STADTENTWICKLUNG

WERKSTATTBERICHTE

Nr. 95

Masterplan Verkehr 2003

Evaluierung und Fortschreibung 2008

Mobil in Wien

Masterplan Verkehr 03/08

IN ZUKUNFT :WIEN :stadtentwicklung

StaDt+Wien

Masterplan Verkehr 2003
Evaluierung und Fortschreibung 2008

Die Evaluierung und Fortschreibung des Masterplan Verkehr 2003
wurde am 19. Dezember 2008 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

Masterplan Verkehr 2003
Evaluierung und Fortschreibung 2008

IMPRESSUM

Auftraggeber

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

Projektleitung

Dieter Häusler

ArbeitsgruppenleiterInnen

Thomas Berger (MA 18),
Dieter Häusler (MA 18), Eva Kail (MD-BD)
Alfred Theuermann (MD-BD)

Auftragnehmerteam

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11, 1050 Wien
office@rosinak.at
www.rosinak.at

Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH
Bergenstammgasse 7, 1130 Wien
office@snizek.at
www.snizek.at

Herry Consult GmbH
Argentinierstraße 21, 1040 Wien
office@herry.at
www.herry.at

PlanSinn – Büro für Planung & Kommunikation
Wiedner Hauptstraße 54/12, 1040 Wien
team@plansinn.at
www.plansinn.at

Redaktion:
Helmut Hiess

Technische Koordination

Willibald Böck (MA 18)

Grafik, Produktion

Mediaprojects
Mühlau 14, 7061 Trausdorf a. d. Wulka
www.mediaprojects.at

Druck

Holzhausen Druck & Medien GmbH
Holzhausenplatz 1, 1140 Wien
www.holzhausen.at

Lektorat

onlinelektorat@aon.at, Wien

ISBN 978-3-902576-15-6
© Stadtentwicklung Wien, 2008

Wien, November 2008

INHALT

Impressum 4
Vorwort 6

Masterplan Verkehr 2003 – Evaluierung 2008

0 Einleitung 7

1 Evaluierung der Rahmenbedingungen 8
1.1 Bevölkerung 8
1.2 Wirtschaft 9
1.3 Motorisierung 9
1.4 Energie 9
1.5 Umwelt 9
1.5.1 Luftreinhaltung: Feinstaub, NOX (NO_2) 9
1.5.2 Klimaschutz 10
1.6 Technologie 10
1.7 EU-Wegekostenrichtlinie 10
1.8 ÖPNV-Liberalisierung 11
1.9 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen 11

2 Evaluierung der Grundsätze, Ziele und Handlungsschwerpunkte . . . 12
2.1 Zielevaluierung 12
2.1.1 Nachhaltigkeit 12
2.1.2 Effizienz 18
2.1.3 Akzeptanz 18
2.1.4 Kooperation 19
2.1.5 Innovation 19

3 Evaluierung der Handlungsschwerpunkte 19

4 Evaluierung der Massnahmen 19

5 Zusammenfassung der Evaluierungsergebnisse 21

Masterplan Verkehr 2003 – Fortschreibung 2008

0 Vorbemerkungen 23

1 Fortschreibung der Grundsätze und Hauptziele 24

2 Handlungsfeld Mobilität 25

3 Güterverkehr 25
3.1 Ziele 26
3.2 Maßnahmen 26
3.2.1 TEN-Knoten-Region Güterlogistik 26
3.2.2 Güterverteilverkehr in Wien 26

4 Verkehrssicherheit 27
4.1 Ziele 27
4.2 Maßnahmen 27

5 Strassennetz und öffentlicher Raum 27
5.1 Ziele 28
5.2 Maßnahmen 28
5.3 Prioritäten 28

6 FussgängerInnenverkehr 29
6.1 Ziele 29
6.2 Maßnahmen 29

7 Radverkehr 30
7.1 Ziele 30
7.2 Maßnahmen 30

8 Öffentlicher Verkehr 32
8.1 Ziele 32
8.2 Maßnahmen 32
8.2.1 TEN-Knoten Region Wien 32
8.2.2 Regionalverkehr: Schieneninfrastruktur/S-Bahn 32
8.2.3 Regionalbusse 34
8.2.4 U-Bahn 34
8.2.5 Straßenbahn und Bus 36
8.2.6 Anrufsammeltaxis und Taxis 36
8.2.7 Qualitätssicherung 36

9 Motorisierter Individualverkehr 38
9.1 Ziele 38
9.2 Maßnahmen 38
9.2.1 Hochrangiges Straßennetz 38
9.2.2 Technische Verbesserungen und Schutzmaßnahmen 38
9.2.3 Organisatorische Verbesserung durch Verkehrsmanagement . . . 39

10 Ruhender Verkehr 40
10.1 Ziele 40
10.2 Maßnahmen 40
10.2.1 Organisation des Stellplatzangebots im öffentl. Straßenraum . . 40
10.2.2 Garagenprogramm und Park & Ride 40
10.2.3 Parkraumbewirtschaftung 40
10.2.4 Steuerung d. Stellplatzentw. f. d. Zielverkehr auf Privatgrund . . . 41

11 Schifffahrt 41
11.1 Ziele 41
11.2 Maßnahmen 41

12 Flugverkehr 41
12.1 Ziele 42
12.2 Maßnahmen 42

13 Mobilitätsmanagement 42
13.1 Ziele 42
13.2 Maßnahmen 42
13.2.1 Verkehrsmanagement 42
13.2.2 Mobilitätsdienstleistungen 42
13.2.3 Sanfte Mobilitätsmaßnahmen 43
13.2.4 Kombinierter Verkehr 43

14 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing 43
14.1 Ziele 43
14.2 Maßnahmen 44

15 Lenkungsinstrumente 44
15.1 Gesetzliche Lenkungsinstrumente 44
15.2 Steuerliche Lenkungsinstrumente 45
15.3 Finanzielle Lenkungsinstrumente 45
15.4 Mobilitätsverträge 45

16 Prioritäten, Kosten und Realisierungszeiträume 47
16.1 Maßnahmen Personenfern- und Güterverkehr auf der Schiene . . . 47
16.2 Maßnahmen im öffentl. Verkehr: Regionalverkehr, Nahverkehr . . . 47
16.3 Maßnahmen hochrangiges Straßennetz 47
16.4 Maßnahmen Schifffahrt und Luftfahrt 48
16.5 Maßnahmen ruhender Verkehr (Tabelle 7) 48
16.6 Maßnahmen Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit . . 48

17 Erfolgsmassstäbe und Erfolgskontrolle 49
17.1 Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe zur Evaluierung der Ziele 50
17.2 Kriterien zur Evaluierung von Zielen 50

Abbildungs- und Tabellenverzeichnisse

Masterplan Verkehr 2003 – Evaluierung 2008 52
Masterplan Verkehr 2003 – Fortschreibung 2008 52

Mitwirkung

Arbeitsgruppen, Expertinnen, Redaktionskomitee
sowie inhaltliche und organisatorische Steuerung 53

DI Rudi Schicker
Amtsführender Stadtrat für
Stadtentwicklung und Verkehr

VORWORT

Mit dem Masterplan Verkehr 2003 hat Wien klare Prioritäten und Ziele für eine nachhaltige und innovative Verkehrspolitik gesetzt. Jetzt – nach fünf Jahren – wurde der Masterplan wie vorgesehen einer Evaluierung unterzogen. Und die Ergebnisse sprechen für sich: Sowohl hinsichtlich Rahmenbedingungen als auch vorgeschlagener Maßnahmen hat sich das Wiener Verkehrskonzept bestätigt. Maßnahmenprogramme, wie der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, die Parkraumbewirtschaftung oder die Investitionen in den Radverkehr, haben ihre Wirksamkeit gezeigt. Und obwohl der Zeithorizont des MPV 03 langfristig bis 2020 angelegt ist, sind von den 370 vorgeschlagenen Maßnahmen bereits mehr als die Hälfte umgesetzt oder im Laufen.

Dieser positive Weg soll fortgesetzt werden. Durch eine gezielte Fortschreibung des Masterplans liegt nunmehr ein Verkehrskonzept vor, mit dem neuen Entwicklungen und Rahmenbedingungen Rechnung getragen wird.
Darüber hinaus werden einzelne Maßnahmen präzisiert und ergänzt. Der engen Zusammenarbeit aller Beteiligten – BürgerInnen, Bezirke, Stadt, Region – wird dabei selbstverständlich auch künftig eine entscheidende Rolle zukommen. So können die Herausforderungen der kommenden Jahre bestmöglich bewältigt werden.

Ihr
DI Rudi Schicker

Evaluierung

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 erarbeitet und im Gemeinderat beschlossen. Mit dem Masterplan wurden auch Erfolgsmaßstäbe für eine Erfolgskontrolle festgeschrieben, eine erste Evaluierung sollte nach fünf Jahren Laufzeit stattfinden.

Der Masterplan Verkehr Wien 2003 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 Verkehr 2003 an den grundlegenden Rahmenbedingungen 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? Welche Probleme und Umsetzungshindernisse sind aufgetaucht? Ist eine Revision der Ziele notwendig oder zweckmäßig? Sind neue Ziele erforderlich?

3. Evaluierung der Maßnahmen: Welche Maßnahmen wurden bis jetzt umgesetzt? Sind die Zeithorizonte für die Umsetzung der Maßnahmen noch realistisch? Welche Probleme und Umsetzungshindernisse sind aufgetaucht? Wie können die Probleme und Umsetzungshindernisse überwunden werden? Gibt es Maßnahmen, die nicht weiterverfolgt werden sollen? Welche neuen Maßnahmen sollen aufgenommen werden?

Ähnlich wie bei der Erstellung des Masterplans erfolgt auch die Evaluierung unter Einbeziehung aller relevanten Dienststellen des Magistrats, der Bezirke, der Wiener Linien, der ÖBB, der ASFINAG, des VOR, des Wiener Hafens und der Interessenvertretungen.

1 EVALUIERUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN

Als Rahmenbedingungen werden jene Entwicklungen verstanden, die außerhalb des Einflussbereiches 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.

1.1 Bevölkerung

Die Bevölkerung Wiens wächst bis 2030 um ca. 140.000 EinwohnerInnen (8 %) stärker, als im MPV 2003 angenommen wurde. Nach der aktuellen Bevölkerungsprognose der Statistik Austria wird folgende Einwohnerentwicklung in der Region Wien erwartet (Tabelle 1).

Das starke Bevölkerungswachstum in den Stadtrandgebieten (+22,7 % in den Bezirken 11, 21–23) und im Stadtumland (+21,2 %) bleibt eine zentrale Herausforderung der Wiener Verkehrspolitik. Das gilt ebenso für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der SeniorInnen, deren Zahl bis 2020 um knapp 60.000 Personen steigen wird. Das höhere Wachstum der Gesamtbevölkerung wird aber auch zu einer deutlichen Zunahme der Kinder und Jugendlichen führen:

Die Zahl der 0–19-Jährigen wird um ca. 70.000 Personen steigen.

Die Gesamtzahl der Wege alleine der WienerInnen würde (bei konstanter Wegezahl pro Kopf und Tag) gegenüber 2005 bis 2020 um 13 % bis 2030 um 18,5 % steigen. Bei einem gleich bleibenden Anteil der Pkw-FahrerInnenfahrten (2005: 25 %) würde das Pkw-Verkehrsaufkommen der WienerInnen um ca. 140.000–150.000 Fahrten, bis 2030 um ca. 200.000 Fahrten zunehmen (Tabelle 2).

Die Reduktion der Pkw-Wege durch die Abnahme des Verkehrsanteils des Pkw an allen Wegen auf 25 %, wie dies im MPV 2003 vorgesehen ist, wird also durch die erwartete Bevölkerungszunahme weitgehend kompensiert. Das bedeutet, dass sich die Verkehrsbelastung im Straßennetz 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.

Die Stadt Wien muss sich also auf ein stärkeres Verkehrswachstum einstellen.

Das besonders dynamische Wachstum in den Außenbezirken und in den Umlandgemeinden wird zu einer Verlängerung der Wege führen. Die Entwicklung gut durchmischter neuer Stadtteile zur Ermöglichung kurzer Wege bleibt ebenfalls eine wichtige Strategie zur Sicherung eines effizienten Verkehrssystems. Daneben hat sich allein die Zahl der EinpendlerInnen nach Wien von 1991 bis 2001 von ca. 136.000 auf ca. 209.000 erhöht, wobei rund ⅔ der Wege mit dem Pkw erledigt werden und nur ⅓ mit dem Umweltverbund. Daraus erwachsen besondere Herausforderungen für die Erschließung mit schnellen öffentlichen Verkehrssystemen.

Tabelle 1: Aktuelle 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

Tabelle 2: Entwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens der WienerInnen (DTV)

	2006	2020
EinwohnerInnen	1.626.400	1.838.700
Wege/Person/Tag	2,7	2,7
Pkw-Fahrten/Tag	1.098.000	1.241.000

Quelle: Socialdata, 2007, Statistik Austria, 2007. ÖROK Bevölkerungsprognose

1.2 Wirtschaft

Seit 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 Grenzbarrieren. Alleine durch den Wegfall der Grenzkontrollen ergibt sich eine sprunghafte Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse, die die Wirkung des Ausbaus der Infrastruktur deutlich übertrifft. Die Entwicklungschancen des Gesamtraumes werden dadurch erhöht, andererseits wird der Wettbewerb zwischen einzelnen Standorten um EinwohnerInnen, Betriebe, TouristInnen, EinkäuferInnen verschärft. Ein funktionierendes Verkehrsnetz zur Erreichbarkeit des Standortes Wien und zur Verkehrsabwicklung innerhalb von Wien ist daher weiterhin von besonderer Bedeutung.

1.3 Motorisierung

Die Motorisierung entwickelt sich etwas langsamer, als dies im MPV 2003 erwartet wurde. Für 2006 wurden etwa 670.000 bis 700.000 Pkw prognostiziert. Trotz höherem Bevölkerungswachstums ist die Zahl der Pkw „nur“ auf 658.000 Pkw angestiegen. Dennoch ist auch weiterhin von einer steigenden Motorisierung auszugehen.

Eine Sättigungsgrenze für städtische Gebiete ist derzeit schwer abschätzbar. Aber alleine durch das Bevölkerungswachstum ist bei konstantem Motorisierungsgrad (2006: 395 Pkw pro 1.000 EW) mit einer Zunahme um ca. 76.000 Pkw bis 2020 in Wien zu rechnen. Die Organisation des ruhenden Verkehrs bleibt daher eine zentrale Aufgabe für die Verkehrspolitik in den nächsten Jahren.

1.4 Energie

Die Annahmen des MPV 2003 sind weitgehend aktuell:

- Keine Ressourcenknappheit bei fossilen Energieträgern in den nächsten 10–15 Jahren aufgrund von schwindenden Rohstoffreserven.
- 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. Die höheren Treibstoffpreise unterstützen die klima- und umweltpolitischen Ziele zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes. 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-Mitgliedstaaten zu einer Erhöhung der Endenergieeffizienz um 9 % bis zum Jahr 2016. Eine Evaluierung des Beitrages 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. Eine Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen des Masterplans Verkehr (MPV) ist also auch ein wesentlicher Beitrag zur Erfüllung der Energieeffizienzziele.

1.5 Umwelt

1.5.1 Luftreinhaltung: Feinstaub, NO_x (NO_2)

Die Umsetzung der EU-Luftreinhalterichtlinie (1999/30/EG) im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-Luft) ist derzeit von der Stadt Wien in Ausarbeitung. Dabei geht es vor allem um die Reduktion von Feinstaub und NO_x bzw. NO_2, die auch die wesentlichen Vorläufersubstanzen für bodennahes Ozon sind. Bei Feinstaub ist der hausgemachte Anteil mit ca. 30 % relativ niedrig, davon entfällt jedoch ein Großteil auf den Verkehr. Für Feinstaub wurde bereits ein Maßnahmenprogramm erarbeitet und verordnet. Als Maßnahmen im Verkehrssektor wurde ein flächendeckendes Tempo 50 (mit Ausnahme von Freilandabschnitten) und ein Fahrverbot von Wien für Lkw, die vor 1992 zugelassen wurden, verordnet.

Die NO_x-Emissionen sind in erster Linie „hausgemacht“ und werden zu ca. 56 % vom Verkehr verursacht. In den letzten Jahren sind bei NO_2 die Jahresmittelwerte angestiegen, und die Grenzwerte für die Jahresmittelwerte wurden vor allem bei den verkehrsnahen Messstellen teilweise deutlich überschritten. Auch die Zahl der Halbstunden-Überschreitungen hat stark zugenommen. Bis Mitte 2009 ist gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft) auf Basis einer Statuserhebung ein „Maßnahmenprogramm NO_2“ erforderlich. Dass die NO_2-Immissionen an den verkehrsnahen Messstellen trotz Reduktion der NO_x-Emissionsgrenzwerte bei Kraftfahrzeugen zunehmen, liegt am hohen Dieselfahrzeuganteil in Österreich. Aktuell verschärft wird die Situation paradoxerweise durch die Einführung von Russpartikelfilter zur Feinstaubreduktion. Diese Partikelfilter sind mit einem Oxidationskatalysator versehen, der das vorerst relativ ungefährliche NO sofort zu NO_2 anreichert. Diese Anreicherung erfolgte früher nicht im unmittelbaren Nahbereich der straßennahen Messstellen.

Für die Verkehrspolitik bedeutet das einerseits eine Bestätigung der Ziele des MPV 2003, andererseits eine erhebliche Herausforderung, da rasch wirksame Maßnahmen gefragt sind. Die Schwierigkeit wird durch den hohen Anteil an schweren und leichten Nutzfahrzeugen an den NO_x-Emissionen durch den Verkehr (58 %) noch erhöht.

1.5.2 Klimaschutz

Die Stadt Wien hat sich mit dem Klimaschutzprogramm bis 2010 selbst zu einer 14 %-igen Reduktion der Gesamtemission von CO_2 bezogen auf das Jahr 1990 verpflichtet. In der Verursachergruppe Verkehr sollen die CO_2-Emissionen/Kopf bis 2010 im Vergleich zu 1987 um 5 % reduziert werden. In absoluten Zahlen sollen die CO_2-Emissionen aus dem Verkehr 2010 nicht mehr als 5 % über dem Wert von 1987 liegen. Angesichts der Entwicklungen auf nationaler, europäischer und globaler Ebene ist zu erwarten, dass die Reduktionsziele eher verschärft als abgeschwächt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen des MPV 2003, die zur CO_2-Reduktion beitragen, ist daher weiterhin von höchster Priorität.

1.6 Technologie

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 3).

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 NO_2 als auch bei Feinstaub entschärfen. Der Stand der Technik geht aber über die vorgesehenen Grenzwerte bereits deutlich hinaus. So gelten in den USA ab 2009 für HC + NO_x Emissionsgrenzwerte von 0,05 g/km, in Europa 0,23 g/km. Der Einsatz Wiens für die Anwendung des neuesten Stands der Technik in der Gesetzgebung ist also weiterhin erforderlich. Das gilt auch für den Energieverbrauch der Fahrzeugflotte und die damit verbundenen CO_2-Emissionen (Tabelle 4).

Allerdings ist zu erwarten, dass die Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe und die Begrenzung der CO_2-Emissionen der Fahrzeugflotten durch die Europäische Kommission zu einer beschleunigten Verbesserung der Energieeffizienz und damit zur Reduktion der CO_2-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

1.7 EU-Wegekostenrichtlinie

Im Jahr 2006 wurde die neue Wegekostenrichtlinie beschlossen. Die Richtlinie gilt ab 2012 für Lkw ab 3,5 Tonnen (bisher ab 12 t höchstzulässigem Gesamtgewicht) für das TEN-Straßennetz. Die Wegekosten-Gebühren dürfen die (Aus-)Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten (inklusive Finanzierungskosten) der Infrastruktur nicht übersteigen. Es ist aber möglich, die Gebühren nach Emissionen (bis 2020 spätestens muss eine solche Differenzierung umgesetzt sein) und Zeiten zu differenzieren.

Tabelle 3: 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

Tabelle 4: 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

Im Gegensatz zur „alten“ im Jahre 2003 noch gültigen Wegekostenrichtlinie ermöglicht die aktuelle Richtlinie das Bemauten von allen Straßen, also auch Straßen, die nicht Autobahncharakter haben. Die Mauthöhe wird jedoch ausschließlich für das TEN-Straßennetz geregelt. Die Mauthöhen auf anderen Straßen und der nicht von der Richtlinie betroffenen Fahrzeugtypen haben jedoch in einem ausgewogenen Verhältnis zu den Mauthöhen auf den TEN-Strecken zu sein.

Seit Mitte 2008 liegt ein Vorschlag der Kommission zur Einbeziehung von Umweltkosten in die Mautberechnung vor (Tabelle 5).

Dieser Vorschlag wird noch im Europäischen Parlament abgestimmt, ehe er endgültig beschlossen wird. Aus der Sicht Wiens sind sowohl die Möglichkeit einer flächendeckenden Lkw-Maut analog der Schweiz als auch die von Umwelt- und Stauzuschlägen relevant und interessant.

1.8 ÖPNV-Liberalisierung

Im Juli 2000 legte die EU-Kommission einen Verordnungsentwurf zur Neugestaltung des ÖPNV in Europa vor. Der Vorschlag verfolgte im Wesentlichen das Ziel, den bestehenden ÖPNV an den offenen Markt anzupassen und Verkehrsdienstleistungen auszuschreiben. Der Verordnungsentwurf stieß in vielen europäischen Städten – allen voran Wien und Paris – auf Ablehnung. Im Jahr 2006 konnte man sich zu einem politischen Kompromiss durchringen, der die Forderungen der Städte, Regionen und Verkehrsunternehmen beinhaltet. Das Europäische Parlament stimmte dann 2007 der Neuregelung des ÖPNV zu. So genannte „Inhouse“-Vergaben für ausgegliederte Einheiten (mit einer Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle) sind nun möglich, auch Direktvergaben von kleineren Dienstleistungen sind zulässig (Aufträge unter 1 Mio. Euro oder unter 300.000 km/Jahr oder die Festlegung von bestimmten Qualitätsstandards wie Arbeitsbedingungen, Fahrgastrechte und Umweltschutz). Die neue Verordnung tritt am 3. 12. 2009 in Kraft. Bis 2019 sind die Mitgliedstaaten aber dazu aufgefordert, die neue Marktöffnungsverordnung schrittweise anzuwenden.

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 Wirtschaftsraumes.

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.

Insgesamt werden die Ziele des MPV 2003 bestätigt. Bei den Maßnahmen erhält besonders der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Stadtrandgebieten und im Stadtumland zusätzliche Dringlichkeit.

Tabelle 5: Vorschlag der EU-Kommission zur Berücksichtigung von Umweltaufschlägen bei der Lkw-Maut

		Aufschläge in Cent		
		Stadt	Land	Bergregionen
Schadstoffe	EURO-0-Lkw	16	13	bis zur zweifachen Erhöhung dieser Werte
	EURO-1-Lkw	11	8	
	EURO-2-Lkw	9	8	
	EURO-3-Lkw	7	6	
	EURO-4-Lkw	4	4	
	EURO-5-Lkw	3	2	
Lärm	Tag	1,1	0,13	bis zur fünffachen Erhöhung
	Nacht	2	0,23	
Stau	Außerhalb der Stoßzeit	0	0	keine zusätzliche Erhöhung
	vor/nach Stoßzeiten	20	2	
	Stoßzeit	65	7	

Quelle: EU-Kommission 2008

2 EVALUIERUNG DER GRUNDSÄTZE, ZIELE UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Der MPV 2003 verfolgt das Leitbild „Intelligente Mobilität".

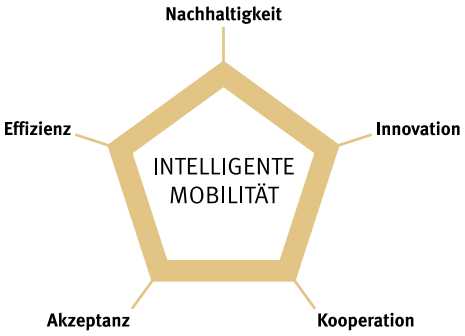


Abbildung 1: Grundsätze des Leitbildes „Intelligente Mobilität"

Im Folgenden wird eine Evaluierung der Grundsätze und Ziele anhand der als Erfolgsmaßstäbe im MPV 2003 festgelegten Kriterien vorgenommen. Zusätzlich werden ergänzende Kriterien herangezogen, die als zweckmäßig und aussagekräftig angesehen werden.

Darauf aufbauend erfolgt eine Evaluierung der Grundsätze und der daraus abgeleiteten Handlungsschwerpunkten.

2.1 Zielevaluierung

2.1.1 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit wurde im MPV 2003 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 und Verkehrsverlagerung festgelegt.

Hauptziele der nachhaltigen Mobilität: Verkehrsvermeidung und -verlagerung

Als Hauptziele wurden Verkehrsvermeidung durch mobilitätssparende Stadtentwicklung und Raumordnung sowie Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr, zum Rad- und Fußgängerverkehr festgelegt. Als Leitkriterien für die Evaluierung wurden im MPV 2003 die Verkehrsbelastung (Kfz-km), die Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs an ausgewählten Zählquerschnitten und der Modal split der WienerInnen und der EinpendlerInnen definiert. Die Leitkriterien sind in den folgenden Tabellen unterstrichen (Tabelle 6).

