

Nr. 58

## Masterplan Verkehr Wien 2003



# MASTERPLAN VERKEHR WIEN 2003

Erstellt von den MitarbeiterInnen des Magistrats der Stadt Wien

Im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Referat Verkehrsplanung und Regionalentwicklung



**Impressum:**

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

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

Technische Koordination:  
ECHO Werbeagentur GmbH

Grafik:  
Isabella Posch, ECHO Werbeagentur GmbH

Lektorat:  
ECHO Werbeagentur GmbH  
DI Sigrid Oblak, MA 18

Fotos:  
Wiener Hafen, Bildarchiv MA 18

Druck:  
Agens & Ketterl GmbH

© Wien 2003

ISBN: 3-902015-54-3

<b>Vorwort</b>	<b>7</b>
<b>1. Ausgangslage</b>	<b>8</b>
1.1 Der Anlass	8
1.2 Vorgangsweise	9
1.3 Bürgerbeteiligung	11
1.4 Evaluierung der bisherigen Verkehrspolitik	12
1.4.1 Ziele	13
1.4.2 Maßnahmen	14
1.4.3 Strategische Schlussfolgerungen	15
1.5 Verkehrspolitische Positionen zur europäischen und nationalen Verkehrspolitik	15
1.5.1 Position Wiens zur europäischen Verkehrspolitik	15
1.5.2 Position Wiens zur nationalen Verkehrspolitik	18
1.6 Regionale Raum- und Verkehrsentwicklung	21
1.7 Entwicklungstrends und Herausforderungen	23
<b>2. Verkehrspolitisches Leitbild, Grundsätze und Ziele</b>	<b>28</b>
2.1 Leitbild	28
2.2 Grundsätze und Ziele	29
2.2.1 Nachhaltigkeit	29
2.2.2 Effektivität	32
2.2.3 Akzeptanz	33
2.2.4 Kooperation	35
2.2.5 Innovation	36
2.3 Handlungsschwerpunkte	36
<b>3. Handlungsfeld Mobilität</b>	<b>38</b>
3.1 Mobilität von Personen	38
3.1.1 Arbeitspendlerverkehr	43
3.1.2 Ausbildungsverkehr	47
3.1.3 Freizeitverkehr	49
3.1.4 Tourismusverkehr	51
3.1.5 Versorgungsverkehr	53
3.1.6 Geschäftsverkehr und Begleitung von Personen (Abholen und Bringen)	56
3.2 Güterverkehr	59
<b>4. Verkehrssicherheit</b>	<b>67</b>
4.1 Ausgangslage	67
4.2 Ziele	68
4.3 Maßnahmen	68
<b>5. Straßennetz und öffentlicher Raum</b>	<b>70</b>
5.1 Ausgangslage und Trends	70
5.2 Ziele, Strategien und Schwerpunkte	70
5.3 Maßnahmen	71
5.3.1 Netzgliederung	71
5.3.2 „Platz da“: Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum	73
5.4 Zielkonflikte und Prioritäten im Straßenraum	74



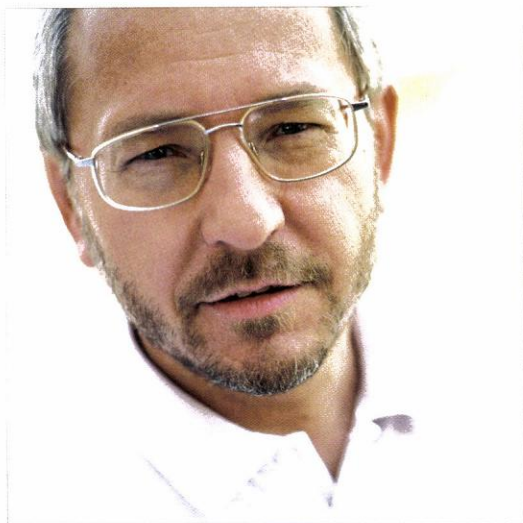
<b>6. Fußgängerverkehr</b>	<b>76</b>
6.1 Ausgangslage	76
6.1.1 Stand der Verkehrssicherheit von FußgängerInnen	76
6.1.2 Subjektive Sicherheit	78
6.1.3 Bisherige Maßnahmen für FußgängerInnen	78
6.2 Ziele	79
6.3 Maßnahmen	80
<b>7. Radverkehr</b>	<b>87</b>
7.1 Ausgangslage	87
7.2 Ziele	89
7.3 Maßnahmen	89
7.3.1 Hauptradverkehrsnetz 2002	90
7.3.2 Flächige Erschließung	92
7.3.3 Ergänzende komfortsteigernde Maßnahmen	93
<b>8. Öffentlicher Verkehr</b>	<b>94</b>
8.1 Ausgangslage und Trends	94
8.2 Ziele	94
8.3 Strategie und Schwerpunkte	95
8.3.1 Regionalverkehrskonzept: S-Bahn plus	95
8.3.2 Vierte ÖV-Ausbauphase	96
8.3.3 Bevorrangung von Straßenbahn und Bus	97
8.4 Maßnahmen und Aktivitäten	97
8.4.1 TEN-Knoten Region Wien	97
8.4.2 Öffentlicher Regionalverkehr	100
8.4.3 U-Bahn	102
8.4.4 Straßenbahn und Bus	104
8.4.5 Rufbus, Anruf-Sammeltaxi und Taxi	107
8.4.6 Qualitätssicherung	107
<b>9. Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>108</b>
9.1 Ausgangslage und Trends	108
9.2 Ziele	109
9.3 Maßnahmen	109
9.3.1 Hochrangiges Straßennetz	109
9.3.2 Technische Verbesserungen und Schutzmaßnahmen	112
9.3.3 Organisatorische Verbesserungen durch Verkehrsmanagement	113
<b>10. Ruhender Verkehr</b>	<b>114</b>
10.1 Ausgangslage und Trends	114
10.2 Ziele der Parkraumpolitik	115
10.3 Maßnahmen und Aktivitäten	116
10.3.1 Organisation des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum	116
10.3.2 Unterstützung für die Errichtung und Nutzung privater Stellplätze	118
10.3.3 Parkraumbewirtschaftung	122
10.3.4 Steuerung der Stellplatzerrichtung für den Zielverkehr auf Privatgrund	123
<b>11. Schifffahrt</b>	<b>126</b>
11.1 Ausgangslage	126
11.2 Ziele	126
11.3 Maßnahmen	127
11.3.1 Maßnahmen auf der Donau	127
11.3.2 Hafen Wien	128



<b>12. Flugverkehr</b>	<b>130</b>
12.1 Ausgangslage und Trends	130
12.2 Ziele und Maßnahmen	132
12.2.1 Landseitiger Verkehr	132
12.2.2 Luftverkehr	134
<b>13. Mobilitätsmanagement</b>	<b>136</b>
13.1 Ausgangslage	136
13.2 Ziele	137
13.3 Maßnahmen	137
13.3.1 Verkehrsmanagement	137
13.3.2 Mobilitätsdienstleistungen	139
13.3.3 „Sanfte“ Mobilitätsmaßnahmen	140
<b>14. Bewusstseinsbildung</b>	<b>142</b>
14.1 Ausgangslage	142
14.2 Ziele	144
14.3 Maßnahmen	144
<b>15. Lenkungsinstrumente</b>	<b>146</b>
15.1 Gesetzliche Instrumente	147
15.2 Steuerliche Lenkungsinstrumente	148
15.3 Finanzielle Lenkungsinstrumente	149
15.3.1 Tarife und Gebühren	149
15.3.2 Förderungen und Subventionen	150
15.4 Mobilitätsverträge	150
<b>16. Erfolgsmassstäbe und Erfolgskontrolle</b>	<b>151</b>
16.1 Leitkriterien	151
16.2 Zusätzliche Kriterien	152
<b>17. Wirkungen des Massnahmenprogramms</b>	<b>154</b>
17.1 Verkehr	154
17.2 Umwelt	156
17.3 Gender Mainstreaming	157
17.4 Wirtschaftsstandort und Siedlungsstruktur	160
17.5 Zusammenfassung der Wirkungen	161
<b>18. Prioritäten, Kosten und Realisierung</b>	<b>162</b>
18.1 Prioritäten	162
18.2 Kosten und Realisierungszeiträume	164
18.3 Finanzierung	171
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>172</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>174</b>
<b>MitarbeiterInnen</b>	<b>175</b>







Das letzte Wiener Verkehrskonzept wurde 1994 beschlossen. Viele Maßnahmen wurden seither umgesetzt, etwa die Parkraumbewirtschaftung oder der weitere Ausbau der U-Bahn und der Radwege. Seit 1994 haben sich aber auch viele Randbedingungen wesentlich geändert – und daher ist es Zeit für einen neuen Plan: Den Masterplan Verkehr Wien 2003.

Der Masterplan Verkehr Wien 2003 geht stark auf die Rolle Wiens im neuen Europa ein: Wien als TEN-Knoten, Wien als potenzieller Hauptprofiteur der EU-Erweiterung, Wien als Technologie-metropole und Wirtschaftsstandort. Innerhalb dieses großen Rahmens legt der Masterplan Verkehr Wien 2003 aber auch konkrete Strategien und Maßnahmen für die speziellen Verkehrsbedürfnisse Wiens fest. Bei der Entstehung des Masterplans wurden hinsichtlich der Beteiligung der Menschen, Bezirke und Institutionen neue Maßstäbe gesetzt: Die alltäglichen „Verkehrserfahrungen“ der WienerInnen flossen ebenso wie die Meinungen der VerkehrsexpertInnen in einem der bisher umfangreichsten Beteiligungsverfahren Österreichs ein. Das Ergebnis ist ein modernes und zukunftsweisendes Verkehrskonzept für die nächsten 20 Jahre.

Der Masterplan Verkehr Wien 2003 ist innovativ, aber nicht utopisch. Er ist an klaren Prioritäten orientiert, aber nicht fundamentalistisch. Er ist konkret, aber nicht einengend. Er ist offen für das neue Europa, aber ein Plan für die Zukunft Wiens. Nun gilt es, den Masterplan Verkehr Wien 2003 in den nächsten 20 Jahren möglichst weitgehend umzusetzen.



Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr  
Dipl.-Ing. Rudolf Schicker





## 1.1 Der Anlass

Die Wiener Verkehrspolitik basiert seit langem auf in regelmäßigen Abständen erneuerten Verkehrskonzepten: im Verkehrskonzept 1970 wurde das Grundnetz der U-Bahn und damit ein Qualitätssprung im Öffentlichen Verkehr festgelegt; die Verkehrskonzeption 1980 stellte die Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs im Straßenraum in den Vordergrund; und das Verkehrskonzept 1994 (Generelles Maßnahmenprogramm) leitete mit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung jene steuernde Parkraumpolitik ein, die auf eine Entlastung der Kernstadt vom privaten Autoverkehr abzielt. Insgesamt hat in Wien eine Verkehrspolitik Kontinuität, die sich an der Lebensqualität der BürgerInnen orientiert und die 1993 in Leitlinien zum Wiener Verkehrskonzept festgeschrieben und zuletzt 2002 in den Positionen Wiens zur europäischen und zur nationalen Verkehrspolitik bestätigt wurde.

Seither haben Veränderungen statt gefunden und Entwicklungen wurden eingeleitet, die mit neuen verkehrspolitische Herausforderungen verbunden sind:

### I EU-Erweiterung

Österreich ist seit 1995 Mitglied der Europäischen Union (EU), seit 2002 ist der Binnenmarkt durch eine gemeinsame Währung vollzogen; die Erweiterung der EU steht unmittelbar bevor, die Region Wien ist davon besonders betroffen – durch einen stark wachsenden, grenzüberschreitenden Güter- und Personennahverkehr.

### I Pendlerverkehr

Die anhaltende Suburbanisierung vergrößert den Pendlerverkehr zwischen Wien und dem Umland, auf der Süd- und Ostachse benutzen mehr als zwei Drittel der PendlerInnen das Auto und erzeugen jenen täglichen Stau, der die verkehrspolitische Debatte prägt; die Leistungsfähigkeit im hochrangigen regionalen Straßennetz ist ausgeschöpft, der regionale Öffentliche Verkehr ist als Alternative nicht attraktiv genug.

### I Stadtwirtschaftliche Impulse

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur „produziert“ Standortqualität und ist notwendig, wenn Wien im internationalen Standortwettbewerb seine Position behaupten will.

### I Umweltpolitische und gesellschaftliche Verpflichtungen

Wien ist Klimabündnis-Stadt und hat für den Weg zur Nachhaltigkeit ein ambitioniertes Klimaschutz-Programm (KLiP) beschlossen, das auch den Verkehr betrifft.

Im Regierungsprogramm 2001 wurde mit dem „Gender Mainstreaming“ ein neuer gesellschaftlicher Schwerpunkt verankert.



## 1. Ausgangslage

### I Veränderung der Bundesstraßen B

Am 1. April 2002 wurden die Bundesstraßen B in die Kompetenz der Länder übertragen. Gleichzeitig wurde den Ländern ein Budget zur Realisierung von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Damit kann die Stadt Wien das hochrangige Straßennetz mit Ausnahme der Autobahnen (A) und Schnellstraßen (S) nach ihren eigenen Prioritäten gestalten.

Eine zusätzliche Herausforderung erwächst aus den Erfolgen der bisherigen Wiener Verkehrspolitik: 34 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Wege der WienerInnen sind ein Spitzenwert für vergleichbare Städte, und auch die Wiener Parkraumbewirtschaftung findet internationale Beachtung. Diese Qualitäten abzusichern und auszubauen ist eine dauernde Aufgabe.

Der Masterplan geht von einem umfassenden Mobilitätsverständnis aus, das auch die räumliche Anordnung von Nutzungen und die zeitliche Organisation von Aktivitäten mit ins Kalkül zieht. Der Masterplan ist daher einerseits eine wichtige Vorgabe für die Stadtentwicklungsplanung, andererseits sind die Zielsetzungen und Strategien der Stadtentwicklung darin eingeflossen (siehe Kapitel 1: Regionale Raum- und Verkehrsentwicklung).

### 1.2 Vorgangsweise

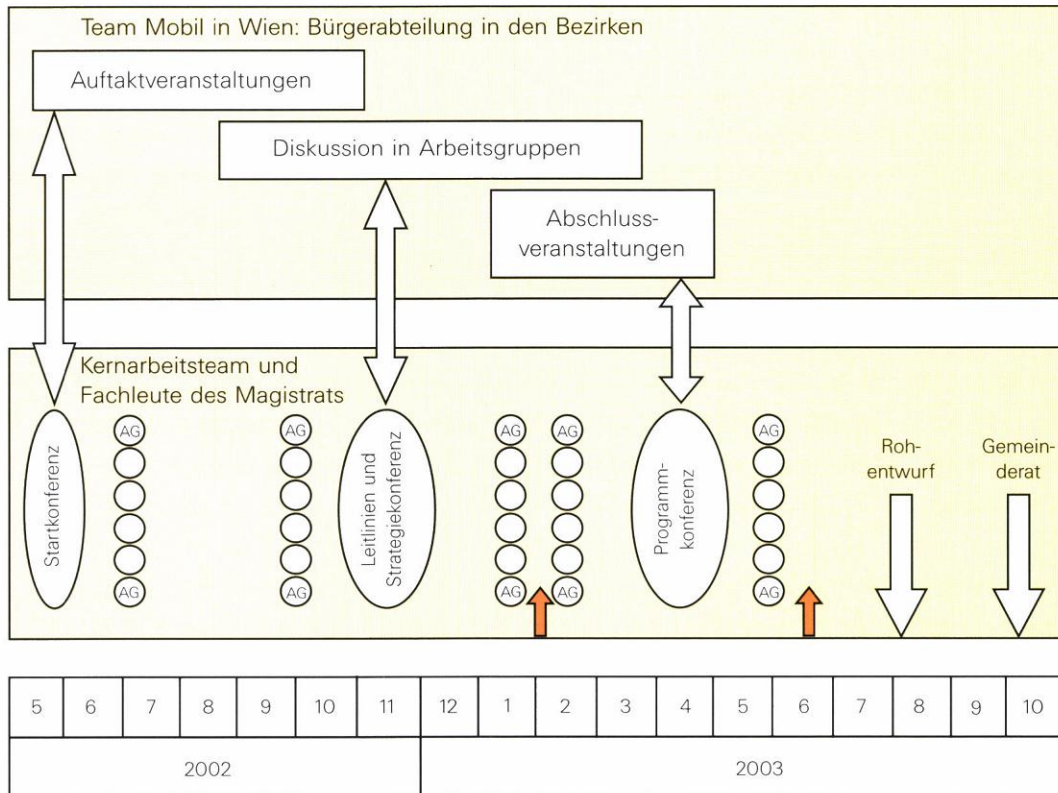
Die Verkehrskonzepte von 1970 und 1980 wurden von Fachleuten ausgearbeitet, das Verkehrskonzept 1994 war bereits als mehrjähriger Beratungsprozess angelegt, in den Vertreter der Bevölkerung eingebunden waren. Der Masterplan Verkehr 2003 ist – abgesehen vom Beratungsprozess auf Expertenebene – das Ergebnis eines breit angelegten offenen Dialogs mit der Bevölkerung und den Bezirken.

Die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und interessierten BürgerInnen stand unter dem Motto „Mobil in Wien“; bei insgesamt 26 Großveranstaltungen in den Bezirken und auf 174 Arbeitsgruppensitzungen wurden rund 2.000 Probleme, Vorschläge und Anregungen eingebracht und danach mit den Fachleuten diskutiert.

Auch auf fachlicher Ebene entstand der neue Masterplan Verkehr innerhalb eines kooperativen Beratungsprozesses, unter aktiver Beteiligung der zuständigen Magistratsabteilungen; die Federführung oblag der Magistratsabteilung 18, für die Organisation und für fachliche Beiträge war ein Kernarbeitsteam zuständig.



Abb.1: Masterplan Verkehr Wien 2003/Genereller Ablauf



↑ externer Beirat:  
Bezirke und Interessensvertretungen

Das Kernarbeitsteam entwickelte den Masterplan Verkehr 2003 gemeinsam mit den zuständigen MitarbeiterInnen des Magistrats und der Wiener Linien in mehreren Arbeitsgruppen und bei drei mehrtägigen Konferenzen. Die von den FachexpertInnen ausgearbeiteten Entwürfe wurden mit den Bezirken, den Interessensvertretungen und Verkehrsinitiativen sowie den BürgerInnen im Bürgerbeteiligungsverfahren diskutiert. Deren Anregungen und Wünsche wurden so weit wie möglich in den Masterplan Verkehr aufgenommen.

Gender Mainstreaming – die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern sowie von Gruppen, die bei der Mobilitätsabwicklung benachteiligt sind (siehe auch Kapitel 17: Gender Mainstreaming) – wurde als durchgängiges Prinzip sowohl bei der Erarbeitung als auch bei der inhaltlichen Konzeption auf folgende Art und Weise beachtet:

- ! durch eine sehr gezielte Auswahl und eine hohe Beteiligung von ExpertInnen im Bearbeitungsteam: magistratsinterne Projektleiterin, ca. 35 %-Anteil von Fachexpertinnen;
- ! durch eine geschlechtsspezifische Aufbereitung von Daten so weit diese verfügbar waren;
- ! durch die Betonung von genderorientierten Maßnahmenswerpunkten der Mobilitäts-





1. Ausgangslage

zwecke Versorgung, Service (Holen und Bringen) bzw. der Verkehrsarten Fußgängerverkehr und Öffentlicher Verkehr (siehe Kapitel 3: Handlungsfeld Mobilität, Kapitel 6: Fußgängerverkehr und Kapitel 8: Öffentlicher Verkehr);

- durch eine wirkungsanalytische Beurteilung der Maßnahmenpakete nach Genderkriterien und die Ableitung ergänzender Maßnahmen (siehe Kapitel 17: Wirkungen des Maßnahmenprogramms).

1.3 Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung wurde gemeinsam mit den Bezirken organisiert. Die BürgerInnen wurden durch Aussendungen an die Haushalte und Ankündigungen in den Medien zu Auftaktveranstaltungen in den Bezirken eingeladen. Bei diesen Auftaktveranstaltungen konnten die BürgerInnen ihre Probleme, ihre Vorschläge und Vorstellungen zum Verkehr einbringen. Durch die Bildung von Arbeitsgruppen wurde eine ausführliche Diskussion der Vorschläge und eine Präzisierung von Maßnahmen angeregt. Zusätzlich wurde eine Internet-Plattform „Mobil in Wien“ eingerichtet, auf der Informationen zum Verkehr in Wien nach Themen (Fußgängerverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, ruhender Verkehr), eine Zusammenfassung des Verkehrskonzeptes 1994 sowie die Evaluierung des Verkehrskonzeptes 1994 angeboten wurden. Auf der Plattform wurde ein Diskussionsforum eingerichtet und per E-Mail konnten Vorschläge eingebracht werden. Die Vorschläge und Wünsche aus den Arbeitsgruppen und von der Internet-Plattform wurden von den FachexpertInnen schriftlich beantwortet. In Abschlussveranstaltungen auf Bezirksebene wurde den BürgerInnen einerseits die Rohfassung des Masterplans Verkehr vorgestellt und andererseits wurden die strittigen Wünsche und Vorschläge der BürgerInnen diskutiert.

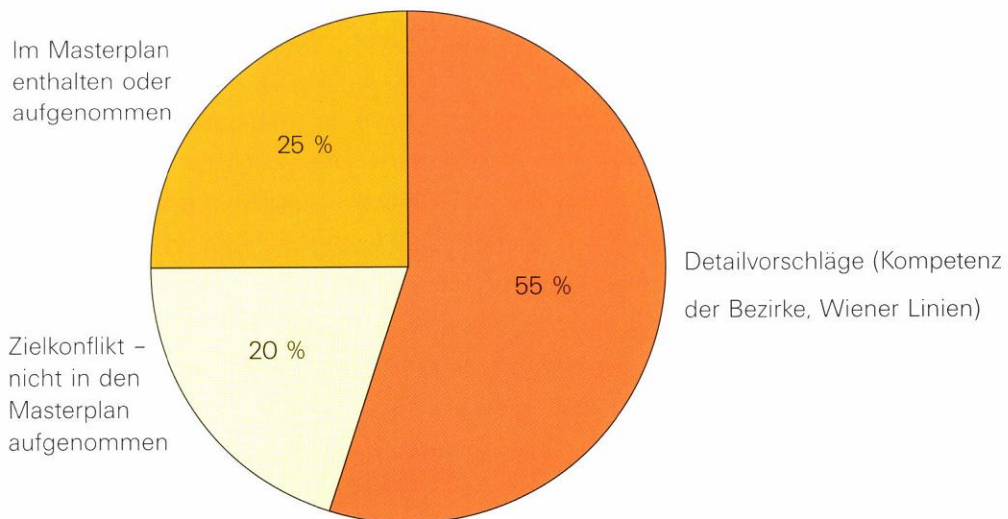


BürgerInnen beteiligten sich an der Erarbeitung des Masterplans Verkehr Wien



Insgesamt wurden nahezu 2.000 inhaltlich unterschiedliche Vorschläge eingebracht. Davon waren 55 % sehr konkrete Detailmaßnahmen (z. B. Haltestellenverlegungen, Fahrplanabstimmungen, Fußgängerübergänge, Tempo-30-Zonen etc.), die zu einem großen Teil in die Kompetenz der Bezirke fallen und nicht auf der Ebene des Masterplans behandelt werden konnten. 80 bis 90 % dieser Vorschläge entsprachen jedenfalls den Grundsätzen und Zielen des Masterplans, die Machbarkeit muss aber im Detail gemeinsam mit den Bezirken, den Fachabteilungen des Magistrats und den Wiener Linien geprüft werden. Ca. ein Viertel aller Vorschläge deckte sich mit Zielen und Maßnahmen, die im Masterplan auch von den ExpertInnen ausgearbeitet wurden (z. B. Straßenbahnverlängerungen im 21. und 22. Bezirk, Ausbau Radwege) und nur ca. 20 % der Vorschläge der BürgerInnen standen im Widerspruch zu den Zielen des Masterplans (z. B. Gürteltunnel, U-Bahnverlängerung nach Auhof, Verzicht auf B 225).

Abb. 2: Vorschläge der BürgerInnen



Die Detailvorschläge wurden den Bezirken und den Wiener Linien übermittelt. Sie stellen eine Zusammenfassung der Wünsche und Prioritäten der BürgerInnen dar und bilden eine gute Grundlage für die Arbeit in den Bezirksverkehrskommissionen.

Zusätzlich wurde eine eigene Arbeitsgruppe für mobilitätseingeschränkte Personen eingerichtet, deren Vorschläge und Wünsche weitgehend in den Masterplan aufgenommen wurden.

#### 1.4 Evaluierung der bisherigen Verkehrspolitik

Das Verkehrskonzept 1994 enthält Vorschläge für eine laufende Erfolgskontrolle: die Verkehrsleistung und die Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftschadstoffe sowie das „Treibhausgas“





## 1. Ausgangslage

Kohlendioxid sollen als Leitkriterien periodisch überprüft werden. Eine erste Evaluierung erfolgte 1996, eine weitere Evaluierung (2002) diente als Grundlage für den Masterplan Verkehr 2003.

### 1.4.1 Ziele

Im Verkehrskonzept 1994 wurden Ziele formuliert, die quantitativ und qualitativ überprüft werden können:

#### (1) Ziele der Verkehrsentwicklung

Ziel der Leitlinien des Verkehrskonzeptes 1994 war eine Reduktion sowohl des Verkehrsaufkommens als auch der Verkehrsleistung. Dadurch sollten die angestrebten Entlastungen bei Schadstoff- und Lärmbelastungen sowie eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Unfallzahlen unterstützt werden. Konkretisiert wurde dieses Ziel durch eine Festlegung der angestrebten Verkehrsmittelwahl der WienerInnen für das Jahr 2010: 75 % aller Wege sollten dann im „Umweltverbund“ (Öffentlicher Verkehr, Fußgängerverkehr, Radverkehr) und 25 % im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden.

Zwischen 1993 und 2001 ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 40 % auf 35 % zurückgegangen, die verkehrspolitische Richtung stimmt also. Allerdings wird es über das Jahr 2010 hinaus dauern, das Ziel von 75 % der Wege im Umweltverbund zu erreichen.

Eine Reduktion der Verkehrsleistungen kann auf Grund fehlender konsistenter Grundlagendaten nicht direkt überprüft werden. Als Indikatoren können die regelmäßigen Querschnittszählungen im Hauptstraßennetz, darauf aufbauende Hochrechnungen sowie Untersuchungen, die im Zuge der Überprüfung der Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung gemacht wurden, herangezogen werden. Dabei ergibt sich folgendes Bild:

- In den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung hat das Verkehrsaufkommen seit 1995 um 1,3 % abgenommen.
- Im hochrangigen Straßennetz ohne Autobahnen hat sich die Dynamik der Verkehrsentwicklung seit 1995 wieder beschleunigt und betrug nach einem Wachstum von 2 bis 3 % zwischen 1990 und 1995 6 bis 8 % zwischen 1995 und 2000.
- Auf den Autobahnen und Radialstraßen ins Umland hat sich die dynamische Verkehrsentwicklung fortgesetzt: + 15,5 % von 1995 bis 2000.

Zwischen 1995 und 2000 hat im gesamten hochrangigen Straßennetz die Fahrleistung um ca. 10 % zugenommen. Die Abnahme des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im dicht bebauten Stadtgebiet wird durch die Zunahmen im Stadt-Umland-Verkehr mehr als kompensiert.

#### (2) CO<sub>2</sub>-Emissionen

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr hängen unmittelbar mit der Kfz-Fahrleistung zusammen. Im langjährigen Durchschnitt sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 1 bis 2 % pro Jahr angestiegen. Im Verkehrskonzept 1994 war eine Reduktion als Ziel festgelegt worden.





### (3) Luftschadstoffemissionen

Bei den Luftschadstoffen ist es vor allem durch eine verbesserte Fahrzeugtechnik gelungen, die Emissionen zu reduzieren und Grenzwertüberschreitungen auf punktuelle Standorte zu beschränken. Allerdings ist eine weitere Reduktion zur Vermeidung von Ozonbildung erforderlich.

### (4) Lärm

In den letzten Jahren nahm die Lärmbelästigung durch den Verkehr ab: Seit 1982 hat sich die Lärmbelästigung durch PKWs um 12 %, durch Motorräder um 14 % reduziert. Die Belästigung durch Schienenlärm stagniert, zugenommen hat aber die Belästigung durch LKW-Lärm (+ 1 %) und Fluglärm (+ 7 %). Insgesamt ist der Verkehr unverändert die Hauptursache für die Lärmbelästigung der WienerInnen.

### (5) Verkehrssicherheit

Bezogen auf das Jahr 1992 verminderte sich die Zahl der Toten und Verletzten bei Verkehrsunfällen um 22 %. Allerdings ist in den letzten Jahren eine Stagnation eingetreten, sodass zur Erreichung des Reduktionszieles von 30 % bis 2010 zusätzliche Anstrengungen erforderlich sein werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich die Stadt Wien bei der Mehrzahl der Ziele des Verkehrskonzeptes 1994, die für das Jahr 2010 festgelegt wurden, auf dem richtigen Weg befindet. Besondere Anstrengungen sind aber notwendig, damit eine Trendumkehr bei der Entwicklung der Kfz-Verkehrsleistungen und der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden kann.

## 1.4.2 Maßnahmen

Bei der Evaluierung des Generellen Maßnahmenprogramms 1994 zeichnet sich etwa acht Jahre nach Beschlussfassung eine in weiten Bereichen positive Umsetzungsbilanz ab, die jedoch auch einige Defizite offen lässt.

Als **Erfolge** können insbesondere gelten:

- die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 2 bis 9 und 20,
- das erweiterte Angebot im Öffentlichen Verkehr, mit der Verlängerung der U3 und der U6 sowie den eingeleiteten Verlängerungen der U1 und der U2,
- die Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs an der Oberfläche durch Straßenbahnen und Busse in Niederflurbauweise, Haltestellenkaps, Fahrbahnaufdoppelungen im Haltestellenbereich, einen durchgehenden Nachtbusverkehr, die Ausweitung von Ampelbeeinflussungsmöglichkeiten sowie die Errichtung eigener vom Kfz-Verkehr getrennter Trassen (eigener Gleiskörper für die Straßenbahn, Busspuren).

**Mängel** in der Umsetzung bestehen bei:

- dem nur langsam voranschreitenden Ausbau des hochrangigen Straßennetzes,



1. Ausgangslage

- den Maßnahmen im Schienennetz, wie dem Bahnhof Wien und den Güterterminals,
- den Intervallverdichtungen im Wiener Schnellbahnnetz,
- dem schleppenden Ausbau des Hauptradverkehrsnetzes und
- der noch nicht umfassenden Bevorrangung von Straßenbahn und Bus im Straßenraum und an den Lichtsignalanlagen.

Ein weiteres Defizit besteht im Zusammenwirken der Stadt und der Regionen. Der auf Wien gerichtete Verkehr steigt überproportional und hat zu hohe Anteile auf der Straße. Dazu trägt wesentlich bei, dass die Umsetzung des siedlungspolitischen Konzeptes Ostregion und der Verkehrskonzepte für den Nordosten und den Südraum Wiens sowie die Kooperation in der Regional(verkehrs)planung noch unzureichend ist.

1.4.3 Strategische Schlussfolgerungen

Das Verkehrskonzept 1994 konzentrierte sich stark auf den eigenen Handlungsbereich der Stadt Wien. Die zwischenzeitlichen Entwicklungen legen nahe, eine über die Stadtgrenzen hinausgehende Verkehrspolitik stärker ins Blickfeld zu rücken. Dazu gehören

- Bezüge zur europäischen Verkehrspolitik,
- die Position Wiens zur nationalen Verkehrspolitik (Generalverkehrsplan 2002) und
- die Abstimmung der Raum- und Verkehrsentwicklung in der Region Wien.

Diese Neuorientierung reagiert auch auf die verschärften Probleme im Personenverkehr und im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

1.5 Verkehrspolitische Positionen zur europäischen und nationalen Verkehrspolitik

1.5.1 Position Wiens zur europäischen Verkehrspolitik

Wien liegt am Kreuzungspunkt der großen europäischen Verkehrswege, der „Donauachse“ und der „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, besteht im Raum Wien auf Grund seiner früheren geopolitischen Randlage ein großer Nachholbedarf.

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 auch 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 europäischen Zentralräumen wie Berlin, Budapest, München oder Prag.

Die Knotenfunktion im europäischen Netz ist in diesem – durch Liberalisierung und De-







## 1. Ausgangslage

für die höhere EU-Zuschüsse gewährt werden. Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

### Schiene:

- ! Ergänzung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes um die Schienenanbindung Wien-Flughafen – Eisenstadt – Sopron und
- ! Erklärung der Eisenbahnmagistralen Paris – München – Wien – Budapest und Berlin – Prag – Wien – Triest zu prioritären Projekten.

### Straße:

- ! Aufnahme der S1 in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN),
- ! Integration der A5-Nordautobahn in das TEN und
- ! Aufnahme der A6-Spange Kittsee/Bratislava in das TEN.

Im Auftrag der EU-Kommission hat die hochrangige Gruppe „Transeuropäisches Verkehrsnetz“ („Van Miert-Kommission“) Ende Juni 2003 einen Bericht vorgelegt, in dem die vorrangigen Vorhaben (prioritären Projekte) bis 2020 vorgeschlagen werden. Aus Wiener Sicht positiv ist die Aufnahme der Eisenbahnverbindungen Paris – Stuttgart – Wien – Bratislava, Nürnberg – Prag – Wien – Budapest – Sofia, Danzig – Warschau – Brünn und der Autobahnverbindung Danzig – Kattowitz – Brünn – Wien sowie der Schifffahrtsverbindung Rhein-Main-Donau. Nicht aufgenommen wurde allerdings die Eisenbahnverbindung Wien – Triest. Die Stadt Wien wird sich dafür einsetzen, dass die vorgeschlagenen prioritären Projekte in die Revision der TEN-Leitlinien einfließen werden und dass die fehlende Verbindung Wien – Triest ergänzt wird.

Abgesehen von der Verkehrsinfrastruktur sind aber auch andere Handlungsfelder der europäischen Verkehrspolitik für Wien relevant:

### (2) 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 sämtlicher externer Kosten bei der Berechnung der Mauthöhe und
- ! die Möglichkeit der Querfinanzierung von der Straße zur Schiene.

### (3) Liberalisierung

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



- | Die Wahlmöglichkeit zwischen direkter Leistungsvergabe/Leistungserbringung und kontrolliertem Wettbewerb in großen Städten mit integrierten Systemen (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) soll bestehen bleiben.
- | Sollten höchstgerichtliche Entscheidungen weitergehende Liberalisierungen erzwingen, sollte es Ausnahmen für schienengebundene Verkehrsmittel (U-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) geben.

Die Stadt Wien hat im Verkehrsdienstevertrag 2001 bereits jene Verkehrsleistungen bei den Wiener Linien bestellt, die ein attraktives und wirtschaftlich vertretbares Angebot im Öffentlichen Verkehr sicherstellen.

Weitere Inhalte, die EU-Instrumente betreffen, sind in die einzelnen Maßnahmenkapitel integriert und im Kapitel 15 „Lenkungsinstrumente“ zusammengefasst.

#### 1.5.2 Position Wiens zur nationalen Verkehrspolitik

Der Bund ist für eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in der Region Wien verantwortlich; dies spiegelt sich in den Projekten des Generalverkehrsplans 2002 wider. Allerdings sind die darin vorgesehenen Umsetzungszeiträume der Schienenprojekte aus Wiener Sicht angesichts der beschlossenen EU-Erweiterung zu lange. Es bedarf aus Wiener Sicht einer Straffung der Umsetzungsverfahren (Korridor- und Knotenmanagement) sowie innovativer Finanzierungsformen, die eine raschere Umsetzung gewährleisten. Vorrangig sind:

- (1) Schiene: Die Fertigstellung des Donaukorridors, der Ausbau der Pottendorfer Linie und die Verbindungen zu den benachbarten Knoten Brno, Bratislava und Sopron (siehe Abbildung 4).
- (2) Straße: Der Ausbau des Südkorridors – von der Staatsgrenze (Mikulov) über den Wiener Außenring bis Wr. Neustadt sowie die Spange Kittsee mit der Anbindung Bratislavas (siehe Abbildung 5).
- (3) Wasser: Die Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau östlich von Wien (siehe Abbildung 4).
- (4) Luft: Kapazitätserhöhung des Flughafens Wien (VIE).

Die Prioritäten und die aus der Sicht der Stadt Wien erforderlichen Fertigstellungstermine sind im Kapitel 18 Prioritäten, Kosten und Realisierung zusammengefasst.

Gelingt es nicht, diese strategisch wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte zeitgerecht zu realisieren, sind der Standort Wien – und damit auch der Standort Österreich – aber auch die ambitionierten umweltpolitischen Ziele der Stadt Wien gefährdet.





1. Ausgangslage

Abb. 4: Maßnahmen in der Knotenregion Wien (Schiene, Wasser, Luft)

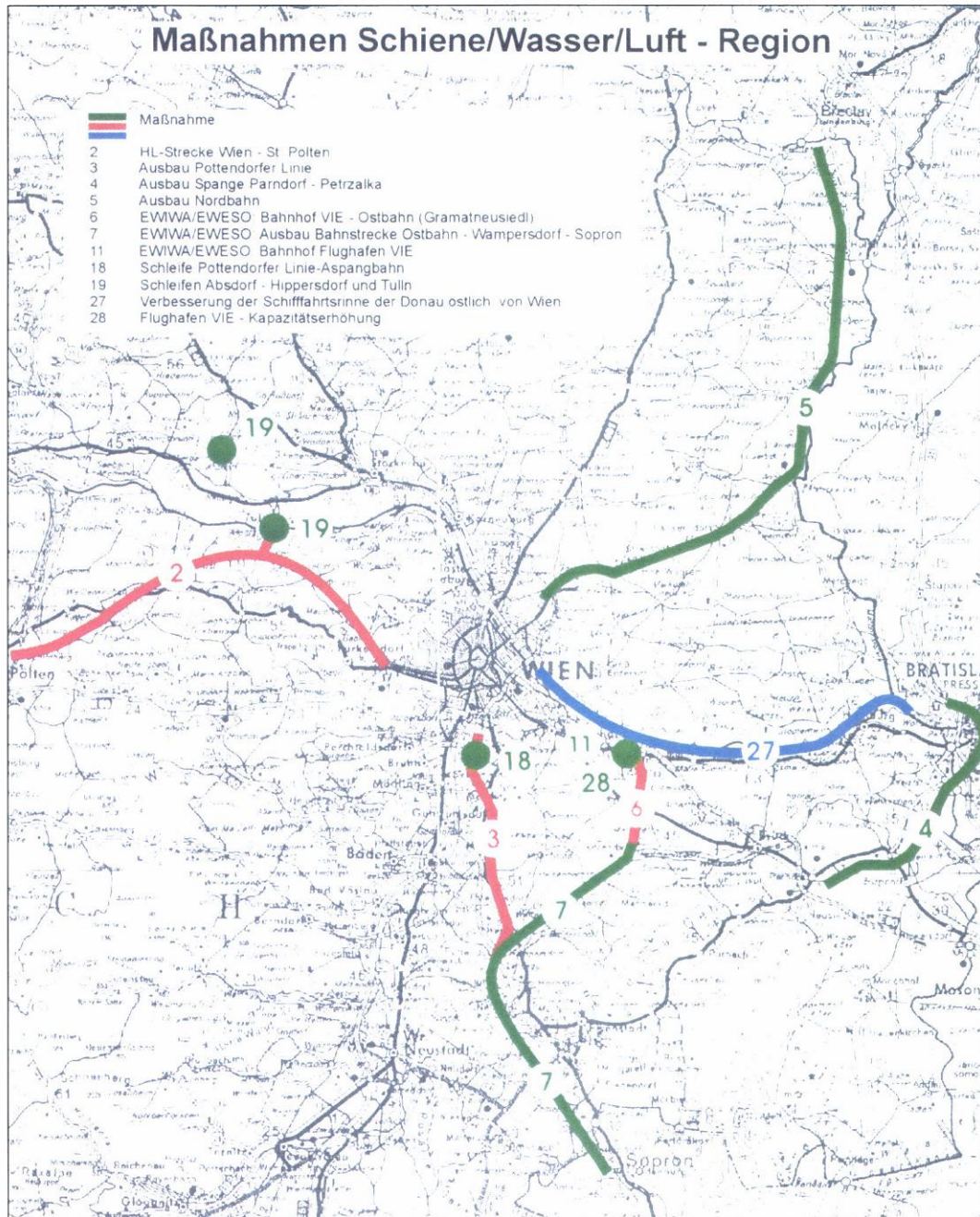
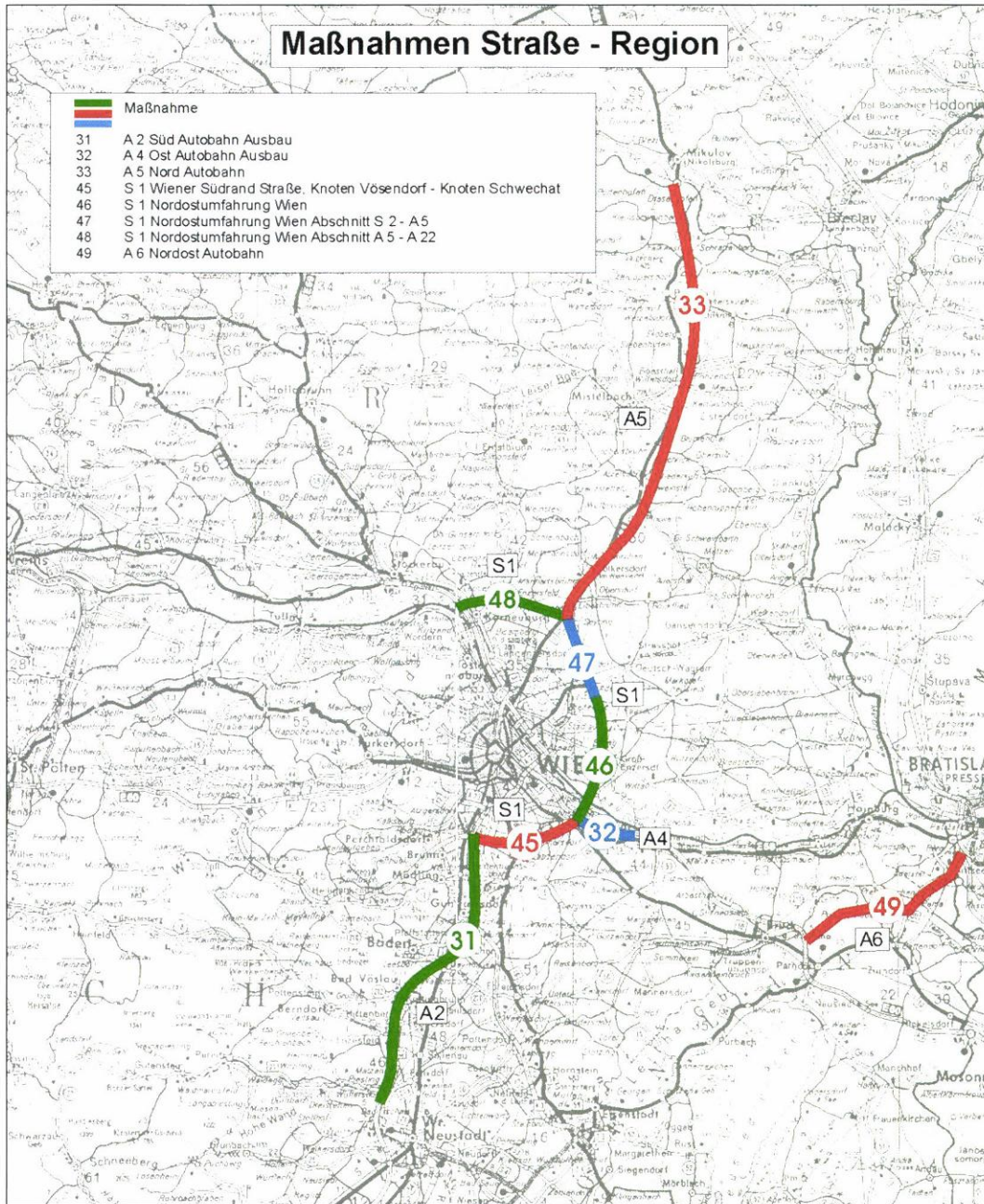




Abb. 5: Maßnahmen in der Knotenregion Wien (Straße)



## 1.6 Regionale Raum- und Verkehrsentwicklung

Die räumliche Entwicklung der Region Wien war in den letzten Jahrzehnten vom Leitbild einer polyzentrischen Stadtstruktur mit radialen Siedlungsachsen außerhalb des dicht bebauten Kernstadtgebietes geprägt, die in der Region als lineare „Perlenketten“ (lose Abfolge punktueller Siedlungskörper) ihre Fortsetzung fanden. Dieses Leitbild sollte am bestehenden öffentlichen Verkehrssystem orientiert sein und durch dessen weiteren Ausbau unterstützt werden. Kernelement war das hochrangige Schienennetz:

- Das U-Bahnnetz mit seinen Endpunkten in den Bezirkszentren des dicht bebauten Gründerzeitgebietes und

- das regionale S-Bahnnetz als leistungsfähiger Verkehrsträger der regionalen „Perlenketten“.

Anfang der 1990er Jahre wurde in diesem Konzept in Erwartung einer erheblichen Zuwanderung eine Verlagerung der Wohnbautätigkeit von der Stadterneuerung hin zur Stadterweiterung innerhalb von Wien vorgenommen („Leitlinien“ 1991, Stadtentwicklungsplan 1994). Im niederösterreichischen Umland sollten dezentrale Entwicklungszentren mit attraktiven S-Bahnverbindungen nach Wien gefördert werden (Siedlungspolitisches Konzept für die Ostregion 1994). Dadurch sollte der Suburbanisierung mit ihren negativen Konsequenzen – Zersiedelung, Kfz-orientiertes Verkehrsaufkommen, hohe Infrastrukturkosten – entgegengewirkt werden. Im Zusammenhang mit dieser Stadterweiterung wurden auch U-Bahn-Verlängerungen über die Hauptzentren hinaus vorgeschlagen. Auch die Nachfrage nach Betriebsstandorten hat sich verändert:

- Im Dienstleistungssektor entstanden branchenspezifisch differenzierte Anforderungen an Standortqualitäten und damit auch neue räumliche Verteilungsmuster.

- Der sekundäre Sektor zieht sich in den Agglomerationsgebieten an die Peripherie zurück. Dadurch werden zusätzliche innerstädtische Areale für eine Umnutzung verfügbar (z. B. Molkereien, Weiser-Areal, KDAG).

Die Gemeinden in Niederösterreich haben eine besonders dynamische Siedlungsentwicklung außerhalb der Siedlungsachsen und auch außerhalb der regionalen Zentren in Niederösterreich zugelassen. Diese Entwicklungstendenzen sind mit verschärften Konkurrenzverhältnissen bei der Ansiedlung von Betrieben und BewohnerInnen im regionalen und internationalen Wettbewerb verbunden. Vor diesem Hintergrund ist die Weiterentwicklung der empfohlenen Verkehrsnetze im Rahmen des neuen Masterplans Verkehr 2003 vor allem hinsichtlich ihrer voraussichtlichen Impulse für die regionale Siedlungsentwicklung zu sehen. Dabei gelten die im Stadtentwicklungsplan 1994 beschlossenen Ziele weiter, vor allem dass die Orientierung der Siedlungsstruktur am hochrangigen Öffentlichen Verkehr, insbesondere am Schienennetz, erfolgen soll. Dieses Ziel muss für alle U-Bahn-Verlängerungen über die Hauptzentren hinaus umgesetzt werden. Das verkehrspolitische Ziel korrespondiert mit der wirtschaftlichen Notwendigkeit, dass die Großinvestition in U-Bahn-Verlängerungen maximalen Nutzen für die weitere Siedlungsentwicklung erbringen





muss. Dies ist nach den bisherigen Erfahrungen dann der Fall, wenn zusätzlich zur Erhöhung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Stadtzentrum folgende Kriterien erfüllt sind:

- ▮ leichte Verfügbarkeit von Bauland bzw. großes Entwicklungspotenzial,
- ▮ leistungsfähige Anbindung an das hochrangige Straßennetz und
- ▮ gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus der Region (S-Bahn).

Nur durch die Kombination dieser Merkmale ist es möglich, eine derartige Standortqualität zu schaffen, dass eine effektive Nachfrage für hochwertige Wohn- und Betriebsstandorte auch bei höheren Bodenpreisen in der Kernstadt in ausreichendem Maß zu erwarten ist. Die Entwicklungsgebiete Brachmühle, Flugfeld Aspern, Simmering Süd und Rothneusiedl können diese Anforderungen erfüllen. Diese Standorte sind sowohl geeignet, Wien an der Erweiterung der EU angemessen partizipieren zu lassen, als auch die raumplanerische Zielsetzung einer kompakten, ÖV-orientierten Siedlungsentwicklung zu unterstützen und eine allzu disperse Standortwahl zu bremsen. Aus diesem Grund und zur Sicherung der innerstädtischen Geschäftsstraßen sowie einer kleinräumigen Nahversorgung sollen an diesen hochwertigen Standorten keine großflächigen Einkaufs- und Fachmarktzentren errichtet werden.

Tabelle 1: Potenzielle Standorte für periphere Entwicklungsgebiete

peripheres Entwicklungsgebiet	U-Bahn	weitere Entwicklungsgebiete an dieser U-Bahn-Linie	S-Bahn	hochrangige Kfz-Verkehrerschließung
22. Brachmühle	U1 – Nord	Doningasse Zentrum Kagran Donau-City Nordbahnhof	S1 (Hohenau) S2 (Laa/Thaya)	B229 → S2
22. ehem. Flugfeld Aspern	U2 – Nord	Hausfeld Stadlau-Mühlgrund Messe Wien	S80 (Marchegg)	S1 („innenliegende Variante“ der NO-Umfahrung), B3d, A23
11. Simmering Süd	U3 – Süd	Mautner Markhof-Gründe Gasometer Erdberg/St. Marx	S7 (Wolfsthal) S60 (Neusiedl) S61 (Aspangbahn, wenn wie Bestand)	B225 → A23 B228
10. Rothneusiedl	U1 – Süd	evt. Altes Landgut Südbahnviertel	S11 (Pottendorf) S16 (Aspangbahn über Verbindungsschleife Laxenburg)	Verbindungsspanne A23 → S1



1. Ausgangslage

Jedenfalls sollen die sich aus neuen Rahmenbedingungen und laufenden Überlegungen zum Stadtentwicklungsplan 2005 ergebenden neuen Anforderungen als gewichtiges Kriterium bei der Beurteilung der Verkehrssystementwicklung sowie bei Variantenfestlegungen berücksichtigt werden. Außerdem ist eine intensive Kooperation und Abstimmung mit Niederösterreich unerlässlich.

1.7 Entwicklungstrends und Herausforderungen

Folgende Entwicklungstrends werden in den nächsten zehn Jahren die Mobilitätsentwicklung beeinflussen:

Bevölkerung

Bis 2020 wird die Bevölkerung in Wien und im Umland von Wien wachsen:

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Wien in 1.000 Einwohner

	2001	2015	2030	Veränderung 2001 – 2030	
				abs	%
Wien	1.610	1.679	1.787	177	11,0
Umland	614	661	716	102	16,6
Stadtregion	2.224	2.340	2.503	279	12,5

Quelle: Institut für Demographie der Österreichischen Akademie der Wissenschaften: Bevölkerungsvorausschätzung 2000 – 2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion, i. A. d. MA 18, Wien, 2002.

Allein durch das Bevölkerungswachstum der WienerInnen werden bis 2015 ca. 190.000 Wege pro Tag zusätzlich unternommen. Die besonders hohe Dynamik der Bevölkerungszunahme im Umland lässt ein weiteres Wachstum des stadtgrenzenübergreifenden Verkehrs erwarten.

Auch innerhalb Wiens ist eine hohe Bevölkerungsdynamik in den Stadtrandgebieten zu erwarten:

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung in Wien nach Gebietstypen in 1.000 Einwohner

Gebietstyp	2001	2015	2030	Veränderung 2001 – 2030	
				abs	%
Dicht bebaute Gebiete	1.007	1.024	1.083	76	7,5
Locker bebaute Randgebiete	603	655	704	101	16,7
Wien insgesamt	1.610	1.679	1.787	177	11,0

Quelle: Institut für Demographie der Österreichischen Akademie der Wissenschaften: Bevölkerungsschätzung 2000 – 2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion, i. A. d. MA 18, Wien, 2002.



Die Einwohnerzahl des dicht bebauten Stadtgebietes stagniert, während sich die Wachstumsdynamik auf die Stadtrandgebiete beschränkt. Damit ist auch innerhalb Wiens ein Trend zur Verlängerung der Wege und – ohne begleitenden Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel – zur verstärkten PKW-Nutzung zu befürchten.

Hier gegenzusteuern gilt als die größte Herausforderung der Mobilitätspolitik der nächsten Jahre.

Die durch die Siedlungsentwicklung der letzten dreißig Jahre verursachte Verkehrsnachfrage ist mit den vorhandenen Kapazitäten des Straßennetzes nicht mehr zu bewältigen; eine Kapazitätsanpassung muss aber so erfolgen, dass keine neuen Anreize für Siedlungsentwicklung abseits der gut mit Öffentlichem Verkehr erschließbaren Gebiete erfolgt.

#### Altersstruktur

Die Wiener Bevölkerung wird nach einer Phase der Verjüngung (seit 1970) wieder „älter“ werden.

Tabelle 4: Anteile der Altersgruppen

Altersgruppe	2001	2030
0 – 15	14,8	14,7
15 – 30	17,3	18,0
30 – 60	46,4	38,0
60 und älter	21,4	29,4

Quelle: Institut für Demographie der Österreichischen Akademie der Wissenschaften: Bevölkerungsschätzung 2000 – 2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion, i. A. d. MA 18, Wien, 2002.

Die Mobilität älterer Menschen wird beträchtlich steigen. Der Anteil älterer Kfz-LenkerInnen wird im Gegensatz zu früher auf Grund der höheren Motorisierung deutlich größer sein. Daraus leiten sich zusätzliche Anforderungen und Aufgaben an die Verkehrssicherheitspolitik der Stadt Wien ab.

#### Motorisierung

Die Zahl der PKWs ist in Wien von 1991 bis 2001 um ca. 85 000 (+ 15 %) auf ca. 640.000 PKWs gestiegen. Die Motorisierung wird in den nächsten zehn Jahren noch moderat ansteigen. Ältere Bevölkerungsgruppen erreichen zunehmend einen hohen Motorisierungsgrad. In Kombination mit einer Einwohnerzunahme wird die Zahl der PKWs in Wien bis 2020 nochmals um ca. 130.000 bis 190.000 steigen. Die Zahl der Personen, die keine Wahlfreiheit zwischen eigenem Kraftfahrzeug und anderen Verkehrsmitteln hat, nimmt weiter ab. Der Wandel des Mobilitätsmarktes zum Käufermarkt wird abgeschlossen: Die Angebotsqualität wird das ent-

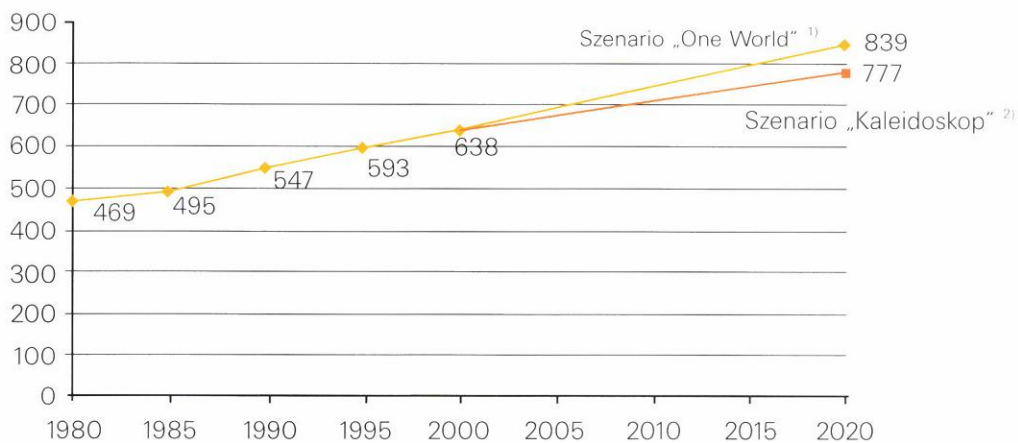




1. Ausgangslage

scheidende Kriterium der Verkehrsmittelwahl. Dennoch wird auch künftig ein Anteil von 25 bis 30 % der WienerInnen bleiben, die über keinen eigenen PKW verfügen.

Abb. 6: Entwicklung des PKW-Bestandes in Wien in 1.000 PKWs und Kombis



<sup>1)</sup> Weitere Globalisierung, Liberalisierung, BIP-Wachstum 2 %/Jahr

<sup>2)</sup> Stärkere regionale Institutionen, BIP-Wachstum 1,5 %/Jahr

Quelle: Statistik Austria, Wien, 2002.

