



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at
www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH VIII - 1533917-2022

MA 18, Prüfung der Umsetzung des
Fachkonzeptes Mobilität am Beispiel
des 22. Wiener Gemeindebezirkes

KURZFASSUNG

Die Aufgaben der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsplanung betraf zu einem wesentlichen Teil die Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes. Dieser Aufgabe war die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung durch die Erstellung des Fachkonzeptes Mobilität nachgekommen, das im Jahr 2014 durch den Wiener Gemeinderat beschlossen und veröffentlicht wurde. Der Stadtrechnungshof Wien stellte im Hinblick auf die darin enthaltene Aufgabe der Ermöglichung einer wirkungsorientierten Steuerung von verkehrs- und mobilitätsbezogenen Maßnahmen fest, dass dieser nur teilweise nachgekommen wurde. Das hierfür vorgesehene Monitoring der Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung war nicht regelmäßig durchgeführt worden. Die gemäß Fachkonzept Mobilität nach 5 Jahren, somit im Jahr 2019 vorgesehene Evaluierung wurde bisher nicht abgeschlossen. Positiv anzumerken war, dass die zahlreichen für den betrachteten 22. Wiener Gemeindebezirk von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragten und betreuten fachspezifischen Planungen und Untersuchungen im Hinblick auf die Umsetzung der im Fachkonzept Mobilität enthaltenen Maßnahmen erfolgten.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Umsetzung des Fachkonzeptes Mobilität durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung am Beispiel des 22. Wiener Gemeindebezirkes einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien	7
1.1 Prüfungsgegenstand	7
1.2 Prüfungszeitraum	7
1.3 Prüfungshandlungen	7
1.4 Prüfungsbefugnis	8
1.5 Vorberichte	8
2. Aufgaben der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung im Bereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung gemäß Geschäftseinteilung	8
3. Umfang der Prüfung	9
4. Fachkonzept Mobilität als strategischer Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung	10
4.1 Grundsätzliches zum Fachkonzept Mobilität	10
4.2 Umsetzung des Fachkonzeptes Mobilität	11
4.2.1 Ziele des Fachkonzeptes Mobilität	11
4.2.2 Maßnahmen des Fachkonzeptes Mobilität	11
4.2.3 Indikatoren des Fachkonzeptes Mobilität	12
4.2.4 Monitoring zur wirkungsorientierten Maßnahmensteuerung	13
4.2.5 Evaluierung des Fachkonzeptes Mobilität	15
4.3 Maßnahmen des Fachkonzeptes Mobilität explizit für den 22. Wiener Gemeindebezirk	16

4.3.1 Maßnahme „Optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete“	16
4.3.2 Maßnahme „Neue Straßen für neue Stadtteile“	18
4.3.3 Maßnahme „Stadtteil-Mobilitätskonzepte“	20
4.4 Weitere maßnahmenbezogene Fachplanungen	21
4.4.1 Maßnahmen „Verbesserung von Angeboten und Qualität der Radfahrinfrastruktur“ sowie „Ausbau von Rad-Langstrecken“	21
4.4.2 Fachplanungen ohne exakte Maßnahmenzuordnung.....	22
5. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	23

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.....	Absatz
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
etc.	et cetera
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Compagnie Kommanditgesellschaft
https	Hypertext Transfer Protocol Secure
lt.	laut
m	Meter
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer
o.a.	oben angeführt
ÖV.....	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
rd.....	rund
S.....	Schnellstraße

s.	siehe
STEP 2025	Stadtentwicklungsplan 2025
StVO	Straßenverkehrsordnung
TU Wien	Technische Universität Wien
U	U-Bahn
u.a.	unter anderem
WStV	Wiener Stadtverfassung
www	World Wide Web
z.B.	zum Beispiel

LITERATURVERZEICHNIS

Werkstattbericht Nr. 145, Fachkonzept Mobilität Wien zum STEP 2025 - „miteinander mobil“, Publikation vom Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>, Abfrage vom 10. Dezember 2021

GLOSSAR

Generelles Projekt

Vertiefte Untersuchung und Planung der ausgewählten Trassenführung und Stationen durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung unter Beteiligung zahlreicher anderer Magistratsdienststellen und der WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Mit dem Generellen Projekt, als letzter Bestandteil der Generellen Planung erfolgt u.a. die Festlegung der genauen Lage der Trasse, der Stationen sowie der Stationszugänge in Abhängigkeit von Siedlungsdichte und anderen Faktoren. Als weitere Bestandteile

enthält das Generelle Projekt ein Konzept der bautechnischen Konstruktion, der Bau-phasen und der Umlegungen von unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen so- wie einen Zeitplan und einen Kostenrahmen.

MIV

MIV ist die Abkürzung für den motorisierten Individualverkehr, womit die Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet wird.

Mobilitätsplanung

Der Begriff Mobilitätsplanung bezieht sich auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölke- rung. Die Verkehrsplanung beinhaltet die Planung der diesbezüglichen Infrastruktur.

Modal Split

Der Modal Split stellt die Aufteilung des Verkehrs in seine verschiedenen Verkehrsmit- tel (Modi) dar. Im Personenverkehr kann der Modal Split auch als Verkehrsmittelwahl bezeichnet werden. Berichtsgegenständlich sind das die Verkehrsarten MIV, ÖV, Rad- fahren und zu Fuß gehen. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Men- schen und des Verkehrsangebotes.

