

Bachelorarbeit

Linienplan of Broken Tramway Dreams

Hannah Pichler

e1568006@student.tuwien.ac.at

Matr.Nr. 01568006

Datum: 2. August 2023

Kurzfassung

Das Straßenbahnnetz in Wien hat eine lange Geschichte, die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurückreicht. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts konnte Wien ein effizientes, vollständig elektrifiziertes Straßenbahnnetz vorweisen und es erreichte seine Maximalausdehnung während der Zwischenkriegszeit. Durch Prioritätenverschiebungen in der Bevölkerung und Politik hin zum motorisierten Individualverkehr und durch die Einführung der U-Bahn als öffentliches Verkehrsmittel, wurde das oberirdische Straßenbahnnetz stark reduziert und viele Linien seitdem aufgelassen. Seit Ende der 1980er Jahre gibt es wieder Bestrebungen, das Netz zu erweitern und auszubauen und es folgten zahlreiche Ankündigungen und Vorschläge von politischer Seite. Ziel dieser Arbeit ist es, eine Zeitreihe der Änderungen des Straßenbahnnetzes in Wien seit dem 2. Weltkrieg zu erhalten und diese kartografisch darzustellen. Des Weiteren werden alle Ausbautenvorschläge und deren (Nicht-)Umsetzung seit 1989 analysiert und visualisiert.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Geschichte der Wiener Straßenbahn	3
1.2	Zielsetzung der Arbeit	5
2	Methoden	6
2.1	Datensammlung	6
2.2	Datenverarbeitung	6
2.3	Karten- und Zeitreihenerstellung	6
2.4	Limitationen - Umgang mit unvollständigen oder fehlenden Daten	7
3	Ergebnisse	8
3.1	Zeitreihe der Streckenkilometer 1943 – 2023	8
3.1.1	Auswahl einiger Eingriffe in das Netz seit 1953	10
3.1.2	Gesamtüberblick	17
3.1.3	Analyse nach Bezirken	18
3.2	Ankündigungen und Vorschläge für Neu-/Ausbauten seit 1989	21
3.2.1	Stadtentwicklungskonzepte	21
3.2.2	Vorschläge und Überlegungen	27
3.3	Planungen - Stand 2023	29

4 Diskussion	32
4.1 Limitationen und weitere Forschungsmöglichkeiten	32
Anhang	36
Anhang A – Streckenänderungen 1943 – 2023	36
Anhang B – Linienplan of broken tramway dreams	41

1 Einleitung

Das Straßenbahnnetz in Wien zählt heute zu einem der größten weltweit [1] mit rund 190 Kilometern Betriebslänge und 29 Linien [2]. Die maximale Ausdehnung des Netzes erreichte man jedoch in der Zwischenkriegszeit, wo sich je nach Quelle die genaue Streckenlänge unterscheidet, aber zwischen 292 km [3] und 318 km [4] betrug.

1.1 Geschichte der Wiener Straßenbahn

Nachdem im Jahr 1865 die Abtragung der Stadtmauer und Beseitigung des Grabens beendet war, eröffnete am 4. Oktober 1865 die Firma Schaeck-Jaquet & Co ihre erste Probestrecke vom Schottentor über die Ottakringer Straße und Taubergasse nach Hernals Wattgasse, wie die Visualisierung in Abb. 1 zeigt. Von Pferden gezogen, konnten Passagiere somit die rund 4 Kilometer in etwa 20 Minuten zurücklegen. [5]



Abb. 1: Erste Pferdestraßenbahn Schottentor - Hernalser Wattgasse 1865 (basemap.at [6])

Aufgrund des großen Erfolgs des neu eingeführten öffentlichen Verkehrsmittels vereinigte sich die Firma im Jahr 1868 mit anderen Konzessionswerbern und somit folgte die Gründung der Wiener Tramway-Gesellschaft, deren Ziel es war, ein großzügiges Pferdebahnnetz für die Stadt Wien zu errichten. Bereits im Jahr 1874 erreichte man eine Streckenlänge von etwa 45 km. [5]

Ab dem 28. Jänner 1897 verkehrte die erste elektrisch betriebene Bahn auf den Straßen von Wien auf der Strecke Vorgartenstraße – Praterstern – Wallgasse, der heutigen Linie 5. [7]

So wurden im Laufe der folgenden Jahre nach und nach alle Linien elektrifiziert und im Jahr 1903 fuhr die letzte Pferdebahn durch Wien [8]. Die Abbildung Abb. 2 zeigt die Ausdehnung des vollständig elektrifizierten Netzes im Jahr 1903.

Der Ausbau eines effizienten Straßenbahnnetzes wurde Anfang des 20. Jahrhunderts stark vorangetrieben und das Netz erreichte seine Maximalausdehnung in der Zwischenkriegszeit mit knapp 300 km. [9]

Nach dem 2. Weltkrieg begann eine Trendwende für den öffentlichen Verkehr in Wien, da sich das Interesse der Bevölkerung und der Stadtentwicklung mehr zum motorisierten Individualverkehr (MIV) verlagerte. Nach und nach wurde damit begonnen, das Netz der Straßenbahnen langsam rückzubauen, um den Autos mehr Platz auf den Straßen einzuräumen. [11]

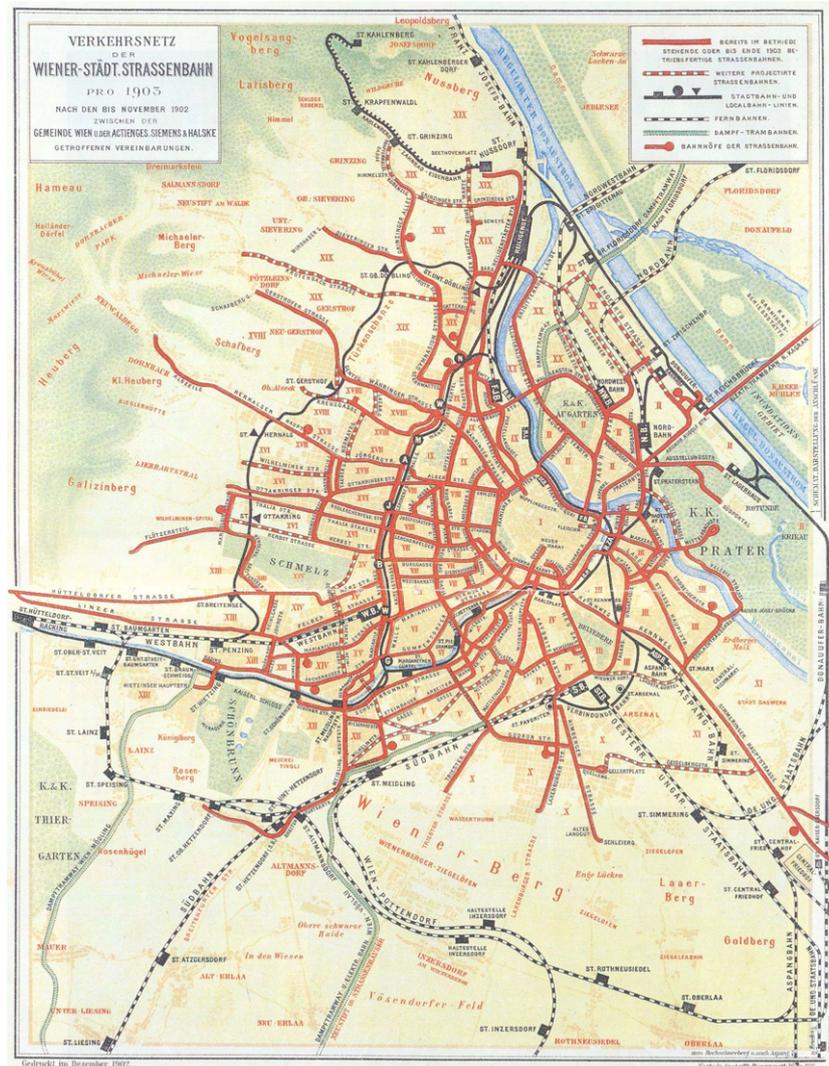


Abb. 2: Wiener Straßenbahnnetz 1903 [10]

Ein weiterer Grund für den allmählichen Rückgang der Ausdehnung des oberirdischen Schienennetzes in Wien war die Einführung der U-Bahnen, wodurch parallel geführte Straßenbahnstrecken aufgelassen wurden [12]. Die erste U-Bahn in Wien fuhr im Jahr 1978 zwischen den Stationen Karlsplatz und Reumannplatz und galt als Wende im öffentlichen Verkehrssystem der Stadt. [11] In den folgenden Jahren wurde das U-Bahn Netz immer weiter ausgebaut, was zugleich auch bedeutete, dass die Straßenbahnen allmählich an Wichtigkeit verloren und den parallel geführten U-Bahnen weichen mussten. Dies resultierte in etlichen Linieneinstellungen und Gleisabtragungen der Straßenbahnen. In Zahlen ausgedrückt wurden seit dem Baubeginn der U-Bahn 1969 knapp 34 km Straßenbahnstrecken aufgelassen, welche in direktem Zusammenhang mit den U-Bahn-Eröffnungen stehen.[12]

Mit Ende der 1980er Jahre kam es zu einem Umdenken in der öffentlichen Verkehrsplanung in Wien. So wurden etwa im Verkehrskonzept der Stadt Wien aus dem Jahr 1992 die hervorgerufenen Belastungen durch den MIV thematisiert. Auch das Aufkeimen des Umweltaspektes zu dieser Zeit veranlasst die Stadtplanung der Stadt Wien zu einem Umdenken in der generellen Verkehrsplanung.

„... , ist die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel der einzig gangbare Weg“ [13, Vorwort]

Um eine Verlagerung des Modal Split in Richtung nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV) und öffentlichen Verkehr (ÖV) zu erreichen, wurde im Jahr 1993 ein Verkehrskonzept vorgestellt, welches die *'Attraktivierung des Straßenbahn- und Busnetzes als verkehrspolitische Hauptaufgabe des nächsten Jahrzehnts sieht.'* [13, Vorwort]:

„Die Untersuchungen 1977-1980 haben schon damals mit großer Deutlichkeit klargemacht, daß [sic!] die Beschleunigung des Oberflächenverkehrs viel wichtiger ist als der Bau leistungsfähiger unterirdischer öffentlicher Verkehrsmittel“ [14, S.17]

So konnten in den kommenden Jahren immer mehr Stimmen aus der Bevölkerung und aus der Politik wahrgenommen werden, die sich für einen Weiterausbau des Straßenbahnnetzes in Wien laut machten.

Im Laufe der Jahre sind etliche Anträge im Wiener Gemeinderat eingelangt, in denen Bezirksvorsteher*innen die Prüfung auf Wiedereinführungen / Neubauten von Linien forderten.

Als Beispiel erwähnt werden kann hier die Linie 8, die ehemals die Strecke der heutigen U6 von Meidling bis zur Station Nußdorfer Straße bediente und die dem Neubau der Linie U6 im Jahre 1990 weichen musste. Als klar wurde, dass die Straßenbahn somit eingestellt wird, kamen erstmals Stimmen aus der Bevölkerung, den Rückbau zu stoppen/überdenken und es wurden Anträge auf einen Erhalt und somit einen erstmaligen Parallelbetrieb zur U-Bahn beim Wiener Gemeinderat gestellt [15]. Auch der 'Verein Fahrgast' und weitere Bürgerinitiativen setzten sich für den Erhalt der Linie 8 ein und so kam es im Februar 1990 zu einer Volksbefragung über die Zukunft der inzwischen eingestellten Strecke. Obwohl die Volksbefragung zugunsten des Erhalts der Linie 8 ausfiel, wurde die Stilllegung der Strecke noch im selben Jahr vollzogen. Hauptargument, den Ausgang der Volksbefragung zu ignorieren, war die niedrige Wahlbeteiligung von nur 6 Prozent. Die Einstellung der Linie 8 resultierte auch erstmals in einem politischen Erdbeben bei der darauf folgenden Wien-Wahl im Jahr 1991, deren Wahlergebnisse in Zusammenhang mit der verfehlten Verkehrspolitik der SPÖ stehen. So verlor die SPÖ in der Wahl mehr als 7 Prozentpunkte und die Grünen erreichten erstmals ein Wahlergebnis im zweistelligen Bereich. [16]

1.2 Zielsetzung der Arbeit

Die Arbeit zielt insbesondere darauf ab, eine Zeitreihe der realen Änderungen des Straßenbahnnetzes in Wien ausgehend von seiner Maximalausdehnung bis heute zu erstellen und quantitativ zu beschreiben, um dadurch einen Überblick über Veränderung der Streckenkilometer und somit der Ausdehnung des Netzes in Wien seit dem 2. Weltkrieg zu erhalten. Da seit den 1990er Jahren der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes Teil des Stadtentwicklungskonzepts ist, wird versucht, eine grobe Übersicht über alle Ankündigungen und Vorschläge und deren Fortschritt der Umsetzung zu schaffen und auch Zusammenhänge zwischen offiziellen Ankündigungen und Wahlen herzustellen.

2 Methoden

2.1 Datensammlung

Die Daten, die für die Umsetzung und Realisierung des Projektes verwendet wurden, wurden zu einem großen Teil online gesammelt. Um die Zeitreihe des Netzes der Wiener Straßenbahn erstellen zu können, wurden Onlineforen sowie die Archive der Stadt Wien verwendet, wodurch ein Überblick über die realen Veränderungen der Ausdehnung des Straßenbahnnetzes samt Auffassungen und Neubauten geschaffen wurde. Durch Websites wie dem Straßenbahnjournal Wien und dem Tramwayforum konnten alle Daten erhoben werden, die benötigt werden, um die Veränderungen des Netzes kartografisch festzuhalten und quantitativ zu beschreiben. Für die Bearbeitung des 2. Teils der Arbeit, die angekündigten Projekte, die nie umgesetzt wurden oder sich teilweise immer noch in Planung befinden, kartografisch darzustellen, wurden vor allem Zeitungsarchive, Protokolle der Wiener Gemeinderatssitzungen sowie Auskünfte der Magistratsabteilung 18 für Stadtentwicklung und Stadtplanung herangezogen. Des Weiteren wurden die Stadtentwicklungskonzepte der Stadt Wien seit den 1990er Jahren verwendet.

2.2 Datenverarbeitung

Nachdem alle Daten gesammelt wurden, wurde mit Hilfe des opensource GIS-Programmes QGIS [17] gearbeitet, um einerseits die realen Veränderungen des Netzes darzustellen, sowie alle angekündigten Strecken(-erweiterungen) einzuzeichnen, um anschließend den Linienplan zu bekommen, wie er heute aussehen würde, wenn alle je angekündigten und vorgeschlagenen Projekte umgesetzt worden wären. Ausgehend von dem aktuellen Netzplan der Wiener Linien GmbH von 2023 [18] und einem Streckenplan von 1906, Abb. 3, mit allen bis dahin aufgelassenen Linien, wurde so unter Verwendung der gesammelten Daten die reale Veränderung des Netzes in den 80 Jahren von 1943 bis 2023 analysiert und verarbeitet. Auf einer Grundkarte der basemap.at [6] von Wien wurden ausgehend von der Maximalausdehnung des Netzes 1943 alle realen Veränderungen und Auffassungen der Linien für jedes Jahr einzeln bis ins Jahr 2023 dargestellt. Durch Verwendung von Attributtabelle konnte jeder Linie eine eindeutige Bezeichnung zugewiesen werden, sodass es anschließend möglich war, einzelne Linien- und Streckenabschnitte herauszufiltern und weiter zu verarbeiten. Die Linienabschnitte wurden eingeteilt in Kategorien, alle Linien die nach wie vor Bestand des Netzes sind, wurden dementsprechend ausgewiesen, aufgelassenen Linien oder Linienabschnitten wurde ein Attribut mit dem Jahr der Auffassung zugewiesen. Ausgehend vom Jahr 1943 wurden somit für jedes Jahr alle Auffassungen sowie Neubauten getrennt dokumentiert.

Die angekündigten (nicht umgesetzten) Projekte wurden in eigenen Layern erarbeitet. Zusammen mit dem aktuellen Bestand kann somit die Ausdehnung visualisiert werden, welche das Netz heute haben würde, wenn alle Vorschläge dementsprechend umgesetzt worden wären. Durch die gewählte Verarbeitung der Daten kann die gesamte Streckenlänge jedes Jahres einzeln gemessen werden, sowie eine positive und eine negative Bilanz der Änderungen gezogen werden. Das bedeutet, es kann je eine eigene Zeitreihe mit allen Rückbauten sowie Netzvergrößerungen erstellt werden und ermöglicht somit eine Gegenüberstellung der Differenz der Streckenlängen.