Shell, Szenarien des PKW-Bestandes bis 2020, Wien, 2003.

**Zeitorganisation**

Fixe Zeitmuster lösen sich weiter auf. Arbeitszeiten, Schulbeginn- und Schulschlusszeiten, Ladenöffnungszeiten werden flexibilisiert. Der in anderen Städten schon weiter fortgeschrittene Trend zur Rund-um-die-Uhr-Stadt erreicht auch Wien. Regelmäßige Verkehrsspitzen werden durch den Anstieg des Verkehrsaufkommens außerhalb der Verkehrsspitzen abgeflacht, die Verkehrsnachfrage in bisherigen Schwachlastzeiten steigt. Die Anpassungsfähigkeit der VerkehrsteilnehmerInnen an die aktuelle Verkehrssituation wächst.

**Lebensstil**

Der Trend zur Individualisierung bleibt aufrecht. Unterschiedliche Lebensstile und sich ändernde lebensabschnittsbezogene Verhaltensmuster sind mit spezifischen Mobilitätsverhalten und Anforderungen an das Verkehrssystem verbunden. Die divergierenden Ansprüche zeigen sich in Konflikten im öffentlichen Raum und widersprüchlichen Forderungen an Politik und Verwaltung. Mobilitätsbezogene Marketingmaßnahmen müssen auf die unterschiedlichen Lebensstiltypen zugeschnitten werden, wenn sie erfolgreich sein sollen.

**Geschlechterrollen**

Die Chancen für eine gute Ausbildung für Frauen gleichen sich jenen der Männer an. Die Erwerbsquote der Frauen wird weiter wachsen. Der Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft vergrößert das Arbeitsplatzangebot für Frauen. Die Verfügbarkeit eines





eigenen Einkommens erhöht die Selbstständigkeit und die Motorisierung der Frauen. Ein Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs beim Modal Split der Frauen ist zu erwarten. Die Herausforderung besteht darin, dass die Angleichung der geschlechtsspezifischen Rollenmuster so erfolgt, dass Männer sich dem derzeitigen „stadtverträglicheren“ Mobilitätsverhalten der Frauen annähern – und nicht umgekehrt.

### Wirtschaft

Globalisierung ist das Synonym für die internationale Integration und Vernetzung der Wirtschaft. Die EU-Erweiterung wird diesen Prozess beschleunigen. Der wirtschaftliche Nachholbedarf in Osteuropa wird die Menge der produzierten Waren vergrößern. Eine verstärkte räumliche Arbeitsteiligkeit wird den Warenaustausch intensivieren und damit die Transportdistanzen erhöhen. Gleichzeitig befinden sich die Wirtschaftsräume im Wettbewerb um die Ansiedlung von Betrieben. Die internationale Standortkonkurrenz erfordert eine gezielte Standortentwicklung. Die Qualität des Verkehrssystems wird zu einem wesentlichen Standortkriterium.

Die Erreichbarkeitsverhältnisse für Betriebsstandorte in der Stadt und für die Stadtregion insgesamt müssen verbessert werden. Gleichzeitig sollen nicht nur keine zusätzlichen Anreize für die PKW-Nutzung entstehen, es soll vielmehr eine Reduktion der Kfz-Fahrleistungen erreicht werden, weil auf anderem Wege der Klimaschutz nicht erzielt werden kann.

### Energie

In den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren ist keine Ressourcenknappheit auf Grund schwindender Rohstoffreserven zu erwarten. Regionale politische Konflikte können aber erhebliche Preisschwankungen bei Treibstoffen auslösen. Längerfristig muss allerdings damit gerechnet werden, dass aufwändigere und teurere Beschaffungsmethoden zu Preiserhöhungen und Ressourcenknappheit führen können. Der durchschnittliche Energieverbrauch der Fahrzeuge sinkt, wird aber durch eine leistungsstärkere Flotten-Zusammensetzung wieder wettgemacht. Alternative Antriebstechnologien sind noch nicht konkurrenzfähig und erreichen keine relevante Marktdurchdringung.

### Technologie

Die Entwicklung der Kommunikationstechnologien hat in den letzten Jahren wesentlich zur Vernetzung und Globalisierung der Wirtschaft beigetragen. Damit verbunden ist ein verstärktes Wachstum des Personenwirtschafts- und Güterverkehrs. Gleichzeitig bieten die Möglichkeiten der Telematik die Chance für Effizienzsteigerungen im Verkehrssystem: bessere Information, Optimierung der Fahrzeugauslastung, Fahrspurenmanagement etc. Telearbeitsplätze daheim und „Desk-Sharing“ am Arbeitsplatz führen zu einer weiteren Auflösung starrer Arbeitszeiten und punktueller Verkehrsspitzen. Insgesamt ist aber keine Reduktion der Wege zu erwarten, sondern



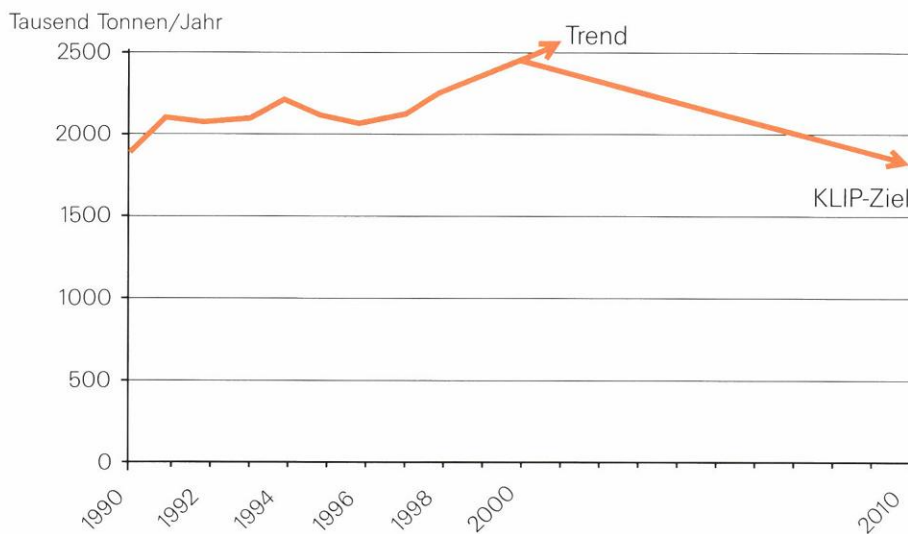
1. Ausgangslage

nur eine zeitliche Verlagerung und eine Verlagerung zwischen unterschiedlichen Verkehrszwecken (z. B. mehr Freizeitwege).

Umwelt

Die Reduktion klimawirksamer Emissionen bleibt auf der Tagesordnung. Österreich hat sich zu einer 13 %igen Verminderung bis 2010 gegenüber dem Jahr 1990 verpflichtet. Seither sind die Emissionen aber um 9 % gestiegen, der Verkehr ist überproportional vertreten. Die Stadt Wien hat sich mit dem Klimaschutzprogramm selbst zu einer 14 %igen Reduktion der Gesamtemission bezogen auf das Jahr 1990 verpflichtet. In der Verursachergruppe Verkehr sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2010 pro Kopf im Vergleich zu 1987 um 5 % reduziert werden. Zwischen 1990 und 2000 sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Verkehr aber um 29 % gewachsen.

Abb. 7: CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr in Wien



Quelle: UBA, Bundesländer Luftschadstoffinventur 1990 – 2000, Wien, 2003.

Konflikte, Kooperation und Innovation

Die städtische Verkehrspolitik ist also mit zahlreichen, den Zielen zuwiderlaufenden Trends und Zielkonflikten zwischen Wirtschafts-, Raumordnungs-, Umwelt- und Verkehrspolitik konfrontiert. In diesem komplexen mobilitätspolitischen Konfliktfeld ist eine Vielzahl von Akteuren beteiligt. Die Stadt selbst hat in ihrem eigenen Wirkungsbereich nur beschränkte Handlungsmöglichkeiten. Sie muss darüber hinaus die Kooperation, die Beteiligung und die Akzeptanz der anderen Akteure suchen: BürgerInnen, Betriebe, Land Niederösterreich, Umlandgemeinden, Verkehrsunternehmen, Bund und Europäische Union. Im Übrigen sind die Aufgaben mit einfachen Patentrezepten nicht zu lösen. Nur mit intelligenten Innovationen und im Zusammenspiel aller Akteure können die bevorstehenden Herausforderungen und die offensichtlichen Zielkonflikte bewältigt werden.



Der Masterplan Verkehr 2003 stützt sich auf ein Leitbild, zugehörige Grundsätze und Ziele sowie ausgewählte Handlungsschwerpunkte.

## 2.1 Leitbild

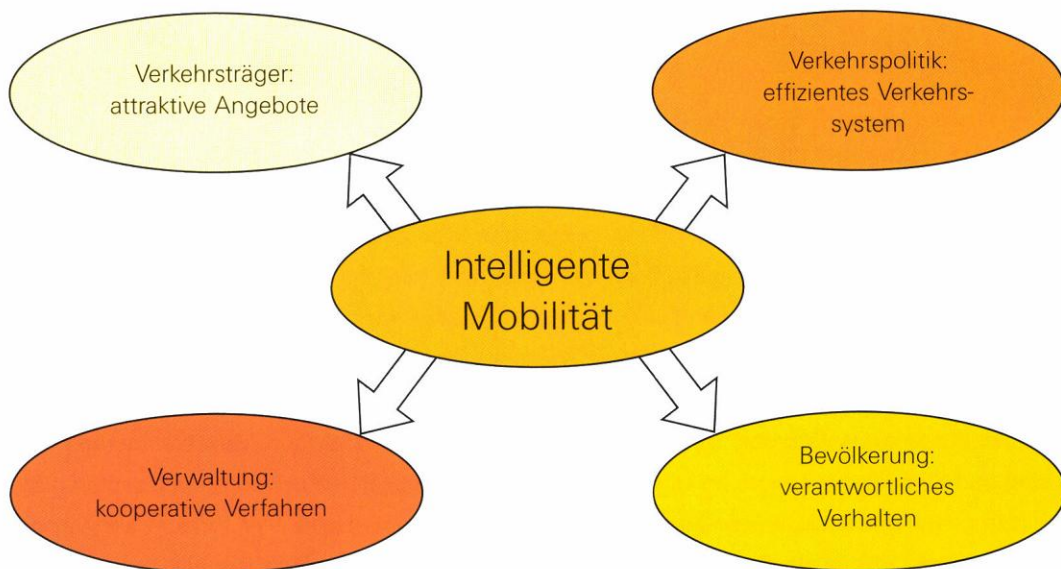
Eine prosperierende Stadtregion – wie es die „Vienna Region“ sein soll – ist auf die Aktivitäten der BürgerInnen und der Wirtschaft, somit auf Mobilität angewiesen. Diese Mobilität darf allerdings die Lebensqualität, auch jene der kommenden Generationen, nicht beeinträchtigen. In diesem Spannungsfeld erwächst eine gemeinsame Verantwortung, die unter dem Begriff

### INTELLIGENTE MOBILITÄT – „G’SCHIEIT UNTERWEGS“

vielfältige Anforderungen an alle Beteiligten stellt:

Die Verkehrspolitik ist gefordert, eine effiziente und leistungsfähige Infrastruktur bereitzustellen, die sich der Verkehrstechnologie bestmöglich bedient. Die Verkehrsträger sind angehalten, attraktive Angebote für ihre KundInnen bereitzustellen – ob das FußgängerInnen oder RadfahrerInnen, Fahrgäste oder AutofahrerInnen sind. Die Verwaltung ist zur Umsetzung der Verkehrspolitik im Dialog mit der Bevölkerung aufgefordert. Die Bevölkerung selbst soll jene „Verkehrsmobilität“ entwickeln, die aus der Verkehrsmittelwahl eine verantwortliche Entscheidung macht – im Bewusstsein der eigenen Vorteile, aber auch der Belastungen für andere. Intelligente Mobilität meint letztlich auch, dass es im Verkehrssystem keine Patentlösungen gibt.

Abb. 8: Leitbild: Intelligente Mobilität – „G’schieit unterwegs“

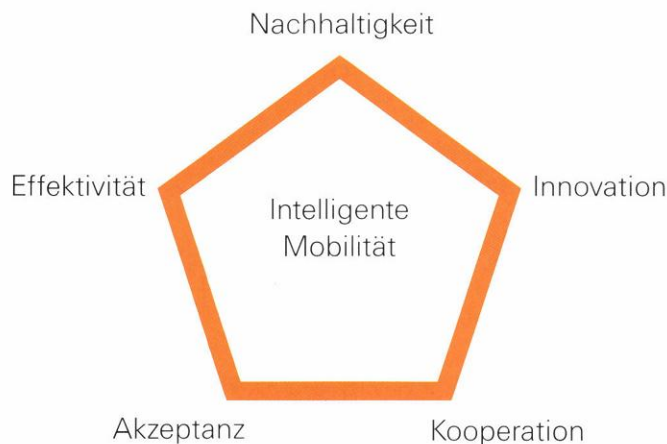




## 2.2 Grundsätze und Ziele

Unter dem Begriff „Intelligente Mobilität“ sind folgende Grundsätze und Ziele vereint:

Abb. 9: Grundsätze: Das Fünfeck der „Intelligenten Mobilität“



### 2.2.1 Nachhaltigkeit

Die Stadt Wien hat sich – etwa im Klimaschutzprogramm – dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet: die Handlungsweisen der Gegenwart müssen auch künftigen Generationen eine optimale Befriedigung ihrer Bedürfnisse ermöglichen. Die Säulen einer nachhaltigen Entwicklung sind soziale Gerechtigkeit, zukunftsbeständige Wirtschaftssysteme und eine nachhaltige Nutzung der natürlichen Umwelt. Aus dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung leiten sich für die Mobilitätspolitik folgende Hauptziele ab:

#### Verkehrsvermeidung

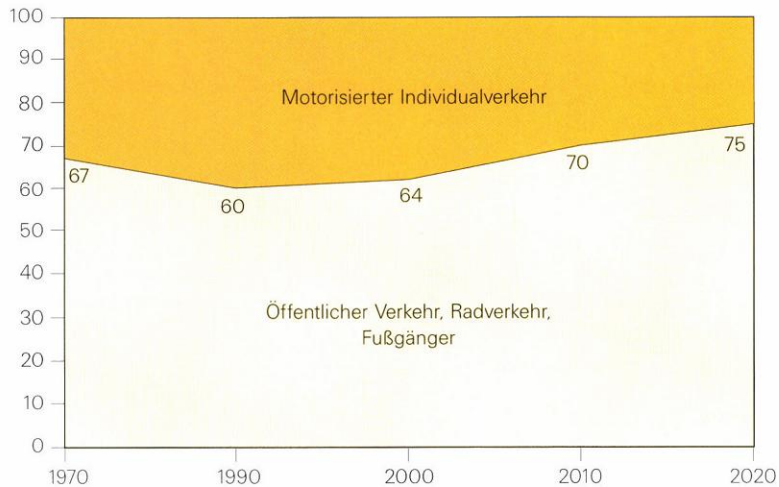
Verkehrsvermeidung zielt auf die räumliche Organisation der Aktivitäten ab, also auf eine mobilitätssparende Stadtentwicklung und Raumordnung, die eine Erhaltung und Schaffung durchmischter Stadtviertel ebenso verfolgt wie die Stärkung einer hohen Lebens- und Erlebnisqualität in der Stadt. Verkehrsvermeidung bedeutet nicht, dass die Mobilität oder die Mobilitätschancen eingeschränkt werden sollen. Verkehrsvermeidung zielt auf eine Erhaltung und Stärkung urbaner Dichte und Qualitäten ab. Als Erfolgsmaßstab kann die Kfz-Fahrleistung angesehen werden, die sich innerhalb des Stadtgebietes nicht weiter erhöhen soll.

#### Verkehrsverlagerung

Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität ist ohne Verhaltensänderungen nicht zu erreichen. Im Einklang mit den Zielen des Verkehrskonzeptes 1994 und dem Klimaschutzprogramm 1999 werden im Masterplan Verkehr 2003 folgende Ziele für die Verkehrsmittelaufteilung der WienerInnen festgelegt:



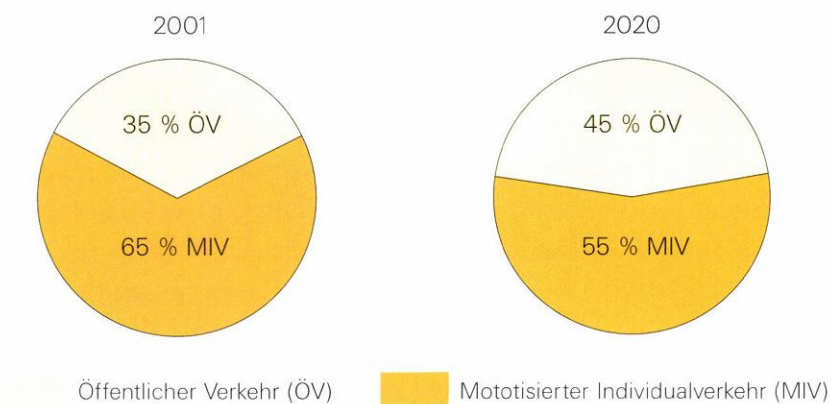
Abb. 10: Ziele für die Verkehrsmittelaufteilung der WienerInnen (alle Tage)



- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll langfristig auf 25 % aller Wege reduziert werden.
- Der Anteil des Radverkehrs soll möglichst rasch auf 8 % erhöht werden.
- Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs soll von 34 % auf 40 % gesteigert werden.

Für den stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr aus dem Umland wird eine Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen Öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr von 35 % zu 65 % auf 45 % zu 55 % angestrebt. Diese Verkehrsverlagerung ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Qualitätsverbesserung im Wirtschaftsverkehr.

Abb. 11: Ziele für den stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr



#### Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung

Angesichts der globalen und europäischen Rahmenbedingungen stehen für Wien die Stärkung der regionalen Wirtschaftsbasis und die Weiterentwicklung der Exportkompetenz im Vordergrund. Daraus leiten sich folgende Ziele ab:



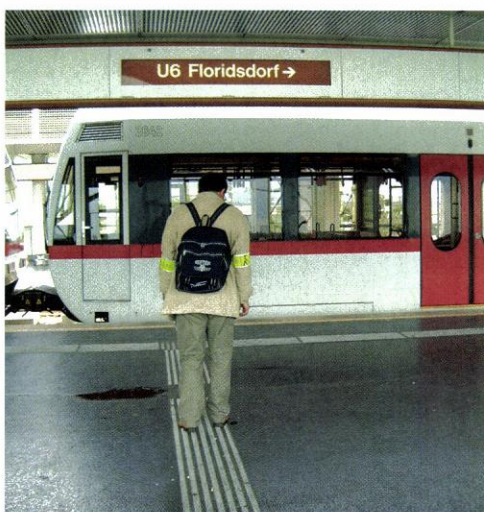
- ▮ Sicherung der äußeren und inneren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien und Entwicklung zum TEN-Knoten und
- ▮ Verbesserungen für den notwendigen Wirtschaftsverkehr (Lieferfahrten, Halten, Laden) und Vorrang vor den anderen privaten Kfz-Fahrten.

Für die Erreichung dieser Ziele ist vor allem das Ausmaß der umgesetzten Maßnahmen der Kapitel 3: Geschäftsverkehr, Güterverkehr, Kapitel 11: Schifffahrt und Kapitel 12: Luftverkehr maßgeblich.

#### Nachhaltige soziale Entwicklung

Sozialer Ausgleich, Chancengleichheit und die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensbedingungen von Frauen und Männern (Gender Mainstreaming) sind die zentralen strategischen Schwerpunkte der Stadt Wien für eine nachhaltige soziale Entwicklung. Für die Mobilitätsentwicklung leiten sich daraus folgende Ziele ab:

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



„2 Sinne Prinzip“ zur Verbesserung der Mobilitätschancen und der Verkehrssicherheit für Personen mit erschwerten Mobilitätsbedingungen. Fotos: ÖAVV – Ertl

Für die Erreichung dieser Ziele ist vor allem das Ausmaß der umgesetzten Maßnahmen der Kapitel 4: Verkehrssicherheit, Kapitel 6: Fußgängerverkehr und Kapitel 8: Öffentlicher Verkehr maßgeblich.



### Nachhaltige Umweltentwicklung

Bereits Anfang der 1990er Jahre hat sich Wien zum Ziel gesetzt, Umweltmusterstadt zu werden. Im Rahmen dieser Zielsetzung wurde 1999 vom Gemeinderat das Klimaschutzprogramm (KLIP) verabschiedet, in dem klare Zielvorgaben für den Ausstoß klimawirksamer Emissionen beschlossen wurden. Die Ziele des KLIP und folgende weitere Umweltziele werden im Masterplan Verkehr 2003 verfolgt:

- ▮ Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr um 5 % pro Kopf bis 2010 (im Verhältnis zu 1987),
- ▮ Reduktion der Luftschadstoffemissionen: keine Grenzwertüberschreitungen an Straßenquerschnitten bis 2010 und
- ▮ Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr: gegenüber 1996 20 % weniger durch Verkehrslärm belästigte Personen bis 2020.

Darüber hinaus kommen die Grenzwerte, Zielwerte und Alarmwerte des Immissions-Schutzgesetzes Luft und die Grenzwerte der Umgebungslärm-Richtlinie der Europäischen Union zur Anwendung, aus denen sich im Überschreitungsfall situationsspezifische Maßnahmenprogramme auch für den Verkehr ableiten.



*Nachhaltigkeit beginnt im Kopf*

Die Verbesserung der Umweltbedingungen ist ein durchgängiges Prinzip des Masterplans Verkehr, zu dem alle Maßnahmenkapitel einen Beitrag leisten.

#### 2.2.2 Effektivität

Ressourcenschonende Mobilität erfordert ein Höchstmaß an Effizienz bei der Mobilitätsorganisation und -abwicklung:

- ▮ Effizientere PKW-Nutzung (Erhöhung des Besetzungsgrades) und LKW-Nutzung (Reduktion der Leerfahrten, Erhöhung der Auslastung),



## 2. Verkehrspolitisches Leitbild, Grundsätze und Ziele

- | treibstoffsparendere Fahrweisen,
- | Senkung des spezifischen Energieverbrauchs der Fahrzeugflotte,
- | effizientere Nutzung vorhandener Straßenkapazitäten,
- | effiziente Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs,
- | effiziente Gestaltung der individuellen Mobilitätsentwicklung im bestehenden Verkehrssystem und
- | Umsetzung der Maßnahmen nach ihrem Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis.

Ein wichtiges Element zur Erhöhung der Effektivität in der Mobilitätsabwicklung stellt die Anlastung externer Kosten (Umweltfolgekosten) dar. Schrittweise sollen zuerst der LKW-Verkehr, dann auch der Flug- und PKW-Verkehr an die volkswirtschaftlichen Kosten herangeführt werden. Für die Erreichung dieser Ziele ist vor allem das Ausmaß der umgesetzten Maßnahmen der Kapitel „Mobilitätsmanagement“ und „Lenkungsinstrumente“ maßgeblich.

### 2.2.3 Akzeptanz

„Intelligente Mobilität“ erfordert einen auf Vertrauen gründenden und permanenten Dialog aller Beteiligten; es geht um Information, Kommunikation und Motivation als Voraussetzung für jene Bewusstseinsbildung, die erst Verhaltensänderungen ermöglicht.

Die Ziele des Masterplans Verkehr 2003 können ohne Akzeptanz der Bevölkerung und der Wirtschaft nicht erreicht werden. Die Ziele zur Erhöhung der Akzeptanz sind:

- | verstärkte Bewusstseinsbildung über die Ziele der städtischen Verkehrspolitik,
- | gezielte Imagebildung und offensives Marketing zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes,
- | Beteiligung der BürgerInnen,
- | Beteiligung der Bezirke,
- | Beteiligung der Interessensvertretungen und
- | Information der Medien.







Der neue Masterplan Verkehr 2003 bedeutet Vorrang für alle WienerInnen.



**“Zwa Welten, a Wien.”**

Verkehr geht uns alle an. Wir alle gestalten den Verkehr in der Stadt mit und tragen so ein Stück Verantwortung. Die Stadt Wien lädt alle Wienerinnen und Wiener ein, an der Zukunft des Verkehrs in ihrer Stadt mitzuarbeiten. Alle Veranstaltungstermine, den Stand der Diskussion zum Masterplan Verkehr 2003, aber auch allgemeine Informationen zu Verkehrsthemen gibt es unter:

[www.mobil-in-wien.at](http://www.mobil-in-wien.at)

  
**Mobil in Wien**  
Masterplan Verkehr 2003

Einladung zur Beteiligung und Mitarbeit am Masterplan Verkehr Wien 2003.





2. Verkehrspolitisches Leitbild, Grundsätze und Ziele

Die Einschätzungen und Einstellungen der BürgerInnen und MeinungsbildnerInnen zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes und zur Verkehrspolitik der Stadt Wien sollen sich dadurch verbessern. Für die Erreichung dieser Ziele ist vor allem die Umsetzung der Maßnahmen des Kapitels 14: Bewusstseinsbildung von Bedeutung.

2.2.4 Kooperation

Die Stadt Wien benötigt zur Umsetzung der Ziele des Masterplans Verkehr 2003 Partner, da die Handlungsmöglichkeiten im eigenen Wirkungsbereich beschränkt sind. Die Ziele zur Kooperation in der Mobilitätspolitik sind:

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



„Wer allein arbeitet, addiert; wer zusammenarbeitet multipliziert.“  
(altes chinesisches Sprichwort)

Die Stadt Wien hat eine lange Tradition bei kooperativen Planungs- und Projektierungsverfahren. Das gilt auch für die Vernetzung mit mittel- und osteuropäischen Partnerländern und -städten. Auch die Einbeziehung von Interessensvertretungen und Verkehrsinitiativen erfolgt kontinuierlich und wurde teilweise institutionalisiert. Diese Tradition soll weiter fortgesetzt und sowohl in ihrer Quantität als auch in ihrer Qualität verbessert werden.



### 2.2.5 Innovation

Die Ziele der Nachhaltigkeit, Effektivität, Akzeptanz und Kooperation sind ohne Innovationen bei Verfahren, Organisation, Betrieb, Infrastruktur und Technik nicht erreichbar. Die Stadt Wien muss daher Innovationen fördern und selbst entwickeln. Die Ziele zu mobilitätsorientierten Innovationen sind:

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



ULF – Ultra Low Floor-Straßenbahn: Einstiegshöhe 0

Die Stadt Wien hat immer wieder eine Vorreiterrolle bei kommunalen Innovationen übernommen: die Abgasreinigung bei Müllverbrennungsanlagen und Kraftwerken, der ULF (Ultra Low Floor-Straßenbahnfahrzeuge), die Fly-Over-Brückenreparatur, etc. Diese Tradition soll weiter fortgesetzt und zu einem Teil des Selbstverständnisses der Stadtverwaltung werden. Langfristig soll die Mobilitätspolitik der Stadt Wien international als Best Practice-Beispiel gelten.

### 2.3 Handelsschwerpunkte

Das Verkehrskonzept 1994 war schon deshalb wertvoll, weil mit der Parkraumbewirtschaftung und der dritten U-Bahn-Ausbauphase Maßnahmen eingeleitet wurden, die sowohl den verkehrspolitischen Zielen gerecht wurden, als auch nach Einschätzung der Bevölkerung sinnvoll waren. Es ist der Anspruch des Masterplans Verkehr 2003, ebenso erfolgreiche und umsetzbare Schwerpunkte zu entwickeln und operativ vorzubereiten.





2. Verkehrspolitisches Leitbild, Grundsätze und Ziele

Handlungsschwerpunkte müssen auf die wichtigsten Probleme – ob subjektiv wahrgenommen oder objektiv festgestellt – eingehen. Schwerpunkte reagieren aber nicht nur auf Probleme, sie transportieren darüber hinaus die Ziele der Verkehrspolitik auf anschauliche Weise. Folgende zehn Schwerpunkte werden vorgeschlagen:

Tabelle 5: Handlungsschwerpunkte

Handlungsschwerpunkte	Probleme
	Ziele
→ <b>Sichere Mobilität (Vision Zero):</b> drastische Reduktion der Zahl der Getöteten und Verletzten	ca. 5.000 Unfälle mit Personenschaden pro Jahr - 50 % der Toten und Verletzten bis 2020, langfristige Reduktion der Getöteten auf 0
→ <b>Platz da:</b> Rückgewinnung des öffentlichen Raumes	Beanspruchung des öffentlichen Raumes durch Kfz-Verkehr (v. a. Parken) mehr Gestaltungsmöglichkeiten in Richtung Verkehrsicherheit, Behindertengerechtigkeit, Platz für Kinder, Jugendliche, ältere MitbürgerInnen
→ <b>Riesen Radverkehr:</b> Qualitätssprung im Radverkehr	Flächenkonkurrenz im Straßenraum; überlasteter Parkraum Modal Split-Ziel (8 %) erreichen; Bewusstseinsbildung für Radverkehr
→ <b>S-Bahn plus:</b> attraktiver öffentlicher Schienenverkehr zwischen Stadt und Region	zunehmender Pendlerverkehr, Stau auf Autobahnen verbesserter Modal Split an der Stadtgrenze
→ <b>U-Bahn-Impulse für die Stadtentwicklung:</b> mit Öffentlichem Verkehr gut erschlossene Entwicklungsgebiete	Wachsender Kfz-Verkehr in den Stadtrandgebieten Verbesserung des Modal Split für Stadtrandgebiete; Erschließung von Entwicklungsgebieten
→ <b>Schnelle ÖV-Tangenten:</b> attraktive Straßenbahn- und Busverbindungen an der Peripherie	schlechte ÖV-Erreichbarkeit, Umwegfahrten durch radiale Netzausrichtung verbesserter Modal Split am Stadtrand; sozial gerechter Mobilitätszugang
→ <b>Halt nur bei Haltestellen:</b> systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus	Bisherige Bevorrangung nur in Netzteilen Bevorrangung kompletter Linien
→ <b>Mobilität mit System:</b> Aufbau eines umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements	vermeidbare Staus, Verkehrsunfälle Abbau von Verkehrsspitzen, bessere Nutzung der Kapazitäten, mehr Verkehrssicherheit
→ <b>Logistik-Kompetenz:</b> Flächenmanagement für den Güter- und Wirtschaftsverkehr	Konkurrenzsituation als Logistik-Standort Verbesserung der Standortqualität für die Wirtschaft
→ <b>Schienen und Straßen für Europa:</b> Schienen- und Straßenbau zur Standortverbesserung und Beruhigung von Wohngebieten sowie für ÖV-Beschleunigung, Rad- und Fußgängerverkehr, Straßenraumgestaltung im entlasteten Straßennetz	Kapazitätsprobleme, Belastung von Wohngebieten Entlastung von Wohngebieten, Verbesserung des Wirtschaftsstandortes Region Wien, mehr Gestaltungs- und Nutzungsspielräume im bestehenden Straßenraum

Diese Handlungsschwerpunkte werden im Maßnahmenprogramm präzisiert und detailliert.





### 3. Handlungsfeld Mobilität

Mobilität umfasst nicht nur die physischen Ortsveränderungen und die dazugehörigen Mittel Infrastruktur, Fahrzeuge, Fahrpläne, Fahrpreise etc., sondern auch die Raumstruktur – die räumliche Anordnung von Wohngebäuden, Betriebsstätten, Freizeiteinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten etc. – und die zeitliche Organisation von Aktivitäten – Arbeitszeiten, Schulzeiten, Ladenöffnungszeiten. Die Dienstleistung Mobilität kann darüber hinaus auch durch nicht physische Ortsveränderungen erbracht werden: Post, Telefon, Telekommunikation. Die Stadt Wien ist der Auffassung, dass die Verkehrsprobleme heute und die Anforderungen an die Verkehrssysteme in der Zukunft nur mit einem derart umfassenden Mobilitätsverständnis bewältigt werden können.

#### 3.1 Mobilität von Personen

Etwa 75 % der WienerInnen unternehmen mindestens einen Weg pro Tag („Ortsveränderungen außer Haus“). Für jeden der täglichen Wege legen die WienerInnen im Schnitt ca. 5 km zurück und sind für alle täglichen Wege etwas mehr als eine Stunde unterwegs.

Tabelle 6: Mobilität der WienerInnen (alle Tage)

	Frauen		Männer		Insgesamt	
	1993	2001	1993	2001	1993	2001
Nicht außer Haus (%)	26	26	20	22	23	24
Durchschnittliche Unterwegszeit (Min.)	65	63	73	70	69	67
Durchschnittliche Wegentfernung (km) im Binnenverkehr <sup>1)</sup>	4,3	4,4	5,6	5,6	5,0	5,1
Durchschnittliche Zahl der Wege je Person/Tag	<sup>2)</sup>	2,6	<sup>2)</sup>	2,7	2,7	2,7

Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

<sup>1)</sup> Wege innerhalb von Wien

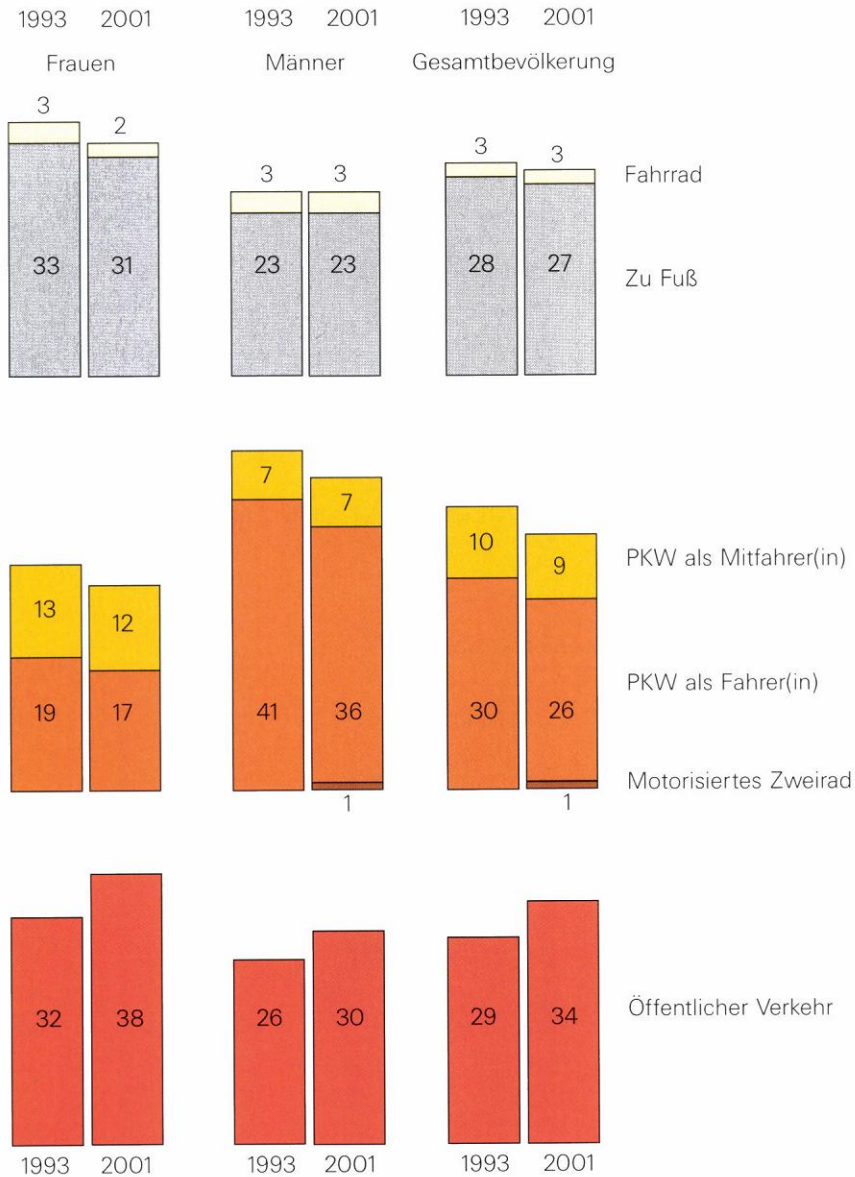
<sup>2)</sup> keine Daten verfügbar

Die durchschnittliche Unterwegszeit und die Wegentfernung der WienerInnen haben sich in den letzten zehn Jahren nur geringfügig verändert. Frauen halten sich im Schnitt weniger lang im Verkehr auf und legen auch kürzere Wege zurück als Männer. Deutliche Veränderungen ergaben sich in den letzten zehn Jahren bei der Verkehrsmittelwahl:



3. Handlungsfeld Mobilität

Abb. 12: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen (alle Tage) in Prozent

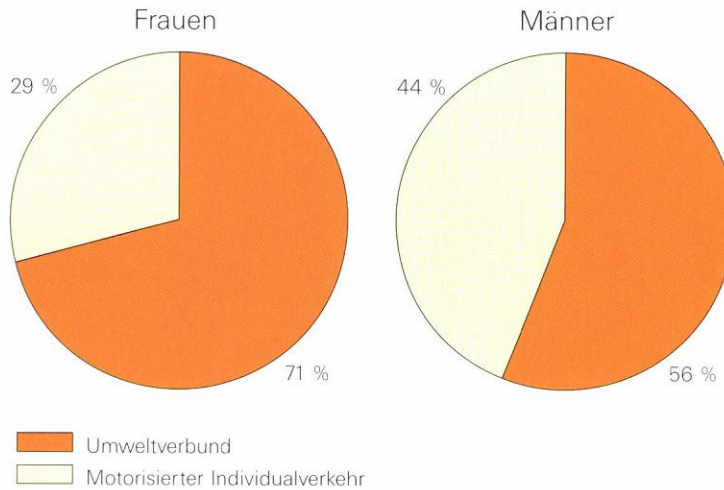


Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs (zu Fuß, Fahrrad) umfasst nahezu ein Drittel aller Wege der WienerInnen. Die Verkehrsmittel des so genannten Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr) haben durch Verlagerungen vom PKW zum Öffentlichen Verkehr von 60 % im Jahr 1993 auf 65 % im Jahr 2001 zugenommen. Bei der Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes erreichen Frauen 71 %, Männer nur 56 %. Das Verkehrsverhalten der Frauen ist dadurch erheblich umweltfreundlicher als das der Männer.

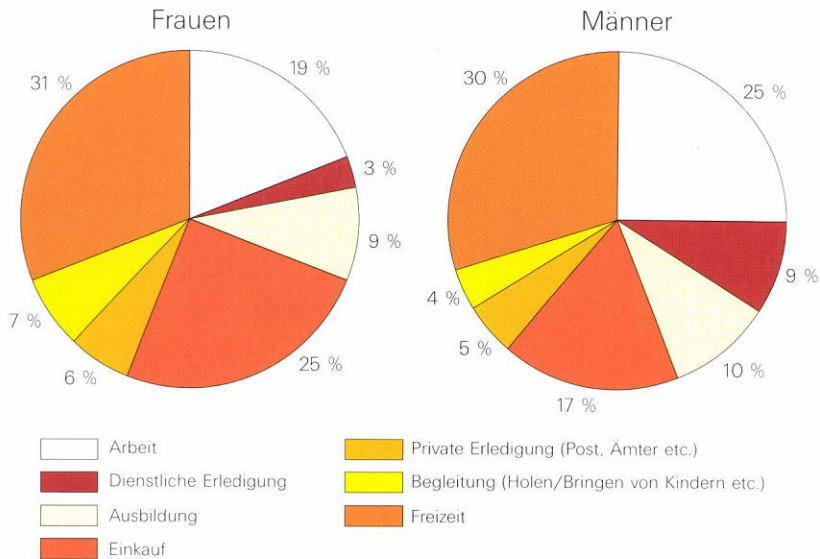


Abb. 13: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen nach Geschlecht 2001 (alle Wege)



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Abb. 14: Wegezwecke der WienerInnen nach Geschlecht 2001 (alle Wege)



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Frauen haben deutlich weniger Aktivitäten als Männer bei den Wegezwecken Arbeit und dienstliche Erledigungen, dafür fast um die Hälfte mehr Gelegenheitsaktivitäten (Einkauf, private Erledigungen, Holen und Bringen). Maßnahmen, die den Gelegenheitsverkehr betreffen, wirken sich auf Frauen besonders aus (siehe auch Kapitel 3.1.1 bis 3.1.6).

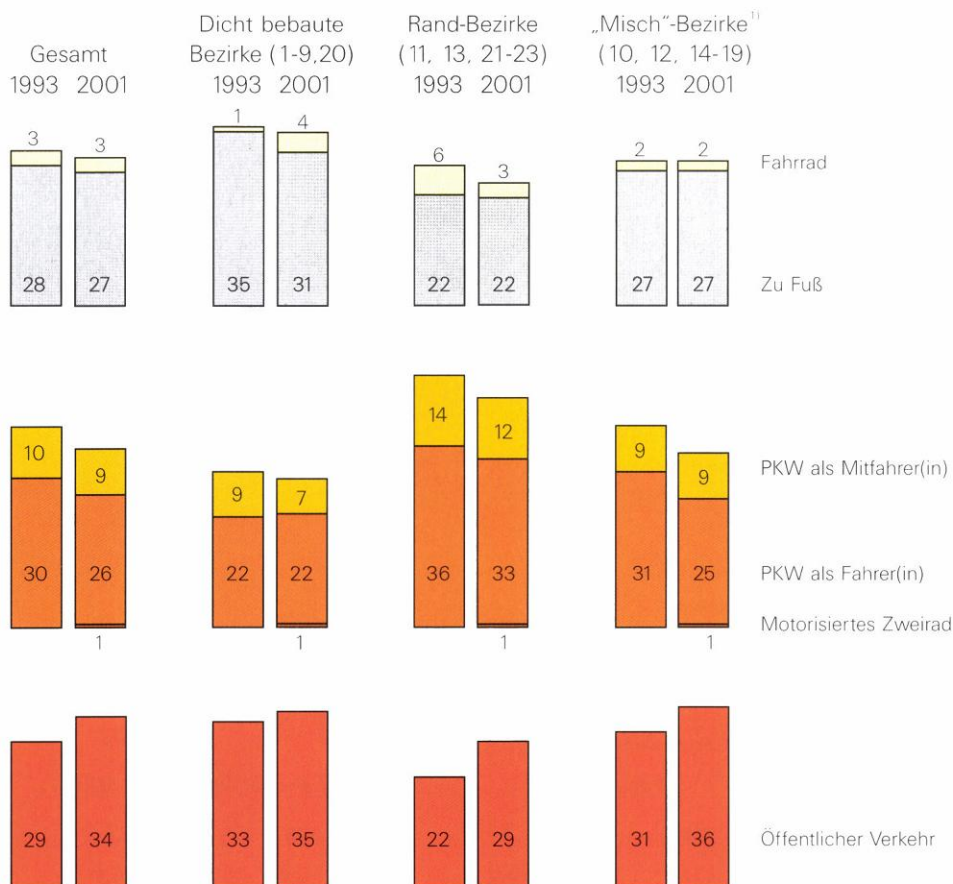




3. Handlungsfeld Mobilität

Deutliche Unterschiede zeigen sich auch zwischen den dicht bebauten Stadtgebieten, den Stadtrandbezirken und dem Umland.

Abb. 15: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen nach Gebietstypen (alle Tage) in Prozent



<sup>1)</sup> Bezirke mit dicht bebauten und locker bebauten Gebieten

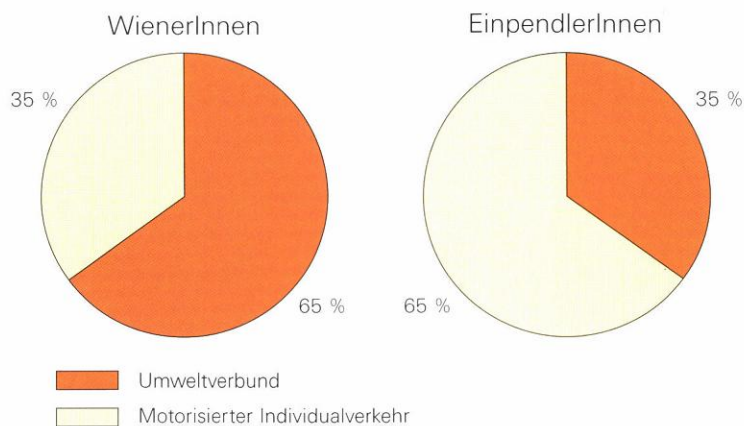
Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Die Verkehrsarten des Umweltverbundes haben im dicht bebauten, gut durchmischten Stadtgebiet wesentlich höhere Anteile als in den Bezirken am Stadtrand. Die deutliche Reduktion des Verkehrsanteils motorisierter Individualverkehrsmittel in den Stadtrandbezirken ist auf eine Mischung verkehrspolitischer und raumstruktureller Maßnahmen zurückzuführen: Der konsequente Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes (U-Bahn nach Floridsdorf, Siebenhirten, Ottakring und Simmering), die Parkraumbewirtschaftung und ein sehr maßvoller Ausbau des Straßennetzes haben ebenso dazu beigetragen wie eine konsequente Erhöhung der Nutzungsintensität um die Stationen der U-Bahn und Angebotserweiterungen für Kultur- und Freizeitaktivitäten in den inneren Stadtbezirken.



Der Verkehr in Wien wird nicht nur durch die WienerInnen selbst, sondern auch durch die EinpendlerInnen aus dem Umland bestimmt. Die Zahl der EinpendlerInnen hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Der Anteil des Umweltverbundes der WienerInnen an allen Wegen liegt bei 65 %. Umgekehrt ist es bei den EinpendlerInnen nach Wien: 65 % nutzen den motorisierten Individualverkehr und nur 35 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Auch der Auspendlerverkehr der WienerInnen nimmt zu, für diesen Verkehr ist die Verkehrsmittelwahl noch ungünstiger: nur 19 % verwenden Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Abb. 16: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen und EinpendlerInnen 2001



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Tabelle 7: Mobilität der WienerInnen und Nicht-WienerInnen in Wien 2001

Verkehrsmittel	Wege in Mio.		Personenkilometer in Mio.	
	abs	%	abs	%
Zu Fuß	1,17	26,0	1,10	4,4
Fahrrad	0,12	2,6	0,44	1,8
Motorisierter Individualverkehr	1,64	36,2	13,30	52,3
Öffentlicher Verkehr	1,59	35,2	10,32	41,5
Summe	4,52	100	25,16	100

Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Socialdata, Mobilität im Wiener Raum, 2001  
Eigene Berechnungen.

Für den Klimaschutz ist die Kilometerleistung des motorisierten Individualverkehrs von entscheidender Bedeutung. Vergleichbare Daten für längere Zeithorizonte stehen nicht zur Verfügung, es ist aber anzunehmen, dass die Fahrleistung in den letzten zehn Jahren zugenommen hat. Diese Annahmen stützen sich auf folgende Entwicklungen:



3. Handlungsfeld Mobilität

- Die Zahl der Kfz hat sich von 1990 bis 2000 um 110.000 vermehrt (+ 17 %).
- Die durchschnittliche Kfz-Verkehrsentwicklung an allen Zählstellen im Wiener Straßennetz betrug von 1990 bis 2000 ca. + 15 %.
- Die Zahl der Einpendler ist in den letzten zehn Jahren ebenfalls stark angestiegen. Dadurch hat sich die Kfz-Fahrleistung der Nicht-WienerInnen in Wien stark erhöht.
- Die durchschnittliche Weglänge der Wege der WienerInnen in Wien ist von 1993 bis 2001 um 2 % gewachsen.

Dem gegenüber steht allerdings eine Verlagerung von Weganteilen der WienerInnen vom Kfz-Verkehr (Kfz als FahrerIn) zu anderen Verkehrsarten um 3 % Punkte zwischen 1993 und 2001. Vor allem auf Grund des Wachstums der Kfz-Fahrleistungen der Nicht-WienerInnen in Wien ist aber eher von einer Zunahme der Kfz-Fahrleistungen auszugehen.

3.1.1 Arbeitspendlerverkehr

Der Arbeitspendlerverkehr der erwerbstätigen WienerInnen umfasst im Jahr 2001 etwa 22 % aller Wege. Dieser Anteil hat sich in den letzten zehn Jahren nicht verändert. Im Geschlechtervergleich weisen die Männer deutlich höhere Anteile an den Arbeitswegen auf. Diese Differenz nimmt allerdings durch die steigende Erwerbsquote der Frauen ab. Männer legen einen Arbeitsweg deutlich häufiger mit dem PKW zurück als Frauen, umgekehrt nutzen Frauen bei Arbeitswegen öffentliche Verkehrsmittel häufiger als Männer.

Tabelle 8: Modal Split der Arbeitswege der WienerInnen 2001 (alle Tage)

Verkehrsmittel	Frauen	Männer
Zu Fuß	14	11
Fahrrad	2	3
Öffentlicher Verkehr	54	39
Motorisierter Individualverkehr – FahrerIn	26	45
Motorisierter Individualverkehr – MitfahrerIn	4	2

Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Die Arbeitswege der Männer sind im Schnitt länger als die der Frauen. Die Arbeitswege im fußläufigen Einzugsbereich liegen bereits unter 15 %. Diese Veränderung ist einerseits Ausdruck der Randwanderung von Bevölkerung und Betrieben, andererseits die Folge der wachsenden Arbeitsteiligkeit und Spezialisierung der Wirtschaft. Schließlich ermöglicht der Ausbau der Verkehrssysteme eine räumlich entkoppelte Standortwahl von Haushalten und Betrieben.

Der Aufwand für den Arbeitsweg unterscheidet sich je nach gewähltem Verkehrsmittel: Die Beschäftigten, die für ihre Arbeitswege hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr





benutzen, legen im Durchschnitt 35 km am Tag zurück und benötigen dafür 65 Minuten. Die Beschäftigten, die für ihre Arbeitswege hauptsächlich den Öffentlichen Verkehr benutzen, legen im Zuge ihrer Arbeitswege im Durchschnitt 30 km am Tag zurück und benötigen dafür 83 Minuten.

Die BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel haben daher einen geringeren Aktionsradius als die NutzerInnen des motorisierten Individualverkehrs, obwohl sie um fast 30 % länger unterwegs sind. Davon besonders betroffen sind Frauen, die den Öffentlichen Verkehr für die Arbeitswege deutlich häufiger nutzen.

Steigender Wohlstand und wirtschaftlicher Strukturwandel haben gemeinsam mit der wachsenden Motorisierung und dem Ausbau der Verkehrssysteme in den letzten Jahrzehnten ein dynamisches Wachstum der Arbeitswege über die Stadtgrenze ausgelöst.

Tabelle 9: Zahl der Arbeitspendler von und nach Wien<sup>1)</sup>

	1961	1971	1981	1991
Einpendler	80.401	103.345	162.270	187.991
Auspendler	22.344	24.590	35.487	48.126
Insgesamt	102.745	127.935	197.974	236.117

<sup>1)</sup> Daten für 2001 werden erst Ende 2003 zur Verfügung stehen.

Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 1961, 1971, 1981, 1991

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei den stadtgrenzenüberschreitenden Arbeitswegen liegt deutlich über dem MIV-Anteil im Binnenverkehr: 63 % der Arbeitswege zwischen Wien und dem Wiener Umland werden mit dem Kfz zurückgelegt, aber nur 45 % innerhalb von Wien. Die wachsende, auf das Kraftfahrzeug orientierte Verflechtung der Arbeitswege in der Region Wien stellt eines der größten Verkehrsprobleme dar.

Der bisherigen Raumordnungspolitik ist es trotz der konzeptionellen Ausrichtung der Siedlungsentwicklung entlang von Siedlungsachsen mit hochwertiger ÖV-Erschließung nicht gelungen, die flächenhafte Ausdehnung der Stadt über ihre Grenzen zu verhindern. Die Gebiete zwischen den Siedlungsachsen erzielten in den letzten Jahrzehnten das höchste Bevölkerungswachstum. Der Wirtschaftsstandort Wien ist bereits und wird auch künftig vor allem von der Verbreitung der Informations- und Kommunikationstechnologie, der steigenden Bedeutung von Innovationen und einer Beschleunigung von Produktzyklen in Produktion und Dienstleistungen bestimmt. Hinzu kommen die Abwanderung produzierender Betriebe und das weitere Wachstum des Dienstleistungssektors mit hohem Qualifikationsniveau der Arbeitskräfte und von personennahen Dienstleistungen niedriger Qualifikation.

Diese Entwicklungsdynamik wird zu einer weiteren Spezialisierung des Arbeitsplatzangebotes führen, eine verstärkte Flexibilisierung der Arbeitszeiten bedeuten und mit einer Ausweitung variabler Arbeitsorte (Desk-Sharing, Heimarbeit) verbunden sein.



3. Handlungsfeld Mobilität

Die Distanzen zwischen Wohnstandorten und Arbeitsplatzstandorten werden weiter zunehmen. Die Standortwahl der Betriebe erfolgt branchenspezifisch sehr selektiv:

- ▮ Flächenintensive Produktionsbetriebe gehen an Standorte am Stadtrand oder im Umland mit Straßenerschließung.
- ▮ Büroimmobilien werden an urbanen Standorten mit hochrangiger Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (U-Bahn, S-Bahn) in prestigeträchtiger Lage oder als kostengünstige flächeneffiziente Bauten mit zumindest guter Straßenerschließung gesucht.

Ausgehend von den derzeitigen Erreichbarkeitsverhältnissen ist davon auszugehen, dass die Standortentscheidungen der Haushalte und der Betriebe innerhalb der Stadtregion weitgehend unabhängig von Arbeitskräfte- bzw. Arbeitsplatzangebot erfolgen, sofern eine Nahelage zu hochrangigen Verkehrsnetzen gegeben ist.

Für die Arbeitswege leiten sich aus den Trends folgende Konsequenzen ab:

- ▮ Die Tendenz zur Verlängerung der Arbeitswege hält ungebrochen an.
- ▮ Eine Abflachung der Verkehrsspitzen und eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsbelastung auf hohem Niveau über den gesamten Tag ist zu erwarten.
- ▮ Tangential orientierte und stadtgrenzenüberschreitende Arbeitswege werden weiter zunehmen.
- ▮ Ein weiteres Wachstum der Kfz-Arbeitswege im Stadtrandgebiet und im Stadtumland ist in Abhängigkeit vom Infrastrukturangebot zu erwarten.



Morgenverkehrsspitze am Gumpendorfer Gürtel





Den **Zielen** des Masterplans Verkehr 2003 entsprechend soll jedoch

- | das Wachstum der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort gebremst werden,
- | der Anteil des Umweltverbundes bei den Arbeitswegen sowohl im Binnenverkehr als auch im Ziel- und Quellverkehr erhöht werden,
- | der Besetzungsgrad der Fahrzeuge im Arbeitspendlerverkehr erhöht werden und
- | die Differenz der Arbeitswegedauer zwischen Öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr verringert werden.

Diese Ziele können nur durch ein abgestimmtes, raumordnungs- und verkehrspolitisches **Maßnahmenprogramm** erreicht werden:

#### (1) Raumordnungspolitische Maßnahmen

- | Die räumliche Durchmischung von Wohnen und Arbeiten soll durch die Flächenwidmungsplanung weiterhin unterstützt werden.
- | Die innere Stadterweiterung und Stadterneuerung soll Vorrang vor der Stadterweiterung am Stadtrand haben.
- | Die Verdichtung von Dienstleistungsarbeitsplätzen an gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Standorten (Hochhäuser bei U-/S-Bahnstationen, Bahnhöfen) soll fortgesetzt werden.
- | Bei der Widmung von Betriebsgebieten ist auf eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad zu achten.

#### (2) Finanzpolitische Maßnahmen

- | Innerregionale Finanzausgleichsmechanismen sollen die Konkurrenz um Einwohner und Arbeitsplätze zwischen der Stadt Wien und den Umlandgemeinden und innerhalb der Umlandgemeinden reduzieren.

#### (3) Infrastrukturelle Maßnahmen

- | Die Netze des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zu weniger gut erschlossenen, verdichteten Betriebsstandorten sollen ausgebaut werden.
- | Das öffentliche Verkehrsangebot im Regionalverkehr von/nach Wien muss weiter ausgebaut werden. Ergänzend dazu muss auch der öffentliche Tangentialverkehr in Kombination mit Zubringerdiensten zu den hochrangigen Netzen verbessert werden.
- | Dezentrale Park & Ride-Anlagen entlang des Bahnnetzes sollen weiter ausgebaut werden.

#### (4) Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

- | Die Fahrzeiten im öffentlichen Oberflächenverkehr müssen durch Bevorrangungsmaßnahmen und Abbau von Störungen durch den motorisierten Individualverkehr verkürzt werden.





