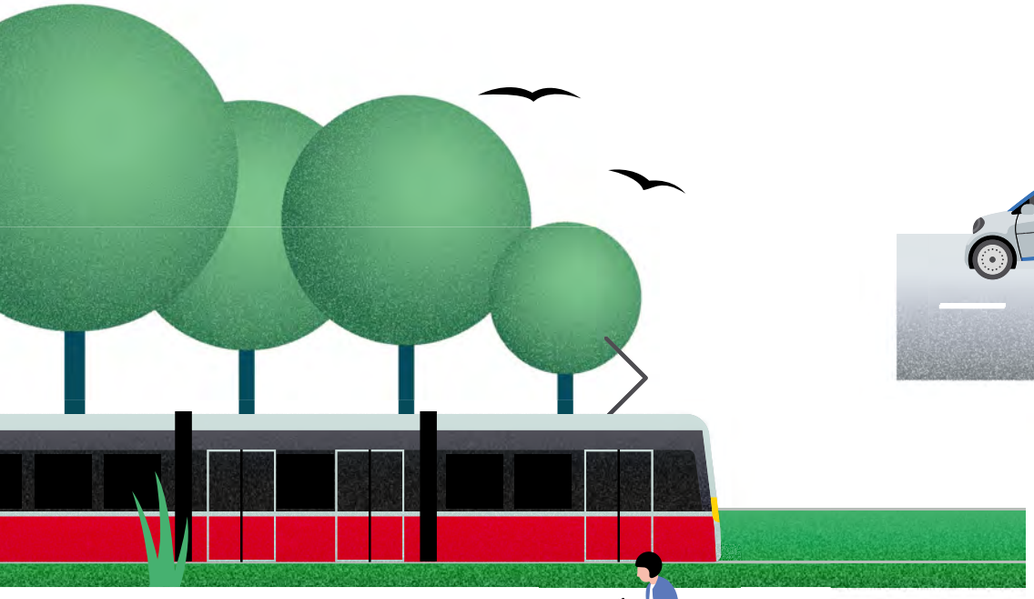
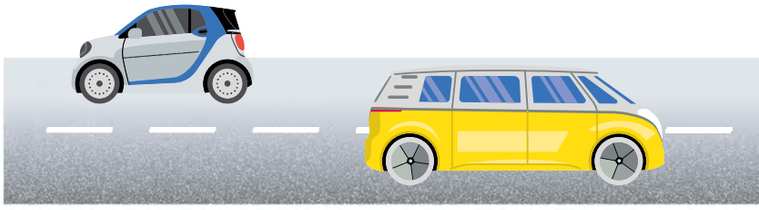
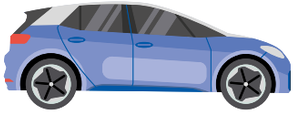
Gemeinsam mehr *bewegen*

Ideen mit Plan für die Wiener Verkehrspolitik







ÖAMTC

„Und“ statt „oder“

Der ÖAMTC kennt als Mobilitätsclub die Bedürfnisse seiner knapp einer Million Mitglieder in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland ganz genau. Wir erfahren täglich, was unsere Mitglieder bewegt, welche Probleme sie im ländlichen Raum und welche sie in der Stadt wahrnehmen. Wir wissen, was Pendler zum Umstieg bewegt, was Radfahrer brauchen, um sich auf ihren Wegen sicher zu fühlen, wie und vom wem Sharing-Modelle in Anspruch genommen werden. Wir sehen klar, wo neue Lebensräume geschaffen und wo Synergien zwischen den Bundesländern stärker genützt werden müssen. Wir wollen gemeinsam mit Entscheidungsträgern und Stakeholdern passende Lösungswege finden und Menschen, die neue Wege gehen wollen, beim Mobilitätswandel 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, nicht die Art der Fortbewegung.
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 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 finden sich unter: www.oeamtc.at/wienbewegen

Beispiele, wie wir mobile Menschen auf ihren Wegen begleiten:

Mobile Nothilfe
Pannenhilfe – auch für Fahrräder

ÖAMTC Fahrrad-Stützpunkte
SelfService-Stationen zur Pannen-Behebung

ÖAMTC Mobilitätspark
Fahrradfahren im geschützten Raum trainieren

ÖAMTC easy way
E-Moped Sharing-Angebot in Wien und Klosterneuburg

ÖAMTC ePower
Ladeinfrastruktur und kWh-basiertes Ladeprodukt

E-Bike Kurse
Gratis Trainings mit zertifizierten ÖAMTC-Trainern

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

Fahrtechnik-Trainings
Vom Moped- bis zum Berufskraftfahrer

Verkehrserziehungsprogramme
Richtiges Verhalten im Straßenverkehr spielerisch erlernen

Mobilitätsprogramme für Senioren
Förderung der selbstständigen Mobilität auch im Alter

Technische Prüfdienste
Für Auto, Motorrad und auch Fahrrad

Beratung für Menschen mit Behinderungen
Bei technischen, wirtschaftlichen und juristischen Mobilitätsfragen

