

## ❖ Statistische Grunddaten

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr mit Verkehrsmitteln, die zum persönlichen Gebrauch von Menschen gedacht sind, ist eines der größten Probleme in der Verkehrspolitik, so auch im Bezirk Neubau. Der MIV ist auch für einen Gutteil an negativen Auswirkungen auf Umwelt und Verkehrssicherheit verantwortlich. Durch seinen großen Verbrauch an öffentlichem Raum, welcher im 7. Bezirk auf Grund der innenstädtischen Lage und dichten Verbauung ohnehin sehr knapp ist, kommt es oft zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.

Im Bezirk Neubau liegt bei einer Wohnbevölkerung von 28.292 Menschen die Anzahl der PKWs bei 11.474 Stück. Dadurch ergibt sich ein Motorisierungsgrad (Anzahl der Einwohner pro PKW) von 2,47.

Dies ist kein ungewöhnlicher Wert, wenn man die unten angeführte Abbildung 21 betrachtet, welche die Anzahl der Personenkraftwagen und -dichte nach Bezirken zeigt. Die dargestellte rote Linie ist ein Maß für den Motorisierungsgrad (die Anzahl der PKWs pro 1000 Einwohnern), der bei allen Bezirken annähernd gleich ist. Diese Linie beinhaltet relative Zahlenwerte, die jedem Bezirk zugeordnet wurden und zusätzlich durch eine Linie verbunden wurden. Nur im 1. Bezirk ist die Anzahl der PKWs pro Bewohner sehr hoch. Dies bedeutet, dass fast jedem Bewohner des 1. Bezirks 1 PKW zugerechnet werden kann.

Die blauen Balken stellen absolute Werte dar, welche die Anzahl der vorhandenen PKWs in den Bezirken wiedergeben.

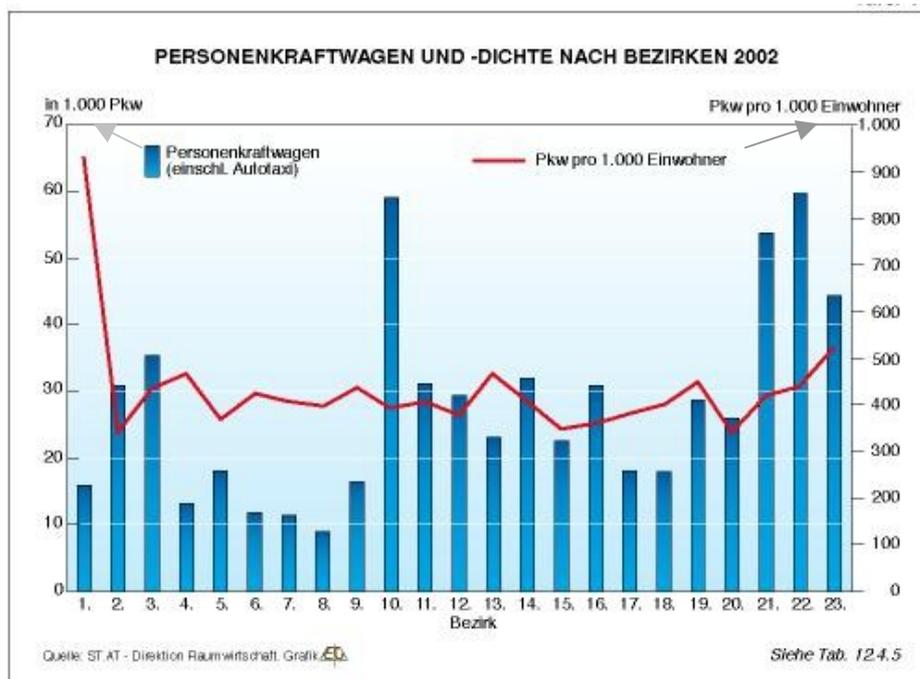


Abb. 21: Personenkraftwagen und -dichte nach Bezirken 2002

Quelle: Statistisches Jahrbuch 2003

Der PKW-Motorisierungsgrad liegt in Wien etwa 20 % unter dem österreichweiten Durchschnitt. Dieser nahm in den Jahren zwischen 1995 und 2000 jedoch stärker zu als zwischen 1990 und 1995, und zwar auch mehr als die durchschnittlichen Verkehrsstärken (jährlich 2,2 %) im gesamten Stadtgebiet. Der KFZ-Gesamt-Motorisierungsgrad für Wien liegt bei 472 (Fahrzeuge/1000 Einwohner).