2.3 Karten- und Zeitreihenerstellung

Bei der Visualisierung der Daten in QGIS wurde mit verschiedenen Farben und Linienstilen gearbeitet, um den Unterschied zwischen Netzbestand, Netzauffassungen und -neubauten auf den ersten Blick zu veranschaulichen.

Mit den in QGIS erstellten Karten konnte anschließend unter Verwendung von Python [20] durch Einlesen der relevanten Daten eine Zeitreihe erstellt und geplottet werden, welche die effektiven Längenänderungen des Netzes in den betrachteten 80 Jahren darstellt. Anzumerken ist, dass

3 Ergebnisse

Dieser Abschnitt der Arbeit präsentiert die Ergebnisse, welche im Laufe des Projektes erarbeitet und analysiert wurden. Einerseits wurde eine Zeitreihe erstellt (Abb. 4), welche die realen Veränderungen der Länge des Straßenbahnnetzes in Wien seit dem 2. Weltkrieg bis ins Jahr 2023 darstellt. Der zweite Teil dieses Kapitels präsentiert Ergebnisse der angekündigten Strecken(-erweiterungen) seit 1990 und deren Fortschritt in der Umsetzung.

3.1 Zeitreihe der Streckenkilometer 1943 – 2023

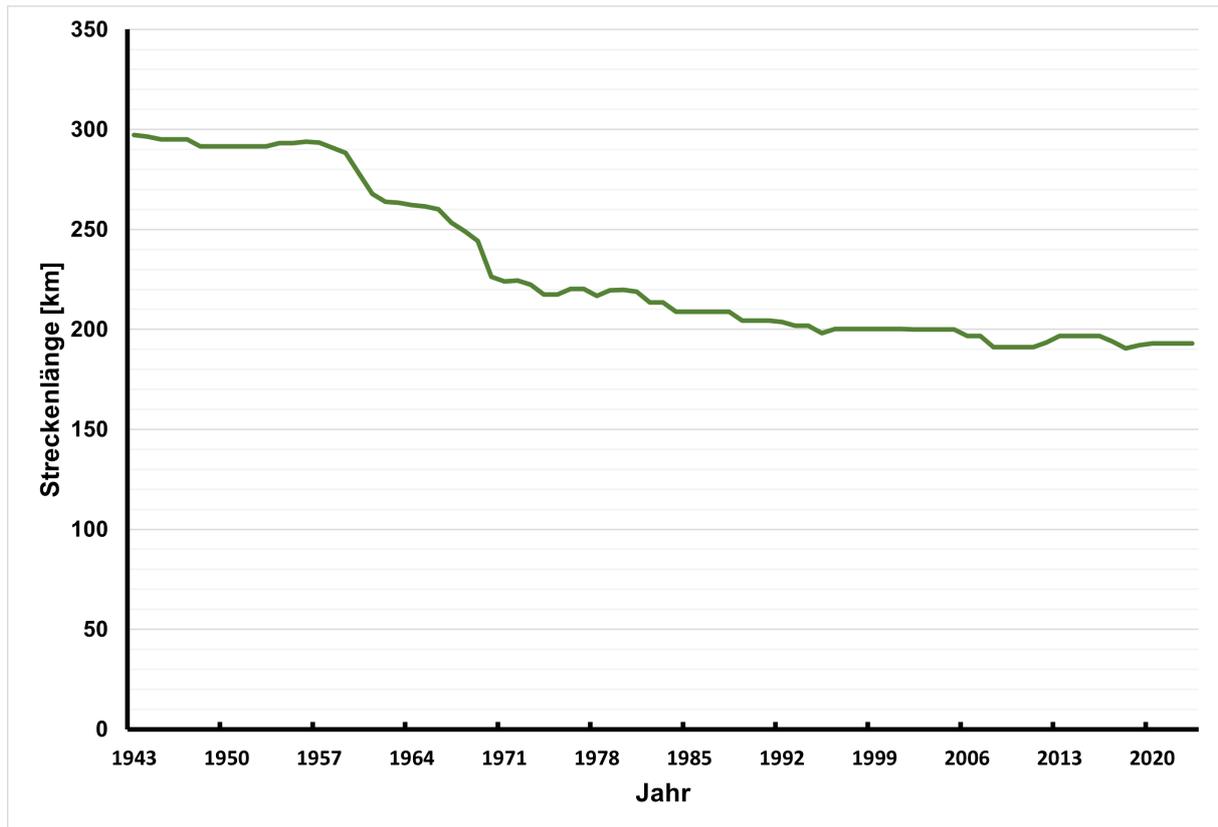


Abb. 4: Zeitreihe der Streckenkilometer 1943 – 2023

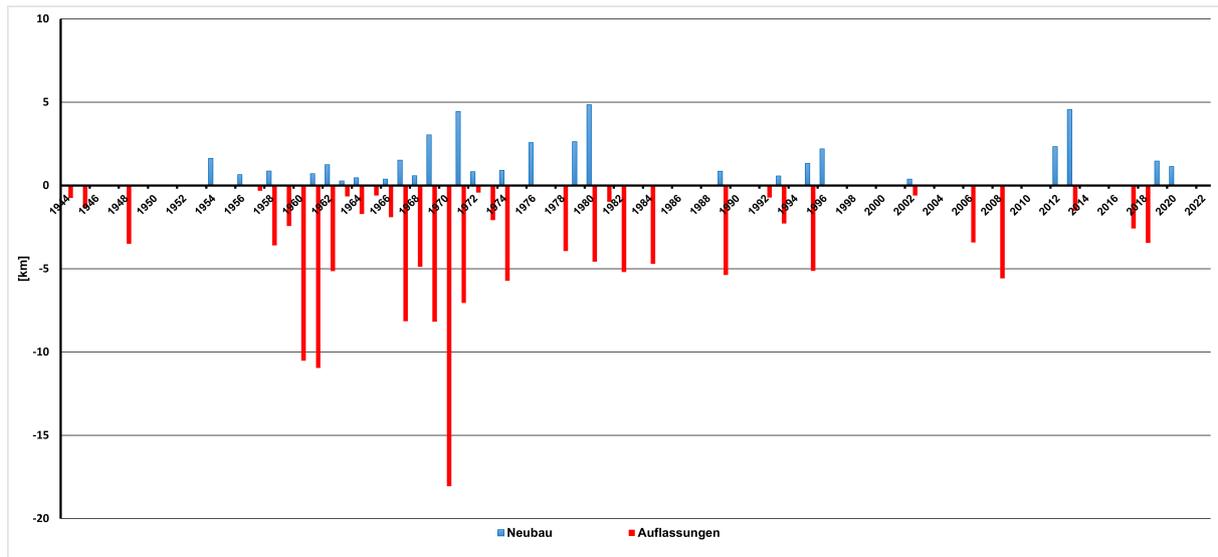


Abb. 5: Auflassungen und Neuerrichtungen pro Jahr 1943 – 2023

Tab. 1: Netzveränderungen 1943 – 2023

Zeitraum	Auflassungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
1943 – 1953	5,64	0	-5,64
1953 – 1963	33,64	5,34	-28,7
1963 – 1973	53,07	11,24	-41,83
1973 – 1983	20,43	10,95	-9,48
1983 – 1993	13,10	1,42	-11,68
1993 – 2003	5,74	3,90	-1,84
2003 – 2013	10,53	6,88	-3,65
2013 – 2023	6,04	2,60	-3,59

Im betrachteten Zeitraum von 1943 bis 2023 reduzierte sich die Streckenlänge des Straßenbahnnetzes von 297 km auf 193 km, und somit um mehr als 100 km. Die Grafik Abb. 5 und Tabelle Tab. 1 zeigen die Gegenüberstellung der Reduktionen bzw. Neubauten pro Jahr von 1943 bis 2023. Während sich das Netz vor allem in den ersten 50 Jahren bis 1990 stark verkleinerte und viele Linien zu Gunsten des MIV und der U-Bahnen rückgebaut wurden, verfolgt die Stadt Wien seit den 90er Jahren ein Verkehrskonzept, welches keine großen Auflassungen mehr vorsieht. Dies hat zur Folge, dass die Kilometerzahl des Netzes seit Mitte der 1990er Jahre vergleichsweise konstant ist und keine großen Reduktionen des Netzes mehr vorgenommen wurden.

3.1.1 Auswahl einiger Eingriffe in das Netz seit 1953

1953 – 1963: Während in den ersten Jahren dieses Zeitraums nur kleinere Veränderungen am Netz vorgenommen wurden, wurden in den Jahren von 1959 und 1962 erstmals längere Strecken aus dem Netz entfernt. So summiert sich der Rückbau allein in diesen 4 Jahren auf insgesamt ca. 25 km und verkürzte das Netz von 288 km im Jahr 1959 auf 263 km im Jahr 1962. Ins Gewicht der Rückbauten fiel im Jahr 1960 vor allem die Strecke des heutigen 40A im 18. Bezirk vom Gürtel zur Türkenschanze sowie längere Strecken im 5. und 12. Bezirk entlang des Wienflusses. Im Jahr 1961 wurde die Strecke des heutigen 13A von der Alser Straße im 8. Bezirk bis zum Wiedner Gürtel im 4. Bezirk rückgebaut und durch einen Autobus ersetzt, der die gleiche Strecke seither bedient. Im Jahr 1962 folgte dann der Rückbau der Strecke des 48A vom Joachimsthalerplatz bis zur Baumgartner Höhe sowie ein längerer Streckenabschnitt im 10. Bezirk auf der Triester Straße südlich der Raxstraße. Auch ein Streckenabschnitt im 11. Bezirk wurde im betrachteten Zeitraum aufgelassen. Abbildung Abb. 6 zeigt die Netzreduktion von 1953 - 1963, Tabelle Tab. 2 die Gegenüberstellung von Auflassungen und Neubauten.

Tab. 2: Änderungen 1953 – 1963

Auflassungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
33,64	5,34	-28,7

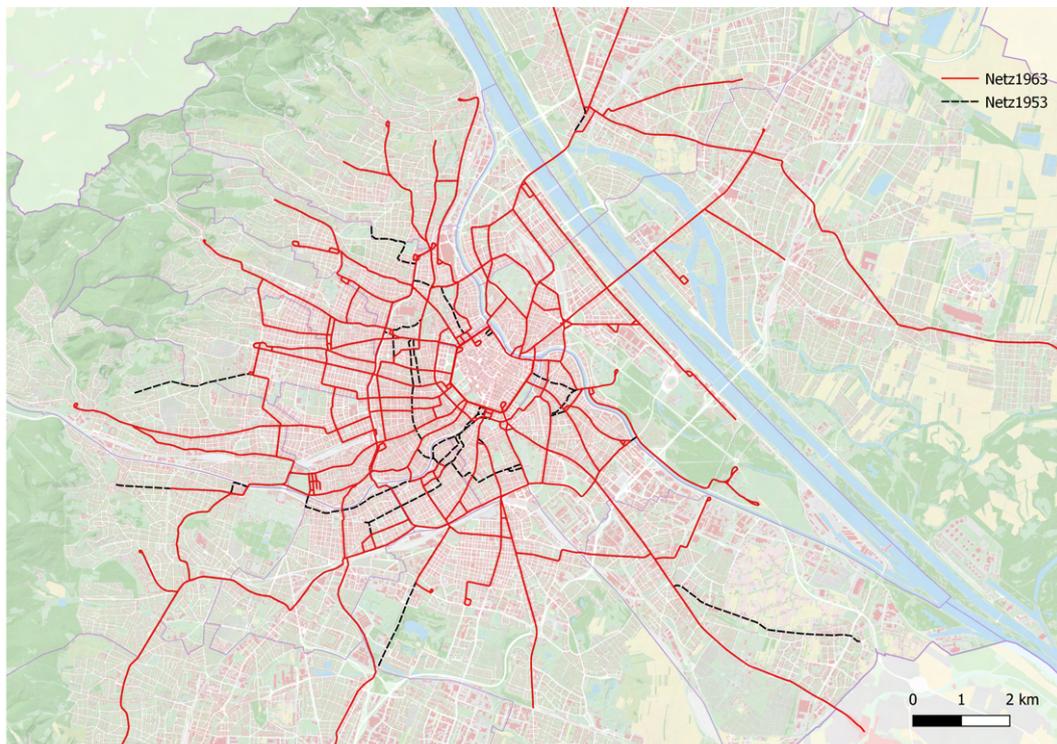


Abb. 6: Auflassungen 1953 – 1963 (basemap.at [6])

1963 – 1973: In den Jahren zwischen 1966 und 1971 wurden insgesamt fast 50 km des Netzes aufgelassen, während in der gleichen Zeit knapp 10 km Gleise neu gebaut wurden. (Vgl. Tab. 3) Zu den aufgelassenen Strecken in dieser Zeit zählen unter anderem die Straßenbahn nach Schwechat in Niederösterreich im Jahr 1967, die Strecke des heutigen 48A über die Burggasse zur Ringstraße, die Straßenbahnlinie entlang des Donaukanals auf der Seite des 2. Bezirks und die Strecke über die Reinprechtsdorferstraße im 5. Wiener Gemeindebezirk 1968. Ebenfalls aufgelassen wurde im Jahr 1968 die Strecke der Linie 360 von der Stadtgrenze Wien bis nach Mödling in Niederösterreich.

Die Strecken Floridsdorf bis Leopoldau sowie Kagran nach Groß-Enzersdorf wurden im Jahr 1970 eingestellt.

Anfang der 70er betrug die Gesamtlänge des Netzes nur mehr 223 km, was einer Reduktion von fast 70 km seit der Ausdehnung von 1943 entspricht. Die aufgelassenen Strecken in diesem Jahrzehnt wurden in der Abbildung Abb. 7 visualisiert.

Tab. 3: Änderungen 1963 – 1973

Auflassungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
53,07	11,24	-41,83

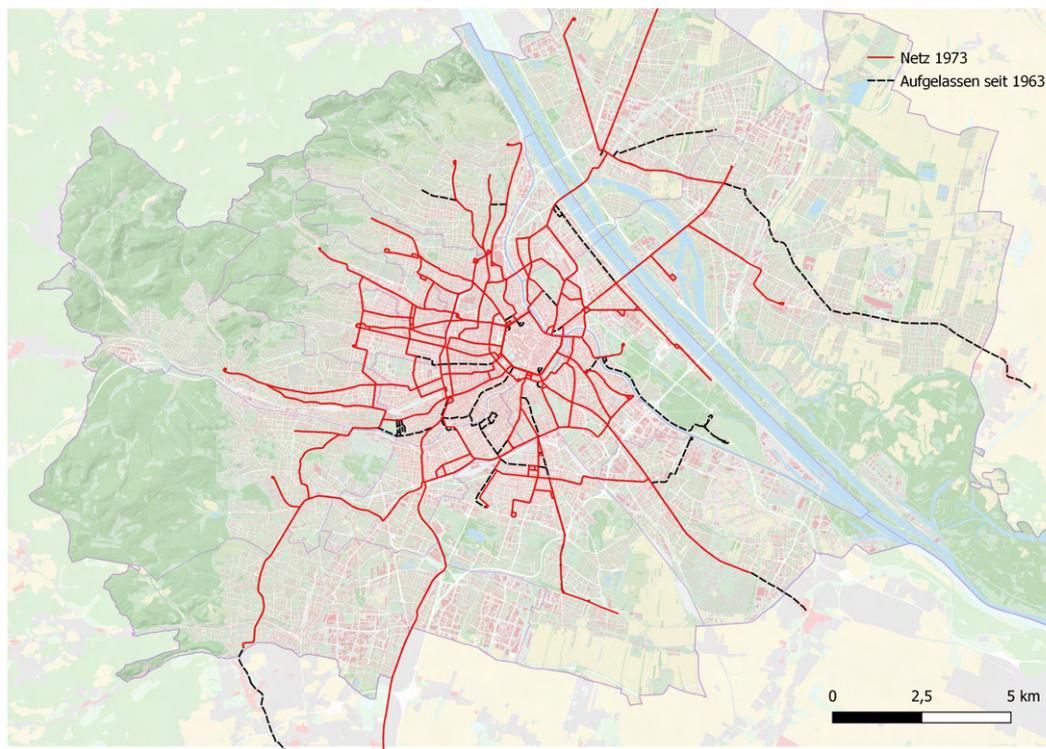


Abb. 7: Auflassungen 1963 – 1973 (basemap.at [6])

1973 – 1983: In diesen Jahren war der U-Bahn Bau in Wien der Hauptgrund einiger Streckenauffassungen. Als im Jahr die 1978 die erste U-Bahn Linie zwischen Karlsplatz und Reumannplatz verkehrte, wurde etwa ein Teil des Netzes im 4. Bezirk aufgelassen, um dadurch eine Parallelführung mit der neuen U1 zu vermeiden.

Im Jahr 1980 wurde durch die Eröffnung der U2 entlang des Rings die 2er Linie rückgebaut, da die neue U-Bahn die gleiche Strecke bedient. Dies resultierte jedoch in keiner drastischen Änderung der Gesamtlänge des Netzes, da im selben Jahr auch 2 Verlängerungen von bestehenden Linien im Süden Wiens vorgenommen wurden.

Insgesamt wurden in diesen Jahren mehr als 20 km Streckenlänge aufgelassen, und das Netz um rund 10 km erweitert. (Vgl. Tab. 4) In Zahlen bedeutet dies, dass sich das Netz in diesen Jahren von rund 223 km im Jahr 1973 auf 213 km im Jahr 1983 verkleinerte, wie Abb. 8 zeigt.

Tab. 4: Änderungen 1973 – 1983

Auffassungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
20,43	10,95	-9,48

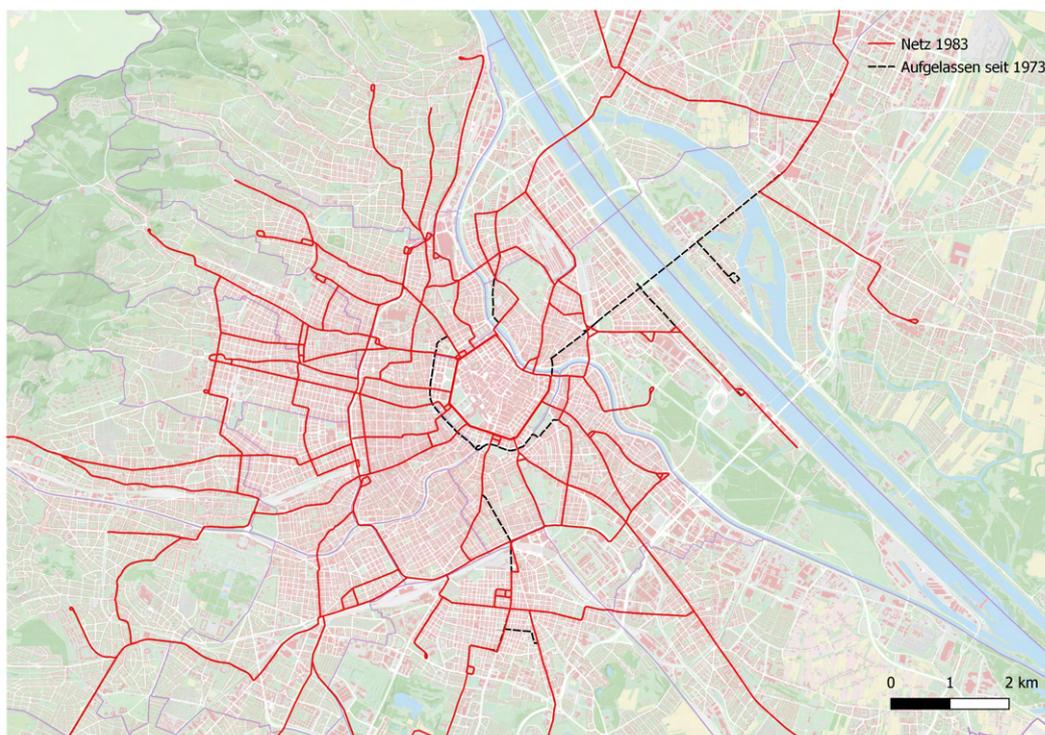


Abb. 8: Auffassungen 1973 – 1983 (basemap.at [6])

1983 – 1993: Im Zeitraum 1983 bis 1993 wurden insgesamt rund 13 km Straßenbahnnetz rückgebaut, was in erster Linie mit der Eröffnung der U6 im Jahr 1989 zu erklären ist, in deren Zusammenhang die Straßenbahnlinie 8 entlang des Gürtels aufgelassen wurde. Die Einstellung dieser Straßenbahn hatte auch erstmals Proteste der Bevölkerung zu Folge.[16] Mehrere Bürgerinitiativen forderten die Erhaltung der Linie 8 und im Jahr 1990 wurde eine Volksbefragung für die Anrainer*innen betroffener Bezirke gewährt. Obwohl sich das Ergebnis der Wahl für einen Erhalt der Linie 8 aussprach, wurde die Strecke aufgelassen, was mit der geringen Wahlbeteiligung von nur knapp 6 Prozent begründet wurde. [21] Abbildung Abb. 9 und Tabelle Tab. 5 zeigen die Änderungen im Netz in diesem Zeitraum.

Tab. 5: Änderungen 1983 – 1993

Auflassungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
13,10	1,42	-11,68

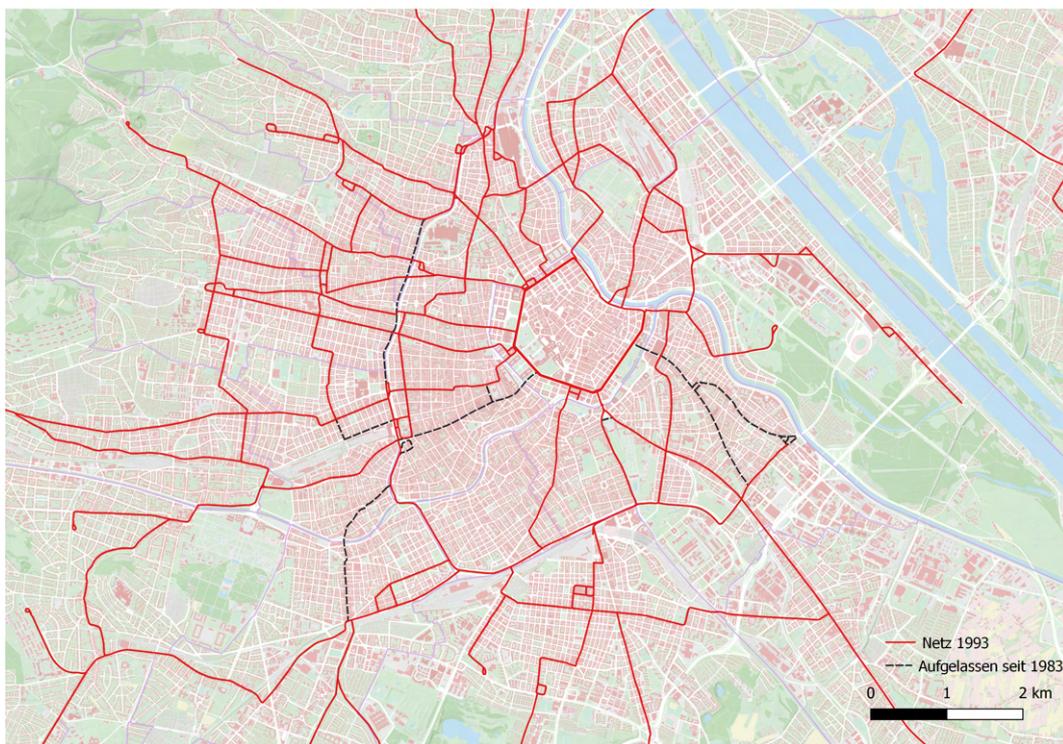


Abb. 9: Auflassungen 1983 – 1993 (basemap.at [6])

1993 – 2003: Die U-Bahn-Verlängerung der U6 bis Siebenhirten im Jahr 1995 resultierte in einem Rückbau des Netzes von knapp 6 km durch die Auflösung der Linie 64, welche die gleiche Strecke wie der neu eröffnete Teil der U-Bahn bediente. Insgesamt veränderte sich das Netz von 1993 bis 2003 nur um knapp 2 km, wie in Tabelle Tab. 6 zu erkennen ist. Die Netzreduktionen dieses Jahrzehnts wurden in Abb. 10 visualisiert.

Tab. 6: Änderungen 1993 – 2003

Auflösungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
5,74	3,89	-1,84

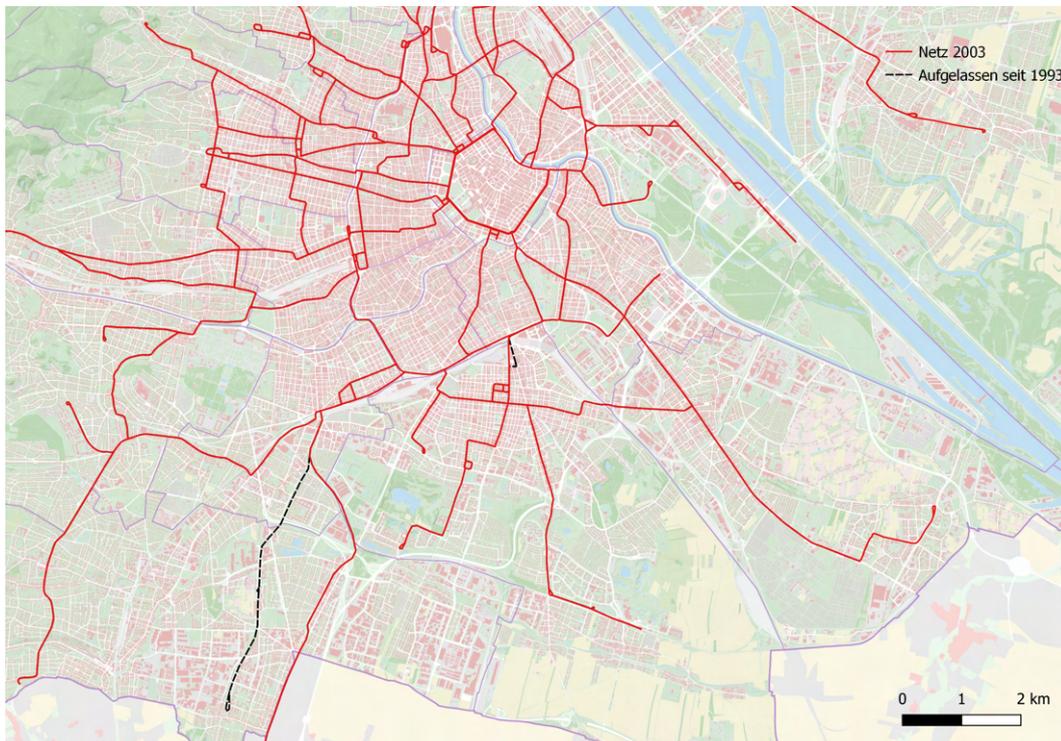


Abb. 10: Auflösungen 1993 – 2003 (basemap.at [6])

2003 – 2013: In diesen Jahren wurden im Zuge der Inbetriebnahme zweier U-Bahn-Verlängerungen 2 längere Strecken aus dem Straßenbahnnetz entfernt. Die Verlängerung der U1 von Kagran bis Leopoldau im Jahr 2006 resultierte in einer Reduktion des Netzes von über 3 km und durch die Eröffnung des Teilstücks der U2 vom Schottenring zum Stadion 2008 wurde die Linie 21 und somit über 5 km an Straßenbahngleisen aufgelassen. Die Linie 21 ist bislang die letzte eingestellte Straßenbahn in Wien. Die Auflassungen dieses Jahrzehnts wurden in der Grafik Abb. 11 veranschaulicht, Tabelle Tab. 7 zeigt die Gegenüberstellung der Netzänderungen.

Tab. 7: Änderungen 2003 – 2013

Auflassungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
10,53	6,88	-3,65

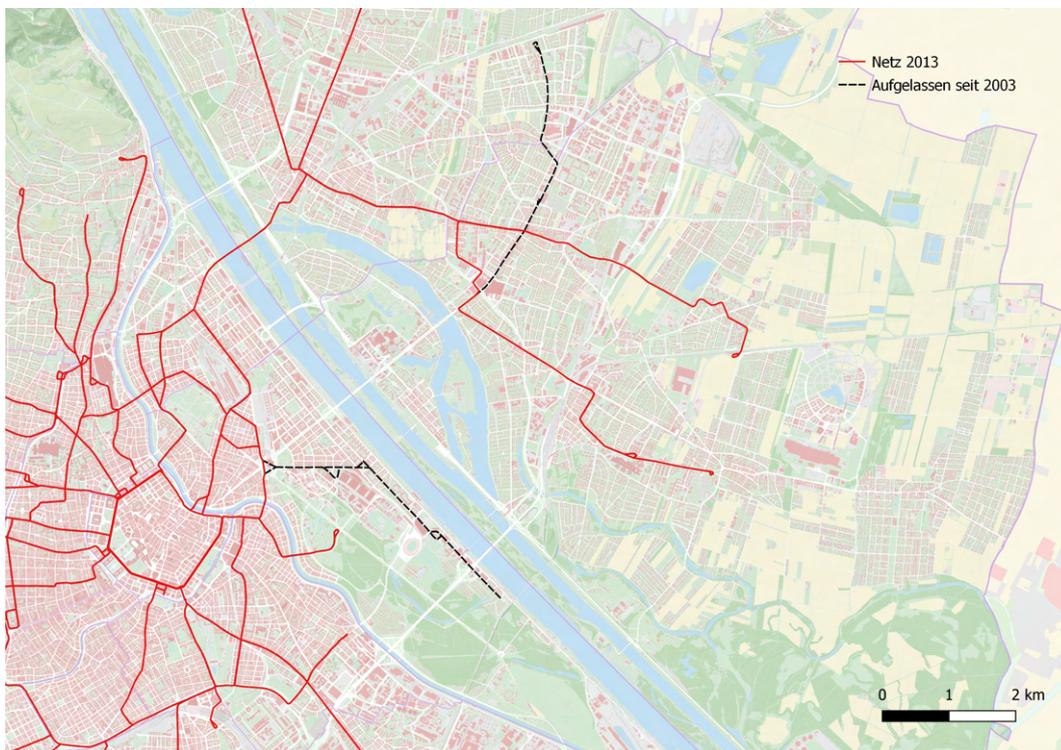


Abb. 11: Auflassungen 2003 - 2013 (basemap.at [6])

2013 – 2023: Im betrachteten Zeitraum von 2013 bis 2023 reduzierte sich das Netz der Straßenbahn um effektiv 3,44 km, was bedeutet dass das aktuelle Netz 2023 ca. 193 km lang ist. Die Netzreduktion ist durch die Verlängerung der U1 vom Reumannplatz nach Oberlaa zu erklären, in deren Zusammenhang die parallel geführte Linie 67 in Favoriten aufgelassen wurde (Vgl. 12). Tab. 8 zeigt Änderungen der Ausdehnung in diesem Zeitraum. Die Erweiterungen des Netzes waren die Verlängerung der Linie D ins Sonnwendviertel 2019 mit etwas mehr als einem Kilometer und die neu gebaute Strecke der Linie O vom Praterstern bis ins Nordbahnviertel mit Endstation Bruno-Marek-Allee 2020 mit ungefähr derselben Länge. Dies sind bis zum jetzigen Stand die letzten Änderungen, die im Straßenbahnnetz von Wien vorgenommen wurden.

Tab. 8: Änderungen 2013 – 2023

Auflassungen [km]	Neubau [km]	Änderung gesamt [km]
6,04	2,60	-3,44

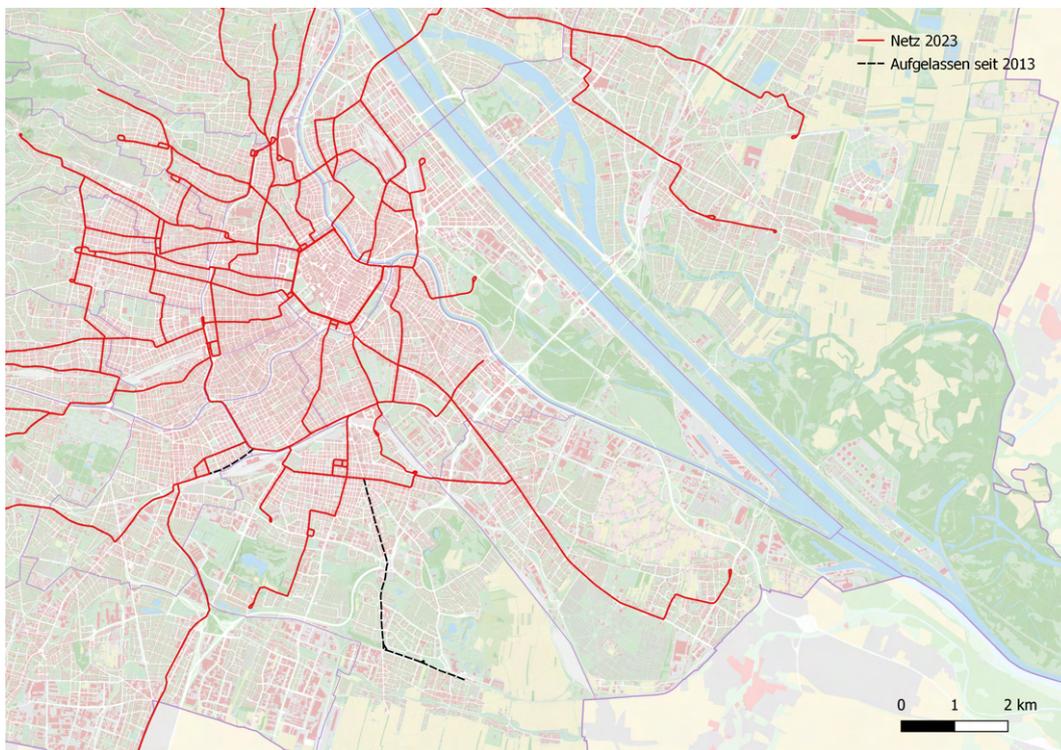


Abb. 12: Auflassungen 2013 – 2023 (basemap.at [6])

3.1.2 Gesamtüberblick

Um einen Überblick über das Ausmaß der Netzreduktion in den letzten 80 Jahren zu bekommen, wurden alle aufgelassenen Strecken zusammen mit dem heute bestehenden Netz in einer eigenen Karte (Abb.13) visualisiert.

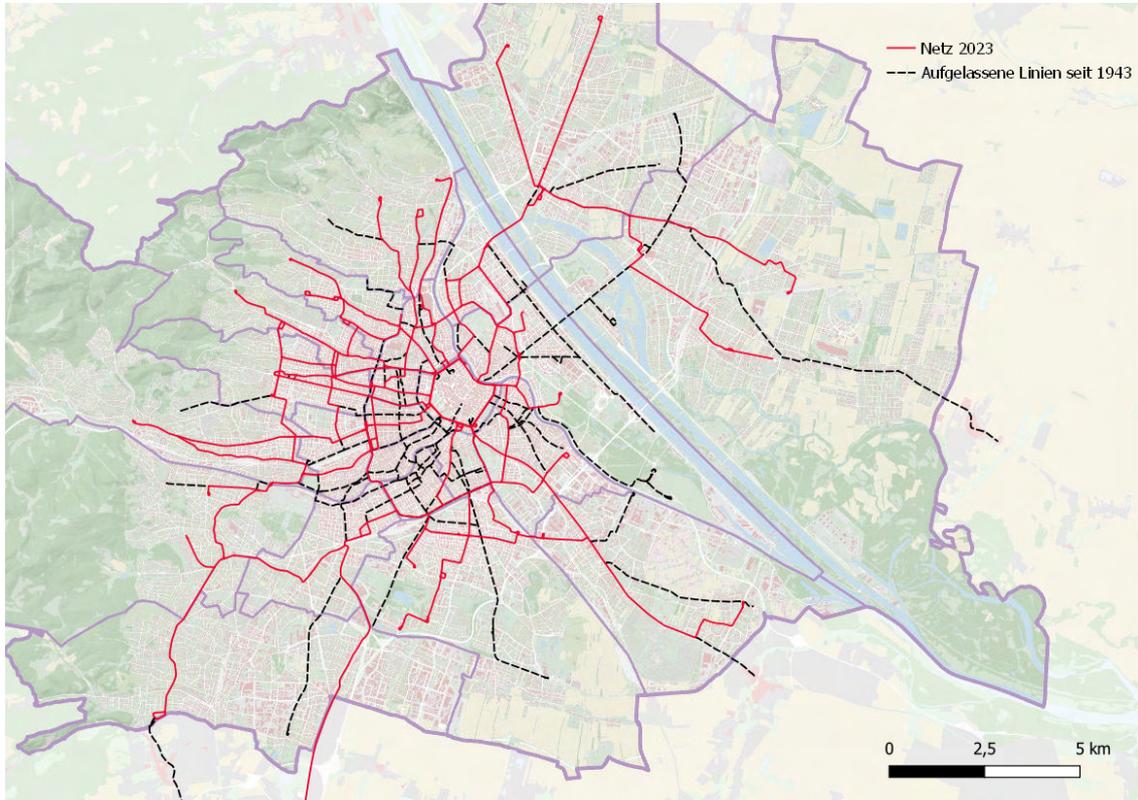


Abb. 13: Straßenbahnnetz 2023 mit allen aufgelassenen Linien seit 1943

3.1.3 Analyse nach Bezirken

Für die weiterführende Analyse wurden die aufgelassenen Streckenkilometer von 1943 bis 2023 je Bezirk berechnet, um somit den Rückbau pro Bezirk in Relation zu seiner Fläche bzw. zur Bevölkerung zu setzen.

Tab. 9: Aufgelassene km je Bezirk 1943 – 2023

Bezirk	Aufgelassene km seit 1943	Relativer Rück- bau pro Bezirk in %
2. Leopoldstadt	17,63	70,10
22. Donaustadt	15,34	82,3
10. Favoriten	11,46	66,35
5. Margareten	8,65	88,62
3. Landstraße	7,57	40,5
11. Simmering	7,38	51,82
4. Wieden	6,00	76,82
15. Rudolfsheim-Fünfhaus	5,82	47,35
21. Floridsdorf	5,73	32,33
12. Meidling	5,36	42,47
6. Mariahilf	5,29	90,27
1. Innere Stadt	4,76	27,04
23. Liesing	3,50	34,14
20. Brigittenau	3,47	31,98
9. Alsergrund	3,45	30,05
7. Neubau	2,59	43,07
16. Ottakring	2,58	19,08
19. Döbling	2,47	21,40
8. Josefstadt	2,39	38,61
18. Währing	2,32	22,35
14. Penzing	1,70	13,14
13. Hietzing	1,65	16,66
17. Hernals	0,61	8,06

Die Analyse der aufgelassenen Streckenkilometer seit 1943 je Bezirk (vgl. Tab. 9) zeigt, dass in den Bezirken Leopoldstadt (17,63 km), Donaustadt (15,34 km) und Favoriten (11,46 km) absolut die längsten Strecken aufgelassen wurden und diese somit am meisten zur Reduktion des Netzes beigetragen haben. Die wenigsten Rückbauten verzeichnen die Bezirke Penzing (1,7 km), Hietzing (1,65 km) und Hernals (0,61 km).

Zusätzlich wurde für jeden Bezirk der relative Anteil der aufgelassenen Kilometer, bezogen auf die Netzausdehnung von 1943 pro Bezirk, berechnet. Diese Auswertung zeigt, dass in Mariahilf (90,27%) und Margareten (88,62 %) nur mehr ca. 10 Prozent der ursprünglichen Streckenkilometer übrig geblieben sind, während etwa in Hernals nur 8 Prozent der Maximalausdehnung von 1943 rückgebaut wurden.

Um diese Zahlen in Relation mit der Bezirksgröße bzw. Einwohnerdichte des Bezirks zu stellen, wurden die Dichteänderungen pro Fläche bzw. pro Einwohner*in analysiert. Durch Verschneiden der Bezirksgrenzen mit den in QGIS erstellten Karten kann somit eine Bilanz gezogen werden, in welchen Bezirken die längsten Strecken bezogen auf die Einwohner*innen bzw. auf die Fläche aufgelassen wurden.

- Dichteänderung pro Einwohner*in:

Wie Tab. 10 zeigt, wurden in den Bezirken Innere Stadt (0,30 m/EW), Wieden (0,18 m/EW) und Mariahilf (0,17 m/EW) die längsten Strecken bezogen auf die Einwohner*innen abgetragen.

Tab. 10: Aufgelassene km pro Einwohner*in

Bezirk	aufgelassene km seit 1943	Bevölkerung ¹ (Stand: 2022)	m/EW
1. Innere Stadt	4,76	15.700	0,303
4. Wieden	6,00	33.007	0,180
6. Mariahilf	5,29	30.958	0,170
...			
16. Ottakring	2,58	101.638	0,025
14. Penzing	1,7	92.989	0,018
17. Hernals	0,61	56.014	0,010

¹ Quelle: <https://www.wien.gv.at> [22]

- Dichteänderung pro Fläche:

Wenn man die abgetragenen Streckenlängen pro Fläche des Bezirks ordnet (Tab. 11), ist zu erkennen, dass in den flächenmäßig kleinen innerstädtischen Bezirken die größten Dichteänderungen verzeichnet wurden. In Margareten wurden 93,72 m/ha an Strecken aufgelassen, gefolgt von Mariahilf (37,75 m/ha) und Wieden (37,59 m/ha). Anzumerken ist hier, dass für die Fläche der Bezirke der besiedelte Raum sowie Verkehrsflächen berücksichtigt wurden, die Nutzungsklassen 'Grünlandnutzung' und 'Gewässer' wurden nicht berücksichtigt.

Tab. 11: Aufgelassene km pro Fläche

Bezirk	aufgelassene km seit 1943	Fläche [ha] ¹	m/ha
5. Margareten	8,65	92,3	93,72
6. Mariahilf	5,29	140,1	37,75
4. Wieden	6,00	159,6	37,59
...			
13. Hietzing	1,65	1105,90	1,49
14. Penzing	1,7	1306,2	1,30
17. Hernals	0,61	533,8	1,14

¹ Quelle: <https://www.wien.gv.at> [23]

Für die weitere Interpretation der Ergebnisse wurde der gleitende Mittelwert für jedes Jahr über ein Jahrzehnt berechnet, um die destruktivsten bzw. produktivsten Jahre im Netzausbau zu erhalten. Durch die Auswertung der Mittelwerte (vgl. Tab. 12 und Tab. 13) ist zu erkennen, dass in den 1960er Jahren die meisten Streckenkilometer im Netz rückgebaut wurden, während in den 70er Jahren das Netz im Mittel am meisten vergrößert wurde.

Tab. 12: Gleitender Mittelwert der Auflassungen

Jahrzehnt	Gleitender Mittelwert der aufgelassenen km (a = 10)
1960 – 1970	6,43
1961 – 1971	6,12
1964 – 1974	5,34

Tab. 13: Gleitender Mittelwert des Netzausbaus

Jahrzehnt	Gleitender Mittelwert der neu gebauten km (a = 10)
1970 – 1980	1,47
1971 – 1981	1,47
1969 – 1979	1,31

3.2 Ankündigungen und Vorschläge für Neu-/Ausbauten seit 1989

Da die Stadt Wien den Straßenbahnausbau erst ab Ende der 1980er Jahre als Priorität im Stadtentwicklungskonzept vorsah und zusätzlich die Daten des Wiener Gemeinderates nur bis ins Jahr 1989 öffentlich einzusehen sind, behandelt dieser Abschnitt den Zeitraum vom Ende der 80er Jahre bis heute.

3.2.1 Stadtentwicklungskonzepte

Im Laufe der Jahre gab es zahlreiche Ankündigungen sowie Vorschläge von offizieller Seite für neue Linien und Linienverlängerungen/-erweiterungen. So stellte die Stadt Wien im Jahr 1994 den neuen Stadtentwicklungsplan STEP94 [24] vor, der wegweisend für die Stadtentwicklung in Wien für die kommenden Jahre sein sollte. Unter anderem behandelt das Konzept auch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und somit auch der Straßenbahnen. Diskutiert werden vor allem Linien, die neue Entwicklungsgebiete der Stadt bedienen sollen, so etwa eine Verlängerung der Linie 25 vom Donauspital bis Eßling oder die Verlängerung der Linie 71 nach Kaiserebersdorf. Neu gebaut werden sollen eine Linie Donaustadtstraße - Zentrum Kagran - Baumanngasse - Siemensstraße Richtung Groß Jedlersdorf, sowie eine neue Linie vom Kagraner Platz über die Berresgasse zum Flughafen Aspern [24, S.169]. Auch die Linie 67 soll südlich des Stockholmer Platzes geteilt werden und eine neue Linienführung durch die heutige Humberger Straße oder Mühlstraße soll errichtet werden [24, S.149].

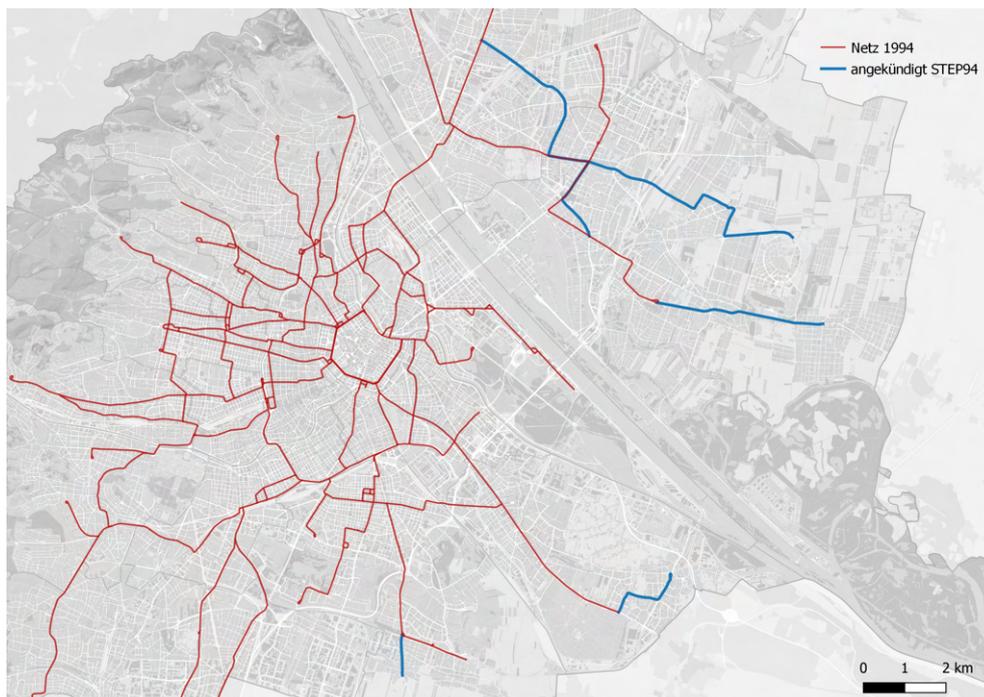
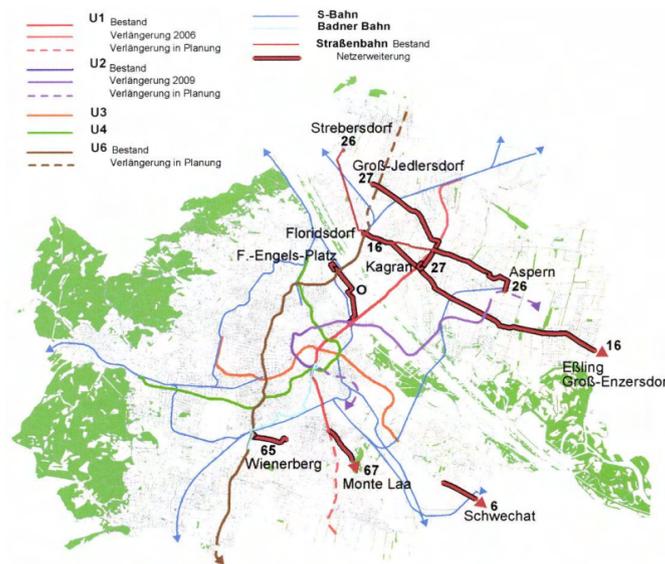


Abb. 14: Ankündigungen im Stadtentwicklungsplan 1994 [24] (basemap.at [6])

Nach dem Stadtentwicklungsplan von 1994 folgte im Jahr 2003 der Masterplan Verkehr 03 (MV03) [25], der seither als wegweisendes Konzept und Leitbild für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Wien gilt und ab 2003 für die nächsten 20 Jahre vorgesehen war. In der Tabelle Tab. 14 und Abbildung Abb. 15 sind die Erweiterungen des Straßenbahnnetzes angeführt und dargestellt, welche in diesem Konzept vorgesehen sind.