Informationsservices
Verkehrsinfos, Traffic Alert, Routenplanung

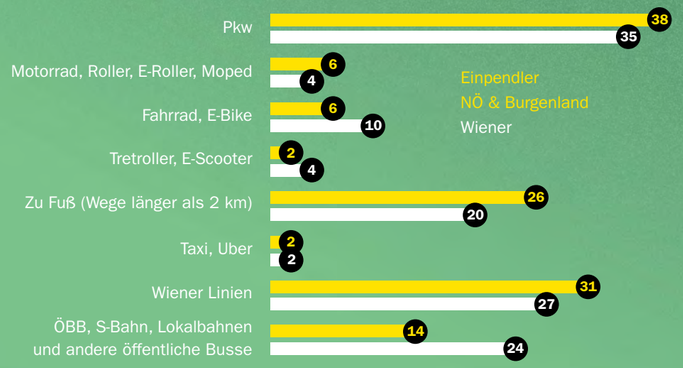
Navigation
Intermodales Routing für ganz Österreich

Kostenlose Rechtshilfe
In allen Mobilitätsbelangen – egal, womit man unterwegs ist

ÖAMTC Reise-Service
Reisenagebote, Länderinfos, etc.

So sind die ÖAMTC-Mitglieder unterwegs:

Nutzungsfrequenz nach Fortbewegungsmitteln (mehrmals pro Woche) in %



Umfrage: market Marktforschungs-Institut, Befragungszeitraum: Jänner 2019
n=1.511 (davon 693 ÖAMTC-Mitglieder)

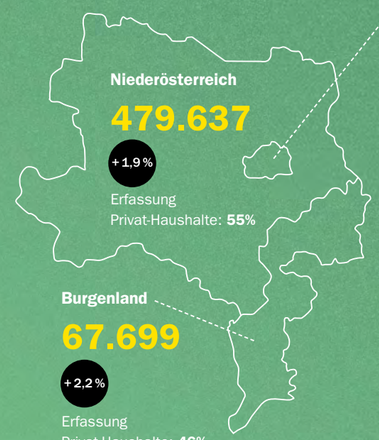
Welche Verkehrspolitik sich mobile Menschen in Wien wünschen:

80 % Wiener

87 % Einpendler NÖ & Burgenland

...wünschen sich eine an ALLEN Verkehrsträgern (Autofahrer, Fahrradfahrer, Fußgänger etc.) orientierte Verkehrspolitik.

Mitglieder-Bestand*



Niederösterreich
479.637
+1,9 %
Erfassung
Privat-Haushalte: **55%**

Wien
439.569
+1,5 %
Erfassung
Privat-Haushalte: **42%**

Burgenland
67.699
+2,2 %
Erfassung
Privat-Haushalte: **46%**

*Stand Dezember 2020
Zuwächse im Vergleich zu 2019

Gemeinsam Neues schaffen

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

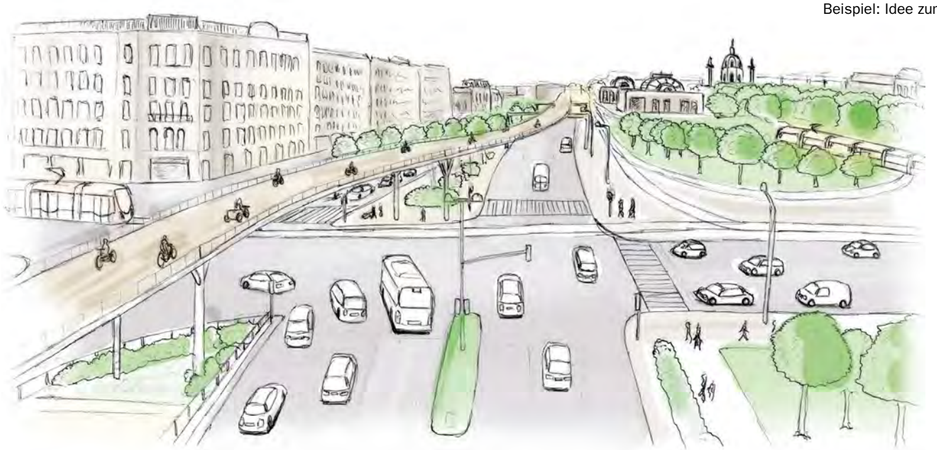
Die bisherigen Konzepte der Stadt Wien sehen Mobilitätspolitik vor allem als Verteilungskampf zwischen unterschiedlichen Mobilitätsarten. So will das Fachkonzept Mobilität u. a. den „Straßenraum fair teilen“ sowie auf Kosten des motorisierten Verkehrs „mehr Platz für das Zu-Fuß-Gehen, den Öffentlichen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

Dabei werden die Bürger der Stadt in den Planungsdokumenten eindimensional auf bestimmte Verkehrsmittel reduziert (z. B. Radfahrer, Autofahrer). Die Realität der Mobilität in Wien ist eine andere: Menschen nutzen unterschiedliche Verkehrsmittel – 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 (siehe Bild). Infrastruktur-Innovationen sind ein wichtiger Erfolgsfaktor der Verkehrsplanung.

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



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

© ZOOMVP.at

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

© ZOOMVP.at

Verkehrsberuhigung und Verkehrsfluss müssen kein Widerspruch sein. Beispiel: Universitätsring

Das Lebensnetz des Straßenverkehrs

Ohne diese Straßen funktioniert unsere Stadt nicht: Warum wir sie benötigen und weshalb sie in der Verkehrspolitik Vorrang haben müssen.

