

Grüne Mobilität für Wien

Das Verkehrskonzept der Wiener Grünen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
1. Die Stadt gehört wieder den Menschen – Wien 2015	4
2. Verkehr in Wien 2007.....	4
3. Grüne Mobilität für Wien.....	10
4. Grüne Verkehrswende	11
4.1. Fußgängerverkehr.....	12
4.2. Radverkehr.....	15
4.3. Öffentlicher Verkehr.....	18
4.4. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	23
4.5. Ruhender motorisierter Individualverkehr.....	30
4.6 Überregionale Verkehrspolitik.....	36
4.7. Flugverkehr.....	37

Mobilität gerecht verteilen

Für die Wiener Grünen stellt Mobilität von Menschen - im Rahmen des ökologisch und sozial Vertretbaren - ein Recht dar. Mobilität ist heute jedoch ein ungleich verteiltes Gut. Mit der „Automobilisierung“ der letzten Jahrzehnte wurden und werden Bevölkerungsgruppen, die über keinen Pkw verfügen, systematisch benachteiligt. Dazu zählen v.a. Frauen, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, Menschen mit niedrigem Einkommen.

Mobilität kann im Sinne sozialer Gerechtigkeit nicht vornehmlich als Automobilität wahrgenommen werden. Vielmehr muss in Wien Mobilität für alle Menschen möglich sein, alt und jung, stark und schwach. Wien braucht daher ein gleichwertiges Angebot für alle VerkehrsteilnehmerInnen.

Ein wichtiger Baustein im Zusammenspiel von monetärer und infrastruktureller Grundsicherung ist die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr, sowie die Gestaltung öffentlicher Strassen und Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität für Menschen. Darüber hinaus muss das Image der umweltfreundlichen Mobilität verbessert werden: Wer mit der Straßenbahn oder mit dem Fahrrad fährt, oder zu Fuß geht, verdient mehr Anerkennung. Eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrspolitik muss - unter Berücksichtigung des sozialen Aspekts der städtischen Mobilität - rasch und konsequent Maßnahmen setzen, um den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Das vorliegende Verkehrskonzept der Grünen Alternative Wien zeigt Maßnahmen zur Herstellung gerecht verteilter und nachhaltiger Mobilität in Wien auf. Es ist das Ergebnis eines intensiven und partizipativen Diskussionsprozesses. In diesem Papier erwartet Sie eine detaillierte Darstellung Grüner Ideen und Thesen zur Verkehrspolitik in Wien, gefolgt von konkreten Umsetzungsvorschlägen und Forderungen.

Martina Wurzer

Vorsitzende der Landeskonferenz der Wiener Grünen

Die Erstellung des Konzepts "Grüne Mobilität für Wien" erfolgte im Auftrag der Landeskonferenz der Wiener Grünen durch eine Arbeitsgruppe der Grünen Verkehrsverantwortlichen. Es wurden zu den einzelnen Themen Feedbackschleifen mit externen ExpertInnen (z.B. von der TU Wien und verschiedener Radfahrorganisationen) eingezogen.

An der Erstellung des Verkehrskonzepts waren in der Arbeitsgruppe und im Redaktionsteam folgende Personen beteiligt (alphabetisch gereiht):

Brigitte Bayer, Hans Briebauer, Christoph Chorherr, Monika Feigl-Heihs, Ute Greimel-Rom, Helmut Hawel, Dieter Hofbauer, Barbara Huemer, Gerhard Jordan, Uli Kalsner, Wolfgang Kamptner, Martin Köck, Elisabeth Kuchling, Michael Kudrna, Manfred Mader, Rüdiger Maresch, Sepp Neustifter, Gerald Pärtan, Alexander Polansky, Ingrid Puller, Martin Rotter, Hedi Scheiner, Jakob Schürz, Martina Wurzer.

1. Die Stadt gehört wieder den Menschen – Wien 2015

Feinstaub, Ozon und Stickoxide belasten unser Leben in der Stadt. Es gibt wenig Platz zum Verweilen. Tratschen auf dem Gehsteig oder gar der Straße ist verpönt. Spielen auf der Straße, wie wir es aus alten Filmen kennen, ist längst verboten und wäre ohnehin ziemlich gefährlich. Das Leben ist enger geworden, überall stehen Autos, es ist laut und stinkt. Durch das Geschäftsterben gibt es Nahversorgung oft nur mehr in Rudimenten. Um die täglichen Semmeln muss man in der Donaustadt meist mit dem Auto fahren.

Es könnte aber auch anders sein, wie die Wiener Grünen in ihrem Konzept „Grüne Mobilität für Wien“ zeigen. Als Folge der Umsetzung dieser Vorschläge würde die Stadt 2015 wieder den Menschen gehören. Wir erreichen dieses Ziel durch gemeinsame Arbeit mit BürgerInneninitiativen, NGOs und vor allem mit den vielen Betroffenen und Interessierten.

Carsharing und Fahrgemeinschaften sind weit verbreitet. Alle kürzeren Wege werden mit dem Rad, zu Fuß oder mit endlich bequemen verlässlichen Öffis bewältigt. In höchstens 35 Minuten geht es vom Stadtrand ins Zentrum. Ins Umland gibt es endlich wieder attraktive Schnellbahnen. Superbims verbinden die Nachbargemeinden mit Wien.

Das Geld für die Verbesserungen im städtischen Verkehr stammt aus Umschichtungen vom Autobahnbau. Die Lobauautobahn und all die anderen angeblich notwendigen Autobahnen und Schnellstraßen rund um und in Wien sind nicht gebaut worden. Die Citymaut nach Stockholmer Vorbild und die Klimasteuer ermöglichen den rasanten Ausbau der Öffis und haben gleichzeitig zur Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt auf ein verträgliches Maß beigetragen. Die Zahl der Pkws geht zurück. Nicht einmal mehr zu den Stoßzeiten gibt es Staumeldungen. Die Stadt wird auch dadurch, dass die meisten Autos nun in Sammelgaragen parken, immer autofreier. Viele Straßenzüge sind grüner geworden.

Es gibt wieder Platz für Kinder. Kaffeehäuser stellen ihre Tische ins Freie, große Schanigärten laden auf ein Mittagessen ein. Einkaufsbummeln geht ohne Stress, endlich gibt es wieder Platz. Spazieren gehen ist wieder en vogue in der Stadt. Das Leben kehrt zurück, der Gestank und der Lärm verringern sich deutlich. Wien hat kein Feinstaubproblem mehr. Wien ist nun tatsächlich Umweltmusterstadt. Schön, in Wien zu sein.

2. Verkehr in Wien 2007

Der Autoverkehr verursacht in der Stadt eine Menge Probleme. Berichten in den Medien und Aussagen von AutofahrerInnenclubs zufolge sind Staus und Parkplatzmangel die zentralen Verkehrsprobleme in der Stadt. Relativ häufig kommt auch die Frage der Verkehrssicherheit in der öffentlichen Debatte vor. Immerhin starben auf Österreichs Straßen 2006 730 Menschen und ca. 52.000 wurden bei Verkehrsunfällen verletzt. In Wien waren es 2006 33 Tote und ca. 6.700 Verletzte. Mehr als die Hälfte aller Verkehrstoten in Wien waren 2006 FußgängerInnen und noch neun Prozent RadfahrerInnen.

Die Wahrnehmung der Verkehrssicherheit führt in der jüngsten Vergangenheit zu neuen Phänomenen. Viele Eltern bringen ihre Kinder aus Angst vor Verkehrsunfällen auf dem Schulweg mit dem Auto in die Schule und tragen somit zu neuem Autoverkehr bei, der die Verkehrssicherheit wiederum vermindert. Durch die Zunahme des Autoverkehrs werden neue Gefahren für die Kinder geschaffen. Kinder fahren weniger mit dem Rad, dadurch nimmt der Verlust an selbstbestimmter Mobilität der Kinder weiter zu.

In der öffentlichen Debatte und auch bei den meisten politischen Parteien sind für die Lösung der Verkehrsprobleme Maßnahmen wie der Bau neuer Straßen und die Schaffung neuer Parkplätze z.B. durch den Bau von Garagen schnell zur Stelle. Doch trotz aller Bemühungen der Wiener Verkehrspolitik, den Bedürfnissen des Autoverkehrs gerecht zu werden, wird der Stau nicht geringer und die Parkplatzproblematik nicht kleiner. Neue Straßen schaffen eben neuen Autoverkehr und vergrößern dadurch die Probleme. Steigende CO₂-Emissionen, Gesundheitsgefahren durch Ozon und Feinstaub, hoher Platzbedarf und das Zurückdrängen anderer Mobilitätsformen sind jene Probleme des Autoverkehrs, die die Lebensqualität der BewohnerInnen und BesucherInnen der Stadt massiv einschränken.

2.1. Umweltbelastungen durch Verkehr

Verkehr ist ein bedeutender Verursacher von lokalen, regionalen, überregionalen und globalen Umweltschäden. Im wesentlichen sind dies der Flächenverbrauch durch Verkehrsinfrastruktur, Schadstoffemissionen von Verbrennungskraftstoffen, Emissionen durch Abrieb und Aufwirbelung, Lärmbelastung und Emissionen aus der vorgelagerten Energiebereitstellungskette.

Straßen- und Bahnanlagen sind ein bedeutender Flächenverbrauchs faktor und damit wesentlich für die Zerstörung von Grünraum verantwortlich. Die durch Verkehrsanlagen verbaute Fläche nimmt in Österreich täglich um 5,3 Hektar zu, das bedeutet eine tägliche Verbauung von über sieben Fußballfeldern. Insbesondere das Stadtbild ist von Straßen und Parkplätzen geprägt, wodurch andere Verkehrsformen in den Hintergrund gedrängt werden und die Bewegungsfreiheit der BewohnerInnen stark eingeschränkt ist.

Von den verkehrsbedingten Schadstoffemissionen sind vor allem Kohlendioxid als Klimagas, Stickoxid-, Feinstaub- und VOC-Emissionen (flüchtige organische Verbindungen) relevant.

Durch den Verbrennungsprozess von fossilen Treibstoffen in Autos und LKW werden große Mengen an Schadstoffen frei gesetzt, die sowohl Umwelt, Klima als auch Menschen schädigen. Stickstoffdioxid (NO₂) ist ein hochwirksames Reizgas, das Atemwegserkrankungen hervorruft sowie die Schleimhäute der Atemwege angreift. Es wird in Wien zu 51%% vom Straßenverkehr verursacht.

Stickoxide sind neben flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) die Vorläufer-Schadstoffe für Ozon. Bei den VOC stammen rund 32%% der Emissionen aus dem Straßenverkehr. Ein großer Teil der von Fahrzeugen emittierten VOC gehört zu jenen Verbindungen mit dem höchsten Ozonbildungspotenzial. Ozon entsteht vor allem bei Sonnenschein und kann zu Reizungen der Atemwege, Augenbrennen, Kopfschmerzen bis hin zu Einschränkungen der Lungenfunktion führen.

Ebenso bekannt wie der Luftschadstoff Ozon ist mittlerweile Feinstaub, nachdem das Problem jahrelang geleugnet wurde. Feinstaub sind mikroskopisch kleine Partikel, die wesentlich durch den Verbrennungsprozess dieselbetriebener Fahrzeuge und durch Abrieb und Aufwirbelungen im Straßenverkehr entstehen. Je feiner die Teilchen sind, umso tiefer gelangen sie in die Lunge und umso gesundheitsschädlicher sind sie. Die Gesundheitsschäden, die Feinstaub verursacht, sind Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Husten, verschlechterte Lungenfunktionswerte, chronische Bronchitis und vermehrte Asthma-Bronchiale-Anfälle. Eine internationale Vergleichsstudie aus dem Jahr 2000¹ hat gezeigt, dass

¹ Künzli N, Kaiser R, Medina S, Studnicka M, Chanel O, Filliger P et al. (2000): Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment. Lancet 356(9232), 795-801

durch die verkehrsbedingte Feinstaubbelastung alleine in Österreich jährlich etwa 2.400 vorzeitige Todesfälle und 15.000 Asthmaanfälle bei Kindern ausgelöst werden.

Darüber hinaus stammen 26%% des für den Treibhausgaseffekt wesentlich verantwortlichen Kohlendioxids aus dem Verkehr. Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs sind zwischen 1990 und 2004 um 87 % (11,1 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente) angestiegen. Österreich hat sich mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls dazu verpflichtet, bis 2012 13%% des Ausstoßes an CO₂ im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Von diesem Ziel ist Österreich derzeit meilenweit entfernt – v.a. auf Grund der ungebremsten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und des Straßengüterverkehrs. Doch dieses Wachstum ist kein Naturgesetz – es ist das Ergebnis einer falschen Verkehrspolitik in Österreich und in Wien.

Straßenverkehr ist auch als Verursacher von Lärm die Nummer Eins. 17%% der Wiener Bevölkerung sind einem Lärmpegel von mehr als 65 Dezibel bei Tag und mehr als 55 Dezibel bei Nacht ausgesetzt. Menschen, die auf Dauer diesem Lärmpegel ausgesetzt sind, haben ein um 20% erhöhtes Herzinfarktisiko. An praktisch allen Hauptstraßen Wiens werden die gesundheitsschädlichen Grenzwerte der Lärmbelastung bei Tag und bei Nacht überschritten. Einen wesentlichen Einfluss auf die Lärmentwicklung hat auch die Geschwindigkeit: 1 PKW mit 50 km/h ist genauso laut wie 1,8 Pkw mit 40 km/h oder 3,8 Pkw mit 30 km/h.

Zum Straßenverkehr gesellt sich in jüngster Zeit immer stärker der Flugverkehr als Lärmquelle. Internationale Studien belegen: Permanenter Fluglärm verursacht bei Kindern Gesundheitsschäden. Speziell während der Nachtruhe werden erhöhte Konzentrationen des Stresshormons Cortisol erzeugt und der Blutdruck ist erhöht - selbst dann, wenn der Fluglärm nicht zum Aufwachen führt. Dies wiederum führt u.a. zu Konzentrationsschwierigkeiten und Lernstörungen.

All die genannten Faktoren tragen wesentlich zu Einbußen der Lebensqualität der Wienerinnen und Wiener bei.