3. Handlungsfeld Mobilität

- Ein Ausbau des Straßennetzes ist aus wirtschaftspolitischen Gründen und als Folge des Siedlungswachstums am Stadtrand und im Umland erforderlich. Die dadurch entstehenden Konkurrenzvorteile des motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem Öffentlichen Verkehr müssen durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen in den Zielgebieten des Arbeitsverkehrs kompensiert werden. Die Stadt Wien hat mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 1–9 und 20 einen wesentlichen Schritt bereits durchgeführt. Ergänzend sind Maßnahmen für ein Parkraummanagement auch außerhalb der Bezirke 1–9 und 20 zu entwickeln (siehe auch Kapitel 10: Ruhender Verkehr).
- Neben der Kapazitätsbeschränkung des Stellplatzangebotes in den Zielgebieten ist auch eine Kapazitätssteuerung im Straßennetz zugunsten des Öffentlichen Verkehrs und von Fahrgemeinschaften erforderlich: eine konsequente Bevorrangung des Öffentlichen Verkehrs, ein Fahrspurenmanagement für Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad (siehe auch Kapitel 13: Mobilitätsmanagement).
- Flexible, bedarfsorientierte Versorgungsangebote in den weniger dicht bebauten Stadtrand- und Umlandgebieten sollen ausgebaut werden: Anrufsammeltaxi und Rufbus (siehe auch Kapitel 8: Öffentlicher Verkehr).

3.1.2 Ausbildungsverkehr

Der Ausbildungsverkehr umfasst die Wege zu Schulen, Fachhochschulen, Universitäten und Weiterbildungsinstitutionen.

9 % aller Wege der Wiener Bevölkerung dienen Ausbildungszwecken. Dieser Anteil hat sich in den letzten zehn Jahren nicht verändert. Die Verkehrsmittelwahl ist bei Frauen und Männern annähernd gleich.

Tabelle 10: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen im Ausbildungsverkehr 2001 (alle Tage) in Prozent

Verkehrsmittel	Frauen	Männer
Zu Fuß	27	28
Fahrrad	3	4
Öffentlicher Verkehr	54	54
Motorisierter Individualverkehr	15	14

Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Die Nachfrage im Ausbildungsverkehr wird von zwei gegenläufigen Trends bestimmt: Die Zahl der SchulanfängerInnen wird durch geburtenschwache Jahrgänge zurückgehen. Gleichzeitig verlängern sich die Ausbildungszeiten, sodass die in Ausbildung befindlichen Personen tendenziell konstant bleiben. Die Verlängerung der Ausbildungszeiten ist mit einer Diversifizierung der Ausbildungsangebote verknüpft. In Kombination mit der Entkoppelung der Schulstandortwahl



vom Wohnort könnten sich die Ausbildungswege verlängern und von Fußwegen auf den Öffentlichen Verkehr verlagern. Die Verlängerung der Schulwege wird durch das Wachstum der Ausbildungswege außerhalb des Pflichtschulsektors noch verstärkt. Der Übergang von der 6-Tage- zur 5-Tage-Schulwoche wird zwar die Schulschlusszeiten mehr über den Nachmittag verteilen, allerdings auch zu Überlagerungen mit dem Berufspendlerverkehr führen.

Den **Zielen** des Masterplans Verkehr 2003 entsprechend soll erreicht werden:

- ▮ Vermeidung der Verlagerung von Ausbildungswegen auf den PKW,
- ▮ Verbesserung der Qualität im Öffentlichen Verkehr für den Ausbildungsverkehr,
- ▮ Nutzung der Ausbildungswege im Öffentlichen Verkehr zum Aufbau von StammkundInnen der Wiener Linien,
- ▮ Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit von Schulwegen und
- ▮ Erhöhung des Radverkehrsanteils im Ausbildungsverkehr.



*Sichere Schulwege für selbständige VerkehrsteilnehmerInnen*

Zur Erreichung dieser Ziele sollen folgende **Maßnahmen** umgesetzt werden:

- ▮ Verbesserung der Schulwegsicherheit durch der Gehgeschwindigkeit von Kindern angepasste Ampelphasen, konsequente Gehsteigvorziehungen oder andere Querungshilfen in fußläufigen Einzugsbereichen der Schulen, verkehrsfreie Vorfeldzonen bei Schuleingängen und Verbesserung der Sicherheit bei Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Haltestellenkaps, Aufdopplung der Fahrbahn), Schulwegpläne mit verkehrssicheren Routen, Fahrradkurse und -prüfungen an Schulen,
- ▮ Erschließung von Schulen und Universitäten durch Radwege und Radrouten, Schaffung von gesicherten Fahrradabstellanlagen bei Schulen und Universitäten,
- ▮ Bindung der NutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs im Ausbildungsverkehr als künftige StammkundInnen durch besondere Angebote: z. B. Schülerwettbewerbe, Studententarife, etc. und
- ▮ Limitierung des Stellplatzangebotes in den Zielgebieten des Ausbildungsverkehrs (Universitäten, Fachhochschulen).





### 3.1.3 Freizeitverkehr

Für Freizeitaktivitäten legt die Wiener Bevölkerung 31 % aller Wege zurück. Dieser Anteil hat sich in den letzten zehn Jahren nicht verändert und ist bei Frauen und Männern gleich hoch. Signifikant höher ist der Anteil der Frauen bei der Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und als MitfahrerInnen.

Tabelle 11: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen im Freizeitverkehr 2001 (alle Tage) in Prozent

Verkehrsart	Frauen	Männer
Zu Fuß	25	21
Fahrrad	3	5
Öffentlicher Verkehr	35	26
Motorisierter Individualverkehr – FahrerIn	16	37
Motorisierter Individualverkehr – MitfahrerIn	21	11

Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Die Rahmenbedingungen für das Freizeitverhalten haben sich in den letzten Jahrzehnten dramatisch verändert:

- Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit ist von 50 Stunden (1950) mittlerweile auf 35 bis 40 Stunden gesunken; die Arbeitszeiten sind flexibler und damit auch die Freizeit: Freizeitaktivitäten finden rund um die Uhr statt.
- Die Urlaubsdauer hat sich verlängert.
- Das Pensionsantrittsalter ist im Durchschnitt gesunken, die Lebenserwartung ist deutlich gestiegen.
- Die Ausbildungszeiten haben sich verlängert.
- Durch das gestiegene Haushaltseinkommen entstanden Zweitwohnsitze im Grünen sowie eine Zunahme der Urlaubsreisen und der Reiseweiten.
- Außer-Haus-Freizeitaktivitäten (Essen, Kultur, Sport, Unterhaltung) haben zugenommen.
- Die Zunahme der Außer-Haus-Freizeitaktivitäten und die Vielfalt der Freizeitgeräte hat zu neuen Anforderungen an den öffentlichen Raum geführt: Aufenthaltsflächen für Kommunikation, Unterhaltung, Schanigärten, Events; Fortbewegungsflächen für neue Spiel- und Sportgeräte: Mountain Bikes, Roller Skates, Skate Boards, Roller etc.
- Die Haushaltsstrukturen befinden sich im Wandel, die Zahl der AlleinerzieherInnen und Single-Haushalte nimmt zu. Diese Gruppen verfügen gleichzeitig über soziale Netzwerke, die mehr Freizeit-Mobilität erzeugen.

Diese Veränderungen haben sich auch in der Freizeitmobilität niedergeschlagen: Vor allem am Abend und in der Nacht wächst die Verkehrsnachfrage. Der PKW-Verkehrsanteil steigt – beson-





ders zu den Schwachlastzeiten des Öffentlichen Verkehrs. An Wochenenden wird die Stadt zu Ausflügen ins Grüne oder in Richtung Zweitwohnsitz verlassen, dabei ist der PKW-Verkehrsanteil sehr hoch. Spitzenbelastungen an den Ausfallstraßen der Stadt werden zu Wochenendbeginn und -ende verursacht.

Insgesamt hat die Freizeitmobilität zu einem starken Wachstum des Kfz-Verkehrsanteils geführt. Gleichzeitig hat sich auch die räumliche Struktur des Freizeitangebotes verändert: Das „Beisl ums Eck“ verliert an Bedeutung und wird durch räumlich konzentrierte „Lokalszenen“ ersetzt („Bermuda-Dreieck“, 6., 7., 8. Bezirk, Summerstage, Copa Cagrana etc.); zentrale Kinocenter haben das traditionelle Kino abgelöst, kulturelle Eventangebote in der Umgebung von Wien laden zu Tages- und Wochenendausflügen ein. Dadurch verlängern sich insgesamt die Freizeitwege – in den Zielgebieten treten Probleme durch die Stellplatznachfrage der BesucherInnen sowie durch das nächtliche Verkehrsaufkommen auf.

Die Stadt Wien hat durch eine Reihe von Aktivitäten Einfluss auf das Freizeitverhalten und die Freizeitmobilität genommen: Dazu zählen die mit dem Öffentlichen Verkehr gut erreichbaren Fußgängerzonen und umgestalteten Geschäftsstraßen, die Donauinsel als gut erschlossener zentraler Freizeitbereich, die zahlreichen städtischen Kultur- und Freizeitevents, das zentral gelegene Museums Quartier, die Neugestaltung des Messegeländes im Prater. Hinzu kommen das Nachtbusssystem und die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in U- und S-Bahnen.

Es ist anzunehmen, dass sich die Entwicklungstrends der letzten Jahrzehnte fortsetzen. Dazu zählen vor allem:

- Die Außer-Haus-Freizeitaktivitäten der älteren BewohnerInnen nehmen zu. Ihre Motorisierung steigt und damit auch ihre Mobilität.
- Zum Zweitauto kommen die Zweitwohnung, das Zweithaus. Die städtische Wohnung wird teilweise zum Zweitwohnsitz.
- Stark vernetzte Singlehaushalte nehmen zu.
- Freizeitaktivitäten beanspruchen öffentlichen Raum und geraten in Konflikt mit der verkehrlichen Nutzung.
- Die zunehmende Vielfalt der Lebensstile erfordert flexible Nutzungsmöglichkeiten der Verkehrsmittel und der öffentlichen Räume.

Den Zielen des Masterplans Verkehr 2003 entsprechend soll erreicht werden:

- Verlagerung von Freizeitwegen auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes,
- Verbesserung der fußläufigen und fahrradmäßigen Erreichbarkeit von städtischen Kultur- und Freizeiteinrichtungen, insbesondere für Kinder,
- keine Verlängerung der Freizeitwege und
- Ausweitung des Angebotes für Aufenthaltsnutzungen im öffentlichen Raum.





Freizeitverkehr gewinnt an Bedeutung

Zur Erreichung dieser Ziele sind folgende **Maßnahmen** vorgesehen:

- Ausweitung der ständigen und temporären Kfz-freien oder -armen Plätze und Straßen durch Umsetzung des 50-Orte-Programms der Stadt Wien,
- Neugestaltung von Einkaufsstraßen und Plätzen mit vergrößertem Flächenangebot für den nichtmotorisierten Verkehr und hoher Aufenthaltsqualität,
- verstärkte Förderung von vielfältigen städtischen Kultur- und Freizeitangeboten,
- Verbesserung des Platzangebotes zur Mitnahme von Fahrrädern und Freizeitgeräten in öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Bewilligung von Freizeitzentren (Kinozentren, Erlebniswelten etc.) nur an Standorten mit guter öffentlicher Verkehrserschließung und
- Parkraummanagement in Zielgebieten des Freizeitverkehrs (z. B. Stadthalle).

#### 3.1.4 Tourismusverkehr

Der Städtetourismus hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen und ist zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor für Wien geworden.

Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs hat sich die Zahl der Touristenankünfte von 2,7 auf 3,3 Millionen (+ 22 %) erhöht; etwa 25 % der Touristen kommen mit der Bahn, 13 % mit dem Bus, 30 % mit dem Flugzeug, 29 % mit dem eigenen PKW und 2 % mit dem Schiff oder Rad.

Der Tourismusverkehr verursacht vor allem räumlich und zeitlich begrenzte Probleme. Dies betrifft in erster Linie das Anfahren, Halten und Parken der Touristenbusse bei den Sehens-



würdigkeiten und das Abstellen der Busse außerhalb ihrer Betriebszeiten. Bereits im Verkehrskonzept 1994 wurden zahlreiche Maßnahmen für den Tourismusverkehr formuliert, die zum größten Teil auch realisiert wurden: eine besondere Bewerbung der Anreise mit der Bahn, die Zeitkarte der Wiener Linien im Individual- und Gruppenreisepackage, eine Routeninformation zur Erreichung des Quartiers, gesicherte und umwelttechnisch abgeschirmte Busabstellplätze, die Bewirtschaftung der Abstellplätze für Touristenbusse mit gestaffelten Gebühren, Stadtführungen zu Fuß, mit dem Rad und mit der Straßenbahn, ein Busguide für die Busunternehmen.

Sowohl beim „normalen“ Städtetourismus als auch beim Kongresstourismus ist in Zukunft weiteres Wachstum zu erwarten. Besonders der organisierte „Seniorentourismus“ und ein eventorientierter Städtetourismus werden boomen. Das bedeutet, dass mit einer weiteren Zunahme des bus- aber auch des schiffsorientierten Tourismus (Donau) zu rechnen sein wird.

Den **Zielen** des Masterplans Verkehr 2003 entsprechend soll im Tourismusverkehr folgendes erreicht werden:

- | Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs im Urlauberreiseverkehr,
- | möglichst hohe Verkehrsanteile des Umweltverbundes im Urlauberlokalverkehr und
- | Minimierung der negativen Folgewirkungen des Touristenbusverkehrs.

Zur Erreichung dieser Ziele werden folgende **Maßnahmen** verfolgt:

- | Verstärkte Information über die Anreisemöglichkeiten mit der Bahn und die Angebote des Öffentlichen Verkehrs in Wien,
- | Bewerbung von Stadtführungen zu Fuß, mit dem Rad und der Straßenbahn,
- | weitere Schaffung von bewirtschafteten und gesicherten Busparkplätzen sowie Sicherung bzw. Ersatz bei Verlust bestehender Busparkplätze bzw. Busgaragen,
- | Beibehaltung der gestaffelten Parkgebühren,
- | verpflichtende Vorschreibung der Errichtung von Busparkplätzen beim Neubau von Hotels durch Novellierung des Garagengesetzes. (Eine Ausgleichsabgabe im Fall der Nichterrichtung soll für die Anlage von zentralen Busparkplätzen zweckgewidmet werden) und
- | Sicherung der bestehenden Aus- und Einstiegsstellen für Busse in vertretbarer Entfernung zu den bedeutenden Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Das letzte Bustourismuskonzept stammt aus dem Jahr 1991. Eine Überarbeitung wird bis 2004 erfolgen. Dabei soll nochmals überprüft werden, ob eine Busorganisationsgesellschaft für den Betrieb von Busterminals, als Anlaufstelle für den Bustourismus und zum Aufbau und Betrieb eines zentralen Businformations- und Leitsystems eingerichtet werden soll, wer diese Aufgabe übernehmen und wie die Finanzierung erfolgen könnte.





3. Handlungsfeld Mobilität

3.1.5 Versorgungsverkehr

Ca. 26 % der Wege der Wiener sind dem Einkaufen und privaten Erledigungen zuzurechnen. Dabei treten große geschlechtsspezifische Unterschiede auf: Frauen legen um ein Drittel mehr Wege im Versorgungsverkehr zurück als Männer und benützen signifikant öfter die Verkehrsarten des Umweltverbundes.

Tabelle 12: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen im Versorgungsverkehr 2001 (alle Wege) in Prozent

Verkehrsart	Frauen	Männer
Zu Fuß	50	42
Fahrrad	2	2
Öffentlicher Verkehr	27	22
Motorisierter Individualverkehr – FahrerIn	12	29
Motorisierter Individualverkehr – MitfahrerIn	9	5

Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien, 2003, Wien, 2002.

Ohne steuernde Eingriffe sind folgende Entwicklungen in der Raumstruktur und im Einkaufsverhalten zu erwarten, die den Versorgungsverkehr wesentlich beeinflussen:

Der Konzentrationsprozess von Dienstleistungsangeboten an hochwertigen, sehr gut erreichbaren Standorten wird sich fortsetzen. Dazu zählen U- und S-Bahnstationen im dicht bebauten Stadtgebiet und das hochrangige Straßennetz in Stadtrand- und Umlandgebieten. Im dicht bebauten Gebiet nimmt dadurch die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs zu, im Stadtrandbereich sind Verlagerungen zum Kfz-Verkehr zu erwarten. Zudem wird der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes in den Stadtrandgebieten und im Umland (S1, S2, A2, A4, A5) weitere attraktive Standorte für flächenintensive Einkaufs- und Fachmarktzentren schaffen. Der Konzentrationsprozess auf attraktive Standorte ist mit einem starken Flächenwachstum pro Geschäft verbunden. Gleichzeitig setzt sich der flächenhafte Rückgang kleiner Einzelhandelsgeschäfte fort. Das führt auch in den dichtbebauten städtischen Gebieten zu längeren Wegen und zur Nutzung des PKW für Einkaufs- und Erledigungsfahrten. Bereits in den letzten acht Jahren hat sich der Anteil der Einkaufswege im fußläufigen Einzugsbereich von 59 % auf 56 % verringert. Gleichzeitig hat sich die Anzahl der Lebensmitteleinzelhandelsgeschäfte um ein Drittel reduziert.

Die Öffnungszeiten von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen werden weiter flexibilisiert. Der Trend zur „24-Stunden-Stadt“ bzw. zur „Rund-um-die-Uhr-Gesellschaft“ setzt sich auch in Wien durch. Dies führt einerseits zu einer stärkeren Aufteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag, erhöht aber vor allem in den Schwachlastzeiten des Öffentlichen Verkehrs den Trend zum Kraftfahrzeug, vor allem in den Nachtstunden. Online-Dienste werden wachsen. Dadurch könnten private Einkaufs- und Erledigungsfahrten durch optimierte Zustelldienste und virtuelle Transaktionen substituiert werden. Einkaufen wird zunehmend mit Freizeitaktivitäten gekoppelt



und als Event inszeniert. Daraus ergeben sich neue Chancen und Risiken für innerstädtische Einkaufsstraßen und -zentren, die in einem harten Wettbewerb mit Shopping- und Freizeitzentren am Stadtrand stehen werden.

Österreich hat einen im internationalen Vergleich niedrigen Anteil an erwerbstätigen Frauen. Dieser Anteil wird sich erhöhen. Das könnte auch mit einer Erhöhung des PKW-Fahrtenanteils der Frauen beim Einkaufen verbunden sein. Der Trend im Einkaufsverkehr geht eindeutig in Richtung Verlängerung der Wege und Erhöhung der Verkehrsleistung. Allerdings sind große räumliche Unterschiede zu erwarten. Während im dicht bebauten Gebiet und im Einzugsbereich des hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetzes die KFZ-Fahrten stagnieren oder abnehmen könnten, sind im Stadtrandgebiet Zuwächse zu befürchten.

Den **Zielen** des Masterplans Verkehr 2003 entsprechend soll für den Versorgungsverkehr folgendes erreicht werden:

- | Dämpfung des Wachstums der durchschnittlichen Weglängen im Versorgungsverkehr,
- | Verlagerung von Versorgungsverkehr auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes und
- | Aufrechterhaltung einer flächendeckenden Nahversorgung, vor allem im Lebensmittelhandel.



*Einkaufsverkehr mit kurzen Wegen in multifunktionalen Geschäftsstraßen*

Zur Erreichung der Ziele sind folgende **Maßnahmen** vorgesehen:

**(1) Raumordnungspolitische Maßnahmen**

- | Die Widmung von Einkaufszentren und Fachmärkten wird auf bestimmte, in den überörtlichen Entwicklungsplänen (Stadtentwicklungsplan, Stadtteil- und Bezirksentwicklungspläne) festgelegte Flächen beschränkt. Eine Anbindung an leistungsfähige



öffentliche Verkehrsmittel sowie Verkehrsuntersuchungen über die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen sind Voraussetzung für die Widmung.

- | Die Stadt Wien nimmt durch eine gezielte Bodenpolitik Einfluss auf die Bodennutzung von Stadterweiterungsgebieten, damit ausreichend Flächen für Nahversorgung und soziale Infrastruktur verfügbar sind.

#### (2) Infrastrukturelle Maßnahmen

- | Die Anbindung bereits bestehender peripherer Einkaufszentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll in Verbindung mit einer Reduktion und/oder Bewirtschaftung des Stellplatzangebots verbessert werden. Dadurch soll eine zusätzliche Aufwertung peripherer Einkaufszentren in Relation zu den innerstädtischen Zentren und Geschäftsstraßen vermieden werden.
- | Die Entwicklung von verkehrsberuhigten, multifunktionalen Geschäftsstraßen (Mariahilfer Straße, Neubaugasse, u. a.) wird fortgesetzt. Dazu zählen eine fußgängerfreundliche Ausgestaltung, die Erschließung für den Radverkehr, Öffentlicher Verkehr an der Oberfläche, räumlich und zeitlich flexible Angebote für Aufenthaltsfunktionen: Schanigärten, temporäre Fußgängerzonen sowie eine hohe Qualität der Straßenraumgestaltung (Bodenbeläge, Beleuchtung, Bepflanzung, Witterungsschutz).

#### (3) Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

- | In Geschäftsstraßen und auf Plätzen sollen regelmäßig autofreie Zeiten eingerichtet werden.
- | Entwicklung eines über die Parkraumbewirtschaftung hinausgehendes gezieltes Parkraummanagement.
- | Entwicklung eines Anlieferungsmanagements in Geschäftsstraßen.

#### (4) Förderungen

- | Die bereits bestehende Förderung der Nahversorgung soll weiter fortgesetzt werden.
- | Pilotprojekte zur Substitution von PKW-Einkaufsfahrten durch Sammelzustellungen sollen gefördert werden. Dies betrifft vor allem infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen zur Sammlung, Zustellung und Zwischenlagerung der Waren sowie die Evaluierung derartiger Projekte. Sollten sich Pilotprojekte als erfolgreich erweisen, sind die Planungs- und Förderungsinstrumente (Flächenwidmung, Bauordnung, Wohnbauförderung etc.) so zu verändern, dass Vorsorge für notwendige Flächensicherungen und die bauliche Infrastruktur getroffen wird (dezentrale Lagerflächen, Lagerräume oder Schließfächer in Wohnhausanlagen etc.).

#### (5) Fiskalische Maßnahmen

Für bestehende und neue Einkaufs- und Fachmarktzentren ab einer bestimmten Größenordnung





soll eine Verkehrsanschlussabgabe gemäß dem Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 eingeführt werden. Die Abgabe sollte allerdings nur im Gleichklang mit den Umlandgemeinden eingeführt werden. Die finanziellen Mittel sollen zweckgebunden für die Förderung der Erschließung der Einkaufszentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Radverkehr sowie für den Klein- und Einzelhandel eingesetzt werden (siehe auch Kapitel 10: Ruhender Verkehr).

### 3.1.6 Geschäftsverkehr und Begleitung von Personen (Abholen und Bringen)

Der Geschäftsverkehr umfasst den überregionalen und regionalen Ziel- und Quellverkehr des Standortes Wien und die geschäftlichen und dienstlichen Erledigungen in Wien selbst. Der internationale Geschäftsverkehr ist durch die Globalisierung der wirtschaftlichen Verflechtung ein dynamischer Wachstumsmarkt. Auch im Binnenverkehr ist davon auszugehen, dass die zunehmende Dienstleistungsorientierung der städtischen Wirtschaft zu einer Zunahme der Wege und vor allem der Verkehrsleistung des Geschäftsverkehrs geführt hat. Im Jahr 2001 sind ca. 6 % der Wege der WienerInnen den geschäftlichen/dienstlichen Erledigungen zuzurechnen. Männer legen allerdings dreimal so viele Wege im Geschäftsverkehr zurück wie Frauen.

Die Begleitwege (Abholen und Bringen) umfassen ebenfalls 6 % der Wege. Diese Wege werden aber im Gegensatz zu den geschäftlichen Wegen von Frauen doppelt so oft zurückgelegt wie von Männern.

Beim Geschäftsverkehr und bei den Begleitwegen werden die unterschiedlichen gesellschaftlichen Rollen von Frauen und Männern besonders deutlich. Dieser Unterschied drückt sich auch in der Verkehrsmittelaufteilung aus. Die Frauen haben einen doppelt so hohen Anteil bei den Verkehrsarten des Umweltverbundes wie die Männer.

Tabelle 13: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen bei geschäftlichen/dienstlichen Erledigungen und bei Begleitwegen 2001 (alle Tage) in Prozent

Verkehrsart	Frauen	Männer
Zu Fuß	33	10
Fahrrad	2	3
Öffentlicher Verkehr	26	17
Motorisierter Individualverkehr – FahrerIn	34	65
Motorisierter Individualverkehr – MitfahrerIn	5	5

Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien, 2003, Wien, 2002.



### 3. Handlungsfeld Mobilität

Für den die Stadtgrenzen überschreitenden Geschäftsverkehr liegen keine Daten vor. Es ist allerdings davon auszugehen, dass durch die Öffnung der Grenzen nach Osten und die wirtschaftliche Integration der Europäischen Union ein dynamisches Wachstum stattgefunden hat. Die Wachstumssektoren der städtischen Wirtschaft liegen in Zukunft in erster Linie im Forschungs- und Entwicklungssektor und bei den unternehmens- und personenbezogenen Diensten (Beratung, Gesundheit, Service etc.). Es handelt sich um mobilitätsintensive Branchen, deren Verkehrsmittelwahl als sehr flexibel anzusehen ist.

Die Region Wien befindet sich zudem in einem internationalen Standortwettbewerb um die Ansiedlung und Verankerung überregionaler Entscheidungs-, Kontroll- und Entwicklungszentren. Die Erreichbarkeit im internationalen Personenverkehr ist dabei ein wichtiges Standortkriterium. Schließlich suchen die Wachstumsbranchen des Dienstleistungssektors gut erreichbare Standorte, die mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. An diesen Standorten ist eine Konzentration und Bündelung von Aktivitäten zu erwarten. Dadurch entstehen Chancen für den Öffentlichen Verkehr aber auch für den Radverkehr, Verkehrsanteile im innerstädtischen Geschäfts- und Erledigungsverkehr zu gewinnen.

Die **Ziele** des Masterplans Verkehr 2003 für den Geschäftsverkehr liegen in der:

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Standortes Wien im internationalen Personenverkehr,
- Erhöhung des Marktanteils der Bahn im internationalen Personenverkehr,
- Schaffung hochwertiger Standorte für Dienstleistungsunternehmen durch die Verkehrssystementwicklung und
- Verlagerung von Fahrten im innerstädtischen Verkehr auf den Umweltverbund.

Zur Erreichung dieser Ziele sind folgende **Maßnahmen** vorgesehen:

#### (1) Raumordnungspolitische Maßnahmen

- Die Nachfrage nach verdichteten Forschungs-, Entwicklungs- und Bürostandorten wird im fußläufigen Einzugsbereich der Stationen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel abgedeckt.
- Die Genehmigung von neuen Hochhausstandorten ist an die Erschließung mit U-Bahn, S-Bahn oder mehreren Straßenbahn- und Buslinien gebunden. Ein PKW-Verkehrsanteil von 25 % darf dabei nicht überschritten werden (Kriterienkatalog für Hochhausstandorte, 2002). Besonders geeignet für die Entwicklung von verdichteten Bürostandorten sind die innerstädtischen Bahnhöfe Wien Mitte, Wien West, Wien Süd und Wien Nord.
- Eine zielorientierte Standortentwicklung wird durch die Bodenpolitik und die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung der Stadt Wien unterstützt. Die kleinräumige Durchmischung des dicht bebauten Stadtgebietes mit Büronutzungen soll durch die Widmung als gemischtes Baugebiet erhalten werden.







*Geschäftsverkehr – schnell und flexibel*

## (2) Infrastrukturelle Maßnahmen

- Um die Erreichbarkeit des Standortes Wien im überregionalen Geschäftsverkehr zu verbessern, sind vorrangig die Hochleistungsverbindungen auf der Schiene in Richtung München, Prag, Budapest, Zagreb, Laibach und Mailand auszubauen. Dadurch soll auch eine Verlagerung vom Flugzeug auf die Bahn erreicht werden. Neben den Strecken ist auch die Erneuerung der Bahnhöfe (Bahnhofs offensive) ein entscheidender Faktor für die Ertüchtigung der Bahn für den Geschäftsreiseverkehr.
- Der Flughafen Wien soll seine Funktion als Drehscheibe (Hub) für Mittel- und Osteuropa weiter stärken. Dafür sind ausreichende Kapazitäten so bereitzuhalten, dass eine möglichst umweltschonende Abwicklung des Flugverkehrs im Raum Wien erfolgt.
- Verdichtete Bürostandorte, die bisher nicht an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind, sollen entsprechend erschlossen und an das Radroutennetz angebunden werden.

## (3) Rechtliche Maßnahmen

Die im Garagengesetz vorgeschriebene Mindestanzahl von Stellplätzen für Büro- und Geschäftsbauwerke soll durch die Möglichkeit zur Festlegung einer Obergrenze ergänzt werden. Als Orientierungshilfe für die Behörde soll ein Kriterienkatalog für die Festsetzung von Obergrenzen erstellt und in Form einer Richtlinie festgehalten werden.

Die Begleitwege betreffen zum größten Teil das Bringen und Abholen von Kindern zum Kindergarten, in die Schule und zu Freizeitaktivitäten. Auf Grund des Trends zu größeren Entfernungen zwischen Wohnstandort, Schulstandort (freie Schulwahl) und den Freizeitaktivitäten ist mit einer Zunahme dieses Wegezwecks pro Kind und einem Wachstum der KFZ-Nutzung für diesen Wegezweck zu rechnen. Dieser Trend wird allerdings durch den absoluten Rückgang der Kinder-





3. Handlungsfeld Mobilität

und Jugendlichenzahl wiederum kompensiert. Auf Grund der Zunahme von pflegebedürftigen SeniorInnen ist auch eine Zunahme von Begleitwegen für SeniorInnen zu erwarten.

Folgende **Ziele** werden verfolgt:

- ▮ Verringerung der Notwendigkeit für Begleitwege,
- ▮ Erhaltung des hohen Verkehrsmittelanteils des Umweltverbundes und
- ▮ Anpassung des öffentlichen Straßenraumes und des Öffentlichen Verkehrs an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen.



Holen/Bringen von Kindern

Dazu sind folgende **Maßnahmen** erforderlich:

- ▮ Verbesserung der fußläufigen und fahrradmäßigen Erreichbarkeit von städtischen Kultur- und Freizeiteinrichtungen, insbesondere für Kinder,
- ▮ Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit von Schulwegen,
- ▮ Beseitigung von Angsträumen im öffentlichen Raum und
- ▮ Ausbau von Querungshilfen im Straßennetz, niveaugleicher Einstieg bei öffentlichen Verkehrsmitteln, kurze Haltestellenabstände.

### 3.2 Güterverkehr

Ein gut funktionierender Güterverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für die Qualität Wiens als Wirtschaftsstandort. Da der innerstädtische Güterverkehr hauptsächlich auf Kraftfahrzeuge angewiesen ist und kaum auf andere Verkehrsarten ausweichen kann, ist er von Verkehrsstaus, Parkplatzmangel und Behinderungen im Straßenraum besonders negativ betroffen. Der Güterverkehr verursacht aber auch Probleme: 10 % der Kfz-Fahrten sind für 20–25 % der CO<sub>2</sub>-



Emissionen und 70 % der Stickoxidemissionen verantwortlich. Der LKW-Verkehr hat auch einen wesentlichen Anteil an den Lärmbelastungen und trägt überproportional zur Straßenabnutzung bei. 95 % des Güterverkehrs in Wien ist Binnenverkehr. Nur 5 % sind Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Gleichzeitig sind aber die Fahrleistungen des von Wien erzeugten LKW-Verkehrs außerhalb von Wien ca. 10–20 mal so hoch wie die Fahrleistungen im Binnenverkehr. Die Bedingungen für die Verkehrsmittelwahl in Wien (z. B. Qualität der intermodalen Terminals) haben daher große Auswirkungen auch außerhalb von Wien.

Die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen im Binnengüterverkehr hat in den letzten Jahren abgenommen oder stagniert.

Tabelle 14: Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen im Binnengüterverkehr in Wien

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Verkehrsleistungen in Mio. Tonnenkilometer	71,6	58,6	63,0	60,2	63,2	71,1
Verkehrsleistungen in Mio. Tonnen	11,39	9,66	9,87	9,14	9,74	11,16

Quelle: Statistik Austria, Güterverkehrsstatistik 1991–2001

Diese Entwicklungstendenz wird auch durch die Auswertung der händischen und automatischen Straßenverkehrszählung bestätigt:

Tabelle 15: Ergebnisse der händischen Straßenverkehrszählung an ausgewählten Straßenquerschnitten (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr)

Querschnitte	Schwerer Güterverkehr <sup>4)</sup>			Güterverkehr gesamt		
	1990	1995	2000	1990	1995	2000
Donaukordon	21.324	21.194	20.921	40.496	45.379	44.630
Innerhalb des Gürtels <sup>1)</sup>	5.711	5.335	3.994	15.608 <sup>3)</sup>	18.252	15.530
Außerhalb des Gürtels <sup>2)</sup>	5.152	6.033	5.435	12.393	16.150	14.055

<sup>1)</sup> Margaretengürtel / Südtirolerplatz, Landstraßer Hauptstraße, Mariahilfer Straße, Pilgrambrücke, Karlsplatz

<sup>2)</sup> Wattgasse, B 7/Schnellbahnbrücke, Hadikgasse

<sup>3)</sup> ohne Mariahilfer Straße (gesperrt wegen U-Bahnbau)

<sup>4)</sup> LKW über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht inklusive Sattelzüge

Quelle: MA 18, Auswertung der händischen Straßenverkehrszählung 2000 auf Autobahnen, Bundesstraßen und Gemeindestraßen, Wien, 2001

Der Rückgang bzw. die Stagnation des Güterverkehrs innerhalb Wiens dürfte auf die Abwanderung industrieller und gewerblicher Produktionsstätten, den Rückgang der Neubautätigkeit und die Reduktion von Einzelhandelsgeschäften zurückzuführen sein. In den nächsten zehn Jahren ist keine Trendumkehr zu erwarten, da sich die städtischen Zentren generell zu Dienstleistungs-

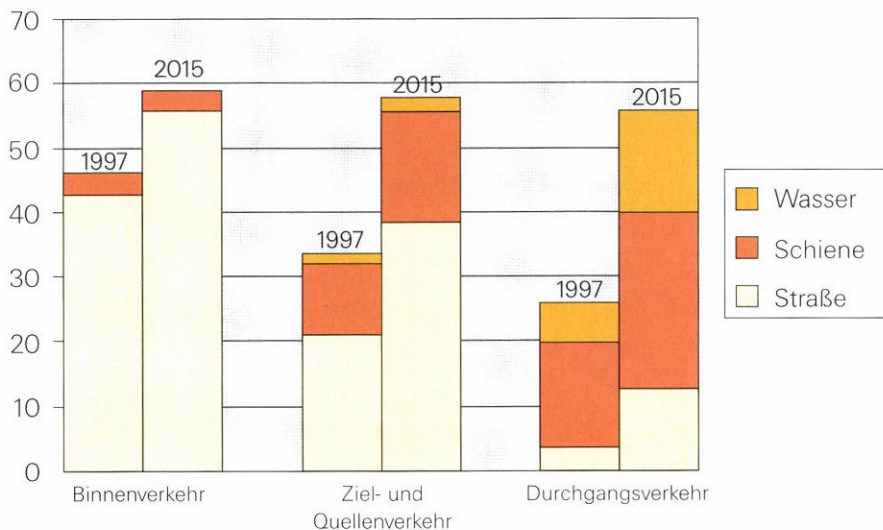


3. Handlungsfeld Mobilität

standorten wandeln und die industriell-gewerbliche Produktion an den Stadtrand, ins Umland oder überhaupt an Niedriglohnstandorte abwandert. Die Bedingungen für den Binnengüterverkehr wurden durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den letzten zehn Jahren verbessert. Dennoch bleiben räumliche und zeitliche Problemschwerpunkte bestehen. Dies betrifft die Belieferung von Geschäftsstraßen und die regelmäßigen Verkehrsstaus im hochrangigen Straßennetz, das teilweise bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet ist. Im Ziel- und Quellverkehr sowie im Durchgangsverkehr waren in den 90er Jahren erhebliche Zunahmen des Güterverkehrsaufkommens zu verzeichnen: ca. + 30 % im Ziel- und Quellverkehr, + 65 % im Durchgangsverkehr von 1991 bis 1997 in der Knotenregion Wien (Wien und die Politischen Bezirke Baden, Bruck/Leitha, Eisenstadt, Eisenstadt-Umgebung, Gänserndorf, Korneuburg, Mistelbach, Mödling, Neusiedl, Rust, Tulln, Wien-Umgebung). Aktuellere Daten zur Knotenregion Wien bzw. konsistente Zeitreihen für die Stadt Wien selbst stehen derzeit nicht zur Verfügung.

Dieses Wachstum begründet sich aus der Ostöffnung, der Integration Österreichs in die Europäische Union und der fortschreitenden Integration der Weltwirtschaft. In den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren wird in Folge der EU-Erweiterung eine Fortsetzung dieser Dynamik erwartet.

Abb. 17: Entwicklung des Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr im Güterverkehr in Mio. Tonnen pro Jahr in der Knotenregion Wien



Quelle: HERRY M.: Güterverkehr in Österreich. In: ÖROK Schriftenreihe Nr. 100, Wien, 1994.  
HIESS H., ROSINAK W., Initiative TEN-Knoten Region Wien, Endbericht, Wien, 2000.

Vor allem im Durchgangsverkehr könnte sich durch eine Überlagerung von weiteren Marktanteilsgewinnen des LKW mit Routenverlagerungen in die Region Wien – durch Aufhebung der Kontingente – ein überproportionaler Anstieg ergeben.





Tabelle 16: Grenzüberschreitender Straßenverkehr mit Osteuropa in der Knotenregion Wien, Prognose bis 2010 ohne Maßnahmen

Durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr LKW/Werktag	1987	1994	2010	
			ohne Routenverlagerung	mit Routenverlagerung
Ziel- und Querverkehr	165	300	2.000	2.000
Durchgangsverkehr	182	950	3.040	6.000
Insgesamt	347	1.250	5.040	8.000

Quelle: HIESS H.: Verkehrsentwicklung in der Ostregion. In: PGO, Berichte/Veröffentlichungen 1/1997.

Die Stadt Wien steht im Güterverkehr vor mehreren Herausforderungen:

- Im Binnenverkehr soll ein möglichst störungs- und behinderungsfreier Ablauf ermöglicht werden.
- Trotz stagnierendem Binnenverkehrsaufkommen ist eine effiziente Abwicklung zur Reduktion der Umweltbelastungen und zur Entschärfung räumlicher und zeitlicher Problemschwerpunkte erforderlich.
- Die Entwicklung des Straßennetzes muss so erfolgen, dass ein Abbau des Staurisikos an besonders neuralgischen Straßenabschnitten bei gleichzeitiger Entlastung der Wohnbevölkerung und sensibler Nutzungen erfolgt, ohne dass der Anreiz zur Kfz-Nutzung stark erhöht wird.

Die **Ziele** des Masterplans Verkehr für den Güterverkehr bestehen dementsprechend in der:

- Entwicklung der Region Wien zu einem transeuropäischen Netzknoten (TEN-Knoten Region Wien),
- Entwicklung Wiens zu einem Kompetenzzentrum Logistik,
- Verlagerung des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs vom LKW auf die Bahn und das Schiff,
- Reduktion des Leerfahrtenanteils, Erhöhung der Auslastung der Fahrzeuge,
- Reduktion der Umweltbelastung und
- Reduktion der Straßenabnutzung.

Die Stärkung der „**Logistik-Kompetenz**“ des Standortes Wien ist ein Handlungsschwerpunkt der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der Stadt Wien.

Zur Erreichung der Ziele sind folgende **Maßnahmen** vorgesehen:

#### (1) Infrastruktur

Zur Entwicklung des TEN-Knotens Region Wien ist ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Ertüchtigung der Infrastruktur erforderlich; es umfasst sowohl den Ausbau von Strecken als auch die Errichtung leistungsfähiger Güterterminals. Dieses Infrastrukturpaket wurde im



3. Handlungsfeld Mobilität

Rahmen der „Initiative TEN-Knoten Region Wien“ gemeinsam mit dem Land Niederösterreich, den ÖBB, dem BMVIT und der Wirtschaftskammer Wien entwickelt und im bereits vom Gemeinderat beschlossenen Positionspapier Wiens zur europäischen und zur nationalen Verkehrspolitik verankert.

**(2) Kompetenzzentrum Logistik**

Folgende bereits eingeleitete oder begonnene Maßnahmen sollen fortgeführt werden:

- Die Einrichtung von Fachhochschullehrgängen für Logistik,
- die Förderung der „TINA Vienna Transport Strategies GmbH“ als Kompetenzzentrum für die europäische Infrastrukturplanung und
- die Förderung von F&E-Programmen und -Projekten im Rahmen der bestehenden Förderschienen (INTERREG, PACT, Logistik Austria Plus etc.).

Folgende zusätzliche Maßnahmen sind erforderlich:

- Kurzfristige Entwicklung der Terminals Inzersdorf und des Hafens Wien zu Güterverkehrs- und Logistikzentren, sowie
- mittelfristige Entwicklung eines dritten Güterverkehrszentrums im Nordosten von Wien.

Dazu sind folgende Aktivitäten notwendig:

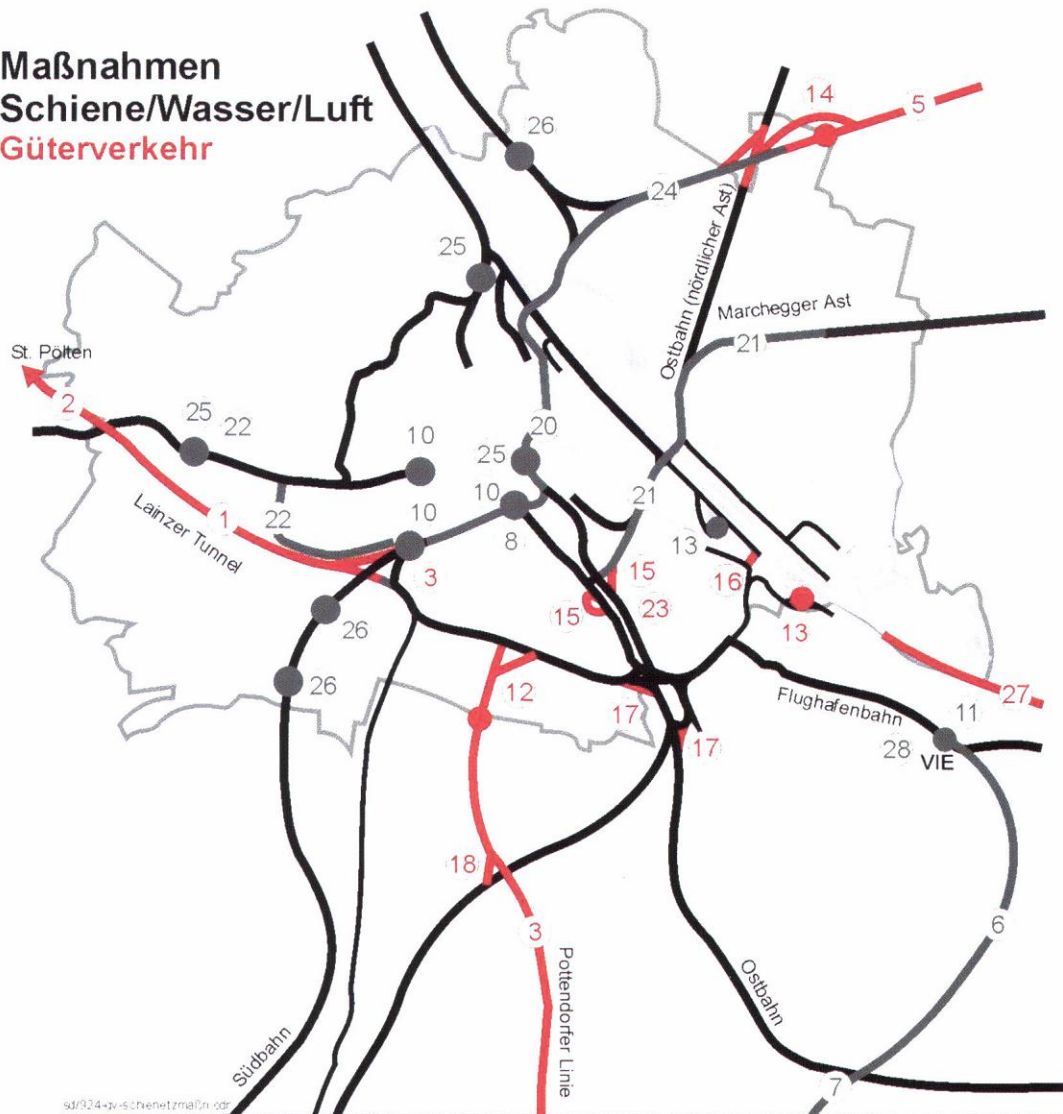
- Flächensicherung und -verfügbarmachung für Güterverkehrs- und Logistikzentren.  
 Hier geht es vordringlich um eine gezielte Standortentwicklung in Inzersdorf-Ost durch die Stadt Wien (Flächenwidmung, Grundstücksvorsorge, infrastrukturelle Erschließung) und um die Festlegung einer klaren Verantwortlichkeit für die Flächensicherung für den Standort des Güterverkehrszentrums Wien Nordost im Raum Süßenbrunn/Deutsch Wagram.
- Standortentwicklung dieser Güterverkehrs- und Logistikzentren: Infrastruktur, Firmensuche und -auswahl,
- Vergabe von Fördermitteln,
- Initiierung von firmenübergreifenden Kooperationen an den Logistikstandorten und
- Marketing von Einzelstandorten und für den gesamten TEN-Knoten Region Wien.

Zur Realisierung dieser Aktivitäten ist eine zielgerichtete Bündelung und eine Integration planender und operativer Akteure notwendig. Mit diesen Aufgaben sollte der Wiener Wirtschaftsförderungsfond gemeinsam mit ECO-Plus betraut werden.



Abb. 18: Infrastruktur für den TEN-Knoten Region Wien (Schiene, Wasser, Luft)

**Maßnahmen  
Schiene/Wasser/Luft  
Güterverkehr**



sd/024-rv-schennetzmaßlin.odr

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
10	Bahnhofsoffensive 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 Sußenbrunn
15	Güterzugschleife Laaerberg inkl. Hasenleitenschleife
16	Verbindung Donauuferbahn - Donauländebahn inkl. Winterhafenbrücke
17	Zentralverschiebebahn Hof 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 Sußenbrunn
25	S-Bahnstationen Wien Mitte - Hütteldorf, Heiligenstadt
26	P & R-Anlagen Strebersdorf, Atzgersdorf, Liesing
27	Verbesserung der Schifffahrtsrinne der Donau östlich von Wien
28	Flughafen VIE - Kapazitätserhöhung





### (3) Citylogistik

Aufgabe der Citylogistik ist die effiziente Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs durch Bündelung von Transporten. Dadurch soll eine bessere Fahrzeugauslastung, eine Reduktion der Weglängen und eine Reduktion der Fahrten erreicht werden. Wesentliche Elemente der Citylogistik sind Sammel-, Bündelungs- und Verteilzentren. Kundennahe Verteilzentren haben sich bisher als nicht realisierbar erwiesen, da die dafür erforderlichen Flächen an hochwertigen innerstädtischen Standorten nicht finanzierbar sind. Neue Ansätze gehen von einem dezentralen Konzept von Sammelstellen aus, die eine regionale Bündelungen und zeitlich-räumliche Tourenoptimierungen ermöglichen. Ein zweiter Aspekt der Citylogistik ist die Verlagerung von Transporten auf die Bahn oder das Schiff – dort wo der Straßentransport mit besonderen Belastungen verbunden ist. Das gilt in erster Linie für den Baustellenverkehr.

Die Organisation und der Betrieb der Citylogistik muss privatwirtschaftlich funktionieren. Die Stadt Wien kann unterstützende Aufgaben übernehmen:

- Unterstützung von Pilotprojekten mit verkehrsreduzierender Wirkung durch Förderungen,
- Unterstützung des City-Logistik Pilotprojektes eTrans – Wohn Logistik Service –, in dem gebündelte Hauszustellungen in großen Wohnbauten und Bürogebäuden mithilfe von Mobile Computing und speziell entwickelten Einkaufsboxen erprobt werden,
- Nutzung der Erfahrungen der Pilotprojekte zur Adaptierung der rechtlichen Rahmenbedingungen und der öffentlichen Förderungen zur Erleichterung der Realisierung von Citylogistikmaßnahmen,
- Änderung der Ausschreibungspraxis generell und der Stadt Wien sowie stadt-eigener Unternehmen im Besonderen zur Umsetzung einer umweltorientierten Baustellenlogistik und
- Durchführung eines Bauträgerwettbewerb mit dem Schwerpunktthema „Umweltorientierte Baustellenlogistik“.



Lainzer Tunnel: Aushubtransport per Bahn



Fertigteiltransport mit der Bahn



#### (4) Verkehrsorganisatorische Maßnahmen für den Lieferverkehr

Eine Verringerung der Behinderung des Lieferverkehrs soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Wirksame Überwachung der Ladezonen,
- vermehrte Anwendung von Aktionsladezonen (betriebsungebundene Ladezonen),
- Entwicklung eines räumlich und zeitlich koordinierten Ladezonenmanagements zur Optimierung der Bedürfnisse von Bewohnern, Geschäften und Zulieferbetrieben (z. B. bezirksweise Organisation der Ladezonen für die Lebensmittelanlieferung außerhalb der Nachtzeit von 22:00 bis 06:00 Uhr), sowie
- Überprüfung zeitlich gebündelter Lieferzeiten in Geschäftsstraßen bei gleichzeitigem Parkverbot für Fahrzeuge, die keine Liefertätigkeit ausführen (z. B. gebündelte Lieferzeit in der Mariahilfer Straße von 10:00 bis 13:00 Uhr).

#### (5) Raumordnungspolitische Maßnahmen

Zur Absicherung von stadtplanerisch zweckmäßigen Logistikstandorten sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Ausarbeitung eines Standortkonzeptes für dezentrale Logistikzentren mit Bahnanschluss, die Lager-, Sammel-, Bündelungs- und Verteilfunktionen übernehmen können,
- Flächensicherung potenzieller Logistikstandorte durch die Flächenwidmungsplanung und
- Flächenverfügbarmachung und Flächenbereitstellung mit Unterstützung der Stadt Wien (Wiener Wirtschaftsförderungsfonds).

Für die Erhaltung und Verbesserung der Möglichkeiten für den Gütertransport mit der Bahn werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Widmungsmäßige Vorsorge für Anschlussgleise in Industrie- und Betriebsbaugebieten,
- Orientierung von neuen Industrie- und Betriebsgebietswidmungen an bestehenden Gleisanlagen und
- Erhaltung bestehender Anschlussgleise.

Zum geordneten Abstellen von LKWs sollen außerhalb des öffentlichen Straßenraumes LKW-Abstellplätze ermöglicht werden. Die Realisierung und der Betrieb müssen aber von privaten Betreibern erfolgen.

#### (6) Rechtlich-behördliche Maßnahmen

Ein spezielles Problem stellt die Liefertätigkeit vor allem zu Lebensmittelgeschäften in der Nacht dar. Zur Reduktion der Lärmbelastung der Anrainer soll geprüft werden, in welcher Form die Auflagen für lärmarme Fahrzeuge auf die Liefertätigkeit (schallgedämmte Ladebordwände, Lärmemission der Kühlaggregate, hydraulische Hebebühnen) erweitert werden können.

#### (7) Förderungen

Betriebe mit einer transportminimierenden Logistik werden im Rahmen des Projektes Öko-Business-Plan beraten, ausgezeichnet und gefördert.



4. Verkehrssicherheit

4.1 Ausgangslage

Ca. 44.000 Menschen werden jährlich in der Europäischen Union im Verkehr getötet. Die gefährlichste Stunde des Tages ist die im Straßenverkehr. Nach Berechnungen der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt ist die Wahrscheinlichkeit, während dieser Zeit tödlich zu verunglücken, siebenmal höher als während einer Stunde Arbeitszeit und zehnmal höher als während einer Stunde Freizeit. Die Verkehrssicherheit muss daher ein zentrales Anliegen jeder Verkehrspolitik sein.

Wie europaweite Studien zeigen, ist Wien eine der verkehrssichersten Großstädte. Durch systematische Verkehrssicherheitsarbeit konnte die Sicherheit auf Wiens Straßen in den letzten 20 Jahren deutlich verbessert werden.

Seit 1983 konnte die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und die Zahl der verletzten und getöteten Personen um etwa 35 % reduziert werden. Im gleichen Zeitraum ist bei den Getöteten sogar ein Rückgang um etwa 75 % zu verzeichnen. Besonders bemerkenswert und erfreulich ist dabei die starke Abnahme bei den verletzten und getöteten FußgängerInnen (ca. 44 %) und die Reduzierung der Schulwegunfälle um etwa 52 %. Seit 1998 ist allerdings eine Trendumkehr festzustellen, die verstärkte Anstrengungen in der Verkehrssicherheit erfordert.

Abb. 19: Anzahl der Verletzten und Getöteten in Wien 1983–2002

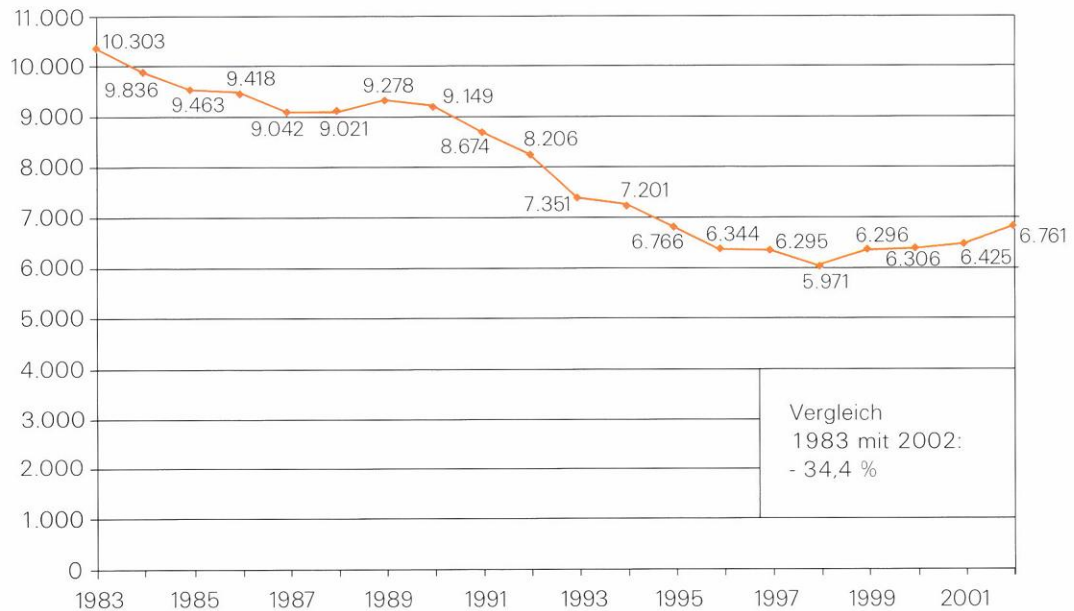
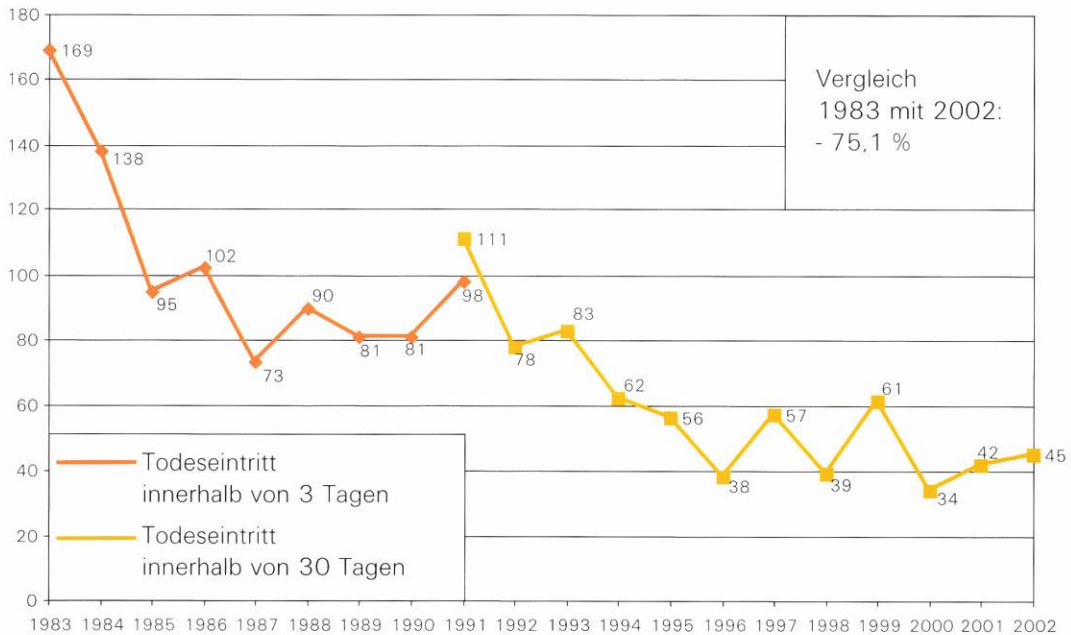




Abb. 20: Anzahl der Getöteten in Wien 1983–2002



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 46, Wien, 2002.

