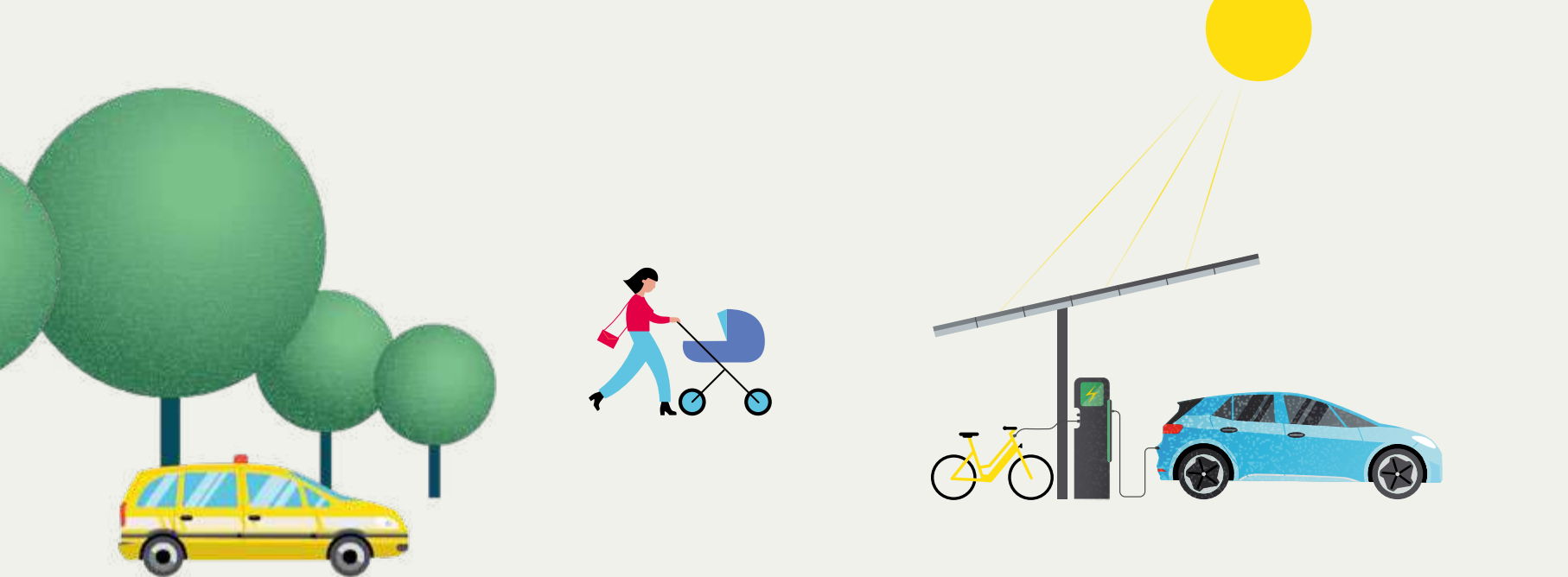
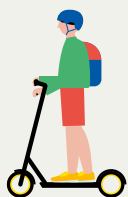
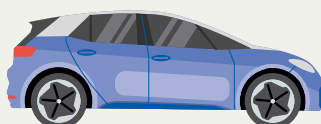




Gemeinsam mehr *bewegen*



Ideen mit Plan für die Wiener Verkehrspolitik



ÖAMTC

„Und“ statt „oder“

Als Mobilitätsclub mit mehr als einer Million Mitgliedern in Wien, Niederösterreich und im Burgenland kennen wir die Bedürfnisse mobiler Menschen in der Region sehr genau. Wir wissen, was unsere Mitglieder bewegt und welchen Herausforderungen sie im ländlichen sowie im städtischen Raum gegenüberstehen.

Wir wissen, was Pendler:innen zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel bewegt, was Radfahrer:innen brauchen, um sich auf ihren Wegen sicher zu fühlen und von wem Sharing-Modelle in Anspruch genommen werden. Wir sehen, wo neue Lebensräume geschaffen und wo Synergien zwischen den Bundesländern stärker genützt werden müssen. Wir wollen gemeinsam mit Stakeholder:innen passende Lösungswege finden und Menschen auf dem Weg zur Mobilitätswende begleiten.

Dabei treten wir für ein sicheres Miteinander ein. Für ein „Und“ statt einem „Oder“. Denn für uns steht der mobile Mensch mit seinen Bedürfnissen im Mittelpunkt.

Nur so kommen wir alle wirklich weiter. Was das alles für Wien und seine Verkehrspolitik bedeutet, warum es notwendig ist, dabei auch über die Bezirks- und Bundeslandgrenzen hinaus zu blicken, bringen wir mit der vorliegenden Publikation anschaulich auf den Punkt.

Wir wünschen Ihnen spannende Einblicke in die Zukunft des Verkehrs in Wien – und die besten Verbindungen!



Weiterführende Informationen unter:
www.oeamtc.at/verkehrspolitik-ostregion

Beispiele, wie wir mobile



Mobile Nothilfe

Pannenhilfe – auch für Fahrräder



ÖAMTC Fahrrad-Stützpunkte

SelfService-Stationen zur Pannenbehebung



ÖAMTC Mobilitätspark

Fahrradfahren im geschützten Raum trainieren



ÖAMTC ePower

Ladeinfrastruktur und kWh-basiertes Ladeprodukt



Menschen auf ihren Wegen begleiten:



E-Bike Kurse

Gratis Trainings mit zertifizierten ÖAMTC-Trainer:innen



Radfahrkurse für Frauen

Für Frauen aus der ganzen Welt, die nie Radfahren gelernt haben



Fahrtechnik-Trainings

Vom Moped- bis zum Berufskraftfahrenden



Verkehrserziehungsprogramme

Richtiges und sicheres Verhalten im Straßenverkehr spielerisch erlernen



Mobilitätsprogramme für Senior:innen

Förderung der selbstständigen Mobilität auch im Alter



Technische Prüfdienste

Für Auto, Motorrad und Fahrrad



Beratung für Menschen mit Behinderungen

Bei technischen, wirtschaftlichen und juristischen Mobilitätsfragen



Informationsservices

Verkehrsinfos, Traffic Alert, Routenplanung



Navigation

Intermodales Routing für ganz Österreich



Kostenlose Rechtsberatung

(Juristische) Hilfe in allen Mobilitätsbelangen – egal, womit man unterwegs ist



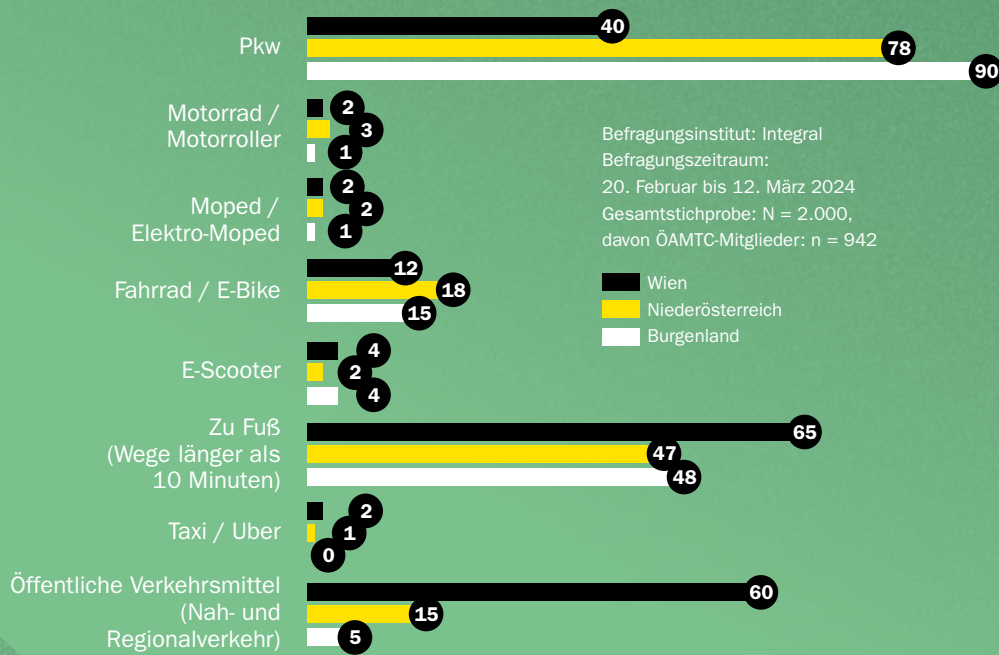
ÖAMTC Reise-Service

Reiseangebote, Länderinfos, etc.