2.2. Verfehlte Raumordnungspolitik

Wesentliche Ursache für die Verschärfung der Verkehrsproblematik in der Stadt sind die verfehlte Raumordnung und -planung in den letzten Jahren inklusive mangelnder Abstimmung mit NÖ. Wien leidet unter fortschreitender Zersiedelung. Während die Bevölkerungszahl am Stadtrand und in den Umlandgebieten stark ansteigt, stagniert bzw. verringert sich die Wohnbevölkerung in der Kernstadt. Dahinter steckt häufig der Wunsch nach einem Eigenheim im Grünen. Nicht selten flüchten StadtbewohnerInnen vor den Wohn- und Lebensbedingungen, die sich in der Stadt in Folge gesteigerten Verkehrsaufkommens verschlechtern, ins Grüne. Einfamilienhäuser und Wohnsiedlungen werden an Standorten errichtet, die über wenig technische und soziale Infrastruktur und mangelnde Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz verfügen. Im Vergleich zu Wohnungsbauten in bereits infrastrukturell erschlossenen Gebieten verteuern sich für neu zu erschließende Gebiete die Kosten für den Wohnungsbau, die von der Allgemeinheit zu tragen sind. Neben den Kosten ist diese Entwicklung deshalb so verheerend, da die Autoabhängigkeit der Menschen größer wird und der öffentliche Raum als sozialer Lebensraum an Bedeutung verliert.

Durch den neuen Wohnort im Umland oder am Stadtrand wird in der Regel neuer Verkehr produziert, da der alte Arbeitsort erreicht werden muss, soziale Kontakte gepflegt werden wollen, Freizeitangebote im städtischen Bereich genützt werden, es keine Nahversorgung in fußläufiger Entfernung gibt usw. Eine unmittelbare Folge der Zersiedelung sind höhere Verkehrserfordernisse.

Parallel zum Einfamilienhaus wachsen zudem riesige Einkaufszentren aus dem Boden, die weitgehend nur mit dem Auto erreichbar sind und massiv Kaufkraft aus bestehenden kleineren städtischen Strukturen abziehen, welche zunehmend veröden. Politische Maßnahmen wie die Erschließung neuer Wohngebiete an den Stadträndern, die Errichtung von Einkaufszentren im Grünen, die steuerliche Absetzbarkeit von Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort (Pendlerpauschale) usw. unterstützen den Trend zu einer weiteren Automobilisierung.

Bemühungen, den öffentlichen Verkehr zwischen Zentrum und Peripherie bzw. in der Peripherie zu verbessern, werden oft mit einer Kapazitätserhöhung für den motorisierten Individualverkehr konterkariert. Zum Beispiel der Ausbau der U2 in die Donaustadt bei gleichzeitigem Bau der Lobauautobahn. Deswegen konnte die massive Förderung des U-Bahnausbaus alleine keine spürbare Trendwende zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbands herbeiführen und den Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs nicht stoppen.

Die Verkehrsmittelwahl wird somit durch verkehrspolitische und (stadt)planerische Entscheidungen zu Gunsten des Autoverkehrs verstärkt. Menschen ohne Autos oder jene, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen, werden hingegen von der Politik übersehen und für ihr ökologisch und sozial verantwortungsvolles Handeln (sie produzieren keinen weiteren Verkehr, Lärm etc.) nicht belohnt.

Notwendig ist daher, die Lebensumwelten in der Stadt so zu strukturieren, dass die Wegstrecken zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse möglichst kurz sind und nicht für jeden Schritt das Auto benötigt wird. Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs hängt maßgeblich von der fußläufigen Erreichbarkeit der Güter des täglichen Bedarfs, von Dienstleistungen und Freizeitangeboten, also der Ereignisvielfalt im städtischen Raum ab. Die Attraktivität des Öffentlichen Raums ist von der Lebendigkeit der Erdgeschosszonen bestimmt, die durch die Veränderungen des Miet- und Baurechts, des Flächenbedarfs des Einzelhandels, sowie die Stellplatzverordnung des Wiener Garagensgesetzes jedoch sehr stark unter Druck geraten sind. Die Stadt muss diesem Problem aufgrund seiner Komplexität mit Strategien und zeitgemäßen Instrumenten begegnen. Beispielsweise verbindliche überkommunale Einzelhandelskonzepte, Kostenwahrheit bei Flächenverbrauch und PKW-Stellplätzen, Raumverträglichkeitsprüfung und Nachnutzungskonzepte für Entertainment- und Einkaufszentren, sowie die gezielte gestalterische und inhaltliche Aufwertung und Förderung von lokalen Nahversorgungszentren bis zum „NEIN“ zu unverträglichen Projekten am Stadtrand.

Der fortschreitenden Zersiedelung muss durch das Anbieten von Alternativen zur Stadtflucht Einhalt geboten werden. Das Wiener Raumordnungsgesetz muss daher sicher stellen, dass keine Ausweitung des Baulandes erfolgt, bis ein hoher Anteil des vorhandenen Baulandes verbraucht ist. Die Wohnbedürfnisse sind in Wien gut erhoben. Prioritär sind die Nachfrage nach leistbaren Wohnformen in Grünraumnähe, Freiraum, gute Verkehrsanbindung und Selbstbestimmung (Eigenheimwunsch). Hier muss die Kernstadt entsprechende Flächen und Projekte anbieten, die neben diesen Qualitäten, eine öffentliche Verkehrsanbindung, eine funktionierende soziale Infrastruktur, sowie eine gute soziale und funktionelle Durchmischung bietet. Insbesondere die Sanierung von alten Häusern ist voranzutreiben,

weshalb die Wohnbauförderung stärker der Althausanierung zugute kommen muss. Neben zahlreichen Verbesserungsmöglichkeiten im Bestand (z.B. Entkernung, Aufwertung und Sanierung) gibt es genügend innerstädtische Standorte für solche Konzepte: z.B. Nordbahnhofgelände, Nordwestbahnhofgelände, Aspangbahnhof-Gründe, Zentralbahnhof, rechtes Donauufer.

In den Wohnbauförderungsrichtlinien gibt es derzeit keinen Bezug zur Anbindung der geförderten Objekte an den öffentlichen Verkehr. Das muss aber ein zusätzliches Kriterium sein. Die Wohnbauförderung ist dahingehend zu ändern, dass die Entfernung zur nächsten, in regelmäßigen Intervallen bedienten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ein wesentliches Kriterium wird. So könnte für Bauten, die in einer Entfernung von bis zu 500m einer Haltestelle gebaut werden, die Wohnbauförderung um 20% angehoben werden. Bei einer Entfernung von mehr als einem Kilometer allerdings um 20% reduziert werden.

2.3. Automobilität

Hintergrund für die Autozentriertheit der Verkehrs- und Stadtplanung ist der Stellenwert, den das Auto in unserer Gesellschaft einnimmt. Es ist zu unserem täglichen Lebensbegleiter geworden. Neben seiner Funktion als Gebrauchsgegenstand und Transportmittel gilt das Auto als Symbol für uneingeschränkte Mobilität, Freiheit, Unabhängigkeit, sozialer Anerkennung usw. und verleitet zur Fortbewegung ohne Bewegung. Gleichzeitig ist die Abgrenzung von anderen VerkehrsteilnehmerInnen unmittelbar möglich. Der Wunsch nach Privatheit, Bequemlichkeit und Komfort kann besser erfüllt werden als z.B. durch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Das Auto bietet den Menschen die größtmögliche individuelle Flexibilität. Zentral ist die Gleichsetzung von Freiheit mit Automobilität, die sich in der Freiheit der Verkehrsmittelwahl, durch das Motto „freie Fahrt für freie Bürger“ usw. versinnbildlicht.

Bereits als Kleinkinder werden wir auf den selbstverständlichen Gebrauch des Autos eingeschworen. Der Erwerb des Führerscheins mit 17 Jahren gleicht einem Initiationsritus, der Jugendliche zu einem „vollwertigen“ Mitglied der Gesellschaft macht. Das erste Auto wird zum emotionalen Bezugspunkt vieler – vor allem männlicher – Jugendlicher. Im weiteren Lebensverlauf verliert der symbolische Wert des Autos zugunsten der praktisch-instrumentellen Seite an Bedeutung. Das Auto wird dann zum Dreh- und Angelpunkt familiärer Alltagsbewältigung: Von der Fahrt in die Arbeit über Freizeitbeschäftigungen und dem Kindertransport bis hin zum Einkauf wird alles mit dem Auto erledigt.

Der zentrale Stellenwert des Autos in unserer Gesellschaft freut die Wirtschaft. Wirtschaftswachstum und Autoindustrie sind seit dem Zweiten Weltkrieg eng miteinander verknüpft. Die Autoindustrie ist ein wichtiger Beschäftigungs- und Wirtschaftsfaktor. Etwa jeder achte Arbeitsplatz in Österreich hängt durch die Autoproduktion, Kfz-Reparaturwerkstätten, Kfz-Versicherung usw. vom Auto ab. Mit der Umsetzung Grüner Vorschläge zur Energie- und Verkehrspolitik wird zusätzliche Wertschöpfung im Inland generiert. Dadurch werden regionale Arbeitsplätze geschaffen, anstatt zu höheren Erdölimporten zu führen.

Mehr als jedes andere Verkehrsmittel hat das Auto individuelle Handlungsoptionen vergrößert und den räumlichen Aktionsradius der Menschen erweitert. Die Benutzung des Autos ist in ein Geflecht von Alltagspraktiken und unserer Lebensweise sowie damit verbundener Werte (z.B. Freiheit, Unabhängigkeit, soziale Anerkennung) eingebettet. Die Automobilität beeinflusst unsere gesamte Lebensweise.

Jede Forderung nach Reduktion des Autoverkehrs wird zwangsläufig als Einschränkung unserer Lebensweise begriffen und daher vehement abgelehnt. Mit jenen politischen Maßnahmen, die derzeit

getroffen werden, wird die Autofixiertheit unserer Gesellschaft verstärkt. Zwar scheint es so etwas wie einen gesellschaftlichen Grundkonsens für den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel zu geben, dass Autofahrten durch das Vorhandensein öffentlicher Verkehrsmittel verlagert werden, ist nicht zwangsläufig sicher gestellt. Die Nicht-Benützung öffentlicher Verkehrsmittel kann in der Regel nicht alleine auf einen Angebotsmangel zurückgeführt werden, sondern auf einen Mangel in der Wahrnehmung vorhandener Alternativen. Viele AutofahrerInnen wissen oft gar nicht über die Alternativen Bescheid. Zudem werden die Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln meist überschätzt, Fahrtzeiten mit dem Auto zu niedrig geschätzt.

Wenn wir eine höhere Lebensqualität in der Stadt haben wollen, Gesundheitsbelastungen reduzieren und den öffentlichen Raum nicht dem Autoverkehr überlassen möchten, müssen wir damit beginnen, verstärkt auf umweltverträgliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die Politik muss dafür den Rahmen setzen.

2.4. Masterplan Verkehr - Papier ist geduldig

Der Masterplan Verkehr 2003, das offizielle Verkehrskonzept der Stadt Wien, gibt das Ziel vor, den Verkehrsmittelanteil der WienerInnen (modal split) des motorisierten Individualverkehrs in 15 Jahren von derzeit 35% auf 25% zu senken. Gleichzeitig soll der Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 34% auf 40% und des Radverkehrs von 4% auf 8% angehoben werden. Die Reihung der Prioritäten der einzelnen Verkehrsarten im Wiener Verkehrskonzept (Masterplan Verkehr 2003) lautet: FußgängerInnen - Öffentlicher Verkehr - Radverkehr - Autoverkehr. Das ist alles sehr begrüßenswert. Deshalb haben die Grünen einigen Teilbereichen des Konzepts auch zugestimmt. Doch ist Papier leider geduldig und viele kleine und große alltägliche Entscheidungen in der Wiener Verkehrspolitik laufen in die entgegengesetzte Richtung.

- Im Masterplan wird eine zusammenhängende Tempo-30-Zone im dicht bebauten Wiener Stadtgebiet gefordert. In der Realität legen manche Bezirke und die Wiener Linien dagegen ihr Veto ein.
- Laut Masterplan soll Radfahren gegen die Einbahn der Regelfall werden. Auch davon wollen viele Bezirke nichts wissen.
- Der Masterplan fordert die systematische Bevorrangung von Straßenbahnen und Bussen bei Kreuzungen durch die Ampelbeeinflussung durch den Fahrer. Davon sind wir noch immer weit entfernt, weil daraus resultierende Verschlechterungen für den Autoverkehr von den zuständigen LokalpolitikerInnen oft verhindert werden und durch die in Wien überkauerten Preise für Errichtung und Betrieb von Verkehrslichtsignalanlagen eine vernünftige Ampelschaltung auch aus Kostengründen behindert wird.
- Vier Jahre nach Beschluss des Masterplans Verkehr zeichnen sich keine grundlegenden Weichenstellungen ab, die dieses Konzept auch nur in Ansätzen verwirklichen würden. Vielmehr ist die Politik der Stadt Wien noch immer darauf ausgerichtet, dass Wien nach wie vor eine autogerechte und keine menschengerechte Stadt ist. Wir fordern die Regierungspartei SPÖ daher auf, endlich die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die im Masterplan festgeschriebenen Ziele auch zu erreichen. Geschieht das nicht, bleibt auch dieses Konzept - wie so viele andere guten Papiere in Wien - Makulatur.

2.5. Mobilitätsverhalten in Wien

Von den von den WienerInnen in der Stadt zurückgelegten Wege entfallen ein gutes Drittel auf Arbeits- bzw. Ausbildungswege. Ein weiteres Drittel sind Gelegenheitsaktivitäten wie Einkauf (21%), Inanspruchnahme von Dienstleistungen (5%) und Begleitung (6%). Der Rest entfällt auf Freizeitaktivitäten (31%).

Für diese Aktivitäten werden 34% öffentliche Verkehrsmittel verwendet, 36% entfallen auf den motorisierten Individualverkehr, 4% auf das Fahrrad und 27% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Die Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern weist große Unterschiede auf. Frauen gehen häufiger zu Fuß (31 gegenüber 23% bei den Männern), sie nutzen einen Pkw nur halb so oft als FahrerIn wie Männer (17 zu 36%), jedoch fast doppelt so häufig als MitfahrerIn (12 zu 7%). 38% der Frauen nützen öffentliche Verkehrsmittel, aber nur 30% der Männer. Das Verkehrsverhalten der Frauen ist damit erheblich umweltfreundlicher als das der Männer.

