

Anfrage

des Gemeinderätin Bettina Emmerling und weiterer Gemeinderatsabgeordneter an die Stadträtin für Umwelt und Wiener Stadtwerke

betreffend Neuordnung des Straßenbahnnetzes im 10./11. Bezirk

Am 2. September gibt die neue Linie 11 in Betrieb (bzw. wurde die Linie 67 verlängert und umbenannt). Sie ist vom Otto-Probst-Platz in Favoriten bis Kaiserebersdorf unterwegs. Im Gegenzug wurde die Linie 6 verkürzt und wendet jetzt an einer neuen Umkehrschleife in der Geiereckstraße in Simmering. Entlang der Strecke des "11ers" entsteht auch weiterer Umsteigeknoten: In der Absberggasse können die Fahrgäste von der Linie 11 und Linie 6 in die Linie D wechseln, die aktuell um zwei Stationen verlängert wird und gerüchtheilber noch im Dezember 2019 in Betrieb gehen wird.

Die Maßnahme erlebte allerdings einige nur schwer nachvollziehbare Wendungen:

- Ursprünglich war die neue Schleife im sog. "Kreta-Viertel" geplant; Anrainer brachten diese Variante allerdings - für Wiener Verhältnisse durchaus bemerkenswert - zu Fall.
- Ein neuer Schleifenstandort wurde unter der Süd-Ost-Tangente / Geiereckstraße gefunden, ironischerweise nur einen Steinwurf entfernt von der kurz vorher abgebauten Schleife Gräßlplatz.
- Derzeit wird auch auf Höhe Absberggasse eine Umkehrschleife errichtet - für die Verlängerung der Linie D, nur 600 Meter von der neuen Schleife Geiereckstraße entfernt. Ein Wenden der Linie 6 an dieser Schleife wurde mit der Begründung der Kreuzungskapazität abgelehnt (die Gudrunstraße wurde ja schnellstraßenartig ausgebaut und soll über die Südbahnbrücke ins Arsenal und zur Anschlussstelle Gürtel der A23 als neue MIV-Südtangente verlängert werden).

Somit kommt es zu der absurden Situation, dass entlang der Linie 6 zwischen Reumannplatz / Buchenschleife und Simmeringer Hauptstraße / Grillgasse vier Umkehrschleifen auf nur 2,9 Kilometern zur Verfügung stehen, obwohl sogar eine bestehende Schleife abgebaut wurde.

Ein sparsamer Umgang mit Steuergeld ist das mutmaßlich nicht. Die Kosten für die Umkehrschleife Geiereckstraße werden von den Wiener Linien bewusst verschwiegen. Man bleibe „auf jeden Fall im einstelligen Millionenbereich“, hieß es in den Medien

(Quelle: <https://wien.orf.at/stories/3009796/?fbclid=IwAR0BsBLGfeTiyjdpMYiWajrVrcPiw6PQvd-TUaUDQfcZ6C0ZBcz5ScdTz9k>).

Offen bleiben auch Fragen, die die Straßenbahnausbaumaßnahmen gem. Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 betreffen. Lt. diesem hätte eine Straßenbahn Erschließung Monte Laa (Korridor entlang der Laaer Berg-Straße) "erste Priorität" (S. 92). Ebenfalls erste Priorität im 10. Bezirk hätte eine Straßenbahntangente Wienerberg (Buskorridor als Vorleistung derzeit in Bau). Lt. jüngsten Aussagen einer Sprecherin der Wiener Linien wäre das allerdings "nicht geplant" (https://www.meinbezirk.at/favoriten/c-lokales/wohin-kommt-die-6er-schleife_a3179946).

