



architektur +
raumplanung

DIPLOMARBEIT

Urbane Infrastrukturtransformation in Phasen tiefgreifenden Wandels

Ein Vergleich historischer und aktueller Diskurse
über die Bedeutung der Straßenbahn im Wiener Mobilitätssystem

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
Diplom-Ingenieur / Diplom-Ingenieurin
eingereicht an der TU-Wien, Fakultät für Architektur und
Raumplanung

von

Konstantin Kohl, BSc

11916480

Betreuer: Assistant Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Johannes Suitner
Institut für Raumplanung
Forschungsbereich Stadt- und Regionalforschung
Technische Universität Wien,
Karlsplatz 13, 1040 Wien, Österreich

Wien, am 15.09.2025

KURZZUSAMMENFASSUNG

Die Entwicklung von Städten ist einem ständigen Wechsel von stabilen Phasen und Phasen großer Umbrüche unterworfen. Abhängig von Prägung und Kontext der jeweiligen Phase werden, bedingt durch neue Herausforderungen, gestiegene Ansprüche, globale Trends und ambitionierte Einzelpersonen, einzelne Technologien priorisiert, während andere problematisiert werden – mit großen Auswirkungen, insbesondere für urbane Infrastruktur- und Mobilitätssysteme. Diese Entwicklungen sind in Wien eindrücklich am Beispiel des öffentlichen Verkehrs und im Speziellen anhand der Straßenbahn nachzuvollziehen. Noch in diesem Jahr sollen in Wien zwei neue Linien eröffnet werden. Politisch wird die Straßenbahn als das optimale Verkehrsmittel für diesen Zweck präsentiert. Eine positive Darstellung der Straßenbahn ist heute ein willkommenes Instrument von Politiker:innen, um sich und ihre politischen Ziele medienwirksam inszenieren zu können. Anders als vor 65 Jahren, als sich die Politik im Kontext der voranschreitenden Massenmobilisierung, mit dem Entfernen von Straßenbahnen aus dem Stadtbild profilieren konnte.

Diese Arbeit geht der Frage nach, wie es zu einer derartigen 180-Grad-Wende der Bedeutungszuschreibung von Straßenbahnen kommen konnte und beleuchtet zu diesem Zweck den Diskurs rund um die Straßenbahn im Amtsblatt der Stadt Wien in den Jahren 1956 bis 1962 und von 2013 bis 2024 aus der Forschungsperspektive der wissenssoziologischen Diskursanalyse.

Die Gegenüberstellung der beiden Diskurse offenbart zunächst die Unterschiedlichkeit der Diskursführung selbst: War das Amtsblatt in den 1950er Jahren ein Medium, in dem politische Aushandlungsprozesse, die aus Zwangssituationen heraus notwendig erschienen, ausführlich und detailreich begleitet wurden, versteht es sich heute als niederschwelliges Ankündigungsinstrument für öffentlichkeitswirksame politische Maßnahmen zur Erhaltung und Weiterentwicklung des Status Quo gegenüber externen Herausforderungen. Die Folge war im historischen Diskurs eine Beantwortung der Frage nach dem effizientesten Verkehrsmittel aus der Perspektive der Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Modernität. Im gegenwärtigen Diskurs wird mit Hilfe von sozial- und klimapolitischen Grundsätzen argumentiert. All das liegt in einer gegensätzlichen Motivlage begründet: Eine Grundausrichtung der Stadtplanung, die früher vom Wunsch nach Veränderung und heute von der Idee der Bewahrung geprägt ist; eine veränderte Themenlage, die stark durch internationale Trends beeinflusst ist; eine aktive Zivilgesellschaft; und – hier nimmt Wien international eine Sonderstellung ein – eine neue, erstarkte Rolle der Verwaltung innerhalb des Geflechts aus Politik, Expert:innen und Öffentlichkeit.

Die innerhalb der Diskurse vertretenen Meinungen spiegeln sich auch in der Entwicklung des Straßenbahnnetzes wider und die so gewonnenen Erkenntnisse können dabei helfen, planerische Entscheidungen der Vergangenheit und die Argumentation und die Rolle von Politik gegenüber der Planung zu verstehen und Planer:innen für die Zukunft zu sensibilisieren, denn die Vermittlung von Wissen und die Kommunikation von Maßnahmen wird auch zukünftig eine Kernkompetenz der Raumplanung bleiben.

ABSTRACT

The development of cities is characterised by a constant alternation between stable phases and phases of major upheaval. Depending on the nature and context of the respective phase, new challenges, increased demands, global trends and ambitious individuals mean that certain technologies are prioritised while others are problematised – with major consequences, especially for urban infrastructure and mobility systems. Particularly dynamic developments can be seen in the example of Vienna's public transport system, especially its trams. Two new lines are set to open this year. Politically, the tram is presented as the ideal mode of transport for this purpose. A positive portrayal of the tram is now a welcome tool for politicians to showcase themselves and their political goals in the media. This is in contrast to 65 years ago, when politicians were able to make a name for themselves by removing trams from the cityscape in the context of advancing mass mobilisation.

This paper examines how such a 180-degree shift in the attribution of meaning to trams could have come about and, therefore, sheds light on the discourse surrounding trams in the official Media of the City of Vienna from 1956 to 1962 and from 2013 to 2024 from the research perspective of knowledge-sociological discourse analysis.

A comparison of the two discourses reveals, first of all, the differences in the way the discourse is conducted: While in the 1950s the 'Amtsblatt' was a medium in which political negotiation processes, which seemed necessary due to coercive situations, were accompanied in detail and at length, today it sees itself as a low-threshold announcement tool for high-profile political measures to maintain and further develop the status quo in the face of external challenges. In historical discourse, this resulted in an answer to the question of the most efficient means of transport from the perspective of performance, economy and modernity. In current discourse, arguments are based on social and climate policy principles. All of this is based on contrasting motivations: a fundamental orientation of urban planning that was previously characterised by the desire for change and is now characterised by the idea of preservation; a changed set of issues that is strongly influenced by international trends; a more active civil society; and – here Vienna occupies a special position internationally – a new, strengthened role for the administration within the network of politics, experts and the public.

The opinions expressed in the discourse are also reflected in the development of the tram network, and the insights gained can help to understand planning decisions of the past and the arguments and role of politics in relation to planning, as well as to sensitise planners for the future, because the transfer of knowledge and communication of measures will remain a core competence of spatial planning in the future.

INHALTSVERZEICHNIS

I EINLEITUNG	6
1 Städte und Stadtentwicklungspolitik	8
2 Transformation	10
3 Mobilitätssysteme	16
4 Forschungsdesign	20
4.1 Forschungsansatz	18
4.2 Vorgehensweise	19
4.3 Fallauswahl	20
4.3.1 Untersuchungsort	
4.3.2 Untersuchungszeitraum	
4.3.3 Untersuchungsgegenstand	
II EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG	26
5 Einstieg in die empirische Untersuchung	28
6 Analyse des historischen Diskurses	32
6.1 Ausgangssituation	32
6.1.1 Verkehrssituation und internationale Entwicklungen	
6.1.2 Wahlen und politische Akteure	
6.1.3 Medien: Amtsblatt, Parteizeitungen und die freie Presse	
6.2 Phase I: Bevor die Straßenbahn hinterfragt wurde	38
6.2.1 Die 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete als Grundlage	
6.2.2 Bürgermeister Jonas: Investitionen in die Straßenbahn sind selbstverständlich	
6.2.3 Stadtrat Thaller: Autos sind für Verkehrsprobleme verantwortlich	
6.2.4 SPÖ: Unterschiedliche Lösungen für „das Verkehrsproblem“	
6.3 Phase II: Kritik an hohen Kosten und niedrigem Tempo	44
6.3.1 Verkehrsbetriebe: Wagenmaterial ist in schlechtem Zustand	
6.3.2 Stadtrat Nathschläger: Die Straßenbahn ist zu teuer	
6.3.3 ÖVP: Busse als Lösung der Verkehrsprobleme	
6.4 Phase III: Umstellungen auf Autobusbetrieb	49
6.4.1 Politischer Konsens: Busse sind schneller, moderner und wirtschaftlicher	
6.4.2 Stadtrat Heller: Autos sind die Zukunft	
6.5 Phase IV: Rückbesinnung auf die Straßenbahn	52
6.5.1 Straßenbahnglück von Döbling	
6.5.2 Kritik an Autobussen: teuer, wenig leistungsfähig und unbequem	
6.5.3 Roland Rainer und die Trennung der Verkehrsmodi	
6.5.4 Neue Strategien und Vorschriften	
6.6 Reaktionen in den Tageszeitungen	60
6.6.1 Berichterstattung zur Ankündigung der Umstellungen	
6.6.2 Berichterstattung zur Umstellung der Linie 13	
6.7 Zentrale Motive und Narrative	65
6.7.1 Hauptnarrative	
6.7.2 Leitmotive	
6.8 Einfluss des Diskurses auf die Planung	68
6.8.1 Veränderungen im Straßenbahnnetz bis 1962	
6.8.2 Veränderungen im Straßenbahnnetz nach 1962 als Folge des Nathschläger-Beschlusses	
6.8.3 Veränderungen im Straßenbahnnetz aufgrund des U-Bahnbaus	

7 Analyse des gegenwärtigen Diskurses	72
7.1 Ausgangssituation	72
7.1.1 Verkehrssituation und internationale Entwicklungen	
7.1.2 Wahlen und politische Akteur:innen	
7.1.3 Medien: Amtsblatt, Infoblatt und die Tageszeitungen	
7.2 Phase I: Viele Ankündigungen und große Pläne	80
7.2.1 Bürgermeister Häupl: Wien wird Smart City	
7.2.2 Stadträtin Vassilakou: Stadtentwicklung braucht Öffi-Anbindung	
7.2.3 Stadträtin Brauner: U-Bahn-Ausbau als Rückgrat des Öffi-Erfolgs	
7.2.4 Wiener Linien: Experimente mit Öko-Fahrzeugen	
7.2.5 Wirtschaftsvertreter:innen: Öffi-Ausbau sichert Arbeitsplätze	
7.2.6 Wiener:innen: FeliX, Debohra und türkis	
7.3 Phase II: O- und D-Verlängerung und die FLEXITY-Bim	87
7.3.1 Neue Fahrzeuge mit neuen Qualitäten	
7.3.2 Stadträtin Vassilakou: Straßenbahn-Offensive	
7.3.3 U2xU5-Baustart und Sanierungen	
7.3.4 Öffi-Stadträtin Ulli Sima: Sicherheit und Inklusion	
7.3.5 Digitale Services und Apps	
7.4 Phase III: Weitere Straßenbahnprojekte im Schatten der U5	91
7.4.1 Mobilitäts-Stadträtin Sima: Bim-Offensive geht weiter	
7.4.2 Öffi-Stadtrat Hanke: U2xU5 läuft voll an	
7.4.3 Wiener Stadtwerke: Neue Technologien und Antriebe	
7.4.4 Wiener Linien-Geschäftsführerin Reinagl: Neue Aufgaben und neue Karrierechancen bei den Wiener Linien	
7.4.5 ÖBB-Vorstandsvorsitzender Matthä: Investitionen in S-Bahn und Fernverkehr	
7.5 Reaktionen in den Tageszeitungen	98
7.5.1 Berichterstattung zu den Ankündigungen und Baustarts	
7.5.2 Berichterstattung zum zivilgesellschaftlichen Widerstand	
7.6 Zentrale Motive und Narrative	102
7.6.1 Hauptnarrative	
7.6.2 Leitmotive	
7.7 Einfluss des Diskurses auf die Planung	106
III SCHLUSS	108
8 Zusammenfassung der Ergebnisse	110
8.1 Gegenüberstellung der beiden Diskurse	110
8.1.1 Unterschiede in der Diskursführung	
8.1.2 Unterschiede in den Narrativen	
8.1.3 Unterschiede in den Motiven	
8.2 Zusammenhang zwischen Diskurs und Planung	114
8.3 Politische Ordnungsvorstellungen und Demokratieverständnis	115
9 Diskussion und Schlussfolgerungen	116
10 Fazit	119
11 Verzeichnisse und Quellen	122

EINLEITUNG



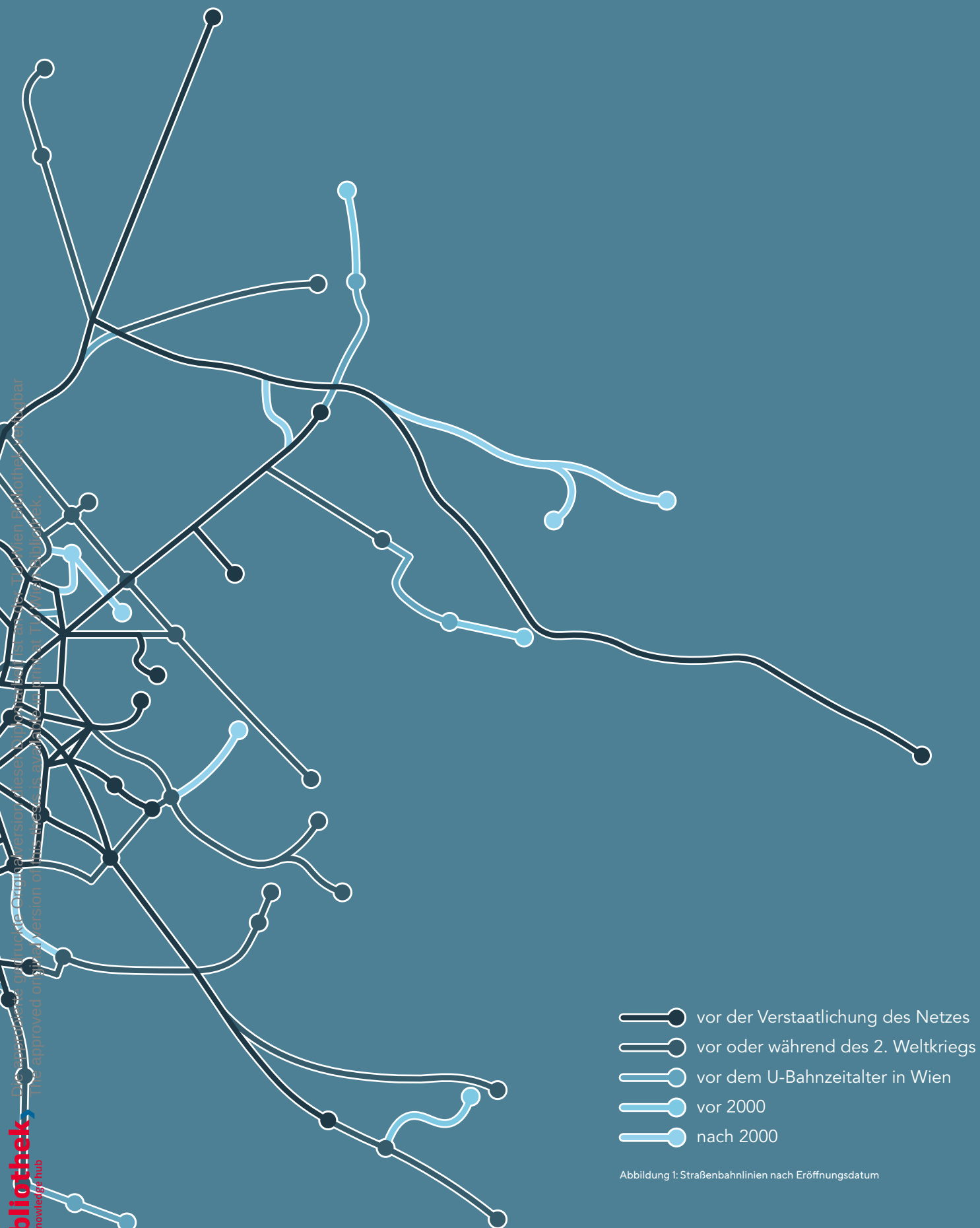


Abbildung 1: Straßenbahnlinien nach Eröffnungsdatum

STÄDTE UND STADT-ENTWICKLUNGSPOLITIK

... sind nicht statisch – sie verändern sich und passen sich neuen gesellschaftlichen, technologischen und ökologischen Rahmenbedingungen an. Innerhalb dieses Wandels sind auch Mobilitätssysteme Transformationsprozessen unterworfen. Zum einen, weil der Mensch als zentrales Element seine Mobilitätsbedürfnisse, -praktiken und -erwartungen ständig verändert und zum anderen, weil gleichzeitig politische, wirtschaftliche und ökologische Herausforderungen urbane Räume neu formen. Am deutlichsten zeigt das der Blick auf Phasen großer Umbrüche und tiefgreifender Veränderungen, die häufig im Zuge technologischen Wandels oder akut auftretender Krisenphänomene stattfinden, etwa während der Etablierung des privaten PKW als Verkehrsmittel für alle oder im Kontext der Auswirkungen des Klimawandels auf Städte.

Die Straßenbahn spielt innerhalb dieser Dynamiken eine entscheidende Rolle. Sie machte als erstes alternatives Nahverkehrsmittel zum Pferd im 19. Jahrhundert das schnelle Wachstum vieler Städte erst möglich, diente als „Sündenbock“ für die Verkehrsprobleme der Nachkriegszeit und wird heute als eine entscheidende Maßnahmen gegen die voranschreitende Erderwärmung gepriesen. Die Straßenbahn ist aber nicht nur ein technischer Teil des öffentlichen Verkehrs, der Menschen zu ihrem Ziel bringt, sondern auch Ausdruck urbaner Planungsideen, politischer Prioritätensetzung und gesellschaftlicher Mobilitätsvorstellungen.

Die vorliegende Arbeit widmet sich der Transformation urbaner Infrastruktur am Beispiel der Wiener Straßenbahn und ergründet, wie sich deren Bedeutung in unterschiedlichen Phasen tiefgreifenden Wandels verändert hat. Im Zentrum steht der in den offiziellen Medien der Stadt Wien geführte politische Diskurs rund um die Straßenbahn: Welche Akteur:innen brachten und bringen welche Argumente ein? Welche Narrative wollten und wollen sie damit unterstützen und welche übergeordneten Motive standen und stehen dahinter? Wie prägte all das die Wahrnehmung und Entwicklung der Straßenbahn während der allgemeinen Automobil-Euphorie der späten 1950er Jahre und wie wird die Straßenbahn heute im Kontext der Idee einer ökologischen Verkehrswende diskutiert?

Angesichts von Bevölkerungswachstum, Klimakrise und wachsenden Mobilitätsansprüchen rückt die Forschung zur nachhaltigen Transformation von Städten zunehmend in den Fokus. Die Transformation bestehender Infrastruktur – und damit auch die Neuinterpretation ihrer Bedeutung – ist ein zentraler Hebel für zukunftsfähige Städte. Das Beispiel der Wiener Straßenbahn bietet dafür ein konkretes Untersuchungsfeld. Ziel dieser Arbeit ist es, durch den Vergleich des historischen und des aktuellen Diskurses aufzuzeigen, wie Infrastrukturwandel nicht nur als technische Anpassung, sondern als gesellschaftlicher Aushandlungsprozess verstanden werden muss, wie sich darin die Rolle der Straßenbahn immer wieder neu definiert und welchen Einfluss all das auf den Mensch, die Umwelt und unser aller Zukunft hat.

Die vorliegende Arbeit ist wie folgt aufgebaut:



Abbildung 2: Gliederung der Arbeit

Nach **1 Städte und Stadtentwicklungspolitik** folgt in **2 Transformation** eine theoriebasierte Annäherung an die Dynamiken von Transformationsprozessen und in **3 Mobilitätssysteme** eine Bezugnahme auf die Relevanz urbaner Mobilitätsinfrastruktur in diesem Kontext.

4 Forschungsdesign widmet sich der theoretischen Fundierung des Forschungsansatzes der wissenssoziologischen Diskursanalyse und beschreibt die methodische Vorgehensweise sowie den Untersuchungsrahmen.

In **5 Einführung in die empirische Untersuchung** wird der Begriff „Straßenbahn“ abgegrenzt, ihre Rolle im Wiener Mobilitätssystem eingeordnet und ihre Relevanz für die zukünftige Entwicklung Wiens in Stadtplanung und Politik erläutert. Die beiden Kapitel **6 Analyse des historischen Diskurses** und **7 Analyse des gegenwärtigen Diskurses** fassen die Erkenntnisse der empirischen Analyse der offiziellen Medien der Stadt Wien zusammen und gehen dabei auf zentrale Akteur:innen, Argumente, Narrative, Motive und deren Auswirkungen auf die Planung ein.

In **8 Zusammenfassung der Ergebnisse** und **9 Diskussion und Schlussfolgerungen** werden die Ergebnisse der Analysekapitel gegenübergestellt, eingeordnet und diskutiert. Abschließend folgt **10 Fazit**.

TRANSFORMATION

... beschreibt einen Wandel höherer Ordnung ganzer Systeme (vgl. Hölscher et al. 2018). Sie ist notwendig um auf gesellschaftliche, politische, technologische und ökologische Umbrüche und die daraus resultierenden neuen Herausforderungen reagieren zu können. Diese sogenannten „wicked problems“ (vgl. Rittel & Webber 1973) beziehungsweise „persistente Probleme“ (vgl. Schuitmaker 2012) sind tief in gesellschaftlichen Strukturen verwurzelt, in ihrer Problemdefinition offen und daher nicht einfach und geradlinig lösbar (vgl. Wittmayer & Hölscher 2017). Dazu zählen Klimawandel, Bevölkerungszuwachs und Urbanisierung, technologischer Fortschritt und sich diversifizierende Governance-Paradigmen (vgl. Wesche & Hendriks 2025). All diese Veränderungen unseres „soziotechnischen Systems“, also der Gesamtheit aller Technologien, sozialen Strukturen, Machtverhältnisse und kulturellen Normen, die unsere Entwicklung prägen (vgl. Geels 2002, Markard et al. 2012, Smith et al. 2005) werden als Transformationsprozesse bezeichnet (vgl. Wesche & Hendriks 2025). Je intensiver diese spürbar sind, desto tiefgreifender ist der Wandel, der damit einhergeht.

Zur Beforschung von Veränderungsprozessen sowie ihren Bedingungen und Auswirkungen entstanden in den letzten 30 Jahren die „Transition Studies“ als eigenes Forschungsfeld. „Transition“, bedeutet wörtlich „Übergang“, *„beinhaltet [im Sinne der Transition Studies häufig aber] weitreichende strukturelle Veränderung in soziotechnischen Systemen, die bestimmte wünschenswerte gesellschaftliche Funktionen ermöglichen“* (Zolfagharian et al. 2019, übersetzt), wodurch sich große Schnittmengen in der Verwendung der Begriffe „Transition“ und „Transformation“ erkennen lassen. Die Grundausrichtung der Transition Studies und insbesondere der „Sustainable Transition Studies“ ist eine normative, die etwa die Frage nach Maßnahmen zur Veränderung des institutionellen Systems zur Bekämpfung der Klimakrise verhandelt (vgl. McCormick et al. 2013), die wiederum für den Blick auf den gegenwärtigen Diskurs zur Straßenbahn von großer Relevanz ist. Die historische Perspektive, die sich beispielsweise mit der Diffusion des PKWs in Städten auseinandersetzt (vgl. Lehmann 2010) und in der Vergangenheit gemeinsam mit weiteren technischen Innovationen ebenfalls weitreichende Transformationsprozesse angestoßen hat, findet in den Transition Studies bisweilen wenig Beachtung (vgl. Wittmayer 2024).

