

# POSITIONSPAPIER

## VERKEHR UND MOBILITÄT

Leistungsfähige Mobilität für alle und eine Vielfalt und Vielzahl an Mobilitätslösungen sind unser zentrales Anliegen. Ein koordiniertes und respektvolles Miteinander verschiedener Mobilitätsformen stärkt die Entscheidungsfreiheit des Einzelnen. Urbane Lebensräume sind attraktiv und lebenswert - anstatt einer monofunktionalen Nutzung des Straßenraums möchten wir die Straße als Lebensraum den Bürger\_innen zurückgeben und fordern bei der Gestaltung Mitsprache- und Entscheidungsmöglichkeiten. Im Sinne der Verantwortung für die nächste Generation hat ein effizienter und transparenter Mitteleinsatz bei Infrastrukturinvestitionen für uns Priorität. Nachhaltige Verkehrslösungen sind das Ziel.

## DIE HERAUSFORDERUNG

Wien befindet sich in einem vielfältigen und stetigen Wandel: hinsichtlich Demographie, Bevölkerungswachstum, räumlicher Ausdehnung, Wirtschaftsstruktur, Mobilität und Ökologie. Gerade in den großflächigen Randbezirken ist mit einem erheblichen Bevölkerungszuwachs zu rechnen, doch genau dort hinkt das Angebot an innovativen Mobilitätsangeboten und öffentlichen Verkehrsmitteln hinterher. Es fehlt gerade hier an Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV), auch weil Car-Sharing Anbieter ihre Geschäftszonen aus kommerziellen Gründen noch nicht bis in die Randzonen des Stadtgebiets ausweiten (können). Dass Maßnahmen im Verkehr greifen, zeigt sich im zentralen Stadtgebiet. Dort konnte durch Infrastrukturinvestitionen (v.a. U-Bahn) und Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung der umweltfreundliche Verkehr weiter gestärkt werden.

### **Immer höhere Verkehrsbelastung durch Pendler\_innen**

Die Struktur der Stadt verdichtet sich und dehnt sich immer weiter ins Umfeld aus. Sie reicht funktional bis nach Niederösterreich, ins Burgenland und sogar bis ins benachbarte Ausland. Die derzeitige Verkehrsplanung Wiens endet jedoch nach wie vor an den Stadtgrenzen und schließt den hohen Anteil der Pendler\_innen aus dem Umland nicht ausreichend ein. Im motorisierten Individualverkehr queren jeden Werktag rund 400.000 Personen die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts; mittels öffentlichen Verkehrsmitteln aktuell „nur“ rund 100.000 Menschen. Durch den Anstieg der Verkehrsleistung werden zudem die positiven Trends im Modal Split, also die Verteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Pkw, S-Bahn, Bahn, Fahrrad, etc.), weitgehend wieder kompensiert. Stau, Lärm, Abgase, Unfälle und Flächenverbrauch verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Die Smart City Rahmenstrategie der Stadt Wien sieht eine Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs von derzeit 28% auf 15% bis zum Jahr 2030 vor. Bis 2050 sollen alle Autos innerhalb der Stadtgrenzen mit alternativen Antriebstechnologien fahren. Um diese ambitionierten Ziele zu erreichen, müssen mit Konsequenz und effektivem Mitteleinsatz Maßnahmen jenseits der bisherigen Routine gesetzt werden.