Stadtentwicklungskommission

Die Stadtentwicklungskommission wurde 1985 mit Gemeinderatsbeschluss geschaf- fen. In ihr sind alle Ressorts und Parteien des Wiener Gemeinderates politisch vertre- ten. Die Stadtentwicklungskommission berät den Stadtsenat und den Wiener Gemein- derat in wesentlichen Fragen der Stadtentwicklung. Zu ihrer Aufgabe zählt u.a. die Ab- gabe von Stellungnahmen und Empfehlungen zu wichtigen Anträgen an die für die Stadtentwicklungspolitik zuständigen Organe sowie zu Sachkonzepten und Maßnah- men.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Umsetzung des Fachkonzeptes Mobilität in der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung am Beispiel des 22. Wiener Gemeindebezirkes einer formalen Prüfung. Ziel der gegenständlichen Prüfung war es festzustellen, ob die gemäß Gemeinderatsbeschlüssen und der Geschäftseinteilung des Magistrats der Stadt Wien für die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung vorgegebenen Aufgaben im Bereich der Verkehrsplanung umgesetzt wurden. Eine inhaltliche Prüfung der Verkehrskonzepte und Verkehrsplanungen war nicht Ziel der vorliegenden Prüfung.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen. Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Beschaffung und Bauwirtschaft des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte vom 3. bis zum 4. Quartal des Jahres 2021. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand am 7. Dezember 2020 statt. Die Schlussbesprechung wurde am 13. Juni 2022 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2014 bis 2020, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Literatur- und Internetrecherchen sowie Interviews bei der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Die geprüfte Stelle legte die geforderten Unterlagen zeitgerecht vor, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs. 1 WStV festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema liegen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen 10 Jahre keine relevanten Prüfungsberichte vor.

2. Aufgaben der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung im Bereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung gemäß Geschäftseinteilung

Die Aufgaben im Bereich der Verkehrsplanung werden im Magistrat der Stadt Wien insbesondere von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, der MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, der MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost, Druckerei, der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau und der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten wahrgenommen. Die Verkehrsplanung für Autobuslinien erfolgt durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG. Die Zuständigkeiten innerhalb des Magistrats sind in der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien geregelt.

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung hat hierbei insbesondere die Mobilitäts- und Verkehrsplanung auf strategischer Ebene vorzunehmen, mit einem mittel- bis langfristigen Zeithorizont sowie Fachplanungen für Großprojekte. Die wichtigsten diesbezüglichen Aufgaben gemäß der Geschäftseinteilung sind:

- Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung hat die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes als aktualisierte Darstellung des Planungs- und Wissensstandes und als Entscheidungsgrundlage in allen wichtigen Fragen der Stadtplanung sowie die Beobachtung ihrer Umsetzung durchzuführen. Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung war dieser Aufgabe durch die Erstellung des Fachkonzeptes Mobilität nachgekommen. Das Fachkonzept Mobilität einschließlich dessen Umsetzung wurde im Dezember 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

- Generelle stadträumliche Fachplanungen für Belange des Verkehrs

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung hat thematische Fachplanungen sowie die Durchführung von Generellen Planungen für stadträumlich relevante Projekte der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen. Für den 22. Wiener Gemeindebezirk waren hierunter u.a. die Generelle Planung für die Straßenbahnlinie 27, die abschnittsweisen Planungen für das Rad-Langstreckennetz und Untersuchungen zu den Straßenbauprojekten Stadtstraße Aspern, S1 Spange Seestadt Aspern und S1 Nordostumfahrung (Abschnitt Süßenbrunn - Schwechat) zu subsumieren.

- Allgemeine und übergeordnete Angelegenheiten der Mobilitätsplanung und der Hauptverkehrsnetze

Zu dieser Aufgabe der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung waren gegenständlich gesamtstädtische oder überregionale Fachplanungen zu zählen, die einen Bezug zum 22. Wiener Gemeindebezirk aufwiesen und ausschließlich oder teilweise Verkehrsthemen behandelten. Hierzu konnten gegenständlich beispielsweise der Masterplan Fahrradstraßen Wien und Untersuchungen zur Parkraumbewirtschaftung in Wien gezählt werden.

3. Umfang der Prüfung

Der Stadtrechnungshof Wien erachtete das seit dem Jahr 2014 gültige Fachkonzept Mobilität als zentrales Dokument der strategischen Mobilitäts- und Verkehrsplanung der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Das Fachkonzept Mobilität enthielt gesamtstädtische Zielsetzungen sowie Maßnahmen mit einem mittelbaren als auch projektbezogenen unmittelbaren Bezug zum 22. Wiener Gemeindebezirk. Es stellte die strategische Grundlage für sämtliche mobilitäts- und verkehrsbezogene Fachplanungen dar.

Die Einschau betrachtete die Frage, ob den Vorgaben des Fachkonzeptes Mobilität mit der mobilitäts- und verkehrsplanerischen Tätigkeit in der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, am Beispiel des 22. Wiener Gemeindebezirkes nachgekommen wurde.