Tabelle 6: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsvermeidung

Evaluierungskriterium (DTV[1])	Ziel 2020	Ausgangslage	Stand 2006
Kfz-Fahrleistung in Mio. km	≤ 13,0 Kfz-km	2001: 11,5 Pkw-km 1,46 Lkw-km 12,96 Kfz-km	2006: 11,93 Pkw-km 1,55 Lkw-km 13,48 Kfz-km
Kfz-Fahrleistung der WienerInnen in Mio. km	≤ 9,822 Pkw-km	2001: 9,822 Pkw-km	2006: 9,946 Pkw-km
Kfz-Fahrleistungen der Nicht-WienerInnen in Wien in Mio. km	≤ 1,681 Pkw-km	2001: 1,681 Pkw-km	2006: 1,966 Pkw-km
Durchschnittliche Weglänge der WienerInnen in Wien	≤ 5,1 km	2001: 5,1 km	5,4 km[3]
Durchschnittliche Weglänge der Pkw-Wege im Binnenverkehr der WienerInnen	≤ 7,5 km	2001: 7,5 km	7,5 km
Durchschnittliche Weglänge der Pkw-Wege im Binnenverkehr der Nicht-WienerInnen in Wien	≤ 8 km	2001: 8 km	7 km
Anteil der Wege der WienerInnen im Binnenverkehr im fußläufigen Einzugsbereich	29 %	2001: 29 %	29 %
Kfz-Verkehrsstärke innerhalb Gürtel/Donaukanal[2]	< 100 % als 2000	2000: 100 % = 280.067	97,2 % = 272.186
Kfz-Verkehrsstärke an Gürtelquerungen[2]	≤ 100 % als 2000	2000: 100 % = 151.396	98,5 % 149.075
Änderung der Kfz-Verkehrsstärke an Gemeindestraßen A + B insgesamt	kein Ziel definiert		2000–2005: +3,7 %
Änderung der Kfz-Verkehrsstärke an Gemeindestraßen A + B an der Landesgrenze	kein Ziel definiert		2000–2005: +10,1 %

1) Durchschnittlicher täglicher Verkehr 2) Gemeindestraßen A + B 3) siehe auch Abbildung 2

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

Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006, Wien; MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2005): Händische Straßenverkehrszählung 2005 auf Gemeindestraßen A + B in Wien, Wien.

Die Evaluierung des Hauptziels Verkehrsvermeidung zeigt ein ambivalentes Bild:

- Die Kfz-Fahrleistung (inkl. Lkw) in Wien insgesamt ist entgegen der Zielsetzung leicht gestiegen (+4 %). Die Pkw-Fahrleistung der WienerInnen stieg um 1,4 %, die der Nicht-WienerInnen um 16,9 %.
- Die Pkw-Fahrleistung / WienerIn ist allerdings von 6,3 auf 6,1 km um ca. 3 % zurückgegangen (Begründung: die Steigerung der Kfz-Fahrleistung ist auf das Bevölkerungswachstum zurückzuführen).
- Die durchschnittliche Weglänge der WienerInnen (alle Verkehrsmittel) im Binnenverkehr hat um knapp 6 % zugenommen.
- Die durchschnittliche Länge der Pkw-Wege ist zielkonform konstant geblieben, diejenige der Nicht-WienerInnen (EinpendlerInnen) hat sogar abgenommen. Gestiegen ist hingegen die durchschnittliche Weglänge der ÖV-Fahrten und der Radverkehrsfahrten.
- Der Anteil der Wege der WienerInnen im Binnenverkehr im fußläufigen Einzugsbereich ist zielkonform konstant geblieben (Abbildung 2, Seite 14).
- Die Kfz-Verkehrsstärken im Stadtgebiet innerhalb von Gürtel und Donaukanal haben zielkonform abgenommen (–2,8 %).
- Die Kfz-Verkehrsstärken auf den Gemeindestraßen A + B haben zwischen 2000 und 2005 um 3,7 % zugenommen, an der Landesgrenze um 10,1 %. Die Kordonerhebung im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr 2008 zeigt ein ähnliches Bild (Abbildung 3, Seite 14).

Das Wachstum der Kfz-Verkehrsstärken und Fahrleistungen bei konstanten durchschnittlichen Pkw-Weglängen und abnehmendem MIV-Wegeanteil ist durch das Bevölkerungswachstum zwischen 2001 und 2006 um 6,5 % erklärbar. Schließlich trägt auch die Zunahme des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs zu diesem Wachstum bei (Tabelle 7, Seite 14).

Die Zielrichtung bei der Entwicklung der Modal Splits stimmt. Seit 1993 konnte der Anteil des MIV bei den Wegen der WienerInnen von 40 % auf 34 % reduziert werden. Der Anteil der Pkw-Lenkerfahrten, der vor allem für das Pkw-Verkehrsaufkommen und die Verkehrs- und Umweltbelastung relevant ist, wurde in diesem Zeitraum von 30 % auf 25 % gesenkt. Bezogen auf eine konstante EinwohnerInnenzahl hätte das eine Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens um 16,6 % bedeutet. Allerdings hat sich seit 1991 die EinwohnerInnenzahl Wiens um 8 % erhöht und die Zahl der ArbeitspendlerInnen nach Wien ist allein zwischen 1991 und 2001 um 14 % gestiegen. Daraus und aus dem Wachstum des Güterverkehrs erklärt sich das gestiegene Kfz-Verkehrsaufkommen an den Zählstellen der automatischen und händischen Verkehrszählungen (Abbildung 4, Seite 15).

In den Parkraumbewirtschaftungsbezirken 1–9 und 20 wurden die Modal Split-Ziele[1] für den Pkw-Verkehr bereits erreicht. Deutlich ungünstiger ist die Situation in den Stadtrandgebieten. In diesen Gebieten befinden sich die größten Potenziale für den öffentlichen Verkehr.

Auch im Quell-Ziel-Verkehr ist es zwischen 2001 und 2006 zu einer zielkonformen Entwicklung gekommen, allerdings sind noch erhebliche Anstrengungen notwendig, damit das langfristige Modal Split-Ziel erreicht wird.

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. Als Leitkriterien wurden im MPV 2003 die Mobilitätschancen (Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, Jahresnetzkartenpreis) und die Verkehrssicherheit (Zahl der Toten und Verletzten) sowie die ausgewogenen Verkehrsmittelwahl bei Frauen und Männern festgelegt.
Die Leitkriterien sind in Tabelle 8 auf Seite 14 unterstrichen.

Die Entwicklung in Richtung einer nachhaltigen sozialen Mobilitätsentwicklung wurde eingeleitet. Bei der Verkehrssicherheit sind allerdings zusätzliche Anstrengungen erforderlich (Abbildung 5, Seite 15).

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.

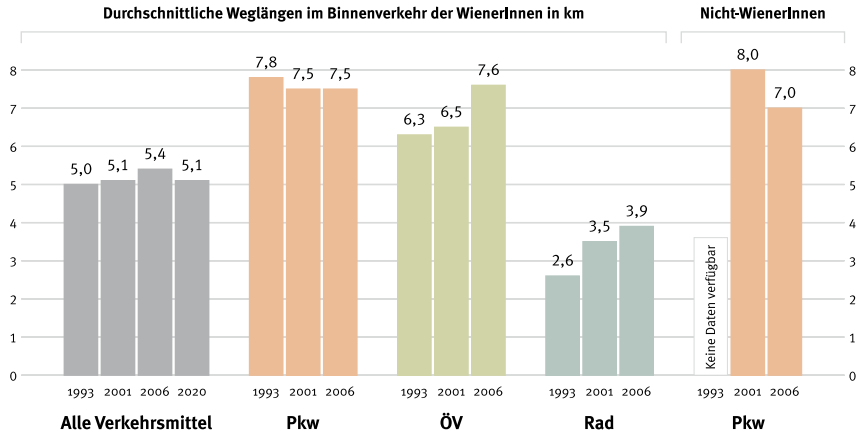
Für diese Ziele wurden keine Leitkriterien für die Evaluierung festgelegt.

Als Erfolgsmaßstab für diese Ziele wurde im MPV 2003 nur die „Erreichbarkeit von BIP-Potenzialen und EinwohnerInnen“ empfohlen. Dazu liegen zwar Daten über die Ausgangslage vor, aber keine aktuellen Untersuchungsergebnisse. Da eine Ausarbeitung dieser Daten sehr aufwändig ist, wird eine qualitative Einschätzung anhand von durchgeführten Verbesserungen im Angebot für den Kfz- und Bahnverkehr vorgenommen (Tabelle 9, Seite 15).

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.

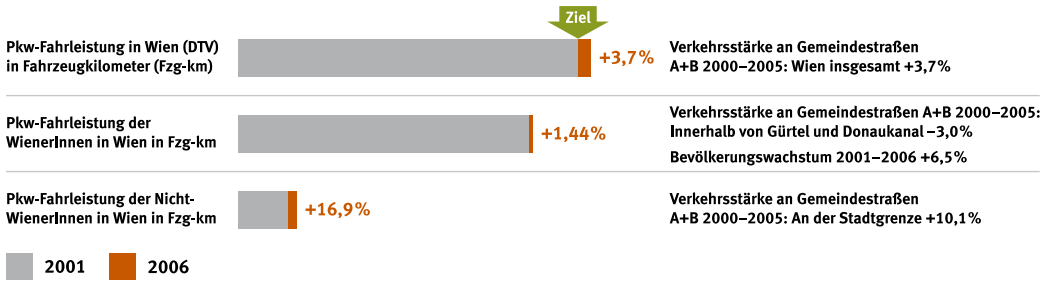
1) Modal Split: Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel in % aller Wege.

Abbildung 2: Entwicklung der durchschnittlichen Weglängen im Binnenverkehr in Wien



Quelle: Socialdata 2007

Abbildung 3: Hauptziel Kfz-Verkehrsvermeidung



Quelle: Händische Straßenverkehrszählung an Gemeindestraßen A+B

Tabelle 7: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsverlagerung

Evaluierungskriterium	Ziel 2020	Ausgangslage 2001	Stand 2006
Modal Split der WienerInnen für alle Wochentage	25 % MIV 40 % ÖV 8 % Rad 27 % FußgängerInnen	36 % MIV 34 % ÖV 3 % Rad 27 % FußgängerInnen	34 % MIV 35 % ÖV 4 % Rad[1)] 27 % FußgängerInnen
Modal Split im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr	55 % MIV 45 % ÖV	65 % MIV 35 % ÖV	63 % MIV 37 % ÖV

1) 2007: 5 % Zielrichtung stimmt

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

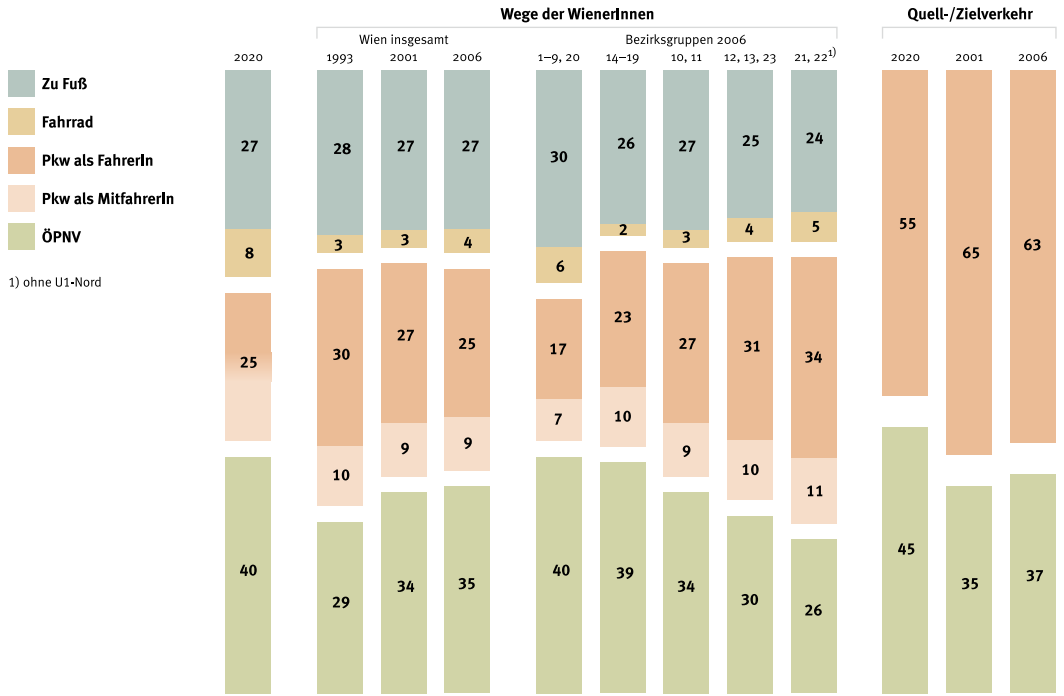
Tabelle 8: Evaluierung der Zielerreichung einer nachhaltigen sozialen Mobilitätsentwicklung

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

Zielrichtung stimmt

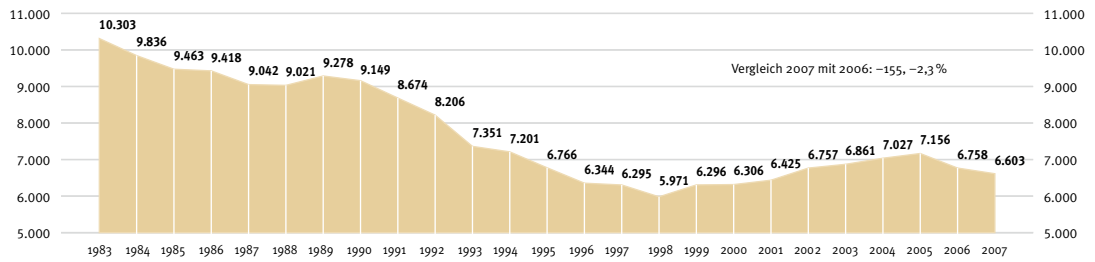
Quellen: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006, Wien; MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2007): Verkehrsmodell für Wien; Österreichischer Rechnungshof (2006): Bericht über die durchschnittlichen Einkommen der gesamten Bevölkerung nach dem Bezügebegrenzungsgesetz für die Jahre 2004 und 2005; MA 46 (2007): Unfalldatenbank

Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl



Quelle: Socialdata

Abbildung 5: Verletzte und Tote im Straßenverkehr in Wien 1983–2007



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 46, 2008

Tabelle 9: Zugangebote für ausgewählte nationale und internationale Destinationen sowie qualitative Einschätzung der Straßeninfrastruktur

von Wien nach	Bahn				Straße
	kürzeste Fahrzeit in Stunden		umsteigefreie Verbindungen		Veränderung 2002–2007
	2002	2007	2002	2007	
Bratislava	0,59	0,57	15	41	+
Budapest	3,01	3,01	7	9	0
Prag	4,30	3,59	4	4	0
Graz	2,38 1)	2,37	16	15 2)	+
Klagenfurt	4,10	3,43	10	10	+
Innsbruck	4,44	4,46	14	11 2)	+
Salzburg	2,45	2,36	30	27 2)	+
München	4,30	4,09	5	5	+

Verbesserung unverändert Verschlechterung

Quelle: ÖBB Fahrpläne Österreichs 2002–2003 und 2007–2008

1) tw. Umsteigen in Bruck an der Mur mit schnellem Anschluss 2) Zusammenlegen von Zügen im Nachtverkehr

Dem stark verbesserten Angebot an Zugverbindungen nach Bratislava und nach Budapest steht eine Stagnation, teilweise auch Verschlechterung vor allem nach Westösterreich (Innsbruck, Salzburg) gegenüber.

Im Flugverkehr wurde die Erreichbarkeit Wiens durch die Angebotsausweitung der An- und Abflüge seit 2002 um nahezu 30 % verbessert (Tabelle 10).

Die innere Erreichbarkeit wurde vor allem durch den weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes (U1 Nord, U2 Stadion) und des hochrangigen Straßennetzes (S1 Süd) verbessert. Der derzeit laufende Ausbau des U-Bahn- und Straßennetzes im Nordosten wird die Erreichbarkeit und damit die Standortgunst dieses Gebietes deutlich verbessern.

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

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 Leitkriterium für die Evaluierung wurden die Emissionen des Verkehrs (Lärm, NO_x, CO_2) festgelegt (Tabelle 11).

Die Entwicklung geht vor allem beim Luftschadstoff NO_2 in eine unerwünschte Richtung. Wie die Abbildung über die Entwicklung der NO_2-Emissionen an verkehrsnahen Messstellen zeigt, ist es gerade im Referenzjahr zu keinen Überschreitungstagen gekommen. Seither hat sich die Situation auch gegenüber der zweiten Hälfte der 1990er Jahre deutlich verschlechtert. Warum die NO_2-Immissionen an den verkehrsnahen Messstellen trotz Reduktion der NO_x-Emissionsgrenzwerte bei Kraftfahrzeugen zunehmen, liegt am hohen Dieselfahrzeuganteil in Österreich. Aktuell verschärft wird die Situation durch die Einführung von Russpartikelfiltern zur Feinstaubreduktion. Diese Partikelfilter sind mit einem Oxidationskatalysator versehen, der das vorerst relativ ungefährliche NO sofort zu NO_2 anreichert. Diese Anreicherung erfolgte früher nicht im unmittelbaren Nahbereich der straßennahen Messstellen. Da NO_2 sowohl eine Vorläufersubstanz für Feinstaub als auch für Ozon ist, ist eine Reduktion jedenfalls sinnvoll (Abbildung 6).

Bei den CO_2-Emissionen pro Kopf gab es gegenüber dem Basisjahr 1990 eine Erhöhung, eine Annäherung an den Zielwert 2010, in Abstimmung auf das KLIP I, konnte nicht erreicht werden (Abbildung 7).

Für den 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 Großabnehmer von Treibstoffen in Wien sind in den in der BLI ausgewiesenen Emissionen des Sektors Verkehr für Wien besonders viele außerhalb von Wien gebildete Emissionen enthalten.

Tabelle 10: Entwicklung der An- und Abflüge am Flughafen Schwechat

Jahr	abs.	Veränderung in % (2002–2006)
2000	186.189	
2002	186.695	
2006	237.269	+27,1

Verbesserung

Quelle: Statistik Austria, Statistisches Jahrbuch 2007

Tabelle 11: Evaluierung der Zielerreichung für eine nachhaltige Umweltentwicklung

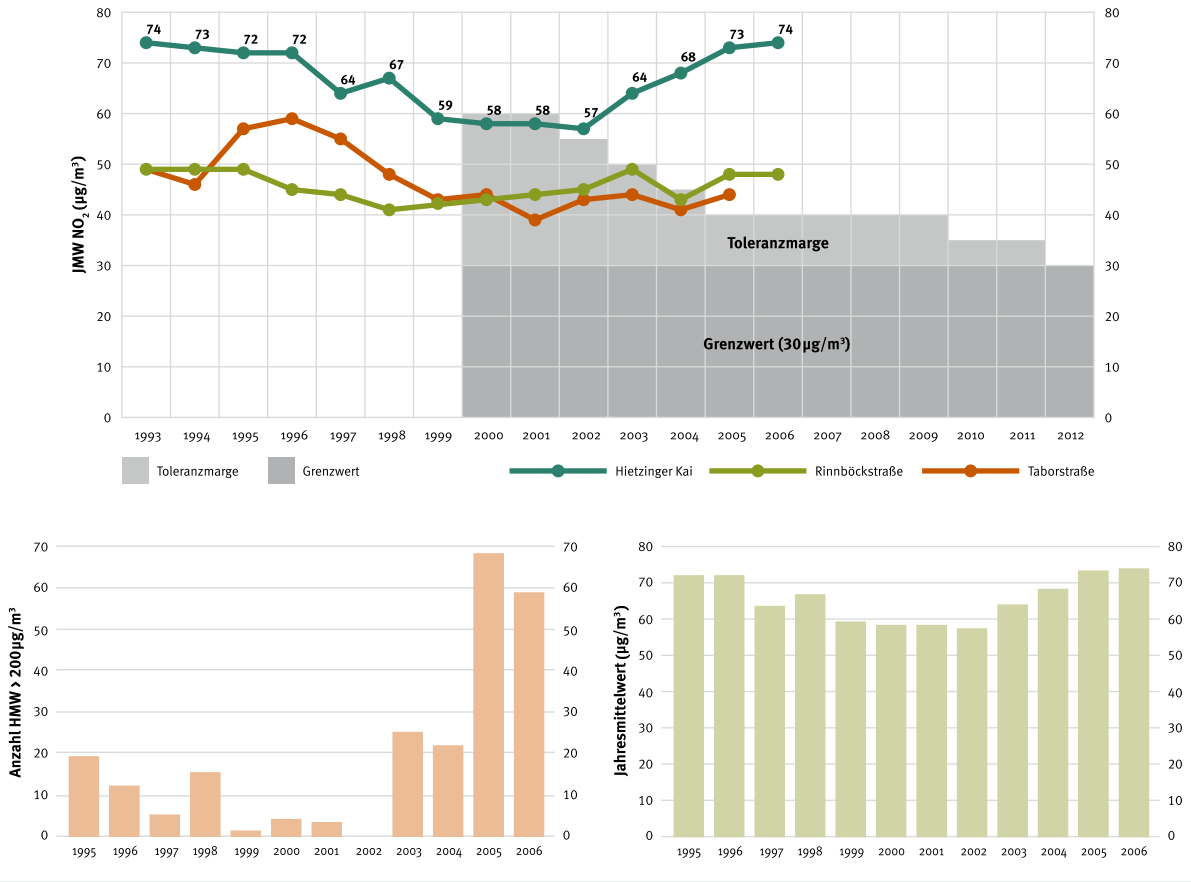
Evaluierungskriterium	Ziel 2020	Ausgangslage	Stand 2006
NO_2-Grenzwertüberschreitungen an Straßenquerschnitten:			
Halbstunden-Überschreitungen	0	2002: 0	60[1)]
Jahresmittelwerte (Mikrogramm/m³)	30	2002: 57[1)]	74[1)]
CO_2-Verkehrsemissionen in Tonnen/Kopf	2010: 0,72	1990: 0,76	1,1
Zahl der von Verkehrslärm belästigten Personen tagsüber und/oder nachts	57,5 %	71,9 %[2)]	66,8 %[3)]

1) Messstelle Hietzinger Kai 2) Basisjahr 1998 3) Stand 2003

Zielrichtung stimmt starke Abweichung (über 5 %)

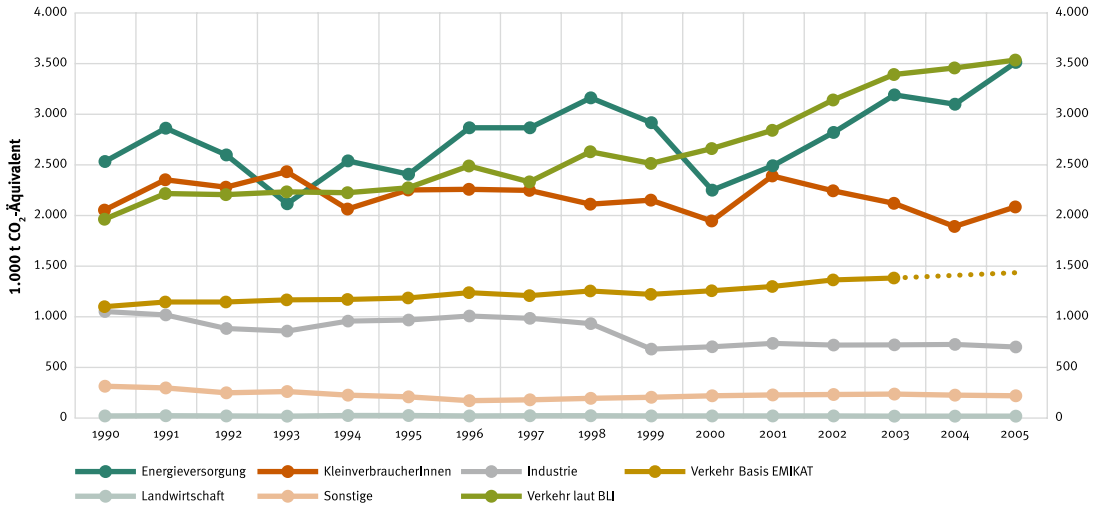
Quellen: Österreichische Energieagentur (2007): Evaluierung der Umsetzung des Klimaschutzprogramms (KliP) der Stadt Wien i. A. d. Magistrats der Stadt Wien; MA 22 (2007): Statusbericht über die NO_2-Überschreitungen; Statistik Austria: Mikrozensus Sondererhebung Lärm

Abbildung 6: Entwicklung der NO_2-Emissionen an verkehrsnahen Messstellen (Jahresmittelwerte)



Quelle: MA 22 (2007): Statusbericht über die NO_2-Überschreitungen, Wien.

Abbildung 7: Entwicklung der Treibhausgasemissionen in den einzelnen VerursacherInnengruppen in Wien



Quelle: Umweltbundesamt (2006): Bundesländer-Luftschadstoffinventur Wien, MA 22 (2007): Emissionskataster Wien (EMIKAT), Datenstand 2006

Mit Hilfe der aktuellen Version des Emissionskatasters der Stadt Wien werden CO_2-Emissionen aus dem Straßenverkehr in der Höhe von rund 1,73 Mio. Tonnen im Stadtgebiet von Wien abgeschätzt. Dies entspricht weniger als der Hälfte der in der BLI Wien zugerechneten CO_2-Emissionen des Sektors Verkehr. Ausgehend von den EMIKAT-Werten des Jahres 2005 erfolgt mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Wien und den Daten der automatischen und händischen Verkehrszählungen eine Rückrechnung der Bottom-up-Werte bis 1990.