Tab. 14: Erweiterung des Straßenbahnnetzes laut Masterplan Verkehr 03 [25]

Linie	Führung	Angestrebter Realisierungszeitraum
16	Floridsdorf - Zentrum Kagran - Stadlau - Eßling/ Groß Enzersdorf	2007 – 2011
26	Strebersdorf - Floridsdorf - Kagraner Platz - Hirschstetten - Aspern (U2)	2007 – 2011
27	Großjedlersdorf - Siemensstraße - Kagran	2012 – 2021
O	Verlängerung durch das Nordbahnhofgelände zum Friedrich-Engels-Platz	2003 – 2006
65	Verlängerung über die Wienerbergstraße zum Bahnhof Meidling	2007 – 2011
67/O	Erschließung 'Monte Laa'	2003 – 2006
6	Verlängerung nach Schwechat	2007 – 2011

**Abb. 15:** Auszug aus dem Masterplan Verkehr 03 [25]

Wie einem Artikel der website semiosis.at [26] aus dem Jahr 2017 zu entnehmen ist, wurden bis zu diesem Zeitpunkt aber so gut wie keine Planungen des Masterplan Verkehr 03 in die Realität umgesetzt. Einzig ein kurzer Streckenabschnitt von 2 km der Straßenbahnlinie 25, welche im MV03 als Linie 16 angeführt wird, wurde im Jahr 2012 vom Kagraner Platz bis zur U-Bahn Station Hausfeldstraße verlängert. So wird im Artikel etwa hervorgehoben, dass weder die bis 2006 angekündigte Verlängerung der Linie O zum Friedrich-Engels-Platz, noch die Erschließung des Neubaugebietes Monte Laa durch die Linie 67 umgesetzt wurde. Die im MV03 angekündigten Netzerweiterungen sind zum Teil nach wie vor Teil des Ausbauprogramms des öffentlichen Verkehrsnetzes. Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Netzerweiterungen des Masterplan Verkehr 03 und deren Fortschritt bzw. Umsetzung über die Jahre diskutiert und analysiert.

Linie 16 Die Linie 16, die im Masterplan Verkehr 03 angekündigt wurde, wurde im Jahr 2012 mit etwas geänderter Trassenführung als Linie 25 von der U-Bahn Station Floridsdorf bis nach Aspern realisiert [27]. Zuvor war die Linie 25 immer wieder Diskussionsthema, so stellten auch mehrere Parteien diesbezüglich Anträge zur Klarstellung an den Gemeinderat von Wien bezüglich der Ankündigung einer Verlängerung der Linie 25 laut Wiener Verkehrskonzept. Angekündigt war eine Verlängerung der Linie 25 nach Eßling. Laut Gemeinderatssitzung vom Mai 1998 [28] wurden bereits eine generelle Planung und zum Teil auch Detailplanungen

durch die MA18 erarbeitet, diese zeigen aber Umsetzungsprobleme, etwa im Bereich des Ortskerns Aspern, welche zu erheblichen Planungsverzögerungen führten. Genannt werden unter anderem nicht gelöste Querschnittsprobleme mit der Bundesstraße B3 sowie Einsprüche der Anwohner*innen.

„Ein konkreter Zeitpunkt für eine Verlängerung der Linie 25 Richtung Eßling kann aus heutiger Sicht nicht angegeben werden.“[28]

Im Zuge der U1 Eröffnung zwischen Kagran und Leopoldau im Jahr 2006 wurde die parallel geführte Linie 25 dann vorübergehend eingestellt und die verbleibende Strecke nach Aspern übernahm die Linie 26. Im Dezember 2012 eröffnete ein neuer Streckenabschnitt ausgehend von der Donaufelderstraße zur U-Bahn Station Kagran, womit die Linie 25 erstmals seit der Auflassung 2006 wieder reaktiviert wurde und seit dem zwischen der U-Bahn Station Floridsdorf über Kagran und die Hardeggasse bis zur Endstation Oberdorfstraße in Aspern verkehrt. Durch diese Umordnung der Linienführung im 22. Bezirk wurde gleichzeitig die Linie 26 von Aspern nach Kagran zurückgezogen.

Linie 26 Seit 2013 bedient die Linie 26 ausgehend vom Kagraner Platz die U-Bahn Station Hausfeldstraße im 22. Bezirk [27]. Diese Strecke ging zeitgleich mit der U2-Verlängerung zur Seestadt Aspern in Betrieb.

Linie 27 Die geplante Linie 27, die von Großjedlersdorf über die Siemensstraße nach Kagran fahren soll, ist seit dem STEP94 Bestandteil der Ausbaupläne des öffentlichen Verkehrsnetzes in Wien. Über die Jahre wurden immer wieder Anträge an den Wiener Gemeinderat bezüglich der Planung der Linie 27 gestellt.

Nach einem Antrag auf Klarstellung der Grünen vom September 1997 [29] bezüglich des Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes im 22. Bezirk, das im Stadtentwicklungsplan von 1994 [24] angekündigt worden war, kam vom Gemeinderat folgende Antwort:

„Bis wann wird die lang angekündigte Straßenbahnlinie 27 (von Kagran über die Siemensstraße zur Brünner Straße) endlich realisiert werden?“

Antwort: Die entsprechenden Planungen liegen vor. Die Zustimmung der Bezirke ist sohin einzuholen. Ich denke, daß [sic!] möglichst bald mit den konkreten Bauarbeiten begonnen werden kann [30, S.63].“

Nachdem im Jahr 1998 immer noch kein Fortschritt in der Planung der Linie 27 zu verzeichnen war, wurde abermals ein Antrag auf Klarstellung an den Wiener Gemeinderat gestellt, mit folgender Antwort:

„Die Realisierung der Linie 27 ist frühestens mittelfristig - nach Klärung der Einwände im Bezirk - sinnvoll. ... Die Straßenbahnlinie 27 ist darüber hinaus nur dann vertretbar, wenn sie bis Großjedlersdorf geführt werden kann.

zu Frage 6: ... Aus derzeitiger Sicht ist eine Realisierung einer Baustufe der Linie 27 im Jahr 1999 verkehrswirtschaftlich nicht sinnvoll.“[28]

Im Jahr 2008 wurde ein weiterer Antrag der ÖVP an den Gemeinderat bezüglich des Projektes Straßenbahn Linie 27 gestellt, mit der Forderung zur Realisierung bis 2015. [31]

Die Linie 27 ist nach wie vor noch nicht realisiert worden und somit immer noch Teil der Erweiterungspläne der Stadt. Laut offizieller Website der Stadt Wien [32] ist die Inbetriebnahme der Linie 27 für Herbst 2025 geplant.

- Linie O** Laut Wiener Zeitung aus dem Jahr 2012 [33] ist eine Verlängerung der Linie O vom Praterstern bis zum Friedrich-Engels-Platz angedacht, um dadurch das Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof-Areal zu bedienen, welche bereits 2003 im Masterplan Verkehr 03 vorgestellt wurde. Im Oktober 2020 wurde der Betrieb der Linie O über den Praterstern hinaus bis ins Nordbahnviertel mit der Endstation Bruno-Marek-Allee aufgenommen. Angekündigt war eine Verlängerung bis zum Friedrich-Engels-Platz im 20. Wiener Gemeindebezirk und somit eine Anbindung an das neue Stadtentwicklungsgebiet Norwestbahnhof. Dies soll in der 2. Bauphase geschehen, deren Zeitraum aber bis dato noch nicht genauer konkretisiert wurde.
- Linie 65** Im Jahr 2008 wurde die Linie 65 nach einiger Änderungen in den Linienbezeichnungen zusammengeführt mit der Linie 1. Seitdem befährt diese Strecke die Linie 1 bis zum Stefan-Fadinger-Platz in Favoriten. Die laut Masterplan Verkehr 03 angekündigte Verlängerung bis zum Bahnhof Meidling wurde bereits im Jahr 2004 durch einen Bus 65A übernommen.
- Linie 67/O** Die Erschließung des Wohngebietes Monte Laa in Favoriten ist nach wie vor noch nicht umgesetzt worden. Nachdem im Jahr 2017 der neue U1 Abschnitt vom Reumannplatz bis Oberlaa in Betrieb genommen wurde, wurde die parallel geführte Linie 67 obsolet und sollte ab diesem Zeitpunkt über Monte Laa bis zur Siedlung Süd-Ost verlagert werden. Durch eine Umorganisation des Netzes in Favoriten und Simmering im Jahr 2019 wurde die Linie 67 aber vollständig eingestellt und der noch verbleibende Abschnitt wurde durch die neue Linie 11 ersetzt.
- Linie 6** Im MV03 ursprünglich angedacht war eine Verlängerung der Linie 6 bis nach Schwechat außerhalb der Wiener Stadtgrenze. Durch die bereits erwähnte Umorganisation der Linien 6, 11 und 71 im Jahr 2019 erübrigte sich der Ausbau der Linie 6 für diesen neuen Abschnitt. Anstelle dessen wurde im Jahr 2022 eine neue Linie 72 angekündigt, welche die Strecke vom Zentralfriedhof im 11. Bezirk bis nach Schwechat bedienen soll. Angekündigt ist sie mit aktuellem Stand für das Jahr 2025 [34]. Einem Bericht [35] vom Februar 2023 ist aber zu entnehmen, dass die Finanzierung des neuen Projektes Linie 72 jedoch noch nicht gesichert ist.

Die Netzerweiterungen, die in den Stadtentwicklungsplänen vorgestellt wurden, gelten zwar nicht als verbindlich, politische Parteien im Gemeinderat in Wien nutzen diese aber als Leitfaden für ihre Verkehrspolitik. Im Jahr 2012 veröffentlichte die Stadt Wien unter der grünen Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou beispielsweise ein grobes Konzept, welches die Neubauprojekte bezüglich des Straßenbahnausbaus vorstellt. [36]

Im Juni 2014 präsentierte die Wiener Stadtregierung ein Öffi-Ausbau Paket [37], welches gemeinsam von den Grünen und der SPÖ vereinbart wurde (Vgl. Abb. 16).

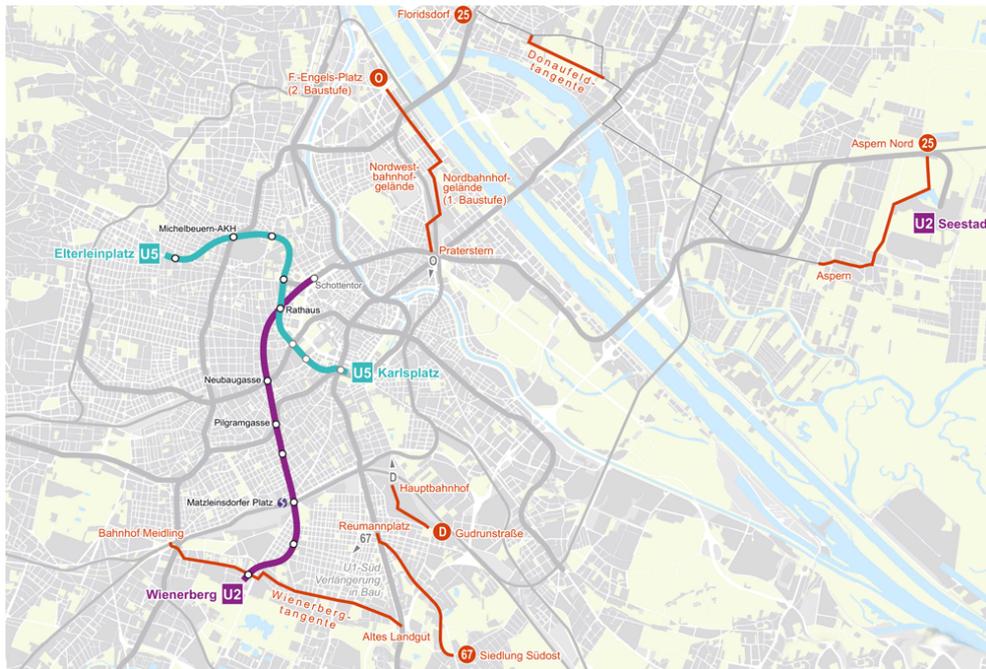


Abb. 16: Verkehrsplanung Stadt Wien - SPÖ und Grüne 2014 [38]

Abgesehen von den Linien, welche schon im STEP94 und im Masterplan Verkehr 03 thematisiert wurden und bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht realisiert wurden, behandelt das Öffi-Paket von 2014 noch zusätzliche Netzerweiterungen:

Linie 15 Für eine bessere Anbindung des Stadtentwicklungsgebietes und Wirtschaftsstandortes Wienerberg ist eine 'Wienerbergtangente', ausgeführt als Linie 15, zwischen der Philadelphiabrücke in Meidling und dem Verteilerkreis Favoriten angedacht. Diese soll die bestehende Buslinie 15A ablösen. [33] Laut eines Artikels des Kurier von 2014 [39] soll dieses Projekt spätestens bis zur Eröffnung der neuen U-Bahn zum Wienerberg fertiggestellt werden.

Linie D Mit der Eröffnung des neuen Wiener Hauptbahnhofes im Jahr 2012 wurde die Linie D von der damaligen Endstation Quartier Belvedere zum Osteingang des neuen Hauptbahnhofes um eine Station verlängert. Die Erweiterung der Linie D bis in das neue Wohngebiet Sonnwendviertel südlich des Hauptbahnhofes wurde im Jahr 2019 umgesetzt. Laut Wiener Zeitung [36] ist eine mögliche Verlängerung bis ins Stadtentwicklungsgebiet Monte Laa und weiter bis zur Hansson-Siedlung im Gespräch und auch Teil des offiziellen Verkehrskonzepts der Stadt von 2014.

Unabhängig vom im Jahr zuvor offiziell vorgestellten Ausbau-Programm der Stadt Wien durch SPÖ und Grüne, veröffentlichte die Wiener SPÖ im September 2015, einen Monat vor der Landtagswahl in Wien, ein neues Straßenbahn-Paket. (Abb. 17) Dieses sieht vor, dass die Linien O und 33 adaptiert werden und eine neue Linie 36 eingeführt werden soll. Für diese neue Linie 36 sollen keine neuen Gleise benötigt werden, geplant wäre eine Streckenführung gemeinsam mit der Linie D bis zum Franz-Josefs-Bahnhof und dann weiter auf den Schienen der Linie 33 bis zum Friedrich-Engels-Platz. Laut eines Berichts vom standard.at 2015 [40] ist eine Inbetriebnahme zwischen 2020 und 2025 vorgesehen. Im Zuge dieses Straßenbahn-Paketes soll auch die Linie 33 künftig nicht mehr bis zum Friedrich-Engels-Platz, sondern bis zur Leystraße fahren.

