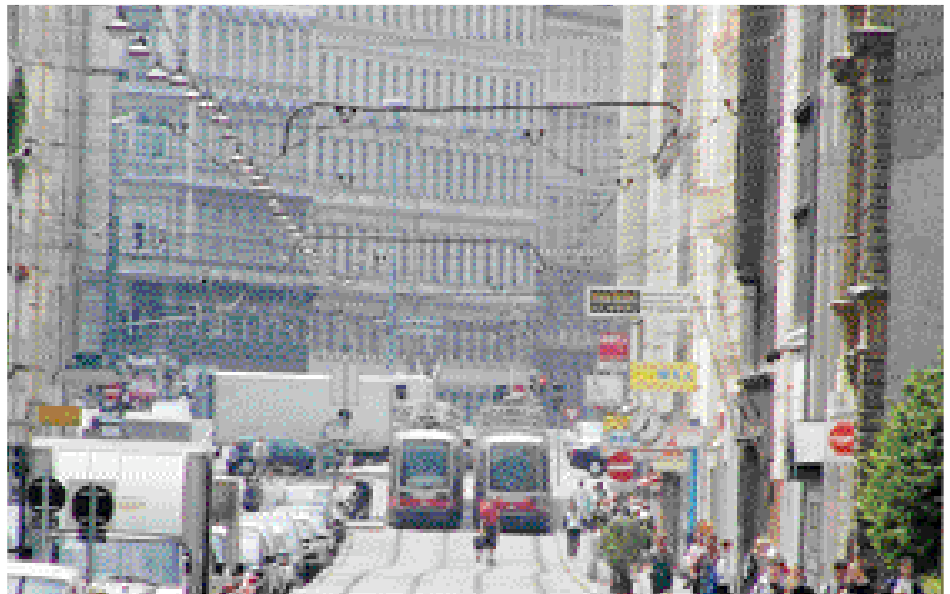


# 2.3

## MOBILITÄT & VERKEHR

### MASTERPLAN VERKEHR 2003 FÜR WIEN

*Periodische Überarbeitung des Verkehrskonzepts  
der Stadt Wien*



*Ausarbeitung eines Masterplanes auf der  
Grundlage der Evaluierung des Verkehrskonzepts  
von 1994 und den strategischen Richtlinien  
der Stadt Wien*



**Periodische Überarbeitung des Verkehrskonzepts der Stadt Wien**

Das Verkehrskonzept der Stadt Wien wird alle zehn Jahre überarbeitet, eine neuerliche Anpassung erfolgte mit dem Masterplan 2003. Eine Evaluierung zeigte, dass viele Maßnahmen des Verkehrskonzepts 1994 erfolgreich und wirkungsvoll umgesetzt wurden. Erfolgreich verlief vor allem die Veränderung des Modal Split zu Gunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Radfahrer und Fußgänger). Einige andere Ziele, wie