Vor diesem Hintergrund empfinden vier Fünftel der WienerInnen die Folgewirkungen des Straßenverkehrs als weniger gut oder nicht mehr erträglich. Daraus ergeben sich folgende Erwartungen an die Politik: 80% der WienerInnen wünschen sich Verkehrslösungen, die den Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, zu Fuß) gegenüber dem Auto bevorzugen.

Um dies zu erreichen, ist es ganz wichtig, genderorientierte Aspekte in die Verkehrs- und Stadtplanung aufzunehmen. Dabei geht es darum, die unterschiedlichen Ansprüche und Bedürfnisse von Frauen und Männern, Mädchen und Burschen sichtbar zu machen und ins Blickfeld der Verkehrsplanung zu rücken.

Dazu sind unter anderem folgende Maßnahmen unumgänglich:

- Genderkompetente PlanerInnen von Beginn an in den Verkehrsplanungsprozess einbinden
- Fundierte Genderprüfung für alle planerischen Maßnahmen durchführen
- Bewusster Umgang mit Geschlechter- und Rollenstereotypen in der Planung
- Entwicklung gendergerechter Partizipationsverfahren

3. Grüne Mobilität für Wien

Die Verkehrspolitik der Wiener Stadtregierung wird den Mobilitätsbedürfnissen vieler Menschen im Sinne einer hohen Lebensqualität in der Stadt nicht gerecht. Zu viel Platz, Geld und Lösungsversuche werden dem Autoverkehr gewidmet. Das ist eine sehr eindimensionale Sichtweise der Problemlagen. Nur eine Reduktion des Autoverkehrs bringt mehr Mobilität, Sicherheit und Gesundheit für alle. Bei geeigneten Rahmenbedingungen gehen die Menschen öfter zu Fuß und steigen um: auf das Fahrrad, auf Inline-Skates und Mini-Scooter, in die Straßenbahn, den Bus oder die U-Bahn. Individuelle Lebensqualität darf nicht auf Kosten der Allgemeinheit (Mensch und Umwelt) gehen. In Zeiten der Verfügbarkeit des Autos für die Mehrheit der Bevölkerung muss es trotzdem möglich sein, umweltfreundliche Fortbewegungsarten zu ergreifen und eine echte Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln herzustellen.

Grüne Verkehrspolitik schafft durch eine geänderte Prioritätensetzung einen menschen- und stadtverträglicheren Verkehr und verfolgt folgende Ziele.

- Bis 2015 soll der Modal Split (Anteil der Wege der WienerInnen) der umweltverträglichen Verkehrsträger und -arten spürbar ansteigen. Öffis von 34% auf 40%, Wege zu Fuß von 27% auf 30% und der Radverkehr von 4% auf 10%.
- Schaffung von neuen, attraktiven Lebensräumen in der Stadt durch Verringerung des Flächenbedarfs für den motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen
- Senkung der Lärm- und Schadstoffbelastung im Sinne des Klimaschutzes
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Lieferverkehr, Einsatzfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel und Nicht-Motorisierte

4. Grüne Verkehrswende

Grüne Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität aller VerkehrsteilnehmerInnen und zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt orientieren sich an folgenden Prinzipien:

- Grüne Verkehrspolitik unterstützt die nachhaltigen Verkehrsarten und die schwächeren und umweltfreundlich mobilen VerkehrsteilnehmerInnen (Kinder, Frauen, FußgängerInnen, RadfahrerInnen, BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs).
- Grüne Verkehrspolitik forciert die Gleichstellung zwischen den Geschlechtern und verbindet Genderaspekte mit nachhaltiger Mobilität.
- Grüne Verkehrspolitik unterstützt diejenigen Strukturen, die am wenigsten neuen, umweltschädigenden Verkehr erzeugen.
- Grüne Verkehrspolitik unterstützt alle Maßnahmen, die zur Erreichung des Kyotozieles sinnvoll sind.
- Grüne Verkehrspolitik unterstützt alle Maßnahmen, die das Sicherheitsrisiko sowie die Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung - hervorgerufen durch die verschiedensten Formen der Mobilität – reduzieren.
- Grüne Verkehrspolitik steht für einen effektiven Einsatz von Steuergeldern.
- Grüne Verkehrspolitik räumt dem privaten Autoverkehr, der sich aus einem Sachzwang² begründen lässt, genauso seinen Platz in der städtischen Mobilität ein wie allen anderen Verkehrsformen.

² Darunter fallen z.B. mangelnde gleichwertige Alternativen an umweltfreundlichen Verkehrsformen und der Transport größerer Güter

Grüne Verkehrspolitik bringt mit den Maßnahmen, die sie vorschlägt, Vorteile für AnrainerInnen und VerkehrsteilnehmerInnen und führt letztendlich zu einem menschen- und stadtverträglicheren Verkehr.

4.1. FußgängerInnen erobern die Stadt

AUSGANGSLAGE

Wer in Wien viel zu Fuß geht, kann unzählige Beispiele für Behinderungen und Barrieren aufzählen. Viele Gehsteige sind für zwei Personen zu eng, um nebeneinander zu gehen oder aneinander vorbei zu gehen. Oft parken Autos auf Gehsteigen oder bei Schrägparkplätzen ragt das Auto auf den Gehsteig. Auch Verkehrszeichen, die mitten aus zu engen Gehsteigen ragen, können FußgängerInnen behindern. Zusätzlich wird bei Baustellen oft auf eine sichere und komfortable Umleitung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen "vergessen". An vielen Ampeln müssen FußgängerInnen sehr lange auf Grün warten und haben dann selber nur kurz Zeit, um über die Straße zu kommen. Das Queren von Straßen ist für FußgängerInnen auf Grund (zu) hoher Geschwindigkeiten der Autos oft ein Sicherheitsrisiko. Laut jüngsten Aussagen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit stoppen nur rund 40% der AutofahrerInnen in Österreich vor ungeregelten Schutzwegen, um FußgängerInnen über die Straße zu lassen. Bei Dunkelheit bleiben gar nur mehr zehn Prozent stehen. Zebrastreifen sollen daher nur als Teil eines Maßnahmenpakets errichtet werden, welches auch bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs umfasst.

Insbesondere für Frauen und Mädchen ist neben der oben beschriebenen Verkehrssicherheit auch die subjektive Sicherheit von großer Bedeutung. Wenn bei der Gestaltung des Straßenraums 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. Zum Teil haben diese Ängste auch den Umstieg auf den motorisierten Individualverkehr zur Folge.

Für Menschen mit Behinderungen kann eine zu hohe Gehsteigkante, eine Haltestelle, eine Unter- oder Überführung usw. zu einem unüberwindbaren Problem werden. Hindernisse, die den Bewegungsraum der FußgängerInnen zusätzlich einschränken (Parkende Autos, Verkehrszeichen, Mülltonnen,...), sind vom Gehweg weg zu verlegen.

Kurz gesagt, in Wien erfolgt die Verteilung des Straßenraums im Interesse des motorisierten Individualverkehrs. FußgängerInnen werden Restflächen zugewiesen, die sie sich oft auch noch mit den RadfahrerInnen teilen müssen, wenn ein Pseudoradweg auf den Gehsteig gepinselt wird.

Neben dem Anspruch, bequem und sicher zu Fuß gehen zu können, hängt die Entscheidung, ob ein Weg mit dem Auto oder zu Fuß zurückgelegt wird, auch von den Möglichkeiten der Erreichbarkeit ab. In Wien hat eine verfehlte Raumordnung dazu geführt, dass Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. Einkauf, Freizeit) für viele Menschen weit von Wohnung oder Arbeitsstätte entfernt liegen. In einer im Mai 2007 veröffentlichten Untersuchung des Verkehrsclubs Österreich (VCO) kam dieser zum Schluss, dass die ÖsterreicherInnen immer weniger zu Fuß gehen. 1995 wurden noch 27% aller Alltagswege zu Fuß

zurückgelegt. 2007 ist dieser Wert auf 20 Prozent gesunken. Die Hauptgründe für diese negative Entwicklung liegen am Trend zum Eigenheim im Grünen sowie an den Einkaufszentren am Stadtrand. All diese Bedingungen führen dazu, dass immer mehr mit dem Auto gefahren und weniger zu Fuß gegangen wird.

GRÜNE POSITION UND FORDERUNGEN

Da das Zufußgehen die umweltverträglichste Verkehrsform ist, muss es in der Stadt attraktiver gemacht werden. Der Erhöhung und besonderen Beachtung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und der Möglichkeit, überall gefahrlos und unbehindert Zufußgehen zu können, ist oberste Priorität in der Verkehrspolitik einzuräumen. Aber nicht nur auf dem Papier, wie es derzeit im Wiener Masterplan Verkehr nachzulesen ist, sondern dieser Anspruch muss mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln verwirklicht werden.

Damit viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden können, müssen fußläufige Strukturen (z.B. verdichtete Bauweisen) und fußläufig erreichbare Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. Einkauf, Freizeit) gefördert werden. Der weiteren Entmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, zur Schule gehen und Erholen muss mit den Mitteln der Raumordnung und Flächenwidmung entschieden entgegengewirkt werden. Mischnutzungen z.B. mit der Wohnnutzung verträgliche Betriebe, Büros, etc. sollten angestrebt werden. Eine attraktive Grüngestaltung und Einbindung der Parkanlagen in ein städtisches Fußwegenetz ist besonders wichtig, da attraktive Fußwege vergleichsweise kürzer empfunden werden.

Die Förderung des Zufußgehens ist auch eine wichtige Maßnahme zur Stärkung der kleinteiligen Wirtschaft, denn je höher die PassantInnenfrequenz, umso höher sind die Umsätze. Die Gestaltung der Straßen als FußgängerInnenzonen ist bei PassantInnen und KundInnen sehr beliebt. Die attraktive Straßengestaltung mit großzügigen Flächen für FußgängerInnen z.B. als FußgängerInnenboulevard und auffälligen Schaufenstern ermöglicht eine hohe Einkaufsqualität und ergibt dadurch eine hohe Einkaufswahrscheinlichkeit.

Maßnahmen

- Der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen:
 - Geschwindigkeitsreduktionen durch flächendeckende Einführung von Tempo 30 Zonen in allen Wohngebieten und Errichtung von Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild (siehe Kap. 4.4.)
 - Verlängerung der Grünphasen bei Ampeln für FußgängerInnen und Umstellung auf Rundum-Grünphasen, kürzere Umlaufzeiten bei Ampeln (max. 80 Sekunden) und eine maximale Wartezeit von 10 Sekunden bei Druckknopfampeln
 - Abschaffung des Grünblinkens bei allen Ampeln. Dies erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern erleichtert auch die Bevorrangung der Öffentlichen Verkehrsmittel und senkt die Ampelpreise.

- Errichtung von Überquerungshilfen wie z.B., Kreuzungsanhebungen im Nebenstraßennetz, Gehsteigdurchziehungen an der Schnittstelle zwischen dem Haupt- und dem Nebenstraßennetz, Gehsteigvorziehungen, Gehsteigabsenkungen, Mittelinseln usw.
 - Zebrastreifen: bessere Sichtbarmachung durch begleitende bauliche Maßnahmen, ev. Beleuchtung und bessere Kontrolle des Parkverbots 5 Meter vor dem Zebrastreifen.
 - Lückenlose Berücksichtigung des FußgängerInnen- und Radverkehrs bei Umleitungen durch Baustellen
- Ohne Barrieren zu Fuß gehen
 - Schaffung zusammenhängender FußgängerInnenbereiche und großer autofreier Viertel, vor allem in den Kernzonen der Bezirke mit großem FußgängerInnenaufkommen (Einkaufsstraßen), in Gebieten mit sensiblen Nutzungen (z.B. Schulen, Altenheime, Krankenhäuser, Erholungszonen) und insbesondere bei neu entwickelten Stadtvierteln. Bei der Einrichtung von FußgängerInnenzonen ist darauf zu achten, dass diese für den Radverkehr durchlässig bleiben.
 - Mindest-Gehsteigbreite von 2 m, als Regelbreite sind 2,5 m anzustreben. Können diese Breiten nicht eingehalten werden, muss auf Stellplätze verzichtet bzw. die Fahrbahn entsprechend verschmälert werden oder die Straße zum FußgängerInnenbereich umgewandelt werden (als FußgängerInnenzone, Wohnstraße oder Begegnungszone)..
 - Anordnung von Verkehrszeichen an der Gehsteigkante, jedenfalls nicht weiter als 30 cm von der Gehsteigkante entfernt
 - Barrieren und erzwungene Umwege (Über-, Unterführungen, Absperrgitter, etc.) sollten aufgelassen werden und oberirdische Querungsmöglichkeiten eingerichtet werden. Zusätzlich soll durch eine Änderung der StVO das Queren von Straßen im Ortsgebiet für FußgängerInnen generell erlaubt werden.
 - Hindernisse, die den Bewegungsraum der FußgängerInnen zusätzlich einschränken (z.B. Verkehrszeichen, Mülltonnen,...) sind vom Gehweg weg zu verlegen
 - Freihalten der 5m-Bereiche vor Kreuzungen und Zebrastreifen, sowie Beseitigung des Gehsteigparkens durch verschärfte Kontrolle
 - Erarbeitung und Umsetzung von Bezirksplänen zur Attraktivierung des FußgängerInnenverkehrs unter Einbeziehung der Bevölkerung
 - Verlegung der Gehsteigradwege auf die Fahrbahn und Verlegung von Radabstellanlagen in die Parkspur
 - Verstärkter Bau von Kinderwagen- bzw. Rollstuhlrampen
 - Verbesserte Orientierung für mobilitätseingeschränkte Personen
 - Beiziehung von Fachleuten der Behindertenorganisationen bei der Erstellung von Planungsrichtlinien und großen öffentlichen Bauvorhaben,

- Erleichterung der Überwindung von Höhenunterschieden z.B. durch Rampen, Liftanlagen bei öffentlichen Verkehrsmitteln,
- 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
- Taktile und akustische Informationen im Straßenraum (Straßenschilder) z. B. Infopoints, Talking Signs, sprechende FußgängerInnenanmeldetableaus etc.
- Grundsätzlich sollen die für eine behindertengerechte Planung relevanten Normen (ÖNORMEN V 2100–2106) umgesetzt werden.

4.2. Attraktivierung des Radverkehrs

AUSGANGSLAGE

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (modal split) pendelt schon lange bei 3-6%. Die Radanteile in vergleichbaren bzw. vorbildlichen Städten - Graz 13%, München 15%, Salzburg 19% - bestätigen auch für Wien ein höheres Potential. Als Ziel ist daher ein Radanteil von 8% für 2010 und von 10% bis 2015 anzustreben.