## Verkehrszählungen

Im Verkehrsgeschehen des 7. Bezirks spielt der MIV die größte Rolle, obwohl sich die Anzahl des MIV in den letzten Jahren durch verschiedenste verkehrberuhigende oder umleitende Maßnahmen verringert hat.

Einen Überblick über die durchschnittliche Verkehrsbelastung durch KFZ in 24 Stunden sollen die nachfolgenden Tabelle bringen. Die Messstellen wurden bewusst an den stark frequentierten Durchzugsstraßen des 7. Bezirks gewählt, um einen Einblick zu vermitteln, mit welchen Verkehrsmassen und damit verbundenen Lärmbelastungen die ortsansässige Bevölkerung zu kämpfen hat.

Zählstelle	Richtung nach	KFZ			
		PKW		einspurige Fahrzeuge	
		1995	2000	1995	2000
Burggasse vor Neubaugasse	stadteinwärts	11.373	8.957	336	326
Mariahilferstraße Unterh. Neubaug.	beide Richtungen		9.578		466
Neustiftgasse vor Neubaugasse	stadtauswärts	7.326	8.543	241	329
Schottenfeldgasse			5.582		377
Zieglergasse			2.808		202

Tab. 12: Verkehrszählung PKW, einspurige Fahrzeuge

Quelle: eigene Darstellung aus Statistischen Jahrbuch 2003

Zählstelle	Richtung nach	Güterverkehr		Bus	
		1995	2000	1995	2000
Burggasse vor Neubaugasse	stadteinwärts	1.474	1.286	247	261
Mariahilferstraße Unterh. Neubaug.	beide Richtungen		1.014		273
Neustiftgasse vor Neubaugasse	stadtauswärts	1.166	889	208	228
Schottenfeldgasse			673		6
Zieglergasse			406		12

Tab. 13: Verkehrszählung LKW, Bus

Quelle: eigene Darstellung aus Statistischen Jahrbuch 2003

Aus den oben dargestellten Statistiken ist ersichtlich, dass die Neustiftgasse, die Burggasse und die Mariahilferstraße mit der größten Verkehrsbelastung zu kämpfen haben, vor allem auf der Neustiftgasse hat der PKW Verkehr seit 1995 zugenommen. Auf der Neustiftgasse ist auch der LKW-Anteil am gesamten Güterverkehr mit ca. 25% besonders hoch, im Gegensatz dazu liegt er auf der Mariahilferstraße oder in der

Burggasse bei ca. 16 % am gesamten Güterverkehr. Die Anzahl der Busse haben sich seit 1995 sowohl in der Burggasse als auch in der Neustiftgasse leicht erhöht.

## PendlerInnen

Beschäftigte am Wohnort sind BewohnerInnen, die in Neubau wohnhaft sind. Diese müssen aber nicht unbedingt in ihrem Wohnort beschäftigt sein, sondern können in anderen Bezirken Wiens oder anderen Bundesländern einer Beschäftigung nachgehen. Werden dabei die Bezirksgrenzen überschritten, so werden diese Beschäftigte als Pendler gezählt. Im Jahr 2002 waren von den damals 28.292 EinwohnerInnen des 7. Bezirks 14.632, also fast die Hälfte, auch dort beschäftigt.

Es lässt sich feststellen, dass die Einpendlerquoten im Wienvergleich bzw. im Bezirk Neubau über den Auspendlerquoten liegen, wobei sich in den letzten Jahren eine noch stärkere Tendenz des Einpendlerturms ergeben hat.

Der Pendlersaldo, die Differenz von EinpendlerInnen zu AuspendlerInnen, war mit einem Wert von 10.800 Beschäftigten im Neubau positiv: 21.741 EinpendlerInnen standen 10.941 AuspendlerInnen gegenüber.

