

Nr. 43

Masterplan Verkehr Wien Positionspapier





MASTERPLAN VERKEHR WIEN

POSITIONSPAPIER

POSITIONEN WIENS
ZUR EUROPÄISCHEN UND ZUR
NATIONALEN VERKEHRSPOLITIK

INHALTSVERZEICHNIS

	Einleitung	3
1.	Ausgangslage	5
2.	Leitlinien	11
2.1	Grundsätze der Wiener Verkehrspolitik	11
2.2	Handlungsprinzipien	13
2.3	Hauptziele der Verkehrspolitik	14
3.	Positionen zur EU-Verkehrspolitik	15
3.1	Transeuropäische Netze (TEN) und TINA-Netze	15
3.1.1	TEN	15
3.1.2	TINA-Netz	16
3.2	Transitvertrag und EU-Osterweiterung	18
3.3	EU-Wegekostenrichtlinie	20
3.4	Liberalisierung des öffentlichen Personenverkehrs	21
4.	Positionen zur nationalen Verkehrspolitik	23
4.1	Road-Pricing für Lkw und Busse	23
4.2	Verlängerung der Bundesstraßen B	24
4.3	U-Bahn- und S-Bahn-Netz	27
4.3.1	U-Bahn-Netz	27
4.3.2	S-Bahn-Netz	28
4.3.3	S-Bahn-Betrieb	30
4.4	Verkehrsverbund Ostregion	30
5.	Maßnahmenprogramm Infrastruktur	31
5.1	Internationale Korridore	32
5.2	Knoteninfrastruktur	33
5.3	Funktionale Ergänzungsmaßnahmen	34
5.4	Übriges Bundesstraßennetz	35
5.5	Maßnahmenliste – Übersicht	35
5.5.1	Schiene/Wasser/Luft	35
5.5.2	Straße	41
6.	Weitere Vorgangsweise und Aktivitäten der Stadt Wien	43
	Impressum	47
7.	Zusammenfassung	49
8.	Summary	57

EINLEITUNG

Im Jahr 1994 hat die Stadt Wien zum letzten Mal ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept erstellt. Viele der im Verkehrskonzept 1994 festgelegten Grundsätze und Ziele gelten immer noch. Ein großer Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen konnte erfolgreich umgesetzt werden oder wurde begonnen. Dazu zählen zum Beispiel die Parkraumbewirtschaftung, das Garagenprogramm, die 3. Ausbauphase U-Bahn und die Wiener Südrandstraße (B 301).

Seit der Beschlussfassung des Wiener Verkehrskonzeptes hat sich aber auch das Umfeld für die Wiener Verkehrspolitik dynamisch verändert:

- Seit 1. 1. 1995 ist Österreich Mitglied der Europäischen Union. Die Prinzipien des freien Personen-, Waren- und Kapitalverkehrs wurden weitgehend umgesetzt.
- Die Umstellung des europäischen Währungssystems auf die Einheitswährung Euro steht unmittelbar bevor. Die Integration des europäischen Binnenmarktes innerhalb der EU ist damit weitgehend abgeschlossen.
- Die Integration der osteuropäischen Nachbarstaaten in die EU soll in den nächsten drei bis fünf Jahren erfolgen.
- Der Wohlstandszuwachs bedeutet auch steigende Mobilität und Motorisierung.
- Die Randwanderung von Bewohnern und Arbeitsplätzen in die Wiener Außenbezirke und das Wiener Umland hat sich in den letzten zehn Jahren dynamisch fortgesetzt.
- Die revolutionäre Entwicklung der Kommunikationstechnologien verändert das Verkehrsverhalten und schafft neue Möglichkeiten der Verkehrsorganisation und des Verkehrsmanagements.
- Der Klimawandel wird als ein globales Problem wahrgenommen und in internationalen Vereinbarungen wurden Gegenmaßnahmen festgelegt.

Diese Veränderungen und Entwicklungen schaffen neue Herausforderungen und erfordern neue Strategien und Schwerpunkte auch in der Verkehrspolitik:

Verbesserung der Erreichbarkeit des Standortes Wien, Standortentwicklung innerhalb des Standortraumes Wien, Bewältigung des überregionalen und regionalen Verkehrswachstums, Reduktion klimawirksamer Emissionen.

Die Stadt Wien hat sich daher entschlossen, das Wiener Verkehrskonzept 1994 in einem Masterplan Verkehr Wien weiterzuentwickeln. Das überregionale Verkehrsnetz befindet sich allerdings nur teilweise im unmittelbaren Einflussbereich der Stadt selbst. Wichtige Netzteile liegen außerhalb der Stadtgrenzen oder die Finanzierung erfolgt nicht durch die Stadt, sondern durch Dritte. Auch wichtige verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen liegen nicht in der Kompetenz der Stadt Wien, sondern bei Dritten (EU-Richtlinien und Verordnungen, nationale Gesetze, Verordnungen und internationale Verträge). Derzeit werden Entscheidungen auf EU- und Bundesebene vorbereitet, mit denen für die Stadt Wien wichtige Weichenstellungen vorgenommen werden:

- (1) Die Ausarbeitung eines Generalverkehrsplans für Österreich durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie;
- (2) die anstehende Revision der Richtlinie zu den Transeuropäischen Netzen und die geplante Revision der EU-Wegekostenrichtlinie;
- (3) die Verhandlungen über eine Verlängerung des Transitvertrages mit der EU und die Verhandlungen zu den Verkehrskapiteln mit den EU-Beitrittskandidaten;
- (4) die von der EU-Kommission vorgeschlagene Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV);
- (5) die bevorstehende Einführung des Lkw-Road-Pricing;
- (6) die Verlängerung der Bundesstraßen B und Ausweitung der Rolle der ASFINAG;
- (7) die Reorganisation des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) und die notwendige Neugestaltung des Verkehrsdienstevertrages mit den ÖBB.

Auf Grund der Termine und der Dringlichkeit dieser Vorhaben legt die Stadt Wien in einem ersten Schritt auf dem Weg zu einem neuen Masterplan Verkehr Wien ein **Positionspapier gegenüber Dritten** vor.

Das Positionspapier umfasst:

- (1) eine kurze Darstellung der Ausgangslage,
- (2) Leitlinien der Stadt Wien, auf denen die Positionen aufgebaut sind,
- (3) Positionen zur europäischen und nationalen Verkehrspolitik, die Wien betreffen,
- (4) internationale, nationale und regionale Infrastrukturmaßnahmen in der Region Wien.

Die Inhalte des Positionspapiers sind als wichtiger Input für den Masterplan Verkehr Wien zu verstehen, der sämtliche Verkehrsthemen der Stadt umfassen wird und in einer intensiven Diskussion mit den Fachabteilungen der Stadt, den politischen Vertretern des Gemeinderats, den Bezirken und der interessierten Öffentlichkeit erarbeitet werden soll.

1. AUSGANGSLAGE

Die Stadt Wien ist mit einer Verkehrsentwicklung konfrontiert, die dringendes verkehrspolitisches Handeln erfordert. Bereits heute sind Belastungsgrenzen im höchstrangigen Straßennetz spürbar. Der Ostregion wird infolge der EU-Erweiterung ein starkes und anhaltendes Verkehrswachstum prognostiziert, das nur über ein optimales Zusammenspiel aller Verkehrsarten bewältigt werden kann. Vor diesem Hintergrund ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Kombination mit einem innovativen Verkehrsmanagement und ordnungspolitischen Steuerungsmaßnahmen eine verkehrspolitische Notwendigkeit.

Eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene setzt Investitionen in eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur voraus. Auch im hochrangigen Straßennetz besteht ein dringender Nachholbedarf: Die derzeitige Infrastruktur wird der Siedlungsentwicklung im Umland Wiens und den Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarstaaten nicht mehr gerecht. Bleibt die Investition in die strategisch wichtige Verkehrsinfrastruktur aus, wird die Funktionstüchtigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Wien langfristig gefährdet.

Ein Versagen in dieser Hinsicht würde auch den ambitionierten umweltpolitischen Zielen der Stadt Wien widersprechen.

Gerade in der Ostregion ist die Lösung der Verkehrsprobleme oft nur im regionalen Kontext oder sogar nur im internationalen Zusammenhang möglich. Das hochrangige Verkehrsnetz befindet sich nur teilweise im unmittelbaren Einflussbereich der Stadt selbst. Wichtige Netzteile liegen außerhalb der Stadtgrenzen oder die Finanzierung erfolgt nicht oder nicht allein durch die Stadt, sondern durch Dritte oder gemeinsam mit Dritten.

Mit dem vorliegenden Positionspapier legt die Stadt Wien ihre verkehrspolitische Strategie für jene Vorhaben und Maßnahmen fest, deren Umsetzung die Kooperation mit anderen Gebietskörperschaften – insbesondere mit dem Bund und innerhalb der Ostregion – erfordert.

Der Zeitpunkt dieser Positionierung ist in mehrfacher Hinsicht ein besonderer:

- Das BM für Verkehr, Innovation und Technologie erstellt derzeit einen **Generalverkehrsplan für Österreich**, in dem nicht zuletzt die Prioritäten für die künftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gesetzt werden. Die Finanzierung von vordringlichen Verkehrsprojekten in der Ostregion hat für die Weiterentwicklung und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Region Wien eine herausragende Bedeutung.

- Die Verhandlungen zum Kapitel Verkehr mit den EU-Beitrittskandidaten haben begonnen.
Die EU-Erweiterung wird das künftige Verkehrsgeschehen im Raum Wien stark beeinflussen. Wien muss seine strategischen Interessen jedenfalls bestmöglich in diesen Verhandlungsprozess einbringen.
- **Wesentliche Veränderungen von Regelungen im Verkehrswesen**, wie das Auslaufen des Transitvertrages, das Road-Pricing für Lkw, die Verlängerung der Bundesstraßen B oder die Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs stehen derzeit in Diskussion. Auch diese Veränderungen werden sich auf den Verkehr im Raum Wien stark auswirken.
- Nicht zuletzt werden die Bemühungen um eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren intensiviert werden müssen, um die Ziele des **Klimaschutzprogramms KlIP Wien** erreichen zu können. Österreich und Wien haben sich darüber hinaus im Jahr 1997 im Kyoto-Abkommen völkerrechtlich zur Reduktion der Treibhausgase verpflichtet.

Mit ihrer verkehrspolitischen Strategie stellt sich die Stadt Wien aktiv all diesen Herausforderungen.

Die Ausgangslage, auf der die verkehrspolitische Position der Stadt gründet, ist das Ergebnis eines komplexen Zusammenspiels von internationalen, regionalen und städtischen Entwicklungen der letzten Jahre. In ihrer Summe bewirkten sie eine massive Verkehrszunahme, die sich am deutlichsten im hochrangigen Straßennetz zeigt.

• **Wien im internationalen Standortwettbewerb**

Wien liegt am Kreuzungspunkt der großen europäischen Verkehrswege „Donauachse“ und „Bernsteinstraße/Pontebbana“. Die Teilung Europas in zwei getrennte politische und wirtschaftliche Systeme hat diese Verkehrsachsen lange in den Hintergrund treten lassen. Während in anderen österreichischen Regionen in großem Umfang in die hochrangige, internationale Verkehrsinfrastruktur investiert wurde, wurden im Raum Wien auf Grund seiner geopolitischen Randlage solche Investitionen nur sehr zurückhaltend getätigt.

Mit der Ostöffnung und in weiterer Folge mit der europäischen Integration ist Wien aber innerhalb kurzer Zeit in das räumliche Zentrum Europas zurückgekehrt. Mit der EU-Erweiterung steigen die Chancen Wiens, sich als **Knoten von europäischem Rang** zu positionieren. Allerdings ist Wien nunmehr als einer von vielen Knoten im europäischen Städtenetzwerk einem verstärkten Wettbewerb ausgesetzt. Die Agglomeration Wien – Bratislava – Győr konkurriert mit den europäischen Zentralräumen, wie Berlin, Budapest, München oder Prag.

Die Knotenfunktion im europäischen Netz ist in diesem – durch Liberalisierung und Deregulierung verschärften – Wettbewerb jedoch noch kein Vorteil an sich: Die Konkurrenten verfügen teilweise über noch günstigere Lagebedingungen. Entscheidend ist die Funktionstüchtigkeit des Knotens. Nur eine gute innere und äußere Erreichbarkeit von hochwertigen Standorten – bei gleichzeitig hoher Lebens- und Umweltqualität – ist konkurrenzfähig.

Die Agglomeration Wien ist der **Motor der wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs** – immerhin wird im Raum Wien nahezu die Hälfte des österreichischen BIP erwirtschaftet. Sie ist die Agglomeration Österreichs, die im Kreis der internationalen Wirtschaftsstandorte wahrgenommen wird. Die Attraktivität der Agglomeration Wien ist letztlich entscheidend für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Österreich. Die Funktionstüchtigkeit des Verkehrsknotens kann daher keine „reine Wiener Angelegenheit“ sein, sondern ist im ureigensten Interesse Österreichs. In diesem Sinne trifft es nicht Wien allein, sondern letzten Endes ganz Österreich, wenn wichtige hochrangige Infrastrukturprojekte nicht realisiert werden können.

• Die Verflechtung Wiens mit dem Umland

In den letzten Jahrzehnten war die Siedlungsentwicklung in der Region Wien – wie in allen Agglomerationen – von einer **starken Randwanderung**¹ mit flächenhafter Siedlungsentwicklung gekennzeichnet. Der ungebrochene Wunsch nach dem Einfamilienhaus im Grünen, die Folgen einer übermäßigen Ausweisung von vergleichsweise billigem Bauland in den Umlandgemeinden und die nahezu „schrakenlose“ Mobilität sind nur einige der Triebkräfte dieser Entwicklung. Die flächenhaften Siedlungsstrukturen erschweren eine kundengerechte öffentliche Verkehrserschließung.

Auf Grund der Wirtschaftskraft Wiens sind die Umlandbewohner in ihrer Erwerbstätigkeit nach wie vor auf Wien orientiert. Im Südraum Wien beschränkte sich die Suburbanisierung allerdings nicht auf das Wohnen. Auch flächenintensive Produktionsstätten und Dienstleistungen (Einkaufszentren) siedelten sich in großem Umfang im Umland an. Die Folgen dieser Entwicklungen zeigen sich in einer dynamischen Zunahme der fast „zwangsläufig“ autoorientierten, radialen und tangentialen Verkehrsbeziehungen mit und um Wien.

Der Ein- und Auspendelverkehr, der heute zu etwa 70 % mit dem Pkw erfolgt, trägt zu einem großen Teil zu den Engpässen im hochrangigen Verkehrsnetz bei – gemeinsam mit dem Einkaufsverkehr von Wien in die Einkaufszentren im Umland. Diese Engpässe wiederum behindern die Funktionstüchtigkeit des Verkehrsknotens Wien insgesamt.

¹ Die vorläufigen Ergebnisse der Volkszählung 2001 weisen für die politischen Bezirke im Umland Wiens deutliche Bevölkerungszuwächse gegenüber dem Jahr 1991 aus (Bezirk Wien Umgebung: + 8,7 %, Bezirk Gänserndorf + 10,2 %, Bezirk Korneuburg + 11,6 %, Bezirk Mödling + 6,3 %. Einige Gemeinden in diesen Bezirken verzeichnen Zuwächse von 20 bis 30 %). Im 11. Wiener Gemeindebezirk nahm die Bevölkerung um 15,6 % zu, im 22. Wiener Gemeindebezirk wuchs sie um 28,7 %.

Die Entschärfung dieser Situation ist ein strategisches Ziel der Stadt Wien. Sie erfordert eine enge Zusammenarbeit und gemeinsames Handeln innerhalb der Ostregion.

• **Der Stadtverkehr**

Die Verkehrspolitik Wiens war und ist von der Zielvorstellung getragen, die Verkehrsverhältnisse im Wiener Raum möglichst umweltfreundlich zu gestalten. Dies setzt vor allem eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs voraus. Im Binnenverkehr ist die Stadt Wien diesem Ziel mit organisatorischen und baulichen Leistungen näher gekommen. Die bedeutendste Leistung ist die im Jahr 1999 abgeschlossene Ausweitung der **Parkraumbewirtschaftung** auf das gesamte innere Stadtgebiet. Die Parkraumbewirtschaftung hat neben einer Reihe von anderen positiven Wirkungen wesentlich zur Verbesserung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV beigetragen. Im motorisierten Binnenverkehr² werden heute 54 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Damit ist Wien Vorbild unter den europäischen Städten. Die bereits in Angriff genommene dritte Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Netzes ist eine weitere höchst strukturelevante Maßnahme.

Es ist ein weiterer Erfolg der Wiener Verkehrspolitik, dass die Belastungen im innerstädtischen Straßennetz stabilisiert und teilweise sogar reduziert werden konnten. Durch die problematische Siedlungsentwicklung im Umland und durch die prognostizierten Zuwächse im grenzüberschreitenden Verkehr besteht jedoch die Gefahr der neuerlichen Rückverlagerung von regionalen Verkehrsströmen und Durchgangsverkehr in das innerstädtische Straßennetz.

Diese Entwicklungen auf internationaler, regionaler und städtischer Ebene führen maßgeblich zum Entstehen von Engpässen im Verkehrssystem.

• **Engpässe im hochrangigen Straßennetz**

Die wesentlichen Verkehrsprobleme Wiens entstehen durch eine Überlagerung von unterschiedlichen Verkehrsfunktionen – Binnenverkehr, Regionalverkehr und internationalem Verkehr – im höchstrangigen Schienen- und Straßennetz: Die Kapazität des übergeordneten Straßennetzes ist auf Grund der massiven Verkehrszuwächse der letzten Jahrzehnte an einigen neuralgischen Stellen (insbesondere am Donaukorridor und im Zuge der A 23 Wiener Südosttangente) an der Belastungsgrenze. Schon relativ kleine Störfälle ziehen großräumige Verkehrszusammenbrüche nach sich.

Am Beispiel der Südosttangente – der Hauptverkehrsader der Stadt – lassen sich die Ursachen dieser Entwicklung deutlich erkennen: Diese ursprünglich als tangentielle Verbindung für den hochrangigen Verkehr gedachte Autobahn liegt mittlerweile

² d. h. ohne Rad- und Fußgängerverkehr (der Modal Split aller Verkehrsmittel teilt sich wie folgt auf: 32 % motorisierter Individualverkehr, 37 % öffentlicher Verkehr, 31 % Rad- und Fußgängerverkehr)

mitten im dicht bebauten Stadtgebiet. Sie übernimmt eine Reihe von Verkehrsfunktionen:

- den Binnenverkehr zwischen den Stadtteilen nördlich der Donau mit ihren Stadterweiterungsgebieten und dem Zentrum und Süden Wiens mit einem hohen Anteil an Wirtschaftsverkehr, der sinnvoller Weise nicht ins Sekundärnetz abgedrängt werden sollte,
- den Regionalverkehr aus dem Umland und den neuen Gewerbegebieten am Stadtrand in das Zentrum: in diesem Sinne ist die Tangente zu einer radialen Verkehrsverbindung geworden,
- den internationalen Verkehr (besonders den Straßengüterverkehr), der zum Teil auf Wien selbst gerichtet ist und andererseits als Durchgangsverkehr ebenfalls das Wiener Verkehrsnetz belastet.