Angesichts des großen menschlichen Leids und des volkswirtschaftlichen Schadens, die durch Verkehrsunfälle verursacht werden, hat auch die Europäische Union ein Aktionsprogramm veröffentlicht, in dem den Mitgliedstaaten eine Reduktion der im Verkehr Getöteten um 50 % bis 2010 (Basis 2000) vorgegeben wird. In Österreich wurde im Jahre 2002 der erste Teil des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms fertiggestellt und vom Ministerrat beschlossen. Für Wien ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein zentraler Handlungsschwerpunkt.

#### 4.2 Ziele

Die Stadt Wien setzt einen Handlungsschwerpunkt in die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit. Als langfristiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit verfolgt Wien die „**Vision Zero – keine Todesopfer im Straßenverkehr**“. Mittelfristig soll der negative Trend der letzten Jahre wieder gebrochen werden. Die Zahl der Toten soll möglichst rasch gesenkt werden. Insgesamt soll die Zahl der Toten und Verletzten bezogen auf das Jahr 2002 um 50 % bis 2020 reduziert werden.

#### 4.3 Maßnahmen

Zur Erreichung dieser Ziele ist ein umfassendes verkehrspolitisches Programm, das die Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes, die Reduktion der



#### 4. Verkehrssicherheit

Fahrleistung und die Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr ebenso umfasst wie die Umsetzung verkehrssicherheitstechnischer Maßnahmen, die Adaptierung der rechtlichen Rahmenbedingungen und eine funktionierende Überwachung. Verkehrssicherheit ist daher ein Grundprinzip, das in allen Maßnahmenkapiteln beachtet wird. Die primären Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit umfassen:

- | Überwachung und Analyse des Unfallgeschehens im Sinne der örtlichen Unfallforschung,
- | Sanierung von Unfallhäufungsstellen,
- | Verbesserung der Sichtbarkeit von Bodenmarkierungen, Bordsteinen, Verkehrsinseln (Lichtoffensive),
- | Sachverständigentätigkeit im Rahmen verkehrsbehördlicher Verfahren,
- | Safety Audit (sicherheitstechnische Planungsbegutachtung) für alle generellen Planungen und Detailplanungen,
- | verstärkte Berücksichtigung der Sicherheit für FußgängerInnen, insbesondere für Kinder, Jugendliche und SeniorInnen, in der Planung und Gestaltung des öffentlichen Raumes (siehe auch Kapitel Fußgängerverkehr),
- | Durchführung von Vorher-/Nachheruntersuchungen zur Erfolgskontrolle,
- | systematische Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch zielgruppenspezifische Informationen für Kinder und Jugendliche (Schulen), SeniorInnen und RadfahrerInnen: z. B. Erstellung von Schulwegplänen gemeinsam mit Eltern, SchülerInnen und LehrerInnen mit den sichersten Routen, Radfahrprüfungen ab dem zehnten Lebensjahr in Volksschulen etc. und
- | Fortsetzung der Safe Bike-Aktivitäten für motorisierte Zweiradfahrer.

Neben diesen Tätigkeiten, die die Stadt Wien im eigenen Wirkungsbereich durchführen kann, fordert die Stadt Wien vom Bund:

- | eine stärkere Überwachung des fließenden Kfz-Verkehrs durch die Bundespolizei:  
Ausweitung der Geschwindigkeitskontrollen durch stationäre und mobile Langstreckenradaranlagen (Section Control), Einsatz von digitalen Radarüberwachungskameras und
- | eine Anpassung der gesetzlichen Regelungen: Einführung des Punkteführerscheins, Erhöhung der Strafsätze.

Die Maßnahmen für die besonders gefährdeten VerkehrsteilnehmerInnen (FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Kinder und Jugendliche sowie SeniorInnen) werden in den Kapiteln 6: Fußgängerverkehr und Kapitel 7: Radfahrer detaillierter dargestellt.



## 5.1 Ausgangslage und Trends

Das Straßennetz dient der Verknüpfung und Erreichbarkeit städtischer Nutzungen. Neben dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, dem Öffentlichen Verkehr, dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr dient das Straßennetz aber auch als öffentlicher Raum für Aufenthalt und Begegnung. Schließlich ist die Straße ein Element der Stadtgestaltung und erfüllt umwelthygienische Aufgaben (Belichtung, Belüftung, Begrünung). Aus diesen verschiedenen Funktionen ergeben sich bei dem begrenzten Flächenangebot im bestehenden Straßenraum Konflikte, die durch bauliche und organisatorische Maßnahmen bewältigt werden müssen.

Es ist davon auszugehen, dass die Nutzungsintensität und damit die Nutzungskonflikte im öffentlichen Straßenraum weiter zunehmen werden. Dies ist mehrfach begründet:

- | die Beschleunigung des öffentlichen Oberflächenverkehrs führt zu Konflikten mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr,
- | die ansteigende Motorisierung erhöht die Nachfrage nach Stellplätzen,
- | eine Anhebung des Anteils des Fahrradverkehrs auf 8 % wird ein verstärktes Radverkehrsaufkommen auf der Fahrbahn mit sich bringen,
- | die zusätzlichen Angebote neuer Fortbewegungsmittel (Rollerblader, Scooter, Electric Scooter, Micro Bikes etc.) erhöhen das Neben- und Durcheinander unterschiedlicher Geschwindigkeiten im Straßenraum und
- | eventorientierte Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusnutzungen stellen höhere Qualitätsansprüche an den öffentlichen urbanen Raum: Schanigarten, Bühnen, Märkte etc.

Da das Flächenangebot im bestehenden öffentlichen Straßenraum sehr begrenzt vermehrbar ist, sind Grundsätze und Richtlinien für einen Interessensausgleich von besonderer Bedeutung. Zur Entlastung des bestehenden Straßennetzes ist aber auch eine Ausweitung des Straßennetzes erforderlich (siehe Kapitel 9: Motorisierter Individualverkehr).

## 5.2 Ziele, Strategien und Schwerpunkte

Die Ziele zur Gestaltung des Straßennetzes bestehen darin,

- | die erwünschte Erhöhung des Anteils an Öffentlichem Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr durch Förderung dieser Verkehrsarten im Straßenraum zu unterstützen,
- | die innere und äußere Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien zu gewährleisten und
- | erlebbare Qualitätssprünge für den Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum zu schaffen.

Das bedeutet, dass die Um- und Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz in den nächsten Jahren vorrangig der Attraktivierung und Sicherung des Öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrs dienen müssen. Bei der Ergänzung und Erweiterung des höherrangigen





Straßennetzes steht die Entlastung bestehender Siedlungsgebiete durch Bündelung und Verlagerung in weniger sensible Bereiche im Vordergrund. Für die Erschließung neuer Siedlungsbereiche gilt es, eine ausreichende Netzdichte zu schaffen, die Erschließung mit Öffentlichem Verkehr zu ermöglichen und den Erfordernissen des nichtmotorisierten Verkehrs gerecht zu werden.

### 5.3 Maßnahmen

#### 5.3.1 Netzgliederung

Die Gliederung des Straßennetzes wurde bisher in erster Linie nach Kriterien des Kfz-Verkehrs vorgenommen. Die verstärkte Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und die gewünschte Rückgewinnung von Qualitäten für Aufenthaltsfunktionen führen zu einer Neugliederung des Straßennetzes.

Das bestehende Hauptstraßennetz („Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung“) umfasst jene Straßen, in denen der Fließverkehr hohe Bedeutung hat (Abb. 21). Es bildet die Grundstruktur zur Abwicklung des Individualverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs an der Oberfläche (Straßenbahn, Bus). Derzeit umfasst das Netz der „Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung“ eine Gesamtlänge von 701 km. Das bisherige Hauptstraßennetz ist folgendermaßen untergliedert:

Tabelle 17: Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung im Bestand (bisheriges Hauptstraßennetz)

Straßentyp	Länge
Bundesstraßen A und S	41 km
Hauptstraßen B (ehemals Bundesstraßen B)	223 km
Hauptstraßen A (ehemals Hauptstraßen)	437 km
<b>Summe</b>	<b>701 km</b>

Die Bundesstraßen A und S sind Autobahnen und Schnellstraßen in der Kompetenz der ASFINAG. Hauptstraßen B sind die im April 2002 im Zuge der Verländerung in die Kompetenz des Landes Wien gelangten Bundesstraßen B, Hauptstraßen A die bereits vor der Verländerung durch Verordnung des Gemeinderates festgelegten Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung in der Kompetenz der Gemeinde Wien. Das restliche Netz von 2.103 km umfasst die Nebenstraßen, davon wurden bereits 1.000 km verkehrsberuhigt (z. B. 30 km/h-Beschränkungen).

Eine neue Netzgliederung soll den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Wien besser entsprechen und klare Regeln für den Umgang mit Nutzungskonflikten im Straßenraum enthalten. Die neuen Hauptstraßen sollen nach ihrer Funktion nicht nur für den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern auch für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) und den nichtmotorisierten Verkehr (NMV) fest-



gelegt werden. Bei Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Maßnahmen der Verkehrsorganisation kann es auf Grund der Überlagerung unterschiedlicher Hauptstraßenfunktionen zu Konflikten kommen. Diese Konflikte zwischen den Verkehrsarten sind nach den in Punkt 5.4 beschriebenen verkehrspolitischen Prioritäten zu lösen.

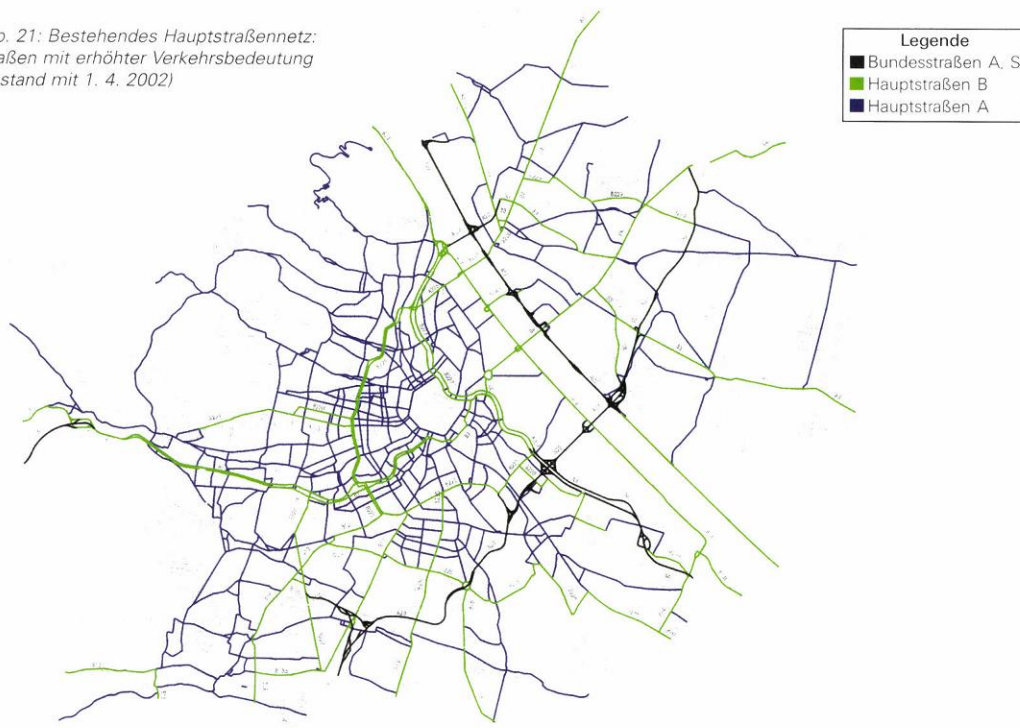
Das neue Hauptstraßennetz von Wien soll auf Grund der Überlagerung folgender Funktionen gebildet werden:

- dem Netz mit höherrangiger Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr,
- dem Straßenbahn- und Busnetz mit hohen Taktfolgen, sowie
- den Netzteilen mit hoher Fußgängerfrequenz.

Das Hauptradverkehrsnetz (Kapitel 7: Radverkehr) wird zur Begründung einer Hauptstraßenfunktion nicht herangezogen. Die sich aus dem Radverkehr ergebenden Anforderungen an den Straßenraum sind unabhängig von den oben definierten Hauptstraßenfunktionen zu erfüllen.

Die Neubewertung des Straßennetzes gemäß den angeführten Funktionen wird Änderungen des bestehenden Hauptstraßennetzes nach sich ziehen. Da eine Änderung des bestehenden Hauptstraßennetzes auch die Finanzierungszuständigkeiten zwischen Zentralverwaltung und Bezirken betrifft, müssen neben den fachlichen Kriterien auch die budgetären Verteilungseffekte beachtet werden. Die Neugestaltung des Hauptstraßennetzes soll daher gemeinsam mit den Bezirken erfolgen.

Abb. 21: Bestehendes Hauptstraßennetz:  
Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung  
(Bestand mit 1. 4. 2002)





### 5.3.2 „Platz da“: Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum

Die Schaffung von erlebbaren Qualitätssprüngen für den Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum soll durch folgende Maßnahmenstrategien erreicht werden:

- Autoverkehrsfreie Zonen: Fußgängerzonen, Plätze, Vorfelder sensibler Gebäudenutzungen wie Schulen, Kirchen, Seniorenheime, Krankenhäuser,
- temporäre autofreie Zonen in Straßenzügen und auf Plätzen und
- großzügige Dimensionierung von Gehsteigen bei Neuplanungen im öffentlichen Raum (Geschäftsstraßen, Plätze).

Einen wesentlichen Beitrag dazu stellt das 50-Orte-Programm zur Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes dar.



„Platz da“

Darüber hinaus sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

#### (1) Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten auf Gehsteigen

Dort, wo Gehsteige mehr als die notwendige Durchgangsbreite aufweisen, sind Möglichkeiten für Treffpunkte, zum Ausrasten etc. in Form von Sitzgelegenheiten in ausreichender Zahl vorzusehen. Schatten spendende Bäume erhöhen den Komfort.

Auch kommerzialisierte Bereiche wie Schanigärten und Warenausräumungen (Darbietung von Waren auf dem Gehsteig) führen zu einer positiven Belebung des Straßenbildes (wenn die erforderlichen Durchgangsbreiten freigehalten werden).

Im dicht bebauten Gebiet bedeutet dies oft eine Minimierung von Fahrbahnbreiten oder die Abänderung der Parkordnung. Bei Straßenneubauprojekten am Stadtrand ist der Platzbedarf für Aufenthaltsqualität – zumindest punktuell – zu berücksichtigen.



### (2) Ermöglichung von wegbegleitendem Spiel

Die „bespielbare Stadt“ ist seit langem erklärtes Ziel der Stadt Wien. Um Kindern diese bespielbare Stadt bieten zu können, reicht es nicht aus, möglichst optimale Spielplätze zur Verfügung zu stellen. Dazu gehören auch Maßnahmen, die für Kinder ein möglichst dichtes Netz an Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum und sichere und attraktive Kinder-Wege schaffen, denn Kinder spielen überall, auch beim Gehen.

Vor allem auf dem Weg zu Parkanlagen, Kindergärten und Schulen kann dieses Spiel durch Anregungen wie z. B. Belagswechsel unterstützt werden. Beispiele für kinderfreundliche Maßnahmen in Straßenräumen sind dem Werkstattbericht Nr. 47 („mehr platz! für Kinder“, Stadtentwicklung Wien, 2002) zu entnehmen.

### (3) Sicherer Zugang zum Spiel

Im Umkreis von hochfrequentierten Spielplätzen sind analog zur Schulwegsicherung gezielte Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu setzen. Darüber hinaus kann beispielsweise ein bunter, von Kindern bemalter Gehsteig oder ein auf dem Gehsteig aufgemaltes Symbol den sicheren Zugang zum öffentlichen Spielplatz im Park signalisieren.

### (4) Wohnstraßen

Wohnstraßen als multifunktionale Mischfläche haben sich im dicht bebauten Stadtgebiet mit wenigen Ausnahmen als nicht realisierbar erwiesen. Es sollen daher die bestehenden Wohnstraßen einer Zweckmäßigkeitprüfung unterzogen werden. Darauf aufbauend soll festgelegt werden, ob eine Aufwertung zur multifunktionalen Mischfläche möglich ist oder ob – auch im Sinne der Rechtssicherheit – eine Auflassung erfolgen soll. Bei einer Neuverordnung von Wohnstraßen ist darauf zu achten, dass der Qualitätssprung als multifunktionaler öffentlicher Raum realisierbar ist.

## 5.4 Zielkonflikte und Prioritäten im Straßenraum

Der knappe Raum im öffentlichen Straßennetz führt zu Konflikten zwischen allen Verkehrsarten und Funktionen. Bei Aus- und Umgestaltungsmaßnahmen sind daher Prioritäten entsprechend den verkehrspolitischen Zielen des Masterplans Verkehr zu setzen. Folgende Prioritätenreihung für die Verkehrsarten wird festgelegt:

1. Mindeststandards für FußgängerInnen bei Gehsteigbreite, Grünphase, Wartezeiten, Schutzweg; erhöhte Standards für den Fußgängerverkehr im Hauptnetz des Fußgängerverkehrs.
2. Ansprüche des Öffentlichen Verkehrs: keine Fahrzeitenverluste auf der freien Strecke und



## 5. Straßennetz und öffentlicher Raum

Reduktion der mittleren Verlustzeiten bei Haltestellen an Kreuzungen unter 10 Sekunden, besondere Priorität im ÖV-Hauptstraßennetz.

3. Komfortverbesserung für FußgängerInnen über die Mindeststandards hinaus auch in jenen Straßen, die nicht zum Hauptnetz des Fußgängerverkehrs zählen.
4. Mindeststandards für den Radverkehr im Hauptradverkehrsnetz: Radverkehrsanlagen in den Hauptstraßen, Mitbenützung von Busfahrstreifen, sichere Führung bei Straßenbahn- und Bushaltestellen, keine Umwegführungen über das Nebenstreckennetz.
5. Priorität des Kfz-Fließverkehrs vor dem ruhenden Verkehr im MIV-Hauptstraßennetz.

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

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

Die Unzumutbarkeit ist im Einzelfall zu begründen und abzuwägen.



## 6.1 Ausgangslage

Jede Wienerin und jeder Wiener ist FußgängerIn. Denn jeder Weg – ob mit Rad, Auto oder öffentlichem Verkehrsmittel beginnt und endet mit einem Fußweg. Deshalb betreffen die Bedingungen für den Fußgängerverkehr auch alle Bevölkerungsgruppen. Ganz besonders betreffen sie aber jene, die in ihrem Alltag einen geringeren Bewegungsradius haben und die einen Großteil ihrer Wege zu Fuß zurück legen, wie ältere Menschen oder Kinder. Der Fußgängerverkehr ist die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit. 60 % aller Fußwege werden von Frauen zurückgelegt, nur 40 % von Männern.

FußgängerInnen sind die langsamsten VerkehrsteilnehmerInnen und daher auch am empfindlichsten gegen Umwege. Gehen ist die umweltverträglichste Verkehrsart, gleichzeitig nehmen FußgängerInnen die Lärm- und Schadstoffbelastungen am intensivsten wahr.

### 6.1.1 Stand der Verkehrssicherheit von FußgängerInnen

Der Anteil der FußgängerInnen an den insgesamt in Wien bei Verkehrsunfällen verletzten Personen beträgt etwa 20 %, jener an den getöteten Personen sogar etwa 60%. Der Erhöhung und besonderen Beachtung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen ist daher oberste Priorität in der Verkehrspolitik einzuräumen.

Seit 1983 mit einer gezielten Verkehrssicherheitspolitik begonnen wurde, konnten erhebliche Rückgänge bei den Unfällen mit FußgängerInnen erreicht werden. Bei den verletzten FußgängerInnen ist eine Abnahme um etwa 40 %, bei den tödlich Verletzten sogar ein Rückgang um etwa 75 % zu verzeichnen. Die Unfälle am Schulweg konnten seit dem Jahr 1983 um nahezu 40 % reduziert werden, trotzdem ist gerade diesem Unfalltyp größte Aufmerksamkeit zu schenken.

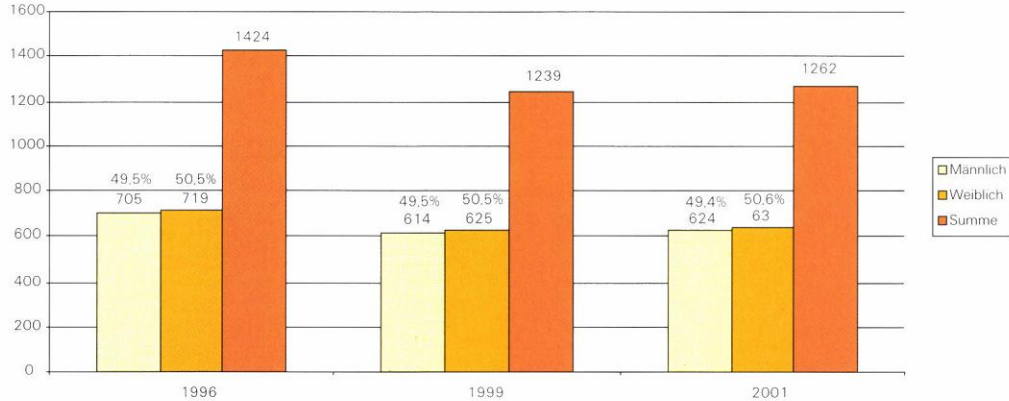
Abb. 22: Verletzte und tote FußgängerInnen 1983–2001





6. Fußgängerverkehr

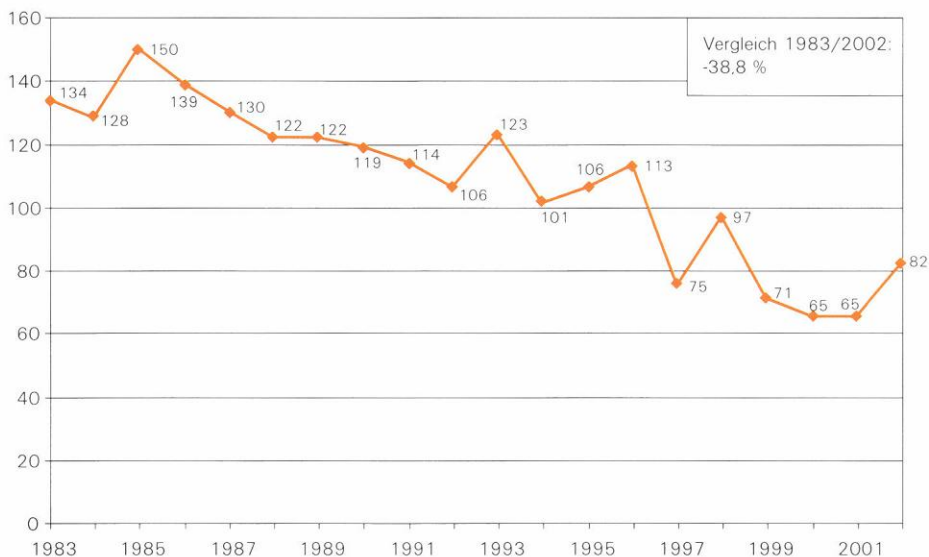
Abb. 23: Verletzte und tote FußgängerInnen nach dem Geschlecht



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 46, Wien, 2002.

Neben Kindern und Jugendlichen sind auch SeniorInnen besonders gefährdet. Im Jahr 2002 waren 40 % der getöteten Unfallopfer älter als 70 Jahre. Die Verkehrsorganisation und die Gestaltung des Straßenraumes (Kreuzungen, Übergänge) müssen auch angesichts des wachsenden Anteils der SeniorInnen an der Bevölkerung entsprechend adaptiert werden.

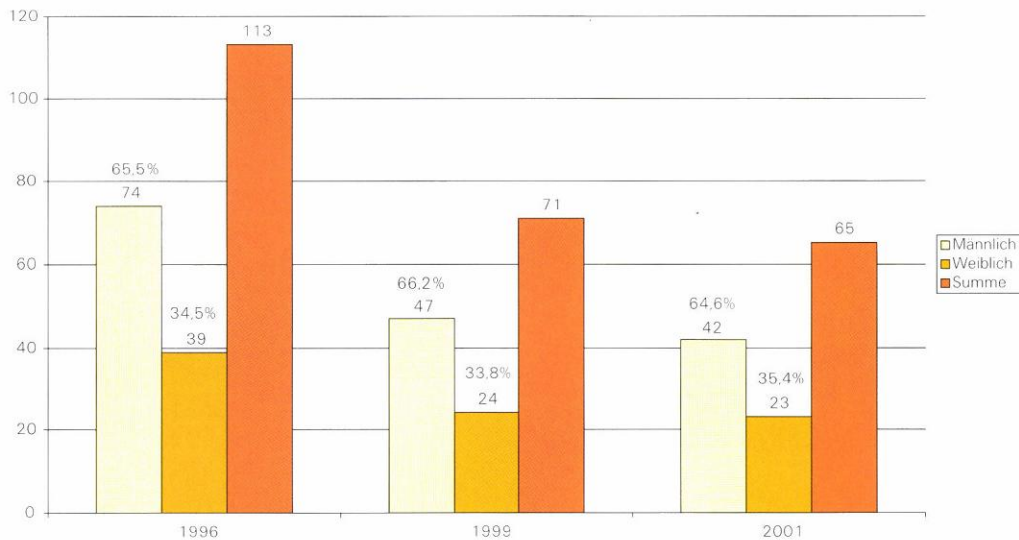
Abb. 24: Schulwegunfälle 1983–2002



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 46, Wien, 2002.



Abb. 25: Schulwegunfälle nach dem Geschlecht



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 46, Wien, 2002.

Es zeigt sich, dass das Risiko für Buben deutlich höher ist als für Mädchen, auf dem Schulweg zu verunglücken. Die Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der Umgebung von Schulen sind daher verstärkt am Verhalten der Buben und männlichen Jugendlichen im öffentlichen Raum auszurichten.

### 6.1.2 Subjektive Sicherheit

Für Frauen und Mädchen ist neben der oben beschriebenen Verkehrssicherheit aber auch die subjektive Sicherheit von großer Bedeutung. Wenn bei der Gestaltung Aspekte der Orientierung, Übersicht und Einsehbarkeit zu wenig berücksichtigt werden, können Orte das Gefühl der Unsicherheit, Bedrohung und Angst vor Belästigungen oder Verbrechen auslösen. Solche „Angsträume“ sind, wie die Statistik zeigt, nicht notwendigerweise auch Tatorte. Trotzdem hat dieses Angstgefühl durchaus weitreichende, aber kaum beachtete Konsequenzen für den Alltag von Frauen und Mädchen. Um unsicheren oder bedrohlichen Situationen aus dem Weg zu gehen, nehmen sie Umwege in Kauf oder lassen sich in ihrer Mobilität und ihren Aktivitäten überhaupt einschränken (z. T. haben diese Ängste auch den Umstieg auf den motorisierten Individualverkehr zur Folge).

### 6.1.3 Bisherige Maßnahmen für FußgängerInnen

Positiv zu vermerken sind viele Einzelmaßnahmen zur fußgängerfreundlichen Platz- und Straßengestaltung, die in den letzten Jahren gesetzt wurden (Beispiele: Karmeliterplatz, Yppenplatz, Siebenbrunnenplatz, etc.). Der Flächenanteil der Fußgängerzonen im öffentlichen Straßenraum wurde von 1994 bis 2001 um 46 % gesteigert.



## 6. Fußgängerverkehr

Auch die im Verkehrskonzept 1994 (VK 1994) geforderte Sicherung der Querungsmöglichkeiten in Kreuzungsbereichen wird prinzipiell umgesetzt. In manchen Bezirken wurden nahezu flächendeckend Gehsteige auf eine Bordsteinkantenhöhe von 3 cm an Kreuzungen und Übergängen abgesenkt und eine große Zahl von Gehsteigvorziehungen errichtet. Für gehbehinderte Menschen oder Personen mit Kinder- oder Einkaufswägen wurde dadurch das Überqueren der Fahrbahn wesentlich erleichtert. Im Zuge von Straßenumbau- und Sanierungsmaßnahmen werden die oben genannten Verbesserungen standardmäßig durchgeführt, eine Evaluierung der tatsächlichen Anzahl und Qualität der Umbauten ist aber auf Grund fehlender Daten nicht möglich. Wie im Verkehrskonzept 1994 festgelegt, wurden die U-Bahn-Stationen durchgehend mit einem Blindenleitsystem ausgestattet und nahezu in allen U-Bahn-Stationen wurden Liftanlagen eingebaut.

Negativ anzumerken ist allerdings, dass die im VK 1994 geforderte Gehsteigmindestbreite von 2,0 m in vielen Projekten nicht eingehalten wird. Aufgrund des enormen Stellplatzdruckes kam es in den vergangenen Jahren in dicht bebauten Wohngebieten sowohl innerhalb als auch außerhalb des Gürtels lokal zu Verschlechterungen der Bedingungen für FußgängerInnen. Die Festlegung von Schrägparkordnungen und von Parken am Gehsteig führten in diesen Gebieten zu einer Reduktion der tatsächlich für FußgängerInnen nutzbaren Gehsteigbreite.

Die Rückführung von Stellplatzflächen im öffentlichen Raum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung und der Errichtung von Garagen zugunsten des Fußgängerverkehrs und des Radverkehrs ist nur in Teilbereichen gelungen. Nach wie vor ist es außerordentlich schwierig, Maßnahmen für FußgängerInnen, insbesondere Gehsteigverbreiterungen umzusetzen, wenn dabei Stellplätze verloren gehen. Darüber hinaus nehmen temporäre Nutzungen am Gehsteig (wie Schanigärten oder Weihnachtsmärkte) zu, häufig wird dabei die optimale Durchgangsbreite unterschritten. Nachholbedarf besteht an Leiteinrichtungen für sehbehinderte Menschen (an taktilen Bodeninformationssystemen, akustischen Zusatzsignalen bei Verkehrslichtsignalanlagen, Haltestellen, öffentlichen Gebäuden) und anderen Hilfestellungen für sehbehinderte Menschen im öffentlichen Raum. Als positives Beispiel kann ein Pilotprojekt in Wien Penzing (Hadikgasse – Käfergasse) gelten. Darüber hinaus fehlen bei vielen Schnellbahnstationen noch Liftanlagen.

### 6.2 Ziele

Die Stadt Wien verfolgt für den Fußgängerverkehr folgende Ziele:

#### Stabilisierung des Fußgängerverkehrs auf hohem Niveau:

- ! Erhaltung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege von 27 % an den Wegen der WienerInnen und
- ! Erhaltung der gut durchmischten kompakten Stadt mit einem gleich bleibenden Wegeanteil im fußläufigen Einzugsbereich (unter 1 km).





#### Verbesserung der Qualität für FußgängerInnen:

- ausreichend breite und benutzbare Gehsteigflächen,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und
- Erhöhung der Fußwegenetzqualität.

#### Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen:

- Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs,
- 50 % weniger Unfälle mit Personenschaden bis 2020 durch eine die Verkehrssicherheit fördernde Gestaltung des Straßenraumes und Kontrolle von StVO-Übertretungen und
- Erhöhung der subjektiven Sicherheit in öffentlichen Verkehrsräumen.

#### Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen:

- Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren, sowie
- Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“ bei der Gestaltung im Straßenraum.

### 6.3 Maßnahmen

Das Maßnahmenprogramm für den Fußgängerverkehr stellt einen wesentlichen Beitrag zum Handlungsschwerpunkt „Platz da“ (siehe Kapitel 2: Handlungsschwerpunkte) und zum Prinzip des Gender Mainstreaming (siehe Kapitel 17: Gender Mainstreaming) dar. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

#### (1) Berücksichtigung der Gehökonomie von FußgängerInnen

Da das Zu-Fuß-Gehen die umwegempfindlichste Verkehrsart darstellt, hat die Berücksichtigung der Wunschlinien der FußgängerInnen bei Planung und Projektierung von Gehwegen höchste Priorität. Dies gilt auch für die Anordnung von Schutzwegen, für die Überwindung von großen Barrieren wie Bahntrassen, für Platzgestaltungen sowie für die Genehmigung von temporären Nutzungen im Straßenraum.

#### (2) Schaffung eines durchgängigen, zusammenhängenden Fußwegenetzes

Im dicht bebauten Gebiet liegt der Schwerpunkt auf dem gezielten „Lückenschluss“ durch die Errichtung neuer bzw. Öffnung von (auch privaten) Durchgängen für den öffentlichen Fußgängerverkehr. Hier sind die Widmungen meist bereits vorhanden, in Zukunft ist verstärktes Augenmerk auf die Realisierung erforderlich. Weiters ist die barrierefreie Überwindung von Niveauunterschieden wichtig (Nachrüstung von Stiegenanlagen mit Kinderwagenrampen bzw. rollstuhlgerechten Rampen).

Im locker bebauten Gebiet fehlen oft großflächig attraktive Fußwegverbindungen, v. a. in Stadtrandlagen über Einzelsiedlungen hinaus. Zusammenhängende und attraktive Fußwege



6. Fußgängerverkehr

(auch unabhängig vom Straßennetz) sind für die Verbesserung des Modal Split wesentlich, Trampelpfade in Freiflächen sollen als Netzteile jedenfalls aufgenommen werden. Solche attraktiven Tagrouten können allerdings bei Nacht zu sozial unkontrollierten „Angsträumen“ werden. Hier sind Nachtrouten mitzüberlegen.

Auch bei der Ausweisung von Einkaufszentren und Gewerbeparks ist die Berücksichtigung von Fußgängerinteressen durch die Schaffung von sicheren Straßenquerungen, Gehsteigen/ Gehwegen und komfortablen Anbindungen an den Öffentlichen Verkehr wichtig.

**(3) Einführung einer durchgehenden Mindest-Gehsteigbreite von 2,0 m**

Die Gehsteigbreite von 2,0 m ermöglicht Begegnungsverkehr ohne Ausweichen, erspart einen „Gänsemarsch“ für Erwachsene mit Kinderwagen und Kind und bietet Platz für zufällige Gespräche. Auch für FußgängerInnen wird damit analog den Mindestfahrbahnbreiten eine durchgängige Qualität geboten. Durch diese Maßnahme werden im besonderen Maß die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen unterstützt. Diese 2,0 m kennzeichnen jene Breite, die frei begehbar ist (Durchgangsbreite). Ausgenommen davon sind punktuelle Einengungen wie Verkehrszeichen, Hydranten oder Warenausräumungen unter 1,0 m<sup>2</sup>. Generell sollten Gehsteigbreiten nach dem jeweils erforderlichen „level of service“ ausgerichtet sein, im „höherrangigen“ Fußwegenetz sind demnach größere Durchgangsbreiten erforderlich.



Mehr Platz für FußgängerInnen



Wenn die räumlichen Voraussetzungen bei bestehenden Gehsteigen eine Durchgangsbreite von 2,0 m nicht zulassen, so sollte in jedem Fall eine Mindestdurchgangsbreite von 1,50 m erreicht werden.

Die Mindestdurchgangsbreiten gelten auch für neue Platzgestaltungen sowie bei der Genehmigung von temporären Einrichtungen (z. B. Weihnachtsmärkte, etc.). Wenn die Durchgangsbreite von 2,0 m (oder die entsprechende Breite des „level of service“) unterschritten wird,





ist die Anlage von Schanigärten im Parkstreifen vorzusehen bzw. sollten die Anträge auch abgelehnt werden können. Dazu ist eine entsprechende Anpassung des Gebrauchsabgabengesetzes erforderlich.

Bei beengten Platzverhältnissen sollten Verkehrszeichen nicht mehr mittig an der Halterungstange angebracht, sondern seitlich auskragend montiert werden, der Steher kann so auf 30 cm – StVO-Mindestabstand – an den Gehsteigrand rücken. Bei schmalen Gehsteigen, die nicht verbreitert werden können, kann der Steher an die Wand gerückt werden und das Verkehrszeichen mit Ausleger in die richtige Position am Fahrbahnrand gebracht werden. Dazu müssen die entsprechenden Rechtsvorschriften der Stadt Wien angepasst werden, z. B. sollen 2,0 m Mindestgehsteigbreite auch in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen beachtet werden.

Für eine systematische Beseitigung der Engstellen wäre der Einsatz von Zentralmitteln zweckmäßig (vergleichbar den zentralen Mitteln für das Radverkehrsnetz). Grundlage für eine Prioritätenreihung der Umbauten sind die „Netzdefizit- und Netzpositivkarten“ der Gender Mainstreaming-Musterbezirke, die es für ganz Wien gibt.

Diese Netzdefizit- und Netzpositivkarten beinhalten auch die Ziele des lokal gebundenen Verkehrs und stellen eine Grundlage für die Einstufung nach Dringlichkeitsstufen dar (höchste Priorität für Defizite im Bereich von hochrangigen Zielen). Durch ergänzende Fußgängerzählungen ist sowohl die funktionale Bedeutung von Gehwegen als auch die derzeitige Inanspruchnahme Grundlage der Einstufung.

#### (4) Freihaltung eines Lichtraumprofils für FußgängerInnen

Das Lichtraumprofil für FußgängerInnen in der Höhe 2,20 m muss freigehalten werden. (Breite mindestens 1,50 m.) So können Verletzungen im Kopf-/Brustbereich – vor allem bei sehbehinderten Menschen – durch scharfkantige Verkehrszeichen, Straßentafeln, Ampeln etc. vermieden werden. Eine entsprechende StVO-Änderung wird von der Stadt Wien angestrebt.

#### (5) Sicherung von Kreuzungen durch bauliche Maßnahmen

An der Schnittstelle zwischen dem Hauptstraßennetz und dem Nebenstraßennetz sollen Gehsteige durchgezogen werden, im Nebenstraßennetz sollen vorzugsweise die gesamten Kreuzungsplateaus auf Gehsteigniveau angehoben werden, da Fahrbahnanhebungen die beste Querungshilfe darstellen.

**Gehsteigvorziehungen** dienen der Reduktion der Querungsbreite und verbessern die Sicht von FußgängerInnen, vor allem für Kinder. **Gehsteigabsenkungen** stellen die Mindestanforderung an Querungshilfen dar. In beiden Fällen sind Behinderungen durch FalschparkerInnen mithilfe von Pollern, verstärkter Überwachung etc. zu vermeiden.





6. Fußgängerverkehr



Sicherheit an Kreuzungen

Ungeregelte **Schutzwege** sind derzeit aufgrund des undisziplinierten Fahrverhaltens vieler AutofahrerInnen bezüglich ihrer Sicherheit bzw. Komfortfunktion nur eingeschränkt wirksam. Eine bauliche Anhebung in untergeordneten Straßen bzw. eine auffälligere Markierung ist anzustreben. Schutzwege an Kreuzungen sollen in direkter Gehlinie angeordnet werden.

Auch **innovative Verkehrszeichen** zur Aktivierung der Aufmerksamkeit der FahrzeuglenkerInnen sollten verstärkt eingesetzt werden (z. B. durch auffällige Farben).

**Fahrbahnteiler** bzw. **Schutzinseln** (lt. StVO) bieten aus Sicht der FußgängerInnen weniger Querungskomfort als die oben genannten baulichen Maßnahmen, sie erhöhen jedoch die Verkehrssicherheit insbesondere im Hauptstraßennetz wesentlich. Sie sind daher, wenn keine anderen Querungshilfen mit höherem Komfort möglich sind, im Einzelfall vorzusehen.

Kreuzungen sollen möglichst **in allen Richtungen** begehbar sein.

**(6) Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen**

Anzustreben ist, dass auch eine langsame FußgängerIn, die zu Beginn der Grünphase die Fahrbahn betritt, die gegenüberliegende Straßenseite bei Grün erreicht. Die Grünzeitlänge in Sekunden sollte ident mit der Schutzweglänge in Metern sein.

Durch fußgängerorientierte Programme werden minimale Wartezeiten für FußgängerInnen angestrebt. Vor allem bei FußgängerInnen-Unfallhäufungspunkten, in der Nähe von Schulen und



öffentlichen Spielplätzen, soll die mittlere Wartezeit für FußgängerInnen nicht mehr als 40 Sek. betragen. Bei Fahrbahnteilern soll es keine versetzten Grünphasen geben. Auch bei Druckknopfampeln soll eine maximale Wartezeit von 40 Sek. vorgesehen werden.

Kreuzungen mit hoher Fußgängerfrequenz sollen auf die Möglichkeit von Alles-Grün-Schaltungen für FußgängerInnen überprüft werden.

Der Öffentliche Verkehr soll durch diese Maßnahmen nicht über Gebühr behindert werden.

#### (7) Erleichterung der Überwindung von Höhenunterschieden

Bestehende Stiegenanlagen im öffentlichen Raum sollen mit Rampen für Rollstühle und Kinderwägen nachgerüstet werden. Wenn eine Rampe für Rollstühle aus baulich-technischen Gründen nicht möglich ist, soll die betreffende Stiegenanlage zumindest mit einer Kinderwagenrampe ausgestattet werden.

Grundsätzlich sollen attraktive Straßenquerungsmöglichkeiten an der Oberfläche vorhanden sein. Darüber hinaus sind bei allen stark frequentierten Unter- und Überführungen Lifte und Rolltreppen einzubauen. Der Bau neuer Unter- und Überführungen soll vermieden werden. An Stellen, wo ein solcher Bau unvermeidlich ist, sind Überführungen, die einsehbar gebaut werden, vorzuziehen.

Neue U- und S-Bahn-Stationen sind grundsätzlich mit Liftanlagen auszustatten. Bei allen Unterflurstraßenbahn- und S-Bahn-Stationen ohne niveaugleichen Zugang sollen nachträglich Lifte eingebaut werden.

#### (8) Temporeduktion durch Einführung von „Tempo 30“ im dicht bebauten Stadtgebiet

Ziel ist es, im dicht bebauten Wiener Stadtgebiet eine zusammenhängende Tempo-30-Zone zu schaffen. Tempo 30 sollte damit die Regel und höhere Geschwindigkeiten die Ausnahme sein. Die Umsetzung dieser Maßnahme liegt in der Zuständigkeit der Bezirke.

Tempo 30 bedeutet durch die drastische Verkürzung des Bremsweges eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Unfallschwere. Tempo 30 dient auch der Reduktion der Querungsangst gehbehinderter VerkehrsteilnehmerInnen in ungesicherten Kreuzungsbereichen und stellt weiters die Voraussetzung für den erfolgreichen flächenhaften Mischverkehr (AutofahrerInnen/RadfahrerInnen) dar.

Diese Maßnahme muss von intensiven Geschwindigkeitsüberwachungen und baulichen Maßnahmen begleitet werden. Auch die Aufstellung von mobilen Tempoanzeigen unterstützt die Einhaltung von Tempolimits.





6. Fußgängerverkehr



Stadtverträgliche Geschwindigkeit mithilfe mobiler Tempoanzeigen

Generell von der 30 km/h Regelung ausgenommen wird das Hauptstraßennetz des motorisierten Individualverkehrs (siehe Kapitel 5: Straßennetz und öffentlicher Raum). Im Einzelfall können auch MIV-Hauptstraßen in Tempo-30-Zonen integriert werden. Umgekehrt sollen jene ÖV-Straßen von der 30 km/h Regelung ausgenommen werden, in denen öffentliche Verkehrsmittel schneller als 30 km/h fahren können.

Eine konsequente Gehsteigdurchziehung im Verlauf der Hauptstraßen sollte „spürbar“ den Beginn bzw. das Ende des Geltungsbereiches von Tempo 30 markieren.

Im Nebenstraßennetz sollten keine besonderen Vorrangregeln, sondern die Rechtsregel gelten, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Ausnahmen sollten nur für Straßen gelten, in denen der Bus fährt bzw. für Straßen mit Hauptradverkehrsanlagen. Hier ist von der Rechtsregel zugunsten des Öffentlichen Verkehrs/Radverkehrs abzusehen.

**(9) Anhebung des subjektiven Sicherheitsgefühls**

Das subjektive Sicherheitsgefühl ist durch eine belebte Umgebung und damit positive soziale Kontrolle zu stärken. Wichtig ist es, Orientierung, Übersicht, Einsehbarkeit und eine ausreichende Beleuchtung der Wegerouten und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel sicher zu stellen. In der Gestaltung von Straßen und Plätzen sind die Maßnahmen und gestalterischen Grundsätze für den öffentlichen Raum zu berücksichtigen, die in den „Richtlinien für eine sichere Stadt“ (MA 57) dargestellt sind.

Bei der Straßenbeleuchtung sollte besonders Augenmerk auf die gute Ausleuchtung der Gehsteige gelegt werden (Baumabstände mit Straßenbeleuchtung abstimmen, eher Bäume





statt Sträucher verwenden für besseren Sichtkontakt Fahrbahn – Gehsteig). Im Hinblick auf eine verbesserte Orientierung in der Nacht sollte die Beleuchtungspflicht der Hausnummern in die Bauordnung aufgenommen werden.

#### (10) Verbesserte Orientierung für mobilitätseingeschränkte Personen

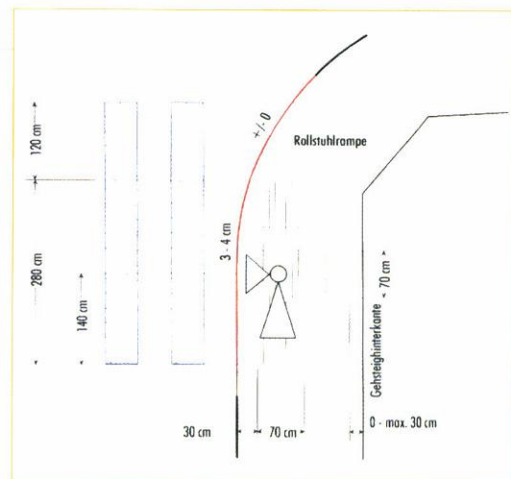
Zur Verbesserung der Orientierung für mobilitätseingeschränkte Personen sollen folgende Maßnahmen und Aktivitäten umgesetzt werden:

- **Beziehung von Fachleuten der Behindertenorganisationen** bei Erstellung von Planungsrichtlinien und großen öffentlichen Bauvorhaben,
- nachträglicher Einbau von **akustischen und taktilen Zusatzsignalen** bei Lichtsignalanlagen,
- **taktile Leitsysteme zur Orientierungshilfe für Sehbehinderte und Blinde:**  
Taktile Bodeninformationen mit Farbkontrast zu den umgebenden Bodenflächen an Kreuzungen, Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, bei Radwegen auf Gehsteigen und wichtigen öffentlichen Einrichtungen,
- **Absenkung des Gehsteiges im Schutzbereich** oder Teilung mit Nullabsenkung (Grazer „T“, „Schutzbereich für alle“).



Grazer „T“

Quelle: Richtlinien für barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes der Stadt Graz.



- **kontrastreichere Gestaltung von Verkehrshindernissen** im Gehsteigbereich,
- **taktile und akustische Informationen im Straßenraum** (Straßenschilder)  
z. B. Infopoints, Talking Signs, sprechende Fußgängeranmeldetableaus etc. und
- **tastbare Pläne** (z. B. Stadtplan, U-Bahn-Stationen etc.) oder tastbare Modelle.

Grundsätzlich sollen die für eine behindertengerechte Planung relevanten Normen (ÖNORMEN V 2100–2106) umgesetzt werden.



Der Radverkehr stellt einen Handlungsschwerpunkt des Masterplans 2003 dar. Der Begriff „Riesen Radverkehr“ symbolisiert den angestrebten Qualitätssprung für den Radverkehr in den nächsten Jahren.



„Riesen“ Radverkehr

### 7.1 Ausgangslage

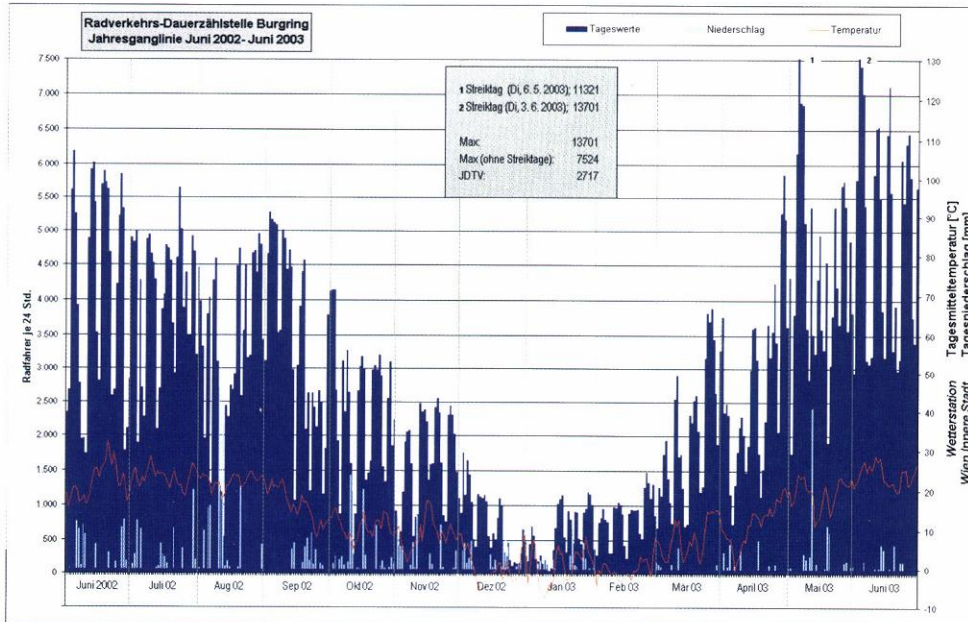
Der Radverkehrsanteil in Wien schwankt in den letzten Jahren zwischen 3 und 4,5 %. Die letzte Mobilitätserhebung (Socialdata 2001) ergab einen Radverkehrsanteil für ganz Wien von 3 %. Verkehrszählungen zeigen jedoch, dass sich die Nutzung des Fahrrades vom reinen Freizeit- und Sportgerät hin zum Verkehrsmittel für den Alltag entwickelt hat.

Besonders im dicht bebauten Stadtgebiet erweist sich das Fahrrad bei Wegen bis 5 km als Alternative zu motorisierten Verkehrsmitteln. Querschnittszählungen an ausgewählten Radrouten belegen jedenfalls in den warmen Jahreszeiten eine Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren. So hat der Radverkehr am Zählquerschnitt Burgring im Juni 2003 gegenüber Juni 2002 an Werktagen um 32 % und an Sonn- und Feiertagen um 22 % zugenommen. Das Radverkehrsaufkommen an Werktagen ist doppelt so hoch wie an Sonn- und Feiertagen.



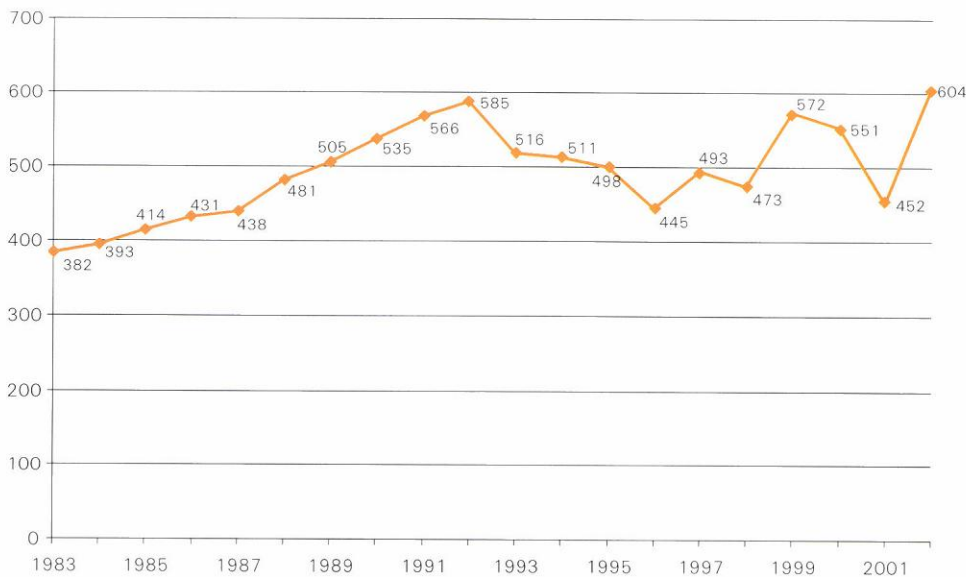


Abb. 26: Jahresganglinien des Radverkehrs an der Dauerzählstelle Burgring Juni 2002 bis Juni 2003



Mit dem steigenden Radverkehrsaufkommen hat auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, an denen RadfahrerInnen beteiligt waren, zugenommen. Durch den verstärkten und immer besser auf die Verkehrssicherheit ausgelegten Ausbau von Radverkehrsanlagen konnte diesem Trend zwar Einhalt geboten werden, zuletzt war jedoch wieder ein spürbarer Anstieg zu verzeichnen.

Abb. 27: Verletzte und tote RadfahrerInnen in Wien 1983–2002



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 46, Wien, 2002.





Das Radverkehrsnetz wurde zwischen 1995 und 2001 um 300 km erweitert. Zur gleichen Zeit hat die Dezentralisierung der Planungszuständigkeiten eine koordinierte, bezirksgrenzenübergreifende Angebotsverbesserung geschwächt. Dadurch ging der Ausbau eines durchgehenden Hauptradwegenetzes nur langsam voran. Seit 1.1.2003 werden die Planung und der Bau des Hauptradverkehrsnetzes wieder von der Zentralverwaltung im Magistrat wahrgenommen.

### 7.2 Ziele

Generelles Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 8 % aller Wege der WienerInnen. Zu diesem Zweck sollten Alltags-RadfahrerInnen in ihrer Verkehrsmittelwahl bestärkt werden, Freizeit-RadfahrerInnen auf das Verkehrsmittel Fahrrad im Alltag aufmerksam gemacht werden und Nicht-RadfahrerInnen zum Umsteigen bewegt werden. Dazu muss generell ein fahrradfreundliches Klima geschaffen werden.

Damit ein Radverkehrsanteil von 8 % erreicht und auch verkehrssicher bewältigt werden kann, werden folgende Ziele angestrebt:

- Ausbau eines flächendeckenden Haupttroutennetzes,
- flächige Erschließung (im Mischverkehr) auf Bezirksebene,
- Erhöhung der Qualität im Bestandsnetz,
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit in öffentlichen Verkehrsräumen,
- gute Verknüpfung des Radverkehrsgrundnetzes mit U- und S-Bahn-Linien (Bike & Ride) vor allem auch in Stadterweiterungsgebieten und
- Schaffung von wetter- und diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten.

### 7.3 Maßnahmen

Zur Erhöhung des Radverkehrsanteiles auf 8 % sind besondere Anstrengungen erforderlich, wobei neben dem zügigen Ausbau des Hauptradwegenetzes die Öffnung der geeigneten Einbahnen bis 2006 realisiert werden soll.

Aus diesem Grund soll ein Radverkehrsmanagement eingerichtet werden. Dieses Radverkehrsmanagement wird mit ausreichenden Ressourcen und einem Durchgriffsrecht gegenüber den ausführenden Abteilungen zur Umsetzung der im vorliegenden MPV angeführten Maßnahmen, die zu einer laufenden Verbesserung des Radverkehrs führen, ausgestattet werden.

Aufgabe des Radverkehrsmanagements ist unter anderem die Ausarbeitung von Radverkehrsrichtlinien, insbesondere bezüglich der Öffnung der Einbahnen. Außerdem soll in Kooperation mit den Bezirken eine gesamtstädtische Radverkehrspolitik entwickelt und laufend „Lobbying“ für den Radverkehr betrieben werden.



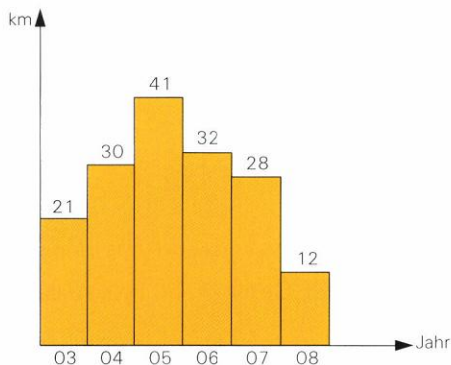
### 7.3.1 Hauptradverkehrsnetz 2002

Verbesserung des Bestandes, Qualitätssicherung und Übersichtlichkeit durch einheitliche Ausbaustandards sowie eine markante durchgängige Beschilderung sollen das Radverkehrsnetz in Zukunft kennzeichnen. Als wichtigstes Ziel soll der „Netzlückenschluss“ unter Berücksichtigung folgender Grundsätze erreicht werden:

- gesamtes Stadtgebiet: Netzverdichtung und gute Verknüpfung des Radverkehrsgrundnetzes mit dem Netz des Öffentlichen Verkehrs,
- Priorität für richtungsgebundene Anlagen im Hauptstraßennetz,
- durchgehend beschilderte Routen mit einheitlichen Qualitätsstandards und
- punktuelle Verbesserungen im bestehenden Hauptradverkehrsnetz (z. B. Kaphaltestellen) und Adaptierungen bestehender Radverkehrsanlagen nach dem letzten Stand der Technik.

