

MOBILITÄT, INTELLIGENT UND NACHHALTIG

Fragen der Mobilität stehen im Brennpunkt des öffentlichen Interesses. Vor jeder Umsetzungs- und Veränderungsarbeit stehen stets konzeptuelle Überlegungen, die u. a. im **Fachkonzept Mobilität** festgehalten sind. Eine »smarte« Stadt wie Wien muss Radverkehr und öffentlichen Verkehr weiter attraktivieren; erklärtes politisches Ziel war und ist es also, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr von 5 auf 10 Prozent zu heben. Vieles wurde hier bewegt. So wurde das Jahr 2013 zum »RadJahr« erklärt und die **Velo-city 2013** in Wien abgehalten. Diese internationale Konferenz unter Federführung der MA18 brachte 1.400 fahrradbegeisterte ExpertInnen aus allen Erdteilen zusammen. Unter dem Motto »The Sound of Cycling. Urban Cycling Cultures« wurde auf 400 Einzelveranstaltungen nach neuen Wegen gesucht, den Radverkehr international weiter zu forcieren. Das Rahmenprogramm der **Wiener Radwoche** bot Radfahrkurse, Wettbewerbe, Showacts, einen Radcorso und viele andere Aktionen.



*Velo-city-Konferenz 2013:
Gruppenfoto mit Bürgermeister
und Vizebürgermeisterin (re.),
Shopping macht happy,
auch mit dem Rad (u.)*





Abgesehen von diesem singulären Event stand die **Förderung des Radverkehrs** wie nie zuvor im Zentrum planerischer Aktivitäten. Eine »Leitstelle Radverkehr« koordinierte als »Schnittstelle« alle beteiligten Abteilungen. 2011 wurde die »Radagentur« gegründet, an deren Spitze ein »Radbeauftragter« arbeitet. Dieses Bindeglied zwischen Magistrat, Politik, Bevölkerung und NGO-Interessenvertretungen kümmert sich um Öffentlichkeitsarbeit, Bewusstseinsbildung und Beschwerdemanagement. Da die Agenden 2013 um den Bereich des Zufußgehens erweitert wurden, nennt sich die Radagentur nun **Mobilitätsagentur**. Seit 2010 werden verstärkt zahlreiche Rad-Infrastrukturprojekte umgesetzt. So wurde der **Ring-Rund Radweg** an vielen Stellen verbessert und am »äußeren Ring« überhaupt neu gebaut. Jetzt kann die prachtvolle Ringstraße auch außen von der Urania bis zum Schottentor durchgängig mit dem Rad befahren werden. Vor der Errichtung gab es speziell für den Bereich vor dem Parlament Bedenken, doch die neue »FußgängerInnenzone mit Radbefahrung« funktioniert bislang reibungslos.

Fröhliche Fahrradrundfahrt ...



Weitere wichtige Radwege entstanden an der oberen Donaustraße und im Bereich des neuen Hauptbahnhofs. Bei einigen Radwegen wurde die Benützungspflicht aufgehoben. Die Hasnerstraße im 16. Bezirk wurde zur **fahrradfreundlichen Straße**, die Kuchelauer Hafestraße in Döbling zur ersten **Fahrradstraße** Österreichs umgestaltet. Andere Fahrzeuge dürfen dort nur mehr zu- und abfahren. Insgesamt verfügt Wien heute bereits über mehr als 1.250 Kilometer Radfahranlagen. Doch nicht nur Radwege wurden gebaut. Von der MA 46, zuständig für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, wurden in der neuen Ottakringer Straße **nur mit dem Rad befahrbare Straßenbahn-Haltestellenkaps** geplant. Sie sollen die Verkehrssicherheit erhöhen. Die ersten Erfahrungen damit sind positiv. Radabstellanlagen bei U-Bahn- und Straßenbahnhaltestellen wurden ebenfalls geplant. Mittlerweile gibt es bei 135 Stationen die Möglichkeit für »bike & ride«.



... und neue Radinfrastruktur für Wien





Wien zu Fuß ist ein wichtiger Schritt hin zur »Smart City«. Rund 28 Prozent der Alltagswege absolvieren die WienerInnen derzeit schon per pedes – doch nach Ansicht der Stadtregierung könnten es noch deutlich mehr werden. Auch hier wurde ein Schnittstellenmanagement geschaffen; im »**Netzwerktreffen FußgängerInnenverkehr**« wird der strukturierte Dialog zwischen Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung gesucht. Ziel ist es, das Image des FußgängerInnenverkehrs zu verbessern. Das Motto »Alle Wege. Alle Sinne« soll die lustvolle Seite des Gehens betonen, die Kampagne »Gehundheit« kommuniziert die Tatsache, dass Gehen wohltuend für Leib und Seele ist. Zentrale Ansprechperson ist seit 2013 die FußgängerInnenbeauftragte der Stadt. StadtbewohnerInnen wollen ihre Reisezeiten zu Fuß, per »Öffis« oder per Pkw optimieren. Und natürlich auch sichere und schnelle Radrouten finden. Also wurde von der MA28 – Straßenverwaltung und Straßenbau – der clever-und-smarte

Routenplaner AnachB.at lanciert. Schon seit mehreren Jahren am Markt, wurde das auch als App verfügbare Navigationstool 2014 völlig neu gestaltet. Entwickelt von ITS Vienna Region berechnet es alle Wege in Wien, Niederösterreich und im Burgenland; nicht nur Route und Wegzeit, auch der CO₂-Ausstoß und die jeweilige aktuelle Verkehrslage werden angegeben.