In Wien sind 7% aller Autofahrten kürzer als einen Kilometer, 30% kürzer als drei Kilometer und 50% kürzer als fünf Kilometer. Gerade im innerstädtischen Verkehr hätte Radfahren daher besonders großes Potenzial. Doch Wien liegt, was die Nutzung des Fahrrads als umweltfreundliches Transportmittel anlangt, im internationalen Vergleich im hintersten Drittel.

Bis 2003 lag das Radverkehrsnetz in der alleinigen Kompetenz der Bezirke. Das führte mehr oder weniger zu einem Stillstand in der Radverkehrspolitik, da der Radverkehr für viele EntscheidungsträgerInnen in den Bezirken einen geringeren Stellenwert als der Autoverkehr bzw. die Parkplätze hat. Die Rezentralisierung des Hauptradroutennetzes 2003 war ein wichtiger Schritt, um diese Fehlentwicklung zu beheben. Dennoch ist es wichtig, das Mitwirkungsrecht der Bezirke zu erhalten.

Die Mängel im Radverkehr, die die Benutzung des Rades nicht gerade attraktiver machen, sind vielschichtig.

- Das Fahrrad ist weder im Bewusstsein der Bevölkerung noch in der Wiener Verkehrsplanung als Verkehrsmittel für das ganze Jahr verankert.
- Trotz Ausbau des Radwegenetzes in Wien in den letzten Jahren ist es oft noch Stückwerk. Wichtige Verbindungen auf stärker befahrenen Straßen (z.B. Karlsplatz) fehlen. Die Dichte von Radverkehrsanlagen im Nebenstraßennetz ist stark von den einzelnen Bezirken abhängig. So

kritisierte z.B. erst Anfang 2007 das Kontrollamt das zu gering ausgebaute Radverkehrsnetz der Bezirke 16 - 18.

- Viele derzeit bestehende Radwege (auch solche, die erst vor kurzem errichtet wurden, wie z.B. in der Unteren Donaustraße oder in der Wiedner Hauptstraße) sind zu schmal und kurvig, der Abstand zu Hindernissen (Lichtmasten etc.) ist gering und sie werden auf Kosten des Gehsteigs errichtet.
- Bei vielen Einbahnen im Nebenstraßennetz ist das Radfahren gegen die Einbahn noch immer nicht erlaubt, obwohl das eine Zielsetzung des Masterplans Verkehr 2003 ist. Das Problem liegt darin, dass die Umsetzung dieser Regelung in die Entscheidungskompetenz der Bezirke fällt und aus dem Bezirksbudget bezahlt werden muss, die Bezirke diese Vorgabe aber in unterschiedlichem Ausmaß erfüllen. Umweltminister Pröll hat sogar eine StVO-Änderung angekündigt, die die prinzipielle Öffnung von Einbahnen fürs Radfahren (mit Ausnahmen) vorsieht. Dies ist natürlich die beste, klarste und effizienteste Lösung, doch leider ist Minister Pröll in der Umsetzung seiner eigenen Vorschläge säumig.
- Es gibt sowohl zu wenig Radabstellanlagen als auch teilweise zu wenig Ständer an stark frequentierten öffentlichen Orten und in Wohnhäusern. Oft werden Radständer am Gehsteig zu Lasten der FußgängerInnen errichtet.
- Die Straßenverkehrsordnung (StVO) verpflichtet zur Benutzung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen ("Radwegbenutzungspflicht"). Es gibt aber unterschiedliche Arten von RadfahrerInnen. Das Spektrum reicht von vorsichtigen GelegenheitsradfahrerInnen (u.a. mit Kindern) bis zu erfahrenen AlltagsradlerInnen, die v.a. rasch vorankommen wollen. Insbesondere für letztere Gruppe sind viele bestehende Radverkehrsanlagen in Wien oft keine gleichwertige Alternative zur Benutzung der Fahrbahn. Für sie stellt die Verpflichtung zur Benutzung der Radwege eine massive Einschränkung dar. Vor diesem Hintergrund sollte eine Wahlmöglichkeit anstelle des Zwangs zur Benutzung der Radwege treten.

GRÜNE POSITION UND FORDERUNGEN

Radfahren bietet eine Menge von individuellen und allgemeinen Vorteilen. Radfahren ist billig, benötigt wenig Verkehrsfläche und trägt zu einer Verringerung der Staubbildung und Luftbelastung bei. Mangelnde Sicherheit und das Fehlen eines durchgängigen Radwegenetzes in der Stadt halten viele Menschen davon ab, das Rad zu benutzen. Deshalb muss die Priorität auf die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende im Straßenverkehr gelegt werden.

Die Reduktion von Volumen und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs ist ein wichtiger Schritt zu mehr objektiver Sicherheit und größerem subjektivem Sicherheitsgefühl, die Entschärfung von Konfliktsituationen durch umsichtige Planung ebenso. Tempo 30 muss zur Regel werden. Eine Temporeduktion des mobilen Individualverkehrs macht das Radfahren automatisch wesentlich sicherer und komfortabler. Und das bei geringsten Kosten und rascher Umsetzbarkeit.

Oberstes Ziel einer Radverkehrsanlage muss die Verkehrssicherheit der RadfahrerInnen sein. Zweite Priorität hat die Gewährleistung des raschen, umwegfreien und ungehinderten Vorwärtkommens der RadfahrerInnen. Schlecht angelegte Radverkehrsanlagen erzeugen immer wieder Konflikte zwischen FußgängerInnen, AutofahrerInnen und RadfahrerInnen. Radfahren darf nicht auf Kosten der FußgängerInnen gehen oder umgekehrt. Potenzielle und tatsächliche Konfliktbereiche auf Gehsteigen und Radwegen müssen sofort beseitigt werden.

Folgende Prämissen müssen bei der Anlage einer Radverkehrsanlage berücksichtigt werden:

- Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und gehört daher auf eine Fahrbahn.
- RadfahrerInnen sind umwegempfindlicher als der motorisierte Individualverkehr.
- Das Fahrrad ist ein Alltags-Verkehrsmittel für das ganze Jahr.

Maßnahmen

- Verbesserung der Qualität und Sicherheit der Radverkehrsanlagen: z.B. Verbreiterung, keine Radwege auf Gehsteigen, keine einseitigen Zweirichtungsradswege (außer Wiental, Westgürtel, Donaukanal), Ausleitung der Radwege vor Kreuzungen auf die Fahrbahn, benutzerfreundliches Beschilderungssystem von Radrouten
- Ausbau der Radverkehrsanlagen.
Vor allem großzügige Lösungen für wichtige Lückenschlüsse:
 - Ringradweg neu konzipieren
 - Durchfahrt durch die Innere Stadt auf allen Relationen
 - Verbindung Karlsplatz - 2er-Linie
 - Wiental-Radweg im Flussbett
- Bessere Pflege der Radverkehrsanlagen. Z.B. häufigere Erneuerung der Bodenmarkierungen, keine Salzstreuung auf Radwegen und adäquate Baustellenumleitungen für den Radverkehr
- Vermehrter Einsatz von Rad- und Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn anstelle baulich getrennter Radwege. Sie sind nicht nur schneller und billiger herstellbar, sie sind an Kreuzungen auch potenziell weniger konfliktrichtig als Radwege. 'Aufgeblasene Mehrzweckstreifen' und vorgezogene Haltelinien bei Kreuzungen um Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr und geradeausfahrenden RadfahrerInnen zu verringern.
- Befahrung von FußgängerInnenzonen analog Tuchlauben vermehrt ermöglichen (bei absolutem Vorrang für FußgängerInnen).
- Fahren gegen die Einbahn ermöglichen
 - Sofortige Öffnung aller Einbahnen im Nebenstraßennetz. (bei geeignetem Straßenquerschnitt)

- Überprüfung aller übrigen Einbahnen im Nebenstraßennetz, durch welche Maßnahmen eine Einbahnöffnung für RadfahrerInnen möglich ist (z.B. Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen, Rückwidmung von Schrägpark- in Längsparkordnung).
 - Dort, wo eine Öffnung möglich ist, sollte sie verpflichtend von der Stadt Wien vorgeschrieben und auch finanziell gefördert werden.
- Flächendeckend und genügend Radabstellplätze schaffen - auf der Straße (Parkspur) und nicht auf dem Gehsteig
 - v. a. bei Kinos, Restaurants, Schulen, Knotenpunkten von öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike&Ride)
 - Schaffung gesicherter (versperrbarer, diebstahls- und witterungsgeschützter) Fahrradabstellanlagen an U- und S-Bahnstationen („Fahrradboxen“).
 - Verpflichtende Mindestanzahl für Radabstellanlagen in oder bei Wohn- und Bürohäusern, öffentlichen Gebäuden und Betriebsgebäuden bei Neu-, Zu- und Umbauten festlegen.
 - Schaffung von neuen Radabstellanlagen (vorzugsweise ebenerdig, wettergeschützt und vandalismussicher) bei Sanierungen von Althäusern und Wohnhausanlagen.
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht
- Image- und Infokampagne über die Vorteile des Radfahrens durch die Stadt Wien

4.3. Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs

AUSGANGSLAGE

Wien besitzt im Vergleich zu anderen Städten eine gute Ausgangsposition, was die Tarif- und Netzgestaltung (ein noch immer dichtes Tramnetz) und die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel betrifft. Der Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen (modal split) des öffentlichen Verkehrs liegt bei 34%. Pro EinwohnerIn und Jahr sind das 314 Fahrten. Öffentliche Verkehrsmittel werden von Frauen häufiger genutzt als von Männern (38 zu 30%). Die Verkehrsmittelwahl von Männern und Frauen weist generell große Unterschiede auf. Frauen gehen häufiger zu Fuß (31 gegenüber 23% bei Männern) und fahren nur halb so oft mit dem PKW wie Männer (17 zu 36%).³

Die beliebteste Form des öffentlichen Verkehrs ist in Wien die U-Bahn. U-Bahnen haben den Vorteil, dass sie die rasche Überwindung großer Entfernungen ermöglichen und sehr leistungsfähig sind. Sie sind für den überregionalen Verkehr wichtig. Straßenbahnen und Busse hingegen erfüllen zusätzlich wichtige Funktionen für die kleinräumige Feinverteilung im lokalen Bereich und für die Nahversorgung.

³ Socialdata 2003: Mobilität in Wien – Kennzahlen, Einschätzungen, Chancen für Verkehrsverhalten.

Im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln werden mit Abstand die größten Geldmittel in den U-Bahnbau gesteckt. Der U-Bahnbau geht jedoch zu Lasten des öffentlichen Oberflächenverkehrs. Linieneinstellungen im Zuge der Erweiterung des U-Bahnnetzes mit vermehrtem Umsteigezwang sind nicht akzeptabel und nachteilig für den öffentlichen Verkehr in Wien. Das Zerreißen des Tramnetzes im Zuge des U-Bahnbaus ist verkehrspolitisch kontraproduktiv und verschlechtert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch häufigeres Umsteigen, längere Fußwege etc. Insgesamt herrscht beim öffentlichen Oberflächenverkehr Stagnation im Angebot und bei der Qualität. Diese Mängel drücken sich in fehlenden Netzerweiterungen, langen Intervallen, schleppender Einführung der Bevorrangung öffentlicher Verkehrsmittel, einem zu langsamen Umstieg auf Niederflurfahrzeuge usw. aus. Ein gut ausgebauter öffentlicher Oberflächenverkehr ist in der Stadt auch parallel zu U-Bahnlinien für eine attraktive Feinerschließung sinnvoll.

Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs in der Stadtperipherie lässt teilweise zu wünschen übrig. Das betrifft sowohl die Außenabschnitte der U-Bahn als auch Buslinien. Anrufsammeltaxis wurden in Wien meistens leider nicht als Ergänzung des öffentlichen Oberflächenverkehrs eingeführt, sondern als Ersatz bestehender Buslinien. Dies hat zu katastrophalen Auswirkungen auf Bedienungsqualität und Fahrgastzahlen geführt.

Mitverantwortlich für die Mängel im öffentlichen Verkehr ist die Konstruktion seiner Organisation. Die Stadt Wien hat Verkehrsdiensteverträge mit den Wiener Linien und der ÖBB abgeschlossen. Diese Verträge beinhalten lediglich eine Festschreibung des Status quo ohne ausreichende Sicherstellung von verbindlichen Qualitätskriterien. Feststellbar sind in der Realität z.B. Haltestellenschließungen durch die ÖBB oder schleichende Reduktion von Angeboten im öffentlichen Oberflächenverkehr durch die Wiener Linien.

Die Wiener Linien GesmbH gehört zwar zu 100% der Stadt Wien, es sind aber durch die Ausgliederung die Gestaltungs- und Kontrollmöglichkeiten durch den Gemeinderat nicht mehr gegeben. Einfluss auf die Entscheidungen der Wiener Linien hat damit nur die Landesregierung, sprich die SPÖ. Die Wiener Linien agieren quasi als de facto-Magistratsabteilung ohne Rechenschaftspflicht an den Gemeinderat. Betriebliche Verbesserungsvorschläge werden von den Wiener Linien mit dem Hinweis auf ihre betriebswirtschaftlichen Vorgaben meist abgelehnt. So lange die Wiener Linien als private GesmbH die letzte Instanz für den Öffentlichen Verkehr in der Wiener Verkehrspolitik sind, sind volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch sinnvolle Verbesserungen nur schwer durchzusetzen.

Deshalb ist es notwendig, dass die Entscheidungen im öffentlichen Verkehr über Investitionen und wichtige Organisationsfragen von Fachabteilungen im Wiener Magistrat vorbereitet und von den zuständigen PolitikerInnen getroffen werden. Die Rolle der Wiener Linien GesmbH soll sich - neben beratender Tätigkeit - auf den operativen Teil des öffentlichen Verkehrs beschränken.