Es ist davon auszugehen, dass die Bottom-up-Berechnung eine wesentlich realistischere Darstellung der tatsächlich emittierten CO_2-Mengen des Straßenverkehrs in Wien ergibt. Demnach sind die CO_2-Emissionen aus dem Verkehr von 1990 bis 2004 um ca. 25–35 % gestiegen. Pro Kopf sind die Emissionen durch den starken Bevölkerungszuwachs zwischen 1990 und 2004 nur um ca. 15–25 % gewachsen. 2004 wurden in Wien ca. 1,1 t CO_2-Äquivalent/Kopf im Verkehr emittiert (im Vergleich dazu: Die Pro-Kopf-Gesamtemissionen lagen mit etwa 5,7 Tonnen CO_2-Äquivalenten im Jahr 2004 deutlich unter dem österreichischen Schnitt von 11,2 Tonnen). Gemäß dem KLIP-Ziel sollte sich der Pro-Kopf-Ausstoß bis 2010 auf 0,72 t reduzieren.

Die Lärmbelastung hat sich zum Positiven verändert.

2.1.2 Effizienz

Als Hauptziele des Grundsatzes
Effizienz 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 in Tabelle 12 dargestellten Erfolgsmaßstäbe wurden im MPV 2003 empfohlen.

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 Wiens ist zwischen 2000 und 2005 etwas stärker gewachsen als die Lkw-Verkehrsstärke an den Gemeindestraßen A + B. Daraus kann auf eine effizientere Nutzung der Lkw und der Lieferfahrzeuge geschlossen werden.
Zu den weiteren Zielen des Grundsatzes Effizienz 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 AkteurInnen 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. Folgende in Tabelle 13 dargestellten Erfolgsmaßstäbe wurden zur Evaluierung empfohlen.

Die Evaluierung der Akzeptanz zeigt beim Zufriedenheitsindex zum ÖV und bei der Bevorrangung des Radverkehrs gegenüber dem Pkw in der Planung eine eindeutig positive Tendenz. Bei der Bevorrangung des FußgängerInnenverkehrs gegenüber dem Pkw in der Planung und bei der Zustimmung zu weiteren Angebotsverbesserungen im ÖPNV kann von einer Stabilisierung auf hohem Niveau gesprochen werden.

Tabelle 12: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel eines effizienten Verkehrssystems

Evaluierungskriterien	Ziel 2020	Ausgangslage 2001	Stand 2006
Pkw-Besetzungsgrad	1,4	1,3	1,4
Änderung der Lkw-Verkehrsstärke an ausgewählten Querschnitten im Verhältnis zur BIP-Änderung	$\Delta BRP > \Delta DTV_W$		2000–2005: $\Delta BRP = 9{,}6\,\%$ $\Delta DTV_W = 9{,}0\,\%$

Zielrichtung stimmt

Quelle: 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.

Tabelle 13: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel Akzeptanz

Evaluierungskriterien	Ziel 2020	Ausgangslage	Stand 2006
Zustimmung zur Bevorzugung des FußgängerInnenverkehrs vor Pkw-Verkehr in der Planung	≥ 86 %	86 %	85 %
Zustimmung zu Bevorzugung des Radverkehrs vor dem Pkw-Verkehr in der Planung	≥ 57 %	57 %	61 %
Zustimmung zu weiteren Angebotsverbesserungen im ÖV	≥ 93 %	93 %	92 %
Zufriedenheitsindex[1] der WienerInnen zum ÖV	+80	+70	+77

1) %-Wert „zufrieden" minus %-Wert „unzufrieden" Zielrichtung stimmt leichte Abweichung (unter 5 %) Quelle: Socialdata (2007): Evaluierung Masterplan Verkehr Wien, Bericht mit Zeitreihe 2001–2006, Wien.

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 im MPV 2003 keine quantitativen Erfolgsmaßstäbe definiert. Da sich Kooperationsintensität nur schwer messen lässt, werden Aktivitäten angeführt, die im Sinne dieser Grundsätze wirksam sind (Tabelle 14, Seite 20).

Die Tradition einer kooperativen Vorgangsweise in der Planung wurde fortgesetzt.

2.1.5 Innovation

Die Ziele der Nachhaltigkeit, Effizienz, Akzeptanz und Kooperation sind ohne Innovationen bei Verfahren, Organisation, Betrieb, Infrastruktur und Technik nicht erreichbar.
Ein Grundsatz des Leitbildes „Intelligente Mobilität“ im MPV 2003 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 stadteigenen Betrieben,
- finanzielle und organisatorische Unterstützung von Forschungsvorhaben im Mobilitätsbereich und
- Studium von Best Practice in anderen Städten (Eurocities).

Als Erfolgsmaßstab wurde die internationale Beurteilung der Mobilitätspolitik der Stadt Wien vorgeschlagen. Dazu liegt derzeit keine Referenz vor. Es wurden daher die Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne dieses Grundsatzes dargestellt (Tabelle 15, Seite 20).

Die Tradition der Entwicklung und Umsetzung von Innovationen wurde weiter fortgesetzt. Das Projekt RUMBA (Richtlinien für umweltfreundliche Baustellenabwicklung)/Demonstrationsvorhaben Wohnanlage Thürnlhof, 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

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. Da sich die Handlungsschwerpunkte zumeist aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen zusammensetzen, erfolgt eine detaillierte Evaluierung in den einzelnen Sachkapiteln (Tabelle 16, Seite 20).

Es wird vorgeschlagen, die Handlungsschwerpunkte als strategische Orientierung für die Arbeit des Magistrats beizubehalten, den Anspruch auf öffentlichkeitswirksame Träger der Inhalte des MPV aber weiter zu forcieren.

4 EVALUIERUNG DER MASSNAHMEN

Die Evaluierung der Maßnahmen ist in einem umfassenden Evaluierungsbericht dokumentiert. Insgesamt ergibt sich folgendes Bild.

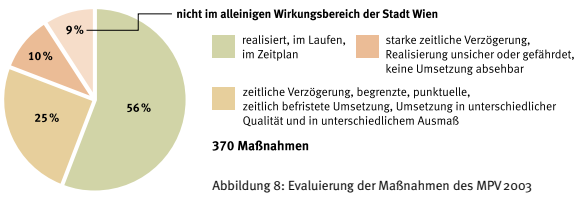


Abbildung 8: Evaluierung der Maßnahmen des MPV 2003

Viele der Maßnahmen, bei denen bisher nur eine begrenzte, punktuelle Umsetzung oder eine Umsetzung in unterschiedlicher Qualität und in unerschiedlichem Ausmaß erfolgt ist, liegen im Kompetenzbereich der Bezirke. Hier sind unterschiedliche Prioritäten und budgetäre Möglichkeiten zu berücksichtigen. Bei den Maßnahmen, die bisher noch nicht umgesetzt wurden, haben teilweise Machbarkeits- und Zweckmäßigkeitsstudien dazu geführt, dass eine Realisierung verworfen wurde oder Neuplanungen vorgenommen werden müssen. In einigen Fällen ist es bisher nicht gelungen, die Finanzierung sicherzustellen.

Tabelle 14: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Kooperation

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 • Beteiligung an INTERREG-Projekten zur Planung hochrangiger Verkehrsinfrastruktur in der CENTROPE-Region: JORDES+, CENTRAL
Intensivierung der Kooperation in der Stadtregion mit Niederösterreich und den Umlandgemeinden	• Gründung des Stadt-Umland-Managements (SUM) für Wiener Stadtrandbezirke und niederösterreichische Gemeinden • Entwicklung des S-Bahn-Konzeptes 2004
Intensivierung der Kooperation Wiens mit den ÖBB und anderen Trägern des öffentlichen Verkehrs in der Region	• Entwicklung des S-Bahn-Konzeptes 2004 • Abschluss eines neuen Verkehrsdienstevertrags mit den ÖBB (gültig seit 9. 12. 2007). • Umsetzung der Bahnhofsoffensive • Aufbau eines dynamischen intermodalen Verkehrsmanagementsystems für die gesamte Ostregion (Intelligent Transport System, ITS Vienna Region)
Public Private Partnerships	• Hauptbahnhof Wien, Westbahnhof • STEP-Zielgebiete, Bike-City
Integration von Betroffenen in den Planungsprozess	• SUPERNOW – Strategische Umweltprüfung für den Nordostraum von Wien • AGENDA 21 in 9 Wiener Bezirken • Flughafen-Mediation
Konfliktmanagement	• Flughafen-Mediation, Volksgarage Bacherplatz, Volksgarage Klieberpark, „Runder Tisch“ Nordostumfahrung

Tabelle 15: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Innovation

Hauptziele	Aktivitäten
Förderung von innovativen Pilotprojekten durch Anschubfinanzierung	• RUMBA-Richtlinien f. umweltfreundliche Baustellenabwicklung: EU-LIFE-Projekt, Bauträgerwettbewerb Thürnlhofgründe, Aushubabtransport mit der Bahn bei KDAG-Gründen • Förderaktion für erdgasbetriebene Fahrzeuge: € 1.000 nicht rückzahlbare Direktzahlung für Private, Gewerbebetriebe und Taxiunternehmen für insgesamt 1.000 Fahrzeuge • Pilotprojekt „Güterbim“: Gütertransport mit der Straßenbahn
Entwicklung eigener innovativer Pilotprojekte	• Mustersiedlung Autofreies Wohnen: Einsparung von 242 Stellplätzen und Umwidmung für Gemeinschaftseinrichtungen und Freiflächen. • Wohnhausanlage Bike-City: für 99 Wohnungen 296 Fahrradabstellplätze statt Pkw-Stellplätze. • Gender Mainstreaming Musterbezirke: EDV-gestützte Karten zur Erfassung von Netzqualität und Netzdefinition für FußgängerInnen; Schulungs- und Workshopprogramme für Dienststellen. • City-Bike: mehr als 1.000 Leihräder an 53 Bikestationen • Pilotprojekt Mobilitätsmanagement im Amtshaus Niederhofstraße • Programm Umweltmanagement im Magistrat (PUMA): Der PUMA-Beratungsausschuss Mobilität (seit 2006) führte im Sommer 2007 eine Mobilitätserhebung unter den MagistratsmitarbeiterInnen durch, an der ca. 3.000 MitarbeiterInnen teilnahmen. Auf Grundlage der Befragung werden laufend Mobilitätsmanagementmaßnahmen gesetzt, die zu umweltverträglicheren Dienst- und Arbeitswegen beitragen sollen.
Ausschöpfung des letzten Standes der Technik in der Verwaltung und in den stadteigenen Betrieben	• Einsparung von 7 % Traktionsstrom durch energiewirtschaftliches Fahren (eingesparte Haltestellenzeit wird automatisch in niedrigere Fahrgeschwindigkeit umgesetzt). • Bremsenergierückgewinnung bei U-Bahn (35 % Rückspeisegrad) und ULF (30 % Rückspeisegrad) • Optimierung d. Flüssiggasmotoren auf CO_2-Emissionen und Luftschadstoffe: nur 50 % der EURO 5-Normemissionen (gilt ab 2008), –14 % CO_2 bei +20 KW Leistung • 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
Finanzielle und organisatorische Unterstützung von Forschungsvorhaben im Mobilitätsbereich	• „Intelligent Transport System, ITS Vienna Region“: Entwicklung eines regionalen intermodalen Verkehrsinformationssystems gemeinsam mit VOR, NÖ, ASFINAG, Wiener Linien, ÖBB
Studium von Best Practice in anderen Städten	• Benchmarking der Verkehrskonzepte großer europäischer Städte

Tabelle 16: 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

5 ZUSAMMENFASSUNG DER EVALUIERUNGSERGEBNISSE

Die Evaluierungsergebnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

1. Die Evaluierung der Rahmenbedingungen führt zu einer Bestätigung der Ziele und Maßnahmen des MPV 2003 und unterstreicht deren Zweckmäßigkeit und Dringlichkeit (Bevölkerungswachstum, Energie- und Umweltprobleme, Alterung der Gesellschaft).

2. Aus der Evaluierung der Ziele lässt sich vor allem bei einer längerfristigen Betrachtung (seit 1993) eine Erfolgsgeschichte ableiten. Der Modal Split-Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes hat sich zwischen 1993 und 2006 von 60 % auf 66 % erhöht. Die Pkw-LenkerInnenfahrten (ohne MitfahrerInnen) wurden von 30 % auf 25 % gesenkt. Das bedeutet eine Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens bezogen auf eine konstante EinwohnerInnenzahl um nahezu 17 %. Die durchschnittlichen Pkw-Weglängen in Wien sind konstant geblieben, jene der Nicht-WienerInnen haben sich reduziert.

3. Im Parkraumbewirtschaftungsgebiet wird der Ziel-Modal Split bereits heute erreicht und die Kfz-Verkehrsbelastungen an den Hauptstraßen A und B sind nach den Zählperioden von 1990 bis 1995 (–4,7 %) und von 1995 bis 2000 (–1,3 %) zwischen 2000 und 2005 nochmals zurückgegangen (–2,8 %).

4. Die an sich reduzierten Kfz-Fahrleistungen/Kopf werden durch ein höheres Bevölkerungswachstum (2001–2006: +6 %) kompensiert. Das Wachstum im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr (2000–2005: +10,1 % Kfz-Fahrten an der Stadtgrenze) trägt ebenfalls zur vorliegenden Entwicklung bei. Die Pkw-Fahrleistung der Nicht-WienerInnen in Wien ist noch stärker gewachsen (2001–2006: +17 %), im Gegenzug hat auch die Fahrleistung der WienerInnen im Umland zugenommen (Ein- und AuspendlerInnen).

5. Die Klimaschutzziele wurden nicht erreicht. Statt einer Reduktion um 5 % CO_2/Kopf im Verkehr gegenüber 1990 gab es eine Zunahme um 15–25 %. Neben der Kfz-Fahrleistung spielt dabei auch der gestiegene Flottenverbrauch aufgrund der Gewichtszunahme der Gesamtflotte in den letzten Jahren eine zentrale Rolle. Dazu hat eine Verschiebung hin zu schwereren Fahrzeugklassen, aber auch eine Gewichtszunahme innerhalb der Fahrzeugklassen beigetragen. Die Pkw-Fahrleistung/Kopf und Tag der WienerInnen konnte von 6,3 auf 6,1 km reduziert werden.

6. Positiv hat sich die Lärmbelästigung durch Verkehr entwickelt, die von ca. 72 % auf ca. 67 % der Personen zurückgegangen ist.

7. In den letzten Jahren gab es Grenzwertüberschreitungen der Jahresmittelwerte NO_2. Die Ursachen liegen aber nicht in der Entwicklung der Kfz-Fahrleistungen, sondern sind eine Folge des stark gewachsenen Dieselfahrzeuganteils und neuer motortechnischer Entwicklungen.

8. Bei der Verkehrssicherheit konnten Verbesserungen erzielt werden.

Aus der Sicht der Zielevaluierung ergibt sich kein Bedarf, die Ziele zu ändern. Es stellt sich aber die Frage, ob die Maßnahmen ausreichen, um die langfristigen Ziele zu erreichen. Zwischen 1993 und 2006 hat sich der Pkw-Anteil von 40 % auf 34 % verringert. Eine Hochrechnung des Reduktionstempos würde bis 2020 einen Pkw-Modal Split von etwa 27 %–28 % ergeben und damit etwas über dem Ziel von 25 % liegen. Im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr läge 2020 der Pkw-Anteil bei 57 %, das Ziel wurde mit 55 % angesetzt. Es wird empfohlen, eine endgültige Einschätzung darüber nach der nächsten 5-Jahres-Periode vorzunehmen, da sich Verkehrsverhalten nur sehr langsam ändert und viele Maßnahmen systematisch zusammenwirken. Es bleibt auch abzuwarten, wie sich die Energiepreise weiterentwickeln, ob die höheren Energiekosten längerfristig wirksam bleiben und welche Konsequenzen für das Verkehrsverhalten daraus entstehen.

Die Evaluierung der Ziele belegt jedenfalls, dass die Maßnahmenprogramme, wie U-Bahn-Ausbau, Modernisierung der S-Bahn-, Straßenbahn- und Busflotte, Parkraumbewirtschaftung oder die Investitionen in den Radverkehr wirksam sind.

Auch bei der Maßnahmenevaluierung ist zu bedenken, dass der Masterplan 2003 langfristig (bis 2020) angelegt ist und erst knapp 30 % der Laufzeit verstrichen sind. Von den ca. 370 geprüften Maßnahmen sind bereits mehr als die Hälfte umgesetzt oder im Laufen. Bei ca. einem Viertel sind zeitliche Verzögerungen, begrenzte, nur punktuelle oder zeitlich befristete Umsetzungen in unterschiedlichem Ausmaß und mit unterschiedlicher Qualität festzustellen. Diese Maßnahmen liegen zu einem guten Teil auch in der Zuständigkeit der Bezirke (öffentlicher Raum, FußgängerInnen- und Radverkehr). Bei etwa einem Fünftel der Maßnahmen sind starke zeitliche Verzögerungen aufgetreten, ist die Realisierung unsicher oder gefährdet bzw. ist keine Umsetzung absehbar. Allerdings liegt nur die Hälfte davon im alleinigen Wirkungsbereich der Stadt Wien. Von den größeren Maßnahmenpaketen sind davon betroffen:

- der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes,
- die Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes,
- die Umsetzung von gesetzlichen, finanziellen und steuerlichen Lenkungsinstrumenten.

Aus der Evaluierung werden
folgende Empfehlungen abgeleitet:

- Das Ziel, dass die durchschnittliche Weglänge nicht steigen soll, sollte auf den Pkw-Verkehr bezogen werden, da längere ÖV-, Rad- oder FußgängerInnenwege durchaus auch positiv zu bewerten sind.
- Der öffentliche Regionalverkehr (S-Bahn, Regionalbusse, VOR, Park & Ride, Mitfahrgemeinschaften) sollte als gemeinsamer Handlungsschwerpunkt zwischen Wien und Niederösterreich weiter forciert werden.
- Der öffentliche Verkehr außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes (Tangentialverbindungen, Straßenbahnausbau, U-Bahn-Ausbau zu Stadterweiterungsgebieten, Erschließung neuer Zielgebiet mit ÖV) hat noch große Potenziale, die durch Ausbaumaßnahmen erreicht werden sollten.
- Der Radverkehr hat ebenfalls noch erhebliches Potenzial. Ein Qualitätssprung im Angebot soll neue Zielgruppen ansprechen.
- Damit die Modal Split-Ziele des MPV 2003 erreicht werden können, werden als Ergänzung zum Ausbau der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖV, Radverkehr, FußgängerInnenverkehr) wahrscheinlich – wie das auch im MPV 2003 vorgesehen ist –
  › Entwicklungen und/oder Maßnahmen, die zu einer erhöhten Kostenwahrheit im Kfz-Verkehrssystem führen, sowie
  › weitere Maßnahmen zur Steuerung des Kfz-Verkehrs (z. B. Parkraumbewirtschaftung)
  notwendig.
- Bei der Verknüpfung von Straßennetzausbau und Rückbau zur Verkehrsberuhigung sollten die unterschiedlichen Planungs- und Finanzierungszuständigkeiten (ASFINAG, Zentralbudget, Bezirksbudget) durch eine zeitlich koordinierte Planung harmonisiert werden.

Die Zusammenarbeit zwischen Zentralverwaltung und Bezirken bei der Umsetzung von Maßnahmen zum öffentlichen Raum, zum FußgängerInnen- und Radverkehr und zum ruhenden Verkehr ist ein Schlüssel zum Erfolg. Optimierungsmöglichkeiten bei Finanzierung, Kompetenzaufteilung, Prozessgestaltung und Organisation sollten gesucht werden.

Die Stadterweiterung wurde aufgrund des dynamischen Bevölkerungswachstums schneller aktuell, als dies 2003 erwartet wurde. Die optimale Anbindung an die hochrangigen Netze des öffentlichen Verkehrs und die Orientierung an einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung der künftigen BewohnerInnen und Beschäftigten sollte bereits in die Planung integriert werden.

Fortschreibung

0 VORBEMERKUNGEN

Der Masterplan Verkehr 2003 (MPV 2003) ist weiterhin gültig. In der Fortschreibung werden jene Ergänzungen und Änderungen dargestellt, die sich auf Basis der Evaluierung als zweckmäßig erwiesen haben. Damit der Zusammenhang zum MPV 2003 besser hergestellt werden kann, werden in den einzelnen Sachkapiteln die weiterhin gültigen Ziele und Maßnahmen kurz zusammengefasst dargestellt und die Veränderungen besonders hervorgehoben.

1 FORTSCHREIBUNG DER GRUNDSÄTZE UND HAUPTZIELE

Das Leitbild „Intelligente Mobilität – „G'scheit unterwegs" ist weiterhin gültig.

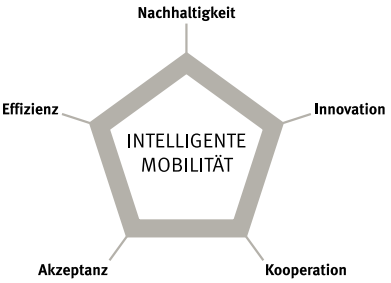


Abbildung 1: Das Fünfeck der „Intelligenten Mobilität", Quelle: MPV 2003

Auch die Ziele, die den Grundsätzen des Leitbildes zugeordnet sind, behalten ihre Gültigkeit:

1. Nachhaltige Verkehrsentwicklung
- Verkehrsvermeidung: Stabilisierung der Kfz-Fahrleistung innerhalb des Stadtgebietes
- Verkehrsverlagerung: langfristige Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs auf 25 % aller Wege

2. Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung
- Sicherung der äußeren und inneren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes
- Verbesserungen für den notwendigen Wirtschaftsverkehr

3. Nachhaltige soziale Entwicklung
- Wachsende, sozial- und geschlechtergerecht verteilte Mobilitätschancen für die NutzerInnen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit erschwerten Mobilitätsbedingungen,
- Gestaltung der Verkehrsanlagen nach dem „2-Sinne-Prinzip" (hören/sehen, hören/tasten, sehen/tasten),
- Angleichung des Verkehrsverhaltens der Männer an das stadtverträglichere Verkehrsverhalten der Frauen und
- deutliche Erhöhung d. Verkehrssicherheit (Senkung d. Zahl d. Toten u. Verletzten bis 2020 um 50 % gegenüber 2002).

4. Nachhaltige Umweltentwicklung
- Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr: gegenüber 1996 20 % weniger durch Verkehrslärm belästigte Personen bis 2020

5. Effizienz
- Effizientere Pkw-Nutzung (Erhöhung des Besetzungsgrades) und Lkw-Nutzung (Reduktion der Leerfahrten, Erhöhung der Auslastung),
- treibstoffsparendere Fahrweisen,
- Senkung des spez. Energieverbrauchs d. Fahrzeugflotte,
- effizientere Nutzung vorhandener Straßenkapazitäten,
- effiziente Gestaltung des öffentlichen Verkehrs,
- effiziente Gestaltung der individuellen Mobilitätsentwicklung im bestehenden Verkehrssystem und
- Umsetzung der Maßnahmen nach ihrem Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis.

6. Akzeptanz
- Verstärkte Bewusstseinsbildung über die Ziele der städtischen Verkehrspolitik,
- gezielte Imagebildung und offensives Marketing zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes,
- Beteiligung der BürgerInnen,
- Beteiligung der Bezirke,
- Beteiligung der Interessenvertretungen und
- Information der Medien.

7. Kooperation
- Verstärkte Vernetzung mit den nördl. u. östl. 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.

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

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Stabilisierung der durchschnittlichen Wegelänge nur für den MIV – die Verlagerung längerer Wege auf den ÖV oder das Rad sind verkehrspolitisch erwünscht,
- Reduktion, zumindest aber Stabilisierung der Pkw-Fahrleistungen und Wachstum der Lkw-Fahrleistungen unter dem Wachstum des Bruttoregionalprodukts.
- Reduktion der Luftschadstoffemissionen gemäß Immissionsschutzgesetz Luft (IG-Luft) und NO_2-Programm.
- Reduktion d. CO_2-Emissionen aus dem Verkehr gem. KLIP II.

Der MPV hat die Aufgabe, zur Erreichung sowohl des CO_2-Zieles als auch der Ziele der Luftreinhaltung beizutragen (siehe auch KLIP II und NO_2-Programm 2008). Wesentliche Maßnahmen, die zur Zielerreichung notwendig sind, liegen aber außerhalb des Wirkungsbereichs der Stadt Wien (Emissionsgrenzwerte von Fahrzeugen, Besteuerung von Fahrzeugen und Treibstoffen etc.). Eine Zielerreichung ist nur bei einem Zusammenspiel aller relevanten Akteure (EU, Bund, Region, Stadt Wien) möglich.

2 HANDLUNGSFELD MOBILITÄT

Im Masterplan Verkehr wurden im Kapitel „Handlungsfeld Mobilität“ die Schnittstellen zur Regionalentwicklung, zur Stadtentwicklung und zur Raumordnungspolitik behandelt. Bei der Darstellung der verkehrszweckspezifischen Ziele und Maßnahmen wurden jene verkehrsplanerischen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen angeführt, die auch Bestandteil der einzelnen verkehrlichen Sachkapitel sind. Im Folgenden werden daher nur die Aspekte der Raum- und Stadtentwicklung dargestellt.