Das Ziel der Transformationsforschung liegt darin, mit Hilfe eines beschreibend-analytischen Ansatzes Transformationsprozesse besser zu verstehen und so ein tieferes Verständnis von historischen, gegenwärtigen und zukünftigen Transformationsprozessen zu erlangen (vgl. Wittmayer & Hölscher 2017). Sie ist ein zentraler Faktor zur Lösung der großen globalen Herausforderung (vgl. Wesche & Hendriks 2025).

Theorien zur Entstehung von Transformation

Es existieren unterschiedliche Theorien darüber, wie Transformationsprozesse ausgelöst beziehungsweise vollzogen werden. Die gängigste (vgl. Hansmeier et al. 2021) ist die „Multi-Level-Perspektive“ (auch: „Mehrebenenansatz“; vgl. Bauknecht et al. 2015) von Frank W. Geels (2002). Er geht von einer Entstehung radikaler Innovationen in Nischen (engl. „Niches“, 1. Level) aus, die sich langsam gegen das etablierte und durch Lock-in-Effekte gefestigte System mit seinen Regeln und Institutionen („Regime“, 2. Level), durchsetzen. „Nischen“ werden als vor dem Regime geschützte Räume definiert (vgl. Smith & Raven 2012). „Lock-in-Effekte“ reichen von wirtschaftlichen und politischen Abhängigkeiten jeder Art über Skaleneffekte und Lobbyarbeit bis hin zu persönlichen Routinen und Einstellungen. Das dritte Level, auch „Landschaft“ genannt (vgl. Bauknecht et al. 2015; engl. „Landscape“), bildet exogene Einflussfaktoren und Schocks ab, wie Wirtschaftskrisen, Kriege oder Pandemien, aber auch Wahlen oder veränderte globale Trends, die auf das bestehende Regime zusätzlich einwirken können. Diese Entwicklung läuft in vier Phasen ab: Zunächst entsteht radikale Nischeninnovation an der Peripherie bestehender Systeme („Experimentierung“), in der zweiten Phase können sich diese Innovationen nach und nach durch eine entsprechende Ausstattung mit Ressourcen etablieren („Stabilisierung“), bis sie in der dritten Phase direkt mit dem existierenden System konkurrieren können („Disruption“). In der vierten und letzten Phase wird das alte System vollständig vom neuen abgelöst („Institutionalisierung“). (vgl. Geels 2024)

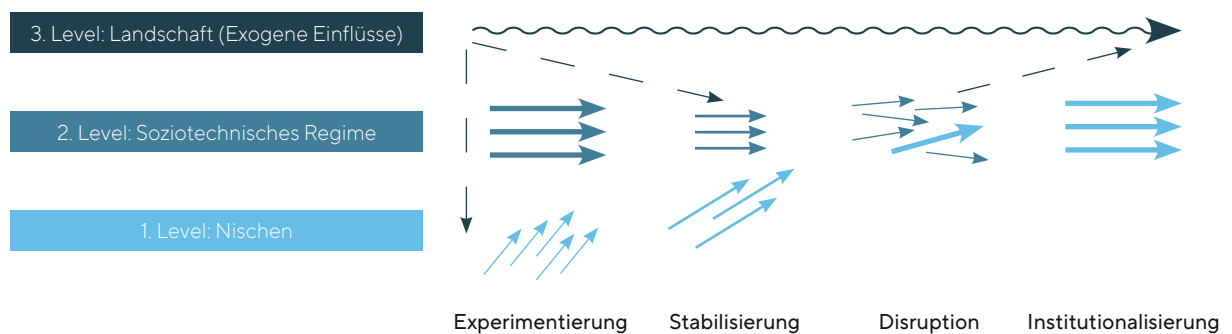


Abbildung 3: Multi-Level-Perspektive

Diese Theorie funktioniert am besten für technologische Innovation die bottom-up von Start-Ups oder ähnlich gelagerten Akteur:innen angestoßen wird. Um die wesentlich diversere Realität besser abbilden zu können wurde die Theorie um andere „Transitionswege“ (engl. „transition-pathways“) erweitert (vgl. Geels and Schot 2007), die eine Veränderung des Systems durch die etablierten Akteur:innen selbst, bedingt durch Druck von außen durch Politik, Zivilgesellschaft oder Märkte, abbilden (vgl. Geels 2024).

Eine etwas anders gelagerte Theorie der Transformationsforschung ist die „Theorie sozialer Praktiken“ (engl. „Social Practice Theory“), die ebendiese Praktiken in den Mittelpunkt rückt und damit eine komplementäre Perspektive zur Identifizierung und Erklärung sozialen Wandels gegenüber der Multi-Level-Perspektive einnimmt. Soziale Praktiken werden dabei als eine

„routinierte Art und Weise, in der Körper bewegt, Objekte gehandhabt, Themen behandelt, Dinge beschrieben und die Welt verstanden wird“ (Reckwitz 2002: 250, übersetzt) beschrieben. Sie sind eine Kombination aus Materialien, Bedeutungen und Kompetenzen (engl. „material, meanings and competences“; vgl. Shove et al. 2012) und inkludieren materielle Objekte, Ideen und Bestrebungen sowie Fähigkeiten und Wissen. Zu Transformationsprozessen kommt es, wenn sich an dieser Kombination etwas ändert, beispielsweise durch die Einführung neuer Technologien, dem Aufkommen neuer Ideen oder dem Erwerb von neuem Wissen, wodurch sich die etablierten sozialen Praktiken verändern. (vgl. Laasko et al. 2024)

Beide Theorien sind weder individualistische noch lineare Herangehensweisen und gehen von der Einbettung aller menschlichen Aktivitäten in größere Systeme und Strukturen aus, die durch Lock-in-Effekte stabilisiert werden. Als Ergebnis von Transformationsprozessen sehen beide Ansätze eine Veränderung dieser Systeme in Richtung größerer Nachhaltigkeit (vgl. Laasko et al. 2024, Geels 2024). Das Zusammenspiel der beiden Ansätze zeigt, dass nicht nur technische Innovation, sondern auch Verhaltensänderungen notwendig sind, damit diese Transformation stattfinden kann.

Städte als Zentren von Transformationsprozessen

Städte stehen in den letzten Jahren häufig im Mittelpunkt der globalen Nachhaltigkeits- und Transformationsdebatte. Zunächst aufgrund ihrer schieren Dimension: Bis 2050 werden voraussichtlich mehr als 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten oder städtischen Ballungsräumen leben (vgl. UN-Habitat 2008), Urbanisierung ist zu einem wesentlichen globalen Megatrend dieses Jahrhunderts geworden. Damit einher geht, neben der räumlichen Ausdehnung von Städten, auch die Verbreitung von mit Städten assoziierten sozialen und ökologischen Problemen wie Armut, Segregation, Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung (vgl. Legner & Lilja 2010, McCormick et al. 2013). Diese Dynamiken erzeugen Druck zur Anpassung, beziehungsweise Transformation, städtischer Infrastruktur (vgl. Wolfram & Frantzeskaki 2016).

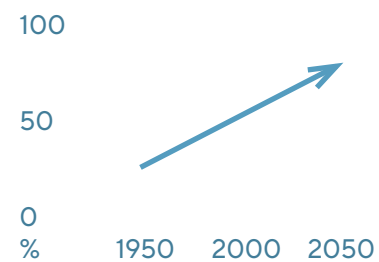


Abbildung 4: Urbanisierungsgrad weltweit

Städte bieten aufgrund ihrer Dichte an Wissen und Kreativität (vgl. Florida 2002) sowie an Institutionen und Netzwerken, der Zugänglichkeit von Akteur:innen (vgl. Amin & Thrift 1994) und ihrer dynamischen Entwicklung, aber auch eine Vielzahl an Möglichkeiten, um diesen Herausforderungen zu begegnen, insbesondere im Bereich der Mobilität (vgl. Sukhdev 2009). Unabhängig davon, ob Veränderung beabsichtigt ist oder nicht, finden in Städten zwangsläufig Wandlungsprozesse statt. Zudem sind Städte keine isolierten Einheiten, sondern auf europäischer und globaler Ebene durch Beziehungen und Abhängigkeiten miteinander verknüpft. Transformationsprozesse in einzelnen Städten können so als Katalysatoren für internationale Veränderungen wirken (vgl. Theaker & Cole 2001).

Dennoch hat die räumliche Perspektive erst in den letzten 20 Jahren Beachtung in die Transformationsforschung gefunden (vgl. Coenen et al. 2012), etwa mit Fallstudien über Berlin (Monstadt 2007) und London (Hodson & Marvin 2009). Die analytischen Perspektiven reichen von systemischen Veränderungsdynamiken innerhalb von Städten über systemische Veränderungsdynamiken für Städte bis hin zu systemischen Veränderungsdynamiken durch Städte (vgl. Hölscher & Frantzeskaki 2021). Der wissenschaftliche Diskurs könnte deutlich davon profitieren, Städte als Hebel für Transformationsprozesse zu betrachten (Egermann et al. 2024).

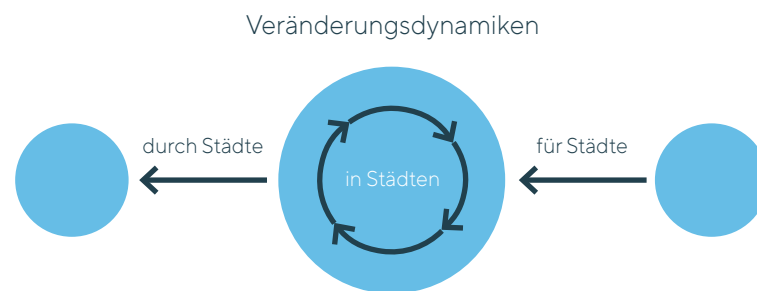


Abbildung 5: Veränderungsdynamiken

Akteur:innen und ihre Rollen

Gut ausgebaute Infrastruktur ist nicht gleichmäßig verteilt, sondern das Ergebnis einer ungleichen Verteilung von Macht (vgl. Newell 2021: 39-40). Um zu verstehen, welches Land, welche Region, welche Stadt oder welcher Stadtteil sich innerhalb dieser Machtstrukturen durchsetzt, muss die Frage beantwortet werden, welche Konfiguration soziotechnischer Systeme und welche Governance-Systeme sich behaupten können. Es liegt nahe anzunehmen, die dominanten Akteur:innen würden die etablierten und hegemonialen Machtstrukturen immer weiter reproduzieren (vgl. Newell & Bhatia 2024) und Transformationsprozessen negativ gegenüberstehen (vgl. Sovacool & Brisbois 2019). Tatsächlich sind etablierte politische Systeme im Angesicht sich neukonfigurierender Machtsysteme aufgrund von exogenen Einflüssen (engl. „landscape pressure“) bereit, sich und das System zu verändern (vgl. Newell & Bhatia 2024), indem sie ihre starke Position als Ausgangspunkt nutzen (vgl. Sovacool et al. 2020).

Akteur:innen können dabei unterschiedliche soziale Rollen einnehmen, die ihre soziale Position widerspiegeln, durch die sie Handlungen einschränken oder ermöglichen können. Diese entwickeln sich mit sich ändernden sozialen Werten und Prioritäten weiter. Daneben haben Akteur:innen auch Transformationsrollen (engl. „transition roles“) inne, die ihre Haltung und ihre Handlungen innerhalb ihres Engagements in Transformationsdynamiken abbilden. Diese zeigen, wie sich Akteur:innen strategisch zur Beeinflussung von Transformationsprozessen positionieren und wie sie auf Transformationsdynamiken reagieren. Politische Entscheidungsträger:innen (engl. „Policymaker“, soziale Rolle) agieren innerhalb von Transformationsprozessen häufig als Vermittler:innen (engl. „Intermediary“) (vgl. Wittmayer 2024) zwischen Regime-Akteur:innen, die am bestehenden System festhalten und Nischen-Akteur:innen, die an Veränderung arbeiten (vgl. Fischer & Newig 2016). Aktivitäten von Vermittler:innen umfassen dabei den Wissensaustausch zwischen den Akteur:innen, die

Verbreitung von Innovation und Visionen oder andere institutionelle Aufgaben (vgl. Sovacool et al. 2020). Rollen können sich im Laufe der Zeit auch verändern, beispielsweise wenn sich gesellschaftliche Werte oder Prioritäten verschieben (vgl. Fuenfschilling 2019). Die Zivilgesellschaft kann sich auf unterschiedliche Art und Weise einbringen: als Vorreiterin neuer Praktiken, als Erbringerin von Leistungen, die nicht von der öffentlichen Hand erbracht werden und als isolierte Innovatorin (vgl. Frantzeskaki et al. 2016).

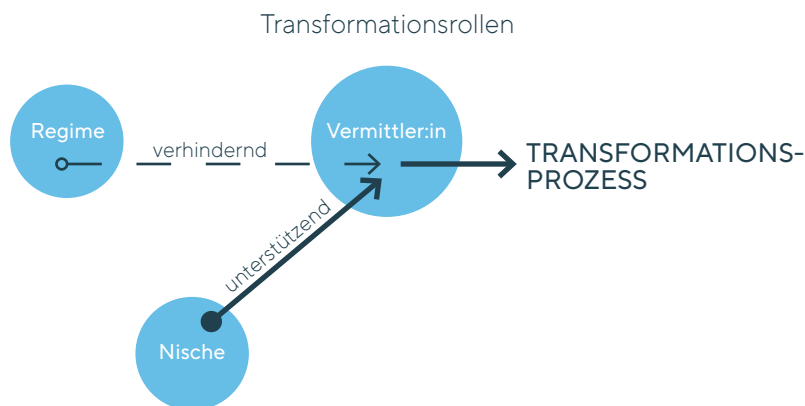


Abbildung 6: Transformationsrollen

Weil in demokratischen Gesellschaften Einzelpersonen allein selten über die erforderliche Macht verfügen, um eine Veränderung des Systems herbeizuführen, müssen sie zusammenarbeiten und ihre Maßnahmen koordinieren, um die Regeln gemeinsam neu zu gestalten. Dies geschieht häufig in Form von „Koalitionen“, also Gruppen von Akteur:innen, die dieselben Ziele mit abgestimmten Strategien und Maßnahmen verfolgen, um eine Veränderung des soziotechnischen Systems herbeizuführen (vgl. Wesche et al. 2024). Insbesondere politische Koalitionen spielen eine zentrale Rolle bei Unterstützung und Widerstand für und gegen Transformation (vgl. Hess 2018).

Legitimität durch Diskurs

Ein wesentlicher Ansatz Raum zu begreifen, ist die sozialkonstruktivistische Perspektive von Henri Lefebvre (1974), der Raum als ein gemeinsames Konstrukt aus Diskurs, Institutionen, Politik und Alltagspraktiken betrachtet. Damit wird ein großer Einfluss des damit einhergehenden Diskurses auf die Wahrnehmung von Raum nahegelegt.

Dieser Idee folgt der Ansatz der „Diskurskoalition“, der die Wahrnehmung eines Phänomens als Problem davon abhängig macht, wie darüber diskutiert wird. Es wird vom Bestehen verschiedener Koalitionen in jedem Politikbereich ausgegangen, die in Konkurrenz um politischen Einfluss stehen. Sie werden von einem „gemeinsame[n] Verständnis von Phänomenen sowie durch die Diskurse, Erzählungen und Narrative, die im Zusammenhang damit entstehen, zusammengehalten“ (Hajer 1995 in Wesche et al. 2024: o.S., übersetzt). Akteur:innen entwickeln und nutzen so eine gemeinsame Sprache, um Legitimität soziotechnischer Innovationen herzustellen (vgl. Rosenbloom et al. 2016).

Tieferes Verständnis durch historische Perspektive

Um zu verstehen, wie Systeme zusammenhängen und warum die Gesellschaft mit ihren heutigen Herausforderungen konfrontiert ist, ist es notwendig weiter in die Geschichte zurückzuschauen, als das die meisten Ansätze der Transformationsforschung tun. Wittmayer schreibt dazu:

„Taking a more historical and longitudinal approach again would be an interesting way forward to uncover some of the depth that the classic sociological understanding of social roles can bring to understand the institutional changes that efforts towards making our world more just and sustainable have brought.“ (vgl. Wittmayer 2024: 7)

Die „Deep Transition“ ist eine Perspektive, die genau diesem Umstand Rechnung trägt. Sie geht davon aus, dass die Wurzeln unseres heutigen soziotechnischen Systems in der Industriellen Revolution und ihrer Missachtung der Umwelt zu finden sind und es ähnlich großen Veränderungen bedarf, um den Umschwung in Richtung eines nachhaltigeren Systems zu schaffen. Viele alternative Ideen seien von den technologischen „Siegern“ damals in Nischen gedrängt worden, in denen sie bis heute weiterexistieren. Zwei Grundsätze sind zentral für diese Theorie: Erstens, soziale und ökologische Probleme können nur gemeinsam gelöst werden und zweitens, der Blick weit in die Vergangenheit ist unumgänglich. Nur so kann das Landscape-Level nicht nur als exogene Einflussquelle gesehen, sondern „endogenisiert“, also als Teil des Systems mitgedacht und verstanden werden. Dadurch werden ganz neue Fragestellungen aufgeworfen und umfassende integrierte Erklärungsansätze geboten. (vgl. Davies & Schot 2025)

Aus diesem Verständnis heraus lassen sich in der jüngeren Geschichte von Städten zwei große Brüche identifizieren: Die Einführung und Durchsetzung des Automobils und das in der jüngeren Vergangenheit gewachsene Bewusstsein für die Auswirkungen der Erderwärmung auf Städte (vgl. Lehmann 2010). Beide haben große Transformationsprozesse in Städten angestoßen und die Auseinandersetzung mit deren Einfluss auf das öffentliche Mobilitätssystem Wiens ist Gegenstand dieser Arbeit.

MOBILITÄTSSYSTEME

... umfassen je nach Definition die zur Fortbewegung genutzten Verkehrsmittel, Infrastruktur und Energieträger sowie Raumstruktur, Mobilitätsverhalten und -einstellungen (vgl. BMK 2021: 3).

Mit Mobilitätssystemen sind häufig auch Vorstellungen und Zielbilder verknüpft, die sich im Laufe der Geschichte immer wieder gewandelt haben: Wurde Mobilität viele Jahrzehnte fast ausschließlich im Kontext einer schnellen und effizienten Bewegung von Menschen und Gütern von einem Ort zu einem anderen diskutiert, sollen Mobilitätssysteme heute nachhaltig und klimafreundlich, sicher, sozial und gendergerecht sein (vgl. BMK 2021: 3). Das Aufkommen von feministischer, beziehungsweise inklusiver Stadtplanung und der Idee der „Caring City“ (vgl. Deutsche Bauzeitung 2024), die Städte zum Ziel haben, die für alle Menschen gleichermaßen zugänglich und nutzbar sind, zeugen von dieser Entwicklung.

Diese unterschiedlichen Ideen eines optimalen Mobilitätssystems spiegeln die Themen übergeordneter gesellschaftlicher Veränderungsprozesse wider. In Zeiten einer Gesellschaft die in Zahlen denkt, wird der Erfolg eines Mobilitätssystems in Zahlen gemessen, in Zeiten der Zielvorstellung von einer inklusiven und sozialgerechten Gesellschaft, sollen auch Mobilitätssysteme diesen Vorstellungen entsprechen. In stabilen Zeiten stehen Mobilitätssysteme für Langlebigkeit und Sicherheit, in Umbruchzeiten sollen sie Modernität und Aufbruchstimmung vermitteln.

Mobilitätssysteme als Grundlage für Stabilität und für Veränderung

Dementsprechend entscheidend ist die Rolle von Mobilitätssystemen in Transformationsprozessen. Kriege gelten nicht zuletzt auch aufgrund ihrer zerstörerischen Auswirkungen auf die Infrastruktur als größtmögliche „Turning Points“ in der Transformationsforschung (vgl. Davies & Schot 2025), denn stabile Infrastruktur bildet einen wesentlichen Bestandteil des Kerns soziotechnischer Systeme (vgl. Smith & Raven 2012). Die umfassende Veränderung urbaner Mobilitätssysteme durch einen autogerechten Umbau der Stadtstrukturen war für viele Städte ein großer Bruch in ihrer Geschichte (vgl. Lehmann 2010). Heute gilt die Transformation von Mobilitätssystemen als Voraussetzung einer emissionsfreien Mobilität (vgl. Salas Gironés et al. 2024). Sie umfasst eine Veränderung der Verkehrsmittel und der WInfrastruktur ebenso wie einen Wandel von Regularien, Märkten und Mobilitätskultur (vgl. Geels 2016). Die Auswirkungen des Verkehrssektors auf Gesellschaft und Umwelt sind unbestritten.

Die Straßenbahn drückt aufgrund ihrer Schienengebundenheit diese Stabilität deutlicher aus als andere Verkehrsmittel, daher entfalten Veränderungen eine besondere Symbolkraft (vgl. Miorner et al. 2021). Sie bietet als technisches Gerät Raum für Innovation und hat die längste Geschichte aller motorisierten, städtischen Verkehrsmittel (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024a).

Transformation am Beispiel der Mobilitätssysteme von Rotterdam und Melbourne

Die besonderen Rahmenbedingungen die Städte bieten, schaffen auch spezifische Anforderungen an deren Mobilitätssysteme. Ohne Mobilität gibt es auch keine funktionsfähige Stadt. Zwei Städte mit auf ihre Weise einzigartigen Mobilitätsgeschichten sind Rotterdam in den Niederlanden und Melbourne in Australien.

Der Stadtkern von Rotterdam wurde im zweiten Weltkrieg durch Luftangriffe nahezu vollständig zerstört. Wie viele andere europäische Städte standen die Verantwortlichen vor der Entscheidung die Stadt nach altem Vorbild wieder aufzubauen oder einen neuen Stadtkern anzulegen. Sie entschieden sich für den zweiten Weg und unter der Führung von Cornelius van Traa wurde eine neue Innenstadt mit lockerer Bebauung und zentralen Hauptverkehrsstraßen errichtet (vgl. Ostermann 2019). Doch während deutsche Städte, die ebenfalls auf Neubau gesetzt hatten, heute aufgrund des innerstädtischen Autoverkehrs und des vielen Betons als „hässlich“ bezeichnet werden (vgl. Deutschlandradio 2024, Handelsblatt 2024), wird in Rotterdam seit fast 20 Jahren die Innenstadt Schritt für Schritt von Autos befreit und der öffentliche Raum begrünt und attraktiviert, sodass es heute als Vorbild für nachhaltige Stadtplanung herangezogen wird (vgl. VCÖ 2022, Loorbach et al. 2021). Als wichtiger Baustein des Transformationsprozesses wird das öffentliche Verkehrsnetz gesehen, das trotz der Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr die Mobilität in der Innenstadt sicherstellt und in dem die Straßenbahn eine Schlüsselrolle einnimmt (vgl. Van Koert & Brandt 2020).