GRÜNE POSITION UND FORDERUNGEN

Der öffentliche Personennahverkehr dient breiten gesellschaftlichen Zielen, weshalb er in öffentlicher Verantwortung bleiben, allen Menschen zugänglich sein und ein qualitativ hochwertiges Niveau aufweisen muss. Die Organisation des ÖPNV muss folgende Kriterien erfüllen:

- Vorgabe der Zielsetzungen durch die politischen EntscheidungsträgerInnen

- Gemeinwohlorientierung statt ausschließlicher Orientierung an betriebswirtschaftlicher Effizienz
- Qualitätssicherung der Dienstleistung

Die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr müssen verbessert werden, damit mehr Menschen vom Auto auf diesen umsteigen. Ein Verkauf von Linien(netzen) bzw. Privatisierung des ÖPNV kann diese Ziele nicht erfüllen. Der öffentliche Verkehr muss sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren und nicht nur an den Vorstellungen der Wiener Linien bzw. deren Budgetvorgaben. Eine optimale Organisation des ÖPNV führt zu mehr Angebot und höherer Qualität. Die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sollen primär dazu benutzt werden, um "kleine" wirksame Maßnahmen (siehe unten) zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren. Der Verzicht auf große Prestigeprojekte würde dafür viel Geld freimachen.

Damit die Verlagerung vom Kfz-Verkehr aber auch gelingt, muss die städtische Verkehrspolitik ihre Priorität für den öffentlichen Verkehr endlich auch im Straßenraum in die Tat umsetzen und die finanzielle, rechtliche und organisatorische Bevorzugung des Kfz-Verkehrs beenden. Wesentlicher Ansatzpunkt für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sind Maßnahmen zur Verbesserung der Benützung. Mittelfristiges Ziel ist es, von allen Teilen der Stadt das Stadtzentrum in höchstens 35 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Maßnahmen

- Mehr Komfort beim öffentlichen Verkehr
 - Optimale Abstimmung aller Umsteigewege und Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel aufeinander sowie Verdichtung der Intervalle
 - Alle Haltestellen und Fahrzeuge müssen leicht, gefahrlos und barrierefrei zugänglich sein, Haltestellen sind mit Wartehäuschen, Sitzmöglichkeiten und Fahrgastinformationen auszurüsten. Am besten ist das Vorziehen des Gehsteigs in Form eines Haltestellenkaps. Allerdings kann diese Maßnahme nicht überall angewendet werden und sie verringert die Verkehrssicherheit von RadfahrerInnen. Deshalb müssen verkehrsorganisatorische oder technische Lösungen gefunden werden, die sowohl für RadfahrerInnen als auch für die Fahrgäste vertretbar sind. Die wirksamste und sofort realisierbare Maßnahme zur sicheren Erreichbarkeit von Tram und Bus ist die Streichung der Erlaubnis für Kfz-Lenker zum "Vorbeifahren im Schritttempo" und stattdessen ein klares Verbot des Rechtsvorbeifahrens an in einer Haltestelle stehenden Tram und Bussen.
 - Möglichkeiten der Kombination öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad müssen erweitert und erleichtert werden. Erleichterungen bei der Mitnahme des Rads in den Öffis und mehr - auch gesicherte - Radabstellanlagen bei den Verkehrsknotenpunkten.
 - Tram statt Bus: Eine Straßenbahn hat gegenüber einem Bus einige Vorteile: höhere Kapazität, mehr Türen, ruck- und stoßfreie Fahrt, regelmäßiger Intervalle durch geringere Staugefahr. Deshalb sollen besonders stark frequentierte Buslinien auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden (z.B. 13A → 13er).
- Verbesserung von Infrastruktur und rollendem Material

- Minimierung des Umsteigezwanges durch Wiederherstellung bzw. Schaffung von Durchgangslinien bei Tram und Bus. Verknüpfung von radialen Linien (z.B. Linie 21) mit anderen radialen Linien über den Ring oder durch eine unterirdische Citytram (Verbindung der Linien vom Schottentor mit den Linien aus der Wiedner Hauptstraße)
 - Alle Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr sollten der Technologie "Niederflur" entsprechen, als Sofortmaßnahme sollten bestehende Fahrzeuge, wenn möglich mit Niederflur-Teilen nachgerüstet werden, z.B. Niederflur-Mittelteile für Trams
 - Die im Masterplan Verkehr vorgesehenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz müssen zügig realisiert werden. Weitere Ausbauten sollten mittelfristig geprüft werden.
 - Forcierter Ausbau des Schnellbahnnetzes, welcher meist auf bereits vorhandenen, aber zu wenig genutzten Trassen (z.B. Donauuferbahn, Verbindungsbahn, Donauländebahn) relativ kostengünstig gestaltet werden kann. Einbeziehung von Regionalbahnen im Wiener Umland ins Schnellbahnnetz.
 - Entsprechend international bewährten Vorbildern sollten intermodale Schienenverkehrssysteme eingeführt werden, das sind Straßen- und U-Bahnen, die auf das Schnellbahn- oder Regionalbahnnetz übergehen und umgekehrt (z.B. Verknüpfung U6/Badner Bahn oder Schnellstraßenbahn von Großenzersdorf zum Flughafen Aspern mit Anschluss an die S80 - "Eßling-Express")
 - Netzergänzungen/Netzerweiterungen der U-Bahn, wenn sie sich nach sozialen und ökologischen Kriterien als sinnvoll erweisen. Jedenfalls aber unter Beibehaltung parallel führender öffentlicher Oberflächenverkehre.
- Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel
 - Umfassende Beschleunigung der Tram- und Buslinien sowie uneingeschränkter Vorrang für den öffentlichen Verkehr z.B. durch Vorrang bei allen Ampeln, eigene Tram- und Busspuren
- Optimale Qualität beim öffentlichen Verkehr erreichen
 - Neuverhandlung der Verkehrsdienstverträge der Stadt Wien mit den Wiener Linien und der ÖBB, um durch eine Erweiterung des Angebots eine Attraktivierung des ÖV-Netzes zu erreichen und Qualitätsstandards inkl. wirksamer Sanktionsmechanismen bei Nichteinhaltung zu verankern
 - Sicherstellung einer optimalen Qualität bei der Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch verkehrsdienstleisterübergreifende, demokratisch kontrollierte Planung und Qualitätskontrolle unter Beteiligung der Bevölkerung (inkl. unternehmensunabhängige Fahrgastbeiräte mit Entscheidungskompetenz)
- Verlagerung von Güter- und Reisebusverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel
 - Zur Reduktion des innerstädtischen LKW-Verkehrs Güterverkehr auf Straßenbahnen verlagern ("Güter-Bim")
 - Abtransport von Aushubmaterial bei Großbaustellen mittels Güterzügen

- Forcierung von Güter-Anschlußbahnen
 - Touristenbim statt Buswahn: Positionierung der Touristenbim als interessantes, traditionsreiches und bequemes Fahrerlebnis durch Wien
- Einsatz neuester Umwelttechnologie
 - Lärmverminderung beim Schienenverkehr (z.B. durch Flüsterschwellen, Lärmschutzwände und leisen Fahrzeugen)
 - Drastische Reduktion der Abgase von Bussen (durch Flüssiggasantrieb auf allen Buslinien)
- Alle Großveranstaltungen (z.B. kultureller oder sportlicher Art) sollten mit einer Kostenbeteiligung des Veranstalters bei den Verkehrsbetrieben und der Ausgabe einer "Kombi-Karte" (Fahr- und Eintrittskarte) verknüpft werden.
- Eigene Magistratsabteilung für den öffentlichen Verkehr, die für strategische und planerische Fragen des öffentlichen Verkehrs zuständig ist und unter Einbeziehung wesentlicher AkteurInnen (z.B. Wiener Linien, Bevölkerung) Entscheidungsgrundlagen für die Politik aufbereitet
- Sicherstellung ausreichender Finanzmittel zur Erreichung der hier genannten Ziele, u.a. durch Querfinanzierung aus Parkometerabgabe, Citymaut oder einer Klimaabgabe.
- BenutzerInnenfreundlichere und sozialere Tarifgestaltung:
 - Wiener AktivPass für Öffis & Co: Der Wiener AktivPass gewährt ökonomisch benachteiligten Menschen in Wien Ermäßigungen bei Eintritten bzw. Gebühren für soziale bzw. kulturelle Einrichtungen, Weiterbildungsangebote und öffentlichen Verkehrsmittel. Je nach Einkommenshöhe Halbp reis oder Nulltarif.
 - Tarife für Lehrlinge, StudentInnen, Zivil- und Grundwehrdiener: Angleichung an das Modell für SchülerInnen.
 - Halbjahreskarte: Eine Netzkarte für das Winterhalbjahr kommt v.a. RadlerInnen zugute, die im Sommer seltener Öffis benützen.
 - Rücknahme der Tariferhöhung vom 1.6.2007. Einführung eines neuen Tarifmodells, das auf den Kosten von 1 Euro/Fahrt aufgebaut ist ("Öko-Tarif").

4.4. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

AUSGANGSLAGE

Wesentlicher Verursacher von Verkehrs- und Umweltproblemen in der Stadt ist der motorisierte Individualverkehr. Der Autoverkehr wächst von Jahr zu Jahr und nimmt den übrigen VerkehrsteilnehmerInnen Platz weg. Der Verkehr in Wien wird nicht nur von seinen BewohnerInnen erzeugt, sondern auch von den PendlerInnen aus dem Umland. Zwischen diesen beiden Gruppen gibt es diametral gegensätzliche Tendenzen bei der Verkehrsmittelwahl. Die WienerInnen benützen zu 65% umweltfreundliche und öffentliche Verkehrsmittel und nur zu etwa einem Drittel den motorisierten Individualverkehr. Dem gegenüber kommen EinpendlerInnen zu 65% mit dem Auto nach Wien und nur zu 35% benützen sie die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Laut einer im Auftrag der Gemeinde Wien durchgeführten Studie⁴ liegt das Verlagerungspotenzial des Autoverkehrs zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten in Wien bei etwa 55%. Bei diesen Pkw-Fahrten in Wien liegt kein Sachzwang zur Pkw-Nutzung vor und es ist mindestens eine gleichwertige Alternative im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, zu Fuß, mit dem Rad) vorhanden. Die Fahrt mit dem Auto erfolgt ausschließlich aus subjektiven Gründen. Das bedeutet, dass die Hälfte der Autofahrten in der Stadt ohne unzumutbaren Komfortverlust vermieden oder auf alternative Verkehrsmittel verlagert werden könnten. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung stellen somit die bei weitem effektivsten und effizientesten Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt dar.

Ein großer Teil dieses Verlagerungspotentials kann z.B. durch die Beseitigung von Informationsdefiziten, Akzeptanzproblemen, Vorurteilen und "Verhaltensverkrustungen" (= Soft Policies) ausgeschöpft werden. Ein weiterer Teil dieses Potentials kann durch lenkungspolitische Maßnahmen (z.B. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Aufhebung der Stellplatzverpflichtung, Citymaut) oder infrastrukturelle Maßnahmen (Linienweiterungen, geringere Stationsabstände und kürzere Intervalle im ÖV, Lückenschlüsse im Radverkehr und attraktivere Gehrelationen) mobilisiert werden. Bisher hat es die Stadt Wien jedenfalls verabsäumt, das Verlagerungspotenzial vom Autoverkehr auf umweltverträgliche Verkehrsformen auszuschöpfen.

Die Politik der Stadt Wien ist vielmehr darauf ausgerichtet, neue Straßen (s. Kasten) zu bauen, die Hunderte Millionen an Steuergeldern verschlingen, die dann für die Förderung und Attraktivierung umweltverträglicher Verkehrsformen fehlen. Oder es werden die Fahrstreifenbreiten an die Fahrdynamik bei hohen Geschwindigkeiten angepasst, was zur Folge hat, dass noch schneller gefahren wird. Durch die zu breiten Fahrstreifen bleibt häufig kein Platz für zumindest ausreichend breite Gehsteige oder Radfahranlagen. Von dem, was sich die Stadt Wien selbst in ihrem Verkehrskonzept als Ziele gesetzt hat, ist sie meilenweit entfernt.

⁴ Die nachfolgenden Informationen stammen aus: Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung (2003): Mobilität in Wien – Kennzahlen, Einschätzungen, Chancen für Verhaltensänderungen, 20, 25.

Von der Stadt Wien geplante Aus- bzw. Neubauten von hochrangigen Landesstraßen:

- B14 - Westspange Rannersdorf, zwischen der S1-Anschlussstelle Rannersdorf und der Simmeringer Hauptstraße
- B221: Niveaufreimachung des Kreuzungsbereiches Landstraßer Gürtel/Landstraßer Hauptstraße und Ausbau des Südgürtels.
- B224: Neubau zwischen Wiental und Gürtel in Form einer niveaufreien Querung des Westbahnhofgeländes (Linke Wienzeile – Winkelmannstraße – Felberstraße - Gürtel)
- B225: Öffnung der gesperrten A23-Anschlußstelle Simmering mit Anschluss an die Bitterlichstraße und Weiterführung bis Weichseltalweg/Simmeringer Hauptstraße.
- B229: Ausbau der Tangentialverbindung von Brünner Straße zur Wagramer Straße (Shuttleworthstraße - Siemensstraße - Julius-Ficker-Straße)
- B232: Neubau im Abschnitt B3-Satzingerweg – Stammersdorfer Straße.

Agro- und alternative Treibstoffe

Nicht zu Letzt auf Grund der Debatten über steigende Ölpreise und den Ausstoß von Schadstoffen und klimarelevanten Gasen durch den Autoverkehr gerät der Einsatz von alternativen Kraftstoffen als Lösungsmöglichkeit immer mehr in den Mittelpunkt öffentlicher Diskussionen.

Derzeit wird Erdgas als eine mögliche Alternative gehandelt. Aufgrund der geringeren CO₂-Emissionen (ca. minus 25%) im Gegensatz zu herkömmlichen Treibstoffen und der geringeren Emissionen an Schwefeldioxid und Russpartikel ist Erdgas sicher umweltverträglicher als Benzin und Diesel. Erdgasautos können jedoch nur eine Übergangslösung sein, da es sich bei Erdgas um einen nicht erneuerbaren Energieträger handelt. Insbesondere im kommunalen Bereich stellt Biogas eine interessante Alternative dar. Es entsteht bei der Vergärung von Energiepflanzen, Gülle oder anderen organischen Reststoffen.

Biotreibstoffe der zweiten Generation reduzieren die Treibhausgasemissionen um bis zu 80%. Darunter fallen synthetische Treibstoffe (z.B. Biomethanol, Bio-Dimethylether, Fischer-Tropsch-Diesel, synthetisches Erdgas) sowie hydrothermisch aus Biomasse gewonnene Treibstoffe.

Bei biogen erzeugtem Öko-Wasserstoff und „sonnenstrom-betriebenen“ Elektrofahrzeugen liegen die Reduktionspotentiale von Treibhausgasemissionen ebenfalls bei ca. 80%.