## **Wien fehlt eine ganzheitliche Planung für neue Mobilität**

Für einen effektiven Mitteleinsatz fehlt die angesprochene ganzheitliche Koordination des Verkehrs in der Ballungs- und Stadtregion Wien. Gerade im Mobilitätsbereich etablieren sich in letzter Zeit zahlreiche Innovationen (z.B. E-Mobility, Car-Sharing, Intermodalität, Intelligent Transport Systems ITS, neue Stadtbahnsysteme), die in Wien aber trotz gut gemeinter Ansätze (Smart City) und einer Flut an Konzepten viel zu inkonsequent in der Praxis eingesetzt werden. Zudem wird der Verkehr zu wenig als Gesamtsystem betrachtet - als ein koordiniertes, respektvolles und selbstbestimmtes Miteinander verschiedener Mobilitätsformen, in dem auch der Aktivverkehr (Fußgänger\_innen, Radfahrer\_innen) eine gleichwertige Rolle spielt. Gleiches gilt auch für die Ästhetik des öffentlichen Raums - monofunktionale Straßenräume beeinträchtigen trotz einer Entschärfung der Parksituation die Aufenthaltsqualität.

## **Die aktuellen Autobahnprojekte im Wiener Nordostraum passen nicht zu einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik**

Die Projekte Stadtstraße Aspern, die S1 Spange Aspern und die S1 Nord-Ost-Umfahrung (Lobautunnel) haben eine bereits mehr als 30-jährige Vorgeschichte. Sie wurden zu einer Zeit geplant, als die Verkehrspolitik noch deutlich stärker auf den Straßenbau ausgerichtet war und sinkende KFZ-Zulassungen und multimodale Mobilität noch nicht absehbar waren. Wir sehen eine Vielzahl an Punkten bei diesen Projekten sehr kritisch:

- Die prognostizierten Gesamtkosten für die Stadtstraße und den Lobautunnel belaufen sich nach derzeitigem Planungsstand auf 2,45 Milliarden Euro - enorme Schulden für die nächste Generation und in keiner Relation zum daraus gewonnenen Nutzen (in Wien besitzen nur mehr 38% der Bevölkerung einen PKW).
- Laut Einreichunterlagen zur Stadtstraße werden durch die Projekte „insgesamt etwa 322.300 Kfz-km/Werktag an induziertem Verkehr“ verursacht. Das bedeutet, dass der Verkehr durch das Angebot an neuen Autobahnen um 9,1% mehr zunehmen wird als ohne.
- Durch die Verkehrszunahme werden auch Lärm- und Schadstoffemissionen zunehmen und gehen zu Lasten der ansässigen Bevölkerung.
- Durch das zusätzliche Straßenangebot wird eine stärkere Zersiedelung vor allem entlang der Stadtgrenze forciert, es kommt zu weiteren unwiederbringlichen Flächenverbrauch, die Abhängigkeit vom eigenen Kfz wird einzementiert.
- alle verfügbaren Verkehrserhebungen zeigen deutlich, dass der Ziel- und Quellverkehr von und nach Wien gegenüber dem Transitverkehr überwiegt, eine neue Transitroute also kaum Entlastungswirkung zeigen wird.
- die Projekte widersprechen völlig den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Wien, „den Modal Split der Wiener\_innen bis 2025 auf 80% im Umweltverbund und 20% im motorisierten Individualverkehr zu ändern“ und konterkarieren zusätzlich das Bekenntnis zu den Zielen des Klimavertrages von Paris.

## UNSERE VISION

*Die Metropolregion Wien ist von einer konsistenten und innovativen Verkehrspolitik geprägt. Im Rahmen einer koordinierten Verkehrs-, Raumordnungs- und Standortpolitik werden gemeinsame Herausforderungen integriert und strategisch gelöst. Zentraler Erfolgsindikator ist die positive Entwicklung der Gesamtregion, unabhängig von politischen und administrativen Grenzen. Nachdem vor allem im innerstädtischen Bereich der öffentliche Verkehr eine starke Dichte und hohe Qualität aufweist, wurden verstärkt in die einwohnerstarken und weiter wachsenden Flächenbezirke, sowie das nahe Wiener Umland investiert.*