Bereits 2 Jahre später, im Jahr 2017, veröffentlichte die Plattform semiosis.at [26] einen Bericht bezüglich des angekündigten Netzausbaus der SPÖ Wien:

„Besonders die Linien in den Außenbezirken wurden still und heimlich aus der Planung gestrichen. Die Adaptierung der Linie 33 und die Neuschaffung einer Linie 36, die die SPÖ 2015 kurz vor der Wahl präsentiert hatte, waren wohl gleich gar nie ernsthaft geplant.“ [26]



Abb. 17: Straßenbahn-Paket der SPÖ - September 2015 (Grafik: SPÖ Wien)

Ebenfalls im Jahr 2015 veröffentlichte der damals amtierende Grüne Wiener Gemeinderat für Verkehr, Rüdiger Maresch, im Oktober, rund 2 Wochen vor der Wien-Wahl, ein weiteres Ausbauprogramm, welches zusätzlich zum mit der SPÖ vereinbarten Konzept Erweiterungen des Straßenbahnnetzes vorsieht.[41] (Abb. 18)

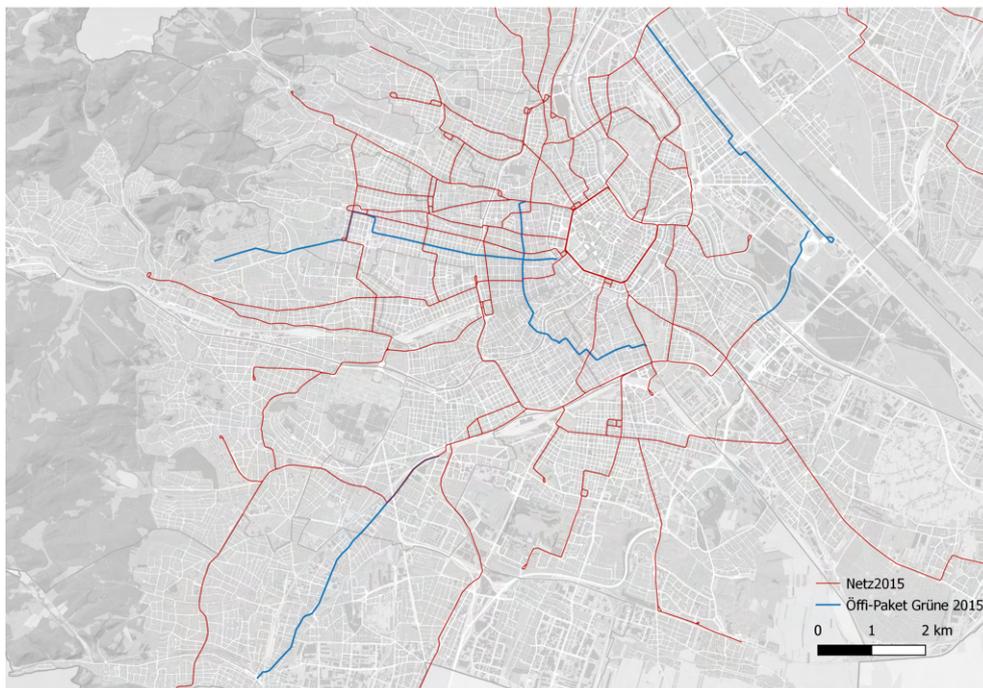


Abb. 18: Angekündigtes Öffi-Ausbau-Programm der Grünen 2015

Linie 18 Die Linie 18, die ihre Endstation im Bereich der U3-Station Schlachthausgasse im 3. Bezirk hat, soll über die Stadionbrücke in den Prater verlängert werden und somit

die neue Endstation U2- Happel-Stadion erhalten. Laut Wiener Zeitung von 2012 [36] könnte die angekündigte Querung der Prater Hauptallee jedoch zu hohen Investitionskosten führen, da eine Unterführung angedacht ist. Auch der Bezirk selbst äußert Zweifel an der Verhältnismäßigkeit des Projektes.

Linie 13 Nachdem im Jahr 1961 die Linie 13 eingestellt wurde und seitdem vom Bus 13A bedient wird, gibt es immer wieder Überlegungen, die Straßenbahn auf dieser Strecke zu reaktivieren und damit der Entlastung des Busses quer durch die Stadt entgegenzuwirken. So beantragten die Grünen Wien im Jahr 2008 eine Wiedereinführung der ehemaligen Linie auf dieser Strecke. [42] Es folgte eine Machbarkeitsstudie [43], welche die Machbarkeit einer Straßenbahn auf dieser Strecke nachwies. Die Stadt Wien entschied sich aber für die Einführung eines Gelenkbusses, um die Kapazität so steigern zu können.

Linie 48 Die Busverbindung 48A vom Ring zum Steinhof soll einer Straßenbahnlinie 48 weichen.

Linie 11 Die Buslinie des 11A soll laut dem Ausbau-Programm der Grünen langfristig auf eine Straßenbahnlinie umgestellt werden.

Linie 62A Ebenso wie die Strecken des 48A und 11A, welche von einem Bus bedient werden, soll auch die Strecke des 62A in eine Straßenbahnlinie umgewandelt werden.

3.2.2 Vorschläge und Überlegungen

Abgesehen von der offiziellen Seite der Stadtplanung in Wien gab es immer wieder Anträge im Gemeinderat der Stadt Wien auf Prüfung neuer Linien(-führungen) oder der Wiederinbetriebnahme von aufgelassenen Strecken. Folgend sind alle relevanten Anträge politischer Seite an den Gemeinderat in Wien, chronologisch geordnet seit 1989:

Linie 9 Im Jänner 1989 stellten die Gemeinderäte der ÖVP einen Antrag an den Gemeinderat der Stadt Wien betreffend der Verlängerung der Linie 9 bis zum Meidlinger Südbahnhof. Nach Auflassung der Linie 8 im selben Jahr aufgrund der Inbetriebnahme der parallel verlaufenden U6, sollte zumindest das Teilstück der Linie 8, auf dem keine Parallelführung mit der U-Bahn vorliegt, durch eine Verlängerung der Linie 9 bedient werden.

„Sollte die Straßenbahnlinie 8 eingestellt werden, soll ab diesem Zeitpunkt die Linie 9 vom Westbahnhof über Ullmannstraße, Lobkowitzbrücke und Meidlinger Hauptstraße zum Meidlinger Südbahnhof und zurück geführt werden.“ [44, S.1]

Linie 360 Im April 1989 wurde eine Anfrage der FPÖ an den Gemeinderat der Stadt Wien gestellt, welche die Wiederinbetriebnahme der im Jahr 1967 eingestellten Linie 360 zwischen Rodaun und Mödling forderte [45]. Im August desselben Jahres folgte die Ablehnung des Antrages durch den amtsführenden Stadtrat für Verkehr und Energie von Wien [46].

Linie 31/ Linie 33 In der Gemeinderatssitzung vom 29. Septmeber 1997 wird über den weiteren Ausbau der Linien 31 und 33 im 21. Bezirk diskutiert. [29]

*„Welche weiteren Straßenbahnlinien werden im 21. und 22. Bezirk in den nächsten Jahren neu errichtet beziehungsweise verlängert? Die Linien 31 und 33 werden im Zuge eines Optimierungsprogrammes attraktiviert beziehungsweise verlängert. Die Linie 33 bis Stammersdorf, die Linie 31 bis in den Bereich Rendezvousberg.
Bis wann konkret werden diese Straßenbahnlinien fertiggestellt?
Bis zum Jahr 2001.“ [30, S.63]*

Nach einer weiteren Anfrage des Grünen Gemeinderats Christoph Chorherr im Mai 1998 bezüglich des Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes laut Stadtentwicklungsplan von 1994 [24], kam vom Stadtrat folgende Antwort:

„zu Frage 6: 'Eine Verlängerung der Linie 33 bis Stammersdorf ist seitens der Wiener Linien derzeit mangels Bedarfes nicht vorgesehen; sie ist jedoch Bestandteil des von der MA18 vorgelegten Maßnahmenprogramms.' [47]

Auf die Verlängerung der Linie 33 bis Stammersdorf wurde auch in einem Schreiben der Wiener Linien GmbH vom August 2005 eingegangen:

„... ,dass sie sich aus betriebswirtschaftlichen Gründen derzeit nicht in der Lage sieht, die Linie 33 nach Floridsdorf zu führen. Die Geschäftsführung be- ruft sich dabei darauf, dass sich nach einer Verlängerung der Linie U6 nach Floridsdorf die Fahrgäste auf das neue Angebot der Wiener Linien umorientiert haben.“ [48]

City Tram Im Mai 2002 stellten die Wiener Grünen einen Antrag an den Gemeinderat betreffend der 'Prüfung einer Querung der Innenstadt zwischen Schottentor und Oper durch Schnellstraßenbahnlinien - City Tram'. Vorgeschlagen wurde eine unterirdische Straßenbahnlinie, welche vom Schottentor ausgehend den 1. Bezirk mit Haltestellen in der Herrengasse und bei der Albertina bis zur Oper durchqueren werden soll. [49]

Linie 21/ 11 Auf Anfrage der Gemeinderätin Ingrid Puller im Jahr 2005 bezüglich einer Teilerhaltung der Linie 21 trotz Eröffnung der U-Bahn Linie U2 kam folgende Antwort von Vizebürgermeister Dr. Sepp Rieder:

„Es liegt auf der Hand, dass gerade bei der Ausstellungsstraße ein Parallelbetrieb nicht gerechtfertigt wäre und auch nicht notwendig ist, dass aber von der Frage Praterstern, Bedienung der Heinestraße eine Straßenbahn oder ein anderes öffentliches Verkehrsmittel, aber vor allem kommt hier die Weiterführung der Straßenbahn in Betracht, sehr wohl wichtig und nützlich ist. Es gibt noch keine definitive Entscheidung in diesen Gesprächen, aber ich glaube, dass man durchaus sagen kann, dass eine Variante eine große Präferenz hat. Das ist eine Linienführung, die als neue Linie 11 vom Praterstern über die Heinestraße zum Schwedenplatz und dann weiter wie derzeit die Linie N bis Prater-Hauptallee geführt werden könnte. Der Streckenabschnitt der Linie N zwischen Friedrich-Engels-Platz und Schwedenplatz könnte durch eine weitere Linie, also Linie 29, abgedeckt werden. Das ist der derzeitige Stand der Überlegungen.“ [50, S. 16]



Abb. 19: Linienplan of broken tramway dreams (basemap.at [6])

Tab. 15: Kilometeranzahl der Ankündigungen seit 1989

Ankündigungen und Vorschläge seit 1990	70,51 km
--	----------

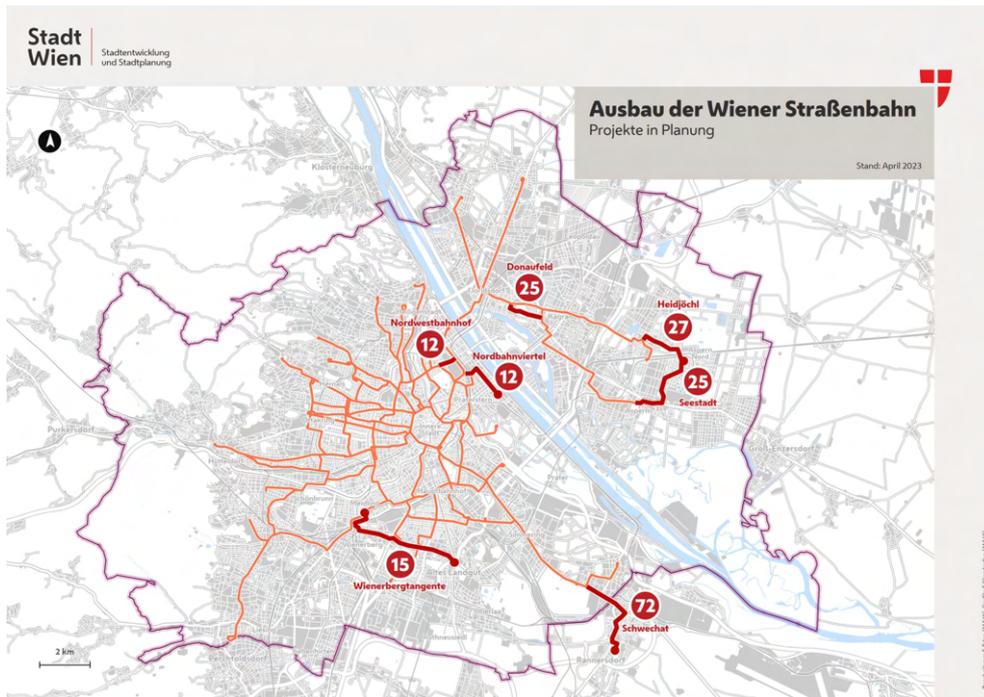
Durch Auswertung der kartografischen Darstellung aller angekündigten Netzerweiterungen seit 1990 (vgl. Abb. 19), welche bis dato noch nicht realisiert worden sind, ergibt sich eine zusätzliche Länge von 70,5 km (Tab. 15), die das Straßenbahnnetz heute länger wäre, wenn alle Ankündigungen und Vorschläge umgesetzt worden wären. Dies bedeutet, dass die Ausdehnung des Netzes nach Umsetzung aller Vorschläge heute über 260 km, anstatt der bestehenden 193 km, betragen würde.

3.3 Planungen - Stand 2023

Der Website der Stadt Wien [51] sind folgende aktuelle Straßenbahnplanungen (Tab. 16 und Abb. 20) zu entnehmen, welche in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsnetzes in Wien zu erhöhen und vor allem um die Stadtentwicklungsgebiete Nordbahnhof, Seestadt Aspern und den Süden Wiens besser an das Netz anzubinden:

Tab. 16: Ausbau der Wiener Straßenbahn - Planungen und Projekte

Linie	Führung
12	Verbindung der Stadtentwicklungsgebiete Norwestbahnhof und Nordbahnviertel
15	Verbindung zwischen Bhf. Meidling und Altes Landgut - 'Wienerbergtangente'
25	Durch die Seestadt Aspern bis zur Station Aspern Nord
27	Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse und Heidjöchl (2025)
72	Bahnhof Simmering über Zentralfriedhof bis Schwechat in Niederösterreich

**Abb. 20:** Straßenbahn-Projekte in Planung - Stand 2023 [51]

Diese Ankündigungen von offizieller Seite der Stadt Wien liegen im Einklang mit dem neuen Stadtentwicklungsplan STEP 2025 [52, S. 92] aus dem Jahr 2014, welcher die angestrebten Projekte in absteigender Reihenfolge nach ihrer Priorität listet (Tab.17):

Tab. 17: STEP 2025 - Fachkonzept

Linienführung
Erschließung Norbahnhof
Erschließung Nordwestbahnhof
Straßenbahntangente Wienerberg
Erschließung Monte Laa
Erschließung Seestadt Aspern
Erschließung Donauefeld

Zusätzlich zu diesen Projekten werden im Stadtentwicklungsplan 2025 auch weitere Straßenbahnprojekte thematisiert, etwa Verbindungen am südlichen Stadtrand (Liesingtal) oder in den Bezirken nördlich der Donau, Floridsdorf und Donaustadt. Im innerstädtischen Bereich werden auch eine Verlegung der Linie 9 in die Felberstraße, sowie die Wiedereinführung der Linie 48 auf

der Strecke des derzeitigen 48A diskutiert. [52]

Die Streckenführung zur Erschließung des Stadtentwicklungsgebietes Monte Laa und der Siedlung Süd-Ost im 10. Bezirk wird zwar im STEP25 diskutiert, in den offiziellen Planungen der Stadt Wien ist diese aber nicht aufgelistet.

Linie 12 In den Bezirken Leopoldstadt und Brigittenau ist eine Straßenbahnverbindung durch eine neue Linie 12 geplant, die von der Josefstädter Straße U-Bahn Station über die Gleise der Linie 5 bis zum Nordbahnhofgelände und von dort aus weiter auf neuen Gleisen bis zur U1 Station Vorgartenstraße im 2. Bezirk verkehrt. Laut der Website der Stadt Wien [53] soll dieses Projekt bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden.

Linie 27 Die Linie 27, die schon seit dem Stadtentwicklungsplan 1994 Bestandteil der Ausbaupläne des öffentlichen Verkehrsnetzes ist, soll laut offizieller Ankündigung der Stadt Wien [54] bis 2027 fertiggestellt werden, die die Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse und Heidjöchl auf einem neuen Streckenabschnitt bis zur U-Bahn Station Aspern Nord erschließen soll.

Linie 72 Nach der Umorganisation der Straßenbahnlinien im 10. und 11. Bezirk im Jahr 2019 gibt es seitdem Überlegungen für eine neue Linie 72 von Simmering nach Schwechat. [55]

Linie 25 Die Linie 25, welche schon seit Jahrzehnten in den Stadtentwicklungsplänen diskutiert wird, soll im nächsten Ausbauschnitt durch die Seestadt Aspern bis zur U-Bahn Station Aspern Nord verlängert werden. Laut Wiener Zeitung [55] gibt es auch Überlegungen für eine Verlängerung der Linie 25 von Aspern Oberdorfstraße nach Groß-Enzersdorf.

Linie 15 Die Linie 15, welche seit dem Verkehrskonzept der Stadt Wien aus dem Jahr 2014 Bestandteil des Öffi-Ausbau Programms ist, wird auch in den aktuellen Planungen erwähnt. Mit einer Umsetzung ist aber erst zu rechnen, sobald die U-Bahn Verlängerung bis zum Wienerberg in Betrieb genommen wird. [39]

Die zukünftigen Netzerweiterungen, die offiziell von der Stadt Wien angekündigt sind, haben eine Gesamtlänge von knapp 17 km. Dies würde bedeuten, dass das Netz auf ca. 210 km in den kommenden Jahren anwachsen könnte.

Unabhängig von den angekündigten Planungen von offizieller Seite der Stadt Wien gibt es auch mehrere Überlegungen für den Ausbau des Straßenbahnnetzes in den kommenden Jahren von verschiedenen Seiten.

Laut einem Artikel im Kurier von September 2020 [56] sollen auch Pläne, die das Wiener Umland betreffen, im Gespräch sein und demnächst umgesetzt werden. Genannt werden neben der neuen Linie 72, welche auch im offiziellen Ausbauprogramm der Stadt Wien zu finden ist, die Kaltenleutgebener-Bahn von Liesing über Perchtoldsdorf nach Kaltenleutgeben und die Linie 25, die in einem weiteren Ausbauschnitt bis Groß-Enzersdorf ausgebaut werden soll. Alle drei Straßenbahnen, die hier erwähnt werden, würden erstmals wieder die Wiener Stadtgrenze überqueren und somit Verbindungen nach Niederösterreich schaffen.

