterium (DTV)	Ziel 2020	Ausgangslage	2006	Letzter Stand
Pkw-Fahrleistung der WienerInnen in Wien in Mio. km, Binnen-, Quell- und Zielverkehr	≤10,2	10,2	10,8	2009 : 11,0
Pkw-Fahrleistung der WienerInnen in Wien pro Kopf in km, Binnen-, Quell- und Zielverkehr	kein Ziel festgelegt	6,59	6,41	2009: 6,56
Durchschnittliche Pkw-Weglänge der WienerInnen im Binnenverkehr (km)	≤7,5	7,5	7,5	2009: 7,6
Durchschnittliche Weglänge der WienerInnen (km)	≤5,1	5,1	5,4	2009: 5,2
Kfz-Verkehrsstärke innerhalb des Gürtels/ Donaukanals an Gemeindestraßen A +B	<100 %	100 %	2005: 97,2 %	2010: 99,7 %
Änderung der Kfz-Verkehrsstärke an Gemeindestraßen A +B	kein Ziel festgelegt	2000–2005: +3,7 %		2005–2010: –5,5 %
Änderung der Kfz-Verkehrsstärke an Gemeindestraßen A +B an der Landesgrenze	kein Ziel festgelegt	2000–2005: +10,1 %		2005–2010: –5,9 %
Änderung der Pkw-Einpendler in der Morgenspitze von 6–9 Uhr (Personen) an Werktagen	kein Ziel festgelegt	1996–2008: 16 %		
Anteil der Wege der WienerInnen im fußläufigen Einzugsbereich (bis 1 km) in %	29 %	29 %	29 %	2011: 28 %

 Zielrichtung stimmt
  leichte Abweichung (unter 5 %)
  starke Abweichung (über 5 %)

Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006, Wien,
 MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2011): Straßenverkehrszählung Wien 2010,
 Auswertung Gemeindestraßen A + B, Wien
 Socialdata (2010): Mobilitätsverhalten der WienerInnen 2009. I. A. d. Wiener Linien
 omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011
 Rittler C. (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008–2010.
 I. A. d. Planungsgemeinschaft Ost

Für die Abschätzung der Fahrleistungen im Pkw-Verkehr der Nicht-WienerInnen in Wien stehen keine aktuellen Daten zur Verfügung. Die Pkw-Fahrleistung in Wien insgesamt kann in ihrer Entwicklung daher nicht konsistent dargestellt werden.

Die Pkw-Fahrleistungen der WienerInnen wiederum können nur bis 2009 konsistent ermittelt werden, da es danach zu einer Veränderung der Erhebungsmethodik kam. Bis 2009 wurden die durchschnittlichen Weglängen der WienerInnen aus der Selbsteinschätzung der in der Mobilitätserhebung befragten Personen ermittelt. Ab 2010 werden die tatsächlichen Weglängen ausgehend von den Quell- und Zieladressen mit Routen-

planern ermittelt. Dabei hat sich gezeigt, dass die geschätzten Entfernungen durch die befragten Personen offensichtlich zu einer systematischen Überschätzung der Weglängen führt.

Tabelle 12: Vergleich der Weglängen bei Selbsteinschätzung mit tatsächlichen Weglängen in km im Binnenverkehr der WienerInnen

	Selbsteinschätzung 2009	Routenplaner 2011
Fußwege	1,0	0,8
Radwege	4,5	2,4
ÖV-Wege	6,7	5,5
Pkw-Wege	7,6	5,9
Alle Verkehrsmittel	5,2	4,0

Quellen: Socialdata (2010): Mobilitätsverhalten der WienerInnen 2009. I. A. d. Wiener Linien
omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011

Durch die methodische Konsistenz der Erhebung können die Daten bis 2009 dennoch für die aktuelle Evaluierung herangezogen werden, da die relativen Veränderungen für die Beurteilung der Zielerreichung ausschlaggebend sind.

Für künftige Evaluierungen kann ab dem Referenzjahr 2010 auf die realistischeren Entfernungsdaten, die mit Routenplaner ermittelt werden, zurückgegriffen werden.

Die Evaluierung des Hauptziels Verkehrsvermeidung zeigt ein ambivalentes Bild:

- Die Pkw-Fahrleistung der WienerInnen in Wien stieg von 2001 bis 2009 um 7,8 %.
- Die Pkw-Fahrleistung/WienerIn ist allerdings von 6,59 km auf 6,56 km leicht zurückgegangen. Ohne Einwohnerzuwachs hätte die Pkw-Fahrleistung der WienerInnen von 2001–2009 um 3,4 % abgenommen.
- Die durchschnittliche Weglänge der WienerInnen (alle Verkehrsmittel) im Binnenverkehr hat leicht um 2 % zugenommen.
- Die durchschnittliche Länge der Pkw-Wege ist zielkonform konstant geblieben.
- Der Anteil der Wege der WienerInnen im Binnenverkehr im fußläufigen Einzugsbereich ist zielkonform konstant geblieben.
- Die Kfz-Verkehrsstärken im Stadtgebiet innerhalb von Gürtel und Donaukanal haben zielkonform nicht zugenommen (–0,2 %).
- Die Kfz-Verkehrsstärken auf den Gemeindestraßen A + B haben zwischen 2000 und 2005 um 3,7 % zugenommen, zwischen 2005 und 2010 aber um 5,5 % abgenommen. An der Landesgrenze wuchs der Kfz-Verkehr zwischen 2000 und 2005 um 10,1 %, nahm aber zwischen 2005 und 2010 um 5,9 % ab. Der Rückgang der Verkehrsstärken im Gemeindestraßennetz ist allerdings teilweise durch den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes, insbesondere die Eröffnung der S 1-Süd, der S 1 West und Ost sowie der S 2 zu erklären. Dadurch kam es zur erwünschten Entlastung des nachrangigen Straßennetzes, aber wahrscheinlich zu keiner Kfz-Fahrleistungsreduktion im Gesamtnetz (inklusive Autobahnen und Schnellstraßen).

- Die Zahl der Pkw-EinpendlerInnen in der Morgenspitze (6–9 Uhr) hat sich zwischen 1996 und 2008 (vergleichbare Daten aus den Kordonerhebungen 1996 und 2008) um 16 % erhöht. Die Zahl der EinpendlerInnen im ÖV ist um ca. 9 % gestiegen.

Die verfügbaren Erhebungsdaten erlauben keine eindeutige Aussage über die Entwicklung der Kfz- bzw. Pkw-Fahrleistungen in Wien, da aktuelle Daten über die Pkw-Fahrleistungen der Nicht-WienerInnen in Wien und zum übrigen Kfz-Verkehr (Lkw, Lieferfahrzeuge) fehlen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Pkw-Fahrleistungen insgesamt zwischen 2001 und 2010 leicht zugenommen haben. Ursachen dafür sind in erster Linie das Bevölkerungswachstum (+8,8 %) und die Zunahme des stadtgrenzenüberschreitenden Einpendlerverkehrs mit dem Pkw (1996–2008: +16 %). Teilweise konnten diese Wachstumsfaktoren für den Pkw-Verkehr in Wien durch eine Reduktion des Pkw-Lenkeranteils an allen Wegen der WienerInnen im Binnenverkehr von 26 % im Jahr 2001 auf 23,8 % im Jahr 2009 kompensiert werden.

Hauptziel der nachhaltigen Mobilität: Verkehrsverlagerung vom MIV auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes

Die Verkehrsmittelwahl der WienerInnen hat sich seit 2001 zielkonform entwickelt. Der Anteil der MIV-Wege ist deutlich zurückgegangen, während sich die Anteile des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erhöht haben.

Tabelle 13: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsverlagerung – Wege der WienerInnen

Evaluierungskriterium		Ziel 2020	Ausgangslage 2001	2006	2011	2012
Modal Split der WienerInnen an allen Tagen	Fuß	27 %	27 %	27 %	28 %	28 %
	Rad	8 %	3 %	4 %	6 %	6 %
	MIV-LenkerInnen	kein Ziel	27 %	25 %	20 %	19 %
	MIV-MitfahrerInnen	kein Ziel	9 %	9 %	9 %	8 %
	MIV insgesamt	25 %	36 %	34 %	29 %	27 %
	ÖV	40 %	34 %	35 %	37 %	39 %

 Zielrichtung stimmt
  leichte Abweichung (unter 5 %)
  starke Abweichung (über 5 %)

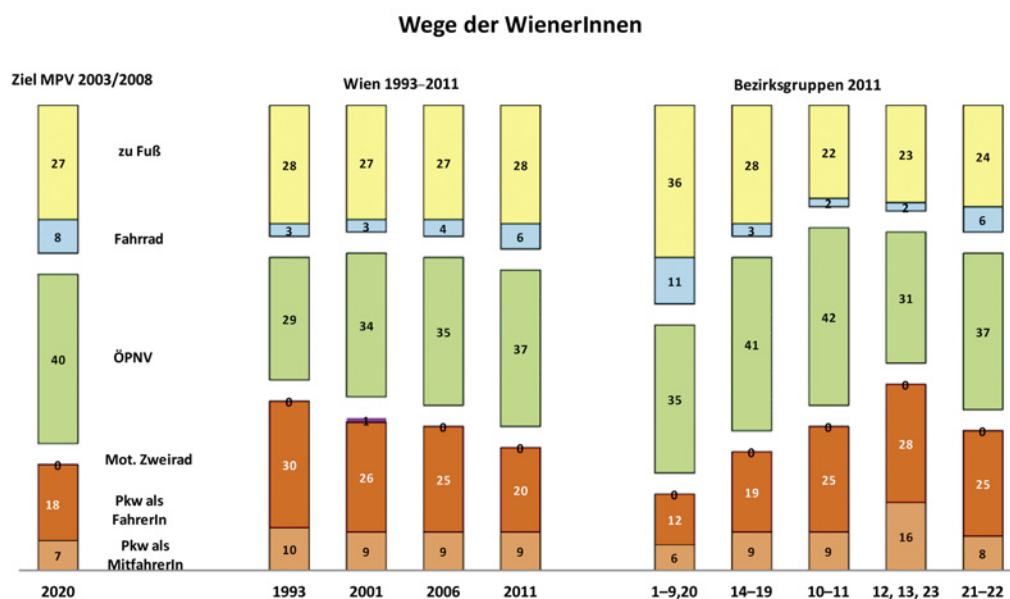
Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006
 omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011

Seit 1993 konnte der Anteil des MIV bei den Wegen der WienerInnen von 40 auf 27 % reduziert werden. Der Anteil der Pkw-Lenkerfahrten, der für das Pkw-Verkehrsaufkommen und die Verkehrs- und Umweltbelastung relevant ist, wurde im Zeitraum von 1993 bis 2012 von 30 auf 19 % gesenkt. Bezogen auf eine konstante Einwohnerzahl hätte das eine Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens der WienerInnen um 37 % bedeutet. Diese Abnahme wurde allerdings durch das Bevölkerungswachstum (+12 %) und das Wachstum des Einpendlerverkehrs (+16 %) weitgehend kompensiert. Auf Basis des 2010 ausverhandelten Regierungsprogramms wird für 2015 im Modal Split für Wien ein Radverkehrsanteil von 10 % angestrebt. Daraus abgeleitet ergeben sich erwartete

Modal Split-Werte für 2015 von 27 % für Fußgängerverkehr, 10 % für Radverkehr, 23 % für den motorisierten Individualverkehr und 40 % für den öffentlichen Verkehr.

Eine Aufschlüsselung nach Bezirken für das Jahr 2011 zeigt, dass das Modal Split-Ziel in den Parkraumbewirtschaftungsgebieten 1–9 und 20 bereits erreicht, in den Bezirken 14–19 fast erreicht wurde. Deutlich ungünstiger ist die Situation in den Stadtrandgebieten. In diesen Gebieten sind der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Verbesserung des Radverkehrsangebots besonders wichtig, damit die Modal Split-Ziele erreicht werden können.

Tabelle 14: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl



1) analoge Aufteilung wie 2011

Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006
omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011

Ein Ziel des MPV 2003/2008 war auch die Veränderung des Modal Splits der EinpendlerInnen nach Wien zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Daten zum Mobilitätsverhalten der EinpendlerInnen nach Wien standen aus den Mobilitätsverhaltenserhebungen des VOR zur Verfügung. Diese Mobilitätsverhaltenserhebungen wurden aber eingestellt, sodass die letzten Modal Split-Zahlen für das Jahr 2006 vorliegen, die auch in die Fortschreibung des MPV 2008 eingeflossen sind.

Tabelle 15: Modal Split der EinpendlerInnen nach Wien (alle Tage) – Stand 2006

Evaluierungskriterium		Ziel 2020	Ausgangslage 2001	Stand 2006
Modal Split der EinpendlerInnen nach Wien	MIV	55 %	65 %	63 %
	ÖV	45 %	35 %	37 %

Quelle: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006

Für die Jahre ab 2006 stehen keine vergleichbaren Daten zur Verfügung. Mit der Kordon-erhebung 2008–2010 liegen nun aber aktuelle Daten für den gesamten stadtgrenzen-überschreitenden Ziel- und Quellverkehr der WienerInnen und Nicht-WienerInnen vor. Es fehlt aber eine konsistente Zeitreihe. Die letzte Kordonerhebung wurde 1996 durchge-führt, allerdings nur für den Zeitraum von 6–9 Uhr in der Früh.

Tabelle 16: Stadtgrenzenüberschreitender Zielverkehr in Richtung Wien, 6–9 Uhr, 1996–2010 in Personen (an Werktagen)

	1996		2010		Änderung	
	abs	%	abs	%	abs	%
MIV	90.000	67	104.400	68	14.400	+16,0
ÖV	4.700	33	48.750	32	4.050	+8,6
Insgesamt	134.700	100	153.150	100	18.450	+13,7

Quellen: Regional Consulting (1997): ÖPNV-Erhebung 1996 / 97 Kordon Wien. Ergebnisdokumentation, i. A. d. PGO

Regional Consulting (1996): Straßenverkehrserhebung Außenverkehr Wien-Ostregion, i. A. d. PGO

Rittler C. (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008–2010, i. A. d. PGO

Da anzunehmen ist, dass die Morgenspitze in Richtung Wien vor allem den Einpendler-verkehr repräsentiert, kann aus den Kordonerhebungen

- eine langfristig relativ konstante Verkehrsmittelaufteilung zwischen MIV und ÖV der EinpendlerInnen und
- eine Zunahme des Einpendlerverkehrs

abgeleitet werden. Das bedeutet, dass es bisher nicht gelungen ist, den Modal Split der EinpendlerInnen in Richtung einer Verlagerung zum ÖV zu beeinflussen. Es ist zwar gelungen eine Verschlechterung zu vermeiden, aber eine spürbare Veränderung des Mobilitätsverhaltens der EinpendlerInnen bleibt eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik.

