

STEP

2025

FACHKONZEPT

MOBILITÄT



KURZFASSUNG

Wien!
voraus

Das Zukunftsressort

StadT#Wien

ERFÜLLUNG DER „SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN“-KRITERIEN

Die Europäische Kommission hat in ihrem im Dezember 2013 veröffentlichten „Urban Mobility Package“ (COM(2013)913 f) die Anforderungen an die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung festgelegt. Sie propagiert das SUMP-Konzept europaweit unter dem Motto „Planen für Menschen“ und unterstützt damit den deutlichen Wandel von einer automobil- und verkehrsfokussierten Planung zu einer Planung, in der eine Balance der Verkehrsträger angestrebt und die Erhöhung der Lebensqualität als Ziel hervorgehoben wird.

Die Stadt Wien hat ein externes Qualitätssicherungsteam engagiert, das die Erarbeitung des Fachkonzepts Mobilität begleitet und eine europaweit erstmalige, strukturierte Bewertung nach dem

„Sustainable Urban Mobility Plan“-Ansatz vorgenommen hat. Das Fachkonzept Mobilität erreicht 82 von möglichen 100 Bewertungspunkten und damit einen Exzellenz-Status.

Die Performance lag in allen Teilbereichen über 50 Prozent. Alle Muss-Kriterien wurden erfüllt. Das Fachkonzept Mobilität ist ein ambitioniertes und qualitativ hochwertiges Dokument, welches die europäischen Anforderungen an eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung erfüllt. Es darf als europäisches Paradebeispiel einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung angesehen werden.

Frank Wefering und Siegfried Rupprecht,
Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH
April 2015



Die Erfüllung der SUMP-Anforderungen lässt sich in sechs Teilbereiche gliedern. Besonders hervorzuheben ist das Erreichen der vollen Punktezahl in zwei Bereichen: Hinsichtlich der konsequenten Umsetzung des integrativen Leitgedankens eines SUMP (wie ressortübergreifende Planungsgruppen, Integration von verschiedenen Sektoren, Integration von Stadt- und Umlandplanung, ...) entsprach die Erarbeitung des Fachkonzepts Mobilität vollständig dem internationalen Standard. Gleiches gilt für die Gestaltung eines anspruchsvollen Evaluierungskonzepts mit einem umfangreichen und innovativen Indikatorensystem. Dieser zentrale Punkt trägt mit dazu bei, die Umsetzung zu befördern und durch regelmäßige Revisionen die Aktualität zu gewährleisten.



Wer Umwelt- und Klimaschutz umsetzen will, muss dort ansetzen, wo der größte Nachholbedarf besteht. Das ist in Wien der Verkehrsbereich. Der Energieverbrauch ist in diesem Bereich vor allem aufgrund des Autoverkehrs von 1995 bis 2013 um 50 Prozent gestiegen. Kein anderer Bereich weist solche Zuwachsraten auf. Dass 95 Prozent des Endverbrauchs im Verkehr auf Erdöl entfallen, ist ein zusätzliches Problem. Gleichzeitig macht sich die Klimaerwärmung auch in Wien immer stärker bemerkbar. Mit dem Fachkonzept legt die Stadt Wien nun ein Maßnahmenpaket vor, wie es in den kommenden zehn Jahren bessere Luft, weniger Lärm, weniger Abgase und mehr Grünraum geben kann.

Die vorliegende Kurzfassung des Fachkonzepts Mobilität hebt die wichtigsten Lösungsansätze hervor. Es knüpft dabei an die großen Erfolge der letzten fünf Jahre an: die stark verbilligte Jahreskarte, die Ausweitung der Parkraumbewirt-

schaffung, Verkehrsberuhigungsprojekte und die massive Förderung des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Um den Weg zu einem Mobilitätssystem der Zukunft zu beschreiben, werden im Fachkonzept Mobilität darauf aufbauend ambitionierte Ziele definiert und Pakete erforderlicher Maßnahmen beschrieben. Ausschließlich Infrastruktur auszubauen, hat sich schon in der Vergangenheit als unzureichend erwiesen. Nur durch vielfältige und gut abgestimmte Ansätze gemäß dem Motto „miteinander mobil“ wird es gelingen, dass der Verkehr in Wien auch zukünftig verlässlich funktioniert, das Leben in der Stadt möglichst wenig beeinträchtigt und den unterschiedlichsten Bedürfnissen entspricht.

Mag.ª Maria Vassilakou
Vizebürgermeisterin
Stadträtin für Stadtentwicklung,
Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung
und BürgerInnenbeteiligung

VORWORT

MITEINANDER MOBIL

„Mobilität braucht menschen- und umweltgerechten Verkehr. Die Stadt Wien bekennt sich daher zur prioritären Stellung des „Umweltverbundes“ aus öffentlichem Verkehr, Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radverkehr. Wien steht für eine zukunftsorientierte städtische Mobilitätspolitik, die nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch und sozial verträglich und somit nachhaltig ist. Ökonomisch, weil sie auf langfristiges Investment baut, das sich für Stadt und Standort bezahlt macht. Sozial, weil es ihr erklärtes Ziel ist, allen Bürgerinnen und Bürgern, unabhängig von Einkommen, sozialer Stellung und Lebenssituation, zu ermöglichen, mobil zu sein. Ökologisch, weil sie dabei hilft, natürliche Ressourcen zu schonen und zur Verwirklichung der Smart City Wien beiträgt.“

Zitat Stadtentwicklungsplan Wien STEP 2025

Das Wiener Fachkonzept Mobilität ist eine konsequente Umsetzung der Vision von Stadt, die im STEP 2025 formuliert wird: Die Mobilitätsangebote in Wien sollen fair, gesund, kompakt, ökologisch, robust und effizient sein. Es geht darum, „miteinander mobil“ zu werden. Die Wiener Verkehrspolitik setzt auch in den nächsten Jahren konsequent auf die Förderung des Umweltverbundes. In Modal Split-Kennzahlen ausgedrückt lautet die Zielsetzung „80:20“. Das bedeutet: Die Wienerinnen und Wiener sollen bis 2025 80 Prozent ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von derzeit 28 auf 20 Prozent zurückgehen soll. Gerade Zufußgehen und Radfahren tragen als aktive Formen der Mobilität auch zur Gesundheit der Menschen bei. Der Umweltverbund wird in diesem Konzept als integriertes System betrachtet – mit optimierten Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln und ergänzenden stadtverträglichen Mobilitätsangeboten (etwa einer Mobilitäts-card, Bike-Sharing- und Carsharing-Systemen).

Wo künftig in neuen Stadtteilen zusätzliche leistungsfähige Straßen benötigt werden, werden diese stadtverträglich geplant – mit ausreichend Platz für den FußgängerInnen- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr und einer ansprechenden Gestaltung für eine hohe Aufenthaltsqualität. Es gilt, die Ressource städtische Infrastruktur möglichst effizient zu entwickeln und zu nutzen.