4 Diskussion

Die genauere Betrachtung und Auswertung der Ergebnisse zeigt, dass vor allem in der ersten Hälfte des betrachteten Zeitraums, sprich vom 2. Weltkrieg bis Ende der 1980er Jahre, die größten Reduktionen im Netz der Wiener Straßenbahn zu verzeichnen sind. Nachdem in der Nachkriegszeit der MIV in der Bevölkerung zunehmend an Bedeutung gewann und später die U-Bahn in Wien neu eingeführt wurde, verlor das oberirdische Schienennetz immer mehr an Bedeutung und dessen Ausbau rutschte in der Prioritätenliste der Verkehrsplanung Wiens nach unten. Auch der errechnete gleitende Mittelwert der Auflassungen in der Tabelle Tab. 12 unterstützt diese These, dass das Netz in den 1960er und 1970er Jahren am stärksten reduziert wurde. Wie die Tabelle Tab. 18 der Streckenkilometer über die Jahre zeigt, blieb die Gesamtkilometerzahl des Netzes seit Anfang der 1990er weitestgehend konstant, verglichen mit der ersten Hälfte des betrachteten Zeitraums. Erwähnenswert ist hier aber auch das Ergebnis der gleitenden Mittelwerte der Netzausbauten (vgl. Tab. 13), welches zeigt, dass um 1970 das Netz im Mittel am meisten erweitert wurde.

Auch wenn seit Beginn der 1990er Jahre viele neue Netzerweiterungen angekündigt und überlegt worden sind, wurden keine neu eingeführten Linien dokumentiert, lediglich Verlängerungen über die Endhaltestellen hinaus. Viele der Strecken(-erweiterungen), welche schon im Stadtentwicklungsplan von 1994 angekündigt und seitdem immer wieder aufgegriffen worden sind, sind nach wie vor Teil des Ausbauprogramms der Stadt, wie etwa die Linie 27 nördlich der Donau. So zeigt die Analyse der Ergebnisse, dass der Großteil des angekündigten Netzausbaus gar nicht oder erst Jahre später als angekündigt realisiert worden ist.

Durch den Ausgang der Wien Wahl im Jahr 1991, welcher auf die misslungene oder verfehlte Verkehrspolitik der SPÖ bezüglich der eingestellten Linie 8 entlang des Gürtels zurückgeführt werden kann, erkannten die Entscheidungsträger*innen das Potential des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs als Anreizmittel im Wahlkampf. So wurden auch, obwohl erst ein Jahr zuvor ein offizielles Öffi-Paket von der Stadtregierung vorgestellt wurde, von beiden regierenden Parteien im Jahr 2015 unmittelbar vor den Wahlen noch zusätzliche Ausbauideen angekündigt und vorgestellt. Nach genauerer Recherche hat es aber den Anschein, als ob diese Ausbauvorschläge gar nie ernsthaft geplant oder überlegt worden sind. Man kann also folgern, dass den Parteien bewusst war, ihre Gewinnchancen bei den Wahlen eventuell erhöhen zu können, wenn sie einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes vorschlagen und unterstützen.

Über die verschiedenen Gründe der Nicht-Umsetzung kann nur gemutmaßt werden, aber neben Problemen bei der Routenfindung und technischen Umsetzung kann vor allem von einem politischen Versäumnis ausgegangen werden. Nach wie vor hat der U-Bahn Ausbau Priorität gegenüber dem Ausbau eines effizienteren Straßenbahnnetzes.

Nach Analyse der Ergebnisse kann man davon ausgehen, dass die offiziell angekündigten Projekte der Stadt Wien für die nächsten Jahre wahrscheinlich nicht in dem Ausmaß umgesetzt werden, wie sie aktuell geplant sind. Falls die Projekte umgesetzt werden, kann man zumindest davon ausgehen, dass der Zeitplan, in dem sie realisiert werden sollen, nicht eingehalten werden kann oder einige Umplanungen und neue Ankündigungen folgen werden, bevor sie in die Tat umgesetzt werden.

4.1 Limitationen und weitere Forschungsmöglichkeiten

In diesem Abschnitt werden die Einschränkungen und Grenzen der Arbeit betrachtet, um ein Verständnis für die Genauigkeit und Reichweite der Ergebnisse zu gewährleisten.

Anzumerken ist hier, dass die benötigten Informationen für die Bearbeitung des Projektes auf Grund der gewählten Recherchemethode nicht vollständig beziehungsweise nicht detailgetreu reproduzierbar sind. Im ersten Teil der Arbeit, der Rekonstruktion der Maximalausdehnung

des Straßenbahnnetzes und den Auflassungen benannter Strecken, sind vor allem im Bereich von Schleifen und Betriebsbahnhöfen der Straßenbahnen Unsicherheiten in der Führung und somit auch in der Kilometerzahl zu erwarten. Eine unabhängige Verifizierung der Informationen war nicht möglich. Des weiteren führt auch die Analyse der Auflassungen eingeteilt je Bezirk zu Ungenauigkeiten, da mehrere Strecken an Bezirksgrenzen geführt werden und somit nicht eindeutig einem Bezirk zugeordnet werden können.

Eine weitere Limitation ergibt sich durch die gewählte Forschungsmethode für den zweiten Teil der Arbeit. Da neben offiziellen Ankündigungen für die Erweiterung des Netzes auch inoffizielle Überlegungen und Vorschläge politischer Seite berücksichtigt wurden, kann nicht ausgeschlossen werden, dass hier Unvollständigkeiten und Lücken in der Datensammlung und somit im Ergebnis zu erwarten sind.

Offen bleiben vor allem die Gründe der Nicht-Umsetzung der genannten Ankündigungen und Planungen, welche zukünftige Forschungsarbeiten behandeln und wichtige Erkenntnisse ermöglichen könnten.

Literatur

- [1] Wiener Linien GmbH und Co KG Kommunikation. *Wien hat das fünftgrößte Straßenbahnnetz der Welt*. 2010. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20101024_OTS0016/172-km-wien-hat-das-fuenftgroesste-strassenbahnnetz-der-welt (Zugriff am 15.06.2023).
- [2] Wiener Tramwaymuseum. *Straßenbahnen in Wien: Fahrpläne aller Linien*. 2023. URL: <https://www.stadt-wien.at/wien/oeffentl-verkehrsmittel/strassenbahnen-in-wien-fahrplaene-aller-linien.html> (Zugriff am 09.03.2023).
- [3] G. Obermayr. *Straßenbahn*. 2023. URL: <https://www.eisenbahn.gerhard-obermayr.com/stadtverkehr/wiener-linien/der-strassenbahnbetrieb/> (Zugriff am 09.03.2023).
- [4] G. Nikles. *Straßenbahn Wien*. 2023. URL: <https://www.austriasites.com/vienna/strassenbahn.htm> (Zugriff am 09.03.2023).
- [5] Wiener Tramwaymuseum. *Stadtverkehrsgeschichte - Daten zur Geschichte des öffentlichen Stadtverkehrs in Wien*. 2023. URL: <https://tram.at/stadtverkehrsgeschichte-wien/> (Zugriff am 09.04.2023).
- [6] *basemap.at: Verwaltungsgrundkarte Vektor Österreich*. 2023. URL: <https://www.data.gv.at/katalog/de/dataset/basemap-at-verwaltungsgrundkarte-vektor-osterreich>.
- [7] P. Wegenstein. *Wege aus Eisen in den Straßen von Wien - Zur Geschichte der Wiener Straßenbahnen*. 1. Schleinbach: Edition Winkler-Hermaden, 2018. ISBN: 978-3-9504475-7-6.
- [8] Wiener Tramwaymuseum. *Straßenbahn*. 2021. URL: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stra%C3%9Fenbahn> (Zugriff am 09.05.2023).
- [9] B. Kauntz. *Die „Elektrische“- Die Entwicklung der Straßenbahn in Wien*. 2007. URL: <https://www.werbeka.com/wien/wien2/elektrd.htm> (Zugriff am 10.06.2023).
- [10] *Verkehrsnetz der Wiener - Städt. Strassenbahn pro 1903*. Wien, 1903.
- [11] F. Czeike. *Historisches Lexikon Wien: in 5 Bänden*. Wien, 1992.
- [12] W. Kaiser. *Wien: Gegen den Trend*. 2008. URL: <https://strassenbahn-magazin.de/leseprobe/wien-gegen-den-trend> (Zugriff am 09.05.2023).
- [13] *Sonderreihe zum neuen Wiener Verkehrskonzept Jänner 1992, Band 42*. Wien, 1992.
- [14] *Sonderreihe zum neuen Wiener Verkehrskonzept März 1993, Band 30*. Wien, 1993.

- [15] F. Karl, H. Rothauer und R. Regler. *Dringlicher Antrag, Betreff: Straßenbahnlinie 8*. 1989. URL: <https://www.wien.gv.at/infodat/ergdt?detvid=145794> (Zugriff am 20.03.2023).
- [16] S. Stipsits. *Einstellung der Straßenbahnlinie 8 im Jahre 1989*. 2015. URL: http://www.public-transport.at/linie_8_vs_guertellinie.htm (Zugriff am 07.04.2023).
- [17] QGIS Development Team. *QGIS*. Version 3.22.1. 19. Feb. 2023. URL: <https://hadoop.apache.org>.
- [18] Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>. *Öffentliches Verkehrsnetz Linien Wien*. 2023. URL: https://www.data.gv.at/katalog/de/dataset/stadt-wien_oeffentlichesverkehrsnetzliniennetzwien.
- [19] G. Svetelsky. *Straßenbahn-Streckenplan Wien*. 2006. URL: www.strassenbahnjournal.com (Zugriff am 02.04.2023).
- [20] G. van Rossum. *Python tutorial*. Techn. Ber. CS-R9526. Amsterdam: Centrum voor Wetkunde en Informatica (CWI), Mai 1995.
- [21] H. A. Jahn. *Die Straßenbahnlinie 8 in Wien*. 2019. URL: <https://www.tramway.at/h/8/> (Zugriff am 28.03.2023).
- [22] statista. *Bevölkerungsstand - Statistiken*. 2022. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/> (Zugriff am 20.06.2023).
- [23] statista. *Stadtgebiet nach Nutzungsklassen und Gemeindebezirken 2022*. 2022. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/nutzungsklassen-bez.html> (Zugriff am 20.06.2023).
- [24] *Stadtentwicklungsplan für Wien - STEP94*. Wien, 1994.
- [25] *Masterplan Verkehr Wien 2003*. Wien, 2003.
- [26] C. Ulbrich. *Nicht auf Schiene: Wie das rot-grüne Wien den Straßenbahnausbau wegekürzt*. 2017. URL: <https://www.semiosis.at/2017/06/24/nicht-auf-schiene-wie-das-rot-gruene-wien-den-strassenbahnausbau-wegkuerzt/> (Zugriff am 07.04.2023).
- [27] Stadtentwicklung Stadt Wien. *Straßenbahnlinie 25 - Straßenbahnplanungen für den Nordosten Wiens*. 2015. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/linie25.html> (Zugriff am 07.04.2023).
- [28] B. Görg. *Antwort zu 'Anfrage betreffend Straßenbahnlinien 25 und 27'*. 1998. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/1998/zu-1320-gf-g%C3%B6rg.pdf> (Zugriff am 20.03.2023).
- [29] C. Chorherr. *Dringliche Anfrage - 'U-Bahn-Bau und Verkehrsprojekte für Wien'*. 1997. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/1997/851-gf.pdf> (Zugriff am 20.03.2023).
- [30] Gemeinderat der Bundeshauptstadt Wien. *Wörtliches Protokoll - 13. Sitzung vom 29. September 1997*. 1997. URL: https://www.wien.gv.at/infodat/docs/GR_W/1997/WStLA_gr_013_w_1997_09_29.pdf (Zugriff am 20.03.2023).
- [31] W. Gerstl, A. Hoch und R. Parzer. *Beschluss(Resolutions)Antrag betreffend den Ausbau des Straßenbahnnetzes in Wien*. 2008. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/2008/pg1-05890-2008-0001-kvp-gat.pdf> (Zugriff am 02.04.2023).
- [32] Stadtentwicklung Stadt Wien. *Neue Straßenbahnlinie 27 zwischen Strebersdorf und Seestadt*. 2023. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/linie27.html> (Zugriff am 07.04.2023).
- [33] Redaktion Wiener Zeitung. *Neue Straßenbahnen für Wien*. 2012. URL: https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/423624_Neue-Strassenbahnen-fuer-Wien.html (Zugriff am 07.04.2023).

- [34] G. Hönigsberger. *Der 72-er fährt bald wieder*. 2022. URL: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/2141206-Der-72-er-faehrt-bald-wieder.html> (Zugriff am 07.04.2023).
- [35] A.-S. Teischl. *Der 72-er fährt bald wieder*. 2023. URL: https://www.meinbezirk.at/simmering/c-politik/bleibt-das-vorzeigeprojekt-wegen-des-geldes-auf-der-strecke_a5844970 (Zugriff am 07.04.2023).
- [36] Redaktion Wiener Zeitung. *Neue Straßenbahnen für Wien*. 2012. URL: https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/423624_Neue-Strassenbahnen-fuer-Wien.html (Zugriff am 07.04.2023).
- [37] Presseservice Stadt Wien. *Brauner/Vassilakou: U2/U5-Trasse und Bim-Ausbau fixiert*. 2014. URL: <https://presse.wien.gv.at/presse/2014/06/27/brauner-vassilakou-u2-u5-trasse-und-bim-ausbau-fixiert> (Zugriff am 07.04.2023).
- [38] Stadtentwicklung Stadt Wien. *Vienna: massive public transport expansion*. 2014. URL: <https://web.archive.org/web/20140727032015/http://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/fahrplan/images/oef-fi-paket-gr.jpg> (Zugriff am 15.06.2023).
- [39] Redaktion kurier.at. *Ausbau der Wiener U-Bahnen fixiert*. 2014. URL: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/ausbau-der-wiener-u-bahnen-fixiert/72.281.532> (Zugriff am 07.04.2023).
- [40] M. Matzenberger. *SPÖ plant neue Straßenbahnlinie 36 in Wien*. 2015. URL: <https://www.derstandard.at/story/2000021830314/spoe-plant-neue-strassenbahnlinie-36-in-wien> (Zugriff am 07.04.2023).
- [41] R. Maresch. *Das Öffi-Ausbauprogramm der Wiener Grünen*. 2015. URL: <https://ruedigermaresch.wordpress.com/2015/10/01/das-oef-fi-ausbauprogramm-der-wiener-gruenen/> (Zugriff am 07.04.2023).
- [42] I. Puller und R. Maresch. *Beschluss(Resolutions)Antrag betreffend Wiedereinführung der Straßenbahnlinie 13*. 2008. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/2008/pgl-04842-2008-0001-kgr-gat.pdf> (Zugriff am 02.04.2023).
- [43] Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien; Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. *Machbarkeitsstudie Straßenbahnlinie 13*. 2011. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008223a.pdf> (Zugriff am 09.04.2023).
- [44] F. Karl, H. Rothauer und R. Regler. *Antrag, Betreff: Straßenbahnlinie 9*. 1989. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/1989/345-gat.pdf> (Zugriff am 20.03.2023).
- [45] E. Hirnschall. *Anfrage betreffend der Wiederinbetriebnahme der Straßenbahnlinie 360*. 1989. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/1989/409-gf.pdf> (Zugriff am 20.03.2023).
- [46] J. Hatzl. *Antwort zu 'Anfrage betreffend der Wiederinbetriebnahme der Straßenbahnlinie 360*. 1989. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/1989/zu-409-gf.pdf> (Zugriff am 20.03.2023).
- [47] B. Görg. *Antwort zu 'Anfrage betreffend Ausbau der Straßenbahnlinien 31 und 33'*. 1998. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/1998/zu-1319-gf-g%C3%B6rg.pdf> (Zugriff am 20.03.2023).
- [48] S. Rieder. *Antwort auf 'Schriftliche Anfrage betreffend die Straßenbahnlinie 33*. 2006. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/2006/zu-pgl-02658-2006-0001-kvp-gf.pdf> (Zugriff am 02.04.2023).
- [49] C. Chorherr. *Antrag betreffend Prüfung einer Querung der Innenstadt zwischen Schottentor und Oper durch Schnellstraßenbahnlinien - City Tram*. 2006. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/2002/pgl-00978-2002-0007-kgr-gat.pdf> (Zugriff am 02.04.2023).