### **Alternativen anbieten: leistbare Mobilität und Vielfalt**

*Im Verkehrsnetz der Zukunft bestimmen der Bedarf, der Nutzen, die Effektivität und die Umweltverträglichkeit den Mitteleinsatz für den Ausbau. Verkehr teilt sich nicht mehr in „schlechten“ und „guten“ Verkehr. Dieses Konkurrenzdenken ist von einem integrierten intermodalen Ansatz abgelöst, der bedarfsorientierte Mobilität und urbane Lebensräume in den Mittelpunkt stellt. Wien ist nicht nur eine Metropole der Lebensqualität sondern auch eine Metropole, in der mit Konsequenz und Engagement innovative Konzepte realisiert werden.*

*Die Vielzahl an Möglichkeiten für Mobilität ist erkennbar in „Mobilitätshubs“, an denen die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen stattfindet.*

### **Die Stadt den Bürger\_innen**

*Zentrale Straßen und Plätze sind für Fußgänger\_innen wieder als urbane Lebensräume attraktiv geworden. Kurze Wege erhöhen die Erreichbarkeit. Die flächendeckende Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat einen Impuls zum stärkeren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Umstieg auf diesen in den Umlandzonen Wiens gesetzt. Zudem stehen vermehrt kosteneffizientere und attraktive Alternativen zum eigenen PKW zur Verfügung. Durch den geringeren Bedarf an Parkflächen sind der öffentliche Raum und Plätze (wo immer möglich) in ihrer ursprünglichen Funktion als Aufenthaltsort für Menschen reaktiviert worden. Radfahren ebenso wie zu Fuß gehen ist zeitsparend und sicher. Die Aufwertung des Aktivverkehrs macht das Leben und Arbeiten in der Stadt generell attraktiver, reduziert den Trend zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen im suburbanen Umland („Speckgürtel“) und stärkt die kleinräumig strukturierte Nahversorgung.*

## LEITLINIEN UND MASSNAHMEN

### **Bessere gemeinsame Planung und Verwaltung in der Metropolregion**

- Einrichtung einer gemeinsamen, integrierten Stadtregionsplanung für Raumordnung, Standortpolitik und Verkehr (in Abstimmung mit dem Finanzausgleich und einer neuen Agglomerationspolitik des Bundes)
- Diese Instanz hat die Aufgabe einer überregionalen Raum- und Verkehrsplanung und wird mit entsprechenden Finanzmitteln aus den regionalen Budgets ausgestattet
- Ausstattung dieser Instanz mit einem Durchgriffsrecht auf Landes-, Bezirks- und Gemeindeebene für homogene übergeordnete Konzeptumsetzungen

- Umstrukturierung und Aufwertung des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) GmbH zum “VOR Neu” im Rahmen der Stadtregion zu einem Unternehmen für integrierte Nah- und Regionalverkehrsplanung, Personenbeförderungsleistungen und Finanzierung (Kompetenzübertragung von den Ämtern der Landesregierungen)