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 Gesamtkonzepts. Es sollte ein „Lebensnetz“ für den Kfz-Verkehr festgelegt werden, das mit seinen Hauptachsen auch ins Wiener Umland reicht. Weil dieses „Lebensnetz“ den Verkehr besser sammelt und durch die Stadt leitet, werden damit auch Schleichverkehr abseits dieser Hauptrouten verhindert sowie Ein- und Auspendlerströme gebündelt.

Was „Lebensnetz“-Straßen ausmacht

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

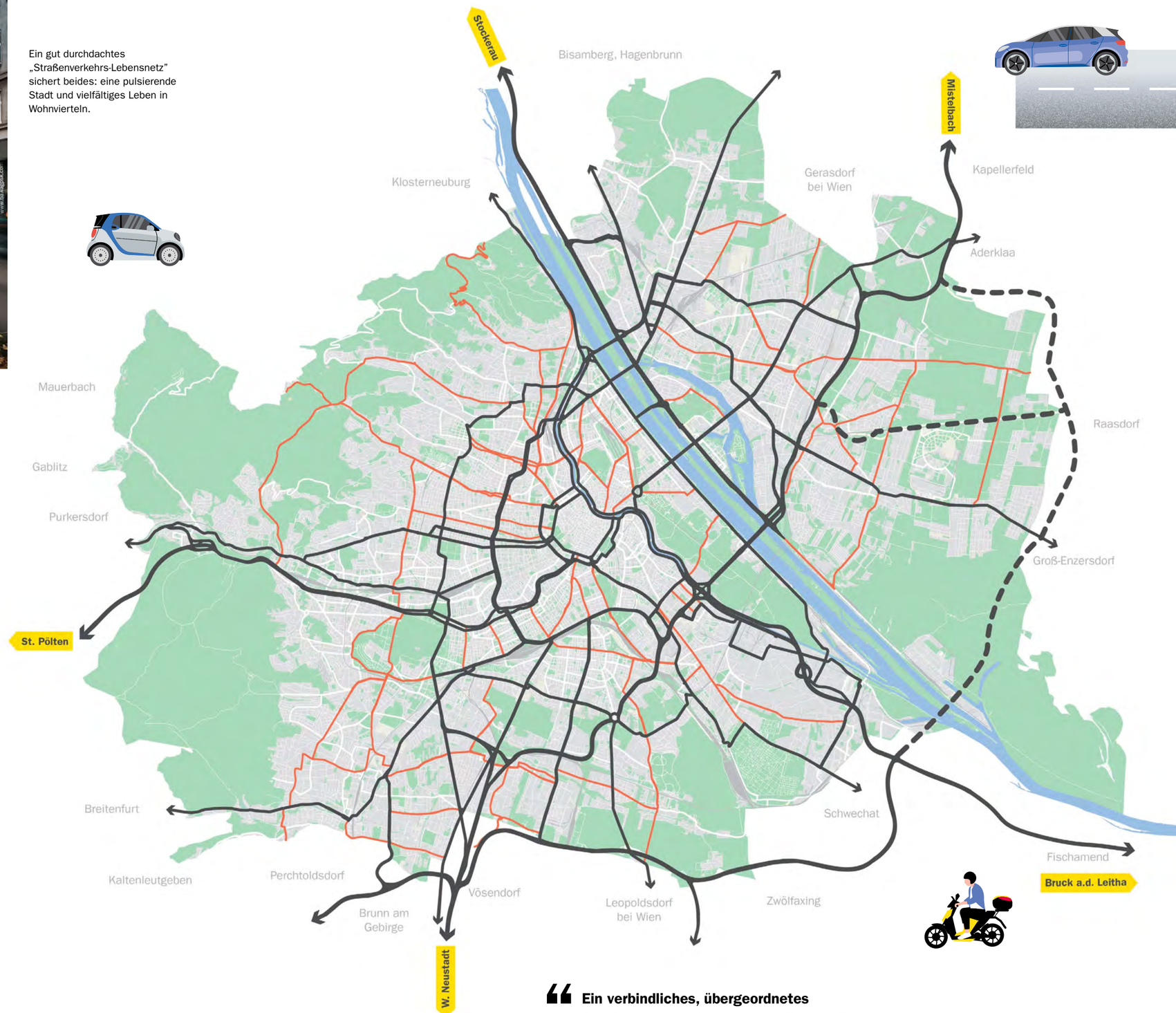
In „Lebensnetz“-Straßen soll sichergestellt sein, dass der Verkehr – grundsätzlich in beide Richtungen – zügig fließen kann („Grüne Welle“) und unnötige Staus durch den Entfall von Fahrstreifen gar nicht erst entstehen.

Zwei Kategorien von Lebensnetz-Straßen

Je nach Funktion und Bedeutung bzw. Verkehrsaufkommen sind zwei Kategorien von Lebensnetz-Straßen zu unterscheiden: Straßen, deren Hauptfunktion es ist, den Verkehr durch die Stadt zu leiten (Kategorie 1), und solche, deren Hauptfunktion die Verbindung zwischen Stadteilen und Anbindung zu Straßen der Kategorie 1 ist (Kategorie 2).

Verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie Begegnungszonen, Wohnstraßen oder Fußgängerzonen, können im sonstigen Straßennetz gesetzt werden. Politische Entscheidungsträger sollten sich dabei aber nicht über existierende verkehrstechnische Richtlinien und Vorschriften (RVS) hinwegsetzen. In jedem Fall ist eine eingehende Prüfung notwendig, die immer auch die Auswirkungen auf den regionalen und umliegenden Verkehr berücksichtigt.

