



WIEN – EINE STADT IST UMWELTFREUNDLICH UNTERWEGS.

WILL MAN BEIM UMWELTSCHUTZ VORANKOMMEN, MUSS MAN BEIM AUTOFAHREN AUF DIE BREMSE TRETEN.

MIT DEN ÖFFIS BESTENS UNTERWEGS.

Die Wienerinnen und Wiener sind gerne einmal bequem – und nichts scheint bequemer, als sich ins Auto zu setzen. Letztendlich zum Nachteil der Umwelt und der Bevölkerung. Die Stadt Wien setzt daher zahlreiche Maßnahmen, um die Nutzung der „Öffis“ zu forcieren. Und damit ein deutliches „Vorrang“-Zeichen für die Umwelt zu setzen.

© Wiener Linien



Vorbereitungsarbeiten für die Verlängerung U1 nach Süden.

Die U-Bahn und ihr ökologischer Fußabdruck.

Im Zuge eines Projektes der TU Wien („Vom Ökologischen Fußabdruck zum Ressourcen- und Umweltmanagement am Beispiel der Wiener Linien“) wurden die Verkehrs-Systeme „U-Bahn“ und „motorisierter Individualverkehr (MIV)“ mit Hilfe des Indikators „ökologischer Fußabdruck“ miteinander verglichen. Das Ergebnis: Eine U-Bahn-Fahrt verursacht einen mind. 3,3-mal geringeren Fußabdruck als eine PKW-Fahrt!

Im nächsten Projektteil wird die Erhebung des Fußabdrucks auf die gesamten Wiener Linien ausgedehnt, um die Zahlen verifizierbar zu machen und aufzuzeigen, welchen Anteil am Fußabdruck die Komfort- und Hilfsbetriebe (wie Klimaanlage, Monitore, Heizung) haben.

Im Begleitprojekt „urban mining in den Stadtwerken“ werden die Material- und Stofflager der Wiener Linien hinsichtlich Wiedergewinnbarkeit bewertet.

Forschungsprojekt EcoTram – der erste Test-Prototyp.

Seit 2009 arbeiten die Wiener Linien mit Partnerunternehmen am Projekt „EcoTram“ (gefördert vom Klima- und Energiefonds), um Sparpotenziale bei Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage von Niederflurstraßenbahnen festzustellen.

Nach ersten Testphasen im Klima-Wind-Kanal und im Fahrgastbetrieb ist nun ein Test-Prototyp im Einsatz, um die gewonnenen Erkenntnisse zu verfeinern: Eine Wärmepumpe sorgt durch Nutzung der Umgebungswärme und -kälte für energiesparendes Heizen und Kühlen, eine spezielle Beklebung der Seitenscheiben vermindert die Sonneneinstrahlung, ein neues System zur Frischluftzufuhr soll Energiesparpotenziale und Verbesserungen des Fahrgastkomforts bringen.

Nach Abschluss der Testphase erfolgt auf Basis dieser Daten eine Prüfung für einen breiten Einsatz der EcoTram.



Die EcoTram im Testeinsatz.

Wiens ElectriCity-Bus – ein internationales Vorzeigemodell.

Im September 2013 wurden die Wiener Linien für ihre zwölf Elektrobusse mit dem „Staatspreis Mobilität“ ausgezeichnet. Ausschlaggebend waren das Ladesystem und die Integration des Buskonzepts in die bestehende Flotte. Das Besondere am Ladesystem des ElectriCity-Busses ist, dass über einen beweglichen Stromabnehmer auf dem Dach in weniger als 15 Minuten schnellgeladen wird. Das verdoppelt die Lebensdauer der Batterien und reduziert deren Anzahl um die Hälfte.

© Wiener Linien/ Matternhofer

Diese enorme Gewichtseinsparung erhöht die Fahrgastkapazität. Über Nacht werden die Busse langsam mit 15 kW aufgeladen. Bei der Bremsung gewonnene Energie wird in die Batterie rückgespeist.

Seit Juli 2013 werden die Citybuslinien 2A und 3A elektrisch betrieben. Die Wiener Linien zählen damit zu den Ersten, die eine vollständige Linie mit Elektrobussen führen.