So sind die Menschen unterwegs

Nutzungsfrequenz nach Fortbewegungsmittel
(100 Tage oder mehr pro Jahr) in %



Welche Verkehrspolitik sich mobile Menschen in Wien wünschen:

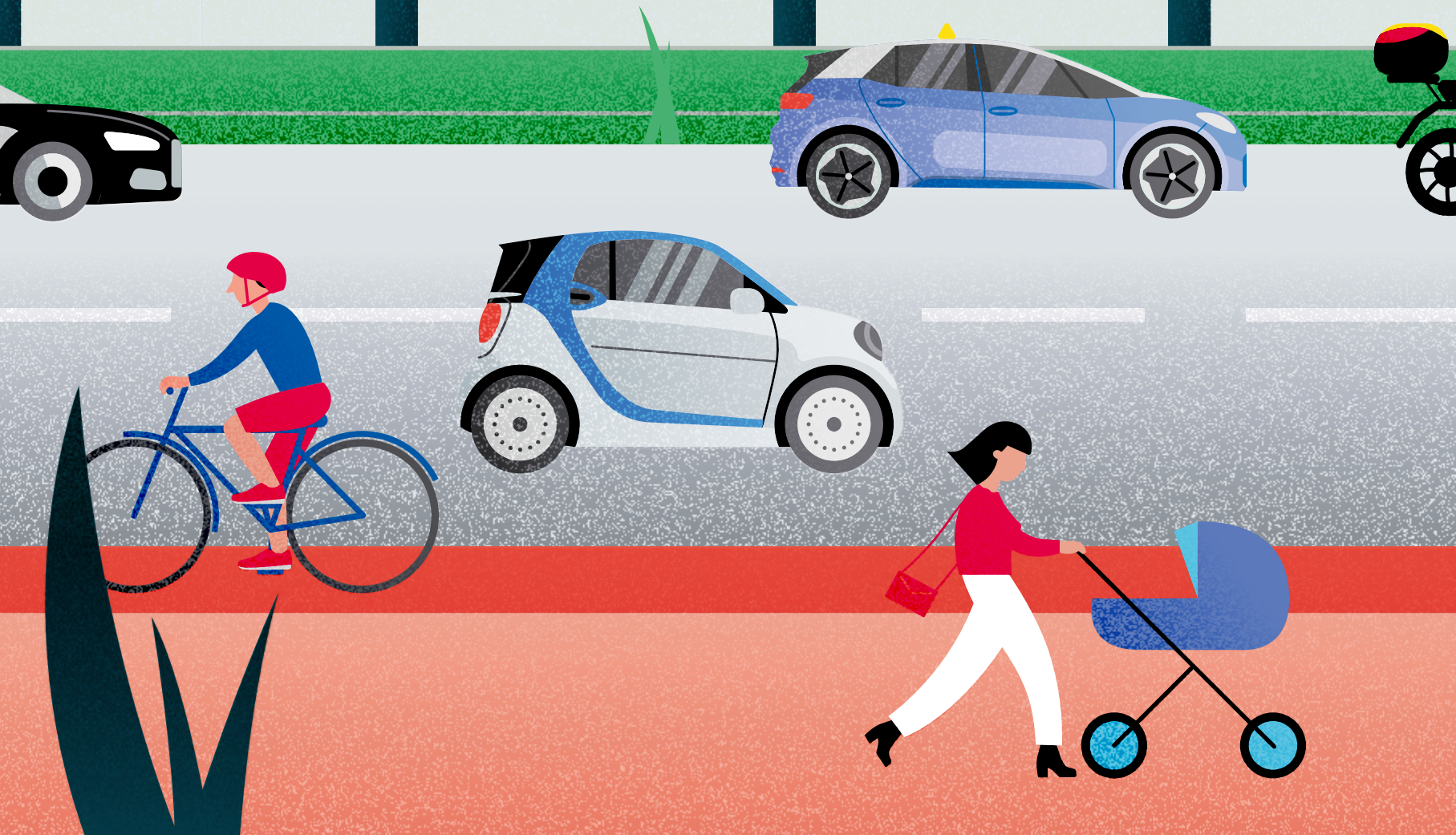
80%

Wiener:innen

87%

Einpendler:innen
NÖ & Burgenland

...wünschen sich eine an ALLEN Verkehrsträgern
(Autofahrer:innen, Radfahrer:innen, Fuß-
gänger:innen, etc.) orientierte Verkehrspolitik.



Mitglieder-Bestand

Niederösterreich

2020

481.326

2024

529.028

+10%

Burgenland

2020

68.047

2024

76.159

+12%

Wien

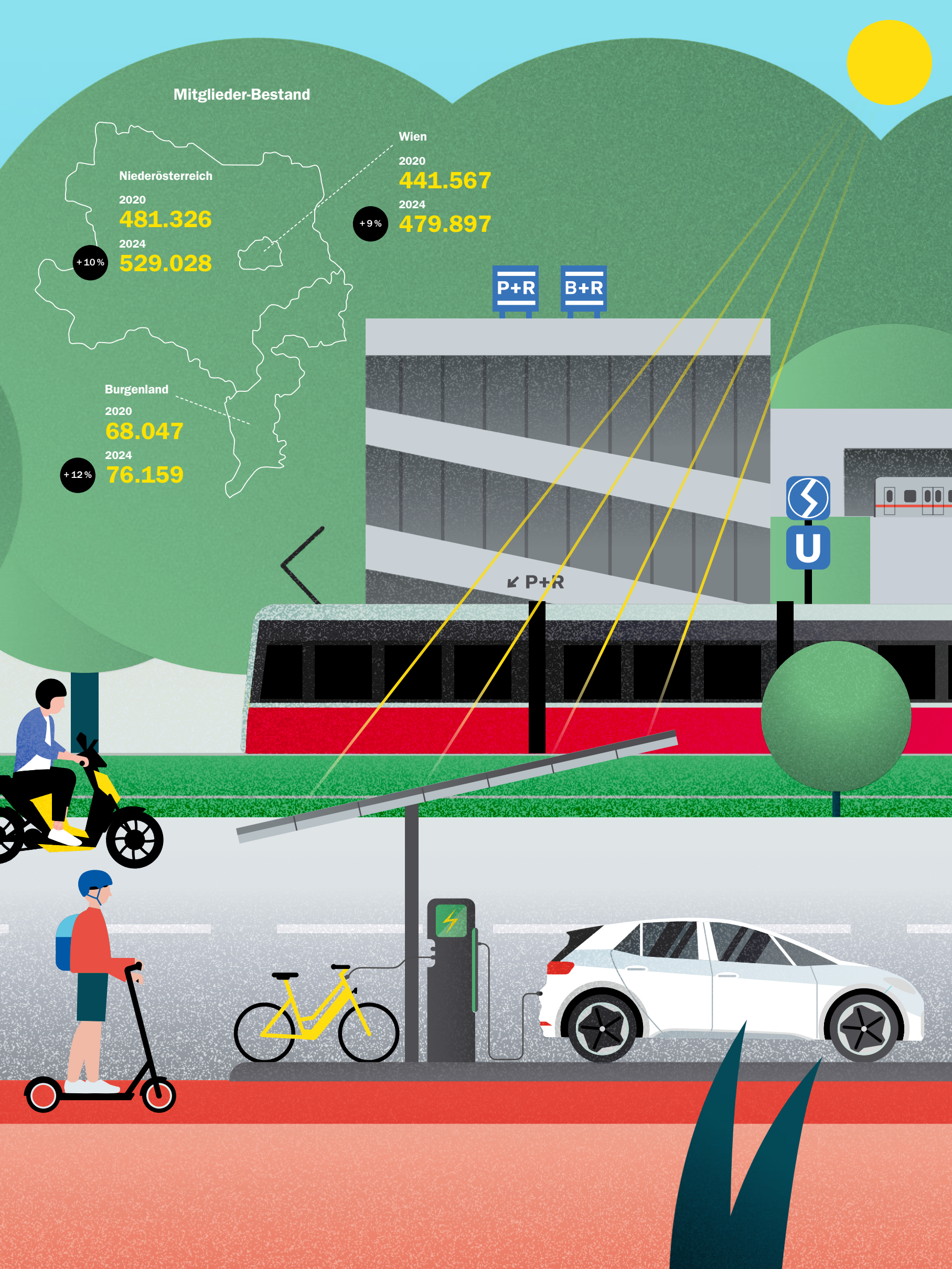
2020

441.567

2024

479.897

+9%



Gemeinsam Neues schaffen

Urbane Mobilität braucht keine Verteilungskämpfe von gestern, sondern innovative Lösungen für morgen.