Als Ergebnis dieser Entwicklungen ist die A 23 – mit nahezu 200.000 Fahrzeugen am Tag die mit Abstand meistbefahrene Straße Österreichs – schon heute regelmäßig überlastet, ohne dass eine adäquate Ausweichroute zur Verfügung steht. Diese Stauanfälligkeit des höchstrangigen Netzes wirkt sich ungünstig auf den Wirtschaftsstandort Wien und auf das nachgeordnete Straßennetz aus.

• Engpässe im hochrangigen Schienennetz

Schon mit dem Verkehrskonzept 1994 setzte Wien auf die Strategie, Verkehr von der Straße auf die Schiene (und auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes) zu verlagern. Diese Verlagerung setzt in jedem Fall ein leistungsfähiges und qualitativ hochwertiges Angebot im Güter- und Personenfernverkehr auf der Bahn und im öffentlichen Personennahverkehr voraus. Im derzeitigen Schienennetz behindern einander – auf Grund fehlender Netzelemente und mangelnder Knotenkapazität – der Regionalverkehr, der Personenfernverkehr und der Güterverkehr gegenseitig.

Besonders deutlich zeigt sich dies bei der Westbahn, einem Netzelement des Transeuropäischen Netzes („Magistrale für Europa“, Donaukorridor), und ihrer Zulaufstrecke zum Zentralverschiebebahnhof Kledering:

- Der Kapazitätsengpass zwischen Wien und St. Pölten behindert eine langfristige Verlagerung von weiträumigem Güter- und Personenverkehr auf die Schiene und eine weitere Verdichtung des Schienen-Regionalverkehrs.
- Die Verbindungsbahn, die durch Wohngebiet verläuft, dient heute als Zulaufstrecke zum Zentralverschiebebahnhof ebenso wie für die Durchbindung des Personenfernverkehrs. Ihre Kapazität reicht für die künftige Verlagerung von wesentlichen Anteilen des Straßenverkehrs auf die Schiene nicht aus.
- Der Zulauf zum Zentralverschiebebahnhof Kledering vom Westen und Süden über den Südbahnhof („Stuedeltunnel“) ist mit dem Vorhaben „Bahnhof Wien“ (siehe unten) nicht vereinbar.

Auch im Südkorridor (Südbahn und Pottendorfer Linie) bestehen ähnliche Kapazitätsprobleme, die verhindern, dass der ÖPNV-Anteil (derzeit 28 %) deutlich gesteigert werden kann. Attraktive Schienenverkehrs-Verbindungen in das Wiener Umland und eine optimierte Verknüpfung mit dem städtischen ÖV-Angebot sind aber die Voraussetzung für einen Umstieg der Regionalpendler auf den öffentlichen Verkehr. Dazu fehlt ein übergeordneter Durchbinde- und Umsteigeknoten wie der Bahnhof Wien, der die Erreichbarkeit im Personenverkehr sichern und Wien zu einer „schnellen Drehscheibe“ machen könnte.

• Engpässe in der Knoteninfrastruktur (Terminals)

Wien setzt mit seinem Güterumschlagskonzept für die Region Wien auf die Strategie, durch entsprechende Infrastruktur die Attraktivität Wiens als intermodaler (Güter-) Verkehrsknoten zu erhöhen. Auch diese Strategie erfordert Investitionen in die Schieneninfrastruktur und in Umschlagseinrichtungen. Die Positionierung Wiens als innovativen Güterverkehrsknoten wäre ebenso eine Stärke im Standortwettbewerb wie auch eine Voraussetzung für einen nachhaltig umweltschonenden Güterverkehr. Die Chancen der Wasserstraße Donau, die sich durch den fortschreitenden Befriedungsprozess am Balkan wieder erhöhen, sind ein wichtiger Teil dieser Strategie.

• Engpässe in Organisation und Finanzierung

Auch bei den rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zeichnen sich Entwicklungen ab, die eine klare Position der Stadt Wien erfordern:

- Finanzierungsengpässe im öffentlichen Regional- und Nahverkehr und im hochrangigen Schienenverkehr (Auslaufen der Finanzierung nach dem SCHIG³-Gesetz (1996) mit dem Jahr 2010,
- nicht ausreichend gesicherte Finanzierung der im Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien (so genanntes „30-Milliarden-Schilling-Paket“) vereinbarten Vorhaben im S-Bahn-etz,
- Deckelung der Bundeszuschüsse gemäß ÖPNRV⁴-Gesetz 1999 in Höhe der im Fahrplanjahr 1999/2000 geleisteten Zahlungen,
- Liberalisierung der Bahn und des öffentlichen Nahverkehrs,
- Reorganisation des Verkehrsverbundes Ostregion,
- Bisher unzureichendes jährliches Bundesstraßenbudget des BMVIT für die Wiener Bundesstraßen (Verbesserung durch Verlängerung zu erwarten),
- verzögerte Einführung des Road-Pricing für Lkw,
- Transitvertrag und EU-Osterweiterung, Transeuropäisches Netz (TEN) und TINA⁵-Netz.

³ Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz 1996

⁴ Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999

⁵ Transport Infrastructure Needs Assessment

2. LEITLINIEN

Die Stadt Wien hat im Verkehrskonzept 1994 die Leitlinien ihrer Verkehrspolitik festgeschrieben. Obwohl städtische Mobilitätsentwicklung Dynamik und Veränderung einschließt, sind diese Leitlinien nach wie vor gültig und zukunftsweisend.

Die Leitlinien gehen von den Grundsätzen der Verkehrspolitik aus und münden in Handlungsprinzipien und konkreten Hauptzielen. Im vorliegenden Papier sind die Ziele festgelegt, die sich an internationalen und regionalen Problemstellungen orientieren und zu denen Maßnahmen nur in Kooperation mit der EU, dem Bund oder den Partnern in der Ostregion entwickelt und umgesetzt werden können.

Eine Weiterentwicklung gegenüber dem Verkehrskonzept 1994 besteht darin, dass Erkenntnisse zum Grundsatz „Nachhaltige Stadtentwicklung“ einfließen, die in den letzten Jahren gemeinsam mit anderen europäischen Metropolen – aufbauend auf der Agenda 21 – erarbeitet wurden. Die Leitlinien stehen darüber hinaus im Einklang mit dem im Jahr 1999 beschlossenen „Klimaschutzprogramm KliP Wien“, mit dem die Stadt Wien die Ziele und die Stoßrichtung ihrer Klimaschutzpolitik festgelegt hat. Mit mehreren konkreten Maßnahmenprogrammen – nicht zuletzt den Verkehr betreffend – soll bis zum Jahr 2010 eine deutliche Verringerung der CO₂-Emissionen erreicht werden.

2.1 Grundsätze der Wiener Verkehrspolitik

Mobilität ist das verbindende Element bei der Befriedigung von Grundbedürfnissen, wie Wohnen, Arbeiten, Erholen, soziale Kommunikation, kulturelle Entfaltung und damit auch Basis für die wirtschaftliche Entwicklung. Mobilität ist daher ein gesellschaftliches Grundrecht, dessen verbesserter Zugang für alle der Grundsatz jeder Verkehrspolitik sein muss. Die Verkehrsentwicklung ist eng verflochten mit der gesamten räumlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. So werden Mobilitätschancen nicht nur durch den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur geschaffen oder erhöht. Siedlungspolitik und Raumordnung, Informations- und Kommunikationstechnologien, Zeitstrukturen (wie Arbeitszeitregelungen und Ladenöffnungszeiten und vieles mehr) sind ebenfalls bestimmende Faktoren von Mobilität.

Bessere Mobilitätschancen sind nicht ausschließlich mit einer Beschleunigung individueller Fortbewegung gleichzusetzen, vor allem dann nicht, wenn die Beschleunigung ökologische, soziale und ökonomische Probleme nach sich zieht. Unerwünschte Folgen des Verkehrs, wie Flächenverbrauch, Lärm- und Schadstoffbelastung, Unfälle und nicht zuletzt hohe Kosten für Verkehrsinfrastruktur und -betrieb belasten die Stadt und ihr Umland. Durch die Grenzen der Belastbarkeit sind auch der Mobilität und somit dem Verkehr Grenzen gesetzt. Nicht jede Verkehrsart und nicht jedes Verkehrsmittel ist für den Stadtverkehr gleichermaßen geeignet.

Die Stadt Wien setzt sich zum Ziel, durch eine intelligente und innovative Verknüpfung der oben genannten Faktoren die Mobilitätschancen der Menschen in der Stadt und in der Region zu erhöhen und die Nachteile, die mit Verkehr verbunden sind, möglichst gering zu halten.

Die Verkehrspolitik der Stadt Wien verfolgt die **Grundsätze der Nachhaltigkeit, der Effektivität, der Akzeptanz und der Kooperation**. Weil sich Raumstruktur, Infrastruktur, Verhalten usw. laufend wandeln, ist eine ständige Feinabstimmung dieser veränderlichen Grundlagen der Mobilität notwendig. Insofern ist der **Grundsatz Innovation** ein Schlüsselfaktor der Verkehrspolitik.

• **Nachhaltigkeit**

Der Begriff „Nachhaltige Mobilität“ umfasst ein breites Spektrum von Anforderungen:

- wachsende und sozial gerecht verteilte Mobilitätschancen,
- sinkende Umweltbelastung auf lokaler bis globaler Ebene (Lärm, Luftgüte, Klimaschutz) sowie
- steigende Verkehrssicherheit und verantwortungsvolles Verkehrsverhalten.

• **Effektivität**

Angesichts knapper finanzieller Mittel ist ein günstiges Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis von strategischen Maßnahmen eine selbstverständliche Voraussetzung für ihre Realisierung. Gerade im Verkehr ist damit aber auch die Berücksichtigung der externen Kosten bei den Verkehrspreisen zu fordern – allerdings bei Wahrung sozial ausgewogener Mobilitätschancen.

• **Akzeptanz**

Ohne gesellschaftliche Akzeptanz ist die Durchsetzung von Maßnahmen – mögen sie auch strategisch notwendig und richtig sein – nicht möglich oder extrem langwierig. Akzeptanz kann nur durch rechtzeitige Information und Bewusstseinsbildung erreicht werden. Die Stadt Wien setzt deshalb sowohl bei der Konzeption wie auch bei der Umsetzung von Verkehrspolitik auf den Dialog mit der Bevölkerung. Hierbei sollen auch die Methoden der Moderation und Mediation angewendet werden. Dies vor allem mit dem Ziel, die Verkehrsarten optimal aufeinander abzustimmen.

• **Kooperation**

Eine verstärkte Kooperation auf verschiedensten Ebenen – sei es zwischen den Umlandgemeinden und der Stadt, der Stadt Wien und den ÖBB, der Raumplanung und der Verkehrsplanung – könnte die Lösung vieler Verkehrsprobleme der Region Wien beschleunigen. Auch die Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten und hier

besonders mit den Städten Bratislava, Brunn und Győr ist in diesem Zusammenhang wichtig. Zur Vermeidung neuer Verkehrsprobleme ist Kooperation auch in Form von Public-Private-Partnerships und Finanzierungspartnerschaften grundsätzlich zu intensivieren.

- **Innovation**

Die Verbesserung der Mobilitätschancen bei gleichzeitiger Erfüllung der Ansprüche nachhaltiger Entwicklung ist nur mit Innovation möglich. Der Begriff Innovation beschränkt sich dabei keineswegs auf technische und bauliche Innovationen im Verkehrssystem selbst, sondern umfasst Organisation, Instrumente, Betriebsformen (wie z. B. intelligente Logistikkonzepte) ebenso wie Kooperation, Bürgerbeteiligung und Strategie. Mit beinhaltet ist auch die Förderung der nichtmotorisierten digitalen Mobilität.

2.2 Handlungsprinzipien

Im Sinne der oben genannten Grundsätze ist Verkehrspolitik nicht nur als „Politik der Verkehrsmengenbewältigung“ zu verstehen, sondern als ressortübergreifende Querschnittsaufgabe. Ihre wesentliche Aufgabe liegt darin, die zielkonforme Stadtentwicklung zu unterstützen. Die Verkehrspolitik muss auf verkehrserzeugende Prozesse und Strukturen Einfluss nehmen und Verkehrslösungen erarbeiten, in denen wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Belange integriert behandelt werden. Die Stadt Wien folgt dabei den Handlungsprinzipien Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung.

- **Strukturelle Verkehrsvermeidung**

Nachhaltige Verkehrspolitik setzt schwerpunktmäßig bei der Gesamtreduktion des Verkehrsaufkommens an. Das bedeutet nicht die Verhinderung von Mobilität, sondern eine Raumordnung und Stadtentwicklung, die die Verkehrsfolgen einer räumlichen Entwicklung als wesentliches Entscheidungskriterium ansieht. Räumliche Ordnungsprinzipien, wie Funktionsmischung, Dichte und dezentrale Konzentration ermöglichen die „Stadt der kurzen Wege“ und sparen somit vorsorgend Verkehr. In der Region Wien kann strukturelle Verkehrsvermeidung nur über eine Kooperation von Stadt und Umland erreicht werden.

- **Verkehrsverlagerung**

Im Sinne der Nachhaltigkeit sollen die Verkehrsströme vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr) verlagert werden. Ein flexibles und leistungsfähiges Angebot im Umweltverbund ist Voraussetzung für den Erfolg dieser Strategie. Zusätzlich bedarf es einer Kombination von Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung,

Mobilitätsmanagement, Kostenwahrheit im Verkehr etc. Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Schiff für die Region Wien von besonderer strategischer Bedeutung – entsprechend wichtig ist es, Einrichtungen des Kombinierten Verkehrs zu fördern.

• **Verbesserung der Mobilitätschancen**

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit bei freier Wahl des Verkehrsmittels erfordert ein entsprechend attraktives Angebot für alle Verkehrsarten. Neue oder kombinierte Formen der Mobilität (Car Sharing, Fahrgemeinschaften, flexible Betriebsweisen im öffentlichen Verkehr, Park & Ride, Bike & Ride etc.) können zu verbesserten Mobilitätschancen beitragen und sind entsprechend zu fördern. Der motorisierte Individualverkehr und insbesondere der Straßengüterverkehr sollen grundsätzlich umwelt- und sozialverträglich abgewickelt werden. Dazu sind auch die Entlastung von sensiblen Siedlungsgebieten und die Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich.

2.3 Hauptziele der Wiener Verkehrspolitik

Aus den Handlungsprinzipien der Wiener Verkehrspolitik leiten sich konkrete Ziele für die hochrangigen Infrastrukturnetze ab, die Wien nur in gemeinsamer finanzieller Anstrengung mit der Ostregion, dem Bund und der EU erfüllen kann.

- Verminderung verkehrsbezogener Umweltbeeinträchtigungen und des Raumverbrauchs durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung,
- Sicherung der optimalen inneren und äußeren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien im Wirtschaftsverkehr von Personen und Gütern auf Schiene, Straße, in der Binnenschifffahrt und im Flugverkehr,
- Ausbau der Intermodalität im Güter- und Personenverkehr,
- Erhöhung der Knoten- und Streckenkapazität im (Schiene-) Güterverkehr und in der Binnenschifffahrt,
- Verbesserung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs,
- Einsatz von innovativen Verkehrsmanagementinstrumenten und intelligenten Mobilitätsformen,
- Entlastung von sensiblen Siedlungsgebieten und Naturräumen durch Verlagerung des weiträumigen Straßenverkehrs auf entsprechend abgeschirmte Trassen.

Verfehlt Wien diese Ziele, ist nicht nur eine ökologische und raumverträgliche Verkehrsentwicklung äußerst fraglich: Die Region Wien und damit der Standort Österreich wären dann auf Grund infrastruktureller Defizite im internationalen Standortwettbewerb eklatant im Nachteil. Auch könnten Wien und damit Österreich ihre vertraglichen Verpflichtungen zum Klimaschutz (Klimabündnisvertrag, Charta von Aalborg, Kyoto-Ziel) nicht einhalten.

3. POSITIONEN ZUR EU-VERKEHRSPOLITIK

3.1 Transeuropäische Netze (TEN) und TINA-Netze

3.1.1 TEN

1996 hat das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) beschlossen. Im Anhang dieser Leitlinien sind vierzehn prioritäre Projekte, das transeuropäische Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetz, das Netz des kombinierten Verkehrs und die Flughäfen dargestellt. In der Region Wien ist kein prioritäres Projekt genannt. Das hochrangige Schienennetz ist weitgehend im TEN. Das hochrangige Straßennetz ist aus verkehrspolitischen Gründen (Vermeidung von Transitverkehr) bisher nur rudimentär enthalten. Es fehlen vor allem die Verbindungen zu den osteuropäischen Nachbarstaaten Tschechien und Slowakei (A 5, B 307) sowie die Umfahrung Wiens (B 301, B 305).

Die Erklärung eines Infrastrukturelements zum Teil des TEN dokumentiert das gemeinsame Interesse der EU-Staaten an diesem Projekt. Die Mitgliedstaaten werden von der Kommission, dem Rat und dem Europäischen Parlament ersucht, der Verwirklichung dieser Vorhaben höchste Bedeutung zuzuerkennen. Darüber hinaus wurde festgelegt, dass diese Projekte für einen Finanzbeitrag der Gemeinschaft in Frage kommen. Bisher wurden vor allem Zuschüsse für Planungs- und Entwicklungskosten gewährt. Der Finanzierungsbeitrag ist mit 10 % der Investitionskosten limitiert.

Für 2002 ist eine Überarbeitung der TEN-Leitlinien, eine Neufestlegung von prioritären Projekten und eine Revision der Netze vorgesehen. Die Kommission schlägt außerdem vor, den EU-Finanzierungsbeitrag von derzeit maximal 10 % auf 20 % anzuheben, wenn es sich um Projekte handelt, die besondere natürliche Barrieren überwinden oder bestehende Engpässe an den Grenzen zu den Kandidatenländern beseitigen.

Aus der Sicht der Stadt Wien soll das TEN im Zuge der Revision in der Region Wien folgendermaßen ergänzt werden:

- **B 301 und B 305 (Trassenauswahl nach Maßgabe der Ergebnisse der Strategischen Umweltprüfung) als Umfahrrouten des Stadtgebietes von Wien entlang von internationalen Korridoren.**
- **A 5 – Nordautobahn und B 307 – Spange Kittsee/Bratislava als Netzschluss zum TINA-Netz in den Beitrittskandidatenländern Tschechien und Slowakei.**
- **Schienenverbindung Wien-Flughafen – Eisenstadt – Sopron**

Die Vorhaben wurden vom BMVIT, das die österreichischen Interessen hinsichtlich des TEN in der EU vertritt, bereits für die Revisionsphase genannt. **Darüber hinaus fordert die Stadt Wien das BMVIT auf, sich dafür einzusetzen, dass die Eisenbahnmagistralen Paris – München – Wien – Budapest und Berlin – Prag – Wien – Triest als prioritäre Projekte in das TEN aufgenommen werden.**

Derzeit entstehen aus der Festlegung von Vorhaben als transeuropäische Netzelemente weder Rechte noch Pflichten. Das TEN ist ein Koordinationsinstrument und dokumentiert ein europäisches Interesse. Bereits jetzt soll aber ein möglichst einheitlicher Standard des Angebotes für die Nutzer angestrebt werden. **Es sind daher Vorstöße von Seiten der Kommission zu erwarten, EU-weit geltende Standards mit dem TEN zu verknüpfen.** Dies könnte etwa die Regelungen für Wochenendfahrverbote für Lkw, höhere Gewichtslimits für Lkw, einheitliche Mautregelungen oder andere zur Nutzung dieses Netzes festgelegte Regelungen betreffen. Es könnten auch spezielle technische Standards (Ausbaustandards, Sicherheit, Umwelt) verlangt werden. Dies könnte zu einer Einschränkung des ordnungspolitischen Handlungsspielraumes der Gebietskörperschaften führen.