4. Fachkonzept Mobilität als strategischer Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung

4.1 Grundsätzliches zum Fachkonzept Mobilität

Das Fachkonzept Mobilität ergänzt als nachgelagertes Fachkonzept den STEP 2025 und wurde im Dezember 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Sowohl der STEP 2025 als auch das Fachkonzept Mobilität sind konzeptionelle Instrumente der Raumplanung und dienen der mittel- bis langfristigen strategischen Steuerung der Stadtentwicklung.

Das Fachkonzept Mobilität dient der Ausrichtung des städtischen Handelns im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsplanung, indem es den strategischen Rahmen für ein nachhaltiges Mobilitätssystem vorgibt, den jeweilig operativen Dienststellen bzw. den Wiener Gemeindebezirken, stadtnahen Institutionen etc. als Hilfestellung bzw. Leitfaden für das Setzen von Maßnahmen im Verkehrsbereich dient und eine Transformation zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem anstößt. Das Fachkonzept Mobilität sieht eine wirkungsorientierte Steuerung der verkehrsplanerischen Maßnahmen vor, indem die Beobachtung der Umsetzung (als Monitoring bezeichnet) und eine Erfolgskontrolle implementiert sind.

Der Gemeinderatsbeschluss für das Fachkonzept Mobilität vom Dezember 2014 umfasst den Auftrag an den Magistrat und die Unternehmen der Stadt Wien die im Fachkonzept vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen. Des Weiteren enthält der Beschluss den Auftrag an den Magistrat der Stadt Wien das Fachkonzept Mobilität zu veröffentlichen und die Umsetzung und wesentlichen Wirkungsdimensionen des Fachkonzeptes einem Monitoring zu unterziehen. Alle 5 Jahre hat eine umfassende Evaluierung zu erfolgen.

Zum rechtlichen Charakter des Fachkonzeptes Mobilität war festzustellen, dass dieses ebenso wie der STEP 2025 weder Gesetz noch Verordnung ist. Die darin aufgestellten Ziele und Maßnahmen wurden nicht durch Erlass oder Weisung magistratsintern ver-

bindlich angeordnet. Es stellt somit ein Planungsinstrument dar, das einen durch Gemeinderatsbeschluss gefestigten Selbstbindungscharakter für alle Stellen der Stadt Wien aufweist. Die Nicht-Beachtung bzw. ein Abweichen in den darauf aufbauenden Fachplanungen bedarf einer besonderen Begründung. Nach außen kommt dem veröffentlichten Fachkonzept Mobilität vor allem eine Informations- und Transparenzfunktion für stadtplanerische Entscheidungen zu.

Als diesen beiden Planungsinstrumenten übergeordnete, gesamtstädtische Entwicklungsstrategie war in diesem Zusammenhang auf die Smart City Rahmenstrategie hinzuweisen, welche die mittel- bis langfristige Nachhaltigkeitsstrategie für die Stadt Wien darstellt. Sie wurde ebenfalls vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

4.2 Umsetzung des Fachkonzeptes Mobilität

4.2.1 Ziele des Fachkonzeptes Mobilität

Mit Relevanz für das gesamte Stadtgebiet und somit auch für den 22. Wiener Gemeindebezirk definiert das Fachkonzept Mobilität 6 mobilitäts- und verkehrsplanerische Ziele. Die 6 gleichwertigen Ziele sind ein faires, gesundes, ökologisches, robustes, kompaktes und effizientes Mobilitätsangebot in Wien bis zum Jahr 2025 zu erreichen. Jedes dieser 6 Ziele ist durch einen bzw. mehrere sogenannte Wirkungsindikatoren quantifizierbar beschrieben und somit messbar. Zum Beispiel wird das Ziel des ökologischen Mobilitätsangebotes durch die Verschiebung des Modal Splits (der Wiener Bevölkerung) in Richtung Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) beschrieben. Der Anteil der Wege, die im Umweltverbund erfolgen, soll von 72 % im Jahr 2013 auf 80 % im Jahr 2025 zunehmen. Die im MIV zurückgelegten Wege sollen gegenläufig von 28 % auf 20 % abnehmen.

4.2.2 Maßnahmen des Fachkonzeptes Mobilität

Um diese Ziele zu erreichen, gibt das Fachkonzept Mobilität 50 Maßnahmen vor. Dazu zählen u.a. die nachfolgend im Prüfungsbericht betrachteten Maßnahmen der Erstellung von „Stadtteil-Mobilitätskonzepten“ für im Fachkonzept Mobilität definierte „Gebiete mit stadtteilbezogenen Herausforderungen“, die „Optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete“ und „Neue Straßen für neue Stadtteile“.

4.2.3 Indikatoren des Fachkonzeptes Mobilität

Mit den im Fachkonzept Mobilität enthaltenen Indikatoren können die Wirkung der Maßnahmen überprüft und Bereiche aufgezeigt werden, in denen Maßnahmen gesetzt werden müssen. Neben dem bereits zuvor für das Ziel eines ökologischen Mobilitätsangebotes dargestellten Indikator waren dies beispielsweise die Erreichbarkeit von Volksschulen, beschrieben durch den Anteil der Volksschulkinder die in maximal 1.500 m Entfernung einen Schulplatz finden können oder die CO₂-Emissionen im Verkehr in Wien.