„Mobilität ohne Autobesitz“ gut zu ermöglichen, ist ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen. Der Motorisierungsgrad, also die Zahl an Kfz pro EinwohnerIn, ist in den letzten zehn Jahren auf 381 Pkw/1000 EW gesunken – ein Indiz dafür, dass eine flexible Kombination von Verkehrsträgern je nach Lebenssituation und Anlassfall heute bereits eine attraktive und krisensichere, also robuste Alternative ist. Voraussetzung dafür sind jedenfalls eine kompakte Stadtentwicklung und die Weiterentwicklung der bereits sehr leistungsfähigen ÖV-Infrastruktur, um insbesondere den Anforderungen der insgesamt wachsenden Metropolregion gerecht zu werden. Angebotsverbesserungen im S- und U-Bahnnetz bleiben dabei eine tragende

Säule, gleichermaßen gilt es aber, die Flächen zwischen den U-Bahn- und Schnellbahnlagen durch tangentielle Straßenbahnen und Busse zu erschließen und insgesamt ein dichtes ÖV-Netz mit guten Umsteigemöglichkeiten innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland zu verbessern.

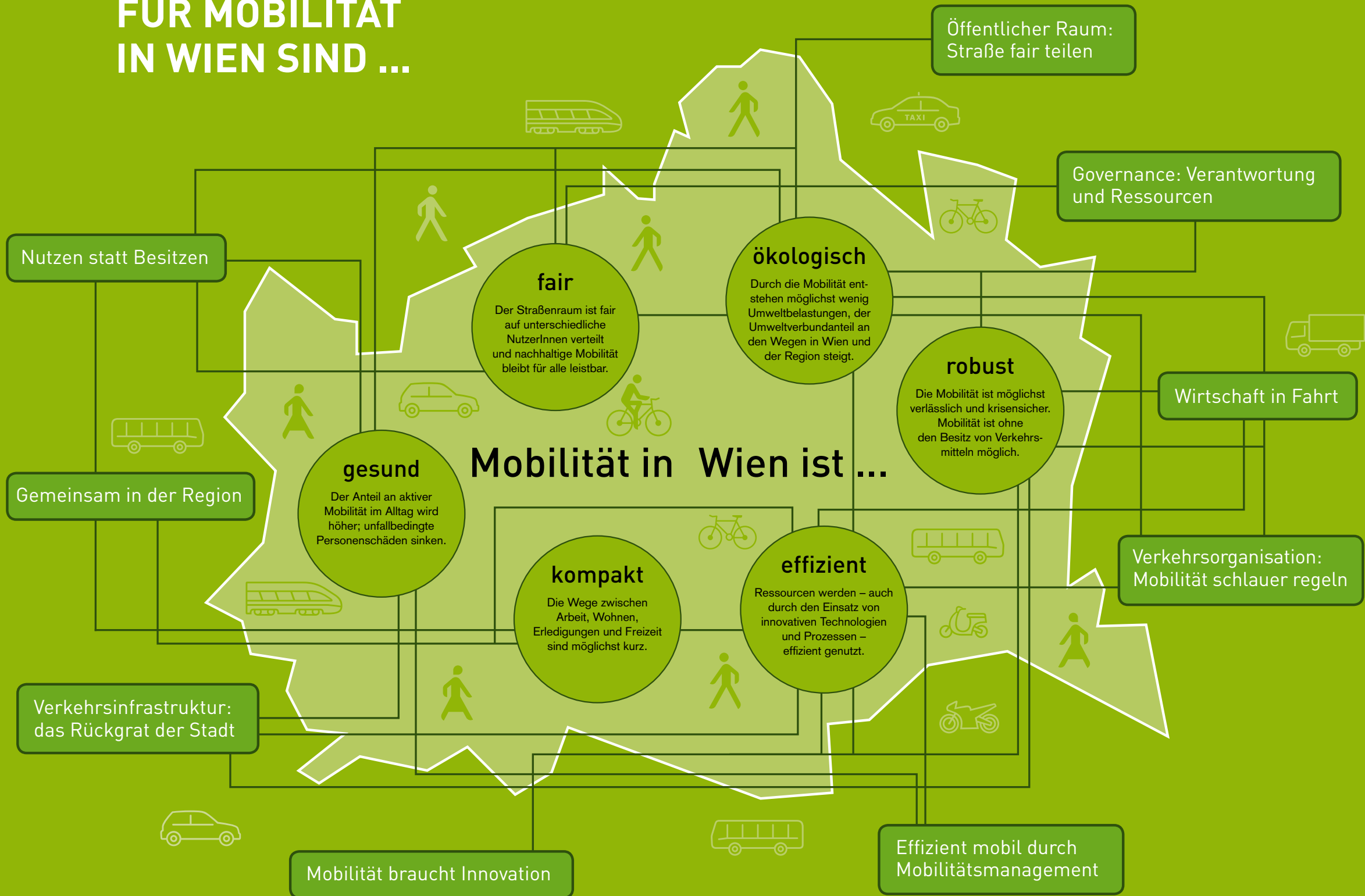
Wesentlich für den Erfolg der Wiener Verkehrspolitik ist eine enge Abstimmung und Kooperation in Verkehrs- und Raumordnungsfragen in der gesamten Ostregion. In diesem Mobilitätskonzept findet sich daher erstmals eine von den drei Bundesländern Burgenland, Wien und Niederösterreich gemeinsam erarbeitete und getragene regionale Mobilitätsstrategie, die eine wesentliche Grundlage für alle lokalen und regionalen Maßnahmen

im Bereich der Mobilität bildet, ganz im Sinne von „miteinander mobil“.

Das Fachkonzept Mobilität wurde in einem breiten Diskussionsprozess mit vielen beteiligten Institutionen und VertreterInnen verschiedener Organisationen erarbeitet. Auch die Ergebnisse eines BürgerInnenrates wurden aufgenommen. Als Teil des Stadtentwicklungsplanes STEP 2025 wurde das Fachkonzept Mobilität im Dezember 2014 im Gemeinderat beschlossen. Im Anschluss an die Festlegungen des Stadtentwicklungsplans 2025 zeigt das Fachkonzept detailliert den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität in Wien auf. Dafür wurden Ziele definiert sowie 50 Maßnahmenpakete zusammengestellt, deren Umsetzung zur Erreichung der Ziele beiträgt.



HANDLUNGSFELDER FÜR MOBILITÄT IN WIEN SIND ...



AMBITIONIERTE ZIELE GEBEN DIE RICHTUNG VOR

Für die Zukunft der Mobilität in Wien gelten sechs Ziele, die gleichzeitig und gleichwertig verfolgt werden: fair – ökologisch – robust – effizient – kompakt – gesund. Zur Erreichung dieser Ziele braucht es eine Vielzahl an Maßnahmen, die aufeinander abgestimmt umgesetzt werden sollen. Diese Maßnahmen und Prozesse wurden zu neun Handlungsfeldern zusammengefasst.

INDIKATOREN ERMÖGLICHEN ES, DIE ENTWICKLUNG DER MOBILITÄT ZU VERFOLGEN

Zu den sechs Zielen des Fachkonzeptes Mobilität wurden jeweils Indikatoren entwickelt, die es in den kommenden Jahren ermöglichen, die Entwicklung zu verfolgen und zu steuern. Beispielsweise soll zum Ziel „faire Mobilität“ der Anteil der Flächen, die für Rad-, Fußverkehr und öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen, bei allen Umbau- und Erneuerungsprojekten steigen.



