

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	

Bericht über die Informationsreise nach Wien am 06./07.09.2018

Der Hauptausschuss beschloss in seiner Sitzung vom 23.07.2018, dass eine Kölner Delegation eine Informationsreise nach Wien durchführt (vgl. Vorlagen-Nr.: 1955/2018). Die Stadt Wien ist im Bereich des Nahverkehrs in Fachkreisen als Musterbeispiel anerkannt. Durch den interkommunalen Austausch sollten wertvolle Hintergrundinformationen für die von Köln beabsichtigten Ausweitungen der ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur sowie des –Angebots vermittelt werden. Die Informationsreise fand am 06./07.09.2018 statt.

Die Delegation setzte sich wie folgt zusammen:

Andrea Blome	(Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur)
Jürgen Fenske	(Vorstandsvorsitzender, Kölner Verkehrs-Betriebe AG)
Klaus Harzendorf	(Amtsleiter, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung)
Dirk Michel	(Ratsmitglied, CDU)
Sonja Rode	(pers. Referentin, Dezernat für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur)
Ralph Sterck	(Ratsmitglied, FDP)
Patric Stieler	(Amtsleiter, Amt für Verkehrsmanagement)
Dr. Gregor Waluga	(Fachreferent, Dezernat für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur)
Michael Weisenstein	(Ratsmitglied, Die Linke)
Andreas Wolter	(Bürgermeister, Bündnis 90/Die Grünen)

Der Bericht gibt die wesentlichen Ergebnisse und Erkenntnisse wieder. Daraus können Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit in Köln abgeleitet werden.

06.09.2018

Austausch mit den Wiener Linien (10.30 Uhr bis 13.00 Uhr)

Begrüßung

Die Delegation wurde durch die Leitung der Wiener Linien begrüßt. Wesentliche Kernpunkte, die in den folgenden Vorträgen vertieft wurden:

- Der Wiener Nachtverkehr, der am Wochenende und vor Feiertagen mit der U-Bahn im 7,5 Minuten und 15 Minuten Takt und einem dichten Busnetz abgewickelt wird.
- Die dichte Zugfolge der U-Bahn von 2,5 Minuten in der Hauptverkehrszeit.
- Die generell hohe Nutzung des ÖPNV mit den daraus folgenden Kapazitätsengpässen und den Netzerweiterungen bei U- und Straßenbahn.
- Die tariflichen Maßnahmen, wie das 365 EUR-Jahresticket.
- Das Verkehrsstrommodell, das in die Raumplanung Österreichs integriert ist.
- Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Wien mit Parkgebühren von mindestens 1 EUR je 30 Minuten (außer Anwohnerinnen und Anwohner).
- Die Bedeutung von Reinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Allgemeine Informationen zu den Wiener Linien

Die Stadtentwicklung Wiens hat einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsinfrastruktur. In Wien leben ca. 1,9 Mio. Einwohner, wobei die Stadt um jährlich 20.000-30.000 Einwohner wächst. Das Stadtgebiet umfasst 415 km².

Es gibt auf Grund der guten Durchlüftung der Stadt keine Probleme mit der Luftreinhaltung. Alle Busse fahren mit Diesel.

Die Wiener Linien befördern über 962 Mio. Fahrgäste pro Jahr. Das Ziel der Stadt Wien ist es, dass bis 2025 80 % des Verkehrs im Umweltverbund stattfindet. Der modal split betrug 2017 39 % im ÖPNV (jährliche Erhebung)

- ▶ Vergleich zu Köln: Ziel für 2025 im Umweltverbund: 66 %. Modal split im ÖPNV (2017): 21 %.

Seit 2015 werden mehr ÖPNV-Jahreskarten verkauft, als Pkw zugelassen sind. Das Auto wird innerhalb des Wiener Rings als Belastung empfunden.