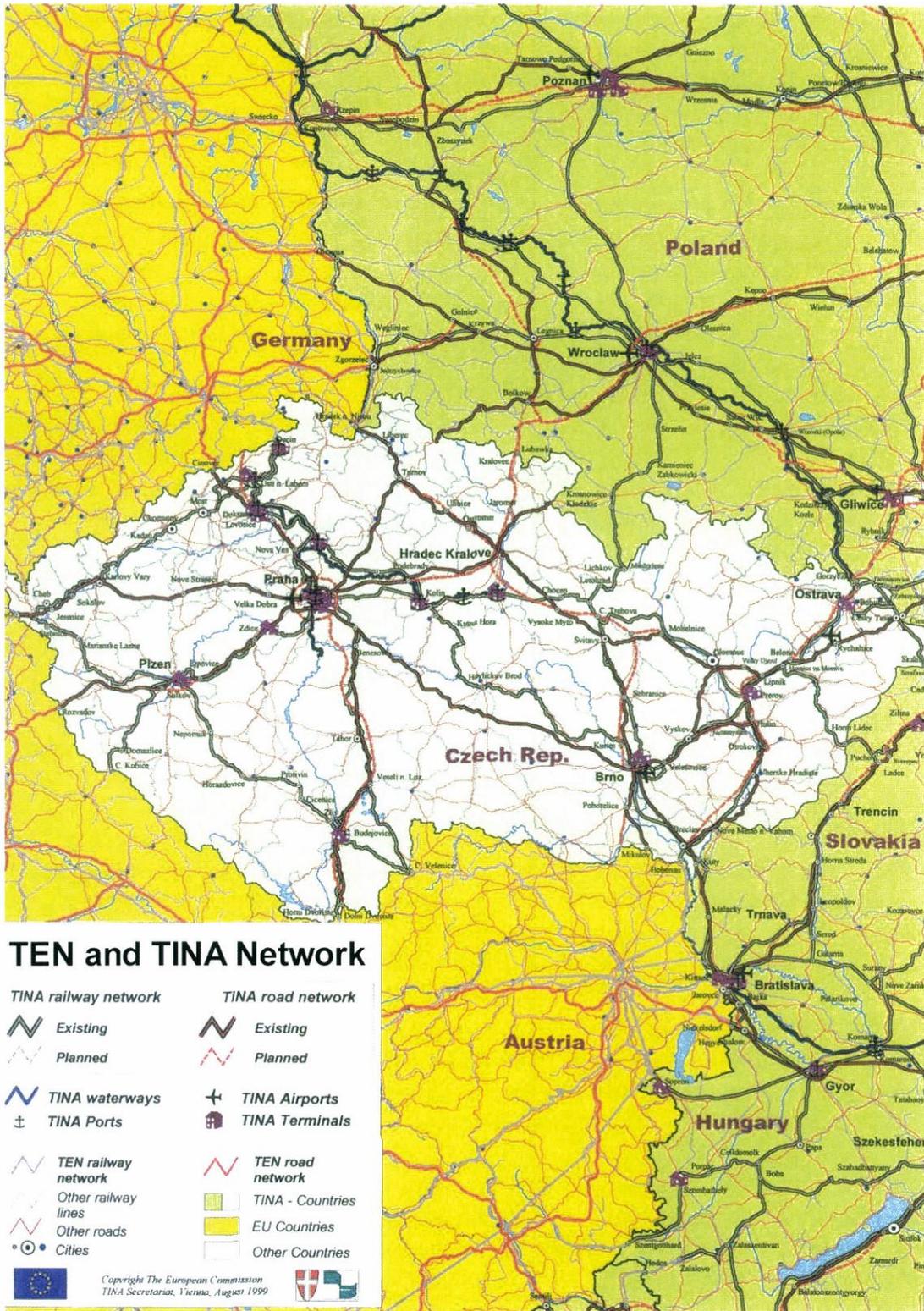
Wien vertritt die Position, dass Einschränkungen des ordnungspolitischen Handlungsspielraumes durch die EU hinsichtlich der Ausbau- und Nutzungsstandards im TEN gemäß dem Prinzip der Subsidiarität zurückzuweisen sind, wenn damit eine Verschlechterung bestehender Sicherheits-, Umwelt- und sozialer Standards verbunden wäre.

3.1.2 TINA-Netz

Auf der 3. Paneuropäischen Verkehrskonferenz in Helsinki wurde eine gesamteuropäische Transportinfrastruktur bestehend aus dem TEN und den mittel- und osteuropäischen Korridoren beschlossen. Angesichts der vorgesehenen Erweiterung der EU nach Osteuropa wurde von der EU ein Prozess (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA) gestartet, in dem die Korridore in den elf osteuropäischen EU-Beitrittsländern Ungarn, Tschechien, Polen, Slowakei, Slowenien, Rumänien, Bulgarien, Lettland, Estland, Litauen und Zypern anhand der in den Leitlinien zum transeuropäischen Verkehrsnetz beschlossenen Kriterien präzisiert wurden. Das so genannte TINA-Netz wurde 1999 präsentiert und dokumentiert das gemeinschaftliche Interesse an den festgelegten Netzelementen in den Beitrittskandidatenländern und bildet die Grundlage für die nationalen Prioritätenreihungen, die Gewährung von finanziellen Unterstützungsmaßnahmen durch die EU und die Finanzierung durch die Europäische Entwicklungsbank. Aus Wiener Sicht fehlt in diesem Netz eine Schienenverbindung von Sopron zum Korridor V (Kiew – Budapest – Ljubljana – Triest), die aus standortpolitischen Gründen für Wien große Bedeutung hat.

Wien tritt daher für die Aufnahme der Schienenverbindung von Sopron zum Korridor V in das TINA-Netz ein und fordert die Bundesregierung auf, dieses Anliegen auf europäischer Ebene zu vertreten.

Abb. 1: TEN and TINA Network – Bestand



3.2 Transitvertrag und EU-Osterweiterung

Der Transitvertrag und die Verhandlungen zur EU-Osterweiterung sind für Wien von Bedeutung, da dabei ordnungspolitische Instrumente bzw. Regelungen des internationalen Straßengüterverkehrs behandelt werden. Die Regelungen beeinflussen die Routenwahl des Straßengütertransitverkehrs und die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr. Je nach Regelung sind unterschiedliche Belastungen der Region Wien durch Straßengütertransitverkehr zu erwarten.

Eine Positionierung Wiens in der Frage des internationalen Straßengüterverkehrs ist aktuell, weil sich derzeit ein befristetes Zeitfenster für mittel- bis längerfristige verkehrspolitische Weichenstellungen öffnet:

- (1) Ende 2003 läuft der Transitvertrag Österreichs mit der EU aus. Derzeit beginnen die Verhandlungen über mögliche Nachfolgeregelungen.
- (2) Die Beitrittsverhandlungen zum Themenkapitel Verkehr im Zuge der EU-Osterweiterung befinden sich in der Startphase.

Der Straßengütertransitverkehr durch Österreich zwischen EU-Ländern wurde durch das so genannte Ökopunkte-Regime im EU-Beitrittsvertrag Österreichs geregelt (Protokoll Nr. 9). Ab 1. Jänner 2004 fällt die Ökopunkte-Regelung ohne Neuverhandlungen ersatzlos weg.

Der Ausgangswert für Ökopunkte (Gesamtzahl 1991) wird durch Multiplikation der Zahl der Transitfahrten im Jahr 1991 durch Österreich mit Lkw > 7,5 t zul. Gesamtgewicht mit dem 1991 in der EG zugelassenen COP-Wert von 15,8 g NO_x/kWh berechnet.

Die Regelung sieht Folgendes vor:

- Das gesamte NO_x-Emissionsniveau soll innerhalb von 12 Jahren um 60 % reduziert werden (ab 1992). Die Ökopunkte sind auf die EU-Mitgliedstaaten aufgeteilt.
- Die so genannte Plafondierungsregelung (108 %-Klausel) stellt sicher, dass die Zahl der Transitfahrten einen bestimmten Wert nicht übersteigt.

Mit den Staaten, die nicht EU-Mitgliedsstatus haben, bestehen bilaterale Verträge, in denen für den Ziel- und Quellverkehr und für den Transitverkehr mengenmäßige Kontingente für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr festgelegt wurden. Diese Verträge werden in regelmäßigen Abständen neu verhandelt.

Österreich hat die Vereinbarungen über die Kontingente verkehrspolitisch instrumentalisiert, um den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu beschränken und Verlagerungen von der Bahn auf die Straße zu verringern. Auch dadurch ist der Anteil der Bahn im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit den osteuropäischen Nachbarländern vergleichsweise hoch.

Ein Wegfall der Ökopunkte-Regelungen würde Wien derzeit kaum betreffen, da damit nur EU-Binnenfahrten geregelt werden. Der Beitritt der osteuropäischen Länder zur EU hätte aber den Wegfall der Kontingentregelungen zur Folge, da diese gegen die Grundprinzipien der EU-Verträge verstoßen. Ersatzloses Auslaufen des Transitvertrages und Wegfall der Kontingente würde nahezu zeitgleich zu einer völligen Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs führen.

Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen bedeutet dies einen überproportionalen Anstieg des Straßengüterverkehrs, insbesondere auf den Hauptkorridoren. Daraus folgen zusätzliche Umweltbelastungen und Engpässe im hochrangigen Straßennetz.

Tab. 1:
Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr mit Osteuropa im Raum Wien 2010

DTL _W Lkw / Werktag	1987	1994	2010	
			ohne Routenverlagerung	mit Routenverlagerung
Ziel- und Quellverkehr	165	300	2000	2000
Transit- und Durchgangsverkehr ¹⁾	182	950	3040	6000
Insgesamt	347	1250	5040	8000

1) Ziel- und Quellverkehr in Österreich außerhalb Wiens

Der Wegfall der Kontingente bewirkt neben einer Modal-split-Veränderung zu Gunsten des Straßengüterverkehrs auch eine Routenverlagerung bestehender Lkw-Verkehrsströme, die Österreich derzeit auf Grund fehlender Kontingente umfahren. **Allein durch Routenverlagerungen wird eine Verdoppelung des Lkw-Transits durch die Region Wien erwartet.**

Angesichts dieser Perspektiven nimmt Wien folgende Position zu den beginnenden Verhandlungen über eine Nachfolgeregelung zum Transitvertrag und zu den Beitrittsverhandlungen zum Kapitel Verkehr mit den Beitrittskandidatenländern ein:

- (1) **Österreich soll wieder die Themenführerschaft für eine ökologische Verkehrspolitik in Europa übernehmen.**
- (2) **Vor diesem Hintergrund wird eine Verlängerung des Transitvertrages und eine Ausweitung auf die Beitrittsländer gefordert. Die Verhandlungen zum Transitvertrag und zu den Kapiteln Verkehr in den Beitrittsverhandlungen müssen verknüpft werden.**

Diese Position deckt sich auch mit dem Beschluss der Landeshauptmännerkonferenz vom 6. 4. 2001, bei der eine einheitliche Stellungnahme der Länder zur

bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Union formuliert und an die Bundesregierung übermittelt wurde.

Wie der Beschluss des Europäischen Parlaments vom 5. 9. 2001 zeigt, in dem dem Antrag der Kommission mehrheitlich gefolgt wurde, die im Transitvertrag vorgesehene Obergrenze an Lkw-Fahrten/Jahr ersatzlos zu streichen, ist mit erheblichem Widerstand der EU gegen eine Verlängerung und Ausweitung des Transitvertrages zu rechnen. Ausgehend vom neuen Weißbuch der Kommission zum Verkehr ist anzunehmen, dass die EU höhere Mauten in sensiblen Gebieten, Quersubventionierung von Schiene durch Straße und höhere EU-Beiträge für Netzausbauten in sensiblen Gebieten als Kompensation für den Transitvertrag anbieten wird. Für diesen Fall fordert Wien daher

- **die Einbeziehung wichtiger Teile des Donaukorridors und des Pontebbana-Korridors (Wien – Graz – Klagenfurt – Triest) in die sensiblen Gebiete,**
- **die Einbeziehung des Knoten Wien und seiner Terminaleinrichtungen in jene Gebiete und Projekte, für die höhere EU-Zuschüsse gewährt werden,**
- **die Zulassung höherer Mauten durch Einbeziehung externer Kosten.**

Gelingt es nicht, den Donaukorridor als sensibles Gebiet zu definieren, da diese Gebiete auf den Alpenbereich beschränkt bleiben, sind für die Region Wien zusätzliche Belastungen durch Routenverlagerungen von den Alpenkorridoren (Tauern- und Pyhrnroute) auf den Donaukorridor zu erwarten.

Da alle Ersatzmaßnahmen die Wirkungen des Transitvertrages und der Kontingente nicht vollständig kompensieren können, sind jedenfalls folgende flankierende Maßnahmen erforderlich:

- **Bevorzugter und dringlicher Ausbau des Infrastrukturangebotes des kombinierten Verkehrs der Schiene und der Wasserstraße im Knotenraum Wien.**
- **Etablierung eines Transitzkorridormanagements mit konsequenten Kontrollen des Lkw-Verkehrs (es wird geschätzt, dass alleine die Einhaltung der bestehenden Regelungen zu einer Verteuerung des Lkw-Transportes um 30 % führen würde) sowie eine umwelt- und sozialverträgliche Harmonisierung der betrieblichen Bestimmungen für das Straßennetz in der Ostregion (z. B. Sondertransporte, Nachtfahrverbote).**

3.3 EU-Wegekostenrichtlinie

Die geltende EU-Richtlinie 1999/62/EG über die Besteuerung von schweren Nutzfahrzeugen (ab 12 t Gesamtgewicht) gestattet nur eine Bemautung des hochrangigen autobahnähnlichen Straßennetzes. Die Höhe der Maut darf sich im Durchschnitt nur an den Infrastrukturkosten ausrichten. Im Gegensatz dazu hat die Schweiz mit Anfang 2001 eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt, die im gesamten

Straßennetz mittels Fahrtenschreiber eingetrieben wird. Zudem liegt die Mauthöhe deutlich über den in der EU möglichen Tarifen. Derzeit muss ein 40-Tonnen Lkw in der Schweiz eine Maut von ca. € 0,44/km bezahlen. Mit der EU-Kommission wurde ein Abkommen ausgehandelt, das im Gegenzug zur Abschaffung des 28-Tonnen Gesamtgewichtslimits eine stufenweise Anhebung der Maut für Transitfahrten bis zu € 0,73/km bis 2008 ermöglicht. Wird dieses Abkommen rechtskräftig, sind nach einem ersatzlosen Auslaufen des Transitvertrages 2003 auf Grund der enormen Unterschiede in der Mauthöhe massive Routenverlagerungen in das österreichische Netz zu erwarten.

Derzeit wird eine neue Wegekostenrichtlinie diskutiert, nach der auch die externen Kosten (Lärmbeeinträchtigung, Schäden durch Luftschadstoffe, Unfallkosten) in die Maut miteinbezogen werden können. In einem nicht beschlossenen Richtlinien-vorschlag der EU-Kommission aus dem Jahr 1996 wurde die Abgrenzung von so genannten „sensiblen“ Gebieten vorgeschlagen, in denen ebenfalls höhere Mauten zulässig gewesen wären.

Angesichts der Transitverkehrsproblematik, die sich nach einem Beitritt der osteuropäischen Länder zur EU und den damit verbundenen Wegfall der Kontingente massiv verschärfen wird, tritt Wien

- für die Möglichkeit ein, die externen Kosten in die Mauthöhe einbeziehen zu können,
- für die Ausweisung von sensiblen Gebieten ein, in denen darüber hinaus Zuschläge zur Maut erlaubt sind.

3.4 Liberalisierung des öffentlichen Personenverkehrs

Die Kommission hat einen Verordnungsentwurf zur Liberalisierung des ÖPNV ausgearbeitet (KOMM 2000, 7). Damit soll die Ausnahmemöglichkeit für Stadt-, Vororte- und Regionalverkehre in der VO 1191/69 aufgehoben werden.

Die Europäische Kommission begründet den Verordnungsentwurf unter Bezugnahme auf Art. 86, Abs. 2 bzw. Art. 16 EG-Vertrag damit, dass die Herstellung von Wettbewerbsbedingungen auch auf dem Dienstleistungsmarkt des öffentlichen Nahverkehrs zwingend ist. Es wird darauf hingewiesen, dass bereits heute ein europäischer Markt für privat erbrachte öffentliche Personenverkehrsdienstleistungen besteht, der im Interesse der öffentlichen Aufgabenträger, der Konsumenten und Dienstleister nach Rechtssicherheit einerseits und Chancengleichheit beim Marktzugang andererseits verlangt. Außerdem ist eine Klage beim EuGH anhängig und es wird eine Entscheidung zu Gunsten des Wettbewerbsprinzips erwartet. Im Verordnungsentwurf wird eine Liberalisierung im Sinne des kontrollierten Wettbewerbs vorgeschlagen. Für die Stadt Wien würde die Verordnung in dieser Form bedeuten, dass die Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs ausgeschrieben werden müssten.

Die Wiener Linien müssten in Konkurrenz zu Dritten die Erbringung der Leistungen anbieten. Folgende Probleme könnten für Wien mit einer Umsetzung dieser Verordnung verbunden sein:

- Vor allem die von städtischen Zielen getragene, integrierte und mit langfristiger Kontinuität verbundene Entwicklung des Gesamtsystems ÖPNV könnte gefährdet sein.
- Das im indirekten Eigentum der Stadt Wien stehende Unternehmen Wiener Linien wird durch einen international agierenden, kaum beeinflussbaren Oligopolkonzern ersetzt.
- Der öffentliche Personenverkehr stellt ein wichtiges Instrument zur Realisierung stadtentwicklungs- und umweltpolitischer Ziele dar. Eine im Sinne dieser Ziele angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV wird vor allem bei einer Desintegration von Infrastruktur und Betrieb und einzelnen Teilsystemen des Betriebs gefährdet.
- Es besteht ein hohes Maß an Identifikation der Wiener mit den Wiener Linien als stadteigenes kommunales Verkehrssystem. Dies trägt wesentlich zum Erfolg bei. Eine Vergabe an anonyme internationale Konzerne würde das positive Image und damit die hohe Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs in Wien gefährden.