Für den stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr insgesamt ergibt sich folgendes Bild:

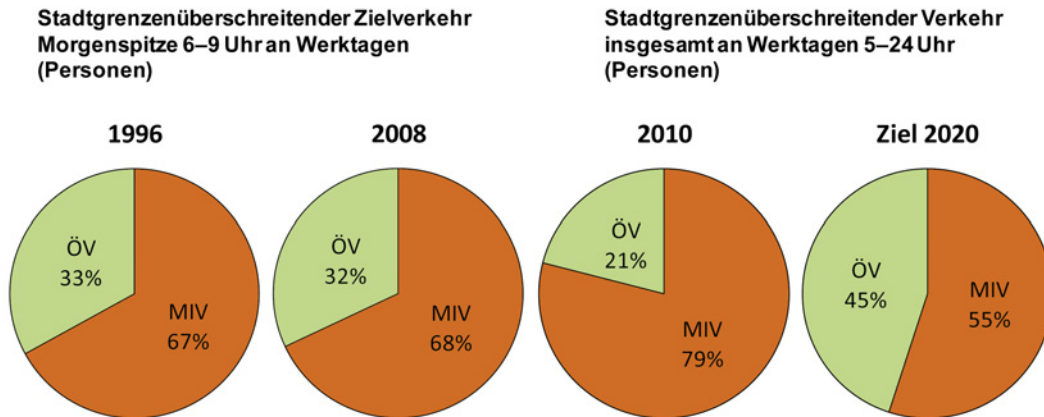
Tabelle 17: Stadtgrenzenüberschreitender Verkehr in Richtung Wien insgesamt in Personen an Werktagen 2010 (5–24 Uhr)

	abs	%
MIV	417.500	79
ÖV	110.000	21
Insgesamt	527.500	100

Quelle: Rittler C. (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008–2010, i. A. d. PGO

Insgesamt quert mehr als eine Million Menschen an einem durchschnittlichen Werktag die Wiener Stadtgrenze. Der Modal Split über den ganzen Tag ist deutlich ungünstiger als in der Morgenspitze. Hier wirken sich offenbar die Kapazitätsengpässe im Straßennetz in der Morgenspitze, die Einschränkungen für Arbeitspendler durch die Parkraumbewirtschaftung und das bessere Angebot im ÖV in den Spitzenzeiten aus.

Abbildung 12: Modal Split im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr



Quellen: Rittler C. (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008–2010, i. A. d. PGO
Regional Consulting (1996/97): Kordonerhebung ÖPNV und Straßenverkehr, i. A. d. PGO

Für künftige Evaluierungen sollte geklärt werden, anhand welcher Daten und Kriterien der stadtgrenzenüberschreitende Verkehr erfasst und dargestellt werden soll.

2.1.1.1 Nachhaltige soziale Mobilitätsentwicklung

Sozialer Ausgleich, Chancengleichheit und die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensbedingungen von Frauen und Männern (Gender-Mainstreaming) sind die zentralen strategischen Schwerpunkte der Stadt Wien für eine nachhaltige soziale Entwicklung im MPV 2003/2008. Als Leitkriterien wurden im MPV die Mobilitätschancen (Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, Jahresnetzkartenpreis), die Verkehrssicherheit (Zahl der Toten und Verletzten) sowie die ausgewogene Verkehrsmittelwahl bei Frauen und Männern festgelegt.

Tabelle 18: Evaluierung der Zielerreichung einer nachhaltigen sozialen Mobilitätsentwicklung

Evaluierungskriterium	Ziel 2020	Ausgangslage 2001	2006	2011
Modal Split von Männern und Frauen	75 % ÖV, Rad und Fußgänger bei Frauen und Männern	Frauen: 71 % Männer: 56 %	Frauen: 72 % Männer: 59 %	Frauen: 76 % Männer: 66 %
Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen innerhalb von 15 Minuten Gehzeit in % der EinwohnerInnen	100 %	100 %	100 %	100 %
Jahresnetzkartenpreis im Verhältnis zum Nettojahresmedianeinkommen unselbstständig Beschäftigter	0,025	0,025	0,025	0,020
Zahl der Toten und Verletzten	3.380	6.761 (2002)	6.603 (2007)	5.690
Zahl der akustischen Ampeln	600	180 (2003)	358	480

Evaluierungskriterium	Ziel 2020	Ausgangslage 2001	2006	2011
Niederflurfahrzeuge bei Straßenbahn +Bus	kein quantitatives Ziel	47,6 %	62 %	71,4 %
Ausstattung von U-Bahn und USTRABA-Stationen mit Aufzügen	100 % bis 2010	94 %	100 %	100 %

 Zielrichtung stimmt
  leichte Abweichung (unter 5 %)
  starke Abweichung (über 5 %)

Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006, Wien
 MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2012): Verkehrsmodell für Wien
 Statistik Austria (2012): Lohnsteuerdaten – Sozialstatistische Auswertungen
 MA 46 (2012): Unfalldatenbank

Das Modal Split-Ziel von 25 % MIV-Anteil wird von den Frauen bereits erfüllt. Aber auch bei den Männern hat sich der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs deutlich erhöht.

Tabelle 19: Verkehrsmittelnutzung der WienerInnen nach Geschlecht 2011 in Prozent

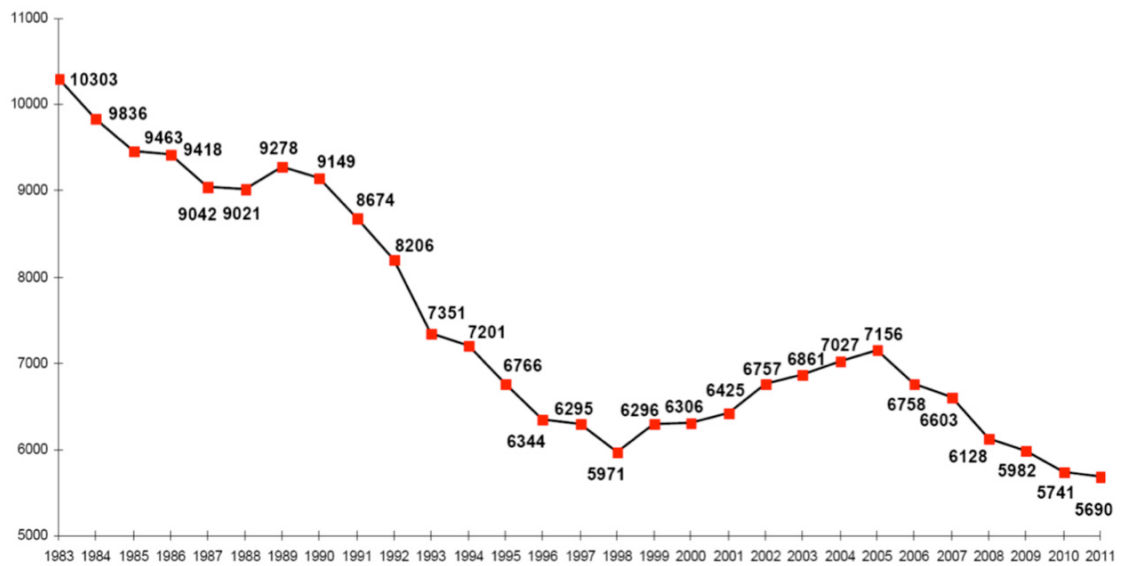
	Frauen	Männer
zu Fuß	31,5	24,8
Fahrrad	4,7	6,5
Pkw als LenkerIn	13,2	27,0
Pkw als MitfahrerIn	10,9	6,3
ÖV	39,4	34,8

Quelle: omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011

Frauen gehen deutlich mehr zu Fuß, nutzen stärker den öffentlichen Verkehr und sind häufiger Mitfahrerinnen als Männer. Fast zwei Drittel der Pkw-LenkerInnen sind hingegen Männer.

Die Entwicklung in Richtung einer nachhaltigen sozialen Mobilitätsentwicklung wurde eingeleitet. Durch die Senkung der Jahresnetzkartenpreise von 449,00 auf 365,00 Euro erfolgte eine deutliche Verbesserung der sozialen Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr. Diese wurde zusätzlich noch durch die Absenkung des Alters für Seniorenkarten von 65 auf 60 Jahre verbessert. Bei der Verkehrssicherheit konnte vor allem seit 2007 ein markanter Rückgang erzielt werden (2007–2011: –14 % der Toten und Verletzten). Auch die Situation von Personen mit Mobilitätseinschränkungen wurde sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch im öffentlichen Verkehrssystem verbessert.

**Abbildung 13: Anzahl der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr in Wien
1983–2011**



Quelle: MA 46 (2012): Unfallstatistik für Wien

2.1.1.2 Mobilität für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung

Für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung wurden zwei Hauptziele festgelegt:

- Sicherung der äußeren und inneren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien und Entwicklung zum TEN-Knoten sowie
- Verbesserung für den notwendigen Wirtschaftsverkehr und Vorrang vor den anderen privaten Kfz-Fahrten.

Für dieses Ziel wurden keine Leitkriterien für die Evaluierung festgelegt.

Als Erfolgsmaßstab für diese Ziele wurde im MPV 2003/2008 die Erreichbarkeit von internationalen und nationalen Zentren definiert.

Tabelle 20: Zugangebote und Zugfahrzeiten für ausgewählte nationale und internationale Destinationen sowie qualitative Einschätzung der Straßeninfrastruktur

von Wien nach	Bahn				Straße Veränderung 2002–2012
	kürzeste Fahrzeit in Stunden		umsteigefreie Verbindungen		
	2002	2012 ²⁾	2002	2012	
Bratislava	0:59	0:59	15	36	+
Budapest	3:01	2:46	7	10	0
Prag	4:30	4:30	4	8	+
Graz	2:38 ¹⁾	2:30	16	16	+
Klagenfurt	4:10	3:46	10	8	+
Innsbruck	4:44	4:15	14	16	+
Salzburg	2:45	2:22	30	48	+
München	4:30	3:53	5	6	+

¹⁾ tw. Umsteigen in Bruck an der Mur mit schnellem Anschluss

²⁾ Fahrplan Dezember 2012

Verbesserung
 unverändert
 Verschlechterung

Quelle: ÖBB-Fahrpläne Österreichs 2002–2003 und 2012

Bei allen Straßenverbindungen ergibt sich durch den EU-Beitritt der osteuropäischen Staaten und durch den Wegfall der Schengengrenze Ende 2007 eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeiten, die vor allem im Güterverkehr über die infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen weit hinausgeht. Durch die Fertigstellung der A 6, der A 5 bis Schrick und dem Ausbau der Westautobahn auf sechs Fahrspuren wurde aber auch die Straßeninfrastruktur verbessert.

Dem stark verbesserten Angebot an Zugverbindungen nach Bratislava, nach Budapest und Prag sowie nach Westösterreich und München steht eine Stagnation (Graz), teilweise auch Verschlechterung vor allem nach Südösterreich (Klagenfurt) gegenüber. Spürbare Verbesserungen sind erst nach Fertigstellung des Semmering- und des Koralmtunnels zu erwarten.

Im Flugverkehr wurde die Erreichbarkeit Wiens durch die Angebotsausweitung der An- und Abflüge seit 2002 um über 30 % verbessert.

Tabelle 21: Entwicklung der An- und Abflüge am Flughafen Schwechat

	abs	Veränderung in % (2002–2011)
2002	186.695	
2006	237.269	+27,1
2011	246.157	+31,8

Verbesserung

Quelle: Statistik Austria, Statistisches Jahrbuch 2012

Da die Umsetzung der meisten Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Wien nicht im Kompetenzbereich der Stadt Wien liegt, wurden im Masterplan Verkehr Infrastrukturprojekte auf europäischer und nationaler Ebene formu-

liert, für deren Umsetzung sich die Stadt Wien im Rahmen ihrer Möglichkeiten eingesetzt hat.

Tabelle 22: Evaluierung des für Wien relevanten TEN

Maßnahme	Realisierungsziele im MPV	Derzeitiger Stand Fertigstellung
Ergänzung des TEN um die Schienenanbindung Wien – Flughafen – Eisenstadt – Sopron		Verbindung Flughafen – Eisenstadt wird nicht weiterverfolgt
VIE-Gramatneusiedl (Spange Götzendorf)	2012–2021	nach 2016
Gramatneusiedl – Sopron	2012–2021	ersetzt durch Pottendorfer Linie
Erklärung der Eisenbahnmagistrale Paris – München – Wien – Budapest zu einem prioritären TEN-Projekt		
Wien – St. Pölten inkl. Lainzer Tunnel	2003–2011	2012
Erklärung der Eisenbahnmagistrale Berlin – Prag – Wien – Triest zu einem prioritären TEN-Projekt		
Elektrifizierung und Ausbau Marchegger Ast auf 2 Gleise		
Pottendorfer Linie		2020
Semmeringtunnel	2003–2011	2024
Koralmtunnel		2022
S 1 Ost	2003–2011	2009
S 1 West	2003–2011	2010
S 1 Nordostumfahrung – Abschnitt Nord	2007–2012	2014–2016
S 1 Nordostumfahrung – Abschnitt Süd	2007–2012	2025
Aufnahme der A 5 in das TEN		
A 5 Eibesbrunn – Schrick	2003–2011	2010
A 5 Schrick – Landesgrenze	2003–2011	2016
Aufnahme der A 6 in das TEN	2003–2011	2006
Optimierung der Schifffahrtsrinne östlich von Wien	2003–2021	

realisiert, im Zeitplan
 Zeitverzögerung
 nicht realisiert

Sowohl auf der europäischen als auch auf der nationalen Ebene konnten die für Wien wichtigen Vorhaben etabliert werden. Die Schienenverbindung Wien – Sopron wird über die Pottendorfer Linie realisiert, die Verbindung über Gramatneusiedl nicht mehr weiterverfolgt. Ein Erfolg ist aus Wiener Sicht die Aufnahme der Eisenbahnverbindung Danzig – Brunn – Wien – Graz – Villach – Bologna (Baltisch-Adriatische Achse) in das künftige Transeuropäische Kernnetz. Teilweise müssen aber aus budgetären Gründen erhebliche Abstriche bei den Zeitplänen gemacht werden. Das gilt z. B. für den Semmeringbasistunnel ebenso wie für den Koralmtunnel und die Götzendorfer Spange. Wichtig für die Stadt Wien ist auch die Integration des Marchegger Astes in das Transeuropäische Kernnetz, weil dadurch die immer noch nicht terminisierte Elektrifizierung und der 2-gleisige Ausbau nach Bratislava mehr Gewicht bekommen.