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



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

Der Radverkehr im Lebensnetz

Wie wir den Radverkehr stärken, bündeln und schneller machen – in der Stadt und Richtung Umland.

Radschnellwege sind schon seit Jahren in Diskussion. Mit der Route „Süd“ – von Leopoldsdorf über Favoriten bis zum Schwarzenbergplatz – wurde der erste Radschnellweg umgesetzt – zwei weitere sollen demnächst folgen. Radschnellwege haben großes Potential, den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr oder vom öffentlichen Verkehr auf Fahrrad oder E-Bike zu erleichtern.

Gerade für das städtische Umland oder für stadtdurchquerende Verbindungen sind Radschnellwege attraktiv. Je dichter das Gebiet be- bzw. verbaut ist, desto schwieriger lassen sich hochwertige Radverbindungen realisieren. Neben dem Lebensnetz des Wiener Straßenverkehrs (siehe Seite 8-9), das auch mehr Raum für Radverkehr eröffnet, schafft ein eigenes Hauptnetz für den Radverkehr leistungsfähige Routen für den gebündelten, schnellen Verkehr per Rad und E-Bike. Dabei sollte nicht der Verteilungskampf um begrenzte Raumressourcen in den Vordergrund gerückt werden, sondern, wenn notwendig und möglich, in Flaschenhals-Situationen zusätzliche Infrastruktur in Form kreativer Architektur geschaffen werden.

Der Ausbau von Radinfrastruktur muss nicht Parkplätze kosten. Geeigneter Ersatz ist mitzuplanen.

Ziele für das Rad-Lebensnetz

- Ein Rad-Lebensnetz braucht definierte Korridore und Verbindungen mit hoher Qualität. Das macht den Radverkehr auch für längere Distanzen attraktiv. Im engmaschigen Erschließungsnetz kann der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Gegebenenfalls können weitere verkehrstechnische Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs-Lebensnetzes überlegt werden.
- Am Rad-Hauptnetz sollen Fahrgeschwindigkeiten bis 25 km/h gefahrlos erreicht werden können. Dafür braucht es u. a.
  - weitgehend störungsfreie Führung über Knotenpunkte (z. B. Über- oder Unterführungen)
  - komfortable, breite Radfahranlagen
  - Trennung vom Fußgängerverkehr
  - Führung abseits stark befahrener Straßen oder baulich getrennte Führung
  - durchgängige Verbindung auf Strecken von zumindest mehr als 5 km
- Für Radfahrende soll im dicht verbauten städtischen Bereich die Möglichkeit bestehen, innerhalb von 1.000 m eine qualitative Radwegverbindung nützen zu können.
- Zu einem attraktiven Rad-Lebensnetz gehören sowohl ausreichend Service-Punkte als auch gesicherte Abstellanlagen.

23 Routen für Wien und sein Umland

Das ÖAMTC-Radverkehrslebensnetz umfasst 23 Routen, die teilweise schon bestehen, teilweise aber noch zu realisieren sind. 13 Korridore führen dabei ins Umland, zehn Korridore sollen innerstädtische (Quer-) Verbindungen aufwerten.

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

Korridore für Radverkehrs-Lebensnetz (300-400 m)

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

Wo Wien mehr Öffis braucht

Mehr U-Bahn und S-Bahn sind ebenso wichtig, wie mehr P&R-Anlagen an den Haupteinfallsrouten und mehr intermodale Schnittstellen. Mobilitäts- und Stadtplanung müssen Hand in Hand gehen – über Landesgrenzen hinweg.

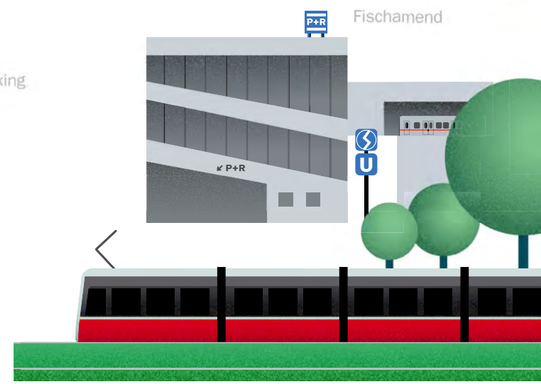
Wien verfügt über ein ausgedehntes öffentliches Verkehrsnetz, das allerdings nach wie vor relevante Lücken aufweist – und zur Stoßzeit an Kapazitätslimits stößt. Zudem braucht es noch mehr attraktive Angebote für Pendler und Stadtrandbewohner, um den Umstieg vom eigenen Pkw auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern. Von den mehr als 600.000 Pendlern und Besuchern, die täglich nach Wien kommen, nutzen schließlich drei Viertel den Pkw. Sowohl im Süden (Mödling, Bruck/Leitha), als auch im Norden (Stockerau) gibt es mit Blick auf Modal Split und P&R-Kapazitäten erheblichen Handlungsbedarf. Eine weitere Herausforderung liegt darin, dass auch wichtige Stadtentwicklungsgebiete und Baulandreserven attraktive öffentliche Anbindung brauchen.

