

Wien ist für die Zukunft gerüstet



Vor kurzem hat die Abteilung für Stadtvermessung die Luftbildfotos (Orthofotos) ins Internet gestellt und so viel Interesse erweckt, dass beinahe der Server von wien.at zusammengebrochen wäre. So viele wollten ihre Wohnadresse aus der Luft anschauen oder – wie es der „Falter“ getan hat – nachschauen, ob auf der Donauinsel schon der FKK-Strand besucht wird. Jedem das Seine.

Was wir mit diesen technologischen Neuerungen in der Stadtvermessung auch können, sind solche plastischen Darstellungen von Stadtteilplanung, wie am Beispiel Zentralbahnhof gezeigt. Jeder Mann, jede Frau – ob Eisenbahnfreund oder Schützer des Weltkulturerbes – kann sich mithin selbst davon überzeugen, dass durch den neuen Bahnhof der berühmte Blick aufs Obere Belvedere in keiner Weise beeinträchtigt wird!

Diese Möglichkeiten werden wir künftig intensiv nutzen, um den Wienerinnen und Wienern neue Entwicklungen besser näher zu bringen, als dies die papierernen Pläne jemals vermitteln könnten.

Zahlreiche Verkehrsprojekte in Wien und Umland tragen zur Modernisierung der Infrastruktur in der Ostregion bei:

Der Zentralbahnhof wird ein wichtiger Bahnknotenpunkt

Wenn ein Projekt die Rolle Wiens als Drehscheibe zwischen Nord-Süd und Ost-West symbolisiert, dann dieses! Mit dem neuen Hauptbahnhof entsteht eine Visitenkarte Österreichs, der Stadt Wien und der ÖBB – ein Projekt, das weit über den lokalen Bezug als Verbesserung der Schieneninfrastruktur hinausgehend von internationaler Dimension ist. Ein mo-

dernes und architektonisch ansprechendes Erscheinungsbild, neueste Technologie und ein attraktives, lebenswertes Umfeld machen den neuen Bahnhof zu einem Vorzeigeprojekt. Neben seiner verkehrspolitischen Dimension bedeutet die Entwicklung des Standortes auch einen wesentlichen Impuls für die Wirtschaft und die Positionierung Wiens als weltoffene Stadt mit zukunftssträchtiger Stadtentwicklung. Auch die Einbindung des Flughafens ist möglich. Somit verwundert es nicht, dass der neue Zentralbahnhof im TEN 17-Korridor laut EU-Koordinator Balacz höchste Priorität hat. Durch die Neuorganisation des nicht genutzten Frachtenbahnhofsareals werden insgesamt 57 ha Liegenschaften frei. Hier entstehen bis zu 20.000 neue Arbeitsplätze und rund 5.500 hochwertige Wohnungen.

Stadtrat Rudi Schicker

Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr

Wiener Bahnhöfe erstrahlen in neuem Glanz

Nicht nur das Areal des derzeitigen Süd- und Ostbahnhofs, sondern auch die Flächen des Westbahnhofs und Nordbahnhofs bergen ein enormes Potenzial für unsere Stadt.

Die ÖBB haben Wien dabei zum Schwerpunkt der Bahnhofserneuerungen erklärt:

- Bahnhof Praterstern wird noch vor der EM 2008 fertig gestellt
- Das Projekt Wien Mitte wird heuer endlich gestartet
- Umbau des Westbahnhofs
- Bahnhof Meidling ist nahezu fertig
- Bahnhof Heiligenstadt startet ebenfalls bzw. steht die Modernisierung der Station Traisengasse und des Bahnhofs Hütteldorf im Programm der ÖBB.

Entwicklungspotenzial für Schiene und Stadt

Aber auch im Güterverkehr ist großes Entwicklungspotenzial vorhanden, denn der Containerterminal Freudenu und das Logistikcenter Metzgerwerke erfahren einen Modernisierungsschub.

Letztendlich entsteht daraus ein Potenzial für die – auch innere – Stadterweiterung, etwa für die Flächen des Nordwestbahnhofs oder Rothneusiedl, genauso für das Flugfeld Aspern in Zusammenhang mit der Beschleunigung des Marchegger Astes.

Die Region CENTROPE als Chance sehen und nutzen

Wien rückte im Zuge der EU-Erweiterung in die Mitte Europas. Mit der boomenden Region CENTROPE können wir sehr viele Erfahrungen sammeln: Die Region mit Wien, Bratislava, Brno, Győr-Sopron und St. Pölten entwickelt sich sehr gut. Für Wien sind diese Städte starke Partner und das Interesse ist auch sehr groß, gemeinsam nach außen aufzutreten. Die Region CENTROPE weist ein enormes Potenzial für den mittel- und osteuropäischen Raum auf.