Hauptziele des MPV 2003 sind eine Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund und die Vermeidung von Kfz-Fahrleistungen. Eine wesentliche Voraussetzung für beide Hauptziele ist eine Stadtstruktur, die kurze Wege ermöglicht und in der eine mit der Verkehrsinfrastruktur abgestimmte Regional- und Stadtentwicklung erfolgt. Im STEP 05 werden im „Räumlichen Leitbild“ die Ziele einer kompakten baulichen Entwicklung und eine Orientierung an den Achsen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel bestätigt. Von den im STEP 05 festgelegten Zielgebieten der Stadtentwicklung befinden sich sieben innerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes. Die übrigen Zielgebiete liegen innerhalb städtischer Entwicklungsachsen und führen zu einer städtischen Verdichtung, die eine gute ÖV-Erschließung erlaubt. Von allen Wohneinheiten in Entwicklungsgebieten mit mehr als 500 Wohneinheiten (68.000) sind nur 9 % (ca. 6.000) nicht mit U-Bahn oder Straßenbahn erschlossen, sondern verfügen bisher nur über Buserschließungen. Die über die ursprünglichen Erwartungen hinausgehende Dynamik des Bevölkerungszuwachses in Wien hat zu einer rascheren Entwicklung von Stadterweiterungsgebieten geführt als dies noch 2003 geplant war. Die Verkehrsinfrastruktur muss daher an die Bedürfnisse dieser dynamischen Gebietsentwicklungen angepasst werden.

Folgende raumordnungs- und verkehrspolitischen Strategien zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung sind weiterhin gültig:

- Die räumliche Durchmischung von Wohnen und Arbeiten soll durch die Flächenwidmungsplanung („Gemischtes Baugebiet“) weiter unterstützt werden.
- Die Verdichtung von Dienstleistungsarbeitsplätzen an gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Standorten (Hochhäuser bei U- bzw. S-Bahn-Stationen, Bahnhöfen) soll fortgesetzt werden.
- Die Nachfrage nach verdichteten Forschungs-, Entwicklungs- und Bürostandorten wird im fußläufigen Einzugsbereich der Stationen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel abgedeckt.
- Bei der Widmung von Betriebsbaugebieten ist auf eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad zu achten.
- Verstärkte Förderung von vielfältigen städtischen Kultur- und Freizeitangeboten.
- Bewilligung von Freizeitzentren (Kinozentren, Erlebniswelten etc.) nur an Standorten mit guter öffentlicher Verkehrserschließung.
- Beschränkung der Widmung von Einkaufszentren und Fachmärkten auf bestimmte, in den überörtlichen Entwicklungsplänen (STEP, Stadtteil- und Bezirksentwicklungspläne) festgelegte Flächen.
- Eine Anbindung von Einkaufszentren und Fachmärkten an leistungsfähige Verkehrsmittel sowie Verkehrsuntersuchungen über die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen sind Voraussetzung für die Widmung.
- Aufrechterhaltung einer flächendeckenden Nahversorgung.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Die innere Stadterweiterung soll nach Maßgabe der Möglichkeiten Vorrang vor der Stadterweiterung am Stadtrand haben. Durch das rasche Bevölkerungswachstum sind aber sowohl innere als auch äußere Stadterweiterung gleichzeitig erforderlich, die jedoch entlang von Achsen des öffentlichen Verkehrs liegen soll (siehe STEP 05).

Folgende Maßnahme wird nicht mehr weiterverfolgt:

- Die Maßnahme „Innerregionale Finanzausgleichsmechanismen“ soll wegen derzeitiger fehlender Rahmenbedingungen nicht weiter aufrecht erhalten bleiben.

3 GÜTERVERKEHR

Durch die EU-Erweiterung 2004 und durch den Wegfall der Schengengrenze zu Österreichs osteuropäischen Nachbarstaaten hat sich die Erreichbarkeit Wiens für den Wirtschaftsverkehr allein durch den Entfall der Grenzwartezeiten sprunghaft verbessert. Die Intensivierung der wirtschaftl. Verflechtungen des Standortes Wien hat zu einem Zuwachs des Quell- und Zielverkehrsaufkommens um ca. 15 bis 20 % zwischen 2001 und 2006 geführt. Der Durchgangsverkehr vor allem auf der Straße hat noch deutlich stärker zugenommen. Der Güterverkehr in der Stadt selbst wächst analog zum Bruttoregionalprodukt (2000–2005: 9 %). In den inneren Bezirken (1–9, 20) konnte zwischen 2000 und 2005 aber ein Rückgang verzeichnet werden (–2,8 %).

Seit 2002 wurden die Grenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz Luft (IG-Luft) für Feinstaub und NO_2 immer wieder überschritten. Dies hat dazu geführt, dass 2005 ein IG-Luft-Maßnahmenkatalog verordnet wurde und ein NO_2-Maßnahmenprogramm vorliegt. Da Dieselfahrzeuge des Straßengüterverkehrs einen hohen Anteil an den Verkehrsemissionen haben (NO_2: 58 %, Feinstaub: 50 %), wurde im IG-Luft-Maßnahmenkatalog ein Durchfahrverbot für Lkw, die vor 1992 zugelassen wurden, verhängt.

3.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zum Güterverkehr sind weiterhin gültig:

- Entwicklung der Region Wien zu einem TEN-Knoten
- Entwicklung Wiens zu einem Kompetenzzentrum Logistik
- Verlagerung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs auf Bahn und Schiff
- Reduktion des Leerfahrtenanteils und Erhöhung der Fahrzeugauslastung
- Reduktion der Umweltbelastung u. d. Straßenabnutzung

Folgendes Ziel wird ergänzt:

- Bündelung des regionalen und überregionalen Lkw-Verkehrs im hochrangigen Straßennetz

3.2 Maßnahmen

3.2.1 TEN-Knoten-Region Güterlogistik

Seit dem MPV 2003 wurden zahlreiche Großprojekte für den Güterverkehr in Angriff genommen: Eines der wichtigsten Projekte ist der Bau des Lainzer Tunnels mit Inbetriebnahme Ende 2012. Dadurch ist eine Entlastung innerstädtischer Streckenabschnitte wie z. B. Verbindungsbahn möglich, die daraufhin vermehrt für den Personennahverkehr eingesetzt werden kann.

Das Terminal Freudenau konnte inklusive der Ertüchtigung der Zulaufstrecken (z. B. Neubau Winterhafenbrücke, Donauländebahn) zu einem modernen trimodalen Güterverteilzentrum (Bahn, Schiff, Straße) ausgebaut werden.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Ausbau der Netzinfrastruktur (Schiene, Straße, Wasserstraße, Flughafen)
- Förderung von F&E-Programmen und -projekten
- Marketing für das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Wien
- Entwicklung des Terminals Inzersdorf als GVZ und Sicherstellung des Anschlusses an die S1 (Wiener Außenring Schnellstraße)
- Mittelfristige Entwicklung eines dritten GVZ im Nordosten Wiens (Flächensicherung)
- Marketing für den gesamten Standort TEN-Knoten Region Wien.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

Aufgrund der geplanten Reorganisation der Güterbahnhöfe in Wien durch die ÖBB (Matzleinsdorf, Südbahnhof, Penzing, Nordwestbahnhof) und der Entwicklungen im Logistiksektor seit der Erstellung des letzten Güterverkehrskonzeptes für Wien im Jahr 1999 („Initiative TEN-Knoten Region Wien“) soll ein neues Güterterumschlagkonzept unter Einbeziehung der Interessenten (z. B. Wiener Hafen) für die Region Wien erstellt werden.

In diesem Konzept sollen zusätzlich zu den GVZ Freudenau und Inzersdorf auch die Zweckmäßigkeit und die Rahmenbedingungen eines dritten GVZ-Standortes in Wien bearbeitet werden. Die Ausarbeitung dieser Studie soll in Kooperation mit dem Land Niederösterreich und den ÖBB erfolgen.

3.2.2 Güterverteilverkehr in Wien

Mit dem Bauträgerwettbewerb „Umweltorientierte Baustellenlogistik“ (RUMBA) konnte in Wien erstmalig im großen Rahmen gezeigt werden, wie durch effektive Logistikanwendung unnötige Fahrten bei einer Baustellenabwicklung eingespart werden können.

Um eine bessere Verfügbarkeit der Ladezonen zu ermöglichen, wurde der Stab an Kontrollorganen um ca. 66 % aufgestockt, wodurch eine wirksamere Überwachung der Ladezonen umgesetzt werden konnte.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Wirksame Überwachung der Ladezonen
- Einsatz lärmarmer Fahrzeuge im Lieferverkehr Förderung von Pilotprojekten mit verkehrsreduzierender Wirkung
- Änderung der Ausschreibungspraxis – generell und in der Stadt Wien, zur Umsetzung einer umweltorientierten Baustellenlogistik
- Adaptierung der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Förderbedingungen für einen umweltverträglichen Güterverteilverkehr
- Vermehrte Anwendung von Aktionsladezonen durch eine neue Finanzierungsform
- Orientierung von neuen großflächigen Industrie- und Betriebsgebietswidmungen an bestehenden Gleisanlagen
- Erhaltung bestehender Anschlussgleise
- Förderung von Betrieben mit einer transportminimierenden Logistik im Rahmen des ÖkoBusinessPlan Wien.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Rahmenbedingungen für dezentrale Logistikzentren m. Bahnanschluss für Lager-, Bündelungs- und Verteilfunktion prüfen
- Unterstützung durch die Stadt Wien, um Flächen für GVZ verfügbar zu machen
- Widmungsmäßige Vorsorge für Anschlussgleise in Industrie- und Betriebsbaugebieten. In diesem Zusammenhang sollen die bestehenden Anschlussgleise erfasst und auf ihre Erhaltungswürdigkeit geprüft werden.
- Prüfung der Nutzung der „Güterbim" im Punkt-Punkt-Verkehr (z. B. Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die erforderlichen Anschlussgleise)
- Anwendung der RUMBA-Richtlinien und der beim Bauträgerwettbewerb Thürnlhofstraße entwickelten Verfahren zur umweltorientierten Baustellenabwicklung in den Zielgebieten der Stadtentwicklung

Folgende Maßnahmen werden nicht mehr weiterverfolgt:

- Überprüfung gebündelter Lieferzeiten in Geschäftsstraßen
- Räumlich/zeitlich koordiniertes Ladezonenmanagement

Die Umsetzung hat sich als nicht machbar oder nicht zweckmäßig erwiesen.

4 VERKEHRSSICHERHEIT

Durch die Umsetzung der im MPV 2003 vorgesehenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist es gelungen, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten im Referenzzeitraum deutlich zu reduzieren und den seit Mitte der 1990er Jahre ansteigenden Trend bei den Unfällen mit Personenschaden wieder zu brechen.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadt Wien ist mit folgenden Problemen konfrontiert:

- Das Nichtbeachten von Verkehrsregeln nimmt zu: Tempoüberschreitungen, Rotlichtüberfahrungen, Gehen bei Rotlicht etc.
- Die Überwachung durch die Polizei nimmt ab: weniger Personal bei steigender Kfz-Verkehrsmenge, Motorisierung und Einwohnerzahl
- Das Radverkehrsaufkommen wächst und damit das Risiko für Radverkehrsunfälle

4.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zur Verkehrssicherheit sind weiterhin gültig:

- Das Leitbild zur Verkehrssicherheit „Vision Zero – keine Todesopfer im Straßenverkehr"
- Reduktion d. Zahl d. Toten u. Verletzen um 50 % bis 2020
- Erhöhung d. Sicherheit f. RadfahrerInnen u. FußgängerInnen
- Verbesserung der Schulwegsicherheit

4.2 Maßnahmen

Verkehrssicherheit ist weiterhin als Grundprinzip anzusehen, das in allen Maßnahmenkapiteln beachtet werden muss. Viele Maßnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit tragen im Übrigen zur Verringerung der Umweltbelastung bei und begünstigen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die im Masterplan enthaltenen Maßnahmen der Verkehrssicherheit wurden im Verkehrssicherheitsprogramm der Stadt Wien präzisiert und ausgeweitet und sind ein integrierender Bestandteil des fortgeschriebenen MPV 2003/08.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Erweiterung d. Verkehrssicherheitsforschung in Richtung
  › zielgruppenspezifischer Verhaltensmuster und Bewusstseinsbildung
  › Beobachtung und Analyse von Unfallschwerpunkten oder Punkten mit erhöhtem Sicherheitsrisiko, unterstützt durch Videobeobachtung
- Ausbau d. techn. Überwachung d. Tempolimits u. potenzieller Gefahrenstellen (Schutzwege, Kreuzungen); Schaffung der finanziellen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen durch die Verkehrspolizei
- Koppelung von Bewusstseinsbildung mit baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sowie mit personeller und/oder technischer Überwachung

5 STRASSENNETZ UND ÖFFENTLICHER RAUM

Die Straße erfüllt unterschiedliche Funktionen auf begrenztem Flächenangebot. Zahlreiche systematische Initiativen, wie „Gender Mainstreaming – Pilotbezirk Mariahilf", mit dem neue Qualitäten für eine chancengleiche Nutzung im öffentlichen Raum gesetzt wurden, konnten initiiert werden. Das Projekt „sALTo – intergenerativ es Grätzl" setzt sich mit den Ansprüchen von Menschen im Alter auseinander, um möglichst lange und selbstständig im Grätzl leben zu können.

Das Hauptstraßennetz wurde nach folgenden Funktionen neu gegliedert:

- das Netz mit höherrangiger Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr
- das Straßenbahn- u. Busnetz mit hohen Taktfolgen sowie
- Netzteile mit hoher FußgängerInnenfrequenz (Fußgängerzonen)

Eine neue Netzgliederung wurde ausgearbeitet und im Gemeinderat als Verordnung beschlossen.
Die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets liegt zu einem beträchtlichen Teil in der Kompetenz der Bezirke. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten der Bezirke und anlassbezogen bei der Neugestaltung von Plätzen, Straßenzügen oder Einzelmaßnahmen im Straßenraum. Besonders mit dem 50-Orte-Programm wurden zahlreiche Plätze und Straßenzüge gemäß den Anforderungen des MPV neu gestaltet.

5.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zur Gestaltung des Straßennetzes und des öffentlichen Raumes sind weiterhin gültig:

- Unterstützung der erwünschten Erhöhung des Anteils an öffentlichem Verkehr, FußgängerInnen- und Radverkehr durch Förderung dieser Verkehrsarten im Straßenraum
- Gewährleistung der inneren und äußeren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien.

5.2 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Autoverkehrsfreie Zonen: Fußgängerzonen, Plätze, Vorfelder sensibler Gebäudenutzungen wie Schulen, Kirchen, SeniorInnenheime, Krankenhäuser
- Temporäre autofreie Zonen in Straßenzügen u. auf Plätzen
- Großzügige Dimensionierung von Gehsteigen bei Neuplanungen im öffentlichen Raum (Geschäftsstraßen, Plätze)
- Erhaltung der Aufenthaltsqualität auf Gehsteigen: Grünelemente, Trinkbrunnen, Sitzgelegenheiten etc. sollen bei Neu- und Umbauten integriert werden
- Ermöglichen von wegbegleitendem Spiel
- Sicherer Zugang zum Spiel

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Ein Konzept für Shared Space bzw. von Begegnungszonen soll geprüft und nach Maßgabe der Möglichkeiten in der StVO erprobt und danach in der StVO verankert werden.
- In Siedlungsstraßen in Stadtrandgebieten sollen Wohnstraßen-Gebiete eingerichtet werden. Dadurch soll auch die Problematik der Erschließung von Gebieten gelöst werden, deren Straßenquerschnitt für die Errichtung von ausreichend breiten Gehsteigen nicht ausreicht.
- Das 50-Orte-Programm soll fortgeführt und erweitert werden: „50 Orte plus“
- Das Leitbild für den öffentlichen Raum („Neuinterpretation des öffentlichen Raumes“) soll umgesetzt werden.
- In Stadterweiterungsgebieten soll der Einsatz von Schrägparken u. Senkrechtparken nur in Ausnahmefällen erfolgen.
- Für die Stadterweiterungsgebiete bzw. die Zielgebiete der Stadtentwicklung sollen Qualitätsstandards für die Gestaltung des öffentlichen Raumes geschaffen werden.

5.3 Prioritäten

Die Festlegung von Prioritäten bei Zielkonflikten hat sich als Orientierung bewährt.

Die Prioritätenreihung behält weiterhin ihre Gültigkeit:

- Mindeststandards für FußgängerInnen bei Gehsteigbreiten, Grünphasen, Wartezeiten, Schutzwegen; erhöhte Standards für den FußgängerInnenverkehr in stark frequentierten FußgängerInnenbereichen
- Ansprüche des öffentlichen Verkehrs: keine Fahrzeitenverluste auf der freien Strecke und Reduktion der mittleren Verlustzeiten bei Haltestellen an Kreuzungen unter zehn Sekunden, besondere Priorität im ÖV-Hauptstraßennetz.
- Komfortverbesserung für FußgängerInnen über die Mindeststandards hinaus auch in jenen Straßen, die weniger frequentiert sind
- Mindeststandards für den Radverkehr im Hauptradverkehrsnetz: Radverkehrsanlagen in den Hauptstraßen, Mitbenutzung von Busfahrstreifen, sichere Führung bei Straßenbahn- und Bushaltestellen, keine Umwegführungen über das Nebenstreckennetz
- Priorität des Kfz-Fließverkehrs vor dem ruhenden Verkehr im MIV-Hauptstraßennetz

Unabhängig von dieser Prioritätenreihung ist eine Abwägung im Einzelfall erforderlich und eine Änderung der Prioritäten möglich, wenn wichtige Gründe vorliegen. Wichtige Gründe können sein:

- Probleme und besondere Erfordernisse für den Wirtschaftsverkehr: besondere Erschwernisse bei der Zulieferung und der Betriebszufahrt, starke Einschränkung der Kundenerreichbarkeit,
- unzumutbare Verluste von Stellplätzen:
  z. B. Stellplatzauslastung in der Nacht im Gebiet über 100 % (inkl. Garagen), größere Stellplatzverluste in Geschäftsstraßen,
- unzumutbare Probleme für den Fließverkehr:
  z. B. negative Auswirkungen für die Verkehrssicherheit.

Die Unzumutbarkeit ist im Einzelfall zu begründen und abzuwägen.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Zonen mit erhöhten Anforderungen an eine fußgängerInnengerechte Planung sollen entwickelt werden

Viele Maßnahmen des MPV 2003 beziehen sich auf Zonen, die besondere Ansprüche an eine fußgängerInnengerechte Planung aufweisen sollen (z. B. hohe FußgängerInnenfrequenz, NutzerInnen mit erhöhten Anforderungen wie SchülerInnen, SeniorInnen usw.), die zur Zeit nicht definiert sind. Die Festlegung dieser Zonen soll in einem Pilotprojekt erfolgen, um die Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des für den FußgängerInnenverkehrs gemäß StVO sicherzustellen (Beispiele: Fußgängerzonen, FußgängerInnenachse U6-Station Burggasse – Stadthalle, U4/U6-Station Längenfeldgasse – Hans-Mandl-Berufsschule usw.).

6 FUSSGÄNGERINNENVERKEHR

Jeder Weg beginnt und endet als Fußweg. Deshalb betreffen Bedingungen für den FußgängerInnenverkehr alle Bevölkerungsgruppen. Der FußgängerInnenverkehr wurde im MPV 2003 als wesentliches Thema positioniert – eine FußgängerInnenkoordinatorin hat ihre Tätigkeit aufgenommen. Viele Maßnahmen wurden realisiert, die in ihrer Summe über die punktuelle Wirksamkeit hinausgehend als Netzqualität spürbar wurden.

6.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zum FußgängerInnenverkehr sind weiterhin gültig:

- Stabilisierung d. FußgängerInnenverkehrs auf hohem Niveau
  › 27 % der Wege der WienerInnen
  › keine Verringerung des Wegeanteils im fußläufigen Einzugsbereich (unter 1 km)
- Verbesserung der Qualität für FußgängerInnen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen

6.2 Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen liegt zu einem großen Teil in der Bezirkskompetenz und muss aus den Bezirksbudgets finanziert werden. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der Mittel im Zuge von Neu- und Umplanungsprojekten.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Berücksichtigung der Gehökonomie von FußgängerInnen
- Schaffung eines durchgängigen, zusammenhängenden Fußwegenetzes
- Einführung einer durchgehenden Gehsteigmindestbreite von 2,0 m
- Freihaltung des Lichtraumprofils für FußgängerInnen
- Sicherung von Kreuzungen durch bauliche Maßnahmen
- Erleichterung der Überwindung von Höhenunterschieden
- Temporeduktion durch Einführung von Tempo 30 im dicht bebauten Stadtgebiet
- Verbesserte Orientierung für mobilitätseingeschränkte Personen

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- FußgängerInnenfreundliche Ampelschaltungen:
  Eine verkehrsabhängige Verkehrssteuerung von Ampelanlagen für FußgängerInnen soll erprobt werden.
- Auf ausreichende Aufstellflächen für die FußgängerInnen an Kreuzungen ist zu achten.
- Anhebung des subjektiven Sicherheitsgefühls:
  Neben den klassischen „Angsträumen“ zählt zu subjektiver Sicherheit auch die Reduktion von Ängsten, die durch Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen ausgelöst werden (z. B. Radfahren am Gehsteig, abbiegende Kfz bei FußgängerInnengrünphasen). Von diesen subjektiven Unsicherheiten sind besonders die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen betroffen (Kinder, SeniorInnen, Personen mit Handicaps). Eine Berücksichtigung der Bedürfnisse dieser Gruppen soll in die Planung einfließen.
- Vermeidung und Entschärfung von Konfliktpunkten zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen, die mit erhöhtem Unfallrisiko und Beeinträchtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls der FußgängerInnen verbunden sind.
- Derzeit ist eine diagonale Querung von Kreuzungsplateaus gemäß StVO nicht möglich. Dies steht im Widerspruch zu den Intentionen von „Alles-Grün-Phasen“. Sofern die StVO es zulässt, wird die Stadt Wien ein diagonales Queren von Kreuzungen mit „Alles-Grün-Phasen“ prüfen.

7 RADVERKEHR

Die Entwicklung des Radverkehrs bestätigt auch die 2003 durchgeführte Zentralisierung der Hauptradwege.
Der dadurch möglich gewordene Ausbau des Hauptradwegenetzes hat sich in einer deutlichen Zunahme des Radverkehranteils und der Radverkehrsmengen (2002–2007: +22 Prozent an Werktagen, +30 Prozent an Sonn- und Feiertagen im Schnitt aller acht Dauerzählstellen) niedergeschlagen.

7.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zum Radverkehr sind weiterhin gültig:

- Ausbau eines flächendeckenden Hauptroutennetzes
- Flächige Erschließung (im Mischverkehr)
- Erhöhung der Qualität im Bestandsnetz
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit in öffentlichen Verkehrsräumen
- Gute Verknüpfung des Hauptradverkehrs mit U- und S-Bahn-Linien (Bike & Ride) vor allem auch in Stadterweiterungsgebieten
- Schaffung von wetter- und diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten

Folgendes Ziel wird ergänzt:

- Erhöhung des Radverkehranteils auf 8 % aller Wege der WienerInnen bis 2015 (Abbildung 2)

7.2 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Errichtung des Hauptradverkehrsnetzes
- Verbesserung der flächigen Erschließung
- Umsetzung ergänzender komfortsteigender Maßnahmen
- Die Aufhebung der Radwegebenützungspflicht in der StVO wird von der Stadt Wien weiterverfolgt.
- Radverkehrsmanagement
- Derzeit wird das Radverkehrsmanagement vom Arbeitskreis Radverkehr (MA 18, 28, 33, 46) wahrgenommen.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- **Hauptradverkehrsnetz:** Das Hauptradverkehrsnetz wird in seinen Funktionen neu definiert bzw. zur besseren Priorisierung untergliedert. Die Gliederung basiert auf den Potenzialen für den Radverkehr und umfasst:
  › 274 km Basisrouten (27 Routen als übergeordnete Verbindungen durch die Stadt) (siehe Abbildung 3),
  › 402 km Grundnetz (wichtige bezirks- bzw. stadtteilübergreifende Verbindungen) und
  › 333 km erweitertes Grundnetz (zusätzliche, bezirksinterne Verbindungen).
  Alle im Hauptradverkehrsnetz enthaltenen Netzelemente werden wie bisher über das zentrale Radverkehrsbudget geplant und umgesetzt. Dem Hauptradverkehrsnetz nachgeordnet ist ein Neben- bzw. Bezirksnetz aus niederrangigen Verbindungen, das wie bisher in Bezirkskompetenz geplant und umgesetzt wird.

- **Laufende Erhaltung:** Durch den stetig steigenden Netzausbau und die zunehmende Benützung der Radverkehrsanlagen erhält die Frage der Erhaltung des Bestandsnetzes eine immer größere Bedeutung. Es sind daher Maßnahmen zur laufenden Erhaltung auf der Grundlage einer regelmäßigen Überprüfung des Bestandsnetzes zu setzen. Dazu sind über das bisherige Maß hinausgehende Finanzierungskonzepte zu entwickeln.

- **Pflichtstellplätze für Fahrräder:** Es ist eine Stellplatzverpflichtung für Fahrräder im Garagengesetz zu prüfen und zu verankern.

- **Fahrradabstellplätze in geförderten gewerbl. Garagen:** Bei geförderten gewerbl. Garagen soll ein kostenloses Angebot für Radabstellplätze vorgeschrieben werden. Diese Maßnahme ist zur Zeit in Vorbereitung.