Die bisherigen Konzepte der Stadt Wien sehen Mobilitätspolitik vor allem als Verteilungskampf zwischen unterschiedlichen Mobilitätsarten. So will das Fachkonzept Mobilität u. a. den „Straßenraum fair teilen“ sowie auf Kosten des motorisierten Verkehrs „mehr Platz für das Zu-Fuß-Gehen, den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr zur Verfügung stellen“.

Dabei werden die Bürger:innen der Stadt in den Planungsdokumenten eindimensional auf bestimmte Verkehrsmittel reduziert (z. B. Radfahrer:innen, Autofahrer:innen). Die Realität der Mobilität in Wien ist eine andere: Menschen sind multimodal unterwegs – je nach Angebot und persönlichen Anforderungen – und wollen das auch weiterhin tun. Dies bestätigen zahlreiche Studien und Umfragen.

Um als Millionenstadt und mitteleuropäisches Zentrum zu funktionieren, braucht Wien alle Verkehrsarten. Ein einseitiges Umverteilen von Mobilitätsressourcen ist daher der falsche Weg. Besser ist es, auf Innovationen und Anreize zu setzen – und zwar über Bezirks- und Stadtgrenzen hinaus.

Innovationen

Aufgrund der historischen Bausubstanz bestehen in Wien unbestritten Flaschenhälse für den Verkehr. Statt die knappen Ressourcen nach ideologischen Kriterien zu verteilen, ist es notwendig, durch Ideen und Innovationen neue Räume und Raumnutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Beispiele dafür sind Rad-Highways oder schwebende Kreisverkehre für Radfahrer:innen (siehe Bild). Neue Technologien, z. B. Verkehrsleitsysteme oder intelligente Ampelschaltungen, helfen die vorhandenen Ressourcen effizient zu nutzen. Infrastruktur-Innovationen sind ein wichtiger Erfolgsfaktor in der Verkehrsplanung.

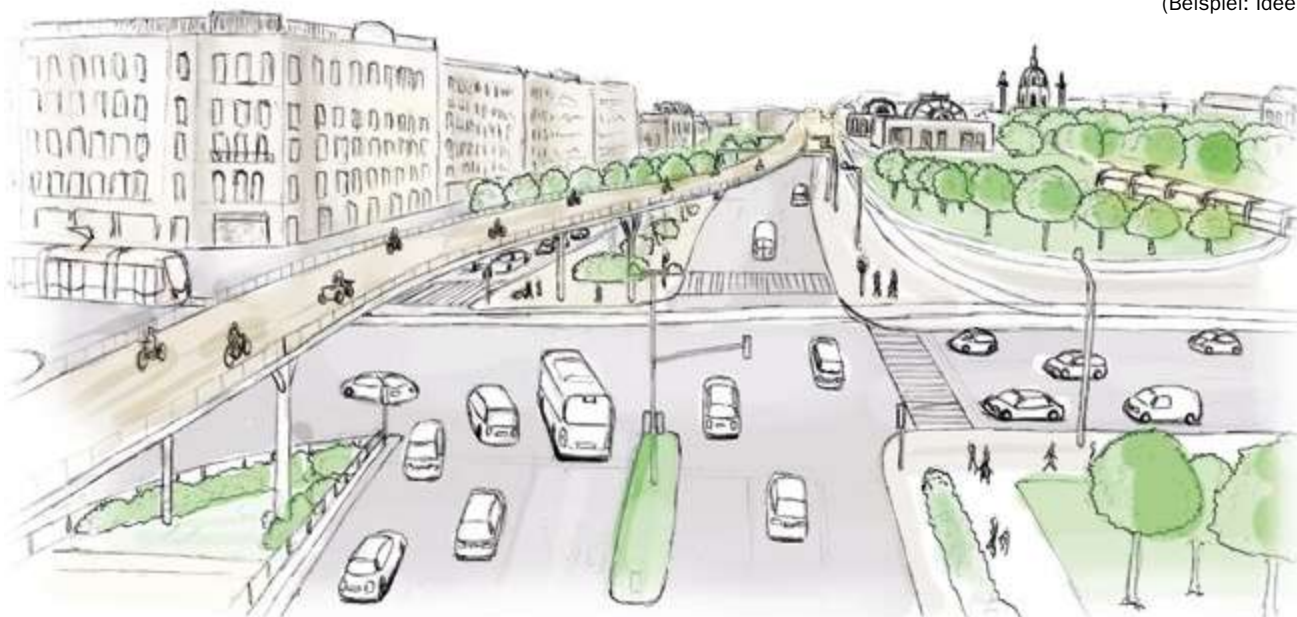
Anreize

Die Wiener Bevölkerung ist zu einem erheblichen Teil nicht bloß mit einem einzigen Verkehrsmittel, sondern multimodal unterwegs (siehe Seite 4). Menschen sind beispielsweise Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Öffi-Nutzer:innen und Autofahrer:innen zugleich. Ihr Nutzungsverhalten hängt mit Bedürfnissen und Angeboten zusammen. Deshalb sollte die Verkehrspolitik nicht einseitig Autos diskriminieren, sondern attraktive Anreize für die Nutzung von Öffis und Fahrrad schaffen.



© ZOOMVP.at

Wien braucht Innovation. Zusätzliche Infrastruktur schafft nicht nur Entlastung für Verkehrs-Hotspots, sondern kann auch architektonisch neue Akzente setzen. (Beispiel: Idee zum Karlsplatz)



© ÖAMTC/Nagler



Wien braucht alle Verkehrsarten.
Statt in Verteilungskämpfe zu
gehen, sollte Verkehrspolitik
zuerst darüber nachdenken,
wie neue Verkehrsräume
geschaffen werden können.
(Beispiel: Gaudenzdorfer Gürtel)

Wien braucht hochwertige
Radinfrastrukturen, um Anreize
zum Umstieg zu schaffen.
Dies geht oft auch durch Um-
organisation des Straßenrau-
mes anstelle von Umverteilung.
(Beispiel: Opernring)





Ein gut durchdachtes „Straßenverkehrs-Lebensnetz“ sichert beides: eine pulsierende Stadt und vielfältiges Leben in Wohnvierteln.



Das Lebensnetz des Straßenverkehrs

Menschen sollen nicht auf das Auto angewiesen sein, aber die Möglichkeit haben, es zu nutzen. So gelingt eine effiziente Abwicklung des motorisierten Verkehrs, wo er Sinn macht.

Eine sinnvolle Verkehrspolitik stellt die Basisstrukturen der Verkehrsinfrastruktur außer Streit. Eine funktionstüchtige, lebenswerte Stadt braucht klar definierte Lebensadern, auf denen der motorisierte Verkehr weitestgehend ungehindert fließen kann. Dazu bedarf es eines klaren Gesamtkonzeptes, in dem ein „Lebensnetz“ für den Kfz-Verkehr festgelegt wird, das mit seinen Hauptachsen auch ins Wiener Umland reicht. Weil dieses „Lebensnetz“ den Verkehr besser sammelt und durch die Stadt leitet, werden Pendlerströme damit gebündelt.

