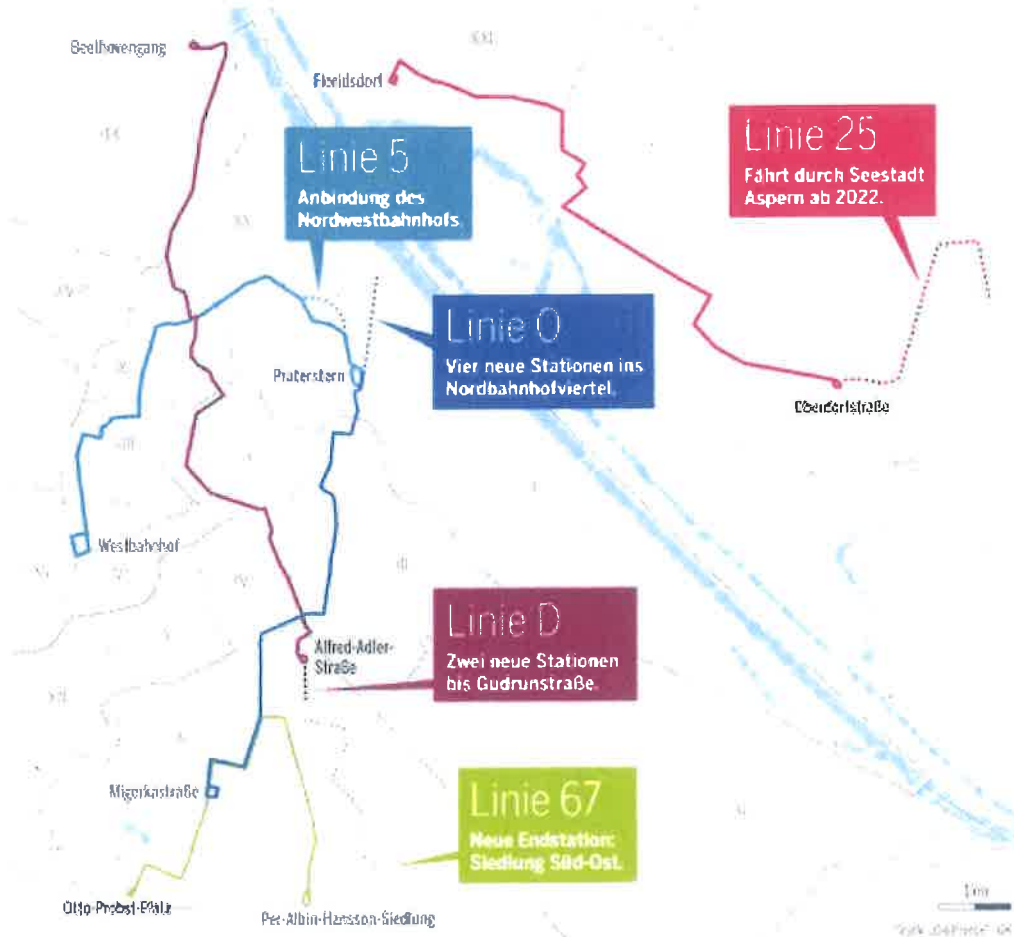


TOP 3.4.8 Straßenbahnpaket Wien

Kommunalpolitik (Judith Wittrich)

Bereits in der letzten Legislaturperiode wurde im Jahr 2014 seitens der Stadt Wien das Öffi-Paket für das nächste Jahrzehnt präsentiert. Darin ist nicht nur der U-Bahn-Neubau mit dem Linienkreuz U2/U5 sowie das Bekenntnis zur S-Bahn enthalten, sondern es umfasst auch eine Reihe von Maßnahmen im Bus- und Straßenbahnnetz. Einige Maßnahmen im Busnetz wurden bereits umgesetzt. So beispielsweise die Erschließung des Media Quarter Marx durch die Buslinie 80A vom Praterstern über die Schlachthausgasse direkt ins Media Quarter seit 2015.

Bezüglich des Ausbaus des Straßenbahnnetzes war es lange Zeit still, nun aber laufen Verhandlungen zwischen dem nunmehr für die Stadtwerke und somit für die Wiener Linien zuständigen Umweltressort und dem Finanzressort.



Folgende Verlängerungen sind Gegenstand der Diskussion:

Verlängerung D-Wagen: Die Straßenbahnlinie D wurde bereits in einem ersten Schritt im Zuge der Entwicklungen um den Hauptbahnhof bzw. Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel verlängert. Bis 2020 kommen nun bis zur neuen Endhaltestelle Gudrunstraße zwei weitere Stationen hinzu. Die Detailplanungen liegen bereits vor.