## **Kosteneffizienter und attraktiverer öffentlicher Verkehr**

- Keine Bevorzugung des U-Bahnbaus durch die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund (der Bund trägt 50% der Kosten); statt dessen neue Vereinbarungen, die alle öffentlichen Verkehrsmittel und alle Gebietskörperschaften der Stadtregion einbeziehen (das sinnvollste Verkehrsmittel soll ausgebaut werden, nicht das mit dem größten Bauvolumen bzw. der für die Stadt attraktivsten Kofinanzierung)
- Deutliche Verbesserung des Angebots an öffentlichem Verkehr in den Flächenbezirken, u.a. durch den Ausbau von effizienten Straßenbahnstrecken mit erhöhter Reisegeschwindigkeit und Schaffung von Querverbindungen im Bezirk
- Mehr S-Bahn Investitionen um den Stadt-Umland-Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten: Erhöhung der Kapazität der Stammstrecke durch Investitionen in Zugsicherung und -steuerung, zeitgemäßer einheitlicher Fahrzeugpark sowie viergleisiger Ausbau Meidling – Mödling, zweigleisiger Ausbau der S45 Penzing-Hütteldorf **sowie Verlängerung nach Purkersdorf** und neue Haltestellen Baumgarten und Unterdöbling, Attraktivierung der Verbindungsbahn zu einer leistungsfähigen S-Bahn von Penzing/Hütteldorf zu Hauptbahnhof und Praterstern (**Entflechtung Straße und Bahntrasse**, Reaktivierung der inneren Aspangbahn, generelle Intervallverdichtung, Ausweitung der Betriebszeiten)
- Evaluierung erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen bei S-Bahn Teilstrecken (Maßnahmen am Rollmaterial oder teilweise Überplattung)
- Umsetzung von Light-Rail-Lösungen bzw. Reaktivierung von Überlandstraßenbahnen ins Wiener Umland nach dem Vorbild der Badner Bahn (z.B. entlang Achse Brünner Straße, Groß-Enzersdorf, Schwechat, Mödling, Reaktivierung 360er Liesing)
- Erhöhung von Betriebsqualität und Image der Straßenbahn und S-Bahn
- Vermehrter Neu- und Ausbau von Straßenbahnstrecken, Errichtung eigener Gleiskörper und konsequente Bevorrangung bei Kreuzungen, um die Reisegeschwindigkeit deutlich zu erhöhen
- Alle Buslinien an ein höherrangiges Verkehrsmittel anbinden (z.B. 60B, 43A, 41A) und bedarfsorientierte Intervallverdichtung, v.a. abends
- Ausweitung des Angebots von Anrufsammeltaxis
- Rasches Erreichen einer durchgängigen Barrierefreiheit (z.B. Niederflurmittelteile bei noch länger in Betrieb stehenden Altzügen)
- Ausweitung der VOR Tarifzone 100 ins nahe Wiener Umland (einpendlerstarke Gemeinden) und generelle Vereinfachung der Tarifzonen
- Umsetzung statt Lippenbekenntnis zum Ausbau der Verbindungen nach Bratislava

## **Attraktivitätssteigerung von öffentlichem Raum und Aktivverkehr**

- Konsequente Neuausrichtung des öffentlichen Raums: Flächen neu verteilen, konsistentes und hochwertiges Radrouten- und Fußwegnetz mit im ganzen Stadtgebiet durchgängiger Umsetzung über Bezirksgrenzen hinweg
- Umwege und Wartezeiten für den Aktivverkehr in der Planung vermeiden und im Bestand fortlaufend reduzieren (durchgängige Radwege, angepasste Ampelschaltungen)
- Bestimmte wichtige Radrouten gegenüber Nebenstraßen durchgehend bevorrangen (“Rad-Highways”)
- Vermehrt die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen (vor allem in schwächer frequentierten Buslinien in den Flächenbezirken)
- Qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten (überdacht, versperrbar) - besonders an intermodalen Knotenpunkten (ÖV) sowie im innerstädtischen Bereich
- Sicherheit des Aktivverkehrs erhöhen (Sicherheit, Wahrnehmung)
- Die tatsächlich gleichberechtigte Mischung der Verkehrsarten in allen Wohnstraßen (Name soll Realität werden: Trennung von Fuß- und Fahrzeugverkehr aufheben, wirklich spielende Kinder in einem Wohn- und Lebensraum)
- Höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Fußgängerzonen, Begegnungszonen): Plätze reaktivieren und für den Aufenthalt attraktiv gestalten, Grünkorridore einziehen
- Bekenntnis zur schrittweisen Reduktion des privaten Auto-Einpendlerverkehrs in den historischen Stadtkern (innerhalb des Rings) durch geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung nach internationalem Vorbild
- Bürger\_innen Partizipation: Straßenzüge/Grätzler entscheiden über die Gestaltung (auch Kinder und Jugendliche dürfen mitentscheiden)