Eine Zukunftsvariante stellt die Ganzpflanzennutzung bei der Herstellung von Biomasse zu Flüssig-Kraftstoffen („biomass to liquid“) dar. In einem zweistufigen Verfahren wird Biomasse (z.B. Restholz, Stroh oder Ganzpflanzen) mit Hilfe entsprechender Synthesen in einen Kraftstoff umgewandelt. Dieser verfügt über sehr gute Verbrennungseigenschaften und ist deutlich schadstoffärmer als fossile Treibstoffe.

Agrotreibstoffe wie Biodiesel und Bioethanol, die bereits in großen Mengen verfügbar sind, werden derzeit von der Politik als wichtigste Alternativtreibstoffe zur Verringerung von Erdölabhängigkeit und Treibhausgasemissionen bezeichnet. Die derzeitige Praxis zur Gewinnung von Biodiesel und Bioethanol aus nachwachsenden Rohstoffen hat jedoch erhebliche Nachteile bzw. schafft neue ökologische

Probleme. Der Anbau von Pflanzen in Monokulturen (z.B. Palmöl und Zuckerrohr), die Abholzung des Regenwaldes, Düngemiteleinsatz, Verdrängung von Anbauflächen für Lebensmittel insbesondere in Entwicklungsländern, Transportwege für alternative Treibstoffe, die aus Entwicklungsländern stammen usw. verschlechtern die Ökobilanz des jeweiligen Kraftstoffes und stellen somit keine nachhaltigen Lösungen dar. Wenn Agrotreibstoffe forciert werden, muss der gesamte Prozess vom Anbau der Pflanzen bis zum Verbrauch unter ökologischen und nachhaltigen Gesichtspunkten erfolgen.

Reform von Pendlerpauschale und Kilometergeld

Pendlerpauschale und Kilometergeld sind zwei verkehrsrelevante Maßnahmen in Österreich, die kontraproduktiv für die Umwelt sind, da sie den motorisierten Individualverkehr bevorzugen. PendlerInnen können – je nach Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort und je nach Zumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel – eine Pendlerpauschale steuerlich absetzen. In der derzeitigen Regelung, die je nach Zumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel eine kleine bzw. bei Unzumutbarkeit eine große Pendlerpauschale vorsieht, werden Bahn- und BuspendlerInnen bei gleicher Entfernung benachteiligt. Wer sich umweltfreundlich verhält, wird also bestraft statt gerecht gefördert. Daher fordern die Grünen, die Höhe der Pendlerpauschale bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und bei Pkw-Benutzung anzugleichen und sie mit Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr zu verknüpfen. Auch aus einer sozialen Perspektive ist die Reform der Pendlerpauschale notwendig. Menschen mit geringem Einkommen, die kaum oder keine Steuern bezahlen, können keine Pendlerpauschale absetzen. Fallen keine Steuern an, kann die Pendlerpauschale nicht abgezogen werden, ausbezahlt wird sie nicht. Daher muss die durch die derzeitige steuerliche Gestaltung gegebene Benachteiligung von WenigverdienerInnen sowie von Fahrgemeinschaften gänzlich aufgehoben werden. So wie die Pendlerpauschale derzeit konzipiert ist, unterstützt sie den Trend zur Zersiedelung des ländlichen Raumes und der immer längeren Pendlerdistanzen aufgrund der Wohnsitzwahl fernab städtischer Zentren oder industrieller Zonen.

Für berufsbezogene Fahrten ist durch die Regelung des Kilometergeldes die pauschalierte Absetzbarkeit der Kosten mit dem Pkw höher als wenn diese Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Die Verwendung des Pkws für Dienstreisen und damit die Absetzbarkeit in Form des Kilometergeldes ist auch zulässig, wenn öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Für eine dienstliche Fahrt z.B. von Wien nach Salzburg und retour wird im Falle der Benützung des Zuges der Fahrpreis ersetzt (ca. € 88), bei Verwendung des Autos kann an Kilometergeld ca. € 230 geltend gemacht werden. Da diese Regelung den motorisierten Individualverkehr gegenüber umweltverträglicheren Verkehrsarten unterstützt, muss der km-Geld-Satz sowohl für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch für Autofahren vereinheitlicht werden.

GRÜNE POSITION UND FORDERUNGEN

In der städtischen Mobilität soll der Autoverkehr ebenso seinen Platz haben wie alle anderen Verkehrsformen auch, ohne jedoch auf deren Kosten zu gehen. Wir sind der Meinung, dass weniger Autoverkehr mehr Mobilität für alle bedeutet. Deshalb wird ganz Wien Umweltzone nach Berliner Vorbild. „Stinker“, „Feinstaubdreckschleudern“ und sehr laute Fahrzeuge haben keinen Platz in der Stadt. Weniger Autos reduzieren die Probleme von Staus, Ozon, Abgasen usw. und schaffen bessere Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr, für Einsatzfahrzeuge, für den öffentlichen Verkehr usw. Der Bau neuer Straßen, der von der Stadt Wien geplant ist, ist aus Grüner Sicht nicht zielführend. Unzählige Studien belegen,

dass neue Straßen mehr Autoverkehr bedeuten und bald wieder die alten Stau- und Umweltprobleme auf noch höherem Belastungsniveau bestehen.

Um den Verzicht aufs Auto in der Stadt zu erleichtern und voranzutreiben, muss der öffentliche Verkehr zur attraktiven Alternative werden. Stadtteile müssen deshalb im Rahmen der Stadtplanung so gestaltet werden, dass Leben, Wohnen, Arbeiten und Einkaufen ohne die Benutzung des Autos möglich wird. Zur Erreichung des Grünen Ziels einer Stadt der kurzen Wege ist eine koordinierte Verkehrs- und Stadtplanung notwendig. Will man stadt- und umweltverträglichen Verkehr etablieren, ist es unumgänglich mit den Maßnahmen beim Umweltverbund zu beginnen und anschließend zu prüfen, ob dann noch ein weiterer Straßenausbau notwendig und sinnvoll ist. Die derzeitige Praxis ist genau umgekehrt. Eine andere Platzaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes ist vorzunehmen.

Beim - nach Vermeidung und Verlagerung verbleibenden - Autoverkehr stellt der Fahrstil jedes/r Einzelnen eine der größten Energieeffizienzreserven dar. Bis zu 25% des Verbrauchs lassen sich durch eine effiziente Fahrweise einsparen. Der Ausstoß von Schadstoffen und klimarelevanten Gasen ist aber nicht der einzige Nachteil des Autoverkehrs. Durch den Einsatz von alternativen Kraftstoffen, der derzeit massiv vorangetrieben wird, werden die Problemkreise Verkehrssicherheit, Lärm, hohe Inanspruchnahme des öffentlichen Raums und Naturverbrauch nicht tangiert. Dennoch ist es wichtig, das Problem der Verbrennungsprodukte aus den Kfz-Motoren neben Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Fahrten auch durch abgasärmere technische Lösungen zu reduzieren. Massive Verkehrsvermeidung aber auch der Einsatz von Biotreibstoffen der zweiten Generation, Biogas und biogen erzeugter Öko-Wasserstoff können zur Verringerung dieser Abhängigkeit einen wichtigen Beitrag leisten, wenn sie insgesamt eine positive Öko-Bilanz aufweisen.

Maßnahmen

- Verkehrsvermeidungsmaßnahmen

a) "Sanfte" Mobilitätsmaßnahmen:

- Aufklärungskampagnen/Werbemaßnahmen zu Gunsten des Umweltverbundes
- Mobilitätsmanagement
Aufbau einer Mobilitätszentrale Wien analog zum Grazer Modell (www.mobilzentral.at): Dazu zählt eine schnelle und unkomplizierte Fahrplanabfrage, eine einfache Buchung von Car-sharing-Autos und eine individuelle Mobilitätsberatung. Das betriebliche Mobilitätsmanagement soll durch die Stadt Wien ebenfalls gefördert werden.

b) fiskal- und lenkungspolitische Maßnahmen

- Öko-soziale Steuerreform inklusive Einführung eines Umweltbonus (Steuerliche Bevorzugung von BenutzerInnen des Umweltverbundes)
- Reform von Kilometergeld und Pendlerpauschale
- Fahrleistungsabhängiges Straßenbenützungsentgelt (Umschichtung der Fixkosten des Autoverkehrs auf variable Kosten)
- Flächendeckende Lkw-Maut nach Schweizer Vorbild

- Einhebung einer Verkehrserregerabgabe und einer Verkehrsanschlussabgabe
 - Citymaut (s. unten)
 - zeitliche und räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
 - Reform der Stellplatzverpflichtung
 - Mehrpersonenfahstreifen (Car pooling), Förderung von Car-sharing
 - Neue Industrie- und Gewerbegebiete nur mit Gleisanschlüssen
 - Verstärkte Kontrollen der Sozial- und Sicherheitsvorschriften im Straßengüterverkehr (Lenk- und Ruhezeiten, Gewicht, ...)
- Umsteuerung des Autoverkehrs
 - In den Innenbezirken Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf eine Fahrspur pro Richtung, auf allen mehrstreifigen Straßen werden die freiwerdenden Fahrspuren zu leistungsfähigeren Bus- und Tramspuren bzw. Rad- oder Mehrzweckstreifen umgewidmet.
 - Beschränkung des Kfz-Verkehrs in die Innere Stadt auf Lieferverkehr, Einsatzfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel, Taxis und AnrainerInnen.
 - Sperre der Ringstraße für den motorisierten Individualverkehr: Dem motorisierten Individualverkehr stehen mit der 2er-Linie ausreichend Kapazitäten zur Verfügung. Die Fahrbahn der Ringstraße wird analog zur Regelung der Verkehrsorganisation während der Fußball-EM 2008 neu organisiert und nur mehr von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und dem öffentlichen Verkehr benutzt. Die unglückliche Führung des Ringradweges auf dem Gehsteig kann damit entfallen, wovon auch die FußgängerInnen sehr profitieren.
 - Der Durchzugsverkehr sollte auf die Autobahnen und ein stark reduziertes Hauptstraßennetz beschränkt werden. Umbau der sonstigen Hauptverkehrsstraßen zu fußgängerInnen- und radfahrfreundlichen Boulevards (maximal eine Autospur pro Fahrtrichtung) und Beschränkung auf die Funktion von Sammelstraßen. Schleichwege sollen unterbrochen werden.
 - Fahrbahnrückbau und städtebauliche Umgestaltung für bedeutende, derzeit unwirtschaftliche Plätze (z.B. Südtiroler Platz, Matzleinsdorfer Platz, Europaplatz/Bereich Westbahnhof, Praterstern, Karlsplatz, Mariahilfer Platzl).
 - Rückbau des Gürtels um eine Fahrspur sowie der großen Einfallstraßen auf maximal zwei Fahrspuren pro Richtung. Diese Straßen sind zusätzlich anwohnerInnenfreundlich umzubauen (Wegrücken der Fahrbahn, Baumpflanzungen, Einhausungen etc.).
 - Keine Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im hochrangigen Straßennetz. Daher Verzicht auf den Bau neuer Durchzugsstraßen, insbesondere im Nordosten Wiens (Lobauautobahn).
 - Die Einrichtung von Mehr-Personenspuren auf den Donaubrücken und Stadtautobahnen (mit mindestens 3 Fahrspuren/Richtung) fördert Fahrgemeinschaften. Diese Mehr-

Personenspuren sollen auch von öffentlichen Verkehrsmittel und Taxis benutzt werden dürfen.

- Citymaut: Wir fordern die Stadt Wien auf, umgehend eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die das optimale Modell einer Citymaut für Wien ausarbeitet.
 - Wie die Beispiele London und Stockholm zeigen, ist die Einführung einer Bemaunung der Innenstadt mit einer massiven Reduktion an PKW-Fahrten verbunden. Die dortige Verringerung von 20% des PKW-Verkehrs entspricht in Wien etwa dem Unterschied vom Verkehr unter der Woche zum Wochenendverkehr. Dieses geringere Aufkommen wird von den Menschen in dieser Stadt schon als große Erleichterung empfunden. Sogar New York wird eine Citymaut einführen.
 - Gleichzeitig mit der Machbarkeitsstudie sollen die legislativen Grundlagen für die Parkraumbewirtschaftung in Wien geändert werden, um eine Flexibilisierung zu ermöglichen. Das bedeutet eine zeitliche Ausdehnung auf das Wochenende für Gegenden, die stark vom Freizeitverkehr betroffen sind, eine räumliche Ausdehnung auf die Gürtelaußenbezirke sowie eine Staffelung der Gebühren nach Zentrumsnähe.
Ein bis zwei Jahre nach der Einführung der erweiterten Parkraumbewirtschaftung soll diese evaluiert werden. Wenn sich herausstellt, dass die Parkraumbewirtschaftung zu einer merkbaren Reduktion des Autoverkehrs in Wien führt, ist die Einführung der Citymaut vielleicht nicht notwendig. Wenn die Parkraumbewirtschaftung keine ausreichenden Erfolge bringt, so kann auf Grund der Machbarkeitsstudie rasch über die Einführung einer Citymaut entschieden werden.
 - Die Nettoeinnahmen dieser Lenkungsabgabe müssen zur Gänze in den Umweltverbund (d.h. ÖV, zu Fuß und Radfahren), die Förderung der Nahversorgung und der sozialen Abfederung für Härtefälle gesteckt werden. In Anlehnung an das Stockholmer Modell richtet sich die Höhe der Citymaut nach der Tageszeit.
- Eindämmung des Zweit- und Drittwagenbestandes durch Bindung der Zulassung von Zweit- und Drittwägen an den Nachweis eines privaten Stellplatzes (siehe Abschnitt Ruhender Verkehr „Förderung des Umweltverbundes über die Parkraumpolitik“) und durch eine Erhöhung der Kfz-Steuer für Zweitwägen
- Bei Belastung von Siedlungen durch Kfz-Verkehr mit hohem Anteil an Durchzugsverkehr (z.B. mehr als 60%) kann die Errichtung lokaler 2-streifiger Ortsumfahrungen - bei gleichzeitigem Umbau zugunsten des nichtmotorisierten bzw. des öffentlichen Verkehrs - sinnvoll sein. Z.B. die S2-Umfahrung Süßenbrunn und die B3d als 2-streifige Umfahrungsstraße von Aspern und Eßling.
- Reduktion des Treibstoffverbrauchs
 - Die Stadt Wien muss als große kommunale Auftraggeberin, in ihren Ausschreibungen immer den letzten Stand der (Effizienz-)Technik fordern, um damit den Eigenverbrauch zu reduzieren, Kosten einzusparen und eine Vorbildfunktion zu übernehmen. Ziel ist es, den Fuhrpark der Stadt Wien Schritt für Schritt umweltverträglicher zu machen.
 - Neben dem Ankauf der effizientesten Fahrzeuge nach dem Stand der Technik ist auch die Forcierung von Biotreibstoffen anzustreben. Insbesondere Biogas, das durch

Gärungsprozesse in Kläranlagen, Güllemastbetrieben usw. entsteht, sollte ein Schwerpunkt sein.