Die Stadt Wien vertritt die Position, dass in großen Städten mit komplexen integrierten Systemen (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) weiterhin die Option zwischen direkter Leistungsvergabe/Leistungserbringung und kontrolliertem Wettbewerb offen gehalten werden sollte. Dafür müssten Schwellwerte eingeführt werden: Fahrgastaufkommen/Jahr, geschätzter Wert der Dienstleistungsaufträge/Jahr, Zahl der integrierten Systeme etc. **Sollten höchstgerichtliche Entscheidungen weiter gehende Liberalisierungen erzwingen, soll die derzeit vorgeschlagene Übergangsfrist von fünf Jahren auf zumindest acht Jahre erstreckt werden und die Laufzeit der Verträge ebenfalls von fünf auf acht Jahre ausgedehnt werden können. Außerdem wäre eine Ausnahme für schienengebundene Systeme (U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn) anzustreben.**

Die Stadt Wien hat in diesem Sinne zusammen mit Bürgermeisterinnen anderer großer Städte in der EU eine Resolution verfasst und an die EU-Kommission übergeben. Diese inhaltliche Position der großen europäischen Städte wird weiterhin gemeinsam vertreten.

Die Bundesregierung wird im Interesse eines funktionsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes in Wien aufgefordert, im europäischen Rat die Anpassung des Verordnungsentwurfes der Europäischen Kommission an die Anforderungen der österreichischen „Öffentliche Personennahverkehre“ zu verfolgen.

4. POSITIONEN ZUR NATIONALEN VERKEHRSPOLITIK

4.1 Road-Pricing für Lkw und Busse

Bis spätestens Mitte 2003 soll in Österreich ein Road-Pricing für Kraftfahrzeuge (Lkw und Busse) ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht im ASFINAG-Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen mit einer 300er Nummer) eingeführt werden.

Es ist eine Bemautung des gesamten Netzes ohne Ausnahme für Ballungsräume vorgesehen. Die Mauthöhe soll in Abhängigkeit von Fahrtweite und Achslast (bzw. Achszahl) festgelegt werden. Derzeit wird eine durchschnittliche Mauthöhe von € 0,15 bis 0,22/km diskutiert. Die Position der Stadt Wien betrifft die Mauthöhe, die Bemessungsgrundlage der Maut und das Mautnetz.

Zur Mauthöhe nimmt die Stadt Wien folgende Position ein:

Die derzeit in Diskussion befindliche Mauthöhe wird angesichts der potenziellen Entwicklung des Transitverkehrs, der von vor allem schwereren Lkw verursachten Belastung der Straßen (ein 40-Tonnen-Lkw belastet die Straßen um 60.000-mal höher als ein Pkw) und des derzeit nicht finanzierbaren Investitionsbedarfs im hochrangigen Bundesstraßennetz als zu niedrig angesehen. Wien schlägt eine Mauthöhe von € 0,29/km vor.

Zur Bemessungsgrundlage der Maut bezieht Wien folgende Position:

- Die Mauthöhe soll nicht nur in Abhängigkeit von Achslast (bzw. Achszahl) und Fahrtweite bestimmt werden, sondern auch die Emissionen wie in Deutschland einbeziehen.
- Die Mauthöhe soll möglichst progressiv mit der Achslast (bzw. Achszahl) gestaffelt werden, um kurze Nahverkehrsfahrten mit kleineren und leichteren Nutzfahrzeugen deutlich weniger zu belasten als schwere Nutzfahrzeuge.

Zum Mautnetz in der Region Wien vertritt Wien folgende Position:

Wien akzeptiert das von der ASFINAG vorgesehene Mautnetz in der Region Wien, das im Stadtgebiet das hochrangige Straßennetz umfassen soll: A 1, A 2, A 4, A 5, A 21, A 22, A 23, B 301, B 302, B 305 sowie Teile der B 227 (siehe auch Abb. 2 auf Seite 26).

Diese Position begründet sich folgendermaßen:

- Das hochrangige Straßennetz soll aus den Mitteln des Lkw-Road-Pricing finanziert werden. Eine Ausnahme des Wiener Netzes von der Bemautung hat je nach Mauthöhe von € 0,15 bis 0,29 Einnahmehausfälle von € 14,5 bis 29 Millionen/Jahr zur Folge. Diese Mittel könnten für den notwendigen Ausbau des Wiener Netzes fehlen.

- Aus standortpolitischer Sicht ist die Einführung der Maut eher positiv zu beurteilen, da sich der Anreiz für auf den Wiener Markt orientierte Betriebe erhöht, ihren Standort innerhalb des Stadtgebietes zu halten oder zu suchen (möglichst kurze Wege im Mautnetz).
- Die Gefahr einer unerwünschten Routenverlagerung in das nachrangige Netz wird als eher gering eingeschätzt. Dies kann vor allem mit verhältnismäßig geringen Mehrkosten durch die Maut im Vergleich zu den potenziellen Mehrkosten durch Zeitverluste bei einer Routenwahl im nachrangigen Netz begründet werden. Wichtig ist allerdings eine möglichst progressive Gestaltung der Mauthöhe in Abhängigkeit von Achslast und Emissionen.

4.2 Verländerung der Bundesstraßen B

Derzeit wird das Bundesstraßennetz im Zuge der mittelbaren Bundesverwaltung von Bund und Ländern gemeinsam geplant und verwaltet. Finanzierungs- und Trassenentscheidungen werden vom Bund getroffen, weiterführende Planungs- und Bauentscheidungen (Bauprojekte, Ausschreibung, Vergabe, Baudurchführung) erfolgen im Rahmen der Auftragsverwaltung durch die Länder.

Die Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Ländern ist mit einem hohen Verwaltungsaufwand, schwerfälligen Entscheidungs- und Genehmigungsprozessen und Reibungsverlusten in der Abwicklung verbunden. Inhaltliche Interessentenkonflikte zwischen Bund und Ländern über Ausbau- und Erhaltungsprioritäten erschweren die Konzeption konsistenter Gesamtnetze und sinnvoller Prioritätenreihungen.

Im Zuge der „Verwaltungsreform“ des Bundes wurden daher in den letzten Jahren mehrere Versuche unternommen, die Bundesstraßen B zu „verländern“, also den Ländern auch die Trassenentscheidungs- und Finanzierungskompetenzen zu übertragen. Knackpunkte der „Verländerung“ sind vor allem Fragen des Investitionsbedarfs und der längerfristigen Absicherung eines ausreichenden Abgeltungsbetrages.

Die Stadt Wien ist grundsätzlich bereit, Bundesstraßen B in Landeskompetenz zu übernehmen.

Ausgangsbasis für die „Verländerung“ ist ein im Zuge des GVP-Prozesses überwiegend akkordiertes Netz von höchstrangigen Straßen, das sogenannte „ASFİNAG-Netz“, welches beim Bund verbleiben soll (siehe Abbildung 2).

Für die Übernahme der restlichen Bundesstraßen wird eine Einigung über die Art der Aufteilung der Mittel für die Deckung des Investitionsbedarfs und die Höhe des Abgeltungsbetrages als Voraussetzung angesehen.

Die Forderungen der Stadt Wien sind:

- Kostenneutralität und
- eine langfristig vertraglich abgesicherte Bereitstellung der tatsächlich erforderlichen Investitions-, Erhaltungs- und Instandsetzungsmittel durch den Bund.

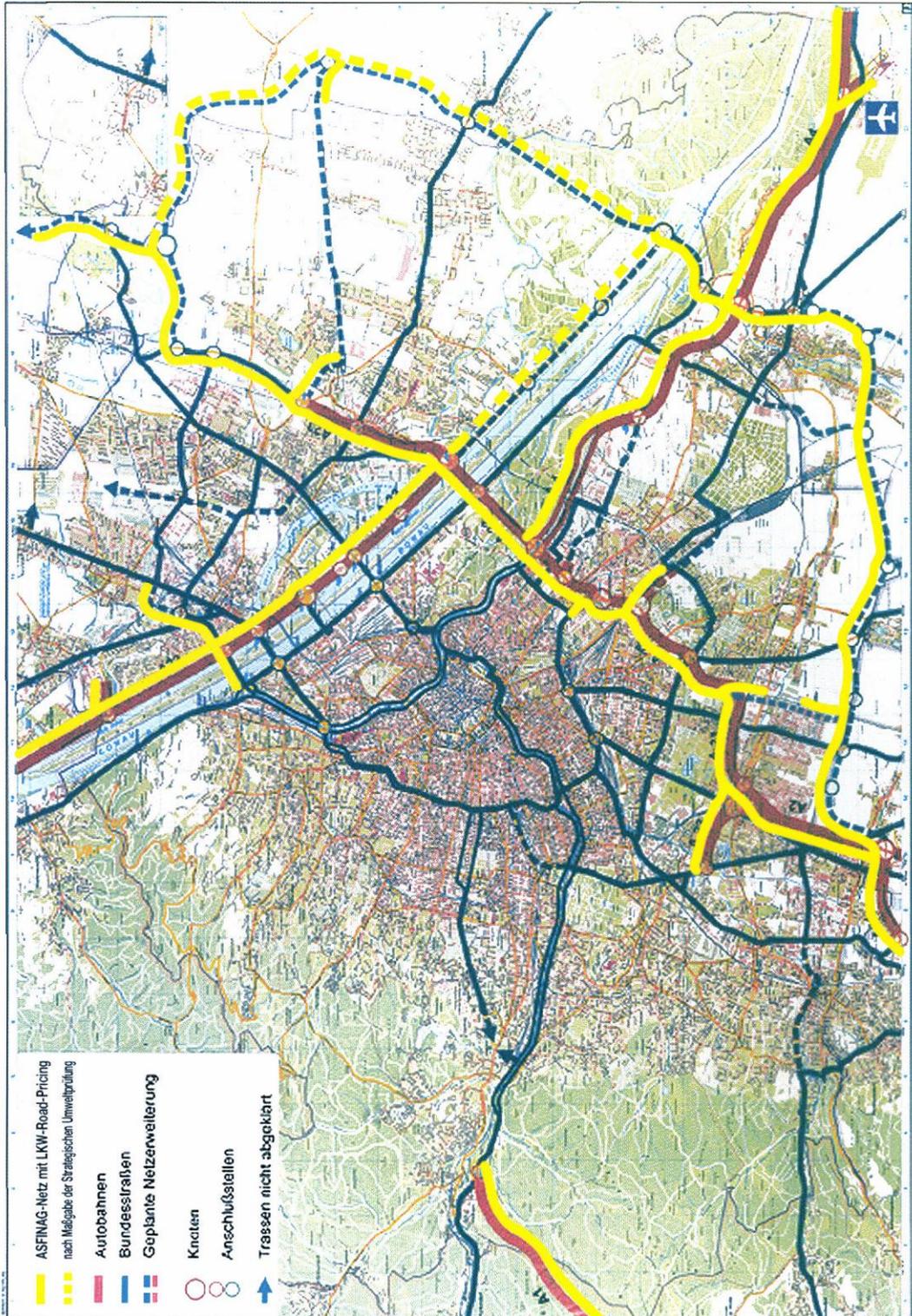
Der jährliche Investitionsbetrag für den Bundesstraßenausbau beläuft sich derzeit auf ca. 14,5 bis 18 Mio. Euro. Da im Zuge der Verlängerung von Seiten des Bundes offensichtlich nicht der vollständige adäquate monetäre Anteil erbracht werden wird (d. h. die bisherige Budgetrate für rd. 70 % der Bundesstraßen muss in Folge für rd. 100 % der „verlängerten“ Bundesstraßen ausreichen), muss man davon ausgehen, dass für die Komplettierung des Wiener Bundesstraßennetzes ein längerer Zeitraum in Anspruch genommen werden muss.

Es wäre daher erforderlich, die jährliche Budgetrate des Bundes zum Ausbau und zur Erhaltung der Bundesstraßen in Wien spürbar anzuheben und in Folge auch jährlich anzupassen, um feststellbare Defizite im Wiener Bundesstraßennetz mittelfristig ausgleichen zu können, was allerdings den Budgetzielen der Bundesregierung widerspricht. Jedenfalls soll 2008 eine Bilanzierung und Neuverhandlung zwischen dem Bund und Wien erfolgen.

Der abzugeltende jährliche Betrag muss jedenfalls in Abhängigkeit vom Ausmaß des zu übernehmenden Netzes und dem Ausbauzustand der zu übernehmenden Straßenabschnitte ermittelt werden. Des Weiteren sollen die aus den übernommenen Bundesstraßen erzielbaren Einnahmen den Ländern übertragen werden.

Da derzeit im Zuge der Erstellung des Generalverkehrsplanes Österreich (GVP-Ö) die Frage der Finanzierung der überregionalen und regionalen Verkehrsinfrastruktur neu aufgeworfen wird, müssen die mit der „Verlängerung“ in Zusammenhang stehenden Fragen in ein Gesamtpaket integriert werden, in welchem die bisherigen strittigen Punkte unter dem Aspekt, dass der Knoten Wien für die Funktionalität der gesamten Ostregion und Österreichs von massiver Bedeutung ist, in quantitativer und qualitativer Hinsicht geklärt werden.

Abb. 2: ASFINAG-Netz und Mautnetz



4.3 U-Bahn- und S-Bahn-Netz

4.3.1 U-Bahn-Netz

Derzeit befindet sich die 3. Ausbauphase der U-Bahn in der Realisierung:

- Verlängerung der U1 nach Norden bis zur S-Bahn-Station Leopoldau
- Verlängerung der U2 inklusive Umbau der bestehenden Strecke über den Schottenring hinaus über den Praterstern in den Raum Stadlau/Aspern.

Für die Finanzierung wurde eine Kostenteilung zwischen Bund und Land Wien von 50 : 50 im so genannten Wiener Vertrag⁶ vereinbart. Die Finanzierungsbeteiligung des Bundes am U-Bahn-Ausbau begründet sich folgendermaßen:

- In der Raumfunktion der U-Bahn: die U-Bahn verbindet innerstädtische Zentren mit Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, die denen ganzer Landeshauptstädte entsprechen oder sie sogar übersteigen.
- Die Transportkapazitäten und die Verkehrsbelastung der U-Bahn-Linien sind die höchsten des gesamten österreichischen Schienenverkehrsnetzes.
- Die U-Bahn stellt einen wesentlichen Faktor für die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Wien in der internationalen Konkurrenz dar, da durch sie hochwertige Betriebs- und Wohnstandorte geschaffen werden, das Straßennetz für den Wirtschaftsverkehr entlastet wird und die hohe Umweltqualität der Stadt gesichert wird.
- Die U-Bahn ist ausschlaggebend für die hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in Wien, verbessert den bereits jetzt aus umweltpolitischer Sicht sehr günstigen Modal Split weiter und leistet dadurch einen wichtigen nationalen Beitrag zu den umweltpolitischen Zielen Österreichs (Klimabündnisverträge).

Angesichts dieser Funktionen und Wirkungen ist das Wiener U-Bahn-Netz nicht nur im Wiener Interesse, sondern hat auch eine nationale Bedeutung, die eine Finanzierungsbeteiligung des Bundes begründet.

In der aktuellen Vereinbarung enthalten ist auch, dass Planungsarbeiten für eine 4. Ausbauphase (U6 in Richtung Stammersdorf und U1 in Richtung Süden) bereits jetzt eingeleitet werden können. Im Zuge der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien wird eine Festlegung über die langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes oder eines ähnlich leistungsfähigen Verkehrssystems (z. B. Light Rail-System, Schnellstraßenbahn) erfolgen.

⁶ Der Wiener Vertrag geht auf eine Vereinbarung zwischen Bund und Land Wien nach Art. 15a B-VG zurück (BGBl. Nr. 18/1980, LGBl. für Wien Nr. 21/1979)

Die im Rahmen des Wiener Vertrages vereinbarte Finanzierungsbeteiligung des Bundes soll beibehalten und der Vertrag hinsichtlich der 4. Ausbauphase U-Bahn sowie anderer leistungsfähiger Schienenverkehrssysteme adaptiert werden.

4.3.2 S-Bahn-Netz

Beim Regionalverkehr vertritt die Stadt Wien die Position, dass es sich um wesentliche Maßnahmen zur Ertüchtigung des TEN-Knotens Wien handelt. Dies begründet sich folgendermaßen:

- Die Kapazitätsverbesserungen dienen nicht nur dem Regional- und Nahverkehr, sondern auch dem Personenfern- und Güterverkehr.
- Die Qualitätsverbesserungen (Bahnhöfe) dienen ebenfalls auch dem Fernverkehr.
- Die Maßnahmen für den Regionalverkehr führen zu einer Entflechtung zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr und stellen eine wichtige Voraussetzung für die Angebotsverbesserung zur Abwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene dar.

Außerdem erfüllt das S-Bahn-Netz ähnliche Funktionen wie das U-Bahn-Netz (Verbindung von hochrangigen Zentren mit im österreichischen Vergleich hohen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen), ist durch vergleichsweise hohe Kapazitäten und Beförderungsleistungen gekennzeichnet und stellt das Hauptangebot der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußgänger) für den dynamisch wachsenden Regionalverkehr dar.

Gemeinsam mit Niederösterreich, dem Burgenland und den ÖBB wurde bereits 1998 ein S-Bahn-Konzept für die Region Wien vorgelegt. Die Finanzierung von einigen für Wien wichtigen Teilen wurde in der aktuellen Vereinbarung zwischen Bund und Land Wien im Rahmen des Wiener Vertrages 1998 im Verhältnis 80 : 20 (Bund : Land) fixiert. Weitere für die Region wichtige Vorhaben müssen aus der Sicht der Stadt Wien als Knotenmaßnahmen im GVP-Ö mit besonderer Priorität ausgestattet werden. Konkrete Verhandlungen über Vereinbarungen mit dem Bund im Rahmen einer Fortführung des Wiener Vertrages sind erst nach Fertigstellung des GVP-Ö und des Masterplan Verkehr Wien zweckmäßig. Zur Beschleunigung der Umsetzung bietet die Stadt Wien einer kooperationsbereiten ÖBB Unterstützung durch eine aktive Flächenwidmungspolitik bei der Verwertung von Immobilien an. Durch die Reinvestition von Verwertungsgewinnen in den Nah- und Regionalverkehr (z. B. für die Bahnhofsoffensive) könnten erhebliche Qualitätsverbesserungen im Knoten Wien erzielt werden.