## **Transparente und evidenzorientierte Parkraumbewirtschaftung: Anrainerparkpickerl für ganz Wien**

Wir fordern eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Wien. Nur dadurch kann eine sinnvolle Reduktion des Individualverkehrs erzielt werden. Um den Einpendelverkehr zu reduzieren, fordern wir gleichzeitig einen Ausbau eines dichten P+R-Angebotes im näheren und weiteren Umland von Wien (möglichst nahe an den Wohnorten der Pendler\_innen unter der Verantwortung des neu aufgewerteten VOR). Da die Höhe des Parkpickerlpreises keinen Lenkungseffekt hat, soll auch nur die Verwaltungsgebühr eingehoben werden. Dadurch wird die pauschalierte Parkometerabgabe für Anrainer\_innen aufgehoben.

Die Stadt Wien soll zur weiteren Verbesserung innerstädtischer Mobilität eine von internationalen Expert\_innen begleitete Studie in Auftrag geben, wie eine Parkzonenaufteilung in 30-60 Parkzonen aussehen könnte. Sobald die Fakten geklärt sind müssen die Bezirksvertretungen verpflichtende Bürger\_innenforen abhalten um die Zonengrenzen zu definieren.

Außerdem sehen wir in diesem Zusammenhang folgende Maßnahmen vor:

- Lösung für Unternehmen: Parkkarten für Gewerbebetriebe sind wie bisher möglich
- die pauschalierte Parkometerabgabe für alle Wiener Bezirke soll Unternehmern deutlich günstiger (derzeit Euro 2.544,- pro Jahr) zur Verfügung stehen
- Kurparkzonenregelung innerhalb des Gürtels auch am Wochenende
- Alternative Möglichkeiten zur Bezahlung von Parkgebühren (z.B. Parkometer, Parkscheinautomat, Cash und EC-Card)
- Die allgemeine Stellplatzverpflichtung soll abgeschafft werden (Trennung der Kosten für Wohnen und Mobilität und bessere Chancen für leistbaren Wohnbau). Im Zuge der Erteilung von Baugenehmigungen kann jedoch eine Errichtung von Stellplätzen vorgeschrieben werden.
- Im Fall der Neuerrichtung von Stellplätzen muss eine Reduktion der Oberflächenstellplätze geprüft werden (Kriterienkatalog)
- Erstellung einer zentralen Stellplatzdatenbank für Wien
- Anreize zur Öffnung privater Parkplätze (z.B. Supermärkte) in der Nacht für Anrainer\_innen

### **Stärkere Nutzung alternativer Individualverkehrslösungen**

- Klares Bekenntnis zu Car-Sharing und dessen Potential die Anzahl an privaten PKWs zu reduzieren
- Anreize schaffen, um das Geschäftsgebiet der Car-Sharing-Anbieter (Free Floating) auf die Flächenbezirke auszudehnen (z.B. im Gegenzug geringere Parkometerpauschale seitens Stadt Wien)
- Nicht-monetäre Anreize (evtl. zeitlich begrenzt) für alternative Antriebe schaffen, monetäre Anreize für Private abschaffen, öffentliche Hand als Vorbild für die Nutzung alternativer Antriebsformen
- Car-Sharing mit Elektrofahrzeugen forcieren: Ladestationen auf öffentlichem Grund ermöglichen – v.a. gesammelt in Garagen oder an ÖV-Knotenpunkten (Hubs)

### **Bessere Nutzung der Wasserstraßen**

- vorhandene innerstädtische Wasserstraße Donaukanal nutzen (z.B. Vaporetto, private Bootstaxis etc.)
- Nutzung von Donaukanal für den Gütertransport ins Zentrum; Feinverteilung z.B. mit Lastenfahrrädern
- Ausbau der Donauschifffahrt als wirtschaftliche, umweltfreundliche und schnelle Verkehrsachse (inkl. Schaffung stabiler Fahrwasserverhältnisse zwischen Wien und Bratislava sowie zur Erhaltung des Nationalparks Donau Auen)