© Wiener Linien/ Jantzen



Elektrobus in der Wiener City.

FAHREN MIT STROM UND GAS FÜR ALLE.

Wien Energie investiert als Tochter der Wiener Stadtwerke seit Jahren in den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. In Wien bestehen bereits über 150 Ladepunkte, 300 weitere sind bis 2015 vorgesehen sowie rund 100 in der benachbarten Modellregion „e-pendler in niederösterreich“, die im Versorgungsgebiet von Wien Energie liegt.

Wien Energie ist auch Teil des mitteleuropäischen Projekts zur grenzüberschreitenden Elektromobilität VIBRATE, das von der EU gefördert wird. In der Pilotregion zwischen Wien und Bratislava wurde von 2007 bis 2013 Elektromobilität im Alltag demonstriert. Dazu wurden Ladestationen für Normal- und Schnellladung errichtet und 20 ausgewählte Institutionen erhielten jeweils ein Elektrofahrzeug zur intensiven Nutzung.

Die Stadt Wien und Wien Energie fördern den Umstieg auf Erdgasautos mit 1.000 Euro beim Kauf eines Erdgasautos.

Der Fuhrpark der Stadt Wien – umweltfreundlich unterwegs.

Die MA 10 setzt seit Jahren auf umweltfreundliche Mobilität: 2013 wurde ein weiteres gasbetriebenes Fahrzeug erworben und auch in Zukunft ist die sukzessive Erweiterung des vorhandenen umweltfreundlichen Fahrzeug-Pools geplant.

Der Fuhrpark der MA 59 wurde unter Berücksichtigung der Umwelterfordernisse bereits auf Erdgas-Autos umgestellt. Zusätzlich wurden die Kraftfahrzeuge mit Navigationsgeräten ausgestattet, was eine Optimierung der Routen und eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes zur Folge hatte.



© PFD/ Christian Houdek

Elektro-PKW für die Flotte der Stadt Wien.

DER NEUE TREND – UNTERWEGS PER PEDES ODER PER PEDAL.

Die Renaissance des Zufußgehens.

An sich die einfachste Fortbewegungsart, doch leider heutzutage schon wieder fast vergessen: unterwegs auf „Schusters Rappen“. Um ein neues Verständnis von Mobilität zu forcieren und damit auch das Verhalten der Menschen in Richtung Umweltschutz und Nachhaltigkeit zu verändern, plant die MA 10 thematische Schwerpunkte – ein spezieller Fokus liegt dabei auf dem „Zufußgehen“.

Besonders in den Wiener Kindergärten sollen speziell die Eltern zur Reflexion von Bewusstseins- und Entscheidungsprozessen in der Verkehrsmittelwahl bei Kinder-Begleitwegen angeregt werden.

Wien tritt in die Pedale.

Die Stadt Wien investiert viel, um der Wiener Bevölkerung hochwertige Radwege zur Verfügung zu stellen. Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Zu diesem Zweck setzt die Stadt auf Bewusstseinsbildung und den Ausbau des Radwegenetzes, aber auch auf Abstellmöglichkeiten auf privatem und öffentlichem Grund, Optimierung der Wartezeiten an Ampeln usw.



© FahrradWien/ Wolfgang Zajc

Wien radelt.

Radwege in Wien.

In den letzten Jahren wurden weitere Lücken des Hauptradwegenetzes geschlossen:

- Ring-Rund-Radweg:
 - Neubau äußerer Kärntner Ring/Opernring (Realisierung 2011)
 - Neubau äußerer Burgring (Realisierung 2012)
 - Verbesserung innerer Schottenring (Realisierung 2012 und 2013)
 - Verbesserung innerer Kärntner Ring (Realisierung 2013)
 - geplant: letzter Lückenschluss des Ring-Rund-Radweges beim Schottentor außen (Realisierung 2014)
- Im Zuge der Erweiterung der U2:
 - Ostbahnbegleitstraße (von Hausfeldstraße bis Johann-Kutschera-Gasse)
 - Niklas-Eslarn-Straße
 - Gürtelradweg (Landstraßer Gürtel von Landstraßer Hauptstraße bis Südtiroler Platz)
 - Hasnerstraße (als fahrradfreundliche Straße)



Der Radweg Kärntner Ring.