Neben den Strecken ist auch die Knoteninfrastruktur (Bahnhöfe, Terminals) ein wesentlicher Bestandteil des TEN und Voraussetzung für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts:

Der Güterterminal Inzersdorf wurde zeitlich verschoben, dafür wurde die Realisierung des Terminals Freudenua vorgezogen. Die Flächensicherung in Inzersdorf ist erfolgt, die Entwicklung soll mit der Absiedelung des Nordwestbahnhofs gekoppelt werden und ab 2015 beginnen.

Die innere Erreichbarkeit wurde vor allem durch den weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes (U1 Nord, U2 Aspernstraße) und des hochrangigen Straßennetzes (S 1 Süd, S 1 Ost, S 2, S 1 West) verbessert. Dadurch konnte die Standortgunst des Nordostrums von Wien deutlich verbessert werden.

Die Verbesserung für den notwendigen Wirtschaftsverkehr und Vorrang vor den anderen privaten Kfz-Fahrten wurden vor allem durch die Parkraumbewirtschaftung erreicht.

Tabelle 23: Evaluierung der für Wien relevanten überregionalen Knoteninfrastruktur

Maßnahme	Realisierungsziele im MPV	Derzeitiger Stand Fertigstellung
Güterterminal Inzersdorf 1. Ausbauphase	2003–2006	2017
Güterterminal Freudenua inkl. Winterhafenbrücke	2003–2011	2009
Bahnhof Wien Hauptbahnhof	2003–2021	2015
Westbahnhof	2003–2011	2011
Nordbahnhof	2003–2006	2008
Bahnhof Flughafen VIE	2003–2011	2009
Ausbau Flughafen	2007–2011	2011

 realisiert im Zeitplan
  Zeitverzögerung
  nicht realisiert

2.1.1.3 Mobilität für eine nachhaltige Umweltentwicklung

Die Verbesserung der Umweltbedingungen wurde als durchgängiges Prinzip des Masterplans Verkehr formuliert. Dazu zählen:

- die Verbesserung der Luftgüte,
- die Reduktion der Lärmbelastung,
- die Reduktion der klimawirksamen Emissionen.

Als Leitkriterien wurden die Verkehrsemissionen NO₂, CO₂ und Lärm festgelegt.

Tabelle 24: Evaluierung der Zielerreichung für eine nachhaltige Umweltentwicklung

Evaluierungskriterium	Ziel 2020	Ausgangslage	Stand 2006	2011
NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen an Straßenquerschnitten:				
Halbstunden-Überschreitungen	0	2002: 0	60 ¹⁾	7 ¹⁾
Jahresmittelwerte (Mikrogramm/m ³)	30	2002: 57 ¹⁾	74 ¹⁾	58 ¹⁾
CO ₂ -Verkehrsemissionen in Tonnen/Kopf	KliP I: 2010: 1,11 KliP II: kein Ziel festgelegt	1990: 1,17 2003: 1,43	1,4	1,3
Zahl der von Verkehrslärm belästigten Personen tagsüber und/oder nachts	38,5 %	2003: 48 %	2008: 45 % ²⁾	³⁾

¹⁾ Messstelle Hietzinger Kai, ²⁾ Stand 2008 – Erhebung zur Wiener Lebensqualität,

³⁾ keine aktuellen Daten verfügbar

Zielrichtung stimmt
 leichte Abweichung (unter 5 %)
 starke Abweichung (über 5 %)

Quellen: MA 22 (2012): Emissionskataster Wien, Datenstand 2012

MA 22 (2012): Jahresbericht 2011 – Luftgütemessungen

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Wiener Lebensqualitätsstudien

Positiv hat sich die Entwicklung der Lärmbelastung gestaltet. Der Anteil der Personen, die sich von Verkehrslärm belästigt fühlen, hat bis 2008 abgenommen. Aktuellere Daten stehen derzeit noch nicht zur Verfügung.

Die Entwicklung ging vor allem beim kritischen Luftschadstoff NO₂ in eine unerwünschte Richtung. Wie die Abbildung über die Entwicklung der Überschreitungen der Halbstundengrenzwerte an verkehrsnahen Messstellen zeigt, ist es gerade im Referenzjahr zu keinen Überschreitungstagen gekommen.

Abbildung 14: Entwicklung des Jahresmittelwertes der NO₂-Immissionen (Messstelle Hietzinger Kai)

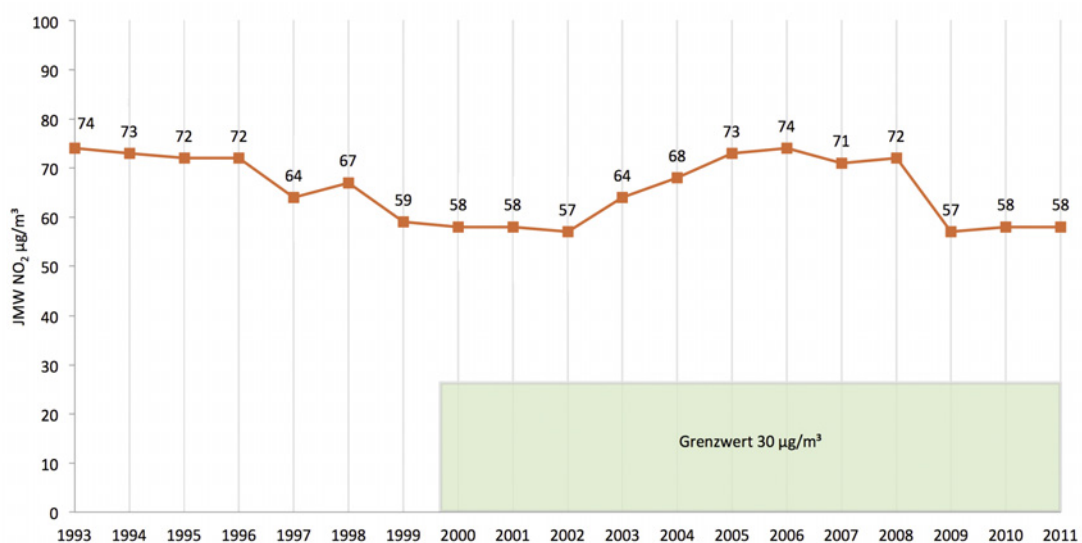
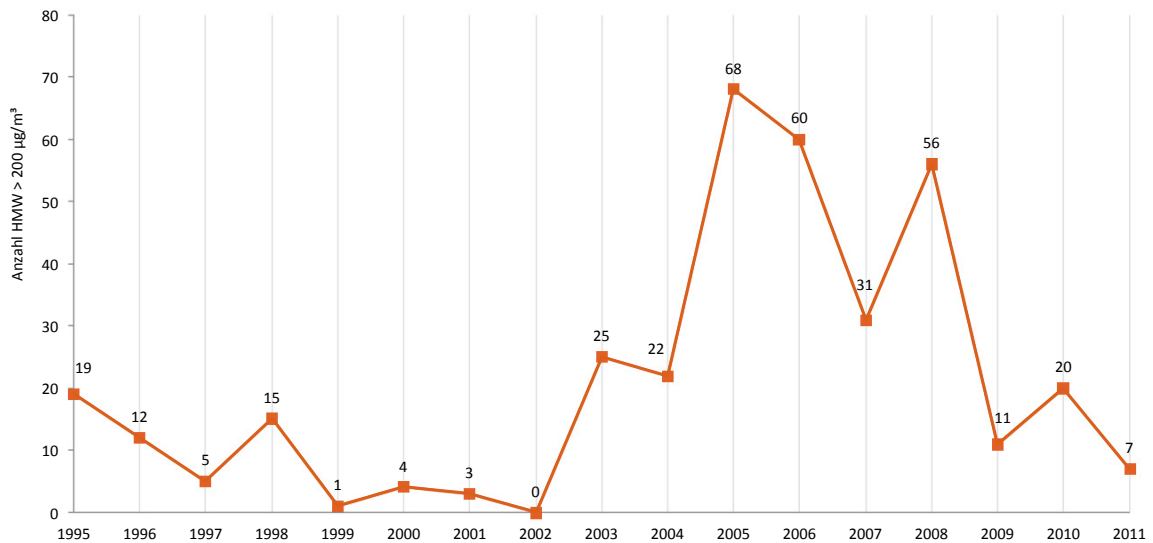


Abbildung 15: Entwicklung der Halbstundengrenzwertüberschreitungen bei NO₂-Immissionen (Messstelle Hietzinger Kai)



Quelle: MA 22: Luftgütemessungen der Umweltschutzabteilung der Stadt Wien gemäß IG-Luft, Jahresberichte

Dass die NO₂-Immissionen an den verkehrsnahen Messstellen trotz Reduktion der NO_x-Emissionsgrenzwerte bei Kraftfahrzeugen zugenommen haben, liegt am hohen Dieselfahrzeuganteil in Österreich. Aktuell verschärft wurde die Situation paradoxerweise durch die Einführung von Russpartikelfilter zur Feinstaubreduktion. Diese Partikelfilter sind mit einem Oxikat versehen, der das vorerst harmlose NO sofort zu NO₂ anreichert. Diese Anreicherung erfolgte früher nicht im unmittelbaren Nahbereich der straßennahen Messstellen. Die Überschreitung der Grenzwerte hat bereits zu einer Statuserhebung und zur Ausarbeitung eines Maßnahmenprogramms geführt (NO₂-Maßnahmenprogramm 2008). Sowohl bei den Jahresmittelwerten als auch bei den Halbstundenwerten können in den letzten Jahren wieder Abnahmen bei den Grenzwertüberschreitungen an verkehrsnahen Messstellen festgestellt werden. Weitere Anstrengungen sind aber erforderlich. Das betrifft sowohl fahrzeug- und motortechnische Maßnahmen sowie die Reduktion des Dieselfahrzeuganteils als auch die Reduktion der Kfz-Fahrleistungen und des Fahrverhaltens.

Für die Entwicklung der THG-Emissionen aus dem Verkehr liegen zwei Berechnungen vor:

- Die Top-down-Ermittlungen der Bundesländer-Luftschadstoffinventur des Umweltbundesamtes (BLI)
- Die Bottom-up-Ermittlung mit Hilfe des Emissionkatasters der MA 22 (EMIKAT).

Aufgrund der Methodik der BLI sind bei Ländern mit Großabnehmern von Treibstoffen wie auch bei Ländern mit Tanktourismus im Sektor Verkehr Emissionen enthalten, die teilweise außerhalb des Bundeslandes erfolgen. Aufgrund des Standorts vieler Groß-

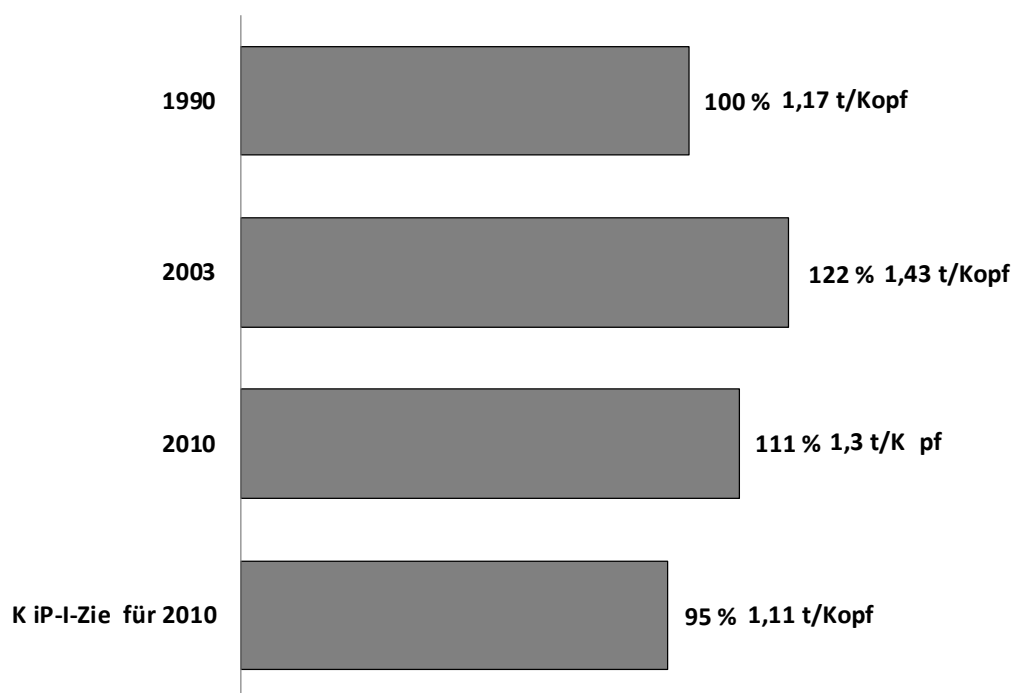
abnehmer von Treibstoffen in Wien sind in den in der BLI ausgewiesenen Emissionen des Sektors Verkehr auch die außerhalb von Wien emittierten Emissionen enthalten.

In der aktuellen Version des Emissionskatasters der Stadt Wien werden CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr in der Höhe von rund 2,2 Millionen t im Stadtgebiet von Wien ausgewiesen (2010). Dies entspricht in etwa zwei Drittel der in der BLI Wien zugeordneten CO₂-Emissionen des Sektors Verkehr. Die Ermittlung der für die CO₂-Emissionen relevanten Kfz-Fahrleistungen erfolgt mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Wien.

Es ist davon auszugehen, dass die Bottom-up-Berechnung eine wesentlich realistischere Darstellung der tatsächlich emittierten CO₂-Mengen des Straßenverkehrs in Wien ergibt. Demnach sind die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr von 1990 bis 2010 um ca. 20–25 % gestiegen. Pro Kopf sind die Emissionen durch den starken Bevölkerungszuwachs zwischen 1990 und 2010 nur um ca. 10–11 % gewachsen. 2010 wurden in Wien ca. 1,3 t CO₂-Äquivalent/Kopf im Verkehr emittiert. Gemäß dem Ziel des KlIP I (1999–2010) sollte sich der Pro-Kopf-Ausstoß bis 2010 auf 1,11 t reduzieren.

Dieses Ziel konnte nicht erreicht werden. Allerdings nahmen die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr seit Beschluss des MPV 2003 ab. Im Zeitraum 2003 – 2010 wurden ein Rückgang der absoluten Emissionsmenge um 2,6 % und ein Rückgang pro Kopf um nahezu 9 % erzielt.