Tab. 2: Wichtige Maßnahmen des S-Bahn-Konzeptes in der Region Wien

Wichtige Maßnahmen des S-Bahnkonzeptes 1998	Im Wiener Vertrag paktiert	Im GVP-Ö verankern	Anmerkungen
Umbau Bf Wien Nord	X	X	
Maßnahmen für Taktverdichtungen Stammstrecke	X	X	
Ausbau S 80	X	X	20-Minuten-Takt als
1. Stufe vereinbart			
Ausbau S 7 Wiener Abschnitt	X		in Bau
Ausbau S 70 – VIE		X	
Ausbau Station Südtiroler Platz (STP) für den Nahverkehr	X	X	Nahverkehrsgeschoß Zentralbahnhof
Umbau Bf Hütteldorf		X	
Ausbau STP–Meidling		X	
Ausbau S 7 Stadtgrenze – Flughafen			fertiggestellt
Teilausbau Pottendorfer Linie – Umbau Bf Meidling	X	X	Bf Meidling in Bau
Lainzer Tunnel		X	in Bau
Güterzugsschleife Laaerberg		X	
Vollausbau Pottendorfer Linie		X	
Vollausbau Parndorf – Petrzalka		X	

4.3.3 S-Bahn-Betrieb

Der Schnellbahnverkehr wird von den ÖBB betrieben. Die Finanzierung des Schnellbahnverkehrs ist im Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-Gesetz) aus dem Jahr 1999 geregelt. Die Sicherstellung des Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und -regionalverkehr wird vom Bund im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen garantiert. Ausgenommen wurden allerdings die Sicherstellung der für die Aufrechterhaltung des Fahrplangrundangebotes durch Ländermittel erbrachten Leistungen im Umfang der vor In-Kraft-Treten des ÖPNRV 1999 abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge. Wien hat für den Zeitraum von 1. 10. 1998 bis 31. 12. 2002 einen Verkehrsdienstvertrag mit den ÖBB abgeschlossen, in dem das Jahresfahrplanangebot gemäß Jahresfahrplan 1998/99 gegen eine einmalige Zahlung von 16 Mio. Euro garantiert wird. Dieser Vertrag wurde allerdings erst nach In-Kraft-Treten des Nahverkehrsgesetzes ratifiziert, sodass aus der Sicht der Stadt Wien der Bund durch diesen Vertrag nicht seiner Finanzierungspflicht für diese Leistungen entzogen wird. Für Leistungen, die über die durch Bundesmittel gesicherten

Verkehrsleistungen hinausgehen, sind aber Verhandlungen mit den ÖBB über einen neuen Verkehrsdienstvertrag oder die Ausschreibung dieser Leistungen erforderlich. Dies gilt vor allem für die im S-Bahn-Konzept vorgesehenen Taktverdichtungen.

4.4 Verkehrsverbund Ostregion

Durch den Beschluss des ÖPNRV-Gesetzes 1999 ergibt sich ein partieller Reorganisationsbedarf beim VOR. Dieser Reorganisationsprozess betrifft vor allem den Übergang zur Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen von Bussen und die Deckelung der Finanzausschüsse durch den Bund am Stand des Jahres 1999. Die Stadt Wien kann den Ausstieg des Bundes aus der VOR-GesmbH zwar verstehen, in Anbetracht dessen, dass der VOR 55 % der Verkehrsleistungen aller österreichischen Verbände erbringt und nur 37 % der vom Bund für Verkehrsverbände eingesetzten Mittel für den VOR erhält, verlangt Wien eine Valorisierung des Finanzausschusses. Aus der Sicht der Stadt Wien ist ein leistungsfähiger Verkehrsverbund mit attraktiven Fahrplan- und Tarifangeboten zur Bewältigung des dramatisch wachsenden stadtgrenzenübergreifenden Regionalverkehrs im Sinne der verkehrs-, umwelt- und stadtentwicklungspolitischen Ziele unerlässlich. **Die Reorganisation darf daher nicht zu Lasten der Qualität des Verkehrsangebotes erfolgen.** Ebenso wenig darf die andiskutierte Vergrößerung des Verbundes zu Lasten bzw. auf Kosten der Stadt Wien gehen. In diesem Kontext ist auch eine Änderung des bewährten und eingeführten Zonenmodells skeptisch zu betrachten. Sowohl bei einer neuen gesellschaftsrechtlichen Orientierung des VOR als auch bei einer anderen Zusammensetzung der Partner soll der VOR weiterhin Managementfunktionen ausüben. Diese Rolle soll auch für die anderen Verbände in Niederösterreich und dem Burgenland (VVNB, SBV) eingenommen werden. Die Umstellung bei der VOR-Gesellschaft und eventuelle Veränderungen des Tarifierungsmodells dürfen nicht zu Lasten der Übersichtlichkeit und Kundenfreundlichkeit für die WienerInnen und PendlerInnen gehen.

5. MASSNAHMENPROGRAMM INFRASTRUKTUR

Historisch war der Standort Wiens am Knoten zweier großer europäischer Verkehrsachsen (O-W: Donauachse, N-S: Bernsteinstraße) von zentraler strategischer Bedeutung. Durch die Öffnung des Ostens und die bevorstehende EU-Erweiterung rückt Wien nun nicht nur geographisch wieder ins europäische Zentrum, die Region Wien besitzt auch das Potenzial, eines der wichtigsten ökonomischen und verkehrlichen Zentren Europas zu werden. Das Potenzial dieser zentralen Lage verliert aber ohne entsprechende Vernetzung rasch an Wert. Eine massive Neuorientierung, verbunden mit dringend erforderlichen Investitionsmaßnahmen, ist daher notwendig. Diese beziehen sich zum einen auf jene Ausbauvorhaben der Schienen- und Straßeninfrastruktur, die Elemente der transeuropäischen Netze bilden. Sie stellen Verbindungen der wichtigsten europäischen Wirtschaftsräume dar und sichern die optimale Erreichbarkeit des hochwertigen Wirtschaftsstandortes Wien und der für ganz Österreich bedeutenden Vienna Region.

Zum anderen ergibt sich die Notwendigkeit, die bedeutende Knotenfunktion von Wien durch Vorhaben zur Attraktivierung der Intermodalität (z. B. Terminals, Bahnhöfe) zu sichern bzw. auszubauen. Hiezu zählt auch die Beseitigung von bestehenden Engpässen auf Straße und Schiene hinsichtlich des den Knoten durchfließenden Verkehrs, aber auch vor allem hinsichtlich der äußeren und inneren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien.

In diesem Zusammenhang sind auch Vorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs als wichtige Beiträge zur Erreichung des Ziels der Standortaufwertung zu sehen. Ihre übergeordnete Knotenrelevanz leitet sich aus den durch sie bewirkten Verlagerungen von Personenverkehr von der Straße zur Schiene ab, die zu einer Entlastung des hoch- und höchstrangigen Straßennetzes in der Region Wien beiträgt.

Verbunden mit diesen Maßnahmen sind bedeutende Umweltwirkungen, die sich bei den Schienenvorhaben aus der Verlagerung von wesentlichen Anteilen des Straßenverkehrs auf die Schiene ergeben. Die Straßenvorhaben führen zu Entlastungen von sensiblen Siedlungsgebieten entweder durch Verlagerung von maßgeblichen Verkehrsanteilen auf die neuen, entsprechend geschützten Trassen oder durch Verbesserungen im Verkehrsfluss bei Beseitigung von Engpässen. Dabei muss aber darauf geachtet werden, dass ein zusätzliches Straßenangebot nicht dem übergeordneten Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene entgegenwirkt.

Aus der prioritären Knotenfunktion von Wien und der Lage an den beiden national und international bedeutenden Verkehrskorridoren leiten sich somit die hochrangigen Infrastrukturnetze und daraus das Maßnahmenkonzept für alle Verkehrsträger ab, das folgenden Zielkriterien genügt:

- Erhöhung der Knoten- und Streckenkapazität im Schienengüterverkehr
- Ausbau der Intermodalität im Güter- und Personenverkehr (Schiene, Straße, Wasser, Luft)
- Beseitigung von Engpässen im Personenwirtschafts- und Güterverkehr über kurze und mittlere Distanzen auf der Straße
- Sicherung der Erreichbarkeit von Knotenstandorten im Personenwirtschaftsverkehr auf Straße und Schiene

Das für den Knoten Wien relevante Maßnahmenkonzept umfasst hierbei nicht nur Vorhaben auf Wiener Stadtgebiet sondern auch Vorhaben auf den für die Knotenfunktion von Wien bedeutenden Zulaufstrecken in der Region um Wien. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Vorhaben höchster räumlich/verkehrlicher Bedeutung geordnet nach Korridor- und Knotenfunktionen (die Nummern beziehen sich auf die detaillierten Projektsbeschreibungen).

5.1 Internationale Korridore

Donaukorridor

Im national und international bedeutenden Donaukorridor bildet Wien einen wichtigen Knoten, in dem die Knoten- und Streckenkapazität maßgeblich zu erhöhen ist. Auf der Schiene betrifft dies die Vorhaben des Westbahnausbaus in der Form der **HL-Strecke Wien – St. Pölten** (2) als Zulauf und dem damit verknüpften **Lainzer Tunnel** (1) als Verbindungsglied zu den übrigen Hauptstrecken und den Terminals, den **Bahnneubau zwischen Flughafen VIE und Ostbahn** (6) zur Einbindung des Flughafens in den weiträumigen Personenverkehr gemäß EWIVA/EWESO sowie den weiteren Ausbau der Spange von der Ostbahn in Parndorf nach **Petrzalka** (4).

Im Straßennetz des Donaukorridors bildet in Wien die **B 301 Wiener Südrand Straße** (45) ein zentrales Element zur Durchleitung weiträumiger Verkehrsbeziehungen, Entlastung städtischer und regionaler Straßen von diesen und Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse im bedeutenden Wirtschaftsraum südlich Wien. Der verbesserten Anbindung von Wien in Richtung Osten (Ungarn, Slowakei) dienen die Vorhaben des Ausbaus der **A 4 Ost Autobahn zum Flughafen** (32) und der **B 307 Spange Kittsee Richtung Bratislava** (49). Ebenfalls im weiteren Rahmen des Donaukorridors befindet sich der Ausbau der **Nordwestspange B 305** (48), die eine Anbindung des nördlichen Bereiches des Wirtschaftsstandortes Wien und des Weinviertels über die B 304 und die neue Donaubrücke bei Traismauer zur S 33 und über diese zur A 1 West Autobahn herstellt und auch weiträumige Verkehrsbeziehungen vom Brünner Korridor (A 5) zum Donaukorridor (A 1 Richtung Westen) um Wien herumleitet.

Zur Steigerung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien dient weiters die Attraktivierung der Binnenschifffahrt, wozu die **Optimierung der Schifffahrtsrinne östlich von Wien** (27) – unter Berücksichtigung des Grundwasserspiegels des Nationalparks Donauauen – maßgeblich beiträgt.

Südkorridor

Im national wie international wichtigen Südkorridor lassen sich aus der notwendigen Erhöhung der Knoten- und Streckenkapazität im Knoten Wien eine Reihe von prioritären Vorhaben ableiten.

Auf der Schiene sind dies der **Ausbau der Pottendorfer Linie** (3) als Hauptzufahrt aus dem Süden im Güterverkehr, die im EWIVA/EWESO-Projekt enthaltene Einbindung des Flughafens VIE mittels **Bahnneubau VIE-Ostbahn** (6) und die angestrebte Anbindung Wiens an den Transeuropäischen Korridor V mittels **Ausbau der Bahnstrecke Ostbahn – Wampersdorf – Sopron** (7) sowie der **Ausbau der Nordbahn** (5).

Auf der Straße ist die bereits genannte **B 301 Wiener Südrand Straße** (45) als Verbindung zwischen Süd und Ost Autobahn auch dem Südkorridor zuzuordnen. Wichtige Straßenabschnitte zur Aufnahme weiträumiger Süd-Nord-Relationen und zur Entlastung städtischer Straßen sowie Verbesserung der Anbindung des Standortes Wien bilden die **Nordostumfahrung Wien** in ihren beiden Varianten über **B 301 Donauquerung und B 302** und als **Umfahrung B 305 bis zur A 5** (46, 47). Die Variantenauswahl ist vom Ergebnis der strategischen Umweltprüfung abhängig. Die erforderliche Anbindung an die bedeutenden Wirtschaftsräume in Tschechien und Polen stellt die **A 5 Nord Autobahn** (33) her. Für die Erreichbarkeit von Wien aus dem Süden beseitigt der **Ausbau der A 2 Süd Autobahn** (31) einen wesentlichen Engpass.

5.2 Knoteninfrastruktur

Zum notwendigen **Ausbau der Intermodalität** im Knoten Wien ist in erster Linie die Umsetzung des Güterumschlagskonzeptes für die Region Wien erforderlich, das die prioritäre Realisierung der **Güterterminals Wien Inzersdorf** (12) und **Wien Hafen Freudenau/Albern** (13) sowie für die zu erwartende Entwicklung Richtung Osten das **Güterterminal Wien Nord-Ost** (14) vorsieht. Im Personenverkehr bildet das Vorhaben des **Bahnhofs Wien Hauptbahnhof** in seinen beiden Phasen der **Haltestelle Südtiroler Platz** (8) und des **Durchgangsbahnhofes** (9) jenen übergeordneten Durchbinde- und Umsteigeknoten, der für die Sicherung der inneren und äußeren Erreichbarkeit des Standortes Wien erforderlich ist.

Die für den Knoten Wien notwendige hochwertige Erreichbarkeit im Flugverkehr wird durch den Ausbau des **Flughafens VIE – Kapazitätserhöhung** (28) verbunden mit dem Ausbau des **Bahnhofs Flughafen VIE** (11) samt Zulaufstrecke **Bahnausbau VIE-Ostbahn** (6) und **Ausbau A 4** (32) hergestellt. Im Zusammenhang mit einem Ausbau wird jedoch eine **Reduzierung der Fluglärmbelastung** im Wiener Stadtgebiet gefordert.

Mit zu den notwendigen Vorhaben der Knoteninfrastruktur zählen die Verbesserungen im Schienennetz für den Zulauf zu den Terminals, wie **Güterzugschleife Laaer Berg** (15), die **Verbindungsbögen Hasenleiten** (15), **ZVbf Ostschleife** (17), **Winterhafenbrücke** (16) und die in Niederösterreich gelegenen **Schleifen in Absdorf-Hippersdorf und Tulln** (19) und **zwischen Pottendorfer Linie und Aspangbahn** (18).

Um die Knotenfunktion entsprechend erfüllen zu können, sind auch Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im hochrangigen Straßennetz von Wien erforderlich. Neben den bei den Korridoren behandelten Vorhaben der **B 301** (45) und **Nordostumfahrung von Wien** (46, 47) sowie den Ausbauten der **A 2** (31) und **A 4** (32) sind der Ausbau der **A 23 Knoten Landstraße – Knoten Prater** (34) und das **Verkehrsleit- und Managementsystem** (29, 30), das zu einer wesentlichen Verbesserung des Verkehrsflusses und der Sicherheit am höchstrangigen Straßennetz beiträgt. Die Sicherung der Erreichbarkeit von Knotenstandorten erfolgt aber auch über Maßnahmen für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr, indem wesentliche Anteile von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Es handelt sich in Wien um die Vorhaben zur **Stammstrecke der S-Bahn** (20), den **Ausbau der S 80** in 2. Phasen (21), der **Verknüpfung Ostbahn – Donauländebahn** (23), der **Adaptierung der Verbindungsbahn** (22), der **S-Bahn-Verdichtung bis Süßenbrunn** (24) sowie die Errichtung des **Bahnhofs Wien Hauptbahnhof** (8) (9), die gemäß S-Bahn-Konzept für die Region Wien wesentlichen Einfluss auf die Erreichung des erwünschten Modal-Split-Zieles für den auf Wien gerichteten Regionalverkehr haben. Einen entsprechenden Beitrag in diesem Zusammenhang liefern auch der Ausbau der **S-Bahnhöfe** Wien Mitte, Hütteldorf, Heiligenstadt (25), der **P & R-Anlagen** Strebersdorf, Atzgersdorf und Liesing (26) sowie der Ausbau von Westbahnhof, Südbahnhof und Wien Meidling im Rahmen der **Bahnhofsoffensive** (10).

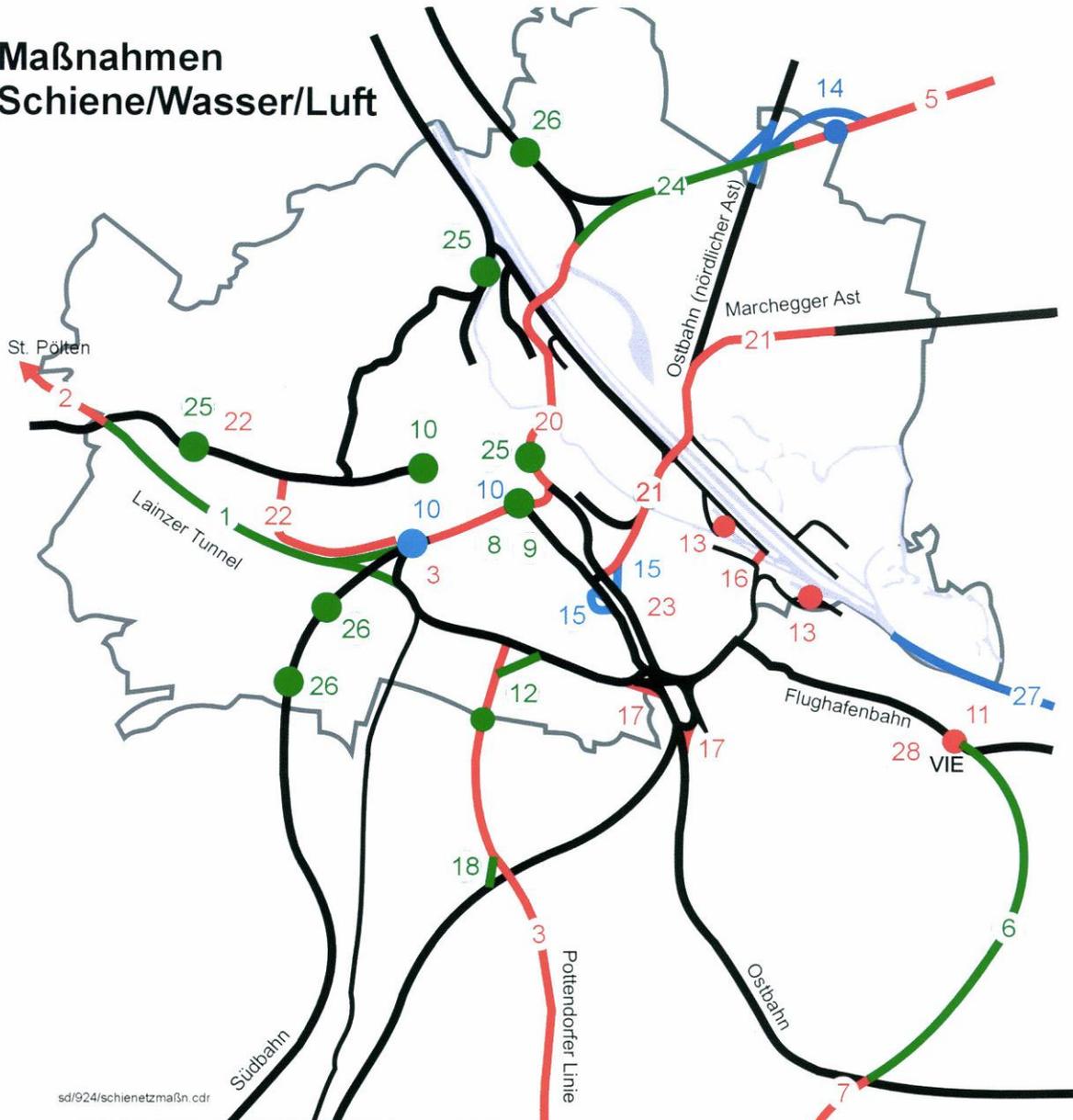
5.3 Funktionale Ergänzungsmaßnahmen

Ebenfalls der Sicherung der Erreichbarkeit von Knotenstandorten und der Entlastung von Siedlungsgebieten dienen die folgenden Straßenausbauten, die bisher weder bei der Korridor- noch bei der Knoteninfrastruktur genannt sind:

