

GREENPEACE



Landeshauptstädte

RANKING

2020

Ein Vergleich anhand sieben verkehrsrelevanter Kriterien

Zusammenfassung

Hitzesommer, Extremwetterereignisse, lauwarmer Winter – die Klimakrise wird zunehmend spürbar und ist seit dem Aufkommen der weltweiten Protestbewegung von SchülerInnen und Jugendlichen in aller Munde. Und das zu Recht: Damit Österreich seinen Verpflichtungen laut Pariser Klimaabkommen nachkommt, müssen die Emissionen in den nächsten Jahren massiv verringert werden. Das gilt umso mehr für den Plan der neuen Bundesregierung, bis 2040 die Klimaneutralität zu erreichen. Zentral ist in diesem Zusammenhang der Verkehrssektor, der ungefähr ein Drittel der österreichischen Treibhausgasemissionen verursacht. In diesem Bereich ist ein deutlicher Anstieg (71,8%) seit 1990 zu verzeichnen, während bei fast allen anderen relevanten Sektoren die Emissionen im gleichen Zeitraum sanken (UBA 2019a). Neben den klimarelevanten Auswirkungen, ist der Verkehrssektor auch im Zusammenhang mit weiteren Luftschadstoffen sowie Lärm, Flächenverbrauch, Zerschneidung von Ökosystemen und Unfallrisiken problematisch.

Angelehnt an das „European City Ranking“ (Greenpeace 2018) in dem 13 europäische Großstädte in Bezug auf Luftqualität und städtischen Verkehr bewertet wurden, hat Greenpeace ein Ranking der neun österreichischen Landeshauptstädte erstmals 2017 vorgenommen (Greenpeace 2017). 2020 erfolgt nun eine Neuauflage des Rankings. Hierfür wurden bis März 2020 Daten erhoben und anschließend ausgewertet. Über weite Strecken wurden die Methoden aus dem letzten Ranking übernommen, wo notwendig wurde die Methoden angepasst und die Änderung entsprechend im Text erläutert. Von einem quantitativen Vergleich zum Ranking 2017 wurde abgesehen, da die Daten aufgrund verbesserter Erhebungsmethoden nur teilweise vergleichbar sind. Signifikante Veränderungen wurden aber in der qualitativen Analyse der Bundesländer im zweiten Teil hervorgehoben.

Die **KATEGORIEN** sind:

- 1 VERKEHRSMITTELWAHL (MODAL SPLIT)**
- 2 LUFTQUALITÄT**
- 3 RADVERKEHR**
- 4 ÖFFENTLICHER VERKEHR**
- 5 PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG**
- 6 VERKEHRSBERUHGTE BEREICHE/
FUSSGÄNGER.INNEN.FREUNDLICHKEIT**
- 7 ALTERNATIVE AUTONUTZUNG**

Wien schneidet in der Gesamtwertung des Rankings mit der Note „Gut“ am besten ab. Innsbruck und Klagenfurt landen mit einem „Befriedigend“ auf Platz zwei und drei. Alle anderen Landeshauptstädte erhalten mit abgeschlagener Punktzahl ebenfalls ein „Befriedigend“. Die Noten „Sehr gut +“ sowie „Sehr gut“ konnten 2020 nicht vergeben werden.

Hintergrund

Im Dezember 2015 haben sich 195 Staaten und die Europäische Union auf das Pariser Klimaabkommen geeinigt. Das Ziel ist klar definiert: Die globale Erderwärmung auf deutlich unter 2°C, wenn möglich auf 1.5°C, im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen (UN 2015). Im November 2016 trat das Abkommen in Kraft. Damit haben sich die unterzeichnenden Staaten verpflichtet, sogenannte Nationally Determined Contributions (NDCs), also ihre national festgelegten Beiträge, zu fixieren und zu kommunizieren (UNFCCC 2020). Österreich versucht dieser Verpflichtung im Rahmen des Nationalen Klima- und Energieplans (NEKP) nachzukommen (BMK 2020). Die EU hat festgelegt, die klimaschädlichen Treibhausgase bis zum Jahr 2030 um mindestens 40% im Vergleich zu 1990 zu reduzieren (EU 2015). Das ist aber bei weitem nicht genug, um die Klimakrise zu stoppen – deshalb wird aktuell auf EU-Ebene über eine Erhöhung der Ziele diskutiert.

Generell unterscheidet die EU-Klimapolitik zwischen zwei Sektoren: Jene, die unter das Emissionshandelssystem fallen (EHS-Sektoren) und jene, die nicht unter das Emissionshandelssystem fallen (nicht-EHS-Sektoren) (Europäische Kommission 2020).

Letzteres wird durch die sogenannte „Effort Sharing Decision“ (Lastenteilungsvereinbarung) auf nationale Reduktionsziele für die verschiedenen Mitgliedstaaten übertragen. So ist etwa Österreich bis 2030 zu einer Treibhausgasreduktion um 36% im Vergleich zum Jahr 2005 verpflichtet ((EU) 2018/842). Dieses Ziel ist jedoch nicht ausreichend um den Temperaturanstieg weltweit auf 1,5 Grad zu begrenzen, deshalb ist eine Erhöhung des Ziels auf –65% notwendig. Zusätzlich hat sich Österreich im aktuellen Regierungsprogramm verpflichtet die Klimaneutralität im Jahr 2040 zu erreichen.

Ungefähr ein Drittel (28,8%) der Gesamtemissionen bzw. fast die Hälfte (45,8%) der Nicht-EHS-Emissionen Österreichs sind dem Verkehrssektor zuzuschreiben (UBA 2019a). Seit 1990 sind die heimischen Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 71,8% angestiegen, während diese in den meisten anderen relevanten Sektoren im gleichen Zeitraum gesunken sind (UBA 2019a). Die im österreichischen Klimaschutzgesetz festgelegten Emissionshöchstgrenzen wurden im Sektor Verkehr daher in den Jahren 2016, 2017 und 2018 überschritten (UBA 2020c).

Neben den klimarelevanten Auswirkungen ist der Verkehrssektor auch im Zusammenhang mit weiteren Luftschadstoffen, sowie Lärm, Flächenverbrauch, der Zerschneidung von Ökosystemen und Unfallrisiken relevant (UBA 2020a).

LUFTSCHADSTOFFE wie Feinstaub und Stickoxide stammen hauptsächlich aus dem Verkehrssektor (siehe Kapitel zwei). Sie haben negative Auswirkungen auf die Lungenfunktion, Atemwege und das Herz-Kreislauf-System (UBA 2019a). Die Europäische Umweltagentur (EEA 2019) geht allein in Österreich von 5.300 vorzeitigen Todesfällen durch Feinstaub und 1.000 durch Stickstoffdioxide (NO₂) aus. Außerdem ist Stickstoffdioxid für die Eutrophierung (Überdüngung) und Versauerung von Gewässern und Böden mitverantwortlich (UBA 2019b).

Laut WHO (WHO 2011) ist Lärm nach Luftverschmutzung das schwerwiegendste Umweltproblem in Europa. In einer Umfrage von Statistik Austria (Statistik Austria 2015) gaben rund 40 % der in Österreich lebenden Menschen an, dass sie sich durch Lärm gestört fühlen. Folgen davon sind subjektiv empfundene

Lärmbelästigung, Schlafstörungen, Tinnitus, Bluthochdruck, koronare Herzkrankheiten, kognitive Störungen und Schlaganfälle (WHO 2018). Insgesamt wird die Anzahl vorzeitiger Todesfälle in Europa aufgrund von Lärm auf ca. 10.000 pro Jahr geschätzt (EEA 2014).

Der tägliche **FLÄCHENVERBRAUCH** in Österreich beträgt im Durchschnitt derzeit 13,2 Hektar, wovon ca. 41 % für Bau- und Verkehrsflächen verwendet werden (UBA 2020b). Das entspricht einem Verlust von mehr als 18 Fußballfeldern täglich. Der Boden erfüllt eine wichtige Funktion als Kohlenstoff-, Nährstoff- und Wasserspeicher. Er bindet Schadstoffe, reinigt Trinkwasser und bietet die Grundlage für Nahrungsmittelproduktion. Es ist daher unumgänglich den Flächenverbrauch einzudämmen (UBA 2019c).

Zusätzlich zum Flächenverbrauch hat der durch die Verkehrsinfrastruktur bedingte erhöhte Baudruck die **ZERSCHNEIDUNG VON ÖKOSYSTEMEN** zur Folge. Dadurch werden Tierpopulationen isoliert und die Biodiversität nachhaltig negativ beeinflusst (UBA 2020a).

Außerdem birgt der Verkehr eine direkte **GEFÄHRDUNG** von Menschenleben. Im Jahr 2019 verstarben 410 Menschen im Straßenverkehr, mehr als 45.000 wurden verletzt (BMI 2020). Alle sieben Minuten trifft in Österreich ein Fahrzeug auf ein Tier: 418 Personen wurden dabei 2018 verletzt, vier getötet. Dazu kommen rund 74.000 Wildtiere im Jahr 2018, die durch einen Verkehrsunfall getötet wurden (VVO 2019).

Angelehnt an das „European City Ranking“, in dem 13 europäische Großstädte in Bezug auf Luftqualität und städtischen Verkehr bewertet wurden, hat Greenpeace ein Ranking der neun österreichischen Landeshauptstädte – Wien, Graz, Linz, Salzburg, St. Pölten, Innsbruck, Klagenfurt, Bregenz, Eisenstadt – vorgenommen.

Neben einer Gesamtwertung wurden die Städte in sieben verkehrsrelevanten Kategorien verglichen. Diese sind:

- 1 **VERKEHRSMITTELWAHL (MODAL SPLIT)**, bei dem der Anteil umweltfreundlicher Mobilität jenem des motorisierten Individualverkehrs gegenübergestellt wird;
- 2 **LUFTQUALITÄT**, wobei das Ranking auf Feinstaub und Stickstoffdioxid und regelmäßige Grenzwertüberschreitungen fokussiert;

- 3 **RADVERKEHR**, der aufgrund des verfügbaren Radverkehrsnetzes, der Sicherheit des Radfahrens sowie des Angebots an Citybikes beurteilt wird;
- 4 **ÖFFENTLICHER VERKEHR**, wobei Angebot, Preisgestaltung und Verfügbarkeit zur Bewertung herangezogen werden;
- 5 **PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG**, die anhand des Flächenanteils, der zeitlichen Beschränkung und des Preises bewertet wird;
- 6 **FUSSGÄNGER.INNEN.FREUNDLICHKEIT**, wo der Anteil von FußgängerInnenzonen und verkehrsberuhigten Bereichen sowie die FußgängerInnen-sicherheit Bewertungskriterien sind;
- 7 **ALTERNATIVE AUTONUTZUNG**, wobei hier Car-Sharing-Angebote und E-Mobilität im Fokus stehen.

Dabei wurde auch ein qualitativer Vergleich vorgenommen, wie sich die Verkehrssituation in den Landeshauptstädten seit der Erstauflage des Rankings im Jahr 2017 verändert hat.



VERKEHRSMITTEL

WAHL MODAL SPLIT

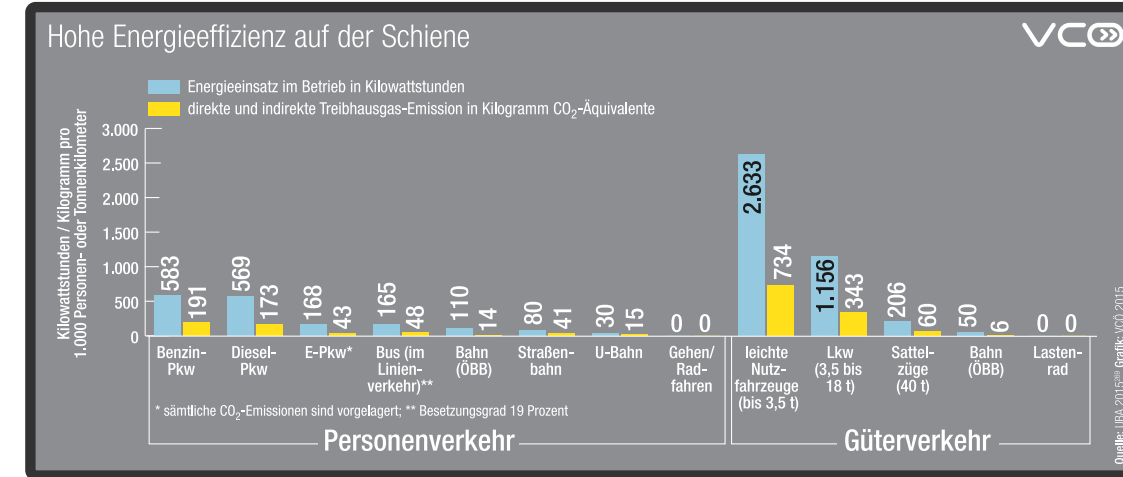
1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Hintergrund

Der sogenannte Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten, genauer gesagt die Verkehrsmittelwahl, im Personenverkehr. Er wird typischerweise in Umfragen erhoben. Während Wegstrecken, die zu Fuß, per Rad oder mit öffentlichem Verkehr zurückgelegt werden, als umweltfreundlich zu bewerten sind, ist der motorisierte Individualverkehr mit hoher Emissionsintensität (siehe Abbildung) verbunden.

Daten

Die Daten 2019 sind der Publikation „Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen“ des VCÖ entnommen (VCÖ 2019). Da der Modal Split nicht regelmäßig erhoben wird, stammen die Werte aus verschiedenen Jahren im Zeitraum 2011 bis 2018. Da es keine verbindlichen Standards zur Erhebung des Modal Splits gibt, können Unterschiede bezüglich der Interviewtechnik oder generellen Methodik nicht ausgeschlossen werden.



Die **VERKEHRSMITTEL** wurden in zwei Kategorien eingeteilt:

- Umweltfreundlicher Verkehr, worunter Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr fallen und
- Motorisierter Individualverkehr.

Unter „Sonstiges“ werden Fahrten mit dem Motorrad und Moped sowie Taxis angeführt. Dies wurde nur in einigen Städten separat erhoben. Da es sich hierbei auch um individuellen Verkehr handelt, der entsprechend ressourcen- und flächenintensiv ist, wird diese Kategorie dem motorisierten Individualverkehr zugeschrieben.

	Rad	Öffis	Fuß	Umwelt Gesamt	Motorisierter Individualverkehr	Sonstiges	Punkte Gesamt
Wien	7 %	38 %	26 %	71 %	29 %	–	7
Salzburg	20 %	15 %	20 %	55 %	44 %	1 %	5,5
Graz	19 %	20 %	19 %	58 %	42 %	–	5,75
Linz	7 %	21 %	22 %	50 %	49 %	1 %	5
Innsbruck	17 %	22 %	31 %	70 %	28 %	2 %	7
Klagenfurt	17 %	6 %	11 %	34 %	66 %	–	3,5
St. Pölten	11 %	17 %	16 %	44 %	56 %	–	4,5
Bregenz	19 %	14 %	30 %	63 %	37 %	–	6,25
Eisenstadt	2 %	2 %	26 %	30 %	70 %	–	3

Bewertung

Für die Bewertung der **VERKEHRSMITTELWAHL** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Anteil umweltfreundlicher Verkehr	100 %	90 %	80 %	70 %	60 %	50 %	40 %	30 %	20 %	10 %	0 %
Anteil motorisierter Individualverkehr	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %	60 %	70 %	80 %	90 %	100 %

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Da ein vollständiger Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel anzustreben ist, wird die Höchstpunktzahl für einen Anteil von 100 % umweltfreundlichen Verkehr bzw. 0 % motorisierten Individualverkehr vergeben.

Da kein weiterer Parameter verwendet wurde, ist die Gesamtpunktzahl der Kategorie Verkehrsmittelwahl mit jener der Bewertung des Anteils des umweltfreundlichen Verkehrs identisch.

ERGEBNIS

DEN ERSTEN PLATZ IN DER KATEGORIE VERKEHRSMITTELWAHL BELEGEN WIEN UND INNSBRUCK MIT JEWEILS 7 PUNKTEN, GEFOLGT VON BREGENZ MIT 6,25 PUNKTEN. ALLE DREI STÄDTE BEKOMMEN DAMIT DIE NOTE „GUT“. GRAZ, SALZBURG, ST. PÖLTEN UND LINZ SCHNEIDEN MIT DER NOTE „BEFRIEDIGEND“ AB. DAS SCHLUSSLICHT IN DER KATEGORIE BILDEN EISENSTADT UND KLAGENFURT MIT 3 BZW. 3,5 PUNKTEN. BEIDE STÄDTE ERHALTEN DAMIT LEDIGLICH DIE NOTE „AUSREICHEND“. DIE NOTEN „SEHR GUT“ UND „SEHR GUT+“ KONNTEN NICHT VERGEBEN WERDEN.

INTERNATIONALES MUSTERBEISPIEL ZÜRICH

Zürich gilt als europäisches Musterbeispiel in Bezug auf Modal Split sowie öffentlichen Verkehr. Etwa 40 % aller Wege werden in Zürich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, 27 % der Wege werden zu Fuß und 8 % mit dem Rad beschritten. Lediglich ein Viertel aller Wege werden mit dem Auto oder motorisierten Zweirädern zurückgelegt. Das positive Abschneiden Zürichs ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: Ein Vergleich der Straßenbahnlinien, Buslinien und des innerstädtischen Zugverkehrs unter Berücksichtigung der EinwohnerInnenanzahl zeigt, dass Zürich hier im europäischen Spitzenfeld liegt. Auch sind sharing-basierte Mobilitätskonzepte wie E-Roller oder Leihfahrräder gut etabliert. Anzuführen ist außerdem, dass

die Transportkosten in Zürich im Verhältnis zu den durchschnittlichen Lebensmittelkosten eher als gering einzustufen sind. Das gute Zusammenspiel zwischen Fußverkehr und den öffentlichen Transportmitteln kann auch für österreichische Landeshauptstädte als Vorbild dienen und als Maßstab für eine klimafreundliche Ausgestaltung des Verkehrs dienen.

Kodukula, Santhosh; Rudolph, Frederic; Jansen, Ulrich; Amon, Eva (2018): Living. Moving. Breathing. Wuppertal.

Mehr Infos unter wupperinst.org:
<https://act.gp/2ACssEq> (abgerufen am 08.07.2020)





LUFTQUALITÄT

2. Luftqualität

Hintergrund

Zur Bewertung der Luftqualität wurden die Stickstoffdioxid- und die Feinstaubbelastung sowie deren Entwicklung im Vergleich zum letzten Ranking herangezogen.

Für diese Luftschadstoffe ist der Verkehrssektor besonders relevant: Stickstoffdioxide entstehen bei hohen Temperaturen in Verbrennungsmotoren. Weitere Emissionsquelle ist die Industrie (UBA 2019b). Die Hauptquelle von Feinstaub sind Dieselabgase sowie Wiederaufwirbelung und Abrieb. Zusätzliche Verursacher von Feinstaub sind Industrie, Hausbrände und Bautätigkeiten (UBA 2006).

Stickstoffdioxid beeinflusst die Lungenfunktion negativ und ist für die Eutrophierung (Überdüngung) und Versauerung von Gewässern und Böden mitverantwortlich. Die gesundheitlichen Effekte von Feinstaub umfassen negative Auswirkungen auf die Atemwege und das Herz-Kreislauf-System. Das hat die Herabsetzung der Leistungsfähigkeit, die Verschlechterung der Lungenfunktion und die Zunahme an Todesfällen zur Folge (UBA 2019b).