Verlängerung O-Wagen: Das wachsende neue Nordbahnhofviertel im zweiten Bezirk ist derzeit nur von Bussen erschlossen – bis 2025 sollen hier rund 20.000 Menschen leben. Geplant ist deshalb die

Verlängerung des O-Wagens vom Praterstern um weitere vier Stationen in das neue Viertel. Der 2. und 20. Bezirk setzen sich darüberhinausgehend für eine weitere Verlängerung bis zum Friedrich-Engels-Platz ein.

Neue Linienführung der Linie 67: Ab September fährt die U1 bis Oberlaa, die Parallelführung des 67ers bis Oberlaa wird rückgebaut. Künftig soll der 67er über Monte Laa bis zur Siedlung Süd-Ost fahren. Der Bau der neuen Gleiskörper soll 2019 begonnen und 2021 abgeschlossen werden.

Verlängerung der Linie 25: Die Seestadt wird derzeit von der U2 und wenigen Bussen mit langen Intervallen erschlossen. Die Endstation der Straßenbahnlinie 25 liegt derzeit südwestlich der Seestadt in der Oberndorfstraße und soll ab 2022 das gesamte Stadtentwicklungsgebiet erschließen. Ob die Straßenbahn auch wie ursprünglich angedacht künftig zum Krankenhaus Nord fahren soll, wird noch diskutiert.

Linie 5: Für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof ist eine Bebauung ab 2020 vorgesehen, für die öffentliche Anbindung ist vorgesehen die Linie 5 ab 2022 von der Haltestelle Rauscherstraße über das Gelände bis zum Praterstern zu führen.

Wienerbergtangente: Der Bus 15A verbindet Meidling und Simmering – mittelfristig soll der Bus zur Straßenbahn umfunktioniert werden, kurzfristig soll er durch eine eigene Busspur auf Rax- und Grenzackerstraße beschleunigt werden.

Sonstige derzeit aktuelle Straßenbahn-Neuerungen:

Auskreuzung der Linien 2 und 44: Die Linien tauschen ab dem Johann-Nepomuk-Berger-Platz ihre westlichen Streckenäste und Endhaltestellen, wodurch die aktuelle Parallelführung zu den Linien 46 und 43 aufgehoben wird. Sowohl Ottakring als auch Hernals bekommen dadurch jeweils eine direkte Verbindung zum Schottentor und eine zum Dr.-Karl-Renner-Ring. Laut Wiener Linien profitieren davon 20.000 Fahrgäste. Ab September 2017 übernehmen die Linien 2 und 44 ihre neuen Strecken.

Einstellung Linie 58/Verlängerung Linie 60/Verlängerung Linie 10: Die Straßenbahnlinie 60 wird verlängert und eine neue Direktverbindung von Rodaun über die Kennedybrücke zum Westbahnhof geschaffen. Die Linie 60 übernimmt damit ab der Kennedybrücke stadteinwärts zum Westbahnhof die Strecke des 58ers. Die bisherige Strecke des 58er westlich der Kennedybrücke übernimmt die Linie 10.

60er und 10er bekommen dadurch ab September 2017 neue Endstationen: Die Linie 60 fährt dann von Rodaun bis zum Westbahnhof und die Linie 10 von Dornbach bis zur Hummelgasse in Unter St. Veit.

Einschätzung AK Wien:

Die Vorteile der Straßenbahn liegen klar auf der Hand: Die Straßenbahn als öffentliches Verkehrsmittel ist bei Fahrgästen deutlich beliebter als der Bus, wird besser angenommen und animiert zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Die Straßenbahn besticht aus einem Mix aus Attraktivitätsvorteilen wie geräumigere Fahrzeuge, ruhigeres Fahrverhalten, bequemere Einstiege (in Wien werden die alten Garnituren zusehends abgelöst) und eine im Stadtbild präsente Infrastruktur. Zudem ist die Straßenbahn schneller und pünktlicher durch eigene Bahnkörper und dynamische Straßenraumfreigabe unterwegs als Busse. Dank elektrischem Antrieb werden zudem Abgasemissionen eingespart.

Von den im Straßenbahnpaket diskutierten Maßnahmen profitieren vor allem die hinsichtlich der ÖV-Anbindung hinterherhinkenden Außenbezirke. Der Ausbau von Straßenbahnstrecken dient zwar in erster Linie zur Verbesserung von Verkehrsverhältnissen, wirken sich aber auch wirtschaftlich und gesellschaftlich aus. Untersuchungen zeigen, dass Straßenbahn(aus)bau zur verstärkten sozialen

Inklusion sowie zum Abbau von Segregation beiträgt. Außerdem führen Straßenbahnanbindungen zur höheren Zufriedenheit der AnrainerInnen.

Das Straßenbahnpaket wird daher seitens der AK Wien ausdrücklich begrüßt.