Was ausgebaut werden muss

- **S-Bahn:** Durch die Schaffung eines S-Bahn-Rings soll die bestehende Stammstrecke (Bahnhof Wien Meidling bis Bahnhof Wien Floridsdorf) entlastet sowie für Pendler eine weitere attraktive Direkt-Verbindung geboten werden.
- **U-Bahn:** Die Verlängerung der bestehenden U-Bahnlinien soll innerstädtische Ausbauten sowie Verlängerungen an den Stadtrand umfassen (inklusive ausreichend dimensionierter P&R-Anlage).
  - U1 an den Stadtrand bis nach Rothneusiedl
  - U2 über den Wienerberg bis zum Stadtrand
  - U3 nach Kaiserebersdorf bzw. Schwechat
  - U4 nach Auhof
  - U5 Richtung Süden (Anbindung Eurogate/Arsenal)
  - U5 nach Hernals/Dornbach
  - U6 nach Strebersdorf
- **Straßenbahn und Busse:** Beim weiteren Ausbau darf die Stadtgrenze keine Limitation darstellen.
- **Park&Ride:** Neben den Gratis-Pkw-Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen im Umland braucht Wien auch (kostenpflichtige) P&R-Anlagen an Haupteinfallsrouten. Nur für fünf Prozent der aktuellen Pkw-Pendler gibt es derzeit P&R-Stellplätze. Für eine Erhöhung der Abdeckung auf 15 Prozent sind rund 20.000 zusätzliche Stellplätze notwendig. 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, Binnenpendler per Fahrrad zum öffentlichen Verkehr zu führen.
- **Leistungsfähige Querverbindungen:** Angesichts des Wachstums von Floridsdorf und Donaustadt ist eine leistungsfähige Querverbindung innerhalb der Bezirksteile bzw. von Randlagen in die Bezirkszentren notwendig. Eine weitere Querverbindung ist im Bereich des Wienerbergs erforderlich („Wienerbergtangente“).

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.



Parkraum nachhaltig bewirtschaften

Das derzeitige Wiener System mit großflächigen Kurzparkzonen hat im Stadtgebiet kaum Lenkungseffekte und ist für Wiener und Besucher oft nicht fair. Der ÖAMTC-Vorschlag für ein neues Wiener Parkmodell verdrängt niemanden, sondern verteilt klüger.

Natürlich ist es nicht möglich, dass alle Wiener in ganz Wien unbeschränkt und so gut wie kostenlos parken. Das würde in Hotspots schnell zu extremen Überlastungen führen. Andererseits ist es kaum realisierbar, alle Besucher und Einpendler vollständig auszusperren.

Der ÖAMTC-Vorschlag für ein neues Parkmodell ist eine Kombination aus günstigem Bewohnerparken und auf das Notwendige begrenztem Besucherparken.

- „Bewohnerparken“ steht – so wie bisher das “Parkpickerl” – ausschließlich Personen mit Hauptwohnsitz in Wien sowie Berufs- oder Personengruppen zur Verfügung, die auf die Benützung eines Kfzs angewiesen sind.
- „Besucherparken“ kann hingegen von allen Personen oder Gewerbetreibenden – egal ob Wiener oder Besucher – in Anspruch genommen werden. In Geschäftsstraßen soll es nach wie vor Kurzparkzonen geben.

So funktioniert das „Bewohnerparken“

- Für das Modell erfolgt eine Unterteilung der Stadt in deutlich kleinere Zonen, als die derzeitigen Bezirksgrenzen („Bienenwabenmodell“). Die Überschneidungsbereiche werden großzügig definiert.
- Bewohner können in der Zone, in der sich der Hauptwohnsitz befindet, günstig und unbegrenzt parken. Der Tarif wird gegenüber den bestehenden „Parkpickerl“-Gebühren günstiger.
- Zusätzlich können Wiener weitere Zonen (etwa am Wohnort eines Lebenspartners mit eigener Wohnung) dazukaufen. Der Preis dafür ist jedoch deutlich höher – jedenfalls über dem Tarif einer Jahreskarte der Wiener Linien. Ein Zukauf mehrerer Zonen oder Vergünstigungen für pflegende Angehörige sind denkbar.
- Ein Zonenkauf ist grundsätzlich auch für Nicht-Wiener vorstellbar. Die Preisgestaltung könnte auch eine andere als für Wiener sein.