Daten

Die verwendeten Daten sind dem „Jahresbericht der Luftgütemessungen in Österreich“ des Umweltbundesamtes entnommen (UBA 2019b). Hierbei wurden die neuesten Daten aus 2018 verwendet. Für Stickstoffdioxid (NO₂) beziehen sich die Daten auf den Jahresmittelwert (JMW) in der jeweiligen Stadt, bei Feinstaub auf die Überschreitungen des Tagesmittelwertes (TMW) pro Jahr. In Bregenz befindet sich keine Luftgütemessstelle. Stattdessen wurden die Daten von Dornbirn, der größten Stadt Vorarlbergs, herangezogen, die laut Umweltbundesamt für Bregenz repräsentativ sein dürften.

	STICKSTOFFDIOXID		PUNKTE			FEINSTAUB (PM10)		PUNKTE			PUNKTE GESAMT	PUNKTE Ø
	2018 JMW (µg/m³)	2015/ Tendenz	JMW	Tendenz	Summe	2018 TMW >50 µg/m³	2015/ Tendenz	TMW >50 µg/m³	Tendenz	Summe		
Wien	42,5	↓ 49,4/86%	0	0,5	0,5	15 (Grimm)	↑ 14/107%	9,25	0	9,25	9,75	5
Salzburg	40,2	↓ 51,3/78%	0	1	1	10 (Grav.)	↑ 6/167%	10	-0,5	9,5	10,5	5,25
Graz	41,5	↓ 42,9/97%	0	0	0	26 (Grav.)	↓ 46/57%	6,5	0,75	7,25	7,25	3,75
Linz	43,4	↓ 48,4/90%	0	0,5	0,5	20 (Grimm)	↓ 23/87%	8	0,25	8,25	8,75	4,5
Innsbruck	34,2	↓ 41,8/82%	4,75	0,75	5,5	3 (FH62I-R TRS)	↓ 18/17%	10	1	11	16,5	8,25
Klagenfurt	28,6	↓ 32,8/87%	8,25	0,5	8,75	16 (Sharp 5030)	↓ 17/94%	8,75	0	8,75	17,5	8,75
St. Pölten	29,4	↓ 34,5/85%	8	0,75	8,75	7 (Grimm)	↑ 6/117%	10	0	10	18,75	9,5
Bregenz/ Dornbirn	28,2	↓ 33,6/84%	8,25	0,75	9	1 (Grav.)	↓ 2/50%	10	1	11	20	10
Eisenstadt	17	↓ 18,7/91%	10	0,25	10,25	16 (Sharp 5030)	↑ 8/200%	8,75	-1	7,75	18	9

Hier ist anzumerken, dass Luftgütemessstellen eine punktuelle Information liefern. Abhängig von ihrer Standortwahl geben die Messdaten nicht notwendigerweise die höchste, in der jeweiligen Stadt auftretende, Belastung wieder. Waren mehrere Messstationen in einer Stadt verfügbar, wurden bei der Ersterhebung der Daten aus 2015 die Werte der am höchsten belasteten Stelle verwendet. Um die Tendenz zu ermitteln wurden im Jahre 2018 die Werte jener Messstationen verwendet, die auch 2015 erfasst wurden.

Die Werte und die prozentuale Änderung sind in Klammern angegeben. Dass bei Betrachtung anderer Stationen in derselben Stadt andere Tendenzen auftreten können, ist damit nicht ausgeschlossen. Im Fall von Feinstaub wurde die Belastung an manchen Stationen mit mehreren Methoden (Grav., FH62I-R TRS, Sharp 5030, Grimm) ermittelt. Die Angabe in Klammer gibt die jeweils verwendete Methode an.



Bewertung

Für die Bewertung der durchschnittlichen jährlichen **STICKSTOFFDIOXID-KONZENTRATION** wurde eine Skala entwickelt. Die Skala ist an die EU- bzw. an die österreichischen Grenzwerte angelehnt: Für **STICKSTOFFDIOXID** liegt der EU-weite **GRENZWERT** zum Schutz menschlicher Gesundheit bei einem Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Städte, die diesen Wert überschreiten, bekommen eine Bewertung von 0 Punkten. Der durch das österreichische Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) festgelegte

Grenzwert liegt mit $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ plus einer Toleranzmarge von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich unter dem EU-Grenzwert (UBA 2019b). Städte, die diesen Wert (inkl. Toleranzmarge) überschreiten, erhalten maximal 4 Punkte. Für Werte unter $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ werden 8 Punkte vergeben. Die Höchstpunktzahl wird unter einer Belastung von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vergeben. Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft. Zusätzlich wurden bis zu einem Zusatzpunkt bzw. bis zu einem Punkt Abzug für die Tendenz gegenüber dem vorherigen Ranking vergeben.

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
JMW in $\mu\text{g}/\text{m}^2$	<20	<25	<30	<31,25	<32,5	<33,75	<35	<36,25	<37,5	<38,75	>40

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Punkte	+1	+0,75	+0,5	+0,25	0	-0,25	-0,5	-0,75	-1
Tendenz in %	> -20%	> -15%	> -10%	> -5%	gleich	> +5%	> +10%	> +15%	> +20%

Für die Bewertung der **FEINSTAUB-BELASTUNG** (Grenzwert-überschreitungen pro Jahr) wurde eine Skala angewendet. Die Skala ist an die EU- bzw. an die österreichischen Grenzwerte angelehnt: Für Feinstaub ist der Tagesmittelwert als Höchstgrenze bei $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ definiert, wobei 25 (laut Immissionsschutzgesetz Luft) bzw. 35 (gemäß Luftqualitätsrichtlinie der EU) Überschreitungen dieses Tagesmittelwerts pro Jahr zulässig sind. Die WHO setzt zusätzlich die Grenze bereits bei 3 Überschreitungen, da Feinstaub in jeder – auch noch so geringen – Dosis

ein Gesundheitsrisiko birgt (UBA 2019b). Liegt die Anzahl der Überschreitungen unterhalb der in Österreich definierten maximalen Überschreitungsanzahl, wurden 7 Punkte vergeben. Wird der Grenzwert mehr als 35 Mal überschritten, wird dies mit 0 Punkten bewertet. Die Höchstpunktzahl wird unter zehn Überschreitungen pro Jahr vergeben. Zusätzlich wurden bis zu einem Zusatzpunkt bzw. bis zu einem Punkt Abzug für die Tendenz gegenüber den Daten aus 2015, die für das letzte Ranking verwendet wurden, vergeben.

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Überschreitungen pro Jahr	<10	<15	<20	<25	<26,43	<27,86	<29,29	<30,72	<32,15	<33,58	>35

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Punkte	+1	+0,75	+0,5	+0,25	0	-0,25	-0,5	-0,75	-1
Tendenz in %	Halbiert	-37,5%	-25%	-12,5%	gleich	+25%	+50%	+75%	Verdoppelt

Die Gesamtpunktzahl der Kategorie **LUFTQUALITÄT** ergibt sich aus dem Durchschnitt der Bewertung der Stickstoffdioxid-

Belastung und der Bewertung der Feinstaub-Belastung, beide inklusive Abzüge oder Zuschläge für die Tendenz.

ERGEBNIS

DEN ERSTEN PLATZ IN DER KATEGORIE LUFTQUALITÄT BELEGT BREGENZ MIT **10 PUNKTEN** UND ERHÄLT DAMIT DIE NOTE „SEHR GUT +“. ST. PÖLTEN UND EISENSTADT SCHLIESSEN EBENFALLS MIT EINEM „SEHR GUT +“ AB. KLAGENFURT UND INNSBRUCK ERHALTEN MIT **8,75** BZW. **8,25 PUNKTEN** EIN „SEHR GUT“. SALZBURG, WIEN UND LINZ WERDEN MIT „BEFRIEDIGEND“ BEWERTET. DAS SCHLUSSLICHT IN DER KATEGORIE LUFTQUALITÄT BILDET GRAZ MIT **3,5 PUNKTEN** UND DER NOTE „AUSREICHEND“. ALLE STÄDTE KONNTEN IM VERGLEICH ZU 2015 IHRE STICKSTOFFDIOXID-WERTE SENKEN, SOWIE AUCH EIN GROSSTEIL DER STÄDTE IHRE FEINSTAUBWERTE.

INTERNATIONALES MUSTERBEISPIEL

BERLIN

Berlin und weitere deutsche Städte setzen seit Jahren auf emissionsfreie und emissionsarme Zonen in der Stadt. Das Prinzip beruht darauf, dass nur Autos mit entsprechenden Standards in der Abgasreinigung die innere Stadt befahren dürfen. Die emissionsarmen Zonen decken in Berlin die innere Stadt mit 88 km² und circa ein Drittel der EinwohnerInnen ab. Aufgrund guter Kontrollmechanismen und Strafen führte die Einführung dieser Zonen zu einer deutlichen Reduktion von schädlichen Luftemissionen. NO_x-Emissionen (Stickoxide) konnten um 20 % und Rußpartikel aus Verbrennungsmotoren sogar um 50 % gesenkt werden. Zusätzlich wurden die Auflagen über die Jahre auch gesteigert und fordern somit immer

höhere Standards. Auch der Modal Split wirkt sich in Berlin positiv auf die Luftgüte aus: Berlin hat einen der geringsten Anteile an Autos pro EinwohnerInnen in Deutschland. Der private, motorisierte Verkehr konnte gegenüber 1998 um 6 % gesenkt werden. So setzt sich der Modal Split heute aus 28 % individualisierter Privatverkehr, 27 % öffentliche Verkehrsmittel, 13 % Radverkehr und 32 % Fußwege zusammen.

Mehr Infos unter sootfrecities.eu und berlin.de:

<https://act.gp/3gG75Sf> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/31QHAcG> (abgerufen am 08.07.2020)

RADVERKEHR



3. Radverkehr

Hintergrund

Der Treibhausgasausstoß im Bereich Radverkehr ist im Vergleich zu PKW-Fahrten um rund 90 % niedriger (ca. 21 Gramm pro Kilometer¹, European Cyclists' Federation 2011). 40 % aller PKW-Fahrten in Österreich sind kürzer als fünf Kilometer und könnten gut per Fahrrad zurückgelegt werden (VCÖ 2017b). Somit ist der Radverkehr ein Schlüssel für den Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität. Neben den positiven Umweltauswirkungen hat Radfahren auch positive Effekte auf die Gesundheit und den Flächenverbrauch, da für die benötigte Infrastruktur weitaus weniger Fläche in Anspruch genommen werden muss als beim motorisierten Individualverkehr (BMVIT 2013).

Die Gefährlichkeit der Strecke, hohes KFZ-Verkehrsaufkommen, mangelhafte Infrastruktur, schlechte Beleuchtung, enge und unzureichend gekennzeichnete Wege werden von Radfahrenden als Hindernisse beim Umstieg auf das Rad genannt (BMVIT 2013). Um den Radverkehr zu fördern, ist daher eine Steigerung der Fahrrad-Sicherheit sowie die Schaffung einer entsprechenden Infra-

struktur ein wichtiger Aspekt. Erklärtes Ziel der Regierung ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 13 % (Bundeskanzleramt 2020). Zwar sind hierfür entsprechende Investitionen in die Fahrrad-Infrastruktur notwendig, doch können diese durch Einsparungen im Gesundheitssystem teilweise ausgeglichen werden: Laut WHO würde der Gesundheitsnutzen Österreichs bei einem Radverkehrsanteil von 13 % etwa 1,4 Mrd. EUR betragen (BMLFUW 2015).

Zusätzlich zum privaten Fahrrad ist ein Netz an öffentlichen Leih-Fahrrädern, sogenannten Citybikes, ein weiterer Baustein für einen höheren Fahrradanteil im Verkehr. Sie dienen auch als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Vor allem Strecken, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mehr als doppelt so lange dauern würden, werden mit dem Citybike rasch bewältigt. Zusätzlich erweitert wird das Radverleih-Angebot um E-Bikes und Transportfahrräder (VCÖ 2018a). Dabei hängt die Nutzung des Radleihsystems von der Netzdichte sowie der Verfügbarkeit der Räder ab.

¹ Radfahren wird meist als emissionsfrei angegeben. Dies bezieht sich allerdings lediglich auf den bloßen Betrieb. Zur vollständigen Betrachtung (sog. Life Cycle Assessment) müssen Produktions- und Wartungsprozess mit einbezogen werden. Laut einer Studie der European Cyclists' Federation aus 2011 beträgt 5g Treibhausgase pro km für Produktion und Wartung. Außerdem berücksichtigen sie den erhöhten Kalorienbedarf der Radfahrenden in ihre Berechnung (16g Treibhausgase pro km).

Daten

Zum Radverkehrsnetz zählen nicht nur Radwege, sondern beispielsweise auch Mehrzweckstreifen, Fahren gegen die Einbahn oder Wohnstraßen – also Möglichkeiten zum Radfahren abseits der normalen Straße. Dabei sind dezidierte Radwege baulich von der Straße in der Regel getrennt und somit in Qualität und Sicherheit gegenüber beispielsweise Mehrzweckstreifen zu bevorzugen. Ein Vergleich der reinen Radwege gibt somit mehr Aufschluss über die Qualität, ist aber aufgrund der unterschiedlichen Erhebungen des Radverkehrs in den Landeshauptstädten nicht möglich. Es wurde daher auf die Erhebung des Radverkehrsnetzes zurückgegriffen, wenngleich dies Einschränkungen in der Qualitätsbewertung mit sich bringt. Auch ist anzumerken, dass im Rahmen dieses Rankings keine qualitativen Parameter, wie etwa die Qualität der Radwege oder aber das Budget, das pro Kopf in den Radverkehr investiert wird, geprüft werden konnten und sich unter Berücksichtigung der genannten Kriterien Abweichungen im Ergebnis ergeben könnten. Der aktuelle Radverkehrsanteil ist in Kapitel 1 „Modal Split“ berücksichtigt.

Die Anzahl der verfügbaren Citybikes sowie die Anzahl der Verleihstationen wurde den Angaben der jeweiligen Citybike-Anbieter entnommen und teilweise bei den zuständigen Radverkehrsbeauftragten angefragt. Um die Daten für die jeweiligen Städte miteinander vergleichen zu können, wurden die Stationen pro km² bzw. die Räder pro 1.000 EinwohnerInnen berechnet (siehe Zahl in Klammern hinter der Anzahl der Stationen bzw. der Räder). Zur Bewertung der Sicherheit im Radverkehr wurde die Anzahl der verunfallten Radfahrenden aus 2018 verwendet. Die Daten hierzu stammen von Statistik Austria. Mittels EinwohnerInnen-Anzahl und Modal Split wurde die Zahl der Fahrradunfälle gewichtet.

	Radnetz (% des gesamten Straßennetz)	Punkte	Citybikes (Bezogen auf km ² Fläche bzw. auf 1.000 EW)	Punkte (Ø)	Sicherheit Verunfallte pro 1.000 EW**	Punkte	PUNKTE GESAMT	PUNKTE Ø
Wien	1.398 km (50,22 %)	6,75	147 Stationen (0,35) 1556 Räder (0,82)	10/1,75 (6)	0,78	7	19,75	6,5
Salzburg	187 km (33 %)	4,5	1 Station (0,01) 10 Räder (0,06)	0,5/0,25 (0,5)	1,53	4	9	3
Graz	130 km (10,39 %)	1,5	0	0 (0)	0,91	6,25	7,75	2,5
Linz	160,90 km (21,92 %)	3	40 Stationen (0,42) 200 Räder (0,98)*	10/2 (6)	1,66	3,25	12,25	4
Innsbruck	49,7 km (11,17 %)	1,5	50 Stationen (0,47) 362 Räder (2,74)	10/5,5 (7,75)	1,57	3,75	13	4,25
Klagenfurt	190 km (29,23 %)	4	42 Stationen (0,35) 220 Räder (2,18)	10/4,25 (7,25)	0,78	7	18,25	6
St. Pölten	196 km (25,15 %)	3,25	26 Stationen (0,24) 167 Räder (1,78)	9,75/3,5 (6,75)	1,11	5,5	15,5	5,25
Bregenz	46 km (ca. 46 %)	6,25	0	0 (0)	1,73	3	9,25	3
Eisenstadt	k. A.	n. a.	3 Stationen (0,07) 18 Räder (1,23)	2,75/2,5 (2,75)	2,39	0,5	3,25	1,75

* Aufbau dieses Netzes ist geplant für 2020, derzeit aber noch nicht fertiggestellt. ** gewichtet mit Modal Split

Bewertung

Für die Bewertung des **RADVERKEHRSNETZES** wurde der prozentuale Anteil am gesamten Straßennetz herangezogen. Die Höchstpunktzahl wird ab einem Anteil von 75 % vergeben.

Folgende Skala wurde angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Radverkehrsnetz	75%	67,5%	60%	52,5%	45%	37,5%	30%	22,5%	15%	7,5%	0%

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung des **CITYBIKE-ANGEBOTS** wurden die Anzahl der Stationen pro km² Stadtfläche sowie die Anzahl der Räder pro 1.000 EinwohnerInnen eingerechnet.

Folgende Skala wurde angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Stationen	0,25	0,225	0,2	0,175	0,15	0,125	0,1	0,075	0,05	0,025	0
Anzahl Räder	5	4,5	4	3,5	3	2,5	2	1,5	1	0,5	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **SICHERHEIT IM RADVERKEHR** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Verunfallte pro 1.000 EW*	0,25	0,5	0,75	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5	3

* gewichtet mit Modal Split

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Die Gesamtpunktzahl der Kategorie Radverkehr ergibt sich aus dem Durchschnitt der Bewertung des Radverkehrsnetzes, der Bewertung des Citybike-Angebots und der Bewertung der Radsicherheit.

ERGEBNIS

DEN ERSTEN PLATZ IN DER KATEGORIE RADVERKEHR BELEGT WIEN MIT **6,5 PUNKTEN**. DIES ENTSpricht DER NOTE „GUT“. DEN ZWEITEN PLATZ BELEGT KLAGENFURT MIT **6 PUNKTEN** UND DER BEWERTUNG „GUT“. ST. PÖLTEN, INNSBRUCK UND LINZ ERREICHEN DIE NOTE „BEFRIEDIGEND“. GRAZ UND SALZBURG NUR „AUSREICHEND“. EISENSTADT KONNTE HIER NUR **1,75 PUNKTE** ERREICHEN UND LANDET DAMIT AUF DEM LETZTEN PLATZ. DIE BEWERTUNG „SEHR GUT“ UND „SEHR GUT+“ WURDE IN DER KATEGORIE NICHT VERGEBEN.

INTERNATIONALES MUSTERBEISPIEL NIEDERLANDE

In Utrecht in den Niederlanden wurde 2019 das größte Fahrradparkhaus der Welt eröffnet. Auf drei Stockwerken können hier bis zu 12.500 Fahrräder sicher abgestellt und verwahrt werden. Das Gebäude ist 24 Stunden lang geöffnet und liegt direkt am Hauptbahnhof, womit die Verbindung von Zug- und Radfahren optimal gefördert wird. Das Fahrradparkhaus ist damit internationales Vorzeigebispiel in Sachen Fahrrad-Infrastruktur, welche ein wesentlicher Motivationsfaktor für den Umstieg von Auto- auf Radverkehr ist. Im zwei Fahrradstunden entfernten Amsterdam wird etwa jeder dritte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt, womit die niederländische Hauptstadt klar im europäischen Spitzenfeld liegt. Auch hier ist im Wesentlichen die gut ausgebaute Infrastruktur und die damit einhergehende hohe Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen ausschlaggebend.

Mehr Infos unter nationaler-radverkehrsplan.de:
<https://act.gp/2ZOToJD> (abgerufen am 08.07.2020)



ÖFFENTLICHER VERKEHR



4. Öffentlicher Verkehr

Hintergrund

Öffentliche Verkehrsmittel bringen aus Umweltsicht viele Vorteile: Sie sind mit maßgeblich geringeren Treibhausgasemissionen verbunden und sind deutlich energieeffizienter im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. Letzter Punkt ist besonders wichtig, da die Senkung des Energieverbrauchs ein entscheidender Hebel ist, um die Energiewende voranzutreiben und damit auch den Pfad in Richtung Klimaneutralität zu gewährleisten. Öffentliche Verkehrsmittel benötigen zusätzlich weniger Fläche und helfen somit, den hohen Bodenverbrauch in Österreich zu senken. Aus Sicht der KundInnen muss dabei der Verkehr verlässlich, pünktlich und leistungsfähig sein, sowie auch hinsichtlich der Intervalle und Fahrzeit attraktiv gestaltet sein (VCÖ 2018b). Auch die räumliche Erreichbarkeit der Stationen spielt hier eine entscheidende Rolle.



	PREIS			ZEITLICHE ABDECKUNG				RÄUMLICHE ABDECKUNG			PUNKTE GESAMT	PUNKTE Ø
	Gesamt €	Pro Linie €	Punkte	Normalbetrieb	Nachtbetrieb	Punkte Intervalle Tag/Nacht (Ø)	Punkte Zeitliche Abdeckung	Anzahl Linien	Pro 1.000 EW	Punkte räumliche Abdeckung		
Wien	365	2,25	10	05:00–0:45 3–30 min	0:40–5:00 30 min (wochentags) 15 min (Sa, So, Ft.)	10/7,5 (8,75)	10	162	0,085	1,75	30,5	7,75
Salzburg	365	13,52	5,5	05:00–01:00 10–60 min	00:10–04:10 (Sa, So, Ft.) 120 min	7,5/0 (3,75)	7	27	0,174	3,5	19,75	5
Graz	281*	4,13	9,25	04:04–0:12 4–30 min	0:30–3:04 60 min (Sa, So, Ft.)	10/0,25 (5,25)	8	68	0,207	4	26,5	6,75
Linz	285*	8,38	7,75	04:00–0:37 5–60 min	0:06–4:54 30 min (Sa, So, Ft.)	10/5 (7,5)	8	34	0,164	3,25	26,5	6,75
Innsbruck	370	10,88	6,75	05:12–23:36 5–60 min	22:58–05:40 (täglich, Abweichungen Sa, So, Ft.) 30–60 min	10/5 (7,5)	10	34	0,257	5	29,25	7,25
Klagenfurt	365*	12,17	6	05:00–20:57 25–60 min	21:00–01:26 (täglich, Abweichungen Sa, So, Ft.) 45 min	2,5/2,5 (2,5)	9	30	0,297	5,75	23,25	5,75
St. Pölten	365	28,08	0	04:31–20:44 30–60 min	Nicht vorhanden	0,25/0 (0,25)	5	13	0,216	4,25	9,5	2,5
Bregenz	174	8,70	7,5	05:51–19:53 30 min	bis 23:50 (Mo–Do) bis 02:20 (Fr, Sa, Ft) 60 min	0,25/0,25 (0,25)	5	20	0,671	10	22,75	5,75
Eisenstadt	95	23,75	1,5	06:30–19:27 30 min (Mo–Fr)	Nicht vorhanden	0,25/0 (0,25)	0	4	0,273	5,25	7	1,75

Daten

Die Preise der Jahreskarten sowie Daten zur räumlichen und zeitlichen Abdeckung sind den Informationen der jeweiligen Nahverkehrsanbieter – Wiener Linien, Linz AG, Holding Graz, Stadt St. Pölten, Salzburger Verkehr, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Kärntner Linien, Stadtwerke Klagenfurt, Stadtwerke Bregenz sowie dem Stadtbus Eisenstadt – entnommen.

In Fällen, in denen ein reduziertes Jahreskarten-Angebot für Menschen mit Hauptwohnsitz für die jeweilige Landeshauptstadt verfügbar war, wurde dieser Preis verwendet. Dies begründet sich darin, dass davon auszugehen ist, dass die Mehrzahl der Menschen, die das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs regelmäßig nutzt, auch in der jeweiligen Stadt wohnt. Der Preis der Jahreskarte wurde anschließend durch die Anzahl der vorhandenen Linien dividiert, um eine Gewichtung vorzunehmen.

Da kein Durchschnittswert vorhanden war, wurde zur Bewertung der Intervalle (zeitliche Abdeckung) jeweils der auf den jeweiligen Linienplänen ersichtliche Minimalwert (kürzestes Intervall) verwendet.

Für die Bewertung der Betriebszeiten (zeitliche Abdeckung) wurde ein qualitatives Schema (siehe Bewertung) genutzt. Zur Bewertung der räumlichen Abdeckung wurde die Anzahl der Linien pro 1.000 EinwohnerInnen herangezogen. Andere Daten, wie beispielsweise die Anzahl der Haltestellen oder die Linienkilometer, die generell aussagekräftiger wären, waren nicht in ausreichendem Maße vorhanden und wurden daher nicht zur Bewertung herangezogen. Die Daten wurden zu Beginn des Jahres 2020 erhoben.

Bewertung

Für die Bewertung des **PREISES** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Preis pro Linie & Jahr	<2,5 €	<5 €	<7,5 €	<10 €	<12,5 €	<15 €	<17,5 €	<20 €	<22,5 €	<25 €	>25 €

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **INTERVALLE** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Intervalle Tag	<5 min	7 min	9 min	11 min	13 min	15 min	18 min	21 min	24 min	27 min	>30 min
Intervalle Nacht	<15 min	18 min	21 min	24 min	27 min	30 min	36 min	42 min	48 min	54 min	>60 min

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **ZEITLICHEN ABDECKUNG** wurde folgende Punktevergabe angewendet:

		Punkte	
Nachtbetrieb (Mo–Fr)	durchgehend	+2	Max. 2
	Lücken > 2 h	-1	
Nachtbetrieb (Sa–So)	durchgehend	+2	Max. 2
	Lücken > 2 h	-1	
Sa + So Betrieb	vorhanden	+4	Max. 4
	Nur Sa/nur So	-1	
Normalbetrieb	Start vor 6 Uhr	+1	Max 2
	Ende nach 21 Uhr	+1	

Für die Bewertung der **RÄUMLICHEN ABDECKUNG** (Linien pro 1.000 EinwohnerInnen) wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Linien pro 1.000 EW	0,5	0,45	0,4	0,35	0,3	0,25	0,2	0,15	0,1	0,05	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Die Gesamtpunktzahl der Kategorie Öffentlicher Verkehr ergibt sich aus dem Durchschnitt der Bewertung des Preises, der Bewertung der Intervalle und der zeitlichen Abdeckung, sowie der Bewertung der räumlichen Abdeckung.

ERGEBNIS

DEN ERSTEN PLATZ IN DER KATEGORIE ÖFFENTLICHER VERKEHR BELEGT WIEN MIT **7,75 PUNKTEN** UND DER BEWERTUNG „GUT“. INNSBRUCK ERREICHT MIT **7,25 PUNKTE** PLATZ ZWEI, GRAZ UND LINZ MIT **6,75 PUNKTEN** PLATZ 3. ALLE VIER STÄDTE ERREICHEN DAMIT DIE BEWERTUNG „GUT“. BREGENZ UND KLAGENFURT ERREICHEN MIT **5,75 PUNKTEN** PLATZ 5 UND DIE KATEGORIE „BEFRIEDIGEND“, AUCH SALZBURG KANN MIT **5 PUNKTEN** NOCH EIN „BEFRIEDIGEND“ ERREICHEN. DAS SCHLUSSLICHT BILDET ST. PÖLTEN MIT **2,5 PUNKTEN** UND DER BEWERTUNG „AUSREICHEND“, SOWIE EISENSTADT MIT **1,75 PUNKTEN** UND DER BEWERTUNG „MANGELHAFT“. DIE BEWERTUNG „SEHR GUT“ UND „SEHR GUT+“ WURDE IN DER KATEGORIE NICHT VERGEBEN.

INTERNATIONALES

MUSTERBEISPIEL

DUNKIRK

Die französische Stadt Dunkirk bietet das gesamte öffentliche Bussystem seit 1. September 2018 gratis an. Günstige, bzw. sogar kostenlose, öffentliche Verkehrsmittel sind ein Schlüsselfaktor, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für StadtbewohnerInnen zu stärken. Erste Studien bestätigten die positive Auswirkung dieser Umstellung. Die Öffi-NutzerInnen haben sich am Wochenende verdoppelt und während der Woche um 60% erhöht. Ein echter Erfolg sind solche Zahlen aber nur, wenn gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr abnimmt und so eine positive Verhaltensänderung von weniger Auto auf mehr öffentliche Verkehrsmittel zu erkennen ist. Dies lässt sich in Dunkirk nachweisen: 48% der neuen BusnutzerInnen geben an, ihr Auto zugunsten der Busverbindungen stehen zu lassen.

Mehr Infos unter france24.com:

<https://act.gp/31UQRAp> (abgerufen am 08.07.2020)



5. Parkraumbewirtschaftung

Hintergrund

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiges Lenkungs-instrument, um Menschen in Städten zu motivieren, öffentliche Verkehrsmittel statt dem Privatauto zu nutzen. Wenn das Angebot an kostenlosem Parkraum sinkt und die Preise für Parkplätze steigen, werden alternative Mobilitätsformen wie zu Fuß gehen, Radverkehr und öffentlicher Verkehr attraktiver. Zusätzlich verbessert sich die Luftqualität in der Stadt und auch der Lärm kann reduziert werden. Auch der sehr hohe Flächenverbrauch durch Fahrzeuge nimmt ab (MA53 2012).

Daten

Der durchschnittliche Preis für eine Stunde Parken wurde den Webseiten der Landeshauptstädte (Stand: Februar 2020) entnommen. Die Einzelticket-Preise des öffentlichen Verkehrs wurden den Webseiten der jeweiligen Nahverkehrsanbieter entnommen (siehe Kapitel vier – Öffentlicher Verkehr). Zur Bewertung der Preisgestaltung im Parkraummanagement wurde der Preis für eine Stunde Parken in Relation zu zwei Einzelpreis-Tickets gesetzt.

Die Angaben zur zeitlichen Begrenzung der Parkraumbewirtschaftung stammen von den Webseiten der jeweiligen Landeshauptstädte. In Fällen, in denen die Zeiten bei unterschiedlichen Gebieten innerhalb einer Stadt variieren, wurde der Durchschnittswert herangezogen. Kleinräumige Ausnahmeregelungen wurden dabei nicht berücksichtigt. Der Anteil der Fläche unter Parkraumbewirtschaftung wurde auf Basis von Kartenmaterial der jeweiligen Landeshauptstädte geschätzt.

	PREIS DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG				KURZPARKZONEN				PUNKTE GESAMT	PUNKTE Ø
	Preis pro Stunde Parken [€]	Einzelticket Öffentlicher Verkehr [€]	Preis pro Stunde Parken/ 2 Einzeltickets	Punkte	Stunde/ Woche	Punkte	Anteil an gesamter Stadtfläche (geschätzt)	Punkte		
Wien	2,20	2,40	0,46	4,5	59	7,75	48 %	9,5	21,75	7,25
Salzburg	2,10	2,90	0,36	3,5	50	6,5	18 %	3,5	13,5	4,5
Graz	2,00	2,50	0,40	4	59	7,75	13 %	2,5	14,25	4,75
Linz	2,00	2,40	0,42	4,25	56,5	7,5	4 %	0,75	12,5	4,25
Innsbruck	2,00	3,10	0,32	3,25	57	7,25	18 %	3,5	14	4,75
Klagenfurt	1,00	2,20	0,23	2,25	54	7	2 %	0,5	9,75	3,25
St. Pölten	1,00	1,80	0,28	2,75	49	6,25	0,5 %	0	9	3
Bregenz	1,10	1,60	0,34	3,5	46,5	6	7 %	1,5	11	3,75
Eisenstadt	1,20	1,00	0,60	6	44	5,75	3 %	0,5	12,25	4

Bewertung

Für die Bewertung des **PREISES** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Preis pro h Parken/ 2 Einzeltickets	1	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **ZEITLICHEN ABDECKUNG** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
h/Woche	77	69,3	61,6	53,9	46,2	38,5	30,8	23,1	15,4	7,7	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **RÄUMLICHEN ABDECKUNG** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Anteil an gesamter Stadtfläche	50%	45%	40%	35%	30%	25%	20%	15%	10%	5%	0%

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Die Gesamtpunktzahl der Kategorie Parkraumbewirtschaftung ergibt sich aus dem Durchschnitt der Bewertung des Preises, der Bewertung der zeitlichen Abdeckung sowie der Bewertung räumlicher Abdeckungen durch kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftungs-Systeme.

ERGEBNIS

DEN ERSTEN PLATZ IN DER KATEGORIE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG BELEGT WIEN MIT 7,25 PUNKTEN UND ERHÄLT DAMIT EIN „GUT“. GRAZ UND INNSBRUCK ERHALTEN MIT 4,75 PUNKTEN EIN „BEFRIEDIGEND“ UND STEHEN DAMIT AUF DEM ZWEITEN PLATZ. SALZBURG BELEGT DAS MITTELFELD UND ERHÄLT MIT 4,5 PUNKTEN EBENFALLS EIN „BEFRIEDIGEND“. EIN KNAPPES „BEFRIEDIGEND“ ERHALTEN LINZ MIT 4,25 PUNKTEN UND EISENSTADT MIT 4 PUNKTEN. BREGENZ, ST. PÖLTEN UND KLAGENFURT ERHALTEN IN DIESER KATEGORIE LEDIGLICH EIN „AUSREICHEND“ UND LIEGEN DAMIT AUF DEN HINTEREN PLÄTZEN. DIE BEWERTUNG „SEHR GUT“ UND „SEHR GUT+“ WURDE IN DER KATEGORIE NICHT VERGEBEN.

INTERNATIONALES MUSTERBEISPIEL

LONDON

Schon im Jahr 2003 hat London eine City-Maut für ein 22 km² großes Gebiet in der Innenstadt eingeführt (Staugebühr). Mit der Einführung der Maut sollen Besucher der Innenstadt vor allem auf den öffentlichen Nahverkehr, Fahrräder oder andere umweltfreundliche Alternativen umverteilt werden. Dies vermeidet Staus und führt zu spürbaren Verbesserungen der Luftqualität durch geringere Schadstoffausstöße. Polizei, Rettungsdienste, Feuerwehr sowie andere bestimmte VerkehrsteilnehmerInnen sind von der Maut ausgenommen. 2017 wurde die Staugebühr ergänzt durch eine Schadstoff-Maut. Beide Gebühren sind gekoppelt an die Abgasnormen, sodass

FahrerInnen älterer Fahrzeuge mit höheren Schadstoffausstößen auch höhere Gebühren entrichten müssen. Die Einführung der City-Maut führte zu einem Rückgang des Innenstadtverkehrs um 15–20%. Die Passagierzahlen des öffentlichen Nahverkehrs haben zugenommen. Die Maut wurde unter Bürgermeister Ken Livingstone eingeführt. Dieser wurde ein Jahr nach Einführung der Maut wiedergewählt.

Mehr Infos unter handelsblatt.com und adac.de:

<https://act.gp/3gDjeHv> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/3iHo3RW> (abgerufen am 08.07.2020)



FUSSGÄNGER.INNEN FREUNDLICHKEIT

6. Verkehrsberuhigte Bereiche/ FußgängerInnenfreundlichkeit

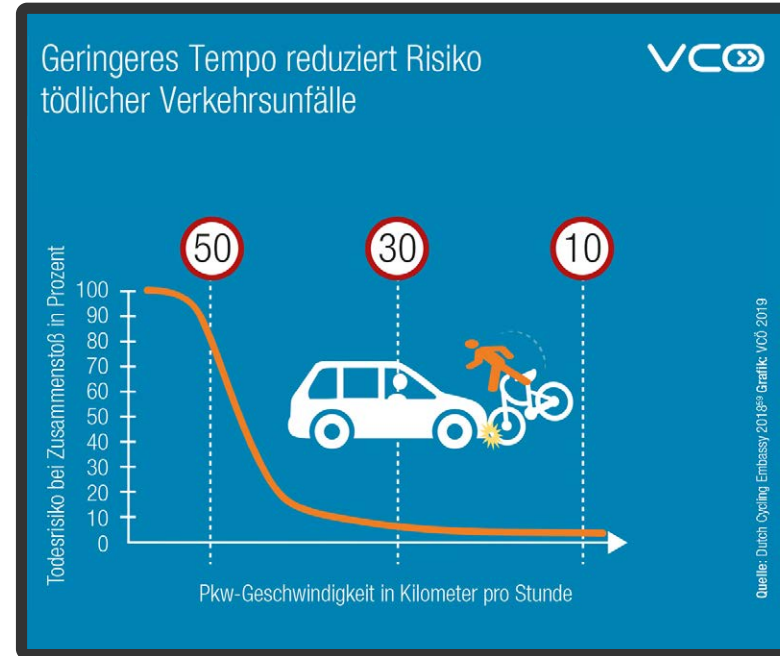
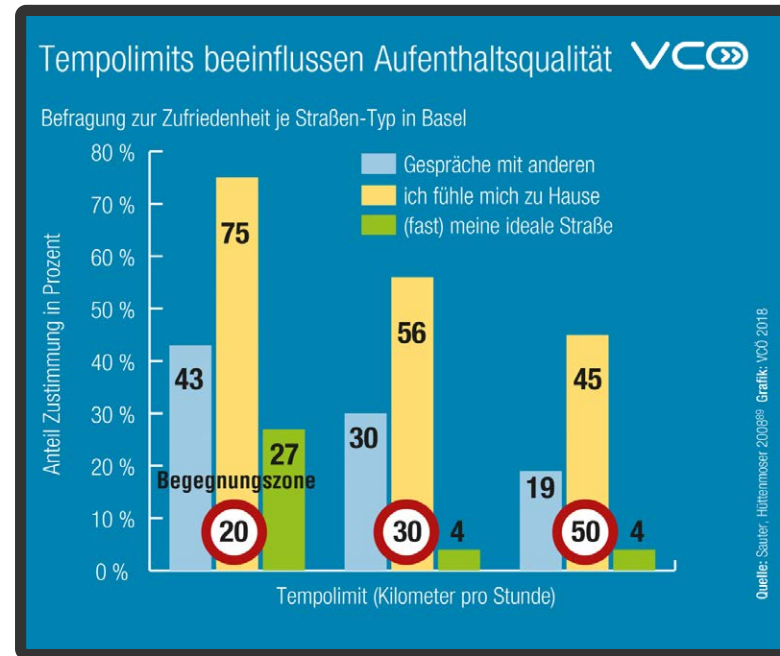
Hintergrund

Für die Bewertung der FußgängerInnenfreundlichkeit der Städte wurden die Größe der FußgängerInnenzonen und anderer Verkehrsberuhigter Bereiche bzw. deren Anteil am gesamten Straßenraum bzw. der Länge des Straßennetzes herangezogen.

Wie in einer Studie von Sauter und Hüttenmoser (2006) gut zu sehen ist, ist die Aufenthaltsqualität in Verkehrsberuhigten Bereichen weit höher als in Straßen mit Tempo 50 (siehe Abbildung nächste Seite, VCÖ). Neben der gefühlten Sicherheit ist die tatsächliche Gefährdung bei einer geringeren Geschwindigkeit ebenfalls deutlich niedriger (siehe Abbildung nächste Seite, VCÖ). Somit ist dies ein wichtiger Schlüsselfaktor zur Förderung des Fußverkehrs.

Daten

Die Daten zur Größe der FußgängerInnenzonen sowie zu Tempo-30-Zonen wurden bei den jeweiligen Städten angefragt. Zur Bewertung der Sicherheit von FußgängerInnen wurde die Anzahl der verunfallten FußgängerInnen berechnet. Die Daten stammen von Statistik Austria und beziehen sich auf das Jahr 2018. Sie wurden mit EinwohnerInnen und Modal Split gewichtet. Die geplante Verkehrsberuhigte Zone in der Wiener Innenstadt sowie vergleichbare Projekte in anderen Landeshauptstädten fließen in diese Bewertung noch nicht ein.



	FUSSGÄNGER.INNEN.ZONE			VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE (OHNE FUSSGÄNGER.INNEN.ZONEN)			SICHERHEIT		PUNKTE GESAMT	PUNKTE Ø	
	Fläche in m ²	m ² pro EW	Punkte	Tempo 30 in km	Gesamtnetz in km	%	Punkte	Verunfallte pro 1.000 EW **			Punkte
Wien	311.694	0,17	0,75	1739	2787	62%	6,25	0,03	10	17	5,5
Salzburg	91.000	0,59	3	382	565	68%	6,75	0,38	8,5	18,25	6
Graz	88.140	0,31	1,5	1001	1251	80%	8	0,34	8,75	18,25	6
Linz	186.400	0,91	4,5	430	734	59%	6	0,37	8,5	19	6,25
Innsbruck	21.700	0,16	0,75	115	445	26%	2,5	0,29	8,75	12	4
Klagenfurt	18.360	0,18	1	370	650	57%	5,75	0,53	8	14,75	5
St. Pölten	21.862	0,39	2	160*	780	21%	2	0,34	8,75	12,75	4,25
Bregenz	23.360	0,78	4	73	100	73%	7,25	0,25	9	20,25	6,75
Eisenstadt	12.300	0,84	4,25	52	65	80%	8	0,34	8,75	21	7

* keine aktuellen Daten vorhanden, Zahl aus Ranking 2017 ** gewichtet mit Modal Split

Bewertung

Für die Bewertung der **FUSSGÄNGER.INNEN.ZONEN** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
m ² pro EW	2	1,8	1,6	1,4	1,2	1	0,8	0,6	0,4	0,2	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **VERKEHRSBERUHIGTEN BEREICHE** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
% am Gesamtstraßennetz	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	0%

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **FUSSGÄNGER.INNEN.SICHERHEIT** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Verunfallte pro 1.000 EW*	0,25	0,5	0,75	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5	3

* gewichtet mit Modal Split

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Die Gesamtpunktzahl der Kategorie FußgängerInnenfreundlichkeit ergibt sich aus dem Durchschnitt der Bewertung der Größe der FußgängerInnenzonen, der Bewertung der Größe der verkehrsberuhigten Bereiche und der Bewertung der FußgängerInnenunsicherheit.

ERGEBNIS

DEN ERSTEN PLATZ IN DER KATEGORIE **FUSSGÄNGER.INNEN.FREUNDLICHKEIT** BELEGT EISENSTADT MIT **7 PUNKTEN**. DIES ENTSpricht DER NOTE „GUT“. ES FOLGEN BREGENZ, LINZ, SALZBURG UND GRAZ MIT DER NOTE „GUT“. WIEN, KLAGENFURT, ST. PÖLTEN UND INNSBRUCK ERHALTEN NUR DIE NOTE „BEFRIEDIGEND“. DIE BEWERTUNG „SEHR GUT+“ UND „SEHR GUT“ WURDE IN DER KATEGORIE NICHT VERGEBEN.

INTERNATIONALES MUSTERBEISPIEL PARIS

In vielen Städten hat ein Umdenken eingesetzt. City-Maut, Fahrverbote und andere Maßnahmen sollen dazu dienen, die Lebensqualität in Innenstädten zu fördern, indem Schadstoffausstöße und Lärm verringert werden und FußgängerInnen sowie RadfahrerInnen mehr Raum zugesprochen wird. Auch die Pariser Verkehrspolitik befindet sich in einem Wandel. Innerhalb der letzten Jahre wurden hier vielerlei Maßnahmen umgesetzt, um den Kfz-Verkehr innerhalb der französischen Hauptstadt zu reduzieren und so Platz zu schaffen für Grünflächen, Radwege und FußgängerInnen. So wurden etwa erste Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr gesperrt, neue Verbindungen durch elektrische Tram-Busse eingerichtet. Radwege hingegen werden ausgebaut und vor allem sollen mehr als 70 % der bestehenden Parkplätze wegfallen. Die dadurch gewonnene Fläche kommt wiederum

den nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen zugute. Auch sollen neue Grün- und Erholungszone eingerichtet werden. Bereits jetzt nimmt der Anteil der AutofahrerInnen in Paris ab. Setzt sich dieser Trend fort, so sollen Kreuzungen in großräumige FußgängerInnenzone umgewandelt werden. Die Verteilung des Raums zugunsten klimafreundlicher Mobilitätsformen ist ein Muss, um die Klimaziele von Paris zu erreichen.

Mehr Infos unter theguardian.com, derstandard.at und diepresse.com:

<https://act.gp/3gDkp9T> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/3iE6su1> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/2ZMPvX> (abgerufen am 08.07.2020)





ALTERNATIVE AUTONUTZUNG

7. Alternative Autonutzung

Hintergrund

Betrachtet man die gesamte Lebenszeit eines PKWs entstehen 9 % der Treibhausgasemissionen bereits bei der Produktion (European Cyclists' Federation 2011). Mit der Produktion eines Neuwagens geht ein CO₂-Ausstoß von 4.000 bis 7.000 Kilogramm einher (VCÖ 2014). Höchstens ein Zehntel aller PKWs in Österreich werden gleichzeitig genutzt. Das bedeutet, dass selbst zu Spitzenzeiten im Berufsverkehr zwischen 16:00 und 18:00 Uhr etwa 90 % der in Österreich befindlichen PKW nicht in Betrieb sind (VCÖ 2018c). Es liegt daher sowohl aus Sicht des Klimaschutzes, als auch zum finanziellen Vorteil von Privatpersonen nahe, eine gemeinsame Nutzung von PKWs (sogenanntes Car-Sharing) anzustreben. Zusätzlich senkt dies den Flächenverbrauch des Verkehrs in der Stadt und führt dazu, dass insgesamt weniger Autos produziert werden müssen. Auch Stehzeiten können so reduziert werden.

Außerdem verändert sich das Mobilitätsverhalten der Car-Sharing-NutzerInnen positiv: Parallel zur Nutzung des Car-Sharings wird häufiger auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Fußwege zurückgegriffen (VCÖ 2018c). Für die Attraktivität und den Erfolg

von Car-Sharing spielt die Verfügbarkeit von Car-Sharing-Fahrzeugen sowie die Anzahl der dazugehörigen Standorte eine zentrale Rolle.

Eine weitere Alternative zum herkömmlichen motorisierten Autoverkehr bietet die E-Mobilität. Sie birgt großes Potential für Emissions-Einsparungen: Rund 80 % weniger Treibhausgase stößt ein E-Auto im Vergleich zu einem Verbrennungsmotor aus (UBA 2018). Das begründet sich in der hohen Energieeffizienz der Elektromotoren, aber auch in der besseren Treibhausgasbilanz des österreichischen Stroms gegenüber fossilen Energieträgern. Auch über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet, schneidet ein E-Auto deutlich klimafreundlicher ab. Neben finanziellen Anreizen ist die Anzahl der Ladestationen ausschlaggebend für die Akzeptanz von E-Mobilität.

Zur Bewertung der E-Mobilität wurden daher die Anzahl von Ladestationen pro E-Auto sowie der Anteil von E-Autos an der Gesamtzahl von PKWs herangezogen.

Daten

Zur Bewertung des Car-Sharing-Angebots wurde die Anzahl an Car-Sharing-Fahrzeugen herangezogen. Auf die Bewertung der Anzahl der Stationen wurde im Ranking verzichtet, da sich zusehends Free-Floating Modelle (ohne fixe Stationen) durchsetzen. Die verwendeten Daten stammen von den jeweiligen Car-Sharing-Anbietern: Family of power, Share Now, Postfossil, Ever-Green, Tim, Pro Drive, FloMobil, Wezzl, Caruso sowie dem Rail&Drive Angebot der ÖBB. Der Car-Sharing Markt ist einer großen Dynamik unterworfen: So hat sich etwa Zipcar im Jahr 2017 aus Österreich zurückgezogen und die Anbieter DriveNow sowie Car2go haben sich unter dem neuen Namen Share Now zusammengeschlossen. An die Stelle von Zipcar trat der Anbieter „Stadtauto“, wobei hier nur Standorte in Wien zur Verfügung stehen. Der Anbieter Drivy wurde nicht berücksichtigt, da hier private sowie gewerbliche Anbieter Ihre Autos teils zum Verleih und teils klassisch im Sinne des Car-Sharings zur Verfügung

stellen und so die Vergleichbarkeit in der Bewertung des Angebots nicht möglich war. Die Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge wurde im Verhältnis zu den vorhandenen Privatautos in Verhältnis gesetzt. Die Daten zu den Privatautos stammen von Statistik Austria (Stand 2019).

Zur Bewertung der E-Mobilität wurden die Anzahl von Ladestationen sowie die Anzahl der Autos mit elektrischem Antrieb herangezogen. Die Daten zu den Ladestationen stammen von der Plattform e-tankstellen-finder.com (Stand 28.01.2020). Die Anzahl der E-Autos innerhalb der jeweiligen Landeshauptstadt stammen direkt von Statistik Austria. Es kam dabei zu deutlichen positiven Abweichungen im Vergleich zum Landeshauptstädte-Ranking aus 2017, da im vergangenen Ranking die E-Autos in Städten basierend auf der Gesamtanzahl der E-Autos im Bundesland und den Bevölkerungszahlen errechnet wurden. Die Daten von Statistik Austria bieten nun eine konkrete Datenlage.

	E-MOBILITÄT						CAR-SHARING		PUNKTE GESAMT	PUNKTE Ø
	E-Autos (pro 1.000 Autos)	Punkte	Anzahl Stationen	Stationen/ Auto	Punkte	Summe (Ø)	Car-Sharing Autos (pro 1.000 Autos)	Punkte		
Wien	3853 (5,39)	5,5	197	0,051	1,5	7 (3,5)	1400 (1,96)	9,75	13,25	6,75
Salzburg	669 (8,38)	8,5	24	0,036	1,25	9,75 (5)	12 (0,15)	0,75	5,75	3
Graz	1388 (10)	10	61	0,044	1,25	11,25 (5,75)	81 (0,58)	3	8,75	4,5
Linz	582 (5,54)	5,5	69	0,118	3,75	9,25 (4,75)	20 (0,19)	1	5,75	3
Innsbruck	531 (9,27)	9,25	21	0,039	1,25	10,5 (5,25)	16 (0,28)	1,5	6,75	3,5
Klagenfurt	413 (6,55)	6,5	68	0,164	5,5	12 (6)	10 (0,15)	0,75	6,75	3,5
St. Pölten	282 (8,69)	8,75	18	0,063	2	10,75 (5,25)	7 (0,22)	1	6,25	3,25
Bregenz	815 (11,14)	10	17	0,020	0,5	10,5 (5,25)	8 (0,12)	0,5	5,75	3
Eisenstadt	102 (8,98)	9	13	0,127	4	13 (6,5)	2 (0,18)	1	7,5	3,75

Bewertung

Für die Bewertung der **VERBREITUNG DER E-AUTOS** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
E-Autos pro 1.000 Autos	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der **VERBREITUNG DER LADESTATIONEN** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Stationen / Auto	0,3	0,27	0,24	0,21	0,18	0,15	0,12	0,09	0,06	0,03	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Für die Bewertung der Anzahl von **CAR-SHARING AUTOS** wurde folgende Skala angewendet:

Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Car-Sharing Autos pro 1.000 Autos	2	1,8	1,6	1,4	1,2	1	0,8	0,6	0,4	0,2	0

Zwischen den Werten wurde in 0,25 Punkte-Schritten abgestuft.

Die Gesamtpunktzahl der Kategorie Alternative Autonutzung ergibt sich aus der Bewertung der E-Mobilität (Verbreitung E-Autos und Verfügbarkeit von Ladestationen) und der Bewertung des Car-Sharing-Angebots (Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge).

ERGEBNIS

DEN ERSTEN PLATZ DER KATEGORIE ALTERNATIVE AUTONUTZUNG BELEGT WIEN MIT **6,75 PUNKTEN** UND DER NOTE „GUT“. ES FOLGT GRAZ MIT **4,5 PUNKTEN** UND DER NOTE „BEFRIEDIGEND“. DIE RESTLICHEN STÄDTE – SALZBURG, LINZ, INNSBRUCK, KLAGENFURT, ST. PÖLTEN, BREGENZ UND EISENSTADT ERREICHEN NUR DIE NOTE „AUSREICHEND“. DIE BEWERTUNG „SEHR GUT+“ UND „SEHR GUT“ WURDE IN DER KATEGORIE NICHT VERGEBEN.

INTERNATIONALES MUSTERBEISPIEL OSLO

Norwegen gilt als eines der Vorbildländer im Bereich der E-Mobilität. Noch im Jahr 2013 waren nur etwa 5 % der Neuwagen E-Autos. 2019 hat sich dieser Wert verzehnfacht, sodass mittlerweile etwa jeder zweite neu angeschaffte PKW ein Elektroauto ist. Ziel ist, dass ab 2025 nur noch elektrische Fahrzeuge zugelassen werden können. In Oslo selbst sind 2019 bereits drei von vier neu zugelassenen Fahrzeugen vollelektrisch oder teilweise elektrisch. Die Verbreitung und Akzeptanz von E-Mobilität in Oslo und im Rest Norwegens ist von mehreren Faktoren abhängig. So ist die Anschaffung von Elektroautos etwa steuerlich begünstigt, auch wurde rechtzeitig für die notwendige Infrastruktur gesorgt, sodass flächendeckend genügend Ladestationen zur Verfügung stehen. Die Stadt Oslo hat zu Beginn der E-Mobilitätsoffensive sogar den Strom für die E-Autos unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Mittlerweile wurde diese Begünstigung wieder aufgehoben. Andere Vorteile sind bis heute aufrecht geblieben: So erhalten Elektroautos Rabatte bei Mautstraßen und beim Befahren der Innenstädte durch vergünstigte City-Maut-Tarife. Statt auf Verbote setzt man in Oslo sowie in Norwegen insgesamt auf Anreize, Förderungen sowie den Ausbau der für E-Mobilität notwendigen Infrastruktur. Der für Elektroautos benötigte Strom wird großteils durch Wasserkraft erzeugt.

Mehr Infos unter handelsblatt.com, derstandard.at, tagesschau.de und adac.de:

<https://act.gp/3f55XXP> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/2BOdDPO> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/3e7Sb5p> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/3iEqPax> (abgerufen am 08.07.2020)



GESAMTWERTUNG

Kategorie	Gesamtpunkte	Note
1+	9–10	Sehr gut +
1	8–8,75	Sehr gut
2	6–7,75	Gut
3	4–5,75	Befriedigend
4	2–3,75	Ausreichend
5	0–1,75	Mangelhaft

8. Aus den Daten der einzelnen Kategorien ergibt sich diese Gesamtwertung:

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraumbewirtschaftung	FußgängerInnenfreundlichkeit	Alternative Autonutzung	PUNKTE GESAMT	PUNKTE Ø
Wien	7	5	6,5	7,75	7,25	5,5	6,75	45,75	6,5
Salzburg	5,5	5,25	3	5	4,5	6	3	32,25	4,5
Graz	5,75	3,75	2,5	6,75	4,75	6	4,5	34	4,75
Linz	5	4,5	4	6,75	4,25	6,25	3	33,75	4,75
Innsbruck	7	8,25	4,25	7,25	4,75	4	3,5	39	5,5
Klagenfurt	3,5	8,75	6	5,75	3,25	5	3,5	35,75	5
St. Pölten	4,5	9,5	5,25	2,5	3	4,25	3,25	32,25	4,5
Bregenz	6,25	10	3	5,75	3,75	6,75	3	38,5	5,5
Eisenstadt	3	9	1,75	1,75	4	7	3,75	30,25	4,25

Eine Gewichtung der Kategorien wurde nicht vorgenommen.



AN ERSTER STELLE DES RANKINGS STEHT WIEN MIT DER GESAMTNOTE „GUT“ UND EINER DURCHSCHNITTLICHEN PUNKTZAHL VON 6,5 PUNKTEN.

BREGENZ UND INNSBRUCK ERHALTEN DIE ZWEITBESTE BEWERTUNG MIT JE 5,5 PUNKTEN UND ERREICHEN DAMIT EIN „BEFRIEDIGEND“.

AUCH DIE ÜBRIGEN LANDESHAUPTSTÄDTE KONNTEN EIN „BEFRIEDIGEND“ ERREICHEN. ABWEICHUNGEN GAB ES JEDOCH BEI DER ANZAHL DER ERREICHTEN PUNKTE. SO LIEGT KLAGENFURT MIT 5 PUNKTEN AUF PLATZ 3. GRAZ UND LINZ TEILEN SICH MIT JEWEILS 4,75 PUNKTEN DEN VIERTEN PLATZ.

DIE SCHLUSSLICHTER DES RANKINGS BILDEN ST. PÖLTEN UND SALZBURG MIT 4,5 PUNKTEN SOWIE EISENSTADT MIT 4,25 PUNKTEN.

DIE NOTEN „SEHR GUT+“ SOWIE „SEHR GUT“ KONNTEN DIESES JAHR LEIDER NICHT VERGEBEN WERDEN.



Landeshauptstädte

RANKING

2020

Die neun Landeshauptstädte im Vergleich

WIEN

6,5 Punkte / Gut

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	7	5	6,5	7,75	7,25	5,5	6,75	6,5
PLATZ	1	7	1	1	1	5	1	1

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Wien liegt mit einer Punktzahl von 7 Punkten auf dem ersten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Besonders der Anteil der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln (38 %) und zu Fuß (26 %) zurückgelegt werden, ist maßgeblich für die gute Bewertung. Verbesserungsbedarf liegt insbesondere im Bereich des Radverkehrs, da der Anteil der Wege, die die WienerInnen mit dem Fahrrad zurücklegen lediglich 7 % beträgt (vgl. Salzburg mit 20 % sowie Graz und Bregenz mit 19 %). Obwohl der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 29 % der zweitniedrigste unter allen Landeshauptstädten ist (Innsbruck ist hier führend mit 28 %), ist auch hier Verbesserungsbedarf gegeben. Paris kann als gutes Vorbild dienen, insbesondere vor dem Hintergrund neuester Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Hier liegt der Anteil bei rund 15 %, was im europäischen Vergleich einen Spitzenwert darstellt.

2. Luftqualität

Wien liegt mit einer Punktzahl von 5 Punkten auf dem siebten Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Im Vergleich zum Ranking aus 2017 ist Wien damit um zwei Plätze abgerutscht. Der Jahresmittelwert liegt mit $42,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Station Hietzinger Kai) noch immer über dem EU-weiten Grenzwert zum Schutz menschlicher Gesundheit ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Zwar ist hier eine leicht positive Tendenz zu erkennen, da dieser Wert im Ranking aus 2017 noch $49,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen hat, doch besteht noch immer dringender Handlungsbedarf, damit in Zukunft zumindest die EU-weiten Grenzwerte unterschritten werden. Im Gegensatz dazu ist die Luftbelastung mit Feinstaub (15 Überschreitungen im Jahr 2018, Station Taborstraße) geringer, überschreitet jedoch auch deutlich die WHO-Grenze von 3 Überschreitungen pro Jahr.

3. Radverkehr

Wien liegt mit einer Punktzahl von 6,5 Punkten zwar auf dem ersten Platz in der Kategorie „Radverkehr“, kann aber nur die Bewertung „Gut“ erreichen. In Wien kann auf rund der Hälfte des Straßennetzes abseits der normalen Straße geradelt werden, neben Radwegen zählen zu dieser Hälfte aber unter anderem auch die Möglichkeit gegen die Einbahnstraße zu fahren, Wohnflächen oder Radrouten. Dezidierte Radwege, die auch baulich von der Straße getrennt sind, umfassen in Wien nur ca. 164 km, sowie ca. 168 km Geh- und Radwege. Diese sind deutlich ausbaufähig. Das Bike-Sharing-Angebot konnte durch eine eigene Flotte in der Seestadt erweitert werden, jedoch liegt die Anzahl der Leihräder mit 0,82 pro EinwohnerIn im Vergleich mit anderen Landeshauptstädten im unteren Bereich. Dafür kann Wien im Bereich Sicherheit mit einer geringen Anzahl an Verunfallten punkten.

4. Öffentlicher Verkehr

Wien liegt mit einer Punktzahl von 7,75 Punkten auf dem ersten Platz in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“. Punkten kann Wien mit einem günstigen Jahresticket (365 EUR). Abstriche gibt es lediglich bei der räumlichen Abdeckung, da ein relativ niedriger Wert bei der Anzahl der Linien pro 1.000 EinwohnerInnen vorliegt.

5. Parkraumbewirtschaftung

Wien liegt mit einer Punktzahl von 7,25 Punkten auf dem ersten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Der Preis pro Stunde Parken (2,20 EUR), sowie der Preis auf ein Einzelticket (2,40 EUR) wurden gegenüber dem Ranking 2017 erhöht. Die Preisdifferenz zwischen einer Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und jenem für eine Stunde Parken muss hier deutlich zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel modifiziert werden, um die richtigen Anreize zu setzen. Die Kurzparkzonen betragen rund 48% der gesamten Parkplatzfläche und tragen somit zusätzlich zum Umstieg weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu umweltfreundlicher Mobilität bei.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche/ FußgängerInnenfreundlichkeit

Wien liegt mit einer Punktzahl von 5,5 Punkten auf dem fünften Platz in der Kategorie „FußgängerInnenfreundlichkeit“. Positiv ist anzumerken, dass sich in den Kategorien Tempo 30 und FußgängerInnenzone die Werte positiv entwickelt haben. Die Zahl der Verunfallten gemessen an BewohnerInnen und Fußwegen ist im Ranking insgesamt die niedrigste. Da aber auch die Bevölkerungszahl steigt, besteht die Herausforderung darin, mit dem Wachstum der EinwohnerInnen mitzuhalten. Insgesamt gibt es hier noch Verbesserungspotential. Ein positives Signal ist die Ankündigung von Wiener Vizebürgermeisterin Birgit Hebein und Bezirksvorsteher Markus Figl, die Wiener Innenstadt in Zukunft verkehrsberuhigt zu gestalten.

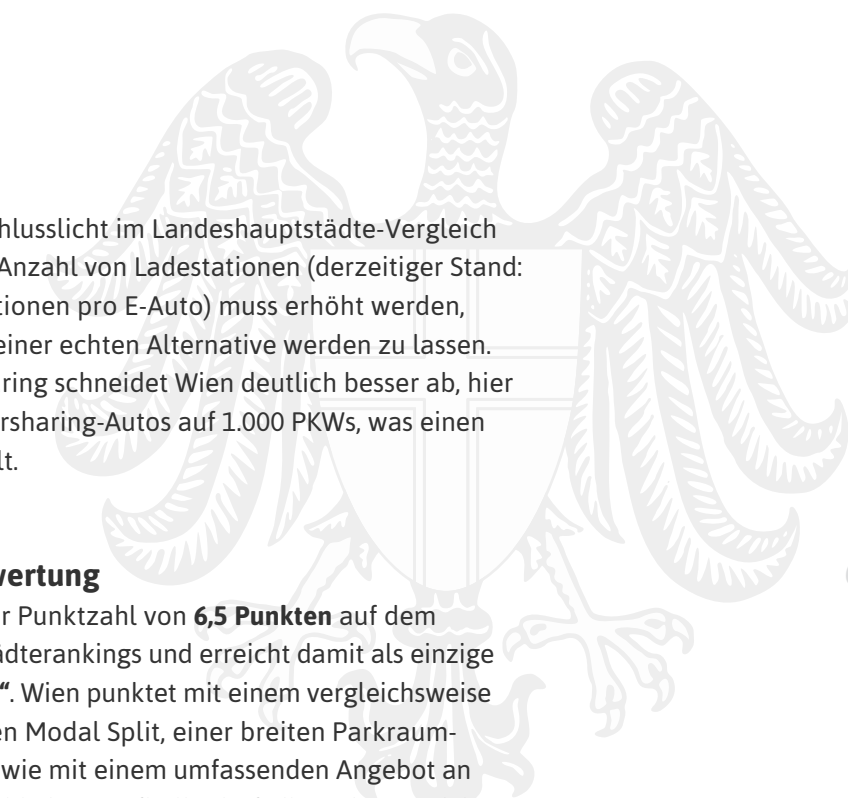
7. Alternative Autonutzung

Wien liegt mit einer Punktzahl von 6,75 Punkten auf dem ersten Platz in der Kategorie „Alternative Autonutzung“. Besonders im Bereich E-Mobilität besteht allerdings Aufholbedarf: Der Anteil an E-Autos ist mit ca. 5,4 Autos pro 1.000 konventionelle PKWs gering,

womit Wien das Schlusslicht im Landeshauptstädte-Vergleich darstellt. Auch die Anzahl von Ladestationen (derzeitiger Stand: 197 bzw. 0,051 Stationen pro E-Auto) muss erhöht werden, um E-Mobilität zu einer echten Alternative werden zu lassen. Im Bereich Car-Sharing schneidet Wien deutlich besser ab, hier kommen rund 2 Carsharing-Autos auf 1.000 PKWs, was einen guten Wert darstellt.

8. Gesamtwertung

Wien liegt mit einer Punktzahl von **6,5 Punkten** auf dem ersten Platz des Städterankings und erreicht damit als einzige Stadt die **Note „Gut“**. Wien punktet mit einem vergleichsweise umweltfreundlichen Modal Split, einer breiten Parkraumbewirtschaftung sowie mit einem umfassenden Angebot an Car-Sharing-Möglichkeiten. Aufholbedarf gibt es im Bereich der Luftqualität sowie im Ausbau von Tempo-30-Strecken, Radwegen und FußgängerInnenzonen.



POSITIVBEISPIELE

KULTUR-TOKEN

Die Stadt Wien entwickelt derzeit eine App, welche Bürgerinnen und Bürger für klimafreundliches Verhalten belohnt. NutzerInnen laden sich die unter dem Namen „Kultur-Token“ entwickelte App auf ihr Smartphone und können dann mittels Schrittzähler und Bewegungstracker ihre zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege erfassen. Auf diese Weise sammeln UserInnen „Token“, die dann in verschiedenen Kultureinrichtungen eingelöst werden können. Ein Token soll einer Einsparung von etwa 20 kg CO₂ entsprechen.

Mehr Infos unter [digitales.wien.gv.at](https://act.gp/31S7f4N):
<https://act.gp/31S7f4N> (abgerufen am 08.07.2020)

ÖSTERREICHS ERSTES E-MÜLLSAMMELFAHRZEUG

Seit 2019 ist Österreichs erstes E-Müllsammelfahrzeug in Betrieb. Getankt wird dieses mit umweltfreundlichem Strom, wodurch es keine Abgase und weniger Lärm gibt. Das Fahrzeug wird derzeit im Echtbetrieb getestet. Durch die verbaute Batterie mit 230 kWh hat das Müllauto Strom für den ganzen Tag. Die Technische Universität Wien begleitet das Projekt. Die hier gewonnenen Erkenntnisse sollen zur künftigen Umstellung des Fuhrparks auf klimafreundliche Fahrzeuge dienen.

Mehr Infos unter [wien.gv.at](https://act.gp/2CkgEXO):
<https://act.gp/2CkgEXO> (abgerufen am 08.07.2020)

WIENMOBIL-APP

Die WienMobil-App verknüpft die Angebote verschiedener Mobilitätsanbieter in einer App. NutzerInnen haben so die Möglichkeit, umweltfreundlich und schnell an Ihr Ziel zu gelangen indem öffentliche Verkehrsmittel, Citybikes, E-Scooter oder Car-Sharing miteinander kombiniert werden. Bei der Suche nach einer Route werden alle Verkehrsmittel berücksichtigt, eine Buchung verschiedener Fortbewegungsmittel über die App ist möglich und auch die Abrechnung für alle in Anspruch genommenen Leistungen erfolgt zentral und bequem über das Mobiltelefon.

Mehr Infos unter [wienerlinien.at](https://act.gp/2BRWLaX):
<https://act.gp/2BRWLaX> (abgerufen am 08.07.2020)

SEESTADT MOBILITÄTSKONZEPT

Die Seestadt Aspern ist ein junger und moderner Stadtteil im 22. Wiener Gemeindebezirk. Das Mobilitätskonzept der Seestadt sieht vor, dass 40 % der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß, weitere 40 % mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und nur 20 % der Alltagswege mit dem privaten PKW, Motorrad oder Motorroller zurückgelegt werden. Der öffentliche Raum soll vor allem FußgängerInnen und RadfahrerInnen zur Verfügung stehen,

das Parken und Halten von Autos soll hier allenfalls kurzfristig erfolgen. Durch den bezirkseigenen Fahrradverleih „Seestadtflotte“ besteht nicht einmal mehr die Notwendigkeit, ein eigenes Fahrrad zu besitzen. 56 E-Bikes und normale Fahrräder stehen hier für die SeestädterInnen zur Verfügung, sodass die Seestadt als gelungenes Musterbeispiel für die klimafreundliche Stadt von morgen dienen kann.

Mehr Infos unter [aspern-seestadt.at](https://act.gp/3iJx64E):
<https://act.gp/3iJx64E> (abgerufen am 08.07.2020)

VERKEHRSBERUHGTE INNENSTADT

Ab Herbst 2020 ist eine Verkehrsberuhigung der Wiener Innenstadt geplant. Nur mehr mit Ausnahmen soll der erste Bezirk und Stadtkern der Bundeshauptstadt befahren werden dürfen. Damit wird die Innenstadt attraktiver für FußgängerInnen, können Luftwerte verbessert werden, sowie Lärmpegel und CO₂-Emissionen gesenkt werden.

Mehr Infos unter [wien.gv.at](https://act.gp/2VX58bQ):
<https://act.gp/2VX58bQ> (abgerufen am 08.07.2020)



SALZBURG

4,5 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	5,5	5,25	3	5	4,5	6	3	4,5
PLATZ	4	6	6	5	3	4	6	5

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Salzburg liegt mit einer Punktzahl von 5,5 Punkten auf dem vierten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (44 %) ist maßgeblich für die Abzüge in der Bewertung. Positiv wirkt sich der hohe Anteil (20 %) an Wegen aus, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. In keiner der anderen Landeshauptstädte ist dieser Anteil so hoch. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege (20 %) bewegt sich im Vergleich zu den anderen Landeshauptstädten im mittleren Bereich, der des öffentlichen Verkehrs (15 %) sogar eher im unteren Bereich, womit auch hier noch großes Potential für Verbesserung liegt.

2. Luftqualität

Salzburg liegt mit einer Punktzahl von 5,25 Punkten auf dem sechsten Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Abzüge gibt es für die noch immer zu hohen Stickstoffdioxid-Werte: Zwar ist der Wert auf 40,2 µg/m³ zurückgegangen (Messstation Rudolfsplatz), er liegt damit aber noch immer oberhalb der europäischen und österreichischen Grenzwerte. Hier gibt es dringenden

Handlungsbedarf. Die absolute Feinstaubbelastung in Salzburg liegt zwar noch in einem guten Bereich, zuletzt hat sich jedoch die Anzahl der Tage, an denen die Feinstaub-Grenzwerte überschritten wurden, wieder erhöht, was zu Punktabzügen bei der Tendenz geführt hat.

3. Radverkehr

Salzburg belegt mit einer Punktzahl von 3 Punkten den sechsten Platz in der Kategorie „Radverkehr“. Zwar gibt es bereits viele RadfahrerInnen in Salzburg (20 %), die Infrastruktur ist aber noch ausbaufähig. Mit rund 33 % Radverkehrsnetz (gemessen am gesamten Straßennetz) liegt Salzburg im Mittelfeld. Bedauerlich ist, dass das Citybike-System seit Jahren nur im Testbetrieb mit einer einzigen Station läuft. Es ist ein wichtiger Baustein für einen höheren Fahrradanteil im Verkehr, da nur so die Möglichkeit einer spontanen Radnutzung eröffnet wird und eine Verbesserung der Kombination verschiedener Verkehrsmittel erreicht werden kann. Auch im Bereich der Sicherheit besteht Optimierungspotenzial.

4. Öffentlicher Verkehr

Salzburg und Klagenfurt teilen sich mit einer Punktzahl von 5 Punkten den fünften Platz in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“. Abstriche gibt es vor allem für die langen Intervalle im Nachtbetrieb (bis zu 120 min). Zusätzlich ist der Nachtbetrieb nur am Wochenende vorhanden. Auch bei der räumlichen Abdeckung des öffentlichen Verkehrs (27 Linien, 0,174 Linien pro 1000 EinwohnerInnen) gibt es Verbesserungsbedarf. Zudem ist der Preis des Jahrestickets (365 EUR) im Verhältnis zu anderen Landeshauptstädten vergleichsweise hoch. Es gilt aber positiv hervorzuheben, dass eine Preissenkung von 14 EUR (Ticketpreis Ranking 2017: 376 EUR) gegenüber der letzten Erhebung erfolgt ist.

5. Parkraumbewirtschaftung

Salzburg teilt sich mit Innsbruck mit einer Punktzahl von 4,5 Punkten den dritten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Noch immer deutlichen Verbesserungsbedarf gibt

es bei der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet ca. 18%) sowie bei der Höhe der Parkgebühr (2,10 EUR pro Stunde). Letztere ist im Vergleich zum Einzelticket für den öffentlichen Verkehr (2,90 EUR) unverhältnismäßig niedrig und setzt damit bei der Verkehrsmittelwahl falsche Anreize. Ein weiterer Aspekt zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung wäre zudem eine zeitliche Ausweitung der Kurzparkzonen.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche / FußgängerInnenfreundlichkeit

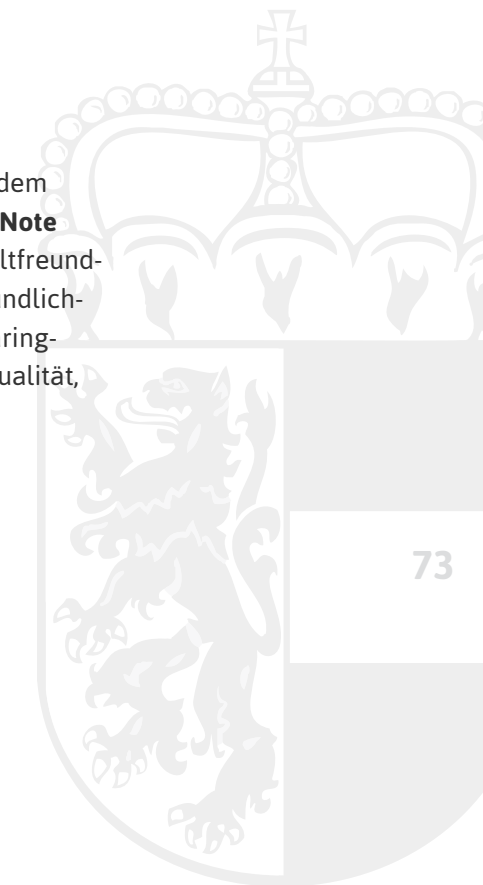
Salzburg teilt sich mit Graz mit einer Punktzahl von 6 Punkten den vierten Platz. Salzburg kann mit einer relativ hohen Fläche (91.000 m² bzw. 0,59 m² pro EinwohnerIn) an FußgängerInnenzonen punkten. Auch bei den Tempo-30-Zonen (68% des Straßennetzes) liegt Salzburg im Spitzenfeld. Bei der Sicherheit gibt es Verbesserungspotenzial: Die Zahl der Verunfallten liegt im Städtevergleich nur im Mittelfeld.

7. Alternative Autonutzung

Salzburg belegt mit 3 Punkten zusammen mit Bregenz und Linz den sechsten Platz in der Kategorie „Alternative Autonutzung“. Durch den Rückzug der Car-Sharing Anbieter Emil (Salzburg AG) und ZipCar bleibt nur mehr das Angebot der ÖBB mit Rail&Drive an zwei Standorten. Es gibt somit dringend Handlungsbedarf, besonders hinsichtlich der Anzahl an Autos (derzeitiger Stand: 0,15 Car-Sharing Autos pro 1000 PKWs). Diese muss stark erhöht werden, um Car-Sharing zu einer echten Alternative zum privaten PKW werden zu lassen. Der Anteil an E-Autos liegt mit ca. 8,5 Autos pro 1.000 konventioneller PKWs im oberen Bereich im Vergleich mit den anderen Landeshauptstädten. Trotzdem muss hier noch einiges getan werden, um E-Mobilität attraktiver zu machen. Verbesserungsbedarf gibt es auch in der Anzahl der Ladestationen (24 Ladestationen, 0,036 Stationen pro E-Auto).

8. Gesamtwertung

Salzburg liegt mit einer Punktzahl von **4,5 Punkten** auf dem fünften Platz des Städterankings und erreicht damit die **Note „Befriedigend“**. Punkten kann Salzburg mit einem umweltfreundlichen Modal Split und einer hohen FußgängerInnenfreundlichkeit. Verbesserungsbedarf gibt es vor allem bei den Sharing-Angeboten (sowohl Fahrrad als auch Auto), bei der Luftqualität, sowie bei der Parkraumbewirtschaftung.



POSITIVBEISPIELE

SALZBURG.MOBIL 2025

Die Stadt Salzburg hat sich auf ein Maßnahmenpaket geeinigt, um das Mobilitätsverhalten klimafreundlicher zu gestalten. Das Landesmobilitätskonzept sieht etwa vor, dass sich die Siedlungsentwicklung an der Möglichkeit öffentlicher Verkehrsanbindungen orientiert, dem Fuß- und Radverkehr bei der Raumplanung eine verstärkte Rolle einzuräumen oder dass Gemeinden im Rahmen der Fahrrad-Beratung konkrete Unterstützung beim Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur in Anspruch nehmen können.

Mehr Infos unter [salzburg.gv.at](https://act.gp/2VWIRuZ):

<https://act.gp/2VWIRuZ> (abgerufen am 08.07.2020)

RADBOXEN SALZBURG

Um das Fahrrad gesichert vor Wind, Wetter und Vandalismus oder Diebstahl zu verwahren stehen in Salzburg an verschiedenen Standorten insgesamt 465 Radboxen zur Verfügung. Die Radboxen werden teilweise von der Stadt Salzburg und teilweise von externen Anbietern betrieben. Insbesondere im Bereich von Haltestellen dienen Radboxen dazu, die Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr zu erleichtern.

Mehr Infos unter [stadt-salzburg.at](https://act.gp/2Cc1F2i):

<https://act.gp/2Cc1F2i> (abgerufen am 08.07.2020)



GRAZ

4,75 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	5,75	3,75	2,5	6,75	4,75	6	4,5	4,75
PLATZ	3	9	7	3	2	4	2	4

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Graz liegt mit einer Punktzahl von 5,75 Punkten auf dem dritten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist im Vergleich zum Ranking aus 2017 um 4 % gesunken, der Anteil des Radverkehrs hingegen von 15 % auf 19 % gestiegen. Dies stellt eine deutliche Verbesserung dar, wobei es hier noch immer Potential für den Ausbau der Infrastruktur für RadfahrerInnen und FußgängerInnen gibt. Der Anteil jener Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt werden beträgt nach wie vor 20 %, sodass es hier keine spürbare Verbesserung gegeben hat.

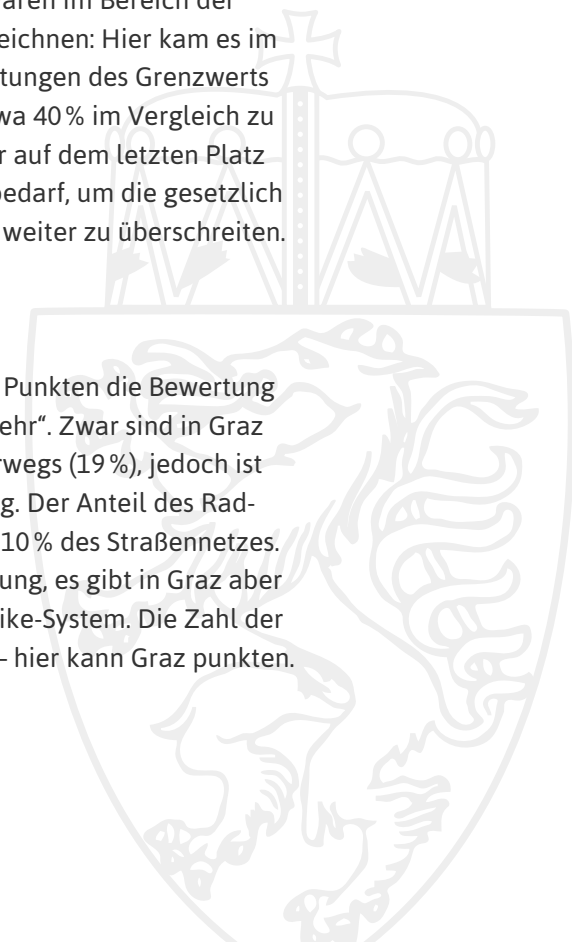
2. Luftqualität

Graz liegt mit 3,75 Punkten auf dem letzten Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Noch immer liegen die Stickstoffdioxidwerte mit $41,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ oberhalb des EU-weiten Grenzwerts zum Schutz menschlicher Gesundheit ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und damit auch weit oberhalb des in Österreich geltenden strengeren Grenzwerts

von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Leichte Verbesserungen waren im Bereich der Feinstaubverschmutzung (PM10) zu verzeichnen: Hier kam es im Beobachtungszeitraum zu 26 Überschreitungen des Grenzwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, was eine Reduktion um etwa 40 % im Vergleich zu 2015 darstellt. Da Graz aber nach wie vor auf dem letzten Platz liegt, besteht ein dringender Handlungsbedarf, um die gesetzlich festgelegten Grenzwerte zukünftig nicht weiter zu überschreiten.

3. Radverkehr

Graz erreicht mit einer Punktzahl von 2,5 Punkten die Bewertung „Befriedigend“ in der Kategorie „Radverkehr“. Zwar sind in Graz viele EinwohnerInnen mit dem Rad unterwegs (19 %), jedoch ist die Infrastruktur noch weiter ausbaufähig. Der Anteil des Radverkehrsnetzes beläuft sich auf nur rund 10 % des Straßennetzes. Leihräder stehen am Bahnhof zur Verfügung, es gibt in Graz aber leider noch kein flächendeckendes Citybike-System. Die Zahl der Fahrradunfälle liegt im unteren Bereich – hier kann Graz punkten.



4. Öffentlicher Verkehr

Graz liegt mit einer Punktzahl von 6,75 Punkten auf dem dritten Platz in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“. Abstriche gab es für die langen Intervalle im Nachtbetrieb (60 Minuten) sowie in der relativ schwachen räumlichen Abdeckung (68 Linien insgesamt, das heißt 0,207 pro 1000 EinwohnerInnen). Positiv auf die Bewertung wirken sich der geringe Preis der Jahreskarte (wenngleich sich diese auch seit der letzten Erhebung um 40 EUR auf 280 EUR verteuert hat), die kurzen Intervalle im Normalbetrieb (ab 4 Minuten) sowie die gute zeitliche Abdeckung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Betriebszeit schwankend je nach Linie von etwa 04:04 – 00:12 Uhr und am Wochenende bis nach 03:00 Uhr) aus.

5. Parkraumbewirtschaftung

Graz erreicht mit 4,75 Punkten den zweiten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es bei der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet ca. 13%). Die durchschnittliche Parkgebühr wurde seit der letzten Erhebung auf 2 EUR pro Stunde angehoben, das Einzelticket auf 2,50 EUR gesenkt, was grundsätzlich als positive Tendenz anzusehen ist. Trotzdem ist das Verhältnis zwischen den beiden Preisen noch immer nicht optimal.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche/ FußgängerInnenfreundlichkeit

Graz belegt mit einer Punktzahl von 6 Punkten zusammen mit Salzburg den vierten Platz in der Kategorie „Verkehrsberuhigte Bereiche“. Verbesserungsbedarf gibt es im Bereich der FußgängerInnenzonen: Mit 0,31 m² FußgängerInnenzone pro EinwohnerIn liegt Graz lediglich im Mittelfeld. Punkten kann Graz mit einem Tempo-30-Zonen-Anteil von 80% am Straßennetz – zusammen mit Eisenstadt der höchste Wert unter allen Landeshauptstädten. Im Bereich der Sicherheit gibt es noch Verbesserungspotenzial.

7. Alternative Autonutzung

Graz hat sich in den letzten Jahren stark gesteigert und ist von vormals Platz sieben auf den zweiten Platz in der Kategorie „Alternative Autonutzung“ mit 4,5 Punkten gestiegen. Graz weist im Vergleich zu anderen Landeshauptstädten eine hohe Anzahl an E-Autos auf, sowohl in totalen Zahlen (1388 E-Autos), als auch in Relation zum gesamten PKW-Bestand: So kommen 10 E-Autos auf 1.000 PKWs. Um E-Mobilität weiterhin attraktiver zu gestalten, sollte die Anzahl von Ladestationen (derzeitiger Stand: 61 Stationen, 0,044 Stationen pro Auto) erhöht werden.

Beim Car-Sharing-Angebot konnte eine Erhöhung auf 0,58 Car-Sharing-Fahrzeuge pro 1.000 PKWs erreicht werden. Es gilt, diese positiven Entwicklung als Ansporn für den weiteren Ausbau des Car-Sharing-Angebots zu sehen.

8. Gesamtwertung

Graz liegt mit einer Punktzahl von **4,75 Punkten** auf dem vierten Platz des Städterankings und erreicht die **Note „Befriedigend“**. Graz kann im Modal Split mit einem relativ guten RadfahrerInnen-Anteil, einer guten Parkraumbewirtschaftung sowie im Bereich der Alternativen Autonutzung punkten. Obwohl der RadfahrerInnen-Anteil hoch ist, gibt es Handlungsbedarf im Ausbau der RadfahrerInnen-Freundlichkeit, als auch Verbesserungspotenzial im Bereich der Luftgüte.



POSITIVBEISPIELE

INVESTITIONS-INITIATIVE

Das Land Steiermark und die Stadt Graz haben sich auf eine Radverkehrs-Offensive geeinigt. Rund 100 Millionen EUR sollen bis 2030 in Radverkehrsprojekte investiert werden. Dies entspricht einem internationalen Spitzenwert von etwa 33 EUR pro Person. Konkret geplant sind die Errichtung beziehungsweise der Ausbau von Radschnellrouten, Fahrrad-Garagen oder Beleuchtungsanlagen und Sicherheitseinrichtungen für das Radverkehrsnetz.

Mehr Infos unter [radlobby.at](https://act.gp/2O4PUgL):

<https://act.gp/2O4PUgL> (abgerufen am 08.07.2020)

AKTIONSPLAN 2022

Der Aktionsplan 2022 ist ein Maßnahmenkatalog, der Graz in eine klimafreundliche Zukunft führen soll. In Bezug auf Infrastruktur und Verkehr sind hier etwa die konkrete Reduzierung versiegelter Flächen, eine Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur sowie Verbesserungsmaßnahmen des öffentlichen Verkehrs geplant. Dabei sollen etwa Haltestellen klimagerecht gestaltet und der thermische Komfort in den Verkehrsmitteln verbessert werden.

Mehr Infos unter [umwelt.graz.at](https://act.gp/2Z6SQjm):

<https://act.gp/2Z6SQjm> (abgerufen am 08.07.2020)



LINZ

4,75 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	5	4,5	4	6,75	4,25	6,25	3	4,75
PLATZ	5	8	5	3	4	3	6	4

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Linz liegt mit einer Punktzahl von 5 Punkten auf dem fünften Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (49 %) ist maßgeblich für die Abzüge in der Bewertung. Der Anteil an Wegen, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln (21 %) und zu Fuß (22 %) zurückgelegt wird, bewegt sich im Vergleich zu den anderen Landeshauptstädten im mittleren Bereich und ist deutlich ausbaufähig. Verbesserungsbedarf gibt es auch im Bereich des Radverkehrs, wo der Wegeanteil lediglich 7 % beträgt (vgl. Salzburg und Bregenz mit 20 % bzw. 19 %).

2. Luftqualität

Linz liegt in Bezug auf die Luftqualität mit 4,5 Punkten auf dem achten und damit vorletzten Platz. Besonders bedenklich sind die hohen Stickstoffdioxid-Werte: Der Jahresmittelwert liegt mit $43,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Station Römerberg) noch immer oberhalb des EU-weiten Grenzwerts zum Schutz menschlicher Gesundheit ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Hier gibt es dringenden Handlungsbedarf, zumal Linz sich hier lediglich um 10 Prozent im Vergleich zum Ranking aus 2017 verbessern konnte. Die Feinstaubbelastung ist im Vergleich dazu geringer (20 Überschreitungen im Jahr 2018), liegt damit allerdings nur knapp unterhalb des österreichischen Grenzwertes (25 Überschreitungen pro Jahr).

3. Radverkehr

Linz belegt mit einer Punktzahl von 4 Punkten den fünften Platz in der Kategorie „Radverkehr“. Obwohl das Radverkehrsnetz seit der letzten Erhebung umfassend erweitert wurde, macht es nur rund ein Fünftel des gesamten Straßennetzes aus. Erfreulich ist, dass in Linz für das Jahr 2020 die Einführung eines umfangreichen Citybike-Systems mit 40 Stationen und insgesamt 200 Rädern geplant ist. Diese Zahlen sind im Ranking bereits berücksichtigt, da der Abschluss dieses Projekts schon für dieses Jahr geplant ist. Im Bereich der Fahrradsicherheit liegt Linz im Mittelfeld. Ein quantitativer und qualitativer Ausbau der Infrastruktur kann helfen, um die Stadt fahrradfreundlicher zu gestalten.

4. Öffentlicher Verkehr

Linz konnte in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“ 6,75 Punkte erreichen und belegt damit den dritten Platz zusammen mit Graz. Abstriche gibt es insbesondere für die geringe räumliche Abdeckung (34 Linien, 0,164 Linien pro 1000 EinwohnerInnen), aber auch für die langen Intervalle im Nachtbetrieb (30 Minuten). Der geringe Preis der Jahreskarte (285 EUR), die kurzen Intervalle im Normalbetrieb (ab 5 Minuten) sowie die gute zeitliche Abdeckung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirkten sich positiv auf die Bewertung aus.

5. Parkraumbewirtschaftung

Linz liegt mit einer Punktzahl von 4,25 Punkten auf dem vierten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es bei der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet nur rund 4%), sowie bei der durchschnittlichen Parkgebühr (2 EUR pro Stunde). Letztere ist im Vergleich zum Einzelticket für den öffentlichen Verkehr (2,40 EUR pro Stunde) niedrig und setzt damit bei der Verkehrsmittelwahl falsche Anreize, wobei diese Problematik nicht nur Linz sondern auch die meisten anderen Landeshauptstädte betrifft. Ein weiterer Aspekt zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung wäre eine zeitliche Ausweitung der Kurzparkzonen.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche / FußgängerInnenfreundlichkeit

Linz liegt mit einer Punktzahl von 6,25 Punkten auf dem dritten Platz in der Kategorie „Verkehrsberuhigte Bereiche“. Mit 0,91 m² FußgängerInnenzone pro EinwohnerInnen weist Linz die beste Platzierung auf und liegt mit rund 430 km Tempo-30-Strecken sowie bei der Sicherheit im Mittelfeld beim Vergleich mit anderen Landeshauptstädten.

7. Alternative Autonutzung

Linz liegt mit einer Punktzahl von 3 Punkten zusammen mit Bregenz und Salzburg auf dem sechsten Platz in der Kategorie „Alternative Autonutzung“. Erfreulich ist, dass sich mit TIM ein neuer Car-Sharing-Anbieter in Linz angesiedelt hat. Es gibt jedoch noch deutlichen Verbesserungsbedarf: Die Anzahl von Car-Sharing-Fahrzeugen (0,19 Autos pro 1000 PKWs) muss stark erhöht werden, um Car-Sharing zu einer echten Alternative zum privaten PKW werden zu lassen. Auch in dem Bereich E-Mobilität gibt es Verbesserungsbedarf. Mit einem Anteil von ca. 5,54 E-Autos pro 1.000 konventioneller PKWs belegt Linz zusammen mit Wien die letzten Plätze.

8. Gesamtwertung

Linz liegt mit einer Punktzahl von **4,75 Punkten** auf dem vierten Platz des Städterankings und erreicht damit die **Note „Befriedigend“**. Vor allem der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs und die geringe Luftqualität wirken sich auf die Bewertung negativ aus. Punkten kann Linz beim öffentlichen Verkehr sowie bei der Parkraumbewirtschaftung, wobei es auch in diesen Bereichen kritische Punkte gibt. Die FußgängerInnenfreundlichkeit kann hingegen positiv hervorgehoben werden.

POSITIVBEISPIELE

FÖRDERUNGS-INITIATIVE

In Linz unterstützt die Stadt Betriebe und Organisationen bei der Anschaffung von Dienstfahrrädern. 30% der Kosten werden übernommen. Auch E-Lastenfahrrad-Anhänger werden mit bis zu 1.000 EUR gefördert. Daneben kann eine finanzielle Unterstützung für die Anschaffung von E-Autos, Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern beantragt werden. Der Förderbilanz 2018 zufolge, wurden bereits 219 Anschaffungen im Bereich klimafreundlicher Mobilität gefördert.

Mehr Infos unter [linz.at](https://act.gp/2ADnc3p):

<https://act.gp/2ADnc3p> (abgerufen am 08.07.2020)

BETRIEBLICHE UMWELTOFFENSIVE

Die Stadt Linz unterstützt Betriebe bei der Bewertung und Verbesserung ihres Umweltverhaltens. Im Rahmen dieses Angebots werden in einem ersten Schritt Informationen über betriebliches Mobilitätsmanagement vermittelt, das Mobilitätsverhalten der MitarbeiterInnen erfasst und sodann Verbesserungsmöglichkeiten geprüft. Dabei werden mögliche Förderungen berücksichtigt und zwischen Stadt und Betrieb vermittelt.

Mehr Infos unter [linz.at](https://act.gp/31UCZGh):

<https://act.gp/31UCZGh> (abgerufen am 08.07.2020)

INNSBRUCK

5,5 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	7	8,25	4,25	7,25	4,75	4	3,5	5,5
PLATZ	1	5	4	2	2	8	4	2

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Innsbruck teilt sich mit einer Punktzahl von 7 Punkten gemeinsam mit Wien den ersten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Besonders der hohe Anteil der Wege, die zu Fuß (31 %) und mit dem Fahrrad (17 %) zurückgelegt werden ist maßgeblich für die gute Bewertung. Verbesserungsbedarf gibt es im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel, wo der Wegeanteil nur 22 % beträgt (vgl. Wien 38 %). Hervorzuheben ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit lediglich 28 %, was den niedrigsten Wert unter allen Landeshauptstädten darstellt.

2. Luftqualität

Innsbruck liegt mit einer Punktzahl von 8,25 Punkten auf dem fünften Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Abzüge gibt es für die hohen Stickstoffdioxid-Werte: Der Jahresmittelwert liegt mit 34,2 µg/m³ (Station Zentrum) über dem österreichweiten Grenzwert zum Schutz menschlicher Gesundheit. Hier gibt es noch immer dringenden Handlungsbedarf. Positiv hervorzuheben ist, dass zumindest der EU-weite Grenzwert mittlerweile unterschritten wurde. Die Feinstaubbelastung konnte mit drei Überschreitungen des Grenzwerts pro Jahr deutlich gesenkt werden (Ranking 2017 waren es noch 18 Überschreitungen) und liegt unterhalb der gesetzlich festgelegten Grenze.

3. Radverkehr

Innsbruck liegt mit einer Punktzahl von 4,25 Punkten auf dem vierten Platz in der Kategorie „Radverkehr“. Gemeinsam mit Graz (10 %) ist das Innsbrucker Radverkehrsnetz mit einem Anteil von nur rund 11 % am gesamten Straßennetz relativ schwach ausgebaut, sodass es hier akuten Handlungsbedarf gibt. Hingegen kann Innsbruck mit einem dichten Citybike-Netz punkten. Mit 2,74 Rädern pro 1.000 EinwohnerInnen weist Innsbruck den höchsten Wert im Vergleich mit anderen Landeshauptstädten auf. Die Fahrrad-Sicherheit – wohl auch bedingt durch die wenig geeignete Infrastruktur – muss ebenfalls verbessert werden.

4. Öffentlicher Verkehr

Innsbruck liegt mit einer Punktzahl von 7,25 Punkten auf dem zweiten Platz in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“. Positiv wirken hier die kurzen Intervalle im Tagesbetrieb. Verbesserungsbedarf gibt es jedoch bei der Länge der Intervalle im Nachtbetrieb (30–60 Minuten). Zusätzlich ist das Jahresticket mit einem Preis von 370 EUR im Vergleich zu allen anderen Landeshauptstädten am teuersten.

5. Parkraumbewirtschaftung

Innsbruck belegt mit einer Punktzahl von 4,75 Punkten zusammen mit Graz den zweiten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Einen deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es bei der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet ca. 18%). Erfreulich ist, dass der Preis für eine Stunde Parken auf 2 EUR erhöht wurde, wenngleich auch ein Einzelticket für die öffentlichen Verkehrsmittel mit 3,10 EUR (inkl. Aufschlag von 0,60 EUR für den Kauf im Fahrzeug) den höchsten Wert österreichweit darstellt und somit Parken noch unverhältnismäßig günstig bleibt. Ein weiterer Aspekt zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung wäre eine zeitliche Ausweitung der Kurzparkzonen.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche / FußgängerInnenfreundlichkeit

Innsbruck liegt mit einer Punktzahl von 4 Punkten auf dem letzten Platz in der Kategorie „FußgängerInnenfreundlichkeit“. Obwohl Innsbruck die meisten FußgängerInnen gemessen im Landesstädtevergleich (31 %) hat, lässt sich die Infrastruktur

durchaus noch freundlicher gestalten. Innsbruck weist nur 0,16 m² FußgängerInnenzone pro EinwohnerIn auf. Zusätzlich sind nur 26 % des Straßennetzes Tempo-30-Zonen. Die Zahl der Verunfallten (122 Unfälle mit Fußgängern) wirkt sich positiv auf die Bewertung aus, da Innsbruck hier einen der niedrigsten Werte aufweist (lediglich Wien und Bregenz weisen niedrigere Werte auf).