Jene Indikatoren, die im Fachkonzept Mobilität die Feststellung der Zielerreichung ermöglichen, wurden von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung als Wirkungsideikatoren bezeichnet. Laut dem Fachkonzept Mobilität war, wie bereits o.a. das Ziel eines ökologischen Verkehrsangebotes dann realisiert, wenn der Modal Split (der Wiener Bevölkerung) ausgehend von einem Verhältnis Umweltverbund zu MIV von 72:28 im Jahr 2013 bis zum Jahr 2025 einen Anteil von 20 % für den MIV Verkehr und 80 % für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr) erreicht. Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung hatte hierfür die jährlich von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG festgestellten Modal Split Werte für Wien herangezogen. Diese lagen sowohl für Wien gesamt als auch für Bezirksgruppen vor. Der 21. und der 22. Wiener Gemeindebezirk waren in einer Bezirksgruppe zusammengefasst.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte anhand der von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG erhobenen und der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung vorliegenden Daten zum Modal Split fest, dass sich der Anteil des MIV von dem Jahr 2013 für Wien gesamt von 28 % auf 27 % für das Jahr 2019 reduziert hatte. Der Anteil des Umweltverbundes war demgemäß um 1 % auf 73 % gestiegen. Es konnte angenommen werden, dass die bis zum Jahr 2019 gesetzten Maßnahmen zu einer Veränderung von rd. 1 % am Modal Split beigetragen haben. Demgegenüber steht das Ziel einer Veränderung von 8 % bis zum Jahr 2025. Die Zunahme des Modal Split Anteils von nur rd. 1 % zugunsten des Umweltverbundes in der 1. Hälfte des Zeitraumes von den Jahren 2013

bis 2025 erfordert somit eine Zunahme von 7 % in der 2. Hälfte, um das Ziel des Fachkonzeptes Mobilität zu erreichen.

Für die Bezirksgruppe 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk lag der Anteil des MIV im Jahr 2013 bei rd. 43 % und für den Umweltverbund bei rd. 57 %. Dieses Verhältnis von 43:57 hatte sich in den betrachteten 6 Jahren um rd. 6 % zugunsten des Umweltverbundes geändert. Der Wegeanteil im Umweltverbund betrug im Jahr 2019 für die Bezirksgruppe 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk rd. 63 %.

Im Jahr 2020 war, lt. den Daten zum Modal Split eine durch die COVID-19-Pandemie bedingte Verlagerung in der Verkehrsmittelwahl festzustellen, die jedoch nur innerhalb des Umweltverbundes erfolgte. Der Anteil der zurückgelegten Wege im ÖV wurde im Ausmaß von rd. 10 % durch Fußwege ersetzt. Der Anteil der im MIV zurückgelegten Wege blieb gegenüber dem Jahr 2019 konstant. In den Bezirksgruppen 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk wurde die gleiche Verlagerung festgestellt.

4.2.4 Monitoring zur wirkungsorientierten Maßnahmensteuerung

Das sogenannte Wirkungsmonitoring stellt das zentrale Steuerungsinstrument des Fachkonzeptes Mobilität dar. Es umfasst die Beobachtung des Fortschritts der Mobilitätsmaßnahmen und einzelner Indikatoren, die die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens darstellen. Als Bezugsgröße ist stets das gesamte Stadtgebiet ohne bezirksweise Differenzierung vorgesehen.

Das Wirkungsmonitoring könnte, wie von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung vor der Stadtentwicklungskommission im Jahr 2017 dargestellt, jährlich bereitgestellt werden. Die Beobachtung des Fortschritts wesentlicher Maßnahmen sollte im Rahmen des ebenfalls vorgesehenen Monitorings zum STEP 2025 erfolgen. Laut dem Fachkonzept Mobilität sind die Gemeinderatsausschüsse und die Wiener Gemeindebezirke regelmäßig über den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu informieren.

Die Einschau zeigte, dass die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung dieser Vorgehensweise des regelmäßigen Monitorings seit Beschluss des Fachkonzeptes Mobilität durch den Wiener Gemeinderat nur 1-mal und zwar im Jahr 2017 gefolgt war. Die Dienststelle hatte einen als „*Wirkungsmonitoring*“ titulierten Bericht im Juni 2017 der Stadtentwicklungskommission vorgestellt, welche diesen zur Kenntnis genommen hatte.

In dem Bericht wurden die Wirkungsindikatoren für die 6 Ziele des Fachkonzeptes Mobilität aus dem Jahr 2016 erfasst und den Zielwerten für das Jahr 2025 gegenübergestellt. Festgehalten wurde, dass sich einzelne Indikatoren nicht wie gewünscht entwickelt hatten und ihnen künftig erhöhte Aufmerksamkeit zukommen sollte. Für jene Ziele, deren Erreichen sie als gefährdet ansah, empfahl die geprüfte Dienststelle, dass weitere Analysen und Maßnahmen zur Kurskorrektur zu treffen wären. Darüber hinaus wies die Dienststelle darauf hin, dass für diesen ersten Monitoringbericht, begründet durch die teilweise bis zu 2 Jahre dauernden Zeiträume bis zur Datenverfügbarkeit, noch nicht alle Indikatoren ausgewertet werden konnten. Bei der Interpretation der aufgezeigten Entwicklung wäre die Möglichkeit von statistischen Schwankungen der Indikatorenwerte (z.B. durch besondere Ereignisse) mit zu berücksichtigen. Ein vollständiges Bild wäre daher erst mit den Monitoringergebnissen der folgenden Jahre verfügbar. Der Stadtrechnungshof Wien merkte dazu an, dass mit diesem Wirkungsmonitoring die wesentlichen Entwicklungstendenzen effizient abgebildet wurden. Eine Veröffentlichung des Monitoring Berichtes war nicht vorgesehen gewesen.