Und so parken Besucher

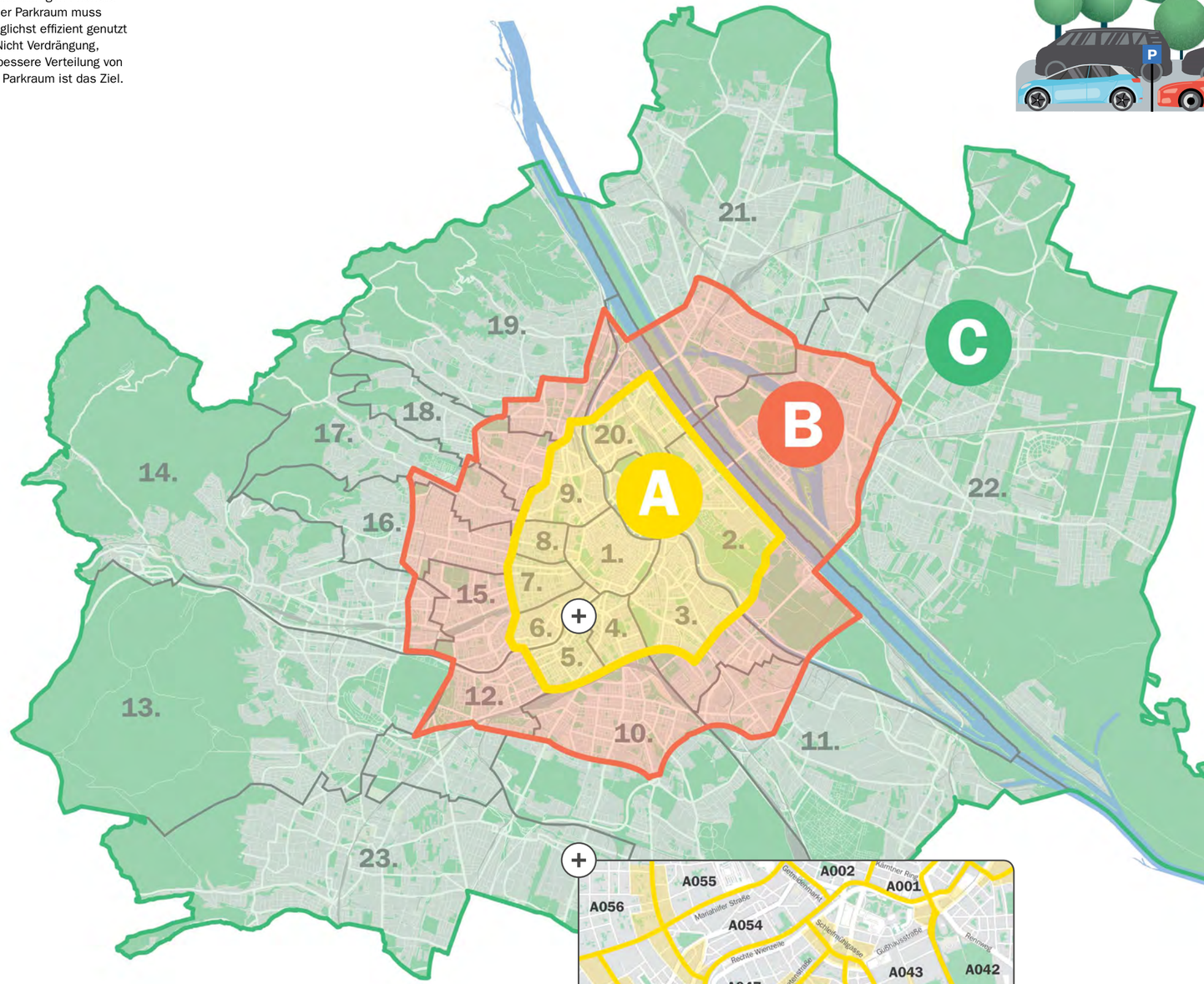
Um Parken für Besucher und Wiener transparent und einfach zu gestalten, sollte das Stadtgebiet (abgeleitet von Bebauungsdichte und Parkraumdruck) in möglichst wenige Zonen gegliedert werden, die sich hinsichtlich Parktarif und Parkdauer voneinander unterscheiden (siehe Grafik). Beispielsweise könnte man einrichten:

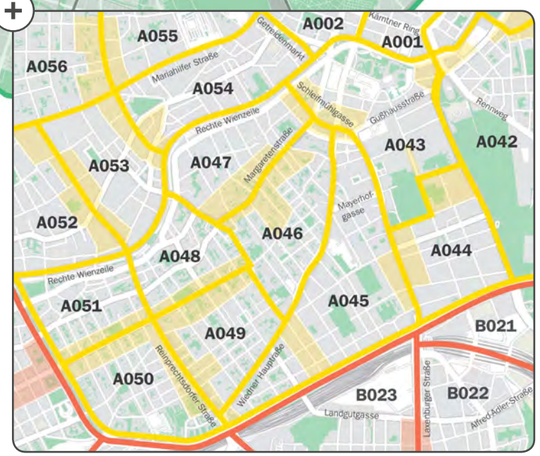
- **Zone A:** Kurzparkzone, höherer Stundensatz
- **Zone B:** keine Kurzparkzone, mittlerer Stundensatz, Tagespauschale
- **Zone C:** keine Kurzparkzone, niedriger Stundensatz, Tages- und Wochenpauschale

Tarifbeispiel (kein verbindlicher Vorschlag)
Zone A: € 3,00/h
Zone B: € 2,00/h oder € 10-15/Tag
Zone C: € 1,00/h, € 5-8/Tag oder € 25-50/Woche

Weitere Details unter:
www.oeamtc.at/wienbewegen

Beim Parken haben P&R-Anlagen und Garagen Priorität. Öffentlicher Parkraum muss daher möglichst effizient genutzt werden. Nicht Verdrängung, sondern bessere Verteilung von knappem Parkraum ist das Ziel.





“ Besucherparken muss möglichst einfach sein, beispielsweise drei Zonen. Zone A,B und C unterscheiden sich hinsichtlich Tarif und höchstzulässiger Parkdauer.

Aus dem heutigen Parkpickerl wird Bewohnerparken. Die Berechtigungszonen sind allerdings kleiner und dadurch günstiger. Dafür können Dauerparkmöglichkeiten für weitere Zonen dazu gekauft werden.

Auch verkehrsreiche Plätze bieten oftmals genügend Flächen zum Begrünen. So kann der Entstehung von Hitzeinseln vorgebeugt werden. Beispiel: Girardipark/ Zamenhof-Denkmal

Foto: iStock by Getty Images / southtownboy

Begrünte Gleiskörper heizen sich deutlich weniger auf. Feinstaub wird teilweise gebunden. Grüne Gleise sorgen zudem für ein attraktiveres Straßenbild.