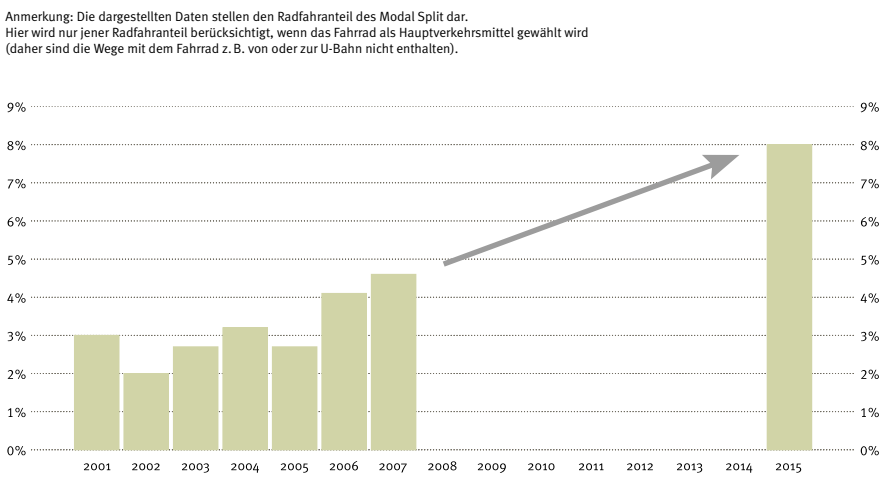
- **Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum:** Das bewährte Modell der Fahrradabstellmöglichkeit soll künftig massiv erweitert werden

- **Wegweisung:** Der umfangreiche Bestand an Wegweisungsschildern ist flächendeckend auf Zweckmäßigkeit zu überprüfen und – wo erforderlich – zu adaptieren. Insbesondere soll bei allen neu realisierten Radfahranlagen des Hauptradverkehrsnetzes ein Wegweisungskonzept als integrierter Bestandteil enthalten sein.

- **Ausweitung der City-Bike-Stationen:** Mittlerweile wurden knapp 60 City-Bike-Stationen erfolgreich umgesetzt. Weitere Stationen sollen vor allem bei Haltestellen der hochrangigen öffentlichen Verkehrsmittel und bei wichtigen öffentlichen Einrichtungen errichtet werden.

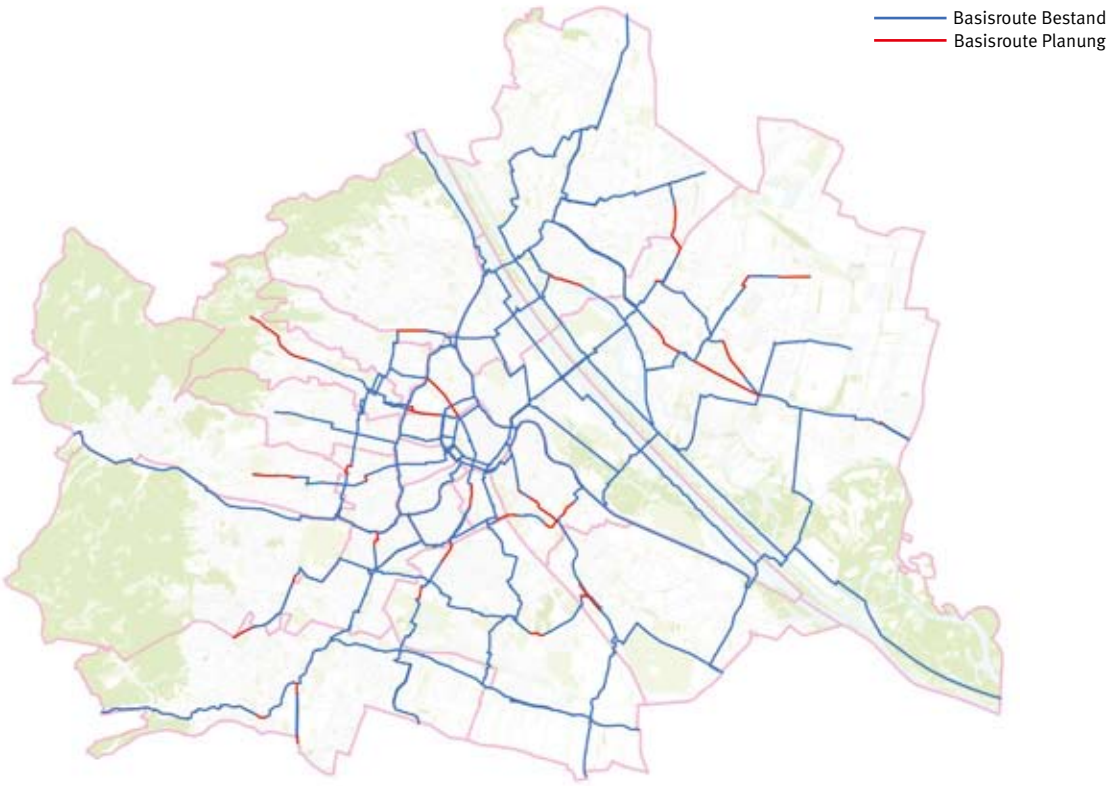
- **Zielgruppenspezifische Maßnahmen:** Bei der Umsetzung des Hauptradverkehrsnetzes ist besonders auf die Bedürfnisse jener NutzerInnengruppen zu achten, die derzeit unterrepräsentiert sind und die noch für das Rad zu gewinnen sind (Ausbildungs- und Einkaufsverkehr, Frauen, Ältere).

Abbildung 2: Radverkehrsanteil im Evaluierungszeitraum 2001–2007



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18 / Socialdata: KONTIV-Erhebung 2007

Abbildung 3: Hauptradverkehrsnetz Basisrouten



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18, 2007

– **Fuß- und Radwege:** Die Errichtung von gemischten Fuß- und Radwegen sollte im Basisroutennetz vermieden und nur dann vorgenommen werden, wenn keine anderen Lösungen möglich oder zweckmäßig sind und die Frequenzen des Fuß- und Radverkehrs, die Breite und die Anlageverhältnisse ein hohes Maß an Verkehrssicherheit garantieren.

– **Kombinierter Verkehr Rad/ÖV:** Zur Unterstützung von kombinierten Wegeketten mit dem Rad und dem ÖV sollen ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen in hoher Qualität nicht nur an U- und S-Bahn-Haltestellen, sondern auch an wichtigen Straßenbahn- und Bushaltestellen errichtet werden. Bei der Planung von Stationen und der Radnetze ist auf eine gute Erreichbarkeit der Stationen zu achten.

– **Marketing:** Marketingmaßnahmen, die eine vermehrte Benützung des Fahrrads anstreben, sind in einem Gesamtkonzept zu bündeln und zu intensivieren. Dazu gehört auch ein zeitgemäßer Internetauftritt, der alle relevanten Radverkehrsinformationen auf der Plattform „Radfahren in Wien“ bündelt. Die bislang unterdurchschnittlich am Radverkehr teilnehmenden Bevölkerungsgruppen, wie Jugendliche, Frauen, Einkaufende und Ältere, sind in zielgruppenspezifischen Aktionen zu aktivieren.

– **Bike-Cities:** Die Ergebnisse und Erfahrungen der Pilotprojekte Bike-Cities sollen für künftige Projekte ähnlicher Konzeption als Standard herangezogen werden.

8 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Innerstädtisch ist die U-Bahn das mit Abstand beliebteste und bei der Fahrgastentwicklung erfolgreichste Verkehrsmittel. Wenn die U-Bahn mit der Eröffnung der U2 bis Aspern im Herbst 2010 in Betrieb geht, wird die 3. Ausbauphase abgeschlossen sein und rund 75 km mit rund 100 Stationen umfassen. Seit dem Beschluss des MPV 2003 konnten die Verhandlungen mit dem Bund über die Finanzierung der 4. Ausbauphase abgeschlossen werden und die Projekte fixiert werden (U2 Nord, U1 Süd, U2 Süd).
Auch bei den Straßenbahnprojekten konnten wichtige Linien weitergeplant und die Finanzierung gesichert werden (Linie 26 bis Hausfeldstraße). Als wichtiger Schritt zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen wurden ab Oktober 2008 die Ringstraßenbahnlinien vollkommen neu organisiert.

Damit sich Wien auch weiterhin als Verkehrsknotenpunkt europäischen Ranges positionieren kann, wurden zahlreiche Großprojekte begonnen. Der Neubau des Hauptbahnhofes Wien bis 2013 ist neben der Modernisierung der 5 größten Bahnhöfen (Bahnhofsoffensive) eines der größten Infrastrukturbauten Wiens.

Neben den Infrastruktursausbauten wurden auch zahlreiche Angebotsverbesserungen wie Intervallverdichtungen oder der Einsatz von Niederflurwagen von der Stadt Wien (mit)finanziert.

8.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zum öffentlichen Verkehr sind weiterhin gültig:

– Erhöhung des Wegeanteils der WienerInnen im ÖV auf 40 % bis 2020 (2006: 35 %)
– Erhöhung des Wegeanteils im ÖV im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr auf 45 % bis 2020 (2006: 37 %)
– Erhöhung der BenutzerInnenqualität: Verbesserung von
  › Fahrzeugqualität
  › Fahrgastinformation
  › Angeboten in Schwachlastzeiten
  › Haltestellenausstattung
  › Betriebsqualität (Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit)
– Regionalverkehrskonzepte: S-Bahn plus
– Vierte ÖV-Ausbauphase
– Bevorrangung von Straßenbahn und Bus

8.2 Maßnahmen

8.2.1 TEN-Knoten Region Wien

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

– Verbesserung des Angebots im Schienen-Fernverkehr Richtung Prag und Ljubljana
– Tarifkooperation mit der Region Bratislava
– Errichtung eines zentralen Fernverkehrs-Busbahnhofs beim neuen Bahnhof Wien

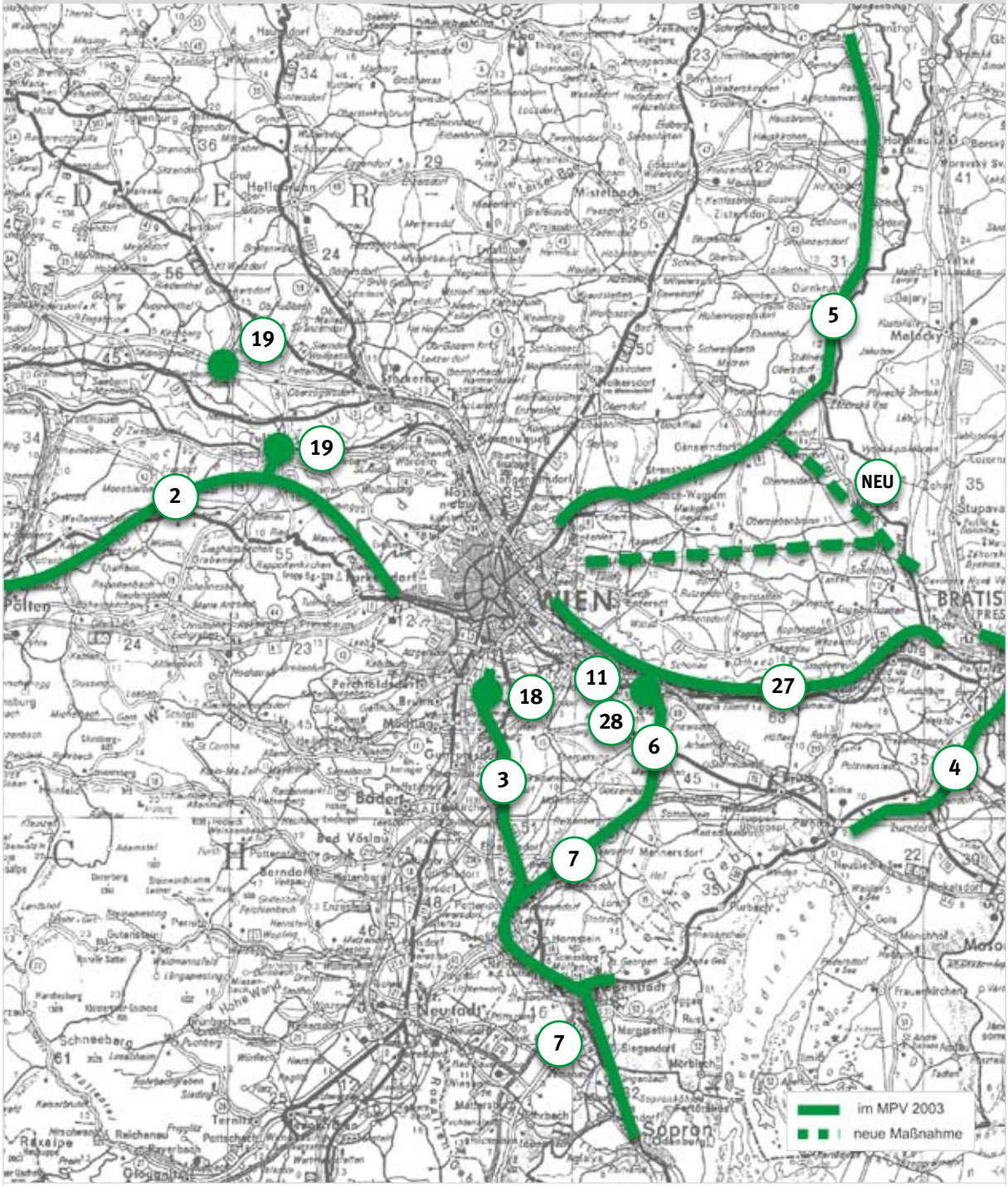
Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

Neben den bereits im MPV 2003 enthaltenen Infrastrukturausbaumaßnahmen wird der Ausbau des Marchegger Astes ergänzt (siehe Abbildung 4).

8.2.2 Regionalverkehr: Schieneninfrastruktur/S-Bahn

Nach Erstellung des MPV 2003 wurde gemeinsam mit Niederösterreich und den ÖBB das S-Bahn-Konzept 2003 ausgearbeitet. Die betrieblichen Maßnahmen des S-Bahn-Konzeptes 2003 in der 1. und 2. Ausbaustufe (bis 2009) wurden zu einem großen Teil bereits umgesetzt.

Abbildung 4: Maßnahmen mit überregionaler Bedeutung



Maßnahmen Schiene/Wasser/Luft – Region

2	HL-Strecke Wien - St. Pölten	18	Schleife Pottendorfer Linie-Aspangbahn
3	Ausbau Pottendorfer Linie	19	Schleifen Absdorf - Hippersdorf und Tulln
4	Ausbau Spange Parndorf - Petrzalka	27	Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau östlich von Wien
5	Ausbau Nordbahn	28	Flughafen VIE - Kapazitätserhöhung
6	Bahnhof VIE - Ostbahn (Götzendorfer Spange)	NEU	Gänserndorf - Marchegg - Staatsgrenze
7	Ausbau Bahnstrecke Ostbahn - Wampersdorf - Sopron	NEU	Marchegger Ast Stadlau - Marchegg
11	Bahnhof Flughafen VIE		

Weitere Intervallverdichtungen (z. B. S7, S50, Südbahn) sind entweder an die unten angeführten Netzausbauten, die Fertigstellung des Wienerwaldtunnels, des Lainzer Tunnels und des Hauptbahnhofs oder die Bestellung zusätzlicher Verkehrsdienstleistungen bei den ÖBB gebunden.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Verlängerung S45 Handelskai–Praterkai
- Götzendorfer Spange
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Verbindungsbahn mit zusätzlichen Stationen
- Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Meidling und Hütteldorf und der Westbahn zwischen Penzing und Hütteldorf
- Errichtung der Haltestelle Blamauergasse

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Ausbau des Marchegger Astes (Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau) als Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava
- Kapazitätserweiterungen Südbahn mit viergleisigem Ausbau Meidling–Mödling
- Adaptierung der Haltestelle Brünner Straße (Krankenhaus Nord)
- Verknüpfung der Ostbahn (nördl. Ast) mit der Linie 26 (Gewerbepark Stadlau)
- S7-Verlängerung über Wolfsthal nach Bratislava

Insgesamt sollte das S-Bahn-Konzept 2003 im Hinblick auf die künftige Angebotsgestaltung (Fahrplan, Intervalle) aktualisiert und danach möglichst rasch umgesetzt werden (Abbildung 5 und Abbildung 6).

Generell sollten die S-Bahn-Stationen einheitliche Qualitätsstandards (Barrierefreiheit usw.) aufweisen.

8.2.3 Regionalbusse

Zu den Regionalbuskorridoren wurden Mängelanalysen und Maßnahmenvorschläge erstellt.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

Für folgende Korridore sollen Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt werden:

- Triester Straße
- Breitenfurter Straße
- Westeinfahrt
- Heiligenstädter Straße
- Brünner Straße

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Hochstraße, Kaltenleutgeber Straße
- Im Buskorridor Wagramer Straße–Eßlinger Hauptstraße sind keine Maßnahmen mehr erforderlich.
- Eine Neukonzeption der Regionalbusführung erfolgt mit der Fertigstellung der U2-Nord und der U1-Süd. Die Regionalbusse der Korridore Breitenleer Straße, Eßlinger Straße, Himberger Straße und Laxenburger Straße sollen an die nächstgelegenen U-Bahn-Stationen angelenkt werden.
- Ein Schnellbuskorridor auf der S1 – Wiener Außenring Schnellstraße soll geprüft werden.
- Das Regionalbusangebot sollte mit jenem der Wiener Linien abgestimmt und in das Informationssystem der Wiener Linien verstärkt integriert werden.

8.2.4 U-Bahn

Die Verlängerungen der U1-Nord und der U2 bis zum Stadion wurden fertig gestellt. Die U2 bis Aspern (Eröffnung 2010) befindet sich in Bau (3. Ausbauphase). Die Finanzierung der 4. Ausbauphase der U-Bahn wurde 2007 mit dem Bund vereinbart. Sie umfasst die Verlängerungen der U2-Nord, der U1-Süd und der U2-Süd. Die 4. Ausbauphase der U-Bahn wird 2019 abgeschlossen sein.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

Die im MPV 2003 enthaltene Einbindung der Badner Bahn in die U6 bei der Tscherttegasse hat sich als nicht zweckmäßig herausgestellt. Die Verlängerung der U6 weiter in Richtung Norden konnte nicht mit dem Bund als Bestandteil der 4. Ausbauphase vereinbart werden (Abbildung 7, Seite 37).

ÖV-Ausbau nach der 4. Ausbauphase der U-Bahn:

Im Jahr 2019 wird das Wiener U-Bahn-Netz mit 5 Linien, 88 km und 116 Stationen einen hohen Versorgungsgrad erreicht haben. Bei künftigen hochrangigen ÖV-Projekten wird vermehrt Augenmerk auf das Verhältnis zwischen Mitteleinsatz und effizienter Versorgungsqualität in den Stadtrandlagen zu legen sein (z. B. U6-Nord: Krankenhaus Nord, Rendezvousberg, U3-Ost: Kaiserebersdorf).
Die langfristig erforderlichen Kapazitäten sowie der gesamtwirtschaftliche Nutzen von Ausbauprojekten sind daher in Alternativen zu bewerten (U-Bahn, Straßenbahn, S-Bahn, Bus, Automatic People Mover).

Verlängerungen des Wiener öffentlichen Verkehrsnetzes über die Stadtgrenze hinaus in das Umland hängen von der Finanzierung durch die Besteller (Errichtung und Betrieb) ab.

Abbildung 5: Schieneninfrastruktur-Vorhaben der ÖBB in Wien

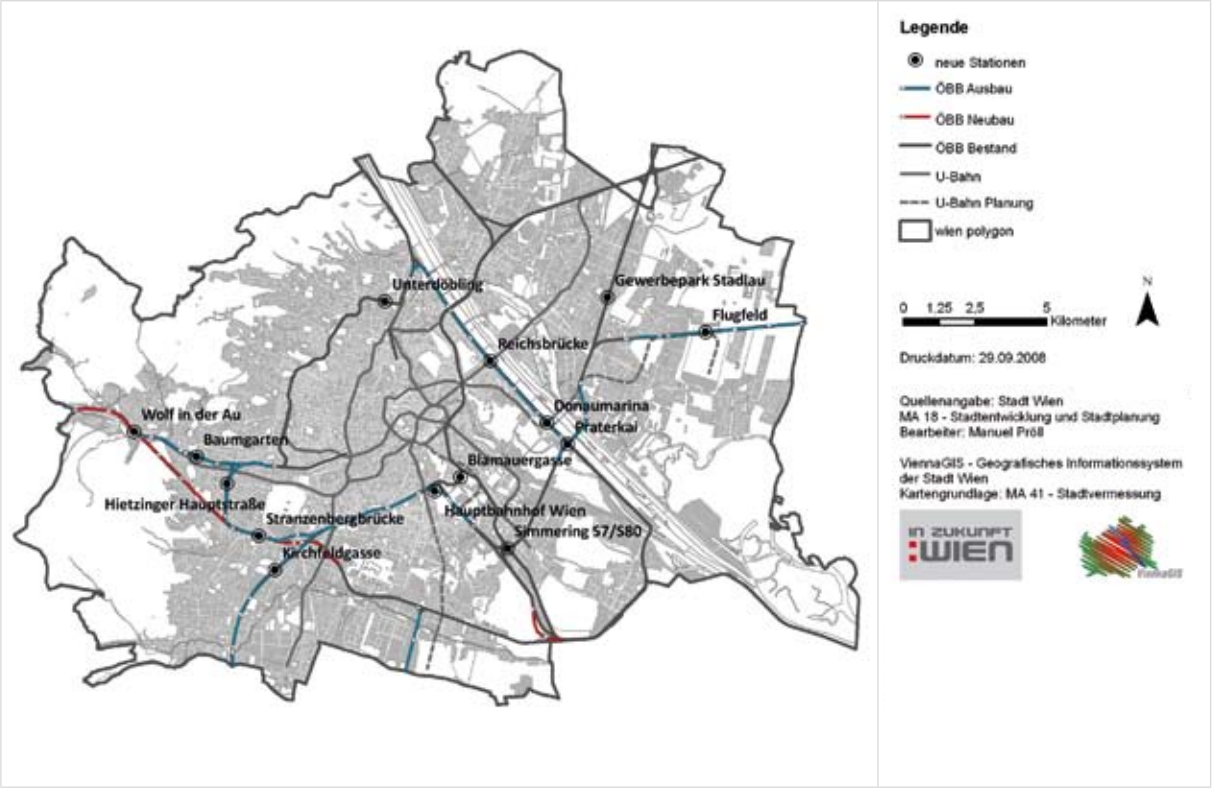
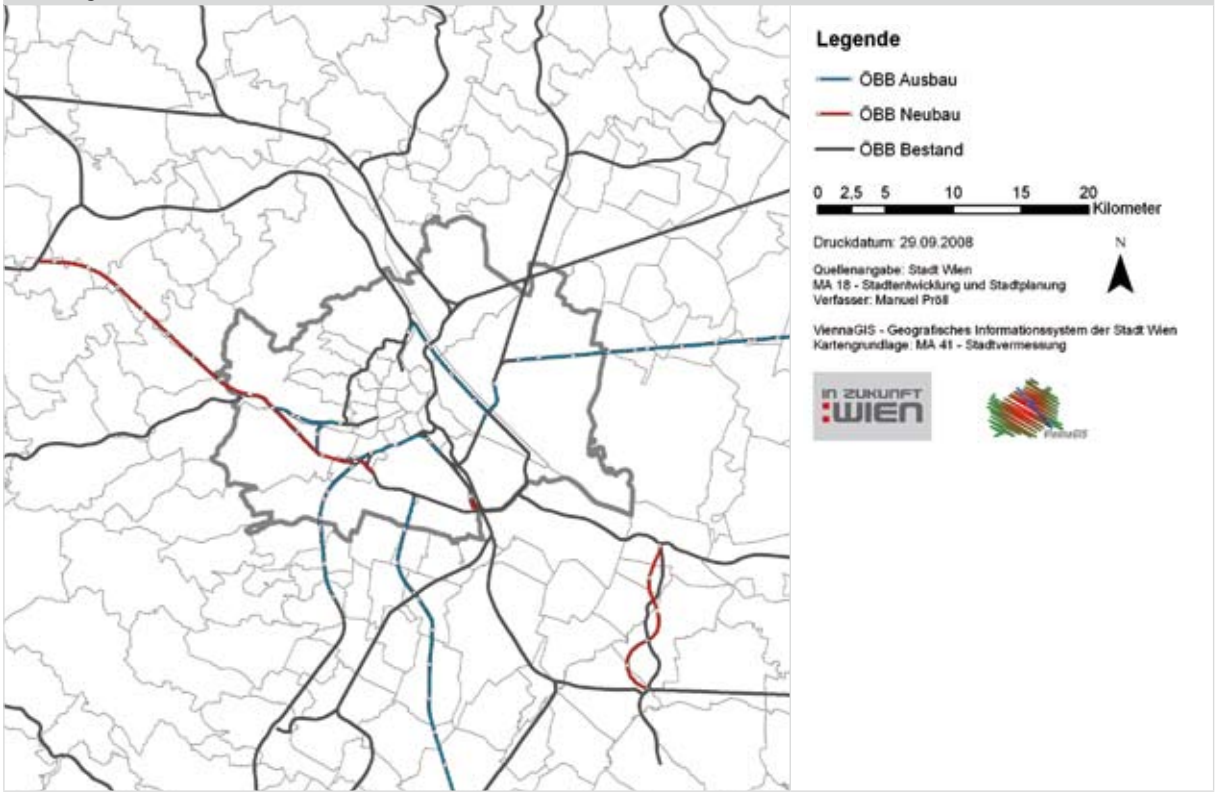


Abbildung 6: Schieneninfrastruktur-Vorhaben der ÖBB im Raum Wien



8.2.5 Straßenbahn und Bus

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

1. Halt nur bei Haltestellen – systematische Bevorrangung
- Eigene Gleiskörper und Busspuren
- Systematische Beeinflussung der Verkehrslichtsignalanlagen auf Linienlänge
- Reisegeschwindigkeit von mehr als 20 km/h in Stadtrandgebieten bzw. von mehr als 15 km/h im dicht bebauten Stadtgebiet
- Attraktive Ausgestaltung der Haltestellen hinsichtlich Fahrgastkomfort (Fahrplan, Netzplan, Lautsprecher, RBL-Anzeige)

2. Straßenbahn – Erweiterung des Liniennetzes
Zu den im MPV 2003 vorgesehenen Netzerweiterungen des Straßenbahnnetzes wurden linienbezogene Studien durchgeführt und Projekte ausgearbeitet. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der STEP-Zielgebiete, Einwände von Bezirken und Problemen bei der Machbarkeit wird die Liniennetzerweiterung neu konzipiert. Dabei werden sich auch die Linienbezeichnungen (z. B. Linie 25 statt 16) und die Linienführungen verändern.