Einfluss auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur haben ebenso organisatorische und politische Aspekte. Die Wiener Linien gehören zu 100 % den Stadtwerken Wien. Die Stadtwerke Wien gehören wiederum zu 100 % der Stadt Wien. Die gesamte Infrastruktur ist im Besitz der Wiener Linien. Haltestellen außerhalb des Stadtgebietes, die im Besitz der Wiener Linien stehen, werden ausschließlich von den Wiener Linien angefahren.

Die Wiener Linien erledigen alles in Eigenregie. Das gesamte Personal (Planerinnen und Planer, Fahrpersonal, Reinigungskräfte, etc.) ist direkt bei den Wiener Linien beschäftigt. Insgesamt sind dies 8.900 Angestellte, wovon allein 3.500 als Fahrerinnen und Fahrer beschäftigt sind.

- ▶ Vergleich zu Köln: Die KVB hat 3.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Stadt Wien hat mit den Wiener Linien einen Finanzierungsvertrag abgeschlossen (Laufzeit: 2017-2031). Es werden jährlich 330 Mio. EUR in die Infrastruktur investiert. Der U-Bahnbau erhält eine 50 %ige Förderung durch den Bund. Die Dienstgeberabgabe ist eine spezielle Form der ÖPNV-Finanzierung in Wien. Sie besteht seit den 1960er/70er Jahren und wird von den Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern eingefordert. Das Aufkommen beträgt 70 Mio. EUR jährlich und wird zur Refinanzierung der Betriebskosten verwendet. Die Betriebskosten können außerdem zu 69 % aus den Tarifeinnahmen (528 Mio. EUR) gedeckt werden (Kostendeckungsgrad).

- ▶ Vergleich zu Köln: 78 % Kostendeckungsgrad über Gesamtkosten.

In Wien werden 20 % Fahrzeugreserven vorgehalten.

- ▶ Vergleich zu Deutschland: 7-8 % Reserve

Seitens der Wiener Linien wurden folgende Erfolgsfaktoren benannt: Wichtig ist es, dass erst ein gutes Angebot vorhanden ist bzw. geschaffen wird, erst dann können günstige Tarife die Nachfrage stimulieren. Für das Angebot ist es darüber hinaus wichtig, dass die Finanzierung durch die Stadt Wien und das Land Österreich sichergestellt wird. Allerdings hat Wien die einzige U-Bahn in Österreich, sodass sie bei den Fördermitteln nicht im Wettbewerb mit anderen Städten steht. Ein Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens (standardisierte Bewertung) ist in Österreich daher nicht vorgeschrieben.

Wirkung der tariflichen Maßnahmen (365 EUR-Jahreskarte)

Auf Grund eines Politikwechsels im Jahre 2012 wurde der Preis des bereits bestehenden Jahreskarten-Abonnements zur Nutzung des gesamten ÖPNV auf Wiener Stadtgebiet von 449 EUR auf den Signalpreis 365 EUR abgesenkt. Eine Einzelfahrkarte kostet 2,40 EUR. Andere Fahrkarten wurden zur Vermeidung von Einnahmeausfällen überproportional teurer, was dazu führte, dass sich das gesamte Tarifsysteemgefüge grundlegend veränderte. Vor 2012 lohnte sich der Abschluss eines rabattierten Jahreskarten-Abos nach 9 Monaten, verglichen mit dem Gesamtpreis einzelner Monatskarten (sog. Nutzenschwelle). Heute liegt die Nutzenschwelle bei 8 Monaten. Insgesamt ist der Erlös pro Fahrgast gesunken. Die Marktforschung ergibt, dass eine höhere Zahlungsbereitschaft vorliegt. Diese könnte zur Generierung von Mehreinnahmen zur Betriebskostenfinanzierung abgeschöpft werden. Den höchsten Anteil an neuen Jahreskarten-Abonnements machten die Wechslerinnen und Wechsler aus anderen (teureren) Tarifen aus (Kannibalisierungseffekt). Insgesamt wurde eine vollständige Marktsättigung erreicht (1,9 Mio. Kundinnen und Kunden, abzüglich der Studierenden). Durch die Einführung der 365 EUR-Jahreskarte ist die Schwarzfahrquote auf 2,6 % gesunken. Wenn man die Jahreskarte vergessen hat und diese nachreicht, wird keine Strafe und keine Verwaltungsgebühr erhoben. Die Schwarzfahrgebühr beträgt 106 EUR.

