

Die ersten Neubauvorschläge aus dem Rathaus liegen der „Wiener Zeitung“ vor – Die Diskussionen beginnen

Neue Straßenbahnen für Wien

Von Christian Mayr

■ **Planungskonzept: Wienerberg-Tram, 18er in den Prater und O-Wagen-Ausbau.**

Wien. Namhafte Verkehrsexperten und die Wiener Grünen fordern schon seit Jahren den Ausbau des Wiener Straßenbahnnetzes – mit dem Verweis auf Trends in anderen Großstädten Europas. Nun liegt erstmals ein von der grünen Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou initiiertes Grobkonzept vor, das alle künftigen Neubaustrecken für die Bundeshauptstadt auflistet. Durch die neuen Verbindungen sollen Lücken geschlossen, Stadterweiterungsgebiete angebunden und bestehende Buslinien durch attraktive Trams ersetzt werden.

Die „Wiener Zeitung“ kennt die wichtigsten Projekte.

● **Linie 15:** Seit rund zehn Jahren beschäftigt sich die Stadtplanung mit der besseren Erschließung des Wienerbergs – mit der neuen Tramlinie 15 als „Wienerbergtangente“ sollen die Versäumnisse der Vergangenheit zumindest teilweise behoben werden. Statt der Linie 15A soll künftig der 15er zwischen Philadelphiabrücke (U6, S-Bahnen) und dem Verteilerkreis Favoriten (U1 ab 2015) verkehren.

Wurde vor Jahren eine ähnliche Variante vom Bezirk Meidling wegen angeblich zu starken Lärms noch abgewehrt, könnten moderne und leisere Niederflurstraßenbahnen dieses Problem beseitigen. Der Bezirk zeigt sich jedenfalls „diskussionsbereit“, wie es auf Anfrage der „Wiener Zeitung“ heißt.

● **Linie 18:** Der 18er soll künftig nicht mehr bei der Schlachthausgasse (U3) enden, sondern via Stadionbrücke über den Donaukanal in den Prater übersetzen. Als Endstelle ist das Happel-Stadion (U2) vorgesehen, die jetzige Buslinie 77A würde aufgelassen.