Was „Lebensnetz“-Straßen ausmacht:

- Bedeutung als Ein- und Ausfahrtsstraßen (direkte Verbindung, Zubringer zu hochrangigen Verkehrsachsen)
- Bedeutung als innerstädtische, tangentielle Verbindungsachsen (lokale oder bezirksübergreifende Straßen, die den Kfz-Verkehr bündeln)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel ≥ 50 km/h
- Ausreichende (Reserve-)Kapazitäten für einen fließenden Verkehr (auf Basis der aktuellen bzw. zu erwartenden Verkehrsstärken)

Verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie etwa Begegnungszonen, Wohnstraßen oder Fußgängerzonen, können im sonstigen Straßennetz gesetzt werden. Politische Entscheidungsträger:innen sollten dabei aber stets

existierende verkehrstechnische Richtlinien und Vorschriften (RVS) im Auge behalten. Eine eingehende Prüfung, die immer auch die Auswirkungen auf den regionalen und umliegenden Verkehr berücksichtigt, ist notwendig.

Nordostumfahrung

Der Lobautunnel und die damit in Verbindung stehende Stadtstraße stellt das wichtigste Straßenbauprojekt der Ostregion dar. Prognosen gehen davon aus, dass die Donaustadt und die Umlandgemeinden im Jahr 2043 auf über 400.000 Einwohner:innen anwachsen werden. Der Lobautunnel ist ein wichtiger Lückenschluss im Regionenring und essenziell für die Verlagerung des Verkehrs.

E-Mobilität

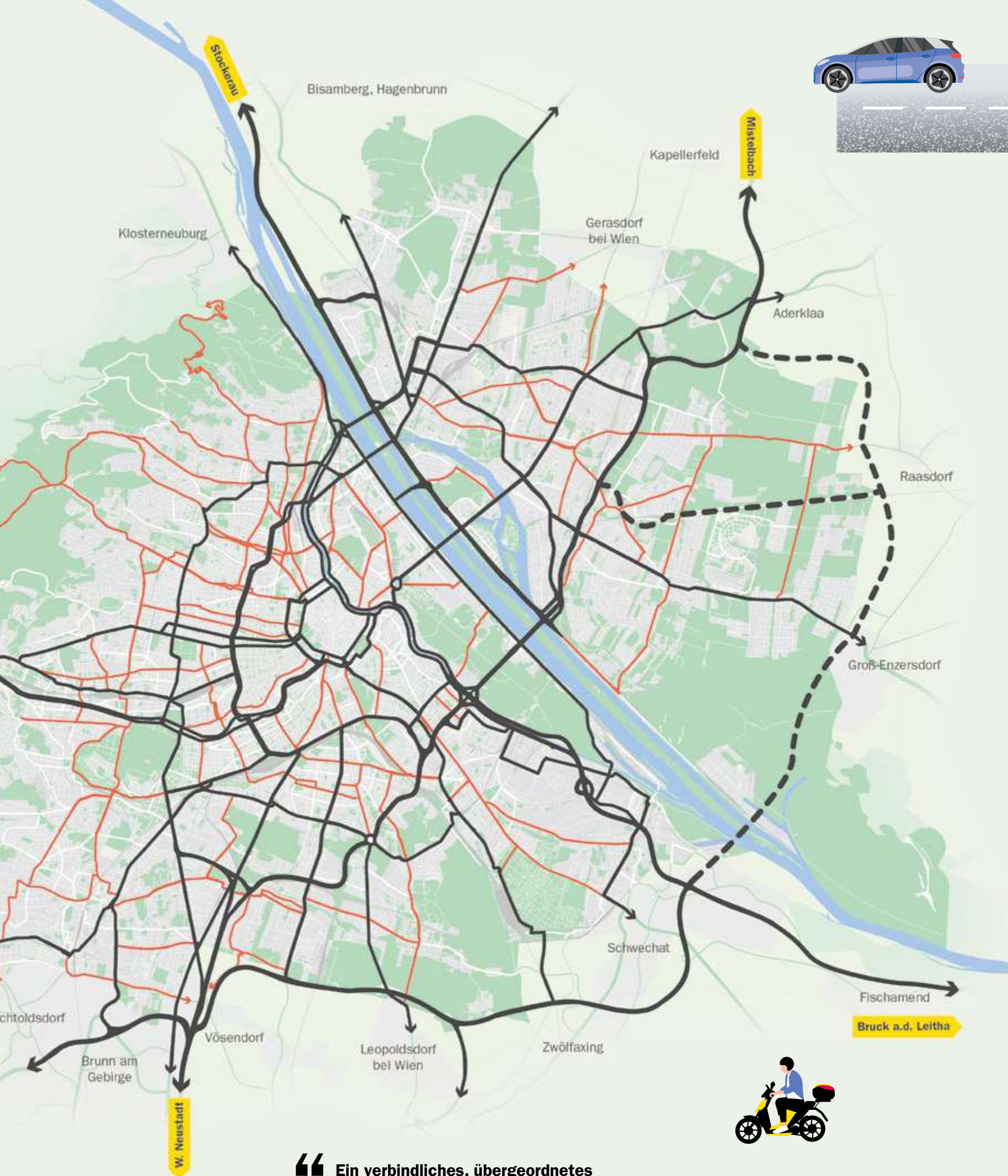
E-Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil des motorisierten Verkehrs der Zukunft. Doch gerade in der Stadt hat nicht jeder die Möglichkeit, im privaten Bereich Strom zu tanken. Eine öffentlich zugängliche und gut ausgebaute Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist eine wichtige Grundlage, um die E-Mobilität in dicht bebauten Ballungsräumen zu fördern.

Smart City

Durch ein intelligentes Verkehrsmanagement können der MIV umweltschonender organisiert und die zur Verfügung stehenden Ressourcen effizienter genutzt werden. Monitoring in Echtzeit, vorausschauende Analysen und damit einhergehend eine intelligente Ampelschaltung sind der Weg zur Smart City und kommen allen Verkehrsteilnehmenden zugute. So kann auch die Regeltreue erhöht werden.



- Kategorie 1
(Straßen, die den Verkehr durch die Stadt leiten)
- Kategorie 2
(Straßen, die Stadtteile verbinden und Anbindungen zu Straßen der Kategorie 1 herstellen)



“ Ein verbindliches, übergeordnetes Straßenverkehrs-Lebensnetz gibt den Rahmen für kleinräumige Gestaltungsideen vor. Nur in diesem Zusammenspiel wird Wien funktionieren.



Ein attraktives Radverkehrs-Lebensnetz bietet sicheres Vorankommen und motiviert zum Umsteigen.

Der Radverkehr im Lebensnetz

Was es für einen attraktiven und sicheren Radverkehr braucht

Das Fahrrad ist zusammen mit anderen Verkehrsmitteln ein wichtiger Bestandteil der städtischen Mobilität. Neben dem Ausbau lokaler Infrastrukturen muss der Fokus auch auf eine zusammenhängende Radinfrastruktur gelegt werden. Radschnellwege stellen dabei bedarfsorientierte und über die Stadtgrenze hinausgehende Konzepte dar. Sie bieten ein großes Potential, um noch mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zudem sind Radschnellwege attraktive Verbindungen im städtischen Umland sowie auch für stadtdurchquerende Routen.

Was schlägt der ÖAMTC vor?

Das ÖAMTC-Radverkehrslebensnetz umfasst 20 Korridore. Die Korridore führen ins Umland oder werten auch innerstädtische (Quer-) Verbindungen auf. Das Lebensnetz zeigt leistungsfähige Routen für den gebündelten, schnellen Verkehr per Rad und E-Bike auf. Es ist auch im dicht bebauten städtischen Gebiet möglich, durch kreative Gestaltungsideen Infrastrukturen für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu schaffen – müssen Stellplätze für Planungen weichen, ist Ersatz mitzuplanen. Die Ziele des Fahrrad-Lebensnetzes sind dabei:

- Klar definierte Korridore und Verbindungen auf baulich getrennten Radwegen
- Im engmaschigen Erschließungsnetz kann der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden.
- Fahrgeschwindigkeiten bis 25 km/h sollen gefahrlos erreicht werden können.
- Erreichbarkeit von qualitativ hochwertigen Radwegverbindungen innerhalb von 1.000 m.