NEUN HANDLUNGS- FELDER

Das Fachkonzept Mobilität führt in neun Handlungsfeldern Maßnahmen an, mit denen die Ziele verfolgt werden:

Öffentlicher Raum: Straße fair teilen

Governance: Verantwortung und Ressourcen

Effizient mobil durch Mobilitätsmanagement

Nutzen statt Besitzen

Verkehrsorganisation: Mobilität smarter regeln

Verkehrsinfrastruktur: das Rückgrat der Stadt

Wirtschaft in Fahrt

Mobilität braucht Innovation

Gemeinsam in der Region

Daneben werden folgende Prinzipien in allen Maßnahmen und Prozessen mitgedacht:

Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit steigt in Wien seit Jahrzehnten durch umfangreiche Maßnahmen kontinuierlich an. Ziel der Stadt Wien im Bereich Verkehrssicherheit ist die „Vision Zero“, die bedeutet, dass es in der Stadt keine tödlichen Verkehrsunfälle gibt.

Barrierefreiheit: In den letzten Jahren wurden bereits viele Schritte in Richtung eines barrierefrei nutzbaren Verkehrssystems gesetzt. So tragen beispielsweise abgesenkte Gehsteigkanten, akustische Ampeln und taktile Leitsysteme dazu bei, Menschen mit dauerhaften oder temporären Mobilitätseinschränkungen ihre Wege zu erleichtern.

Gender Mainstreaming und Diversität: Für die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete wurde geprüft, wie sie sich auf unterschiedliche NutzerInnengruppen auswirken und anhand der Ergebnisse Anpassungen vorgenommen (Fairness-Check).

ÖFFENTLICHER RAUM: STRASSE FAIR TEILEN



MEHR PLATZ FÜR ÖFFIS, RAD- UND FUSSVERKEHR

In der Vergangenheit orientierte sich die Ausgestaltung der Straßen an der Nutzung durch das Auto. Gegenwärtig werden über 65 Prozent der Straßenfläche für den fließenden Autoverkehr oder für das Abstellen von Autos benutzt, obwohl nur 28 Prozent aller Wege derzeit mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt werden. In den letzten Jahren sind immer mehr Menschen vom Auto auf die Angebote des Umweltverbands umgestiegen. Daher soll zukünftig auch mehr Platz für das Zufußgehen, den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr zur Verfügung stehen.

Straßen, die für FußgängerInnen und RadfahrerInnen attraktiv sind, sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen sich vermehrt fürs Radeln und Zufußgehen entscheiden.

VOM NEBENEINANDER ZUM MITEINANDER

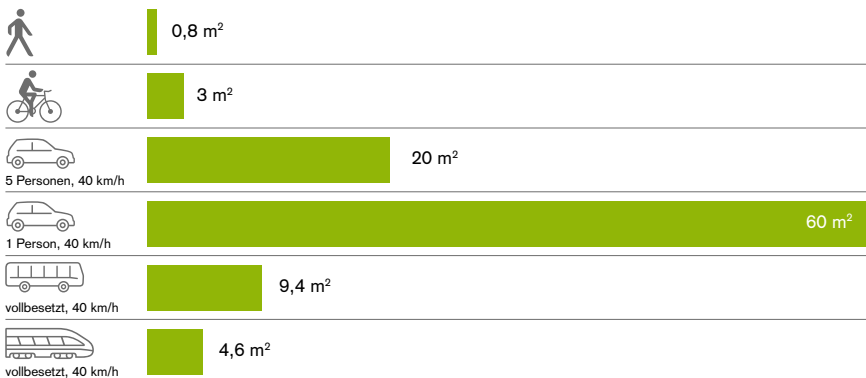
Viele Konflikte entstehen durch die fixe Aufteilung der Verkehrsflächen auf einzelne Verkehrsarten und das Pochen auf das eigene Recht, wenn unterschiedliche Interessen aufeinandertreffen.

Die zukünftige Devise lautet daher: FußgängerInnen, RadfahrerInnen, ÖV-NutzerInnen, Auto-, Moped-, und MotorradfahrerInnen begegnen einander mit (mehr) Wertschätzung und Rücksicht. Dazu unterstützt die Stadt Wien zum Beispiel die vermehrte Einrichtung von Begegnungszonen und von temporären FußgängerInnenzonen. Dadurch soll das Miteinander im Verkehr gefördert und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

AKTIVE UND SICHERE MOBILITÄT FÜR DIE JÜNGSTEN

Mehr als 87 Prozent der 6- bis 14-Jährigen sind heute auf dem Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder den Öffis unterwegs. Die Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen soll daher erhöht und genug Platz zum sicheren Ankommen und Weggehen geschaffen werden. Damit soll Kindern nicht nur generell mehr Raum gegeben werden, sondern ihnen auch das selbstständige Bewältigen des Schulweges erleichtert werden.

Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel



Die Infrastruktur der wachsenden Stadt ist tendenziell überlastet, daher muss der vorhandene Raum bestmöglich ausgenutzt werden. Die Grafik zeigt, wie viel Raum das jeweilige Verkehrsmittel verbraucht.

Adaptiert auf Basis von: John Whitelegg, (1993), Transport for a Sustainable Future: The Case for Europe. Belhaven Press, (1993).
Darstellung durch: Flow(n)/Mobility in Chain

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Fokus auf das Miteinander im Verkehr

Die Stadt Wien unterstützt Maßnahmen, die auf ein faires und rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr abzielen, zum Beispiel die Ausweisung von Begegnungszonen.

Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen

Vor Schulen und Kindergärten werden verkehrsfreie und -beruhigte Zonen geschaffen. Als Pilotprojekte werden auch temporäre Fahrverbote vor Schulen zu Unterrichtsbeginn getestet.

Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität

Geeignete Straßenabschnitte werden an Wochenenden zu temporären Fußgänger-Innenzonen, wie z.B. Spielstraßen – sowohl in dicht bebauten Innenstadtbezirken als auch in den äußeren Bezirken Wiens.

Umnutzung von Straßenflächen

Wo dies möglich ist, werden derzeit als Fahr-, Abbiege- oder Parkstreifen genutzte Flächen für Aufenthalt, Zufußgehen, öffentlichen Verkehr oder Radfahren zur Verfügung gestellt.

GOVERNANCE: VERANTWORTUNG UND RESSOURCEN



NEUE WEGE IN DER VERWALTUNG

Neue Herausforderungen für die Stadt und die Bezirke erfordern neue Wege in der Verwaltung. Die gesellschaftlichen Aufgaben und die zu lösenden Probleme werden immer komplexer, viele unterschiedliche Interessen treffen aufeinander. Um Antworten auf diese neuen Herausforderungen geben zu können, werden neue Formen der Zusammenarbeit und Steuerung in der Verwaltung selbst und auch mit Akteurinnen und Akteuren außerhalb der öffentlichen Verwaltung angestrebt.

ZUSAMMENWIRKEN VON ÖFFENTLICHEN UND PRIVATEN AKTEURINNEN

„Governance“ bezeichnet eine Kultur der guten, kooperativen Entscheidungsfindung und -umsetzung, sie betont daher das Zusammenwirken von öffentlichen und privaten Akteurinnen und Akteuren. Bei der Planung und Umsetzung von Projekten suchen öffentliche Institutionen verstärkt Kooperationen mit weiteren AkteurInnen, wie zum Beispiel Unternehmen, Bürgerinnen und Bürgern oder Interessensvertretungen. Im Rahmen des Fachkonzepts Mobilität ist die Ebene der Stadtbezirke besonders wichtig: Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen fallen größtenteils in deren Verantwortungsbereich.