	2001	1998
<b>AuspenderInnen</b> in anderen Wr. Gemeindebezirk in anderes Bundesland	9.886 926	
<b>GESAMT</b>	<b>10.941</b>	<b>12.029</b>
Davon TagespendlerInnen	10.481	
<b>EinpendlerInnen</b> aus anderem Wr. Gemeindebezirk aus anderem Bundesland	16.886 4.855	
<b>GESAMT</b>	<b>21.741</b>	<b>18.542</b>
Davon TagespendlerInnen	20.451	

Tab. 13: AuspendlerInnen und EinpendlerInnenzahlen  
Quelle: eigene Darstellung aus Volkszählung 2001 und Projekt 7 Zukunft

Hinsichtlich der Verkehrsmittelbenützung der PendlerInnen werden vier Arten unterschieden: öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr (MIV) und FußgängerInnen bzw. RadfahrerInnen. Neubau ist, die Verkehrsmittel seiner Bezirksbinnen- und TagesauspendlerInnen betreffend, mustergültiger Wiener Stadtbezirk. Nur die Innere Stadt, Josefstadt und der Alsergrund hatten einen höheren Anteil an FußgängerInnen und RadfahrerInnen als der 7. Bezirk. Der Anteilswert des Öffentlichen Verkehrs an den Verkehrsmitteln lag in Wien Neubau im breiten Mittelfeld der anderen Wiener Bezirken. Der MIV stellt mit 32,3 % den zweitniedrigsten Wert im Wiener Vergleich dar.

Ein etwas anderes Bild ergibt sich bei den TageseinpendlerInnen, die größtenteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln (55%) und dem Kraftfahrzeug (38,8%) den Bezirk ansteuerten. Der Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen war 1991 mit 6,2% gegenüber 22,1% der Bezirksbinnen- und TagespendlerInnen noch unterentwickelt.

		gesamt	nach Verkehrsmittel (in %)			Verhältnis MIV:ÖV
			ÖV	MIV	Fuß/Rad	
Wien	Aus-/BinnenpendlerInnen	624.493	43,9	43,8	12,2	0,998
	EinpendlerInnen	596.166	49,7	46,7	3,7	0,94
Neubau	AuspenderInnen	12.029	45,5	32,3	22,1	0,71
	EinpendlerInnen	18.542	55	38,8	6,2	0,706

Tab. 14: Tagespendler Quelle: Projekt7 Zukunft

## Verkehrsunfälle

Jahr	verletzte Personen
1980	223
1985	189
1990	298
1995	139
1998	138
2003	165

Tab. 15: Zahl der verletzten Personen bei Verkehrsunfällen

Quelle: eigene Darstellung nach Statistischen Jahrbüchern 1980-2003

Auffallend ist die hohe Zahl an Verletzten bei Verkehrsunfällen im Jahr 1990, welche sich in den darauffolgenden Jahren um ca. zwei Drittel reduziert hat. In den letzten Jahren ist jedoch ein erneutes Ansteigen der Zahl an Verletzten zu verzeichnen.

## Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der öffentliche Verkehr, welcher Personenverkehr mit Verkehrsmitteln, die nicht dem Individualverkehr oder dem Fernverkehr zuzuordnen sind, bezeichnet, ist im 7. Bezirk verhältnismäßig gut entwickelt, was auch dazu führt, dass die Pendler auf Grund des gut ausgebauten ÖV-Netzes nicht dazu veranlasst sind, ihre Privatfahrzeuge zu nutzen.

Der Bezirk wird von 3 U-Bahnlinien, den Linien U2, U3 und U6 begrenzt, die die Fahrgäste schnell in andere Teile der Stadt bringen.

Zusätzlich zur U-Bahn gibt es im Bezirk Neubau 8 Straßenbahnlinien, wobei die Linien 5, 6, 9, 18, 52 und 58 den Westbahnhof tangieren und Anschlussstellen an anliegende Bezirke darstellen. Die Linien 46 und 49 führen quer durch den Bezirk.

Die Autobusse der Linien 2A, 13A und 48A bieten dem Fahrgast eine gute Anbindung auf Grätzlebene und vernetzen die benachbarten Bezirke mit Neubau.