Abbildung 16: Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrs in Wien



Quelle: MA 22 (2012): Emissionskataster Wien, Datenstand 2012

2.1.2 Effektivität

Als Hauptziele des Grundsatzes Effektivität wurden festgelegt:

- effizientere Pkw- und Lkw-Nutzung durch Erhöhung des Besetzungsgrades bzw. der Auslastung,
- effizientere Nutzung der Straßenkapazitäten,
- Senkung des spezifischen Energieverbrauches der Fahrzeugflotte,
- effiziente Gestaltung des öffentlichen Verkehrs.

Es wurden keine Leitkriterien für die Evaluierung festgelegt.

Folgende Erfolgsmaßstäbe werden für die Evaluierung herangezogen:

Tabelle 25: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel eines effizienten Verkehrssystems

Evaluierungskriterien	Ziel 2020	Ausgangslage 2001	Stand 2011
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,3	1,4
Änderung der Lkw-Verkehrsstärke an ausgewählten Querschnitten im Verhältnis zur BRP-Änderung in Wien	$\Delta BRP > \Delta DTV_W$		2000–2005: $\Delta BRP = 9,6 \%$ $\Delta DTV_W = 9,0 \%$

Zielrichtung stimmt
 leichte Abweichung (unter 5 %)
 starke Abweichung (über 5 %)

Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht und Zeitreihe 2001–2006, Wien
 MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2005): Händische Straßenverkehrszählung 2005 auf Gemeindestraßen A + B in Wien, Wien
 Statistik Austria (2007): Statistisches Jahrbuch 2007

Der Pkw-Besetzungsgrad konnte seit 2001 von 1,3 auf 1,4 erhöht werden. Diese Erhöhung ist nicht auf Kosten anderer Verkehrsarten erfolgt, sondern ergibt sich durch die Reduktion des Anteils der AlleinfahrerInnen. Das Bruttoregionalprodukt (BRP) Wiens ist zwischen 2000 und 2005 etwas stärker gewachsen wie die Lkw-Verkehrsstärke an den Gemeindestraßen A + B. Daraus wurde in der Evaluierung 2008 auf eine effizientere Nutzung der Lkw und Lieferfahrzeuge geschlossen. Da die Straßenverkehrszählung 2010 aufgrund geänderter Erhebungsmethoden im Lkw-Verkehr keine vergleichbaren Daten bereitstellt, können zu diesem Kriterium keine aktuellen Daten aufbereitet werden. Zu den weiteren Zielen des Grundsatzes Effektivität wurden keine Erfolgsmaßstäbe definiert.

2.1.3 Akzeptanz

Ein wesentlicher Grundsatz „Intelligenter Mobilitätspolitik“ ist das Werben um Akzeptanz für die Verkehrspolitik der Stadt bei den betroffenen Akteuren in der Bevölkerung und in der Wirtschaft. Durch Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz sollen sich die Einschätzungen und Einstellungen der BürgerInnen und MeinungsbilderInnen zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes und zur Verkehrspolitik der Stadt Wien verbessern. Für die Entwicklung der Akzeptanz wurde kein Leitkriterium festgelegt. Aus Befragungen der Wiener Linien und aus den Erhebungen zur Lebensqualität in Wien können folgende

Erfolgsmaßstäbe zur Einschätzung der Akzeptanz der Verkehrspolitik herangezogen werden:

Tabelle 26: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel Akzeptanz

Evaluierungskriterien		Ziel 2020	Ausgangslage	Aktueller Stand
Zufriedenheitsindex ¹⁾ der WienerInnen zum ÖV		+80	+70	+90
Beurteilung des ÖV	sehr gut	keine Ziele festgelegt	35 % ²⁾	50 % ³⁾
	gut		47 %	38 %
	befriedigend		14 %	10 %
	schlecht		2 %	1 %
	sehr schlecht		2 %	1 %
Beurteilung des Radwegenetzes	sehr gut	keine Ziele festgelegt	19 %	23 %
	gut		45 %	37 %
	befriedigend		26 %	29 %
	schlecht		8 %	8 %
	sehr schlecht		2 %	3 %
Beurteilung des Autoverkehrs	sehr gut	keine Ziele festgelegt	4 %	7 %
	gut		17 %	20 %
	befriedigend		40 %	44 %
	schlecht		26 %	21 %
	sehr schlecht		13 %	8 %

Zielrichtung stimmt
 leichte Abweichung (unter 5 %)
 starke Abweichung (über 5 %)

¹⁾ %-Wert „zufrieden“ minus %-Wert „unzufrieden“

²⁾ 2003

³⁾ 2008

Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht und Zeitreihe 2001–2006, Wien
 omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011
 MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Wiener Lebensqualitätsstudien.
 In: Werkstattbericht Nr. 102

Sowohl die Befragungsergebnisse der Wiener Linien als auch der Lebensqualitätsstudien für Wien deuten darauf hin, dass es gelungen ist, die Akzeptanz für die Verkehrspolitik der Stadt Wien zu verbessern. Deutlich am besten beurteilt wird das öffentliche Verkehrsangebot mit einer Durchschnittsnote von 1,66 (2008). Der Komfort für FußgängerInnen (1,94) und das Radwegenetz (2,33) werden ebenfalls gut bewertet, wobei es beim Radverkehr zwischen 2003 und 2008 zu einer leichten Verschlechterung der Beurteilung gekommen ist. Sogar der Autoverkehr wird für eine Großstadt mit einer Durchschnittsnote von 3,04 relativ positiv gesehen.

2.1.4 Kooperation

Für den Grundsatz „Kooperation“ wurden folgende Ziele festgelegt:

- Verstärkte Vernetzung mit den nördlichen und östlichen Nachbarstaaten,
- Intensivierung der Kooperation in der Stadtregion mit Niederösterreich und den Umlandgemeinden,
- Intensivierung der Kooperation Wiens mit den ÖBB und anderen Trägern des öffentlichen Verkehrs in der Region,
- Public Private Partnerships und
- frühzeitige Integration der Betroffenen zur Austragung von Interessenkonflikten und zur Verbesserung der Planungsqualität.

Für diese Ziele wurden keine quantitativen Erfolgsmaßstäbe definiert. Da sich Kooperationsintensität nur schwer messen lässt, werden bisherige Aktivitäten angeführt, die im Sinne dieser Grundsätze wirksam sind.

Tabelle 27: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Kooperation 2003–2013

Hauptziele	Aktivitäten
Verstärkte Vernetzung mit den nördlichen und östlichen Nachbarstaaten	Aktive Rolle im Aufbau der Mitteleuroparegion Centrope: Vienna Region, Westslowakei, Westungarn, Südmähren zur Entwicklung grenzüberschreitender Regionalentwicklungsstrategien und grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen: Ausarbeitung und Beschluss einer Strategie zur Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung für Centrope, Beschluss einer Kooperationsagenda 2013+ mit dem Schwerpunkt Verkehr Beteiligung an INTERREG-Projekten zur Planung hochrangiger Verkehrsinfrastruktur in Zentral- und Mitteleuropa: z. B. RAILHUC (Railway Hub Cities und TEN-T network), SETA (South-East Transport Axis), SoNorA (South-North-Axis) Beteiligung an der Allianz für den Ausbau der Baltisch-Adriatischen Achse
Intensivierung der Kooperation in der Stadtregion mit Niederösterreich und den Umlandgemeinden	Gründung des Stadt-Umland-Managements (SUM) für Wiener Stadtrandbezirke und niederösterreichische Gemeinden Etablierung von VIA SUM (Verfahren zur Information und Abstimmung bei regional relevanten Projekten in der Stadtregion) Einrichtung der Verkehrsplattform Ostregion mit Niederösterreich und Burgenland im Rahmen der PGO Kordonerhebung Wien 2008–2010 gemeinsam mit Niederösterreich und Burgenland (PGO) Entwicklung und Umsetzung des verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsinformationssystems „anachb“ im Rahmen von ITS-Vienna Region Entwicklung einer Netz- und Regionalverkehrsstrategie für die Ostregion gemeinsam mit Niederösterreich, Burgenland und VOR (NRSO) Entwicklung einer Strategie zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO): Stadtregion+ Finanzierungsbeteiligung Wien am Park & Ride-Ausbau in Niederösterreich

Hauptziele	Aktivitäten
Intensivierung der Kooperation Wiens mit den ÖBB und anderen Trägern des öffentlichen Verkehrs in der Region	Entwicklung des S-Bahn-Konzepts 2004 Abschluss eines Verkehrsdienstvertrags mit den ÖBB 2007 und 2012 Umsetzung der Bahnhofsoffensive mit Hauptbahnhof Wien Aufbau eines dynamischen multimodalen Verkehrsmanagementsystems für die gesamte Ostregion (Intelligent Transport System, ITS Vienna Region)
Public Private Partnerships	Bahnhof Wien, Westbahnhof STEP-Zielgebiete, Bike-City
Frühzeitige Integration von Betroffenen in den Planungsprozess zur Austragung von Interessenkonflikten und zur Verbesserung der Planungsqualität	SUPERNOW – Strategische Umweltprüfung für den Nordostraum von Wien AGENDA 21 in den Wiener Bezirken Beteiligungsverfahren Neugestaltung Mariahilfer Straße, Schwedenplatz Wienweite Befragung zu City-Maut und U-Bahn-Nightline (2010) und zur Parkraumbewirtschaftung (2013) Gebietsbefragungen beim Bau von Wohnsammelgaragen Fahrgastbeirat der Wiener Linien
Konfliktmanagement	Flughafen-Mediation, Volksgarage Bacherplatz, Volksgarage Klieberpark, Dialogforum Nordostumfahrung, Volksgarage Luegerplatz

Die Tradition einer kooperativen Vorgangsweise in der Verkehrsplanung wurde fortgesetzt und seit 2008 weiter intensiviert.

Mit der kooperativen Entwicklung einer räumlichen Strategie für die Ostregion, der Nah- und Regionalverkehrsstrategie für die Ostregion, der Strategie zur Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung in der Centropo-Region wurden wesentliche Grundlagen für eine stadtgrenzenüberschreitende regionale Planung und Umsetzung geschaffen. Die Beteiligung der Stadt Wien an zahlreichen verkehrsrelevanten Projekten im Rahmen der europäischen territorialen Zusammenarbeit (INTERREG) dient der Erweiterung der Wissensbasis, der Vernetzung innerhalb von Zentraleuropa und der Positionierung Wiens als Metropolregion in diesem Raum.

2.1.5 Innovation

Die Ziele der Nachhaltigkeit, Effektivität, Akzeptanz und Kooperation sind ohne Innovationen bei Verfahren, Organisation, Betrieb, Infrastruktur und Technik nicht erreichbar. Ein Grundsatz des Leitbildes „Intelligente Mobilität“ im MPV 2003/2008 ist daher „Innovation“. Folgende Ziele wurden formuliert:

- Förderung von innovativen Pilotprojekten durch Anschubfinanzierung,
- Entwicklung einiger innovativer Pilotprojekte,
- Ausschöpfung des letzten Standes der Technik in der Verwaltung und in den stadt eigenen Betrieben,
- finanzielle und organisatorische Unterstützung von Forschungsvorhaben im Mobilitätsbereich und
- Studium von Best Practice in anderen Städten.

Als Erfolgsmaßstab wurde die internationale Beurteilung der Mobilitätspolitik der Stadt Wien vorgesehen. Als Referenz kann eine Studie von A. D. Little „Future of Urban Mobility“ herangezogen werden, in der die Mobilitätssysteme von 66 Millionenstädten

nach ihrer Leistungsfähigkeit beurteilt werden. Dabei liegt Wien an 7. Stelle (A. D. LITTLE 2011). Im Mercer-Städteranking nach Lebensqualität 2012 liegt Wien an erster Stelle. Einen Top-1-Platz hat Wien dabei unter anderem beim öffentlichen Verkehr erzielt (Mercer 2011). Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung beim Grundsatz Innovation positiv zu beurteilen. Zusätzlich können zahlreiche konkrete Aktivitäten im Sinne dieses Grundsatzes identifiziert werden:

Tabelle 28: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Innovation 2003–2013

Hauptziele	Aktivitäten
Förderung von innovativen Pilotprojekten durch Anschubfinanzierung	RUMBA-Richtlinien für umweltfreundliche Baustellenabwicklung: EU-LIFE-Projekt, Bauträgerwettbewerb Thürlhofgründe, Aushubabtransport mit der Bahn bei KDAG-Gründen mit Überführung in den Regelbetrieb (z. B. Hauptbahnhof, Seestadt Aspern)
	Förderaktion für erdgasbetriebene Fahrzeuge: 1.000 Euro nicht rückzahlbare Direktzahlung für Private, Gewerbebetriebe und 3.000 Euro für Taxiunternehmen
	Förderung von elektrobetriebenen Nutzfahrzeugen von Klein- und Mittelbetrieben bis zu einer maximalen Förderhöhe von 10.000 Euro
	Pilotprojekt „Güterbim“: Gütertransport mit der Straßenbahn (Umsetzung in Regelbetrieb nicht gelungen)
	Carsharing-Strategie gemeinsam mit den Wiener Linien: Förderung von Carsharing durch Kooperation mit den Betreibern und öffentlichen Standorten
	Förderung von einspurigen Elektrofahrzeugen mit insgesamt 300.000 Euro (2011)
Entwicklung eigener innovativer Pilotprojekte	Mustersiedlung Autotroies Wohnen: Einsparung von 242 Stellplätzen und Umwidmung für Gemeinschaftseinrichtungen und Freiflächen
	Wohnhausanlage Bike-City: Für 99 Wohnungen 296 Fahrradabstellplätze statt Pkw-Stellplätze
	Gender-Mainstreaming-Musterbezirk: EDV-gestützte Karten zur Erfassung von Netzqualität und Netzdefinition für FußgängerInnen im 6. Bezirk; Schulungs- und Workshopprogramme für Dienststellen
	City-Bike: mehr als 1.200 Leihräder an 96 Bikestationen
	Mobilitätsmanagement in Amtshäusern
	Pilotprojekt fahrradfreundliche Straße: Hasnerstraße
Ausschöpfung des letzten Standes der Technik in der Verwaltung und in den stadt eigenen Betrieben	Einsparung von 7 % Traktionsstrom durch energiewirtschaftliches Fahren (eingesparte Haltestellenzeit wird automatisch in niedrigere Fahrgeschwindigkeit umgesetzt).
	Bremsenergieerückgewinnung bei U-Bahn (35 % Rückspeisegrad) und ULF (30 % Rückspeisegrad)
	Ankauf von Schwerfahrzeugen durch die MA 48 müssen mindestens der EURO-IV-Norm entsprechen und mit Partikelfilter ausgestattet sein. Ökokauf-Kriterien sind Ausschreibungs- und Zuschlagskriterien (Treibstoffverbrauch, Abgasemissionen, Recyclingfähigkeit, Verwertungsquoten etc.)
	Einsatz von 120 Erdgasfahrzeugen durch WIEN ENERGIE
	Einführung des Echtzeitfahrgastinformationssystems „quando“ durch die Wiener Linien
	Entwicklung und Einführung des verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsinformationssystems „anachb“
	Installierung eines Verkehrsmodells für Wien in der MA 18
	Installierung eines ÖV-Verkehrsmodells bei den Wiener Linien

