

TOP 3.4.5 Fachkonzept Mobilität Wien

Der (bereits beschlossene) neue Stadtentwicklungsplan (STEP) wurde erstmals mit den Zielsetzungen des zukünftigen Verkehrs zeitlich verschränkt. Das Thema Mobilität ist zwar im STEP bereits enthalten, allerdings nur in sehr reduzierter Form. Abhilfe soll das neue Fachkonzept Mobilität schaffen, das den bisherigen Masterplan Verkehr ablöst. Der Entwurf des Fachkonzepts liegt nun vor.

Unter dem Motto „Miteinander mobil“ bekennt sich die Stadt zu einem menschen- und umweltgerechten Verkehr mit einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der FußgängerInnen sowie des Radverkehrs als Umweltverbund.

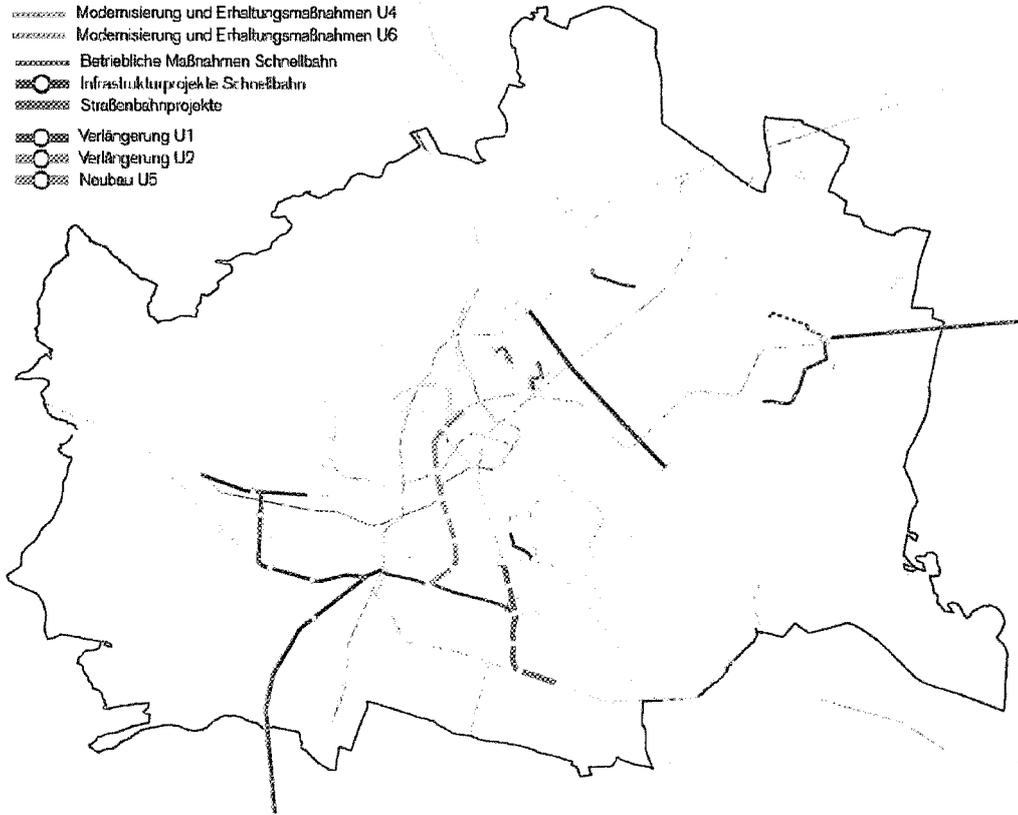
Die wichtigsten Ziele sind:

- Der Anteil der Flächen für den Rad-, Fußverkehr und den Öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umbau- und Straßenerneuerungsprojekten.
- Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23% 2013 auf 30% im Jahr 2025. Die Anzahl der Verkehrstoten und der verkehrsbedingten Verletzten sinkt weiter
- Der Anteil der Versorgungs-, Begleit- und Freizeitwege, die zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden, steigt.
- Der Modal Split der WienerInnen ändert sich ausgehend vom Verhältnis 72:28 im Jahr 2013, bis 2025 auf 80% im Umweltverbund und 20% im motorisierten Individualverkehr.
- Die CO₂-Emissionen des Verkehrs im Wiener Straßennetz (gemäß EMIKAT Definition) sinken um ca. 20% von rund 2,1 Mio. t/Jahr (2010) bis 2025 auf rund 1,7 Mio. t/Jahr. Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs bleibt auf hohem Niveau. Die Fahrradverfügbarkeit steigt: Bis 2025 ist in 80% der Haushalte ein Fahrrad verfügbar und 40% der Bevölkerung erreichen eine Leihradstation in maximal 300 Metern Entfernung. Bis 2025 erreichen 50% der Bevölkerung einen Carsharing-Standort in 500 Metern Entfernung.
- Der absolute Endenergieverbrauch im Wiener Verkehr (gemäß EMIKAT-Definition) sinkt bis 2025 um ca. 20% auf rund 7,3 TWh verglichen mit rund 9,1 TWh 2010.

Im Fachkonzept Mobilität sind nun erstmals wichtige Themenfelder umfassend inkludiert. So wird etwa der öffentliche Verkehr als Gesamtsystem der Stadt unabhängig vom Mobilitätsanbieter verstanden, der S-Bahn wird deutlich mehr Bedeutung beigemessen (siehe Grafik) und bezüglich Verkehr in der Ostregion wurde erstmals vereinbart eine gemeinsame regionale Mobilitätsstrategie in den Länder-Mobilitätskonzepten (W, NÖ, Bgld) zu verankern.

Übersicht Schwerpunkte ÖV-Ausbau:

- Modernisierung und Erhaltungsmaßnahmen U4
- Modernisierung und Erhaltungsmaßnahmen U6
- Betriebliche Maßnahmen Schnellbahn
- Infrastructureprojekte Schnellbahn
- ▨ Straßenbahnprojekte
- Verlängerung U1
- Verlängerung U2
- Neubau U5



Einschätzung AK:

Die Zielrichtung des Fachkonzepts Mobilität ist sinnvoll. Das Konzept stellt allerdings nur einen Handlungsrahmen dar ohne jegliche Verbindlichkeit. Die Erfahrung mit dem Masterplan Verkehr 2003 hat jedoch gezeigt, dass im Detail angeführte Maßnahmen, Projekte und Handlungsanweisungen deutlich stärkere Umsetzungswahrscheinlichkeiten aufweisen, als Bekenntnisse für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem.

Bei der Ausgestaltung der Handlungsfelder vermischen sich allgemeine Positionen zu bestimmten Problemfeldern mit Detailforderungen und -projekten. Spezifische Maßnahmen fehlen weitestgehend.

Wichtige Wirkungsziele zB Änderung des Modal Split im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr bleiben trotz erstmaligem länderübergreifenden Regionskapitel unbestimmt. Für eine Änderung bedarf es geeigneter Zielvorstellung und Maßnahmensetzungen. Strategien bezüglich City Logistik sind nicht enthalten.

Im Sinne der Erhöhung der Umsetzungswahrscheinlichkeit wäre deshalb eine stärkere Fokussierung auf Projekte, Maßnahmen und Handlungsanweisungen notwendig.