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Stadtteilmobilitätskonzepte

Die Herausforderungen ganzer Stadtteile erfordern ganzheitliche Ansätze über verschiedene Verkehrsträger hinweg. Dies tritt besonders in den Außenbezirken auf. Oft sind vielfältige Maßnahmen und aufeinander abgestimmte Projekte erforderlich, die zukünftig in Form von Stadtteilmobilitätskonzepten auch über Bezirksgrenzen hinweg erarbeitet werden sollen. Ebenso ist auch der regionale Bezug ins Umland, über die Stadtgrenze, von großer Bedeutung.

Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten

In Verkehrsgutachten für Straßenneubauten und -umbauten wird derzeit vor allem der motorisierte Individualverkehr betrachtet. Zukünftig sollen hier die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärker in den Fokus gerückt werden.

Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze

Die Funktionen und Bedeutungen jeder Straße werden sichtbar. Dies bietet eine Grundlage für einen zielgerichteten Aus- und Umbau der Straßen und ist somit eine wichtige Voraussetzung für weiterführende Planungen, zum Beispiel für Einschätzungen, wo Verkehrsberuhigungen oder eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs möglich und notwendig sind.

EFFIZIENT MOBIL DURCH MOBILITÄTS-MANAGEMENT



Effizientes Mobilitätsmanagement beeinflusst das Mobilitätsverhalten durch Information, Beratung und eine gute Koordination des Angebots. Denn nachhaltige Mobilität entsteht nicht alleine durch gute Infrastruktur, sondern auch durch eine effiziente Nutzung des bestehenden Angebots.

LEICHTER UMSTEIGEN DURCH UMFASSENDE INFOS

Viele Menschen nutzen täglich unterschiedliche Verkehrsmittel, dieser Trend wird sich weiter verstärken. Deshalb soll die Information zu verschiedenen Mobilitätsangeboten und zum Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln noch besser werden – sowohl digital als auch in der klassischen, persönlichen Beratung. Innovationen, wie die Mobilitätskarte,

die einen leichteren und praktischen Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten wie der Jahreskarte der Wiener Linien, Parkgaragen oder dem Citybike bieten, sind wegweisend. Für Menschen, die Computer und Smartphone nicht verwenden, sollen alle Infos auch durch persönliche Beratung zur Verfügung stehen.

MOBILITÄTSBERATUNG ZUM RICHTIGEN ZEITPUNKT

Besonders erfolgreich sind Informationen und Beratung im Mobilitätsbereich, wenn sich Lebenssituationen verändern und damit auch Gewohnheiten an neue Umstände angepasst werden – zum Beispiel bei Schuleintritt, Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechsel.

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand

Das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen ist in den letzten Jahren größer, damit aber auch oft unübersichtlicher geworden. Eine „Wiener Mobilitätszentrale“ soll zukünftig die Informationsangebote verknüpfen und so Anlaufstelle für KundInnen und Drehscheibe für Initiativen im Umweltverbund sein.

Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben

Schulen und Betriebe sind wichtige Ansatzpunkte, um die aktive Mobilität auf Arbeits- und Schulwegen zu fördern. Die Stadt Wien wird sich daher im Mobilitätsmanagement für Schulen und Betriebe noch stärker engagieren.

Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile

Der Wechsel des Wohnorts ist für viele Menschen Anlass, sich in ihrer Mobilität neu zu orientieren. Zukünftig sollen alle MieterInnen von neuen Wohnhausanlagen Informationen zu Mobilitätsangeboten der Umgebung erhalten, und auch vermehrt Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen.

Privatrechtliche Vereinbarungen zu Mobilitätsthemen

Ergänzend zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan unterstützt dies die Umsetzung der definierten Stadtplanungsziele. Unter Berücksichtigung verschiedenster öffentlicher Interessen werden auch mobilitätsrelevante Themen Gegenstand privatrechtlicher Vereinbarungen sein.

NUTZEN STATT BESITZEN

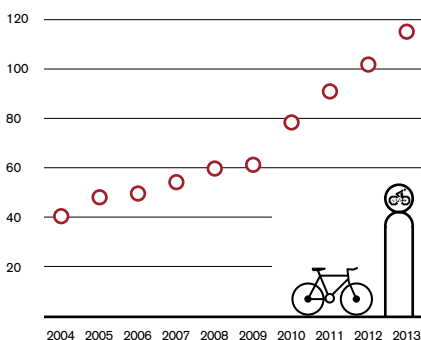


„Nutzen statt Besitzen“ ist ein internationaler Trend. Wohnungen, Möbel, Gärten, Geräte und eben auch Autos und Fahrräder werden von mehreren Menschen gemeinsam genutzt. Der Zugang zur Nutzung von Dingen wird pragmatischer: Effizienz, Bequemlichkeit und Kostenreduktion stehen dabei als Motive im Vordergrund. Die Bedeutung des Autos als (Status-)Symbol sowie der Wunsch nach einem eigenen Kfz nimmt in europäischen Großstädten vor allem bei jungen Menschen deutlich ab. Angebote wie Carsharing und Leihräder sind in vielen Städten und Regionen im Aufwind und werden zunehmend als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs betrachtet. Der permanente Internetzugang über Smartphones erleichtert die Nutzung der Services.

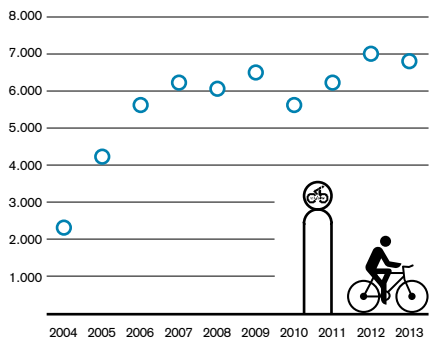
RAD UND AUTO AUF ZEIT

Die Stadt Wien setzt auf Leihrad- und Carsharing-Angebote, damit ein Rad oder ein Auto in Ergänzung zum Zufußgehen oder zum öffentlichen Verkehr verfügbar ist, wenn man keinen eigenen Pkw besitzt. Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt etwa 4-8 Privat-Pkws. Bis 2025 sollen 50 Prozent der Bevölkerung einen Carsharing-Standort in maximal 500 Metern erreichen können, 40 Prozent der Bevölkerung sollen eine Leihradstation in maximal 300 Metern Entfernung erreichen können.

Leihräder-Stationen



Leihradfahrten pro Station



BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Weiterentwicklung von Leihradsystemen

Als umweltfreundliches Angebot werden Leihradsysteme im Zentrum und am Stadtrand bzw. in Kooperation auch im Stadtumland erweitert. Hier ist der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr leicht machbar.

Stärkere Vernetzung von Carsharing mit dem öffentlichen Verkehr

Eine gemeinsame Strategie von Stadt Wien und Wiener Linien bietet Carsharing-AnbieterInnen, die in Wien tätig werden wollen, klare Rahmenbedingungen.