Hauptziele	Aktivitäten
Finanzielle und organisatorische Unterstützung von Forschungsvorhaben im Mobilitätsbereich	„Intelligent Transport System, ITS Vienna Region“: Entwicklung eines regionalen multimodalen Verkehrsinformationssystems gemeinsam mit VOR, Niederösterreich, ASFINAG, Wiener Linien, ÖBB (anachb)
	Forschungsprojekt EcoTrans der Wiener Linien zur weiteren Reduktion des Energieverbrauchs öffentlicher Verkehrsmittel
	Testbetrieb Elektrobusse im innerstädtischen Verkehr
	POPTIS (Pre-On-Post-Trip-Informationssystem) für Blinde und Sehbehinderte der Wiener Linien
	Entwicklung eines Verkehrsmodells für den Radverkehr
Studium von Best Practice in anderen Städten	Bench Marking der Verkehrskonzepte großer europäischer Städte Beteiligung vom Projekt Catch-MR-Mobilität und Suburbanisierung: Metropolregionen lernen voneinander (INTERREG-IVC-Projekt 2010–2012)

Die Tradition der Entwicklung und Umsetzung von Innovationen wurde weiter fortgesetzt. Das Projekt RUMBA (Richtlinien für umweltfreundliche Baustellenabwicklung) / Demonstrationsvorhaben Wohnanlage Thürlhof Wien Simmering erhielt unter anderem für die Einsparung von 75 % der gefahrenen Lkw-Kilometer gegenüber einer herkömmlichen Baustelle den Staatspreis Verkehr 2007 des BMVIT.

3 EVALUIERUNG DER HANDLUNGSSCHWERPUNKTE UND DER MASSNAHMEN IM ÜBERBLICK

3.1 HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Im Masterplan Verkehr wurden aus den Grundsätzen und Zielen Handlungsschwerpunkte abgeleitet, die mit besonderer Priorität verbunden wurden und die die Ziele der Verkehrspolitik auf anschauliche Weise transportieren sollten. Im Folgenden wird eine qualitative Einschätzung der Umsetzung der Handlungsschwerpunkte vorgenommen.

- **Schwerpunkt Sichere Mobilität – drastische Reduktion der Zahl der Getöteten und Verletzten**

Die Zielrichtung stimmt. 2000–2011: –16 % Getötete und Verletzte, Halbierung der Zahl der Getöteten, –15 % Fußgängerunfälle, –13 % Schulwegunfälle, kein Anstieg der Radverkehrsunfälle trotz Verdoppelung des Radverkehrs. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm und seiner Umsetzung befinden sich die Maßnahmen im Laufen.

- **Platz da – Rückgewinnung des öffentlichen Raumes**

Mit dem 50-Orte-Programm und dem 50-Orte+-Programm wurden Maßnahmen vor allem bei der Platzgestaltung umgesetzt. Im übrigen Straßenraum, wie bei der Reduktion von Stellplätzen an der Oberfläche bei Garagenbauten, konnten die Ziele nur eingeschränkt erreicht werden. Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungsgebiete sind aber neue Spielräume für die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes entstanden.

- **Riesen Radverkehr: Qualitätssprung im Radverkehr**

Mit dem Ausbau des Radwegehauptnetzes (2012: 72 % sind fertiggestellt), der Öffnung von Einbahnen (2011: 25 % geöffnet), der Errichtung von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum (+12.000 von 2006–2011), der Verankerung von Radabstellplätzen im Garagengesetz, der Einrichtung der Radagentur wurden große Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen erzielt. Mit knapp 6 % wurde der Anteil des Radverkehrs gegenüber 2003 mehr als verdoppelt.

- **S-Bahn plus: attraktiver öffentlicher Schienenverkehr zwischen Stadt und Region**

Seit 2003 wurden die Angebotsstufen 2005 und 2009 des S-Bahn-Konzeptes 2004 zu einem großen Teil umgesetzt. Mit der Fertigstellung des Hauptbahnhofes, der Befahrbarkeit des Lainzer Tunnels mit Personenzügen und der Eröffnung der neuen Westbahnstrecke zwischen Wien und St. Pölten gilt es nun das Zielangebot 2025 zu

realisieren. Das Ziel, den Modal Split im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr zugunsten des ÖV zu verändern, konnte noch nicht erreicht werden.

- **U-Bahn-Impulse für die Stadtentwicklung: mit öffentlichem Verkehr gut erschlossene Entwicklungsgebiete**

Der U-Bahn-Ausbau ist im Plan. Mit der U2 in die Seestadt und mit der U1 in den Süden erfolgt eine Verknüpfung von Stadterweiterung und hochrangiger ÖV-Erschließung.

- **Schnelle ÖV-Tangenten – Attraktive Straßenbahn- und Busverbindungen an der Peripherie**

Mit den Linien 25 und 26 wird der Ausbau des tangentialen Straßenbahnnetzes eingeleitet. Für die künftige Erschließung des neuen Sonnwendviertels und des Laaer Bergs (Linie 67) werden Trassenvarianten ausgearbeitet. Trassenstudien werden auch für eine „Wienerbergtangente“ entwickelt. Für die Erschließung des Nordbahnhofgeländes und des Nordwestbahnhofgeländes (Linie O) wurden Trassen freigehalten oder werden solche vorgesehen. Als weiteres Projekt ist eine Verlängerung der Linie 18 über die Stadionbrücke in Richtung U2 (Station Stadion) geplant.

- **Halt nur bei Haltestellen – systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus**

Die Ampelanlagen wurden technisch aufgerüstet, sodass eine Beeinflussung durch den öffentlichen Verkehr möglich ist. Diese Möglichkeiten werden aber derzeit noch nicht voll ausgeschöpft, sodass sich die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten kaum erhöht haben.

- **Mobilität mit System – Aufbau eines umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements**

Mit der Etablierung von ITS-Vienna Region (Intelligent Transport-Systems) wurde ein umfassendes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement institutionalisiert. Mit der länderübergreifenden integrierten Graphen-Informationen-Plattform wurden Grundlagen geschaffen, die auch in verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinformations- und -auskunftssysteme einfließen (anachb, Verkehrsauskunft Österreich). Damit stehen sowohl der planenden Verwaltung als auch den NutzerInnen des Verkehrssystems Daten und Informationen in völlig neuer Qualität zur Verfügung.

- **Logistik-Kompetenz – Flächenmanagement für den Güter- und Wirtschaftsverkehr**

Mit dem Terminal Freudenau und der Neuerrichtung der Winterhafenbrücke wurde der Hafen Wien als multimodales Güterverkehrszentrum weiter ausgebaut. Die Errichtung des Terminals Inzersdorf wird die Kapazitäten und Qualitäten des Güterumschlags in Wien weiter verbessern. Abgesehen von einer umweltfreundlichen Baustellenlogistik bei Großbaustellen (KDAG-Gründe, Wohnbau Thurnhof Ost und West, Flugfeld Aspern, Hauptbahnhof Wien) konnten bei der City-Logistik keine Fortschritte erzielt werden. Für den Wirtschaftsverkehr hat sich vor allem die Parkraumbewirtschaftung positiv ausgewirkt.

- **Schienen und Straßen für Europa – Schienen- und Straßenausbau zur Standortverbesserung und Beruhigung von Wohngebieten sowie für ÖV-Beschleunigung, Rad- und Fußgängerverkehr**

Mit S 1 Süd, Ost, West, S 2, A 5, A 6, 4-spurigem Ausbau der A 2 bis Kottlingbrunn sowie der Fertigstellung der neuen Westbahn bis St. Pölten, dem Lainzer Tunnel und zahlreichen Bahnhöfen (Wien-Mitte, Westbahnhof, Nordbahnhof, Meidling, Teileröffnung Hauptbahnhof) wurden große Infrastrukturprojekte umgesetzt oder zumindest begonnen. Der Rückgang der Verkehrsbelastung auf den Gemeindestraßen A +B im Zeitraum zwischen 2005 und 2010 belegt auch die erwünschte Entlastung im nachrangigen Straßennetz.

Tabelle 29: Evaluierung der Handlungsschwerpunkte

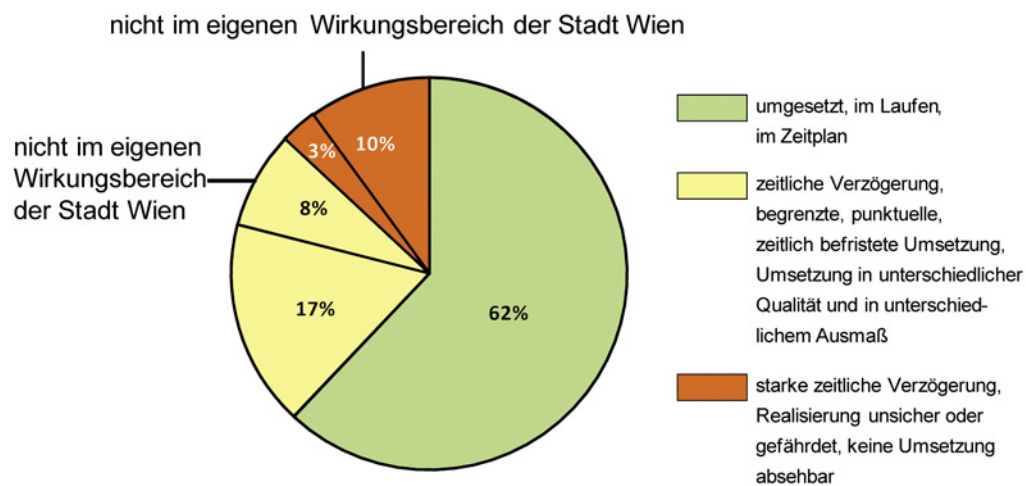
Handlungsschwerpunkte	Zielerreichung	Maßnahmenumsetzung
Sichere Mobilität (Vision Zero), drastische Reduktion der Zahl der Getöteten und Verletzten		
Platz da – Rückgewinnung des öffentlichen Raumes		
Riesen Radverkehr Qualitätssprung im Radverkehr		
S-Bahn plus: attraktiver öffentlicher Schienenverkehr zwischen Stadt und Region		
U-Bahn-Impulse für die Stadtentwicklung: mit öffentlichem Verkehr gut erschlossene Entwicklungsgebiete		
Schnelle ÖV-Tangenten Attraktive Straßenbahn- und Busverbindungen an der Peripherie		
Halt nur bei Haltestellen, systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus		
Mobilität mit System Aufbau eines umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements		
Logistik-Kompetenz Flächenmanagement für den Güter- und Wirtschaftsverkehr		
Schienen und Straßen für Europa Schienen- und Straßenbau zur Standortverbesserung und Beruhigung von Wohngebieten sowie für ÖV-Beschleunigung, Rad- und Fußgängerverkehr, Straßenraumgestaltung im entlasteten Netz		

	Zielrichtung stimmt bzw. Maßnahmenumsetzung erfolgt
	geringe Zielannäherung / Stagnation bzw. Maßnahmenumsetzung im Laufen
	Zielrichtung stimmt nicht bzw. keine Maßnahmenumsetzung

3.2 MASSNAHMEN IM ÜBERBLICK

Der Gesamtüberblick der Maßnahmenumsetzung zeigt, dass der überwiegende Teil der ca. 250 Maßnahmen des MPV 2003/2008 umgesetzt, eingeleitet oder zumindest punktuell oder zeitlich verzögert umgesetzt wurde und wird.

Abbildung 17: Überblick über die Umsetzung der Maßnahmen des MPV 2003/2008



Quelle: Eigene Beurteilung

Viele der Maßnahmen, bei denen bisher nur eine begrenzte, punktuelle Umsetzung oder eine Umsetzung in unterschiedlicher Qualität oder in unterschiedlichem Ausmaß erfolgt ist, liegen im Kompetenzbereich der Bezirke. Hier sind unterschiedliche Prioritäten und budgetäre Möglichkeiten zu berücksichtigen. Nur 3 % der Maßnahmen, die bisher nicht umgesetzt wurden, befinden sich im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Wien.