Die Tarifmaßnahme alleine hatte keinen spürbaren Einfluss auf den modal split. Dennoch führt der

Besitz einer Jahreskarte dazu, dass der ÖPNV häufiger anstelle anderer Verkehrsmittel genutzt wird. Entscheidend für eine Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens war die parallele Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung. Während bis 2012 außerhalb des Rings frei geparkt werden konnte, sind 400.000 Autofahrerinnen und Autofahrer von dieser Parkraumbewirtschaftung betroffen. Diese müssen nun 80-100 EUR pro Jahr für ein Parkpickerl zahlen. Dagegen gab es Widerstände, allerdings wurde der Jahreskartenbesitz schnell als Vorteil wahrgenommen. Es gab einen Rückgang an Pkw-Neuzulassungen, was allerdings auch auf den allgemeinen Statussymbolverlust des Autos zurückgeführt werden kann.

Nacht U-Bahn und Angebotsentwicklung

Vor der Einführung der Nacht-U-Bahn gab es bereits ein Nachtnetz, bestehend aus einem Nachtbus-system, das 98 % der Bevölkerung im 30-Minuten Takt erreichte. Bereits seit 2008 gibt es eine Diskussion zur Nacht-U-Bahn, allerdings hatte man dies auf Grund der hohen Kosten (6-8 Mio. EUR monatlich) als wirtschaftlich nicht tragfähig eingestuft. Ebenso sei dies aus infrastrukturellen Gründen unmöglich (z. B. Instandhaltung der Schieneninfrastruktur, die üblicherweise in der Nacht durchgeführt wird). Die Straßenbahn schied aus betrieblichen Gründen als Alternative aus. Letztlich wurde in einer Volksabstimmung entschieden, dass dennoch eine Nacht-U-Bahn umzusetzen ist, die an Wochenenden verkehrt. Das Nachtbusnetz wird darauf abgestimmt und verkehrt ebenso.

Folgende Aspekte mussten beachtet werden: Reinigung, Beleuchtung, Sicherheit, Sicherheitsgefühl (auch des Personals), neue Dienstvereinbarungen (max. 6 Stunden Dienst = 8 Stunden auf Arbeitszeitkonto), Lärmbelästigung. Die Instandhaltung muss werktags durchgeführt werden (Tagesverkehr endet um 1 Uhr und beginnt um 5 Uhr).

Das Nachtbusnetz hatte an Werktagen 8.000 und an Wochenenden 16.000 Fahrgäste. Durch die Nacht-U-Bahn werden nun an Wochenenden 48.000 Fahrgäste befördert. Es werden nachts weniger Autofahrten durchgeführt. Die Jugendlichen kommen sicherer heim.

Während auf Grund von Sicherheitsbedenken in den Anfangsjahren noch überall Polizeikräfte mitführen, ist dies heute nicht mehr notwendig. Es wird allerdings überall videoüberwacht. Das Sicherheitsempfinden folgt der allgemeinen Entwicklung.

Aktuell ist das Thema Ridesharing bzw. der OnDemand-Verkehr ein Thema. Seitens der Wiener Linien wird im Nachtbusnetz gegen einen Aufpreis von 2,40 EUR eine Haustür-zu-Haustür-Bedienung durch ein Taxi angeboten. Derzeit versuchen die Automobilunternehmen in den Ridesharing-Markt einzutreten. Mit dem vorhandenen Nahverkehrsangebot ist in max. 350 m Radius eine Bushaltestelle vorhanden womit 98 % der Bevölkerung erreicht werden. Ein OnDemand-Angebot muss nach Ansicht der Wiener Linien das vorhandene Angebot ergänzen, nicht ersetzen.