Im Jahr 2018 hatte die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung die im Fachkonzept Mobilität vorgegebenen Indikatoren erneut erhoben. Dies erfolgte im Zusammenhang mit der für das Jahr 2019 vorgesehenen Evaluierung und Fortschreibung des Fachkonzeptes Mobilität. Ein Monitoring Bericht war den vorliegenden Unterlagen zufolge nicht erstellt worden. Bis zur gegenständlichen Prüfung erfolgte kein weiteres Monitoring durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte daher fest, dass die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung mangels regelmäßigen Monitorings und Berichterstattung der im Fachkonzept Mobilität vorgesehenen Vorgabe, eine wirkungsorientierte Steuerung der Maßnahmen durch andere Stellen der Stadt Wien zu ermöglichen, nicht nachgekommen war. Es wurde daher empfohlen, künftig die Umsetzung der Maßnahmen und die Wirkungsindikatoren des Fachkonzeptes Mobilität regelmäßig einem verwaltungsinternen Monitoring zu unterziehen und Gemeinderatsausschüsse und Bezirke über den Umsetzungsstand der Maßnahmen regelmäßig zu informieren.

4.2.5 Evaluierung des Fachkonzeptes Mobilität

Die im Jahr 2018 von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung vorgenommene Auswertung der Indikatoren diente als Vorleistung für die beabsichtigte Evaluierung und Fortschreibung des Fachkonzeptes Mobilität im Jahr 2019. Gemäß dem Gemeinderatsbeschluss zum Fachkonzept Mobilität hatte nach 5 Jahren eine umfassende Evaluierung zu erfolgen, deren Ergebnis dem Wiener Gemeinderat unter Einbeziehung der Wiener Gemeindebezirke vorzulegen war.

In dem Entwurf der Evaluierung und Fortschreibung erfolgte eine Beurteilung der Zielverfolgung sowie eine Darstellung der erforderlichen Maßnahmen, um die für das Jahr 2025 getroffenen Ziele zu erreichen. Unmittelbar den 22. Wiener Gemeindebezirk betreffend, war darin die Priorität des Maßnahmenpakets „*Optimale ÖV-Erschließung der Stadterweiterungsgebiete*“ angeführt und damit u.a. der Bau der Straßenbahnlinie 27. Der Entwurf enthielt keine Bezugnahme auf die den 22. Wiener Gemeindebezirk betreffende Maßnahme „*Neue Straßen für neue Stadtteile*“.

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung hatte die Evaluierung und Fortschreibung im Frühjahr 2020 abteilungsintern fertiggestellt. Sie wurde jedoch weder der Stadtentwicklungskommission präsentiert noch dem zuständigen Gemeinderatsausschuss bzw. dem Wiener Gemeinderat vorgelegt. Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung hatte daher die Evaluierung des Fachkonzeptes Mobilität nicht in der dem Gemeinderatsbeschluss entsprechenden Form abgeschlossen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung zu prüfen,

ob die nachträgliche Vorlage der Evaluierung und Fortschreibung des Fachkonzeptes Mobilität zielführend ist bzw. durch die Aufnahme des oben empfohlenen Monitorings ersetzt werden kann. Dies vor dem Hintergrund der bereits begonnenen Überarbeitung des STEP 2025 und in weiterer Folge auch des Fachkonzeptes Mobilität.

4.3 Maßnahmen des Fachkonzeptes Mobilität explizit für den 22. Wiener Gemeindebezirk

4.3.1 Maßnahme „Optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete“

Die im Fachkonzept Mobilität strategisch formulierte Maßnahme „Optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete“ betrifft die „rechtzeitige Bereitstellung des ÖV-Angebotes in Stadtentwicklungsgebieten beim Einzug der neuen Bewohnerinnen bzw. Bewohner“. Dafür ist eine zeitgerechte und umfassende Abstimmung zwischen Stadtentwicklung und Stadtplanungsunternehmen vorgesehen. Konkrete und als prioritär genannte Projekte betreffend den 22. Wiener Gemeindebezirk sind die Straßenbahnerschließung der Seestadt Aspern sowie „weitere hochwertige Busprojekte speziell am Stadtrand und als tangentielle Verknüpfungen“. Neben diesen prioritären Projekten sollen langfristig ÖV-Verbindungen im nördlichen Bereich der Gemeindebezirke Floridsdorf und Donaustadt angestrebt werden.

Für die als prioritär bezeichnete Straßenbahnerschließung der Seestadt Aspern waren im Prüfungszeitraum die Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinie 25 und die neue Straßenbahnlinie 27 vorgesehen.