	1995	1998	2001	2002
Straßenbahnlinie				
46	2.472	2.535	1.652	1.643
49	2.885	2.927	2.579	2.699
U-Bahnlinie U6				
Zählstelle Thaliastr. /Richtung Siebenhirten	7.547	8.540	-	-
Zählstelle Burgg. /Richtung Floridsdorf	10.931	10.866	-	10.797

Tab. 16: Fahrgastzahlen

Quelle: eigene Darstellung nach statistischen Jahrbüchern der Stadt Wien

Die Tabelle 7 soll helfen, einen Eindruck über die Frequentierung der öffentlichen Verkehrsmittel zu vermitteln. Die Zählungen wurden im Zeitraum von 6:00 bis 8:00 Uhr früh durchgeführt und zeigen, dass die Nutzungshäufigkeit im Wesentlichen nur geringen Schwankungen unterliegt. Nur die Linie 46, als bezirksquerende Linie, hat an Fahrgästen verloren.

## Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)

### Radverkehr

Radfahren vereinigt die Ansprüche an ein modernes Verkehrsmittel. Es ist schnell, gesund, umweltfreundlich, nachhaltig und wirtschaftlich. Darüber hinaus benötigt der Radverkehr weniger Verkehrsfläche als der Kraftfahrzeugverkehr.

Seit dem 1. Jänner 2003 wird die Planung und Realisierung von übergeordneten Radverkehrsanlagen wieder in einem zentralen Radverkehrsbudget durchgeführt. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil, der momentan in Wien bei 4% liegt, bis zum Jahr 2010 zu verdoppeln. Bereits seit dem Jahr 1992 hat sich das Radwegnetz in Wien enorm vergrößert, wie Abb. 22 zeigt.

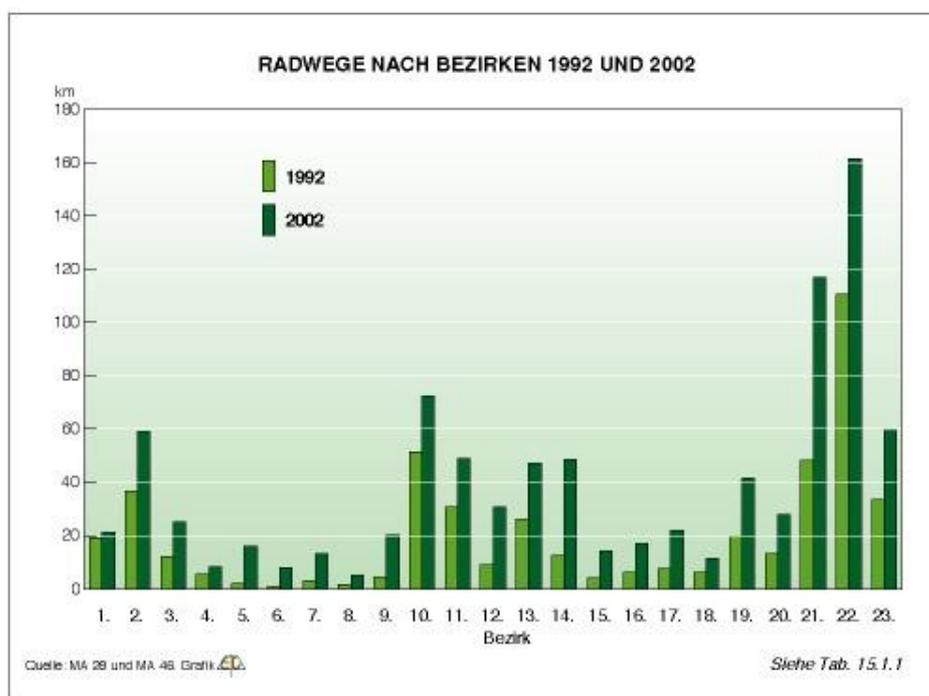


Abb. 22: Radwegentwicklung nach Bezirken 1992 und 2002

Quelle: Statistisches Jahrbuch 2003

Die Länge der Radverkehrsanlagen im 7. Bezirk hat sich zahlenmäßig vom Jahr 1990 mit 2650m auf 6900m im Jahr 1998 gesteigert. Im Jahr 2003 bemisst sich die Länge der für den Radverkehr zugewiesenen Verkehrsfläche auf 13.050m. Jedoch ist es im Bezirk Neubau auf Grund des Platzmangels nur bedingt möglich, von der Straße baulich getrennte Radwege zu entwickeln, wodurch der Radverkehr oft auf Einbahnstraßen bzw. weniger stark frequentierten und eher schmal dimensionierten Straßen geführt wird.