Mobilstationen sind zwar im Aufbau, sind in Wien aber eher uninteressant, weil mit dem ÖPNV eine hohe Reichweite vorhanden ist.

Austausch mit der TU Wien, Institut für Verkehrswesen (14.00 Uhr bis 17.00 Uhr)

Effekte der Wiener Verkehrsplanung auf das Verkehrsmittelwahlverhalten

In Wien wurden strategische Entscheidungen getroffen mit dem Ziel, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Man legte sich auf die U-Bahn als das tragende Verkehrsmittel des ÖPNV in Wien fest.

Gründe hierfür waren die guten Erfahrungen aus anderen Kommunen in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit des Verkehrsmittels, der hohe Bundeszuschuss von 50 % und die oberirdisch nutzbare Fläche. Zurzeit verlaufen drei Viertel der Wiener U-Bahn unterirdisch, der Rest oberirdisch als Hochbahn auf einer Brücke. Jede Strecke wird nur von einer einzigen Linie befahren.

Insbesondere rechts der Donau wurden Straßenbahnen als Querverbindungen, zu U-Bahnen gebaut. Es wurden lediglich Linienenerweiterungen realisiert, jedoch keine Neubauten. Die Straßenbahnen haben, dort wo es möglich ist, einen eigenen Gleiskörper. Das ist gleichzeitig ein Ziel des Beschleunigungsprogramms gewesen. Es wurden, dort wo es möglich war, auch eigene Busspuren errichtet. Die Fahrten pro Einwohnerin und Einwohner nehmen nicht zu. Somit gibt es eine Sättigung der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Radverkehrskultur ist in Wien dagegen nicht besonders ausgeprägt.

Das 365 EUR Jahresticket erwies sich als indirektes Bindungsinstrument an den ÖPNV und war weniger ein Treiber zur direkten Änderung der Verkehrsmittelwahl. Die 365 EUR-Jahreskarte konnte zwar Autofahrerinnen und Autofahrer gewinnen, das allerdings nur auf Grund der parallel dazu durchgeführten Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung.

Auch wenn der Nahverkehrsanteil des modal split hoch ist und die Verkehrsmittelnutzung routiniert

erfolgt, sollte dennoch auf gut ausgebaute Informationssysteme geachtet werden.

Anbindung des Umlandes und Pendlerverkehre

Wien als Bundeshauptstadt weist eine hohe Zentralitätsfunktion und Arbeitsplatzdichte auf. Dies führt zu einer Verdichtung des Umlandes mit entsprechend hohen Pendlerbeziehungen. Wien hat täglich 230.000 Einpendlerinnen und Einpendler. Die modal split-Werte variieren nach Gemeinde bzw. Anbindungsqualität an den ÖPNV.

Der Verkehrsverbund organisiert den Verkehr und bereitet die Daten auf, plant die Takte und trägt zur Tarifharmonisierung bei. Insgesamt wird mit einer Mischung aus Push-and-Pull-Maßnahmen versucht das Verkehrsmittelwahlverhalten der Pendlerinnen und Pendler zu beeinflussen. Untersuchungen belegen, dass rund ein Drittel der Pendlerinnen und Pendler ein anderes Verkehrsmittel gewählt haben, wenn diese im Zielgebiet der Stadt durch eine Parkraumbewirtschaftung betroffen sind.

Das Umland ist in einem Regionalverkehrstakt von 15-30 Minuten angeschlossen. Die Schieneninfrastruktur befindet sich im Besitz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Die ÖBB haben im gemeinwirtschaftlichen Netz ein Monopol. Die Unternehmen WestBahn und RegioJet fahren eigenwirtschaftlich.