Sicheres Abstellen und Service-Standorte

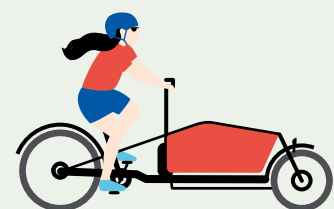
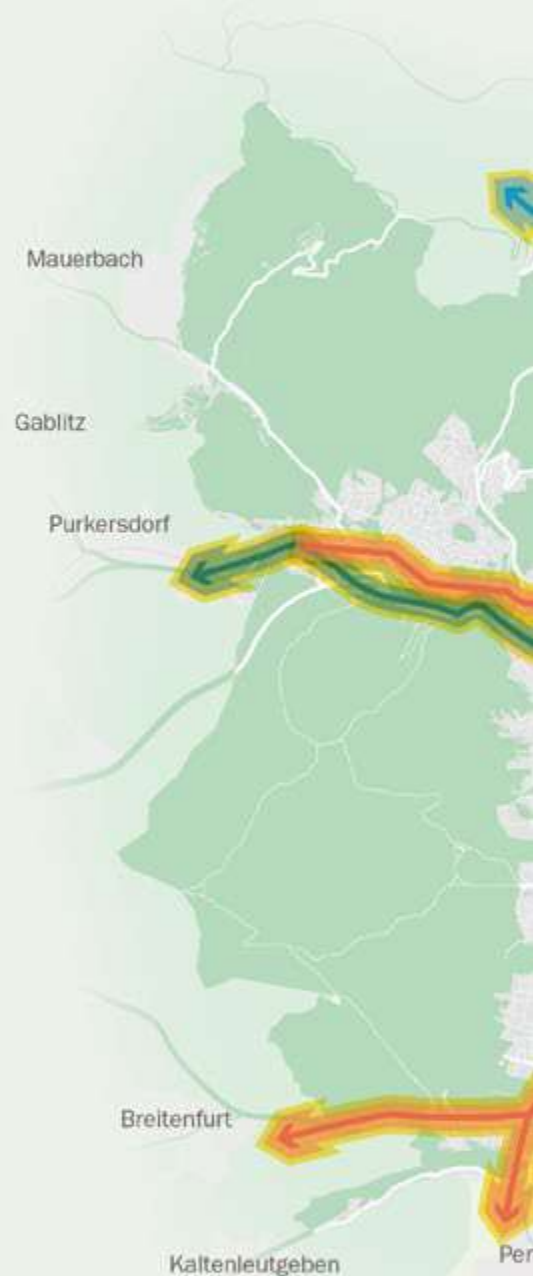
Sichere Abstellmöglichkeiten und gut erreichbare Servicestandorte sind essenziell für eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Versperrbare Stellplätze oder überwachte Abstellbereiche erhöhen die Sicherheit und damit zugleich die Nutzung des Fahrrades. Service-Standorte unterstützen bei Wartung sowie kleineren Reparaturen im Alltag. Dadurch wird das Radfahren nicht nur komfortabler, sondern auch langfristig attraktiver für alle Nutzer:innen.

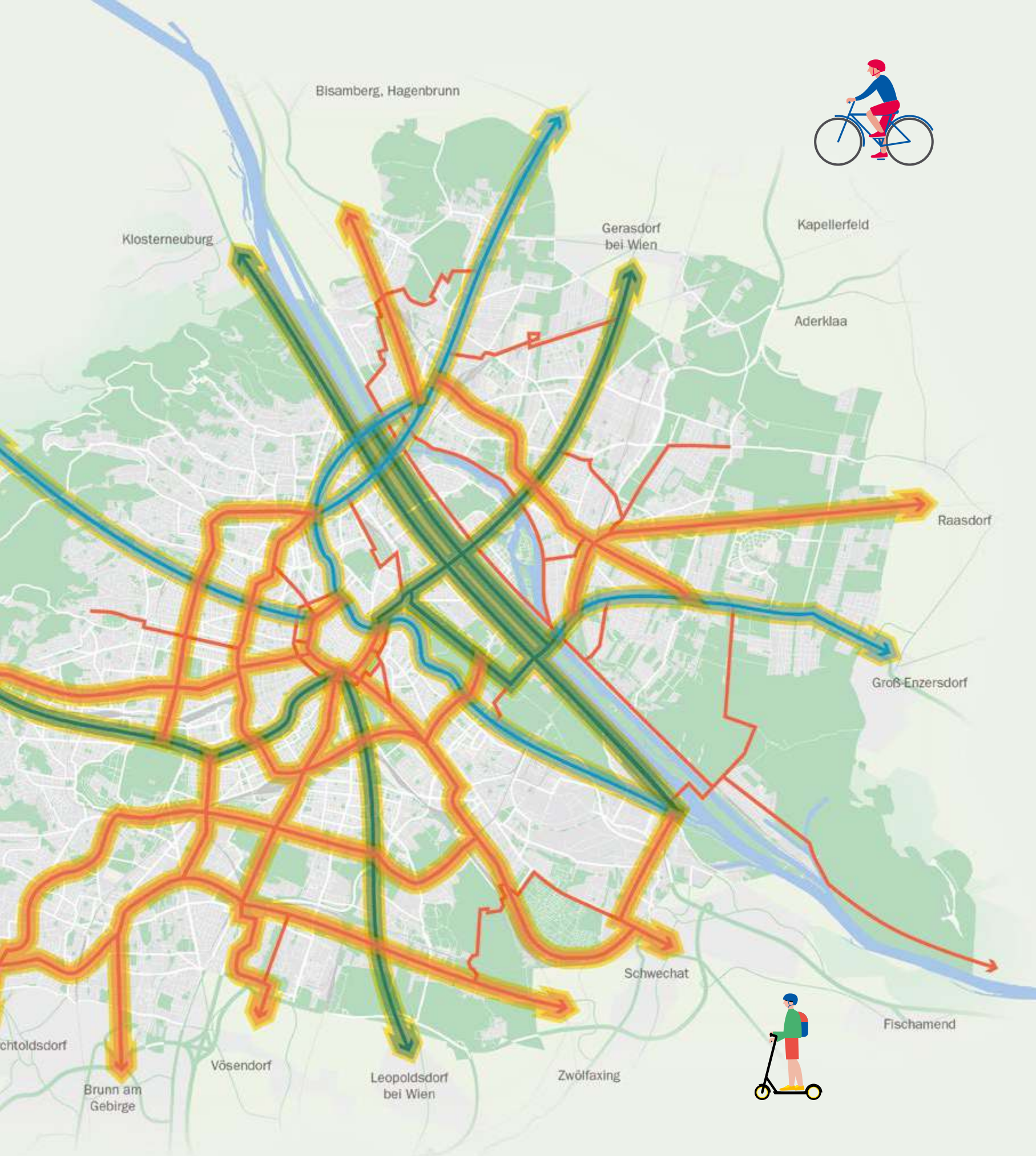
E-Mobilität

E-Bikes bieten eine bequeme und umweltfreundliche Möglichkeit, auch längere Strecken und Steigungen mühelos zu bewältigen. Damit die Nutzung von E-Bikes im Alltag noch einfacher wird, ist eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur unerlässlich. Da viele Menschen in der Stadt keine privaten Lademöglichkeiten haben, sollten an Mobilitätshubs und anderen gut erreichbaren Orten Ladesäulen für E-Bikes installiert werden. So kann die Nutzung von E-Bikes zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität beitragen.

Sicherheit für Radfahrende

An Kreuzungen sollen klare und gut sichtbare Führungen von Radwegen vorhanden sein, um eine einfache Orientierung zu gewährleisten. Geradlinige Radwege ohne Hindernisse und gesonderte Ampelphasen für Radfahrende bieten zusätzlichen Schutz vor abbiegenden Kfz und erhöhen so die Sicherheit. Zudem fördert eine selbsterklärende Verkehrsführung das Vertrauen der Radfahrenden in die Verkehrsinfrastruktur und so erhöht sie auch die Regeltreue.





-  Bestand im hochwertigen Zustand
-  Bestand mit Ausbau- bzw. Optimierungsbedarf
-  ÖAMTC-Zielnetz
-  Weiteres Basisnetz der Stadt Wien

“ Entlang dieser Korridore sollen hochwertige Radverbindungen den Radverkehr anziehen, ihn bündeln und schnell machen. Innerhalb der Stadt und im Umland.