### Fußgängerverkehr

Der schon angesprochene Platzmangel im Bezirk Neubau lässt es oft nicht zu, die verschiedenen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen zu befriedigen. Auch im Fußgängerverkehr herrschen Nutzungskonflikte, da die Gehsteige zu schmal dimensioniert sind. Es kommt zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. In den Einkaufsstraßen werden die Gehwege auch kommerzieller Nutzung unterzogen. Auch dadurch kommt es zu einem Flächenverlust für Fußgänger.

Aufgrund der hohen Bebauungsdichte ist es oft nicht möglich, direkte Fußwege zu führen. Jedoch gibt es im Bezirk Neubau vermehrt die Möglichkeit der Baublockquerung: Dadurch werden die privaten Innenhofgrünflächen zu halböffentlichen Flächen und gestatten somit die Querung der Innenhöfe.

## Ruhender Verkehr

Im August 1995 wurde die Parkraumbewirtschaftung eingeführt, welche ein Leitinstrument für einen sinnvollen Einsatz der PKWs, die Eindämmung des Autoverkehrs und die Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität in der Stadt ist. Die Einführung des Parlpickerl ging im selben Jahr mit der Parkraumbewirtschaftung einher.

Die Parkraumbewirtschaftung im Wien umfasst die Bezirke 1-9 und 20 mit rund 110.000 gebührenpflichtigen Parkplätze. Die Aufteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, gewerblichen Garagen und Wohnhaus- und Firmenstellplätzen sieht folgendermaßen aus:

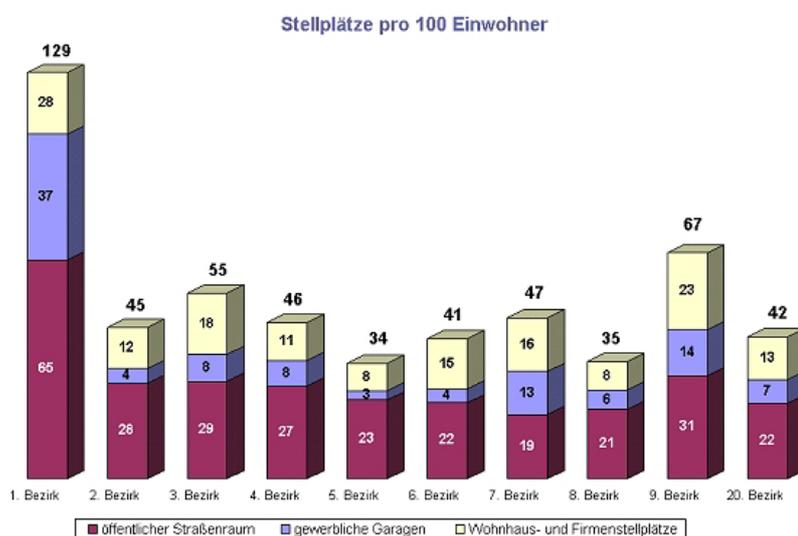


Abb. 23: Aufteilung der Stellplätze nach Bezirken

Quelle: Statistisches Jahrbuch 2003

Im Bezirk Neubau kommen auf 100 Einwohner 47 Parkplätze die sich auf die 3 Parkplatzkategorien aufteilen. Diese Aussage deutet jedoch auf eine Auslastung des bestehenden Parkraumes im 7. Bezirk hin.

Das derzeitige Stellplatzangebot beträgt 13.442 Parkplätzen. Der PKW-Bestand beträgt 11.474, was einen rechnerischen Stellplatzüberschuss von 1.887 ergeben würde. In dieser Berechnung sind jedoch die Lastkraftwagen und die Motorräder nicht berücksichtigt, würde man diese hinzunehmen wäre die Bilanz in etwa ausgeglichen. Die Stellplätze in Neubau verteilen sich folgendermaßen:

3.651	in gewerblichen Garagen
4.537	privat
5.254	auf den Straßen, Gassen und Plätzen
<hr/>	
13.442	Gesamte Stellplätze in Neubau

Quelle: Statistisches Jahrbuch 2003

## **Parkhäuser**

Laut Statistischen Jahrbuch 2003 hat der Bezirk Wien Neubau 13 Garagen mit 3.651 Stellplätzen aufzuweisen, wobei anzumerken ist das in dieser Statistik noch nicht alle Parkgarage erfasst sind, die reale Zahl dürfte bei mind. ca. 3.800 Stellplätze liegen. Grundsätzlich hat sich die Zahl der Parkhäuser innerhalb der letzten 10 Jahre verdoppelt, die Anzahl der Stellplätze sich dazu aber nicht direkt proportional vermehrte.