Wichtige Netzelemente sind:
- Tangentialverbindungen zwischen 21. und 22. Bezirk,
- eine attraktive Straßenbahn-Erschließung für den Nordbahnhof, den Nordwestbahnhof und das Hauptbahnhof-Areal,
- die Erschließung des Entwicklungsgebiets am Laaer Berg, mit einer optionalen Verlängerung nach Oberlaa,

Neue Netzelemente sind:
- eine „Wienerberg-Tangente“ zwischen U6 und U1 (optional als Buskorridor).
- Die Entwicklung einer Straßenbahnverbindung zwischen Liesing und Rothneusiedl soll in einer Studie geklärt werden, wobei auch ein Buskorridor zu überlegen ist.

Die Erweiterungen des ÖV-Netzes sollen in Form von kooperativen Prozessen mit dem Umland geplant und umgesetzt werden.

In Abbildung 8 sind die aktuellen ÖV-Ausbauprojekte inklusive der Erweiterung des Straßenbahnnetzes dargestellt.

3. Intervalle und Betriebszeiten
Die Intervalle und Betriebszeiten wurden weitgehend beibehalten. Weiterhin gültig ist, dass in den Hauptverkehrszeiten die Intervalle auf die Nachfrage abgestimmt und ausreichend dicht zu gestalten sind und dass in den Schwachlastzeiten ein Kompromiss zwischen Wirtschaftlichkeit und Angebotsqualität zu finden ist. Die Fahrplanabstimmung im gesamten ÖPNV zur Minimierung der Umsteigezeiten bleibt eine wichtige und dauerhafte Aufgabe.

4. Qualitätsverbesserung für mobilitätseingeschränkte Personen
- Erhöhung des Wartekomforts und Hilfestellungen für Blinde, Sehbehinderte, RollstuhlfahrerInnen und Gehbehinderte sowie Personen mit Kinderwägen und Gepäck,
- Erhöhung des Komforts bei Straßenbahnhaltestellen als Voraussetzung für RollstuhlfahrerInnen, um in Niederflurfahrzeuge ein- bzw. aussteigen zu können,
- Zugansage (Linienkennzeichnung über Außenlautsprecher) bei Doppelhaltestellen durch den/die FahrerIn, wenn sich blinde oder sehbehinderte Personen im Haltestellenbereich befinden und
- optische Informationen für hörbehinderte und gehörlose Menschen.

8.2.6 Anrufsammeltaxis und Taxis

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

Das Angebot an Anrufsammeltaxis wurde vor allem im Nachtbusverkehr ausgeweitet: N17, N29, N36, N54, N61, N64, N68 und N90. Die Bewerbung erfolgt durch Folder und im Internet, soll aber zielgruppenspezifisch intensiviert werden. Die Bedürfnisse des Taxiverkehrs sollen wie bisher bei Beschleunigung- und Bevorrangungsmaßnahmen des öffentlichen Verkehrs sowie bei der Planung großer Verkehrsknoten berücksichtigt werden.

8.2.7 Qualitätssicherung

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

Seit dem Jahr 2002 verfügen die Wiener Linien über ein Qualitätsmanagement-System. Für folgende Bereiche wurden Qualitätskriterien nach EN 13816 aufgestellt: Sicherheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit, Anschlusssicherung, Kundenfreundlichkeit, Kundenzufriedenheit, behindertengerechte Ausstattung, Schnelligkeit. Durch Benchmarking wurde festgestellt, dass die Wiener Linien in der Mehrzahl der Qualitätsmerkmale internationale Spitzenwerte einnehmen. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität der Wiener Linien sollen laufende Qualitätsaudits durchgeführt und in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess die Qualität der Wiener Linien gesteigert werden.

Folgende Ergänzung wird in den MPV aufgenommen:

Auch in den Vereinbarungen mit den ÖBB über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen bei der Wiener Schnellbahn sind derartige Qualitätsmerkmale verankert, über deren Einhaltung bzw. Optimierung regelmäßig der Stadt Wien zu berichten ist.

Abbildung 7: 4. Ausbauphase U-Bahn

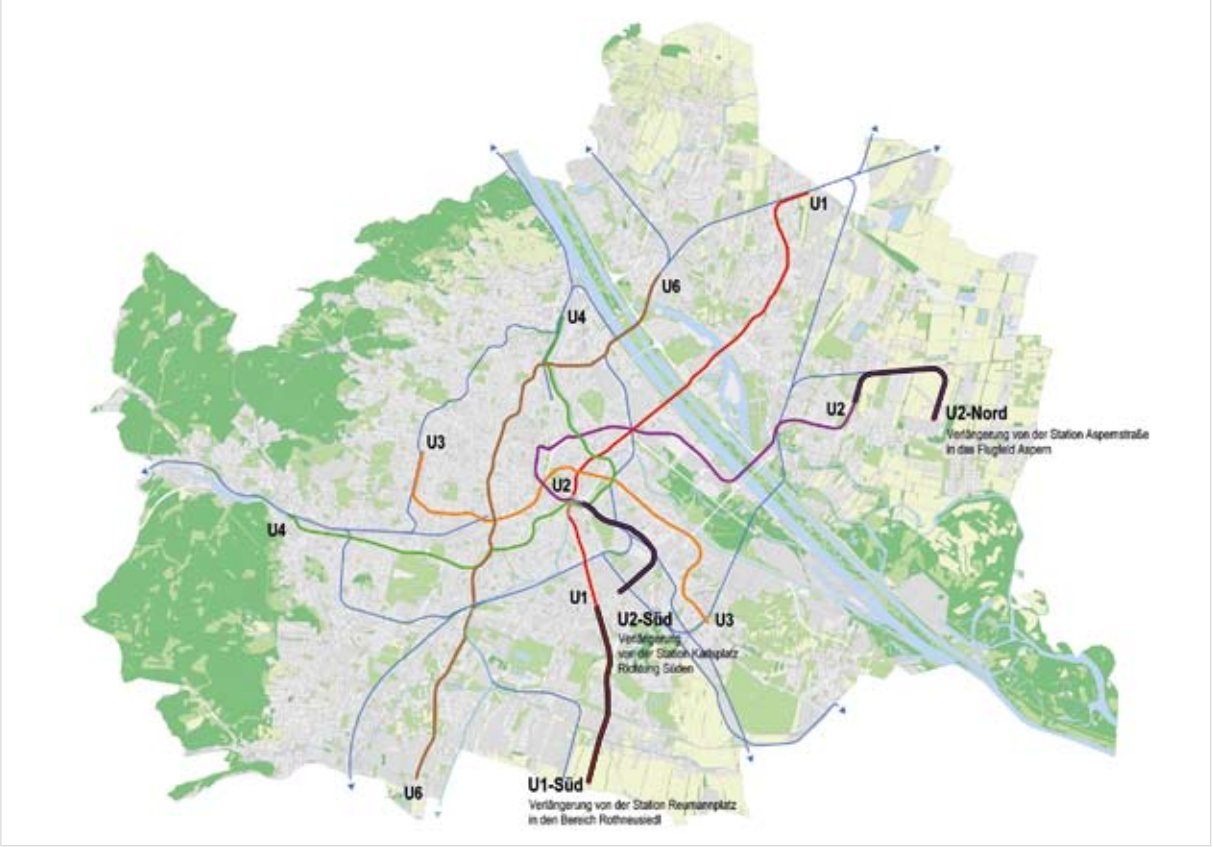
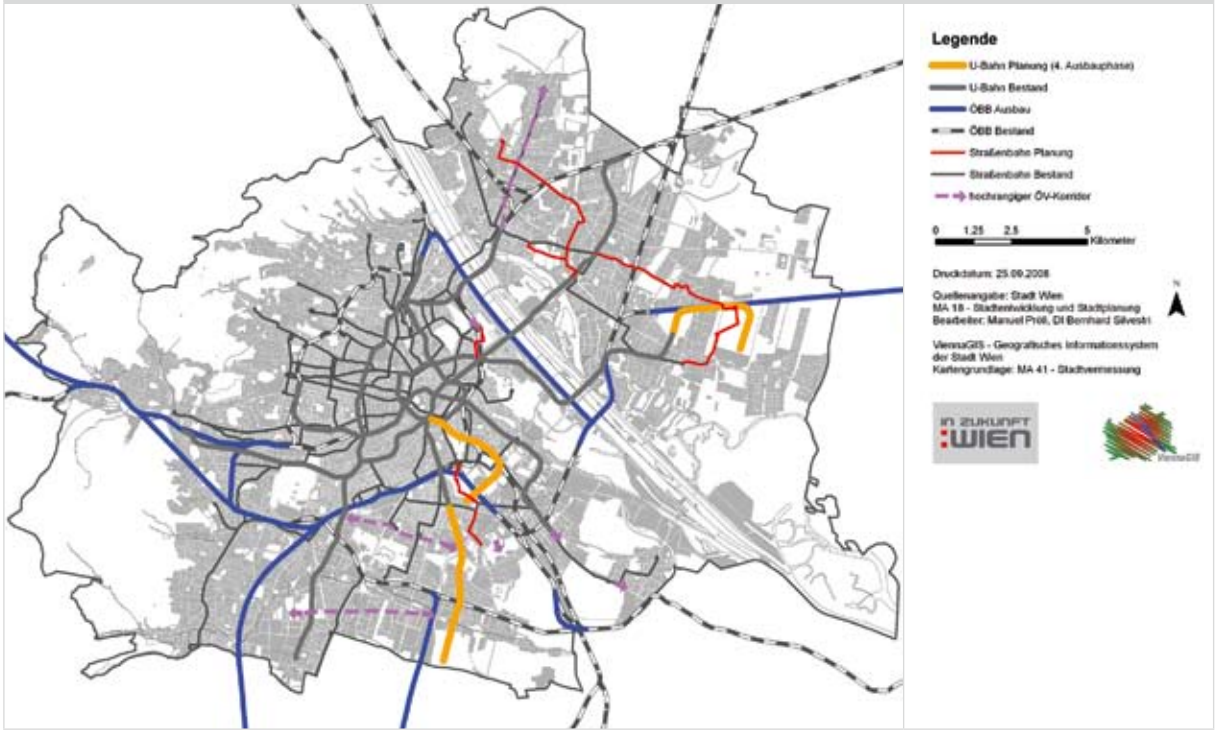


Abbildung 8: ÖV-Ausbauprojekte inklusive der Erweiterung des Straßenbahnnetzes



9 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Mit der S1 im Süden Wiens gibt es seit Mai 2006 ein hochrangiges Straßennetzelement, das die Verkehrsverhältnisse im untergeordneten Straßennetz in diesem Bereich nachhaltig verändert und die erwünschten Effekte wie die Bündelung des Verkehrs und die Entlastung im untergeordneten Netz bewirkt hat.
Maßnahmen im Hauptstraßennetz beziehen sich auf punktuelle Verbesserungen und Adaptierungen für den Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr (z. B. Radfahranlage entlang der HB227 Donaukanal Straße, Aufwertung Haltestellenbereiche).

9.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zum motorisierten Individualverkehr sind weiterhin gültig:

- Reduktion des Wege-Anteils des motorisierten Individualverkehrs auf 25 % bis 2020
- Stabilisierung der Kfz-Fahrleistungen in Wien
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien von außen
- Sicherung der Erreichbarkeit von Betriebsstandorten innerhalb der Stadt
- Entlastung von Siedlungs- und Erholungsgebieten durch Bündelung und Verlagerung des Kfz-Verkehrs
- Neuerschließung von Betriebs- und Wohnstandorten für den Kfz-Verkehr
- Reduktion der Luftschadstoffemissionen und des Energieverbrauchs durch den Kfz-Verkehr
- Reduktion d. Verkehrslärmbelastung durch den Kfz-Verkehr

Die Maßnahmen, die zur Reduktion des Wege-Anteils des motorisierten Individualverkehrs beitragen, sind vor allem in den Kapiteln „FußgängerInnen- und Radverkehr“, sowie „Öffentlicher Verkehr“ und „Ruhender Verkehr“ dargestellt.

Folgende Ziele werden präzisiert bzw. ergänzt:

- Der Besetzungsgrad d. Pkw bei Fahrten d. WienerInnen soll sich von 1,36 im Jahr 2006 auf 1,5 im Jahr 2020 erhöhen.
- Der Pkw-Besetzungsgrad der EinpendlerInnen soll auf 1,3 erhöht werden.

9.2 Maßnahmen

9.2.1 Hochrangiges Straßennetz

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

Von den im MPV 2003 aufgelisteten Straßenprojekten befinden sich viele Vorhaben im Realisierungszeitplan bzw. wurden fertig gestellt. Wenige Projekte liegen hinter dem Zeitplan oder wurden zurückgestellt (Abb. 9 und 10).

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

Ausgehend von den seit 2003 erfolgten Festlegungen mit der ASFINAG und den Anforderungen der Zielgebietsentwicklung des STEP 05 wird das Straßenbauprogramm folgendermaßen fortgeschrieben:

- Verschiebungen in den Realisierungszeiträumen von Projekten gegenüber dem MPV 2003 ergeben sich aus inzwischen eingetretenen Verlängerungen des Planungsprozesses, wie beim äußeren Abschnitt der A5, der Donau- und Lobauquerung der S1, der A23 Spange Flugfeld Aspern, der B228 und der Spange Seyring.
- Folgende Prioritäten wurden neu festgesetzt: Die Donauquerung der A22 wurde der S1 Donauquerung nachgereiht, die Anschlussstelle Simmering und die B225 wurden zugunsten der Anschlussstelle Landstraße samt Gürtelausbau zeitlich nach hinten verschoben; bei der A24 steht die Erschließung des Zielgebietes Rothneusiedl im Vordergrund (Anschlussstelle (ASt.) Inzersdorf), der Abschnitt zur A23 wird zurückgereiht.

Begleitmaßnahmen: Um die erwünschte Wirksamkeit von hochrangigen Straßenprojekten sicherzustellen, sind im entlasteten nachrangigen Straßennetz Begleitmaßnahmen zu setzen. Diese betreffen Um- und Neugestaltungen des Straßenraumes zur Attraktivierung des FußgängerInnen- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs und können auch Rückbauten für den motorisierten Individualverkehr umfassen. Derartige Begleitmaßnahmen sind gemeinsam mit jedem Vorhaben im hochrangigen Straßennetz zu konzipieren. Ein Modell für eine zeitlich abgestimmte Planung mit einer zeitgleichen Finanzierung der Begleitmaßnahmen ist zu entwickeln.

Folgende Maßnahmen werden nicht mehr weiterverfolgt:

- B13a Unterführung Liesinger Platz bis inklusive Seybelg.
- B1 Verlegung im Abschnitt Karlsplatz bis Pilgramgasse

9.2.2 Technische Verbesserungen und Schutzmaßnahmen

Von den im MPV 2003 aufgelisteten Maßnahmen konnten einige umgesetzt werden. So gilt auf allen Hauptstraßen Wiens generell Tempo 50 (bis auf wenige Straßenabschnitte). Abseits der Hauptstraßen ist die Ausdehnung der Tempo-30-Zonen forciert worden. Um die Lärmsituation im Wiener Stadtgebiet zu verbessern, wurde das Projekt SILVIE ins Leben gerufen, um potenzielle Lärmquellen aufzuspüren und diese durch geeignete Maßnahmen einzudämmen.

Die folgenden Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Einsatz der Stadt Wien für die Einführung des neuesten Stands der Technik bei Lärm- und Schadstoffemissionen in Gesetze und Richtlinien
- Die Umsetzung der „Umgebungslärm-Richtinie“ der Europäischen Kommission, in der „ruhige Gebiete in Ballungsräumen“ gesichert werden sollen
- Die Aufbringung lärmarmer Fahrbahndecken im hochrangigen Straßennetz
- Die Errichtung von städtebaulich integrierten Lärmschutzwänden (Beispiel Designer-Lärmschutzwand Körnerhof am Margaretengürtel)
- Ausdehnung von Tempo-30-Zonen (siehe auch Kapitel FußgängerInnenverkehr)
- Fahrbeschränkungen für schwere Lkws im dicht bebauten Stadtgebiet
- Kontrolle der Lkw-Gesamtgewichte durch Einbau von Messstellen im Straßenquerschnitt

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Viele Maßnahmen, die eine Reduktion von CO_2- bzw. Luftschadstoffen betreffen, sind in den jeweiligen Programmen (KLIP II, NO_x-Programm usw.) verankert und werden hier nicht mehr dezidiert angeführt.
- Unterstützung anwendungsorientierter Forschung zur Verbesserung von Antriebstechnologien nach Energieeffizienz- und Umweltkriterien sowie zur Verbesserung lärmarmer Fahrbahndecke
- Systematische Geschwindigkeitsmessungen in Tempo-30-Zonen, samt Kontrollen

Folgende Maßnahme wird nicht mehr weiterverfolgt:

Die Überwachung von Kfz-Emissionen durch mobile Abgasmessung.

9.2.3 Organisatorische Verbesserung durch Verkehrsmanagement

Durch verkehrssteuernde Maßnahmen soll eine möglichst flüssige Verkehrsabwicklung gesichert werden.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Zufahrtssteuerung zu staugefährdeten Netzkorridoren bzw. Straßenabschnitten
- Kameraüberwachung von überlastungsgefährdeten Kreuzungen
- Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsmanagement

Eine ausführlichere Darstellung des verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmanagements erfolgt im Kapitel 13 „Mobilitätsmanagement“.

Abbildung 9: Straßenprojekte in der Region Wien

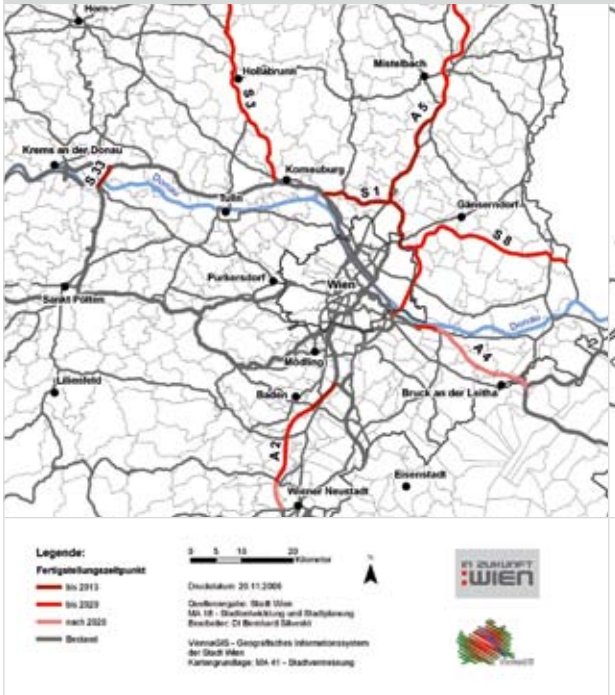
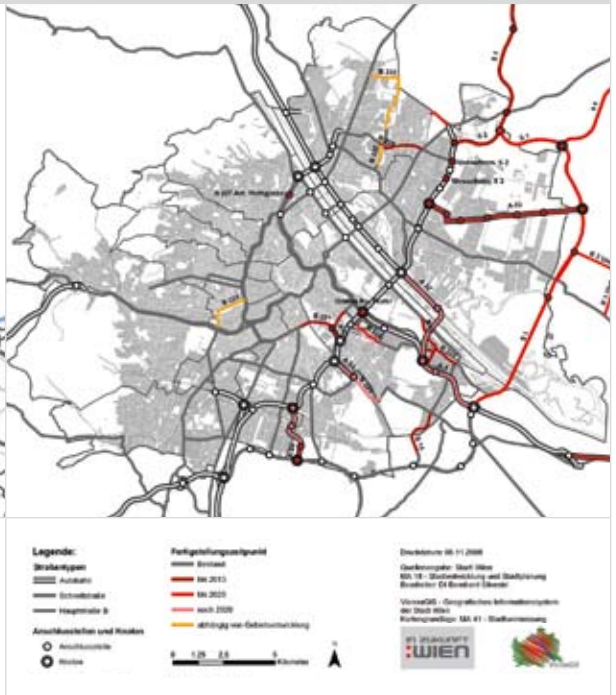


Abbildung 10: Straßenprojekte in der Stadt Wien



10 RUHENDER VERKEHR

Es ist gelungen, die Zahl der gewerblichen Garagenstellplätze zwischen 2002 und 2007 um 18.000 Plätze zu erhöhen. Seit 2002 wurden knapp 3.000 Park & Ride-Stellplätze errichtet. Durch die Verlängerung der Geltungsdauer der Parkraumbewirtschaftung in den inneren Bezirken bis einheitlich 22:00 Uhr wurde die Wohnbevölkerung weiterhin entlastet. Im Zusammenhang mit der gleichzeitig erfolgten Erhöhung der Parkometerabgabe wurden weitere positive Steuerungseffekte der Parkraumbewirtschaftung erzielt.

10.1 Ziele

Bei gleich bleibendem Motorisierungsgrad wird sich allein durch die Bevölkerungszunahme der Pkw-Bestand in Wien bis 2020 um ca. 80.000 Fahrzeuge erhöhen. Der ruhende Verkehr bleibt daher eine zentrale Aufgabe der städtischen Verkehrspolitik.

Die Ziele des MPV 2003 zum ruhenden Verkehr sind weiterhin gültig:

- Die Parkraumpolitik soll dazu beitragen, Gestaltung- und Nutzungsspielräume im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen: für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, für autofreie Platzgestaltung, für den öffentlichen Verkehr und den Wirtschaftsverkehr (d. h. Zulieferung und Dienstleistungen). In Stadterweiterungsgebieten soll der öffentliche Raum von vornherein fußgängerInnengerecht und qualitativ hochwertig gestaltet werden.
- Im Sinne einer hohen Wohnqualität und zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes sollen ausreichend Stellplätze für die Fahrzeuge der BewohnerInnen und der ansässigen Betriebe zur Verfügung stehen; dabei ist allerdings anzustreben, dass Dauerstellplätze verstärkt von der Straße in Garagen bzw. auf Privatgrund verlagert werden.
- Die Parkraumpolitik soll auch zur Reduktion des Kfz-Verkehrs beitragen und eine Änderung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr, sowie zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs unterstützen.

10.2 Maßnahmen

10.2.1 Organisation des Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Ausarbeitung von Regelquerschnitten für Stadterweiterungsgebiete

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- **Stellplatzreduktion im öffentl. Raum bei der Errichtung von öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen:** Zusätzlich zu den quantitativen Kriterien (1:1-Regelung bzw. Stellplatzrückbau um mindestens ein Drittel der errichteten Stellplätze) soll auch die Qualitätsverbesserung im öffentlichen Raum als Kriterium herangezogen werden. Situationsspezifische Vereinbarungen über die Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum mit einer Anreizfinanzierung für die Neugestaltung der Oberfläche aus dem Zentralbudget (vorbehaltlich einer mit der Stadtverfassung vereinbarten Regelung) können getroffen werden.
- **Qualitätsstandards für das bebaute Gebiet:** Die Gehsteigmindestbreite bei Schräg- und Senkrechtparkern wird aufgrund der größeren Fahrzeuglängen von 2,30 m auf 2,50 m erhöht.
- **Wohnstraßen-Gebiete siehe auch Kapitel 5.2**

10.2.2 Garagenprogramm und Park & Ride

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- **Weiterentwicklung des Garagenprogramms – Ausbau von Wohnsammelgaragen**
- **Weiterentwicklung des Programms f. Park & Ride-Anlagen:** Das Park & Ride-Programm soll kooperativ mit NÖ auf Ebene der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) weiter entwickelt werden. Vorrangig sind Park & Ride-Anlagen möglichst nahe am Wohnort der PendlerInnen zu errichten, also bei den S-Bahn-Stationen im Wiener Umland. An der Stadtgrenze sind Park & Ride-Anlagen an den Schnittstellen des hochrangigen Straßen- und Schienennetzes (Autobahnen, Schnellstraßen, U- und S-Bahnen) vorgesehen.
- **Mobilisierung bestehender privater Stellplätze**

10.2.3 Parkraumbewirtschaftung

Die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung wird als wichtige Zukunftsaufgabe gesehen. Neben der Verbesserung der Erreichbarkeit für den Einkaufs-, Geschäfts- und Wirtschaftsverkehr soll die Parkraumbewirtschaftung auch weiterhin als verkehrspolitisches Steuerungsinstrument im Sinne der Grundsätze und Hauptziele des MPV 2003 dienen.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Prüfung möglicher neuer Modelle: Auswirkungen der Volksgaragen und Wohnsammelgaragen und Möglichkeit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung außerhalb

des Gürtels, „Satelliten-Kurzparkzonen“ bei z. B. U-Bahn-Stationen mit Park & Ride-Anlagen.

10.2.4 Steuerung der Stellplatzentwicklung für den Zielverkehr auf Privatgrund

Folgende Maßnahme ist weiterhin gültig:

- Verkehrserregerabgabe für Nicht-Wohngebäude: Die Verkehrserregerabgabe soll in Kooperation mit Niederösterreich weiterverfolgt werden.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Festlegung für eine flächensparende (mehrgeschossige) Nutzung von Parkplätzen bei großen Betrieben und Geschäften am Stadtrand bereits im Bebauungsplan
- Einführung von Stellplatz-Obergrenzen bei Betriebs-, Büro- und Geschäftsgebäuden
- In einem ersten Schritt soll die Stellplatzverpflichtung für Betriebs-, Büro- und Geschäftsgebäude reduziert werden.