- (35) **Verbindungsspange A 23 – B 301 inkl. AS Hanssonkurve**
- (36) **B 1 Ausbau Zentrum**
- (37) **B 3 Donau Straße**
- (38) **B 3d Donau Straße Anschluss Hirschstetten**
- (39) **B 7 Stammersdorf**
- (40) **B 221 Landstraßer Gürtel**
- (41) **B 224 Winckelmannstraße – Felberstraße**
- (42) **B 225 inklusive Anbindung der A 23**
- (43) **B 227/B 3 Verlängerung der Nordbrücke**
- (44) **B 229 Groß Jedlersdorfer Straße**
- (50) **Maßnahmenpaket Gürtel, Süd- und Westeinfahrt**

Abb. 3:

Maßnahmen Schiene/Wasser/Luft



sd/924/schienetzmaßsn.cdr

Maßnahme	
1	Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn (Lainzer Tunnel)
2	HL-Strecke Wien - St. Pölten
3	Ausbau Pottendorfer Linie
5	Ausbau Nordbahn
6	EWIWA/EWESO: Bahnhof VIE - Ostbahn (Gramatneusiedl)
7	EWIWA/EWESO: Ausbau Bahnstrecke Ostbahn - Wampersdorf - Sopron
8	Bahnhof Wien Hauptbahnhof: 1. Phase Nahverkehrsknoten
9	Bahnhof Wien Hauptbahnhof: 2. Phase Durchgangsbahnhof Wien
10	Bahnhofoffensive Wien West, Süd, Meidling
11	EWIWA/EWESO: Bahnhof Flughafen VIE
12	Güterterminal Wien Inzersdorf inkl. Ostschleife
13	Güterterminal Wien Hafen Freudenau/Albern
14	Güterterminal Wien Nord-Ost mit Knoten Süßenbrunn
15	Güterzugschleife Laaerberg inkl. Hasenleitschleife
16	Verbindung Donauuferbahn - Donauländebahn inkl. Winterhafenbrücke
17	Zentralverschiebebahnhof Ostschleifen
18	Schleife Pottendorfer Linie-Aspangbahn
20	Ertüchtigung/Ausbau S-Bahn-Stammstrecke inklusive Umbau Wien Nord, Traisengasse
21	Ausbau der S80
22	Adaptierung der Verbindungsbahn für einen verdichteten S-Bahnbetrieb inklusive Umbau Hütteldorf
23	Verknüpfung Ostbahn-Donauländebahn
24	S-Bahnverdichtung bis Süßenbrunn
25	S-Bahnhöfe Wien Mitte, Hütteldorf, Heiligenstadt
26	P & R-Anlagen Strebersdorf, Atzgersdorf, Liesing
27	Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau östlich von Wien
28	Flughafen VIE - Kapazitätserhöhung

Abb. 4:

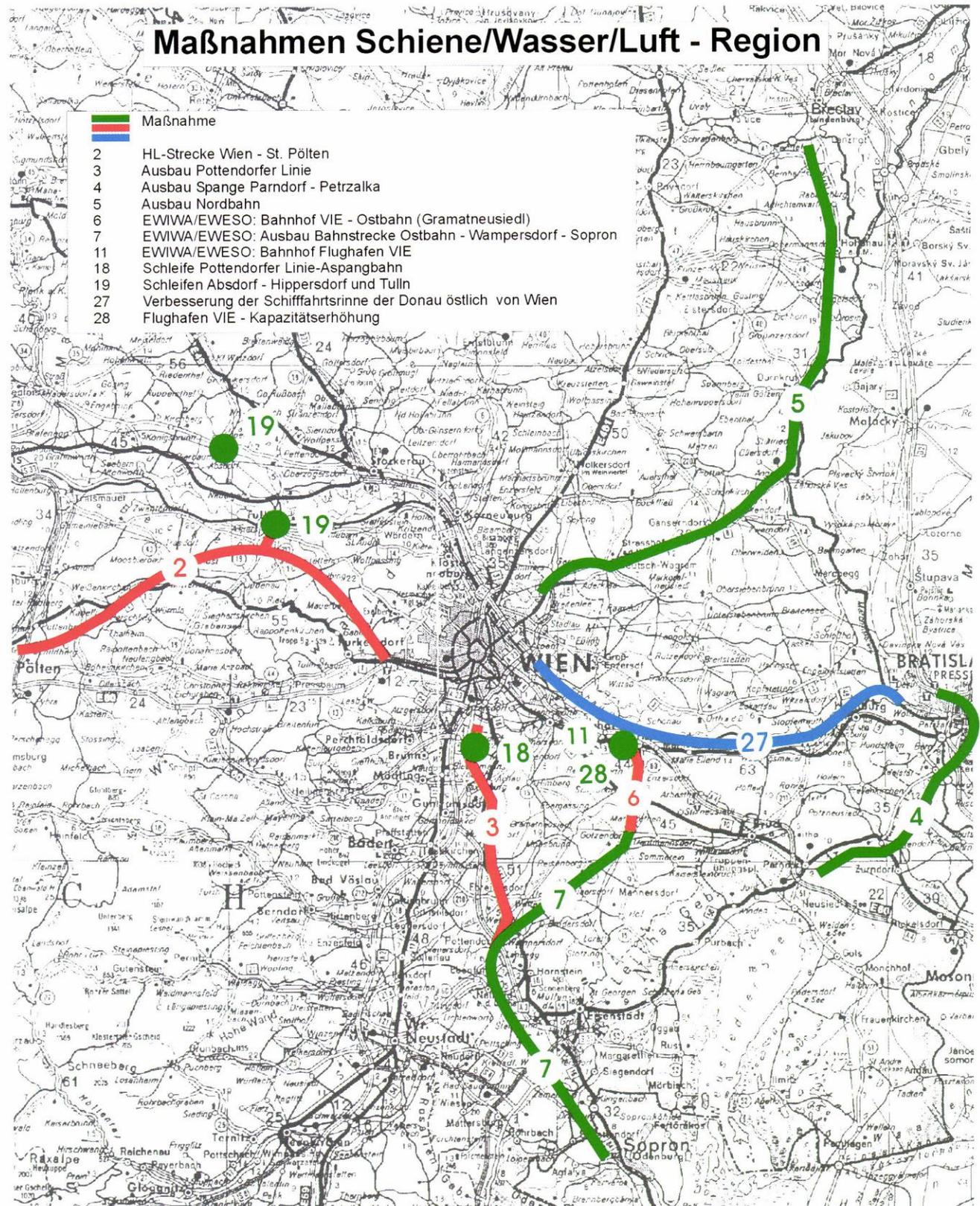
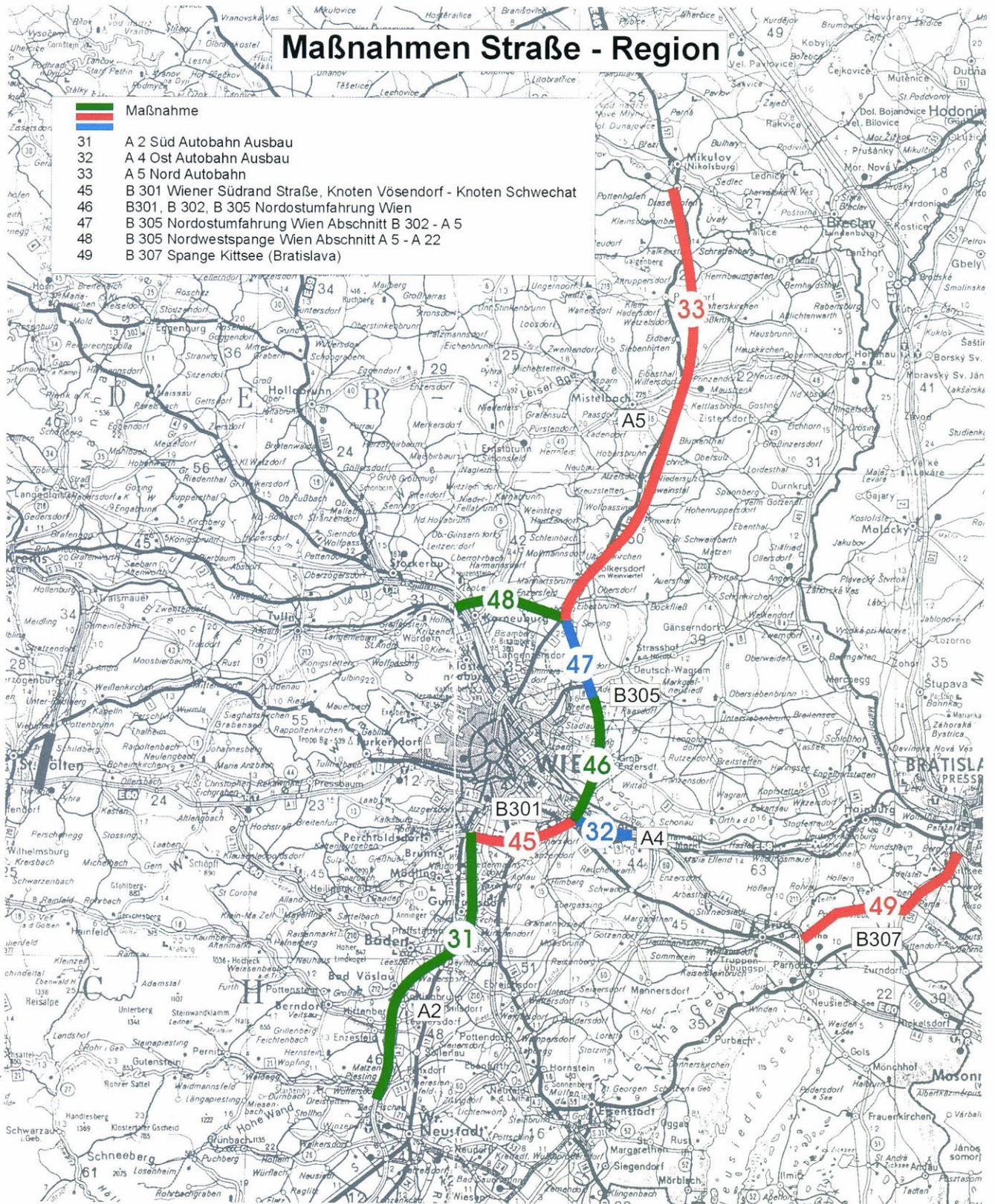


Abb. 6:



5.4 Übriges Bundesstraßennetz

Die in dieser Auflistung nicht enthaltenen Bundesstraßen, die vor allem städtische Funktionen übernehmen, sind in der Bedarfsfeststellung für den Bundesstraßen-ausbau genannt und sie werden im Zuge des Masterplan Verkehr weiterentwickelt und dargestellt.

5.5 Maßnahmenliste – Übersicht

5.5.1 Schiene/Wasser/Luft

Vorhaben	Kosten (Mio. Euro ger.) Anteil Wien	Realisierungszeitraum			
		2002– 2006	2007– 2011	2012– 2020	nach 2021
(1) Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn (inkl. Lainzer Tunnel)	950	X	X		
(2) HL-Strecke Wien – St. Pölten	50	X	X		
(3) Ausbau Pottendorfer Linie	95	X	X		
(4) Ausbau Spange Parndorf – Petrzalka	NÖ, Bgld.				X
(5) Ausbau Nordbahn	NÖ		X	X	
(6) EWIWA/EWESO: Bahnneubau VIE – Ostbahn (Gramatneusiedl)	NÖ			X	
(7) EWIWA/EWESO: Ausbau Bahnstrecke Ostbahn – Wampersdorf – Sopron	NÖ, Bgld.			X	X
(8) Bahnhof Wien Hauptbahnhof 1. Phase: Nahverkehrsknoten Südtiroler Platz mit Schweizergartenschleife	195	X	X		
(9) Bahnhof Wien Hauptbahnhof 2. Phase: Durchgangsbahnhof Wien	180		X	X	
(10) Bahnhofsoffensive Wien West, Süd, Meidling	k.A.	X			
(11) EWIWA/EWESO: Bahnhof Flughafen VIE	NÖ	X	X		
(12) Güterterminal Wien Inzersdorf inkl. Ostschleife (1. und 2. Phase)	250	X	X	X	
(13) Güterterminal Wien Hafen Freudenau/Albern	73	X			

Vorhaben	Kosten (Mio. Euro ger.) Anteil Wien	Realisierungszeitraum			
		2002– 2006	2007– 2011	2012– 2020	nach 2021
(14) Güterterminal Wien Nord-Ost mit Knoten Süßenbrunn	90			X	
(15) Güterzugschleife Laaer Berg inkl. Hasenleitenschleife	180		X		
(16) Verbindung Donauuferbahn – Donauländebahn inkl. Winterhafenbrücke	44	X			
(17) Zentralverschiebebahnhof Ostschleife	15		X		
(18) Schleife Pottendorfer Linie – Aspangbahn	NÖ		X		
(19) Schleifen Absdorf – Hippersdorf und Tulln	NÖ		X		
(20) Ertüchtigung/Ausbau S-Bahn-Stammstrecke inkl. Umbau Wien Nord und Traisengasse	73	X			
(21) Ausbau der S80	327	X	X		
(22) Adaptierung der Verbindungsbahn für einen verdichteten S-Bahn-Betrieb inkl. Umbau Hütteldorf	109		X	X	
(23) Verknüpfung Ostbahn – Donauländebahn	22		X		
(24) S-Bahn-Verdichtung bis Süßenbrunn	44	X			
(25) S-Bahnhöfe Wien Mitte, Hütteldorf, Heiligenstadt	k.A.	X			
(26) P & R-Anlagen Strebersdorf, Atzgersdorf, Liesing	k.A.	X			
(27) Optimierung der Schifffahrtsrinne der Donau östlich von Wien	NÖ	X	X	X	
(28) Flughafen VIE – Kapazitätserhöhung/Lärmreduktion	NÖ		X		

5.5.2 Straße

Vorhaben	Kosten (Mio. Euro ger.) Anteil Wien	Realisierungszeitraum			
		2002– 2006	2007– 2011	2012– 2020	nach 2021
(29) Verkehrsleitsystem Wien/NÖ ASFINAG	44	X	X		
(30) Verkehrsmanagement Wien VEMA	58 (1. Stufe)	X	X	X	
(31) A 2 Süd Autobahn Ausbau	NÖ	X			
(32) A 4 Ost Autobahn Ausbau	NÖ		X	X	
(33) A 5 Nord Autobahn	NÖ		X		
(34) A 23 Ausbau Knoten Landstraße – Knoten Prater	36	X			
(35) Verbindungsspanne A 23 – B 301 inkl. AS Hanssonkurve	109		X		
(36) B 1 Ausbau Zentrum	22		X	X	X
(37) B 3 Donau Straße	15	X			
(38) B 3d Donau Straße Anschluss Hirschstetten	123	X	X		
(39) B 7 Brünner Straße, Ausbau Stammersdorf	15			X	
(40) B 221 Landstraßer Gürtel (inklusive Anbindung A 23)	50	X	X		
(41) B 224 Winckelmannstraße – Felberstraße	80			X	
(42) B 225 inkl. Anbindung A 23 (Knoten Arsenal)	65	X			
(43) B 227/B 3 Verlängerung der Nordbrücke	73	X			
(44) B 229 Groß Jedlersdorfer Straße	15	X	X		
(45) B 301 Wr. Südrand Straße, Knoten Vösendorf – Knoten Schwechat inkl. Anschluss- stellen und Umfahrungen	NÖ	X			
(46) B 301, B 302, B 305 Nordost- umfahrung Wien	843	X	X	X	X
(47) B 305 Nordostumfahrung Wien Abschnitt B 302 – A 5	NÖ		X		
(48) B 305 Nordwestspanne Wien Abschnitt A 5 – A 22	NÖ		X		

Vorhaben	Kosten (Mio. Euro ger.) Anteil Wien	Realisierungszeitraum			
		2002– 2006	2007– 2011	2012– 2020	nach 2021
(49) B 307 Spange Kittsee (Bratislava)	NÖ, Bgld.	X			
(50) Maßnahmenpaket Gürtel, Süd- und Westeinfahrt	720			X	X

6. WEITERE VORGANGSWEISE UND AKTIVITÄTEN DER STADT WIEN

Die Positionen der Stadt Wien richten sich an die zuständigen Institutionen, stellen Forderungen an Akteure dar, die diese Positionen wiederum gegenüber Dritten vertreten und verhandeln sollen und markieren einen Ausgangspunkt für einen politischen Prozess.

Tab. 1: Übersicht der Adressaten des Positionspapiers und der Aktivitäten Wiens

Position	Adressat	Aktivitäten der Stadt Wien
Ergänzung TEN	Kommission Rat Europaparlament	Aufforderung an BMVIT als Vertreter Österreichs bei der Kommission, die Wünsche Wiens zu vertreten
Ergänzung TINA	Kommission Beitrittsverhandlungen	Aufforderung an BMVIT als Vertreter Österreichs, die Wiener Interessen zu vertreten
Transitvertrag und EU-Osterweiterung	Kommission Rat Europaparlament Kommission	Aufforderungen an BMVIT, Außenministerium, die Interessen Wiens zu vertreten Absprache in Landeshauptmännerkonferenz Gemeinsame Position auf PGO-Ebene
EU-Richtlinie für Lkw-Road Pricing	Rat Kommission	Aufforderung an BMVIT und BMF, die Position Wiens zu vertreten
Liberalisierung des ÖPNV	Rat Europaparlament	Aufforderung an BMVIT, die Position Wiens zu vertreten Lobbying bei Europaabgeordneten Abstimmung von Aktivitäten der „Big Cities“
Verlängerung der Bundesstraßen B	BMVIT, BMF, ASFINAG	Verhandlung und Klärung im GVP-Ö-Prozess
Lkw-Road Pricing in Österreich	Bund, ASFINAG	Stellungnahme, sobald konkreter Verordnungsentwurf vorliegt
U-Bahn-Netz	BMF	Inhaltliche Klärung über eine weitere Ausbauphase im Zuge des Masterplans und danach Absicherung der Finanzierung
S-Bahn-Netz	BMVIT, BMF	Absicherung der Investitionserfordernisse gemäß S-Bahn-Konzept für die Region Wien im GVP-Ö

Position	Adressat	Aktivitäten der Stadt Wien
S-Bahn-Betrieb	BMVIT, ÖBB	Verhandlungen über Angebotsverbesserungen gemäß S-Bahn-Konzept mit den ÖBB
VOR	BMVIT, NÖ, Bgld.	Verhandlungen über VOR-Neu mit Bgld. und NÖ; Verhandlungen über Valorisierung des Bundesbeitrages
Maßnahmenprogramm Infrastruktur	BMVIT, ÖBB	Vertreten der Maßnahmen im GVP-Ö-Prozess durch die Vertreter Wiens, Abstimmung mit NÖ und den ÖBB

Für eine erfolgreiche Vertretung der Positionen der Stadt Wien wird eine möglichst breite politische Übereinstimmung innerhalb der Stadt Wien und eine gemeinsame Vorgangsweise mit potenziellen Bündnispartnern (Bundesländer, Städte etc.) angestrebt.