Für den weiteren Ausbau sind bis zum Jahr 2008 rund 30 Mio. € budgetiert. Zum optimalen Einsatz der Investitionssumme wurde eine Prioritätenreihung der auszubauenden Abschnitte des Hauptradverkehrsnetzes ausgearbeitet. Als Bewertungskriterien dienen die Netzwirkung, das Radverkehrspotenzial, der Projektstand, die überregionale Verkehrsfunktion, die Bezirkspriorität und die Kosten. Nach der durchgeführten Reihung verteilt sich der Netzausbau wie folgt auf die nächsten Jahre:

Abb. 28: Ausbau des Hauptradverkehrsnetzes



Die Prioritätenreihung sieht in den ersten Jahren eine Intensivierung des Baus von Radverkehrsanlagen vor. Damit kann in etwa ab 2006 der Schwerpunkt auf dringend erforderliche Bestandsverbesserungsmaßnahmen gelegt werden. Die Netzlänge mit Bestandsverbesserungen wird dann deutlich über die Neubaulänge ansteigen.

Zu prioritären Projekten zählen zum Beispiel: Rad-Ring-Rund, Querungen der Inneren Stadt oder das Wiental: Hadersdorf-Pilgrambrücke.

Das Hauptradverkehrsnetz darf auch durch Baustellen nicht unterbrochen werden.

Für Hauptrouten sind dabei folgende Ausbaustandards anzustreben:



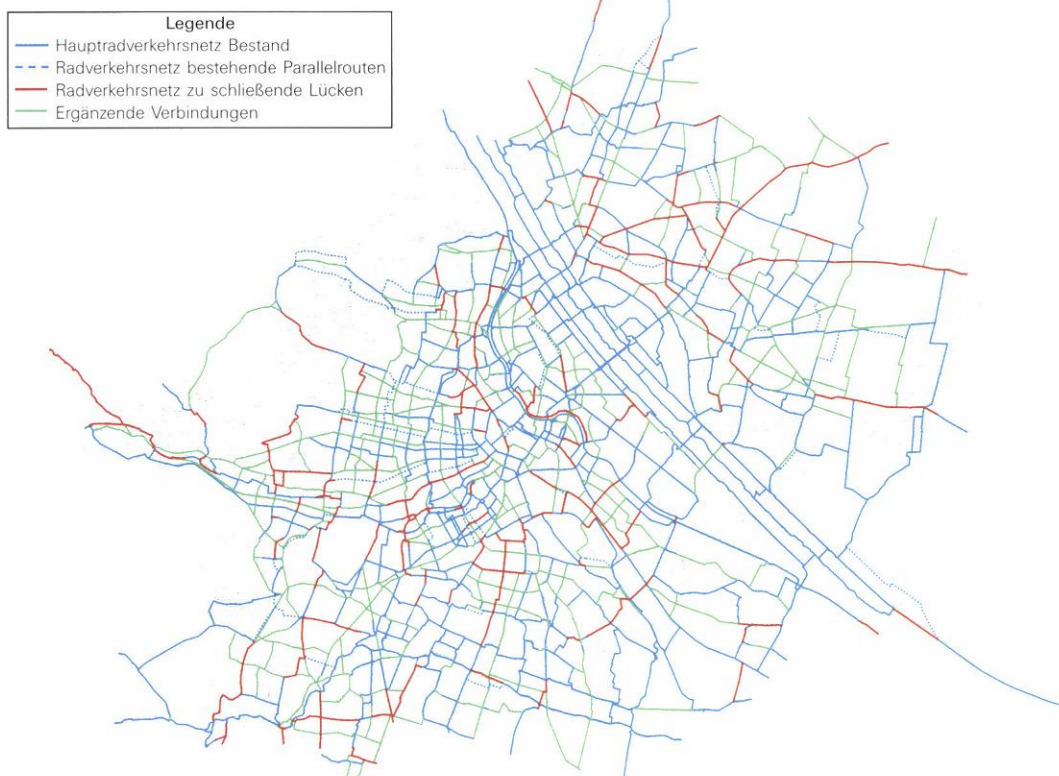
7. Radverkehr

- | Ausreichende Leistungsfähigkeit, insbesondere an den Knotenpunkten,
- | Überholmöglichkeit,
- | klare Linienführung inkl. Beschilderung zur Optimierung der Fahrzeit,
- | bauliche Trennung von FußgängerInnen/RadfahrerInnen im dicht bebauten Gebiet,
- | Mehrzweckstreifen/Radfahrstreifen, wenn baulich getrennte Radwege auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht notwendig oder nicht möglich sind und unter Beachtung der vorhandenen Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken im motorisierten Verkehr,
- | beidseitige Anlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen und
- | Vermeidung von Angsträumen bei Unterführungen oder Radwegen in Stadtrandlagen.

Detaillierte Ausführungen zu Ausbaustandards sind im Werkstattbericht Nr. 45 „Überblick über die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien“ enthalten.

Damit den unterschiedlichen Anforderungen der RadfahrerInnen Rechnung getragen werden kann, soll die Benützungspflicht von Radwegen in der StVO aufgehoben werden. Dann können geübte, sportliche RadfahrerInnen – wenn sie es wünschen – im Autoverkehr mitfahren, während beispielsweise langsamere und ängstlichere RadfahrerInnen weiterhin die Radwege benützen können.

Abb. 29: Hauptradverkehrsnetz





### 7.3.2 Flächige Erschließung

Generell soll die flächige Erschließung nach dem Mischprinzip erfolgen. Diese Maßnahme wird wesentlich unterstützt durch die flächenhafte Temporeduktion auf 30 km/h (siehe Kapitel 6: Fußgängerverkehr – Maßnahmen). Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Schaffung von Querungsmöglichkeiten für RadfahrerInnen in Fußgängerzonen:  
Die Möglichkeit einer Längsbefahrung ist im jeweiligen Fall zu untersuchen („Duldungsprinzip“).
- gesicherte Querungshilfen in Hauptverkehrsstraßen inkl. zumutbarer Wartezeiten von max. 40 Sekunden (siehe Kapitel 6: Fußgängerverkehr – Maßnahmen) an Verkehrslichtsignalanlagen.
- Öffnen der Einbahnen für den Radverkehr. Radfahren gegen die Einbahn soll Regelfall werden:
  - Bei jedem Straßenneubau, der eine Einbahnstraße vorsieht, ist die Fahrbahnbreite so zu wählen, dass ein Radfahren gegen die Einbahn möglich ist.
  - Bei jeder Umwandlung einer Straße mit Begegnungsverkehr in eine Einbahnstraße ist das Radfahren gegen die Einbahnrichtung zu gestatten (Ausnahmen nur bei zu geringer Straßenbreite).
  - Das bestehende Einbahnstraßennetz ist zu überprüfen und dort, wo es möglich ist, ist eine Öffnung umzusetzen.



*Radfahren gegen die Einbahn: nicht Ausnahme, sondern Regelfall*

Am Stadtrand ist der Radverkehr als Zubringer zum hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetz (Bike & Ride) zu fördern. Das Radverkehrsnetz soll daher auch auf bestehende und an neue U-Bahn- und S-Bahn-Stationen orientiert werden. Im stadtgrenzenüberschreitenden Radverkehr ist eine Abstimmung mit den niederösterreichischen Nachbargemeinden und Nachbarregionen erforderlich.



### 7.3.3 Ergänzende komfortsteigernde Maßnahmen

RadfahrerInnen soll vermittelt werden, dass sie als VerkehrsteilnehmerInnen erwünscht sind. Neben den Anlagen für den fließenden Verkehr sind dafür folgende ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen notwendig:

#### (1) Fahrradabstellplätze

Sichere und bequeme Fahrradabstellplätze sind ein wichtiger Beitrag zur Förderung des Radverkehrs. Vor allem in den dicht bebauten Gebieten, aber auch in Neubaugebieten sind entweder aus Platzgründen gar keine Fahrradabstellplätze vorhanden oder die dafür vorgesehenen Räume sind zu klein bemessen.

- Deshalb sollen im Wiener Garagengesetz bzw. in der Bauordnung Mindestgrößen für Radabstellanlagen in oder bei Wohnhäusern, öffentlichen Gebäuden und Betriebsgebäuden festgelegt werden, ebenso wie qualitative Anforderungen (ebener Zugang, Wetterschutz). Die Bestimmungen sollen bei Neu-, Zu- und Umbauten angewendet werden.
- In Gebieten mit überwiegend älterer Bausubstanz gibt es derzeit fast keine Radabstellanlagen in Wohnungsnähe. Die Stadt Wien soll durch Information und Förderungen (z. B. Althausanierung) dazu beitragen, dass bei Sanierungen von Althäusern und Wohnhausanlagen neue Radabstellanlagen geschaffen werden. Angesichts vieler leer stehender Geschäfte soll überlegt werden, wie eine Umnutzung von Erdgeschoßzonen als Radgaragen unterstützt werden kann.
- Bike&Ride-Anlagen verbessern die Reichweite des Öffentlichen Verkehrs erheblich. Deshalb sollen an Stationen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel sowie an geeigneten Straßenbahnhaltestellen – vor allem in den Außenbezirken und an den zukünftigen Stationen der verlängerten U-Bahnlinien – überdachte Fahrradabstellplätze, aber auch gesicherte „Radgaragen“ in ausreichender Zahl mit ansprechend gestalteten, abschließbaren Fahrradboxen geschaffen werden.

Zur Finanzierung von Fahrradabstellplätzen sollen auch Mittel aus der Parkometerabgabe herangezogen werden können.

#### (2) Fortführung des City-Bike-Modells in adaptierter Form

Das City-Bike-Modell hat sich grundsätzlich bewährt und ist auf große Nachfrage und öffentliches Interesse gestoßen. Auf die in der Startphase aufgetretenen organisatorischen Mängel wurde durch einen Betreiberwechsel und eine Adaptierung des Modells reagiert.



## 8.1 Ausgangslage und Trends

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) in der Wiener Stadtregion ist unterschiedlich zu beurteilen: Durch Bevorrangungsmaßnahmen im dicht bebauten Stadtgebiet und entlang der U-Bahn-Achsen wird das Angebot laufend attraktiver, es steigen die Fahrgastzahlen und der Verkehrsanteil des Öffentlichen Verkehrs vor allem auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV): Bezogen auf die Summe der ÖV- und MIV-Fahrten (ohne Rad- und Fußwege) hat sich der ÖV-Anteil von 42 % (1993) auf 49 % (2001) erhöht. Im Pendlerverkehr zwischen Wien und dem Umland dagegen stagnieren Angebot und Nachfrage gleichermaßen: Nur 35 % der Wege, die die Stadtgrenze queren, werden in öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Der Trend zur Suburbanisierung ist ungebrochen, die Siedlungsentwicklung findet außerhalb der Stadt und auch abseits der Achsen des Öffentlichen Verkehrs statt; durch die neue Straßenverbindung am Südostrand Wiens (S1), die längerfristig auch im Nordosten um die Stadt geführt werden soll, entstehen neue autoorientierte Verkehrsbeziehungen. Auch die Nordautobahn (A5) stellt für den radialen Öffentlichen Verkehr eine Konkurrenz dar. Trotz des Straßenausbaus wird aber die Kfz-Erreichbarkeit für PendlerInnen nach Wien nicht wesentlich verbessert werden, sodass die Chancen des Öffentlichen Verkehrs als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel auf den Radialen auch künftig intakt sind. Schwieriger jedoch wird es für den tangentialen Öffentlichen Verkehr, insbesondere im Umland Wiens werden attraktive Angebote aus Kostengründen immer seltener.

Das Erreichbarkeitsgefälle innerhalb des Stadtgebietes – im Verkehrskonzept 1994 noch ein zentrales Thema – wird durch die zügig eingeleiteten U-Bahnverlängerungen im 21. und 22. Bezirk (U1 Nord, U2 Nordost) deutlich geringer. Insgesamt konzentrieren sich die Probleme des Öffentlichen Verkehrs am Stadtrand und vor allem in der Region, im dicht bebauten Stadtgebiet steht ein zunehmend attraktives Angebot zur Verfügung.

## 8.2 Ziele

Innerhalb der Stadt soll der Öffentliche Verkehr qualitativ weiter entwickelt werden, aber auch quantitativ – von 34 % auf 40 % aller Wege der WienerInnen bis 2020 – wachsen. Besonders wichtig ist, die Verkehrsmittelaufteilung im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr zu verändern: Der Anteil der Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr soll von 35 % im Jahr 2001 auf 40 % bis 2010 und auf 45 % bis 2020 steigen, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs dementsprechend von 65 % auf 55 % absinken.

Zur Erhöhung der Benutzerqualität sollen

- die Haltestellenausstattung,





- | die Fahrzeugqualität,
- | die Information der Fahrgäste,
- | das Angebot auch in Schwachlastzeiten (Intervalle, Bedienungszeit, Anschlusssicherheit) und
- | die Betriebsqualität (Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit)

verbessert werden.

### 8.3 Strategie und Schwerpunkte

Während sich das Verkehrskonzept 1994 stark auf einzelne Verkehrsträger konzentrierte, geht es nunmehr um die **optimale Vernetzung**

- | der Verkehrsmittel,
- | der Aktivitäten einzelner Verkehrsträger und
- | der einzelnen Angebote zu einer hohen Bedienungsqualität in der gesamten Stadtregion.

Diese Strategie setzt eine wirksame Kooperation und Koordination an räumlichen, fachlichen und modalen Schnittstellen voraus: Es geht um die Zusammenarbeit zwischen Wien und dem Umland (Niederösterreich, Burgenland, Nachbarstaaten), um die Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrserschließung sowie um die Weiterentwicklung kombinierter Verkehrsangebote (Park & Ride, Bahn-Bus, U-Bahn und S-Bahn-Straßenbahn und Bus, usw.).

Innerhalb dieser Vernetzungsstrategie werden die im Folgenden dargestellten **Schwerpunkte** gesetzt, die sich in die strategische Orientierung des Masterplans einfügen.

#### 8.3.1 Regionalverkehrskonzept: S-Bahn plus

Auf Grundlage des Schnellbahnkonzeptes 1998 soll der Öffentliche Personennahverkehr in der Stadtregion Wien umfassend attraktiviert werden, wobei einigen Korridoren (Süd, Ost) angesichts des schlechten Modal Splits besondere Bedeutung zukommt. Seitens der ÖBB liegt ein Beitrag zur Weiterentwicklung der Schnellbahn Wien vor – dieser Vorschlag ist im Weiteren zwischen den betroffenen Bundesländern und den ÖBB abzustimmen.

Aus Wiener Sicht sind vorrangig:

- (1) Einheitliches Taktgefüge auf den Außenästen, das sich auf der Schnellbahn-Stammstrecke zu einem attraktiven Angebot verdichtet.
- (2) Ausbau der wichtigsten Bahnhöfe des Regionalverkehrs zu attraktiven Umsteigeknoten Bahn – Bus; das setzt eine Bevorrangung von Buslinien in der Region und moderne Busterminals in den Knotenbahnhöfen voraus.
- (3) Modernisierung der Haltestellen und Bahnhöfe – nicht nur der wichtigsten Knoten (Wien Nord, Wien Mitte, usw.), sondern auch der Zwischenstationen. Dabei geht es vor allem um einen barrierefreien Zugang für die Fahrgäste.



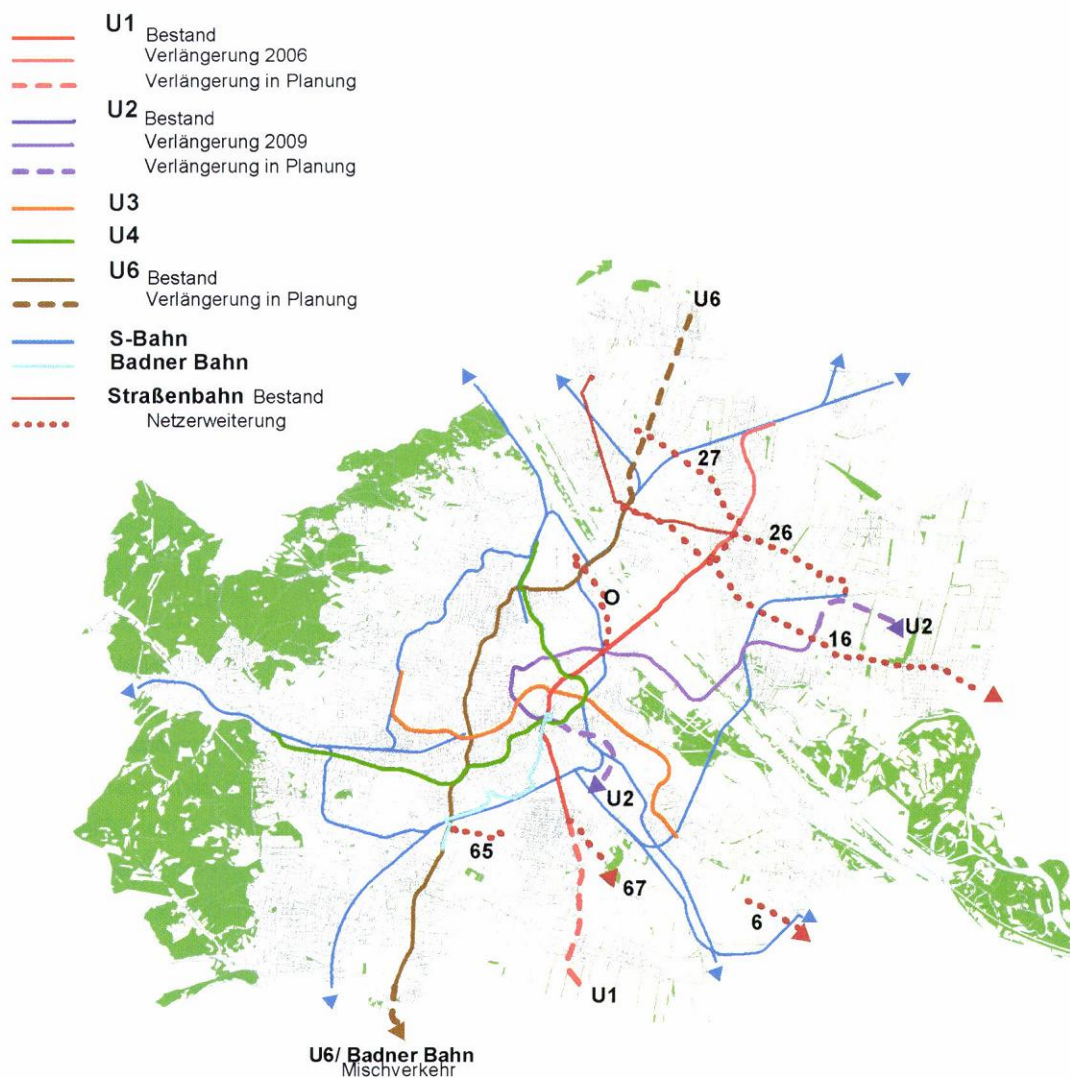
(4) Neues Fahrzeugmaterial für die Wiener S-Bahn, zumal die derzeit eingesetzte Baureihe in den nächsten zehn Jahren ihre ökonomische Lebensdauer erreicht und die Angebotsqualität bereits jetzt nicht mehr zeitgemäß ist.

Ein Konsens über ein neues Regionalverkehrskonzept setzt vorerst eine verkehrspolitisch akkordierte Lösung, dann aber auch Vereinbarungen über die Finanzierung voraus.

### 8.3.2 Vierte ÖV-Ausbauphase

Die vierte ÖV-Ausbauphase enthält Verlängerungen von U-Bahnlinien im Zusammenhang mit der weiteren Stadtentwicklung und neue, überwiegend tangentielle Straßenbahnlinien. Die ÖV-Anbindung des Umlandes wird je nach Verkehrsnachfrage durch das zweckmäßigste Verkehrsmittel verbessert: Im Südkorridor wird die Badner Bahn in die U6 eingebunden, Schwechat wird durch eine Wiener Straßenbahnlinie zusätzlich erschlossen. Für die übrigen Korridore gilt es, bestehende Angebote (S-Bahn, Bus) zu verbessern.

Abb. 30: 4. ÖV-Ausbauphase



### 8.3.3 Bevorrangung von Straßenbahn und Bus

Unter dem Motto „Halt nur an Haltestellen“ soll dem laufenden Bevorrangungsprogramm ein neuer Impuls verliehen werden: Trotz weitgehend getrennter Gleiskörper erreichen die Straßenbahnlinien durch Aufenthalte bei Kreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen nicht die angestrebten Reisezeiten bzw. -geschwindigkeiten. Eine generelle ÖV-Bevorrangung bei Kreuzungen wird im Übrigen durch die Verlängerung der innerstädtischen Bundesstraßen erleichtert.

Eine ständige Herausforderung ist, die Bedienungsqualität für die Fahrgäste zu verbessern, weil die Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs nicht nur von neuen Trassen und Linien, sondern vor allem von jenen Qualitätsmerkmalen (z. B. Regelmäßigkeit, Informationen), die für eine alltägliche Benutzung entscheidend sind, abhängen.

## 8.4 Maßnahmen und Aktivitäten

### 8.4.1 TEN-Knoten Region Wien

Wien ist bereits derzeit ein Knoten der europäischen Verkehrskorridore; diese Funktion soll im Einklang mit den Streckenausbauten weiter entwickelt werden, als

- attraktiver Durchgangs- und Umsteigeknoten im Personenverkehr (Fernverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr) und als
- intermodaler Güterverkehrsknoten als Voraussetzung dafür, einen Logistik-Cluster aufzubauen; der Güterverkehr wird im Kapitel 3: Güterverkehr behandelt.

Wie schon in Kapitel 1: Position Wiens zur europäischen Verkehrspolitik dargestellt, ist Wien als Knoten paneuropäischer Verkehrskorridore in einer besonderen verkehrsgeografischen Situation, wobei der Ausbau des intermodalen Donau-Korridors („Magistrale für Europa“) höchste Priorität hat.

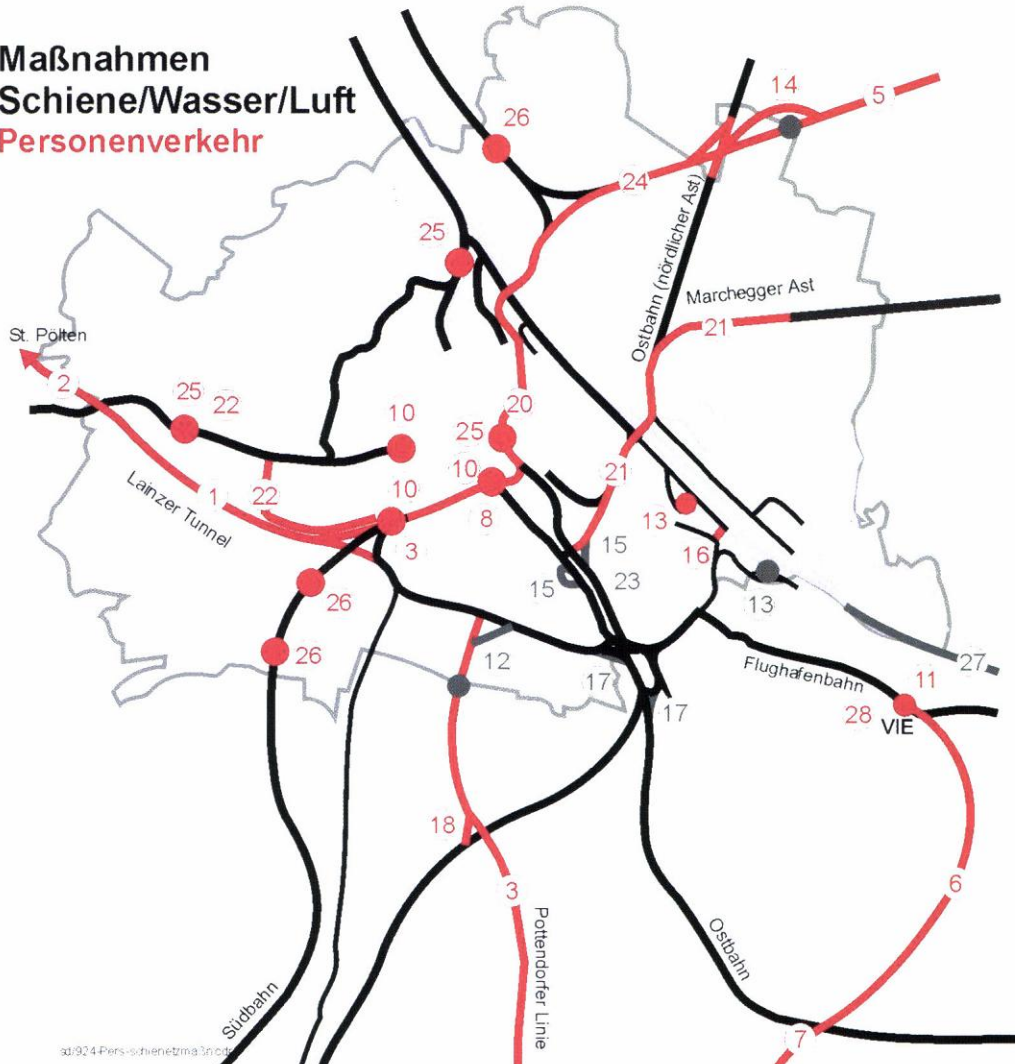
Für den hochrangigen Personenverkehr ist die Qualität der Bahnhöfe maßgebend.





Abb. 31: Maßnahmen im Schienennetz

**Maßnahmen  
Schiene/Wasser/Luft  
Personenverkehr**



ad/924-Pers-schienetzma3003

Maßnahme	
1	Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donaulandbahn (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
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. Hasenleitenschleife
16	Verbindung Donauuferbahn - Donaulandbahn 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-Donaulandbahn
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

(1) Bahnhof Wien – Europa Mitte

Am Standort des Südostbahnhofs soll ein Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden, mit kurzen Umstiegswegen zwischen die-



sem Bahnhof und der U1-Station bzw. der S-Bahnstation Südtiroler Platz. Der Bahnhof Wien – Europa Mitte ist ein Public-Private-Partnership-Projekt, mit dem unter anderem angestrebt wird, den angrenzenden Stadtteil im 10. Bezirk deutlich aufzuwerten.

Die S-Bahnhaltestelle Südtirolerplatz entspricht längst nicht mehr den Qualitäts- und Sicherheitsstandards einer modernen Nahverkehrshaltestelle. Die Modernisierung dieser Station, verbunden mit einem attraktiven Zugang zur U1-Station, hat höchste Priorität.

### (2) Westbahnhof

Der Westbahnhof ist als Fern- und Nahverkehrsknoten unverzichtbar, er soll im Zuge der Bahnhofsoffensive attraktiver gestaltet werden; die Randzonen sind im Zuge einer Redimensionierung der Bahnanlagen frei für städtebauliche Entwicklungen, die Impulse für die Aufwertung der angrenzenden Bezirksteile sein sollen.

Abb. 32: Aufwertung des Westbahnhofes



### (3) Bedienungsqualität

Im Personenfernverkehr sind zwischen Wien und den Landeshauptstädten Graz und Linz Stundentakte vorhanden. Im schnellen Regionalverkehr ist durch eine Überlagerung von Fernzügen und Eilzügen teilweise ein halb Stunden Takt vorhanden.

Das Angebot im Fernverkehr soll zu den Landeshauptstädten und den regionalen Zentren der EU-Beitrittsstaaten deutlich verbessert werden – etwa durch 2-Stunden-Intervalle nach Prag, Budapest und Laibach. Ein Sonderfall ist Bratislava, das in den VOR-Verkehrsraum einbezogen werden soll – mit einer der Landeshauptstadt St. Pölten vergleichbaren ÖV-Erschließungsqualität.

### (4) Zentraler Busbahnhof

In Wien fehlt derzeit ein zentraler Busbahnhof, insbesondere für internationale Verbindungen. Es



soll daher ein zentraler Busbahnhof errichtet werden, an dem internationale und überregionale Buslinien gebündelt werden, vorzugsweise beim neuen Bahnhof Wien – Europa Mitte.

#### 8.4.2 Öffentlicher Regionalverkehr

##### 1) S-Bahn

Für die Attraktivierung des Öffentlichen Regionalverkehrs wurde das S-Bahnkonzept 1998 unter Beteiligung der wesentlichen Handlungsträger ausgearbeitet. Auf Grund neuer Randbedingungen (Generalverkehrsplan und Realisierungshorizonte der Infrastrukturmaßnahmen) sind Adaptierungen erforderlich, vor allem muss die Gesamtstrategie zwischen den ÖBB und den Bundesländern Wien und Niederösterreich neuerlich abgestimmt werden. Diese Adaptierungen sollen bis Dezember 2003 erfolgen. Jedenfalls ist das vorrangige Ziel, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs im regionalen Pendlerverkehr deutlich zu erhöhen; dazu ist ein Maßnahmenpaket erforderlich, das

- | die angestrebten Betriebsqualitäten (Fahrzeugkategorien, Intervalle),
- | die notwendige Infrastruktur für Bahnhöfe und Strecken und
- | ein geeignetes S-Bahnfahrzeug

festlegt.

Ausgehend von der Verkehrswirksamkeit der erforderlichen Infrastrukturprojekte werden drei Zeithorizonte für die Verkehrsangebote im S-Bahn- und Regionalverkehr vorgeschlagen:

- | Angebot 2005 mit der vorhandenen Infrastruktur,
- | Angebot 2009 nach Eröffnung der U-Bahnlinien U1 (Leopoldau) und U2 (Aspern),
- | Angebot 2015 nach Fertigstellung der wesentlichsten Infrastrukturmaßnahmen im Schienennetz (siehe Abb. 31), vor allem des Bahnhofs Wien – Europa Mitte.

Für die Angebotsstufe 2005 ist folgendes Verkehrsangebot vorgesehen:

- | Schnellbahnangebot im 7,5-Minuten-Grundtakt auf der Stammstrecke Floridsdorf – Meidling, zusätzlich mit der S7 bis Floridsdorf,
- | durchgebundenes Eilzugangebot auf der S-Bahn-Stammstrecke im 30- 60-Minuten-Takt und
- | ein neues S-Bahn-Fahrzeug.

Die Angebotsstufen 2009 und 2015 werden im S-Bahn-Konzept 2003 bis Dezember 2003 detailliert. Einen Schwerpunkt des Konzeptes stellen die Verbindungen Wien – Bratislava nördlich und südlich der Donau dar.

Die Ausstattung der S-Bahn-Stationen bestimmt neben der Bedienungsqualität und dem Fahrzeugeinsatz die Attraktivität und das Image des Verkehrsmittels S-Bahn. Die Wiener S-Bahnstationen sollen daher – entsprechend dem Standard für U-Bahn-Stationen, nachgerüstet werden und folgende Mindestelemente umfassen:





8. Öffentlicher Verkehr

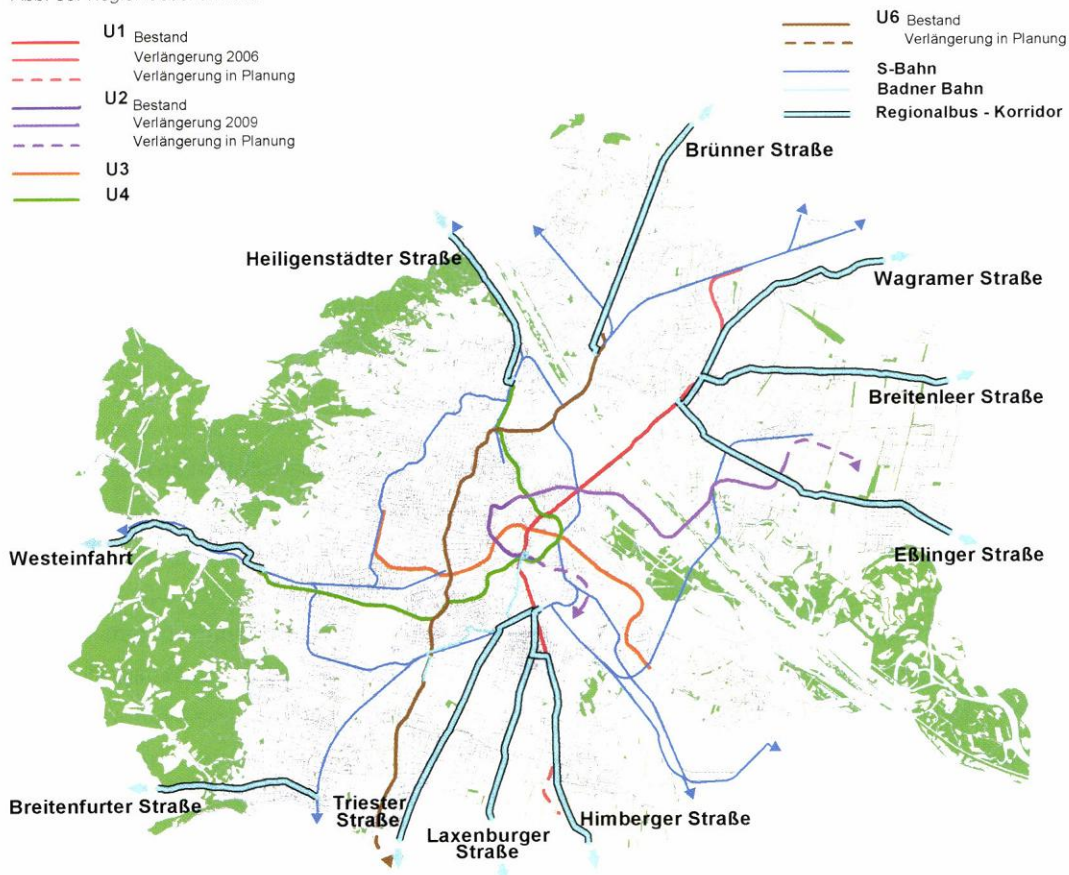
- | Witterungsschutz, Warteraum,
- | behindertengerechter Zugang,
- | ausreichend Sitzmöglichkeiten und
- | Fahrzielanzeigen.

(2) Regionalbusse

Neben der Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes als hochleistungsfähiges Regionalverkehrsmittel ist für die kleinräumige und flächenhafte Erschließung ein attraktives Regionalbusangebot erforderlich. In Wien sollen Regionalbuskorridore eingerichtet werden, in denen Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt werden und die Leiteinrichtungen für Busse der Wiener Linien nach dem Vorbild des Korridors Stadlau – Aspern – Eßling – Groß Enzersdorf auch für die Regionalbusse nutzbar sein sollen. Folgende Regionalbuskorridore sollen untersucht werden: Himberger Straße, Laxenburger Straße, Triester Straße, Breitenfurter Straße, Westeinfahrt (Linzer Straße – Hauptstraße – Wiener Straße), Heiligenstädter Straße, Brünner Straße, Wagramer Straße, Breitenleer Straße, Eßlinger Straße.

Die Streckenführungen und Endstellen der Regionalbusse sind an das künftige hochrangige öffentliche Verkehrsnetz in Wien anzupassen.

Abb. 33: Regionalbuskorridore



### 8.4.3 U-Bahn

Die U-Bahn ist das mit Abstand beliebteste und – gemessen an der Fahrgastentwicklung – erfolgreichste innerstädtische Verkehrsmittel. Wenn die U-Bahnverlängerungen der dritten Ausbauphase (U1 Nord, U2 in den Raum Stadlau/Aspern) im Jahr 2009 in Betrieb sind, umfasst das Wiener U-Bahnnetz 75 km Strecke mit ca. 100 Stationen. Die Bedienungsqualität ist auch im internationalen Maßstab hoch, mit attraktiven Stationen und Fahrzeugen; die Intervalle betragen in der Hauptverkehrszeit 2 bis 3 Minuten. Die im Verkehrskonzept 1994 vorgesehene Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Grundnetz ist durch die Entscheidung für die U2-Verlängerung Schottenring – Praterstern – Stadion – Stadlau/Aspern weniger dringend. Der Einbau von Aufzügen und die damit verbundene behindertengerechte Stationsausstattung wurden weitgehend durchgeführt. In den meisten Fällen konnten mit dieser Maßnahme die nur „einseitig“ zugänglichen Stationen mit einem zweiten Zugang versehen werden, was zu einer Erhöhung der Verkehrswirksamkeit beiträgt. Eine neue Fahrzeuggeneration (Typ V) steht bevor, mit verbessertem Komfort und einer erhöhten Sicherheit für die Fahrgäste: Die Züge sind klimatisiert und in Längsrichtung durchgehend begebar.

Aufbauend auf die Strategie der optimalen Vernetzung der Verkehrsmittel ist der weitere U-Bahn-Ausbau als Teil einer vierten ÖV-Ausbauphase zu sehen, die neben den angeführten U-Bahn-Verlängerungen auch wichtige Straßenbahnnetzergänzungen beinhaltet (siehe Kapitel 8: Straßenbahn und Bus).

#### (1) Linienverlängerungen: Impulse zur Stadtentwicklung

Von den untersuchten Linienverlängerungen und Netzerweiterungen haben als Teil einer vierten ÖV-Ausbauphase jene zusätzlichen Streckenabschnitte Priorität, die ein ausreichendes Potenzial zur weiteren Stadtentwicklung erkennen lassen oder wesentlich zur Modal-Split-Verbesserung, vor allem der Nicht-WienerInnen, beitragen.

Das sind

- U1-Süd in den Raum Rothneusiedl,
- U2-Nord in Richtung Flughafen Aspern,
- U2-Verlängerung vom Karlsplatz über die Aspengründe zum Arsenal und zum Frachtenbahnhof Südost,
- U6-Nord nach Stammersdorf/Rendezvousberg.

Die Priorisierung dieser Verlängerungen muss nach volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten und im Einklang mit den Zielvorstellungen der weiteren Stadtentwicklung erfolgen. Eine genauere Untersuchung der erzielbaren Standortqualitäten und eine daraus folgende Festlegung der Siedlungsstruktur kann erst im Rahmen des neuen STEP 2005 erfolgen (siehe Kapitel 1: Regionale Raum- und Verkehrsentwicklung).



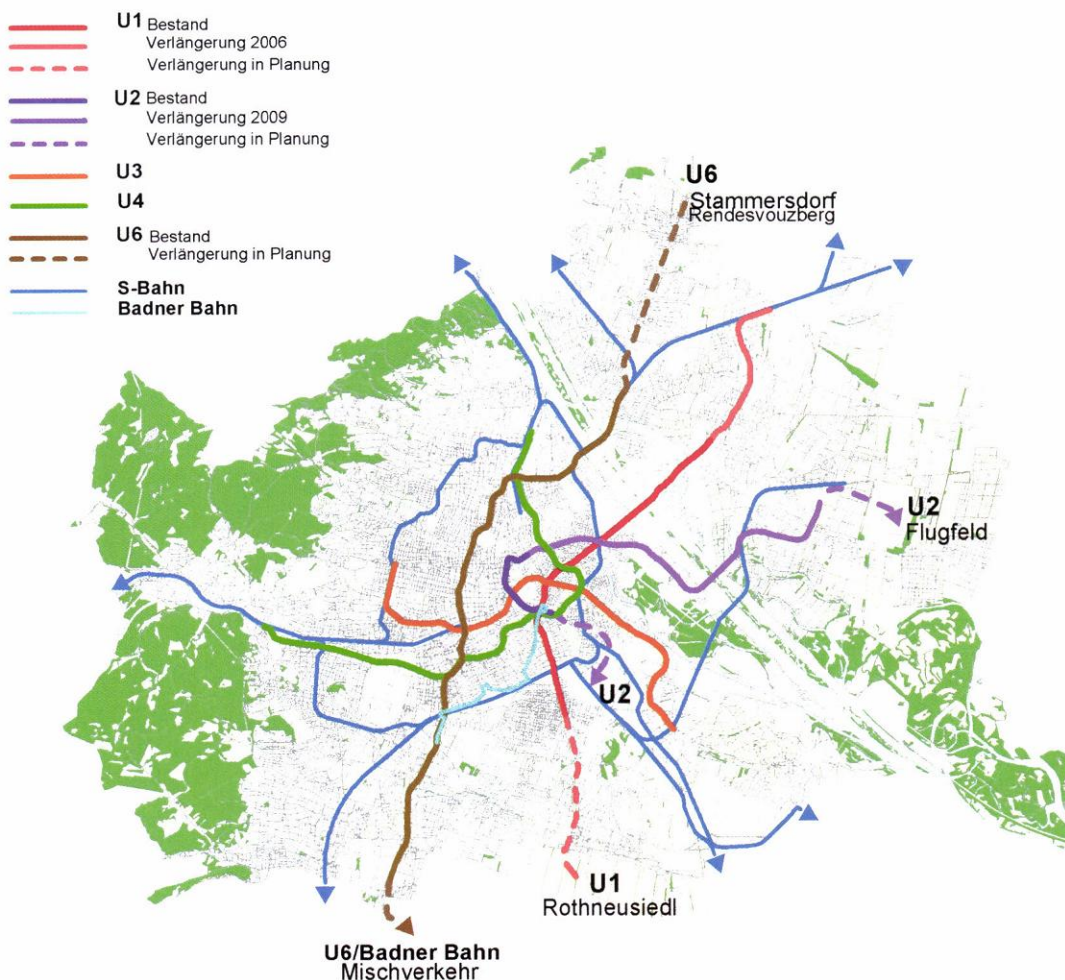


Die Stadt Wien geht davon aus, dass für die vierte ÖV-Ausbauphase die derzeitige Finanzierungsregelung (je 50 % von Bund und Stadt Wien) aufrecht bleibt.

(2) Zielnetz

Da historisch gewachsen, hat das Wiener U-Bahnnetz einige Netzmängel, die längerfristig beseitigt werden sollen: die Linienführung der „alten“ U2, die Überlastung einiger U1-, U3- und U6-Abschnitte, die Erschließung des Wiener Südraumes. Deshalb wurde ein „Zielnetz“ entwickelt, das langfristig realisiert werden soll. In diesem Zielnetz ist neben den in der vierten U-Bahn-Ausbauphase geplanten Verlängerungen eine Linie U5 mit einer Verknüpfung mit der Linie U2 bei der Station Rathaus vorgesehen. Die Linie U5 soll von Hernals kommend bei der Station Rathaus auf der derzeitigen Stammstrecke der U2 bis Karlsplatz und anschließend in den Bereich Aspanggründe und Arsenal geführt werden. Die U2 soll dann vom Flughafen bis zum Rathaus und anschließend in einem neuen Netzteil über die Neubaugasse, die Pilgramgasse, den Matzleinsdorfer Platz und den Wienerberg bis zur Gutheil-Schoder-Gasse geführt werden.

Abb. 34: 4. Ausbauphase U-Bahn





### (3) U-Bahnverlängerungen in das Umland

Seitens der Umlandgemeinden von Wien werden U-Bahn-Verlängerungen über die Stadtgrenze hinaus gefordert, z. B. nach Klosterneuburg, Mödling oder Schwechat. Diese Verlängerungen sind angesichts der zu erwartenden Fahrgastzahlen betriebs- und volkswirtschaftlich nicht vertretbar. Überdies würden sie die Schnellbahn und die Badner Bahn als regionale Verkehrsmittel schwächen. Außerdem gibt es für alle diese geforderten U-Bahn-Verlängerungen wirtschaftlichere Alternativen: Intervallverdichtungen auf vorhandenen S-Bahnstrecken, Straßenbahnverlängerungen (Schwechat) bzw. regionale Schnellbuslinien.

Eine Ausnahme ist die Verlängerung der U6 nach Süden, hier soll die Badner Bahn nördlich von Wr. Neudorf im Mischbetrieb in die U6 eingebunden werden, eine Entflechtung auf die vorhandene Trasse ist bei der Tscherttegasse vorgesehen. Dadurch ist ein Umsteigen von der Badner Bahn zur U-Bahn an mehreren Stationen möglich.

#### 8.4.4 Straßenbahn und Bus

Sollen die WienerInnen 40 % ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, reicht ein attraktives U-Bahnnetz nicht aus. Vielmehr muss jener Öffentliche Verkehr, der die Erschließung in der Fläche sicherstellt und Zubringerfunktion für das U-Bahn- und S-Bahnnetz hat, in hoher Bedienungsqualität verfügbar sein. Das Angebot muss sowohl in infrastruktureller als auch betrieblicher Hinsicht den Bedürfnissen der Fahrgäste angepasst werden.

#### (1) „Halt nur bei Haltestellen“ – Systematische Bevorrangung

Die Bevorrangung von Straßenbahnen und Bussen darf nicht nur punktuell sondern muss auf der gesamten Linienlänge erfolgen, besondere Priorität haben die strukturbildenden Linien des Netzes; das sind vor allem die Radiallinien in jenen Stadtgebieten, die nicht durch hochrangige öffentliche Verkehrsmittel (S-Bahn, U-Bahn) erschlossen werden.



Halt nur bei Haltestellen: Vorrang für den öffentlichen Oberflächenverkehr  
Foto: Wiener Linien, Ludwig



Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Die Schaffung von vom Kfz-Verkehr getrennten Fahrwegen, wie eigene Gleiskörper und Busspuren, muss – vor allem bei neuen Netzabschnitten – konsequent weiterverfolgt werden.
- Die Beeinflussung der Verkehrslichtsignalanlagen bei allen Knoten hat systematisch zu erfolgen, u. a. durch dynamische Programmierungen der Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA). Durch die Verlängerung der Bundesstraßen B besteht nunmehr die Chance, das gesamte Wiener Straßenbahn- und Busnetz im eigenen Wirkungsbereich zu behandeln und damit Prioritäten für den Öffentlichen Verkehr zu setzen.
- Für Straßenbahnlinien wird eine Reisegeschwindigkeit von mehr als 20 km/h in Stadtrandgebieten bzw. von mehr als 15 km/h im dicht bebauten Gebiet angestrebt.
- Die schrittweise Umsetzung des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) ermöglicht Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit der Linien, aber auch kurze Umsteigezeiten bei Knoten. Das RBL soll bis 2006 ausgebaut sein.
- Alle Haltestellen sollen hinsichtlich des Fahrgastkomforts attraktiv gestaltet werden. Als Mindestanforderungen gelten Beleuchtung, Witterungsschutz, Sitzgelegenheit und Information (Fahrplan, Netzplan, Lautsprecher, RBL-Anzeige).

#### (2) Erweiterung des Liniennetzes

Das Liniennetz wird erweitert, um systematische Netz- und Erschließungsmängel zu beseitigen. Im Rahmen der vierten ÖV-Ausbauphase sollen neben einer ausgewählten U-Bahn-Verlängerung folgende Straßenbahnlinien geschaffen bzw. verlängert werden:

- Linie 16: Floridsdorf – Zentrum Kagran – Stadlau – Eßling/Groß Enzersdorf
- Linie 26: Strebersdorf – Floridsdorf – Kagraner Platz – Hirschstetten – Aspern (U2)
- Linie 27: Großjedlersdorf – Siemensstraße – Kagran
- Linie O: Verlängerung durch das Nordbahnhofgelände zum Friedrich-Engels-Platz
- Linie 65: Verlängerung über die Wienerbergstraße zum Bahnhof Meidling
- Linie 67/O: Erschließung „Monte Laa“
- Linie 6: Verlängerung nach Schwechat

Die Tangentialverbindung Liesing – Inzersdorf – Rothneusiedl soll durch einen attraktiven Busverkehr verbessert werden.

Im Zuge von Großprojekten (Bahnhof Wien – Europa Mitte, Westbahnhof) können lokale Linienanpassungen notwendig werden. In Gebieten, die über keinen direkten Anschluss an das U-Bahnnetz verfügen, ist die Anlenkung von Buslinien an die U-Bahn vorzusehen.





Eine systematische Bevorrangung erfordert zusätzliche Mittel für betriebliche und qualitätsverbessernde Maßnahmen. Parallel zu Bevorrangungsmaßnahmen sollen ganze Linien auf den ULF umgestellt werden.

Abb. 35: Erweiterung des Liniennetzes der Straßenbahn



### (3) Intervalle und Betriebszeiten

Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Intervalle der öffentlichen Verkehrsmittel auf die Nachfrage abgestimmt und ausreichend dicht zu gestalten. In Schwachlastzeiten ist ein Kompromiss zwischen Wirtschaftlichkeit und Angebotsqualität notwendig. Unabhängig davon ist die Fahrplanabstimmung zur Minimierung von Umsteigezeiten eine wichtige und dauernde Aufgabe.

### (4) Qualitätsbesserung für mobilitätsbehinderte Personen

Für in ihrer Mobilität behinderte Personen sind darüber hinaus folgende Maßnahmen wichtig:

- Erhöhung des Wartekomforts und Hilfestellungen für Blinde, Sehbehinderte und RollstuhlfahrerInnen,





- | Erhöhung des Komforts bei Straßenbahnhaltestellen als Voraussetzung für RollstuhlfahrerInnen, um in Niederflurfahrzeuge ein- und aussteigen zu können.
- | Zugansage (Linienkennzeichnung über Außenlautsprecher) bei Doppelhaltestellen durch die FahrerIn, wenn sich blinde oder sehbehinderte Personen im Haltestellenbereich befinden und
- | optische Informationen für hörbehinderte und gehörlose Menschen.



Einstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen in die Straßenbahn (ULF)  
Foto: Wiener Linien, Ludwig

#### (5) Pilotprojekt Musterhaltestelle

Der Haltestellentyp „City-Light“ ist ein prägendes Element der Stadtmöblierung, verfügt aber nicht über alle Komfortmerkmale, die eine attraktive Straßenbahn- und Bushaltestelle auszeichnen. Deshalb soll eine neue Musterhaltestelle entwickelt und erprobt werden.

#### 8.4.5 Rufbus, Anruf-Sammeltaxi und Taxi

Das Verkehrskonzept 1994 empfahl eine Reihe von Gebieten, in denen Anruf-Sammeltaxis oder Rufbussysteme eingesetzt werden sollten. Verwirklicht wurden bisher fünf Linien im Spätverkehr (99B, 24A, 25A, 30A, 41A), zwei Linien des Nachtverkehrs (N20, N35) und eine Ganztagsbedienung (44T). Die Ausdehnung dieser effizienten Betriebsform auf weitere Gebiete und Zeiten schwacher Nachfrage ist erwünscht, eine gezielte Bewerbung ist Voraussetzung für den Erfolg. Die Bedürfnisse des Taxiverkehrs sollen wie bisher bei Beschleunigungs- und Bevorrangungsmaßnahmen des Öffentlichen Verkehrs sowie bei der Planung großer Verkehrsknoten (z. B. Bahnhöfe) berücksichtigt werden.

#### 8.4.6 Qualitätssicherung

Die Stadt Wien hat im „Öffentlichen Personennahverkehrs- und finanzierungsvertrag“ jene Verkehrsleistungen bei den Wiener Linien bestellt, die ein attraktives und wirtschaftlich vertretbares ÖV-Angebot sicherstellen. Diese vereinbarten Verkehrsqualitäten sind weiterzuentwickeln und durch ein geeignetes Controlling sicherzustellen.



## 9.1 Ausgangslage und Trends

Die Verkehrsentwicklung in Wien war in den letzten Jahrzehnten vom Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geprägt. Die Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, insbesondere der U-Bahnbau und die Parkraumbewirtschaftung haben zu einem Abflachen der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs vor allem in den dicht bebauten zentralen Teilen der Stadt geführt. Innerhalb des Gürtels haben die Querschnittsbelastungen zum Teil sogar abgenommen. Der Verkehr auf den Stadtautobahnen und in den äußeren Bereichen der Stadt steigt weiterhin, insbesondere in der Verflechtung mit der umgebenden Region. Eine Fortsetzung des weiteren Kfz-Verkehrswachstums im Stadt-Umland-Verkehr ist ohne Gegenstrategien sehr wahrscheinlich.

Tabelle 18: Kfz-Verkehrsentwicklung 1990–2000

	1990–1995	1995–2000
Alle Straßen	+ 5,2 %	+ 10,2 %
Autobahnen	+ 35,6 %	+ 16,9 %
Hauptstraßen B <sup>1</sup>	+ 5,2 %	+ 5,8 %
Übrige Gemeindestraßen	- 1,5 %	+ 8,0 %
Alle nach NÖ führenden Straßen	+ 15,0 %	+ 15,4 %
Alle Donaubrücken	+ 8,9 %	+ 10,3 %
Straßen innerhalb Gürtel und Donaukanal	- 4,7 %	- 1,3 %

<sup>1</sup> vormals Bundesstraße B

Der Verkehr in Wien bewegt sich in einem ausgeprägten Ring-Radial-Netz, das der Stadt- und Verkehrsentwicklung folgend durch die drei Stadtautobahnen Ost Autobahn (A4), Donauufer Autobahn (A22) und Südosttangente (A23) ergänzt wurde. Letztere ist mit über 210.000 Kfz/24 h die stärkst belastete Straße in Wien und entsprechend anfällig für Stau. Aber auch andere Strecken und Knoten im Wiener Straßennetz bilden Kapazitätsengpässe, die in den Hauptverkehrszeiten Fahrzeugstaus verursachen.

Mängel in der Ausgestaltung des Straßennetzes treten in den Stadtentwicklungsgebieten auf, hier fehlen wichtige Netzelemente. In vielen Fällen wurden zudem die Straßenquerschnitte zu knapp bemessen, um die vielfältigen Nutzungsansprüche zu erfüllen.

Der motorisierte Individualverkehr ist (inklusive LKW-Verkehr) der Hauptverursacher der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie klimawirksamer Emissionen im Verkehr. Technische Verbesserungen an den Fahrzeugen (Katalysator, energieeffizientere Fahrzeuge) haben die fahrzeugbezogenen Emissionswerte gesenkt. Diese fahrzeugbezogenen Verbesserungen haben jedoch nur teilweise zu einer Reduktion der Gesamtemissionen geführt. Das hat folgende Gründe:



## 9. Motorisierter Individualverkehr

- | Die Motorisierung und die Kfz-Fahrleistungen sind weiter gestiegen.
- | Die Fahrzeugflotte wurde insgesamt leistungsstärker.
- | Der stark wachsende Anteil der Dieselfahrzeuge hat vor allem zu einer Zunahme der NO<sub>x</sub>-, VOC- und Partikel-Emissionen geführt. 2001 waren zwei Drittel aller Neuzulassungen in Österreich Dieselfahrzeuge. Dieselfahrzeuge stoßen im Vergleich zu Benzinfahrzeugen um zwei- bis dreimal mehr Stickoxide und bis zu tausendmal mehr Rußpartikel aus.

Besonders die Zunahme der NO<sub>x</sub>- und VOC-Emissionen verschärfen das Ozonproblem. Die ultrafeinen Ruß- und Staubpartikel werden tief in die Lungen eingeatmet und stellen eine spezielle gesundheitliche Gefährdung dar.

Auch beim Lärm trägt der Kfz-Verkehr den Hauptanteil: Bei den störenden Lärmquellen wird der PKW von 32 % der Betroffenen genannt, Motorräder von 29 % und der LKW-Verkehr von 24 %.

### 9.2 Ziele

Folgende Ziele zur Entwicklung des Kfz-Verkehrs werden verfolgt:

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

### 9.3 Maßnahmen

#### 9.3.1 Hochrangiges Straßennetz

Aus den Zielen leitet sich ab, dass die Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes auf der Grundlage klarer Kriterien und als Teil von integrierten Gesamtpaketen erfolgen muss. Die Reihung der Projekte nach Bauphasen (Baubeginn 2003–2006, Baubeginn 2007–2011, Baubeginn nach 2011) erfolgte nach folgenden Kriterien (die Reihung stellt keine Gewichtung dar):

- (1) Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien
- (2) Verkehrsentlastung von Siedlungs- und Erholungsgebieten
- (3) Gestaltung sensibler städtischer Räume
- (4) Neuerschließung von Siedlungsgebieten
- (5) Beitrag zur erwünschten Siedlungsentwicklung
- (6) Beitrag zur erwünschten Modal-Split-Änderung





Die Ausbauvorhaben werden als Teil von Gesamtpaketen entwickelt, in denen die notwendige Entlastung von Siedlungsgebieten, die Rückgewinnung von Flächen für den Öffentlichen Verkehr (z. B. ÖV-Beschleunigung, Busspuren), den Radverkehr (Anlage von Radwegen), den Fußgängerverkehr (Gehsteigverbreiterung) und auch für Aufenthaltsflächen (z. B. Kfz-verkehrsfreie Bereiche in alten Ortskernen) und Straßenraumgestaltung (z. B. Anlage von Alleen) mitkonzipiert werden.

Folgende für Wien wichtige Maßnahmen im A- und S-Netz (Finanzierung durch die ASFINAG) sind geplant:

**(1) Baubeginn 2003 bis 2006 (bereits in Bau befindliche Projekte sind nicht angeführt)**

- A23 ASt. Simmering + B225 (Schemmerlstraße), Öffnung der gesperrten Anschlussstelle Simmering Richtung Süden mit Anschluss an die Bitterlichstraße und Weiterführung westlich der Ostbahn bis Weichseltalweg/Simmeringer Hauptstraße,
- A22 + B3 Verlängerung Nordbrücke bis Brünner Straße/Lundenburgergasse inkl. Neubau der B3 zwischen Prager Straße/Galvanigasse und Brünner Straße,
- A6 Spange Kittsee (Parndorf – Kittsee),
- A5 Nord Autobahn: Wien – Drasenhofen,
- A23/A4 Ausbau Knoten Prater, Entflechtung der Verkehrsströme zwischen A 23 und A4 durch Umbau/Neubau der Verflechtungsfahrbahnen,
- S1: Abschnitt S2 – A5,
- S1: Abschnitt A5 – A22,
- S2: Niveaufreimachung der Kreuzungen mit der Breitenleer Straße und dem Rautenweg inklusive Südumfahrung von Süßenbrunn mit Einmündung in die S1.