Öffentlicher Verkehr

Mobilitäts- und Stadtplanung müssen Hand in Hand gehen – über Landesgrenzen hinweg: Dazu zählen der Ausbau des U-Bahn- und S-Bahn-Netzes, ebenso wie der Ausbau von P&R- und B&R-Anlagen sowie von intermodalen Schnittstellen.

Wien verfügt über ein ausgedehntes öffentliches Verkehrsnetz, das allerdings nach wie vor relevante Lücken aufweist – und an Kapazitätslimits stößt. Es braucht noch mehr attraktive Angebote, um den Umstieg vom eigenen Pkw auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern. Drei Viertel der mehr als 600.000 Pendler:innen und Besucher:innen, die nach Wien kommen, nutzen den Pkw. Sowohl im südlichen als auch im nördlichen Umland gibt es mit Blick auf Modal Split und P&R-Kapazitäten erheblichen Handlungsbedarf. Wichtige Stadtentwicklungsgebiete und Baulandreserven brauchen außerdem attraktive öffentliche Anbindungen.

Was ausgebaut werden muss

- Die Durchbindung der **Franz-Josefs-Bahn (1)** von Heiligenstadt über Handelskai bis zum Flughafen bringt der gesamten Ostregion neue Schnellverbindungen ohne Umsteigen.
- **S-Bahn:** Die Schaffung eines S-Bahn-Rings (2) entlastet die bestehende Stammstrecke (Bahnhof Wien-Meidling bis Bahnhof Wien-Floridsdorf)
- **U-Bahn:** Die Verlängerung von bestehenden U-Bahnlinien (3) soll innerstädtische Ausbauten sowie Verlängerungen an den Stadtrand umfassen (inkl. P&R- und B&R-Anlagen).
- **Lokalbahnen** nach Schwechat (4), Groß-Enzersdorf (5), Kaltenleutgeben (6), Stammersdorf und Seyring (7) überwinden die Stadtgrenze auf lokaler Ebene.
- **Park&Ride:** Neben den Gratis-Pkw-Abstellmög-

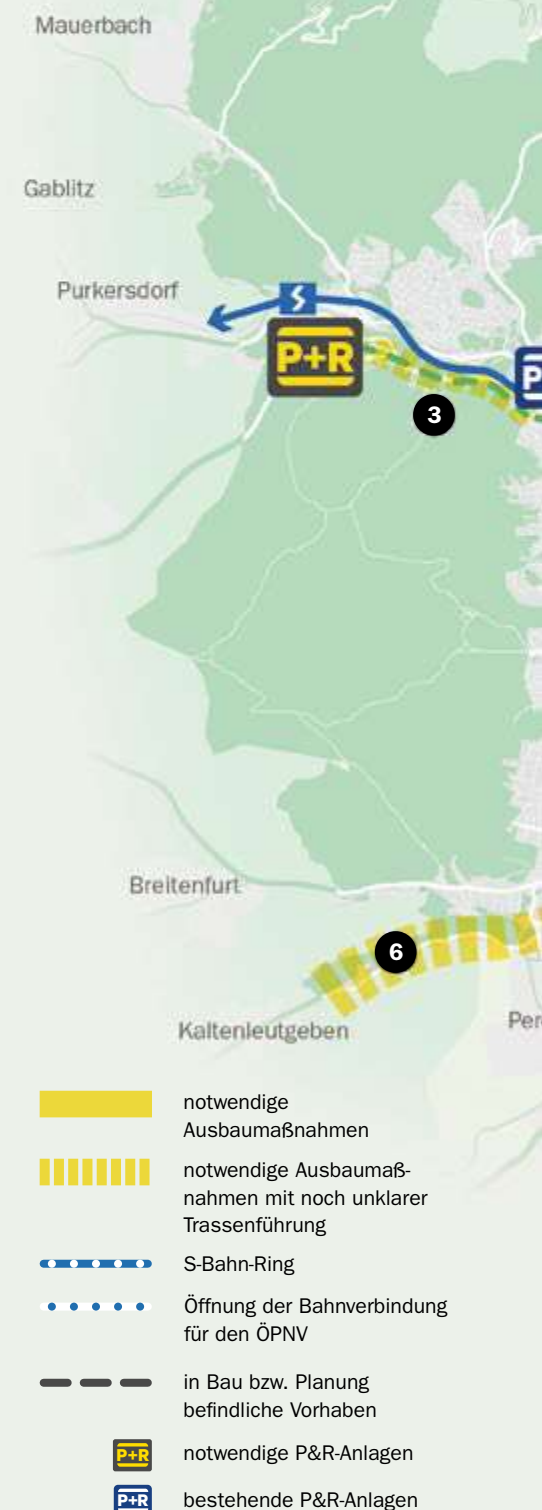
lichkeiten an Bahnhöfen im Umland braucht Wien auch (kostenpflichtige) P&R-Anlagen an Haupteinfallsrouten. Mit rund 20.000 zusätzlichen P&R-Stellplätzen können für rund 15 Prozent aller Pkw-Pendler:innen Abstellmöglichkeiten angeboten werden. An neuen U-Bahn-Endpunkten sowie an bestehenden Bahnlinien sollten daher P&R-Anlagen inklusive sicherer Radabstellmöglichkeiten mit guter Anbindung an das hochrangige Straßennetz errichtet werden. Zur Finanzierung sollten auch Mittel aus der Parkraumbewirtschaftung herangezogen werden.

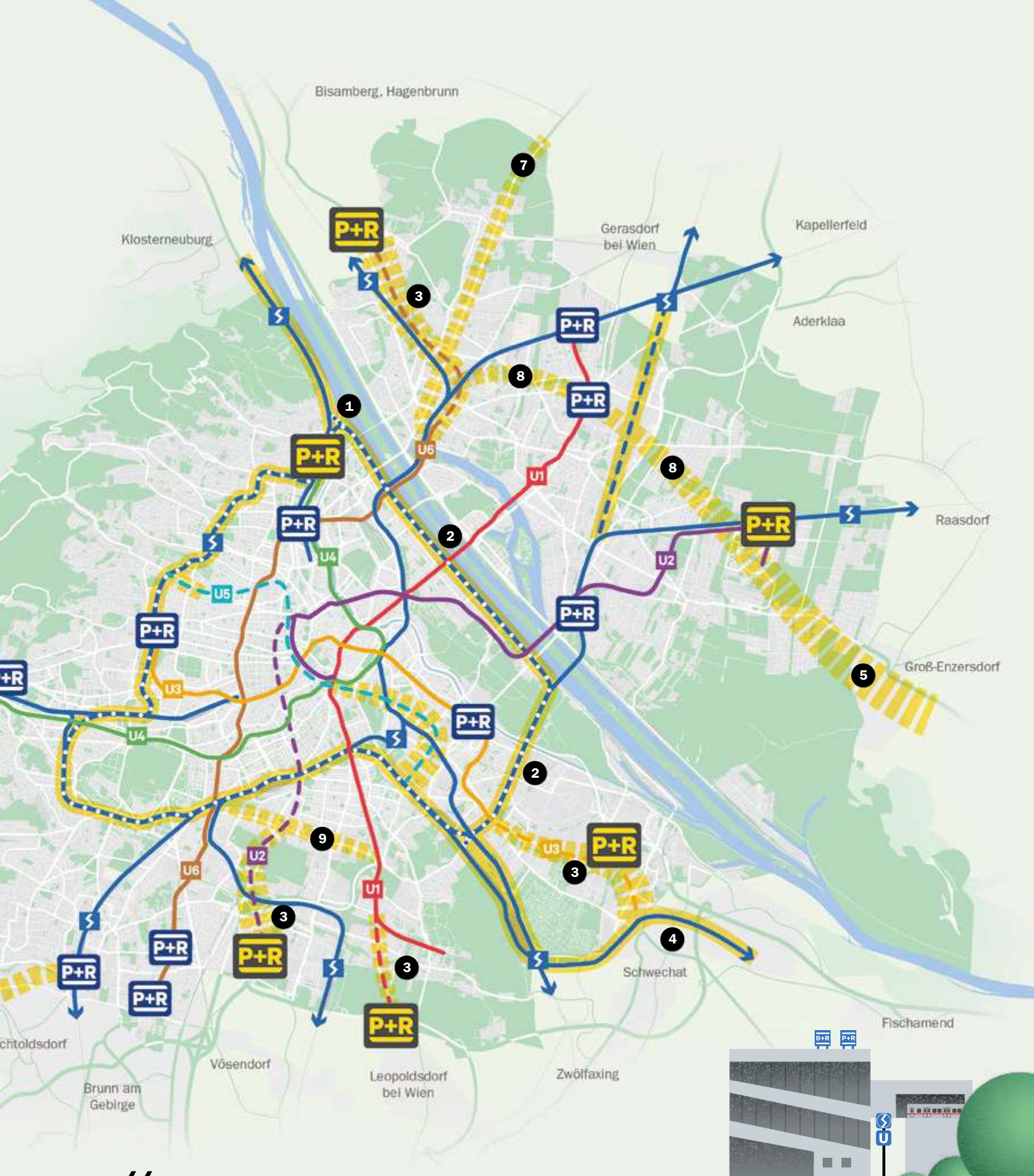
- **Bike&Ride:** Zusätzlich müssen an intermodalen Schnittstellen Bike&Ride-Abstellplätze geschaffen werden. Gerade am Stadtrand besteht hohes Potential, Pendler:innen ressourcenschonend per Fahrrad zum öffentlichen Verkehr zu führen.
- **Querverbindungen:** Angesichts des Wachstums von Floridsdorf und der Donaustadt ist eine leistungsfähige Querverbindung (8) innerhalb der Bezirksteile bzw. von Randlagen in die Bezirkszentren notwendig. Eine weitere Querverbindung ist im Bereich des Wienerbergs (9) erforderlich („Wienerbergtangente“).

