



## Beschlussantrag

**der Gemeinderätin Bettina Emmerling und weiterer Abgeordneter**

**betreffend Paket zum umfassenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Bezirken links der Donau**

**eingebraucht im Zuge der Debatte über Post Nr. 80 in der 46. Sitzung des Wiener Gemeinderats am 20.12.2018**

In den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt mehren sich die Verkehrsprobleme. Durch die enorme Bautätigkeit ist die Infrastruktur nicht mehr ausreichend - insbesondere im öffentlichen Verkehr fehlen attraktive Angebote, um die Menschen zum Umsteigen in Bahn und Bus zu bewegen. Auch die Studien, die von der Wiener Stadtentwicklung zum Lobautunnel in Auftrag gegeben wurden, sind sich in einem völlig einig: es braucht einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV), um langfristig für Verkehrsbelastung zu sorgen. Aber außer einzelner Prestigestrecken wie der U2 fehlt es an allen Ecken und Enden. Der kostengünstige und schnelle Straßenbahnausbau auf ausgewählten Achsen muss daher endlich vorangetrieben und eine Neuordnung des Busnetzes mit besseren Intervallen realisiert werden.

Im aktuellen sogenannten "Öffi-Paket" waren die für Floridsdorf und die Donaustadt vorgesehen Straßenbahnverlängerungen - Donaufeldtangente, Verlängerung des 25ers in die Seestadt - leider zum wiederholten Mal auf die lange Bank geschoben.

Laut STEP 2025 soll der derzeitige Anteil des motorisierten Individualverkehrs aber auf 20 % zurückgehen. Alle namhaften Verkehrsexperten (u.a. "ExpertInnen-Gruppe - Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat-Süßenbrunn - S1-Donauquerung") empfehlen den massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV), um die bestehenden und abzusehenden Verkehrsprobleme in Floridsdorf und der Donaustadt zu lösen.

Dabei ist es wesentlich, die vorhandenen knappen Budgetmittel einzusetzen:

- Neubaustrecken von Straßen- und Lokalbahnen sind im Vergleich zur Errichtung neuer U-Bahn Trassen relativ kostengünstig und können bedeutend schneller gebaut werden. In Verbindung mit Bevorrangungen (eigener Gleiskörper, Ampelschaltungen...) sind diese Systeme der U-Bahn annähernd ebenbürtig, was die Beförderungsqualität betrifft.
- Im Donaustädter und Floridsdorfer Busnetz steckt deutlich mehr Potenzial als derzeit genutzt wird. Die derzeitigen Linien sind über Jahrzehnte historisch gewachsen, fahren teils lange Umwege und erreichen dadurch nur sehr geringe Reisegeschwindigkeiten. Sie sind für Menschen, die auch ein privates KFZ zur Auswahl haben, keine Alternative, sondern werden vorrangig von Schülern und älteren Menschen genutzt, die auf sie angewiesen sind. Eine umfassende Neuordnung würde, bei annähernd gleichbleibendem Budget, eine massive Verbesserung bringen.

Der Klub der NEOS Wien hat in Kooperation mit seinen Bezirksgruppen Floridsdorf und Donaustadt bei mehreren Veranstaltungen die Wünsche, Anregungen und Bedürfnisse der Bürger\_innen gesammelt. Gemeinsam mit Verkehrsexpert\_innen wurde daraufhin ein Netzvorschlag für Floridsdorf und die Donaustadt erarbeitet, der als eine Grundlage für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienen soll.

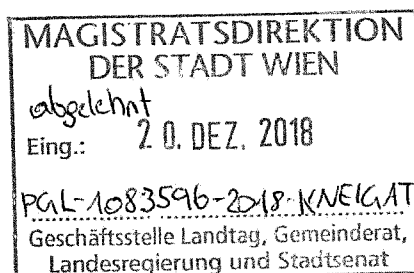




Abbildung: Netzvorschlag (Quelle: Neos Wien)

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher gemäß § 27 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates der Stadt Wien folgenden

## BESCHLUSSANTRAG

Der Wiener Gemeinderat spricht sich für einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Straßenbahn- und Busverbindungen in den Bezirken links der Donau, aus. Dafür soll die Planung und Umsetzung eines umfangreichen Maßnahmenpakets eingeleitet werden (als Diskussionsgrundlage für die Planung sollen auch die oben angeführten Lösungen herangezogen werden, siehe auch Netzvorschlag in der Abbildung).

### Ausbau von Lokalbahnen ins Umland

- Neubau einer Lokalbahn, der "Enzersdorfer Bahn" (vergleichbar der Badner Bahn), in die größte Umlandgemeinde Groß Enzersdorf (14.000 Einwohner ohne Bahnanschluss) und optional weiter nach Orth an der Donau (in Kooperation mit dem Land Niederösterreich).

### Ausbau der Straßenbahnverbindungen

- Stärkung der Tangentialverbindungen, besonders in Stadtentwicklungsgebiete (z.B. Siemensäcker, Donaufeld, Berresgasse, Hausfeld, Raffenstättergasse, Seestadt).
- Wiederaufgreifen von teils in der Vergangenheit aus politischen Gründen ad acta gelegten Ausbaustrecken:

- Neue Linie 22 KH Nord/Brünner Straße S - Donauefeld - Kagran U - Gewerbepark Stadlau S - Berresgasse - Aspern Nord US
- Neue Linie 25 Strebersdorf S - Großjedlersdorf - Siemensstraße S - Kagran U - Donauepital U - Aspern Siegesplatz - Eßling
- Verlängerung Linie 26 (Strebersdorf S - Floridsdorf US - Kagran U -) Hirschstetten S - Aspern Siegesplatz - Aspern Nord US

Komplette Neuordnung des Busnetzes

- Ausbildung von strukturbildenden "Trägerlinien" mit einer Bedienqualität ähnlich wie Straßenbahnlinien (schnelle Verbindung, dichte Intervalle).
- Ausbildung von effizienten Verkehrsknotenpunkten mit kurzen Umsteigewegen und Taktknoten (Ziel: möglichst kurze Umsteigezeit, insbesondere in den Tagesrandzeiten), dabei Optimierung der Anschlüsse der Buslinien an hochrangige Verkehrsmittel.
- Mehr und geradere Linienführungen statt wenigen, durch Siedlungen mäandrierenden Linien (führt in Kombination mit Taktknoten zu deutlichen Fahrzeitgewinnen).

Verbesserung der S-Bahn

- Wiederaufnahme des S-Bahn-Betriebes auf der Laaer Ostbahn (neue Stationen Gewerbepark Stadlau, Rennbahnweg)

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an die Gemeinderatsausschüsse für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung sowie Umwelt und Wiener Stadtwerke beantragt.*

Wien, 20.12.2018

The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is the largest and most prominent, written in a cursive style. Below it, there are two smaller signatures, one to the left and one to the right, also in cursive. The signatures are positioned over the bottom half of the page.