Folgende Maßnahme wird nicht mehr weiterverfolgt:

Die Einführung einer Verkehrsanschlussabgabe nach dem ÖPNRVG 1999 als Alternative zur Verkehrserregerabgabe wird gestrichen. Diese gesetzliche Möglichkeit wurde bisher noch nie umgesetzt und hat sich als totes Recht erwiesen.

11 SCHIFFFAHRT

Aufgrund des Wegfalles der Schengen-Grenzen Richtung Osten erweist sich die Donau als wichtige Transportader im zentral- und osteuropäischen Raum. Langfristig war eine Stagnation im Schiffsverkehr erkennbar, im Gegensatz dazu hat sich der Umschlag des Wiener Hafens sehr dynamisch entwickelt.

11.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 der Schifffahrt sind weiterhin gültig:

- Erhöhung des Transportanteils der Wasserstraße im Quell-, Ziel- und Transitverkehr vor allem auf Kosten des Straßengüterverkehrs
- Erhöhung des Modal Split in der Region Wien zugunsten der Binnenschifffahrt

11.2 Maßnahmen

Die Stadt Wien selbst hat jedoch kaum Möglichkeiten, diese Ziele durch konkrete Maßnahmen zu unterstützen. Dort wo dies im eigenen Wirkungsbereich möglich ist, wurden die Maßnahmen des MPV 2003 umgesetzt. Das betrifft vor allem den Ausbau des Hafens Wien und seiner Zulaufstrecken.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Verlängerung der Kaianlagen im Hafen Albern um 100 m zur Kapazitätserhöhung des wasserseitigen Umschlags: war bisher aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich, erfolgt nach Bedarf.
- Direkte Autobahnanbindung im Zuge der Verlängerung der S1 in Richtung Norden: Die Option ist vorhanden, aber erst ab 2020 spruchreif.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Für die Organisation der stark steigenden Personenschifffahrt (von 86.000 Passagieren 1999 auf ca. 300.000 im Jahr 2007 in der Passagier-Kabinenschifffahrt), dem damit verbundenen Bedarf an Ländern, Ein- und Aussteigeplätzen, der notwendigen Organisation von Busabhol- und -zubringerdiensten, soll im Rahmen der Weiterentwicklung des STEP-Zielgebietes Waterfront ein Konzept ausgearbeitet und rasch umgesetzt werden.

12 FLUGVERKEHR

Der Flugverkehr nahm in den letzten Jahren weiterhin dynamisch zu: von 11,7 auf 18,8 Millionen PassagierInnen im Zeitraum 2000–2007. Bis 2020 werden je nach Kapazität des Flughafens Wien zwischen 23 und 33 Millionen Passagiere erwartet. Das Luftfrachtaufkommen (inklusive Postsendungen) nahm um 36 % von ca. 130.000 auf 180.000 Tonnen zu. Im gesamten Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Region Wien spielt die Luftfracht jedoch eine untergeordnete Rolle (unter 1 % des Gesamtaufkommens).
Der Flughafen Wien ist für den Wirtschafts- und Tourismusstandort von großer Bedeutung (60 % der TouristInnen aus dem Ausland reisen mit dem Flugzeug an). Die Evaluierung zeigte, dass eine Annäherung an die Ziele und eine Umsetzung der Maßnahmen erfolgt oder eingeleitet wurde.

12.1 Ziele

Folgende Ziele des MPV 2003 für den Flugverkehr sind weiterhin gültig:

- Langfristige Absicherung der Leistungsfähigkeit des Flughafens Wien
- Minimierung d. Umweltbelastungen durch den Flugbetrieb
- Verbesserung des Modal Split im landseitigen Verkehr: Erhöhung des Bahnanteils bei PassagierInnen auf 40 %, bei Beschäftigten auf 60 %.

12.2 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Umsetzung des Mediationsvertrages, Lösungssuche für Umweltprobleme mit allen Betroffenen im Dialogforum
- Ausbau der Kapazität des Flughafens: Fertigstellung Skylink
- Neubau der Eisenbahnschleife Götzendorfer Spange (siehe auch Kapitel 8)
- Parkraumbewirtschaftung am Flughafen auf den Parkplätzen im Freien auch für die Beschäftigten

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Bau der 3. Piste bei Bedarf

13 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Das Mobilitätsmanagement soll die bisherigen Handlungsfelder der Verkehrspolitik unterstützend ergänzen und zielt darauf ab, das Verkehrsverhalten in der Wiener Stadtregion umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten.

13.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zum Mobilitätsmanagement sind weiterhin gültig:

- Eine intelligente, effiziente und intermodale Verkehrssteuerung
- Eine intensive und auf aktuellen Verkehrsinformationen beruhende Kommunikation mit der Bevölkerung, möglichst vor der täglichen Verkehrsmittelwahl.

13.2 Maßnahmen

13.2.1 Verkehrsmanagement

In den letzten fünf Jahren wurden mit dem Projekt „Intelligent Transport Systems“ (ITS) die Weichenstellung für ein umfassendes Verkehrsmanagement in der Region Wien gestellt. Mit ITS kann voraussichtlich ab März 2009 jederzeit ein aktuelles Verkehrslagebild (online) abgerufen werden. Mit einem integrierten Routenplaner erhalten die VerkehrsteilnehmerInnen verkehrsträgerspezifische Informationen über Routen, Fahrzeiten, Zu- und Abgangswege, Stationen, Wartezeiten, Abfahrts- und Ankunftszeiten, Parkplatzsuchzeiten, Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖV etc. ITS wird so weit entwickelt, dass darauf aufbauend eine strategische Steuerung der Verkehrsabwicklung und eine Verwendung als Planungsinstrument möglich wird.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Aufbau eines intermodalen dynamischen Verkehrsinformationssystems
- Aufbau einer strategischen Steuerung der Verkehrsabwicklung

13.2.2 Mobilitätsdienstleistungen

ITS schafft die Grundlage für ein umfassendes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen. Dabei ist noch zu klären, welche Dienstleistungen von der öffentlichen Hand angeboten werden und welche private Anbieter im Wettbewerb zur Verfügung stellen können. Neben gesetzlichen Rahmenbedingungen ist darauf zu achten, dass eine unerwünschte Verkehrssteuerung (Verlagerung von Kfz-Verkehr in das untergeordnete Straßennetz oder auf innerstädtische Routen, Verlagerung vom Umweltverbund zum Pkw) vermieden werden kann.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- Die Entwicklung eines „Call Center Mobilität“ soll aufbauend auf der im Rahmen von ITS verfügbaren Informationsbündelung weiterverfolgt werden.
  Ein „Call Center Mobilität“ bündelt die Verkehrsträger organisatorisch (Mobilitätsverbund), bietet umfassende individualisierbare Informationen (Informationsverbund) und persönliche Dienstleistungen (Ticketing).
- Mobilitätsmanagement in Betrieben auch in Kooperation mit anderen Akteuren (klima:aktiv, Öko-Businessplan)
- Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
- Mobilitätsmanagement in Schulen

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Pilotprojekt Mobilitätsmanagement in Kindergärten
- Pilotprojekt Mobilitätsmanagement bei Stadtentwicklungsprojekten
- Bewerbung von Mobilitätsmanagement bei Betrieben, Immobilienentwicklern und anderen Institutionen, bei denen ein hohes Verkehrsaufkommen entsteht

13.2.3 Sanfte Mobilitätsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

- ÖV-Betriebsticket („Jobticket"): Unternehmen oder Behörden erwerben für ihre MitarbeiterInnen Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr und geben diese günstig an sie weiter.
- Ausarbeitung und Versendung eines Mobilitätsinformationsgrundpaketes für Neuzugezogene (mit Fahrplänen, Liniennetzplänen, Tarifstruktur etc.)
- Car-Sharing: Die Stadt Wien unterstützt den Ausbau von Car-Sharing (siehe KLIP II)
- Car-Pooling (Bildung von Fahrgemeinschaften): Die Stadt Wien unterstützt in Zusammenarbeit mit privaten Betreibern eine Informations- und Werbeinitiative zur Propagierung von Car-Pooling.
- Park & Drive: Bereits derzeit werden Fahrgemeinschaften auf Autobahnparkplätzen gebildet. Diese informellen Umsteigeplätze sollen durch gekennzeichnete und besser ausgestattete Park & Drive-Plätze an den hochrangigen Straßen nach Wien attraktiviert werden.
- Gütesiegel, Förderungen oder steuerliche Erleichterungen für Betriebe, die Bildung von Fahrgemeinschaften innerhalb des Unternehmens unterstützen, Fahrradabstellanlagen bereitstellen, schadstoffarme Dienstfahrzeuge einsetzen, Dienstfahrräder bereitstellen, Car-Sharing-Fahrzeuge einsetzen, flexible Arbeitszeiten anbieten, eine(n) „Verkehrsbeauftragte(n)" in größeren Firmen schaffen, Firmenparkplätze kostenpflichtig anbieten, einen Firmenverkehrsplan bzw. Methoden zur Erfüllung definierter Mobilitätsziele ausarbeiten.

Die Stadt Wien wird dabei einerseits in ihrem eigenen Wirkungsbereich (Magistrat, stadteigene Betriebe) selbst aktiv und unterstützt andererseits private Initiativen durch finanzielle Förderungen, organisatorische Hilfestellungen und Anpassung von Rahmenbedingungen, die diese Aktivitäten derzeit behindern.

Das Kapitel 13.2.4 Kombinierter Verkehr wird in den MPV neu aufgenommen:

13.2.4 Kombinierter Verkehr

Komplexere Wegeketten führen auch zu einer stärkeren Nachfrage nach kombinierten Mobilitätsformen (Intermodalität). Kombinierte Mobilitätsformen unterstützen zudem die verkehrspolitischen Ziele des Masterplans Verkehr. Der Kombination von Verkehrsträgern soll daher in der Planung besondere Beachtung geschenkt werden (siehe auch KLIP II). Dazu zählen:

- die Kombination ÖV-ÖV durch Optimierung der Schnittstellen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln auch bei unterschiedlichen Betreibern (Haltestellen, Verbindungswege, Leitsysteme, Fahrgastinformationssysteme, etc.).
- Die Kombination ÖV-Rad: Radwegeanbindung an ÖV-Knoten, diebstahl- und wettersichere Radabstellanlagen, Mitnahmemöglichkeiten des Fahrrades, Serviceeinrichtungen bei großen Bahnhöfen etc.).
- Die Kombination ÖV-Fußgänger: sichere und komfortable Erreichbarkeit von Haltestellen und Stationen, hohe Aufenthaltsqualität in Stationen, kurze Wege und ausreichende Dimensionierung in den Stationen.
- Die Kombination ÖV-MIV: Park & Ride, Car-Sharing an Bahnhöfen etc.

14 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND MARKETING

„Öffentlichkeitsarbeit und Marketing" ersetzt den Begriff „Bewusstseinsbildung". Dadurch soll ein partnerschaftlicheres Verhältnis zu den BürgerInnen signalisiert werden.

14.1 Ziele

Die Ziele des MPV 2003 zu Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sind weiterhin gültig:

- Verbesserung des Informationsstandes über die verkehrspolitischen Ziele und deren Begründung bei BürgerInnen, MeinungsbildnerInnen, PolitikerInnen und Verwaltung,
- Verbesserung bzw. Sicherung der Akzeptanz der WienerInnen für die verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen der Stadt Wien,
- Motivierung zur Änderung des Verkehrsverhaltens:
  › Umstieg auf Verkehrsarten des Umweltverbundes,
  › Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades,
  › Wahl von Routen und Reisezeitpunkten, die dazu beitragen, Staubildungen zu reduzieren und das vorhandene Verkehrsangebot effizient zu nutzen und
- Wahl des Wohnstandortes im Stadtgebiet nach seiner Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

14.2 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

1. Öffentlichkeitsarbeit
- Kommunikation des Leitbildes der Wiener Verkehrspolitik „Intelligente Mobilität – g'scheit unterwegs" mit Hilfe durchgängig verwendeter Logos und Slogans,
- Nutzung der Vorbildfunktion von MeinungsträgerInnen,
- eventorientierte Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit der Eröffnung von Projekten und Vorhaben, die einen Beitrag zu den Zielen des Masterplans leisten,
- Durchführung von Verkehrssicherheitskampagnen, Information über die Wirkung konkreter Maßnahmen an Unfallschwerpunkten bei den VerkehrsteilnehmerInnen an diesen Standorten,
- Entwicklung von Öffentlichkeitsarbeitsmodulen gemeinsam mit den Bezirken zur Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Benützungsqualität des öffentlichen Raumes führen,
- Entwicklung von Marketinginitiativen für das Gehen, das Radfahren u. die städtische Politik zum ruhenden Verkehr
- Fortsetzung der Öffentlichkeitsarbeit der Wiener Linien

2. Information und Wissensmanagement
- Präsentation und Diskussion des Masterplans Verkehr in den Bezirksvertretungen (Bezirksparlamente, Bezirksverkehrskommissionen),
- Entwicklung einer Info-Plattform bzw. eines Info-Pakets zur Mobilität in Wien
- Weiterentwicklung des Online-Informationsangebotes im Rahmen von ITS über die aktuelle Verkehrssituation und alternativen Angeboten für Wegwünsche der VerkehrsteilnehmerInnen (mit neuen Elementen wie Car-Sharing-Standorte oder der erwartbaren frei verfügbaren Parkplätze in Parkgaragen etc.),
- Individuelles Marketing: Haltestellenpläne und Fahrpläne an die Haushalte in den jeweiligen fußläufigen Einzugsbereichen,
- Förderung für Schulungsprogramme in ökon. Fahrweise

3. Mobilitätserziehung
- Umfassende Mobilitätserziehung statt ausschließlich auf die Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr bezogene Verkehrserziehung
- Förderung und Unterstützung von themenbezogenen Aktionen und Projekttagen an Wiener Schulen (z. B. Projekt „intelligentAUTOmobil" der HTL 22) und
- Angebot von Fahrradprüfungen an Schulen

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in Abstimmung mit dem KLIP II in den MPV aufgenommen:

- Angebot von Radfahrschulungen im Kindergarten
- Aufbau einer integrierten Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund unter Einbeziehung der Stadt Wien, der Wiener Linien, dem Verkehrsverbund Ostregion (VOR) und anderen Verkehrsunternehmen mit einem einheitlichen Marketingauftritt
- Die Einzelaktivitäten zu unterschiedlichen Mobilitätsthemen sollen als Teilmodule der integrierten Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt werden.

15 LENKUNGSINSTRUMENTE

Die im MPV 2003 enthaltenen Maßnahmen zu gesetzlichen, steuerlichen und finanziellen Lenkungsinstrumenten wurden bisher nur teilweise umgesetzt.
Das liegt auch daran, dass viele der Maßnahmen nicht im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Wien umgesetzt werden können, sondern nur als Forderung an Dritte vertreten werden.

15.1 Gesetzliche Lenkungsinstrumente

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

Straßenverkehrsordnung (Bund):
- Adaptierung der StVO zur Erleichterung des öffentlichen Verkehrs
- Aufhebung der Radwegebenützungspflicht
- Anpassung des Abstands der Verkehrszeichen von der Gehsteigoberkante an Komfortbedürfnisse des nichtmotorisierten Verkehrs

Kraftfahrgesetz:
- Anpassung der Emissionsgrenzwerte an den Stand der Technik

Garagengesetz (Land Wien):
- Einführung von Stellplatzobergrenzen bzw. in einem ersten Schritt Reduktion der Stellplatzverpflichtung für Nicht-Wohnnutzungen

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Adaptierung der StVO zur Ermöglichung der diagonalen Querung von Kreuzungsplateaus für FußgängerInnen.
- Nicht mehr weiterverfolgt wird die „Verpflichtende Vorschreibung der Errichtung von Busparkplätzen beim Neubau von Hotels" und das „Parkabgabegesetz" in der vorgesehenen Form (verfassungsrechtlich in dieser Form nicht möglich).

15.2 Steuerliche Lenkungsinstrumente

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

Europäische Union:
- Adaptierung der EU-Wegekostenrichtlinie, damit eine Einbeziehung der gesamten externen Kosten bei der Berechnung der Mauthöhe und die Querfinanzierung von der Straße zur Schiene ermöglicht werden
- Einführung eines ökologischen Treibstoffzuschlags auf europäischer Ebene und
- Aufhebung der Steuerprivilegien für Flugbenzin auf europäischer Ebene

Bund:
- Steuerfreistellung nach dem Einkommensteuergesetz für „Jobtickets“, die von den Betrieben den MitarbeiterInnen zur Verfügung gestellt werden (z. B. Jahresnetzkarte der Wiener Linien),
- Schrittweiser Umbau der steuerlichen Förderung des ArbeitspendlerInnenverkehrs in Richtung Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie
- Angleichung d. Besteuerung von Dieseltreibstoff an Benzin

Land Wien:
- Weiterentwicklung einer „Verkehrserregerabgabe“ auf errichtete Stellplätze bei Nicht-Wohngebäuden in Abstimmung mit den Umlandgebieten bzw. mit Niederösterreich

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Nicht mehr weiterverfolgt wird die Einführung einer Verkehrsanschlussangabe nach dem ÖPNRV-Gesetz 1999, die sich als „totes“ Recht erwiesen hat.

15.3 Finanzielle Lenkungsinstrumente

Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:

Bund:
- Heranführung des Road-Pricing für Lkw und Busse im hochrangigen Straßennetz (A + S) an die tatsächlichen Kosten (siehe auch Wegekostenrichtlinie).

Land Wien:
- Nutzung der Wohnbauförderung zur Lenkung der Wohnbautätigkeit in Gebiete mit guter öffentlicher Verkehrserschließung. Dies kann durch die Reihung der Projekte bei der Mittelvergabe und/oder die Staffelung der Förderhöhe erfolgen.
- Förderung von innovativen Pilotprojekten, die zu einer Entlastung der Straßenverkehrsbelastung führen: z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement, Car-Sharing, Car-Pooling, City-Logistik. Nutzung der dafür vorgesehenen EU-Förderprogramme.
- Förderung von Organisationen und Institutionen, die sich für die Verkehrsarten des Umweltverbundes einsetzen.

15.4 Mobilitätsverträge

Folgende Maßnahme ist weiterhin gültig:

Zusätzlich zu gesetzlichen, steuerlichen und finanziellen Instrumenten kann die Stadt Wien auch auf vertraglicher Basis die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsabwicklung stärken.

Tabelle 1: Personenfernverkehr und Güterverkehr

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Realisierungszeitraum in der Periode		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
Lainzer Tunnel	1.288,5	2012		
Neubaustrecke Wien–St. Pölten	1.537,7	2012		
Ausbau der Pottendorfer Linie Abschnitt Wien	120,5	2009		
Ausbau der Pottendorfer Linie Abschnitt NÖ	495,0	X	X	
Bahnhof Flughafen VIE	113,9	2010		
Bahnhof VIE-Ostbahn – Neubaustrecke Flughafen–Götzendorf (Götzendorfer Spange)	144,0	X	2015	
Verbindung Ostbahn–Flughafenschnellbahn	46,3	X	2014	
Elektrifizierung Neusiedl–Wulkaprodersdorf	Bgld.	2009		
Verbindung Donauuferbahn–Donauländebahn, Winterhafenbrücke	Kosten bei Terminal Freudenau enthalten	2010		
Ausbau Nordbahn auf 160 km/h	Offen			
Tullner Westschleife	NÖ	2010		
Schleife Absdorf–Hippersdorf	35,5	2011		
Terminal Inzersdorf	1)		X	
Terminal Freudenau	95,6	2009		
Terminal Wien-Nord	1)			X
Westbahnhof	40,9	2011		
Bahnhof Meidling	62,3	2009		
Hauptbahnhof Wien inkl. Südtiroler Platz	891,5	X	X	
Adaptierung Verbindungsbahn S15 inkl. Umbau Bahnhof Hütteldorf	1)		X	
Viergleisiger Ausbau Südbahn Meidling–Mödling	1)	X	X	
Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau Marchegger Ast	1)	X		
Zweigleisiger Bogen Abzw. St. Veit–Hütteldorf	1)		X	

1) eine genaue Kostenschätzung liegt noch nicht vor

in Bau neues Projekt

Tabelle 2: Regionalverkehr, Nahverkehr: S-Bahn

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Realisierungszeitraum in der Periode[2)]		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
Bahnhof Wien-Mitte	36,7	2010		
S-Bahn-Station Wolf in der Au		2008		
Zweigleisiger Ausbau Penzing–Hütteldorf (S45)	1)		X	
Umbau Bahnhof Penzing (Barrierefreiheit)	1)	X		
Errichtung Station Unterdöbling (S45)	1)		X	
Zweigleisiger Bogen Heiligenstadt–Brigittenau (S45)	1)		X	
Verlängerung der S45 bis Praterkai (von Nordbahnbrücke bis Ostbahnbrücke/S80)	1)		X	
Haltestelle Kirchfeldgasse	1)		X	
Errichtung Haltestelle Blamauergasse	1)	X	X	
Adaptierung Haltestelle Brünner Straße (Krankenhaus Nord)	1)	X	X	
Verknüpfung Ostbahn nördlicher Ast – Linie 26 Station Gewerbepark	1)	X	X	
S-Bahn-Station Stadlau/U2	71,7	2010		
Verknüpfung S80 mit U2 am Flugfeld: Station Aspern/Flugfeld Nord	1)	X		
Verlängerung der S7 über Wolfsthal nach Bratislava	1)		X	X
Ausbau Ostbahn nördlicher Ast (Stadlauer Ostbahnbrücke)	1)		X	
Gleisschleife Innere Aspangbahn–Pottendorfer Linie	1)		X	

1) Diese Projekte sind nicht im Rahmenplan der ÖBB enthalten. Das bedeutet, dass noch keine Projektplanungen und damit Kostenschätzungen vorliegen.

in Bau neues Projekt

2) Die Realisierungszeiträume entsprechen den Zielen der Stadt Wien. Die Realisierung ist aber von den Plänen der ÖBB abhängig.

16 PRIORITÄTEN, KOSTEN UND REALISIERUNGSZEITRÄUME

Im Folgenden werden die größeren Investitionsvorhaben mit Kosten, soweit diese bereits abschätzbar sind, und Realisierungszeiträumen dargestellt. Daneben gibt es die laufende Realisierung von kleineren Maßnahmen (z. B. FußgängerInnen, öffentlicher Raum, Mobilitätsmanagement), die mit den Bezirken abgestimmt und teilweise aus den Bezirksbudgets finanziert werden. Für diese Maßnahmen können keine abgrenzbaren Kosten und Realisierungszeiträume angegeben werden.

16.1 Maßnahmen Personenfernverkehr und Güterverkehr auf der Schiene

Folgende Infrastrukturprojekte sind weiterhin gültig oder wurden neu aufgenommen (Tabelle 1).

16.2 Maßnahmen im öffentlichen Verkehr: Regionalverkehr, Nahverkehr

Folgende Projekte des MPV 2003 wurden bereits umgesetzt:

- Bahnhof Praterstern und Umbau der Gleisanlagen vom Donaukanal bis zur Station Traisengasse
- Umbau Station Traisengasse (in Bau)
- Modernisierung Bahnhof Heiligenstadt
- U1 Kagran–Leopoldau
- U2 Schottenring–Stadion

Folgende Projekte bei der S-Bahn sind weiterhin gültig oder wurden neu aufgenommen (Tabelle 2).

Folgende Projekte bei der U-Bahn sind weiterhin gültig und bereits mit dem Bund ausverhandelt (Tabelle 3).

Folgende Projekte bei der Straßenbahn sind weiterhin gültig oder wurden neu aufgenommen (Tabelle 4).

16.3 Maßnahmen hochrangiges Straßennetz

Folgende Projekte des MPV 2003 wurden bereits fertig gestellt:

- A22 + B3 bis Brünner Straße
- S1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen A2 und A4
- A6 Spange Kittsee
- A4 dreispuriger Ausbau zwischen S1 und Flughafen VIE
- B1 gestalterische Aufwertung Karlsplatz

Tabelle 3: Nahverkehr: U-Bahn

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)[1]	Realisierungszeitraum in der Periode		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
U2 Stadion–Aspernstraße	430	2010		
U2 Aspernstraße–Flugfeld	360		2013	
U1 Reumannplatz–Rothneusiedl	860		2015	
U2 Süd Karlsplatz–Gudrunstraße	670		2019	

1) Kostenschätzung gemäß MPV 2003

in Bau

Tabelle 4: Nahverkehr: Straßenbahn

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Realisierungszeitraum in der Periode[2]		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
Linie 26: Strebersdorf–Floridsdorf–Kagraner Platz–U2 Flugfeld Aspern	90	X	X	
Linie 25: Floridsdorf–Tokiostraße–Kagran–Stadlau–Donauspital / U2 Flugfeld Aspern	45	X	X	
Erschließung Stadtentwicklungsgebiet Bahnhof Wien (Verlängerung Linie D)	40	X	X	
Erschließung Nordbahnhof – Nordwestbahnhof	k.A.		X	
Erschließung Monte Laa und Therme Oberlaa	k. A.[3]		X	X
Erschließung Wienerberg	k. A.[3]		X	X
Erschließung Siemensstraße, Großjedlersdorf (Linie 27)	k. A.[3]		X	
Verlängerung nach Schwechat	5[1]		X	
ÖV-Korridor Liesingtaltangente			X	X

1) Kosten Wiener Anteil
2) laufende Realisierung von Maßnahmen, für die keine abgrenzbaren Kosten und konkreten Realisierungszeiträume angegeben werden können
3) Bisher wurde noch keine Kostenschätzung vorgenommen.

neues Projekt

Folgende Projekte sind weiterhin gültig oder wurden neu aufgenommen (Tabelle 5).