Wien, 8. 2. 2002

LITERATUR

Ludwig Boltzmann Institut für Interdisziplinäre Stadtforschung:

Stadt und Nachhaltigkeit – Ein Diskurs, Kurzdokumentation, Wien 1999

Magistrat der Stadt Wien:

Das neue Wiener Verkehrskonzept – Ausgangslage, Wien 1991

Verkehrskonzept Wien – Leitlinien, Wien 1994

Verkehrskonzept Wien – Generelles Maßnahmenprogramm, Wien 1994

Verkehrskonzept Wien – Bericht über die Umsetzung des Generellen Maßnahmenprogramms Juni 1996, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.), Wien 1996

Intelligente Mobilität – Baustein für Nachhaltige Stadtentwicklung, Diskussionsbeitrag im Rahmen der URBAN 21 Weltkonferenz zur Zukunft der Städte, Magistratsabteilung 18, Wien 2000

Stadtentwicklungsbericht 2000, Magistratsabteilung 18, Wien 2001

Klimaschutzprogramm, Wien 1999

Österreichisches Institut für Nachhaltige Entwicklung:

Kanatschnig Dietmar, Weber Gerlind: Nachhaltige Raumentwicklung in Österreich, im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie, Wien 1998

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung WIFO:

Puwein Wilfried: Auswirkungen der EU-Erweiterung auf den Verkehr in Österreich, in: WIFO Monatsberichte 8/2001, im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2001

Regional Consulting:

Initiative TEN-Knoten Region Wien, im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, der Österreichischen Bundesbahnen, des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung und des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Wien 2000

S-Bahn-Konzept Region Wien, im Auftrag der Österreichischen Bundesbahnen, Wien 1998

Langfristlösungen für den Güterfernverkehr, Langfassung, Wien, 9. Juli 2001

EU-Beitrittsvertrag, Protokoll Nr. 9, Teil III, Art. 11, Abs. 2, BGBl. Nr. 45/1995

Stickler, H.:

Transitabkommen mit der EU. Ökopunkte, Überprüfung Basisdaten 1991, November 1995

Wimmer N., Werner J., Kahl A.:

Die neue österreichische Gesetzgebung zum öffentlichen Personennahverkehr aus der Sicht des Europarechts VO 1191/69/EWG

Europaforum Wien & Regional Consulting:

Memo zum Hearing EU-Verordnungsentwurf Liberalisierung ÖPNV am 4. 7. 2001

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV – G 1999), BGBl 204/1999

Resolution öffentlicher Personennahverkehr der Bürgermeister der Städte Athen, Barcelona, Paris, London, Lissabon, Berlin, Rom, Brüssel, München, Nürnberg, Luxemburg und Wien, 2001

Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien, über die Realisierung bestimmter Vorhaben
1979, 1986, 1992, 1996, 1998

Vertrag über Verkehrsdienste der Österreichischen Bundesbahnen in der Stadt Wien

Schönbäck W.:

Kosten und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Wien, Wien 1994

European Commission, Directorate IA und VII, TINA Secretariat Vienna: Transport Infrastructure Needs
Assessment in Central and Eastern Europe, Final Report, Vienna 1999

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L 228, 9. 9. 1996, Entscheidung Nr. 1692/96/EG des
Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau
eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

VO 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeu-
ropäische Netze

Wien in den Transeuropäischen Netzen, Verkehrsmemorandum an die EU-Kommission

Gemeinsame Erklärung der Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien zur Bahnverbindung Berlin – Prag –
Brünn – Wien (– Triest)

Commission of the European Communities (COM (2001) 370): WHITE PAPER – European transport policy for
2010: time to decide, Brussels 2001

Erstellt im Auftrag der MA 18 unter Mitarbeit von Helmut Hiess, Sepp Snizek und Renate Zuckerstätter-Semela.

Impressum

Eigentümer und Herausgeber:
Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18
info@m18.magwien.gv.at

Für den Inhalt verantwortlich:
Dipl.-Ing. Sigrid Oblak, MA 18
obl@m18.magwien.gv.at

Technische Koordination:
Willibald Böck, MA 18

Übersetzung:
Mag. Sigrid Szabó

Grafik:
Reklame Kontor Peter Franc

Lektorat:
Ernst Böck

Fotos:
Bildarchiv MA 18, Austrian Airlines

Druck:
Agens Werk

© Wien 2002

ISBN 3-902015-37-3

ZUSAMMENFASSUNG

EINLEITUNG

Derzeit werden auf europäischer und nationaler Ebene Entscheidungen vorbereitet, die nachhaltige Weichenstellungen für die Bundeshauptstadt zur Folge haben. Daher hat sich die Stadt Wien entschlossen, das Wiener Verkehrskonzept 1994 in einem Masterplan Verkehr weiterzuentwickeln. Da aber die Zeit drängt und die Vorhaben rasch umgesetzt werden müssen, legt die Stadt Wien schon vorab ihre Positionen zur aktuellen europäischen und österreichischen Verkehrspolitik vor. Folgende Themen werden derzeit diskutiert:

1) Auf europäischer Ebene

- Die Adaption und Ergänzung der Transeuropäischen Netze (TEN)
- die Verhandlungen über eine Verlängerung des Transitvertrages mit der EU und gleichzeitig die Verhandlungen zu den Verkehrskapiteln mit den EU-Beitrittskandidaten,
- die geplante Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie,
- die von der EU-Kommission vorgeschlagene Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

2) Auf nationaler Ebene

- die Ausarbeitung eines Generalverkehrsplanes für Österreich,
- die Einführung des LKW-Road Pricing,
- die Übertragung der Bundesstraßen B auf die Länder und die Ausweitung der Rolle der ASFINAG,
- die Reorganisation des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) und
- die Neugestaltung des Verkehrsdienstevertrages mit den ÖBB.

Die hier präsentierten Positionen Wiens sind eine Grundlage für den Masterplan Verkehr, der dann sämtliche Verkehrsthemen der Stadt umfassen wird. Dieser Masterplan wird anschließend mit den Fachabteilungen der Stadt, dem Gemeinderat, den Bezirken und der interessierten Öffentlichkeit erarbeitet.

1. DIE AUSGANGSLAGE

Das bisher letzte gesamtstädtische Verkehrskonzept wurde im Jahr 1994 von der Stadt Wien erstellt. Viele der damals festgelegten Grundsätze gelten heute immer noch – und ein Großteil der Maßnahmen wurde bereits erfolgreich umgesetzt oder in Angriff genommen. Wie etwa die Parkraumbewirtschaftung, das Garagenprogramm, die 3. Ausbauphase der U-Bahn oder der Bau der Südrandstraße B301. Gleichzeitig hat sich aber seit 1994 das Umfeld für die Wiener Verkehrspolitik dynamisch verändert:

- Österreich ist seit 1995 Mitglied der Europäischen Union. Der freie Personen-, Waren- und Kapitalverkehr wurde weitgehend umgesetzt.
- Das europäische Währungssystem wurde auf die Einheitswährung Euro umgestellt. Damit wurde der europäische Binnenmarkt weitgehend verwirklicht.
- Die Osterweiterung der EU wird für die nächsten drei bis fünf Jahre angestrebt.
- Der Wohlstandszuwachs hat auch eine steigende Motorisierung und mehr Mobilität mit sich gebracht.
- Die „Randwanderung“ setzte sich in den vergangenen zehn Jahren dynamisch fort: Immer mehr Bewohner und Betriebe siedelten sich in den Außenbezirken oder im Umland von Wien an.
- Die revolutionäre Entwicklung der Kommunikationstechnologien verändert auch das Verkehrsverhalten – und schafft gleichzeitig neue Möglichkeiten für die Verkehrsorganisation und das Verkehrsmanagement.
- Der Klimawandel wird als globales Problem diskutiert. Mit internationalen Vereinbarungen wird versucht gegenzusteuern.

Für diese Herausforderungen müssen in der Verkehrspolitik neue Strategien und Schwerpunkte entwickelt werden: Der Standort Wien muss besser erreicht werden können, es gilt, das überregionale und regionale Verkehrswachstum in den Griff zu bekommen, die klimawirksamen Emissionen müssen reduziert werden.

Diesen Herausforderungen stehen aber in Wien und in der Region akute Engpässe in der Infrastruktur gegenüber:

- Es fehlen leistungsfähige Güterverkehrs- und Logistikzentren für den kombinierten Verkehr (Schiene, Wasser, Luft, Straße).
- Die Bahnhöfe sind aus heutiger Sicht nicht mehr kundenfreundlich und attraktiv. Vor allem fehlt ein zentraler Durchgangsbahnhof für den Nah- und Fernverkehr.
- Engpässe in der Schieneninfrastruktur führen zu Konflikten zwischen Personen- und Güterverkehr. Eine Erweiterung der Leistungsangebote ist so nicht möglich.
- Die Engpässe in der Straßeninfrastruktur führen bereits häufig zu großräumigen Verkehrszusammenbrüchen. Die Mängel in der Netzgestaltung verursachen massive Belastungen für die Wohnbevölkerung.
- Östlich von Wien gibt es keine gesicherten Fahrwasserhältnisse auf der Donau. Das verringert die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und erschwert die Verlagerung von Transporten auf die Donau.

Wird nicht in die strategisch wichtige Verkehrsinfrastruktur investiert, sind der Standort Wien – und damit auch der Standort Österreich – aber auch die

ambitionierten umweltpolitischen Ziele der Stadt Wien langfristig gefährdet. Die Stadt Wien hat aber nur zum Teil direkten Einfluss auf das überregionale Verkehrsnetz. Wichtige Netzteile liegen außerhalb der Stadtgrenzen oder werden nicht von der Kommune finanziert. Auch müssen wichtige verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen außerhalb der Stadtkompetenz geschaffen werden: EU-Richtlinien und Verordnungen, nationale Gesetze und Verordnungen und internationale Verträge. Im folgenden werden daher die Ziele der Wiener Verkehrspolitik und die daraus abgeleiteten Forderungen Wiens dargelegt.

2. DIE LEITLINIEN DER STADT WIEN

Die wichtigsten Ziele der Wiener Verkehrspolitik leiten sich vom Verkehrskonzept 1994 ab. Sie sind Grundlage für die Forderungen der Stadt Wien an die europäische und nationale Verkehrspolitik. Die Wiener Verkehrspolitik ist folgenden Grundsätzen verpflichtet:

1) Nachhaltige Mobilität

- Wachsende und sozial gerecht verteilte Mobilitätschancen
- Klimaschutz und verringerte Umweltbelastung
- Mehr Verkehrssicherheit

2) Effektivität

- Kostenwahrheit
- Optimierte Kosten/Wirkungsverhältnis

3) Akzeptanz

- Information und Bewusstseinsbildung
- Beteiligung von Interessensvertretungen und BürgerInnen
- Moderations- und Mediationsmethoden

4) Kooperation

- Region Wien, Planungsgemeinschaft Ost, Städtepartnerschaften
- Public-Private-Partnership, Finanzierungspartnerschaften

5) Innovation

- Organisation und Finanzierung
- Kooperation, Kommunikation und Bürgerbeteiligung
- Nicht motorisierte digitale Mobilität
- Technik und Bau

Von diesen Grundsätzen leiten sich folgende Hauptziele ab:

- Weniger Raumverbrauch und geringere Umweltbelastungen durch Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung.
- Sicherung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien für den Wirtschafts- und Personenverkehr auf Schiene und Straße, Binnenschifffahrt und im Flugverkehr.
- Ausbau der Intermodalität im Güter- und Personenverkehr.
- Erhöhung der Knoten- und Streckenkapazität sowohl im (Schiene-) Güterverkehr als auch auf der Binnenschifffahrt.
- Verbesserung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs.
- Einsatz innovativer Instrumente des Verkehrsmanagements und intelligenter Mobilitätsformen.
- Neue oder kombinierte Formen der Mobilität – wie Car Sharing, Fahrgemeinschaften oder flexible Betriebsformen im öffentlichen Verkehr.
- Entlastung sensibler Siedlungsgebiete und Naturräume durch Verlagerung des weiträumigen Straßenverkehrs auf abgeschirmte Trassen.

3. POSITIONEN ZUR EUROÄISCHEN VERKEHRSPOLITIK

Die folgenden Forderungen sind an den Europäischen Rat, die Kommission und das EU-Parlament adressiert. Da für die Verhandlungen und Entscheidungen auf EU-Ebene aber der Bund verantwortlich ist, richtet sich dieses Positionspapier auch direkt an die zuständigen Behörden und politischen Vertreter in Österreich. Weiters wird die Stadt Wien gemeinsame Positionen der Bundesländer in der Landeshauptleutekonferenz und in der Ostregion anstreben. Wien wird wie bisher versuchen, Allianzen mit Interessenspartnern einzugehen.

3.1. TEN und TINA-Netz

Das Transeuropäische Netz (TEN) wird in den nächsten Jahren neu überarbeitet: Neue Strecken und Terminals, neue prioritäre Projekte und neue Rahmenbedingungen für die EU-Finanzzuschüsse werden festgelegt. Außerdem ist zu erwarten, dass jenes Netz, das vom TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) für die osteuropäischen Kandidatenländer entwickelt wurde, bei der EU-Osterweiterung in das TEN integriert wird. Die Forderungen der Stadt Wien sind:

- Aufnahme der B301 und B305 in das TEN (nach Maßgabe der Ergebnisse der derzeit laufenden Strategischen Umweltprüfung für den Norden Wiens). Weiters sollen die A5 – Nordautobahn und die B307 – Spange Kittsee/Bratislava in das TEN integriert werden.
- Ergänzung des TEN um die Schienenanbindung Wien-Flughafen – Eisenstadt – Sopron.
- Die Eisenbahnmagistralen Paris – München – Wien – Budapest und Berlin – Prag – Wien – Triest sollen in die Liste der prioritären Projekte aufgenommen werden.
- Einbeziehung des Knotens Wien und seiner Terminaleinrichtungen in jene Gebiete und Projekte, für die höhere EU-Zuschüsse gewährt werden.
- Keine Einschränkung des ordnungspolitischen Handlungsspielraumes für Ausbau und Nutzung durch die EU, wenn dies eine Verschlechterung der Sicherheits- Umwelt- und Sozialstandards zur Folge hätte.
- Die Schienenverbindung von Sopron zum Korridor V soll in das TINA-Netz aufgenommen werden.

3.2. Transitvertrag und EU-Erweiterung

Die bestehenden Transitregelungen und die EU-Osterweiterung werden gravierende Folgen für Wien haben, was die Verkehrsmittel- und Routenwahl des Transitverkehrs betrifft. Es besteht die Gefahr, dass es zu einer massiven Zunahme des LKW-Transits durch die Region Wien kommt: Allein durch Routenverlagerungen wird hier eine Verdoppelung des LKW-Transits befürchtet. Daher fordert Wien:

- 1) Österreich soll wieder die Themenführerschaft für eine ökologische Verkehrspolitik in Europa übernehmen.
- 2) Verlängerung des Transitvertrages und Ausweitung auf die Beitrittsländer. Die Verhandlungen zum Transitvertrag sollen mit den Beitrittsverhandlungen (Kapitel Verkehr) verknüpft werden.

Weiters sind folgende flankierenden Maßnahmen notwendig:

- Wenn sensible Gebiete festgelegt werden, sind wichtige Teile des Donau- und des Pontebanakorridors zu berücksichtigen.
- Der Knoten Wien und seine Terminaleinrichtungen sind in jene Gebiete und Projekte einzubeziehen, für die höhere EU-Zuschüsse gewährt werden.
- Die Zulassung höherer Mauten durch die Einbeziehung externer Kosten.
- Anlagen des kombinierten Verkehrs in Wien (Terminals und Zulaufstrecken) sind bevorzugt auszubauen – vor allem wenn der Donau-Korridor nicht als sensibles Gebiet anerkannt werden sollte.
- Transitzkorridormanagement mit verschärfter Überwachung und konsequenten Kontrollen des LKW-Verkehrs: Unter anderem ist das Überwachungspersonal aufzustoßen. Die betrieblichen Bestimmungen für das Straßennetz in der Ostregion – wie Sondertransporte oder Nachtfahrverbote – sollen umwelt- und sozialverträglich harmonisiert werden.

3.3. EU-Wegekostenrichtlinie

Die EU-Wegekostenrichtlinie ist Grundlage für die Bemaßung des Straßenverkehrs. Derzeit kann nur auf hochrangigen autobahnähnlichen Straßen Maut eingehoben werden und die Maut darf die Kosten der jeweiligen Straßen nicht übersteigen. Diese Richtlinie soll überarbeitet werden. Wien fordert:

- Einbeziehung der externen Kosten bei der Berechnung der Mauthöhe.
- Ausweisung sensibler Gebiete, in denen Zuschläge zur Maut erlaubt sind.
- Einbeziehung wichtiger Teile des Donau- und Pontebana-Korridors in sensible Gebiete.

3.4. Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Die EU-Kommission hat einen Verordnungsentwurf zur Liberalisierung des ÖPNV ausgearbeitet. Dessen Umsetzung würde für Wien bedeuten, dass die Leistungen des öffentlichen Verkehrs künftig ausgeschrieben werden müssten. Dies gefährdet das U-Bahn- Straßenbahn- und Busangebot und die Stadt würde Einflussmöglichkeiten für stadtentwicklungs- verkehrs- und umweltpolitische Ziele verlieren. Die Stadt Wien vertritt daher wie andere EU-Städte folgende Position:

- 1) Die Wahlmöglichkeit zwischen direkter Leistungsvergabe-/Leistungserbringung und kontrolliertem Wettbewerb in großen Städten mit integrierten Systemen (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) soll bestehen bestehen bleiben.
- 2) Sollten höchstgerichtliche Entscheidungen weitergehende Liberalisierungen erzwingen, sollen die vorgeschlagene Übergangsfrist und die angepeilten Vertragslaufzeiten von fünf auf mindestens acht Jahre ausgedehnt werden können. Außerdem sollte es Ausnahmen für schienengebundene Verkehrsmittel (U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn) geben.

4. POSITIONEN WIENS ZUR NATIONALEN VERKEHRSPOLITIK

4.1. Road Pricing für LKW und Busse

2003 soll in Österreich ein Road Pricing für Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen (LKW und Busse) eingeführt werden. Die Wiener Forderungen dazu:

- Die Mauthöhe soll nicht nur über Achslast (bzw. Achszahl) und Fahrtweite bestimmt werden. Wie in Deutschland sollten auch Emissionen berücksichtigt werden.
- Die Mauthöhe soll möglichst progressiv mit der Achslast (bzw. Achszahl) gestaffelt werden, um kurze Nahverkehrsfahrten mit kleinen, leichten LKW deutlich weniger zu belasten.
- Die Mauthöhe soll mindestens € 0,29/km betragen.
- In der Region Wien könnten folgende Straßen bemaute werden: A1, A2, A4, A5, A21, A22, A23, B301, B302, B305 und Teile der B227.