**(2) Baubeginn 2007 bis 2011**

- A4 Verbreiterung zw. S1 und Flughafen (bzw. Fischamend) auf 3 Fahrstreifen pro Richtung,
- A23 + B3d Knoten Hirschstetten – Hausfeldstraße – Landesgrenze, Verlängerung der A23 von Knoten Hirschstetten bis Hausfeldstraße mit angrenzender Weiterführung als Hauptstraße bis S1 und zur Landesgrenze mit Anschluss an die Umfahrung Großenzersdorf,
- A22 Ausbau zw. Knoten Kaisermühlen u. S1,
- S1: Abschnitt A4 – A22, 6. Straßen-Donauquerung,
- S1: Abschnitt A22 – S2, Nordostumfahrung von der 6. Donauquerung/A22 bis zur S2 im Bereich Süßenbrunn, sowie
- S1 bis A23 Spange Hanssonkurve: zwischen A23 Hansson-Kurve und S1 inkl. neuer Anschlussstelle östlich der Pottendorfer Linie.

Für die Projekte A22-Ausbau zwischen Knoten Kaisermühlen und S1 sowie die S1-Abschnitte



A4 – A22 (inklusive 6. Straßen-Donauquerung) und A22 – S2 (Nordostumfahrung) wird eine möglichst zeitgleiche Fertigstellung angestrebt.

Im übrigen hochrangigen Straßennetz sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

**(1) Baubeginn 2003 bis 2006**

- | B229 von A22 – B8 durchgehend 4-streifig, zur besseren Anbindung der angrenzenden Betriebsstandorte,
- | Spange Seyring zwischen Seyringer Straße und S2,
- | B14 Seitenhafenstraße zur B228: Verlegung im Abschnitt Seitenhafenstraße bis Zinnergasse von der Freudenauer Hafestraße in die Seitenhafenstraße inkl. neuer Donaukanalbrücke,
- | Schloss Schönbrunn: Neuordnung der Verkehrsströme zur besseren fußläufigen Erreichbarkeit inkl. Neugestaltung des Vorplatzes und
- | B1 Karlsplatz: Gestalterische Aufwertung

**(2) Baubeginn 2007 – 2011**

- | B1 Linke und Rechte Wienzeile (Karlsplatz-Pilgramgasse), Aufwertung Naschmarkt,
- | B221 von B230 bis A23: Niveaufreimachung des Kreuzungsbereiches Landstraßer Gürtel/Landstraßer Hauptstraße/Rampe A23 inkl. Adaptierung der B221 im Abschnitt B230 bis Rennweg,
- | B14 Westspange Rannersdorf: zwischen der S1 ASt. Rannersdorf und der Simmeringer Hauptstraße/Etrichstraße und
- | B228 Franzosengraben – 1. Haidequerstraße: Verlegung der B228 aus dem derzeitigen Verlauf Modecenterstraße/Erdbergstraße/1. Haidequerstraße durch einen Neubau im Abschnitt A23/Knoten St. Marx bis 1. Haidequerstraße zur besseren Anbindung des Entwicklungsgebietes Erdberger Mais.

**(3) Baubeginn nach 2011**

- | B1 Karlsplatz – Sezession: Bündelung der Richtungsfahrbahnen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen und zur Schaffung von Gestaltungsspielräumen für den Karlsplatz.

**(4) Baubeginn abhängig von der Stadtentwicklung**

- | B224: Abschnitt B1 – Winckelmannstraße – Gürtel: Neubau der B224 zwischen Wiental und Gürtel in Form einer niveaufreien Querung des Westbahnhofgeländes zur Anbindung neuer Nutzungen am Westbahnhofgelände,
- | B227 ASt. Muthgasse: Richtungsgebundene Anbindung der Grinzinger Straße an den



Knoten Nordbrücke in Fahrtrichtung B227/A22 zur Anbindung des Entwicklungsgebietes Muthgasse,

- | Aufschließung Flugfeld Aspern,
- | Aufschließung Südbahnviertel: direkte Anbindung an das hochrangige Straßennetz,
- | Aufschließung Schlachthofareal St. Marx: Richtungsgebundene Anbindung der verlängerten Viehmarktgasse an den Knoten St. Marx (A23/B228),
- | B13a Liesinger Platz: Neubau bis Brunner Straße/Perfektastraße und
- | B232: Abschnitt B3 – Stammersdorfer Straße.

Falls von seiten Niederösterreichs nach erfolgter Errichtung der Nordostumfahrung eine 7. Donauquerung östlich von Wien bei Fischamend gefordert wird, wird das von Wien – sofern keine nachteiligen Auswirkungen auf den Nationalpark erfolgen – unterstützt.

Abb. 36: Straßenbauprogramm



### 9.3.2 Technische Verbesserungen und Schutzmaßnahmen

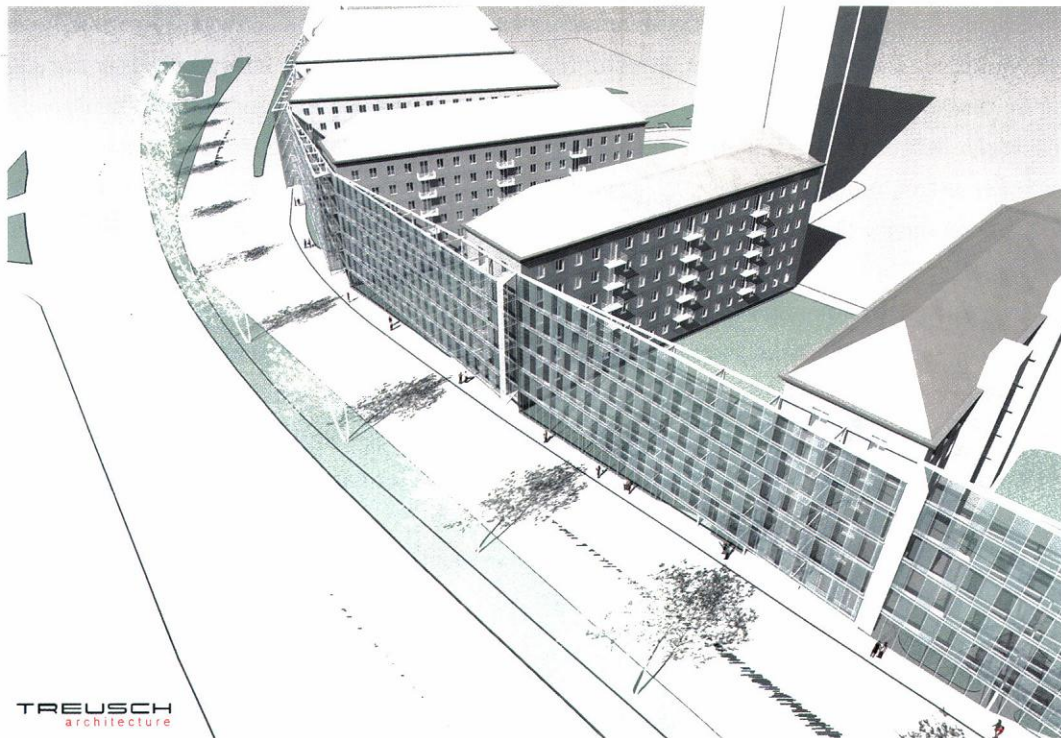
Die stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs ist ohne technische Verbesserungen an den Fahrzeugen und ohne flankierende Schutzmaßnahmen nicht erreichbar. Dazu zählen:

- | Rußfilter und NO<sub>x</sub>-Kat für PKW und LKW: Die Stadt Wien wird sich auf allen Ebenen für Verbindlichmachung dieser Verbesserungen bei den Fahrzeugen einsetzen (EU, Bund).





- ▮ Verschärfte Überwachung von Kfz-Emissionen durch mobile Abgasmessung.
- ▮ Die Umsetzung der „Umgebungsärm-Richtlinie“ der Europäischen Kommission, in der „ruhige Gebiete in Ballungsräumen“ gesichert werden sollen.
- ▮ Die Aufbringung lärmarmen Fahrbahndecken im hochrangigen Straßennetz.
- ▮ Die Errichtung von städtebaulich integrierten „Designer-Lärmschutzwänden“ (Beispiel Körnerhof am Margaretengürtel).
- ▮ Ausdehnung von Tempo-30-Zonen (siehe auch Kapitel 6: Fußgängerverkehr).
- ▮ Fahrbeschränkungen für schwere LKWs (mehr als 20 Tonnen) im dicht bebauten Stadtgebiet.
- ▮ Kontrolle der LKW-Gesamtgewichte durch Einbau von Messstellen im Straßenquerschnitt.



TREUSCH  
architecture

Lärmschutzprojekt Körner-Hof am Margaretengürtel

### 9.3.3 Organisatorische Verbesserungen durch Verkehrsmanagement

Sowohl für den Wirtschaftsverkehr als auch für die Reduktion der fahrzeugbedingten Schadstoffemissionen ist eine möglichst flüssige Verkehrsabwicklung erforderlich. Durch gezielte Verkehrsmanagementmaßnahmen (z. B. Zufahrtssteuerungen zu staugefährdeten Straßenabschnitten, Kameraüberwachung von überlastungsgefährdeten Kreuzungen) sollen Überlastungen des bestehenden hochrangigen Straßennetzes verhindert werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu sollen auch die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (siehe Kapitel 13: Mobilitätsmanagement) leisten.



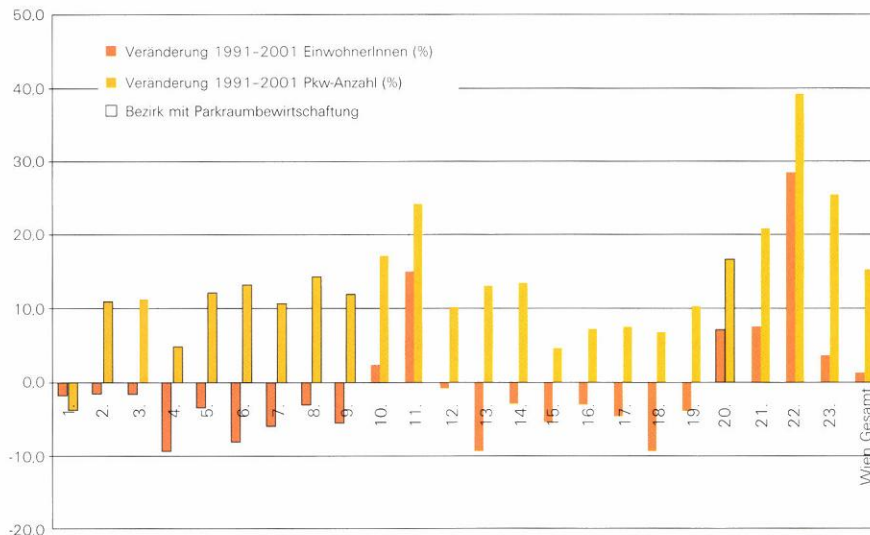
### 10.1 Ausgangslage und Trends

Ein Schwerpunkt des Wiener Verkehrskonzeptes 1994 war, neben der dritten Ausbauphase der U-Bahn, die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 1–9 und 20. Die Parkraumbewirtschaftung hatte das Ziel, die Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung zu verbessern und den Autoverkehr (Zielverkehr) in den dicht bebauten Innenbezirken Wiens zu reduzieren. Folgende Wirkungen konnten erzielt werden:

- ▮ Verringerung des Verkehrs in den bewirtschafteten Gebieten durch die Reduktion von Dauerparkern (ArbeitspendlerInnen) sowie durch die Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs. In den parkraumbewirtschafteten Gebieten konnte die Parkplatzsuchzeit im Durchschnitt von 9 auf 3 Minuten reduziert werden.
- ▮ Verbesserung der Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung. Die Parkraumauslastung in diesen Bezirken ist nach der Einführung stark zurückgegangen (von 110 auf 90 %), in den letzten Jahren steigt sie jedoch wieder an. Auch der Falschparkeranteil ist um über 80 % zurückgegangen.

Die Motorisierung nimmt jedoch weiter zu. Im Jahr 2001 waren in Wien 638.886 PKWs zugelassen, der PKW-Bestand ist seit 1991 um ca. 85.000 gestiegen. In den parkraumbewirtschafteten Bezirken hat die Zahl der gemeldeten PKWs trotz gesunkener Einwohnerzahlen zugenommen (siehe Abbildung 37). Für die Zukunft muss man annehmen, dass die PKW-Dichte steigen und der PKW-Bestand auch im dicht bebauten Gebiet weiter zunehmen wird: Der Trend zum Autobesitz ist ungebrochen, für die nächsten Jahre ist vor allem mit der Motorisierung der SeniorInnen zu rechnen. Damit ist mittelfristig eine sinkende Steuerungswirkung der Parkraumbewirtschaftung abzusehen.

Abb. 37: Veränderung der EinwohnerInnenzahlen und der Pkw-Anzahl 1991 und 2001 nach Bezirken (in Prozent)



Quelle: Statistik Austria, 2002





Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde auch das Wiener Garagenprogramm entwickelt, das laufend umgesetzt wird. Ziel war es, das schlechte Stellplatzangebot vor allem in Gebieten mit überwiegender Wohnfunktion zu verbessern. Insgesamt wurden in Wien bis heute rund 160 gewerbliche Garagen mit etwa 50.000 Stellplätzen errichtet. Bis zum Jahr 2005 sind weitere ca. 8.900 gewerbliche Garagenstellplätze vorgesehen. Mit dem Sonderprogramm zur Garagenförderung („Volksgaragen“) wird die Idee der verbilligten Bewohnerparkplätze umgesetzt. Auch das Angebot der Park&Ride-Stellplätze wurde seit dem Verkehrskonzept 1994 erweitert.

Durch die Anpassung des Wiener Garagensgesetzes wurde die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf 1:1 erhöht; gleichzeitig wurden Ausnahmen von der Stellplatzverpflichtung eingeführt, womit Projekte wie „autofreies Wohnen“ ermöglicht wurden.

Obwohl viele Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden konnten, wurde ein Hauptziel des Verkehrskonzepts 1994, nämlich die Rückgewinnung von Flächen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie für den Öffentlichen Verkehr nur teilweise und punktuell erreicht. Die Parkraumpolitik ist derzeit auch mit neuen Herausforderungen konfrontiert: in den an die Parkraumbewirtschaftung angrenzenden Bezirken, aber auch in einigen Stadterweiterungsgebieten besteht ein hoher Stellplatzdruck. Betroffene BewohnerInnen und BezirkspolitikerInnen fordern die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Außerdem konnten zwar durch die Parkraumbewirtschaftung die Steigerungsraten des Kfz-Verkehrsaufkommens auf den Straßen zum Stadtzentrum verringert werden, in peripheren Stadtgebieten wächst das Verkehrsaufkommen aber ungebremst.

## 10.2 Ziele der Parkraumpolitik

Die Stadt Wien verfolgt mit der Parkraumpolitik folgende Ziele:

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





Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum. Auch ist die Schaffung von Stellplätzen außerhalb des Straßenraumes keine alleinig kommunale Aufgabe. Aufgabe der Stadt Wien ist aber eine zielorientierte Gestaltung der finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen zur Unterstützung der Eigenvorsorge für private Abstellplätze außerhalb des öffentlichen Raums.

### 10.3 Maßnahmen und Aktivitäten

Zur Umsetzung der Ziele verfolgt die Stadt Wien folgende Schwerpunkte in der Parkraumpolitik:

- Organisation des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum: Gestaltung des öffentlichen Raumes in Abstimmung mit den Anforderungen anderer Nutzungen.
- Unterstützung der Schaffung und Nutzung von privaten Stellplätzen außerhalb des öffentlichen Straßennetzes: Garagenprogramm, Park & Ride.
- Zielgerichtete Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes: Flächige Parkraumbewirtschaftung, Kurzparkzonen, Tarife.
- Steuerung des Stellplatzangebotes für den Zielverkehr bei Nicht-Wohngebäuden: Stellplatzobergrenzen, „Abgaben“ auf errichtet Stellplätze bei Zielen mit starker Verkehrserzeugung.

#### 10.3.1 Organisation des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum

##### (1) Stellplatzreduktion bei der Errichtung von öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen

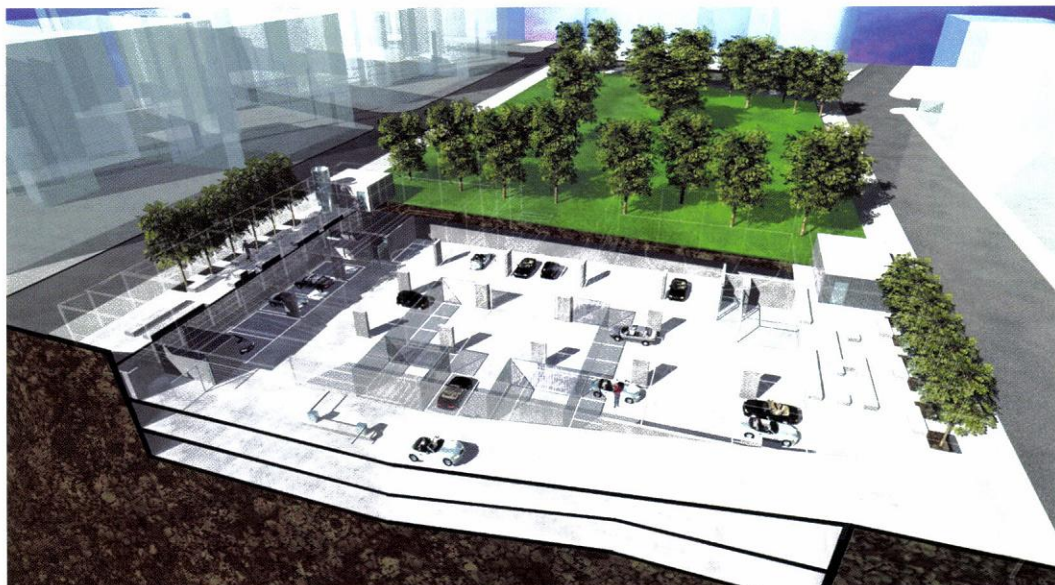
Im Sinne einer hohen Lebensqualität im dicht bebauten Stadtgebiet wird grundsätzlich angestrebt, dass Dauerparkplätze von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze verlagert werden. Wenn öffentliche Garagen und Wohnsammelgaragen neu errichtet werden, sind im Umkreis von 500 m die Stellplätze im öffentlichen Raum zu verringern. Dadurch sollen Defizite für FußgängerInnen und RadfahrerInnen abgebaut und der öffentliche Raum benutzerfreundlicher gestaltet werden. Im Zentrum und in Gebieten ohne hohe Stellplatzauslastung durch die Wohnbevölkerung sollen die Oberflächenstellplätze im Ausmaß 1:1 reduziert werden. In Wohngebieten mit hoher Stellplatzauslastung soll die Verringerung einen Drittel der neu errichteten Garagenstellplätze betragen, weitergehende Reduktionen sind anzustreben und hängen von den örtlichen Verhältnissen ab (Erreichen der Qualitätsstandards für den öffentlichen Raum, Stellplatzdruck).

Bereits im Zuge der Planungen von öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen soll gemeinsam mit den Bezirken festgelegt werden, wie die Reduktion von Stellplätzen an der Oberfläche erfolgen wird. Die Maßnahmen im öffentlichen Raum sollen zeitlich auf die Eröffnung der Garage abgestimmt sein. Die dadurch neu gewonnenen Flächen sollen vorwiegend den FußgängerInnen und RadfahrerInnen oder dem Öffentlichen Verkehr zugute kommen;



10. Ruhender Verkehr

oder sie sollen im Sinne einer erhöhten Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Insbesondere in dicht bebauten Bezirksteilen mit engen Straßenquerschnitten ist bei der Errichtung von gewerblichen Garagen der öffentliche Raum aufzuwerten und das Stadtbild zu attraktivieren. Auch im Umkreis bestehender, aber schlecht ausgelasteten Garagen sollen an der Oberfläche Stellplätze reduziert werden, wenn der öffentliche Raum den Qualitätsstandards nicht entspricht. Es ist es auch weiterhin notwendig, Stellplatzangebot und -nachfrage in regelmäßigen Abständen zu erheben.



Qualitätsverbesserung im öffentlichen Raum durch Garagenbau am Beispiel Ludo-Hartmann-Platz (Wien, 16.)



### (2) Qualitätsstandards für das bebaute Gebiet

Im dicht bebauten Stadtgebiet soll die Organisation des Ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum an den Standards für den Fußgängerverkehr ausgerichtet werden (siehe Kapitel 6: Fußgängerverkehr). Das bedeutet, dass Gehsteigbreiten nicht unter 2 m (exklusive 30 cm überstehende Fahrzeugteile bei Schräg- und Senkrechtparkern) reduziert werden und bestehende darüber hinausgehende Standards weitestgehend erhalten bleiben.

### (3) Regelquerschnitte für Stadterweiterungsgebiete

In Stadterweiterungsgebieten stehen den BewohnerInnen ausreichend Stellplätze in Garagen zur Verfügung, sodass das Dauerparken im öffentlichen Raum nicht notwendig ist. Der öffentliche Raum soll von vornherein so gestaltet werden, dass die Bedürfnisse der FußgängerInnen und RadfahrerInnen erfüllt werden, eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht und der Öffentliche Verkehr und der Wirtschaftsverkehr (Zulieferung, Dienstleistungen) gute Bedingungen vorfinden. Für Stadterweiterungsgebiete sollen Regelquerschnitte ausgearbeitet werden, die – entsprechend der Nutzung der angrenzenden Liegenschaften – Mindestanforderungen an Gehsteig- und Fahrbahnbreiten, sowie an die Gestaltung (z. B. Baumpflanzungen) festlegen. Bei entsprechender fußgängerfreundlicher Straßengestaltung (z. B. ausreichende Gehsteigbreite, Querungshilfen, Grünraumgestaltung mit Baumscheiben) soll auch die Errichtung von Schrägparkplätzen grundsätzlich möglich sein.

## 10.3.2 Unterstützung für die Errichtung und Nutzung privater Stellplätze

### (1) Weiterentwicklung des Garagenprogramms und des Sonderprogramms zur Garagenförderung („Volksgaragen“)

Wenn das Ziel, den Straßenraum von parkenden Autos zu entlasten, durchgesetzt werden soll, ist die Errichtung von öffentlichen Garagen weiterhin notwendig, da angesichts der steigenden PKW-Zulassungszahlen die Errichtung von Stellplätzen im Zuge des Wohnungsneubaus allein nicht ausreicht. Das gilt vor allem für dicht bebaute Gebiete mit vorwiegend älterer Bausubstanz. Dabei müssen vorwiegend Dauerparkplätze für die Wohnbevölkerung errichtet werden, daneben ist auch eine maßvolle Anzahl von Kurzparkplätzen für den Kunden- und Geschäftsverkehr notwendig (Wirtschaftsstandort Wien). Für BerufspendlerInnen soll das Angebot an Stellplätzen am Zielort nicht ausgeweitet werden.

Das Garagenprogramm der Stadt Wien soll in umsetzungsorientierter flexibler Form weiterentwickelt werden; dieses kurz- bis mittelfristige Maßnahmenprogramm soll auch weiterhin im Rahmen des „Kooperativen Parkraummanagements“ (Magistrat, Wiener Wirtschaftsförderungsfonds, Garagenerrichter und -betreiber, Wirtschaftskammer, Verkehrsklubs) erarbeitet, laufend ergänzt und konkretisiert werden. Das Sonderprogramm zur Garagenförderung, das Garagen-



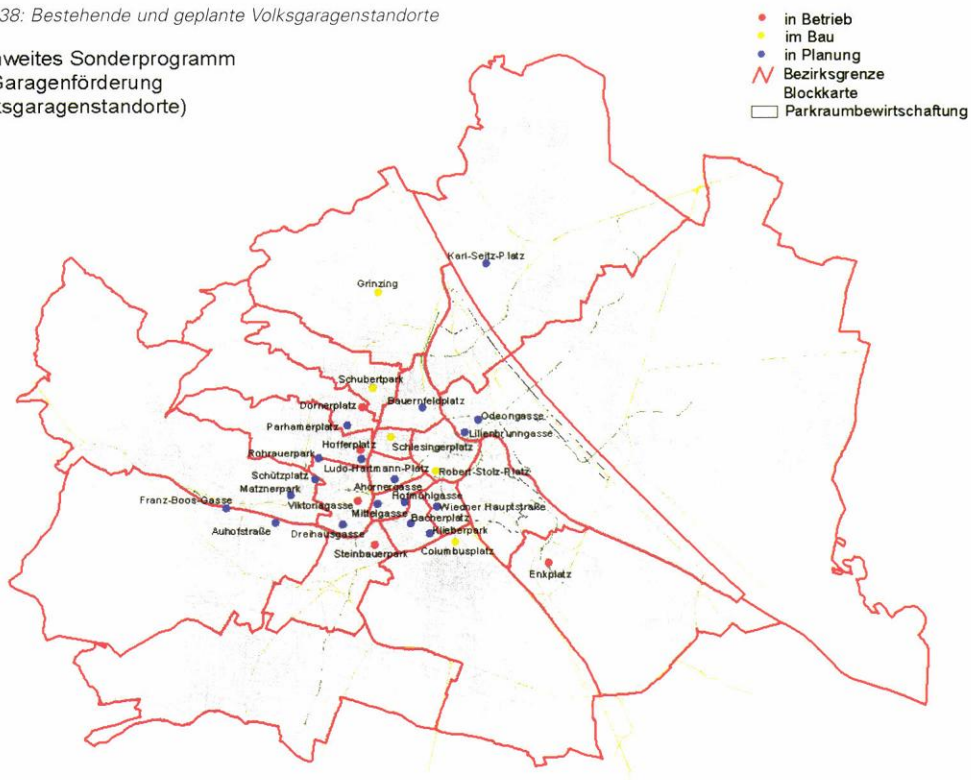
10. Ruhender Verkehr

projekte an ausgewählten Standorten („Volksgaragen“) mit besonderen Konditionen fördert, soll in den nächsten Jahren weitergeführt werden, damit dicht bebaute Wohngebiete aufgewertet werden können. Für die Auswahl der Standorte und die Art der Förderung soll ein Kriterienkatalog ausgearbeitet werden, auf Basis dessen die Garagenförderung mittel- und langfristig erfolgen soll. Die Standorte für Volksgaragen müssen durch eine besonders hohe Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum gekennzeichnet sein. Die Förderung erfolgt für Tief- und Hochgaragen sowie für mechanische Garagen. Zusätzlich soll die Machbarkeit und Zweckmäßigkeit von Tiefgaragen unter Straßen untersucht werden, damit die Zahl potenzieller Standorte erhöht werden kann.

Es wird weiters vorgeschlagen, beim Neubau von Wohnungen (Dachgeschossausbau und Wohnhausneubau) in Abhängigkeit der örtlichen Möglichkeiten die Pflichtstellplätze in Wohnsammelgaragen unterzubringen.

Abb. 38: Bestehende und geplante Volksgaragenstandorte

Wienweites Sonderprogramm zur Garagenförderung (Volksgaragenstandorte)



Quelle: Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion, Stand: August 2003

(2) P&R-Programm

In den nächsten Jahren sind weitere P&R-Anlagen an peripheren Stationen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel notwendig, damit ArbeitnehmerInnen aus den Wiener Stadtrandgebieten und dem Wiener Umland verstärkt den Öffentlichen Verkehr für die Fahrt zum Arbeitsplatz



nutzen können. Für die Errichtung von P&R-Anlagen stehen seitens der Stadt Wien Fördermittel zur Verfügung, die an eine „Deckelung“ des Tagestarifs mit derzeit 2,7 Euro gebunden sind. Innerhalb des Wiener Stadtgebiets sind derzeit ca. 5.800 P&R-Stellplätze (davon 3.790 in geförderten Anlagen) verfügbar. Bis 2010 soll das Angebot auf ca. 14.000 P&R-Stellplätze erhöht werden. Davon werden rund 12.000 Stellplätze mit Förderungen der Stadt Wien errichtet worden sein und daher zu einem günstigen Tarif angeboten werden. Weitere Anlagen sind langfristig vor allem an den verlängerten U-Bahn-Linien vorzusehen. Bei der Errichtung von P&R-Anlagen an U-Bahn- und S-Bahn-Stationen im Stadtgebiet sollen folgende Bedingungen erfüllt sein:

- ! Kombination von P&R-Stellplätzen mit hochwertigen Nutzungen und
- ! keine Konkurrenz zum regionalen öffentlichen Zubringerverkehr (Busse).

Die P&R-Anlagen im Wiener Stadtgebiet sollen gebührenpflichtig sein, wobei weiterhin günstige Tarife für ÖV-BenutzerInnen („Kombicard“) angeboten werden sollen.

Abb. 39: Bestehende und geplante Park & Ride-Standorte

**Park & Ride - Programm der Stadt Wien**



Quelle: Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion, Stand: September 2003

Darüber hinaus sollten in Kooperation mit dem Land Niederösterreich jene P&R-Anlagen forciert werden, die den niederösterreichischen PendlerInnen bereits in ihrer Wohnregion das Umsteigen in die S-Bahn erleichtern; dadurch legen die PendlerInnen nur kurze Strecken mit dem Auto zurück, und der Autoverkehr kann reduziert werden. In Niederösterreich befinden sich mehrere Anlagen in Vorbereitung. Im Gebiet des Verkehrsverbundes Ostregion sind seit 1993 mehr als 7.500 P&R-Stellplätze errichtet worden. Weitere rund 5.200 P&R-Stellplätze sind in Planung.





10. Ruhender Verkehr

Ergänzend zu den P&R-Anlagen in der Region sollen auch P&D-Plätze an ausgewählten Parkplätzen des hochrangigen Straßennetzes außerhalb von Wien angelegt werden, die die Bildung von Fahrgemeinschaften nach Wien erleichtern.

Abb. 40: Park & Ride-Standorte in der Region

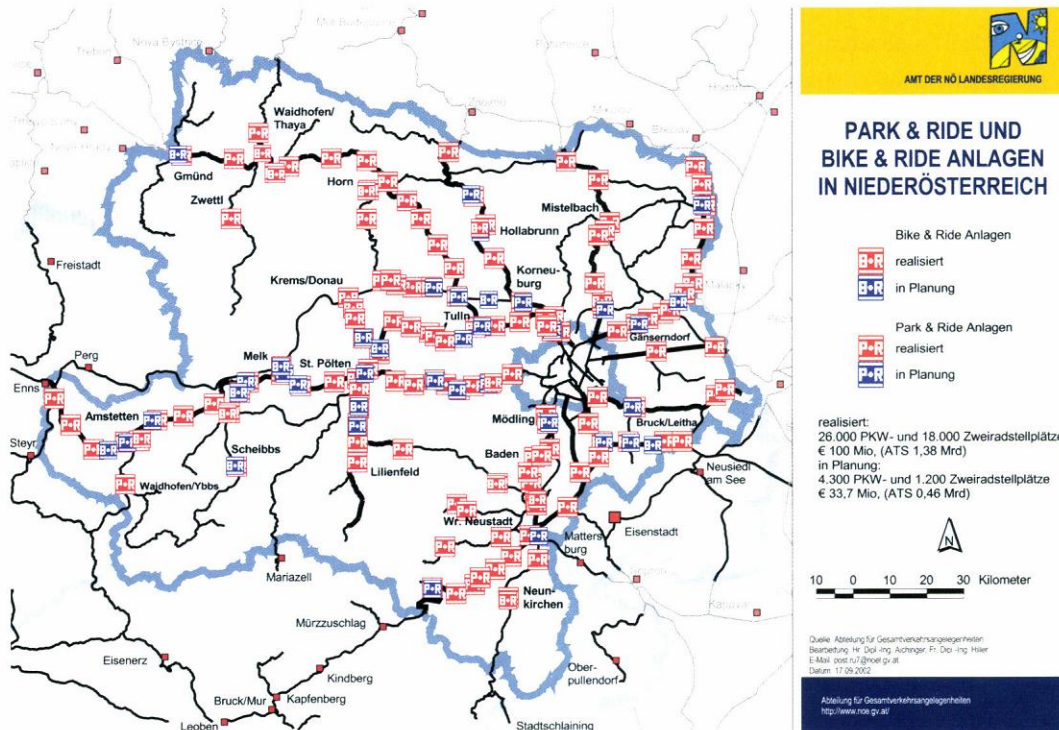


Tabelle 19: Park & Ride-Anlage in der Region

Eisenbahnachsen im Verkehrsverbund Ostregion	1993	2001	Planung
Nordwestbahn (S3, S30, R32)	1.113	2.356	590
Nordbahn (S2, S20)	766	1.494	160
Ostbahn nördlicher Ast (S1, R15, R80)	1.432	2.566	350
Pressburger Bahn (S7)	323	481	220
Ostbahn südlicher Ast (S60, R60, R64)	875	1.536	450
Pottendorfer Linie (R11, R13)	496	603	100
Südbahn (S1, R10, R14)	1.781	2.880	830
Westbahn (S50, R50)	974	1.802	1.200
FJB Donauuferbahn (S40, R40, R41)	1.713	2.561	806
FJB Kamptalbahn (R42, R44)	301	1.097	489
Summe	9.774	17.331	5.195

Quelle: VOR, ÖBB, Niederösterreichische Landesregierung, NÖVOG, 2002





### (3) Mobilisierung bestehender privater Stellplätze

Als kurzfristige Entlastungsmaßnahme besteht die Möglichkeit, Kundenparkplätze von Nahversorgern und Verbrauchermärkten außerhalb der Geschäftszeiten, also in den Abendstunden und an den Wochenenden, für die anrainende Wohnbevölkerung zu öffnen. Die Stadt Wien kann durch Vermittlung und Standortsuche dazu beitragen, dass den BewohnerInnen zeitlich eingeschränkte Dauerparkplätze mit billigen Tarifen zur Verfügung gestellt werden. Von 35 möglichen Standorten wurden bisher 16 realisiert, die Verfügbarmachung weiterer Standorte wird angestrebt.

#### 10.3.3 Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein zentrales und besonders wirksames Instrument der städtischen Verkehrspolitik, weil sie am Engpassfaktor des Autoverkehrs in der Stadt ansetzt: dem großen Platzbedarf. Die Wiener Parkraumbewirtschaftung ist, auch im internationalen Vergleich, sehr erfolgreich. Das Instrument Parkraumbewirtschaftung bietet aber noch große Reserven zur Verbesserung des Stadtverkehrs, die es auszuschöpfen gilt.

#### (1) Räumlich-zeitliche Organisation

Das derzeitige Bewirtschaftungsmodell hat sich bewährt, es soll für das bestehende Bewirtschaftungsgebiet beibehalten werden. Allerdings soll eine Harmonisierung der Bewirtschaftungszeiten angestrebt werden. Neben diesem Modell sollen noch weitere Gestaltungsmöglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung geprüft und umgesetzt werden.

In dicht bebauten und derzeit nicht bewirtschafteten Gebieten besteht ein hoher Stellplatzdruck; in der Nähe von Verkehrserregern (z. B. Veranstaltungsstätten) treten zeitlich beschränkte Überlastungen auf. Die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in ihrer derzeitigen Form ist aber an die Grenzen ihrer Möglichkeiten gestoßen. Derzeit erlaubt nämlich das Wiener Parkmetergesetz nur in Kurzparkzonen Parkgebühren einzuheben. Bei den relativ niedrigen Parkgebühren wird die Parkraumauslastung vor allem über die zeitliche Beschränkung der Parkdauer gesteuert.

Für die Zukunft wird daher die Flexibilisierung der Parkraumbewirtschaftung angestrebt, beispielsweise soll gebührenpflichtiges Parken auch ohne zeitliche Beschränkung möglich sein. Eine Möglichkeit wäre die Einführung eines neuen Wiener Parkabgabegesetzes, in dem auf der Basis von im Gesetz festgelegten Kriterien für die Festlegung von Parkabgabebereichen flächige Bewirtschaftungsgebiete verordnet werden können.

Ein solches flexibles Modell der Parkraumbewirtschaftung, das den unterschiedlichen Anforderungen in verschiedenen Gebieten Wiens (Veranstaltungszentren, U- und S-Bahn-Stationen mit Park & Ride) und zu verschiedenen Zeiten (insbesondere in den Abend- und Nachtstunden)



besser gerecht wird, wird derzeit entwickelt. Das neue Modell soll 2004/2005 im Rahmen eines Pilotversuchs in der Stadthallenumgebung erprobt werden.

### (2) Preispolitik

Zwischen 1986 und 2001 kostete das halbstündige Abstellen eines Autos in einer Wiener Kurzparkzone unverändert € 0,44, im Zuge der Währungsumstellung auf Euro (am 1.1.2002) wurde der Preis sogar auf € 0,40 gesenkt. Die Kurzparkgebühren in vergleichbaren europäischen Großstädten liegen weit höher als in Wien: eine halbe Stunde kostet in München € 1,27, in Stockholm € 0,86, der Halbstundenpreis in Amsterdam ist räumlich gestaffelt und liegt zwischen € 0,85 und 1,40.

Eine Erhöhung sowie vor allem die räumliche und zeitliche Staffelung der Wiener Parkgebühren ist zweckmäßig, weil dies zur weiteren Veränderung des Verkehrsverhaltens im Sinne der verkehrspolitischen Ziele beiträgt. Die Gebührenstaffelung muss aber so erfolgen, dass sie für die BenutzerInnen verständlich und nachvollziehbar ist.

### (3) Parkraumüberwachung

Die Parkraumpolitik steht und fällt mit der Überwachung. Der Einsatz der Parkraumüberwachung seit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung war sehr erfolgreich und auch öffentlichkeitswirksam. Im Sinne der Verkehrssicherheit und der Freihaltung der Wege für FußgängerInnen soll die Überwachung des öffentlichen Parkraumes in Zukunft verstärkt das illegale Parken in Kreuzungsbereichen, auf Gehsteigen und Radwegen verhindern. Dazu müssen von der Bundespolizei zusätzliche Ressourcen bereitgestellt werden. Im Rahmen der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung soll auch die Zweckmäßigkeit einer Überwachung durch Dritte geprüft werden.

#### 10.3.4 Steuerung der Stellplatzerrichtung für den Zielverkehr auf Privatgrund

Zur Steuerung des Kfz-Verkehrs wird auch eine Begrenzung der privaten Stellplätze bei Betrieben, Bürohäusern oder Einkaufszentren vorgeschlagen. Dafür können grundsätzlich hoheitliche und fiskalische Steuerungsinstrumente angewendet werden.

Eine Stellplatzbegrenzung an den Zielorten trägt wirksam zum Erreichen verkehrspolitischer Ziele bei: Der Berufspendelverkehr, der Einkaufs- und Erledigungsverkehr sollen ja so weit wie möglich mit dem Öffentlichen Verkehr, zu Fuß oder per Fahrrad abgewickelt werden. Dabei ist zu beachten, dass Stellplatzbegrenzungen mit einer Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Verkehrs Hand in Hand gehen müssen, damit eine gute Erreichbarkeit gewährleistet ist. Für Stellplätze in Wohngebäuden ist hingegen eine Begrenzung nicht sinnvoll – ausreichend Stellplätze auf den Wohngrundstücken sind eine Voraussetzung für die Entlastung der Straßen vom Ruhenden Verkehr.



Alle Maßnahmen der Stellplatzbegrenzung müssen unbedingt mit Niederösterreich und den Umlandgemeinden abgestimmt werden, sonst droht die verstärkte Abwanderung jener Betriebe, für die eine gute Erreichbarkeit mit dem Kfz wichtig ist, ins niederösterreichische Umland.

Es wird vorgeschlagen, sowohl für die im Folgenden beschriebene „Einführung von Stellplatzobergrenzen“ als auch die „Verkehrserregerabgabe“, zunächst in einer Studie offene Fragen zu klären: Der Lenkungseffekt, die Akzeptanz, die Wirkungen auf den Verkehr, die Stadt- und Wirtschaftsstruktur sowie auf die öffentlichen Finanzen sind genau zu überprüfen. Insbesondere sind dabei auch mögliche Verlagerungseffekte von Betrieben, Einkaufszentren etc. nach Niederösterreich zu berücksichtigen. Weiters sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen. Für die Bauträger und Wirtschaftstreibenden muss die Rechts- und Planungssicherheit gewährleistet sein.

Folgende Maßnahmen zur Steuerung der Stellplatzerrichtung für den Zielverkehr sollen verfolgt werden:

#### (1) Stellplatzerrichtung für den Zielverkehr

Im Garagengesetz ist zwar die Errichtung von Stellplätzen verpflichtend vorgeschrieben, allerdings obliegt es den Bauträgern, die Art der Stellplatzerrichtung festzulegen. Das hat dazu geführt, dass vor allem am Stadtrand flächenintensive, große Parkplätze an der Oberfläche angelegt wurden. In Zukunft soll die Errichtung von Parkplätzen bei großen Betrieben möglichst flächensparend erfolgen. Dazu sollen entsprechende Vorkehrungen bereits in den Bebauungsplänen vorgenommen werden.

#### (2) Gesetzliche Stellplatz-Obergrenzen

Das Wiener Garagengesetz schreibt beim Neubau von Wohnungen, Betriebsgebäuden, öffentlichen Gebäuden und Veranstaltungsgebäuden vor, dass Stellplätze zu errichten sind (Stellplatzverpflichtung), andernfalls muss der Bauträger eine Ausgleichsabgabe bezahlen.

Das Stellplatzregulativ laut §36(2) des Wiener Garagengesetzes bietet schon derzeit die Möglichkeit, Stellplatz-Obergrenzen für bestimmte Bauprojekte zu definieren. Im Einzelfall kann für „räumlich begrenzte Teile des Stadtgebiets“ die Stellplatzanzahl im Bebauungsplan festgelegt werden, wobei verschiedene Kriterien zu berücksichtigen sind.

De facto werden aber bei Bürogebäuden, Einkaufszentren etc. oft weit mehr als die Pflichtstellplätze errichtet (Verkehrserreger). Es erscheint sinnvoll, über Einzelfall-Regelungen hinaus generelle Obergrenzen rechtlich festzulegen. Deshalb wird vorgeschlagen, dass das Wiener Garagengesetz für Betriebs-, Büro- und Geschäftsgebäude nutzungsabhängige Stellplatzobergrenzen





ermöglichen soll. Als Orientierungshilfe für die Behörde soll ein Kriterienkatalog erstellt und in Form einer Richtlinie festgehalten werden.

In besonders sensiblen Gebieten soll auch weiterhin das Stellplatzregulativ nach §36(2) des Wiener Garagengesetzes die Möglichkeit bieten, ortsangepasst eine genaue Stellplatzzahl festzulegen und damit auch die Mindeststandards zu unterschreiten.

Eine räumliche Differenzierung soll im Stadtgebiet nicht vorgenommen werden. Einheitliche Stellplatzobergrenzen erleichtern die Durchsetzung von Stadtentwicklungszielen und unterstützen das Instrumentarium der Stadtentwicklung: Die Stellplatzbegrenzung verringert für InvestorenInnen die Attraktivität des Neubaus von Bürogebäuden und anderen Verkehrserregern „auf der grünen Wiese“ und begünstigt Bauprojekte in der Nähe öffentlicher Verkehrsmittel.

### (3) Verkehrserregerabgabe für Nicht-Wohngebäude

Zusätzlich zur Verankerung von Obergrenzen wird die Stadt Wien auch finanzielle Lenkungsmaßnahmen überprüfen: Eine Verkehrserregerabgabe auf errichtete Stellplätze bietet Bauträgern einen ökonomischen Anreiz, weniger Stellplätze als zulässig zu bauen. Insbesondere für Einkaufszentren und andere Großstrukturen, die viel Autoverkehr bewirken, wäre dies eine wichtige Lenkungsmaßnahme.

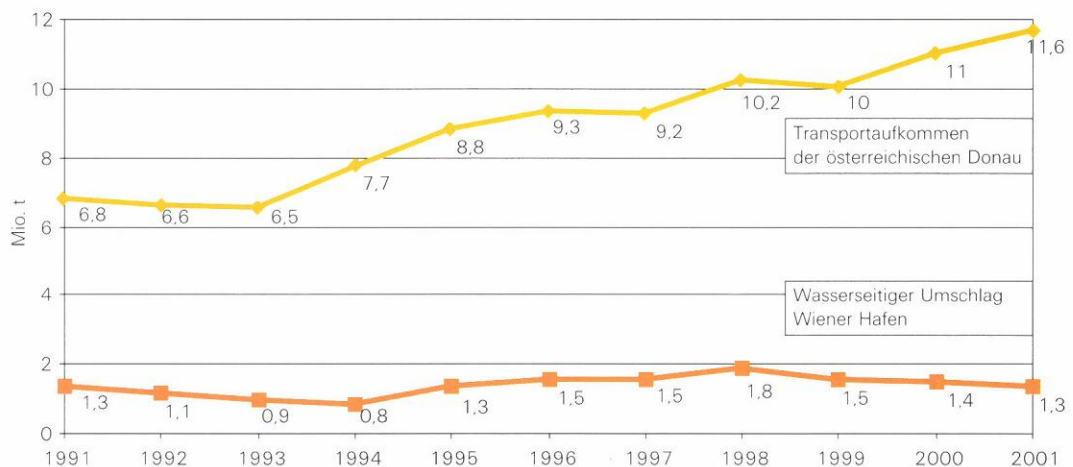
Die Einführung der Verkehrserregerabgabe in Wien erfordert aber noch Wirkungsanalysen und Konkretisierungen (Geltungsbereich, Höhe der Abgabe, Einmalzahlung oder periodische Abgabe usw.). Schließlich ist die Einführung einer Verkehrserregerabgabe auch als Alternative zu einer Verkehrsanschlussabgabe nach dem Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 zu sehen. Demnach kann von den Gemeinden eine flächenbezogene Abgabe zur Deckung der mit dem Anschluss von öffentlichen Verkehrsmitteln an Betriebsansiedlungen mit mehr als 10.000 m<sup>2</sup> Grund- und Geschoßfläche verbundenen Kosten eingehoben werden (siehe auch Kapitel 3: Versorgungsverkehr). Neben der Abwägung der Zweckmäßigkeit und Machbarkeit ist jedenfalls eine gemeinsame Vorgangsweise mit den Umlandgemeinden und Niederösterreich erforderlich.



## 11.1 Ausgangslage

In den letzten zehn Jahren befand sich die Schifffahrt auf der Donau durch die politischen Krisen auf dem Balkan in einem permanenten Ausnahmezustand. Dadurch hat sich das Transportaufkommen auf der Donau, vor allem aber der wasserseitige Umschlag im Wiener Hafen, in den letzten Jahren nicht so entwickelt, wie das nach der Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals und dem Ende des Eisernen Vorhangs erwartet wurde.

Abb. 41: Entwicklung des Transportaufkommens auf der österreichischen Donau und des wasserseitigen Umschlags im Hafen Wien



Quelle: Statistik Austria, Güterverkehrsstatistik 1991–2001

Diese Phase scheint nun zu Ende zu gehen und mit dem Beitritt der osteuropäischen Nachbarländer zur Europäischen Union eröffnen sich große Chancen, die verfügbaren Transportkapazitäten auf der Wasserstraße Donau und im Wiener Hafen besser zu nützen.

## 11.2 Ziele

Die Schifffahrt ist vor allem im Vergleich zum Straßengüterverkehr aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht positiv zu beurteilen. Eine Förderung und Verbesserung der Verhältnisse für die Binnenschifffahrt wird daher sowohl von der EU als auch vom Bund propagiert. Allerdings stehen wasserbauliche Ausbauwünsche teilweise im Widerspruch zu gewässer- und auenökologischen Anliegen. Eine Verständigung auf einen ökologisch verträglichen Ausbau der Donau bei dem ausreichende Abladetiefen für die Schifffahrt ermöglicht werden, ist daher notwendig. Es ist ein wesentliches Ziel der Stadt Wien, sowohl im Transitverkehr als auch im Ziel- und Quellverkehr, den Transportanteil der Wasserstraße Donau auf Kosten vor allem des Straßengüterverkehrs zu erhöhen und den Hafen Wien als multimodales Güterverkehrszentrum weiter auszubauen.



Dabei soll der wasserseitige Umschlag im Wiener Hafen (von 1,3 Mio. Tonnen im Jahr 2001 auf 3–4 Mio. Tonnen im Jahr 2015) mehr als verdoppelt werden und der Modal Split des Durchgangsverkehrs in der Region Wien von 23 % auf 28 % zugunsten der Binnenschifffahrt im Verhältnis zu 1997 verbessert werden (von 6 Mio. Tonnen im Jahr 1997 auf 16 Mio. Tonnen im Jahr 2015).



Güterverkehrszentrum Hafen Wien

### 11.3 Maßnahmen

#### 11.3.1 Maßnahmen auf der Donau

Die Maßnahmen entlang der Donau, die zur Erreichung dieser verkehrspolitischen Ziele notwendig sind, liegen nur zu einem geringen Teil im Entscheidungsbereich der Stadt Wien. Die Stadt fordert und unterstützt jedenfalls folgende Maßnahmen:

- (1) Ökologisch verträglicher Ausbau der gesamten Wasserstraße Rhein-Main-Donau gemäß den getroffenen internationalen Vereinbarungen (Europäisches Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen mit internationaler Bedeutung, Genf, 1996, Empfehlungen der Donaukommission, 1998, Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, 1996).
- (2) Verbesserung der Bedingungen für die Containerschifffahrt als wesentliche Voraussetzung für die Verlagerung von Transportsubstraten vom LKW auf das Binnenschiff.
- (3) Einführung des „Danube River Information Service“ (DORIS) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit auf der Wasserstraße Donau.





- (4) Ausbau der Donau zwischen Wien und Bratislava: Im Wiener Stadtbereich ist eine Fahrwassertiefe von 2,7 m möglich, für die übrige Strecke ist ein nationalparkverträglicher und den Erfordernissen der Schifffahrt entsprechender Ausbau vorzusehen. Zu diesem Zweck wurde ein Koordinationsausschuss Wasserstraße-Nationalpark eingerichtet, in welchem neben der Wasserstraßendirektion und der Nationalpark-Gesellschaft auch die Oberste Schifffahrtsbehörde und die Landesbehörden vertreten sind. Verkehrspolitisches Ziel der Stadt Wien ist jedenfalls eine Verbesserung der derzeit bestehenden Fahrwasserhältnisse bei Regulierungsniederwasser. Die erreichbaren Standards müssen in Abwägung mit den Zielen der Sohlstabilisierung, der Wasserspiegelanhebung, der Gewässervernetzung (Einbindung der Auen in das Abflussregime) und der Strukturierung der Donauufer (Flachwasserbereiche etc.) in einem flussbaulichen Gesamtkonzept festgelegt werden.
- (5) Rasche Beseitigung der Ponton-Brücke in Novi Sad sowie der damit im Zusammenhang stehenden Verrechnung von Durchfahrtsgebühren.

### 11.3.2 Hafen Wien

Der Wiener Hafen ist mit 350 ha Fläche der größte öffentliche Donauhafen in Österreich. Durch die Konzentration von über 100 Unternehmen, davon zahlreiche Speditionen, an der Schnittstelle der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße ist der Hafen Wien auch das größte Güterverkehrszentrum Österreichs. Ziel der Stadt Wien ist es, Wien zu einem modernen, leistungsfähigen, intermodalen Verkehrsknoten zu entwickeln. Der Hafen Wien als bereits bestehendes Güterverkehrszentrum soll dabei eine wesentliche Rolle übernehmen.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- | Erweiterung des trimodalen Terminals für den kombinierten Verkehr im Hafen Freudenau,
- | Wiedererrichtung der Winterhafenbrücke für den Schienenverkehr zur Schaffung einer Durchfahrtsmöglichkeit und einer Direktanbindung zum Verschiebebahnhof Kledering,
- | Verlagerung der B14 im Bereich des Kombiterminals in die Seitenhafenstraße,
- | Vertiefung der Kooperation zwischen Wiener Hafen und ÖBB,
- | Verlängerung der Kaianlagen im Hafen Albern um hundert Meter zur Kapazitätserhöhung des wasserseitigen Umschlags,
- | Errichtung einer neuen Schüttguthalle für die Lagerung von Massengütern,
- | Verbesserung des Hochwasserschutzes für die Häfen Freudenau und Albern und
- | direkte Autobahnanbindung des Hafens im Zuge der Verlängerung der S1 in Richtung Norden.

Aus der Sicht der Stadt Wien ist eine möglichst rasche Umsetzung des Terminals Freudenau-Hafen erforderlich. Dazu ist von der Bundesregierung die fehlende Durchführungsverordnung zu beschließen, damit die notwendigen Behördenverfahren eingeleitet werden können.



## 11. Schifffahrt

Ein wesentliches Element zur Verbesserung der Angebotsqualität der Schifffahrt ist die Einbindung in verlässliche und funktionierende Logistikketten. Die Häfen spielen dabei eine zentrale Rolle. Der Hafen Wien hat bereits in den letzten zehn Jahren begonnen, durch Beteiligungen und Kooperationen mit anderen Donauhäfen Synergiepotenziale aufzubauen und zu nutzen. Diese Strategie soll auch in Zukunft weiter fortgesetzt werden.

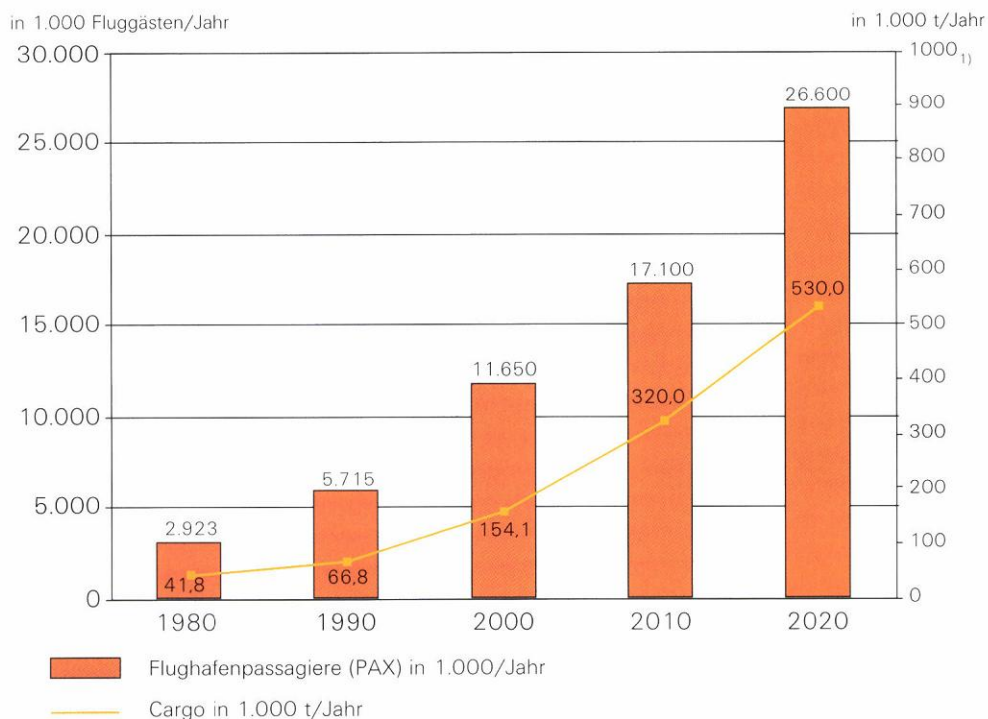




## 12.1 Ausgangslage und Trends

Im Zeitraum 1995–2002 hat die Zahl der am Flughafen Wien „abgefertigten“ Passagiere von rund 8,5 auf rund 12,0 Millionen, also um ca. 40 % zugenommen. Im Wesentlichen resultiert diese Zunahme aus der in den letzten Jahren gelungenen Positionierung des Flughafens als West-Ost- und zunehmend auch als West-Fernost-Drehscheibe. So ist die Zahl der Transferpassagiere im gleichen Zeitraum von 1,6 auf 4,2 Millionen, also um 154 % (!) gestiegen. Der Ziel-/Quellverkehr hat dagegen nur um 13 % zugenommen. Wegen des Trends zu größeren Flugzeugen haben die Flugbewegungen (im Linien- und Charterverkehr) „nur“ um 30 % (von rund 144.000 auf 187.000) zugenommen. Die aktuelle Prognose der Flughafen Wien AG geht von einer weiteren Zunahme des Passagieraufkommens um 4,6 % pro Jahr aus; jedenfalls aber von einem Wachstum, das über dem europäischen Durchschnitt liegt.

Abb. 42: Entwicklung des Flugverkehrs 1980–2020



<sup>1)</sup> 3-Pisten-System

Quelle: Flughafen AG, 2002

Die Prognosen unterstellen, dass der Flughafen Wien (VIE) seine Position als West-Ost- und West-Fernost-Drehscheibe (HUB-Funktion) weiterhin behaupten und ausbauen kann. Durch die EU-Erweiterung wird sich jedenfalls das Einzugsgebiet des Flughafens von 5,6 auf 14,3 Millionen Menschen vergrößern.