4 LEITKRITERIEN UND ZUSATZKRITERIEN IM ÜBERBLICK

4.1 LEITKRITERIEN FÜR DIE REGELMÄSSIGE ERFOLGSKONTROLLE

Für die Erfolgsmaßstäbe der Leitkriterien ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Tabelle 30: Evaluierung der Leitkriterien des MPV 2003/2008

Leitkriterien	Erfolgsmaßstäbe	Evaluierung 2013
Modal Split-Wege der WienerInnen	Erhöhung des Radverkehrs von 3 % (2001) auf 8 % bis 2015	2012: 6 % (1)
	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs von 34 % (2001) auf 40 % bis 2020	2012: 39 % (1)
	Halten des Fußgängeranteils auf dem Niveau von 2001 (27 %)	2012: 28 % (1)
	Reduktion des Anteils des MIV von 36 % (2001) auf 25 % bis 2020	2012: 27 % (1)
Anteil des Umweltverbundes bei Frauen und Männern	Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes bei Frauen von 71 % (2001) auf 75 % bis 2020	2011: 76 % (2)
	Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes bei Männern von 56 % (2001) auf 75 % bis 2020	2011: 66 % (2)
Modal Split der EinpendlerInnen	Änderung der Verkehrsmittelaufteilung ÖV/MIV bis 2020 von 33 zu 67 % (1996) auf 45 zu 55 %	2010: 32 % ÖV (3) 68 % MIV
Verkehrsbelastung in Wien	Die Fahrleistung mit Kfz soll nicht weiter steigen	2001–2009: +7,8 % (Pkw-Fahrleistung der WienerInnen in Wien) (4)
	Die Kfz-Fahrleistung im Güterverkehr soll weniger wachsen als das Bruttoregionalprodukt	keine aktuellen Daten verfügbar
Durchschnittliche Weglänge der WienerInnen	Keine Erhöhung der durchschnittlichen Weglänge im Pkw-Verkehr	2001–2009: +1 % (4)
Verkehrsstärke Kfz-Verkehr	Keine weitere Steigerung an den Zählquerschnitten der Hauptstraßen A + B	2005–2010: –5,5 % (5)
	Reduktion an den Querschnitten innerhalb Gürtel und Donaukanal	2000–2010: –0,3 % (5)
Mobilitätschancen	100 % der EinwohnerInnen wohnen im ÖV-Haltestelleneinzugsbereich von 15 Minuten	2012: 100 %
	Der Jahresnetzkartenpreis für Wien bleibt im Verhältnis zum Medianeinkommen zumindest konstant	2001–2012: –20 %
Verkehrssicherheit	Die Zahl der Toten und Verletzten wird von 2001 bis 2020 um 50 % gesenkt	2001–2011: –16 % (6)
Emissionen/Immissionen	Die Grenzwertüberschreitungen der Kurzzeitbelastung bei NO ₂ an Straßenquerschnitten werden auf null reduziert	2011: 7 Grenzwert-überschreitungen (7)
	Der Anteil der BewohnerInnen mit Verkehrslärm-belästigung soll von 48 % (2003) bis 2020 auf 38,5 % reduziert werden	2008: 45 % (8)
	Reduktion der CO ₂ -Emissionen pro Kopf durch den Verkehr gegenüber 1990	2010: +11 % (9)

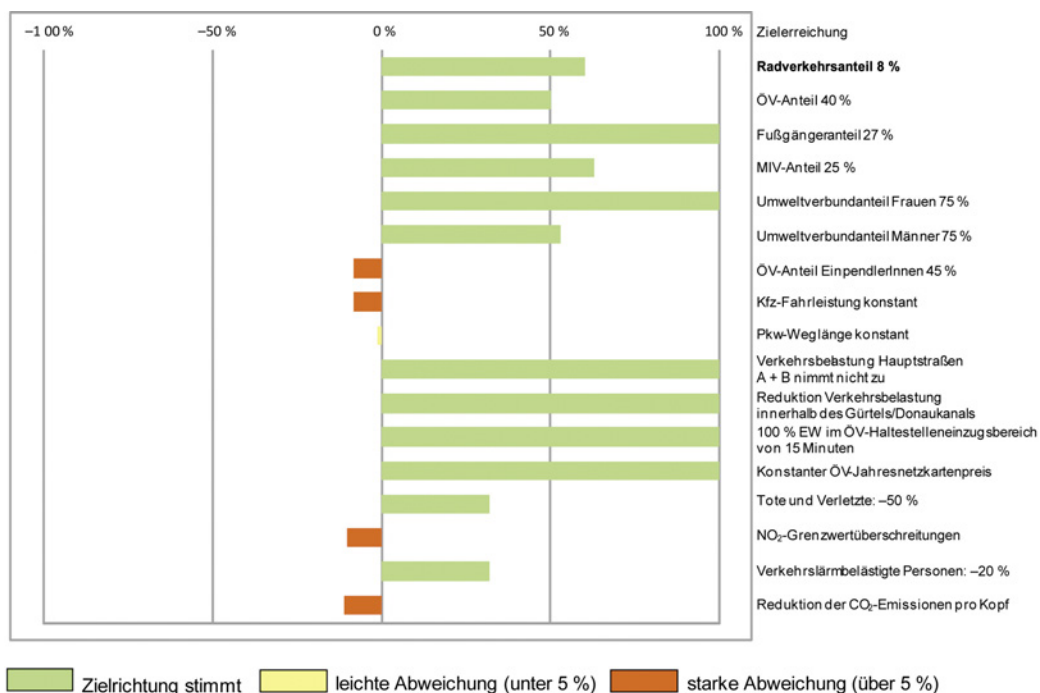
Zielrichtung stimmt
 leichte Abweichung (unter 5 %)
 starke Abweichung (über 5 %)

Quellen: (1) omniphon (2013): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2012
 (2) omniphon (2012): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011
 (3) Rittler C. (2011): Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008–2010, i. A. d. PGO
 (4) Socialdata (2010): Mobilitätsverhalten der WienerInnen 2009, i. A. d. Wiener Linien
 (5) MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2011): Straßenverkehrszählung Wien 2010
 (6) MA 46
 (7) MA 22
 (8) MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Wiener Lebensqualitätsstudien. In: Werkstattbericht Nr. 102
 (9) MA 22 (2012): Emissionskataster Wien

Mit wenigen Ausnahmen stimmt die Richtung. Aber auch bei jenen Kriterien, bei denen bisher keine Annäherung an das Ziel gelungen ist, können positive Entwicklungen konstatiert werden:

- Beim stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr konnte der Modal Split weitgehend konstant gehalten, eine spürbare Verschlechterung zumindest vermieden werden.
- Das Wachstum der Kfz-Fahrleistungen ist in erster Linie durch das Bevölkerungswachstum begründet. Die Pro-Kopf-Fahrleistungen sind sogar leicht gesunken.
- Die Grenzwertüberschreitungen bei NO₂ sind in den letzten Jahren wieder gesunken.
- Die CO₂-Emissionen/Kopf haben seit 2003 um 9 % abgenommen.

Abbildung 18: Überblick über die Zielerreichung der Leitkriterien



4.2 ZUSATZKRITERIEN UND ERFOLGSMASSTÄBE FÜR DIE REGELMÄSSIGE ERFOLGSKONTROLLE

Neben den Leitkriterien wurden weitere Kriterien festgelegt, die bei der regelmäßigen Erfolgskontrolle geprüft werden sollten. Im Folgenden wird ein Überblick über diese zusätzlichen Kriterien gegeben.

Tabelle 31: Übersicht über die zusätzlichen Kriterien zur regelmäßigen Evaluierung des MPV

	Kriterien	Erfolgsmaßstäbe	Evaluierung
Wirtschaft, Effizienz	Internationale Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit nationaler und internationaler Zentren wird verbessert	Ausbau Straßen- und Schienennetz
	Pkw-Besetzungsgrad	Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades von 1,3 (2001) auf 1,5 bis 2020	2011: 1,4 (1)
Akzeptanz	Einschätzungen, Einstellungen zum Verkehr	Die Einschätzungen und Einstellungen zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes haben sich verbessert oder zumindest nicht verschlechtert	2003–2008: positiv nach Lebensqualitätsstudie (2)
		Der Zufriedenheitsindex der WienerInnen zum öffentlichen Verkehr hat sich von 70 % (2001) auf 80 % bis 2020 erhöht	2011: 90 % (1)
Innovation	Internationale Beurteilung der Mobilitätspolitik	Die Mobilitätspolitik der Stadt Wien wird 2020 international als Best Practice anerkannt	Platz 7 bei Beurteilung der Mobilitätspolitik von 66 Millionenstädten (3)
Öffentlicher Verkehr	Haltestellenqualität	100 % niveaugleicher Einstieg bis 2010 (ÖBB 2020)	keine aktuellen Daten verfügbar
		100 % Ausstattung mit Aufzügen bis 2010 (ÖBB 2020)	2012: 100 % (4)
		Informationsanzeigen zur Wartezeit an 2.000 Standorten bis 2020	2006: 125 2011: 600 (5)
	Fahrzeugqualität	100 % Ausstattung mit Niederflurfahrzeugen bis 2020	2006: 38 % 2011: 71 % (5)
		Klimatisierung der Fahrzeuge bis 2020: 30 % der U-Bahn-Züge 50 % der Straßenbahnen 100 % der Busse	2012: 30 % 2012: 13,5 % 2012: 50 % (5)
	Reisegeschwindigkeit Straßenbahn	Über 20 km/h am Stadtrand bis 2020	17,52 (HVZ) 18,73 (abends) (5)
		Über 15 km/h im dicht bebauten Stadtgebiet bis 2020	14,57 (HVZ) 15,81 (abends) (5)
	Anzahl der ÖV-gesteuerten Ampeln	100 % ÖV-gesteuerte Ampeln bis 2020	2012: 100 % (5)
		100 % ÖV-gesteuerte Ampeln im Straßenbahnnetz bis 2020	2012: 100 % (5)
	Gehsteigbreite	Abnahme der Gehsteige mit einer Breite unter 2 m gegenüber 2008	keine Daten verfügbar
FußgängerInnen	Aufenthaltsqualität	Steigende Zufriedenheit der Fußgänger	2003–2008: positiv nach Lebensqualitätsstudie (2)
	Anteil der Wege im fußläufigen Einzugsbereich (bis 1 km)	keine Abnahme bis 2020 gegenüber 2006	2006: 29 % 2011: 28 % (1)
	Fahrgeschwindigkeiten	Deutliche Verlängerung des Tempo-30-Straßennetzes	2007–2012: +14 % (6)
Verkehrssicherheit, öffentlicher Raum	Barrierefreiheit	Zunahme der taktilen Leitsysteme in km	97 % in U-Bahnen Stationen (5)
		Zunahme des Prozentanteils der akustischen Ampeln	2003: 180 2011: 480 (6)
		Zunahme des Prozentanteils der Ampeln mit angepassten Grünphasen von 1 m/s vorrangig im Einzugsbereich von Schulen, Krankenhäusern und Seniorenheimen	Mehr als 90 % entsprechen diesen Anforderungen (6)
	Fußgängerunfälle	50 % weniger Fußgängerunfälle 2002–2020	2002–2011: –16 % (6)
	Schulwegunfälle	Reduktion der Schulwegunfälle	2002–2011: –15 % (6)

Ruhender Verkehr	Illegal abgestellte Fahrzeuge	Die Zahl der illegal abgestellten Fahrzeuge wurde bis 2020 um 10 % reduziert		Verbesserung durch Parkraumbewirtschaftung
	Anzahl der gewerblichen Stellplätze	5.000–6.000 zusätzliche Stellplätze von 2008–2013		2007–2011: ca. +10.000 (7)
	Park & Ride-Stellplatzangebot	5.000 zusätzliche Park & Ride-Stellplätze von 2008–2013		2007–2011: ca. +1.400 (7)
Radverkehr	Länge des Hauptradwegenetzes	Das Basisroutennetz soll bis 2012 zu 80 % fertiggestellt sein		2012: 94 % (6)
		Das Grundnetz soll bis 2016 fertiggestellt sein		2011: 80 % (6)
		Das Hauptradwegenetz soll bis 2020 umgesetzt sein		2011: 72 % (6)
	Flächige Erschließung	Der Prozentanteil der für das Radfahren in beide Richtungen geöffneten Einbahnen hat in Straßen mit geeigneten Fahrbahnquerschnitten bis 2013 70 % erreicht		keine Daten verfügbar
		Bis 2020 sind 50 % aller Einbahnen geöffnet		2002: 12 % 2011: 24,5 % (6)
	Radverkehrsunfälle	Die Radverkehrsunfälle mit Personenschaden wurden gegenüber 2002–2020 um 20 % reduziert		2002–2011: +5 % (6)
	Bike & Ride-Anlagen	Die Zahl der Bike & Ride-Anlagen wurde gegenüber 2002 deutlich erhöht		(6)
	Öffentliche Radabstellanlagen	+7.000 2008–2013		+11.775 (6)
	Radabstellanlagen außerhalb des öffentlichen Raumes	+5.000 2008–2013		4.600 geförderte Abstellplätze bei bestehenden Wohnbauten plus Pflichtstellplätze bei Wohnbauten gemäß BO (6)
	Radverkehrsanteil bei Ausbildung, Einkauf	Überdurchschnittliche Zunahme i. V. zu Radverkehr insg.	Ausbildung	2006: 3,2 % 2011: 2,6 % (1)
			Einkauf	2006: 2,6 % 2011: 9,3 % (1)
	Radverkehrsanteil bei bis 19-Jährigen	Überdurchschnittliche Zunahme i. V. zu Radverkehr insg.: 2006: 4,1 %, 2011: 5,6 %		2006: 4 % 2011: 5,0 % (1)
	Radverkehrsanteil bei über 60-Jährigen	Überdurchschnittliche Zunahme i. V. zu Radverkehr insg.: 2006: 4,1 %, 2011: 5,6 %		2006: 2,3 % (1) 2011: 3 % (1)
	Radverkehrsanteil bei 20- bis 59-jährigen Frauen	Überdurchschnittliche Zunahme i. V. zu Radverkehr insg.: 2006: 4,1 %, 2011: 5,6 %		keine Daten verfügbar
Güterverkehr	Modal Split im Güterverkehr	Anteilszunahme von Schiene und Wasserstraße im Ziel- und Quellverkehr		keine Daten verfügbar

Zielrichtung stimmt
 leichte Abweichung (unter 5 %)
 starke Abweichung (über 5 %)

- Quellen:
- (1) omniphon (2013): Marktforschung für die Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2012
 - (2) MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Wiener Lebensqualitätsstudien. In: Werkstattberichte Nr. 102
 - (3) A. D. LITTLE (2012): The future urban mobility
 - (4) Auskunft ÖBB
 - (5) Auskunft Wiener Linien
 - (6) MA 46
 - (7) Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaftskammer Wien (2012): Parken in Wien – Standortliste von gewerblichen Garagen und Parkplätzen

Die Zusatzkriterien bilden auch Qualitätsmaßstäbe für die Umsetzung in wichtigen Maßnahmengruppen des MPV ab. Ähnlich wie bei den Leitkriterien ergibt sich ein überwiegend positives Bild. Auf folgende Probleme soll aber hingewiesen werden:

- Die technische Umrüstung der Ampelanlagen zur Steuerung zugunsten des ÖV wurde bisher nicht in höhere Fahrgeschwindigkeiten umgesetzt.
- Das Angebot an Park & Ride-Stellplätzen konnte nur zum Teil realisiert werden. Hier sollte geklärt werden, ob im städtischen Gebiet nicht Bike & Ride forciert und Park & Ride außerhalb von Wien in der Nähe der Quellorte stattfinden sollte. Bereits derzeit ist der Anteil von Bike & Ride in Wien gleich hoch wie Park & Ride beim Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Die Radverkehrsunfälle haben zwar leicht zugenommen, aber der Radverkehr hat sich gleichzeitig mehr als verdoppelt.
- Das Radverkehrsgrundnetz, das Hauptradwegenetz und die Öffnung der Einbahnen für den Radverkehr kann beim derzeitigen Ausbautempo nicht im vorgesehenen Zeitrahmen fertiggestellt werden.
- Die zielgruppenspezifische Ansprache von Gruppen mit einem unterdurchschnittlichen Radverkehrsanteil ist noch nicht gelungen. Das Radverkehrswachstum in diesen Gruppen liegt aber im Durchschnitt des Radverkehrswachstums insgesamt.