- Seitens der Stadt Wien gilt es, einerseits im eigenen Wirkungsbereich Schulungen und Richtlinien für effiziente Fahrweise, andererseits entsprechend öffentliche Angebote in Kooperation mit den Wiener Fahrschulen anzubieten.
- Forcierung von Kraftstoffalternativen, bei denen auf eine positive Öko-Bilanz zu achten ist und für die verstärkt Forschungsmittel zur Verfügung gestellt werden müssen
 - Biotreibstoffe der zweiten Generation
 - Biogen erzeugter Öko-Wasserstoff
 - „Sonnenstrom-betriebene“ Elektrofahrzeuge
 - Biomass-to-Liquid-Kraftstoffe
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen
 - Aufpflasterungen sind vor allem in Kreuzungsbereichen sinnvoll, damit die FußgängerInnen auf einer Ebene und barrierefrei die Straßenseiten wechseln können.
 - Fahrbahnverschwenkungen und Fahrbahnverengungen sind v.a. auf freier Strecke sinnvoll, sodass die AutofahrerInnen durch die Anlage des Straßenverlaufes zum langsamen Fahren angehalten werden.
 - Kreisverkehre sind im locker verbauten Gebiet empfehlenswert, da sie sicherer sind als ampelgeregelt Kreuzungen.
 - Mittelinseln in Kombination mit Schutzwegen, wo keine Ampeln möglich sind.
 - Für Straßen mit geringem Kfz-Verkehr (z.B. in Wohngebieten) ist das Mischprinzip zu empfehlen, d.h. alle VerkehrsteilnehmerInnen bewegen sich auf einer Ebene und nicht auf getrennten Anlagen (keine expliziten Gehsteige, Fahrbahnen und Radwege). Verminderung der Überreglementierung des Straßenverkehrs durch shared space-Pilotprojekte.
 - Weitere Einrichtung von FußgängerInnenzonen inkl. Tolerierung des Radverkehrs.
 - Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild: Für Wohngebiete und stark durchmischte innerörtliche Gebiete werden dadurch sichere und attraktive Verhältnisse für den Fußverkehr geschaffen und gleichzeitig der Fahrverkehr zugelassen. In Begegnungszonen gilt Tempo 20, die FußgängerInnen haben auf der gesamten Fläche Vorrang und das Parken ist nur auf markierten Flächen erlaubt. Diese drei minimalen Regeln reichen aus, denn wenn der motorisierte Verkehr langsam fließt, organisiert sich der Gesamtverkehr selbständig. Zusätzlich soll der Straßenraum durch Bepflanzung, Möblierung und Beleuchtung attraktiv und zum Verweilen einladend gestaltet werden.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduktion

- Die Fahrstreifenbreiten sollen an den Platzbedarf für geringere Geschwindigkeiten angepasst werden. Damit sinkt der Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs, und die frei werdenden Flächen können zur Verbreiterung der Gehwege, zur Anlage von Radstreifen bzw. Radwegen (siehe auch Kapitel Radverkehr) oder zur Bepflanzung verwendet werden
 - Schaffung verkehrsberuhigter Zonen vor allem im Bereich von Bezirkszentren und attraktiven Plätzen mit hohem FußgängerInnenaufkommen (z.B. Schulen)
 - Flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Verbindung mit der "Rechts-vor-links-Regel" in Wohngebieten.
- Minimierung gesundheitlicher Risiken
 - Fahrbeschränkungen bei Gefahr für die Gesundheit: Umsetzung der Straßenverkehrsordnung (§ 43 StVO (2) ⁵) und Beschränkungen der Fahrerlaubnis bis hin zum Fahrverbot bei gesundheitsgefährdenden Schadstoff- und Feinstaubbelastungen bzw. Ozonsituationen.
 - Überprüfung der konsequenten Einhaltung der bestehenden Emissionsgrenzwerte für Abgas, Lärm und Feinstaub. Sofortmaßnahmen bei Überschreitung der Grenzwerte. Ganz wichtig ist die Kontrolle und Beschränkung der Lärmemissionen bei Motorrädern und Mopeds und „sportliche getrimmten“ Zurüst-Auspuffsystemen.
 - Lärmarme Fahrbahndecken im hochrangigen Straßennetz.
 - Fahrbeschränkungen für schwere LKWs (über 7,5 Tonnen) in innerstädtischen Wohngebieten.
 - Prüfung von Fahrbeschränkungen im Biosphärenpark Wienerwald.
 - Einbau von Partikelfiltern und NOx-Kats in alle kommunalen Fahrzeuge. Umrüstung der kommunalen Fahrzeuge (Dienst-Pkw) auf E-Mobile mit Ökostrom.

4.5. Parkraumpolitik zur Verkehrslenkung

AUSGANGSLAGE

Die Parkplatzproblematik ist ein Dauerbrenner in Wien. 2005 gab es rund 656.000 Pkw. Zusätzlich fahren täglich rund 170.000 PendlerInnen (Stand: 2001) mit dem Auto nach Wien zur Arbeit, die ebenfalls einen Parkplatz suchen. Ein Parkplatz in der Nähe der Wohnung oder beim Arbeitsplatz stellt einen Anreiz dar, das Auto öfters zu benutzen oder sich überhaupt ein eigenes Fahrzeug zuzulegen. Neue Parkplätze bedeuten neuen und zusätzlichen Autoverkehr, der zu mehr Schadstoffemissionen, Gesundheitsgefährdung und Erhöhung von Unfallrisiken führt.

⁵ § 43 StVO: (2) Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, hat die Behörde, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist, durch Verordnung

a) für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder für bestimmte Fahrzeugarten oder für Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen.

Die Strategie der Stadt Wien, die Parkplatzfrage in den Griff zu bekommen, beruht auf zwei Maßnahmen:
a) die Schaffung neuer Parkplätze und b) Parkraumbewirtschaftung.

Die Stadt Wien schafft durch den Bau von Garagen und die Errichtung von Schrägparkplätzen neuen Parkraum. Zusätzlich plant sie die Öffnung von Kundenparkplätzen in der Nacht. Diese Maßnahmen gehen jedoch in die falsche Richtung, weil zusätzliche Parkplätze neuen Verkehr bewirken. Außerdem gehen Schrägparkplätze in der Regel auf Kosten von FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Die meist ohnehin zu schmalen Gehsteige werden durch überstehende Fahrzeuge noch mehr eingeengt. Für RadfahrerInnen wird durch Schrägparkplätze die Fahrbahnbreite oft so gering, dass Fahren gegen die Einbahn nicht mehr möglich ist.

Gleichzeitig werden an den Stadträndern Park&Ride-Anlagen errichtet, die insbesondere PendlerInnen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr animieren sollen. Mit Park&Ride-Anlagen sind jedoch folgende Probleme verbunden:

- PendlerInnen, die derzeit mit den öffentlichen Verkehrsmittel zum nächstgelegenen Bahnhof fahren, werden nun verleitet, mit dem Auto über die Stadtgrenze zu fahren und hier erst in einer P&R-Anlage (oder sogar gratis im Straßenraum) zu parken. Damit ersparen sie sich die Kosten für die erste (oder auch mehrere) Außenzone(n) im VOR. P&R-Anlagen werden also zusätzlichen Autoverkehr nach Wien bringen.
- Solange es in der näheren Umgebung einer P&R-Anlagen kostenlose Straßenparkplätze gibt, werden die PendlerInnen zuerst versuchen, dort einen Parkplatz zu finden, bevor sie in das Parkhaus fahren. Das verursacht einen starken Parkplatzsuchverkehr und führt dazu, dass es zum Nachteil der AnrainerInnen zu einer Parkplatzknappheit rund um das Parkhaus kommt.

Durch die Parkraumbewirtschaftung versucht die Stadt Wien, den Autoverkehr einzudämmen und BewohnerInnen die Möglichkeit zu geben, sich ihren Parkplatz durch ein Parkpickerl zu kaufen. Diese an sich positive Maßnahme wird jedoch viel zu halbherzig durchgeführt, weil sie zum einen nur örtlich beschränkt ist (Bezirke 1-9 und 20 bzw. rund um die Stadthalle). Zum anderen wurde im Zuge der Einführung der Parkraumbewirtschaftung die Chance verpasst, öffentlichen Raum, der dadurch freigeworden ist, zu nutzen. Anstatt breiterer Gehsteige, Radfahranlagen, eigene Spuren und Gleiskörper für Bus und Straßenbahn zu schaffen, freuten sich viele über die freien Parkplätze. Mittlerweile ist die Situation wieder ähnlich wie vor der Einführung des „Parkpickerls“.

Der Parkraumpolitik der Stadt Wien gelingt es nur unzureichend, eine Reduktion von Treibhausgasen und Schadstoffen sowie eine Verbesserung der Bedingungen für andere VerkehrsteilnehmerInnen zu erreichen. Parkraumpolitik ist ein Steuerungsinstrument zur Verlagerung des Autoverkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsmittel sowie den öffentlichen Verkehr und soll nicht zusätzlichen Autoverkehr schaffen.

GRÜNE POSITION UND FORDERUNGEN

Grüne Verkehrspolitik hat sich zum Ziel gesetzt, die verparkten Flächen im Straßenraum für FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Tram und Bus umzuverteilen. Wir Grüne sind für einen Kurswechsel,

weg vom Auto hin zum Umweltverbund als stadtvträglicheren Verkehr. Dazu darf primär die Anzahl der Parkplätze nicht vermehrt werden.

Wir lehnen das aktuelle Volksgaragen-Programm der Stadt Wien ab, weil es zu einer Vermehrung von Parkplätzen führt und die Finanzierungsmodalitäten einer rund 60%igen Subventionierung der Garagenerrichter gleichkommen.

Unter bestimmten Umständen macht die Errichtung von AnwohnerInnensammelgaragen jedoch Sinn. Damit können rund um die Garage Defizite für FußgängerInnen und RadfahrerInnen abgebaut werden. Öffentlicher Raum wird damit aufgewertet. Aus Grüner Sicht müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Massive Reduktion bestehender Stellplätze an der Oberfläche mindestens im Ausmaß 1:1.
- Vorhandensein eines Standorts, der nicht unter öffentlichen Parks oder Grünflächen liegt.
- Die Garage muss eine reine AnrainerInnengarage sein - ohne Kurzparkplätze.
- Einbeziehung der AnrainerInnen in Form eines BürgerInnenbeteiligungsverfahrens mit verpflichtender BürgerInnenbefragung.
- Bei der Wiederherstellung der Oberfläche muss eine sinnvolle Nutzung gegeben sein (z.B. Rückbauten, Gehsteigverbreiterungen, Begrünungen, Radwege).
- Die Finanzierungsmodalitäten für die Garage darf die normale 20%-Förderung der Stadt Wien für Garagen nicht übersteigen.

Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen vermehrt für die Verbesserung des Umweltverbundes eingesetzt werden. Grundsätzlich sind sie zweckgebunden. *„...für Maßnahmen, die der Erleichterung des innerstädtischen Verkehrs dienen. Darunter sind vor allem Maßnahmen zu verstehen, die den Bau von Garagen fördern, die der Verbesserung von Einrichtungen der Städtischen Verkehrsbetriebe dienen oder solche, die zu einer Funktionsaufteilung zwischen Individual- und Massenverkehr führen.“*⁶

In der Praxis fließen die Mittel der Parkraumbewirtschaftung jedoch zum überwiegenden Teil (ca. 70%) in den Bau von Garagen und Park&Ride-Anlagen. In Zukunft müssen die Mittel der Parkraumbewirtschaftung zum Großteil für den Umweltverbund verwendet werden, also für Maßnahmen die FußgängerInnen und RadfahrerInnen zugute kommen und den öffentlichen Verkehr beschleunigen.

Die Koppelung der Wiener Parkraumbewirtschaftung an die StVO erschwert eine flexible Anpassung der Parkraumbewirtschaftung. Um z.B. Maßnahmen wie die Verlängerung der Gültigkeitsdauer ohne Mehrbelastung der AnrainerInnen, die zeitliche und räumliche Staffelung der Kurzparkgebühr, gebührenpflichtiges Parken ohne zeitliche Beschränkung usw. umzusetzen, ist die Einführung eines neuen, flexiblen Wiener Parkabgabegesetzes notwendig.

Ein vollkommen überholtes Garagengesetz, das auf der Reichsgaragenordnung von 1938 basiert, zwingt zur Errichtung einer Mindestanzahl von Stellplätzen bei Wohn-, Büro- und Krankenhäusern, Bädern,

⁶ Wiener Parkometerabgabeverordnung § 7

Veranstaltungsorten etc. Da viele der gebauten Garagen frei stehen und die Kosten für die Errichtung der Garagen auf die Mietpreise aufgeschlagen werden, fordern wir die Reform der Stellplatzverpflichtung.