Errichtung von Mobility Points

Mobility Points gewährleisten rund um die Uhr Zugang zu emissionsarmen Mobilitätsangeboten.

VERKEHRS- ORGANISATION: MOBILITÄT SMARTER REGELN

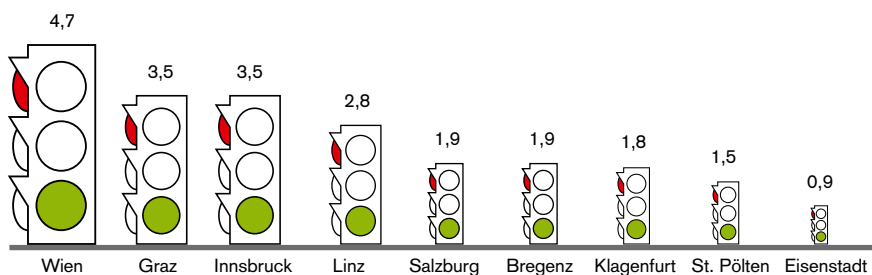


Die effektive Verknüpfung von öffentlichem Verkehr, Zufußgehen und Radfahren ist ein Schlüssel zur Stärkung des Umweltverbundes. Dies braucht neben dem entsprechenden Umbau von Straßen auch Veränderungen in der Verkehrsorganisation. Diese Maßnahmen können relativ rasch und mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz umgesetzt werden. Kürzere Wartezeiten an Kreuzungen, kurze und sichere Wegenetze sowie pünktliche Busse und Straßen-

bahnen machen das Fortbewegen zu Fuß, per Rad und im öffentlichen Verkehr besonders attraktiv.

Generell ist Wien eine Stadt mit einer hohen Dichte an Regelungen, diese Dichte soll zukünftig reduziert werden. Neue verkehrsorganisatorische Maßnahmen können hier zu einem besseren und effizienteren „Miteinander“ im Verkehr beitragen.

Ampelanlagen in Österreichs Landeshauptstädten im Verhältnis zur Straßenlänge
(Lichtsignalanlagen* pro 10 km Straßenlänge)



* Anzahl der ampelgeregelten Kreuzungen inkl. Übergänge für Gehende und Radfahrende

Datenquelle: VCÖ 2014

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Kürzere Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Wichtiges Ziel bei der Programmierung von Ampeln sind möglichst kurze maximale Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Um das zu erreichen, sollen die Umlaufzeiten von Ampeln verkürzt werden.

Mehr Kreuzungen mit einfachen Regelungen

Derzeit gibt es in Wien ca. 1.300 Ampelanlagen, im österreichischen und internationalen Vergleich eine sehr hohe Zahl. Zukünftig sollen Kreuzungen mit geringem Verkehrsaufkommen wenn möglich ohne Ampeln sicher organisiert werden.

Beschleunigung von Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs

Neben der Beschleunigung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs in Straßenräumen zur effektiven Verkürzung der Reisezeiten, sind der verlässliche, regelmäßige und fahrplantreue Betrieb und auch rasche Zu- und Abgangswege rund um die Stationen wichtig.

Kurze Wege für Radfahrende

Durch eine möglichst flächendeckende Öffnung von Einbahnen für Radfahrende soll Radfahren im gesamten Stadtgebiet noch attraktiver werden.

VERKEHRS- INFRASTRUKTUR: DAS RÜCKGRAT DER STADT



Funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für Lebensqualität und wirtschaftliche Aktivität, damit Menschen und Güter ihre Ziele erreichen und die Versorgung gesichert ist.

Viel wird in Wien bereits dafür getan, kurze Wege zwischen Arbeiten, Lernen, Versorgung, Wohnen und Freizeit zu ermöglichen. Dennoch wird mehr Verkehr aufgrund der Zunahme der Bevölkerung und der immer mobileren Lebensweise erwartet. Die angestrebte Verlagerung hin zum Umweltverbund bewirkt, dass die Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege sinkt oder zumindest – trotz zunehmender Bevölkerung – nicht steigt. Gleichzeitig wird dies zu großen Zunahmen beim Radverkehr, im öffentlichen Verkehr sowie bei den Zufußgehenden führen. Investitionen in diese Infrastrukturen sind daher besonders wirksam und entsprechend dringend.

AUSBAU ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Angebote der U-Bahn, der Schnellbahn und der Straßenbahn werden weiter ausgebaut und attraktiver. Fortgesetzt wird auch das Prinzip der rechtzeitigen Erschließung von Stadterweiterungsgebieten mit öffentlichem Verkehr. Im Fachkonzept wird der Grundstein für

weitere 12 km U-Bahn und 18 km Straßenbahnen gelegt.

ZU FUSS UNTERWEGS

Ausreichend breite Gehsteige (weiterhin gelten 2 m Mindestbreite), direkte Wege und eine ansprechende Gestaltung sollen dazu einladen, nicht nur Freizeit- und Einkaufswege, sondern auch Berufs- und andere Alltagswege zu Fuß zurückzulegen. Das Wiener Stadtwegenetz verbindet künftig barrierefrei und komfortabel Bezirksteile, Öffi-Knotenpunkte und andere wichtige Ziele in der Stadt.

RADFAHREN IM ALLTAG

Wiens Radwege sollen zukünftig noch bessere Qualitäten aufweisen und Lücken im Netz geschlossen werden, damit Radfahren für eine breite Mehrheit zur Selbstverständlichkeit wird. Organisatorische Maßnahmen – beispielsweise die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht, die Änderung von Ampelschaltungen oder die Umnutzung frei werdender Flächen des Autoverkehrs – ergänzen dies. Die Radlangstrecken wirken in diesem Kontext auch als Leuchtturmprojekte, die einen besonders hohen Standard aufweisen.

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Multimodale Haltestelle

Hochrangige Knotenpunkte und Haltestellen mit hoher Frequenz sind wichtige Ansatzpunkte, um multimodale Infrastrukturen zu bündeln und neu zu denken. Damit der öffentliche Verkehr sowie auch Zusatzangebote komfortabel

genutzt werden können, wird besonders auf die Gestaltung der Haltestelle und ihres Umfeldes geachtet. Auch in den Stadtrandbezirken und der Region kann dies einen Mehrwert des öffentlichen Verkehrs darstellen und zusätzliche KundInnenpotenziale erschließen.

Ausbau von Flaniermeilen

Auf insgesamt sieben ausgewiesenen Flaniermeilen soll besonders hohe Benutzungsqualität für FußgängerInnen geschaffen werden. Die ersten zwei Flaniermeilen werden bis 2018 umgesetzt.

Ausbau von Rad-Langstrecken

Zur Förderung des Radverkehrs über weitere Distanzen und damit auch im PendlerInnenverkehr soll die erste Rad-Langstrecke bis 2018 umgesetzt werden; weitere folgen bis 2025.

Angebotsoffensive im Bahnverkehr für die Stadt und die Region

Das „S-Bahnpaket“ enthält Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen, verbesserte Servicequalität und ein koordiniertes Marketing. Erste Elemente können bereits kurzfristig Wirkung entfalten, weitere Verbesserungen sind längerfristig auch von künftigen Infrastrukturprojekten im ÖBB-Netz abhängig.

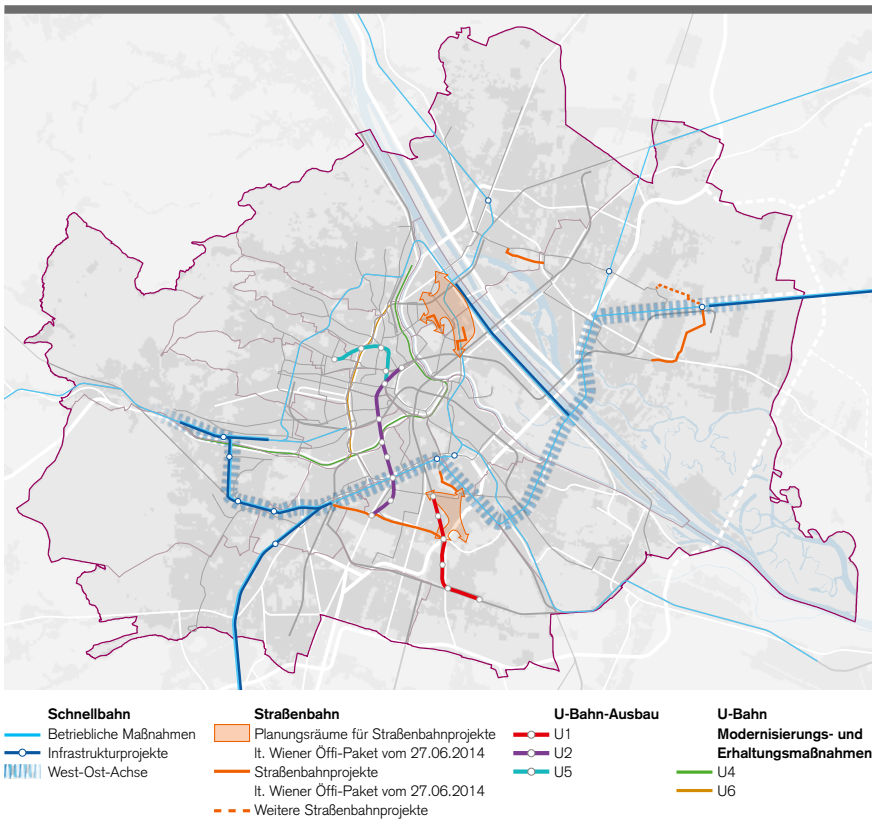
Ausbau des U-Bahn-Netzes

Durch die Verlängerung der U1 nach Oberlaa, U4- und U6- Modernisierung sowie die Verlängerung der U2 und den Neubau der U5 werden das Netz verbessert und bestehende Linien entlastet.

Optimale Erschließung der Stadterweiterungsgebiete

In vielen Fällen sind Straßenbahnen die optimalen Verkehrsmittel, um große Stadtentwicklungsgebiete zu erschließen. Bei mittleren Anforderungen an die Beförderungskapazität liegen die Errichtungs- und Betriebskosten weit unter jenen der U-Bahn, und die flächige Erschließung wird besser gewährleistet. Neue Straßenbahnlinien werden als Zubringer zu U-Bahn und S-Bahn geplant und eignen sich gleichzeitig zur tangentialen Vernetzung der Stadt.

Schwerpunkte des ÖV-Ausbaus



WIRTSCHAFT IN FAHRT



Ein zentrales Anliegen der Stadt Wien ist es, effiziente Transport- und Logistiksysteme zu etablieren und zu stärken. Von guten Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr profitieren einzelne Unternehmen sowie Kundinnen und Kunden, die Waren zeitsparend und kostengünstig erhalten, wie auch die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes als Ganzes.

FUNKTIONIERENDER WIRTSCHAFTSVERKEHR IN DER WACHSENDEN STADT

Wenn aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums der Verkehr insgesamt zunimmt, käme es bei gleichbleibendem Verkehrsverhalten auf Wiens Straßen zu Überlastungen. Die Verlagerung hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ist daher auch wichtig, um

die Fahrzeiten für den Wirtschaftsverkehr konstant zu halten oder zu verbessern.

MEHR EFFIZIENZ UND WENIGER EMISSIONEN

Eine lärm- und emissionsarme Logistik kann einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Lebens- und Umweltqualität in Wien leisten. So sieht die Stadt Wien im Bereich der Fahrzeugflotten mit vielen gefahrenen Kilometern ein Anwendungsgebiet für die E-Mobilität. Für kürzere Transportfahrten in der Stadt sind Lastenfahrräder gut geeignet. Sie brauchen wenig Stellfläche, sind billig im Betrieb und können auch in verkehrsberuhigten Bereichen verwendet werden. Mit ihnen lassen sich Güter lärm- und abgasfrei zustellen. Das macht sie insgesamt besonders effizient.

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Weiterentwicklung der Güterverteilzentren

Die beiden Güterverteilzentren Hafen Wien und Güterterminal Inzersdorf werden weiterentwickelt.

Multifunktionsstreifen und Ladezonen für Privat- und Wirtschaftsverkehr

Multifunktionsstreifen werden in neuen Stadtteilen und an ausgewählten Stellen in bestehenden Quartieren herkömmliche Parkstreifen ersetzen. Die Nutzbarkeit wird vielfältiger, auch Parken bleibt möglich.

Einrichtung von Grätzlboxen

„Grätzlboxen“ sind große, versperrbare Boxen, in denen Lieferungen abgegeben, aufbewahrt und abgeholt werden

können. Sie können z. B. in leer stehenden Erdgeschoßlokalen oder in der Nähe von großen Umsteigeknoten eingerichtet werden und die Anzahl von nicht erfolgreichen Zustellungen reduzieren und längere Abholwege vermeiden.

Gute Bedingungen für Lastenräder

Die Stadt Wien wird die notwendigen Bedingungen für den Einsatz von Lastenrädern schaffen und auch den Einsatz in ihrem eigenen Wirkungsbereich erhöhen.

Gezielte Förderung von E-Mobilität

Die Stadt Wien fördert die Anschaffung von E-Fahrzeugen vor allem bei Flotten von Betrieben.

MOBILITÄT BRAUCHT INNOVATION



Forschung und Innovation spielen eine Schlüsselrolle dabei, die ambitionierten Mobilitätsziele in Wien zu erreichen. Deshalb zielen die Maßnahmen darauf ab, eine lebhaftere Entwicklung von Forschung und Innovationen zu fördern und für die Stadt Wien nutzbar zu machen.

WIENER INNOVATIONEN FÜR MOBILITÄT

In Wien wurden bereits mehrfach international wegweisende Innovationen mit Bezug zum städtischen oder öffentlichen Verkehr entwickelt. Besonderen Mehrwert für NutzerInnen bieten z.B. Verkehrsinfo-

mationssysteme wie „qando“ und „AnachB | VOR“, die 365-Euro-Jahreskarte oder die ULF-Niederflurstraßenbahnen mit der weltweit niedrigsten Einstiegshöhe.

Die Stadt Wien möchte weiterhin eine aktive Rolle bei der Unterstützung von Forschung und Innovation einnehmen, besonders für Projekte und Anwendungen, die zur Stärkung des Umweltverbunds beitragen. Stärker als bisher werden zukünftig die Themen Multimodalität sowie Zufußgehen, öffentlicher Raum und Radfahren berücksichtigt.