- [50] S. Rieder. *Gemeinderat, 4. Sitzung vom 14.12.2005, Wörtliches Protokoll*. 2005. URL: <https://www.wien.gv.at/mdb/gr/2005/gr-004-w-2005-12-14-016.htm> (Zugriff am 09.04.2023).
- [51] Stadtentwicklung Stadt Wien. *Ausbau der Wiener Straßenbahn*. 2023. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/> (Zugriff am 02.04.2023).
- [52] *Stadtentwicklungsplan für Wien - STEP25 - Fachkonzept - Mobilität*. Wien, 2015.
- [53] Stadtentwicklung Stadt Wien. *Neue Straßenbahnlinie 12 - Öffi-Anbindung des Nordbahnviertels mit 5 neuen Haltestellen*. 2015. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/linie12.html> (Zugriff am 07.04.2023).
- [54] Stadtentwicklung Stadt Wien. *Generelle Straßenbahnplanung*. 2023. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/> (Zugriff am 07.04.2023).
- [55] I. Ottenschläger. *Mit der Bim ins Umland*. 2020. URL: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien-chronik/2076497-Mit-der-Bim-ins-Umland.html> (Zugriff am 07.04.2023).
- [56] K. Zach. *Wien als Straßenbahnhauptstadt: Bim-Ausbau bis nach Niederösterreich*. 2020. URL: <https://kurier.at/chronik/wien/wien-als-strassenbahnhauptstadt-bim-ausbau-bis-nach-niederosterreich/401044357> (Zugriff am 15.06.2023).

Anhang

Anhang A – Streckenänderungen 1943 – 2023

Tab. 18: Effektive Änderung der Streckenlänge des Straßenbahnnetzes in Wien 1943 – 2023

Jahr	Bestand [km]	negative Änderung [km]	positive Änderung [km]
1943	297,17		
1944	296,41	0,76	-
1945	295,03	1,38	-
1946	295,03	-	-
1947	295,03	-	-
1948	291,53	3,50	-
1949	291,53	-	-
1950	291,53	-	-
1951	291,53	-	-
1952	291,53	-	-
1953	291,53	-	-
1954	293,16	-	1,62
1955	293,16	-	-
1956	293,81	-	0,65
1957	293,49	0,33	-
1958	290,74	3,60	0,86

Fortsetzung auf nächster Seite

Tab. 18: Effektive Änderung der Streckenlänge des Straßenbahnnetzes in Wien 1943 – 2023
(Fortsetzung)

Jahr	Bestand [km]	negative Änderung [km]	positive Änderung [km]
1959	288,31	2,43	-
1960	277,78	10,52	-
1961	267,71	10,95	0,70
1962	263,74	5,15	1,24
1963	263,36	0,66	0,27
1964	262,08	1,71	0,45
1965	261,47	0,660	-
1966	260,08	1,90	0,39
1967	253,31	8,15	1,51
1968	249,21	4,88	0,58
1969	244,29	8,19	3,03
1970	226,31	18,06	-
1971	223,90	7,06	4,44
1972	224,39	0,43	0,82
1973	222,30	2,08	-
1974	217,48	5,73	0,91
1975	217,48	-	-
1976	220,27	-	2,57
1977	220,27	-	-
1978	216,82	3,93	-
1979	219,45	-	2,63
1980	219,75	4,58	4,85
1981	218,76	0,99	-
1982	213,55	5,19	-
1983	213,55	-	-
1984	208,84	4,71	-
1985	208,84	-	-
1986	208,84	-	-
1987	208,84	-	-
1988	208,84	-	-
1989	204,32	5,38	0,85
1990	204,32	-	-
1991	204,32	-	-
1992	203,61	0,72	-
1993	201,89	2,29	0,57
1994	201,89	-	-
1995	198,08	5,12	1,32
1996	200,28	-	2,20
1997	200,28	-	-
1998	200,28	-	-
1999	200,28	-	-
2000	200,28	-	-
2001	200,28	-	-
2002	200,04	0,61	0,38
2003	200,04	-	-

Fortsetzung auf nächster Seite

Tab. 18: Effektive Änderung der Streckenlänge des Straßenbahnnetzes in Wien 1943 – 2023
(Fortsetzung)

Jahr	Bestand [km]	negative Änderung [km]	positive Änderung [km]
2004	200,04	-	-
2005	200,04	-	-
2006	196,62	3,43	-
2007	196,62	-	-
2008	191,03	5,59	-
2009	191,03	-	-
2010	191,03	-	-
2011	191,03	-	-
2012	193,36	-	2,33
2013	196,68	1,53	4,56
2014	196,68	-	-
2015	196,68	-	-
2016	196,68	-	-
2017	193,94	2,59	-
2018	190,48	3,45	-
2019	191,94	-	1,46
2020	193,09	-	1,14
2021	193,09	-	-
2022	193,09	-	-
2023	193,09	-	-

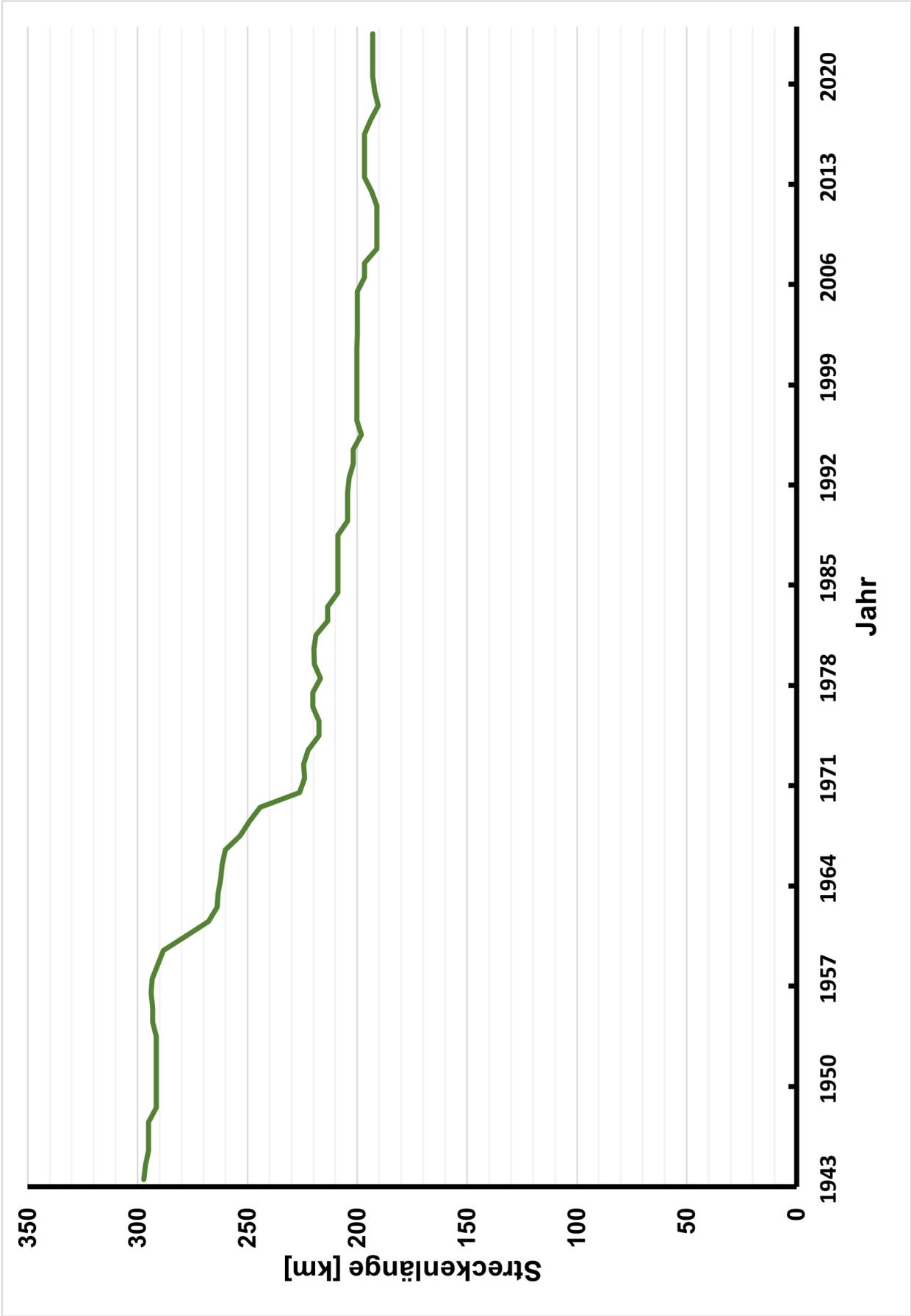


Abb. 21: Änderung der Kilometerzahl des Straßenbahnnetzes 1943 – 2023

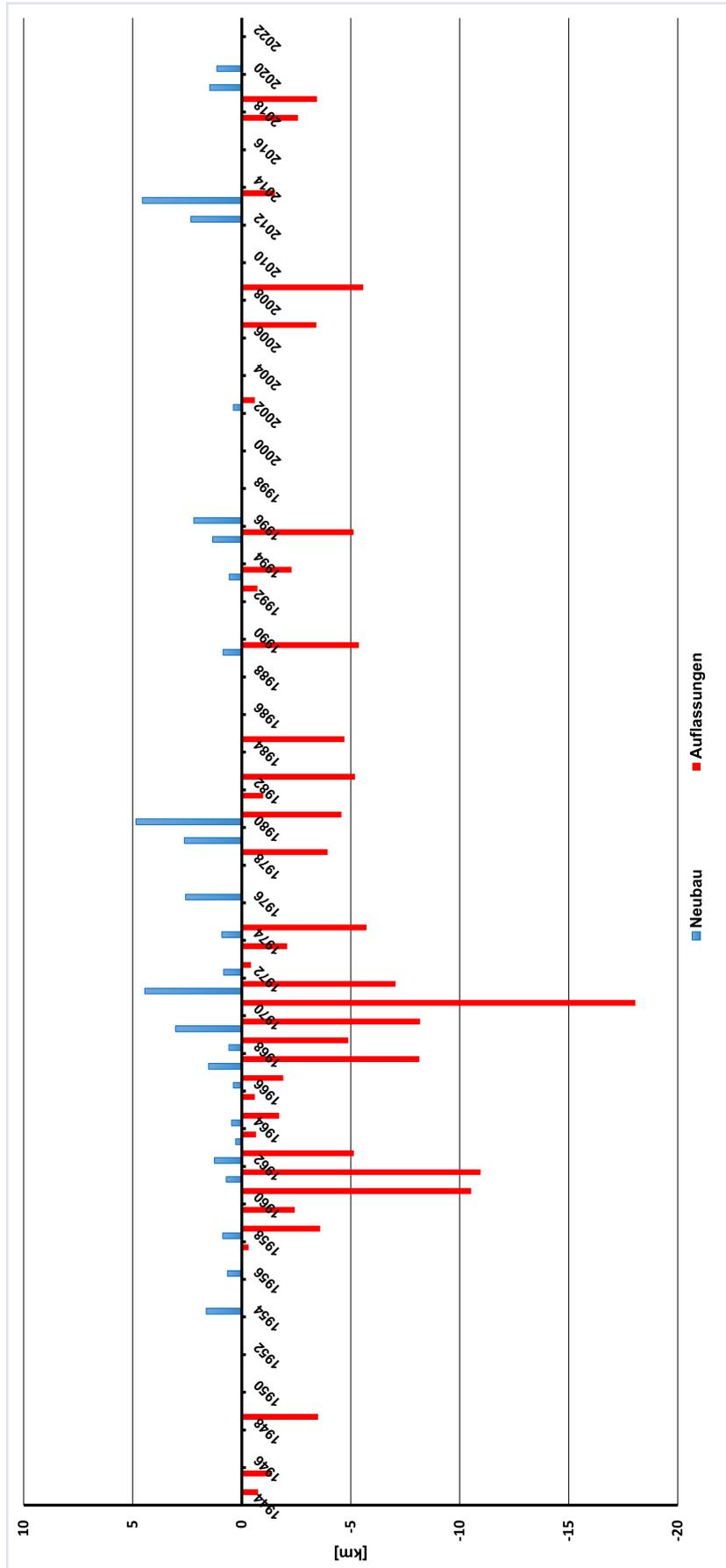


Abb. 22: Gegenüberstellung von Auflassungen und Erweiterungen pro Jahr 1943 – 2023

Anhang B – Liniplan of broken tramway dreams

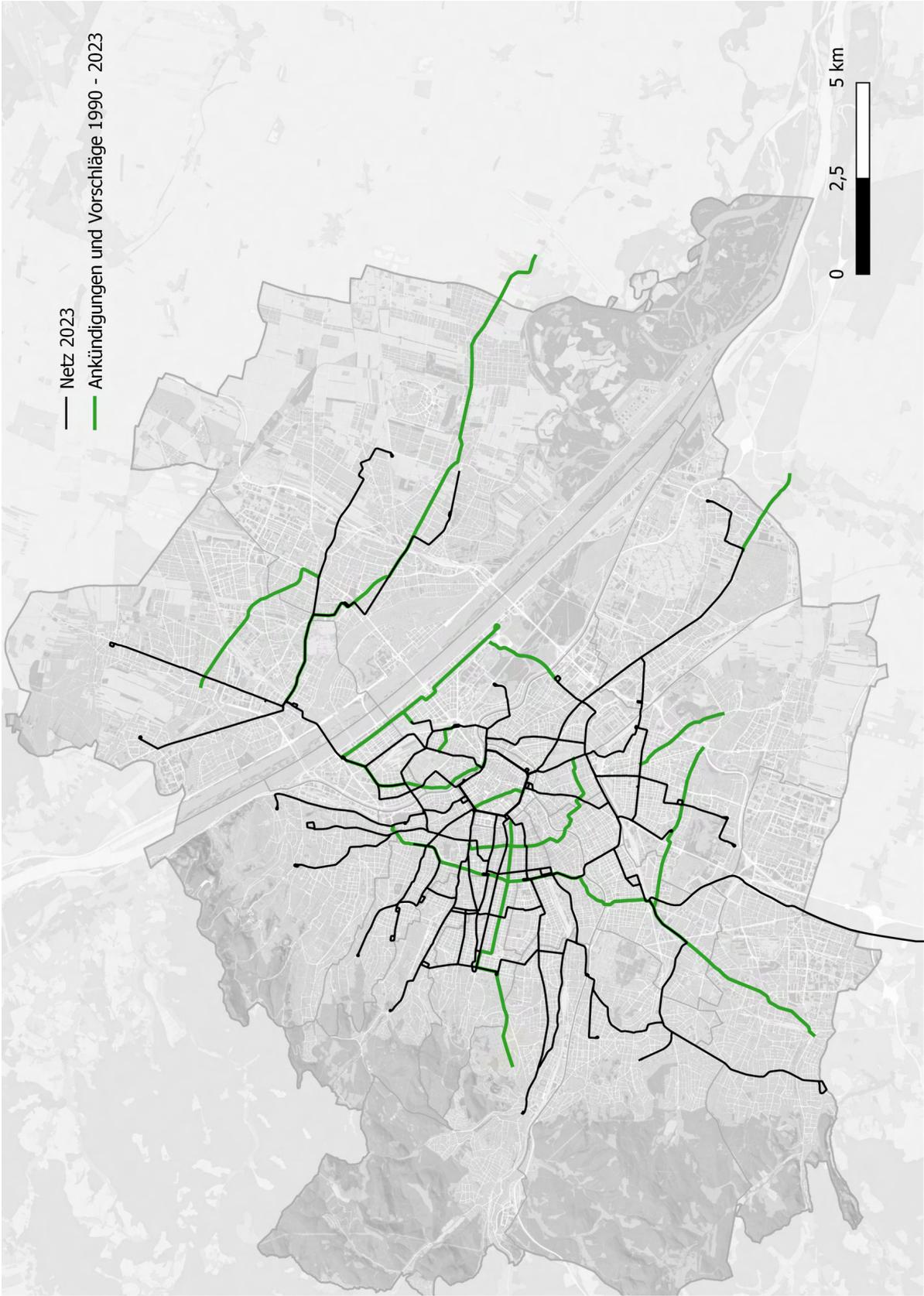


Abb. 23: Liniplan of broken tramway dreams (1990 – 2023)