Wie Innovationen die Öffis für alle praktischer machen

Spontan einsteigen und einfach bezahlen können, wäre für viele Gelegenheitsnutzer:innen ein Anreiz, um das Auto stehenzulassen. So wie in anderen Großstädten soll es auch in Wien möglich sein, mit Kreditkarte oder Mobile Payment beim Einsteigen in Bus und Bahn bezahlen zu können. Eine Fahrpreisdeckelung verwandelt die Einzelfahrten ab einer bestimmten Anzahl automatisch in ein Tagedicket oder andere Pauschaltarife um, sodass die Nutzung von Öffis unkompliziert möglich ist.

Notwendig sind flächendeckend intermodale Schnittstellen mit sicheren Bike&Ride-Abstellplätzen und Umstiegsmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel sowie Sharing-Angebote.





“ Öffis in Wien funktionieren sehr gut. Dennoch ist ein weiterer Ausbau notwendig – mit P&R-Anlagen an den Haupteinfallsrouten, um flexiblen Arbeitszeiten und Freizeitaktivitäten Rechnung zu tragen.



Nachhaltige Mobilität und ökologische Stadtgestaltung

Verkehrsinfrastruktur in der Stadt kann mehr leisten als nur Verbindungsfläche zu sein. Den zur Verfügung stehenden Raum effizient zu nutzen und einen Aufenthaltsraum für alle zu schaffen, gelingt nicht durch Verteilungskämpfe. Ideologiefreie, pragmatische, innovative und lösungsorientierte Ansätze ermöglichen es, mit Auto, Öffis, Fahrrad und zu Fuß mobil zu bleiben – und dabei die hohe Lebensqualität in Wien beizubehalten.

Ungenutzte öffentliche Flächen abseits des Verkehrs

Zahlreiche bekannte Plätze in den inneren Bezirken weisen einen hohen Anteil an versiegelten Flächen auf. Allein deren Gesamtfläche entspricht rund fünf Fußballfeldern. Hier liegt viel Potential für eine begrünte Gestaltung und damit auch für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität. Hinzu kommen noch zahlreiche kleinere Plätze, Vorplätze sowie Areale vor Stationen öffentlicher Verkehrsmittel.

Parkstreifen und Parkplätze

Abstellflächen für Autos und Fahrräder können mit Rasengittern entsiegelt oder mit Rankgerüsten überdacht und begrünt werden. Photovoltaikanlagen als Überdachung von E-Ladesäulen erhöhen den Anteil sauberer Stromerzeugung. Runde oder oval angelegte Baumscheiben fördern nur „Verlustflächen“. Baumscheiben sollen der Art des Parkstreifens (Längs-, Schräg-, Senkrechtparker:innen) angepasst werden.



Rankgerüste

An besonders stark versiegelten Stellen sollen Rankgerüste (Pergola) mit Begrünung zu einem verbesserten Mikroklima sowie zu einer höheren Beschattung beitragen.

Grün. Innovativ. Zukunftsorientiert. Der Fasanplatz kann mehr! Energiegeladen und bereit für die Zukunft.

Stationen und Wartehäuschen

Die Wiener Linien haben im Mai 2020 begonnen, einzelne Stationen und Wartehäuschen zu bepflanzen. Alle Wartebereiche, bei denen das möglich ist, sollten begrünt werden. An anderen Standorten bietet sich eine Überdachung und Energiegewinnung mit Photovoltaikanlagen an.

„Verlustflächen“

Ein großes Potential bieten ungenutzte, versiegelte Restflächen, welche sich im Bereich von Kreuzungen oder Haltestellen befinden.



Um das Stadtklima zu verbessern, bieten sich in Wien zahlreiche versiegelte Flächen zur Begrünung an – und das ohne den Verkehr einzuschränken. (Beispiel: Schwarzenbergplatz)

9. Julius-Tandler-Platz

7. Museumsquartier, Platz der Menschenrechte

© ZOOMVP.at

© Stadt Wien/Carla Lo Landschaftsarchitektur



6. Christian-Broda-Platz

“ Grünraum statt Bodenversiegelung: Beispiele bekannter Wiener Plätze, die sich für eine Aufwertung inkl. Begrünung anbieten, um die Lebensqualität in dicht bebauten Stadtgebieten zu steigern.

Dichte Verbauung und großflächige Versiegelungen des öffentlichen Raumes fördern die Bildung von Hitzeinseln. Daher sind Grünflächen bei der Planung neuer Wohnbauten vielfach bereits integraler Bestandteil. Auch Bestandsbauten bieten viel Potential für nachträgliche Begrünung, beispielsweise von Innenhöfen und Fassaden. Bei den übrigen Flächen hat sich die Stadtpolitik bisher auf Straßenflächen konzentriert, um mehr Grün-

raum zu schaffen. Dabei gibt es einen erheblichen Anteil versiegelter Flächen, die von keiner Verkehrsteilnehmergruppe genutzt werden. Ein bezirksübergreifendes Begrünungsprogramm soll daher unter anderem Plätze und Gleiskörper der Straßenbahn für ein „grüneres“ und zugleich „cooler“ Wien nutzen.