BürgerInnen beteiligen sich an der Erarbeitung des Masterplans Verkehr Wien

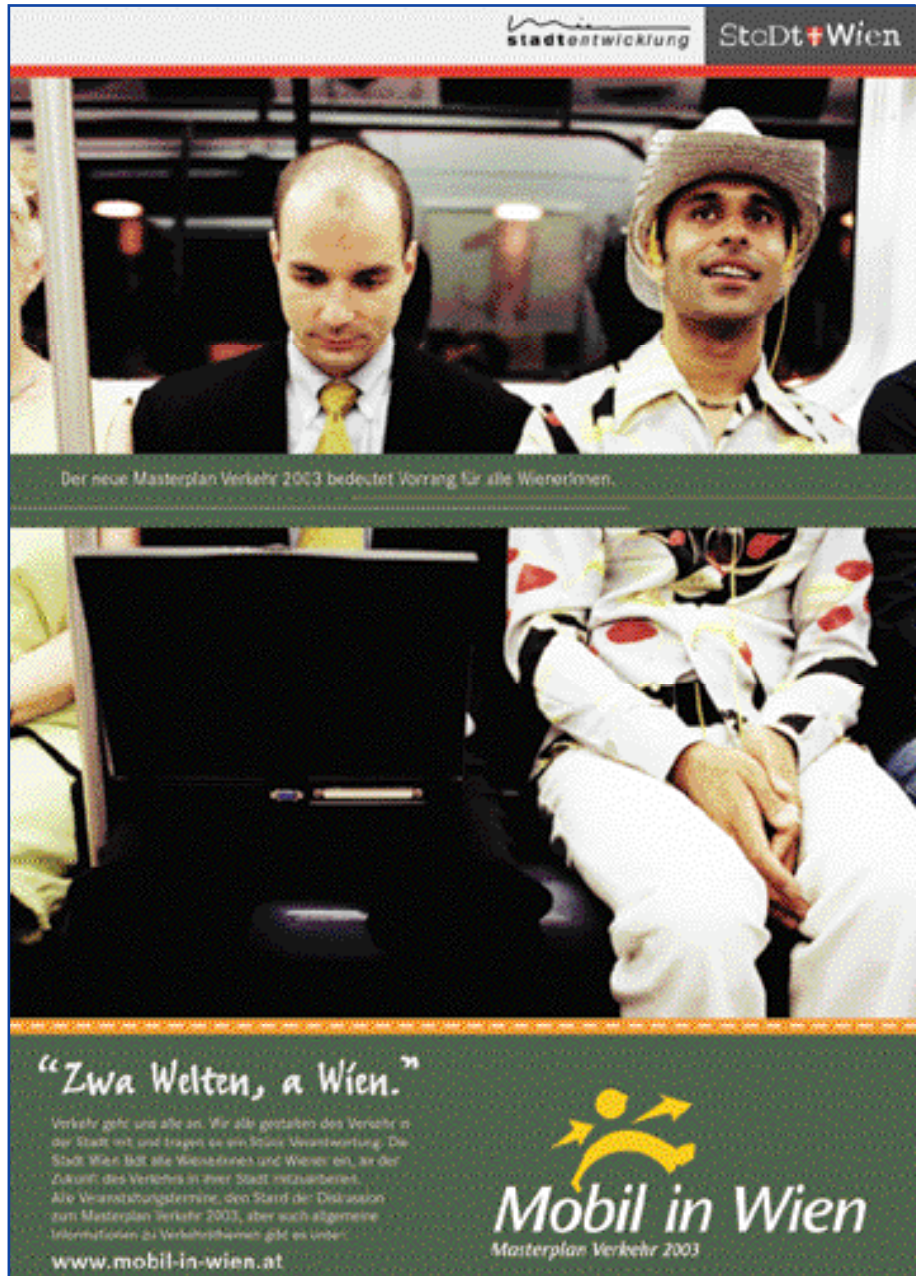
die Reduktion des verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes wurden nicht erreicht. Handlungsbedarf zeigte sich auch bei der Integration bestehender Verkehrssysteme, der regionalen Vernetzung und bei der Positionierung Wiens im neuen Europa.

**Strategische Prioritäten**

Aus den verkehrstechnischen Rahmenbedingungen, den Erfahrungen des Verkehrskonzepts von 1994 und den generellen strategischen Richtlinien der Stadt Wien ergaben sich für das neue Verkehrskonzept folgende strategische Prioritäten:

*Gender Mainstreaming:* Der Masterplan Verkehr musste sowohl bei der Erarbeitung als auch der Umsetzung den Prinzipien der Wiener Stadtregierung zum Gender Mainstreaming, also der sozialen und geschlechtsneutralen Chancengerechtigkeit entsprechen.

*Städtische Nachhaltigkeit:* Der Masterplan Verkehr musste zu den im Klimaschutzprogramm formulierten Zielen beitragen.



Plakatkampagne „Mobil inWien“

*Partizipation:* Der Masterplan Verkehr musste in einem partizipativen, gesamtstädtischen, integrativen Prozess erarbeitet werden.

**Ziel und Methodik**

Oberstes Ziel für den neuen Masterplan Verkehr 2003 war die Erarbeitung eines umfassenden Mobilitätskonzepts mit ergänzenden Lösungen für die Vernetzung mit der Umland-Region.

Für die Erstellung wurden zwei parallel ineinander greifende Wege gewählt:

Innerhalb des Wiener Magistrats wurde – begleitet von einem externen Expertenteam – ressortübergreifend in thematischen Arbeitsgruppen zusammengearbeitet. Diese Arbeit wurde mit einem Beirat, zusammengesetzt aus VertreterInnen von Nichtregierungsorganisationen und der politischen Ebene sowie weiteren ExpertInnen, regelmäßig diskutiert und in intensiven Workshops zwischen den Arbeitsgruppen abgestimmt.