Fast genau den umgekehrten Weg ist Melbourne gegangen: Im Gegensatz zu fast allen anderen Städten der englischsprachigen Welt hat Melbourne in den 1950er Jahren trotz Kritik und rückläufiger Fahrgastzahlen seine Straßenbahn nicht eingestellt. Verantwortlich dafür war die Beharrlichkeit von Sir Robert Risson sowie der gute Zustand der Züge und Gleise und die breiten Straßen (vgl. Melbourne Tram Museum 2001). Heute besitzt Melbourne das größte Straßenbahnnetz der Welt und kann Fahrgastzahlen vorweisen, die drei Mal so hoch sind wie im größten straßenbahnähnlichen ÖV-System der USA, der „Metro Rail Los Angeles“ (vgl. American Public Transportation Association 2025) und zählt zu den lebenswertesten Städten der Welt (vgl. Der Standard 2025).

Rotterdam und Melbourne sind heute Städte mit hoher Lebensqualität und großer Vorbildwirkung, trotz ihrer unterschiedlichen Entwicklungen. Diese Beispiele zeigen, dass Veränderungsprozesse urbaner Infrastruktur ganz unterschiedliche Formen annehmen können: In einigen Städten wurden große Umbrüche in einem gemeinschaftlichen Projekt aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft vorangetrieben, andere Städte setzten dank weitsichtiger Einzelpersonen auf kleine und kontinuierliche Verbesserungsmaßnahmen. Was Rotterdam und Melbourne mit Wien und vielen anderen Städten verbindet, ist das Verständnis für die Rolle von Mobilitätssystemen und ganz besonders der Straßenbahn bei der Erreichung ihrer eigenen stadtplanerischen Zielvorstellungen.

FORSCHUNGSDESIGN

Im Mittelpunkt dieser Arbeit stehen die Fragen nach den Unterschieden im historischen und gegenwärtigen Diskurs rund um Straßenbahnen, nach Argumenten und Akteur:innen sowie dahinterstehenden Narrativen und Motiven, die die öffentliche Wahrnehmung von Straßenbahnen prägten und prägen. Ziel ist es, zu verstehen, wie sich der Wandel der Bedeutungszuschreibung vollzogen hat und wie dadurch die Planung beeinflusst wurde.

Zu diesem Zweck wurden folgende **Forschungsfragen** formuliert:

Wie gestaltet sich die Konstitution der Bedeutung von Straßenbahnen im Wiener Mobilitätssystem im historischen und im gegenwärtigen Diskurs?

Wie unterscheiden sich diese beiden Diskurse bezüglich Argumentation, beteiligter Akteur:innen, Narrative und Motive?

Wie zeigen sich die Auswirkungen dieser Diskurse in der Planung?

Als Forschungsansatz wurde die Wissenssoziologische Diskursanalyse nach Reiner Keller mit dem *Amtsblatt der Stadt Wien* als zentralen Gegenstand gewählt. Erwartet wurde ein deutlich negatives Framing der Straßenbahn im historischen Diskurs, während gegenwärtig die Straßenbahn im Amtsblatt als positiv dargestellt wird. Die Gründe für die Auswahl des Forschungsansatzes sowie eine Erläuterung der Vorgehensweise liefert das folgende Kapitel.

4.1 Forschungsansatz

Unter dem Begriff „Diskursanalyse“ versteht Keller (vgl. 2011: 10) keine Methode, sondern eine Forschungsperspektive auf besondere, als Diskurse begriffene Forschungsgegenstände. Diskurse beschreibt Keller (2011: 9) als

„mehr oder weniger erfolgreiche Versuche [...], Bedeutungszuschreibungen und Sinn-Ordnungen zumindest auf Zeit zu stabilisieren und dadurch eine kollektiv verbindliche Wissensordnung in einem sozialen Ensemble zu institutionalisieren.“

Er impliziert damit den Einsatz von Diskursen als Instrumente, um institutionalisiertes, also als allgemeingültig anerkanntes, Wissen zu schaffen und beruft sich dabei auf eine Idee Michel Foucaults, wonach Diskurse die Macht besitzen, vorzugeben was als normal gilt und damit „Handlungen zu ermöglichen beziehungsweise festzulegen, in welche Richtung und wie gehandelt werden kann und soll“ (Jordan 2016: 192). Folglich sieht Keller (2011: 8) „die Analyse institutioneller Regulierung von Aussagepraktiken und deren performative, wirklichkeitskonstituierende Macht“ im Zentrum der Diskursforschung.

Ein Ansatz der Diskursanalyse, den Reiner Keller geprägt hat, ist die im Rahmen dieser Arbeit angewendete „Wissenssoziologische Diskursanalyse“. Sie versteht sich als

„Perspektive der Diskursforschung, die ihren Ausgangspunkt in der soziologischen Wissenstheorie von Peter Berger und Thomas Luckmann nimmt und von dort aus einen Brückenschlag zwischen [...] kulturalistischen Ansätzen der Diskursforschung und [...] Diskurstheorien [...] von Foucault anvisiert“ (Keller 2011: 58).

Damit verbindet sie die „hermeneutische Wissenssoziologie“, die eine „Theorie der gesellschaftlichen Wissensproduktion, der institutionellen Stabilisierung von Wissensvorräten und der subjektiven Wissensaneignung“ bietet, mit dem „Interpretativen Paradigma“ aus der Diskursforschung (vgl. Keller 2011: 59). In einem Satz zusammengefasst möchte die Wissenssoziologische Diskursanalyse „Prozesse der sozialen Konstruktion, Objektivation, Kommunikation von Sinn-, d.h. Deutungs- und Handlungsstrukturen [...] rekonstruieren und die gesellschaftliche Wirkung dieser Prozesse [...] analysieren“ (Keller 2011: 59). Sie zielt dabei „auf die soziohistorisch orientierte Konstruktion von Diskursen ab, um deren Verläufe zu verstehen und auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnis zu erklären“ (Keller 2008: 17) und ist damit für den Einsatz im Rahmen dieser Arbeit bestens geeignet.

4.2 Vorgehensweise

Angelehnt an Reiner Keller (2011: 85) wurde folgende Vorgehensweise zur Beantwortung der Forschungsfragen angewendet:

Als **(1) Themenaufhänger** wurde die Straßenbahn gewählt und als **(2) Setting** das *Amtsblatt der Stadt Wien*. Die grundlegende **(3) Fragestellung** lautet: Wie kam es zu einem derartigen Bedeutungswandel der Straßenbahn in Wien in den letzten Jahrzehnten? Es folgte die Formulierung des **(4) Untersuchungsrahmens** und der **Erhebungsverfahren**. Für die Datenerhebung nennt Reiner Keller keine festgelegten Methoden. Zur Verschaffung eines ersten Überblicks dienten, neben über die Jahre aus Interesse an dem Thema zusammengetragenem Vorwissen, die Bücher *Vom Sesselträger zum Silberpfeil – 200 Jahre Wiener Verkehrsgeschichte* (Hödl 2015) und *Im Rückspiegel – Chronik der Wiener Verkehrsbetriebe* (Farthofer 2019) sowie ein Besuch im Verkehrsmuseum der Wiener Linien. Auf Basis dessen konnten deduktiv weitere Informationen zu ausgewählten Akteur:innen und Ereignissen erhoben werden. Zentrale Quellen waren dabei Daten der Wienbibliothek im Rathaus. All diese Informationen sind notwendig, um den Untersuchungsrahmen inklusive Untersuchungsort sowie -zeitraum, der in **4.3 Fallauswahl** erläutert wird, abzugrenzen. Zur Auswahl der relevanten Teile innerhalb des Amtsblattes stellte sich eine teilstandardisierte Inhaltsanalyse als am zielführendsten heraus. Zu diesem Zweck wurden mehr als 1200 Ausgaben des Amtsblattes in der Wienbibliothek sowie ergänzenden Online-Services etwa im Verhältnis fünfzig-fünfzig technisch beziehungsweise per Hand nach ausgewählten Schlüsselwörtern wie „Straßenbahn“, „öffentlicher

Verkehr“, „Autobus“, „Massenverkehrsmittel“, „Öffis“, „Tramway“ und „Bim“ untersucht und die entsprechenden Texte einer Feinanalyse unterzogen. Parallel dazu erfolgte eine tiefergehende **(5) Sondierung von Kontextliteratur** sowie eine **(6) Erweiterung des Korpus** um rund 150 Ausgaben des *Infoblattes der Stadt Wien*.

Im Zuge der **(7) Feinanalyse** (vgl. Keller 2011: 67) wurden die als relevant erkannten Texte gelesen und darin einzelne „Äußerungen“ (konkrete, einmalige Aussageereignisse), die Bedeutungszuschreibungen der Straßenbahn transportieren, identifiziert. Diese Äußerungen wurden in ein bis drei „Aussagen“ (wiederkehrende thematische Schwerpunkte) pro Text überführt, mit Akteur:in sowie Jahr gekennzeichnet und in „Aussagekomplexen“ zusammengefasst. Durch deren Systematisierung und Strukturierung konnten so Teildiskurse abgebildet und interpretiert werden. Auswahl und Kategorisierung der einzelnen Äußerungen erfolgten induktiv, da sich diese häufig erst im Laufe der Arbeit als zentral herausstellten. Ein Beispiel hierfür sind Referenzen auf andere Städte, wie London, Paris oder Berlin, im historischen Diskurs, die in der Kontextliteratur kaum eine Rolle spielten und deren Relevanz sich erst im Laufe der Arbeit mit dem Amtsblatt offenbarte.

Die **(8) Interpretation** erfolgte, wie von Keller (2011: 76-77) empfohlen, in einem ersten Schritt durch freies Assoziieren, aufbauend auf jahrelanger Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Einbeziehung der Kontextliteratur ermöglichte in einem zweiten Schritt die Verdichtung der Ergebnisse zu wiederkehrenden typisierbaren narrativen Mustern und in einem dritten Schritt die Herausarbeitung zugrundeliegender Leitmotive.

Abschließend erfolgte ein Abgleich von Netzplänen der Straßenbahn zur Identifikation von Auswirkungen des Diskurses auf die Planung.

4.3 Fallauswahl

Wie erwähnt wurde als Untersuchungsort Wien und als Untersuchungsgegenstand das *Amtsblatt der Stadt Wien* ausgewählt. Die beiden Untersuchungszeiträume erstrecken sich von 1956 bis 1962 und von 2013 bis 2024. Wie diese Abgrenzung zustande kam, wird im folgenden Kapitel ausgeführt.

4.3.1 Untersuchungsort

Wien bietet einen idealen Untersuchungsort, um eine Diskursanalyse zum gewählten Thema durchzuführen. Grund dafür ist zum einen das große und sich dynamisch entwickelnde Straßenbahnnetz und zum anderen die politische Kontinuität in einer demokratischen Stadt. In Wien ist seit 1945 mit der Sozialdemokratische Partei (SPÖ) immer die gleiche politische Kraft an der Macht, womit Veränderungen im Straßenbahnnetz nicht mit einem politischen Machtwechsel begründet werden können, sondern mit komplexeren Vorgängen, die eine Partei dazu bringen, im Laufe der Jahrzehnte ihre Meinung zu einem Thema zu verändern.

4.3.2 Untersuchungszeitraum

Eine Analyse der aktuellen Entwicklungen ist unerlässlich, um Schlüsse für eine zukünftige Planung zu ziehen. Sie sind der Ausgangspunkt, von dem aus Zukunft und Vergangenheit betrachtet werden. Da der Blick auf die gegenwärtigen Entwicklungen in Wien allein jedoch noch wenig erkenntnisreich wäre, bedarf es einem weiteren Ort oder einem weiteren Zeitraum, um die gegenwärtigen Entwicklungen in Wien vergleichend einordnen zu können.

Die Gegenüberstellung mit den aktuellen Entwicklungen einer anderen Stadt liegt nahe, doch es finden sich kaum Städte mit ähnlichen Rahmenbedingungen und somit wäre eine Diskursanalyse mit zu vielen Unbekannten behaftet. Dagegen bietet der Vergleich Wiens mit seiner eigenen Vergangenheit umfangreiche Vorteile, denn die räumlichen und politischen Rahmenbedingungen sind seit 1945 verhältnismäßig konstant geblieben. Zudem braucht ein tiefes Verständnis für die Eigenheiten einer Stadtverwaltung Zeit und ist in einer fremden Stadt nie so umfassend möglich, wie in der eigenen.

Der Blick auf die historischen Entwicklungen der Wiener Straßenbahn ist auch hilfreich, um die heutigen und zukünftigen Entwicklungen zu verstehen. Die Beschäftigung mit Geschichte gibt sowohl aktuellen als auch historischen Ereignissen einen „spezifischen historischen Sinn“ ohne dabei zu bewerten. Ein Verständnis für historische Entwicklungen liefert die Grundlage sich eigene Werte zu bilden und diese schlüssig argumentieren zu können. Geschichte beziehungsweise eine Verdrehung der Geschichte kann auch missbräuchlich eingesetzt werden. Wer sich selbst nicht mit Geschichte beschäftigt, ist dem schutzlos ausgeliefert. Ein Verständnis für Geschichte dagegen schafft eine Basis, auch hier Gegenargumente liefern zu können. (Jordan 2016: 13-14)

Ein Vergleich aktueller und vergangener Entwicklungen zeigt auch Fehlentwicklungen auf und kann diese in Zukunft vorbeugen. Ein Beispiel ist die Auflassung der Straßenbahnlinie 13 im Jahr 1961. Über 40 Jahre später kam eine von der Stadt Wien beauftragte Studie zum Schluss, eine Straßenbahn wäre dort auch heute noch sinnvoll, doch die Kosten für eine Neuerrichtung sind schwer zu rechtfertigen (vgl. Frey et al. 2011). Auch zeigt die Vergangenheit, dass Projekte oft viel besser angenommen werden, wenn sie einmal umgesetzt sind. Das hat beispielsweise eine Studie zur Meinung über Temporeduktionen auf Niederländischen Autobahnen bewiesen (vgl. Der Standard 2023a).

Nahezu jede Grundlage der empirischen Wissenschaft bezieht sich auf die Vergangenheit, daher liegt es nahe, sich auch im Rahmen dieser Arbeit mit der Geschichte zu beschäftigen.

Für die Analyse des gegenwärtigen Diskurses wurden die Jahre 2013 bis 2024 gewählt. Im Jahr 2013 wurde mit der Straßenbahnlinie 26 zur im selben Jahr eröffneten U2-Station Hausfeldstraße (vgl. MA53 2013c/04/03) die erste echte Verlängerung einer Straßenbahnlinie, seit dem Abschnitt zwischen Zentralfriedhof und Kaiserebersdorf fast 20 Jahre zuvor, in Betrieb genommen. Dabei handelte es sich auch um die erste Straßenbahnverlängerung mit einer Länge von mehr als drei Kilometern seit dem Bau der Schnellstraßenbahnstrecke nach Siebenhirten 1979/80, die seit 1995 Teil der U6 ist (vgl. strassenbahnjournal 2025a). Gleichzeitig startete die Stadt medienwirksam in das Smart-City-Zeitalter und es wurden weitere Weichen in Vorbereitung auf die große ÖV-Offensive ab 2014 gestellt.

Der Untersuchungszeitraum des historischen Diskurses erstreckt sich von 1956 bis 1962. Im November 1955 wurde die „1. Wiener Straßenverkehrs-enquete“ veranstaltet und damit ein wichtiger Grundstein für die weitere Entwicklung gelegt. Die Jahre zuvor waren vor allem durch Wiederaufbaubemühung nach dem Krieg geprägt gewesen. Wie in Abbildung 7 zu sehen, folgten bis 1962 Einstellungen zahlreicher Straßenbahnstrecken. Es handelt sich bei dieser Abbildung um die Darstellung einer eigenen Auswertung der Entwicklung des Wiener Straßenbahnnetzes auf Basis verschiedener Quellen (Farthofer 2019, Hödl 2015, Wegenstein 2024, strassenbahnjournal 2025a, strassenbahnjournal 2025b, strassenbahnjournal 2025c). Die Kilometerangaben sind daher lediglich Näherungswerte, die den Zweck der Eingrenzung von Zeiträumen mit besonders dynamischer Entwicklung zur Genüge erfüllen.

Ab Mitte der 1960er Jahre folgte eine zweite Welle an Streckenauflassungen, dabei handelte es sich nicht wie bei der erste Welle um innerstädtische Linien, die dem motorisierten Individualverkehr geopfert wurden, sondern um schwach frequentierte Linien in den Außenbezirken. Seit 1975 werden Straßenbahnstrecken fast ausschließlich im Zusammenhang mit dem Bau neuer U-Bahnlinien eingestellt (vgl. strassenbahnjournal 2025a).

Der Zeitraum 1956 bis 1962 und die Jahre seit 2013, sind jene beiden Phasen, in denen sich vor allem das innerstädtische Straßenbahnnetz stark veränderte, und zwar in gegensätzliche Richtungen. Damit ist die Gegenüberstellung dieser beiden Phasen bestens zur Bearbeitung im Rahmen dieser Arbeit geeignet.

Veränderungen im Straßenbahnnetz

1938 - 2026

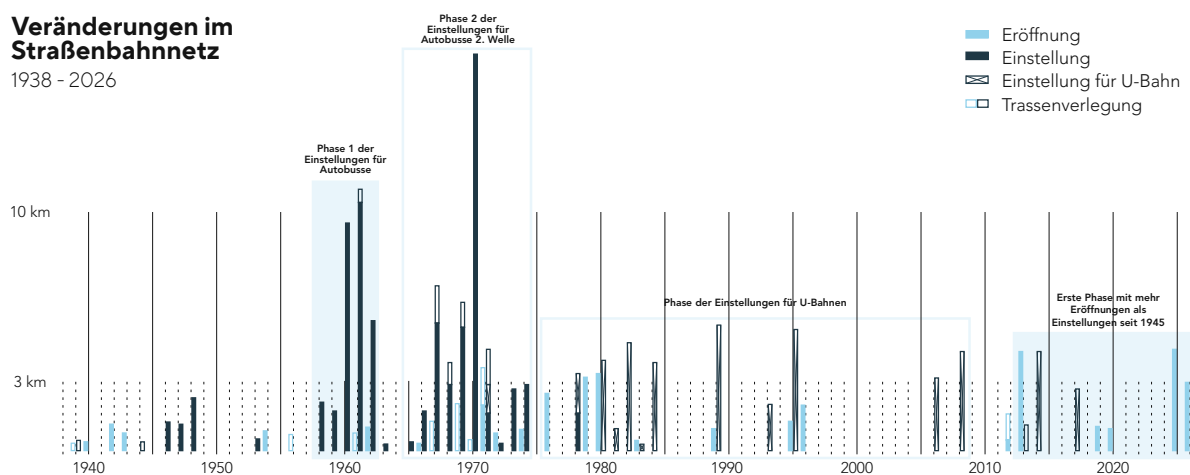


Abbildung 7: Veränderungen im Straßenbahnnetz nach 1938

4.3.3 Untersuchungsgegenstand

Als zentraler Gegenstand der Diskursanalyse dient das *Amtsblatt der Stadt Wien*. In seiner Funktion als Sprachrohr der Politik ist es die Schnittstelle zu einer breiten Öffentlichkeit und bildet ab, wie die Politiker:innen und ihre Entscheidungen wahrgenommen werden möchten. Damit kann es als genau ein solches Instrument zur Erlangung der Deutungshoheit über ein bestimmtes Thema fungieren, wie zur Durchführung einer Wissenssoziologischen Diskursanalyse benötigt wird. Wesentliche weitere Vorteile des *Amtsblattes der Stadt Wien* sind die (bedingte) öffentliche Zugänglichkeit und die unterbrechungslose Publikation über die letzten 70 Jahre hinweg. Da 1973 der redaktionelle Teil des *Amtsblattes* in Form eines selbstständigen Magazins ausgegliedert wurde (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024b), war für die Analyse des gegenwärtigen Diskurses zusätzlich dessen Einbeziehung unter dem Titel *Infoblatt der Stadt Wien* (2011-2016 *Wien.at: das Infoblatt Ihrer Stadt*, seit 2016 *Mein Wien*; vgl. Stadt Wien 2025a) erforderlich, um die Vergleichbarkeit beider Zeiträume zu gewährleisten.

Zeitungsartikel als zusätzliche Perspektive

Um einordnen zu können, in welchen Teilen sich die Position der politischen Akteur:innen mit der Meinung einer breiteren Öffentlichkeit deckt, wurde im Rahmen der Analyse des historischen Diskurses zusätzlich auch die Berichterstattung zu Schlüsselereignissen in folgenden Tageszeitungen untersucht:

- *Die Presse*, als überregionale und unabhängige Qualitätszeitung mit liberal-konservativer Ausrichtung, gegründet 1946 von Ernst Molden.
- *Der Kurier*, bis 1959 *Neuer Kurier*, gegründet als Zeitung der US-Besatzung mit ÖVP-naher Ausrichtung, als größte Tageszeitung Österreichs, ehe in den späten 1960er Jahren die *Kronen Zeitung* diese Rolle übernahm.
- *Die Wiener Zeitung*, als bis 2023 gedruckt erschienene, älteste bestehende Zeitung Österreichs. Sie ist im Besitz der Republik, gilt aber dennoch als neutral in ihrer Berichterstattung.
(vgl. Seethaler 2005, Demokratiezentrum Wien 2022a, SPÖ-Parlamentsklub 2024)

Die *Kronen Zeitung* erschien zwischen 1945 und 1959 nicht und wird ebenso wie die Parteizeitungen im Rahmen dieser Arbeit nicht berücksichtigt.

Im Zuge der Untersuchung des gegenwärtigen Diskurses wurde zusätzlich zu *Amtsblatt* und *Infoblatt* auch die Berichterstattung folgender Zeitungen herangezogen:

- *Die Presse* und *Der Standard* als konkurrierende Qualitätszeitungen. Erstere kann eher als bürgerlich beziehungsweise liberal-konservativ und letztere eher als linksliberal und pluralistisch bezeichnet werden. Im Jahr 2001 standen beide Zeitungen bei einer Druckauflage von rund 120 000 Stück täglich sowie einer Reichweite von etwa sechs Prozent. In den letzten 20 Jahren hat sich aufgrund einer starken und kostenfrei zugänglichen Onlinepräsenz der wesentlich jüngere *Standard* gegenüber der traditionsreichen Zeitung *Die Presse* durchsetzen können und hält mittlerweile bei einer Online-Reichweite von knapp 50 Prozent.

