

- Ca. 100.000 Velos
- 18 % der BernerInnen sind täglich mit dem Velo unterwegs
- 48 % fahren in der Stadt zumindest gelegentlich Velo
- Insgesamt werden 11 % der Wege mit dem Velo zurückgelegt

Ermutigend ist auch, dass trotz Zunahme des Veloverkehrs eine leichte Abnahme der Unfälle mit Radbeteiligung festzustellen ist.

1.2.4 Öffentlicher Verkehr – Gregor Stratil-Sauer, Stadt Wien

Beim öffentlichen Verkehr steht Wien im internationalen Vergleich sehr gut da. Laut Masterplan Verkehr werden dabei bis 2020 folgende Ziele hinsichtlich Modal Split (Verkehrsmittelaufteilung) verfolgt:

- Steigerung öffentliche Verkehr und Radverkehr
- Stabilisieren des zu Fuß Gehens
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Dass seit 2006 der Anteil im öffentlichen Verkehr höher ist als der des motorisierten Individualverkehrs ist neben dem U-Bahnnetz und dessen Ausbau auch einem sehr dichten Straßenbahnnetz zu verdanken. Eine Folge des gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs ist unter anderem, dass der Pkw Besitz der WienerInnen kontinuierlich seit 2009 zurückgeht.

Bei Betrachtung der unterschiedlichen Bezirke in Wien fällt auf, dass an Hauptstraßen die Kfz-Verkehrsstärken nach wie vor zunehmen, in den Bezirken 1 – 9 und 20 hingegen der Kfz-Verkehr in den letzten 15 Jahren kontinuierlich abnimmt. Auch dies ist eine Folge des sehr guten innerstädtischen öffentlichen Verkehrs in Wien.

1.2.5 Motorisierter Individualverkehr – Herbert Hübner, ARBÖ

Neben der Darstellung wichtiger Forderungen zum ÖV- und Radverkehr („R“ bei ARBÖ steht für Radfahren) werden hinsichtlich Auto Verkehr folgende Forderungen erhoben:

- Regionen-Ring
- Neue Donauquerungen
- Anbindung Seestadt Aspern
- Optimierte Park & Ride Strategie

Gerade für PendlerInnen sind neue Strategien und wirtschaftliche Anreize gefragt und aus sozialen Gründen darf das Verkehrsangebot nicht nur über Preise und Kosten geregelt werden.

In Zukunft ist ein sinnvolles, leistbares und bequemes Wechseln zwischen den diversen Formen der Mobilität gefragt.

1.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

In Wien ist eine sehr unterschiedliche verkehrliche Entwicklung festzustellen:

- pro Kopf Motorisierung geht zurück
- motorisierter Individualverkehr geht innerhalb des Gürtels zurück
- nimmt aber größtenteils außerhalb noch zu

Für die **Ein- und AuspendlerInnen** in Wien stehen zu wenig Park & Ride Standorte vor allem im Umland Wiens zur Verfügung. Die ÖV Träger müssen mit dem Umland verknüpft werden. Dies hätte Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der PendlerInnen) Eine sozial gestaffelte Pendlerpauschale wurde ebenfalls diskutiert ebenso wie eine Verkehrslenkung in Wien (City Maut versus Parkraumbewirtschaftung. Bei der Parkraumbewirtschaftung in Wien wird den AnrainerInnen ein höherer Stellenwert als den PendlerInnen eingeräumt.

Konfliktbereich **Ampelschaltungen**: 90 % der lichtsignalgeregelten Schutzwege entsprechen dem Masterplan Verkehr hinsichtlich Grün- und Wartezeit (allerdings unter Einbeziehung der Räumzeit). Es sind vor allem sensible Bereiche vorrangig zu behandeln (Schulen, Kindergärten, SeniolInnenwohnhäuser, ...). Bei den restlichen 10 % der Verkehrslichtsignalanlage ist die Beeinflussung des öffentlichen Verkehrs bzw. eine sehr hohe Kfz-Belastung vorrangig. **Allgrün** ist in vielen Fällen kontraproduktiv aufgrund der langen Wartezeiten. Nur bei gleichzeitiger Einführung des „diagonale“ Querens für FußgängerInnen in der StVO ist diese Maßnahme sinnvoll.

Radabstellanlagen: Gute Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (Initiativen der Stadt) in Wohnhäusern (Novellierung Bauordnung bzw. Garagenverordnung) und auch für Beschäftigte bei Firmen (Anreizsystem, Aktionen) sind notwendig um den Radverkehr zu fördern. Dabei ist nicht nur die Anzahl der Stellplätze sondern auch die Situierung der Standorte festzulegen.

Konflikte zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind vor allem bei gemischten Geh- und Radwegen mit hoher Fuß- bzw. Radfrequenz (Beispiel Ringradweg) festzustellen.

Subjektives Sicherheitsempfinden ist im öffentlichen Raum sehr wichtig. Im 6. Bezirk erfolgte eine systematische Verbesserung von Beleuchtung und Ampelschaltungen.

Das **Fahrrad** ist ein Fahrzeug und ist auch aus Verkehrssicherheitsgründen besser **auf der Fahrbahn** aufgehoben:

- Ähnliches Geschwindigkeitsniveau wie Kfz in der Stadt
- weniger Konflikte mit FußgängerInnen
- einfacher Kreuzungslösungen
- Bodenmarkierungen auch billiger als bauliche Maßnahmen

Straßenbahnen sind auch jenseits der Donau mittelfristig umzusetzen. Nach U2 Verlängerung Aspernstraße (im Oktober 2010 erfolgt) und Verlängerung bis Seestadt Aspern 2013 werden auch die Straßenbahnlinien 25 und 26 verlängert.

Ein Miteinander im Verkehr muss gefördert werden!