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation

Die Stadt Wien setzt über ihre Förderagenturen beträchtliche Mittel zur Förderung der Wirtschaft ein. Bei der zukünftigen Gestaltung der Calls sollen verstärkt mobilitätsrelevante Aspekte einfließen.

Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden

Insbesondere durch bilaterale Kontakte, aber auch durch Stiftungsprofessuren, Doktorandenkollegs, Diplomarbeitbörsen und Forschungsk Kooperationen soll der Kontakt zwischen Stadt Wien und Universitäten intensiviert werden.

Ausbau bestehender Innovationen

Bestehende Innovationen wie der Prototyp für eine integrierte Mobilitätsplattform „SMILE“ (Kombination von Routenplanung, Information zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und deren Kosten sowie eine direkte Buchungs- und Bezahlungsfunktion für verschiedenste Mobilitätsangebote) oder die Graphenintegrationsplattform (digitale Abbildung des Verkehrsnetzes als wesentliche Grundlage für unterschiedlichste Anwendungen von der Verkehrsinformation und Routenplanung bis zur Verkehrsmodellierung) sollen weitergeführt und ausgebaut werden.

GEMEINSAM IN DER REGION

Wesentlich für den Erfolg der Wiener Verkehrspolitik ist eine enge Abstimmung und Kooperation mit anderen Akteuren in der gesamten Ostregion. Daher wurden die Grundlagen und Maßnahmen für dieses Handlungsfeld erstmals gemeinsam von den drei Bundesländern Burgenland, Wien und Niederösterreich erarbeitet.

Besondere Herausforderungen sind das Bevölkerungswachstum in der Region – insbesondere im nahen Umland von Wien, wo Wege in die Stadt überwiegend mit dem Auto zurückgelegt werden, der steigende Güterverkehr und die Organisation des öffentlichen Verkehrs abseits der Ballungszentren.

Ein gemeinsames Bewusstsein besteht insbesondere hinsichtlich der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs als Lösungsansatz. Dabei sind sowohl die Raumordnung als auch die Verkehrsplanung gefordert: einerseits, um zersplitterte Siedlungsstrukturen zu vermeiden und andererseits, um hochrangige ÖV-Angebote auf den Hauptachsen einzurichten und die Zugänglichkeit zu diesen auch aus Bereichen mit geringerer Siedlungsdichte, z.B. durch bedarfsorientierte Systeme, zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde auch eine Position zu transnationalen Initiativen festgehalten, wie z.B. zur Weiterentwicklung mobilitätsrelevanter Projekte im centrepe Raum, gemeinsam mit den nördlichen und östlichen Nachbarregionen, oder zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen.

BEISPIELE FÜR MASSNAHMEN

Regionale Mobilitätspartnerschaften für das Wiener Umland

Entlang von Korridoren sollen in Anlehnung an das Pilotprojekt im Mobilitätskorridor Wien/Schwechat/Flughafenregion Partnerschaften mit gemeinsamen Zielen, Maßnahmen und Umsetzungsprojekten entwickelt werden.

Radverkehr über die Stadtgrenzen und in den Regionen

Zur Intensivierung des Radverkehrs wurden einerseits Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und der Ausbau wichtiger stadtgrenzenüberschreitender Radrouten für den Alltagsradverkehr vereinbart.

Gemeinsame Leistungsbestellung im Schienenverkehr

Ziel der drei Länder ist es, eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage für die Leistungsbestellung nach dem Auslaufen der derzeit geltenden Verträge zu erarbeiten.

Grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem

Schrittweise soll die Verfügbarkeit von Mobilitätsinformationen für Reisende in der gesamten centrepe Region verbessert werden. Langfristiges Ziel ist eine Ausweitung des Angebotes analog zu AnachB.at

Fünf

Je weiter sich der Zug von der Küste entfernte, desto mehr verlor die Landschaft ihre liebliche Sanftheit und wurde immer rauer und wilder; der Rhythmus der Hänge wurde schroffer, da und dort ragten nackte Felsen und Zacken auf, verdunkelten die Sonne und fielen in Steilwänden zu Schluchten mit reißenden Flüssen und kleinen Bächen ab. Ich stand am offenen Fenster im Gang, atmete die bereits kühle Luft und versuchte mich an die Namen der Ortschaften und an die Entfernungen zu erinnern, wie ich sie in einem alten Atlas in Menorca gesehen hatte; ich hoffte, es sei noch ein wenig da, bevor alles völlig kahl und hart und düster war. Ich erkundigte mich auf dem winzigen Bahnhof von Nivola, aber bis zum nächsten Morgen fuhr kein Bus nach St. Gaudemart, wo Misia lebte. Es gab auch keine Taxis oder öffentlichen Verkehrsmittel, und so machte ich mich zu Fuß auf den Weg zu ihr, winkte jedem der wenigen vorbeifahrenden Autos mit erhobenem Daumen. Bald fand ich mich in einem Gelände wieder, wo der Asphalt, über den ich bisher die einzige Spur von menschlichem Leben war, nicht mehr zu sehen war, soweit das Auge reichte, nur Felsen und harte Büsche, kimmeliges Gras und Gebüsch, zerklüftete Abhänge, über die ein Wind legte, der mich überbeugen zu gehen, und mir so um die Ohren zu schreien, dass ich mich immer wieder umdrehte und über-

legte, ob ich nicht ins Dorf zurückkehren und alles auf morgen verschoben sollte. Aber ich war zu begerig, Misia wiederzusehen, und je mehr mir klar wurde, was für einen Menschen sie sich ausgesucht hatte, desto stärker wurde mein Wunsch, sie zu sehen.

Erstlich ließ ein rotgesichtiger alter Bauer in einem Liebestuhl an und nahm mich mit. In meinem miserablen Hemd schlug ich ihn, ob er zufällig die sieben jungen Leute kannte, die zusammen in St. Gaudemart lebten, er beugte lächelnd, sagte immer wieder einen Satz, der witzig sein sollte, den ich aber nicht verstand. Er zeigte auf mein zerwundenes Haar, deutete mit der Hand einen Ziegenbock an, lachte wieder los. Er stank nach Wein und Schweiß und organischem Dreck, sein Gesicht war von Wind, Sonne und Kalte mit einem Netz von Furchen überzogen, und trotzdem war klar, daß er in ihnen und auch in mir keltische Wilde sah, er konnte kaum an sich halten. Ich machte mit der Hand ein Zeichen, das Kind bedeuten sollte, er nickte, machte »Mäh, mäh«, deutete eine Ziege an, lachte erneut. Auch ich lachte, aber frustriert und beunruhigt, nicht mehr so sicher, ob es eine gute Idee gewesen war, so spontan Misias Spuren zu folgen.

In einer Kurve innerhalb eines Felsvorsprungs hielt der Bauer an, zeigte auf zwei Steinhäuser viel weiter unten, die ich selber in der kahlen, abschüssigen Landschaft vielleicht nicht einmal gesehen hätte. Er war Spinnachmittag, das Licht war merkwürdig farblos, als würden die Sonnenstrahlen durch eine riesige graue Linse dicht über den Walden getrieben.