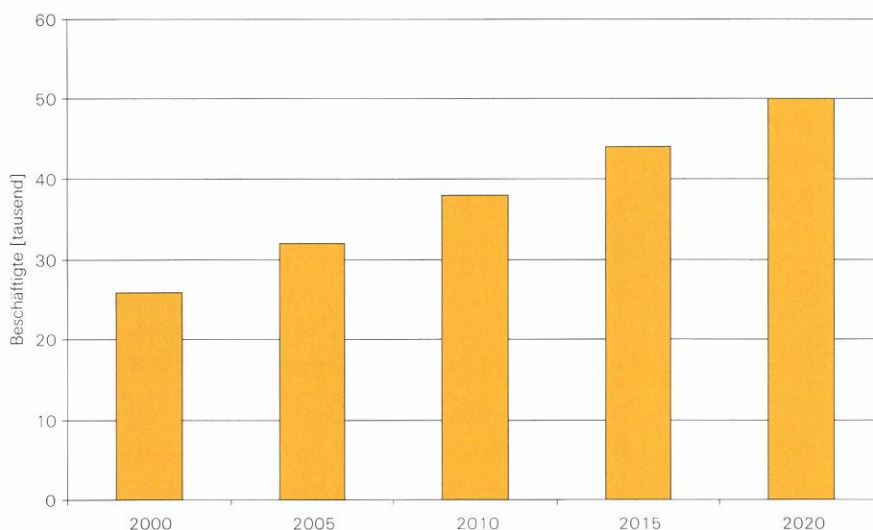
12. Flugverkehr

Der Flughafen Wien verfügt derzeit über ein 2-Pisten-System (Piste 11/29 und Piste 16/34). Die Leistungsfähigkeit dieses Systems entspricht rechnerisch dem von 1,6 Pisten. Treten die Prognosen der Flughafen Wien AG ein, werden in wenigen Jahren die Qualitätsstandards in den Landespitzen unterschritten werden, das heißt es wird zunehmend zu Verspätungen kommen. Werden keine kapazitätserhöhenden Maßnahmen getroffen – etwa der Bau der dritten Piste – kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen in etwa 10 Jahren nicht mehr in der geforderten Qualität bewältigt bzw. die prognostizierte Nachfrage nicht mehr befriedigt werden.

Der Flughafen Wien ist ein dynamisch wachsender Wirtschaftsstandort, dessen Bedeutung bereits jetzt weit über die bloße Abwicklung des Flugverkehrs hinausgeht. Zusätzlich zu den zahlreichen bereits am Flughafen angesiedelten Unternehmen wird im Oktober 2004 der neue „Office Park“ – ein hochwertiger Bürostandort (26.000 m<sup>2</sup> Bürofläche) mit angelagerten Dienst- und Serviceleistungen (Hotel, Freizeit usw.) - eröffnet werden. Auch der Cargo-Bereich wird kontinuierlich ausgebaut.

Es wird daher in den nächsten Jahren auch die Zahl der am Flughafen Beschäftigten und der indirekt Beschäftigten deutlich zunehmen.

Abb. 43: Beschäftigte am Flughafen Wien 2000–2020

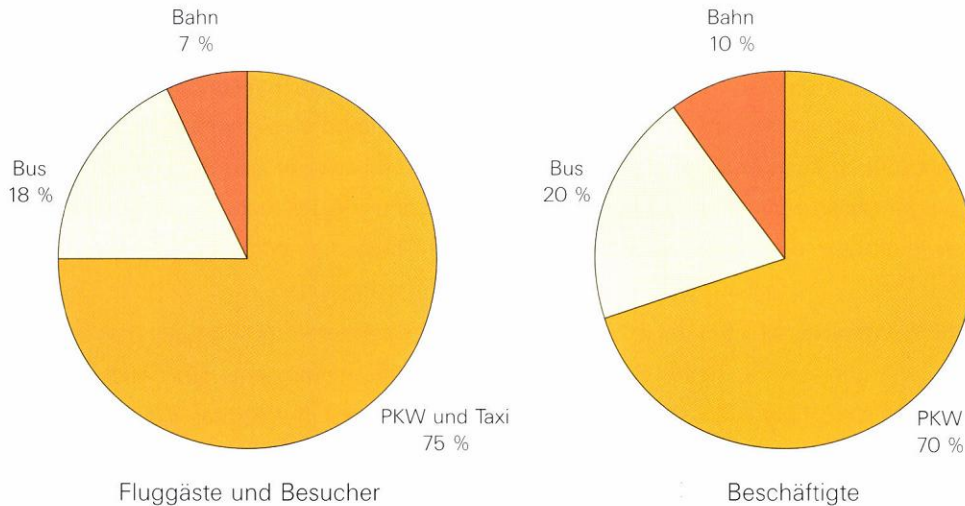


Quelle: Flughafen AG, 1999

Insgesamt kann der Flughafen Wien-Schwechat als dynamische Kleinstadt aufgefasst werden. Das starke Wachstum erzeugt erhebliche Verkehrsprobleme am Boden – sowohl am Flughafen-gelände als auch auf den Zubringerrouten – und in der Luft. Derzeit werden mangels geeig- neter Angebote etwa drei Viertel aller Fahrten von/zum Flughafen mit PKWs abgewickelt, der Anteil im Schienenverkehr beträgt nur 7–10 %.



Abb. 44: Verkehrsmittelwahl bei Fahrten vom/zum Flughafen (2000)



Quelle: Flughafen AG, 2002

Der Flughafen ist über die A4 Ostautobahn und die B9 gut an das hochrangige Straßennetz angebunden. Die 2x2-streifige A4 weist noch Kapazitätsreserven auf; der Knoten Prater (A4, A23) ist in den Verkehrsspitzen jedoch bereits jetzt regelmäßig überlastet. Durch zusätzlichen grenzüberschreitenden Verkehr und Quell-Ziel-Verkehr des Flughafens wird sich das Verkehrsaufkommen auf der A4 in den nächsten Jahren deutlich erhöhen.

Der guten Erreichbarkeit des Flughafens mit privaten Pkws bzw. Taxi und dem in den letzten Jahren erheblich vergrößerten Stellplatzangebot am Flughafen steht nach wie vor ein mangelhaftes Angebot im öffentlichen Verkehr gegenüber: Hauptverkehrsträger im öffentlichen Verkehr sind immer noch die Shuttlebusse zum City Air Terminal (alle 20 Minuten) bzw. zum Süd- und Westbahnhof (alle 30 Minuten).

Durch den Ende 2002 abgeschlossenen, durchgehend zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Wien Mitte – Flughafen konnte zwar die Reisezeit mit der S7 (Flughafenschnellbahn) von 34 auf 25 Minuten und mit Eilzügen von 24 auf 20 Minuten verkürzt werden, das Zugsangebot – S7 im 30-Minuten-Takt und einzelne Eilzüge – wurde aber bislang nicht verdichtet.

## 12.2 Ziele und Maßnahmen

### 12.2.1 Landseitiger Verkehr

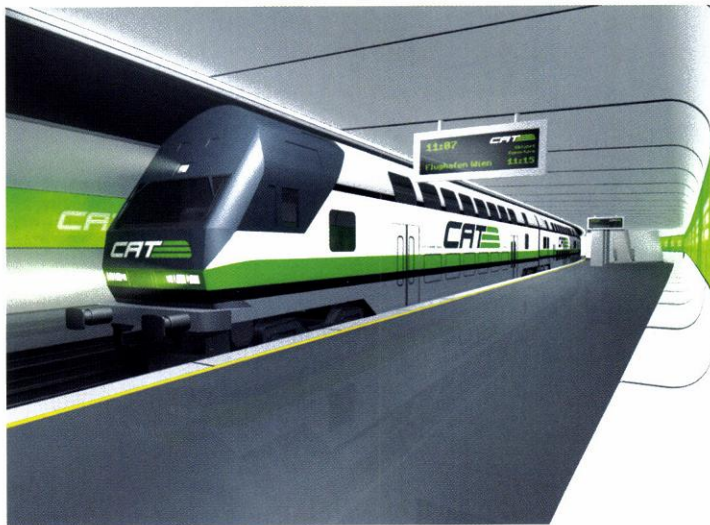
Ein Wachstum des Flughafens kann nur mit einer deutlichen Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs (Bahn, Bus) einhergehen. Der Bahnanteil des Flughafenverkehrs soll bei den Passagieren auf 40 % und bei den Beschäftigten auf 60 % bis 2020 gesteigert werden.



12. Flugverkehr

Ab 14. Dezember 2003 wird der von den ÖBB und der Flughafen Wien AG gemeinsam finanzierte „City Airport Train“ (CAT) zwischen Wien Mitte (mit Check-in-Möglichkeit) und dem Bahnhof Flughafen Wien verkehren. Der Flughafen wird dann von Wien Mitte im 30-Minuten-Takt in 16 Minuten erreichbar sein – allerdings nur zu einem Spezialtarif. Die Shuttlebusverbindung zum City Air Terminal in Wien Mitte wird während der Betriebszeit des CAT eingestellt werden. Zusammen mit der S7 kann dann ein 15-Minuten-Intervall auf der Schiene zwischen Wien und dem Flughafen angeboten werden.

Abb. 45: City Airport Train (CAT)



Mittel- bis längerfristig müssen aus der Sicht Wiens darüber hinaus aber auch Schnellverbindungen zu den umliegenden Ballungsräumen – insbesondere nach Bratislava (bis zum Flughafen), aber auch nach Győr, Sopron, Brno, Linz und Graz – geschaffen und der Schnellbahnverkehr zwischen dem Flughafen und Wien sowie dem Raum Bruck/Leitha – Neusiedl/See – Eisenstadt durch neue Linienführungen ergänzt werden.

Voraussetzung dafür ist die Realisierung folgender Vorhaben:

- Bau des neuen Bahnhof Wien – Europa Mitte (inkl. des mit der S-Bahnstammstrecke zu verbindenden Nahverkehrsteils),
- Neubau einer Schleife Ostbahn – Donauländebahn,
- Ausbau des Bahnhofs Flughafen Wien,
- Neu- bzw. Ausbau der Strecke Flughafen Wien – Gramatneusiedl (Ostbahn) – Eisenstadt – Sopron.

Soll der Schienenverkehr als Zubringer- oder Konkurrenzsystem zum Flugverkehr bestehen können, ist ein modernes Wagenmaterial, das einen mit dem Flugverkehr vergleichbaren Komfort bietet, Voraussetzung. Neben der Attraktivierung der Angebote im öffentlichen Verkehr ist eine

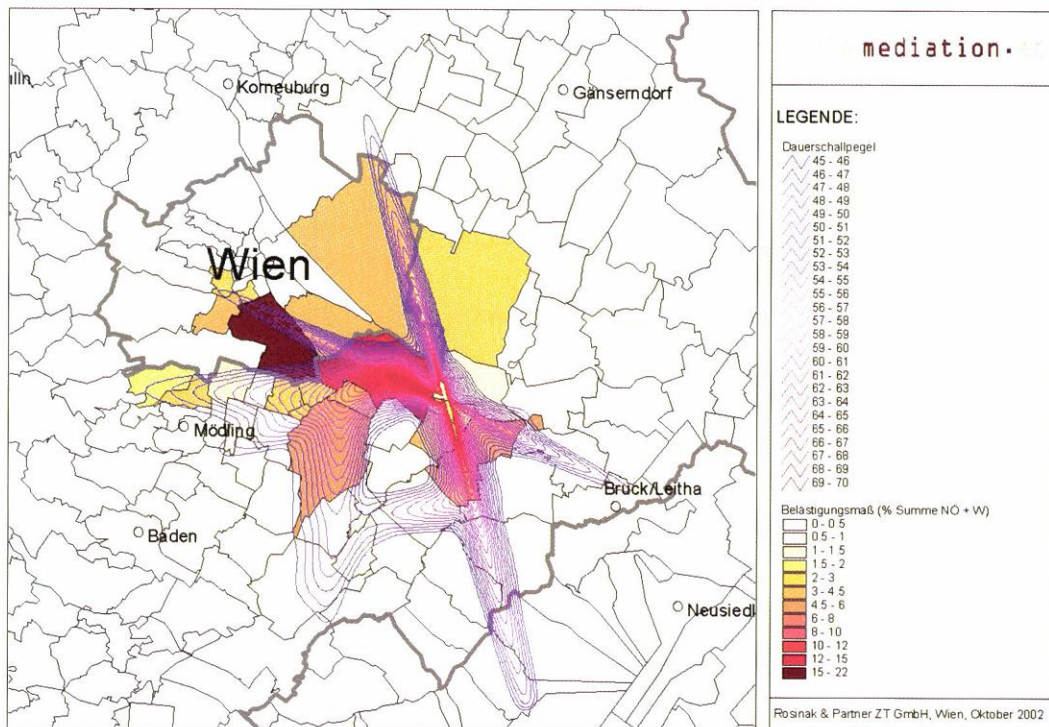


Parkraumbewirtschaftung am Flughafen, die insbesondere den Berufspendlerverkehr betrifft, notwendig. Trotz der Angebotsverbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs wird der Kfz-Verkehr auf der Ost-Autobahn (A4) im Abschnitt Knoten Schwechat (S1) – Flughafen VIE weiter stark ansteigen, sodass ein 2x3-streifiger Ausbau mittelfristig notwendig ist.

### 12.2.2 Luftverkehr

Seit Anfang 2001 wird im Rahmen des von der Flughafen Wien AG initiierten „Mediationsverfahrens Flughafen Wien“ intensiv an einvernehmlichen, für alle beteiligten Parteien („Aviation Group“, Länder Wien und Niederösterreich, Nachbarschaftsbeirat, betroffene Wiener Bezirke, Bürgerinitiativen, Siedlervereine, politische Parteien, Interessenvertretungen, Umweltschutzverbände usw.) tragbaren und vertraglich abzusichernden Lösungen gearbeitet, die zum Ziel haben, die derzeitigen und künftigen Belastungen durch den Flugverkehr für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel zu gestalten.

Abb. 46: Lärmbelastung und Lärmbelästigung 2000



Quelle: Mediationsverfahren Flughafen Wien, 2003

Ende Mai 2003 haben 47 der 50 im Mediationsverfahren vertretenen Parteien einen ersten Teilvertrag bezüglich „aktueller Maßnahmen“ abgeschlossen, demgemäß ab sofort insbesondere Folgendes umzusetzen ist:



## 12. Flugverkehr

- | Neuregelung der Verteilung der Starts und Landungen auf die vier Pistenrichtungen,
- | Neutrassierung sämtlicher Abflugrouten,
- | Einrichtung kontrollierter Sichtanflugstrecken,
- | Einsatz lärmmindernder An- und Abflugverfahren,
- | Verlängerung der überflugsfreien Zeiten für einzelne Pistenrichtungen auf 21 bis 7 Uhr (Ausnahmen für Ambulanzflüge, besondere Windverhältnisse und einzelne Abflugstrecken),
- | Monitoring, Evaluation und Konsultationsmechanismen und
- | Einrichtung einer unabhängigen Beschwerde- und Informationsstelle.

In der nun laufenden Schlussphase des Mediationsverfahrens geht es um den Abschluss konsensueller Vereinbarungen bezüglich der Ausbautvorhaben der Flughafen Wien AG – insbesondere um die Klärung der Frage, ob und in welcher Form eine dritte Piste errichtet werden soll bzw. kann – und damit in Zusammenhang stehende Forderungen (z. B. Nachtflugregelungen, technischer Lärmschutz, Umweltfonds und individuelle Entschädigungen).

Aufgabe der Vertreter der Parteien „Land Wien“ und „Stadt Wien“ aber auch der am Mediationsverfahren teilnehmenden Bezirksvorstehungen ist es dabei, insbesondere folgende Interessen Wiens gleichwertig zu vertreten:

- | Langfristige Absicherung der Leistungsfähigkeit des Flughafens Wien, damit dieser als prosperierender Wirtschaftsstandort erhalten bleibt, wie bisher Entwicklungsimpulse für Wien und die Ostregion Österreichs geben kann und darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Etablierung einer die angrenzenden Regionen der Nachbarstaaten einbeziehenden „Europaregion“ leisten kann, und
- | Minimierung der Umweltbelastungen, die künftig vom Flughafen und seinem Flugbetrieb ausgehen werden.



Mobilitätsmanagement umfasst die Steuerung in und zwischen Verkehrssystemen, die Information der VerkehrsteilnehmerInnen, die Kommunikation zwischen den Verkehrsträgern und -betreibern sowie das Angebot mobilitätsbezogener Dienstleistungen.

### 13.1 Ausgangslage

Bisher konzentrierte sich das Mobilitätsmanagement auf eine autarke Verkehrssteuerung einzelner Verkehrsunternehmen. Versuche, die Wirksamkeit des Verkehrssystems durch betriebliche und organisatorische Maßnahmen zu steigern, werden in Wien bereits seit Jahren unternommen.

Die Wiener Linien bauen seit 1995 ein Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) auf, im Jahr 1995 wurde ein Probetrieb auf zwei Linien aufgenommen. Mittlerweile sind 20 Tages- und alle Nachtlinien im RBL integriert. Das RBL soll den Disponenten helfen, Störungen im Ansatz zu erkennen und zu beseitigen. Zur Anzeige der Abfahrtszeiten dienen Fahrgastinformationssäulen, von denen gegenwärtig 40 in Betrieb stehen und in der Endausbaustufe ca. 300 an Haltestellenknoten errichtet werden.

In der Verkehrsleitzentrale der Wiener Polizei werden Informationen zum Kfz-Verkehrsfluss und über Störungen gesammelt. Sämtliche Verkehrsinformationen werden über das österreichweite Verkehrsinformationssystem (VIS) des Bundesministerium für Inneres weitergegeben. Informationen über Baustellen werden von der Magistratsabteilung 46 in einer Datenbank gewartet und in einem grafischen Baustelleninformationssystem dargestellt, das im Internet abrufbar ist. Das elektronische Parkleit- und Informationssystem liefert derzeit Echtzeitinformationen von etwa 24 Parkhäusern und Garagen. Die Verkehrsclubs stellen Informationen über den Straßenzustand und die aktuelle Verkehrssituation im Straßennetz zur Verfügung. Die ASFINAG baut derzeit ein in mehreren Ausbaustufen konzipiertes Verkehrsbeeinflussungssystem für den Ballungsraum Wien auf, das Autobahnen und Schnellstraßen umfasst.

Fahrgastinformationen sind durch die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) seit 1991 verfügbar. Seit Juni 2002 wird neben den Fahrplänen ein so genanntes „Routing“ angeboten. Damit können Fahrtrouten sowohl im Öffentlichen Verkehr als auch im Individualverkehr und Fußwege sowie Zugänge zu Haltestellen auf entsprechenden Karten grafisch dargestellt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Detailinformationen über Haltestellen abzurufen, etwa ob es Aufzüge gibt. Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, können somit ihre Fahrt genau planen.

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bieten eine eigene Fahrplanauskunft an. Auch der Flughafen Wien (VIE) bietet eine Fahrplanauskunft über Ankünfte und Abflüge an. Für den





## 13. Mobilitätsmanagement

Verkehrsträger Wasser stellen derzeit der Wiener Hafen, die DDSG (Blue Danube Schifffahrt) und die Via Donau Verkehrsinformationen im Internet bereit.

Seit mehreren Jahren bieten die Wiener Linien und die ÖBB in Kooperation mit Leihwagenfirmen spezielle Pakete für den täglichen Mobilitätsbedarf an. Seit dem Frühjahr 1998 können JahreskartenbesitzerInnen zu Sonderkonditionen am „Autoteilen“ teilnehmen, möglich wird das durch die Kooperation der Wiener Linien mit einer Car-Sharing-Organisation.

Die Stadt Wien, Niederösterreich und die Automobilklubs haben im Jahr 2002 eine Fahrgemeinschaftsbörse geschaffen, die interessierten TeilnehmerInnen routenorientierte Fahrgemeinschaften und diverse Vergünstigungen anbietet ([www.fahrgemeinschaften.at](http://www.fahrgemeinschaften.at)).

### 13.2 Ziele

Das Mobilitätsmanagement soll die bisherigen Handlungsfelder der Verkehrspolitik unterstützend ergänzen und zielt darauf ab, das Verkehrsverhalten in der Wiener Stadtregion umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten. Dazu gehört eine intelligente, effiziente und intermodale Verkehrssteuerung sowie eine intensive und auf aktuellen Verkehrsinformationen beruhende Kommunikation mit der Bevölkerung, möglichst vor der täglichen Verkehrsmittelwahl.

Mobilitätsmanagement macht sich die Systemvorteile der Verkehrsträger und der Verkehrsdienstleister zunutze und erfordert deshalb auch eine intensive Kooperation bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen; durch systematische Information und Kommunikation sollen die VerkehrsteilnehmerInnen motiviert werden, aus den Alternativen bei der Verkehrsmittelwahl stadtverträglich auszuwählen: „Mobilität mit System“ ist deshalb auch einer der Handlungsschwerpunkte der Wiener Verkehrspolitik in den nächsten Jahren.

### 13.3 Maßnahmen

#### 13.3.1 Verkehrsmanagement

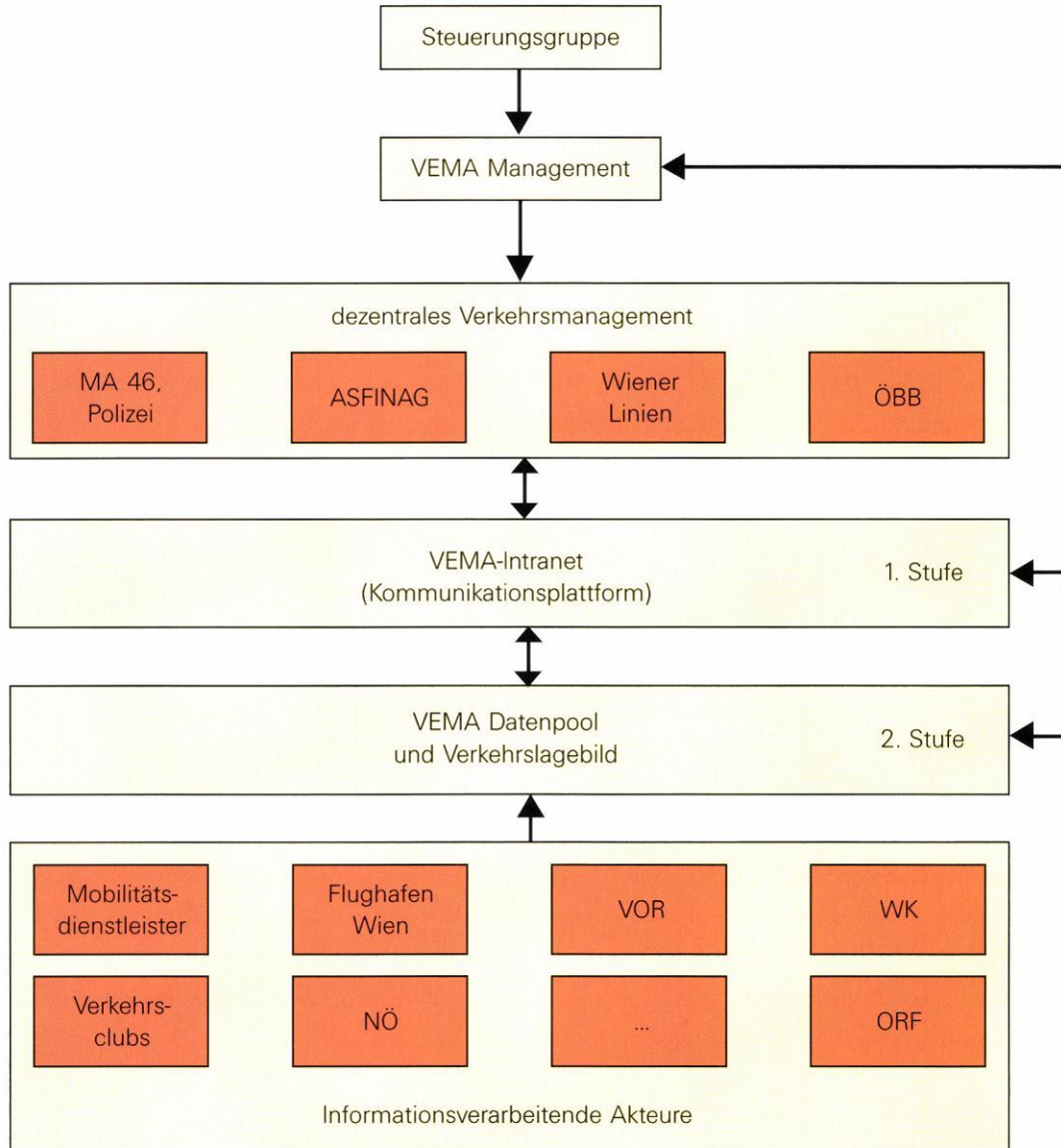
##### (1) Organisationskonzept Verkehrsmanagement Wien (VEMA)

Unter Federführung der Stadt Wien soll im Projekt VEMA (Verkehrsmanagement Wien) eine Organisationsstruktur aufgebaut werden, die einen systematischen Informationsaustausch, die Zusammenführung und Nutzung von Verkehrsdaten sowie – in der letzten Ausbaustufe – eine strategische Verkehrssteuerung gewährleistet.

Das VEMA sieht ein dezentrales Verkehrsmanagement, das die Autonomie der verkehrssteuernden Akteure gewährleistet, vor.



Abb. 47: VEMA-Organisationskonzept



In einem ersten Schritt soll eine Kommunikationsplattform (VEMA-Intranet) eingerichtet werden; danach soll aus den Daten der Akteure (Datenpool) ein intermodales und aktuelles Verkehrslagebild entwickelt werden, das der Bevölkerung und allen mit Mobilität befassten Unternehmen und Institutionen zur Verfügung steht.

### (2) Erneuerung der Verkehrsleitzentrale

Die Erneuerung der Verkehrsleitzentrale soll eine strategische Steuerung und ein umfassendes Verkehrslagebild der Region ermöglichen. Damit kann die Verkehrsleitzentrale in ein Verkehrsmanagementsystem für Wien eingebettet werden.



**(3) Dynamisches Verkehrsinformationssystem**

Wien soll in zehn Jahren über ein dem Stand der Technik und den Zielen der Region entsprechendes intermodales und regionales Verkehrsinformationssystem verfügen, mit dessen Hilfe die BürgerInnen individuelle Mobilitätsentscheidungen bestmöglich treffen können. Dieses System muss die Entwicklung der Informationsmedien (Internet, Mobiltelefone, Navigationssysteme, Fahrerunterstützungssysteme, Reservierungssysteme) nutzen, um die Informationen für die BürgerInnen so aufzubereiten, dass ein einfacher, rascher und kostengünstiger Zugang möglich wird. Dafür ist ein Datenpool aller Mobilitätsdienstleister Voraussetzung.

**(4) Strategische Steuerung der Verkehrsabwicklung**

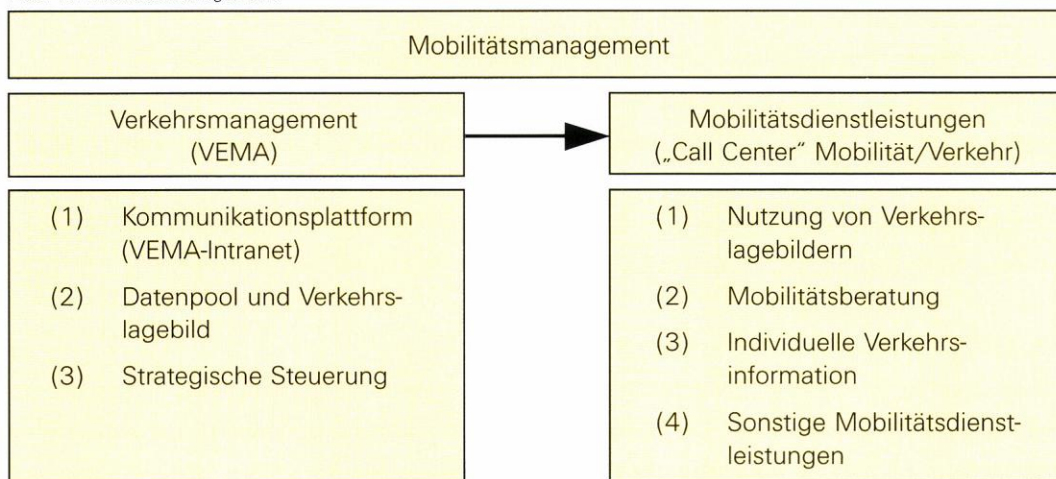
Das dynamische Verkehrsinformationssystem bietet einen laufenden bzw. vorausschauenden Lagebericht des Verkehrsgeschehens. Damit und auf Grundlage der verkehrspolitischen Zielsetzungen kann eine intermodale Steuerung der Verkehrsabwicklung durchgeführt werden.

**13.3.2 Mobilitätsdienstleistungen**

In Wien soll künftig eine Mobilitätsberatung (z. B. „Call Center“ Mobilität/Verkehr) angeboten werden. Diese Serviceeinrichtungen sollten u. a. eine Gesamtreiseplanung offerieren können, die nicht an den Zuständigkeitsgrenzen der Verkehrsunternehmen endet. Das Aufgabenspektrum ist damit gegenüber dem der Auskunftsstellen für den Öffentlichen Verkehr und dem von Mitfahrzentralen und anderen Service-Einrichtungen wie der Verkehrsleitzentrale erheblich erweitert. Ein solches „Call Center“ Mobilität sollte auch verschiedene Hotlines bündeln, zum Beispiel:

- Eine Grathotline für mobilitätsbehinderte Personen, damit diese gratis und unbürokratisch auf ihre Verkehrsprobleme aufmerksam machen können,
- Radtelefon als zentrale Anlaufstelle für RadfahrerInnen und
- eine Fahrgemeinschaftsbörse etc.

Abb. 48: Mobilitätsmanagement





Voraussetzung für jede Art von Mobilitätsberatung ist die Analyse individueller oder zielgruppenspezifischer Mobilitätsanforderungen und ihre Berücksichtigung am Mobilitätsmarkt. Erst wenn die Wünsche, Gewohnheiten und Vorlieben der KundInnen genau bekannt sind und den realen Möglichkeiten des Verkehrsmarktes objektiv gegenübergestellt werden, ist eine Mobilitätsberatung mehr als bloße Kunden- bzw. Verkehrsinformation. Zu den Kerndienstleistungen einer Mobilitätsberatung gehören:

- Informationen über Produkte und Serviceleistungen im Verkehr wie Routing (Routenplanung, dynamische Reiseempfehlungen, Auskünfte über Reisedauer), Tarifberatung, individuelle Fahrplanunterlagen, Garagenbelegungen, Bedarfsverkehre, behindertengerechte Ausstattungen, besondere Serviceleistungen etc. für Privatpersonen, Unternehmen und Institutionen sowie spezielle Zielgruppen,
- Öffentlichkeitsarbeit (Public Awareness) und Bewusstseinsbildung (siehe auch Kapitel 14: Bewusstseinsbildung),
- Kundendienst: Entgegennahme von Anregungen und Beschwerden,
- Mobilitätsmanagement und -beratung in den Schulen (siehe auch Kapitel 14: Bewusstseinsbildung) und
- betriebliches Mobilitätsmanagement (siehe auch Kapitel 13: „Sanfte“ Mobilitätsmaßnahmen und Kapitel 15: Mobilitätsverträge).

Folgende Aktivitäten sollen vordringlich verfolgt werden:

- SMS – Echtzeitabfrage über die Ankunft des nächsten Verkehrsmittels (Haltestellencode),
- Schaffung von Anreizen für Betriebe, eine Mobilitätsberatung in Anspruch zu nehmen (z. B. finanzielle Förderung der betrieblichen Mobilitätsberatung, Öko-Label für umweltfreundliche betriebliche Mobilität),
- Implementierung eines Mobilitätseffizienztests im Internet, mit dem individuelle Wege auf Effizienz und Umweltfreundlichkeit getestet und verglichen werden können (Energieverbrauch, Verkehrskosten etc.) und
- Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Großveranstaltungen zur Attraktivierung und Förderung der autofreien Anreise der BesucherInnen.

In einem ersten Schritt sollen die organisatorischen Voraussetzungen für die Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements geschaffen werden. Ziel ist es, in den nächsten drei bis fünf Jahren 10 % der Wiener Betriebe mit mehr als 100 MitarbeiterInnen (ca. 60 Betriebe) in einen Beratungsprozess einzubinden, der von der Stadt Wien unterstützt wird.

### 13.3.3 „Sanfte“ Mobilitätsmaßnahmen

Unter „sanften“ Mobilitätsmaßnahmen sind organisatorische Maßnahmen zu verstehen, die ein nachhaltiges Verkehrsverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen zum Ziel haben. Vorwiegend handelt es sich um Maßnahmen der Information und der Beratung sowie des Managements und



13. Mobilitätsmanagement

des Marketings, die die Effizienz von teuren Infrastrukturausbauten wesentlich erhöhen können.

Einige dieser Maßnahmen wurden bereits mit dem Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KLIP) vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Dazu zählen

- ÖV-Betriebsticket („Jobticket“): Unternehmen oder Behörden erwerben zu attraktiven Preisen für ihre MitarbeiterInnen Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr und geben diese günstig an ihre MitarbeiterInnen weiter.
- Zusendung von ÖV-Haltestellenplänen an umliegende Haushalte mittels Postwurf.
- Ausarbeitung und Versendung eines Mobilitäts-Informationsgrundpaketes für Neuzugezogene (mit Fahrplänen, Liniennetzplan, Tarifstruktur etc.).
- Telearbeit: Forcierung der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Telearbeit vor allem für EinpendlerInnen (Aufklärung über Vor- und Nachteile eines solchen Systems).
- Car-Sharing: Die Stadt Wien unterstützt die Car-Sharing – Organisationen durch Informationen in gemeindeeigenen Medien, durch gemeinsame Pressearbeit sowie die Mitorganisation von öffentlichkeitswirksamen Aktionen.
- Car-Pooling (Bildung von Fahrgemeinschaften): Die Stadt Wien unternimmt in Zusammenarbeit mit privaten Betreibern eine Informations- und Werbeinitiative zur Propagierung von CarPooling bei den Magistratsbediensteten.
- Park & Drive: Bereits derzeit werden Fahrgemeinschaften auf Autobahnparkplätzen gebildet. Diese informellen Umsteigeplätze sollen durch gekennzeichnete und besser ausgestattete Park & Drive-Plätze an den hochrangigen Straßen nach Wien attraktiviert werden.
- Gütesiegel, Förderungen oder steuerliche Erleichterungen für Betriebe, die Bildung von Fahrgemeinschaften innerhalb des Unternehmens unterstützen, Fahrradabstellanlagen bereitstellen, schadstoffarme Dienstfahrzeuge einsetzen, Dienstfahrräder bereitstellen, Car-Sharing-Fahrzeuge einsetzen, flexible Arbeitszeiten anbieten, einen „Verkehrsbeauftragten“ in größeren Firmen schaffen, Firmenparkplätze kostenpflichtig anbieten, einen Firmenverkehrsplan bzw. Methoden zur Erfüllung definierter Mobilitätsziele ausarbeiten.

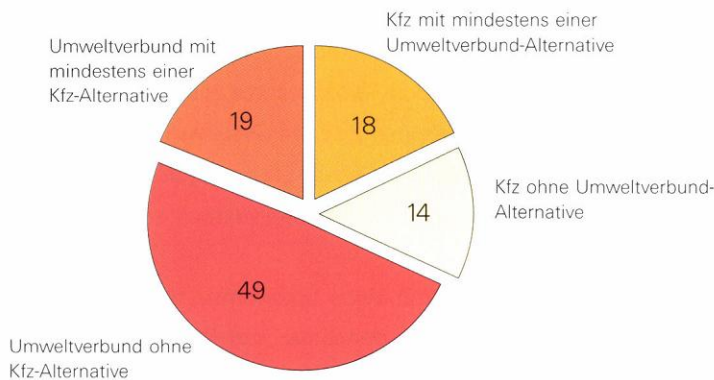
Die Stadt Wien wird dabei einerseits in ihrem eigenen Wirkungsbereich (Magistrat, stadteigene Betriebe) selbst aktiv und unterstützt andererseits private Initiativen durch finanzielle Förderungen, organisatorische Hilfestellungen und Anpassung von Rahmenbedingungen, die diese Aktivitäten derzeit behindern.



### 14.1 Ausgangslage

Sieben Prozent aller PKW-Fahrten pro Jahr sind weniger als einen Kilometer lang, 30 % der Fahrten überschreiten eine Entfernung von drei Kilometer nicht. Von allen Wegen im Binnenverkehr der WienerInnen besteht derzeit bei 37 % jederzeit die Möglichkeit für einen Wechsel zwischen dem Kfz und einer Verkehrsart des Umweltverbundes (Gehen, Radfahren oder Nutzung des Öffentlichen Verkehrs) – ohne dass unzumutbare Qualitätseinbußen auftreten würden.

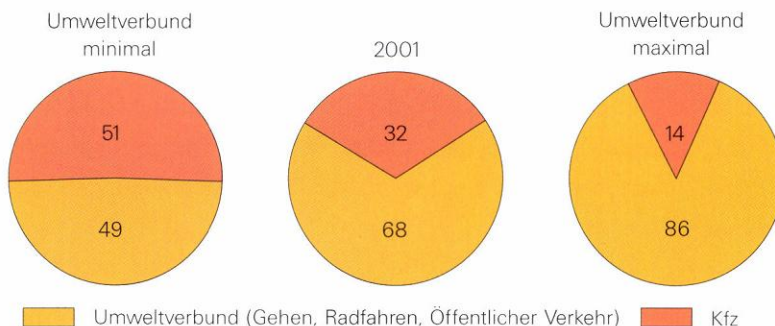
Abb. 49: Mögliche Verhaltensänderungen im Binnenverkehr der BewohnerInnen der Stadt Wien 2001 in Prozent



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, i. A. d. Magistrats der Stadt Wien, Wien, 2002

Das Verlagerungspotenzial vom Kfz auf den Umweltverbund und umgekehrt ist mit 18 % bzw. 19 % etwa gleich groß. Dies zeigt, dass in der Veränderung des Verkehrsverhaltens der WienerInnen sowohl große Chancen als auch große Risiken hinsichtlich der Ziele zur Mobilitätsentwicklung der Stadt Wien enthalten sind.

Abb. 50: Veränderungspotenziale in der Verkehrsmittelwahl durch derzeit jederzeit mögliche Verhaltensänderungen im Binnenverkehr der WienerInnen



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, i. A. d. Magistrats der Stadt Wien, Wien, 2002

Im Binnenverkehr könnten die langfristigen Ziele zur Verkehrsmittelaufteilung allein durch derzeit bereits mögliche Verhaltensänderungen der WienerInnen erreicht werden.





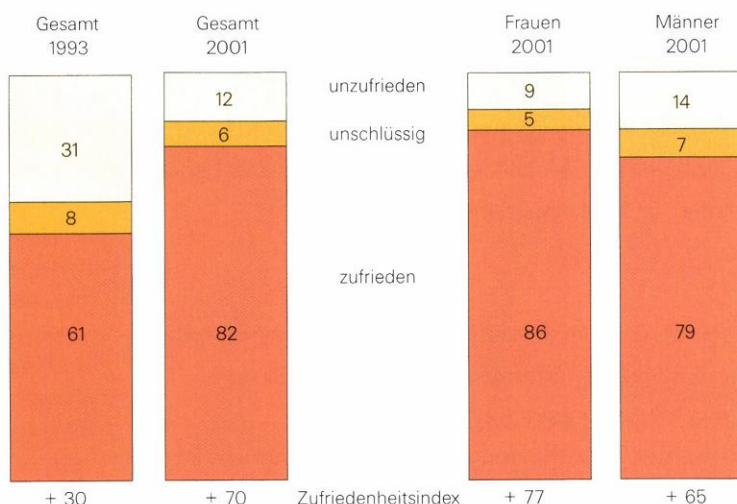
14. Bewusstseinsbildung

Die Wirksamkeit einer kontinuierlichen und gezielten Öffentlichkeitsarbeit zeigt das Beispiel der Wiener Linien: Im Jahr 1992 haben die Wiener Linien begonnen, kontinuierlich und gezielt Marketing zu betreiben. Die erste Aktivität war die Umbenennung des Unternehmens von dem wenig attraktiven Namen „Wr. Stadtwerke – Verkehrsbetriebe“ in den Markennamen „Wiener Linien“. Ziel war es, aus dem Unternehmen „Wiener Linien“ einen Markenartikel für eine hochwertige Dienstleistung zu schaffen und diese Qualität kontinuierlich über konkrete Produktangaben unter Beweis zu stellen. Seither wurden mehrere Kampagnen durchgeführt, darunter u. a.

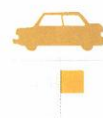
- (1) Bewerbung der Jahreskarte,
- (2) AutofahrerInnen als potenzielle BenutzerInnen der Wiener Linien,
- (3) U-Bahn-Linien-Verlängerungen,
- (4) Kompetenz der MitarbeiterInnen,
- (5) Imagekampagne: Wiener Linien als sympathische Marke und kompetenter Problemlöser in individuellen Mobilitätsfragen.

Zusätzlich wurden zielgruppenspezifische Infopakete (Touristen, Nachtbusse), anlassbezogene Infos (Wiener Linien Shopping, Wiener Linien Kultur) und „Events“ (U-Bahn-Teilstückeröffnungen) in das Marketing integriert. Mit einem eigens entwickelten Stammkundenmarketing werden die JahreskartenbesitzerInnen besonders betreut. Grundlage für die Entwicklung von Servicepaketen, für die Kommunikation mit den KundInnen und für die Entwicklung von Marketingstrategien, ist eine kontinuierliche Marktforschung, als Voraussetzung zur Verbesserung der Position am städtischen Verkehrsmarkt. Die Wiener Linien konnten von 1992 bis 2002 nicht nur die Fahrgastzahlen mit ihrem Anteil an den Wegen der WienerInnen deutlich erhöhen (von 29 auf 34 %), sondern auch den Grad der Zufriedenheit signifikant verbessern.

Abb. 51: Zufriedenheit der WienerInnen mit dem Öffentlichen Verkehr (in %)



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, i. A. d. MA 18, Wien, 2003



Von 1993 bis 2001 hat sich der Zufriedenheitsindex (Zufriedene minus Unzufriedene) von + 30 auf + 70 mehr als verdoppelt.

Für die gesamtstädtische Verkehrspolitik oder für die anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Gehen, Radfahren) wurden ebenfalls mehrere Initiativen gestartet:

- | Beteiligung am europaweit stattfindenden „autofreien“ Tag,
- | Folder und Online-Information zu Neuerungen und Baumaßnahmen im Radverkehr,
- | Einführung des Vienna-City-Bikes,
- | Walking-Miles zur Bewerbung des Zu-Fuß-Gehens.

## 14.2 Ziele

Folgende Ziele werden unter dem Titel Bewusstseinsbildung verfolgt:

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

## 14.3 Maßnahmen

Damit diese Ziele schrittweise erreicht werden können, sind mehrere Maßnahmenpakete zu verfolgen, die mittelfristig in ein umfassendes Mobilitätsmanagement für die Region eingebettet werden sollten (siehe auch Kapitel 13: Mobilitätsmanagement):

### (1) Öffentlichkeitsarbeit

- | Kommunikation des Leitbildes der Wiener Verkehrspolitik „Intelligente Mobilität – g’scheit unterwegs“ mithilfe durchgängig verwendeter Logos und Slogans,
- | Nutzung der Vorbildfunktion von MeinungsträgerInnen,
- | eventorientierte Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit der Eröffnung von Projekten und Vorhaben, die einen Beitrag zu den Zielen des Masterplans leisten,
- | Durchführung von Verkehrssicherheitskampagnen, Information über die Wirkung konkreter



14. Bewusstseinsbildung

Maßnahmen an Unfallschwerpunkten bei den VerkehrsteilnehmerInnen an diesen Standorten,

- | Entwicklung von Öffentlichkeitsarbeitsmodulen für die Bezirke zur Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Benützungsgüte des öffentlichen Raumes führen,
- | Entwicklung von Marketinginitiativen für das Gehen, das Radfahren und die städtische Politik zum Ruhenden Verkehr und
- | Fortsetzung der Öffentlichkeitsarbeit der Wiener Linien.



Zielgruppenorientiertes Marketing der Wiener Linien

**(2) Information und Wissensmanagement**

- | Präsentation und Diskussion des Masterplans Verkehr in den Bezirksvertretungen (Bezirksparlamente, Bezirksverkehrskommissionen),
- | Entwicklung einer Info-Plattform zur Mobilität in Wien, Integration eines individuellen Mobilitätseffizienztests,
- | Aufbau eines Online-Informationsangebotes über die aktuelle Verkehrssituation und alternativen Angeboten für Wegwünsche der VerkehrsteilnehmerInnen (mit Fahrplänen, Reisezeiten, Umsteigepunkten, Routenvorschlägen, etc.),
- | Individuelles Marketing: Haltestellenpläne und Fahrpläne an die Haushalte in den jeweiligen fußläufigen Einzugsbereichen, sowie
- | Förderung für Schulungsprogramme in ökonomischer Fahrweise.

**(3) Mobilitätserziehung**

- | Umfassende Mobilitätserziehung statt autoorientierte Verkehrserziehung,
- | Förderung und Unterstützung von themenbezogenen Aktionen und Projekttagen an Wiener Schulen (z. B. Projekt „intelligentAUTOmobil“ der HTL 22) und
- | Angebot von Fahrradprüfungen an Schulen.

Bewusstseinsbildung ist ein kontinuierlicher Prozess, der klare personelle Zuständigkeiten im Magistrat erfordert und für den ein regelmäßiges Budget bereitgestellt werden muss.

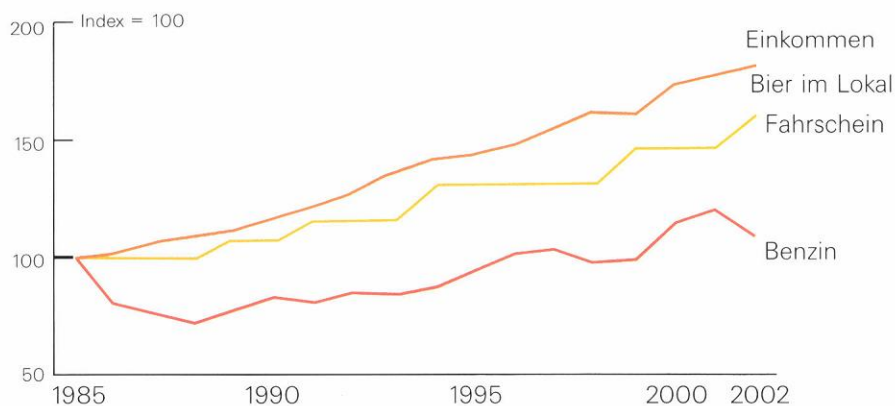




Neben den planerischen, organisatorischen, betrieblichen und baulichen Maßnahmen wird die Mobilitätsentwicklung durch rechtliche, steuerliche und finanzielle Lenkungsinstrumente beeinflusst. Diese Instrumente müssen so entwickelt und eingesetzt werden, dass die Ziele des Masterplans Verkehr unterstützt und die Umsetzung der vorgeschlagenen organisatorischen, betrieblichen und baulichen Maßnahmen möglich wird. Ein wesentlicher Grundsatz des Masterplans Verkehr ist darüber hinaus eine effiziente Gestaltung des Verkehrssystems. Die schrittweise Umsetzung des Prinzips der „Kostenwahrheit“ unter Einbeziehung der externen Kosten der Mobilitätsabwicklung (Unfallfolgekosten, Schäden durch Lärmbelästigung, Luftverschmutzung und Klimaveränderungen etc.) ist daher ein Ziel des Masterplans Verkehr. Die Entwicklung der Preise im Verkehrssystem hat in den letzten zwanzig Jahren vor allem die Nutzung der Kraftfahrzeuge begünstigt und damit Verhaltensänderungen zugunsten der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erschwert.

Abb. 52: Preisentwicklung im Vergleich

Benzin ist in Relation zum Einkommen seit 1985 um 71 % billiger geworden



Es sind daher Anpassungen bestehender Instrumente notwendig. Allerdings liegt die Entscheidung darüber nur in sehr beschränktem Maße in der alleinigen Kompetenz der Stadt Wien. Vielfach kann die Stadt Wien nur ihre Rolle als Antragstellerin, als Begutachterin oder als Lobbyistin wahrnehmen und ist auf die Bereitschaft anderer Institutionen angewiesen, die Vorschläge und Wünsche der Stadt Wien zu vertreten bzw. umzusetzen. In diesem Sinne wird die Stadt Wien eine aktive Rolle einnehmen, um die gewünschten Veränderungen zu erreichen oder um unerwünschte Entwicklungen zu verhindern.

Eine wesentliche Änderung gegenüber dem Verkehrskonzept 1994 ist die Wirkung von EU-Instrumenten auf die Österreichische und damit auf die Wiener Verkehrspolitik. Die Stadt Wien ist einerseits an Beschlüsse auf der europäischen Ebene gebunden, kann andererseits aber auch



## 15. Lenkungsinstrumente

durch intensives Lobbying und durch qualifizierte Stellungnahmen Einfluss auf die für die Stadt relevante Verkehrspolitik nehmen. Grundsätzlich sind die direkten Eingriffsmöglichkeiten der EU auf die städtische Verkehrspolitik gering. Sie beschränken sich auf Rahmenrichtlinien, die zu einer Harmonisierung europäischer Rechts- und Steuerungsinstrumente beitragen sollen, und auf die Vergabe von Strukturfondsmittel, mit Hilfe derer spezielle sektorale und räumliche Programme und Projekte unterstützt werden. Die aktuellen Instrumente europäischer Verkehrspolitik, die für Wien von großer Bedeutung sind, und zu denen die Stadt Wien Positionen entwickelt hat, sind in den „Positionen Wiens zur europäischen und nationalen Verkehrspolitik (2002)“ ausführlich im Werkstattbericht Nr. 43 und im Kapitel 1: Position Wiens zur europäischen Verkehrspolitik des Masterplans nochmals zusammenfassend dargelegt. Dies betrifft die im Gang befindliche Revision der transeuropäischen Netze, die EU-Wegekostenrichtlinie und die Verordnungsentwürfe zur Liberalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Weitere generelle Positionen sind in der folgenden Darstellung von Änderungsvorstellungen relevanter Lenkungsinstrumente enthalten.

### 15.1 Gesetzliche Instrumente

Aus den Zielen und Maßnahmen ergibt sich aus der Sicht der Stadt Wien folgender Novelierungsbedarf:

#### (1) Bundesgesetze

##### ! Straßenverkehrsordnung

- §17: Das Vorbeifahren an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder Omnibus des Schienenersatzverkehrs sollte grundsätzlich verboten werden. Dadurch soll die Sicherheit ein- und aussteigender Personen, insbesondere von mobilitätsbehinderten Personen (Sehbehinderte und Blinde) erhöht werden.
- §19: Änderung der Vorrangregeln zugunsten des nach links einbiegenden öffentlichen Schienenverkehrs und Einführung der Vorrangregel für Schienenfahrzeuge, Omnibusse des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs bei der Ausfahrt aus eigenen Fahrtrassen (selbstständiger Gleiskörper, Busstraßen, Busspuren). Diese Adaptierung der Vorrangregeln zugunsten des Öffentlichen Verkehrs dient der Beschleunigung des öffentlichen Oberflächenverkehrs.
- §48 (5): Der Abstand des unteren Randes von Verkehrszeichen sollte nur in Ausnahmefällen 2,20 m betragen dürfen und von der Gehsteigoberfläche bemessen werden, wenn die Verkehrszeichen auf Gehsteigen angebracht sind.
- §68: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht: RadfahrerInnen soll entsprechend ihren spezifischen Bedürfnissen die Mitbenutzung der Fahrbahn freigestellt werden. Dadurch können Konflikte zwischen RadfahrerInnen aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten und zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen verringert werden.



▮ Kraftfahrzeuggesetz 1967

Laufende Anpassung der Emissionsgrenzwerte von Kraftfahrzeugen an den letzten Stand der Technik: Rußfilter für LKW und Diesel-PKW, NO<sub>x</sub>-Katalysator für LKW.

(2) Wiener Landesgesetze

▮ Garagengesetz

- Einführung von Stellplatzobergrenzen für Nicht-Wohnnutzungen ergänzend zu den derzeit festgelegten Mindeststandards und dem Stellplatzregulativ, das im Einzelfall auch eine geringere Stellplatzzahl als den Mindeststandard ermöglicht. Die Obergrenzen haben die Funktion, die Errichtung von Stellplätzen, die deutlich über den Mindeststandard hinausgehen, zu unterbinden und damit den Kfz-Ziel- und Quellverkehr zu begrenzen (siehe auch Kapitel Ruhender Verkehr).
- Verpflichtende Vorschreibung der Errichtung von Busparkplätzen beim Neubau von Hotels in Verbindung mit einer zweckgebundenen Ausgleichsabgabe im Falle der Nichterrichtung für die Anlage von zentralen Busparkplätzen.

▮ Parkabgabegesetz

Zur Schaffung der Möglichkeit einer flächigen Parkraumbewirtschaftung über die Bezirke 1–9 und 20 hinaus kann auch ein neues Parkabgabegesetz vom Wiener Landtag beschlossen werden. Dieses Parkabgabegesetz soll ein gebührenorientiertes Parkraummanagement ermöglichen, ohne dass eine StVO-Novellierung oder ein vorgelagertes StVO-Verfahren erforderlich ist. Kern des Parkabgabegesetzes ist die Festlegung von Kriterien für die Ausweisung von Parkabgabegebieten, die gleichzeitig den Zweck der Parkraumbewirtschaftung definieren. Im Parkabgabegesetz werden auch die Spielräume für die Bewirtschaftungszonen und die Parkgebühren festgelegt.

## 15.2 Steuerliche Lenkungsinstrumente

Aus den Zielen und Maßnahmen ergeben sich folgende flankierenden Maßnahmen für steuerliche Lenkungsinstrumente:

(1) EU-Instrumente

- ▮ Adaptierung der EU-Wegekostenrichtlinie, damit eine Einbeziehung der gesamten externen Kosten bei der Berechnung der Mauthöhe und die Querfinanzierung von der Straße zur Schiene ermöglicht wird (siehe auch Kapitel 1: Position Wiens zur europäischen Verkehrspolitik).
- ▮ Einführung eines ökologischen Treibstoffzuschlages auf europäischer Ebene und
- ▮ Aufhebung der Steuerprivilegien für Flugbenzin auf europäischer Ebene.





15. Lenkungsinstrumente

(2) Instrumente auf Bundesebene

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

(3) Instrumente auf Stadtebene

- | Überprüfung der Einführung einer „Verkehrsanschlussabgabe“ nach dem Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrskonzept 1999 (ÖPNRV 1999) für Nutzungen mit starker Verkehrserzeugung. Eine gemeinsame Einführung mit den Umlandgemeinden bzw. Niederösterreich wäre unbedingt erforderlich.
- | Überprüfung einer „Verkehrserregerabgabe“ auf errichtete Stellplätze bei Nicht-Wohngebäuden. Auch in diesem Fall wäre eine Abstimmung mit den Umlandgebieten bzw. Niederösterreich erforderlich.

Diese Maßnahmen dienen ebenso wie die unter den finanziellen Lenkungsinstrumenten angeführten Maßnahmen zur Herstellung von Kostenwahrheit und zur Internalisierung externer Kosten der Mobilitätsentwicklung. Dadurch soll auch ein wichtiger Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit der Mobilitätsabwicklung erreicht werden.

15.3 Finanzielle Lenkungsinstrumente

Die finanziellen Lenkungsinstrumente werden in Tarife und Gebühren sowie in Förderungen und Subventionen unterschieden.

15.3.1 Tarife und Gebühren

(1) Bundesebene

- | Mit der Einführung des Road Pricing für LKW und Busse im hochrangigen Straßennetz (A, S) wurde ein erster Schritt zur Erhöhung der Kostenwahrheit im Kfz-Verkehr unternommen. Aus der Sicht der Stadt Wien sollte die Mauthöhe allerdings zumindest 29 Cent/km betragen.
- | Die Strafsätze für Verstöße, die die Verkehrssicherheit gefährden und die die Umweltbelastung verstärken (z. B. Nichteinhaltung von Tempolimits, Einfahren in nicht geräumte Kreuzungsbereiche), sollten angehoben und regelmäßig valorisiert werden.

(2) Stadt Wien

Zur Verbesserung der Kostenwahrheit und zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilitätsent-



wicklung sollten folgende Tarife und Gebühren angepasst werden:

- ▮ Kurzparktarife, die seit 1986 unverändert sind und
- ▮ Gebrauchsabgaben zur fußgängerfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes (Schanigärten, etc.) (siehe auch Kapitel 6: Fußgängerverkehr).

Diese Tarife und Gebühren sollten regelmäßig valorisiert werden und dabei zumindest an die Tarifsätze des Öffentlichen Verkehrs gekoppelt werden.

Die Tarife und Gebühren für die Verkehrsarten des Umweltverbundes sollen nicht stärker wachsen als das Medianeinkommen.