### **Ausschöpfen der Möglichkeiten moderner City-Logistik**

- Erstellen eines Logistik Masterplans für die Stadt – mit verbindlichen Zielen zur Effizienzsteigerung und konkreter Planung der einzelnen Zulieferungen ins Stadtgebiet
- Förderung der Stadt Wien für gebündelte Logistikflächen im Stadtzentrum und intelligente Konsolidierungszentren am Stadtrand

- Förderung /Forcierung innovativer Logistikkonzepte („Güterbim“, Lastenfahrräder etc.) und alternativer Antriebe
- Entwicklung und Umsetzung interdisziplinärer Citylogistik-Konzepte unter Einbindung von Stadtplanung und Architektur (z.B. Lieferhub in Wohnhäusern)

### **Mehr Innovationen im Verkehrsbereich**

- Wien soll wieder “Spielwiese” für neue Ideen in Verkehrs- und Stadtplanung werden
- Wien soll mehr innovative technologische Lösungen forcieren (Information, Routing und Ticketing für das gesamte Verkehrssystem (bestehende Forschungsprojekte umsetzen); Smart Parking mit Festlegung fixer Parkplätze im öffentlichen Raum inklusive Detektion, Belegungsinformation und Reservierung)
- Zeitgemäße öffentliche Verkehrssysteme (z.B. Light Rail, E-Busse) sollen endlich in Wien etabliert werden (insbesondere im Straßenbahnsystem großer Aufholbedarf bezüglich Bequemlichkeit und Reisegeschwindigkeit!).
- Die Bedürfnisse der betroffenen Bürger\_innen sollen integraler Bestandteil von Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung werden.
- Innovatives Mobilitätsmanagement erproben: Pilotversuche zur Anwendung des Modells “Parking Cash Out” bei Unternehmen und / oder Dienststellen der Stadt Wien (finanzielle Abgeltung für Verzicht auf gratis oder verbilligt angebotene Firmenparkplätze)

### **Bessere Integration von Bratislava in die Stadtregion**

- Zügiger vollständiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Marchegger Astes
- Lückenschluss (4km) der S7 bei Wolfsthal nach Petržalka
- Verbesserung des Nahverkehrs in der gemeinsamen Metropolregion
- Weiterführen des CAT bis Bratislava mit dem langfristigen Ziel der Verbindung der Flughäfen Wien und Bratislava (kein Bau der 3. Flughafenpiste in Wien)
- Nutzen des Twin City Liners (oder alternativen Schiffes) am Donaukanal für erschwinglichen Berufs- und Pendlerverkehr von Wien nach Bratislava (Züge von Wien nach Bratislava halten nicht im Stadtzentrum)
- Errichtung der Spange Götzendorf zur Anbindung des Flughafens Wien an das internationale Eisenbahnnetz zur Weiterführung von hochrangigen Fernzügen Richtung Bratislava, Budapest, Győr (Centropo Region)
- Grenzüberschreitende Tarifangleichungen (selbe Strecke, selber Preis)

### **Alternativen zu den aktuellen Autobahnprojekten entwickeln**

NEOS macht evidenzbasierte und ideologiebefreite Politik. Wir sind den Bürgerinnen und Bürgern verpflichtet und bürden den nachfolgenden Generationen keinen Schuldenrucksack für fragwürdige Investitionen auf. NEOS lehnt daher die geplanten Autobahnprojekte in der derzeitigen Form ab und fordert einen Paradigmenwechsel und eine zukunftsfitte Mobilitätspolitik für Wien, die viel stärker auf öffentlichen Verkehr und Aktivverkehr setzt. Eine solche sollte auf Basis eines Masterplans Verkehr für die Wachstumsbezirke nördlich der Donau und ihrem Umland entwickelt werden. Etwaigen Alternativlösungen zu den aktuellen Autobahnprojekten stehen wir aufgeschlossen gegenüber und werden diese im Sinne der Kosteneffizienz und Nachhaltigkeit bewerten.