

- Bei beengten räumlichen Verhältnissen in der Stadt ist eine Prioritätenreihung laut Masterplan Verkehr vorzunehmen – Umweltverbund vor motorisiertem Individualverkehr
- Eine Gesamtverkehrsplanung für den Großraum Wien ist notwendig:
  - ~ 650.000 BinnenpendlerInnen
  - ~ 200.000 EinpendlerInnen
  - bald 100.000 AuspendlerInnen
- Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Stadtrandbereiche wäre für viele Beschäftigte aus dem Umland mit erheblichen finanziellen Nachteilen verbunden. Um das notwendige Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, sind kostengünstige Umsteigemöglichkeiten zu schaffen (vergünstigte Tarife bei Park & Ride Anlagen, attraktive Kombitickets).
- Ein weiterer Ausbau von Park & Ride außerhalb Wiens muss in Kooperation mit Niederösterreich und der ÖBB erfolgen
- Ein weiterer ÖV Ausbau (auch in den neuen Stadtteilen) ist sicherzustellen. Neben dem weiteren U-Bahn- und Straßenbahnausbau ist auch der S-Bahn Ausbau voranzutreiben. Die Optimierung der Verknüpfung S-Bahn und U-Bahn birgt großes Potential.
- Mindeststandards auch für den Fuß- und Radverkehr sind zu gewährleisten.

### 1.2.2 FußgängerInnen – Elisabeth Irschik, Stadt Wien

FußgängerInnen haben je nach sozialer Rolle auch unterschiedliche Ansprüche und Bedürfnisse. Beispiele dafür:

- Bewegungsraum, Verweilraum
- Schnelles Vorankommen, Flanieren
- Barrierefreiheit, Rastmöglichkeiten
- Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden

Gleiches gilt auch für unterschiedliche Wegzwecke – so unterscheidet sich beispielsweise die Verkehrsmittelwahl bei Versorgungswegen deutlich von Arbeitswegen.

Wichtig sind Projekte und Aktivitäten die diese Verkehrsart fördern und zu mehr Gleichberechtigung führen. Hier sind vor allem „Gender Mainstreaming“ Projekte zu nennen und dem Pilotbezirk Mariahilf. Auch das „Leitbild Öffentlicher Raum“ enthält wesentliche Gestaltungsgrundsätze und mit der Sozialraumanalyse existiert ein neues Instrument, die Bedürfnisse künftiger NutzerInnen zu erheben.

### 1.2.3 RadfahrerInnen – Julian Baker, Stadt Bern

Die Stadt Bern hat – wie in der Schweiz üblich – eine lange Tradition der Radverkehrsförderung und hat folgende Grundsätze aufgestellt:

- Fahrräder sind Fahrzeuge, sie gehören auf die Fahrbahn
- Fahrräder brauchen auch Platz, zielnahe und sichere Abstellplätze sind nötig

Auch in den Bauverordnungen des Kanton Berns ist – im Unterschied zu Österreich – eine Mindestanzahl an Radabstellplätzen vorgesehen. Dies gilt sowohl für private Bauträger als auch öffentliche Einrichtungen.

Demzufolge sprechen die Zahlen zum Veloverkehr eine deutliche Sprache: