

6.13 Öffentlicher Verkehr

Alle drei ausgewählten Untersuchungsgebiete sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Bei der Ausstattung von Siedlungsgebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln spielt allerdings nicht nur das Vorhandensein einer Haltestelle in unmittelbarer Umgebung eine Rolle, sondern auch das Angebot, also Takte und Intervalle, und die Ausstattungsqualität selbst.

Stadtteile wie die Bombardiergründe und die Frauen-Werk-Stadt profitieren von der umgebenden ÖV-Infrastruktur, die bereits vor Errichtung des Stadtteiles vorhanden war. Beim Sonnwendviertel und auch in der Seestadt Aspern wurden neue ÖV-Angebote geschaffen, deren Qualität sich aufgrund bestehender Privatisierungstendenzen bei der Ausstattung von Haltestellen von anderen Angeboten in Wien unterscheidet.

- Erschließung und Erreichbarkeiten

Das Untersuchungsgebiet im Sonnwendviertel ist zentral gelegen, die fußläufige Entfernung zu den nächsten U-Bahn-Stationen Hauptbahnhof und Keplerplatz U1 beträgt etwa 700 m. Das Gebiet wird am Rande außerdem von der Straßenbahnlinie D erschlossen, die derzeit bis zur Endhaltestelle Sir-Karl-Popper Straße verkehrt. Die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle der Linie D ist derzeit noch durch bestehende Baustellen, den „unfertigen“ Straßenraum und das Überwinden mehrerer Verkehrslichtsignalanlagen geprägt. An der Alfred-Adler-Straße liegen zwei Bushaltestellen der Buslinie 69A, die vom 11. Bezirk zum Hauptbahnhof führt und das Sonnwendviertel durchquert. Der Bus verkehrt in der Spitzenzeit alle 6 Minuten – um den Hauptbahnhof zu erreichen benötigt man 3 Minuten. Der Schulcampus wird von der Buslinie 14A bedient und in Zukunft von der Straßenbahnlinie D zusätzlich erschlossen.

Das Untersuchungsgebiet in der Seestadt Aspern ist von der Buslinie 84A am Hannah-Arendt-Platz erschlossen, die in der Spitzenzeit nur alle 15 Minuten verkehrt. Der 84A erschließt das derzeit bestehende Siedlungsgebiet mit zwei Stationen und verbindet es mit der U-Bahn-Station Seestadt Aspern und auch mit der U-Bahn-Station Aspern Straße. Da die U-Bahn in der Spitzenzeit ab Seestadt nur alle 6 bis 7 Minuten verkehrt, fahren viele Fahrgäste – anstatt zu Fuß zur U-Bahn-Endstation Seestadt zu gehen – mit dem Bus zur U-Bahn Aspern Straße. Verpasst man den Bus oder ist der Bus voll, muss man 15 Minuten warten. Durch diese langen Intervalle sowohl beim Bus als auch bei der U-Bahn ist die Erreichbarkeit der Wiener Innenstadt und anderer Teile Wiens eingeschränkt.

Das Untersuchungsgebiet Bombardiergründe/Frauen-Werk-Stadt I wird von der Straßenbahnlinie 26 erschlossen, die beiden Haltestellen „Fultonstraße“ und „Carminweg“ befinden sich auf der Donaufelder Straße. Die Linie 26 verkehrt in der Hauptverkehrszeit alle 6 Minuten zwischen dem 21. und dem 22. Bezirk und führt zur U1 in Kagran bzw. zur U6 und zu den Schnellbahnen in Floridsdorf.

Bei der Befragung wurde auch auf Mängel des öffentlichen Verkehrs verwiesen. Insbesondere zu Stoßzeiten kommt es in der Buslinie 84A und Straßenbahnlinie 26 zu sehr hohen Fahrgastdichten. Fallweise wurde auf Probleme hingewiesen, die durch zukünftig geplante Entwicklungen gelöst werden, wie die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie D im Sonnwendviertel oder künftig kürzere Intervalle der U-Bahn in der Seestadt.

- Schutz vor Wind, Sonne und Niederschlag

Nicht überall ist der Haltestellen-Standard auch wirklich Standard. Die Haltestellen der Bus- und Straßenbahnlinie im Sonnwendviertel (69A und D) weisen weder ein Wartehäuschen, noch eine Überdachung, noch einen Schutz vor Wind und Wetter auf. Durch die Breite, die Lage und das Ver-

kehrsaufkommen auf der Alfred-Adler-Straße ist das Warten auf den Bus vor durch Wind, aber auch durch Lärm geprägt (siehe Abbildung 38, Beispiel Sonnwendviertel). Andere Schutzmöglichkeiten wie Hauseingänge gibt es nicht. Ähnliches gilt für die Haltestelle der Buslinie 84A am Hannah-Arendt-Platz in der Seestadt (siehe Abbildung 38, Beispiel Seestadt Aspern). Mehreren Beobachtungen an kalten und heißen Tagen zufolge warten Fahrgäste in Hauseingängen auf den Bus und suchen Schutz vor Wind, Kälte, Hitze und Niederschlag. Die Haltestellen der Straßenbahnlinie 26 nahe den Bombardiergründen weisen ebenfalls nicht überall Überdachungen auf – aufgrund der zu geringen Gehsteigbreiten konnten keine Wartehäuschen errichtet werden.