Daneben wurde ein gesamtstädtisches BürgerInnenbeteiligungs- und Informationsverfahren durchgeführt. Unter dem



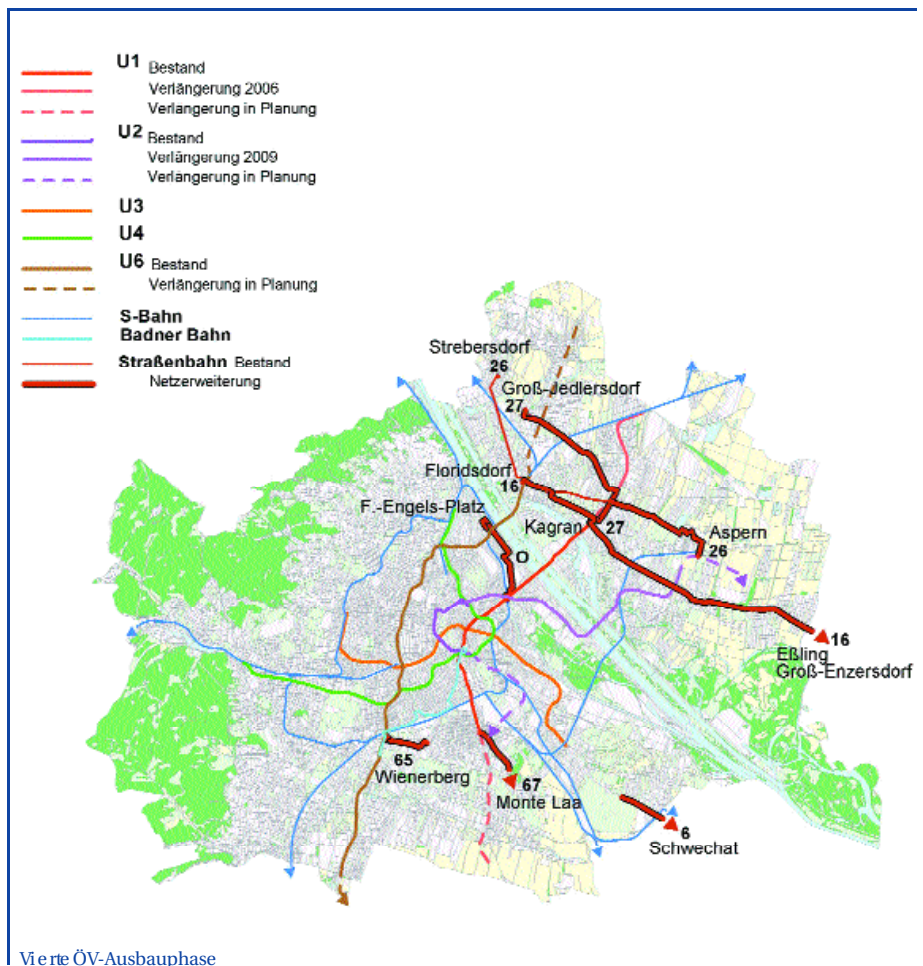
Werbepositive der Wiener Linien

Titel „Mobil in Wien“ wurden in mehr als 200 Einzelveranstaltungen die Ziele und geplanten Maßnahmen des Masterplans Verkehr kommuniziert und diskutiert sowie Anregungen und Forderungen von BürgerInnen, Organisationen und WirtschaftsvertreterInnen erhoben, protokolliert und weiterbearbeitet. Ein wesentliches Ziel dieses Partizipationsverfahrens war es, auch Anregungen für das eigene Mobilitätsverhalten zu geben.

**Umfassendes Maßnahmenpaket**

Aufbauend auf den strategischen Vorgaben wurden zehn Handlungsschwerpunkte festgelegt:

- Sichere Mobilität („Vision Zero“), um eine deutliche Reduzierung der im Verkehr Verletzten und Getöteten zu erzielen.
- Platz da – Qualitätsverbesserungen – wie ausreichend breite, barrierefreie und zusammenhängende Fußwege und eine Senkung der Geschwindigkeit außerhalb des Hauptstraßennetzes – sollen zur Attraktivierung des öffentlichen Raums beitragen und den hohen FußgängerInnenverkehrsanteil stabilisieren.
- Für den Radverkehr soll durch Netzerweiterungen und Bestandsverbesserungen ein Qualitätssprung erreicht werden.
- Mit den U-Bahn-Impulsen für die



Vierte ÖV-Ausbauphase



Kampagne der Stadt Wien unter dem Motto:



Nachhaltigkeit beginnt im Kopf

Stadtentwicklung (Verlängerungen von U-Bahnen, Ausbau des Straßennetzes) sollen gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Entwicklungsgebiete geschaffen werden.