Aus dem MPV 2003 ausgeschieden wurden die Projekte B13a Unterführung Liesinger Platz inklusive Seybelgasse und die Verlegung der B1 im Abschnitt Karlsplatz bis Pilgrambrücke.

16.4 Maßnahmen Schifffahrt und Luftfahrt

Folgende Projekte des MPV 2003 sind weiterhin gültig (Tabelle 6).

16.5 Maßnahmen ruhender Verkehr (Tabelle 7)

16.6 Maßnahmen Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit (Tabelle 8)

Tabelle 5: Maßnahmen zum hochrangigen Straßennetz

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Realisierungszeitraum in der Periode		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
A2 Südautobahn, Guntramsdorf–Wiener Neustadt, 2-mal 4-streifig		X	X	X
A4 Ostautobahn, Flughafen Wien–Parndorf, 2-mal 3-streifig			X	X
A5 Nordautobahn bis Schrick	PPP	X		
A5 Nordautobahn Schrick–Staatsgrenze	243	X	X	
S3 Weinviertler Schnellstraße	163,0		X	
S33 Donaubrücke Traismauer	170,1	X		
S8 Marchfeld Schnellstraße	588,0	X	X	
S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat–Süßenbrunn	1.595,0	X	X	
S1 Wiener Außenring Schnellstraße Süßenbrunn–Eibesbrunn	PPP	X		
S1 Wiener Außenring Schnellstraße Eibesbrunn–Korneuburg	PPP	X		
S2 Wiener Nordrand Schnellstraße Niveaufreimachungen Breitenleer Straße und Rautenweg	47,3	X		
S2 Wiener Nordrand Schnellstraße Umfahrung Süßenbrunn	PPP	X		
A4 / A23 Knoten Prater Ausbau			X	
A22 / A4 Kaisermühlen–Donauquerung–Kaiserebersdorf–Schwechat				X
A23 Spange Flugfeld Aspern			X	
A23 ASt. Simmering und B225				X
S1 ASt. Inzersdorf an A24			X	
A24 Spange S1–A23 Hanssonkurve				X
B14 Seitenhafenstraße	18,0	X		
B14 Simmeringer Hauptstraße–Klederinger Straße	27,0[1)]	X		
B16 Unterführung Donauländebahn	3)	X		
A23 ASt. Landstraße inkl. B221 von Adolf-Blamauer-Gasse bis Leberstr.	106,0[2)]	X		
B221 zwischen B230 und Arsenalstraße (Hauptbahnhof Wien, Südbahnhofviertel)		X	X	
B224 Gürtel–Winckelmannstraße–Wiental		abh. von Gebietsentwicklung		
B227 AS Muthgasse und Aufschließung Gebiet Muthgasse			X	
B228		X	X	
B229 Abschnitt Heinrich-von-Buol-Gasse–Kürschnergasse	16,0	X		
B232		abh. von Gebietsentwicklung		
Spange Seyring			X	
Flugfeld Aspern Aufschließung		X	X	X
Erschließungsgebiet Arsenal			X	X
Erschließungsgebiet Eurogate		X	X	

1) Gesamtkosten inklusive Beteiligung von NÖ und Schwechat
2) Kostenteilung zwischen Wien und ASFINAG in Verhandlung
3) Kostenteilung ÖBB / Stadt Wien gem. EK-Schlüssel

in Bau neues Projekt

17 ERFOLGSMASSSTÄBE UND ERFOLGSKONTROLLE

Im MPV 2003 wurden Leitkriterien mit konkreten Erfolgsmaßstäben festgelegt, die alle fünf Jahre verpflichtend erhoben und dargestellt werden müssen. Zusätzlich wurden weitere Kriterien vorgeschlagen, die optional geprüft werden sollten, damit die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen besser eingeschätzt werden kann und eine regelmäßige Feinabstimmung möglich ist. In der Evaluierung 2008 wurde darüber hinaus die Entwicklung der Rahmenbedingungen für die Wiener Verkehrspolitik evaluiert, damit eine Einschätzung der Relevanz der Ziele und Maßnahmen in Bezug zu Herausforderungen und Problemen erfolgen kann. Schließlich wurde auch die bisherige Umsetzung der im MPV 2003 enthaltenen Maßnahmen evaluiert.
Bei der nächsten Evaluierung des MPV sollen wie bei der Evaluierung 2008 folgende Evaluierungsschritte erfolgen:

1. Evaluierung der Rahmenbedingungen: Was hat sich seit der Erstellung des Masterplans Verkehr 2003 an den grundlegenden Rahmenbedingungen 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? Welche Probleme und Umsetzungshindernisse sind aufgetaucht? Ist eine Revision der Ziele notwendig oder zweckmäßig? Sind neue Ziele erforderlich?

3. Evaluierung der Maßnahmen: Welche Maßnahmen wurden bis jetzt umgesetzt? Sind die Zeithorizonte für die Umsetzung der Maßnahmen noch realistisch? Welche Probleme und Umsetzungshindernisse sind aufgetaucht? Wie können die Probleme und Umsetzungshindernisse überwunden werden? Gibt es Maßnahmen, die nicht weiterverfolgt werden sollen? Welche neuen Maßnahmen sollen aufgenommen werden?

Für die künftige Evaluierung des Masterplan Verkehrs werden folgende allgemeine Präzisierungen vorgenommen:

– Die Erfolgsmaßstäbe für die Ziele sollten in Ergänzung zu den Referenzzeitpunkten in längerfristige Entwicklungstrends eingebettet werden, sofern Daten zur Verfügung stehen. In vielen Fällen ist ein einzelnes Jahr nicht aussagekräftig, da die Werte von zufälligen Ereignissen beeinflusst werden können: z. B. wetterbedingtes Radverkehrsaufkommen und damit verbunden Radverkehrsunfälle oder Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen. Für die Evaluierung sind darum die langfristigen Trends und nicht einzelne Jahre maßgeblich.

Tabelle 6: Maßnahmen zu Schifffahrt und Luftfahrt

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Realisierungszeitraum in der Periode		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
Optimierung der Schifffahrtsrinne östlich von Wien		X	X	
Flughafen VIE Kapazitätserhöhung		X	X	

in Bau

Tabelle 7: Maßnahmen zum ruhenden Verkehr

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Realisierungszeitraum in der Periode		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
Gewerbliche Garagen	1)	X	X	
Park & Ride Anlagen	1)	X	X	

1) Public Private Partnership Projekte

Tabelle 8: Maßnahmen zu Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Realisierungszeitraum in der Periode		
		2008–2013	2014–2020	nach 2020
Verkehrsleitsystem ASFINAG	1)	X		
Verkehrsleitzentrale + Ampelerneuerung	2)	laufende Maßnahmen und Aktivitäten		
Dynamisches Verkehrsinformationssystem	1)	X		
Mobilitätsberatung	2)	laufende Maßnahmen und Aktivitäten		
Unterstützung „sanfter“ Mobilitätsmaßnahmen	2)	laufende Maßnahmen und Aktivitäten		
Öffentlichkeitsarbeit, Marketing	2)	laufende Maßnahmen und Aktivitäten		

1) keine aktuellen Kosten bekannt 2) laufende Realisierung von Maßnahmen und Aktivitäten, für die keine abgrenzbaren Kosten und Realisierungszeiträume angegeben werden können

Absolutwerte sollten durch Pro-Kopf-Werte oder leistungsabhängige Werte ergänzt werden. Dies gilt für

- Kfz-Fahrleistungen und CO_2-Emissionen, da damit die Bevölkerungsveränderung mitberücksichtigt wird;
- Unfallzahlen, da damit d. Bevölkerungsveränderung, aber auch der Zunahme von Verkehrsleistungen mitberücksichtigt wird.

17.1 Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe zur Evaluierung der Ziele

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Die Kfz-Fahrleistungen sollen getrennt nach Pkw und Lkw dargestellt werden. Die Fahrleistung mit privaten Kfz soll sich nicht weiter erhöhen, eine Reduktion wird angestrebt. Die Kfz-Fahrleistungen in städtischen Binnengüterverkehr sollen weniger stark steigen als das Bruttoregionalprodukt.
- Das Ziel, dass die durchschnittliche Weglänge nicht steigen soll, wird vor allem auf den Pkw-Verkehr bezogen, da längere ÖV-, Rad- oder Fußwege, die MIV-Wege ersetzen, verkehrs- und umweltpolitisch durchaus auch positiv zu bewerten sind. Die durchschnittliche Wegelänge wird als Leitkriterium ergänzt.
- Das Ziel „keine weitere Steigerung der Kfz-Stärken an den Gürtelquerungen“ wird durch „keine weitere Steigerung des Kfz-Verkehrs an Zählquerschnitten der Hauptstraßen A+B (im Durchschnitt)“ ersetzt. Für die Gürtelquerungen liegen seit 2005 keine repräsentativen Daten vor (nicht alle Querungen sind Hauptstraßen A oder B) u. der Durchschnitt aller Hauptstr. A+B ergibt ein repräsentativeres Bild für Wien insgesamt.

Damit ergeben sich folgende gültige Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe (Tabelle 9).

17.2 Kriterien zur Evaluierung von Zielen

Die zusätzlichen Kriterien beziehen sich auf die Überprüfung weiterer verkehrspolitischer Ziele und auf den Umsetzungsgrad von Maßnahmen.

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Die Erreichbarkeitsziele werden auf ausgewählte Destinationen beschränkt, da ein europäisches Erreichbarkeitsmodell nur sehr aufwändig zu erstellen und zu warten ist.
- Zur Verkehrssicherheit werden folgende zusätzliche Kriterien ergänzt:
  - › Schulwegunfälle
  - › FußgängerInnenunfälle
- Im Radverkehr werden folgende zusätzliche Kriterien und Erfolgsmaßstäbe vorgesehen:
  - › differenzierte Erfolgsmaßstäbe (NutzerInnen, Bezirke, Fahrzwecke)
  - › Zahl der Fahrradabstellplätze im öffentlichen und außerhalb des öffentlichen Raums
- Im ruhenden Verkehr wird die Auslastung der Park & Ride-Anlagen und der geförderten gewerblichen Garagen als Erfolgsmaßstäbe aufgenommen.
- Im Güterverkehr wird die Verfügbarkeit von Ladezonen als Evaluierungskriterium ergänzt.

Folgende zusätzliche Kriterien und Erfolgsmaßstäbe werden fortgeschrieben (Tabelle 10).

Tabelle 9: Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle

Kriterium	Erfolgsmaßstab (Bezugsjahr in Klammer)
Modal Split (Wege der WienerInnen an allen Tagen)	Erhöhung des Radverkehrsanteils bis 2020 auf 8 % (2001)
	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs bis 2020 auf 40 % (2001)
	Halten des FußgängerInnenanteils auf dem Niveau von 2001 (27 %)
	Die Verkehrsmittelwahl soll bis 2020 sowohl bei Männern als auch bei Frauen 75 % der Verkehrsarten des Umweltverbundes erreichen (2001)
Modal Split (Wege der EinpendlerInnen an allen Tagen)	Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zw. öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr bis 2020 auf 45 zu 55 % (2001)
Verkehrsbelastung in Wien	Die Fahrleistung mit Kraftfahrzeugen (Kfz/km) soll nicht weiter steigen (2002). Die Fahrleistung privater Kfz soll abnehmen, zumindest nicht zunehmen. Die Kfz-Fahrleistung im Güterverkehr soll weniger wachsen als das Bruttoregionalprodukt.
Durchschnittliche Weglänge der WienerInnen	Keine Erhöhung der durchschnittlichen Weglänge im Pkw-Verkehr
Verkehrsstärken Kfz-Verkehr (im Durchschnitt der Zählquerschnitte)	Keine weitere Steigerung an den Zählquerschnitten der Hauptstraßen A+B Reduktion an den Querschnitten innerhalb Gürtel / Donaukanal (2000)
Mobilitätschancen	100 % der EinwohnerInnen wohnen im ÖV-Haltestelleneinzugsbereich von 15 Minuten
	Der Jahresnetzkartenpreis für Wien bleibt im Verhältnis zum Medianeinkommen zumindest konstant (2002)
Verkehrssicherheit	Die Zahl der Toten und Verletzten wird bis 2020 um 50 % gesenkt (2002)
Emissionen	Die Grenzwertüberschreitungen der Kurzzeitbelastung bei NO_2 an Straßenquerschnitten werden auf Null reduziert (2002)
	Der Anteil der BewohnerInnen mit Verkehrslärmbelästigung soll bis 2020 um 20 % gesenkt werden (1996)
	CO_2-Reduktion durch Verkehr pro Kopf (1990)

Tabelle 10: Zusatzkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle

Kriterien		Erfolgsmaßstab (Bezugsjahr in Klammer)
Wirtschaft, Effizienz	**Internationale Erreichbarkeit**	Die Erreichbarkeit wichtiger nationaler und internationaler Zentren wird verbessert (2008)
	Pkw-Besetzungsgrad	Erhöhung auf 1,5 bis 2020 (2001)
	Effizienz der Lkw-Nutzung	Lkw-Verkehrsstärke an ausgewählten Zählquerschnitten und die Lkw-Fahrleistungen steigen langsamer als das Bruttoregionalprodukt (2006)
Akzeptanz, Kooperation, Innovation	**Einschätzung und Einstellungen der BürgerInnen und MeinungsbildnerInnen zum Verkehr**	Die Einschätzungen und Einstellungen zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes haben sich gegenüber 2006 verbessert oder zumindest nicht verschlechtert (2006)
	Zufriedenheitsindex der WienerInnen zum öffentlichen Verkehr	Der Zufriedenheitsindex der WienerInnen zum öffentlichen Verkehr hat sich von +70 % im Jahr 2001 auf +80 % im Jahr 2020 erhöht
	Internationale Beurteilung der Mobilitätspolitik	Die Mobilitätspolitik der Stadt Wien wird 2020 international als Best-Practice-Beispiel anerkannt
Öffentlicher Verkehr	**Haltestellenqualität**	100 % niveaugleicher Einstieg bis 2010 (ÖBB 2020); 100 % Ausstattung mit Aufzügen bis 2010 (ÖBB 2020); Informationsanzeige zur Wartezeit bis 2020 an 2.000 vorgesehenen Standorten (Wiener Linien)
	Fahrzeugqualität	100 % Ausstattung mit Niederflurfahrzeugen bis 2020 Klimatisierung von 30 % der U-Bahnen, 50 % der Straßenbahnen und 100 % der Busse bis 2020
	Reisegeschwindigkeit Straßenbahn	Über 20 km/h am Stadtrand bis 2020 15 km/h in dicht bebautem Gebiet bis 2020
	Anzahl der ÖV-gesteuerten Ampelanlagen	100 % ÖV-gesteuerte Ampelanlagen bis 2020; 100 % ÖV-gesteuerte Ampelanlagen im Straßenbahnnetz bis 2010
FußgängerInnen, öffentlicher Raum, Sicherheit	**Gehsteigbreite**	Abnahme der Gehsteige mit einer Breite unter 2,0 m (2008)
	Aufenthaltsqualität	Steigende Zufriedenheit im BewohnerInnenbarometer (2003)
	Anteil der Wege im fußläufigen Einzugsbereich (bis 1 km)	Keine Abnahme bis 2020 (2006)
	Fahrgeschwindigkeiten	Deutliche Verlängerung des Tempo-30-Straßennetzes (2008)
	Barrierefreiheit	Zunahme der taktilen Leitsysteme in km (2008)
	Kreuzungsqualität	Zunahme des Prozentanteils der akustischen Ampeln (2008) Zunahme des Prozentanteils der Ampeln mit angepassten Grünphasen von 1 m/Sekunde vorrangig im Einzugsbereich von Schulen, Krankenhäusern und SeniorInnenheimen (2002)
	FußgängerInnenunfälle	50 % weniger FußgängerInnenunfälle (2002) bis 2020
	Schulwegunfälle	Reduktion (2007)
Ruhender Verkehr	**Illegal abgestellte Fahrzeuge**	Die Zahl der illegal abgestellten Fahrzeuge wurde bis 2020 auf 10 % gegenüber 2002 reduziert.
	Anzahl der gewerblichen Stellplätze	5.000–6.000 zusätzliche Stellplätze bis 2013 (2008)
	Zahl des Park & Ride-Stellplatzangebotes	5.000 zusätzliche Park & Ride-Stellplätze bis 2013 (2008)
Radverkehr	**Länge des Hauptradwegenetzes**	Das Basisroutennetz soll bis 2012 zu 80 % fertig gestellt sein. Das Grundnetz soll bis 2016 fertig gestellt sein. Das Hauptradwegenetz wird bis 2020 umgesetzt.
	Flächige Erschließung	Der Prozentanteil der für das Radfahren in beide Richtungen geöffneten Einbahnen hat in Straßen mit geeigneten Fahrbahnquerschnitten bis 2013 70 % erreicht. Bis 2020 sind 50 % aller Einbahnen geöffnet.
	Radverkehrsunfälle	Die Radverkehrsunfälle mit Personenschaden wurden um 20 % reduziert (2002)
	Bike & Ride-Anlagen	Die Zahl der Bike & Ride-Stellplätze wurde deutlich erhöht (2002).
	Öffentliche Radabstellanlagen	+7.500 bis 2013
	Radabstellanlagen außerhalb d. öffentl. Raumes	+5.000 bis 2013
Radverkehr	**Radverkehrsanteil bei den Verkehrszwecken Ausbildung und Einkauf, in den Altersgruppen bis 19 Jahre und über 60 Jahre, bei 20–59-jährigen Frauen**	Überdurchschnittliche Zunahme (2007)
Güterverkehr	**Modal Split im Güterverkehr**	Erhöhung des Modal Split-Anteils von Schiene und Wasserstraße im Ziel- und Quellverkehr (1998)

MASTERPLAN VERKEHR 2003 – EVALUIERUNG 2008 – ABBILDUNGEN UND TABELLEN

Abbildung 1: Grundsätze des Leitbildes „Intelligente Mobilität“ . . . 12
Abbildung 2: Entwicklung der durchschnittlichen Weglängen im Binnenverkehr in Wien . . . 14
Abbildung 3: Hauptziel Kfz-Verkehrsvermeidung . . . 14
Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl . . . 15
Abbildung 5: Verletzte und Tote im Straßenverkehr in Wien 1983–2007 . . . 15
Abbildung 6: Entwicklung der NO2-Emissionen an verkehrsnahen Messstellen (Jahresmittelwerte) . . . 17
Abbildung 7: Entwicklung der Treibhausgasemissionen in den einzelnen VerursacherInnengruppen in Wien . . . 17
Abbildung 8: Evaluierung der Maßnahmen des MPV 2003 . . . 19

Tabelle 1: Aktuelle Bevölkerungsprognose für die Stadtregion in Wien in 1.000 EinwohnerInnen (2005–2020–2030) . . . 8
Tabelle 2: Entwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens der WienerInnen (DTV) . . . 8
Tabelle 3: Entwicklung der Abgasgrenzwerte der Europäischen Union . . . 10
Tabelle 4: Kfz-Kraftstoffverbrauch nach Fahrzeugkategorien und Verkehrssituation . . . 10
Tabelle 5: Vorschlag der EU-Kommission zur Berücksichtigung von Umweltaufschlägen bei der Lkw-Maut . . . 11
Tabelle 6: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsvermeidung . . . 12
Tabelle 7: Evaluierung der Zielerreichung des Hauptziels Verkehrsverlagerung . . . 14
Tabelle 8: Evaluierung der Zielerreichung einer nachhaltigen sozialen Mobilitätsentwicklung . . . 14
Tabelle 9: Zugangebote für ausgewählte nationale und internationale Destinationen sowie qualitative Einschätzung der Straßeninfrastruktur . . . 15
Tabelle 10: Entwicklung der An- und Abflüge am Flughafen Schwechat . . . 16
Tabelle 11: Evaluierung der Zielerreichung für eine nachhaltige Umweltentwicklung . . . 16
Tabelle 12: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel eines effizienten Verkehrssystems . . . 18
Tabelle 13: Evaluierung der Zielerreichung für das Hauptziel Akzeptanz . . . 18
Tabelle 14: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Kooperation . . . 20
Tabelle 15: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Innovation . . . 20
Tabelle 16: Evaluierung der Handlungsschwerpunkte . . . 20

MASTERPLAN VERKEHR 2003 – FORTSCHREIBUNG 2008 – ABBILDUNGEN UND TABELLEN

Abbildung 1: Das Fünfeck der „Intelligenten Mobilität“, Quelle: MPV 2003 . . . 24
Abbildung 2: Radverkehrsanteil im Evaluierungszeitraum 2001–2007 . . . 31
Abbildung 3: Hauptradverkehrsnetz Basisrouten . . . 31
Abbildung 4: Maßnahmen mit überregionaler Bedeutung . . . 33
Abbildung 5: Schieneninfrastruktur-Vorhaben der ÖBB in Wien . . . 35
Abbildung 6: Schieneninfrastruktur-Vorhaben der ÖBB im Raum Wien . . . 35
Abbildung 7: 4. Ausbauphase U-Bahn . . . 37
Abbildung 8: ÖV-Ausbauprojekte inklusive der Erweiterung des Straßenbahnnetzes . . . 37
Abbildung 9: Straßenprojekte in der Region Wien . . . 39
Abbildung 10: Straßenprojekte in der Stadt Wien . . . 39

Tabelle 1: Personenfernverkehr und Güterverkehr . . . 46
Tabelle 2: Regionalverkehr, Nahverkehr: S-Bahn . . . 46
Tabelle 3: Nahverkehr: U-Bahn . . . 47
Tabelle 4: Nahverkehr: Straßenbahn . . . 47
Tabelle 5: Maßnahmen zum hochrangigen Straßennetz . . . 48
Tabelle 6: Maßnahmen zu Schifffahrt und Luftfahrt . . . 49
Tabelle 7: Maßnahmen zum ruhenden Verkehr . . . 49
Tabelle 8: Maßnahmen zu Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit . . . 49
Tabelle 9: Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle . . . 50
Tabelle 10: Zusatzkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle . . . 51

Masterplan Verkehr 2003
Evaluierung und Fortschreibung 2008

Die Bearbeitung der Evaluierung und Fortschreibung des Masterplan Verkehr 2003 erfolgten durch 5 Arbeitsgruppen, die aus den MitarbeiterInnen des Magistrats der Stadt Wien, den Wiener Linien, dem VOR, den ÖBB und der ASFINAG und mit den inhaltich und organisatorischen Betreuung beauftragten ExpertInnen bestand. Zusätzlich waren ExpertInnen der Arbeiterkammer und der Wirtschatskammern beteiligt.
Für die Redaktion der Evaluierung und Fortschreibung des Masterplan Verkehr 2003 wurde ein Redaktionskomitee gebildet, das in enger Abstimmung mit Stadtrat Rudi Schicker und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen von Bezirken, Interessensvetretungen, Verkehrsinitiativen und der Gemeinderatsklubs die Endredaktion vornahm.

Den Arbeitsgruppen gehörten folgende Personen an:

Barfuss Rudolf
Berger Thomas
Blaha Franz
Bresslauer Andreas
Bubak Leopold
Dangl Robert
De Riz Roland
Dolezal Rudolf
Domany Bruno
Fabian Susanne
Faby Eva
Fohler-Norek Christine
Forstner Martin
Gerlich Wolfgang
Gotschke Wolfgang
Gur Erich
Häusler Dieter
Herry Max
Höfling Kurt
Höger Peter
Honeger Christian
Irschik Elisabeth
Jedelsky Brigitte
Jurasits Andrea
Kail Eva
Kauzner Andreas
Khutter Wolfgang
Klimmer-Pölleritzer Astrid
Kloud Volkmar
Klug Michael
Kolar Rudolf
Kronberger Richard
Kunisch Peter
Kurz Josef
Loimer Hannes
Melzer Stefan
Mittringer Kurt
Nedbal Gregor
Orasche Wolfgang
Pacejka Friedrich
Pauer Ute
Pichler Chistian
Polan Rudolf
Posch Hanna
Postl Edwin
Prandstätter
Preiss Jürgen
Prochazka Eva
Raab Markus
Raimund Henriette
Rauter Andreas
Reinagl Alexandra
Reschreiter Günter
Riedel Roman
Rosinak Werner
Salomon Rudolf
Schlee Harald
Schragl Eva
Schwab Dieter
Schwer Stefanie
Skoric Bernd
Snizek Sepp
Steinbach Gabriele
Steiner Marianne
Sturm Walter
Stütz Andrea
Theuermann Alfred
Wagner Ernst
Wagner Helga
Winkler Marlene
Zak Thomas

Dem Kernteam gehörten folgende Personen an:

Berger Thomas
Büchl-Krammerstätter Karin
Fohler-Norek Christine
Gielge Johannes
Häusler Dieter
Hiess Helmut
Kail Eva
Madreiter Thomas
Mittringer Kurt
Rischer Michael
Rosinak Werner
Semela Harald
Theuermann Alfed
Weber Gerhard
Winkler Angelika

Dem Expertenbeirat gehörten folgende MitarbeiterInnen an:

Fritz Oliver
Hauger Georg
Mentz Horst
Rießland Bernd
Risser Ralf
Schnattinger Andrea

Für die inhaltliche und organisatorische Steuerung des Gesamtprojektes Evaluierung und Fortschreibung Masterplan Verkehr 2003 waren verantwortlich: Häusler Dieter, Hiess Helmut, Rosinak Werner, Snizek Sepp, Winkler Angelika