- *Kronen Zeitung* und *Heute* sind Boulevardzeitung mit starkem Bezug zur Medienfamilie Dichand. Betrachtet man nur die Printausgaben erreichten sie 2022 mit rund 22 und neun Prozent die höchste und zweihöchste Reichweite aller österreichischen Tageszeitungen, wobei die *Kronen Zeitung* rund die Hälfte ihrer Reichweite seit 2001 eingebüßt hat. Die Online-Reichweite von beiden Medien beträgt über 40 Prozent, beziehungsweise deutlich über drei Millionen Menschen. Beide Zeitungen sind bekannt für zum Teil aggressiven Kampagnen-Journalismus und ihre Nähe zur Politik.
- ORF.at ist keine klassische Tageszeitung, schlägt aber mit rund 70 Prozent Online-Reichweite beziehungsweise über fünf Millionen „Unique User“, also eindeutigen Nutzer:innen, die Konkurrenz deutlich. Bedingt durch den öffentlich-rechtlichen Auftrag des österreichischen Rundfunks fehlen Kommentare oder andere Formen der offen meinungsmachenden Berichterstattung.
(vgl. CLIP 2023, SPÖ-Parlamentsklub 2024, ORF.at 2025)

Arbeit mit dem Amtsblatt

Die historischen Amtsblätter wurden per Mail bei der „Magistratsabteilung 9 - Wienbibliothek im Rathaus“, der wissenschaftlichen Bibliothek der Stadt Wien, angefragt und dankenswerterweise digital als Scans mit Texterkennung zur Verfügung gestellt – mit der Auflage, sie nach Abschluss der Arbeit wieder zu löschen. Exemplare, die älter als 70 Jahre sind, können selbstständig über die „Digitale Wienbibliothek“ bezogen werden. Jeder Jahrgang umfasst rund 2000 Seiten, auf denen mehrere hundert Mal der Begriff „Straßenbahn“ mittels Suchfunktion identifiziert werden konnte. Die betroffenen Artikel wurden dann in ein rund 300-seitiges Textdokument übertragen, in dem Analyse und Codierung durchgeführt wurden.

Die aktuellen Amtsblätter befinden sich gebunden im Freihandbereich der Wienbibliothek im Rathaus. In diese Arbeit wurden die Bände 2013 bis 2023 und 2024 bis einschließlich Juni einbezogen. Sie wurden manuell auf die Schlüsselbegriffe untersucht und die entsprechenden Artikel in ein rund 150-seitiges Textdokument abgetippt. Die Ausgaben des Infoblattes sind seit 2018 frei als E-Journal verfügbar. Die Jahrgänge 2013 bis 2017 mussten bestellt, aus dem Magazin der Wienbibliothek ausgehoben und auf die gleiche Weise wie das Amtsblatt manuell ausgewertet werden.



Abbildung 8: Amtsblatt 1956, Nr. 2, Titelblatt

Arbeit mit Zeitungsartikeln

Alle in Österreich erscheinenden Periodika müssen nach §43b des *Mediengesetzes* (vgl. MedienG 2023) der Österreichischen Nationalbibliothek zur Verfügung gestellt werden und können dort nach dem kostenpflichtigen Erwerb einer Eintrittskarte eingesehen werden. Die für diese Arbeit benötigten Artikel wurden in Mikroform, also im Fall des *Kurier* als Mikrofiche beziehungsweise im Fall von *Die Presse* und *Wiener Zeitung* als Mikrofilme zur Verfügung gestellt und ebenso wie die aktuellen Amtsblätter manuell untersucht und abgetippt.



Abbildung 9: Mikrofiche

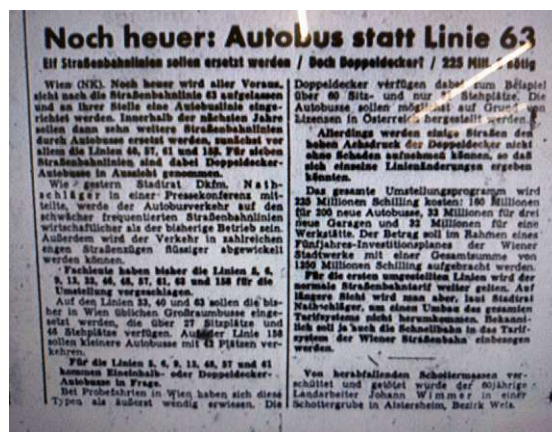


Abbildung 10: digitale Wiedergabe der Inhalte eines Mikrofilms

Arbeit mit historischen Planungsdokumenten

Historische Pläne, Statistische Jahrbücher und Dokumente der Stadtplanung, wie das *Planungskonzept Wien* von Roland Rainer oder die *Empfehlungen der 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete*, können entweder in der Wienbibliothek oder im Wiener Stadt- und Landesarchiv zur Einsichtnahme in den Lesesälen vor Ort bestellt werden.

EMPIRISCHE UNTER- SUCHUNG



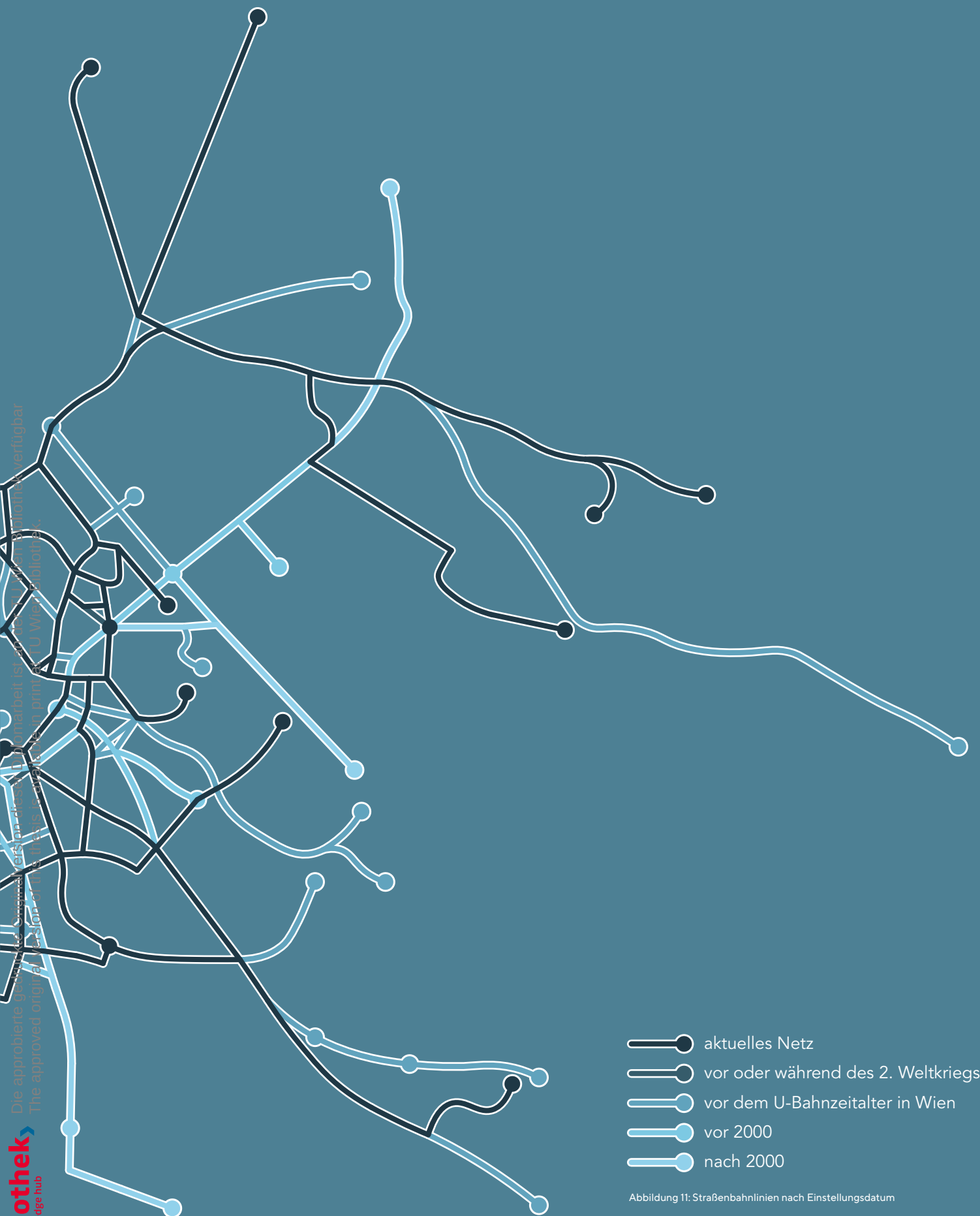


Abbildung 11: Straßenbahnlinien nach Einstellungsdatum

EINSTIEG IN DIE EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG

Die Straßenbahn bewegt seit 160 Jahren in Wien Menschen, im wörtlichen und im übertragenen Sinn. Sie war in der Anfangszeit experimenteller Blickfang, entwickelte sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum unumstrittenen Verkehrsmittel Nummer eins, geriet nach 1945 als Relikt vergangener Zeiten massiv in die Kritik und wird heute als flexible Klimaschützerin gepriesen. Es gab Personalstreiks (vgl. Farthofer 2019: 13) und politische Säuberungen (vgl. Farthofer 2019: 25), Feiern zur Eröffnung (vgl. Farthofer 2019: 136) und zur Einstellung von Linien (vgl. Hödl 2015: 352), Widerstand gegen den Bau neuer (vgl. ORF.at 2024a) und Protest zur Erhaltung bestehender Streckenabschnitte (vgl. strassenbahnjournal 2025a). Die Wiener Straßenbahn war damit auch immer ein Spielball der Politik und ein Gegenstand der Polarisierung.

Diese Arbeit hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Entstehung von zumindest zwei der genannten Rollen zu rekonstruieren und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Planung zu erklären. Dabei soll keine Bewertung von politischen und planerischen Entscheidungen oder Kommunikationsstrategien vorgenommen werden, sondern diese in einen größeren Kontext gesetzt, die dahinterstehenden Motive identifiziert und die daraus folgenden Resultate für die Planung aufgezeigt und eingeordnet werden. All das passiert aus der Erfahrung des Raumplanungsstudiums und der Planungspraxis heraus, dass die beste Planung und das größte Wissen ohne eine geeignete Art der Vermittlung nur halb so viel Wert sind.

Zum besseren Verständnis sind zunächst einige Grundlagen zu klären:

Rechtliche Einordnung

Straßenbahnen sind öffentliche Eisenbahnen im Sinne des §1 Eisenbahngesetz 1957 (vgl. EisebG 2024) und für den Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmt. Es wird zwischen straßenabhängigen Bahnen, die zumindest teilweise im öffentlichen Straßenraum verkehren, beziehungsweise deren bauliche Anlagen sich in diesem befinden, und straßenunabhängigen Bahnen, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, unterschieden. Letzteres meint Hoch-, Untergrund- und Schwebelbahnen, die rechtlich ebenso wie einige Aspekte von Oberleitungsbusen wie Straßenbahnen zu behandeln sind. (vgl. EisebG 2024: §5)

Zuständig für die „Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr“ ist gemäß §7 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 2025) der Bund. Die „Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung“ im Nah- und Regionalverkehr ist Aufgabe der Länder und Gemeinden (ÖPNRV-G 2025: §11). In der Praxis führt das häufig zu einer Beteiligung des Bundes bei der Finanzierung von Straßenbahnen im Rahmen der Sicherstellung des Grundnetzes (vgl. Hochholding et al. 2023). Hauptverantwortlich für Planung und Betrieb sind Länder und Gemeinden.

Technische Einordnung

In der Fachliteratur werden üblicherweise nur straßenabhängige Straßenbahnen auch als solche bezeichnet, die in der Hierarchie des öffentlichen Verkehrs (ÖV) aufgrund von Kapazität und Reisegeschwindigkeit zwischen als U-Bahnen abgekürzten Untergrundbahnen und Bussen angesiedelt sind. Sie bestanden früher aus einem Triebwagen und einer erforderlichen Anzahl an Beiwagen. Heute kommen vor allem Gelenkwagen mit mehreren Abschnitten zum Einsatz, die in Deutschland bis zu 75 Meter lang sein und je nach Größe bis zu 500 Personen befördern dürfen. (vgl. Schneider 2018: 67-68)

In Österreich gibt es keine gesetzlich festgelegte Maximallänge für Straßenbahnen. Das häufigste Straßenbahnmodell in Wien, der ULF (Ultra-Low-Floor), ist in der kurzen Version (Type A) 25 Meter lang und darf 136 Fahrgäste befördern. Die lange Version (Type B) bietet auf 35 Metern 207 Fahrgästen Platz (vgl. Siemens 2013). Die in Wien eingesetzten Straßenbahnmodelle haben damit eine ähnliche Kapazität wie die größten Busse der Wiener Linien, die 20 Meter langen Mercedes CapaCity (zirka 180 Plätze; 12-Meter-Normalbus zirka 100 Plätze; vgl. Daimler Buses 2025). Im Gegensatz zu Bussen sind die Investitionskosten in die Verkehrswege bei der Straßenbahn wesentlich höher. Beide sind stark vom Individualverkehr (IV, beziehungsweise motorisiert MIV) abhängig und ihre Betriebsabläufe unterliegen Störeinflüssen durch das allgemeine Verkehrsgeschehen (vgl. Schneider 2018: 66). Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn beträgt laut den Wiener Linien (vgl. 2025a) rund 15 Kilometer pro Stunde und ist von Linie zu Linie, in Abhängigkeit von Beschleunigungsmaßnahmen wie eigenem Gleiskörper und ÖV-gesteuerten Ampelsystemen sowie dem allgemeinen Verkehrsaufkommen, unterschiedlich. Damit sind Straßenbahnen durchschnittlich etwa halb so schnell wie U-Bahnen und geringfügig langsamer als Busse.

Statistische Einordnung

Seit 1993 werden in Wien im Auftrag der Wiener Linien regelmäßig Menschen zu ihrem Hauptverkehrsmittel befragt, der sogenannte „Modal Split“ (vgl. Wiener Linien 2024a). Die Zahlen zeigen einen sinkenden MIV- und einen steigenden Radverkehrsanteil (vgl. Mobilitätsagentur 2025). Der ÖV- und der Fußverkehrsanteil unterliegen großen, unter anderem Corona-bedingten Schwankungen. Trotz Kritik an der intransparenten Methodik (vgl. stadtpolitik.wien 2020), kann über die letzten 30 Jahre hinweg seriös von einem ÖV-Anteil von rund einem Drittel ausgegangen werden.

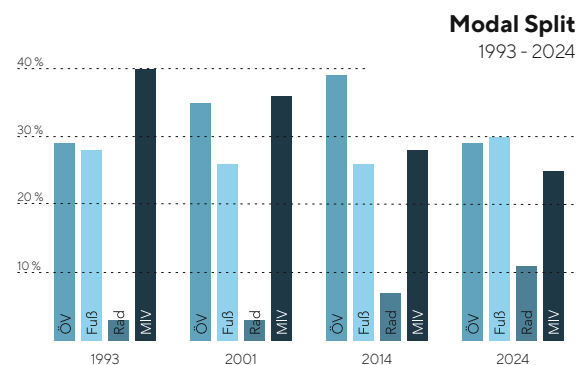


Abbildung 12: Modal Split

Fahrgastzählungen der Wiener Linien zeigen einen konstant steigenden U-Bahn-Anteil auf Kosten der Straßenbahn bis 2012 (vgl. Wiener Linien 2024b). Nach einer Änderung der Zählweise (vgl. ORF.at 2022) pendelten sich die Anteile bei rund 47 Prozent für die U-Bahn, 33 Prozent für die Straßenbahn und 20 Prozent für den Bus ein. Im Jahr 2024 nutzten demnach fast 300 Millionen Fahrgäste die Wiener Straßenbahn (vgl. Wiener Linien 2025a).

Entwicklung ÖV-Fahrgastzahlen 1865 - 2024

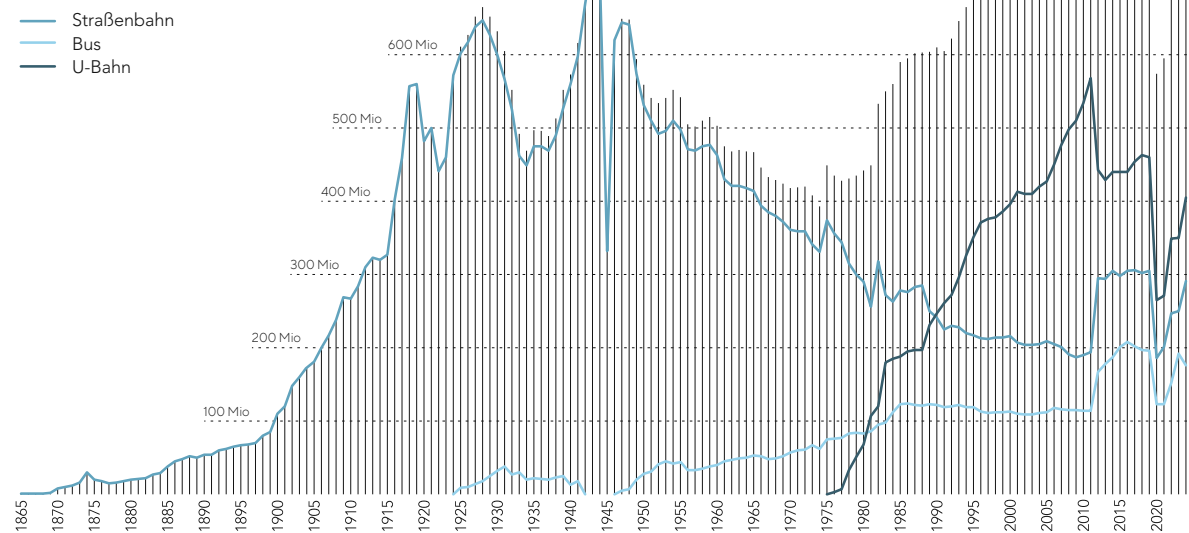


Abbildung 13: Entwicklung Fahrgastzahlen

Begriffliche Einordnung

Die Wiener Straßenbahn hört auf zahlreiche Namen, wie die im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Untersuchungen gezeigt haben. Zu Beginn wurde sie „Tramway“ genannt, heute gilt dieser Ausdruck in Österreich als veraltet. In der Schweiz ist die verkürzte Version „Tram“ weiterhin in Verwendung (vgl. SRF 2025). Bis heute gehalten hat sich die umgangssprachliche Bezeichnung „Bim“, die auch von offizieller Seite genutzt wird.

Ebenso wie „Tramway“ hat auch „Massenverkehrsmittel“ als Sammelbegriff für den öffentlichen Verkehr an Relevanz verloren. Stadt und Wiener Linien nutzen im Gegensatz dazu für die Kommunikation nach außen fast ausschließlich die Bezeichnung „Öffis“.

Im Rahmen dieser Arbeit werden die jeweils im *Amtsblatt der Stadt Wien* gebräuchlichen Bezeichnungen verwendet, da deren Gebrauch für die Interpretation der Ergebnisse von Bedeutung ist. Das gilt auch für unterschiedliche Bezeichnungen des motorisierten Individualverkehrs, der auch „Autoverkehr“, „privater PKW-Verkehr“ oder „Kfz-Verkehr“ genannt wird.

Die Straßenbahn und ihre Rolle in der zukünftigen Entwicklung Wiens

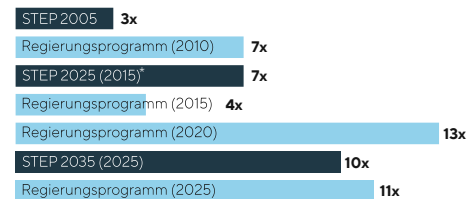
In der zukünftigen Entwicklung Wiens wird die Straßenbahn weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Im *Stadtentwicklungsplan 2035* (STEP 2035) ist der Wert des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat leistbarer und umweltfreundlicher Mobilität in Wien festgehalten. Der MIV-Anteil soll bis 2040 von 25 Prozent im Jahr 2024 auf 15 Prozent reduziert werden und jener des Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußverkehr) von 75 auf 85 Prozent steigen. Erreicht werden soll dieses Ziel unter anderem durch Verbesserungen und Erweiterungen im Straßenbahnnetz: Beschleunigungsmaßnahmen sollen zu Kapazitätserhöhungen und Fahrzeitreduktion führen, die neuen Straßenbahnlinien 12 und 27 sollen die Stadterweiterungsgebiete Nordbahnhof und Berresgasse erschließen, Verlängerungen von Straßenbahnlinien sollen in Kombination mit dem U-Bahn-Linienkreuz U2/U5 zu besseren Verbindungen führen und durch Stadtregionalbahnen soll die Anbindung des Umlandes an die Stadt aufgewertet werden. (vgl. MA18 2025)

Die geplanten Straßenbahnprojekte werden auch im Wiener Regierungsprogramm zwischen SPÖ und NEOS für die Periode 2025 bis 2030 aufgegriffen. Die Netzerweiterung durch die Linien 12, 18, 25 und 27 wird erläutert, die Idee der bundesländerübergreifenden Stadtregionalbahnen erklärt und Pläne für die weitere Bevorrangung und Beschleunigung von Straßenbahnen genannt (vgl. SPÖ & NEOS 2025). Im Gegensatz zu den Wiener Regierungsprogrammen der vergangenen Perioden (vgl. SPÖ & die Grünen 2010, SPÖ & die Grünen 2015, SPÖ & NEOS 2020) ist die Straßenbahn damit auch in den Fokus der Politik gerückt.

Die erhöhte Präsenz von und Aufmerksamkeit für Straßenbahnen in Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft, egal ob in Regierungsprogramm, Stadtentwicklungsplan oder klassischen Medien, zeigt die Aktualität und Relevanz des Themas.

„Straßenbahn“-Erwähnungen

2005- 2025



* inklusive Fachkonzept Mobilität

Abbildung 14: Straßenbahnerwähnungen

ANALYSE DES HISTORISCHEN DISKURSES

Zwischen 1956 und 1962 veränderte sich das Straßenbahnsystem in Wien so stark wie, von U-Bahnbau bedingten Einstellungen abgesehen, zu keinem anderen Zeitpunkt in der Geschichte der zweiten Republik.

Ziel des folgenden Kapitels ist es, anhand der damit einhergehenden Berichterstattung im *Amtsblatt der Stadt Wien* sowie ausgewählten Tageszeitungen darzulegen, welche Narrative den Diskurs bestimmten und von welchen Akteuren – es handelt sich ausschließlich um Männer – diese stammten, um zu verstehen, wie Bedeutungszuschreibungen für die Straßenbahn entstanden, wie sich diese veränderten und wie sich deren Einfluss in der Planung äußerte. Die Berichterstattung im *Amtsblatt* wurde in fünf Phasen eingeteilt, die durch thematische Schwerpunktsetzungen prägender Akteure gekennzeichnet sind. Diese Einteilung ist notwendig, um Veränderungen innerhalb des Untersuchungszeitraums erfassen zu können.