Es werden gezielt multimodale Wegeketten wie etwa P+R gefördert. P+R wurde außerhalb der Stadt eingerichtet und wird durch die ÖBB bewirtschaftet. Im Vorfeld machte man sich intensiv Gedanken darüber, ob durch P+R Autofahrerinnen und Autofahrer an den Stadtrand gelockt werden sollten, oder diese direkt den gesamten Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen können. Das B+R hätte hohes Potenzial, aber die allgemeine Radverkehrsinfrastruktur gibt es nicht her.

Die Einführung des 365-EUR-Jahrestickets in der Stadt Wien stellte ein Tarifgefälle zwischen der Stadt und dem Umland her. Dies veranlasste den Verbund dazu, die ohnehin geplante Tarifreform zu beschleunigen und eine Harmonisierung der Tarife herbeizuführen. Durch den über die Stadtgrenzen hinausgehenden Verbund gibt es eine gute Harmonisierung zu den Nachbartarifen. Wichtig ist, dass Buch- und Bezahlvorgänge einheitlich funktionieren.

Auf die Frage hin, was das Erfolgsgeheimnis einer Mobilitätswende ist, wurden von den vortragenden Wissenschaftlern der TU Wien folgende Aussagen gemacht:

- Das Angebot ist entscheidend. In Wien wurde dies durch den konsequenten U-Bahnbau geschaffen.
- Für die Schaffung eines Angebotes ist eine sichere Finanzierung notwendig.
- Spezielle Tarifangebote wie z. B. das 365 EUR-Jahresticket tragen zur Bewusstseinsbildung bei.
- Insgesamt ist es ein langer, iterativer Prozess; in Wien hat man schon sehr früh die richtigen Weichen gestellt. Dabei ist es wichtig, sich um das Kerngeschäft, also um die Pflichtaufgaben zu kümmern. Moderne „nice to have“ Themen, wie autonomes Fahren oder RideSharing sind nachrangig, allerdings muss man auch hier tätig sein.
- Begünstigend auf die Planungsprozesse in Wien wirken der große Rückhalt in der Bevölkerung, wo der Nahverkehr einen überdurchschnittlich hohen Stellenwert genießt, sowie die Tatsache, dass das gesamte Mobilitätsangebot aus einer Hand kommt.
 - ▶ Vergleich zu Deutschland: die politischen Prozesse und Verfahren zur Baurechtsschaffung sind langwierig, was dazu führt, dass die Finanzierung oft unsicher ist. Es fehlt eine positive Grundhaltung der Bevölkerung in Bezug auf Großvorhaben.

07.09.2018

Austausch mit den Wiener Linien (9.30 Uhr bis 12.00 Uhr)

Besichtigung des U2/U5 Besucherzentrums

Die Wiener Linien sind zuständig für die gesamte Infrastruktur und die Ausbauplanung. Die Netzanalysen werden selbst durchgeführt. Die Stadt übernimmt die Trassenplanung und die grobe Vorplanung. Für die U2/U5-Ausbauplanung arbeiten 7 Personen, nach erfolgter Ausschreibung 12 Personen. Die Planung wird bis zur Ausführungsplanung bei den Wiener Linien erstellt und dann übergeben. Die Bauaufsicht wird selbst durchgeführt.

Auf Grund von Kapazitätsengpässen im innerstädtischen Bereich entschloss man sich 2014 zum Bau

eines U-Bahnkreuzes U2/U5. Die U2 soll den innerstädtischen Verkehr durch Schaffung einer neuen Relation zur S-Bahn entlasten. Die 1. Baustufe wird bis 2026 in Betrieb genommen. Die 2. Baustufe wird 2028 fertig sein und befindet sich derzeit in der Planungsphase.

Die U5 wird als vollautomatisch betriebene U-Bahn gebaut. Beim Bau der U2 wird bei den Stationsneubauten alles für einen vollautomatischen Betrieb vorbereitet. Alle U-Bahnwagen werden dennoch über einen Fahrerstand verfügen, damit die Fahrzeuge grundsätzlich auch auf anderen Linien einsetzbar sind.