AnachB wurde nun auch mit der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) vernetzt und ist somit für ganz Österreich einsatzbereit. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind das Rückgrat jeder »sanften Mobilität«, also wird in Wien soeben das U-Bahnnetz weiter ausgebaut. Doch nicht nur das: Die Stadt, die bereits über eines der längsten Straßenbahnnetze der Welt verfügt, gestaltet auch wegweisende

Straßenbahnprojekte. Schon 2012 wurde eine neue Trasse für die Linie 25 gebaut, die Linie 26, ausgehend vom Kagraner Platz, um 11 Stationen erweitert. Die Linie D erschließt mit zwei zusätzlichen Stationen nun einen Teil des Hauptbahnhofgeländes. In Planung befindet sich die »**Wienerbergtangente**«. Vorläufig wird ein durchgehender Buskorridor geschaffen, der später möglicherweise zur Straßenbahnlinie 15 umgewandelt wird. 2018 soll die Linie O bis ins Stadterweiterungsgebiet Nordbahnhof Overlängert werden, 2019 die Linie D weiter bis zur Gudrunstraße in den 10. Bezirk fahren. Die Linie 67 im Süden soll ebenso verlängert werden wie die Linie 25, die die Seestadt Aspern zusätzlich erschließt.



Die Straßen gehören allen: RadfahrerInnen, FußgängerInnen, der Straßenbahn und den Autos.





Viele Wege innerhalb Wiens werden mit Bussen bewältigt. Auch abseits des innerstädtischen Linienverkehrs erfreut sich der Bus schon aufgrund billiger Tickets steigender Beliebtheit. So wird Wien aufgrund seiner Lage im Herzen Europas auch von immer mehr Fernbuslinien angefahren.

Die Auslastung des von einem privaten Busunternehmen betriebenen **Busbahnhofs Wien** in Wien-Erdberg steigt konstant. In den nächsten Jahren müssen neue innerstädtische Flächen für einen zeitgemäßen Fernbus-Bahnhof gefunden werden. Die Planungen dafür laufen bei der Baudirektion zusammen. Rund um den 1. Bezirk gab und gibt es besonders viel touristischen Busverkehr, nicht nur zur Freude der BewohnerInnen der Stadt. Zu viele Touristenbusse am Ring beeinträchtigen Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs. So wurde ein **neues Buskonzept für den 1. Bezirk** notwendig. Der MA 65 und der MA 46 gelang nun eine sinnvolle Neuregelung, ohne den Busverkehr der Wiener Linien zu beschränken. Der touristische Linienverkehr durch sogenannte Hop-on-hop-off-Busse wurde auf Routen außerhalb des Rings verlegt; darüber hinaus wurde für den Bereich innerhalb der Ringstraße ein weitgehendes Fahrverbot für Omnibusse erlassen. Eine spürbare Entlastung des 1. Bezirks war die angenehme Folge dieses regulierenden Eingriffs – aber auch die berechtigten Interessen des Tourismus konnten gewahrt bleiben.

Busbahnhof in Wien-Erdberg



Individualverkehr ist und bleibt unverzichtbar, muss aber sinnvoll reguliert werden. Intensiv diskutiert, wie kaum ein anderes Projekt der letzten Jahre, war die

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung 2012/13. Um die Parkplatznot zu entschärfen und den Verkehrsfluss zu beruhigen, wurde im Oktober 2012 und Jänner 2013 die **flächendeckende Kurzparkzone** auf den gesamten 15. Bezirk und auf weite Teile des 12., 14., 16. und 17. Bezirks ausgedehnt. Das Resultat war für die BewohnerInnen der betroffenen Gebiete, aber auch für die Stadt insgesamt, spür- und messbar. Weniger Verkehr, weniger Lärm, weniger Stress, mehr Lebensqualität, mehr saubere Luft und vor allem mehr Parkplätze waren die positiven Effekte. Die Maßnahme ist nun weitgehend akzeptiert. Freilich kann Parkraumbewirtschaftung nur durch eine Ausweitung der **Parkraumüberwachung** gelingen. Zuständig ist die MA 67, die rund 430 Kontrollorgane auf die tägliche Reise schickt. Seit der Ausweitung der Kurzparkzonen werden über die MA 67 jährlich rund 70 Millionen Euro Einnahmen lukriert. Die Gelder kommen Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit zugute. Die Einnahmen aus Strafen sind für soziale Einrichtungen zweckgebunden und werden vom Fonds Soziales Wien verwaltet.

www.velocity.wien.at | www.fahrradwien.at | www.wienzufuss.at | www.anachb.at | www.stadtentwicklung.wien.at/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn | www.wien.at/verkehr/buskonzept | www.parken.wien.at



Parkplätze gehören »bewirtschaftet« – und überwacht.