7. Alternative Autonutzung

Innsbruck liegt mit 3,5 Punkten zusammen mit Klagenfurt auf Platz 4 in der Kategorie „Alternative Autonutzung“. Mit FloMobil hat sich in Innsbruck ein neuer Car-Sharing-Anbieter angesiedelt, es gibt aber trotzdem noch Handlungsbedarf: Mit 0,28 Car-Sharing-Fahrzeugen auf 1.000 PKWs liegt Innsbruck im Städtevergleich nur im Mittelfeld. Dafür schneidet Innsbruck bei der E-Mobilität besser ab. Mit 9,27 E-Autos pro 1.000 PKWs liegt Innsbruck im Spitzenfeld. Handlungsbedarf gibt es vor allem bei der Dichte der Ladestationen, die mit 0,039 Stationen pro Auto sehr gering ist.

8. Gesamtwertung

Innsbruck liegt mit einer Punktzahl von **5,5 Punkten** auf dem zweiten Platz im Städteranking und erreicht damit die **Note „Befriedigend“**. Ein Blick in die einzelnen Kategorien zeigt, dass es besonders bei der Luftqualität, bei der FußgängerInnenfreundlichkeit sowie im Bereich der Parkraumbewirtschaftung deutlichen Handlungsbedarf gibt. Punkten kann Innsbruck mit einem umweltfreundlichen Modal Split und einem guten öffentlichen Verkehrssystem. Auch das gut ausgebaute Citybike-System trägt zur guten Platzierung bei.



POSITIVBEISPIELE

FAHRRADKURSE FÜR FRAUEN MIT MIGRATIONS- HINTERGRUND / E-BIKE-KURSE

In einigen Ländern der Welt ist das Radfahren für Frauen noch relativ unüblich. Aus diesem Grund werden in Innsbruck Fahrradkurse angeboten, die insbesondere Frauen mit Migrationshintergrund mögliche Unsicherheiten und Ängste im Zusammenhang mit dem Radverkehr nehmen sollen. Für SeniorInnen besteht die Möglichkeit, sich in Schnupperkursen mit dem Umgang und der Nutzung von E-Bikes vertraut zu machen.

Mehr Infos unter [tirolklimabuendnis.at](https://act.gp/2ZN1tia):

<https://act.gp/2ZN1tia> (abgerufen am 08.07.2020)

NIGHTLINER ZWISCHEN KUFSTEIN UND INNSBRUCK

Seit Ende 2016 gibt es eine Zug-Nachtverbindung zwischen Kufstein und Innsbruck. Zuvor verkehrte auf der gleichen Strecke ein Bus, der allerdings die steigende Nachfrage nicht mehr abdecken konnte. Anrufsammeltaxis sollen die Verbindungen zu den Gemeinden, die nicht direkt an der S-Bahnlinie liegen, sicherstellen.

Mehr Infos unter [vcoe.at](https://act.gp/3iL4450) und [vwt.at](https://act.gp/31UDJex):

<https://act.gp/3iL4450> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/31UDJex> (abgerufen am 08.07.2020)

KOSTENLOSER LASTENRADVERLEIH

Der kostenlose Lastenrad Verleih von der Lastenrad Kooperation Innsbruck ermöglicht klimafreundliche Transporte und Großeinkäufe ohne Auto. Hierfür stehen zwei Lastenräder zur Verfügung, die per Online-Reservierung allen InteressentInnen an verschiedenen Standorten zur Verfügung stehen.

Mehr Infos unter [lastenrad-innsbruck.at](https://act.gp/31TUaHY):

<https://act.gp/31TUaHY> (abgerufen am 08.07.2020)



KLAGENFURT

5 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	3,5	8,75	6	5,75	3,25	5	3,5	5
PLATZ	7	4	2	4	7	6	4	3

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Klagenfurt liegt mit einer Punktzahl von 3,5 Punkten auf dem siebten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Abzüge gibt es vor allem für den sehr hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (66 %), nur in Eisenstadt ist der Anteil mit 70 % noch höher. Verbesserungsbedarf gibt es daher im Bereich des öffentlichen Verkehrs, der lediglich 6 % der Wege ausmacht (vgl. Wien 38 %, Innsbruck 22 %) sowie beim Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege (11 %). Hier gibt es klaren Handlungsbedarf. Positiv wirkt sich lediglich der relativ hohe Anteil von 17 % der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege aus. Verbesserungspotenzial liegt hier daher klar im Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel sowie einer Anpassung der Infrastruktur, um diese für FußgängerInnen attraktiver zu gestalten.

2. Luftqualität

Klagenfurt liegt mit einer Punktzahl von 8,75 Punkten auf dem vierten Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Positiv hervorzuheben ist, dass der Jahresmittelwert mit $28,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Station Völkermarkter Str.) unter dem EU-weiten Grenzwert zum Schutz menschlicher Gesundheit ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) sowie dem im österreichischen Immissionschutzgesetz festgelegten Grenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt. Auch die Feinstaubbelastung

liegt innerhalb der gesetzlichen Normen, sodass Klagenfurt zurecht zu den führenden Landeshauptstädten im Bereich der Luftqualität zählt.

3. Radverkehr

Klagenfurt liegt mit einer Punktzahl von 6 Punkten auf dem zweiten Platz in der Kategorie „Radverkehr“. Mit rund 30 % Radverkehrsnetz am gesamten Straßennetz befindet sich Klagenfurt im Mittelfeld. Punkten kann die Stadt im Bereich Citybikes: Mit 2,18 Räder pro 1.000 EinwohnerInnen weist Klagenfurt einen der höchsten Werte auf. Die Anzahl der Verunfallten liegt im unteren Bereich und wirkt sich daher ebenfalls positiv auf das Ranking aus.

4. Öffentlicher Verkehr

Klagenfurt liegt mit einer Punktzahl von 5,75 Punkten auf Platz 4, zusammen mit Bregenz. Verbesserungsbedarf gibt es bei der Länge der Intervalle im Normalbetrieb (25–60 Minuten) und im Nachtbetrieb (45 Minuten). Positiv hervorzuheben ist, dass der Preis für ein Jahresticket seit dem letzten Ranking deutlich reduziert wurde. Statt 440 EUR zahlt man, wie auch in vielen anderen Landeshauptstädten, nur mehr 365 EUR für ein Jahresticket.

5. Parkraumbewirtschaftung

Klagenfurt belegt mit einer Punktzahl von 3,25 Punkten den siebten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es bei der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet ca. 2%), sowie bei der durchschnittlichen Parkgebühr (1 EUR pro Stunde). Letzteres ist im Vergleich zum Einzelticket (2,20 EUR) für den öffentlichen Verkehr unverhältnismäßig niedrig und setzt damit bei der Verkehrsmittelwahl falsche Anreize. Ein weiterer Aspekt zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung wäre auch hier eine zeitliche Ausweitung der Kurzparkzonen.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche/ FußgängerInnenfreundlichkeit

Klagenfurt kann mit 5 Punkten nur den sechsten Platz in der Kategorie FußgängerInnenfreundlichkeit erreichen. Die Fläche der FußgängerInnenzone ist mit 0,18 m² pro EinwohnerIn im Vergleich gering, auch bei den Tempo-30-Zonen gibt es mit aktuell 57% vom gesamten Straßennetz noch Verbesserungsbedarf. Bei der Sicherheit der FußgängerInnen landet Klagenfurt auf dem letzten Platz.

7. Alternative Autonutzung

Klagenfurt liegt mit 3,5 Punkten zusammen mit Innsbruck in der Kategorie „Alternative Autonutzung“ auf dem vierten Platz. Besonders im Bereich Car-Sharing gibt es Handlungsbedarf. Mit 0,15 Car-Sharing-Fahrzeugen pro 1.000 PKWs ist das Angebot sehr gering. Auch im Bereich der E-Mobilität kann Klagenfurt mit nur 6,55 E-Autos pro 1.000 PKWs nicht punkten. Erfreulich ist jedoch der mit 0,164 Stationen pro Auto hohe Anteil an Lade-stationen – hierbei handelt es sich um den höchsten Wert im Landesstädteranking.

8. Gesamtwertung

Klagenfurt erzielt mit **5 Punkten** den dritten Platz im Städte-ranking und erreicht damit die **Note „Befriedigend“**. Vor allem der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split und die geringe FußgängerInnenfreundlichkeit wirken sich negativ aus. Punkten kann Klagenfurt mit einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sowie insgesamt akzeptablen Werten bei alternativen Fortbewegungsmitteln.

POSITIVBEISPIELE

HI MOBIL KLAGENFURT

Im östlich von Klagenfurt gelegenen Harbach wird ein multi-modaler Mobilitätsknoten errichtet, der Anreize schafft, auf den eigenen PKW zu verzichten. Hierfür werden Anbindungen an den öffentlichen Verkehr kombiniert mit Sharing-Angeboten für Fahrräder, E-Carsharing, E-Transportfahrräder oder etwa Paketabholstationen. Der Mobilitätsknoten hi MOBIL soll im September 2021 fertiggestellt werden und in weiterer Folge als Vorbild für umliegende Wohngebiete dienen.

Mehr Infos unter [klagenfurt.at](https://act.gp/2O4R383):

<https://act.gp/2O4R383> (abgerufen am 08.07.2020)

MASTERPLAN RADFAHREN

Klagenfurt hat sich das Ziel gesetzt, den Anteil der Rad-fahrerInnen zu verdoppeln und daher den „Masterplan Radfahren“ ins Leben gerufen. In diesem Rahmen soll die Infrastruktur für RadfahrerInnen schrittweise wesentlich verbessert werden. Hierfür stehen jährlich 500.000 Euro zur Verfügung. Erste Maßnahmen wie etwa die Verbesserung der Bodenmarkierungen für RadfahrerInnen, die Einrichtung neuer Radstreifen und Fahrradboxen wurden bereits umgesetzt. Mit Ende 2023 soll der Masterplan vollständig abgeschlossen sein.

Mehr Infos unter [klagenfurt.at](https://act.gp/2ZMxbvX) und [meinbezirk.at](https://act.gp/2AEaMIC):

<https://act.gp/2ZMxbvX> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/2AEaMIC> (abgerufen am 08.07.2020)

ST. PÖLTEN

4,5 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	4,5	9,5	5,25	2,5	3	4,25	3,25	4,5
PLATZ	6	2	3	6	8	7	5	5

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

St. Pölten liegt mit einer Punktzahl von 4,5 Punkten auf dem sechsten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (56 %) ist maßgeblich für die Abzüge in der Bewertung. Der Anteil jener Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln (17 %) und zu Fuß (16 %) zurückgelegt werden bewegt sich im Vergleich zu den anderen Landeshauptstädten im mittleren Bereich. Der Anteil des Radverkehrs ist mit 11 % relativ gering. Alle drei Bereiche sind ausbaufähig, wobei in einem ersten Schritt Maßnahmen zur Umverteilung weg vom privaten PKW hin zum Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu ergreifen sind.

2. Luftqualität

St. Pölten landet mit einer Punktzahl von 9,5 Punkten auf dem zweiten Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Im Vergleich zum Ranking aus 2017 ist insbesondere die Reduzierung der Stickstoffdioxid-Werte hervorzuheben. Mit 29,4 µg/m³ (Messstation Europaplatz) unterschreitet St. Pölten den im österreichischen Immissionsschutzgesetz festgelegten Grenzwert. Die Feinstaubbelastung ist nach wie vor gering, was ebenfalls zum positiven Gesamtergebnis beiträgt.

3. Radverkehr

St. Pölten liegt mit einer Punktzahl von 5,25 auf dem dritten Platz in der Kategorie „Radverkehr“. Das Radverkehrsnetz beläuft sich auf rund 25 % des Straßennetzes, es besteht aber auch hier noch Potential zur qualitativen und quantitativen Verbesserung der Infrastruktur für RadfahrerInnen. Mit 1,78 Citybikes pro 1.000 EinwohnerInnen befindet sich St. Pölten im Spitzenfeld, die Zahl der verunfallten RadfahrerInnen bewegt sich im mittleren Bereich.

4. Öffentlicher Verkehr

St. Pölten liegt mit einer Punktzahl von 2,5 Punkten auf dem sechsten und vorletzten Platz in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“. Abstriche gibt es für die langen Intervalle im Normalbetrieb (30–60 min). Auch bei der Anzahl der Linien sowie der zeitlichen Abdeckung (Betriebszeit), den Intervallen im Nachtbetrieb und beim Preis des Jahrestickets (365 EUR) gibt es Verbesserungsbedarf. Dieses Ergebnis spiegelt sich auch im Modal Split wieder (Anteil öffentlicher Verkehrsmittel nur 17 %). Es zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr besser an die Anforderungen der Fahrgäste angepasst werden muss, um Verbesserungen erzielen zu können. Positiv hervorzuheben ist, dass seit der letzten Erhebung ein Busbetrieb am Sonntag eingeführt wurde.

5. Parkraumbewirtschaftung

St. Pölten liegt mit einer Punktzahl von 3 Punkten auf dem achten und letzten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es in der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet ca. 0,5 %), sowie der durchschnittlichen Parkgebühr (1 EUR pro Stunde). Letztere ist im Vergleich zum Einzelticket (1,80 EUR) für den öffentlichen Verkehr unverhältnismäßig niedrig und setzt damit bei der Verkehrsmittelwahl falsche Anreize. Ein weiterer Aspekt zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung wäre eine zeitliche Ausweitung der Kurzparkzonen.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche/ FußgängerInnenfreundlichkeit

St. Pölten liegt mit einer Punktzahl von 4,25 Punkten auf dem siebten Platz in der Kategorie „FußgängerInnenfreundlichkeit“. Verbesserungspotenzial gibt es bei der Flächengröße der FußgängerInnenzone: Nur 0,39 m² der Stadtfläche pro EinwohnerIn sind den FußgängerInnen gewidmet. Zu den Tempo-30-Zonen gibt es keine aktuellen Zahlen. Sollten diese aber nicht massiv

in den letzten Jahren ausgebaut worden sein, bewegt sich St. Pölten in dieser Kategorie ebenfalls auf den hinteren Plätzen im Landeshauptstädtevergleich. Punkten kann St. Pölten hingegen im Bereich der Sicherheit: Mit nur 0,34 Verunfallten pro EinwohnerInnen liegt die Stadt im Mittelfeld.

7. Alternative Autonutzung

St. Pölten belegt mit 3,25 Punkten den fünften Platz in der Kategorie „Alternative Autonutzung“. Besonders im Bereich Car-Sharing gibt es Handlungsbedarf: Abseits des ÖBB Rail&Drive Angebots gibt es seit dem Rückzug von ZipCar im Jahr 2017 keinen weiteren Car-Sharing Anbieter mehr im Raum St. Pölten. Entsprechend hat sich der Anteil von Car-Sharing Autos pro 1.000 konventioneller PKWs auf 0,22 verringert. Um Car-Sharing zu einer echten Alternative zum privaten PKW werden zu lassen, muss das Netz an Verleihstationen erhöht werden. Auch im Bereich E-Mobilität gibt es Verbesserungsbedarf. Mit einem Anteil an E-Autos von ca. 8,5 Autos pro 1.000 konventionellen PKWs liegt St. Pölten im Städtevergleich lediglich im Mittelfeld.

8. Gesamtwertung

St. Pölten liegt mit einer Punktzahl von **4,5 Punkten** auf dem fünften Platz des Städterankings und erreicht damit die **Note „Befriedigend“**. Ein Blick in die einzelnen Kategorien zeigt, dass es in fast allen Bereich deutlichen Handlungsbedarf gibt. Punkten kann St. Pölten mit einer guten Luftqualität und einem relativ attraktiven Radnetz. Deutlichen Handlungsbedarf gibt es im Bereich der Parkraumbewirtschaftung, der FußgängerInnenfreundlichkeit sowie im öffentlichen Verkehr. Auch die Senkung des motorisierten Individualverkehrs ist hier anzuraten, um eine moderne und klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen.

POSITIVBEISPIEL

RADPARADE ST. PÖLTEN

Bewusstseinsbildung spielt für den Umstieg auf nachhaltige Mobilität eine wesentliche Rolle. Regelmäßig werden in St. Pölten daher Fahrrad-Paraden abgehalten. Die TeilnehmerInnen fahren hierbei in klimafreundlichem Tempo quer durch St. Pölten und machen auf die positiven Effekte des Radfahrens auf Gesundheit und Umwelt aufmerksam.

Mehr Infos unter [radlobby.org](https://act.gp/3eaiVMr):

<https://act.gp/3eaiVMr> (abgerufen am 08.07.2020)

BREGENZ

5,5 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraum-bewirtschaftung	FußgängerInnen-freundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCH-SCHNITT
PUNKTE	6,25	10	3	5,75	3,75	6,75	3	5,5
PLATZ	2	1	6	4	6	2	6	2

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Bregenz liegt mit einer Punktzahl von 6,25 Punkten auf dem zweiten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Der relativ hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (37%) ist maßgeblich für die Abzüge in der Bewertung. Positiv hervorzuheben ist, dass der Anteil um 3% gegenüber der letzten Erhebung gesunken ist. Ein hoher Anteil der Wege wird mit dem Rad (19%) zurückgelegt. Auch der Anteil, der zu Fuß zurückgelegten Wege (30%) ist im Vergleich zu den anderen Landeshauptstädten relativ hoch. Verbesserungsbedarf gibt es beim öffentlichen Verkehr, der lediglich 14% der Wege ausmacht.

2. Luftqualität

Bregenz liegt mit einer Punktzahl von 10 Punkten auf dem ersten Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Zurecht: Der Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Werte liegt mit $28,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowohl unter dem EU-weiten Grenzwert zum Schutz menschlicher Gesundheit ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$), als auch unter dem durch das österreichische Immissionsschutzgesetz festgelegten Grenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zugleich gab es nur eine einzige Überschreitung der Feinstaub-Grenzwerte.

Somit weist Bregenz sowohl im Stickstoffdioxid-, als auch im Feinstaub-Bereich die besten Werte im Vergleich mit den anderen Landeshauptstädten auf. Zu beachten ist hier, dass die Luftqualitäts-Werte nicht aus Bregenz selbst stammen, da sich dort keine Luftgütemessstelle befindet. Stattdessen wurden die Daten von Dornbirn herangezogen, die laut Umweltbundesamt für Bregenz repräsentativ sein dürften.

3. Radverkehr

Bregenz liegt mit einer Punktzahl von 3 Punkten auf dem sechsten Platz in der Kategorie „Radverkehr“. Zwar ist der Anteil der Bregenzer, die regelmäßig radfahren mit 19% gemessen am Modal Split hoch und auch die Infrastruktur mit 46% Radverkehrsnetz gemessen am gesamten Straßennetz gut, doch fehlt ein City-Bike-System gänzlich. Dieses gilt als wichtiger Baustein für einen höheren Fahrradanteil im Verkehr, da Citybikes die Möglichkeit für spontane Radnutzung eröffnen und den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtern. Zusätzlich gibt es Optimierungsbedarf im Bereich der Sicherheit.

4. Öffentlicher Verkehr

Bregenz liegt zusammen mit Klagenfurt mit einer Punktzahl von 5,75 Punkten auf dem vierten Platz in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“. Positiv wirken sich der geringe Preis des Jahrestickets (174 EUR), als auch die gute räumliche Abdeckung (20 Linien, 0,671 pro 1000 EinwohnerInnen) auf das Ergebnis im Ranking aus. Abzüge gab es für die Längen der Intervalle im Normalbetrieb (30 Minuten) sowie im Nachtbetrieb (60 Minuten).