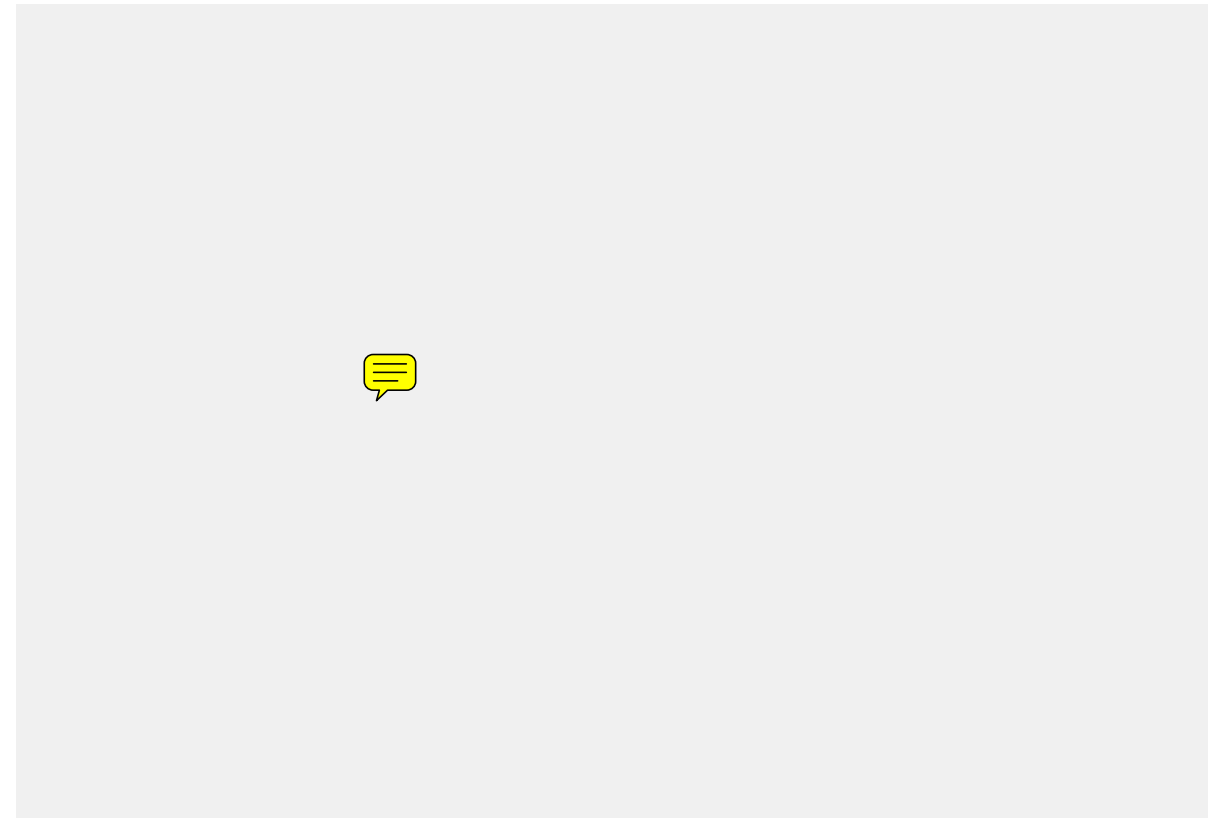
St. Marx besser angebunden

Damit würde nicht nur das neue Medienquartier St. Marx von einer leistungsfähigen Anbindung an die U2 profitieren, sondern auch ein zusätzliches Vehikel bei Veranstaltungen im Stadion geschaffen. Knackpunkt ist allerdings die Querung der Prater Hauptallee, die etwa bei einer Tunnellösung teuer kommen würde. Nicht ausgeschlossen wird auch eine Verlängerung bis zur neuen Wirtschaftsuniversität (WU), die bis 2013 an der Südportalstraße entsteht.

Bei der 18er-Verlängerung steht allerdings der Bezirk auf der Bremse: Vorsteher Gerhard Kubik hält sie für „unrealistisch“ und präferiert weiter den Bus; und die WU sollte wenn, dann von der Linie 2 angefahren werden.

Die Kosten beim 18er würden sich so wie bei der Linie 15 auf rund 40 Millionen Euro belaufen.

● **Linie O:** Geplant ist, die derzeitige Endstelle vom Praterstern an den Friedrich-Engels-Platz zu verlagern und das Nordbahnhof-Areal – wo schon hunderte Wohnungen gebaut wurden – zu durchqueren. Während hier der



Die Zukunft der Wiener Straßenbahn: Ein neues Planungskonzept prüft Neubauvarianten. Foto: Wr. Linien

2. Bezirk auf eine mittelfristige Lösung drängt, blockiert sie der 20. Bezirk, weil in der Engerthstraße zu viele Bäume und Parkplätze geopfert werden müssten.

● **Linie 13:** Ganz oben auf der Agenda steht eine innerstädtische Straßenbahnverbindung zwischen Alser Straße und Hauptbahnhof, die den notorisch überlasteten 13A-Bus ersetzt. Eine in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie befindet sich derzeit in den letzten Zügen: Konkret soll nur noch eine verbliebene Streckenvariante näher untersucht werden, wobei allerdings die kolportierten Kosten in Höhe von 100 Millionen Euro

dem Vorhaben in nächster Zeit den Garaus machen könnten.

● **Linie D:** Die Verlängerung ins Hauptbahnhof-Wohngebiet ist bereits besiegelt – danach könnte die Tram noch weiter nach Süden ausgebaut werden: etwa über das derzeit mangelhaft erreichbare Stadtentwicklungsgebiet Monte Laa bis hin zur Hansson-Siedlung.

● **Linie 48:** Ebenfalls auf der Liste befindet sich eine Straßenbahn auf den Steinhof anstelle des derzeitigen Busses 48A. Allerdings schränkt man im Rathaus ein: „Zuerst kommen die wirklich wichtigen Neubaustrecken dran.“

● **Linien 25 und 26:** Die einzigen Straßenbahnen, die ab heuer fix neu gebaut werden, sind die Linien 25 und 26 in Transdanubien: Der 25er fährt künftig zwischen Aspern/Oberndorfstraße und dem Franz-Jonas-Platz in Floridsdorf; die Trasse des 26ers wird zwischen Kagraner Platz und Seestadt Aspern (U2 ab 2013) verlaufen. In beide Linien investiert die Stadt Wien 80 Millionen Euro.

Allerdings soll die Reise noch weiter gehen: Je nach Baufortschritt in der Seestadt sollen beide Strecken mitten in das Stadterweiterungsprojekt hineingeführt werden. ■