- Straßenbahnen und Busse sollen als schnelle öffentliche Verkehrs-Tangenten rasch durch das Stadtgebiet fahren können und durch die Bevorrangung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nur bei Haltestellen halten müssen.

- S-Bahn plus soll durch verstärkte Maßnahmen bei der S-Bahn den Schienenverkehr zwischen der Stadt und der Region attraktivieren.

**Impressum**

**Herausgeber:** Österreichische Raumordnungskonferenz

**Konzept/Redaktion:** DI Richard Resch, regionalentwicklung.at

**Bildnachweise:** Magistrat der Stadt Wien, MA 18

**Grundlayout:** Pinkhouse Design

**Artwork:** medien & mehr

**Stand:** April 2005

- Für den Güter- und Wirtschaftsverkehr soll eine Logistik-Kompetenz entwickelt werden. Dazu gehören auch Maßnahmen wie z. B. der Ausbau des Hafens Freudenau und des Güterterminals Inzersdorf.
- Ein umfassendes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement soll Mobilität mit System ermöglichen.
- Ergänzungen im hochrangigen Schienen- und Straßennetz wie z. B. die Errichtung des Bahnhofs Wien – Europa Mitte und der Umfahrungsring um Wien sind zur Standortverbesserung und Beruhigung von Wohngebieten, zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, zur Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs, aber auch zur Verbesserung der Verkehrsvernetzung mit den angrenzenden Regionen notwendig.

**Weit gehende Umsetzung der formulierten Ziele**

Im November 2003 wurde der Masterplan Verkehr vom Gemeinderat der Stadt Wien verabschiedet. Die einzelnen Maßnahmenpakete wurden zur Umsetzung an die Magistratsabteilungen und BezirksrätInnen weitergeleitet. In einer Reihe von Informationsveranstaltungen wurden die im Masterplan Verkehr definierten Ziele und Maßnahmen auch den MitarbeiterInnen zur Kenntnis gebracht.

Von den in den Partizipationsprozessen formulierten Zielen wurden 55 Prozent direkt aufgenommen und an die zuständigen Magistratsabteilungen zur Umsetzung weitergeleitet. Rund 25 Prozent der Ziele wurden in Projekte – von nicht direkt dem Bereich Verkehr zugeordneten Abteilungen – integriert. So setzte z. B. die Magistratsabteilung 29, Brückenbau und Grundbau, eine Reihe von Maßnahmen zur Barrierefreiheit um (Gehsteigabflachungen, Blindenleitsysteme in U-Bahnen und an Kreuzungen). Gegen „subjektive Unsicherheitsgefühle“ startete die Magistratsabteilung 33 – Öffentliche Beleuchtung, das Projekt „Mehr Licht in dunkle Gassen“.

Für den fußläufigen Verkehr wurde eine neue Koordinierungsstelle eingerichtet, die den FußgängerInnenverkehr strategisch neu positionieren und dies in konkreten Projekten umsetzen soll.

**Organisation und Durchführung**

Die Federführung des Gesamtprojekts lag bei der Magistratsabteilung 18 – Stadt-



entwicklung und Stadtplanung. Innerhalb des Magistrats der Stadt Wien wurde eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe eingerichtet und ein ExpertInnenbüro mit der Durchführung des Prozesses beauftragt.

Die BürgerInnen wurden durch Aussenungen zu den Veranstaltungen in den Bezirken eingeladen. Als Informationsdrehscheibe und Diskussionsforum diente eine Internet-Plattform.

**ProjekträgerIn**

Magistrat der Stadt Wien, MA 18

**Ansprechpartnerin/Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Sigrid Oblak,  
+43 (0)1/4000-81204  
ob@gfw.magwien.gv.at

**Beteiligte PartnerInnen**

MitarbeiterInnen der Magistratsabteilungen, externe ExpertInnen, politische MandatarInnen, VertreterInnen von Interessenvertretungen, NGOs und Kammern, BürgerInnen

**Internet**

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/verkehrsmasterplan/index.htm>

**Laufzeit des Projektes/Projektstand**

März 2002 – November 2003 abgeschlossen

**Vernetzung des Projektes mit anderen Vorhaben**

Positionspapier Masterplan Verkehr 2002  
Strategieplan Wien 2004  
STEP05  
S-Bahn Plus: 2003