Abbildung 38: ÖV-Haltestellen in den Untersuchungsgebieten⁹⁸



Seestadt: Hannah-Arendt-Platz



Sonnwendviertel: Sonnwendgasse



Bombardiergründe: Fultonstraße

⁹⁸ Fotos: Rosinak & Partner / tilia

- **Sitzen und Anlehnen**

Weder in der Seestadt noch im Sonnwendviertel können Fahrgäste im Sitzen auf den Bus warten. In der Seestadt gibt es allerdings Stützmauern, an welchen sich wartende Fahrgäste anlehnen können.

- **Beleuchtung**

Durch das Fehlen der sogenannten City Light Wartehallen bei den Haltestellen sind die Bus- und Straßenbahnhaltestellen in der Seestadt Aspern und im Sonnwendviertel nicht beleuchtet.

Da die City Light Wartehäuser von der Firma Gewista errichtet werden (und nicht von den Wiener Linien selbst) und die Errichtung mit dem Verkauf von Reklame auf den Leuchtschirmen verbunden sind, werden mit Anspruch auf Gewinnmaximierung nur an „höher frequentierten“ ÖV-Haltestellen in Wien Wartehäuschen und damit auch Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und eine Überdachung angeboten.

In der Seestadt und im Sonnwendviertel wurden im Rahmen der Masterplanung und Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung auch Mobilitätskonzepte entwickelt, die auf die Benutzung des öffentlichen Verkehrs aufbauen. Insbesondere die langen Bus-Intervalle in der Seestadt und die fehlende und unzureichende Infrastruktur machen den öffentlichen Verkehr in diesen Gebieten unattraktiv. Diesem Umstand wird auch bei den Befragungen Rechnung getragen. Auffallend ist zudem, dass Bushaltestellen in den Untersuchungsgebieten stets mit Flächen für die Müllentsorgung (Altglas, Altkleider, etc.) gekoppelt sind (siehe Abbildung 38, Beispiel Sonnwendviertel).

Neue Straßenbahnlinien oder Buslinien beeinflussen den öffentlichen Raum direkt und indirekt und sind integraler Bestandteil dessen. Die Ergebnisse in den Untersuchungsgebieten zeigen allerdings, dass in den neuen Stadtentwicklungsgebieten der sekundäre öffentliche Verkehr für den Stadtteil selbst nur Versorgungs- und Erschließungsfunktion hat und im Sinne der Gestaltung und Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes keine Rolle spielt. Das gilt sogar für die Seestadt, wo mit innovativen Mobilitätskonzepten versucht wird, mehr Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Auch dort wurden weder bei der Gestaltung der Haltestellen – mit Ausnahme der Stützmauern, siehe Abbildung 38, Beispiel Seestadt Aspern – noch beim Angebot selbst neue Maßstäbe gesetzt, die beispielhaft und übertragbar wären.

6.14 Fließender und ruhender Radverkehr

Die Stadt Wien hat sich im Stadtentwicklungsplan 2025 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbundes an allen Wegen (also das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) auf 80 % zu steigern. Dieses Ziel setzt voraus, dass BewohnerInnen in neuen Stadtentwicklungsgebieten gute Rahmenbedingungen für die Nutzung dieser Verkehrsmittel finden. Beim Radverkehr sind dies ausreichend Radabstellplätze in guter Qualität an der Quelle und am Ziel der Fahrt sowie eine Radinfrastruktur, die nicht nur für sportliche und mutige RadfahrerInnen geeignet ist, sondern für alle Menschen, die mit dem Rad in der Stadt unterwegs sein wollen.

- **Fahrradparken bei den Hauseingängen**

In der Seestadt und in auf den ehemaligen Bombardiergründen sowie in der Frauen-Werk-Stadt gibt es zahlreiche Fahrradabstellplätze entlang der Straßen, in den Innenhöfen und bei fast allen Hauseingängen. Die Radabstellablagen sind meist so situiert, dass sie ohne Umwege barrierefrei benutzt werden können und keine anderen Nutzungen behindern. Die Angebote unterscheiden sich zwar im