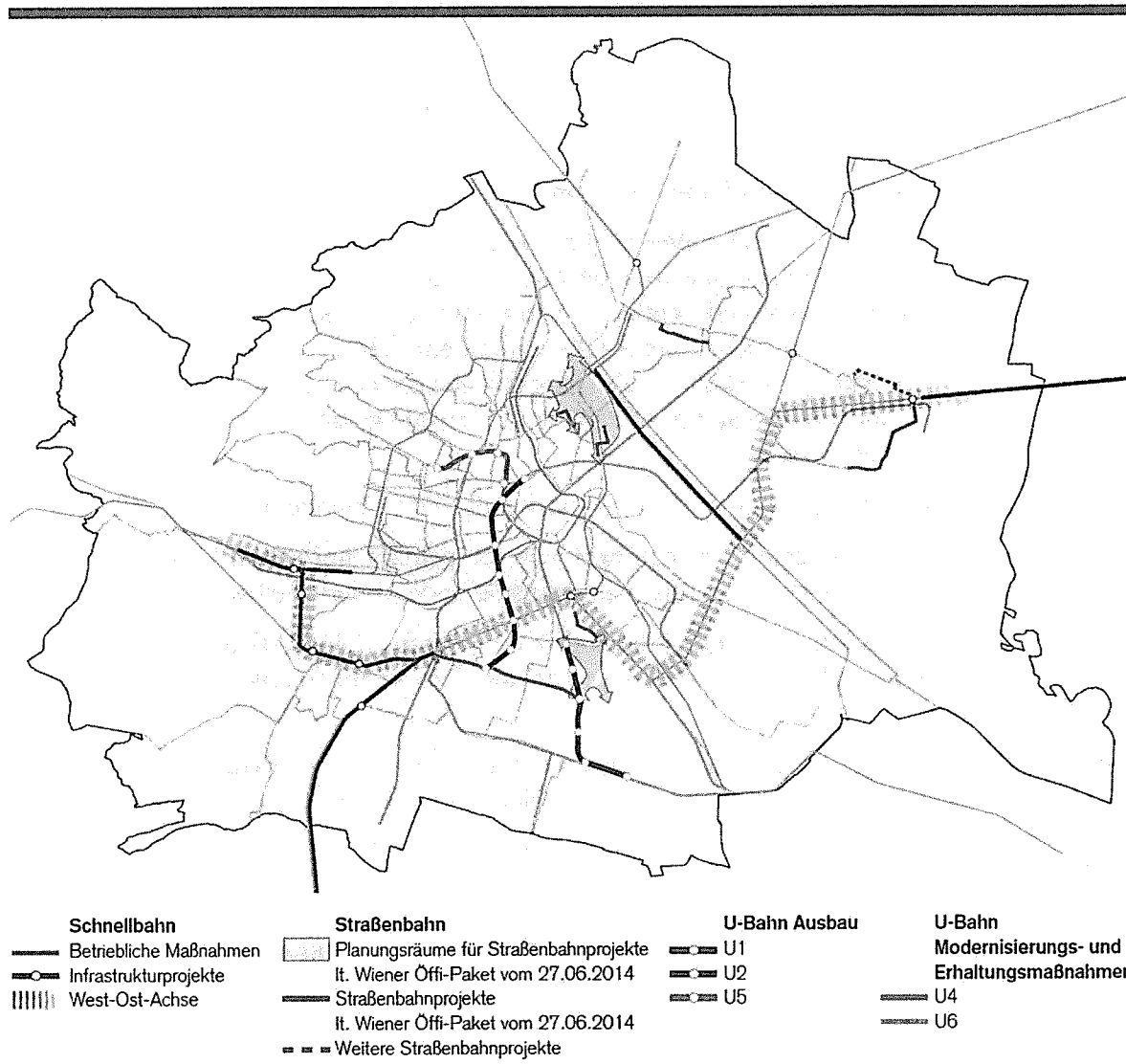


Abbildung: Schwerpunkte des ÖV-Ausbaus gem. Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 mit Straßenbahnneubauten Wienerbergtangente und Monte Laa

Um all diese Fragen zu klären, stellen die unterfertigten Abgeordneten gem. § 31 der Geschäftsordnung des Gemeinderates der Stadt Wien folgende

ANFRAGE

1. Sind vier Schleifenanlagen auf der kurzen Strecke zwischen Reumannplatz und Grillgasse betrieblich wirklich notwendig?
 - a. Wenn ja, warum genau?
 - b. Wenn nein, warum konnte keine einfachere und kostengünstigere Lösung gefunden werden?
2. Warum wurde die Schleife Gräßlplatz vor nicht einmal 2 Jahren abgebaut, anstatt sie im Rahmen des neuen Konzepts zum Wenden der Linie 6 zu nutzen?
 - a. Was kostete der Abbau der Schleife Gräßlplatz?
3. Was kostete die Errichtung der neuen Schleife Geiereckstraße?
4. Sprachen neben der Bürgerinitiative auch technische Gründe gegen eine Schleife im sog. "Kreta-Viertel"?
 - a. Wenn ja, welche?
5. Warum genau kann die Linie 6 nicht die Schleife Absberggasse der Linie D mitbenutzen?
6. Wann wird die Verlängerung der Linie D zur Absberggasse in Betrieb gehen?
7. Wird jemals, wie im STEP 2025 vorgesehen, eine Straßenbahnlinie zur Erschließung Monta Laa umgesetzt werden?
 - a. Wenn ja, wann aus heutiger Sicht?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
8. Ist tatsächlich nicht geplant, den in Bau befindliche Buskorridor Wienerberg mittelfristig gem. STEP 2025 auf Straßenbahnbetrieb umzustellen?
 - a. Wenn doch, wann aus heutiger Sicht?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
9. Warum setzen die Wiener Linien Beschlüsse des Gemeinderates - wie das Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 - so oft nicht oder nur widerwillig um?

Wien, 09.09.2019