4.3 PRÜFUNG DER ZWECKMÄSSIGKEIT DER KRITERIEN UND ERFOLGSMASSTÄBE

Aus unterschiedlichen Gründen wird eine Adaptierung der Kriterien und Erfolgsmaßstäbe empfohlen:

- **Modal Split der WienerInnen**

Beim Modal Split der Wege der WienerInnen sollten die Ziele überdacht werden. Durch die Festlegung eines neuen Radverkehrsziels (10 statt 8 %) im Regierungsprogramm ändern sich Anteile auch bei anderen Verkehrsarten. Außerdem sollten zwischen Pkw als LenkerIn und Pkw als MitfahrerIn getrennte Ziele festgelegt werden, da die Pkw-Lenkerwege entscheidend vor allem für die Umweltziele sind und die Erhöhung des Besetzungsgrades positiv zu bewerten ist.

- **Modal Split der EinpendlerInnen**

Beim Modal Split der EinpendlerInnen bzw. des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs stehen derzeit keine konsistenten Daten zur Verfügung, da die Mobilitätsbefragung im VOR-Raum eingestellt wurde und die Kordonerhebung nur in großen, nicht absehbaren Zeitabständen durchgeführt wird. Hier wäre zu klären, auf welcher Datenbasis dieses Kriterium in Zukunft evaluiert werden soll.

- **Kfz-Fahrleistung in Wien**

Die Kfz-Fahrleistungen in Wien können derzeit nur indirekt und unvollständig geschätzt werden, da die Fahrleistung der EinpendlerInnen in Wien nicht mehr erhoben wird. Auch das automatische Zählstellennetz der ASFINAG in Wien lässt derzeit keine

konsistenten Längsschnittanalysen zu. Verlässliche, regelmäßig zur Verfügung stehende Quellen sind die Pkw-Fahrleistungen der WienerInnen in Wien, die aus der Mobilitätsverhaltenserhebung der Wiener Linien ermittelt werden kann, und die alle fünf Jahre stattfindende Zählung an Gemeindestraßen A +B. Allerdings ist eine eindeutige Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr nicht mehr möglich, da kleinere Lieferfahrzeuge aufgrund der Erhebung mit Zählplatten nicht mehr von Pkw unterschieden werden können. Es wird daher empfohlen, die Pkw-Fahrleistung der WienerInnen in Wien gemeinsam mit Kfz-Belastungen ohne schwere Nutzfahrzeuge auf Gemeindestraßen A +B als Leitkriterien zur Abschätzung der Kfz-Fahrleistungen in Wien heranzuziehen.

Neben der Gesamtfahrleistung sollte auch die Fahrleistung pro Kopf als Leitkriterium eingeführt werden, da sonst die Konsequenzen einer steigenden Einwohnerzahl unberücksichtigt bleiben würden.

- **EinwohnerInnen im ÖV-Haltestelleneinzugsbereich von 15 Minuten**

Bei diesem Kriterium ist bereits seit 2003 eine 100%ige Erfüllung gegeben. Es wäre zu überlegen, ob zum Beispiel eine zehnminütige Gehdistanz oder absolute Entfernungen (z. B. 500 m) als neuer Erfolgsmaßstab herangezogen werden könnten.

- **Grenzwertüberschreitungen der Kurzzeitbelastung bei NO₂**

Die Kurzzeitbelastungen sind starken Schwankungen unterworfen. Es wird daher vorgeschlagen, auch die Jahresmittelwerte der NO₂-Immissionen als Leitkriterium heranzuziehen.

- **CO₂-Emissionen**

Im KliP II wurden keine Ziele für den Sektor Verkehr, sondern nur ein Globalziel für die Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Wien festgelegt. Es wird aber empfohlen, am Ziel „CO₂-Reduktion pro Kopf gegenüber 1990“ festzuhalten.

Bei mehreren Kriterien haben sich Probleme bei der regelmäßigen Bereitstellung der Daten ergeben. Gründe dafür sind vor allem hohe Erhebungskosten, Datenbereitstellung durch Dritte oder Veränderungen bei regelmäßigen Erhebungen, die dazu geführt haben, dass bestimmte Daten nicht mehr verfügbar sind.

Diese Kriterien sollten aus dem Pflichtenheft für die Evaluierung herausgenommen werden. Dazu zählen:

- Lkw-Verkehrsstärke und Lkw-Fahrleistungen an ausgewählten Zählquerschnitten steigen langsamer als das Bruttoregionalprodukt,
- Prozentanteil der Ampeln mit angepassten Grünphasen von 1 m/s vorrangig im Einzugsbereich von Schulen, Krankenhäusern und Seniorenheimen,
- Illegal abgestellte Fahrzeuge im Straßenraum,
- Radabstellanlagen außerhalb des öffentlichen Raumes,
- Modal Split im Ziel-/Quellverkehr des Güterverkehrs.

Weitere Kriterien und Erfolgsmaßstäbe sowie die Zielgrößen, die damit evaluiert werden sollen, müssen in der neuen Mobilitätsstrategie und im Fachkonzept Verkehr festgelegt werden.

5 ZUSAMMENFASSUNG DER EVALUIERUNGSG- ERGEBNISSE

Die Evaluierungsergebnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

1. Die Evaluierung der Rahmenbedingungen bestätigt die bereits 2008 konstatierten zusätzlichen Herausforderungen für das Verkehrssystem durch stärker wachsende Bevölkerung und Entstehung eines grenzenlosen mitteleuropäischen Wirtschaftsraumes: das Bevölkerungswachstum in Wien und in der Stadtregion wird in Kombination mit dem Erreichen der Modal Split-Ziele in Wien bis 2030 eine zusätzliche Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr um 21 % und im Radverkehr um 60 % bewirken. Im stadtgrenzenüberschreitenden öffentlichen Verkehr würde bei Erreichen der Modal Split-Ziele die Nachfrage in den Spitzenstunden um ca. 70% steigen.
2. Das Erreichen des Modal Split-Zieles von 25 % MIV-Anteil ist notwendig, damit das Pkw-Verkehrsaufkommen der WienerInnen bei steigenden Einwohner- und Pkw-Bestandszahlen zumindest stabilisiert werden kann.
3. Nach einem stetigen Anstieg der Motorisierung seit den 1950er-Jahren ist ab ca. 2000 ein Trendbruch festzustellen: die Motorisierung wächst nicht mehr, sie ist sogar leicht zurückgegangen. Junge Haushalte motorisieren sich später und Ausländerhaushalte sind deutlich niedriger motorisiert als der Durchschnitt. Der Pkw-Bestand hat von 2003 bis 2011 aufgrund des Bevölkerungswachstums um ca. 25.000 Pkw zugenommen. In den Prognosen wurde hingegen ein Zuwachs von 65.000 bis 100.000 Pkw erwartet. Bis 2030 ist bei stabil bleibendem Motorisierungsgrad nochmals ein Zuwachs um ca. 100.000 Pkw (+14 %) zu erwarten.
4. In den letzten zehn Jahren von 2001 bis 2011 wurden ca. 70.000 Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraumes bei neuen Wohngebäuden oder gewerblichen Garagen geschaffen. Der Pkw-Bestand wuchs im selben Zeitraum um 29.000 Pkw. Bis 2030 werden allein bei neu errichteten Wohngebäuden durch die Stellplatzverpflichtung mehr Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraumes produziert, als zusätzliche Pkw (bei konstant bleibender Motorisierung) erwartet werden. Da in neuen Siedlungsgebieten neue Stellplätze auch im öffentlichen Raum entstehen werden, könnte es in einigen Gebieten zu einem deutlichen Überangebot an Stellplätzen kommen.
5. Die Energieeffizienz-, Klima- und Umweltziele, die auf europäischer und nationaler Ebene festgelegt wurden, bestätigen die unveränderte Aktualität der im MPV 2003/2008 festgelegten Ziele.
6. Weder steigende Treibstoffpreise noch Durchbrüche in der Fahrzeug- und Motor-technologie werden in den nächsten Jahren zu marktgetriebenen Lösungen der Verkehrsprobleme bzw. zur Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele wesentlich beitragen. Eine aktive eigene Verkehrspolitik ist notwendig.

7. Das dynamische Wachstum der Stadtregion, die verstärkte wirtschaftliche Integration des Centropo-Raumes und die unveränderte Standortkonkurrenz im europäischen und globalen Wettbewerb erfordern vermehrt eine stadtgrenzenüberschreitende regionale und überregionale Verkehrspolitik der Stadt Wien.
Der im MPV 2003/2008 vorgesehene Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur in der Vienna Region wurde teilweise bereits umgesetzt, begonnen oder befindet sich in Planung. Die Erreichbarkeit von Wien wurde sowohl im Schienennetz als auch im Straßennetz in den letzten Jahren massiv verbessert.
In einem strategischen Rahmenkonzept liegt ein abgestimmtes langfristiges Ausbauprogramm in der gesamten Centropo-Region vor. Budgetäre Engpässe haben aber zu teilweise erheblichen Zeitverzögerungen geführt. Es bleibt daher eine wichtige Aufgabe, den Umsetzungsprozess dieser Vorhaben, die nicht im Kompetenzbereich der Stadt Wien liegen, aktiv zu begleiten.
8. Bei der Entwicklung des Verkehrsverhaltens der WienerInnen lässt sich vor allem bei einer längerfristigen Betrachtung eine Erfolgsgeschichte erzählen: der Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) hat sich von 1993 bis 2012 von 60 auf 73 % (Ziel 2020: 75 %) erhöht. Der Anteil der Pkw-Lenkerwege, der für die Verkehrs- und Umweltbelastung relevant ist, wurde von 1993 bis 2012 von 30 auf 19 % gesenkt. Bezogen auf eine konstante Einwohnerzahl hätte das eine Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens der WienerInnen um mehr als ein Drittel bedeutet. Diese Abnahme wurde aber durch das Bevölkerungswachstum (+12 %) und das Wachstum des Einpendlerverkehrs (+13–15 %) zumindest teilweise wieder kompensiert.
9. Innerhalb des Parkraumbewirtschaftungsgebietes werden die Modal Split-Ziele zum MIV (Ziel 2020: 25 %) mit einem Anteil von 18 % bereits übererfüllt. Auch bei den Frauen wurde dieses Ziel mit 24 % schon erreicht.
10. Beim Einpendlerverkehr ist es hingegen bisher nicht gelungen, dem angestrebten Modal Split-Ziel von 45 % ÖV-Anteil näherzukommen. Der Anteil des ÖV bei den EinpendlerInnen beträgt seit 1996 unverändert 32 bis 33 % (Morgenspitze 6–9 Uhr). Im Zeitraum von 1996 bis 2010 hat sich die absolute Zahl der Pkw-EinpendlerInnen um ca. 16 %, jene der ÖV-EinpendlerInnen um ca. 9 % erhöht.
11. Die periodischen Straßenverkehrszählungen an Gemeindestraßen A +B bestätigen die Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen: Im Parkraumbewirtschaftungsgebiet (Bezirke 1–9, 20) hat die Kfz-Verkehrsbelastung von 1990 bis 1995 um 4,7 %, von 1995 bis 2000 um 1,3 % und von 2000 bis 2010 nochmals leicht (–0,2 %) abgenommen.
12. Im Gegensatz dazu stieg das Kfz-Verkehrsaufkommen auf Gemeindestraßen A +B an der Landesgrenze 1990–1995 um 7 %, 1995–2000 um 15,6 % und 2000–2005 um 10,1 %. Erst zwischen 2005 und 2010 konnte mit einem Rückgang von 5,9 % ein Trendbruch erzielt werden. Dieser Rückgang dürfte zumindest teilweise durch Verlagerungseffekte auf das in diesem Zeitraum erweiterte Autobahn- und Schnellstraßennetz (S 1 Süd, S 1 Ost, S 1 West, S 2) zurückzuführen sein, sodass

im stadtgrenzenüberschreitenden Kfz-Verkehr insgesamt nicht von einem Rückgang ausgegangen werden kann.

13. Die Pkw-Fahrleistung der WienerInnen im Stadtgebiet ist von 2001 bis 2009 zwar pro Kopf stabil geblieben, hat aber insgesamt bedingt durch die Bevölkerungszunahme um knapp 8 % zugenommen. In Kombination mit dem Wachstum der Pkw-Fahrleistung der EinpendlerInnen in Wien ist das Ziel einer Stabilisierung der Pkw-Fahrleistungen nicht erreicht worden.
14. Die durchschnittlichen Weglängen der WienerInnen im Binnenverkehr sind seit 2001 weitgehend konstant geblieben. Damit wurde ein wesentliches Ziel im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ bisher erreicht.
15. Seit 2003 konnte eine Reduktion von 9 % der CO₂-Emissionen erreicht werden. Die ambitionierten Klimaschutzziele wurden damit jedoch noch nicht erfüllt.
16. Die Grenzwertüberschreitungen des Jahresmittelwertes der NO₂-Emissionen an verkehrsnahen Messstellen konnten zwar stabilisiert, aber nicht verringert werden. Bei den kurzfristigen Grenzwertüberschreitungen (Halbstundengrenzwerte) von NO₂ an verkehrsrelevanten Messstellen kam es durch motortechnische Maßnahmen (Einführung des Oxidationskatalysators bei Dieselfahrzeugen) und dem hohen Dieselanteil am Fahrzeugpark in Österreich zu deutlichen Verschlechterungen.
17. Positiv hat sich die Lärmbelästigung durch Verkehr entwickelt, die sich von 2003 bis 2008 von 48 % der WienerInnen auf 45 % reduziert hat (aktuellere Daten liegen nicht vor). Das Ziel, die von Verkehrslärm belästigten Personen bis 2020 auf unter 40 % zu reduzieren, wurde noch nicht erreicht.
18. Sehr positiv haben sich die Unfallzahlen entwickelt. Die Zahl der Toten und Verletzten konnte von 2001 bis 2011 um ca. 16 % reduziert werden. Zur Halbierung der Zahl der Toten und Verletzten gegenüber 2001, wie dies für 2020 festgelegt wurde, sind aber noch weitere Anstrengungen erforderlich.
19. Die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr wurde durch eine fast 20%ige Reduktion des Preises für die Jahresnetzkarte deutlich verbessert. Die Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Personen im Verkehrssystem wurden durch zahlreiche Maßnahmen (barrierefreier öffentlicher Verkehr, Gehsteigabsenkungen, akustische Ampeln, Blindenleitsysteme) verbessert. Die im MPV 2003 definierten Ziele wurden aber noch nicht vollständig erreicht.
20. Die verkehrspolitischen Maßnahmen weisen eine hohe Akzeptanz auf. Der Zufriedenheitsindex der WienerInnen mit dem ÖV (%-Wert „zufrieden“ minus %-Wert „unzufrieden“) konnte von 2003 bis 2011 von 80 auf 90 verbessert werden. Beim Autoverkehr hat sich die positive Beurteilung (Noten 1 und 2) von 2003–2008 von 21 % auf 27 % verbessert, eine negative Bewertung von 40 auf 29 % reduziert. Nur im Radverkehr kam es zu einer leichten Verschlechterung der aber insgesamt durchaus guten Bewertung (Note 2008: 2,33).