Maßnahmen

- Garagen müssen der Schaffung autofreier Bereiche und nicht der Vermehrung von Parkraum dienen
 - Mit der Errichtung von Garagen sind die Oberflächenparkplätze in entsprechendem Ausmaß (mindestens 1:1, in sensiblen Bereichen auch mehr) zu reduzieren und für andere Nutzungen (FußgängerInnen, Fahrrad, ÖV, Baumpflanzung, Spielflächen, Kommunikationsflächen etc.) umzuwidmen.
 - Bei Firmenparkplätzen und KundInnenparkplätzen von Einkaufszentren sind anteilmäßig der Förderung eine entsprechende Anzahl an Stellplätzen einer Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung zu stellen, da sie sonst eine Wettbewerbsverzerrung darstellen.
 - Die Kosten für die Errichtung einer Wohnung und einer Garage sind zu trennen. Für letzteres ist nicht die Wohnbauförderung heranzuziehen, sondern andere Budgettöpfe (z.B. Parkometerabgabe oder Wirtschaftsförderung).
 - Bereits bestehende Garagen, die mit öffentlichen Geldern errichtet wurden, sind öffentlich zugänglich zu führen, deren Nutzung muss von der kommunalen Parkraumpolitik bestimmt werden können. Bestehende Bürogaragen sollen geöffnet und partiell als AnwohnerInnensammelgaragen genutzt werden. Auch in diesem Fall sind – analog zu einem Neubau - Stellplätze an der Oberfläche zu reduzieren.
 - AnwohnerInnensammelgaragen sollen bevorzugt unter Neubauten errichtet werden. D.h. die über die Anzahl der aus der Stellplatzverordnung hinausgehenden zusätzlichen Parkplätze sollen mit öffentlichen Geldern finanziert werden. Diese Parkplätze sind für alle in der Umgebung wohnenden Fahrzeughalter zur Verfügung zu stellen. Wird eine solche Garage errichtet, sind im umgebenden Straßenraum die Parkplätze entsprechend zu reduzieren.
- Änderung der Stellplatzverpflichtung
 - Bei Wohnbauten ist die starre Verpflichtung der Bauträger zur Errichtung von einem Stellplatz pro Wohnung (1:1-Regelung) aufzulösen und flexibel festzulegen. Je besser ein Standort mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist, desto geringer soll die Stellplatzverpflichtung ausfallen (zwischen 1:10 bis 1:1).
 - Der Bebauungsplan soll verpflichtende Obergrenzen für die Schaffung von Stellplätzen angeben, um die übermäßige und verkehrsinduzierende Errichtung von Parkplätzen bei Betrieben und Einkaufszentren zu verhindern.
 - Bei Wohnbauten muss das Verparken der Innenhöfe unterbunden werden.
 - Die Stellplatzverpflichtung bei Gebäuden ohne Wohnnutzung kann auch durch eine nach der Beschäftigtenzahl bzw. BesucherInnenzahl orientierte Abgabe zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ersetzt werden.
- Flexible und gerechte Parkgebühren

- Die Kurzparkgebühren müssen dem Prinzip der Kostenwahrheit entsprechen und sich nach den jeweiligen Mietpreisen von Garagenplätzen richten.
 - Es sollen Anreize für AutobesitzerInnen geschaffen werden, ihr Auto öfter stehen zu lassen und die Öffis zu benutzen. Z.B. können die Kosten für die Ausnahmegenehmigung zur unbegrenzten Parkdauer für AnwohnerInnen („Parkpicker!“) bei einer vorliegenden Jahreskarte für die öffentlichen Verkehrsmittel reduziert werden.
 - Nach der Lage gestaffelte variable Kurzparkgebühren. Je näher beim Zentrum bzw. in der Nähe von U-Bahnstationen jemand parken will, desto höher sind die Tarife fürs Kurzparken (z.B. wie in Amsterdam oder München).
 - Die Benutzung von Kundenparkplätzen muss für die Kunden gleich viel kosten wie die Parkplätze auf öffentlichen Straßen - unabhängig davon, ob sie auf Privatgrund oder öffentlichem Grund errichtet oder zur Verfügung gestellt werden. Diese Maßnahme löst auch das Problem des Kaufkraftabflusses von der lokalen Versorgungsstruktur hin zu den „großen Geschäften“ mit eigenem Gratisparkplatz.
- Zeitliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf 8-24 Uhr an allen Tagen. Bezüglich räumlicher Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung schlagen die Grünen folgendes Stufenmodell vor:
 - **Schritt 1:**
 - Die Parkraumbewirtschaftung soll auf Gebiete begrenzt bleiben, in denen erhöhter Parkplatzdruck vorhanden ist. Die Grünen orientieren sich dabei an den Gebieten, die im Zuge einer Studie für die mögliche Ausweitung untersucht und vorgeschlagen wurden⁷:
 - 10. Bezirk: Raxstraße - Grenzackerstraße - Südosttangente
 - 12. Bezirk: Gürtel - Eichenstraße - Edelsinnstraße - Grünbergstraße – Wiental-Schnellbahn Hetzendorf
 - 15. Bezirk zur Gänze
 - 16.-18. Bezirk: Vorortelinie
 - 19. Bezirk: Vorortelinie und Barawitzkagasse
 - Für weitere stark belastete Gebiete (wie z.B. Zentrum Floridsdorf, Zentrum Kagran, Zentrum Hietzing, Bahnhof Hütteldorf, Bahnhof Heiligenstadt) soll ebenfalls punktuell eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden.
 - **Schritt 2**
 - Damit BewohnerInnen aus Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung nicht in den angrenzenden Gebieten parken, muss die Parkraumbewirtschaftung soweit ausgeweitet

⁷ (Herry, Rosinak & Partner, März 99. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien. Endbericht im Auftrag der MA 18).

werden, bis diese keine Probleme mehr verursachen. Nötigenfalls auf das gesamte Stadtgebiet.

- **Schritt 3**
 - Einführung eines „flexiblen Zonenmodells“ zur Parkraumbewirtschaftung, damit eine zeitliche und örtliche Staffelung der Parkgebühren ermöglicht wird. Dazu ist die Schaffung eines Landesgesetzes zur Parkraumbewirtschaftung nötig.
- **Schritt 4**
 - Ein bis zwei Jahre nach der Einführung der erweiterten Parkraumbewirtschaftung soll diese evaluiert werden. Wenn sich herausstellt, dass die erweiterte Parkraumbewirtschaftung zu keiner merkbaren Reduktion des Autoverkehrs in Wien führt, ist die Einführung einer Citymaut als ergänzende Maßnahme notwendig.
- Park&Ride-Anlagen:
 - Neue P&R-Anlagen nur im Wiener Umland, entlang von Schnellbahnlinien
 - Ausweitung der VOR-Kernzone 100 auf die erste Außenzone.
 - Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Gebieten rund um P&R-Anlagen in Wien.
 - Zubringerverkehr zu den U-Bahnen bzw. S-Bahnlinien mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln und Anruf-Sammeltaxis.
- Einführung einer Verkehrserregerabgabe
 - Für jeden neu errichteten Stellplatz bei Nicht-Wohngebäuden ist eine Verkehrserregerabgabe zu zahlen. Diese finanzielle Lenkungsmaßnahme soll Bauträger (v.a. bei Einkaufszentren und anderen Großstrukturen) einen ökonomischen Anreiz bieten, weniger Stellplätze als zulässig zu bauen.
- Einführung einer Verkehrsanschlussabgabe
 - Nutzungen mit punktueller starker Verkehrserzeugung sollen einen finanziellen Beitrag zur besseren öffentlichen Erreichbarkeit leisten. Der rechtliche Rahmen dafür ist bereits jetzt durch das ÖPNRV-Gesetz (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999) möglich. Die Umsetzung liegt jedoch in der Kompetenz der Gemeinden.
- Änderung der Priorität der Verwendung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung in Richtung Umweltverbund.

4.6. Überregionale Verkehrspolitik

AUSGANGSLAGE

Durch den EU-Beitritt von Ungarn, Tschechien und der Slowakei wurde die geopolitische Randlage Wiens endgültig überwunden und die Verkehrsbeziehungen zu diesen Staaten haben sich intensiviert. Die Zunahme des Transitverkehrs sowie des Ziel- und Quellverkehrs zwischen Wien und den Nachbarländern ist im Vergleich mit dem hausgemachten Wiener Verkehr jedoch viel geringer, als oft behauptet wird. Die stärkste (Auto-)Verkehrsbelastung wird in Wien durch den Binnenverkehr und die ArbeitspendlerInnen aus dem Umland erzeugt. Sowohl der Transitverkehr als auch der zusätzliche Verkehr durch die EU-Osterweiterung spielen dabei eine untergeordnete Rolle. Dennoch ist es wichtig, rechtzeitig dafür zu sorgen, dass die zukünftigen Güter- und Personenverkehre vermehrt über die Schiene abgewickelt werden.

GRÜNE POSITION UND FORDERUNGEN

Um sowohl den Verkehr in Richtung "Osten" als auch das Problem der PendlerInnen, die mit dem Auto nach Wien kommen, in den Griff zu bekommen, setzen die Grünen ihre Prioritäten auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel sowie die Errichtung von Park&Ride-Anlagen im Umland von Wien entlang von Schnellbahnlinien. Der Bau neuer Autobahnen ist hingegen kontraproduktiv, da dadurch zusätzlicher Autoverkehr induziert wird.

Maßnahmen

- Ausbau der Schienenverbindungen in den "Osten" anstatt die Autobahnverbindungen auszubauen.
 - Ausbau der Nordbahn für 200 km/h
 - Kapazitätserhöhung der Ostbahn zwischen Zentralbahnhof und Erz. Karl-Straße (2. Ostbahnbrücke)
 - Elektrifizierung Gänserndorf-Marchegg, Zweigleisenausbau und Elektrifizierung Stadlau-Marchegg-Devinska Nova Ves rascher als im Regierungs-Rahmenplan vorgesehen.
 - Wiedererrichtung der Pressburgerbahn zwischen Wolfsthal und Petrzalka
 - Errichten der Schleifen Ostbahn – Simmering-Süd und Flughafen Wien – Götzendorf zur Anbindung der Slowakei und Ungarn an den Flughafen Wien.
 - Durchgehender zweigleisiger Neubau Wampersdorf – Sopron mit Anbindung von Eisenstadt; kurzfristig Bau der Schleifen Ebenfurth und Müllendorf.
 - Schließung der 2km-Lücke zwischen Laa a.d.Thaya und Hevlin
- Neue Park&Ride-Anlagen im Umland von Wien entlang von Schnellbahnlinien

4.7. Reduzierung des Fluglärms

AUSGANGSLAGE

In Wien ist die Lärmbelastung durch startende und landende Flugzeuge am Flughafen Schwechat ein großes Thema. Hunderttausende WienerInnen sind davon betroffen. Im Jahr 2006 gab es in den Nachtstunden (23:30 - 5:30) bereits 6.400 Landungen. Das sorgt für Schlafstörungen und gewaltigen Ärger. Der Flughafen plant einen weiteren massiven Ausbau vor allem im Bereich Fracht- und Transferverkehr. Dazu möchte der Flughafen Schwechat eine dritte Start- und Landepiste errichten. Der Flughafen Schwechat will zum Tor nach Osteuropa werden, zum Flugverkehrszentrum Zentraleuropas.

Die Expansion des Flughafens Schwechat führt aber auch am Boden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Das hat bereits zu einem Ausbau der A4-Ostautobahn im Abschnitt Knoten Schwechat (S1) – Flughafen geführt.

GRÜNE POSITION UND FORDERUNGEN

Es ist unbestritten, dass Wien einen leistungsfähigen Flughafen braucht. Genauso sicher ist aber, dass es keine Minderung der Lebensqualität oder gar Gesundheitsschäden der Bevölkerung geben darf. Fluglärm ist nicht nur störend und lästig - Fluglärm macht krank - unabhängig davon, ob sich ein/e Betroffene/r durch den Lärm auch gestört fühlt.

Es geht nicht darum, den Menschen das Fliegen zu vermiesen, sondern darum, Alternativen aufzuzeigen und Lösungen zu finden, mit denen auch die fluglärmgeplagten AnrainerInnen des Flughafens leben können.

Das Wachstum des Flugverkehrs ist kein Naturgesetz, sondern ein Ergebnis der Wachstumsstrategie der Flughafen Wien AG. Ein Drittel aller Flugbewegungen gehen auf Transferflüge zurück, ein weiteres stark gestiegenes Segment sind die Frachtflüge und die Billigflüge. Diese Entwicklung gilt es zu hinterfragen.

Neben der Reduktion von Flügen, die volkswirtschaftlich minder sinnvoll sind und nur einer privaten Aktiengesellschaft materielle Vorteile bringen, ist auch eine engere Kooperation mit dem Flughafen Bratislava eine mögliche Alternative.

Ein wichtiger Schritt zu mehr Kostenwahrheit besteht in der EU-weiten Einführung einer Kerosinsteuer und dem Ende der Mehrwertsteuerfreiheit von Flugtickets sowie der Grundsteuerbefreiung des Flughafens. Derzeit wird der Flugverkehr auf Kosten der Allgemeinheit auf Grund dieser Steuerprivilegien massiv subventioniert.

Schließlich stellt auch die Beteiligung der Stadt Wien an der Flughafen Wien AG (20%-Anteil) einen klassischen Interessenskonflikt dar. Auf der einen Seite gibt es dadurch eine satte Dividende für die Stadt, auf der anderen Seite wird durch den Fluglärm die Lebensqualität der AnwohnerInnen erheblich eingeschränkt. Wir fordern daher die Stadt Wien auf, den Interessen der AnwohnerInnen Priorität gegenüber den Interessen der Flughafen Wien AG einzuräumen.

Maßnahmen

- Fluglärm und Schadstoffemissionen reduzieren
 - Nicht noch mehr Flugbewegungen am Flughafen Wien und kein Bau der 3. Piste.
 - Deckelung der Flugbewegungen in absoluten Zahlen
 - Absolutes Nachtflugverbot von 22 - 7h (ausgenommen sind Notfälle, Ambulanzflüge etc.).
 - Erlassung eines Bundesgesetzes gegen Fluglärm, welches verbindliche, strenge Grenzen für die Fluglärmbelastung festlegt
 - Emissionsabhängige Start- und Landegebühen. Flugzeuge mit mehr Lärm- und Schadstoffausstoß sind stärker zur Kasse zu bitten

- Einführung von Kostenwahrheit im Flugverkehr
 - Mehr Kostenwahrheit durch die EU-weite Einführung einer Kerosinsteuer und dem Ende der Mehrwertsteuerfreiheit von Flugtickets sowie der Grundsteuerbefreiung des Flughafens
 - Besteuerung von Kurzstrecken-Inlandsflügen, um die Konkurrenzfähigkeit der umweltfreundlicheren Bahn zu erhöhen
 - Schadenersatz für AnrainerInnen: Herabsetzung der Mieten wegen Entwertung der Wohnung durch den Fluglärm und Entschädigungsansprüche aus Nutzungsbeschränkungen des Grund- und Wohneigentums

- Öffentlichen Verkehr zu den Flughäfen Schwechat und Bratislava ausbauen
 - Kooperation mit dem Flughafen Bratislava. Rasche Errichtung einer schnellen Zugverbindung zwischen den Flughäfen Schwechat und Bratislava.
 - Einführung eines echten 15-Minuten-Takts auf der S7 und Weiterführung der S7 nach Bratislava.