In diesem Zusammenhang ist die kontinuierliche Verstärkung und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) und darüber hinaus entscheidend. Die Verlagerung des Pendlerverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel ist die einzige Chance, die Region lebenswert zu erhalten.

- **Der Zentralbahnhof wird einer der wichtigsten Bahnknotenpunkte in ganz Europa.**
- **Im Rahmen der Bahnhofsoffensive werden sämtliche Wiener Bahnhöfe renoviert.**
- **Wichtige Straßenbauprojekte wie die Weiterführung der S1 sind unabdingbar.**

ten. Der Wiener Masterplan Verkehr 2003 sieht vor, immerhin 40.000 Pendlerinnen und Pendler mehr in die Öffis zu bringen. Hier sind die gemeinsamen Anstrengungen von Wien, Niederösterreich, Burgenland und dem Bund essenziell: um den VOR gemeinsam zu stärken, etwa bei der Bestellerförderung, um die P&R-Anlagen im Umland auszubauen – zu den 32.000 bestehenden Plätzen sollen noch 10.000 hinzukommen – und um die S-Bahn zu verbessern.

Maßvolle Optimierung der Straßeninfrastruktur

Im Wiener Masterplan Verkehr 2003 (MPV03) kommt dem Umweltverbundverkehr eine wichtige Bedeutung zu. Ein wesentliches Ziel ist z.B. die Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 8% bis 2010. Derzeit liegen wir bei fast 6% und im heurigen milden Winter war immerhin die Hälfte der Radlerinnen und Radler unterwegs. Mit der Beschlussfassung des MPV03 hat der Gemeinderat nicht nur den Umweltverbundverkehr in den Vordergrund gestellt:

Ein maßvoller Ausbau der Straßen ist notwendig. So wird die A6 Bratislava realisiert und der Spatenstich für die A5 Richtung Norden erfolgte auch vor kurzem. Im Nahbereich Wiens bzw. in der Stadt selbst sind wichtige Straßenverbindungen bereits fertig: die S1 Südostum-

SPIOLA, WIMMER

Der neue Zentralbahnhof ist eines der größten Stadterneuerungs-Projekte der kommenden Jahre



fahrung, die verlängerte Nordbrücke, die Verbreiterung der A23 Südosttangente, die B3 zwischen Floridsdorf und Donaustadt und die Brunner Straße bzw. Perfektastraße im Liesinger Industriegebiet. Mit der Niveaufreimachung Rautenweg, der Breitenleer Straße, der Umfahrung Süßenbrunn und der Seitenhafenstraße sind auch einige Vorhaben in Bau.

Aber es ist deutlich sichtbar, dass die Weiterführung der S1 von Schwechat Richtung Norden unbedingt notwendig ist – die Unterquerung des Nationalparks Lobau mit einem Tunnel ist dabei die einzig vertretbare Lösung.

Wien versteht schon die Engpässe der ASFINAG bei der Finanzierung neuer Bauabschnitte. Diese Engpässe resultieren aus den breit gestreuten Zusagen der vorigen Bundesregierung ohne Kostenabschätzung und Wirkungsanalysen. Daher unterstützt auch Wien ein optimiertes, realistisches mit Finanzierungsplänen versehenes Ausbauprogramm für Stra-

ße und Schiene. Wir sehen der Analyse gelassen entgegen, denn Verkehrsbedarf und Wirkung, Kosten und Nutzenanalysen reihen Vorhaben in der Ostregion jedenfalls weit vorne. Wien wird den MPV03, da in den vergangenen Jahren schon sehr viel geschehen ist, evaluieren und im kommenden Jahr anpassen. Auch dafür ist das optimierte Ausbauprogramm eine wesentliche Grundlage.

U-Bahn-Verlängerungen an den Stadtrand

Die 4. U-Bahn-Ausbauphase ist die wichtigste innerstädtische Maßnahme. Glücklicherweise ist im Regierungsprogramm die Kofinanzierung seitens des Bundes vorgesehen. Mit dem BMVIT sind sowohl die Verlängerung der U1Süd als auch der U2Nord zum Flughafen Aspern und der U2Süd (auch der U4West) abgestimmt. Eine rasche Entscheidung des BMF ist noch ausständig, wobei die Kontakte Wiens zum BMF schon laufen.