5. Parkraumbewirtschaftung

Bregenz erreicht mit 3,75 Punkten den sechsten Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Einen deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es bei der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet ca. 7%) sowie bei der Höhe der durchschnittlichen Parkgebühr (1,10 EUR pro Stunde). Letztere ist im Vergleich zum Einzelticket für den öffentlichen Verkehr (1,60 EUR) unverhältnismäßig niedrig und setzt damit bei der Verkehrsmittelwahl falsche Anreize. Ein weiterer Aspekt zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung wäre eine zeitliche Ausweitung der Kurzparkzonen.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche/ FußgängerInnenfreundlichkeit

Bregenz belegt mit der Punktzahl von 6,75 Punkten den zweiten Platz in der Kategorie „FußgängerInnenfreundlichkeit“. Positiv wirkt sich der hohe Anteil von Tempo-30-Zonen am Straßennetz (73%) auf die Bewertung aus. Die FußgängerInnenzone ist im Verhältnis zur EinwohnerInnenzahl eine der größten (23.360 m², 0,78 m² pro EinwohnerIn). Trotz der guten Startposition kam es seit der letzten Erhebung zu keinen weiteren Verbesserungen in diesem Bereich. Nur im Bereich der Sicherheit ist ein leichter Rückgang der Verunfallten zu erkennen.

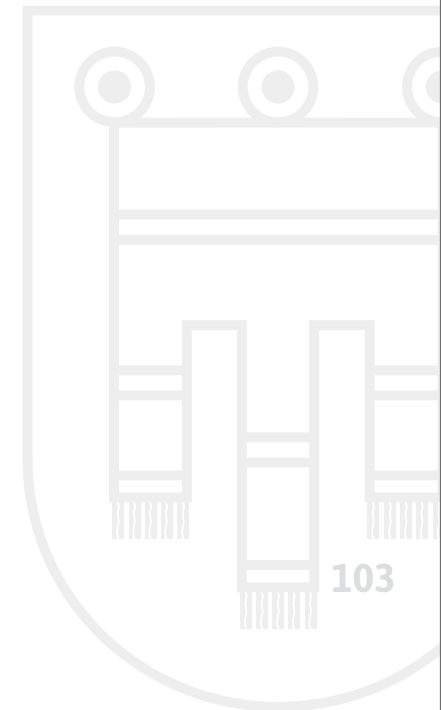
7. Alternative Autonutzung

Bregenz liegt mit 3 Punkten auf Platz 6 in der Kategorie „Alternative Autonutzung“. Besonders im Bereich Car-Sharing gibt es viel Handlungsbedarf. Zwar gibt es neben der ÖBB Rail&Drive auch den neuen Car-Sharing Anbieter Caruso, der Anteil an Car-Sharing-Fahrzeugen pro 1.000 PKWs bleibt mit 0,12 jedoch der schlechteste im Vergleich der Landeshauptstädte. Das Gegenteil gilt für den Anteil an E-Autos. Hier erzielt Bregenz

mit 11,14 E-Autos pro 1.000 PKWs den höchsten Wert im Ranking. Klaren Verbesserungsbedarf gibt es allerdings bei der Anzahl der Ladestation: So gibt es nur 0,02 Ladestationen pro E-Auto.

8. Gesamtwertung

Bregenz liegt mit einer Punktzahl von **5,5 Punkten** auf dem zweiten Platz des Städterankings und erreicht damit die **Note „Befriedigend“**. Ausschlaggebend für die gute Platzierung ist die hohe Luftqualität und die gute öffentliche Verkehrsanbindung sowie ein umweltfreundlicher Modal Split. Verbesserungsbedarf gibt es in den Kategorien Parkraumbewirtschaftung und Fahrradfreundlichkeit.



POSITIVBEISPIELE

FUSS- UND RADKONZEPT 2019

Auch die Landeshauptstadt Bregenz hat sich zum Ziel gesetzt, den Verkehr zugunsten der FußgängerInnen und RadfahrerInnen anzupassen und zu modernisieren. Gelingen soll dies durch die Verwirklichung konkreter Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern. Geplant sind hier etwa der Ausbau überörtlicher Radverbindungen, die Forcierung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen, die Errichtung von öffentlichen Servicestation für RadfahrerInnen, die Verbesserung der Beschilderung des Radverkehrsnetzes oder etwa die Anschaffung von Lastenrädern für die Stadtverwaltung.

Mehr Infos unter [bregenz.gv.at](https://www.bregenz.gv.at):

<https://act.gp/2BEOJLL> (abgerufen am 08.07.2020)

SELBSTSTÄNDIG ZUR SCHULE

Die Stadt Bregenz hat gemeinsam mit dem Land Vorarlberg und dem regionalen Mobilitätsmanagement plan b ein Projekt ins Leben gerufen, um nachhaltige Mobilität schon im Schulalltag sichtbar zu machen und das Mobilitätsverhalten der SchülerInnen zu reflektieren. Ziel hierbei war, sogenannte „Elterntaxis“ zu reduzieren und alternative Mobilitätsformen zu fördern, um ein Bewusstsein für das eigene Mobilitätsverhalten zu schaffen und um die Luftqualität vor Schulen und auf Schulwegen zu verbessern. In Workshops wurden in einem ersten Schritt die Schulwege der Kinder analysiert und anschließend geprüft, wie man eben diese Wege umgestalten könnte, um hier umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel wie etwa den Radverkehr zu etablieren. In einem weiteren Schritt wurden die unmittelbaren Zufahrtsstraßen für den privaten Autoverkehr gesperrt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Anreise für die SchülerInnen so sicherer zu gestalten.

Mehr Infos unter [vcoe.at](https://www.vcoe.at):

<https://act.gp/2Cg9Drj> (abgerufen am 08.07.2020)



EISENSTADT

4,25 Punkte / Befriedigend

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraumbewirtschaftung	FußgängerInnenfreundlichkeit	Alternative Autonutzung	DURCHSCHNITT
PUNKTE	3	9	1,75	1,75	4	7	3,75	4,25
PLATZ	8	3	8	7	5	1	3	6

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Eisenstadt liegt mit einer Punktzahl von 3 Punkten auf dem letzten Platz in der Kategorie „Verkehrsmittelwahl“. Der sehr hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (70%) – höher als in jeder anderen Landeshauptstadt – ist maßgeblich für die Abzüge in der Bewertung. In keiner der anderen Landeshauptstädte ist der Anteil der Wege, die mit dem Rad und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, so niedrig wie in Eisenstadt (je 2%). Hier gibt es dringenden Handlungsbedarf. Positiv wirkt sich der hohe Anteil an Wegen, die mit dem Fuß zurückgelegt werden (26%), aus.

2. Luftqualität

Eisenstadt liegt mit einer Punktzahl von 9 Punkten auf dem dritten Platz in der Kategorie „Luftqualität“. Eisenstadt konnte mit einem niedrigen Stickstoffdioxid-Jahresmittel von 17 µg/m³ punkten, der sowohl den EU-weiten Grenzwert (40 µg/m³) als auch den durch das österreichische Immissionsschutzgesetz festgelegten Grenzwert (30 µg/m³) einhält. Im Bereich der Feinstaubmessung zeichnet sich jedoch eine Verschlechterung ab.

Es kam an 16 Tagen zu Überschreitungen der Grenzwerte, somit an doppelt so vielen Tagen wie beim letzten Landesstädteranking. Deshalb rutscht Eisenstadt auch vom vormals ersten Platz auf Platz 3 in der Kategorie „Luftqualität“ ab. Eisenstadt bleibt aber auch im Feinstaub-Bereich gesetzeskonform: In Österreich sind laut Immissionsschutzgesetz-Luft 25 Überschreitungstage des Höchstwerts von 50 µg/m³ pro Jahr zulässig. Trotzdem sind die Werte bedenklich, da bereits eine geringe Feinstaubbelastung ein Gesundheitsrisiko darstellt.

3. Radverkehr

Im Falle von Eisenstadt wurden uns keine aktuellen Daten zur Länge des Radverkehrsnetzes übermittelt. Daher wurde bei der Bewertung des Radverkehrs in Eisenstadt nur die Anzahl der Citybike-Stationen und der Citybike-Räder sowie die Sicherheit bewertet. Hier schneidet Eisenstadt eher schlecht ab und erhält 2,75 Punkte für das Netz an Citybikes und nur einen halben Punkt in der Kategorie Sicherheit. Mit durchschnittlich 1,75 Punkten liegt Eisenstadt im Bereich Radverkehr daher auf dem letzten Platz.

4. Öffentlicher Verkehr

Eisenstadt liegt mit einer Punktzahl von 1,75 Punkten auf dem letzten Platz in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr“. Abzüge gibt es für die Längen der Intervalle im Normalbetrieb (30 Minuten), für das Fehlen eines Nachtbetriebs sowie für die zeitliche Abdeckung (kein Wochenendbetrieb, Betriebszeit 6:30–19:27). Aufgrund der mangelhaften Infrastruktur ist auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Modal Split sehr gering. Nur 2 % greifen auf öffentliche Busse zurück.

5. Parkraumbewirtschaftung

Eisenstadt liegt mit einer Punktzahl von 4 Punkten auf dem fünften Platz in der Kategorie „Parkraumbewirtschaftung“. Einen deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es bei der Größe der Kurzparkzonen (Anteil am Stadtgebiet ca. 3%). Dafür kann Eisenstadt mit einem guten Verhältnis zwischen Preis von einem Einzelticket zu einer Stunde Parken punkten – als einzige Hauptstadt ist in Eisenstadt Parken (1,20 EUR) teurer als ein Einzelticket (1 EUR) für den öffentlichen Verkehr, was positiv hervorzuheben ist.

6. Verkehrsberuhigte Bereiche/ FußgängerInnenfreundlichkeit

Eisenstadt belegt mit 7 Punkten den ersten Platz in der Kategorie „FußgängerInnenfreundlichkeit“. Eisenstadt kann mit einer großen FußgängerInnenzone (0,84 m² pro EinwohnerIn) punkten und weist gemeinsam mit Graz den höchsten Anteil (80 %) an Tempo-30-Zonen auf. Bei der Anzahl der Verunfallten gibt es jedoch Verbesserungsbedarf, wobei die Ursachen für die schlechten Werte hier auch durch die mangelhafte Infrastruktur bedingt sind.

7. Alternative Autonutzung

Eisenstadt liegt mit 3,75 Punkten auf dem dritten Platz in der Kategorie „Alternative Autonutzung“. Seit dem Rückzug der Energie Burgenland im Car-Sharing-Bereich bietet nur mehr die ÖBB mit Rail&Drive Car-Sharing an. Dadurch ergibt sich der geringe Wert von 0,18 Car-Sharing-Autos pro 1.000 PKWs, wobei der Bahnhof den einzigen Standort darstellt. Bei der E-Mobilität schneidet Eisenstadt besser ab: Mit 8,98 E-Autos pro 1.000 Autos liegt die Stadt im Vergleich im Mittelfeld und kann vor allem durch eine gute Ladeinfrastruktur von 12 Stationen bzw. 0,127 Stationen pro Auto punkten.

8. Gesamtwertung

Eisenstadt kann mit einer Punktzahl von **4,25 Punkten** die **Note „Befriedigend“** erreichen und liegt damit auf dem sechsten und letzten Platz. Ein Blick in die einzelnen Kategorien zeigt, dass es in vielen Bereichen noch Verbesserungsbedarf gibt. Der öffentliche Verkehr sowie die Alternative Autonutzung sind schlecht ausgebaut. Hingegen kann Eisenstadt mit einer hohen FußgängerInnenfreundlichkeit punkten, die sich auch entsprechend im Modal Split niederschlägt. Gleichzeitig bleibt Eisenstadt jedoch die Stadt mit dem höchsten Anteil an motorisiertem Individualverkehr.

POSITIVBEISPIEL

TANKE E-MOBILITÄTSKARTE

Die Tanke E-Mobilitätskarte ermöglicht es BesitzerInnen von Elektroautos zu fixen Tarifen an allen Energie Burgenland Ladestationen sowie an allen Ladepunkten der Mitglieder des „Bundesverband Elektromobilität Österreich“ zu tanken. Direkt in Eisenstadt stehen insgesamt neun Ladestationen zur Verfügung. Geladen werden die Fahrzeuge mit 100 % Ökostrom. NutzerInnen profitieren außerdem von Sonderaktionen wie etwa einer zeitlich befristeten Möglichkeit, gratis Ökostrom zu beziehen.

Mehr Infos unter energieburgenland.at und meinbezirk.at:

<https://act.gp/2Z8fTtT> (abgerufen am 08.07.2020)

<https://act.gp/3gBewKk> (abgerufen am 08.07.2020)

Quellen

BMI 2020. Unfallstatistik 2019. Verfügbar unter:

https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/unfallstatistik_vorjahr.aspx [Abgerufen am 06. Februar 2020].

BMK 2020. Nationaler Energie- und Klimaplan. Verfügbar unter:

https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/nationaler-energie-und-klimaplan.html [Abgerufen am 03. Juli 2020].

BMLFUW 2015. Masterplan Radfahren. Verfügbar unter:

https://www.bmlrt.gv.at/dam/jcr:9829acb0-0928-401a-ae82-3a67aff817fd/43_MP_Radfahren_de.pdf [Abgerufen am 03. Juli 2020].

BMVIT 2013. Radverkehr in Zahlen. Verfügbar unter:

<https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ccd494fe-a186-4441-9c53-5ae4e203636c/riz201503.pdf> [Abgerufen am 21. August 2020].

Bundeskanzleramt 2020. Regierungsprogramm. Verfügbar unter:

<https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html> [Abgerufen am 03. März 2020].

Copenhagenize Index 2020. Verfügbar unter:

<https://copenhagenizeindex.eu/cities/vienna> [Abgerufen am 03. März 2020].

EEA 2014. Noise in Europe 2014. Verfügbar unter:

<http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

EEA 2019. Air quality in Europe — 2019 report. Verfügbar unter:

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2019> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

European Cyclists' Federation 2011. Cycle more Often 2 cool down the planet!

Quantifying CO₂ savings of cycling. Verfügbar unter:

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_CO2_WEB.pdf [Abgerufen am 06. Februar 2020].

Europäische Kommission 2020. Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030.

Verfügbar unter: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_de [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

EU 2015. Intended Nationally Determined Contribution of the EU and its Member States – Submission by Latvia and the European Commission on behalf of the European Union and its Member States. Verfügbar unter: <https://www4.unfccc.int/sites/NDCStaging/Pages/Party.aspx?party=AUT> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

EU 2018/842. Binding annual greenhouse gas emission reductions by Member States from 2021 to 2030 contributing to climate action to meet commitments under the Paris Agreement and amending Regulation (EU) No 525/2013. Verfügbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.156.01.0026.01.ENG [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

Greenpeace 2017. Landeshauptstädteranking 2017.

Greenpeace 2018. Ranking of European Cities in Sustainable Transport [online]. Verfügbar unter: <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/living.moving.breathing.20180604.pdf> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

MA53 (Magistratsabteilung 53) 2012. Stadt Wien erhält ÖGUT-Umweltpreis für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung [online]. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/presse/2012/12/05/stadt-wien-erhaelt-oegut-umweltpreis-fuer-die-ausweitung-der-parkraumbewirtschaftung> [Abgerufen am 07. Februar 2020].

UBA 2006. Schwebstaub in Österreich. Fachgrundlage für eine kohärente österreichische Strategie zur Verminderung der Schwebstaubbelastung. Verfügbar unter: <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/BE277.pdf> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

UBA 2018. Update Ökobilanz Alternativer Antriebe. Verfügbar unter:

<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0572.pdf> [Abgerufen am 04. März 2020].

UBA 2019a. Klimaschutzbericht 2019. Verfügbar unter:

<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0702.pdf> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

UBA 2019b. Jahresberichte der Luftgütemessungen in Österreich. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0675.pdf> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

UBA 2019c. Zwölfter Umweltkontrollbericht. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/umweltkontrollbericht/ukb2019> [Abgerufen am 03. Juli 2020].

UBA 2020a. Auswirkungen des Verkehrs. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/mobilitaet> [Abgerufen am 03. Juli 2020].

UBA 2020b. Flächeninanspruchnahme. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/boden/flaecheninanspruchnahme> [Abgerufen am 03. Juli 2020].

UBA 2020c. Treibhausgasbilanz 2018. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/aktuelles/2020/treibhausgas_bilanz_2018.pdf [Abgerufen am 03. Juli 2020].

UN 2015. Paris Agreement. Verfügbar unter: http://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

UNFCCC 2020. The Paris Agreement. Verfügbar unter: http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

Sauter und Hüttenmoser 2006. Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Zürich: Urban Mobility Research und Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“. Verfügbar unter: http://kindundumwelt.ch/de/_files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf [Abgerufen am 06. Juli 2020].

Statistik Austria 2015. Lärmstörung im Wohnbereich: tagsüber und/oder nachts. Verfügbar unter: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/index.html [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

VCÖ 2014. Klimabilanz von Österreichs Neuwagenflotte schlechter als EU-Schnitt. Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-klimabilanz-von-oes-terreichs-neuwagenflotte-schlechter-als-eu-schnitt#:~:text=Presseaussendungen-,VC%C3%96%3A%20Klimabilanz%20von%20%C3%96sterreichs%20Neuwagenflotte%20schlechter%20als%20EU%2DSchnitt,EU%2DRanking%20nur%20den%2014> [Abgerufen am 16. Februar 2020].

VCÖ 2016. Freude – Freiheit – Fahrrad. VCÖ-Magazin 2/2016. Verfügbar unter: https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/Magazin/2016-02%20-%20Freude%20-%20Freiheit%20-%20Fahrrad/mag216_gesamt_NEU_finLR.pdf [Abgerufen am 05. Februar 2020].

VCÖ 2017a. Urbaner Verkehr der Zukunft Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/themen/themenschwerpunkt-urbaner-verkehr-der-zukunft> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

VCÖ 2017b. Potenzial des Fahrrads für Klimaschutz besser nutzen. Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2017-04-potenzial-des-fahrrads-fuer-den-klimaschutz-besser-nutzen> [Abgerufen am 07. Februar 2020].

VCÖ 2018a. Großes Potenzial für Sharing und neue Mobilitätsservices. Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2018-10-sharing-und-neue-mobilitaetsloesungen> [Abgerufen am 07. Februar 2020].

VCÖ 2018b. Öffentlicher Verkehr der Zukunft. Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/publikationen/magazin/detail/vcoe-magazin-2018-01-oeffentlicher-verkehr-der-zukunft> [Abgerufen am 07. Februar 2020].

VCÖ 2018c. Großes Potenzial für Sharing und neue Mobilitätsservices. Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2018-10-sharing-und-neue-mobilitaetsloesungen> [Abgerufen am 16. Februar 2020].

VCÖ 2019. Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen. Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/detail/wie-staedte-die-mobilitaetswende-voranbringen> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

VVO 2019. Wildunfälle. Alle 7 Minuten kollidiert in Österreich ein Fahrzeug mit einem Tier. Verfügbar unter: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20191002_OTS0082/wildunfaelle-alle-7-minuten-kollidiert-in-oesterreich-ein-fahrzeug-mit-einem-tier [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

WHO 2011. Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Regionalbüro für Europa, Bonn. Verfügbar unter: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

WHO 2018. Environmental Noise Guidelines for the European Region. Verfügbar unter: <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018> [Abgerufen am 30. Jänner 2020].

IMPRESSUM

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

Wiedner Hauptstraße 120–124

1050 Wien

Telefon +43 1 545 45 80

Fax +43 4 545 45 80-98

service@greenpeace.org

www.greenpeace.at

ZVR-Zahl: 961128260

Bildrechte: © Greenpeace/Mitja Kobal