So wird Wien wirklich cool

Wien hat riesige ungenutzte Flächen jenseits der Verkehrsflächen, die begrünt werden können. Allein in den inneren Bezirken existiert dafür ein theoretisches Potential von mehreren Fußballfeldern.

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 Grünraum zu schaffen. Dabei gibt es einen erheblichen Anteil versiegelter Flächen, die von keiner Verkehrsteilnehmergruppe genutzt werden. Ein bezirksübergreifendes Begrünungsprogramm soll daher folgende Flächen für ein „grüneres“ und zugleich „cooleres“ Wien nutzen.

„Verlustflächen“

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

„Ohrwaschl“

Gehsteigvorziehungen im Kreuzungsbereich mit unnötig breiten Flächen sollen ebenso begrünt werden, wie Flächen bei vorgelagerten Schrägparkplätzen.

Parkstreifen

Runde oder oval angelegte Baumscheiben fördern nur „Verlustflächen“. Baumscheiben sollen der Art des Parkstreifens (Längs-, Schräg-, Senkrechtparker) angepasst werden.

Ungenützte öffentliche Flächen abseits des Verkehrs

Zahlreiche bekannte Plätze in den inneren Bezirken weisen einen hohen Anteil an versiegelten Flächen auf. Allein diese Fläche 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.

Rankgerüste

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

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.

Gleisbegrünung

In vielen Städten werden Straßenbahnabschnitte konsequent begrünt, wenn dies möglich ist. Wien hat hier erheblichen Nachholbedarf. Bislang wurden nur einzelne kürzere Abschnitte bspw. im Sonnwendviertel, oder entlang des Landstraßer Gürtels begrünt. Gleisbegrünungen sind überall dort möglich, wo die Straßenbahn auf einem selbstständigen Gleiskörper geführt wird, dies gilt auch auf kürzeren Abschnitten. Beinahe entlang jeder Straßenbahnlinie finden sich Abschnitte, die begrünt werden können.

