

- Verkehrsfreie Zonen bei Schulen und Parks
- Radwege und Radabstellbügel
- Tempo 30
- Mittelinseln als Aufstellflächen für FußgängerInnen und Tempobremsen für Kfz
- Rundumgrün/Voreilzeit für FußgängerInnen
- Barrierefreiheit – taktile Elemente

Ein weiteres Anliegen im 6. Bezirk ist der Kampf um den öffentlichen Raum und damit auch das Eindämmen von Warenausräumungen, etc. die die Nutzbarkeit der Gehsteige beeinträchtigen. Als wichtiges Instrument wird dabei auch die BürgerInnenbeteiligung gesehen.

Ein wesentlicher „hot spot“ im Bezirk ist die Mariahilfer Straße, die in einen shared-space Bereich oder eine Fußgängerzone umgewandelt werden soll.

4.2.3 Gregor Stratil – Sauer – Stadt Wien

Die Strategie der Stadt Wien ist es den Modal Split weiter zu verändern und den Fuß- und Radverkehr weiter aufzuwerten. So ist im rot-grünen Regierungsprogramm in Wien der angestrebte Radverkehrsanteil bis 2015 mit 10 % angegeben. Der FußgängerInnenverkehr soll auf hohem Niveau gehalten werden.

Als Beitrag zur Verbesserung der Gehbedingungen sind zu nennen:

- Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit
- Attraktivität und Wohlbefinden

Ein sehr positives Beispiel ist London. Hier ist das Gehen Teil des Gesamtverkehrs und im „Transport of London“ eingegliedert. Weiters wurden Leitsysteme installiert und Kampagnen wie z.B. „zu Fuß zur Arbeit – Walking Works“ durchgeführt.

Die wichtigsten Herausforderungen in der Verkehrsplanung der Zukunft sind:

- Gehen und Radfahren als vollwertiges Transportmittel ernst nehmen
- Klare Visionen
- Kostenwahrheit im Verkehr
- Kein lineares Denken in der Planung
- Hohe Qualität im öffentlichen Raum
- Interventionen im öffentlichen Raum haben auch soziale Effekte
- Ansätze für den öffentlichen Raum auch außerhalb der Zentren finden

4.2.4 Martin Eder – BM Land- und Forstwirtschaft

Es besteht nach wie vor ein Unterschied zwischen Verkehrsrealität (Platzbedarf) der unterschiedlichen Verkehrsarten und der Verkehrsrealität.

Seitens des Lebensministeriums wurden folgende Aktivitäten gesetzt:

- Klima: aktiv mobil
- Masterplan Radfahren
- Walk-space Award
- Energiestrategie Österreich inkl. Erstellung eines Masterplan Fußgängerverkehr

Hinsichtlich der Förderung des FußgängerInnenverkehrs sind bewusstseinsbildende Maßnahmen kurze Wege und kurze Gehzeiten zu nennen. Beim Radverkehr ist neben Imagekampagnen vor allem für sichere Abstellanlagen und die Bevorrangung hochrangiger Radwegverbindungen gegenüber dem Querverkehr zu sorgen.

4.2.5 Markus Schuster – Herry Consult

Die Mobilitätsmerkmale sind am Arbeitsweg gegenüber den anderen Wegen unterschiedlich. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements ist, Einstellungen zu ändern und nicht das Verhalten. Demnach sind Handlungsfelder zu nennen die bis zum Überdenken der Logistik oder des Beschaffungswesens reichen können.

Im Bereich Radverkehr können Betriebe gute Voraussetzungen schaffen:

- Überdachte, diebstahlsichere Abstellanlagen
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
- Werkzeug-Grundsets
- Diensträder
- Aktionen wie Fahrradservice-Wochen
- Betriebliche Förderung einer Raddiebstahlversicherung

Aber auch beim Fußgängerverkehr können Fußwege attraktiviert und Umwege vermieden werden. Beschilderungs- und Wegweisungssysteme sind ebenfalls ein wichtiger Baustein.

Betrieben in Österreich wird mittlerweile ein „Mobilitätsmanagement“ als Serviceleistung angeboten. Die Einsparungspotentiale sind auch schon anhand österreichischer Praxisbeispiele festzustellen.

4.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

Parkplätze, Sammelgaragen: 1/3 der Garagenplätze, die unterirdisch geschaffen werden, müssen an der Oberfläche entfernt werden. Dies kommt dem nicht motorisierten Verkehr zu Gute

Innerstädtischer **Güterverkehr auf Schiene** zur Verringerung des LKW Verkehrs: Forschungsprojekt „Güter-Bim“ der Wiener Linien

Vorgezogene **Haltestellencaps, Gehsteigbreiten, Schrägparken** auf Gehsteig: in diesem Bereich wurde in den letzten Jahren in Wien viel unternommen, und auch viele Schrägparkplätze in Längsparker umgewandelt. Gleiches gilt für **Gehsteigvorziehungen und – absenkungen**.

Fahrradabstellanlagen im privaten Raum: Die Nutzung von leerstehenden Geschäftslokalen im Erdgeschoßbereich (Pilotversuch im 6. Bezirk) birgt enormes Potential. Fortschritte in der Wiener Bauordnung sind festzustellen, aber darüberhinausgehende ist die Verankerung von Radabstellanlagen in privaten Wohnhäusern notwendig wie z.B. in der Bauordnung Oberösterreich.

Radstation Hauptbahnhof: konkrete Planungen (1 große Radstation und 2 kleinere Radgaragen) laufen. Es wurden bereits Fördergelder lukriert.

Weiterer Ausbau **City bike** in Wien: zum Unterschied von z.B. Paris werden die Standorte nicht über Werbung finanziert, sondern die Stadt bzw. die Bezirke müssen dafür zahlen.