6.1 Ausgangssituation

Bis 1850 war Wien innerhalb seiner Stadtgrenzen klein genug, um alle alltäglichen Wege zu Fuß zu bewältigen. Das änderte sich mit der Eingemeindung der Vorstädte zwischen Stadtmauer (heute: Ringstraße) und Linienwall (heute: Gürtel). Die Wiener:innen benötigten ein massentaugliches Verkehrsmittel und mit dem Abriss der Stadtmauer 1857 waren schließlich alle Voraussetzungen für die Errichtung einer Straßenbahn gegeben. 1865 nahm die „Wiener Tramway-Gesellschaft“ eine erste Linie zwischen den Stationen Schottentor und Dornbach in Betrieb, weitere Linien folgten. Nach einem Streit schied der Ingenieur Gustav Dreyhausen aus dem Unternehmen aus und gründete die „Neue Wiener Tramway-Gesellschaft“, die sich auf Strecken außerhalb des Linienwalls konzentrierte. Die Dampftramway von Hietzing nach Mödling beziehungsweise von Floridsdorf nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf betrieb die „Dampftramway-Gesellschaft Krauß & Co“. Das Unternehmen „Ritschl & Co“ war für den Betrieb einer Straßenbahn von der Vorgartenstraße nach Kagran verantwortlich. (vgl. Farthofer 2019: 12-15)

Dieses für die Fahrgäste wenig vorteilhafte und teure System der vielen privaten Betreiber, fand um 1900 ein Ende. Der 100 Jahre später aufgrund seiner antisemitischen Gesinnung stark in die öffentliche Kritik geratene, populistische Bürgermeister Karl Lueger (vgl. Wien Museum 2022) ließ die Unternehmen verstaatlichen und alle Strecken bis 1925 elektrifizieren. Auch die zuvor in Bundesbesitz befindliche Wiener Stadtbahn, wurde in die neu geschaffenen „Wiener Verkehrsbetriebe“ integriert. (vgl. Farthofer 2019: 16-19)

Während des ersten Weltkriegs musste die Wiener Straßenbahn eine Reihe von Kriegsaufgaben leisten, vom Lebensmittel- bis zum Leichentransport. Da ein großer Teil des männlichen Personals zum Kriegsdienst eingezogen worden war, stellten Frauen 1918 die Mehrheit der im Fahrdienst tätigen Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe. Sie verloren jedoch bis 1920 zum überwiegenden Teil ihre Jobs wieder an männliche Kriegsrückkehrer. (vgl. Farthofer 20-23.)

Nach dem ersten Weltkrieg entwickelten sich die Verkehrsbetriebe trotz einer schwierigen Wirtschaftslage gut und das Straßenbahnnetz erreichte 1928 seine bis heute größte Ausdehnung. Busse waren ebenfalls Teil der Verkehrsbetriebe, spielten aber ebenso wie die Stadtbahn nur eine geringe Rolle bei der Beförderung von Fahrgästen. Der überwältigende Teil der Wiener:innen fuhr mit der Straßenbahn. (vgl. Farthofer 2019: 24-27)

Die Zeit des Austrofaschismus und des Nationalsozialismus brachte ab 1932 große Umbrüche beim Personal mit sich, da viele Mitarbeitende unter anderem aufgrund ihrer politischen Gesinnung entlassen oder getötet wurden. Die Straßenbahn selbst fuhr weiter, bis im Frühjahr 1945 die Russen Wien erreichten und die Zerstörungen einen weiteren Betrieb vorübergehend unmöglich machten. (vgl. Farthofer 2019: 24-27)

Von den ihren Anfängen bis in die 1940er Jahre war die Straßenbahn die unumstrittene Nummer eins unter den Verkehrsmitteln in Wien. Autos waren neu und für die meisten Menschen völlig unbezahlbar, eine U-Bahn gab es in Wien noch nicht. Das sollte sich in den kommenden Jahrzehnten radikal ändern.

Die Jahre unmittelbar nach dem Krieg waren geprägt durch den Wiederaufbau der zerstörten Stadt. Jedes fünfte Gebäude war schwer beschädigt, über 10 000 Zivilist:innen waren ums Leben gekommen. Auch vor wichtiger Infrastruktur hatte der Krieg nicht Halt gemacht und neben Straßen, Brücken, Kanälen und Leitungen waren auch mehrere Garagen und Werkstätten einschließlich 60 Prozent des Wagenparks der Verkehrsbetriebe zerstört worden (vgl. Farthofer 2019: 32-33). Wien war weit weg von dem Ruhm, den Adolf Hitler seiner „*Perle des dritten Reichs*“ versprochen hatte (Az W 2015). Die einstige kaiserlichen Hauptstadt eines Großreichs war zwischen den Friedensbedingungen von Saint Germain und dem ideologischen Größenwahnsinn der Nationalsozialisten in der internationalen Bedeutungslosigkeit verschwunden.

All das, von den Wohnungen über die Infrastruktur bis zum internationalen Ansehen musste nun wieder repariert werden. Mit dem Einverständnis der vier Besatzungsmächte Russland, Großbritannien, Frankreich und den Vereinigten Staaten, deren Soldaten kostenlos mit Straßenbahn fahren konnten und sogar die kleinsten Änderungen bei den Betriebszeiten genehmigen mussten, konnte nach und nach wieder auf einigen Straßenbahnlinie der Betrieb aufgenommen werden. Allein im Jahr 1946 wurden 21 Linien wiedereröffnet (vgl. Farthofer 2019: 37). Parallel dazu schafften die Verkehrsbetriebe hunderte neue Straßenbahnwagen und Autobusse der unterschiedlichsten Baureihen an. Ende der 1950er Jahre waren so neun verschiedene Straßenbahntypen auf Wiens Straßen unterwegs (vgl. Verkehrsmuseum Remise 2024). Die Autobusse wurden erworben, um das schnell wachsende Netz an Buslinien bedienen zu können, dass zwar im Vergleich zur Straßenbahn immer noch ein verschwindend geringes Fahrgastaufkommen aufwies (vgl. ÖSTAT 1952), aber immer stärker an Bedeutung gewann.

6.1.1 Verkehrssituation und internationale Entwicklungen

Der Aufschwung des Autobusses war eng mit jenem des Automobils verknüpft, da diesem ähnliche Qualitäten bescheinigt wurden: modern, schnell und flexibel. Diese Entwicklung spiegeln die folgenden Zahlen wider: Während sich die Anzahl der PKW in Wien zwischen Jahresende 1951 (22 227; vgl. ÖSTAT 1952) und 1970 (319 853; vgl. ÖSTAT 1971) fast verfünffachte und sich die Fahrgastzahlen der städtischen Autobusse von 31 Millionen auf 57 Millionen (vgl. Wiener Linien K32 in: Hödl 2015: 407) nahezu verdoppelten, sanken die Fahrgastzahlen der Straßenbahn und Stadtbahn im selben Zeitraum um rund ein Drittel von 510 Millionen auf 361 Millionen (vgl. Wiener Linien K32 in: Hödl 2015: 407). Dadurch geriet die Rolle der Straßenbahn, die 1951 mit fast 95 Prozent aller Fahrgastbeförderungen nahezu für das gesamte Verkehrsaufkommen der Wiener Verkehrsbetriebe verantwortlich war vgl. ÖSTAT 1952), als das dominierende Verkehrsmittel in Wien zunehmend unter Druck. Das Wiener Verkehrssystem befand sich in einer Phase eines tiefgreifenden Wandels.

Mit dieser Entwicklung reihte sich Wien in eine Liste zahlreicher internationaler Großstädte ein, in denen die Straßenbahn an Bedeutung verlor: Während in den Vereinigten Staaten der öffentliche Verkehr nahezu vollständig durch das Auto verdrängt wurde, hatten einige europäische Städte wie London (1863; vgl. Transport for London 2025), Paris (1900; vgl. Régie autonome des transports Parisiens 2025) oder Budapest (1896; vgl. Siemens 2025) schon Jahrzehnte früher auf den Bau einer U-Bahn gesetzt, die nun die Rolle der Straßenbahn als leistungsstärkstes Verkehrsmittel immer stärker übernahm. Die Straßenbahnen der betroffenen Städte wurden zusehends durch Autobusse ersetzt. Auch in vielen deutschen Städten wurden in den später 1950er Jahren Straßenbahnsysteme teilweise oder vollständig zugunsten eines Autobusbetriebs eingestellt, etwa in Heilbronn (vgl. PID 1956/10: 11), Worms (vgl. PID 1956/12: 15), Ludwigshafen (vgl. PID 1956/60: 15), Berlin (vgl. PID 1958/43: 15), Osnabrück (vgl. PID 1960/46: 23) und Lübeck (vgl. PID 1957/96: 15).

**Entwicklung
ÖV-Fahrgastzahlen
1865 - 2024**

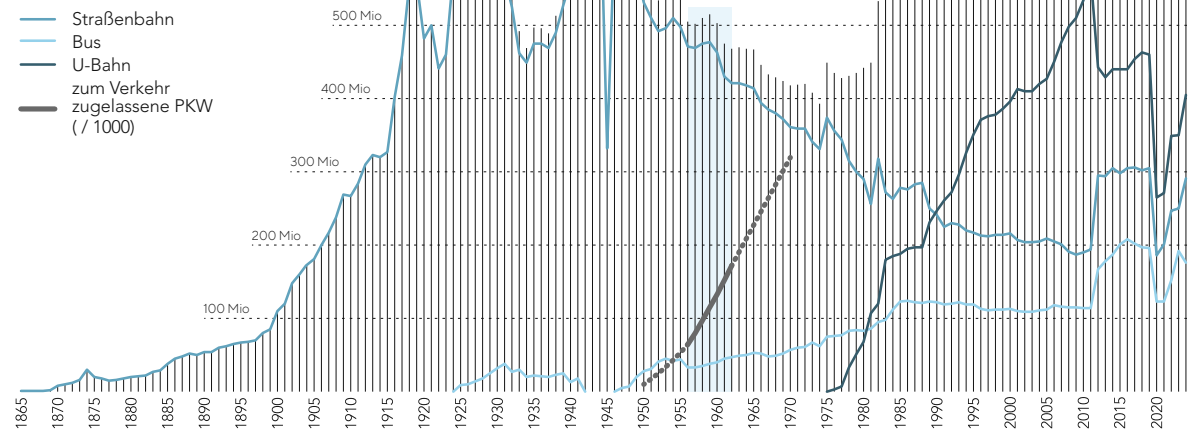


Abbildung 15: Entwicklung Fahrgastzahlen 1956-1962

6.1.2 Stadtentwicklungspolitischer Rahmen

Bei den Landtags- und Gemeinderatswahlen 1954 siegte die „Sozialdemokratische Partei Österreichs“, damals „Sozialistische Partei Österreichs“ (SPÖ) klar, die konservative „Österreichische Volkspartei“ (ÖVP) folgte auf Platz zwei, die als „Wahlgemeinschaft Österreichische Volksopposition“ (VO) antretenden Kommunisten zogen ebenfalls in den Gemeinderat ein, die Vorgängerpartei der „Freiheitlichen Partei Österreich“ (FPÖ), der deutschnationale und national-liberale „Verband der Unabhängigen“, angetreten als „Wahlpartei der Unabhängigen“ (WdU) und weitere Kleinparteien verfehlten den Einzug. Das bedeutete 59 von 100 Mandaten und damit die absolute Mehrheit für die SPÖ (vgl. Wien Geschichte Wiki 2025a). Das Ergebnis der darauffolgenden Wahl fiel ähnlich aus, SPÖ und ÖVP blieben dominant und stellten gemeinsam weiterhin alle Stadträt:innen (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024c).

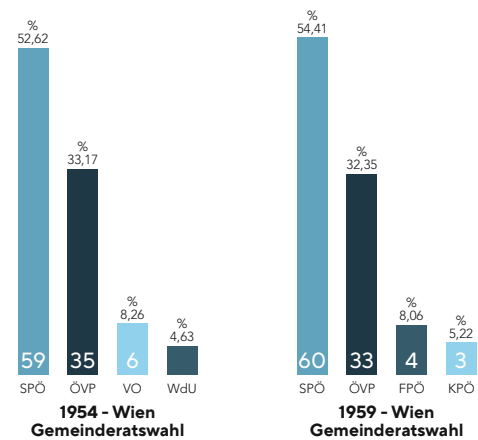


Abbildung 16: Wahlergebnisse 1954 und 1959

Bürgermeister Franz Jonas und die SPÖ

Dementsprechen zentral war auch die Rolle der Wiener SPÖ in der Stadtentwicklungspolitik. Deren Führungsfigur war Franz Jonas (1899 – 1975), der zwischen 1951 und 1965 als Wiener Bürgermeister und anschließend als Österreichischer Bundespräsident amtierte. Der gebürtige Floridsdorfer und gelernte Schriftsetzer war zuvor unter anderem als Amtsführender Stadtrat für das Bauwesen zuständig. (vgl. Parlamentsdirektion 1990a, Wien Geschichte Wiki 2024d) Auch weitere einflussreiche Männer in der SPÖ, wie die Vizebürgermeister Karl Honay und Felix Slavik und die Stadträte für Bauwesen Leopold Thaller und Kurt Heller stammten aus Arbeiterfamilien und hatten früh politische Karrieren in der SPÖ eingeschlagen, zum Teil unterbrochen von KZ-Aufenthalten. Ihre politische Sozialisation schlug sich auch in ihrem stadtentwicklungspolitischen Handeln nieder. (vgl. Parlamentsdirektion 1990b, Parlamentsdirektion 1990c, Parlamentsdirektion 1990d, Wien Geschichte Wiki 2024e, Wien Geschichte Wiki 2024f, Wien Geschichte Wiki 2024g, Wien Geschichte Wiki 2025b)

Stadtrat Richard Nathschläger und die ÖVP

Die zentrale Figur für die Entwicklung der Straßenbahn in der ÖVP war Richard Nathschläger (1904 – 1979). Er studierte an der Hochschule für Welthandel (heute: Wirtschaftsuniversität Wien) und engagierte sich gemeinsam mit Vizebürgermeister Lois Weinberger in der christlichen Arbeiterbewegung. 1949 wurde er Amtsführender Stadtrat, zunächst für Wirtschaftsangelegenheiten und ab 1950 für städtische Unternehmungen, womit ihm auch die Verwaltung der Verkehrsbetriebe zugeordnet war. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024h) 1959 trat Anton Schwaiger (1911 – 1975) Nathschlägers Nachfolge als Amtsführender Stadtrat für städtische Unternehmungen an und blieb es bis 1964. Zuvor war Schwaiger ab 1937 Beamter im städtischen Jugendamt gewesen und ab 1945 Gemeinderat. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024i)

Direktoren der Stadtwerke und Verkehrsbetriebe Horak, Grohs, Görg und Mauric

Neben den parteipolitischen Akteuren, nahmen auch leitende Beamte Schlüsselfunktionen bei der Entwicklung des Straßenbahnnetzes ein. Von 1952 bis 1961 führte der Maschinenbauer Bertholds Grohs (1898 – 1977) die Wiener Verkehrsbetriebe, die vor allem Rationalisierungsmaßnahmen, sowohl aus betrieblicher als auch aus organisatorischer Sicht, durchzuführen hatten. In diesem Zusammenhang trug er auch die Umstellungen von Straßenbahnen auf Autobusbetrieb mit (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024j). Ihm folgte Ernst Görg (1904 – 1967), ebenfalls Maschinenbauer und zuvor in den Werkstätten und als Betriebsleiter tätig, als technischer Direktor nach. Unter seiner Führung wurden weitere Rationalisierungsmaßnahmen wie der Einmannbetrieb durchgesetzt und die Unterpflasterstraßenbahn errichtet (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024k). Nach dessen Tod im Aktivstand übernahm Carl Mauric (1913 – 1986) die Leitung der Verkehrsbetriebe (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024l). Als Generaldirektor der Wiener Stadtwerke, ein Teil derer die Verkehrsbetriebe waren, fungierte von 1958 bis 1964 Wilhelm Horak (vgl. Stadt Wien 1999).

Stadtplaner Karl Brunner und Roland Rainer

Die Grundsätze der Wiener Stadtplanung der frühen 1950er Jahre stammten von Karl Heinrich Brunner-Lehenstein (1887 – 1960). Er studierte an der Technischen Universität Wien Architektur und arbeitete als Professor und Stadtplaner in Südamerika, bevor er 1948 nach Wien zurückkehrte und als Leiter der Wiener Stadtplanung von 1948 bis 1952 die Erstellung der ersten umfassenden Stadtplanungsdokumente für Wien im heutigen Sinn verantwortete. Sein 1955 veröffentlichtes Werk *Städtebau und Schnellverkehr*, auf dessen Einband ein großer Parkplatz abgedruckt ist, war ebenfalls einflussreich (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024m). Darin betonte er die Wichtigkeit einer „zeitgemäßen Verkehrsvorsorge“, um das Ziel eines modernen Städtebaus zu erreichen. Es kritisierte die mangelnde Beachtung der Fehler der Vergangenheit innerhalb der Fachwelt und die aktuellen bautechnischen Regelungen, die Pionieren zu wenige Freiheiten für modernen Städtebau geben würden (vgl. Brunner-Lehenstein 1955: V-VI). Der Verkehrsplanung sprach er eine „grundlegende Bedeutung [...] für Wohlfahrt und Sicherheit“ (ebd.: 7) sowie bei der „Aufgliederung und Auflockerung der Stadt“ und der „Erhöhung ihrer wirtschaftlichen Leistung“ zu (ebd.: 16). Daher sollte der Verkehr durch die Verbreitung und Entflechtung von Straßen beschleunigt werden (vgl. ebd.: 36). Straßenbahnen sah er als Verkehrshindernisse an, sie sollten, „sofern sie nicht eliminiert bzw. durch Autobuslinien ersetzt werden können, ihren eigenen Bahnkörper [...] erhalten“ (ebd.: 75).

1958 wurde Roland Rainer (1910 – 2004) zum neuen Stadtplaner berufen, nachdem er sich bereits als Architekt von Bauprojekten wie der Stadthalle einen Namen gemacht hatte. Er entwarf 1962 das *Planungskonzept Wien*, dessen verkehrspolitische Ideen zum Teil umgesetzt wurden, nicht aber dessen städtebauliche Ideen. 1963 trat Rainer als Stadtplaner zurück. Er stand für die größtmögliche Entflechtung der städtischen Funktionen ebenso wie der Verkehrsmodi, von Fußgängerpassagen und Unterpflasterstraßenbahnen bis zu großen Bevölkerungsverschiebungen von der dicht bebauten Innenstadt in die Randlagen der Stadt. Immer wieder wird Rainer aufgrund seiner Planungstätigkeit in der NS-Zeit und der Übertragung von NS-Planungsgrundsätzen in seine Konzepte der 1950er und 1960er Jahre kritisch diskutiert. (vgl. Rainer 1962, Wien Geschichte Wiki 2024n, Untersmayr 1993)

Das Zusammenspiel und die Konflikte zwischen und innerhalb dieser drei Gruppen – den politischen Akteuren, den Bediensteten der städtischen Unternehmungen und den Stadtplanern Brunner und Rainer – formten den stadtentwicklungspolitischen Rahmen der späten 1950er und früher 1960er Jahre, der maßgeblich die Richtung für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs vorgab.

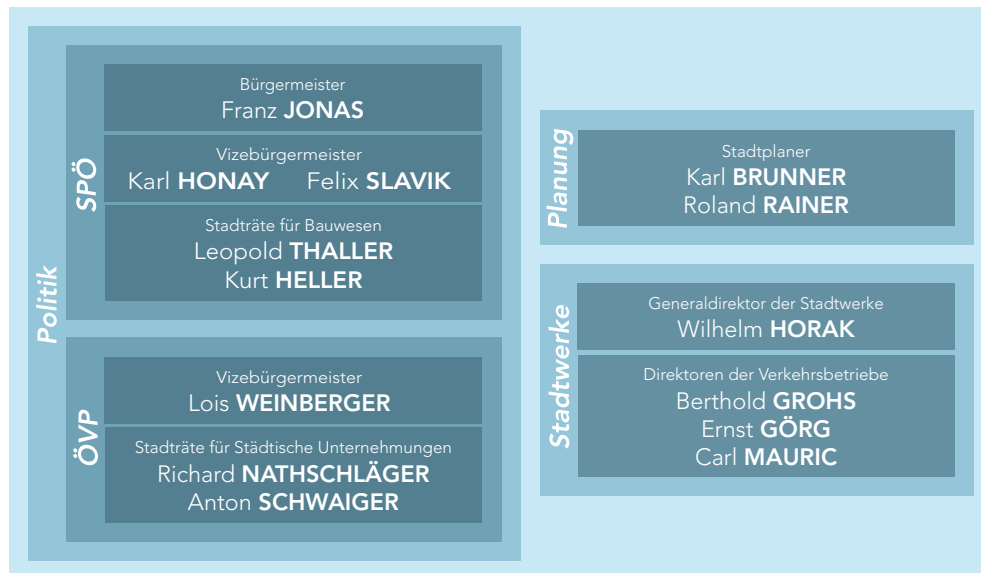


Abbildung 17: Stadtentwicklungspolitische Akteure 1956 -1962

6.1.3 Medien: Amtsblatt, Parteizeitungen und die freie Presse

Das zentrale Medium der Wiener Stadtregierung war in dieser Zeit das *Amtsblatt der Stadt Wien*. Es erschien zweimal wöchentlich und enthielt neben offiziellen Kundmachungen und Verlautbarungen auch bis 1973 einen mehrseitigen redaktionellen Teil, in dem die Rathauskorrespondenz über aktuelle Entwicklungen berichtete. Häufig wurden Reden des Bürgermeisters oder der Stadträte (und ab 1959 auch Stadträtinnen) wörtlich abgedruckt und die Verantwortlichen hatten keine Scheu, die Lesenden mit zum Teil mehrseitigen Berichten voller Zahlen zu konfrontieren. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024b)

Neben dem Amtsblatt als offiziellen Kanal gaben die Parteien auch eigene Parteizeitungen heraus, etwa die *Arbeiter-Zeitung* der SPÖ und das *Volksblatt* der ÖVP. Zu den wichtigsten Medien, die nicht eindeutig einer Partei zugeordnet werden konnten, gehörten *Die Presse*, *Kurier* und *Wiener Zeitung*. (vgl. Demokratiezentrum Wien 2022b, Seethaler 2005)

6.2 Phase I: Bevor die Straßenbahn hinterfragt wurde

Wie in der Ausgangslage beschrieben, geriet die Straßenbahn international als wichtigstes Massenverkehrsmittel zunehmend unter Druck. Das folgende Kapitel beschreibt den Umgang der Wiener Stadtregierung mit dieser neuen Situation in einer ersten Phase bis 1957, die überwiegend von einem positiven Verständnis der Straßenbahn gekennzeichnet ist.