Für die neue Straßenbahnlinie 27 hatte die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung im Jahr 2018 eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Das Ziel der Studie war das Aufzeigen von Varianten zur Anbindung der künftigen Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse und Heidjöchl sowie der Seestadt Aspern an das Straßenbahnnetz. Die Machbarkeitsstudie wurde im März 2019 fertiggestellt. In weiterer Folge wurde von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung ein Generelles Projekt für die Trassenfestlegung der Straßenbahnlinie 27 durchgeführt. Dieses wurde im März 2021 abgeschlossen und nach Kenntnisnahme durch die zuständige amtsführende Stadträtin und nach erfolgter Genehmigung durch die Magistratsdirektion - Geschäftsbereich

Bauten und Technik - Stadtbaudirektion im August 2021 der WIENER LINIEN GmbH & Co KG zur weiteren Planung und Realisierung übergeben. Die Planung entsprach den Vorgaben des Fachkonzeptes Mobilität zur optimalen ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete mit Straßenbahnen und der Straßenbahnerschließung der Seestadt Aspern. Laut dem abgeschlossenen Generellen Projekt könnte die bis in die Seestadt führende neue Linie „*frühestens September 2024*“ fertig gestellt und in Betrieb genommen werden.

In diesem Zusammenhang war anzumerken, dass die Planung des Generellen Projektes für die Straßenbahnlinie 27 im Zusammenhang mit der Errichtung der Stadtstraße Aspern stand. Der diesbezügliche Genehmigungsbescheid nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz 2000 für die Errichtung der Stadtstraße Aspern wurde erst im Juli 2020 rechtskräftig.

Für die Straßenbahnlinie 25 war von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung bereits im Jahr 2008 ein Generelles Projekt erstellt worden. Dieses sah die Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 durch den Ortskern Aspern bis in den südlichen Teil der Seestadt vor. Die weitere langfristige Planung war die Verlängerung der Straßenbahnlinie bis zu der damals noch nicht realisierten U2-Station „*Aspern Nord*“. Diese Variante wurde im Jahr 2014 als Bestandteil des „*Öffi-Pakets*“ der Öffentlichkeit präsentiert. Im Jahr 2021 hatte die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung mit der Adaptierung des Generellen Projektes aus dem Jahr 2008 begonnen. Laut Angabe der Dienststelle wäre die Inbetriebnahme der ebenfalls die Seestadt Aspern erschließenden Linie ab dem Jahr 2026 möglich. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 wäre von der Eröffnung der Stadtstraße Aspern und genaueren Kenntnis über die künftige Siedlungsentwicklung abhängig.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass der Beitrag dieser, lt. dem Fachkonzept Mobilität prioritären Maßnahme „*Optimale ÖV-Erschließung der Stadterweiterungsgebiete*“ zum Erreichen der im Fachkonzept bis zum Jahr 2025 vorgesehenen Ziele, in diesem ursprünglich vorgesehenen Zeitraum nicht gesichert erschien. Dies deshalb, da mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 27 in der 2. Jahreshälfte 2024 bzw.

der Straßenbahnlinie 25 frühestens im Jahr 2026 die Effekte auf die Verkehrsmittelwahl und in weiterer Folge auf die CO₂-Emissionen nur knapp vor bzw. erst nach dem Zeithorizont des Fachkonzeptes Mobilität wirksam werden können. Ein diesbezügliches Monitoring und Berichtswesen gab es seitens der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung wie bereits dargestellt nicht. Die im Zusammenhang mit der Entwicklung der Stadtstraße Aspern, S1 Spange Seestadt Aspern und der S1 Nordostumfahrung stehenden zeitlichen Verzögerungen konnten im Jahr 2014 bei der Erstellung des Fachkonzeptes Mobilität nicht vorhergesehen werden.

4.3.2 Maßnahme „*Neue Straßen für neue Stadtteile*“

Eine auf den motorisierten Individualverkehr bezogene Maßnahme im Fachkonzept Mobilität unter dem Titel „*Neue Straßen für neue Stadtteile*“ sieht im 22. Wiener Gemeindebezirk die Stadtstraße Aspern als Ergänzung des Hauptstraßen-B-Netzes vor. Die Maßnahme bezweckt eine Entlastung der alten Ortskerne in der Donaustadt und die Anbindung der Seestadt Aspern.

Im Prüfungszeitraum hatte die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung mehrere Untersuchungen zu der Thematik durchgeführt und veröffentlicht. Zunächst wurde eine Verkehrsuntersuchung „*Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien*“ (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf>, Abfrage vom 23. Dezember 2021) beauftragt. Diese durch das Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien in den Jahren 2016 und 2017 erstellte Studie untersuchte die Auswirkungen der geplanten Stadtstraße Aspern, der S1 Spange Seestadt Aspern und der S1 Nordostumfahrung auf die Zielsetzungen der Stadt Wien, die Wirtschaft, den Arbeitsmarkt und auf die Umwelt. Sie sollte eine Grundlage für weitere Bewertungen darstellen.

Die Verkehrsuntersuchung prognostizierte die Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmenkombinationen (Stadtstraße Aspern, S1 Spange Seestadt Aspern, S1 Nordostumfahrung, ÖV Ausbauoffensive und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung) auf die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Wien. Für alle Szenarien zeigte sich, dass

ohne zusätzliche Maßnahmen die auf den Modal Split bezogenen Ziele des Fachkonzeptes Mobilität, den MIV-Anteil bis 2025 auf 20 % zu senken (bezogen auf das gesamte Stadtgebiet), nicht bzw. knapp nicht erreicht werden.