Da Großbaustellen bei der Bevölkerung Befürchtungen verursachen, ist eine frühzeitige Information und Einbindung notwendig. Im November 2016 wurde daher – erstmalig für ein Ausbauprojekt – ein Infozentrum eröffnet (10.000 Besucher jährlich). In dieses Informationszentrum werden gezielt Anwohnerinnen und Anwohner zu speziellen Informationsveranstaltungen eingeladen. In 2018 wird eine 3D-App erscheinen, die Augmented Reality einsetzt – damit kann ein virtueller Spaziergang mit einem Vorher-Nachher-Vergleich durchgeführt werden.

Jede U-Bahnlinie hat ein eigenes, aber einheitliches Design. Hierzu wird jeweils ein internationaler Architekturwettbewerb durchgeführt.

Die ambitioniertesten Stationen werden der Matzleinsdorfer Platz (ein Verkehrsknotenpunkt zwischen Eisenbahn, Straßenbahn (unterirdisch), U-Bahn und Pkw) und die „Neubaugasse“ (mit 37 m unter der Erdoberfläche die tiefste Station) sein.

Austausch mit dem Magistrat der Stadt Wien (13.00 Uhr bis 14.30 Uhr)

Die Magistratsdirektion untersteht dem Bürgermeister.

Das Bevölkerungswachstum in Wien ist eine städtebauliche Herausforderung. Dabei wird Innenentwicklung vor Außenentwicklung forciert.

Der positive Pfad der Entwicklung des modal splits soll dabei weiter beschränkt werden. ÖPNV-Mindeststandards muss man im Zusammenhang mit dem Städtebau sehen. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) werden eher kritisch gesehen, da dort mechanistisch Maßnahmen festgeschrieben werden, die eine Reaktion auf eine Änderung der Ausgangsvoraussetzungen nicht zulassen. Es muss eher flexibler auf sich ändernde Gegebenheiten reagiert werden können.

Die Parkraumbewirtschaftung trifft vor allem Pendlerinnen und Pendler. Das 365 EUR-Jahresticket wird als ein möglicher Stellhebel bzw. Anreiz gewertet, um in der Stadt auf die Autoanschaffung verzichten zu können. Hierbei ist es auf der Angebotsseite auch wichtig, Alternativen zum Auto zu schaffen (z. B. Sharingangebote). Es ist wichtiger, dass die Autobesitzquote sinkt, als dass der ÖPNV-Anteil weiter steigt. Wien ist zum wiederholten Mal als lebenswerteste Stadt ausgezeichnet worden. Dabei zeigen die Umfragen auch, dass diejenigen, die keinen eigenen Pkw besitzen, die Glücklichen sind.

Der Fußverkehr wurde in Wien besonders gefördert. Man hatte festgestellt, dass Bürgerinnen und Bürger oft falsche Vorstellungen über die Fußwegdauern haben. Eine städtische Mobilitätsagentur entwickelte daraufhin eine Informationskampagne, aus deren Rückläufen wiederum Impulse für die weitere städtebauliche Entwicklung abgeleitet wurden.

Ein städtebauliches Projekt in der Wiener Peripherie ist die Seestadt Aspern. Dort sollen 20.000 Personen leben mit einem Arbeitsplatzangebot von 20.000. Die Geschossflächendichte liegt bei 2,5 (zum Vergleich: Vorkriegsbauten 3,5-4, Nachkrieg: 1,7). Bei der Seestadt Aspern hatte man bewusst zuerst die U-Bahn gebaut, da die Bewohnerinnen und Bewohner von Anfang an den ÖPNV nutzen sollten. Die Zielgruppe für geförderten Wohnungsbau in Österreich ist die Mittelschicht. Durchschnittlicher Mietpreis liegt bei 7 EUR/Quadratmeter. Die Stadt Wien ist die größte Wohnraumbesitzerin.