6.2.1 Die 1. Wiener Straßenverkehrsenquête als Grundlage

Die stark gestiegene Anzahl an Kraftfahrzeugen und die sinkenden Fahrgastzahlen veranlassten Bürgermeister Franz Jonas im November 1955 die „1. Wiener Straßenverkehrsenquête“ einzuberufen, eine Fachtagung internationaler Expert:innen, die *„[...] sich mit den Problemen des Wiener Straßenverkehrs und den damit zusammenhängenden sonstigen Verkehrsproblemen befassen soll, um für die Zukunft richtungsweisende Vorschläge zu erstatten.“* (PID 1956/17: 1) Geladen waren unter anderen Stadtplaner Cornelius von Traa aus Rotterdam sowie zahlreiche weitere Stadt- und Verkehrsplaner und Universitätsprofessoren (vgl. PID 1956/17: 2).

Unter der Leitung von Philipp Frankowski, Generaldirektor der Wiener Stadtwerke, war die Kommission V „Verkehrspolitik und öffentlicher Massenverkehr“ für Ideen zum Umgang mit der Straßenbahn zuständig. Baustadtrat Leopold Thaller fasste deren Empfehlungen wie folgt zusammen:

„Die Straßenbahn als das Massenverkehrsmittel mit dem derzeit größten Leistungsausmaß ist als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs auch weiterhin möglichst leistungsfähig auszubauen. Dazu wird der Einsatz moderner Fahrbetriebsmittel, z.B. Großraumtriebwagen, Zuweisung zweckmäßiger Fahrwege, bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen in Verkehrsknoten und betriebliche Maßnahmen, z.B. Fahrgastfluß usw., empfohlen. Außerdem ist der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, wie eine weitere Empfehlung sagt, erhöhtes Augenmerk zuzuwenden. Ein genereller Ersatz der Straßenbahn durch Buslinien [wie in vielen anderen Großstädten, Anm.] ist nach Meinung der überwiegenden Mehrheit der Enqueteteilnehmer derzeit nicht diskutabel.“ (PID 1956/17: 4)

Auch eine Untergrundbahn für Wien wurde diskutiert, wäre aufgrund der hohen Kosten aber nur notwendig, wenn

„[...] sämtliche Modernisierungsmaßnahmen zur Leistungssteigerung der bestehenden Massenverkehrsmittel ausgeschöpft sind“ und „[...] durch das sprunghafte Ansteigen des privaten Kraftwagenverkehrs die Straßenverkehrsverhältnisse so unendlich geworden sind, daß schwere wirtschaftliche Schäden ausgelöst werden, und nur in der Heranziehung der zweiten Ebene durch die Massenverkehrsmittel hier eine Erleichterung geschaffen werden kann.“ (PID 1956/17: 4)

Thaller stellte damit die Einstellungen beziehungsweise Umstellungen von Straßenbahnlinien, als letzten Ausweg dar, der nur zum Einsatz kommen würde, wenn kleine stetige Verbesserungen der Straßenbahn aufgrund der steigenden Motorisierung nicht mehr ausreichen würden.

DIE 1. WIENER STRASSENVERKEHRSENQUETE (EXKURS)

Aufgrund der schnell voranschreitenden Motorisierung der Wiener Bevölkerung hatte Bürgermeister Franz Jonas die „1. Wiener Straßenverkehrsenquete“ von 07. – 16. November 1955 einberufen. Diese Fachtagung sollte sich dem folgenden Problem annehmen:

„Die in den letzten Jahren schnell anwachsenden Werte des motorisierten Verkehrs haben sich auch in der Bundeshauptstadt Wien in steigendem Maße bemerkbar gemacht; es ist nur eine Frage der Zeit, wann die Verkehrsverhältnisse sich zu einem Verkehrs-Chaos auf den Wiener Straßenbrennpunkten entwickeln würden, wenn nicht einschreitende Maßnahmen zur Modernisierung des Straßennetzes getroffen werden.“ (Stadtbauamtsdirektion 1955a: 1)

Zu diesem Zweck wurden „alle am Wiener Straßenverkehr interessierten und beteiligten amtlichen Stellen, die private Fachwelt und die übrige Öffentlichkeit, soweit dies der Behandlung des Problems nützlich ist“ zur Teilnahme aufgerufen (ebd.: 1).

„Um der Enquete und ihren Beratungen jenes fachliche Gewicht zu verleihen, das der Wichtigkeit des Verkehrsproblems einer Großstadt vom Range Wiens entspricht, wurden neben Wiener Fachleuten eine Reihe von internationalen Fachexperten aus dem Auslande [...] eingeladen [...].“ (ebd.: 2)

Auf der fünf Seiten langen Teilnehmer:innenliste finden sich neben Politiker:innen und Mitarbeitern der Stadt Wien und des Bundes auch nationale und internationale Experten von Hochschulen und Stadtverwaltungen aus den Niederlanden, der Schweiz, Schweden und England, unter anderen auch Cornelius von Traa, Thomas Sharp, Correado Guzzanti, Stig Samuelson, Kurt Leibrand und Roland Rainer (vgl. ebd.: 3-7). Diese hatte die Aufgaben Empfehlungen zu erarbeiten, die

„es dem Wiener Gemeinderat ermöglich[en], im geschäftsmäßigen Verwaltungswege, alle jene ihm zweckmäßig scheinenden Maßnahmen zu treffen, die die Verbesserung der Wiener Verkehrssituation in naher Zukunft zur Folge haben.“ (ebd.: 2)

Kommissionen und Themen

Es wurden fünf Kommissionen gebildet:

- Die Kommission I „Grundsätzliches“ setzte sich unter anderem mit der verkehrlichen Lage Wiens in der Welt, Flug-, Schiffs- und Eisenbahnverkehr sowie mit der Stadtstruktur als Verkehrsverursacher, Arten des Verkehrs und dem Verhältnis der Stadtbewohner:innen zum Verkehr auseinander. (vgl. ebd.: 16-19)
- Die Kommission II „Die neuzeitliche Straßenverkehrsplanung“ erarbeitete Empfehlungen zu Verkehrszählungen, Erhebungsmethoden und Klassifikationssysteme für Straßen. (vgl. ebd.: 22-24)
- Methoden zu Steigerung der Verkehrsflüssigkeit, Fragen des Straßenbelags und von Fußgänger-Untergehungen und Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenverkehrs wie der „sofortige Ausbau der Wiener Straßenarterien an kritischen Punkten möglichst nahe an ihre 100-prozentige Leistungsfähigkeit“, waren Themen der Kommission III „Baulich-technische Fragen“. (vgl. ebd.: 27-29)
- Die Schwerpunkte der Kommission IV „Verkehrsgesetzgebung und Verkehrssicherheit“ lagen in der Auseinandersetzung mit Vorrangstraßen, Straßenbeleuchtung, Fahrbahnmarkierungen, der Kennzeichnung von Parkraum, einem Garagengesetz mit Abstellzwang, der Verringerung der Bebauungsdichte zur Verkehrsentlastung und der Verkehrserziehung. (vgl. ebd.: 32-34)

- Die Kommission V „Verkehrspolitik und öffentlicher Massenverkehr“ beschäftigte sich mit der Bedeutung, Entwicklung und der Vorbereitung des öffentlichen Massenverkehrs für die Zukunft, außerdem mit den wirtschaftlichen Problemen der Verkehrsbetriebe und praktischen Maßnahmen zur Lösung der Probleme des öffentlichen Massenverkehrs. (vgl. ebd: 37-40)

Die folgenden Empfehlungen wurden von der Kommission V in einem Zwischenbericht festgehalten. Es handelt sich um eine Auswahl jener Empfehlung, die im Kontext dieser Arbeit von besonderer Relevanz sind:

Empfehlung 1

„Der öffentliche Verkehr ist nach Kräften zu fördern; seinen Notwendigkeiten ist weitgehend zu entsprechen, weil er die geringste Inanspruchnahme der Strassenfläche erfordert, zugleich auch die leistungsfähigste Beförderungsart darstellt und wenn alle Möglichkeiten zur Ausnützung der Verkehrsflächen erschöpft sein werden, die Abhilfe vor der völligen Verstopfung auf der Oberfläche darstellt.

Motivenbericht: Der öffentliche Verkehr dient dem überwiegenden Teil der Allgemeinheit. Es wäre ein verfehltes Beginnen, ihn zu Gunsten des Individualverkehrs einschränken zu wollen, weil die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs die geringste Beanspruchung der Strassenfläche je beförderten Fahrgast erfordert.“ (Stadtbauamtsdirektion 1955b: 1)

Empfehlung 6

„Die Verkehrsmittel und Einrichtungen der Wiener Verkehrsbetriebe haben durch den Krieg ausserordentlich starke Einbussen erlitten. Diese konnten in den vergangenen Jahren trotz grösster Mühe nicht wettgemacht werden. Da es sich um grosse, einmalige Investitionen handelt, soll für deren Realisierung auch die Möglichkeit der Aufnahme von Anleihen ins Auge gefasst werden.

Motivenbericht: Durch die Inkrafttretung des Staatsvertrages sind die Möglichkeiten von Aufnahmen auf Anleihen besser als vorher.“ (ebd.: 6)

Empfehlung 8

„Die Strassenbahn als Hauptbetriebszweig des Wiener öffentlichen Verkehrs ist in ihrer Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit zu steigern:

- *Durch Einsatz moderner Fahrbetriebsmittel, die eine hohe Anfahrbeschleunigung, Höchstgeschwindigkeit und Bremsverzögerung gewährleisten;*
- *durch Zuweisung zweckmässiger Fahrweg;*
- *durch bauliche und verkehrsregelnde Massnahmen an Verkehrsknotenpunkten und in den Haltebereichen;*
- *durch betriebliche Massnahmen, die zur Beschleunigung der Fahrgastabfertigung beitragen.*

Motivenbericht: Die Strassenbahn ist als vorhandenes Massenverkehrsmittel und als Rückgrat des gesamten öffentlichen Verkehrs möglichst leistungsfähig zu machen.“ (ebd.: 8)

Empfehlung 10

„Die Frage eines Ersatzes der Strassenbahn durch Autobus oder Obus ist unter alleiniger Bedachtnahme auf die betriebliche Leistungsfähigkeit, Beanspruchung der Strassenfläche und der Betriebswirtschaftlichkeit zu entscheiden.

Ein genereller Ersatz der Strassenbahn durch Autobusse oder Obus kann bei der Grösse und Struktur der Stadt in absehbarer Zeit nicht in Frage kommen.

Die Einrichtung von Omnibuslinien in inneren Stadtgebieten als Ersatz bestehender Strassenbahnstrecken ist jedoch in Ausnahmefällen bei Vorliegen besonderer Umstände in Bedacht zu ziehen.

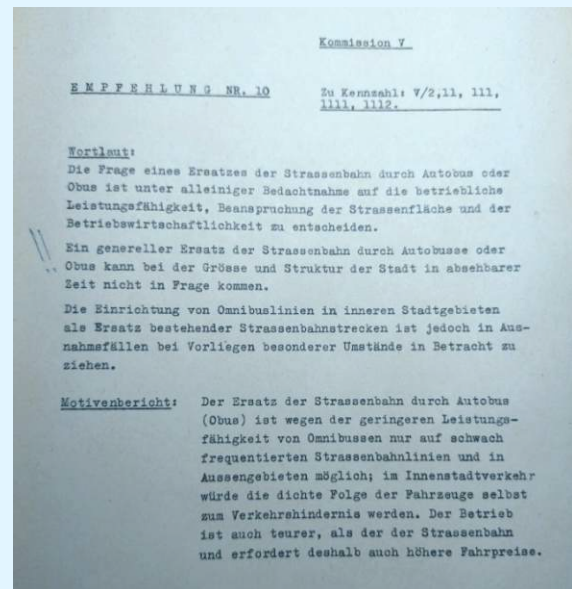


Abbildung 18: Empfehlung Nr. 10

Motivenbericht: Der Ersatz der Strassenbahn durch Autobus (Obus) ist wegen der geringeren Leistungsfähigkeit von Omnibussen nur auf schwach frequentierten Strassenbahnlinien und in Aussengebieten möglich; im Innenstadtverkehr würde die dichte Folge der Fahrzeuge selbst zum Verkehrshindernis werden. Der Betrieb ist auch teurer, als der der Strassenbahn und erfordert deshalb auch höhere Frequenz.“ (ebd.: 11)

Empfehlung 10a

„Es wird empfohlen, im einzelnen Untersuchungen darüber anzustellen, ob zweckmässigerweise verkehrstechnisch ungünstig wirkende Strassenbahnlinien durch Autobusse oder Obusse ersetzt werden sollen. Die Prüfung für Möglichkeiten eines Ersatzes einzelner ungünstig geführter Strassenbahnlinien durch Autobusse soll an mehreren Beispielen (Linien 13, 3, 40, 57, 63) erfolgen.“ (ebd.: 12)

Empfehlung 12

„Eine Verlegung der Strassenbahn auf längeren Strecken unter das Pflaster kann nicht empfohlen werden. Die Führung der Strassenbahn als Unterpflasterstrecke wäre allenfalls dort anzuwenden und würde in diesem Falle auch den erforderlichen Kapitalaufwand rechtfertigen, wo durch kurze Untertunnelung [sic!] alle Verkehrsschwierigen auf der Oberfläche behoben werden können.

Motivenbericht: Die Betriebskosten einer Unterpflasterstrassenbahn sind zumindest die gleichen wie die eines Oberflächen-Strassenbahnbetriebes, also wesentlich höher als die einer unterirdischen Schnellbahn. Die Baukosten des Bahnkörpers dagegen sind ungefähr die gleichen, wie bei der U-Bahn.“ (ebd.: 15)

Empfehlung 13

„Bei den heutigen Gegebenheiten des Verkehrs und den Absichten grossräumige Strassenbahnwagen zu beschaffen, erscheint der Bau einer U-Bahn noch nicht zwingend notwendig. Andererseits besteht die Gefahr, dass durch das sprunghafte Ansteigen des privaten Kraftwagenverkehrs unleidliche Strassenverkehrsverhältnisse entstehen, die schwere wirtschaftliche Schäden auslösen könnten, wenn keine U-Bahnen gebaut werden.

An Vorsorgen für die Ausführung des U-Bahn-Baues ist auf Grund der Ergebnisse der letzten Volkszählung und der sonstigen noch notwendigen zusätzlichen Erhebungen und Zählungen die Linienführung der U-Bahn endgültig festzulegen.

Alle dafür erforderlichen Planungen sind im Rahmen des zu erstellenden Generalverkehrsplanes rechtzeitig zu treffen.

Motivenbericht: Wenn den Verkehrsbetrieben Grossraumwagen in ausreichender Zahl in absehbarer Zeit zur Verfügung gestellt werden, wird es wahrscheinlich möglich sein, den öffentlichen Verkehr angemessen in bisheriger Weise zu bedienen. Das Anwachsen des Individualverkehrs kann jedoch in absehbarer Zeit die Verhältnisse ändern, sodass es angebracht erscheint, zumindest die Planung der U-Bahn zur Reife zu bringen. In die planliche Vorbereitung sind die erforderlichen Finanzierungsmöglichkeiten einzubeziehen.“ (ebd.: 17)

6.2.2 Bürgermeister Jonas: Investitionen in die Straßenbahn sind selbstverständlich

Franz Jonas verkündete in seiner Neujahrsansprache 1956 mit dem Titel „Worüber sich der Bürgermeister freut“ „besonders große Investitionen“ bei den Verkehrsbetrieben. 180 Millionen Schilling sollten in die Anschaffung neuer Großraumzüge und die Vermehrung des Wagenparks der Autobusse „um eine Anzahl von Großraumautobussen“ gesteckt werden. Außerdem sei es „[...] selbstverständlich, daß auch die notwendig gewordenen Gleiserneuerungen vorgenommen und eine Reihe von neuen Gleisanlagen geschaffen werden.“ (PID 1956/2: 2)

Der Titel des Textes „Worüber sich der Bürgermeister freut“ sowie Formulierungen wie „die Erneuerung von Trieb- und Beiwagen“ wird „fortgesetzt“, Gleiserneuerung seien „selbstverständlich“ und die Investitionen „besonders“ groß, drücken ein weitgehend positives Verständnis der Straßenbahn und des öffentlichen Verkehrs insgesamt aus, ganz im Sinne Thallers Interpretation der Ergebnisse der Enquete.

6.2.3 Stadtrat Thaller: Autos sind für Verkehrsprobleme verantwortlich

Baustadtrat Leopold Thaller hielt in seinem Bericht über die Straßenverkehrsenquete fest: „Mit der Entwicklung der motorisierten Fahrzeuge ist in den Großstädten der Welt das Verkehrsproblem in den Vordergrund gerückt.“ Er berichtete neben dem „Verkehrsproblem“ auch von „Verkehrsdruck“, „kritischen Situationen“ und „unleichtlich“ gewordenen Straßenverhältnissen

in Zusammenhang mit der steigenden Motorisierung. (PID 1956/17: 1-6)

Im Jahr darauf sprach Thaller bei der Eröffnung eines Fußgängertunnels in Stadlau von „ungeheuer angewachsene[m] Verkehr“ und auftretenden Schwierigkeiten, denen man „Herr [...] werden“ müsse.“ (PID 1957/51: 4-5)

Auch Bürgermeister Franz Jonas kritisierte 1957 den Fahrgastrückgang durch die Motorisierung (vgl. PID 1957/6: 3) nachdem er im Jahr zuvor in einem Bericht über seine Englandreise die Straßenbahn mit den Worten „Obwohl also keine Straßenbahn fährt, ist der Straßenverkehr trotzdem dichter als bei uns“ von aller Schuld an den Verkehrsproblemen befreit und im Gegenzug mangelnde Disziplin aller Verkehrsteilnehmenden dafür verantwortlich gemacht hatte (1956/58: 2). Als „mit der Motorisierung unvermeidlich verbundene Nachteile“ nannte er „gesundheitliche Gefährdung und die Belästigung der Nachbarschaft“ sowie Brandgefahr und Lärm- und Geruchsbelästigung. Auch die Parkraumnot sei „ein Übel, an dem alle Städte leiden“ (PID 1957/62: 3-4).

6.2.4 SPÖ: Unterschiedliche Lösungen für „das Verkehrsproblem“

Im Sommer 1957 wurden erstmals in Wien eigene Verkehrslichtsignale für die Straßenbahn am Urban-Loritz-Platz und beim Südbahnhof angebracht, um diese zu beschleunigen. (vgl. PID 1957/59: 6, PID 1957/96: 3, PID 1958/11: 5)

Um mehr Parkplätze zu schaffen, wurden mit dem Garagengesetz auch Private dazu verpflichtet, Stellplätze zu errichten und mit Hilfe des Parkomtergesetzes sollte der vorhandene „Parkraum vernünftiger und gerechter“ verwendet werden. Bürgermeister Jonas ging davon aus, dass „der Geschäftsgang [von Warenhäusern] schlechter wird“, wenn „zu wenig Parkflächen vorhanden sind.“ (PID 1957/62: 4)

In der Regel sollten aber vor allem große Straßenbauprojekte Erleichterung bringen, indem die Verkehrsmodi getrennt und mehr Platz für Autos geschaffen wurde. Beispiele sind die Umgestaltung des Urban-Loritz-Platzes inklusive Einbahnerklärung des Gürtels (vgl. PID 1957/59: 6), des Südtiroler Platzes (vgl. PID 1957/81: 3, PID 1959/39: 5-17) und der Ringturm-Kreuzung (vgl. PID 1957/62: 3) sowie Fußgängerpassagen wie jene in Stadlau (vgl. PID 1957/51: 3).

Auch wenn Baustadtrat Thaller immer wieder die damit einhergehenden Verbesserungen für die Straßenbahn ansprach, so fand doch ihre schrittweise Verdrängung aus dem Straßenraum zugunsten des Kraftfahrzeugverkehrs statt. Es zeigt sich ein Bild, in dem die Wichtigkeit der Straßenbahn beteuert und auch viel Geld in ihre Erhaltung und Erneuerung investiert wurde, die Politik aber gleichzeitig kein anderes Mittel fand, mit dem steigenden Kfz-Verkehr umzugehen, als ihm mehr und mehr Raum zu geben. Das Resultat waren Verlegungen von Gleisschleifen wie am Urban-Loritz-Platz, Entflechtung von Linien wie an der Ringturm-Kreuzung oder die Verlegung ganzer Streckenabschnitte in den Untergrund an stark befahrenen Verkehrsknotenpunkten wie am Südtiroler Platz.

6.3 Phase II: Kritik an hohen Kosten und niedrigem Tempo

Trotz der schwierigen Verkehrslage und erster Anzeichen einer Verdrängung der Straßenbahn aus dem Straßenraum, waren Umstellungen auf Autobusbetrieb seitens der Bürgermeisterpartei SPÖ noch kein Thema. Doch ab 1957 wurden die Stimmen, die eine solche Umstellung forderten, immer lauter. Federführend war die ÖVP, wie im folgenden Kapitel ausgeführt wird.

6.3.1 Verkehrsbetriebe: Wagenmaterial ist in schlechtem Zustand

Noch bevor sich die Politik kritisch gegenüber der Straßenbahn äußerte, wurden Probleme mit dem Wagenmaterial augenscheinlich. Im Februar 1956 baten die Verkehrsbetriebe um Verständnis, nachdem 127 Straßenbahnwagen aufgrund des Kälteeinbruchs ausgefallen waren und monierten, dass sie im Gegensatz zur Vorkriegszeit über keinerlei Wagenreserven verfügten (vgl. PID 1956/18: 2). Im November desselben Jahres riefen sie die Fahrgäste zu einer „ausgeglichen[e] Verteilung auf Trieb- und Beiwagen und durch Weitergehen in das Wageninnere, zur möglichsten Wagenausnutzung in den Hauptverkehrszeiten“ auf, denn es würde trotz Einsatzes „aller verfügbaren Fahrbetriebsmittel“ zu „zeitweilige[n] Wagenüberfüllungen“ kommen (PID 1956/92: 9).

STRASSENBAHTYPEN (EXKURS)

Tatsächlich wurden im Jahr 1957 acht verschiedenen Straßenbahn-Typen in Wien eingesetzt. Darunter die 1910 bzw. 1912 eingeführten Typen H und K, die Type M (ab 1927) sowie umgebaute Wagen der Pferdetramway, allesamt Plattformwagen, in der Regel ohne Heizung, mit geringem Fahrkomfort und zum Teil mit Holzaufbau und offenen Plattformen. 1944 hätte mit der neuen Type A der „Einheitswagen des deutschen Reichs“ (auch: „Heidelberger“) eine neue Ära einleiten sollen, doch es wurden lediglich 30 zum Teil unvollständige Exemplare geliefert. In den 1950ern folgte zunächst die Einführung eines Plattformwagens mit pneumatischen Türen (Type B, „Zischer“), dann des ersten Großraumwagens (Type C) und des ersten Gelenkwagens (Type D). Alle drei waren nur in geringer Zahl vorhanden und wurden nach 15 bis 30 Jahren und damit zum Teil noch vor den wesentlich älteren Typen M und K ausgemustert.

Erst mit der Type E konnte 1959 wieder eine neue erfolgreiche Type eingeführt werden, die in den 1980er Jahren Wiens einzige Straßenbahn war und bis heute in den Straßen der Stadt unterwegs ist. (vgl. Verkehrsmuseum Remise 2024)



Abbildung 19 & 20: „Zischer“ (links), Type K (rechts)

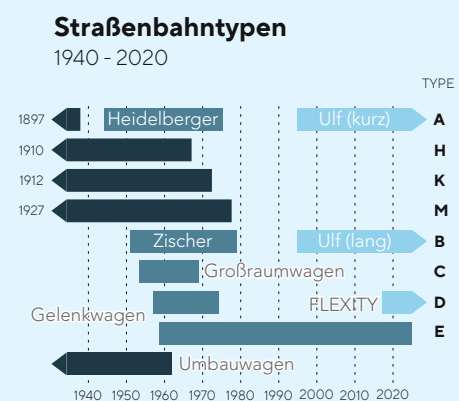


Abbildung 21: Straßenbahntypen

Neben den alten, störungsanfälligen Zügen, gab es auch Kritik an den neueren Modellen. Insbesondere die Anfang der 1950er Jahre eingeführten pneumatischen Türen, die der Unfallverhütung bei Auf- und Abspringen dienen sollten, wurden nicht von allen Teilen der Bevölkerung akzeptiert. So war im Amtsblatt folgender Brief an den Direktor der Verkehrsbetriebe abgedruckt:

„Sehr geehrter Herr Direktor!

Wer einen Präzisionsapparat oder eine scharfe Waffe schafft, darf sie nur geschickten oder bedachtsamen Händen anvertrauen, nicht aber sie plumpen Sadisten ausliefern, die ihre ‚technische Überlegenheit‘ gegenüber dem ungerüsteten waffenlosen Mitmenschen triumphierend auskosten: ein leichter Druck auf ein Knöpfchen – und schwups! schließen sich mechanisch-gefühllos die automatischen Türen der neueren Straßenbahnwagen vor der Nase dessen – eines Alten, einer Invalidin –, der mit Aufbietung letzter Kräfte, aber noch genau rechtzeitig bei Halten des Zuges mitkommen wollte! Sie schließen sich und Schaffner oder Schaffnerin schweben hilflos oder auch leicht spöttisch lächelnd vorbei: und befriedigt – denn sie haben ‚ihre Fahrzeit‘ eingehalten! Ihr Ideal, ihr Lebenszweck! Passagiere zu befördern – ja des a! Aber dann müssen die Fahrgäste auch danach sein: agile, sportliche, schon längst an der Haltestelle das Heranpreschen des Atomzuges, pardon: der Tramway, erwartende, im Umgang mit Sekundenbruchteilen zu messenden Fahrzeugen wohlvertraute und auf der Höhe ihres Kernspaltzeitalters stehende Zeitgenossen!

Im Kleinen wie im Großen: die Technik schafft sich ihr eigenes Selbstmordinstrument! Die Technik wird immer vollkommener, die Moral ist noch allerfernst der Vollendung! – Viele Male erlebt man seit Einführung der automatischen Türschließung das empörende Schauspiel, daß leere Züge verzweifelt nacheilenden Personen hermetisch verschlossen entweichen – und nur das dummdreiste oder verlegene Gesicht eines Schaffners zur Erinnerung hinterlassen! ‚Die Tür ist amol zu – jetzt bleibt‘ s zu!‘ Die Moral: ‚Wer einen Präzisionsapparat oder eine scharfe Waffe schafft‘ siehe oben: der schule eben auch den Benützer und strafe drakonisch Fahrlässigkeit oder Mißbrauch!

Hochachtungsvoll“

(PID 1957/12: 2)

Die Veröffentlichung eines solchen Briefes mit dem Verweis: „die modernen und bequemen Großraumzüge [werden] oft wegen ihrer selbstschließenden Türen kritisiert“ (PID 1957/12: 2) kann als strategischer Schachzug gesehen werden, die Kritiker:innen als irrational und ihre Argumentation als völlig überschießend darzustellen. Jedenfalls sahen sich die Verkehrsbetriebe so stark von der Kritik unter Druck gesetzt, dass sie zum Handeln gezwungen wurden.

6.3.2 Stadtrat Nathschläger: Die Straßenbahn ist zu teuer

Die Schwierigkeiten der Verkehrsbetriebe mit ihrem Wagenpark machen dringenden Innovationsbedarf offensichtlich. Der zuständige Stadtrat Richard Nathschläger verkündete zu Jahresende 1956 allerdings:

„Weitere Waggonbestellungen, über den derzeitigen Auftragsstand hinaus, sind weder bei der Straßenbahn und Stadtbahn noch beim Autobusbetrieb mangels finanzieller Mittel vorgesehen. Es wird der größten Anstrengungen bedürfen, um wenigstens die Auslieferung der vor geraumer Zeit erteilten und in das Jahr 1957 hinüber reichenden Aufträge sicherzustellen.“ (PID 1956/98: 4)

Nathschläger war zuvor in Hamburg, den Niederlanden und Belgien gewesen und hatte unter anderem positiv über die hohe durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von knapp 18 Stundenkilometern, anstatt 14 Stundenkilometern wie in Wien, berichtet. Höhere Reisegeschwindigkeiten würden einen niedrigen Wagenbedarf bedeuten und damit auch zu niedrigeren Personalkosten führen. Diese würden in Wien 70 Prozent der Betriebskosten betragen und sich durch höhere Reisegeschwindigkeiten und Einmannbetrieb beträchtlich reduzieren lassen. Die Reisegeschwindigkeiten seien so hoch, weil hauptsächlich Großraumgarituren eingesetzt wurden und die Haltestellenabstände groß waren. Außerdem beabsichtige die Hamburger Stadtverwaltung die U-Bahn auszubauen und

„sämtliche Straßenbahnlinien aus dem Zentrum der Stadt herauszunehmen und den Verkehr nur mit U-Bahnen zu bewältigen. Auf den Straßen selbst werden also im Zentrum mit Ausnahme von Zubringerautobussen keine öffentlichen Verkehrsmittel fahren.“ (PID 1956/48: 4)

Für Wien sei *„das Problem der Reisegeschwindigkeit besonders interessant“* und auch in Wien sollen neue Zählmethoden angewendet werden

„um zu einem Verkehrsstromplan zu gelangen. Dieser Plan wird unter anderen die Unterlagen dafür schaffen, welche Wiener Straßenbahnlinien eventuell auf Autobusbetrieb umgestellt werden können und wie einzelne Trassen einer zukünftigen U-Bahn verlaufen sollen.“ (PID 1956/48: 4)

Damit positionierte sich Nathschläger im Gegensatz zur Bürgermeister Franz Jonas und Baustadtrat Leopold Thaller sehr früh für Einstellungen von Straßenbahnlinien, beziehungsweise Umstellungen auf Autobusbetrieb. In diesem Fall mit dem Argument der Wirtschaftlichkeit durch höhere Reisegeschwindigkeit und internationalen Großstädten als Vorbilder.

Nicht nur den Verkehrsbetrieben in Wien, sondern in ganz Österreich ging es finanziell schlecht. Im Herbst 1957 kamen 30 Direktoren österreichischer Stadtwerke zusammen, um mehr Kapital und kostendeckende Tarife zu fordern. Es dürften nicht länger die Gewinne anderer profitabler Unternehmen der Stadtwerke wie Elektrizitäts- und Gaswerke das Defizit der Verkehrsbetriebe ausgleichen müssen, da sonst auch diesen die Möglichkeit wichtiger Investitionen genommen werden würde. (vgl. PID 1957/76: 3-5)

Eine Woche später stellte Bürgermeister Franz Jonas die Wiener Bevölkerung in einer Reaktion auf die Forderungen der Stadtwerke vor die Frage, ob es zu einer verstärkten Subventionspolitik oder kostendeckenden Tarifen für die Verkehrsbetriebe kommen sollte. Er stellte fest, dass *„die Verkehrsbetriebe nicht einmal mehr das Geld für Reparaturen von Gleisanlagen und Waggons haben, von größeren Investitionen ganz zu schweigen.“* *„Eine Subventionierung der Verkehrsbetriebe aus Gemeindemitteln bedeute die Einschränkung der erfolgreichen Arbeitsbeschaffungspolitik“*, des sozialen Wohnbaus, der Wohlfahrtspflege, der Modernisierung der Verkehrsanlagen und gefährde die gesamte Wirtschaft. Egal ob durch Steuergeld oder kostendeckende Tarife, das Defizit der Verkehrsbetriebe würde *„so oder so, direkt oder indirekt, nur von der Bevölkerung bezahlt werden“* können. (PID 1957/78: 3-5)

Diese Reaktion von Franz Jonas zeigt den zunehmenden Frust über die finanzielle Situation der Verkehrsbetriebe. Nach der erfreuten Verkündung von Investitionen in die Straßenbahn weniger als zwei Jahre zuvor, präsentierte auch er sich hier als Befürworter von Einsparungen bei der Subventionierung der Verkehrsbetriebe. Die Straßenbahn als wichtigstes Verkehrsmittel stellte er dennoch nicht in Frage.

6.3.3 ÖVP: Busse als Lösung der Verkehrsprobleme

Baustadtrat Thaller hatte ein ambivalentes Verhältnis zur Verkehrswirkung der Straßenbahn. Im Zuge des Umbaus der Ringturm-Kreuzung kritisierte er zum einen die Führung der Straßenbahn als verkehrsbehindernd, betonte jedoch einige Monate später, dass der Umbau im Interesse des reibungslosen Straßenbahnbetriebs gewesen sei. (vgl. PID 1957/24: 2, PID 1957/62: 3)

Die ÖVP dagegen hatte mittlerweile eine klare Haltung dazu eingenommen und neben Richard Nathschläger hatte sich auch Vizebürgermeister Lois Weinberger kritisch gegenüber der Straßenbahn geäußert, indem er die Ergebnisse der Straßenverkehrsenquête, anders als Baustadtrat Leopold Thaller, folgendermaßen interpretierte: *„Sie gab unserer Auffassung von der Notwendigkeit einer großzügigen und umfassenden Neuregelung der Wiener Verkehrsverhältnisse fast in allen Punkten recht.“* Es sei *„ja auch selbstverständlich, daß [...] die U-Bahn“* und die Schnellbahn *„unbedingt geschaffen werden müssen“*. Es bedürfe einer modernen Verkehrsregelung und *„[...] große[r] Anstrengungen, vor allem auf dem Gebiete des Verkehrs.“* Weiters sprach er auch von *„der Planung und des Aufbaues von Satellitenstädten“* und der *„notwendige[n] Auflockerung übervoller Stadtteile“*. (PID 1956/2: 4-5) Es scheint, als würde er gern das gesamte Verkehrssystem auf den Kopf stellen, formuliert aber keine konkreten Ideen wie.

Nathschläger selbst hatte sich 1957 festgelegt, dass er die Umstellung von Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb als einzig gangbaren Weg in der Verkehrsentwicklung Wien sah. Im Frühjahr gab er nach einer Reise nach London und Paris

„der Überzeugung Ausdruck, daß der steigende motorisierte Verkehr auch die österreichische Bundeshauptstadt zwingen wird, von der Straßenbahn auf den Autobus überzugehen, wobei selbstverständlich wirtschaftliche und verkehrstechnische Belange berücksichtigt werden müssen.“ (PID 1957/34: 8)

Im Herbst 1957 wurde er noch drastischer:

„Das starke Emporschnellen des motorisierten Individualverkehrs, daß sich nicht nur im fließenden, sondern auch im ruhenden Verkehr bemerkbar macht, ist die Ursache, warum die Verkehrsstockungen in unseren Straßenzügen immer stärker und fühlbarer werden.“

„Es steht einwandfrei fest, daß nicht der zunehmende Strom von Menschen, die in den Stadtkern wollen, die Schwierigkeiten verursacht, sondern daß es der wachsende Strom von Kraftwagen ist, der unsere Straßen verstopft.“ (PID 1957/81: 5)

Öffentliche Verkehrsmittel müssten dennoch erhalten werden, denn es

„darf eines nicht außer acht gelassen werden, daß nämlich der öffentliche Verkehr weit weniger Platz einnimmt und daher viel leistungsfähiger ist als der motorisierte individuelle Verkehr. Ein einziger Autobus ist zum Beispiel imstande, die erfahrungsmäßige mittlere Besetzung von 40 motorisierten privaten Fahrzeugen zu bewältigen.“ (PID 1957/81: 5)

Daraus schloss er:

„Die Zeit ist nahe, wo man gezwungen sein wird, die schienengebundene Straßenbahn aus verschiedenen Straßenzügen, wo sie bereits zu einem Hindernis geworden ist, zu entfernen und durch Autobusse zu ersetzen.“ (PID 1957/81: 6)

Er empfahl zudem keine neuen größeren Parkplätze im Stadtkern zu schaffen, eine Beschränkung der Kraftwagenzahl in der Innenstadt zu erlassen und keine Autobahnen bis in die Stadtmitte zu führen. (vgl. PID 1957/81: 6)

Richard Nathschläger setzte damit die von Leopold Thaller baulich eingeleitete Verdrängung der Straßenbahn aus dem Straßenraum weiter fort. Anders als Thaller propagierte Nathschläger dies auch öffentlich und argumentierte, ähnlich wie Thaller das implizit tat, die Veränderungen aus einem durch die stark ansteigende Motorisierung bedingten Zwang heraus. Immer wieder zog er dazu Beispiele aus anderen Großstädten heran, die ihre Straßenbahnsysteme zum Teil oder vollständig eingestellt hatten.

6.4 Phase III: Umstellungen auf Autobusbetrieb

In den Jahren 1956 und 1957 hatte der Amtsführende Stadtrat für städtische Unternehmungen Richard Nathschläger regelmäßig für eine Umstellung von Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb geworben beziehungsweise dies als unvermeidlich dargestellt. Im folgenden Kapitel wird der Umstellungsprozess ab 1958 inklusive der Kriterien und Erwartungen ausgeführt.

6.4.1 Politischer Konsens: Busse sind schneller, moderner und wirtschaftlicher

Im Frühjahr 1958 verkündete Stadtrat Richard Nathschläger die von den Direktoren der Stadtwerke geforderte Tarifierhöhung mit dem Argument, es sei unmöglich mit einem voraussichtlichen Defizit von fast 300 Millionen Schilling für das Jahr 1958 „die notwendigen Instandhaltungen und Investitionen durchzuführen“. Finanzstadtrat Felix Slavik berichtete gleichzeitig von einem Darlehen von 250 Millionen Schilling für die Stadtwerke, mit dem auch erste Umstellungen von Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb ermöglicht werden sollten. Slavik bezeichnete diese als Teil der „systematische Verbesserung der Wiener Verkehrsmittel sowie des gesamten öffentlichen Verkehrs überhaupt“, Nathschläger als „wirksame Maßnahme zur Verflüssigung des Verkehrs.“ (PID 1958/27: 3-4)

Am 24. April 1958 gab Nathschläger die „versuchsweise Umstellungen von Straßenbahnlinien auf den Autobusbetrieb in den nächsten fünf Jahren“ bekannt:

„Geplant ist die Umstellung von elf Linien, und zwar 5, 6, 9, 13, 33, 40, 48, 57, 61, 63 und 158 (in arithmetischer Reihenfolge). 200 Autobusse sind dafür notwendig. Als erste hofft man die Straßenbahnlinie 63 auf Autobusbetrieb umstellen zu können. Wenn alles klappt, wird noch Ende 1958 oder Anfang nächsten Jahres auf dieser Strecke der Autobus die Straßenbahn abgelöst haben.“ (PID 1958/36: 3)

Welche Linien umgestellt werden würden sei „unter alleiniger Bedachtnahme auf die betriebliche Leistungsfähigkeit, Beanspruchung der Straßenfläche und der Betriebswirtschaftlichkeit zu entscheiden.“ Das betraf Linien, die

„einen schwächeren Verkehr aufweisen und durch beengte Straßenzüge führen. Man erwartet sich von der geplanten Umstellung vor allem eine Besserung der Verkehrsverhältnisse, weil gerade in engen Straßen die schienengebundene Straßenbahn ein Verkehrshindernis darstellt.“ (PID 1958/36: 3)

Die „bequeme Beförderung“ in den neuen Bussen sollte Menschen auch vom Auto in die öffentlichen Verkehrsmittel locken. Zudem erwartete Nathschläger insgesamt geringer Kosten. Abschließend betone er, der Plan sei „im Interesse einer Verbesserung des Gesamtverkehrs in Wien“ und werde „sicherlich in beschränkten Grenzen bereits fühlbare Erleichterung schaffen.“ (PID 1958/36: 3)

Am 30. April 1958 tagte die Wiener Verkehrsplanungskommission. Nachdem Nathschläger seine Pläne vorgestellt hatte, wurde festgehalten:

„In der Diskussion wurden die Umstellungspläne der Verkehrsbetriebe allgemein begrüßt. Einhellig vertrat man die Auffassung, daß auf vielen Straßenbahnlinien der Autobus eine Besserung der Verkehrsverhältnisse mit sich bringen wird, daß jedoch eine gänzliche Auflassung der Straßenbahn nicht in Frage kommt, weil sie nach wie vor das leistungsfähigste Massenverkehrsmittel darstellt.“ (PID 1958/38: 3)

Am 27. Juli 1958 wurde schließlich mit der Linie 158 in Hietzing „zum ersten Male in Wien eine Straßenbahnlinie eingestellt.“ (PID 1958/62: 3)

In einem Vortrag am 7. Oktober 1958 führte Stadtrat Nathschläger ein weiteres Mal seine Gedanken zu den Umstellungen aus. Zunächst wies er mit folgenden Worten auf das Beispiel anderer Städte hin:

„Die Forderung nach Umstellung von Straßenbahnlinien auf den Autobusbetrieb ist mit der stetig ansteigenden Motorisierung immer drängender geworden. Es ist meine feste Meinung, daß wir in Wien in dieser Frage grundsätzlich nicht andere Wege gehen können als dies vorher schon in vielen Mittel- und Großstädten des Auslandes geschehen ist. Dort mehrten sich die Beispiele, daß der Straßenbahnverkehr zurückgedrängt wird und entweder ganz oder teilweise durch Autobusse, Obusse beziehungsweise durch Bahnen in einer zweiten Verkehrsebene abgelöst wird.“ (PID 1958/81: 7)

Dann verwies er auf die Empfehlung der Fachleute der Straßenverkehrsenquete als erste Auseinandersetzung mit Umstellungen in Wien:

„Die Frage eines Ersatzes der Straßenbahn durch Autobus oder Obus ist unter alleiniger Bedachtnahme auf die betriebliche Leistungsfähigkeit, Beanspruchung der Straßenfläche und der Betriebswirtschaftlichkeit zu entscheiden. Ein genereller Ersatz der Straßenbahn durch Autobus oder Obus kann bei der Größe und Struktur der Stadt in absehbarer Zeit nicht in Frage kommen. Die Einrichtung von Omnibuslinien als Ersatz bestehender Straßenbahnlinien ist jedoch bei Vorliegen besonderer Umstände in Betracht zu ziehen. Dabei wird es sich in erster Linie um solche Strecken handeln, die durch enge Straßen führen und eine geringe Frequenz aufweisen. Es soll auch untersucht werden, ob auf einzelnen Linien die derzeit üblichen Großraumautobusse eingesetzt werden sollen oder ob auf andere flächensparende und wirtschaftlichere Fahrzeuge überzugehen ist.“ (PID 1958/81: 7)

Diese Empfehlung, die Baustadtrat Leopold Thaller 1956 noch als klares Bekenntnis zur Straßenbahn interpretiert hatte, stellte Nathschläger als Auftrag zur Umstellung dar und setzte mit der Rezeption einer „gemeinsamen Erklärung der beiden großen Parteien“ aus dem Frühjahr 1958 fort:

„Ferner ist dem Problem der Ausgestaltung und Verbesserung des Verkehrswesens (Im allgemeinen) künftighin das größtmögliche Augenmerk zuzuwenden, da besonders der sich immer mehr ausdehnende Individualverkehr Umstellungen zwingend erfordert. Die Umstellung muß systematisch und nach einem im Detail auszuarbeitenden Generalverkehrsplan erfolgen. Bis zur Erstellung dieses Planes sollen wirksame Maßnahmen zu einer Verflüssigung des Verkehrs getroffen werden. Dazu gehört vor allem die möglichst

rasche Umstellung von Straßenbahnlinien, die einen schwächeren Verkehr aufweisen und durch beengte Straßenzüge führen, auf den Autobusbetrieb, wobei mit den Linien 57, 61, 63 und 158 zu beginnen ist. Ferner ist die Modernisierung des Wagenparkes mit dem Ziel leistungsfähiger, rascher und dabei auch komfortabler zu werden, sowohl auf der Straßenbahn als auch im Autobus- und Stadtbahnbetrieb fortzusetzen.“ (PID 1958/81: 7)

Als Voraussetzungen beziehungsweise Kriterien nannte er wie bereits im Frühjahr „beengte Straßenzüge“, „eine schwächere Frequenz“ und eine „möglichst nicht teurere Betriebsführung als auf der Straßenbahn“. Erwarten könne man

„zweifelloos eine Verflüssigung des Verkehrs durch den Wegfall der schienengebundenen Straßenbahn, die in einer ganzen Reihe von Straßenbahnzügen bereits zu einem effektiven Hindernis geworden ist, und eine bequemere und vor allem auch raschere Beförderung in leistungsfähigen Großraumautobussen beziehungsweise in Doppeldeckern.“ (PID 1958/81: 7)

Auf stark frequentierten Linien wäre die Straßenbahn aber „nach wie vor das leistungsfähigste Fahrbetriebsmittel.“ (PID 1958/81: 7)

Stadtrat Nathschläger gab damit erneut dem Kfz-Verkehr die Verantwortung, die Umstellungen zu erzwingen. Andere Großstädte sah er als Vorbilder und berief sich zusätzlich auf die Empfehlungen der Straßenverkehrsenquête, die Umstellung unter bestimmten Voraussetzungen für sinnvoll erachteten: Straßenbahnen mit hohen Betriebskosten und geringer Fahrgastfrequenz in engen Straßen. Durch die Beseitigung dieser sogenannten Verkehrshindernisse und deren Ersatz durch Busse erwartete er eine raschere, bequemere und attraktivere Beförderung der Fahrgäste.