Ich ging den un asphaltierten, steilen Weg voller Furchen

ALLE MASSNAHMEN

Öffentlicher Raum: Straße fair teilen

Fokus auf das Miteinander im Verkehr
Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen
Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität
Mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im Straßenraum
Umnutzung von Straßenflächen
Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen

Governance: Verantwortung und Ressourcen

Mehr Ressourcen für aktive Mobilität
Kooperation und Angebote des Magistrats an die Bezirke
Stadtteilmobilitätskonzepte
Planungswerkzeuge und -prozesse für die Zukunft des ÖV
Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze
Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten
Herstellung eines Datenverbunds zur Mobilität

Effizient mobil durch Mobilitätsmanagement

Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand
Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben
Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile
Umsetzung eines Online-Wohn- und Mobilitätsrechners
Privatrechtliche Vereinbarungen zu Mobilitätsthemen

Nutzen statt Besitzen

Weiterentwicklung von Leihradsystemen
Stärkere Vernetzung des klassischen Carsharings mit dem öffentlichen Verkehr
Unterstützung neuer Formen des Carsharings
Errichtung von Mobility Points

Verkehrsorganisation: Mobilität smarter regeln

Erstellung eines Wiener Kreuzungskatasters
Kürzere Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
Mehr Kreuzungen mit einfacheren Regelungen
Beschleunigung von strukturbildenden Linien im öffentlichen Oberflächenverkehr
Kurze Wege für Radfahrende

Verkehrsinfrastruktur: das Rückgrat der Stadt

Multimodale Haltestelle – mehr als nur eine Haltestelle
Ausbau von Fahrradabstellanlagen auf privatem und öffentlichem Grund
Mehr Komfort für FußgängerInnen durch das „Wiener Stadtwegenetzt“
Ausbau von Flaniermeilen
Verbesserung von Angebot und Qualität der Radfahrinfrastruktur
Ausbau von Rad-Langstrecken
Angebotsoffensive im Bahnverkehr für die Stadt und die Region
Stärkung der hochrangigen Angebote im ÖV durch Ausbau des U-Bahn-Netzes
Optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete
Neue Straßen für neue Stadtteile

Wirtschaft in Fahrt

Wien international erreichbar
Weiterentwicklung der Güterverteilzentren und Erstellung eines Betriebsflächenkonzeptes
Multifunktionsstreifen mit Ladezonen für Privat- und Wirtschaftsverkehr
Schaffung von gemeinsamen Ladehöfen
Einrichtung von Grätzel-Boxen
Gute Bedingungen für Lastenräder
Gezielte Förderung von E-Mobilität
Einführung einer allgemeinen Lkw-Maut

Mobilität braucht Innovation

Bedarfsrecherche für Innovation im Rahmen des Monitorings
Aktive Steuerung von Innovationsprojekten
Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation
Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden
Ausbau bestehender Innovationen

Gemeinsam in der Region

Grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem
Attraktive Tickets für den grenzüberschreitenden Personenverkehr
Umsetzung der Projekte auf den TEN-Schielenkorridoren
Intensivierung der Kooperation im Donauverkehr
Informationsaustausch und Abstimmungen
Kooperationsprozesse
Projekte

DER WEG ZUM FACHKONZEPT

Das Fachkonzept Mobilität vollzieht den Paradigmenwechsel von Verkehrsplanung als primär technisch-logistischer Aufgabe hin zu einem breiteren Verständnis von Mobilität als interdisziplinäre, gesamtgesellschaftliche Herausforderung. Daraus ergaben sich entsprechende Grundsätze der Bearbeitung:

DAS FACHKONZEPT ALS PROZESS

Die Erarbeitung des Fachkonzepts Mobilität erfolgte als moderierter, ressortübergreifender Prozess, um die SchlüsselakteurInnen von Anfang an einzubeziehen. Folgende Arbeitsformate sollen dabei besonders hervorgehoben werden:

- Im Zentrum stand dabei das Mobilitätsteam, in dem MitarbeiterInnen aller mit dem Thema Mobilität befassten Verwaltungsabteilungen und städtischer Institutionen vertreten waren.
- In zwei Runden wurden die 23 Wiener Gemeindebezirke in Bezirksforen eingeladen, die Inhalte des Mobilitätskonzeptes zu beraten.
- Im Frühsommer 2014 lud der Magistrat der Stadt Wien per Zufallsprinzip ausgewählte BürgerInnen zu einem BürgerInnenrat zum Fachkonzept Mobilität ein.
- Alle Maßnahmen im Fachkonzept Mobilität wurden einem „Fairness-Check“, zur besonderen Berücksichtigung von Gruppen mit besonderen Ansprüchen, unterzogen.

Das Fachkonzept Mobilität endet nicht mit dem fertigen Bericht oder mit dem Beschluss des Gemeinderats. Der Anstoß der Umsetzungsprozesse ist der nächste Schritt und wird direkt in Folge eingeleitet. Sogenannte Umsetzungspartnerschaften, gebildet aus der Stadt Wien sowie auch externer PartnerInnen, sind dabei ein wichtiges Werkzeug. Sie werden insbesondere dort gebildet, wo aufgrund der Komplexität der Themen viele AkteurInnen an einem Strang ziehen müssen, um Fortschritte zu erreichen.

DAS FACHKONZEPT ALS TEIL DER REGIONALEN STRATEGIEN

Eine große Chance des Fachkonzepts Mobilität lag in der Tatsache, dass praktisch zur gleichen Zeit Mobilitätskonzepte für Niederösterreich und für das Burgenland erarbeitet werden. Die gemeinsame Festlegung von Schwerpunkten, Maßnahmen und Projekten mit Niederösterreich und dem Burgenland, und insbesondere der Beschluss durch alle drei Länder im Rahmen der jeweiligen strategischen Dokumente, sind ein wichtiger Schritt.

DAS FACHKONZEPT ALS RAHMEN UND RICHTUNG

Das Fachkonzept muss auf Veränderungen in den Voraussetzungen für verkehrsplanerische Maßnahmen reagieren können. Daher wurden nur wenige Aussagen räumlich verortet. Ziele, Grundsätze und Prinzipien sowie das vorliegende Programm wichtiger Maßnahmen dienen als entscheidende Orientierung bei konkreten Aufgaben. Durch eine regelmäßige Beobachtung der gesetzten Schritte und der Entwicklung zentraler Mobilitätskennzahlen sollen Fortschritte festgehalten werden und frühzeitig Möglichkeiten für Handlungsbedarf erkannt werden.

SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN

Die Erarbeitung des Fachkonzeptes Mobilität orientierte sich an den EU-Standards des „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP).

Impressum

Beschlossen vom Wiener Gemeinderat am 19. Dezember 2014

Eigentümer und Herausgeber: Stadtentwicklung Wien,
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Projektleitung: Gregory Telepak, MA 18

Inhalt und Redaktion:

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
PlanSinn GmbH

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

Erarbeitet unter Einbeziehung der umfangreichen Expertise von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Wien sowie externen Planungsfachleuten, ergänzt und verfeinert durch Erkenntnisse aus einem breiten Konsultationsprozess.

Graphik und Layout: Graphische Gestaltung im Erdgeschoss GmbH

Ganzseitige Fotos: Christian Fürthner

Lektorat: Andrea Eder

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

Copyright:

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
Wien 2015

Alle Rechte vorbehalten