Aus den Erfolgsmaßstäben, die im MPV 2003/2008 für die Evaluierung festgelegt wurden, und aus ergänzenden Beurteilungskriterien lässt sich grundsätzlich eine positive Wirkung der bisher umgesetzten Maßnahmen ableiten: die Richtung stimmt! Nur wenige

der bis 2020 festgelegten Ziele können aber als erreicht angesehen werden. Vor allem bei den wichtigen Zielen einer klima- und umweltschonenden Mobilität, der weiteren Reduktion der Verkehrsunfälle und der Vermeidung von Kfz-Fahrleistungen sind zusätzliche Anstrengungen notwendig. Besondere Herausforderungen stellen das Bevölkerungswachstum in Wien und in der Stadtregion und die damit verbundene Dynamik beim stadtgrenzenüberschreitenden Regionalverkehr dar. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der stadtgrenzenüberschreitenden Mobilität konnte zwar stabil gehalten werden, die erwünschte Verlagerung zum öffentlichen Verkehr ist aber nicht gelungen.

Aus der Evaluierung werden für eine neue Mobilitätsstrategie und für das geplante Fachkonzept Verkehr folgende Empfehlungen abgeleitet:

- (1) Das Leitbild „Intelligente Mobilität“ und die festgelegten Ziele haben ihre Aktualität nicht eingebüßt. Bei der Festlegung der Erfolgsmaßstäbe über das Jahr 2020 hinaus sollte eine Überprüfung der Modal Split-Ziele vorgenommen werden (z. B. explizites Ziel für Pkw-Lenkerwege, Ziele für multimodale Mobilität, neue Ziele für den stadtgrenzenüberschreitenden Regionalverkehr).
- (2) Angesichts der dynamischen Bevölkerungsentwicklung und der angestrebten Modal Split-Ziele für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr braucht es weitere Maßnahmenoffensiven zur Bewältigung der erwarteten/erwünschten Verkehrsnachfrage: +60 % im Radverkehr, +21 % im ÖV, +70% im stadtgrenzenüberschreitenden ÖV in den Spitzenstunden bis 2030.
- (3) Die Erschließung der künftigen Stadterweiterungsgebiete mit qualitativ hochwertigem öffentlichen Verkehr und die Integration von Radverkehrssystemen in die Planung muss räumlich und zeitlich abgestimmt und koordiniert erfolgen.
- (4) Zur Annäherung an die Ziele im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr ist eine Offensive im öffentlichen Regionalverkehr (S-Bahn, Regionalbusse, VOR-Zonen und Tarife, Park & Ride, Mitfahrgemeinschaften) gekoppelt mit Steuerungsmaßnahmen am Zielort (Parkraumbewirtschaftung, Reduktion der Stellplatzverpflichtung bei Betrieben / Büros, Tempo 30) erforderlich.
- (5) Die neuen Möglichkeiten von Verkehrsinformations- und -steuerungssystemen sollten verstärkt zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und zur Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems genutzt werden. Dazu zählt die Erhöhung des Bekanntheitsgrades, eine niederschwellige Zugänglichkeit und eine benutzerfreundliche Gestaltung.
- (6) Gesellschaftlicher Wandel verändert die Einstellung zum Pkw und zum Autofahren. Es kommt zu einer flexibleren, zweckorientierten, multimodalen Nutzung von Verkehrsmitteln. Zielgruppenorientierte Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit werden zu wichtigen verkehrspolitischen Steuerungsinstrumenten und sollten ein Schwerpunkt künftiger Verkehrspolitik sein.
- (7) Die Unterstützung von Multimodalität (Park & Ride, Bike & Ride, Fahrradmitnahmen im ÖV) und von nutzungsorientierten Mobilitätsdienstleistungen (Nutzen statt besitzen: Carsharing, Miet- und Verleihsysteme) sollten in Zukunft einen höheren Stellenwert bekommen.

- (8) Die Auswirkungen einer stagnierenden oder sogar abnehmenden Motorisierung auf die Regelsysteme des Ruhenden Verkehrs (z. B. Stellplatzverpflichtung im Garagen-gesetz, Garagenförderung, Parkraumbewirtschaftung) sollten geprüft werden.

Bereits in der Evaluierung 2008 wurde darauf hingewiesen, dass die Zusammenarbeit zwischen Zentralverwaltung und Bezirken, zwischen Wien und Niederösterreich, in der Stadtregion und im Centropo-Raum sowie mit ÖBB und ASFINAG einen Schlüssel zum Erfolg bei der Umsetzung von Maßnahmen darstellt. Ebenso von Bedeutung ist die frühzeitige Information und Konsultation der BürgerInnen, damit eine ausreichende Akzeptanz der geplanten Maßnahmen entsteht. Schließlich sollte auch die intensive Beteiligung der relevanten Dienststellen und Verkehrsunternehmen bei der Erstellung einer neuen Mobilitätsstrategie und eines Fachkonzeptes Verkehr beibehalten werden

QUELLENVERZEICHNIS

Arthur D. Little (2012): The Future of Urban Mobility

Amt der NÖ-Landesregierung (2009): Mobilität in NÖ–Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008

BMVIT (2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+

Centrope Koordinationsbüro (2012): Strategischer Rahmen für die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung in Centrope – Beschluss des Politischen Boards von Centrope, Brno, 21.5.2012

European Commission (2011): Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council of Union Guidelines for the development of the Trans European Transport Network, COM (2011) 650 final /2

Europäische Kommission (2011): Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM (2011) 144 endgültig

EU (2009): Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.4.2009 zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020

Europäische Kommission (2007): Regulation of the European Parliament and of the Council relating to emissions of atmospheric pollutants from motor vehicles, Brussels, Straßbourg

Institut für Mobilitätsforschung (IFMO) (2011): Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher

Internationale Energieagentur (IEA) (2012): World Energy Outlook 2012

Magistrat der Stadt Wien (2008): Wiener Wohnungsbedarfsprognose 2008–2020

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2006): Händische Straßenverkehrszählung 2005 auf Gemeindestraßen A +B in Wien

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Wiener Lebensqualitätsstudien. In: Werkstattberichte Nr. 102

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2011): Straßenverkehrszählung Wien 2010, Auswertung Gemeindestraßen A +B

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2012): Verkehrsmodell für Wien

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2012): Bevölkerungsevidenz und Kfz-Statistik

MA 22: Luftgütemessungen der Umweltschutzabteilung der Stadt Wien gemäß IG-Luft, Jahresberichte

MA 22 (2012): Jahresbericht 2011 – Luftgütemessungen

MA 22 (2012): Emissionskataster Wien (EMIKAT), Datenstand 2012

MA 22 (2013): Lärm/Luft – Präsentation Wolfgang Khutter

MA 46 (2012): Unfalldatenbank

MA 46 (2012): Unfallstatistik für Wien

MA 50 (2012): Auskunft über geförderte Einheiten 2001–2012

Magistrat der Stadt Wien (2010): Klimaschutzprogramm der Stadt Wien, Fortschreibung 2010–2020 (KliP II)

Magistrat der Stadt Wien (2012): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2011

Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaftskammer Wien (2012): Parken in Wien – Standortliste von gewerblichen Garagen und Parkplätzen

Mercer (2011): 2011 Quality of Living Worldwide City Rankings, London

ÖBB-Fahrpläne Österreichs 2002–2003 und 2012

Österreichische Energieagentur, Rosinak & Partner ZT GmbH (2007): Energieeffizienz des Wiener Verkehrssystems, i. A. d. MA 27

omniphon (2012): Marktforschung der Wiener Linien: Mobilitätsverhalten 2011

Regional Consulting (1996): Straßenverkehrserhebung Außenverkehr Wien-Ostregion

Regional Consulting (1997): ÖPNV-Erhebung 1996/97 Kordon Wien. Ergebnisdokumentation

Rittler C. (2011): Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008–2010, i. A. d. Planungsgemeinschaft Ost

Rosinak & Partner ZT GmbH, AINOVA, Hungarian Academy of Sciences – Centre for Regional Studies, PK Ossendorf, TINA Vienna (2012), centropo Infrastructure Needs Assessment, i. A. v. Centropo capacity

Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006, Wien

Socialdata (2010): Mobilitätsverhalten der WienerInnen 2009. I. A. d. Wiener Linien

Statistik Austria (2007): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005–2035. I. A. d. MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Statistik Austria (2010): Pkw-Bestand nach Bundesländern

Statistik Austria (2011): ÖROK-Regionalprognosen 2010–2030. In: ÖROK-Schriftenreihe Nr. 184

Statistik Austria (2012): Statistisches Jahrbuch 2011

Statistik Austria (2012): Lohnsteuerdaten – Sozialstatistische Auswertungen

Statistik Austria (2012): Verbrauchsausgaben 2009/2010 – Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung

UBA: Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs 2.1

Wiener Linien (2012): Alles über uns. Betriebsangaben 2011

ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Grenzüberschreitendes Güterverkehrsaufkommen (in Tonnen) 2005–2030 an der österreichischen Centrope-Grenze im Trendszenario der Verkehrsprognose Österreich.....	11
Abbildung 2:	Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr an der österreichischen Centrope-Grenze – Prognose 2005–2025/2030	12
Abbildung 3:	Die Bahnvision 2030 für centrope	14
Abbildung 4:	Die Centrope Vision für das Autobahn- und Hauptstraßennetz bis 2030 ..	15
Abbildung 5:	Überwiegende Nutzung von Verkehrsmitteln	16
Abbildung 6:	Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wien 2001–2011	18
Abbildung 7:	Entwicklung des Pkw-Bestands in Wien 1951–2011.....	19
Abbildung 8:	Motorisierung der Bezirke (ohne Firmen-Pkw).....	20
Abbildung 9:	Abschätzung der Entwicklung des Stellplatzbedarfs außerhalb des öffentlichen Straßenraumes	21
Abbildung 10:	Entwicklung der ÖV-Jahreskarten der Wiener Linien 2001–2012.....	23
Abbildung 11:	Grundsätze des Leitbilds „Intelligente Mobilität“	30
Abbildung 12:	Modal Split im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr.....	36
Abbildung 13:	Anzahl der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr in Wien 1983–2011.....	38
Abbildung 14:	Entwicklung des Jahresmittelwertes der NO ₂ -Immissionen (Messstelle Hietzinger Kai).....	42
Abbildung 15:	Entwicklung der Halbstundengrenzwertüberschreitungen bei NO ₂ -Immissionen (Messstelle Hietzinger Kai).....	43
Abbildung 16:	Entwicklung der CO ₂ -Emissionen des Verkehrs in Wien	44
Abbildung 17:	Überblick über die Umsetzung der Maßnahmen des MPV 2003/2008 ...	54
Abbildung 18:	Überblick über die Zielerreichung der Leitkriterien	56
Tabelle 1:	Kleinräumige Bevölkerungsprognose für die Stadtregion in Wien in 1.000 EinwohnerInnen (2005/2020/2030)	7
Tabelle 2:	ÖROK ¹⁾ -Regionalprognose bis 2030 in 1.000 EW	8
Tabelle 3:	Entwicklung des Verkehrsaufkommens der WienerInnen (DTV) in 1.000 Wegen/Tag (textliche Erläuterung nach der Tabelle)	9
Tabelle 4:	Szenarien der Entwicklung des stadtgrenzenüberschreitenden Zielverkehrs nach Wien in der Morgenspitze (6–9 Uhr) an Werktagen (in 1.000 Personen)	10
Tabelle 5:	Die Bedeutung kombinierter Verkehrsmittelnutzung in Wien 2011	17
Tabelle 6:	Entwicklung des Pkw-Bestands in Wien bei konstanter Motorisierung von 400 Pkw/1.000 EW	18
Tabelle 7:	Ausstattung der Wiener Haushalte mit Pkw	20
Tabelle 8:	Fahrradbestand in Wien	22
Tabelle 9:	Entwicklung der Abgasgrenzwerte der Europäischen Union	26

Tabelle 10: Kfz-Kraftstoffverbrauch nach Fahrzeugkategorien und Verkehrssituation	26
Tabelle 11: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsvermeidung	31
Tabelle 12: Vergleich der Weglängen bei Selbsteinschätzung mit tatsächlichen Weglängen in km im Binnenverkehr der WienerInnen	32
Tabelle 13: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsverlagerung – Wege der WienerInnen	33
Tabelle 14: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl	34
Tabelle 15: Modal Split der EinpendlerInnen nach Wien (alle Tage) – Stand 2006	35
Tabelle 16: Stadtgrenzenüberschreitender Zielverkehr in Richtung Wien, 6–9 Uhr, 1996–2010 in Personen (an Werktagen)	35
Tabelle 17: Stadtgrenzenüberschreitender Verkehr in Richtung Wien insgesamt in Personen an Werktagen 2010 (5–24 Uhr)	35
Tabelle 18: Evaluierung der Zielerreichung einer nachhaltigen sozialen Mobilitätsentwicklung	36
Tabelle 19: Verkehrsmittelnutzung der WienerInnen nach Geschlecht 2011 in Prozent	37
Tabelle 20: Zugangebote und Zugfahrzeiten für ausgewählte nationale und internationale Destinationen sowie qualitative Einschätzung der Straßeninfrastruktur	39
Tabelle 21: Entwicklung der An- und Abflüge am Flughafen Schwechat	39
Tabelle 22: Evaluierung des für Wien relevanten TEN	40
Tabelle 23: Evaluierung der für Wien relevanten überregionalen Knoteninfrastruktur	41
Tabelle 24: Evaluierung der Zielerreichung für eine nachhaltige Umweltentwicklung	42
Tabelle 25: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel eines effizienten Verkehrssystems	45
Tabelle 26: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel Akzeptanz	46
Tabelle 27: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Kooperation 2003–2013	47
Tabelle 28: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Innovation 2003–2013	49
Tabelle 29: Evaluierung der Handlungsschwerpunkte	53
Tabelle 30: Evaluierung der Leitkriterien des MPV 2003/2008	55
Tabelle 31: Übersicht über die zusätzlichen Kriterien zur regelmäßigen Evaluierung des MPV	57