Besichtigung der Seestadt Aspern (15.15 Uhr bis 17.00 Uhr)

Das Entwicklungsgebiet ist 42 ha groß und wurde von der Stadt Wien zur Verfügung gestellt. Das Gelände ist ein ehemaliges Flugfeld, das nach dem 2. Weltkrieg als Rennstrecke genutzt wurde. In den 1980er Jahren wurde bereits versucht, Industrie anzusiedeln. Übrig geblieben ist ein Werksgebäude von Opel. Seit den 2000ern wurde das Gebiet für die Wohnnutzung erschlossen. 2007 wurde ein Masterplan entwickelt. Da jedes Gebäude in einem Architekturwettbewerb geplant wird, gibt es entsprechende städtebauliche Vielfalt.

Die Entwicklungsgesellschaft gehört der Stadt Wien und finanziert sich über den Verkauf von Grundstücken. 80 % ist geförderter Wohnungsbau, der Rest wird dem freien Markt überlassen. Die Kaltmieten betragen 7,50 EUR bis 9 EUR netto pro Quadratmeter.

Jeweils in den Erdgeschossen wird Gewerbe angesiedelt. Ein Einkaufsstrassenmanagement (vergleichbar mit einem Einkaufszentrumsmanagement) achtet hierbei auf eine angemessene Durchmischung.

Die Nahverkehrserschließung erfolgt über eine U-Bahnlinie, die im Vorfeld der Siedlungsentwicklung gebaut wurde. Diese wurde aufgeständert, damit sie keine trennende Wirkung entfaltet. Vorgesehen ist außerdem der Bau eines zusätzlichen Eisenbahngleises, um die Seestadt in einem 15-Minuten-Takt mit der S-Bahn an den Hauptbahnhof Wien anzubinden. Außerdem werden Straßenbahn- und Buslinien aus den Außenbezirken bis in die Seestadt hinein verlängert. Diese erschließen die zwischen der U- und S-Bahn liegende Flächen.

Das Radverkehrskonzept ist ein weiterer wichtiger Mobilitätsbaustein. Die Radverkehrsinfrastruktur wurde auf ein hohes Radverkehrsaufkommen ausgerichtet. Grundsätzlich wurden zwei Drittel der Straßenfläche dem Umweltverbund zugeschlagen, ein Drittel steht dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung. Flächendeckend gilt Tempo 30. Da das städtische Fahrradverleihsystem nur auf ein kleines Bedienungsgebiet in der Kernstadt begrenzt ist, wurde in der Seestadt ein eigenes Fahrradverleihsystem gegründet, das über eine hohe Stationsdichte verfügt. Neben Fahrrädern werden Lastenräder verliehen. Aktuell werden pro registrierter Nutzerin bzw. Nutzer zwei Ausleihvorgänge am Tag beobachtet.

An der Straße bzw. Oberfläche existieren nur wenige Stellplätze. Vorherrschend sind Sammelgaragen; für alle Parkplätze sind Vorrichtungen für eine Ladeinfrastruktur geschaffen worden. Ein Stellplatz kostet 80 EUR im Monat. Kurzzeitparken kostet 2 EUR pro Stunde. Verwaltet wird dies von der stadt eigenen Parkraumverwaltung.

Hierzu wurde der Stellplatzschlüssel von 0,7 pro 100 Quadratmeter angewendet (in Wien gelten sonst 1 Stellplatz pro 100 Quadratmeter in maximal 300 m Reichweite). Die Stellplatzreduzierung auf Grund einer Integration von ÖPNV-Maßnahmen ist nach eigener Auskunft noch nicht ausgereift.

Weiterführende Informationen

- Wiener Linien: <https://www.wienerlinien.at>
- U-Bahn-Ausbau U2 und U5: <https://u2u5.wien.gv.at> oder <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/index.html>
- Stadt Wien „Verkehr und Stadtentwicklung“: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/>
- Seestadt Aspern: <https://www.aspern-seestadt.at/>
- TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften: <https://verkehrswissenschaften.tuwien.ac.at>

Gez. BG Blome