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

© ZOOMVP.at

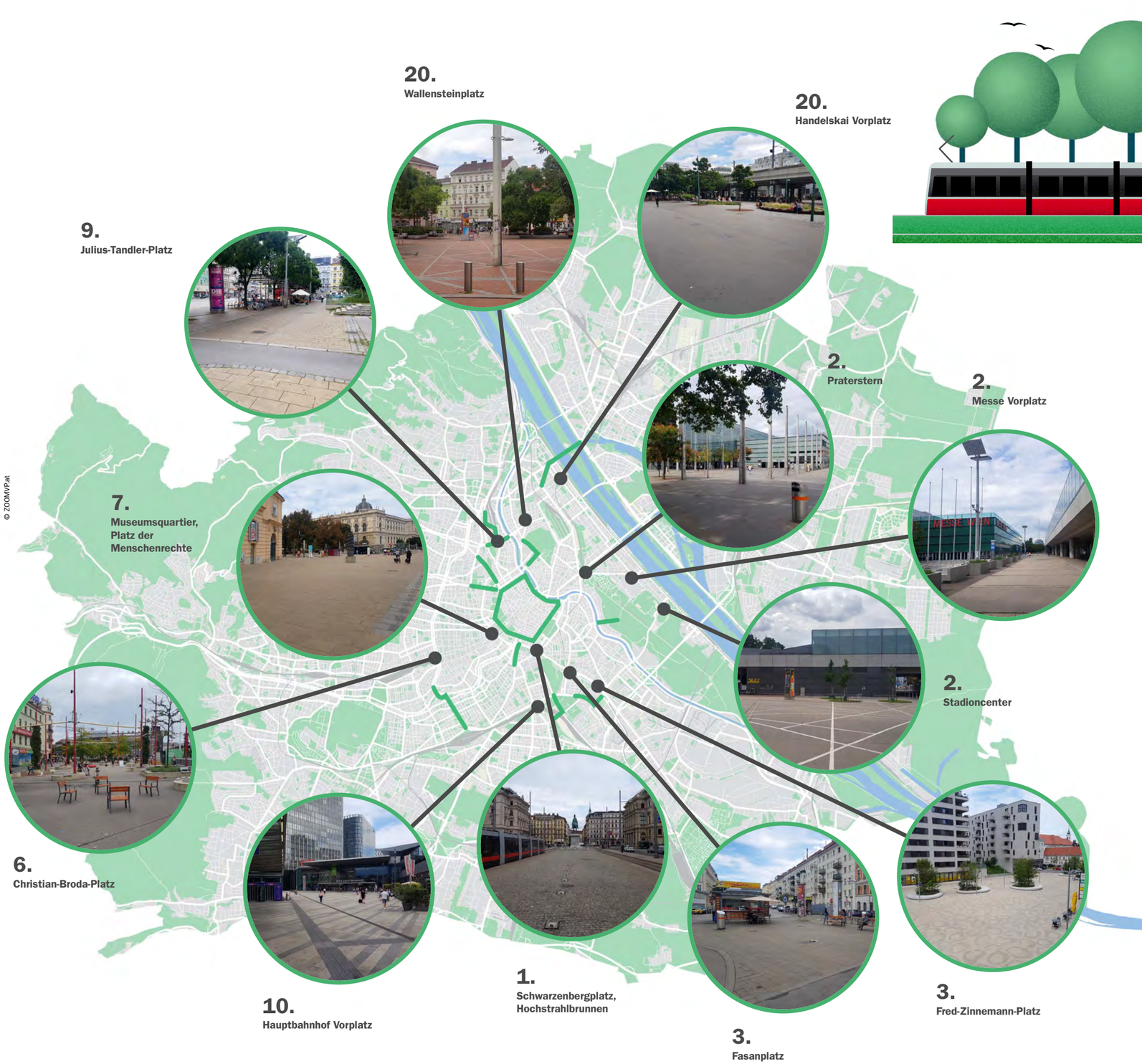
© ZOOMVPat

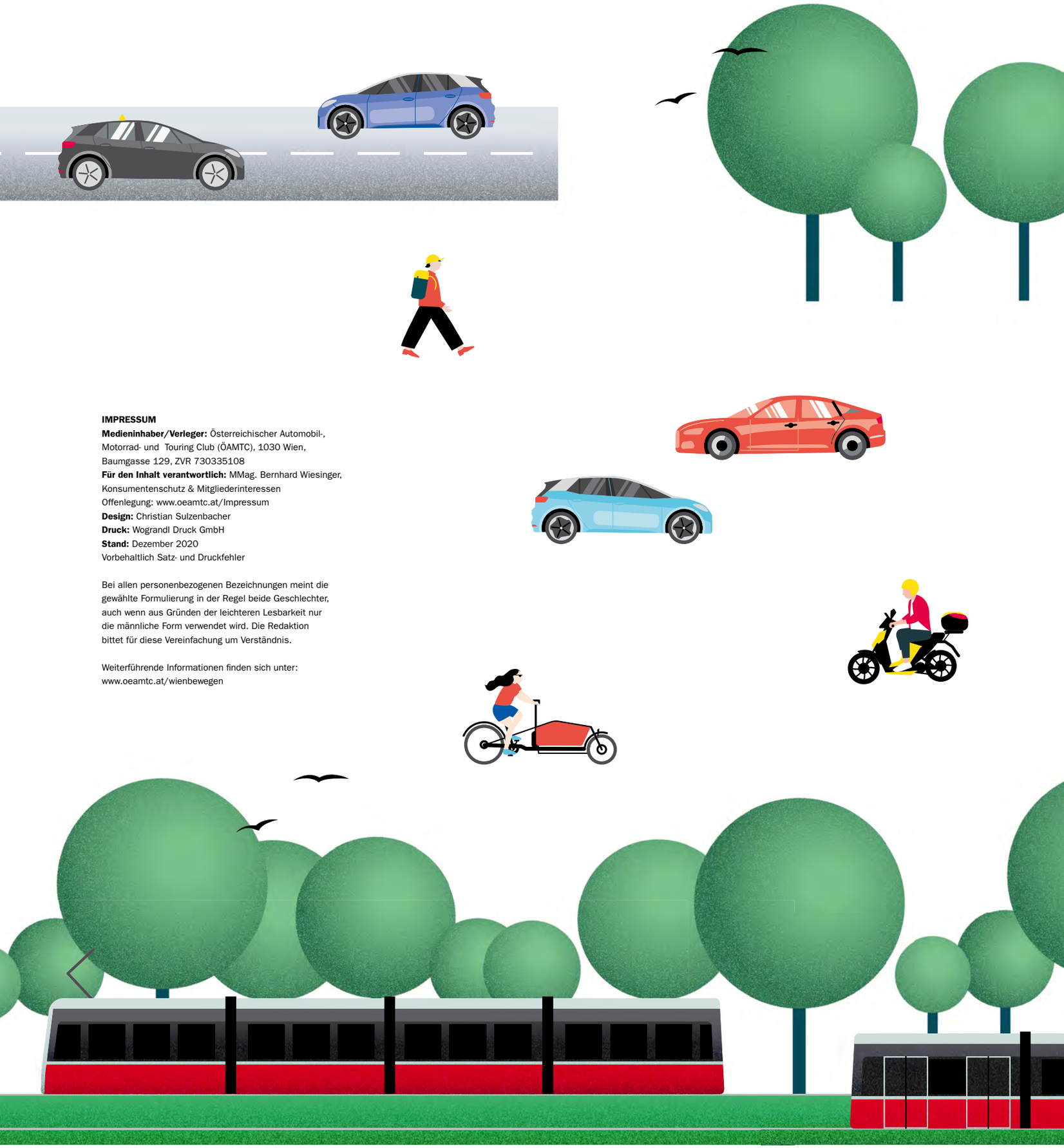
Attraktive Plätze mit viel Grün sorgen für ein gutes Stadtklima. Beispiel: Praterstern

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

Foto: data.gv.at / Bearbeitung: ÖAMTC

Im Bereich von Kreuzungen ergeben sich Restflächen, die von keinem Verkehrsteilnehmer genützt werden können. Diese bieten sich als mögliche Grünflächen an. Beispiel: Landstraßer Gürtel





IMPRESSUM
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: Wograndl Druck GmbH
Stand: Dezember 2020
Vorbehaltlich Satz- und Druckfehler

Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen meint die gewählte Formulierung in der Regel beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit nur die männliche Form verwendet wird. Die Redaktion bittet für diese Vereinfachung um Verständnis.

Weiterführende Informationen finden sich unter:
www.oeamtc.at/wienbewegen