

12. VERKEHR UND INFRASTRUKTUR – EIN NEUES KAPITEL FÜR WIEN

Staatszielbestimmung Wirtschaft

Im Rahmen einer Verfassungsnovelle hat das Land Niederösterreich heuer eine Staatszielbestimmung zum Thema Wirtschaft beschlossen. Diese Bestimmung wird zur Stärkung des Wirtschafts- und Beschäftigungsstandorts auch für Wien in der Stadtverfassung übernommen:

„Wirtschaft und Beschäftigung:

Die Gemeinde Wien hat die Entfaltung der Wirtschaft unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und regionaler Notwendigkeiten zu fördern. Dabei kommen dem Wachstum, der Beschäftigung und einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort besondere Bedeutung zu.“

Realisierung des Lobautunnels

Wir bekennen uns zur Realisierung der Nordostumfahrung zusammen mit einer Untertunnelung (Lobautunnel). Die Umfahrungsstraße ermöglicht eine sinnvolle Bündelung und Ableitung des Verkehrs aus der bevölkerungsmäßig stark wachsenden Donaustadt und anderen Bereichen nördlich der Donau, andere Großstädte verfügen schon über derartige Entlastungsringe. Nach Einsprüchen beim Verwaltungsgerichtshof zum abgeschlossenen UVP-Verfahren verzögert sich der Baubeginn, die Realisierung soll daher ab 2019 erfolgen.

- Investitionsvolumen: 1,9 Mrd. Euro
- Wertschöpfung: 2,3 Mrd. Euro
- Beschäftigungseffekt: 32.300 Jobs
- Verkehrsentslastung A23 (knapp 200.000 PKWs pro Tag, überlastungsanfällig für Staus)
- positive Stadtentwicklung Wien-Nordost
- Lückenschluss Autobahn- und Schnellstraßenring für die Region Wien

Bau der dritten Piste am Flughafen

Seit über 16 Jahren verfolgt der Flughafen Wien das Wachstumsprojekt „3. Piste“, die Wiener Stadtregierung bekennt sich zu diesem wichtigen Infrastrukturprojekt. Zusätzliche Passagiere schaffen nicht nur zusätzliche Arbeitsplätze direkt am Flughafen, durch Wachstum am Flughafen wird die heimische Wirtschaft insgesamt gestärkt. Für Unternehmen sind attraktive Flugverbindungen in ihre Märkte standortentscheidend, zusätzlich profitiert die Tourismus- und Kongressstadt Wien von besseren Flugverbindungen und attraktiveren Reisezeiten. Im Jahr 2020 wird mit 18 Mio. Nächtigungen in der Hauptstadt gerechnet, Tendenz steigend.

- Investitionsvolumen: 1,8 Mrd. Euro
- Wertschöpfung: 2,2 Mrd. Euro
- Beschäftigungseffekt: 31.000 Jobs
- Schlüsselfaktor im internationalen Standortwettbewerb (Hub-Funktion)

Errichtung eines zentralen Busterminals

Europaweit nimmt der überregionale Busverkehr einen immer höheren Stellenwert ein. Auch Wien soll nach den Plänen der Stadtregierung zukünftig mit einem modernen, internationalen Busterminal ausgestattet werden.

- Investitionsvolumen: 50 Mio. Euro
- Wertschöpfung: 60 Mio. Euro
- Beschäftigungseffekt: 850 Jobs
- Bustourismus wächst rasant (2013: 92.000 Busse; 2015: 120.000 Busse)

Bau einer Multifunktionshalle

Wien setzt sich für den Bau einer eigenen Multifunktionshalle ein, um den Ruf als Event-, Unterhaltungs- und Sportmetropole zu stärken und auszubauen. Für Großevents ist die Wiener Stadthalle oft zu klein, ist die Stadthalle belegt, sind auch Parallelevents unmöglich.

- Investitionsvolumen: 175 Mio. Euro
- Wertschöpfung: 210 Mio. Euro
- Beschäftigungseffekt: 3.000 Jobs
- Multifunktionshalle kann Wien als Eventmetropole etablieren
- Projekt als PPP-Modell rasch umsetzbar

Ausbau der Wiener U-Bahn

Die Zunahme des Pendlerverkehrs in den letzten Jahren gehört zu den größten Herausforderungen der Wiener Verkehrspolitik. Der Ausbau der U-Bahn, speziell jener, der direkt an den Wiener Stadtrand bzw. das Wiener Umland führt, ist eine geeignete Maßnahme, um mehr Einpendler bei ihrer Fahrt zu ihren Arbeitsstätten auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen zu lassen.

Die Stadtregierung bekennt sich zu diesem wesentlichen verkehrspolitischen Schritt. Flankierend dazu wird der zwingend notwendige Ausbau von Park and Ride Anlagen forciert.

Umfassende, nutzerorientierte Reform der Wiener Parkraumbewirtschaftung

Das aktuelle Modell der Wiener Parkraumbewirtschaftung ist unübersichtlich und zu sehr auf den Fiskalaspekt anstatt auf den verkehrspolitischen Aspekt fokussiert. Die Wiener Parkraumbewirtschaftung soll daher auf Basis eines Drei-Zonen-Modells und gestaffelten Kurzparkzonentarifen reformiert werden, wobei der verkehrspolitische Lenkungseffekt sowie die Bürger- und Wirtschaftsfreundlichkeit im Vordergrund stehen.

Das neue Modell soll im Kern auf folgenden Punkten beruhen:

Parkraumbewirtschaftung / Zonen:

1. Zone: Innenstadt (rot): für alle Bewohner und Unternehmen und Freiberufler/-innen des 1. Bezirks.
2. Zone: Innerhalb des Gürtels (orange): Für alle Bewohner und Unternehmen und Freiberufler/-innen der Innergürtel-Bezirke (2 bis 9 und 20).
3. Zone: Außerhalb des Gürtels (gelb): Für alle Bewohner und Unternehmen und Freiberufler/-innen etwaiger Parkpickerl-Zonen außerhalb des Gürtels

Das Zonen-Parkpickerl ist in jedem Bezirk innerhalb einer Zone gültig.

Kurzparkzonen:

Die Parkscheine sollen einer Staffelung bzw. Differenzierung nach dem „Drei-Zonen-Modell“ von innen nach außen unterzogen werden, d.h. in der Innenstadt teurer als stadtauswärts. (z.B. um 2 Euro kann man in der 1. Zone 1 Stunde parken, in der 2. Zone 1,5 Stunden, in der 3. Zone 2 Stunden.)

Umsetzung Förderprogramm zur E-Mobilität

E-Mobilität ist die zukunftsweisende Mobilitätsform für nachhaltigen Individualverkehr. Ein flächendeckendes Netz an Ladestationen ist Voraussetzung für die Etablierung von E-Mobilität in Wien. Die Stadtregierung wird deshalb dazu ein Gesamtkonzept zur E-Mobilität erarbeiten, in dem dieses Ziel vorangetrieben wird.

Neben der entsprechenden Infrastruktur wird auch ein Paket mit Anreizen und Erleichterungen für E-Mobilitätsnutzer vorgelegt (Öffnung der Busspur, Erleichterungen bei der Parkgebühr etc.).

Moderne City Logistik

Vor allem im dicht besiedelten, städtischen Bereich braucht es eine Forcierung ökologischer Zustellsysteme.

Dem stark wachsenden Paketgeschäft muss mit innovativen Lösungen, sowie Verkehrsflussoptimierung mit dem Ziel einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur begegnet werden.