Der Radweg Landstraßer Gürtel.

Mobilitätsagentur:

Im November 2011 wurde in der MA 28 die Radfahragentur als Schnittstelle zwischen Zivilgesellschaft, Stadtverwaltung und Politik eingerichtet. Mit Anfang 2013 wurden die Rad-Agenten um die Agenten für Fußgängerinnen und Fußgänger erweitert. Seitdem wird sie als Mobilitätsagentur geführt: als direkte Ansprechstelle für Wünsche, Anregungen und Beschwerden für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

Velo-city Wien:

2011 bekam Wien seitens der ECF (European Cyclists' Federation) den Zuschlag für die größte internationale Radkonferenz „Velo-city“. Im Juni 2013 diskutierten Radexpertinnen und -experten aus aller Welt unter dem Motto „The Sound of Cycling. Urban Cycling Cultures“ die neuesten Entwicklungen zum Radverkehr. Mit über 330 Vortragenden, 1.400 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie einem umfassenden Begleitprogramm war es eine der erfolgreichsten Velo-city-Konferenzen.

Im Rahmen des „Austrian Event Awards“ wurde die Velo-city nicht nur in der Kategorie „Kongresse“ nominiert, sondern auch mit dem Sonderpreis „Green Award“ ausgezeichnet.

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/velocity/index.html



Die Radkonferenz Velo-city.

Der Magistrat fährt Rad.

Im RadJahr 2013 setzte sich der Aufwärtstrend der Fahrradnutzung in der MA 59 fort. Den Mitarbeitern wurde zusätzlich die Möglichkeit der Nutzung von vier E-Bikes für Amtswege gegeben.

2013 wurden von der MA 49 über die MA 48 zehn Diensträder für das Amtsgebäude in der Triester Straße 114 angeschafft. Zur besseren Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel wurde direkt bei der Haltestelle Gutheil-Schoder-Gasse eine überdachte Fahrradabstellmöglichkeit für zehn Räder errichtet. Beim Amtsgebäude selbst sind zusätzlich zehn Radabstellplätze direkt bei den Eingängen vorhanden.

An den Standorten der MA 44 – Städtische Bäder wurde durch die Schaffung neuer und vergrößerter Radabstellanlagen ein Anreiz für Kundinnen und Kunden geschaffen, ihre Anfahrt ins Bad umweltfreundlicher zu gestalten.

© MA 28/Vachutta



Der Magistrat fährt Rad.

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG 2012/13 – MEHR PLATZ FÜR DIE UMWELT.

Die Parkraumbewirtschaftung wurde 2012/2013 auf den gesamten 15. Bezirk sowie auf Teile der Bezirke 12, 14, 16 und 17 ausgeweitet. Die Evaluierung zeigt, dass dadurch in den neuen Gebieten die Nachfrage nach Stellplätzen stark reduziert werden konnte. Die Auslastung hat vormittags im Durchschnitt von 83% auf 60% abgenommen. In den Nachbarbezirken, in denen das „Pickerl“ nicht eingeführt wurde, sind diese Verbesserungen nicht aufgetreten. Die Parkraumbewirtschaftung verringert den Parkplatzsuchverkehr, fördert die Verkehrsmittelwahl zugunsten von ÖV, Fahrrad sowie Gehen und führt auch zu einem deutlichen Rückgang der verkehrsbehindernden Falschparker.

www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/ausweitung/nachher.html

Die Parkraumbewirtschaftung leistet, wie zahlreiche weitere von den Magistratsabteilungen MA 22, MA 28 oder MA 46 gesetzte verkehrstechnische bzw. verkehrsplanerischen Maßnahmen, auch einen Beitrag zur Reduktion von Straßenlärm. Denn einerseits sind in den parkraumbewirtschafteten Gebieten weniger Parkplatzsuchende unterwegs, andererseits ist die Parkplatzsuche kürzer (s. auch Kapitel 11).