Vergleich:     1989 – 6 Parkhäuser – 2.194 Stellplätze  
                  1995 – 10 Parkhäuser – 2.838 Stellplätze  
                  2003 – 13 Parkhäuser – 3.651 Stellplätze

## **Lärm**

Lärm wird von Menschen in der Stadt als eine der größten Umweltbelastungen empfunden. Straßenverkehrslärm wird in Befragungen am häufigsten als Ursache einer Lärmstörung genannt.

Als besonders störend wird jener Lärm empfunden, den LKWs, Mopeds und Motorräder hervorrufen. Die Bekämpfung des Straßenverkehrslärms ist ein besonders schwieriges Kapitel der städtischen Lärmsanierung, weil der Straßenverkehr flächendeckend auftritt.

An den stark frequentierten Durchzugsstraßen wie z. B. Burggasse und Neustiftstraße pflanzt sich der Lärm durch die dichte Verbauung und die engen Straßenräume besonders intensiv fort und führt zu einer Belastung der AnrainerInnen.

Schienenverkehrslärm wird in Wien durch Eisenbahnen, U-Bahnen und auch Straßenbahnen verursacht; rund ein Viertel der Wiener Bevölkerung fühlt sich durch Schienenlärm gestört. In der Regel wird der Schienenverkehrslärm aufgrund seiner Geräuschcharakteristik (höherer Frequenzbereich, geringere Ereignishäufigkeit, im Mittel geringere Einwirkzeit) als weniger störend als der Straßenverkehrslärm empfunden.

In den Teilen des 7. Bezirks, in denen Betriebe innerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes liegen, fühlt sich ein Teil der Bevölkerung vom Gewerbelärm gestört. Gewerbelärm kann durch Arbeitsvorgänge und Maschinen entstehen, durch den Verkehr, den der Betrieb innerhalb oder außerhalb des Betriebsgeländes hervorruft oder durch die Haustechnik. Ein besonderes und oft erwähntes Problem sind Lärmstörungen durch den Betrieb von Gaststätten. (z. B. am Spittelberg)

Nachbarschaftslärm wird einerseits durch Wohnungsnachbarn verursacht, andererseits gehören auch Lärmstörungen aus dem öffentlichen Raum und aus Parkanlagen dazu. Von Nachbarschaftslärm sind weniger Personen betroffen als vom Verkehrslärm. Für den Einzelnen kann Nachbarschaftslärm allerdings von erheblicher Bedeutung sein; er ist Quelle steter Belästigung und sowohl Auslöser als auch Symptom sozialer Konflikte. (Siebensternplatz)

## **❖ Zusammenfassung / SWOT – Analyse**

Die Fläche, die für den Verkehr benötigt wird, hat mit 25% einen sehr großen Flächenanteil an der Bezirksfläche, was für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung nicht förderlich ist.

Wie aus den Verkehrszählungen ersichtlich, ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern sehr hoch, was in der ohnehin schon dichten Struktur des Bezirks zu Problemen führt.

Eines dieser Probleme ist der starke Durchzugsverkehr im 7. Wiener Gemeindebezirk wegen seiner Verbindungsfunktion (Transitfunktion) zwischen Gürtel und Ring. Vor allem in den Bereichen der Burggasse, Neustiftgasse, Mariahilfer Straße und in Gürtelnähe ist aufgrund der Verkehrsstärken mit Beeinträchtigungen der Lebensqualität und Lärmbelastungen zu rechnen.

Das relativ dichte öffentliche Verkehrsnetz des 7. Bezirks trägt zu einer schnellen, sicheren und effizienten Personenbeförderung bei. Deshalb beanspruchen Pendler vermehrt den öffentlichen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr für ihren Weg zur Arbeitsstätte, wie aus den oben angeführten Statistiken erkennbar wird.