Ausgehend von den Ergebnissen dieser Verkehrsuntersuchung analysierte eine Expertenkommission bestehend aus externen und magistratsinternen Expertinnen bzw. Experten die Thematik „*Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat - Süßenbrunn, S1 Donauquerung*“ (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/bericht-expertinnen-donauquerung.pdf>, Abfrage vom 23. Dezember 2021). Von der Expertenkommission wurden Handlungsalternativen aufgezeigt sowie die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen und auf die Stadtentwicklung ohne bzw. mit Donauquerung und ergänzende Maßnahmen untersucht. Der Endbericht der Expertenkommission lag im Jahr 2019 vor. Als erforderlich, um die Klimaschutzziele zu erreichen wurden Maßnahmen empfohlen, die den MIV begrenzen. Diese sollen in ein lokales und regionales Mobilitätskonzept einfließen und für dessen Umsetzung soll eine entsprechende Arbeitsstruktur geschaffen werden.

Parallel dazu erfolgte eine weitere Untersuchung mit dem Titel „*S1 / 6. Donauquerung und Effekte für den Klimaschutz, Fachstellungnahme*“ (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/donauquerung-effekte-klimaschutz.pdf>), Abfrage vom 23. Dezember 2021). Diese extern beauftragte Untersuchung befasste sich, aufbauend auf den bereits vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, mit den klimarelevanten Auswirkungen des Straßenbauprojektes. Die Untersuchung wurde ebenfalls im Jahr 2019 fertiggestellt.

Aufbauend auf die Empfehlungen der Expertenkommission wurde in der Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik - Stadtbaudirektion die Programmleitung „*strategische Verkehrsplanung Aspern-Umfeld*“ eingerichtet, u.a. um die im Zusammenhang mit der Stadtstraße Aspern stehenden Projekte aufeinander abzustimmen. Auf Veranlassung der Programmleitung hatte die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung das im nachfolgenden Punkt 4.3.3 dargestellte „*Aktionsprogramm Mobilität Donaustadt - Maßnahmenübersicht*“ erstellen lassen. Festzustellen war, dass

durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung keine weitere Untersuchung erfolgte, inwieweit die in dem Aktionsprogramm vorgesehenen Maßnahmen zum Erreichen der Ziele des Fachkonzeptes Mobilität beitragen.

4.3.3 Maßnahme „Stadtteil-Mobilitätskonzepte“

Das Fachkonzept Mobilität weist das Gebiet von Hirschstetten bis zur Seestadt im 22. Wiener Gemeindebezirk als „*lokalen bzw. regionalen Planungsschwerpunkt*“ und als eines der „*Gebiete mit stadtteilbezogenen Herausforderungen*“ aus. Für diese Gebiete ist gemäß dem Fachkonzept Mobilität ein „*Stadtteil-Mobilitätskonzept*“ zu erstellen, um lokal konzentriert verschiedenste Mobilitätsmaßnahmen zu bündeln und aufeinander abzustimmen.

Bereits im Jahr 2013 war unter Federführung der MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost, Druckerei ein Strategieplan für das Zielgebiet U2 - Donaustadt erstellt worden. Der Strategieplan stellt die Grundlage für die beabsichtigte Gebietsentwicklung inklusive der Verkehrsplanung dar.

Durch die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung wurde im Jahr 2020 unter dem Titel „*Aktionsprogramm Mobilität Donaustadt - Maßnahmenübersicht*“ eine detaillierte Zusammenstellung von mobilitätsplanerischen Maßnahmen und deren Umsetzungsstand für das o.a. Gebiet erstellt. Diese erste detaillierte Maßnahmendarstellung erfolgte erst rd. 5 Jahre nach dem Beschluss des Fachkonzeptes Mobilität im Auftrag der in der Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik - Stadtbaudirektion angesiedelten Programmleitung „*strategische Verkehrsplanung Aspern-Umfeld*“. Laut der nachvollziehbaren Argumentation der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung konnte dieses Mobilitätskonzept erst nach den abgeschlossenen Untersuchungen zur Thematik „*Stadtstraße, S1 Spange Seestadt Aspern und S1 Nordostumfahrung*“ erstellt werden.

Nicht alleine der Maßnahme „*Stadtteilmobilitätskonzept*“ zuordenbar, aber im thematischen Zusammenhang damit stand die von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung im September 2015 durchgeführte Veranstaltung „*Mitten im Ort, Chancen für*

die Ortskerne der Donaustadt". Es handelte sich um eine Informations- und Diskussionsveranstaltung für die Bevölkerung mit Vertreterinnen bzw. Vertretern des Magistrats der Stadt Wien sowie der Stadt- und Bezirkspolitik. Die Veranstaltung hatte zum Ziel, die Vorstellungen und Anregungen der Bevölkerung als Grundlagen für kommende Planungsschritte u.a. im Bereich der Verkehrsplanung zu nutzen.