4.2. Verlängerung der Bundesstraßen B

Im Zuge der „Verwaltungsreform“ ist vorgesehen, die Bundesstraßen B auf die Kompetenz der Länder zu übertragen. Die Wiener Position dazu:

Die Stadt Wien stimmt einer Verlängerung der Bundesstraßen B grundsätzlich zu, wenn

- das bestehende und neu zu errichtende höchstrangige Straßennetz der ASFINAG überantwortet wird,
- die Finanzierung – wie seit Jahren von der Stadt Wien gefordert – auf Basis des „Bundesstraßen Bau Budgets“ 2002 erfolgt und jährlich valorisiert wird,
- 2008 eine Bilanzierung und Neuverhandlung zwischen Bund und Wien erfolgt,
- die Einnahmen aus den verlängerten Bundesstraßen auch den Ländern zugute kommen und
- eine einvernehmliche Lösung zwischen Bund und allen Bundesländern erzielt wird.

4.3. U-Bahn- und S-Bahnnetz

4.3.1. U-Bahnnetz

Derzeit wird die 3. Ausbauphase der Wiener U-Bahn realisiert. Die Vorbereitungen für eine 4. Ausbauphase der U-Bahn oder eines ähnlich leistungsfähigen Systems – wie Light Rail oder Schnellstraßenbahn – haben bereits begonnen. Aus Wiener Sicht soll die Finanzierung auch weiterhin gemäß dem „Wiener Vertrag“ zu je 50 Prozent von Bund und Land Wien erfolgen. Verhandlungen, den Vertrag um die 4. U-Bahn-Ausbauphase zu ergänzen, sind mit dem Bund zu führen.

4.3.2. S-Bahnnetz

Das 1998 gemeinsam mit Niederösterreich, dem Burgenland und den ÖBB ausgearbeitete S-Bahnkonzept ist die Basis für folgende Forderungen Wiens.

- Folgende im Wiener Vertrag vereinbarten Ausbauvorhaben sind umzusetzen:
S7, S80, Nahverkehrsknoten Südtiroler Platz, Ertüchtigung der Stammstrecke.

- Rasche Realisierung des mit dem Bund vereinbarten 20-Minuten-Intervalls auf der S80 als 1. Ausbaustufe.
- Folgende S-Bahnprojekte sollen in den österreichischen Generalverkehrsplan aufgenommen werden: Umbau der Bahnhöfe Jedlersdorf, Wien Nord und Hütteldorf, Ausbau der S70-Flughafen (die Split-Variante der S7 zum Nahverkehrsgeschoß/Bahnhof Wien).
- Teilausbau der Pottendorfer Linie, Errichtung des Lainzer Tunnels und der Güterzugsschleife Laaer Berg.

4.3.3. S-Bahnbetrieb

Aus der Sicht der Stadt Wien ist der Bund für die Finanzierung des Leistungsangebotes der S-Bahn zuständig - und zwar auf dem Niveau des Fahrplanjahres 1999/2000. Die im S-Bahnkonzept vorgesehenen Leistungsverbesserungen sollen umgesetzt werden.

4.4. Verkehrsverbund Ostregion (VOR)

Bundesbeschlüsse machen eine teilweise Neuorganisation des VOR notwendig. Dies darf aber keinesfalls Angebotsverschlechterungen im Regionalverkehr zur Folge haben. Die von Niederösterreich angestrebte Vergrößerung des VOR um die bestehenden Regionalverbände darf nicht zu Lasten Wiens gehen. Änderungen im bewährten Zonenmodell sind schon im Vorfeld genau zu analysieren. Auch bei einer gesellschaftlichen Neuorientierung (Ausstieg des Bundes) soll der VOR seine Managementfunktionen behalten. Als ersten Schritt soll er die Verwaltung der anderen Verkehrsverbände der Ostregion mit übernehmen.

Eine Neuorganisation des VOR und eventuelle Tarifierpassungen dürfen die Übersichtlichkeit und die Kundenfreundlichkeit für die WienerInnen und PendlerInnen nicht beeinträchtigen.

Da der VOR 55 Prozent der Verkehrsleistungen aller österreichischen Verbände erbringt, aber nur 37 Prozent der Verkehrsverbund-Mittel des Bundes erhält, verlangt Wien eine Valorisierung des Finanzausschusses.

5. MASSNAHMENPROGRAMM INFRASTRUKTUR

Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Wiens auf der einen – und der Klimaschutz auf der anderen Seite: Angesichts der internationalen Herausforderungen, der umweltpolitischen Notwendigkeiten und der verkehrspolitischen Ziele soll ein umfangreiches Maßnahmenprogramm für Schiene, Wasser, Luft und Straße in aufeinander abgestimmten Realisierungsphasen zur Ertüchtigung der Knoteninfrastruktur der Region Wien umgesetzt werden (detaillierte Tabellen und Pläne siehe Seiten 35 – 42).

SUMMARY

INTRODUCTION

A number of decisions currently being prepared at both the European and national levels will have lasting effects on Austria's federal capital. For this reason, the City of Vienna has resolved to further develop the Vienna Traffic Concept of 1994 in terms of a transport master-plan. However, since time is of the essence, requiring the rapid implementation of projects, the City of Vienna is already now stating its positions vis-à-vis current European and Austrian transport policies. The following topics are being discussed at the moment:

1) At the European level

- The adaptation and completion of the Trans-European Networks (TEN),
- the negotiations concerning a prolongation of the transit agreement with the EU and at the same time the negotiations with the EU Accession Candidates concerning the transport chapters,
- the planned revision of the EU Directive on the charging for the use of certain infrastructures, and
- the liberalisation of local public passenger transport proposed by the EU Commission.

2) At the national level

- The development of a General Transport Plan for Austria,
- the introduction of road pricing for lorries,
- the transfer of competences for federal roads of the "B" category to the federal provinces and the extension of the role played by ASFINAG,
- the re-organisation of the Unified Tariff System for the Eastern Region (Verkehrsverbund Ostregion, VOR), and
- the restructuring of the service provision agreement with the Austrian Federal Railways (ÖBB).

The positions of Vienna presented in this paper serve as a basis for the transport master-plan, which is to comprise all metropolitan transport issues that impact the Austrian capital. This master-plan will in due course be developed jointly by the municipal departments concerned, the City Council, the municipal districts and an interested public.

1. STATUS QUO

The last comprehensive metropolitan transport concept was put forward by the City of Vienna in 1994. Many of the principles laid down in that document still apply – and a large part of the measures spelled out in it have already been successfully implemented or initiated. Examples include parking space management, the car-park programme, the third development phase of the Vienna Underground and the construction of the southern bypass road B301. At the same time, however, the general background situation of Vienna's transport policy has changed dynamically since 1994:

- Since 1995, Austria has been a Member State of the European Union. The free movement of persons, goods and capital has largely become reality.
- The European monetary system was converted to the unified currency Euro, a measure that has substantially implemented the European internal market.
- It is planned to complete the Eastern enlargement of the EU within the next three to five years.
- The increase in affluence has also entailed growing motorisation and greater mobility.
- Over the past ten years, the migration trend towards the periphery has continued dynamically: more and more persons and companies have settled in the suburban districts or environs of Vienna.
- The revolutionary development of the communications technologies is also changing transport-related behaviour while at the same time creating new opportunities of traffic organisation and traffic management.
- The climate change is being discussed as a global problem. International agreements have been and will be concluded to counteract this negative development.

New strategies and points of emphasis need to be worked out in transport policy in order to cope with these challenges: it must become easier to reach the business and tourism location Vienna; both supra-regional and regional traffic growth must be contained; the impact of emissions on the climate must be reduced.

However, both Vienna and the region are confronted with acute infrastructure bottlenecks that impede the successful resolution of these challenges:

- There exists a lack of efficient goods transport and logistics centres for multimodal transport schemes (rail, water, air, road).
- Judged by contemporary standards, railway stations are no longer customer-friendly or attractive. Above all, there is no central through-station for local and long-distance transport.
- Rail infrastructure bottlenecks lead to conflicts between passenger and goods transport. This precludes a widening of the service spectrum.
- Already today, road infrastructure bottlenecks often entail large-scale traffic breakdowns. Deficits in transport network design cause massive stress on the residential population.
- There exists no clearcut, functioning fairway regime on the Danube east of Vienna. This impairs the competitiveness of navigation and complicates the shift of transport volumes to the Danube.

Unless investments in the strategically vital transport infrastructure are made, Vienna – and hence also Austria – as business locations are at risk in the long run, as are the ambitious environmental-policy objectives of the City of Vienna. However, the City of Vienna can exert only limited direct influence on the supra-regional transport network. Important parts of this network are situated outside the city limits or are not funded by the municipal administration. Moreover, key frame conditions of transport law must needs be created outside the scope of municipal competences: EU Directives and Regulations, national laws and ordinances as well as international agreements. The following text thus expounds the objectives of Vienna’s transport policy as well as the demands derived from them.

2. THE GUIDELINES OF THE CITY OF VIENNA

The key objectives of Vienna's transport policy are derived from the Traffic Concept of 1994 and serve as a basis for the demands put forward by the City of Vienna vis-à-vis European and national transport policies. Vienna's transport policy is committed to the following principles:

1) Sustainable mobility

- Increasing and socially justly distributed access to mobility
- Climate protection and reduced environmental pollution
- Greater transport safety

2) Efficiency

- Environmental impact must be reflected in costs ("polluter pays")
- Optimised cost/effect ratio

3) Acceptance

- Information and creation of awareness
- Involvement of interest groups, lobbies and citizens
- Methods of moderation and mediation

4) Co-operation

- Region Vienna, Planungsgemeinschaft Ost (PGO, a planning co-operative for Eastern Austria), city partnerships
- Public/private partnerships, funding partnerships

5) Innovation

- Organisation and funding
- Co-operation, communication and citizen participation
- Non-motorised digital mobility
- Technology and construction projects

The following main objectives are derived from these principles:

- Reducing space consumption and decreasing environmental pollution due to the avoidance, and shifting of traffic volumes and the improvement of the traffic system.
- Safeguarding the accessibility of Vienna as a business location for both goods and passenger transport via rail and road, inland waterways and air.
- Stepping-up intermodality in goods and passenger transport.
- Increasing the nodal and line capacity of both (rail-bound) goods transport and inland navigation.
- Improving local and regional public transport.
- Deploying innovative instruments of traffic management and intelligent forms of mobility.
- Encouraging new or combined forms of mobility, such as car-sharing, car-pools or flexible forms of public-transport operation.
- Easing the impact on sensitive settlement areas and natural spaces by shifting long-distance traffic to routes with adequate noise and pollution protection.

3. VIENNA'S POSITIONS VIS-À-VIS EUROPEAN TRANSPORT POLICIES

The following demands address the European Council, the Commission and the Parliament of the EU. Since the Federal Republic is responsible for negotiations and decisions taken at the EU level, however, this position paper is also directed at the competent authorities and political representatives in Austria. Moreover, the City of Vienna will strive to develop joint positions of the federal provinces in the context of the conference of provincial governors and within the eastern region of Austria. As before, Vienna will try to enter into alliances with potential partners sharing the same interests.

3.1. TEN and TINA network

The Trans-European Network (TEN) will be revised in the coming years: new routes and terminals, new priority projects and new frame conditions for EU funding will be stipulated. Moreover, it is expected that the network developed by TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) for the Eastern European Accession Candidates will be integrated into TEN as soon as the Eastern enlargement of the EU takes place. The demands of the City of Vienna run as follows:

- Inclusion of the B301 and B305 roads into TEN (according to the results of the ongoing strategic environmental assessment for the north of Vienna). In addition, the northern motorway A5 and the B307 — link Kittsee/Bratislava are to be integrated into TEN.
- Incorporation of the rail link Vienna-Airport – Eisenstadt – Sopron into TEN.
- The main railway lines Paris – Munich – Vienna – Budapest and Berlin – Prague – Vienna – Trieste are to be included in the list of priority projects.
- Inclusion of the Vienna node and its terminal facilities in the areas and projects granted higher funding by the EU.
- The EU should not restrict the leeway for regulatory action concerning network expansion and use, if this could result in a deterioration of environmental, social and safety standards.
- The rail link between Sopron and Corridor V is to be included in the TINA network.

3.2. Transit agreement and EU enlargement

The existing transit provisions and the Eastern enlargement of the EU will have marked consequences for Vienna with respect to both modal split and route choice of transit traffic. There is the danger of a massive increase of lorry transit traffic through the Vienna Region: it is feared that route shifts alone will cause lorry transit traffic to double. For this reason, Vienna submits the following demands:

- 1) Austria should once more become a leading player in shaping and articulating an ecological transport policy in Europe.
- 2) Prolongation of the transit agreement and extension of the agreement to the Accession Candidates. The negotiations concerning the transit agreement should be tied to the accession negotiations (transport chapters).

In addition, the following accompanying measures are required:

- If sensitive zones are defined, important parts of the Danube and Pontebbana Corridor must be considered as well.
- The Vienna node and its terminal facilities must be included amongst those areas and projects which are granted higher funding by the EU.
- Allowance for higher toll fees due to the inclusion of external costs in the calculation.
- The expansion of multi-modal traffic facilities in Vienna (terminals and feeder lines) should be given priority – especially if the Danube Corridor is not recognised as a sensitive zone.
- Transit corridor management with intensified surveillance and systematic checks of lorry traffic: inter alia, the surveillance personnel must be increased in number. The operating provisions for the road network in the eastern region – relating e.g. to heavy-load transport or bans on night-time transport – should be harmonised to ensure environmental and social compatibility.

3.3. EU Directive on the charging for the use of certain infrastructures

The EU Directive on the charging for the use of certain infrastructures is the basis for road transport tolling. At present, tolls may only be imposed on high-ranking, motorway-style roads and must not exceed the cost of the roads in question. This directive is to be revised. Vienna demands that:

- external costs should be included in the calculation of toll fees;
- sensitive zones where toll surcharges are permitted should be designated as such;
- important parts of the Danube and Pontebbana Corridor should be included in the chart of sensitive zones.

3.4. Liberalisation of local public passenger transport

The EU Commission has prepared a proposal for a regulation to liberalise local public passenger transport. If this proposal is implemented, this would mean for Vienna that public transport services will have to be tendered in the future. In its turn, this would jeopardise the range of Underground, tram and bus services, and the city would moreover lose some possibilities to influence objectives of importance for urban-development, transport and environmental policies. Like other EU cities, the City of Vienna thus upholds the following position:

- 1) The possibility to choose between direct awarding/provision of services and controlled competition in big cities with integrated systems (Underground, trams, buses) should be continued.
- 2) If supreme-court decisions should enforce further liberalisation, the proposed transition period and the aimed-at contract periods should be extended from five to at least eight years. Moreover, there should be derogations for rail-bound means of transport (Underground, inner-city trains, trams).

4. VIENNA'S POSITIONS VIS-À-VIS NATIONAL TRANSPORT POLICIES

4.1. Road pricing for lorries and buses

In 2003, road pricing for lorries with a laden weight exceeding 3.5 tonnes (lorries and buses) is to be introduced in Austria. Vienna's demands in this respect are as follows:

- The toll fee should not only be determined on the basis of the axle load (or number of axles) and length of journey. As in Germany, it should also be possible to take account of the emissions generated.
- If possible, the toll fee should be staggered progressively with the axle load (or number of axles) in order to minimise the financial impact on short, local trips with small, light lorries.
- The minimum toll should be € 0.29/km.
- In the Vienna Region, the following roads might be suitable for tolling: A1, A2, A4, A5, A21, A22, A23, B301, B302, B305 and parts of B227.

4.2. Transfer of competences for "B" category federal roads to the federal provinces

In the course of the Austrian administrative reform, it is planned to transfer the competences for "B" category federal roads to the federal provinces. Vienna's position regarding this point is the following:

The City of Vienna principally agrees to this transfer of competences if

- the existing and newly constructed top-level road network is handed over to ASFI-NAG for operation,
- funding – as indeed has been demanded by the City of Vienna for many years – is implemented on the basis of the "Federal Road Construction Budget" for 2002 and annually valorised,
- a cost balance as well as new agreements are instituted between the Federal Republic and the City of Vienna in 2008,
- the income from the transfer of competences for federal roads will also create a benefit of the federal provinces, and
- an amicable settlement is found between the Federal Republic and all federal provinces.

4.3. Underground and inner-city/urban commuter train networks ("S-Bahn")

4.3.1. Underground network

At present, the third development phase of the Vienna Underground is being implemented. The preparations for a fourth development phase of the Underground or similarly efficient means of transport – such as a light-rail system or high-speed trams – have already begun. In the opinion of the City of Vienna, funding should continue as it is now, i.e. as an even split between the Federal Republic and the Federal Province of Vienna, in keeping with the "Vienna Agreement". Negotiations to extend the current agreement by adding a fourth development phase for the Underground must be conducted with the Federal Republic.

4.3.2. Inner-city/urban-commuter network ("S-Bahn")

The train concept developed in 1998 together with Lower Austria, Burgenland and the Austrian Federal Railways ("ÖBB") serves as the basis for the following demands made by the City of Vienna.

- The following expansion projects laid down in the "Vienna Agreement" must be implemented: S7, S80, local transport node Südtiroler Platz, upgrading of the trunk line.
- Rapid implementation of 20-minute intervals (as agreed with the Federal Republic) on the S80 line as a first development stage.
- The following "S-Bahn" projects are to be made part of the Austrian General Transport Plan: refurbishment of the stations Jedlersdorf, Vienna-North and Hütteldorf, upgrading of the S70-Airport line (the split option of the S7 line terminating at the local transport level of Vienna Station).
- Partial upgrading of the Pottendorf line, construction of the Lainz Tunnel and of the Laaer Berg goods train loop.

4.3.3. "S-Bahn" operation

From the viewpoint of the City of Vienna, it is a competence of the Federal Republic to provide for the funding of the "S-Bahn" service range; this should be done at the level of the 1999/2000 timetable. The service improvements outlined in the "S-Bahn" concept should be implemented.

4.4. Verkehrsverbund Ostregion (VOR, Unified Tariff System for the Eastern Region)

Decisions taken at the federal level necessitate a partial re-organisation of VOR. However, this must not result in a deterioration of regional transport services. The extension of VOR – aimed at by Lower Austria to include the existing regional unified transport systems – must not be at the detriment of Vienna. All modifications of the time-tried zone model must be precisely analysed before action is taken. Even in case of a re-orientation of the corporate structure (i.e. withdrawal of the Federal Republic), VOR should keep its management functions. As a first step, it should also assume the administration of the other unified transport systems in the eastern region of Austria. Any re-organisation of VOR as well as possible tariff adjustments must in no way impair its overall, clearcut structure and customer-friendliness for both Viennese citizens and commuters.

Since VOR handles 55 percent of the overall transport volume of all of Austria's unified transport systems but only receives 37 percent of the federal funds granted to unified transport systems, Vienna demands a valorisation of these subsidies.

5. PROGRAMME OF INFRASTRUCTURE-RELATED MEASURES

Safeguarding Vienna's competitiveness on the one hand and climate protection on the other hand: in view of the international challenges, the necessities dictated by environmental policy and the objectives of transport policy, a comprehensive programme of measures is to be implemented step by step in order to render the nodal infrastructure of the Vienna Region more efficient. The measures will focus on transport by rail, road, air and waterways (for detailed tables and plans see pages 35 to 42).