Generell ist der Bezirk Neubau ein stark frequentierter Bezirk. Dies liegt an der vielfältigen Geschäfts- und Gastronomiestruktur, der multikulturellen Sozialstruktur und der hohen Bevölkerungsdichte.

Auch durch die große Angebotsvielfalt und -dichte entstehen Parkplatzprobleme. Die Bewohner des Bezirks beklagen einen Parkplatzmangel, jedoch ist es auf Grund des Mangels an verfügbarer Fläche nicht einfach, neue Parkplätze zu schaffen. Einerseits verlangen die Bewohner, dass ihnen durch Erwerb eines Parkpickerl ein Stellplatz garantiert wird, auf der anderen Seite herrscht die Ansicht, dass der motorisierte Individualverkehr den öffentlichen Raum zu sehr dominiert und statt Parkplätzen Grünflächen geschaffen werden sollten. Im Gegensatz zu den öffentlichen Stellflächen sind jene in Parkhäusern nicht ausgelastet, da die hohen Stellplatzgebühren abschrecken und die Garagenstellplätze nicht voll genutzt werden.

Im Bezug auf den nicht motorisierten Verkehr kann eine positive Bilanz des Radverkehrsnetzes verzeichnet werden. In den letzten Jahren wurden die Radverkehrsanlagen von 2.650m auf 13.050m erweitert. Diese Erweiterungen beinhalten jedoch meist Radwege, die auf Einbahnen bzw. Straßen mit geringen Breiten geführt werden. Dadurch kommt es oft zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahren, da diese auf Grund der ungenügenden Radwegführung auf Gehwege ausweichen.

Der Fußgängerverkehr, welcher teilweise auf Gehsteigen mit zu geringer Breite geführt wird, ist nicht nur durch den Radverkehr beeinflusst, sondern auch durch die kommerzielle Nutzung der Gehwege als Geschäftsfläche in den Einkaufsstraßen. Im Bezirk Neubau kann oft durch eine Querung von großen Baublöcken (Innenhöfen) ein direkter Fußweg gewählt werden. Hier fehlt es aber noch sehr oft am Lückenschluss dieser Querverbindungen, Fußgänger müssen oft größere Umwege in Kauf nehmen um zu gesicherten Fußgängerübergängen zu kommen.

Die Thematik Lärm geht mit dem Verkehr einher, da Straßenverkehrslärm als die störendste Lärmkategorie empfunden wird. Die Lärmproblematik ist vor allem in den Durchzugsstraßen relevant.

## **Stärken**

- Es besteht ein gut ausgebautes ÖV - Netz
- Die Pendler nutzen um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen mehr öffentliche als private Verkehrsmittel

## **Schwächen**

- Der motorisierte Individualverkehr macht den größten Anteil im Verkehrsgeschehen des Bezirks aus
- Starker Durchzugsverkehr, da der Bezirk eine Verbindungsfunktion zwischen Gürtel und Ring hat
- Zu wenig baulich getrennte attraktive Radwege

- Kommerzielle Nutzung der Gehwege in den Einkaufsstraßen und dadurch noch mehr Flächenverlust für die Fußgänger
- Belastung der an die großen Einkaufsstraßen angrenzenden Wohnquartiere durch Parkplatzsuchverkehr der KonsumentInnen
- Lücken in den Fußgänger- Querverbindungen

### **Chancen**

- Radverkehrsnetz wird weiter ausgebaut – Erhöhung des Anteils an Radfahrern
- Parkraumbewirtschaftungskonzept in dem öffentliche Garagen mit einbezogen werden
- Nutzung von attraktiven fußläufigen Querverbindungen
- Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen

### **Risiken**

- Obwohl es einen Mangel an Parkplätzen im Bezirk gibt, besteht andererseits der Wunsch nach mehr Freiräumen und Grünflächen
- Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern
- Verkehrsberuhigung von Durchzugsstraßen kann zu Erhöhung der Belastung in angrenzenden Bereichen führen
- Direkte Fußwegverbindungen durch Baublöcke kann auch eine Abwertung dieser mit sich bringen