4.4 Weitere maßnahmenbezogene Fachplanungen

4.4.1 Maßnahmen „Verbesserung von Angeboten und Qualität der Radfahrinfrastruktur“ sowie „Ausbau von Rad-Langstrecken“

Unter anderem im Hinblick auf die im Fachkonzept Mobilität vorgegebenen Maßnahmen „Verbesserung von Angeboten und Qualität der Radfahrinfrastruktur“ sowie „Ausbau von Rad-Langstrecken“ wurden von der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung folgende, unmittelbar bzw. mittelbar den 22. Wiener Gemeindebezirk betreffende Projekte durchgeführt:

- Mit der „Machbarkeitsstudie Wagrainer Straße, Abschnitt Arbeiterstrandbadstraße-Donaustadtstraße“ aus dem Jahr 2014 wurde die Ausführung der Rad-Langstreckenverbindung Wien Nord (von der Inneren Stadt bis in die Wagrainer Straße) in einem Teilabschnitt untersucht. Projektziel war die Belebung des Radverkehrs und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Untersuchung zeigte die Realisierbarkeit der Radlangstreckenanlage in diesem Teilabschnitt auf, wobei eine „geringfügige“ negative Beeinflussung des MIV in Kauf genommen wurde.
- Der „Masterplan Fahrradstraßen Wien, Fahrradstraßen und Fahrradfreundliche Straßen“ wurde im Jahr 2019 fertiggestellt. Die extern im Auftrag der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung erstellte Studie lieferte ein Konzept für ein zusammenhängendes Netz an Fahrradstraßen gemäß der StVO in Wien. Es wurde untersucht, welche Straßen im Stadtgebiet für Fahrradstraßen geeignet sind und Instrumentarien entwickelt wie Fahrradstraßen schneller umgesetzt werden können.

- Das im Jahr 2019 fertiggestellte Projekt „*Rad-Langstrecken Strategie*“ stellt eine Analyse der bestehenden Rad-Langstrecken Planung und deren Umsetzung dar. Anhand der Ergebnisse wurden strategische Empfehlungen für die weitere Vorgehensweise erstellt.
- Die Studie „*Qualitätsbewertung Hauptradverkehrsnetz Wien*“ wurde im Dezember 2020 abgeschlossen. Sie sollte als Basis für eine strategische Ausbauplanung dienen, mit dem Ziel, ein für alle Nutzergruppen durchgängig befahrbares Hauptradverkehrsnetz zu schaffen. Für die „*Flächenbezirke*“ u.a. auch den 22. Wiener Gemeindebezirk wurde festgestellt, dass der Anteil an Einwohnerinnen bzw. Einwohnern, die innerhalb von 100 m einen Radweg mit akzeptablem Qualitätslevel (1 - 4 von 5) erreichen können mit knapp unter 40 % niedrig sein und daraus höherer Handlungsbedarf resultiere.

4.4.2 Fachplanungen ohne exakte Maßnahmenzuordnung

Des Weiteren leiteten sich die nachfolgend dargestellten Projekte, die sich auch auf den 22. Wiener Gemeindebezirk bezogen, aus den im Fachkonzept Mobilität vorgesehenen Maßnahmen ab.

- Die externe „*Studie zur Umweltzone, Parkraumbewirtschaftung und Citymaut, Ausgewählte Verkehrsmaßnahmen für Wien*“, die im Auftrag der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung im Jahr 2018 erstellt wurde, diente der Ausarbeitung von Maßnahmen zur Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen. Diese Maßnahmen bezogen sich auf die Einführung einer Umweltzone für schadstoffarme Pkw, die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sowie auf die Einführung eines City-Maut-Systems. Die Wirkung der Maßnahmen auf die Luftqualität sowie auf den Modal Split wurden modellhaft berechnet.
- Bei der Untersuchung „*Aktive Mobilität in Wien*“ handelte es sich um eine Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das Zufußgehen und das Radfahren. Das Ergebnis lag im Jänner 2021 vor. Für diese Untersuchung hatte die

MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung mehrfach eine Ausdehnung des Stichprobenumfangs zu dem Stichprobenumfang der im Auftrag der WIENER LINIEN GmbH & Co KG regelmäßig durchgeführten Befragung zur Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) beauftragt.

5. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung sollte die Umsetzung der Maßnahmen und die Wirkungsindikatoren des Fachkonzeptes Mobilität regelmäßig einem verwaltungsinternen Monitoring unterziehen. Die Gemeinderatsausschüsse und Bezirke sollten regelmäßig über den Umsetzungsstand der Maßnahmen informiert werden (s. Punkt 4.2.4).

Stellungnahme der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung:

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung hält fest, dass ein Wirkungsmonitoring zentraler, im Fachkonzept Mobilität angegebener Indikatoren, im Jahr 2017 erstellt wurde und der Stadtentwicklungskommission zur Kenntnis gebracht wurde. Dies fortführend wurden die Indikatoren im Jahr 2018 und 2019 im Zuge der Erarbeitung der verwaltungsinternen Evaluierung des Fachkonzeptes erhoben.

In Anbetracht der veränderten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen sowohl auf Europäischer, als auch Bundes und Wiener Ebene, werden im Zuge der dadurch nötigen Überarbeitungen die Empfehlungen in geeigneter Form miteinbezogen.

Empfehlung Nr. 2:

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung sollte prüfen, ob die nachträgliche Vorlage der Evaluierung und Fortschreibung des Fachkonzeptes Mobilität zielführend

ist bzw. durch die Aufnahme des oben empfohlenen Monitorings ersetzt werden kann (s. Punkt 4.2.5).

Stellungnahme der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung:

Die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung kommt dieser Empfehlung nach und wird im Zuge des laufenden Prozesses für den neuen Stadtentwicklungsplan prüfen, ob die nachträgliche Vorlage der Evaluierung und Fortschreibung des Fachkonzeptes Mobilität zielführend ist bzw. durch die Aufnahme des oben empfohlenen Monitorings ersetzt werden kann.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im September 2022