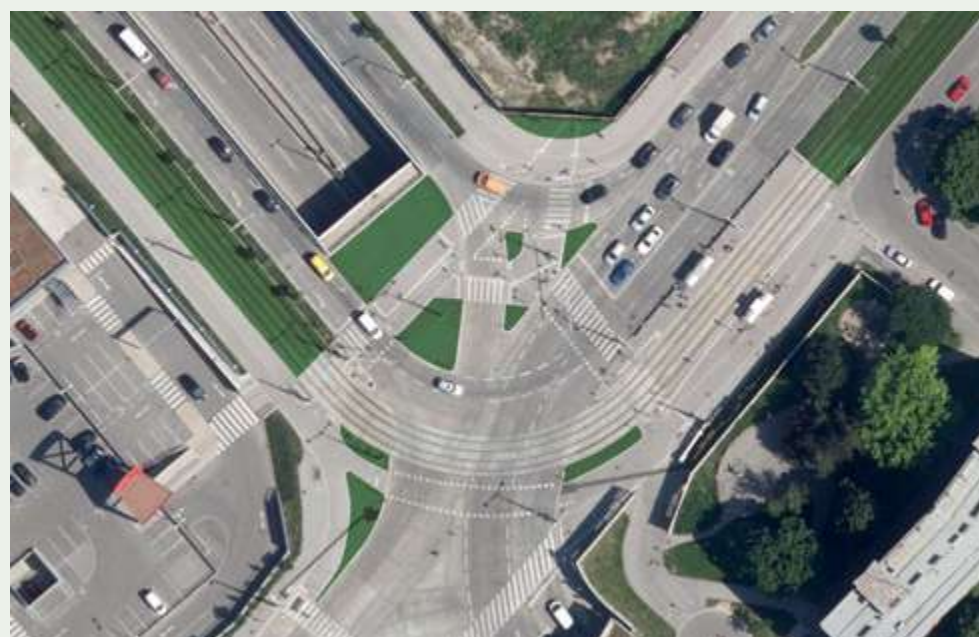


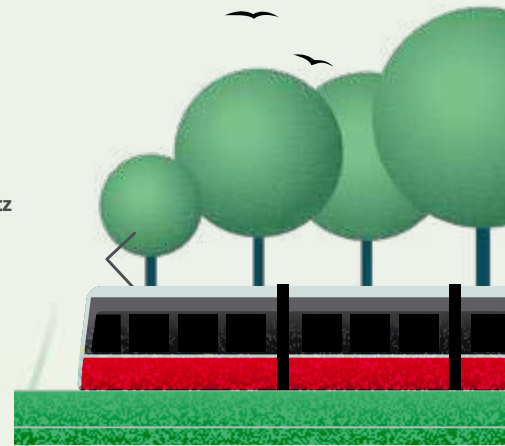
Foto: data.gva.at/Bearbeitung: ÖAMTC

Im Bereich von Kreuzungen ergeben sich Restflächen, die von keinen Verkehrsteilnehmer:innen genutzt werden können. Diese bieten sich als mögliche Grünflächen an. (Beispiel: Landstraßer Gürtel)

20.
Wallensteinplatz



20.
Handelskai Vorplatz



2.
Praterstern



© https://prater.at/ein-neuer-praterstern/

2.
Messe Vorplatz



2.
Stadioncenter



3.
Fred-Zinnemann-Platz



3.
Fasanplatz



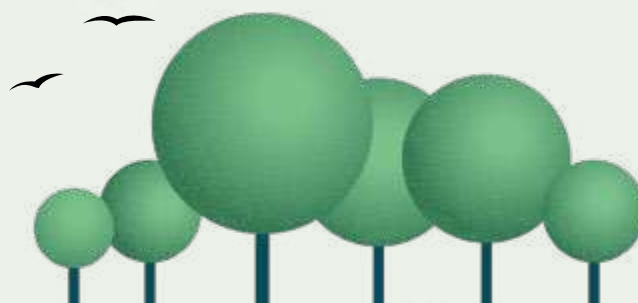
1.
Schwarzenbergplatz,
Hochstrahlbrunnen



10.
Hauptbahnhof Vorplatz



- Plätze mit großem Entsiegelungspotential
- ÖAMTC-Forderung zur Entsiegelung umgesetzt



Unser Motto: Platz für alle!

Planungsvorschläge und Ideen

Platz für alle am Rennweg

Der ÖAMTC sieht am Rennweg Platz für alle Verkehrsteilnehmer:innen – auch für einen hochwertigen Radweg mit geregelten Radfahrerüberfahrten und mehr Platz für Fußgänger:innen. Durch teilweise geringfügige Verlegungen von Straßenbahngleisen und Haltestellen entsteht auch mehr Platz für Fahrgäste. Außerdem erhöht sich die Aufenthaltsqualität durch mehr Begrünung.

Platz für alle am Ring

Die Wiener Ringstraße ist eine wichtige Drehscheibe in der Millionenmetropole Wien. Der ÖAMTC schlägt vor, den großzügigen Querschnitt umzuorganisieren und den Verkehr zu entflechten: Ein hochwertiger Radweg wird entlang der inneren Reitallee geführt, großzü-

gig begrünte Flächen stehen Fußgänger:innen zur Verfügung und gleichzeitig wird der Ring der wichtigen Funktion für den motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Personenverkehr gerecht.

Designwettbewerb für Studierende

Der ÖAMTC organisierte einen Wettbewerb für Student:innen, um innovative Verkehrslösungen für neuralgische Verkehrsknotenpunkte in Wien zu finden. Im Vordergrund stand die Schaffung einer neuen Infrastruktur, die die Sicherheit und Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert, ohne dabei Anrainer:innen oder den motorisierten Verkehr zu benachteiligen.



Ob mit Fahrrad, Öffis, Auto oder zu Fuß:
Der neue Rennweg verbindet und bringt
alle sicher und komfortabel weiter.



© ZOOMVP.at

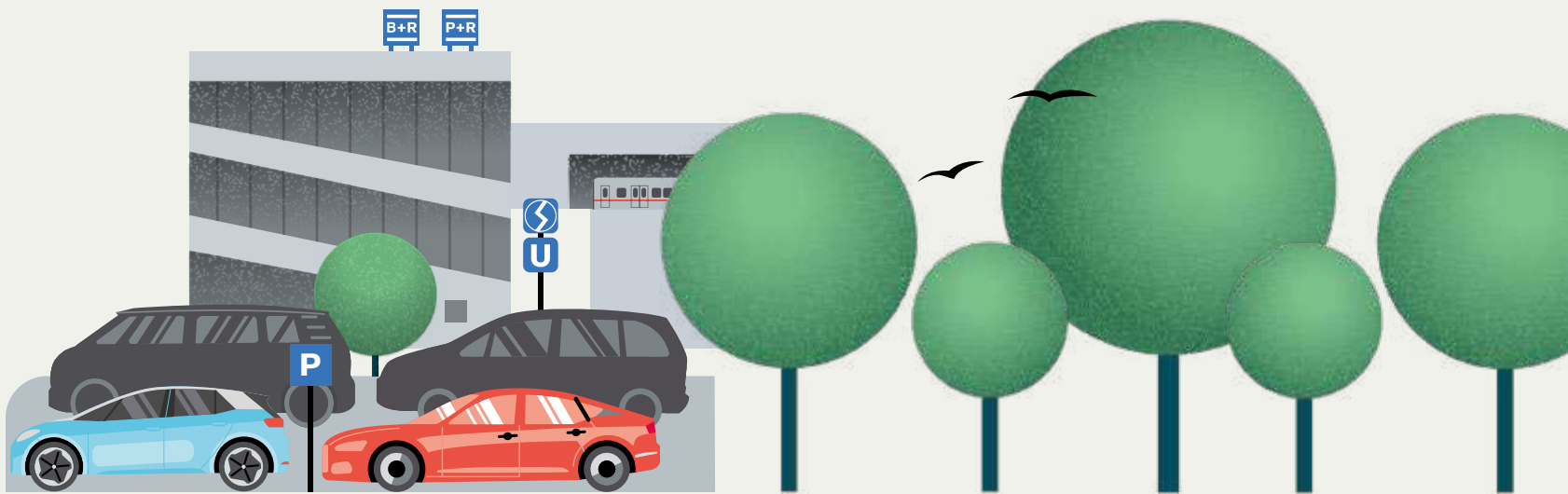
Breiter Radweg innen, viel Platz zum Flanieren rundherum: Am Burgring finden alle sicher ihren Weg.



© A. Ebenführer et al., „Grüne Mitte Wien“, 2022

ÖAMTC- Designwettbewerb

Projekt „Grüne Mitte Wien“
(Christian-Broda-Platz):
Gewinner des
Publikumspreises im
Rahmen des Wettbewerbs
für Studierende



IMPRESSUM

707343 | G0043/26

Medieninhaber/Verleger: Österreichischer Automobil-,
Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), 1030 Wien,
Baumgasse 129, ZVR 730335108

Für den Inhalt verantwortlich: MMag. Bernhard Wiesinger,
Konsumentenschutz & Mitgliederinteressen

Offenlegung: www.oeamtc.at/Impressum

Design: Christian Sulzenbacher

Druck: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Bad Vöslau

Stand: Dezember 2025

Vorbehaltlich Satz- und Druckfehler

Weiterführende Informationen unter:

www.oeamtc.at/verkehrspolitik-ostregion