### 15.3.2 Förderungen und Subventionen

Die Förderungs- und Subventionspolitik ist an die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung anzupassen:

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

### 15.4 Mobilitätsverträge

Zusätzlich zu gesetzlichen, steuerlichen und finanziellen Instrumenten kann die Stadt Wien auch auf vertraglicher Basis die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsabwicklung stärken. Zweckmäßig wäre der Abschluss von Mobilitätsverträgen der Stadt Wien mit BetreiberInnen von großen Verkehrserregern, die sich im Gegenzug zu Widmung und Bau- und Betriebsgenehmigungen, zu einem betrieblichen Mobilitätsmanagement und/oder zu Maßnahmen zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung verpflichten: Jobtickets für die MitarbeiterInnen, freiwillige Beschränkung des Stellplatzangebotes, Kostenbeiträge für die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Radverkehrsanlagen etc.



16. Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle

Alle fünf Jahre soll überprüft werden, in welchem Ausmaß die Ziele erreicht und die Maßnahmen umgesetzt wurden. Für die Prüfung der Ziele werden Leitkriterien mit quantitativen Zielgrößen (Erfolgsmaßstab) vorgeschlagen, die verpflichtend erhoben und dargestellt werden müssen. Ein Bericht über den Stand der Zielerreichung ist dem Gemeinderat vorzulegen.

Zusätzlich werden weitere Kriterien vorgeschlagen, die optional geprüft werden sollten, um die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen besser einschätzen zu können und eine regelmäßige Feinabstimmung vorzunehmen.

16.1 Leitkriterien

Folgende Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe werden vorgeschlagen:

Tabelle 20: Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle

Kriterium	Erfolgsmaßstab (Bezugsjahr in Klammer)
Modal Split (Wege der WienerInnen an allen Tagen)	Reduktion des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs bis 2020 auf 25 % (2001)
	Erhöhung des Radverkehrsanteils bis 2020 auf 8 % (2001)
	Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs bis 2020 auf 40 % (2001)
	Halten des Fußgängeranteils auf dem Niveau von 2001 (2001)
	Die Verkehrsmittelwahl soll bis 2020 sowohl bei Männern als auch bei Frauen 75 % der Verkehrsarten des Umweltverbundes erreichen (2001)
Modal Split (Wege der EinpendlerInnen an allen Tagen)	Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen Öffentlichem Verkehr und Motorisiertem Individualverkehr bis 2020 von 35 zu 65 % auf 45 zu 55 % (2001)
Verkehrsbelastung in Wien	Die Fahrleistung mit Kraftfahrzeugen (Kfz/km) soll nicht weiter steigen (2002)
Verkehrsstärken Kfz-Verkehr	Keine weitere Steigerung an den Gürtelquerungen (2000)
	Reduktion an den Querschnitten innerhalb Gürtel/Donaukanal (2000)
Mobilitätschancen	100 % der EinwohnerInnen wohnen bis 2010 im ÖV-Haltestelleneinzugsbereich von 15 Minuten (2002)
	Der Jahresnetzkartenpreis für Wien bleibt im Verhältnis zum Medianeinkommen zumindest konstant (2002)
Verkehrssicherheit	Die Zahl der Toten und Verletzten wird bis 2020 um 50 % gesenkt (2002)
Emissionen	Die Grenzwertüberschreitungen bei NO <sub>x</sub> an Straßenquerschnitten werden bis 2010 auf Null reduziert (2002)
	Der Anteil der BewohnerInnen mit Verkehrslärmbelästigung soll bis 2020 um 20 % gesenkt werden (1996)
	5 % CO <sub>2</sub> -Reduktion durch Verkehr pro Kopf bis 2010 (1987)





## 16.2 Zusätzliche Kriterien

Zusätzlich wird die regelmäßige Prüfung folgender Kriterien vorgeschlagen:

Tabelle 21: Zusatzkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle

Kriterien		Erfolgsmaßstab (Bezugsjahr in Klammer)
Wirtschaft, Effizienz	Internationale Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit von BIP-Potenzialen und EinwohnerInnen wird verbessert (2000)
	PKW-Besetzungsgrad	Erhöhung um 10 % bis 2020 (2001)
	Effizienz der LKW-Nutzung	LKW-Verkehrsstärke an ausgewählten Zählquerschnitten steigt langsamer als das Wirtschaftswachstum (2000)
	Durchschnittliche Weglänge der WienerInnen	Keine Erhöhung der durchschnittlichen Weglänge (2001)
Akzeptanz, Kooperation, Innovation	Einschätzung und Einstellungen der BürgerInnen und MeinungsbildnerInnen zum Verkehr	Die Einschätzungen und Einstellungen zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes haben sich gegenüber 2001 verbessert oder zumindest nicht verschlechtert (2001)
	Zufriedenheitsindex der WienerInnen zum Öffentlichen Verkehr	Der Zufriedenheitsindex der WienerInnen zum Öffentlichen Verkehr hat sich von + 70 % im Jahr 2001 auf + 80 % im Jahr 2020 erhöht
	Internationale Beurteilung der Mobilitätspolitik	Die Mobilitätspolitik der Stadt Wien wird 2020 international als Best-Practice-Beispiel anerkannt
Öffentlicher Verkehr	Haltestellenqualität	70 % niveaugleicher Einstieg bis 2010 100 % Ausstattung mit Aufzügen bis 2010 100 % mit Informationsanzeige zur Wartezeit bis 2010 an 300 vorgesehenen Standorten
	Fahrzeugqualität	70 % Ausstattung mit Niederflurfahrzeugen bis 2010
	Reisegeschwindigkeit Straßenbahn	Über 20 km/h am Stadtrand bis 2020 15 km/h in dicht bebautem Gebiet bis 2020
	Anzahl der ÖV-gesteuerten Ampelanlagen	100 % ÖV-gesteuerte Ampelanlagen bis 2020 100 % ÖV-gesteuerte Ampelanlagen im Straßenbahnnetz bis 2010
FußgängerInnen, öffentlicher Raum, Sicherheit	Gehsteigbreite	Abnahme der Gehsteige mit einer Breite unter 2,0 m (2002)
	Aufenthaltsqualität	Steigende Zufriedenheit im Bewohnerbarometer (2003)
	Anteil der Wege im fußläufigen Einzugsbereich (bis 1 km)	Keine Abnahme bis 2020 (2001)
	Fahrgeschwindigkeiten	Deutliche Verlängerung des Tempo-30-Straßennetzes (2002)
	Barrierefreiheit	Zunahme der taktilen Leitsysteme in km (2002)
	Kreuzungsqualität	Zunahme des Prozentanteils der akustischen Ampeln (2002) Zunahme des Prozentanteils der Ampeln mit angepassten Grünphasen von 1 m/Sekunde vorrangig im Einzugsbereich von Schulen, Krankenhäusern und Seniorenheimen (2002)



16. Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle

Kriterien		Erfolgsmaßstab (Bezugsjahr in Klammer)
Ruhender Verkehr	Illegal abgestellte Fahrzeuge	Die Zahl der illegal abgestellten Fahrzeuge wurde bis 2020 auf 10 % gegenüber 2002 reduziert
	Anzahl der gewerblichen Stellplätze	5.000–6.000 zusätzliche Stellplätze bis 2010 (2002)
	Zahl des P&R-Stellplatzangebotes	8.200 zusätzliche P&R-Stellplätze bis 2010 (2002)
Radverkehr	Länge des Hauptradwegenetzes	Das Hauptradwegenetz wird bis 2020 umgesetzt
	Flächige Erschließung	Der Prozentanteil der für das Radfahren in beide Richtungen geöffneten Einbahnen hat in Straßen mit geeigneten Fahrbahnquerschnitten bis 2010 70 % erreicht
	Radverkehrsunfälle	Die Radverkehrsunfälle mit Personenschaden wurden um 20 % reduziert (2002)
	Bike & Ride-Anlagen	Die Zahl der Bike & Ride Stellplätze wurde deutlich erhöht (2002)
Güterverkehr	Modal Split im Güterverkehr	Erhöhung des Modal-Split-Anteils von Schiene und Wasserstraße im Ziel- und Quellverkehr (1998)

Ein großer Teil der vorgeschlagenen Kriterien wird bereits derzeit regelmäßig erfasst und steht daher für die Erfolgskontrolle zur Verfügung. In einigen Fällen wären Erhebungen auch für den Ausgangszeitpunkt erforderlich. Dafür ist das Verhältnis zwischen Zweckmäßigkeit und Aufwand zu prüfen.

Die bereits bisher durchgeführte Evaluierung von Maßnahmen in Form von Ex-ante- und Ex-post-Wirkungsanalysen (z. B. Parkraumbewirtschaftung, Verkehrssicherheitsmaßnahmen) soll weiterhin erfolgen und als Standard in die Planungs- und Realisierungstätigkeit des Magistrats übernommen werden.

Bei der Erhebung und Aufbereitung von Daten ist in Zukunft darauf zu achten, dass eine geschlechtsspezifische Darstellung im Sinne des Gender Mainstreaming möglich ist.





Im Kapitel 16 „Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle“ wurden Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe festgelegt, die einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen werden sollen. Im Folgenden wird versucht, eine Abschätzung der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmenpakete und ihres Beitrags zur Zielerreichung vorzunehmen.

Diese Abschätzung fußt auf Verkehrsmodellberechnungen, mit deren Hilfe die Wirkung der Maßnahmen im hochrangigen Infrastrukturnetz (Straßennetz + öffentliches Verkehrsnetz) auf den Modal Split und die Netzbelastung berechnet werden kann, und auf qualitativen Beurteilungen der ExpertInnen, da quantitative Modelle für die Wirkungen der vielen kleinen Maßnahmen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen oder des Wirkungsspektrums von Mobilitätsmanagement, Bewusstseinsbildung und Lenkungsinstrumenten nicht zur Verfügung stehen. Die Wirkungen sind auch von dem nicht abschätzbaren Ausmaß der Umsetzung abhängig.

Die Wirkung der Maßnahmenpakete wird für folgende Kriterien abgeschätzt:

**(1) Verkehr**

- Verkehrsmittelwahl der WienerInnen
- Verkehrsmittelwahl des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs
- Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr
- Verkehrssicherheit

**(2) Umwelt**

- CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Luftschadstoffe und Lärmbelästigung

**(3) Gender Mainstreaming**

**(4) Wirtschaftsstandort und Siedlungsstruktur**

## 17.1 Verkehr

Durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmenpakete sind langfristig folgende Wirkungen auf das Mobilitätsverhalten der WienerInnen sowie im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr zu erwarten:





17. Wirkungen des Maßnahmenprogramms

Tabelle 22: Wirkungsabschätzung für die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr (in Prozent)

Maßnahmenpakete	Personenverkehr in Wegen (%) an allen Tagen						Verkehrssicherheit Tote und Verletzte <sup>2)</sup>	
	Binnenverkehr				Ziel- und Quellverkehr			
	Fuß	Rad	ÖV	MIV	ÖV	MIV		
Ausgangslage (2001)	27	3	34	36	35	65		
Trend 2020	-2 bis -3 <sup>1)</sup>	+1	0 bis +1	0 bis +2	-1 bis -2	+1 bis +2	+	
Maßnahmenpakete	Fußgänger/Sicherheit	+1	0	0	-1	0	0	--
	Radverkehr	0	+2	-1	-1	0	0	-
	Öffentlicher Verkehr	0	0	+2	-2	+2 bis +3	-2 bis -3	-
	Motorisierter Verkehr	0	0	-1 bis -2	+1 bis +2	-2	+2	+/-
	<b>Zwischensumme</b>	<b>25-26</b>	<b>6</b>	<b>33-35</b>	<b>33-36</b>	<b>33-35</b>	<b>65-67</b>	
	Ruhender Verkehr	0	0	+1	-1	+2	-2	-
	Mobilitätsmanagement	0	0	+1	-2	+1	-1	-
	Bewusstseinsbildung	0	+1	+1	-2	+2 bis +3	-2 bis -3	--
	Lenkungsinstrumente	0	0 bis +1	+1	-1 bis -2	+1 bis +3	-1 bis -3	-
Raumordnung	0 bis +1	0	+1	-1	+1	-1	0	
<b>Summe</b>	<b>25-27</b>	<b>7-8</b>	<b>39-40</b>	<b>25-29</b>	<b>40-45</b>	<b>55-60</b>		
<b>Ziel 2020</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>40</b>	<b>25</b>	<b>45</b>	<b>55</b>	<b>-50 %</b>	
Differenz zum Ziel	-2 bis 0	-1 bis 0	-1 bis 0	-4 bis 0	-5 bis 0	-5 bis 0		

<sup>1)</sup> -2 bis -3 bedeutet, dass ein Veränderungspotenzial von -2 bis -3 Prozentpunkten abgeschätzt wird

<sup>2)</sup> + Zunahme von Toten und Verletzten, - Abnahme von Toten und Verletzten, -- starke Abnahme von Toten und Verletzten

Es zeigt sich sehr deutlich, dass die baulichen Maßnahmen bei weitem nicht ausreichen, um die gesteckten Ziele zur Verkehrsmittelwahl der WienerInnen und zur Verkehrsmittelwahl im Ziel- und Quellverkehr zu erreichen. Die Maßnahmenpakete „Parkraumbewirtschaftung“, „Mobilitätsmanagement“, „Bewusstseinsbildung“ und der Einsatz von Lenkungsinstrumenten sind unabdingbar, um die Ziele des Masterplans 2003 erfüllen zu können. Die Intensität und das Ausmaß der Umsetzung dieser Maßnahmenpakete wird über den Erfolg des Masterplans Verkehr bei der Zielerreichung entscheiden. Der größte Spielraum besteht beim Einsatz der Lenkungsinstrumente (Steuern, Gebühren, Tarife, Ordnungspolitik) und der Bewusstseinsbildung.

Ein wesentlicher Risikofaktor liegt dabei darin, dass die Stadt Wien vor allem bei den Lenkungsinstrumenten nur teilweise im eigenen Wirkungsbereich entscheiden kann. Besonders im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr sind große Anstrengungen gemeinsam mit Niederösterreich und den Umlandgemeinden erforderlich.

Für das Kriterium Verkehrssicherheit ist eine quantitative Abschätzung der Maßnahmenwirkung nicht möglich. Der Hauptbeitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird von den Maßnahmenpaketen „Fußgängerverkehr“, „Verkehrssicherheit“ und „Bewusstseinsbildung“ erbracht.



Im Güterverkehr ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 23: Wirkungsabschätzung für die Verkehrsmittelwahl (in Prozent) im Güterverkehrsaufkommen

Maßnahmenpakete	Ziel- und Quellverkehr (%)		
	LKW	Bahn	Schiff
Ausgangslage (1997)	62	32	6
Trend (2015)	+11	-10	-1
Maßnahmenpaket Güterverkehr	-11	+10	+1
<b>Summe</b>	<b>62 %</b>	<b>32 %</b>	<b>6 %</b>

Quelle: Herry M., Snizek S.: Schienengüterverkehrsprognose für 2015, Wien, 1998. Regional Consulting, Initiative TEN-Knoten Region Wien, Endbericht, Wien, 2000.

Im Güterverkehr kann das vorgeschlagene Maßnahmenpaket den derzeitigen Modal Split im Ziel- und Quellverkehr stabilisieren und massive Verlagerungen zugunsten des LKWs verhindern. Im Durchgangsverkehr sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt Wien sehr begrenzt. Verlagerungswirkungen sind nahezu ausschließlich durch Lenkungsmaßnahmen (Steuern, Tarife, rechtliche Maßnahmen, Kontrolle) erzielbar, die aber im europäischen und nationalen Rahmen zu beschließen sind.

## 17.2 Umwelt

Entscheidend für die Umweltwirkungen sind zwei Arten von Maßnahmen:

### (1) Maßnahmen, die die Fahrleistung der Kraftfahrzeuge beeinflussen

### (2) Verbesserte technische Standards und passive Schutzmaßnahmen. Dazu zählen:

- Lärmschutzeinrichtungen,
- Emissionsgrenzwerte von Fahrzeugen und
- Energieverbrauchsgrenzwerte von Fahrzeugen.

Die technischen Standards werden durch den technischen Fortschritt und die Verbindlichmachung durch Lenkungsinstrumente bestimmt. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Wien sind insbesondere bei der rechtlichen Verbindlichmachung des technischen Fortschritts und beim Einsatz von Lenkungsinstrumenten beschränkt. Die Festlegungen dazu werden von der Europäischen Union oder auf nationaler Ebene vorgenommen. Wien wird sich aber für die Umsetzung von Maßnahmen einsetzen, die zu einer Erreichung der Umweltziele des Masterplans Verkehr 2003 beitragen.



17. Wirkungen des Maßnahmenprogramms

Tabelle 24: Einschätzung der Umweltwirkung

Maßnahmenpakete	Umweltkriterien			
	Kfz-Fahrleistungen in Bezug auf 2001	CO <sub>2</sub> -Emission pro Kopf in Bezug auf 1987	NO <sub>x</sub> -Grenzwert-überschreitung in Straßenquerschnitten	Zahl der Verkehrslärm-belästigten in Bezug zu 1996
Ausgangslage (2001)	100 %	130 %	selten	100 %
Trend (2020)	+ 20 % <sup>1)</sup>	+ 15 %	Abnahme der NO <sub>x</sub> -Immissionen	+/- 0 %
Infrastrukturmaßnahmen (ÖV, MIV, Rad, Fuß)	0 bis - 5 %	0 bis - 5 %	Örtliche Zu -/ Abnahme der NO <sub>x</sub> -Immissionen	+/- 0 %
Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (Bewusstseinsbildung, Mobilitätsmanagement, Ruhender Verkehr)	- 5 bis - 10 %	5 bis - 10 %	Abnahme der NO <sub>x</sub> -Immissionen	+/- 0 %
Lenkungsinstrumente (Gebühren, Steuern, Tarife, Mauten)	- 5 bis - 10 %	- 5 bis - 10 %	Abnahme der NO <sub>x</sub> -Immissionen	+/- 0 %
Technische Schutzmaßnahmen	0 %	0 %	keine Wirkung	-10 %
Technische Innovationen und rechtliche Regelungen	0 %	- 20 bis - 25 %	Abnahme der NO <sub>x</sub> -Immissionen	-10 %
Ergebnis	95 bis 110 %	95 bis 115 %	keine Überschreitungen	-20 %
Ziel	+ bis - 0 % <sup>2)</sup>	95 % <sup>3)</sup>	keine Überschreitungen <sup>3)</sup>	-20 % <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> davon 5 % durch Bevölkerungszuwachs, <sup>2)</sup> Ziel 2020, <sup>3)</sup> Ziel 2010

Die Wirkungsabschätzung zeigt, dass die Erreichung der Umweltziele in hohem Maße von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Bewusstseinsbildung, vom Einsatz von Lenkungsinstrumenten, von technischen Schutzmaßnahmen und von der rechtlichen Verbindlichmachung schärferer Grenzwerte, die in Folge technischer Innovationen möglich sind, abhängt.

### 17.3 Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming wurde von der EU im Vertrag von Amsterdam als Querschnittsmaterie verankert und sieht die Herstellung von Chancengleichheit, vor allem zwischen den Geschlechtern, vor.





Im Sinne der EU bedeutet Gender Mainstreaming „die systematische Einbeziehung der jeweiligen Situation, der Prioritäten und Bedürfnisse von Frauen und Männern in alle Politikfelder, wobei mit Blick auf die Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern sämtliche allgemeinen politischen Konzepte und Maßnahmen an diesem Ziel ausgerichtet werden und bereits in der Planungsphase wie auch bei der Durchführung, Begleitung und Bewertung der betreffenden Maßnahmen deren Auswirkungen auf Frauen und Männer berücksichtigt werden“ (Mitteilung der Kommission KOM (96) 67 endg. vom 21.2.1996).

Aufgabe im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr war es daher auch

- (1) die Wirkung der vorgesehenen Maßnahmen auf ihren Beitrag zur Herstellung von Chancengleichheit zu beurteilen,
- (2) zu prüfen, ob Maßnahmen zur Herstellung von Chancengleichheit fehlen,
- (3) Gender Mainstreaming als Entscheidungskriterium bei Zielkonflikten einzusetzen.

Die Prüfung der Maßnahmen soll sich nicht nur auf die Gleichstellung der Geschlechter beschränken, sondern auch andere Gruppen, die tendenziell bei der Mobilitätsabwicklung benachteiligt sind, in die Betrachtung miteinschließen. Dazu zählen Kinder, Jugendliche, SeniorInnen und behinderte Menschen.

Benachteiligung wird folgendermaßen begründet:

- Die Verfügbarkeit und Nutzungsmöglichkeit ist nicht für alle Verkehrsmittel vorhanden. Dies betrifft vor allem jene Gruppen, die nicht oder nur selten über einen PKW verfügen.
- Die Ausübung nicht bezahlter Haus- und Familienarbeiten, die vor allem bei gleichzeitiger Berufstätigkeit zu einem zusätzlichen Mobilitätsbedarf (Bringen und Holen von Kindern, Pflegeaufgaben, Einkauf etc.) und Mobilitätsaufwand (Kinderwagen) führt.
- Einschränkung der Mobilitätschancen aufgrund physischer Umstände: Lebensalter, Krankheit, Verletzungen, Behinderungen.
- Einschränkungen in der Mobilität für Mädchen und Frauen durch „Angsträume“, die zu Umwegen oder überhaupt zum Verzicht auf Mobilität führen.

Ein besonderer Aspekt ist der Nutzungsanspruch an den öffentlichen Raum, der Aufenthalts-, Spiel- und Kommunikationsbedürfnisse betrifft und in Konkurrenz zu den Flächenansprüchen der Mobilitätsabwicklung steht. Auch dieser Bedarf ist ungleich verteilt, da er mit Wohnungsgröße und Kinderzahl zusammenhängt (derzeit vor allem Migrantenfamilien).

Ausgehend von der Definition der Benachteiligung wurden die Maßnahmen des Masterplans nach folgenden Fragen geprüft:



17. Wirkungen des Maßnahmenprogramms

(1) Verbessern oder verschlechtern die Maßnahmen des Masterplans

- | die Erreichbarkeitsqualität (Zeitaufwand und Qualität des Weges oder der Fahrt) zu Fuß, mit dem Rad und/oder mit dem Öffentlichen Verkehr,
  - | die subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum, sowie
  - | die Durchführung der Haushalts- und Familienaufgaben
- oder sind sie neutral?

(2) Verbessern oder verschlechtern die Maßnahmen des Masterplans die Mobilitätsbedingungen (inklusive Verkehrssicherheit) für

- | Kinder,
  - | Jugendliche,
  - | SeniorInnen, sowie
  - | behinderte Menschen
- oder sind sie neutral?

Tabelle 25: Einschätzung der Wirkungen der Maßnahmenpakete auf die Ansprüche des Gender Mainstreaming

Maßnahmenpakete	EUV	SiöfR	HuF	Kinder	Jugend	Alte
Arbeitspendler, Ausbildungs-, Versorgungs-, Sonstiger Verkehr	+	+	+	+	+	+
Fußgänger, Sicherheit, öffentlicher Raum	+	+	+	+	+	+
Radverkehr	+	+	+	+/-	+	+/-
Öffentlicher Verkehr	+	+	+	+	+	+
Motorisierter Individualverkehr	+/-	0	0	0	0	0
Ruhender Verkehr	+/-	0	+/-	+	+	+
Mobilitätsmanagement	+	0	+	0	0	0
Bewusstseinsbildung	0	0	+	+	+	+
Lenkungsinstrumente	0	0	0	0	0	0
Gesamtbilanz	+/-	+	+/-	+/-	+	+/-

+ Verbesserung

- Verschlechterung

0 neutral

EUV = Erreichbarkeit mit Öffentlichem Verkehr / Rad / zu Fuß

SiöfR = Sicherheit im öffentlichen Raum

HuF = Haus- und Familienarbeit



Insgesamt trägt der Masterplan Verkehr 2003 zu einer Verbesserung im Sinne des Gender Mainstreaming bei. Konfliktfälle können bei einer Einschränkung der PKW-Nutzung bei komplizierten Wegeketten auftreten, wie Wohnung-Kindergarten/Schule-Arbeit-Einkauf-Kindergarten/Schule-Wohnung (z. B. für alleinerziehende berufstätige Frauen), durch restriktive Stellplatzangebote (Stellplatzobergrenzen). Bei solchen Maßnahmen sind kompensierende Bevorzugungsregelungen zu erwägen: z. B. Stellplatzvorrechte in Bürogaragen für AlleinerzieherInnen, Frauenstellplätze bei Supermärkten etc.

Konflikte können auch zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen auftreten, wenn die beiden Verkehrsarten gemischt werden. Diese Fälle sollten möglichst vermieden werden. Wenn es nicht anders möglich ist, ist eine klare bauliche und organisatorische Gestaltung erforderlich. Als negativ können Investitionen gesehen werden, die ausschließlich dem Kfz-Verkehr zugute kommen, da dadurch

- | eine relative Verschlechterung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den Öffentlichen Verkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr zu erwarten ist und
- | eine Reduktion des Budgets für Gender Mainstreamingorientierte Maßnahmen (Fußgänger- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und Öffentlicher Raum) eintreten kann.

Auch für diese Fälle ist eine Lösung durch kompensatorische und begleitende Maßnahmen vorzusehen. Dazu zählen z. B.:

- | Rückbaumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Gewinnung von Flächen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen im nachrangigen entlasteten Straßennetz und
- | Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs im entlasteten Straßennetz, (z. B. durch die Einrichtung von Busspuren).

#### 17.4 Wirtschaftsstandort und Siedlungsstruktur

Zur Beurteilung der Wirkungen auf den Wirtschaftsstandort Wien und die Siedlungsstruktur werden folgende Kriterien herangezogen:

- | Erreichbarkeitsentwicklung des Standortes Wien in Europa,
- | Erreichbarkeitsentwicklung für den Binnengüterverkehr,
- | Beitrag der Verkehrssystementwicklung zur Produktion von hochwertigen Standorten in Wien und
- | Beitrag des Verkehrssystems zu einer den Zielen der Stadtentwicklung entsprechenden Siedlungsstruktur (Stadt der kurzen Wege).





17. Wirkungen des Maßnahmenprogramms

Tabelle 26: Einschätzung der Wirkungen auf den Wirtschaftsstandort und die Siedlungsentwicklung

Maßnahmenpakete	Erreichbarkeit in Europa	Standortproduktion	Erreichbarkeit Binnengüterverkehr	Siedlungsstruktur
Arbeitspendlerverkehr	0	+	0	+
Versorgungsverkehr	0	+	+	+
Geschäftsverkehr	+	+	0	+
Güterverkehr	+	+	+	0
Schifffahrt	+	+	0	0
Luftfahrt	+	0	0	0
Straßennetz	+	+	+	-
Öffentlicher Verkehr	+	+	0	+
Mobilitätsmanagement	0	0	+	+/-
Lenkungsinstrumente	-/0	-/0	+	+
Insgesamt	+/-	+	+	+/-

+ Verbesserung    - Verschlechterung    0 neutral

Insgesamt trägt der Masterplan Verkehr positiv zur Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Wien und zur Siedlungsentwicklung bei. Zwei potenzielle Gefahren sind aber zu beachten:

- Die Lenkungsmaßnahmen müssen so gestaltet werden, dass keine unerwünschten Verlagerungseffekte auftreten (z. B. von Wien ins Umland).
- Der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes am Stadtrand produziert Kfz-orientierte Standorte und stellt einen Anreiz zur weiteren Randwanderung und Zersiedelung dar.

Diesem Risiko muss durch raumordnungspolitische Maßnahmen gegengesteuert werden, die von den Gemeinden und vom Land Niederösterreich mitgetragen werden.

### 17.5 Zusammenfassung der Wirkungen

Die Abschätzung der Wirkungen des Masterplans Verkehr 2003 ergibt, dass die Ziele erreichbar sind. Der Erfolg ist aber in hohem Maße von der Umsetzung der so genannten „weichen“ Maßnahmenpakete „Mobilitätsmanagement“ und „Bewusstseinsbildung“ sowie von der Wirksamkeit der Lenkungsinstrumente, wie Steuern, Gebühren, Tarife, Mauten, Verkehrsüberwachung, gesetzlich festgelegten Grenzwerte und technische Standards, sowie von raumordnungspolitischen Festlegungen abhängig. Für diese Maßnahmen und Instrumente ist die Stadt vielfach auf Dritte angewiesen. Wien wird sich durch Kooperationen und akzeptanzverstärkende Aktivitäten für die Umsetzung von Maßnahmen, die außerhalb des eigenen Wirkungsbereiches liegen, einsetzen.

Schließlich ist bei Maßnahmenpaketen, die auch negative Auswirkungen auf einige Ziele aufweisen, durch kompensatorische und flankierende Maßnahmenpakete ein Ausgleich zu schaffen.



## 18.1 Prioritäten

Die inhaltlichen Prioritäten des Masterplans lassen sich

(1) in Maßnahmen, die von besonderer Bedeutung für den Standort Wien in Europa sind und die auch außerhalb von Wien lokalisiert sein können, und

(2) in Maßnahmen, die für die Verkehrsabwicklung in Wien besonders wichtig sind, gliedern.

Für die Maßnahmen mit überregionaler Wirkung sind folgende Projekte besonders wichtig (siehe Kapitel 1: Verkehrspolitische Prioritäten zur europäischen und nationalen Verkehrspolitik):

- Eisenbahnmagistralen Paris – München – Wien – Budapest und Berlin – Prag – Wien – Triest,
- Verbindung zum Schienenkorridor V: Wien – Flughafen – Sopron – Szombathely,
- Bahnhof Wien – Europa Mitte,
- Güterterminals Wien-Inzersdorf und Hafen Freudenau,
- Straßennetzausbau: A5 Nordautobahn, A6 Spange Kittsee,  
S1 Umfahrungsring Wien.

Die inhaltlichen Prioritäten für die Maßnahmen mit besonderer Bedeutung für die Verkehrsabwicklung in Wien werden durch die Handlungsschwerpunkte des Masterplans Verkehr definiert (siehe Kapitel 2: Handlungsschwerpunkte). Im Rahmen der Handlungsschwerpunkte sollen in den nächsten **drei bis fünf Jahren** jedenfalls folgende Maßnahmen eingeleitet werden:

Tabelle 27: Handlungsschwerpunkte und prioritäre Maßnahmen

Handlungsschwerpunkte	Maßnahmen
Sichere Mobilität (Vision Zero)	Section Control, digitale Überwachungskameras, Sanierung von Unfallhäufungsstellen, Lichtoffensive, Schutzwegpläne, Radfahrprüfung an Volksschulen, Safety Audit bei Planungen, seniorengerechte Gestaltung des Straßenraums
Platz da	Musterkreuzungen, 50-Orte-Programm Attraktivierung des öffentlichen Raumes bei Garagenbau (Volksgaragen) Laufende Qualitätsverbesserung
Riesen Radverkehr	Ausbauschwerpunkt Hauptradwegenetz: Ausbau und Bestandssanierung, 5-Jahres-Programm mit 30 Mio. Euro





18. Prioritäten, Kosten und Realisierung

S-Bahn plus	Attraktivierung Stammstrecke, S80, S45 bis Ostbahnbrücke, Verdichtung bis Süßenbrunn Verknüpfung Donauländebahn-Ostbahn Bahnhofsoffensive: Bahnhof Wien – Europa Mitte, Wien Mitte Hütteldorf, Heiligenstadt Neue Stationen: Unterdöbling (S45), Gudrunstraße (S80), Leberstraße (S7/S80), A.-Blamauer-Gasse (Stammstrecke) Ausbau Park & Ride Heiligenstadt, Kaiser Ebersdorf
U-Bahn-Impulse für die Stadtentwicklung	Baubeginn U1-Süd, U2-Nord, U1-Station Südtiroler Platz
Schnelle Ö.V. Tangenten	Linie 67 bis Monte Laa, Linie 16 Floridsdorf – Eßling/ Groß Enzersdorf, Linie 26 Kagraner Platz – Aspern, Linie 6 (71) nach Schwechat, Linie 0 Wien Nord – Friedrich-Engels-Platz
Halt nur bei Haltestellen	Bevorrangung und Beschleunigung des ÖV auf Linienlänge
Mobilität mit System	Verkehrsmanagement, Mobilitätsberatung (z. B. Call Center Verkehr), Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Bewusstseinsbildung
Logistik-Kompetenz	Güterterminals Wien – Inzersdorf, Wien – Freudenau, City-Logistik „Ladezonenmanagement“: z. B. gebündelte Lieferzeiten in Einkaufsstraßen
Schienen und Straßen für Europa	Bahnhof Wien, Pottendorfer Linie, HL-Strecke Wien – St. Pölten, Verbindung Donauuferbahn – Donauländebahn (Winterhafenbrücke), A23 Ausbau Knoten Landstraße bis Knoten Prater, A22 + B3 bis Brünner Straße, A23 Ast Simmering + B225, Verlängerung A23 + B3d, Spange Seyring, B221 von B230 bis A23, B229 4-streifig von A22 bis B8, B1 Karlsplatz und Schloss Schönbrunn

In diesem Zeitraum wird auch mit der Planung jener Projekte und Vorhaben begonnen, deren Umsetzung erst danach vorgesehen ist (z. B. U2-Eurogate, U6-Nord, U6-Süd, Linie 27 Großjedlersdorf – Kagran, 6. Donauquerung/Nordostumfahrung, etc.).

Darüber hinaus werden bereits begonnene Programme und Vorhaben weitergeführt. Dazu zählen vor allem

- die Errichtung von 5.000–6.000 zusätzlichen gewerblichen Stellplätzen bis 2010,
- die Errichtung von ca. 8.000 Park & Ride-Stellplätzen bis 2010 in Wien und 5.200 Stellplätzen in der Region,
- die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung für die Außenbezirke: Pilotprojekt Stadthalle und
- die Anpassung rechtlicher, steuerlicher, finanzieller Lenkungsinstrumente zur besseren Umsetzung der verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele (siehe Kapitel 15: Lenkungsinstrumente).





## 18.2 Kosten und Realisierungszeiträume

Im Folgenden werden die größeren Investitionsvorhaben mit Kosten, soweit diese bereits abschätzbar sind, und Realisierungszeiträumen dargestellt. Daneben gibt es die laufende Realisierung von kleineren Maßnahmen (z. B. Fußgänger, öffentlicher Raum, Mobilitätsmanagement), die mit den Bezirken abgestimmt und teilweise aus den Bezirksbudgets finanziert werden. Für diese Maßnahmen können keine abgrenzbaren Kosten und Realisierungszeiträume angegeben werden. Die bereits in Bau befindlichen Vorhaben (z. B. Lainzer Tunnel, 3. Phase U-Bahn-Ausbau, S1 – Südumfahrung etc.) werden nicht mehr angeführt.

(1) Nichtmotorisierter Verkehr und Verkehrssicherheit

Vorhaben	Kosten	Realisierungszeitraum in der Periode		
		2003–2006	2007–2011	2012–2021
Verkehrssicherheit	1)			
Fußgängerverkehr	1)			
Öffentlicher Raum	1)			
Radverkehr – Hauptnetz	30	x <sup>2)</sup>	x <sup>2)</sup>	
Radverkehr – übriges Netz <sup>3)</sup>	1)			

1) Laufende Realisierung von Maßnahmen, für die keine abgrenzbaren Kosten und Realisierungszeiträume angegeben werden können.

2) 5-Jahresprogramm bis 2008

3) Bezirkskompetenz

■ laufende Maßnahmen und Aktivitäten

X Umsetzung von Projekten

(2) Personenfernverkehr und Güterverkehr auf der Schiene

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
		2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn inkl. Lainzer Tunnel	950	X	X		
Terminal Inzersdorf 1. Phase	37,7	X			
Inzersdorf Ostschleife	5,1	X			
Verbindung Donauuferbahn–Donau- ländebahn, Winterhafenbrücke	43,6	X			
Pottendorfer-Linie	58,2	X	X		



**18. Prioritäten, Kosten und Realisierung**

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
		2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
HL-Strecke Wien – St. Pölten	50	X	X		
Güterterminal Freudenau	72,7	X			
Westbahnhof	<sup>1)</sup>	X	X		
Bahnhof Wien – Europa Mitte <sup>2)</sup>	406	X	X	X	
Ostschleife Zentralverschiebebahnhof	14,5		X		
Laaerbergtunnel/ Hasenleitschleife	181,7		X		
3. Gleis Brunn – Atzgersdorf	13,8		X		
Ausbau Nordbahn	NÖ		X	X	
Schleifen Absdorf-Hippersdorf und Tulln	NÖ		X		
Schleife Pottendorfer Linie – Aspangbahn	NÖ		X		
Terminal Inzersdorf 2. Phase	152,6			X	
3. Gleis Wien West – Penzing	14,5			X	
Bahnhof Wien-Nord Phase 2	58,1			X	
EWIWA/EWESO: VIE – Gramatneusiedl	NÖ			X	
EWIWA/EWESO: Gramatneusiedl – Wampersdorf – Sopron	NÖ, Bgl.			X	
Güterterminal Nordost	87,2			X	

1) Eine genaue Kostenschätzung liegt noch nicht vor

2) Fern- und Nahverkehr



(3) Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (Regionalverkehr, Nahverkehr)

Typ	Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
			2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
S-Bahn	Bahnhof Wien-Nord 1. Phase	14,5	X			
	Bahnhof Hütteldorf 1. Phase	29,1	X			
	Bahnhof Leopoldau Gleisumbau U1	7,3	X			
	Bahnhof Flughafen VIE	NÖ	X	X		
	S-Bahnhöfe Wien Mitte, Heiligenstadt, Hütteldorf, Meidling	)	X			
	Attraktivierung S-Bahn-Stammstrecke	150	X		X	
	Attraktivierung bestehender S-Bahn-Stationen	)	X	X		
	Intervallverdichtung S-Bahn nach Süßenbrunn-Infrastrukturausbau	44	X			
	Errichtung der S-Bahn-Stationen Adolf-Blamauer-Gasse (Stammstrecke), Gudrunstraße (S80), Leberstraße (S7/S80), Unterdöbling (S45)	60	X	X	X	
	S80 - Baustufe 1	310	X	X		
	Verlängerung S45 von Nordbahnbrücke bis Ostbahnbrücke/S80	60		X		
	Adaptierung Verbindungsbahn S45 inkl. Umbau Bahnhof Hütteldorf	109		X		
	Verknüpfung Ostbahn - Donauländebahn	22		X		
	S80 - Baustufe 2	)			X	
	Ausbau Ostbahn östl. Linie (Marchegg, Bratislava)	NÖ			X	
	S15 Meidling - Hütteldorf	14,5			X	
	Ausbau Ostbahn nördl. Ast	)			X	
Ausbau Parndorf - Petrzalka	NÖ				X	





18. Prioritäten, Kosten und Realisierung

Typ	Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
			2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
U-Bahn	Optimierung U1-Station Südtiroler Platz	25		X		
	U2-Nord Flugfeld	250		X		
	U1-Süd Rothneusiedl	610		X	X	
	U6-Süd/Badner Bahn	100		X	X	
	U6-Nord	644			X	
	U2-Arsenal - Frachtenbahnhof Südost	520			X	
Straßenbahn	Linie 67 Erschließung Monte Laa	15	X			
	Linie O Nordbahnhof - Friedrich-Engels-Platz	26	X			
	Linie 16 Floridsdorf - Eßling/Groß Enzersdorf	168		X	X	
	Linie 26 Strebersdorf - Aspern	50		X		
	Linie 6 (71) nach Schwechat	30		X		
	Linie 65 Erschließung Wienerberg	120		X		
	Linie 27 Großjedlersdorf - Kagran	35			X	
	Laufende Attraktivierung (Aufzüge, Haltestellen etc.)	2)				

<sup>1)</sup> Die Kosten sind abhängig von anderen Maßnahmen und können derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

<sup>2)</sup> Laufende Realisierung von Maßnahmen, für die keine abgrenzbaren Kosten und Realisierungszeiträume angegeben werden können.

■ laufende Maßnahmen und Aktivitäten



(4) Maßnahmen Hochrangiges Straßennetz

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
		2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
A22 + B3 bis Brünner Straße	73	X			
A23 Ast. Simmering + B225	23	X	X		
A23/A4 Ausbau Knoten Prater	11,5	X	X		
S2 Niveaufreimachung Breitenleer Straße/Rautenweg inkl. Umfahrung Süßenbrunn	104	X	X		
A6 Spange Kittsee	NÖ, Bgld.	X	X		
A5 Nordautobahn	NÖ	X	X		
S1: S2 – A5 Nordostumfahrung	NÖ	X	X		
S1: A5 – A22 Nordwestspange	NÖ	X	X		
S1: A4 – A22, 6. Donauquerung (Tunnel)	450 <sup>1)</sup>		X		
S1: A22 – S2 Nordostumfahrung	750 <sup>1)</sup>		X	X <sup>3)</sup>	
Verlängerung A23 + B3d bis Landesgrenze	200 <sup>2)</sup>		X		
A4 zwischen S1 und Flughafen	NÖ		X		
S1 – A23 Spange Hanssonkurve	109		X	X	
A22 Knoten Kaisermühlen bis S1	230 <sup>1)</sup>		X		
B1 Karlsplatz: Gestalterische Aufwertung	4)	X			
Spange Seyring zwischen Seyringer Straße und S2	6	X			
B229 4-streifig von A22 bis B8	15	X	X		
B1 Schloss Schönbrunn	4)	X	X		
B14 Seitenhafenstraße	9	X	X		
B14 Westspange Rannersdorf	15		X		
B221 von B230 bis A23	60		X		



18. Prioritäten, Kosten und Realisierung

ad Maßnahmen hochrangiges Straßennetz

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
		2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
B228	25		X		
B1 Karlsplatz – Pilgramgasse Aufwertung Naschmarkt	11		X		
B1 Karlsplatz – Sezession Bündelung der Richtungsfahrbahnen	14			X	
B13a Liesinger Platz	4) <sup>1)</sup>				
B232 B3 – Stammersdorfer Straße	4) <sup>1)</sup>				
B224 B1 – Winckelmannstraße – Gürtel	4) <sup>1)</sup>				
B227 Ast. Muthgasse Aufschließung Gebiet Muthgasse	4) <sup>1)</sup>				
Flugfeld Aspern Aufschließung	4) <sup>1)</sup>				
Aufschließung Südbahnviertel	4) <sup>1)</sup>				
Aufschließung Schlachthofareal	4) <sup>1)</sup>				

<sup>1)</sup> Grobkostenschätzung laut SUPERNOW für die von Wien präferierte Variante über den Knoten Lobau und Aspern/Eßling. Gesamtkosten des Systems Nordostumfahrung: 1,4–1,6 Mrd. Euro.

<sup>2)</sup> davon A23 136 Mio. Euro, B3d 64 Mio. Euro

<sup>3)</sup> Verkehrsfreigabe 2012

<sup>4)</sup> Realisierungszeitpunkt und Kosten abhängig von der Gebietsentwicklung bzw. der noch offenen Detailplanung

(5) Schifffahrt und Luftverkehr

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
		2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
Optimierung der Schifffahrtrinne östlich von Wien	NÖ	X	X	X	
Flughafen VIE – Kapazitätserhöhung	NÖ		X		
Flughafen VIE – Lärmreduktion	<sup>1)</sup>	X			

<sup>1)</sup> Organisatorische Maßnahmen





(6) Ruhender Verkehr

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
		2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
Gewerbliche Garagen	<sup>1)</sup>	X	X		
Park & Ride-Anlagen in Wien	<sup>1)</sup>	X	X		

<sup>1)</sup> Public-Private-Partnership-Projekte

(7) Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeit

Vorhaben	Kosten in Wien (Mio. Euro)	Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode			
		2003 bis 2006	2007 bis 2011	2012 bis 2021	nach 2021
Verkehrsleitsystem ASFINAG	44	X	X		
Verkehrsleitzentrale	58 <sup>3)</sup>	X	X	X	
Dynamisches Verkehrsinformationssystem	<sup>1)</sup>	X			
Mobilitätsberatung	<sup>2)</sup>				
Unterstützung „sanfter“ Mobilitäts- maßnahmen: Car-Sharing, Fahrgemeinschaften etc.	<sup>2)</sup>				
Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung	<sup>2)</sup>				

 laufende Maßnahmen und Aktivitäten

<sup>1)</sup> Die Kosten können noch nicht genau abgeschätzt werden.

<sup>2)</sup> Laufende Realisierung von Maßnahmen und Aktivitäten, für die keine abgrenzbaren Kosten und Realisierungszeiträume angegeben werden können.

<sup>3)</sup> Gesamtprojekt: 3 neue Verkehrsrechner plus neue Ampelanlagen



### 18.3 Finanzierung

Die Finanzierung der Investitionsvorhaben erfolgt auf unterschiedliche Art und Weise:

#### (1) Bundesstraßen A und S

Die Finanzierung erfolgt durch die ASFINAG.

#### (2) Hauptstraßen B (ehemals Bundesstraßen B)

Die Finanzierung erfolgt aus dem Budget, das der Stadt Wien nach der Verländerung eines Teils des Bundesstraßennetzes zur Verfügung gestellt wird.

#### (3) Restliches Straßennetz

Das restliche Straßennetz untergliedert sich in jenen Teil des Hauptstraßennetzes, der im Neubaufall teilweise aus dem zentralen Budget der Stadt finanziert wird, und in die Nebenstraßen, für die die Bezirke zuständig sind.

#### (4) Bahninfrastruktur und Betrieb

Für die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist der Bund zuständig. Für den Betrieb des S-Bahn-Leistungsangebotes ist gemäß dem Öffentlichen Regional- und Nahverkehrsgesetz 1999 ebenfalls der Bund zuständig – und zwar auf dem Niveau des Fahrplanjahres 1999/2000.

#### (5) Vierte ÖV-Ausbauphase in Wien

Die Finanzierung der vierte ÖV-Ausbauphase soll für die U-Bahn gemäß dem „Wiener Vertrag“ auch weiterhin zu je 50 % von Bund und Land erfolgen.

Die Finanzierung der Straßenbahn erfolgt aus dem zentralen Budget der Stadt Wien.

#### (6) Public Private Partnership

Die Stadt Wien hat mit der Garagenförderung ein gut funktionierendes Modell des Public Private Partnership bei der Finanzierung von verkehrspolitischen Maßnahmen etabliert. Die Einbeziehung von privaten Investoren und Betreibern soll vor allem bei Aufgaben des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, bei der Errichtung von Bahnhöfen, Güterterminals, Logistikzentren und der Erschließung von Großprojekten am Stadtrand mit öffentlicher Infrastruktur geprüft und verfolgt werden.



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Masterplan Verkehr Wien 2003	10
Abbildung 2:	Vorschläge der BürgerInnen	12
Abbildung 3:	Wien in Europa – wichtige europäische Verkehrskorridore	16
Abbildung 4:	Maßnahmen in der Knotenregion Wien (Schiene, Wasser, Luft)	19
Abbildung 5:	Maßnahmen in der Knotenregion Wien (Straße)	20
Abbildung 6:	Entwicklung des PKW-Bestandes in Wien in 1.000 PKWs und Kombis	25
Abbildung 7:	CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr in Wien	27
Abbildung 8:	Leitbild: Intelligente Mobilität – „G’scheit unterwegs“	28
Abbildung 9:	Grundsätze: Das Fünfeck der Intelligenten Mobilität	29
Abbildung 10:	Ziele für die Verkehrsmittelaufteilung der WienerInnen (alle Tage)	30
Abbildung 11:	Ziele für den stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr	30
Abbildung 12:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen (alle Tage) in Prozent	39
Abbildung 13:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen nach Geschlecht 2001 (alle Wege)	40
Abbildung 14:	Wege Zwecke der WienerInnen nach Geschlecht 2001 (alle Wege)	40
Abbildung 15:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen nach Gebietstypen (alle Tage) in Prozent	41
Abbildung 16:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen und EinpendlerInnen 2001	42
Abbildung 17:	Entwicklung des Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehrs im Güterverkehr in Mio. Tonnen pro Jahr in der Knotenregion Wien	61
Abbildung 18:	Infrastruktur für den TEN-Knoten Region Wien (Schiene, Wasser, Luft)	64
Abbildung 19:	Anzahl der Verletzten und Getöteten in Wien 1983–2002	67
Abbildung 20:	Anzahl der Getöteten in Wien 1983–2002	68
Abbildung 21:	Bestehendes Hauptstraßennetz: Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung (Bestand mit 1.4.2002)	72
Abbildung 22:	Verletzte und tote FußgängerInnen 1983–2001	76
Abbildung 23:	Verletzte und tote FußgängerInnen nach dem Geschlecht	77
Abbildung 24:	Schulwegunfälle 1983–2002	77
Abbildung 25:	Schulwegunfälle nach dem Geschlecht	78
Abbildung 26:	Jahresganglinie des Radverkehrs an der Dauerzählstelle Burgring Juni 2002 bis Juni 2003	88
Abbildung 27:	Verletzte und tote RadfahrerInnen in Wien 1983–2002	88
Abbildung 28:	Ausbau des Hauptradverkehrsnetzes	90
Abbildung 29:	Hauptradverkehrsnetz	91
Abbildung 30:	Vierte ÖV-Ausbauphase	96
Abbildung 31:	Maßnahmen im Schienennetz	98
Abbildung 32:	Aufwertung des Westbahnhofes	99
Abbildung 33:	Regionalbuskorridore	101





Abbildung 34:	Vierte Ausbauphase U-Bahn .....	103
Abbildung 35:	Erweiterung des Liniennetzes der Straßenbahn .....	106
Abbildung 36:	Straßenbauprogramm .....	112
Abbildung 37:	Veränderung der EinwohnerInnenzahlen und der Pkw-Anzahl 1991 und 2001 nach Bezirken (in Prozent) .....	114
Abbildung 38:	Bestehende und geplante Volksgaragenstandorte .....	119
Abbildung 39:	Bestehende und geplante Park&Ride-Standorte .....	120
Abbildung 40:	P&R-Standorte in der Region .....	121
Abbildung 41:	Entwicklung des Transportaufkommens auf der österreichischen Donau und des wasserseitigen Umschlags im Hafen Wien .....	126
Abbildung 42:	Entwicklung des Flugverkehrs 1980-2020 .....	130
Abbildung 43:	Beschäftigte am Flughafen Wien 2000-2020 .....	131
Abbildung 44:	Verkehrsmittelwahl bei Fahrten vom/zum Flughafen (2000) .....	132
Abbildung 45:	City Airport Train (CAT) .....	133
Abbildung 46:	Lärmbelastung und Lärmbelästigung 2000 .....	134
Abbildung 47:	VEMA-Organisationskonzept .....	138
Abbildung 48:	Mobilitätsmanagement .....	139
Abbildung 49:	Mögliche Verhaltensänderungen im Binnenverkehr der BewohnerInnen der Stadt Wien 2001 in Prozent .....	142
Abbildung 50:	Veränderungspotenziale in der Verkehrsmittelwahl durch derzeit jederzeit mögliche Verhaltensänderungen im Binnenverkehr der WienerInnen .....	142
Abbildung 51:	Zufriedenheit der WienerInnen mit dem Öffentlichen Verkehr (in %) .....	143
Abbildung 52:	Preisentwicklung im Vergleich .....	146



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Potenzielle Standorte für periphere Entwicklungsgebiete	22
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Wien in 1.000 Einwohner	23
Tabelle 3:	Bevölkerungsentwicklung in Wien nach Gebietstypen in 1.000 Einwohner	23
Tabelle 4:	Anteile der Altersgruppen	24
Tabelle 5:	Handlungsschwerpunkte	37
Tabelle 6:	Mobilität der WienerInnen (alle Tage)	38
Tabelle 7:	Mobilität der WienerInnen und Nicht-WienerInnen in Wien 2001	42
Tabelle 8:	Modal Split der Arbeitswege der WienerInnen 2001 (alle Tage) in Prozent	43
Tabelle 9:	Zahl der Arbeitspendler von und nach Wien)	44
Tabelle 10:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen im Ausbildungsverkehr 2001 (alle Tage) in Prozent	47
Tabelle 11:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen im Freizeitverkehr 2001 (alle Tage) in Prozent	49
Tabelle 12:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen im Versorgungsverkehr 2001 (alle Wege) in Prozent	53
Tabelle 13:	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen bei geschäftlichen/dienstlichen Erledigungen und bei Begleitwegen 2001 (alle Tage) in Prozent	56
Tabelle 14:	Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen im Binnengüterverkehr in Wien	60
Tabelle 15:	Ergebnisse der händischen Straßenverkehrszählung an ausgewählten Straßenquerschnitten (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr)	60
Tabelle 16:	Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr mit Osteuropa in der Knotenregion Wien, Prognose bis 2010 ohne Maßnahmen	62
Tabelle 17:	Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung im Bestand (bisheriges Hauptstraßennetz)	71
Tabelle 18:	Kfz-Verkehrsentwicklung 1990–2000	108
Tabelle 19:	P&R-Anlagen in der Region	121
Tabelle 20:	Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle	151
Tabelle 21:	Zusatzkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle	152
Tabelle 22:	Wirkungsabschätzung für die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr (in Prozent)	155
Tabelle 23:	Wirkungsabschätzung für die Verkehrsmittelwahl (in Prozent) im Güterverkehrsaufkommen	156
Tabelle 24:	Einschätzung der Umweltwirkungen	157
Tabelle 25:	Einschätzung der Wirkungen der Maßnahmenpakete auf die Ansprüche des Gender Mainstreaming	159
Tabelle 26:	Einschätzung der Wirkungen auf den Wirtschaftsstandort und die Siedlungsentwicklung	161
Tabelle 27:	Handlungsschwerpunkte und prioritäre Maßnahmen	162



## MitarbeiterInnen

Die Bearbeitung des Masterplans Verkehr 2003 erfolgte durch ein Kernteam, das aus MitarbeiterInnen des Magistrats der Stadt Wien, den Wiener Linien, dem VOR und den mit der inhaltlichen und organisatorischen Betreuung beauftragten Experten bestand. Zusätzlich waren Experten der Arbeiterkammer und der Wirtschaftskammer in einzelnen Arbeitsgruppen beteiligt. Die Bürgerbeteiligung wurde vom Team „mobil in wien“ organisiert, moderiert und beraten. Für die Redaktion des Masterplans Verkehr wurde ein Redaktionskomitee gebildet, das in enger Abstimmung mit Stadtrat Rudolf Schicker und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen von Bezirken, Interessensvertretungen, Verkehrsinitiativen und der Gemeinderatklubs die Endredaktion des Masterplans Verkehr vornahm.

### Dem Kernteam gehörten folgende Mitarbeiter an:

Alexander Elisabeth, Amadori Fulvius, Arnost Karl, Berger Horst, Berger Thomas, Blaha Franz, Burkhart Wolfgang, Coffey Antonia, Dangl Robert, Deix Franz, Domany Bruno, Dorner Alfred, Edinger Andreas, Emrich Hans, Engleder Bernhard, Ertl Günther, Favry Eva, Gerlich Wolfgang, Gielge Johannes, Haimböck Johanna, Hala Bernd, Haselberger Rainer, Häusler Dieter, Heimbuchner Klaus, Hermann Erich, Hiess Helmut, Hillinger Bernhard, Höfling Kurt, Höger Peter, Jilka Brigitte, Kail Eva, Kauzner Andreas, Khutter Wolfgang, Klimmer Astrid, Klotz Arnold, Köhler Werner, Kunisch Peter, Layr Vera, Leodolter Sylvia, Lettner Susanne, Loimer Hannes, Müller Rainer, Nuß Andreas, Oblak Sigrid, Orasche Wolfgang, Petuelli Erich, Polan Rudolf, Posch Hanna, Rauscher Beatrix, Rauter Andreas, Reinagl Alexandra, Riedel Roman, Rosinak Werner, Salomon Rudolf, Schicker Rudolf, Schipany Martin, Schulz Hannes, Sedlmayer Helmut, Semela Harald, Skoric Bernd, Snizek Sepp, Spiess Christine, Steinbach Gabriele, Steiner Marianne, Stocker Gunter, Stratil-Sauer Gregor, Sturm Walter, Stütz Andrea, Theuermann Alfred, Unger Thomas, Vollmost Martin, Wagner Ernst, Weber Gerhard, Weingartshofer Ursula, Weninger Andrea, Wismühler Hanna.

### Im Team „mobil in wien“ haben folgende MitarbeiterInnen mitgewirkt:

Berger Thomas, Blaha Franz, De Riz Roland, Emrich Hans, Enner Michaela, Glotter Karl, Götz Anja, Hala Bernd, Kalss Winfried, Kanelutti Walter, Kinninger Brigitte, Löwenstein Alexander, Mahringer Willi, Marcinek Sigrid, Mayr-Ebert Michael, Niederkofler Heidi, Oblak Sigrid, Poznanski Barbara, Rauscher Beatrix, Ristl Franz, Scharinger Irina, Schipany Martin, Selinger Gerhard, Stockinger Günther, Stückler Dominikus, Tadler Johanna, Theuermann Alfred, Vogler Gerhard, Wessely Richard, Wolf Arno.

### Das Redaktionskomitee bestand aus folgenden MitarbeiterInnen:

Alexander Elisabeth, Ertl Günther, Hiess Helmut, Kail Eva, Lettner Susanne, Oblak Sigrid, Posch Hanna, Rauscher Beatrix, Rosinak Werner, Snizek Sepp, Theuermann Alfred.

### Für die inhaltliche und organisatorische Steuerung des Gesamtprojektes Masterplan Verkehr waren verantwortlich:

Hiess Helmut, Oblak Sigrid, Rosinak Werner, Snizek Sepp.