6.4.2 Stadtrat Heller: Autos sind die Zukunft

Die erwähnte Verkehrsplanungskommission, die den Umstellungsplänen von Stadtrat Nathschläger einstimmig zugestimmt hatte, konstituierte sich 1957 unter Baustadtrat Leopold Thaller als Vorsitzendem und Oberbaurat Richard Zimbelius als Sekretär. In einem Bericht über 5000 Wörter, wurden die Aufgaben und Pläne der Kommission in den kommenden Jahren beschrieben. Der größte Teil befasste sich mit diversen geplanten Straßenbahnvorhaben und möglichen Lösungen des Parkraum mangels. Den öffentlichen Verkehr betreffend gab Thaller den Grundsatz aus:

„Verkehrswege müssen dort gebaut werden, wo der Verkehr fließt, wo bestehende Straßen der Entlastung bedürfen, öffentliche Verkehrsmittel müssen dort geführt werden, wo die Frequenz ihre wirtschaftliche Berechtigung sichert.“ (PID 1957/44: 5.)

Sein Nachfolger Kurt Heller äußerte sich 1959 und 1960 mehrfach zur Straßenbahn, indem er beispielsweise die Gleisschleife am Gürtel als „äußerst verkehrsbehindernd“ bezeichnete. Der Bericht trug den Titel „Freie Fahrt auf dem Gürtel“, die den Autos durch das „große Straßenmodernisierungsprojekt“ ermöglicht werden sollte. (PID 1960/102: 1)

Zu Jahresbeginn 1959 hatte er bereits mehrfach Autos und insbesondere Autobahnen mit dem Begriff „modern“ in Verbindung gebracht. Bei einer Pressekonferenz, deren Verschriftlichung den Titel *„Wien wird modern! Großzügiges Expressstraßennetz für die Bundeshauptstadt“* trug, zeigte er sich überzeugt Autobahnen und Expressstraßen, inklusive einer „Modernisierung“ der Lastenstraße, würden zu einer „wesentliche[n] Verkehrsentslastung und -verbesserung in allen Stadtgebieten“ führen und „zur Beschleunigung der Entwicklung der Stadt beitragen“. (PID 1959/1: 3-4)

Die Straßenbahn dagegen stand dieser Modernisierung im Wege, denn ihre Schienen erschwerten unter anderen die Aufbringung eines Asphaltteppichs auf der Straße. (vgl. PID 1960/71: 3)

Durch alle Berichte und Artikel, die im Amtsblatt in dieser Zeit abgedruckt wurden, zieht sich die synonyme Verwendung der Wörter „modern“ und „besser“. Die neuen Busse wurden ebenso als modern bezeichnet, wie die neu eingeführten Lichtsignalanlagen und die neu errichteten Verkehrsbauwerke. Als einziger aller hier erwähnten Akteure, verlor Kurt Heller jedoch kein negatives Wort gegenüber der steigenden Motorisierung. Ganz im Gegenteil, er bezeichnete sie als modern und damit als Symbol des Fortschritts und der Zukunft.

6.5 Phase IV: Rückbesinnung auf die Straßenbahn

Zwischen 1958 und 1962 erfolgte die Stilllegung von über 30 Kilometern Straßenbahngleisen, die mit großer Einigkeit der politischen Akteure beschlossen wurde. Das folgende Kapitel widmet sich den Reaktionen auf die nun anstatt der Straßenbahnen verkehrenden Autobusse und den daraus resultierenden Maßnahmen und Strategien.

6.5.1 Straßenbahnunglück von Döbling

Am 2. August 1960 kollidierten zwei entgegenkommende Garnituren (beide Type K, Inbetriebnahme 1913) der Linie 39 in der Billrothstraße in Döbling. Rund 20 Menschen starben, über 100 wurden verletzt. Auslöser war ein alkoholisierte Fahrer gewesen, doch zu einer solch hohen Anzahl an Toten und Verletzten war es aufgrund der Zersplitterung des Holzaufbaus der alten Wagen gekommen. (vgl. Wikimedia Foundation 2025a)

Wie den vorangegangenen Kapiteln zu entnehmen ist, war die Straßenbahn bei der Wiener Politik in Ungnade gefallen und demnach war zu erwarten gewesen, dass dieses Ereignis genutzt werden würde, um weitere Kritik an der Straßenbahn zu äußern. Entgegen der Erwartung fanden sich im Amtsblatt jedoch keine Stimmen, die die komplette Einstellung der Straßenbahn zugunsten der Verkehrssicherheit forderten. Richard Nathschlägers Nachfolger Anton Schwaiger machte stattdessen in den Tagen darauf menschliches Versagen für das Unglück verantwortlich (vgl. PID 1960/65: 3). Als Konsequenz aus dem Sicherheitsrisiko der alten Wagen, kündigte er ein Investitions- und Erneuerungsprogramm inklusive der Ausstattung aller Wagen mit Schienenbremsen an (vgl. PID 1960/66: 3-4).

Damit wurde ein Umbruch innerhalb der Verkehrsbetriebe angestoßen, der zunächst zu Schwierigkeiten führte: Wagen ohne Schienenbremsen durften bis zu deren Nachrüstung höchstens 25 Stundenkilometer schnell fahren, wodurch geänderte Fahrpläne und zusätzliches Personal notwendig wurden (vgl. 1961/2: 3), die Neuanschaffungen und die Einführung der 45-Stunden-Arbeitswoche bei den Verkehrsbetrieben verursachten hohe Kosten (vgl. 1960/98: 6). Im Jänner 1962 berichtete Bürgermeister Franz Jonas, die Wagenerneuerung sei abgeschlossen und nannte den Wagenpark „de[n] modernste[n] in Europa“ (PID 1962/3: 5). Allein im Jahr 1961 waren 750 Millionen Schilling in die Neuanschaffung von Straßenbahnwagen investiert worden. (vgl. PID 1961/Budgetsonderausgabe Jänner: o.S.)

6.5.2 Kritik an Autobussen: teuer, wenig leistungsfähig und unbequem

Die Reaktionen auf das Straßenbahnunglück von Döbling waren Ausdruck einer Trendumkehr und Rückbesinnung auf den Mehrwert der Straßenbahn gegenüber dem Autobus in der im Amtsblatt öffentlich ausgetragenen politischen Debatte. Aus einer Mischung von Schwierigkeiten bei den Umstellungen und Kritik an den neuen Autobussen entstand schrittweise eine Dynamik, die der Straßenbahn zugute kam.

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs allgemein betreffend, gab sich Berthold Grohs, Direktor der Wiener Verkehrsbetriebe, schon zwei Jahre vor dem Unglück zuversichtlich:

„Da die Raumnot der modernen Großstadt, wenn überhaupt, so nicht in kurzer Frist zu beseitigen ist, wird bei fortschreitender Motorisierung sehr bald der Zeitpunkt erreicht sein, wo die Renaissance der öffentlichen Verkehrsmittel unbedingt einsetzen wird. Wenn die Reisegeschwindigkeit des Individualverkehrs in den Spitzenzeiten auf 4 bis 6 Kilometer je Stunde, also die eines Fußgängers, herabsinkt - wie es in den Zentren westlicher Großstädte bereits der Fall ist -, dann könnte das öffentliche Verkehrsmittel (Straßenbahn und Autobusse) mit seiner vorzüglichen Ausnützung der zur Verfügung stehenden Straßenfläche (ist doch das Verhältnis des pro beförderten Menschen beanspruchten Straßenflächenraumes von Auto zu Straßenbahn 50:1) und seinem auf der Straßenfläche fließenden Verkehr (keine Beanspruchung von Parkplätzen im Stadtinnern) wieder in einem größeren Ausmaß als gegenwärtig das Verkehrsmittel der Massen werden.“ (PID 1958/104: 79-80)

Ein Jahr später äußerte sich Bürgermeister Franz Jonas ähnlich zu seinen Erwartungen an den öffentlichen Verkehr:

„Es muß also nicht unbedingt wahr sein, daß die Motorisierung die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel verringert. Im Gegenteil! Je schwieriger der sogenannte Individualverkehr wird, um so wichtiger werden wieder die öffentlichen Verkehrsmittel. Schon die Tatsache allein, daß sie 512 Millionen Fahrgäste im Jahr befördern, zeigt, daß die gesamte Wirtschaft und das gesamte Leben in unserer Stadt von den städtischen Verkehrsbetrieben abhängt.“ (PID 1959/103: 5-6)

Gleichzeitig meldete er als erster öffentlich im Amtsblatt Zweifel am Erfolg der Umstellungen an:

„Es ist Ihnen bekannt, daß die Verkehrsbetriebe schon darangegangen sind, den Verkehr schrittweise von Straßenbahn auf Autobus umzustellen. Das war nicht immer leicht und hat nicht überall zu dem gewünschten Erfolg geführt. Ja diese Umstellung hat nicht einmal in allen Bevölkerungskreisen Anklang gefunden. Vor allem scheinen unsere älteren Mitbürger mit dem Autobus keine guten Erfahrungen gemacht zu haben. Sie klagen, daß das Ein- und Aussteigen im Autobus beschwerlicher ist und daß sie viel stärker durcheinandergerüttelt werden, also unbequemer fahren als in der Straßenbahn.“ (PID 1959/103: 6)

Neben der mangelnden Bequemlichkeit, die 1957 mit Sätzen wie *„In den modernen und selbstverständlich geheizten Autobussen kommt man rasch, bequem und verhältnismäßig billig nach Hause“* (PID 1957/11: 2) beworben worden war, kam mit der Weigerung zahlreicher Fahrgäste, das Oberdeck der Doppeldeckerbusse zu nutzen, weitere Kritik an den Autobussen auf. Diesen Umstand versuchte Stadtrat Anton Schwaiger mit den Worten *„Befürchtungen, daß die Wiener nicht ins Oberdeck steigen werden, sind erfreulicherweise grundlos gewesen“* herunterzuspielen (vgl. PID 1960/77: 3). Heute werden die leeren Oberdecks als ausschlaggebender Grund gesehen, warum sich die Doppeldeckerbusse in Wien nicht durchsetzen konnten (vgl. Verkehrsmuseum Remise 2024). Die Geräuschkulisse trug ebenfalls nicht zum Komfort der Fahrgäste bei und veranlasste Jonas 1962 zu folgender Äußerung:

„Unter uns gesagt, das Quietschen der Autobusse macht nicht nur Ihnen, sondern auch unseren Technikern große Sorge und sie bemühen sich sehr, dieses Übel möglichst bald abzustellen.“ (PID 1962/78: 4-5)

Am 21. Jänner 1961 rief Jonas den *„Kampf zwischen Schiene und Straße“* aus, der *„nur für den öffentlichen Verkehr ausgehen“* könne (PID 1961/10: 10). Gleichzeitig nannte Wilhelm Horak, Generaldirektor der Wiener Stadtwerke, die Straßenbahn das *„leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel“* (PID 1961/10: 5).

Anstatt die hohen Kosten der Straßenbahn zu kritisieren, wurden die hohen Kosten für die großen Straßenbauprojekte, die durch die steigende Motorisierung scheinbar notwendig geworden waren und für die Anschaffung von Bussen, Garagen und Werkstätten als Bürde dargestellt. In seiner Rede zur Eröffnung der Schottentorpassage, später nach ihm umgangssprachlich *„Jonas Reindl“* genannt, sprach Bürgermeister Franz Jonas von Zwängen der Motorisierung, die Wien zu großen Ausgaben drängen würden und beschrieb das Bauwerk als Teil der Rettung Wiens vor weiteren Auswirkungen der Motorisierung:

„So sehr wir die Motorisierung begrüßen, so muß doch gesagt werden, daß die Freude daran geteilt ist, weil uns diese Motorisierung zu sehr großen und kostspieligen Ausgaben zwingt. Die noch größere Gefahr aber besteht darin, daß die Stadt dem Verkehr geopfert wird. Bürgermeister Jonas betonte daher den festen Willen der Gemeindeverwaltung, das Antlitz und das Gefüge Wiens zu schützen und zu retten. Die Gemeindeverwaltung ist der Meinung, daß das Auto nicht Herr über die Stadt werden darf, sondern daß es ein Diener der Bewohner Wiens zu bleiben hat. In diesem für Wien lebensnotwendigen Zusammenhang will das große Werk verstanden sein, das wir heute seiner Bestimmung übergeben.“ (PID 1961/77: 5-6)

Ein Jahr später verwies Jonas bei der Besichtigung des Ausbaus der Prager Straße „auf die hohen Kosten solcher Bauwerke, die der Stadtverwaltung durch den ständig wachsenden Verkehr aufgezwungen werden.“ (PID 1962/79: 1)

Neben der mangelnden Bequemlichkeit sowie der höher bewerteten Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit von Straßenbahnen, ergaben sich durch einen Mangel an Autobuschauffeur:innen weitere Herausforderungen. Die Verkehrsbetriebe hatten zur Behebung dieses Problems 1961 Verhandlungen mit dem Handelsministerium aufgenommen, um „Erleichterungen bei der Erwerbung des Autobusführerscheins durchzusetzen.“ (vgl. 1961/44: 8)

Dieser sich verändernde Diskurs im Amtsblatt resultierte bis 1961 in einer gestiegenen Bereitschaft, Geld in die Straßenbahn und ihre Infrastruktur zu investieren, jedoch nicht in einem Stopp der Umstellungspläne. Die Prämisse, die Straßenbahn sei das wichtigste, leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel und dazu mit den neuen Wagen auch durchaus modern, änderte nichts an der grundsätzlichen Argumentation, dass sie diese Stärken in engen Straßen und dichtem Verkehr nicht ausspielen könnte.

6.5.3 Roland Rainer und die Trennung der Verkehrsmodi

Roland Rainer, oberster Wiener Stadtplaner von 1958 bis 1963, äußerte sich in seinem Städtebaulichen Grundkonzept für Wien positiv über den öffentlichen Verkehr, nachdem eine Befragung aus dem Oktober 1959 ergeben hatte, dass 59 Prozent (im Frühverkehr 88 Prozent) aller Menschen in Wien für ihre Wege öffentliche Verkehrsmittel und 16 Prozent das Auto nutzten:

„Dieses eindeutige Vorherrschen des öffentlichen Verkehrs ist wirtschaftlich und städtebaulich gleich erfreulich und muß [...] daher erhalten und gefördert werden. Der individuelle Autoverkehr braucht - abgesehen von seinen viel höheren Betriebskosten - unvergleichlich mehr Verkehrsfläche, vor allem für das Parken, während bei öffentlichen Verkehrsmitteln kein Parkplatzproblem auftritt. Jedes Abwandern von Fahrgästen öffentlicher Verkehrsmittel auf Autos verschlechtert die Verkehrssituation. Verglichen mit den fast unlösbaren Problemen der Bereitstellung von Verkehrsflächen, die das Ansteigen des Autoverkehrs, vor allem in den Geschäftsgebieten, auslöst, sind auch großzügige Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs immer noch die weit wirtschaftlichere und städtebaulich richtigere Lösung; dazu gehören neben günstigen Tarifen und kurzen Intervallen vor allem gute Umsteigeverhältnisse und selbstverständlich auch die Entwicklung von Durchgangslinien.“ (PID 1961/57: 8)

Er gehörte zu jenen Personen, die weiterhin die Umstellungen von Straßenbahnen auf Autobusbetrieb unter bestimmten Umständen befürworteten, trat aber gleichzeitig auch für eine Stärkung der Straßenbahn auf stark frequentierten Strecken ein. Dafür sollten Linien gebündelt und beschleunigt werden. Um die gewünschte Beschleunigung zu erreichen, brauchte es nach Rainers Ansicht eine möglichst vollständige Trennung der Verkehrsmodi:

„Das wichtigste Problem ist aber zweifellos die Mischung ganz verschiedenartigen, verschieden schnellen Verkehrs der Radfahrer, Fußgänger, Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge aller Art in einen und demselben, für Pferdefuhrwerke gebauten Straßenraum mit seinen unaufhörlichen gegenseitigen Behinderungen und Gefährdungen.“ (PID 1961/58: 20)

„Entmischung, Aufgliederung der Verkehrsflächen in verschiedenartige Adern für die verschiedenen Arten von Verkehr ist also auch hier das wichtigste Ziel.“ (PID 1961/58: 20)

Beginnen wollte Rainer damit entlang der Lastenstraßen, denn in „[...] diesem noch einigermaßen weiträumigen Bereiche einer ‚äußeren Ringstraße‘ liegt zweifellos die größte Chance für die Lösung unserer innerstädtischen Verkehrsfragen.“ (PID 1961/58: 21) Dort wäre es „ohne besondere Opfer auf weiten Strecken möglich [...], auf einem eigenen Bankette Straßenbahnlinien unterzubringen“ und wo Engpässe das verhinderten, sollte die Straßenbahn „unterpflaster“ geführt werden. (vgl. PID 1961/57: 9)

Die Idee, die Straßenbahn abschnittsweise in den Untergrund zu verlegen, war zuvor bereits am Südtiroler Platz umgesetzt worden (vgl. PID 1957/81: 3., PID 1959/39: 5-17). Im Frühjahr 1962 befürwortete die Stadtplanungskommission schließlich den Bau der sogenannten „Unterpfasterstraßenbahn“ (auch Ustraba oder U-Strab) unter der Lastenstraßen und am Gürtel (vgl. PID 1962/43: 3).

Die Schnellbahn (seit 1962) und schließlich die U-Bahn (seit 1976) sowie der Bau zahlreicher Fußgängerpassagen können ebenfalls als Fortsetzung dieser Politik der Funktionstrennung Rainers gesehen werden, auch wenn Rainer selbst den Bau einer U-Bahn in seinem Städtebaulichen Grundkonzept für Wien für nicht sinnvoll befunden hatte (vgl. PID 1961/57: 9).

PLANUNGSKONZEPT WIEN (EXKURS)

Aufbauend auf seinem *Städtebaulichen Grundkonzept*, dass ein Jahr zuvor nach zweitägiger Debatte einstimmig vom Wiener Gemeinderat beschlossen worden war, veröffentlichte Stadtplaner Roland Rainer 1962 sein ausführlicheres Planungskonzept für Wien (vgl. Rainer 1962: 5). Die Rahmenbedingungen dieses Konzeptes beschrieb Rainer als „Zeit normaler städtebaulicher Entwicklung, die allerdings durch wirtschaftliche Konjunktur und starke Bautätigkeit, sprunghaft wachsenden Autoverkehr, sehr rasch steigende Bodenpreise und entsprechenden Bodenspekulation geprägt ist“ (ebd.: 6).

Ziele des Konzeptes seien „weniger die verlockenden und dankbaren Aufgaben großzügiger Stadterweiterung“, sondern „die langwierigen Probleme der Stadterneuerung und Gesundung, der Umgruppierung und des schrittweisen Umbaus“ zu lösen. Die Idee der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ nannte Rainer modern und schwärmte romantisierend über den „dezentralen Stadtorganismus“ und von der „Wiederentdeckung zeitlos gültiger städtebaulicher Ordnungsgedanken und räumlicher Gesetzmäßigkeiten, die im Sturme der Industrialisierung und Großstadtbildung vorübergehende verloren gegangen waren“ durch die Auseinandersetzung mit dem Erbe von Natur und Kultur (ebd.: 6).

Straßenverkehr in Rainers Verständnis

Wie auch die Politiker seiner Zeit sah Rainer in der fortschreitenden Massenmotorisierung ein Problem:

„Man kann nicht bestreiten: unsere Hauptverkehrsstraßen und Geschäftsviertel sind mit Fahrzeugen überfüllt und verstopft, und angesichts der sprunghaften Steigerung der Motorisierung prophezeien die Zeitungen die drohende Katastrophe.“ (ebd.: 7)

Nachdem die „bekannten Versuche, Fragen des Automobilverkehrs durch kleine örtliche Straßenverbreiterung zu lösen, [...] schon bisher nirgends zum Erfolg geführt [hätten] und [...] dies auch in Zukunft erst recht nicht [tun würden]“ (ebd.: 9) brauchte es große Lösungen. Im Sinne seiner, im städtebaulichen Grundkonzept betonten Entmischung und Funktionstrennung der Stadt, plante Rainer neben zahlreichen neuen Stadtautobahnen (vgl. ebd.: 10) rund 400 000 Menschen aus den inneren Bezirken an den Stadtrand umzusiedeln eine Dezentralisierung der innerstädtischen Funktionen (vgl. ebd.: 72). Er rechnete mit einem starken Bevölkerungsrückgang Wiens auf weniger als eine Million Bewohner:innen im Jahr 2000, sofern es zu keiner bedeutenden Zuwanderung kommen würde (vgl. ebd.: 32). In einer gleichmäßigeren Verteilung der Bevölkerung über das Stadtgebiet sah er großes Potenzial, neuralgische Stellen im Verkehr zu entlasten, denn ein großes Problem Wiens sei

„[die] allgemeine Überbeanspruchung aller Adernetze des städtischen Organismus, einmal in Folge der gesteigerten Produktionsbedürfnisse und höheren Lebensansprüche, noch mehr aber infolge der innerstädtischen Überbauung des alten Stadtgebietes in allen seinen Teilen, der Verbauung der letzten Baulücken mit einer höheren und dichterem Bebauung, als sie andere Kulturländer zuzulassen pflegen.“ (ebd.: 7)

Öffentlicher Verkehr in Rainers Verständnis

Zum Teil wortgleich wie im Städtebaulichen Grundkonzept lobte Rainer die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für Wien, strich jedoch auch die deutlichen Reisegeschwindigkeitsverluste in der Stadtmittel und die sinkenden Fahrgastzahlen auf der Straßenbahn heraus. Gleichzeitig betonte er

„[...] daß, die Verluste der öffentlichen Verkehrsmittel an Fahrgästen im Vergleich zu der Zunahme an Privatautos gering sind, die offenkundig zu einem Großteil nicht dem Berufsverkehr dienen, die öffentlichen Verkehrsmittel also nicht wesentlich entlasten, geschweige denn ersetzen. Ihre zeitgemäße Weiterentwicklung zu einem möglichst bequemen, schnellen, anziehenden und sparsam arbeitenden Element ist daher die wichtigste Voraussetzung für eine möglichst wirtschaftliche Lösung der Verkehrsaufgabe, die die Gesamtbilanz der städtischen Wirtschaft mit immer bedeutenderen Unkosten belastet. Dazu gehört der Ausbau aller wichtigen Radiallinien der Straßenbahn zur größtmöglichen Leistungsfähigkeit und Bequemlichkeit [...].“ (ebd.: 81)

In der Folge beschrieb er aus seiner Sicht wichtige Umbaumaßnahme, vor allem im Bereich von Karlsplatz und Getreidemarkt in Zusammenhang der Unterpflasterstraßenbahn. Dennoch war er ein Befürworter der Umstellung von Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb unter gewissen Umständen:

„Im Gegensatz zur Weiterentwicklung und Verbesserung der wichtigen Straßenbahnlinien und ihrer Halte- und Umsteigestellen sollen schwächer frequentierte Linien und solche, die in besonders engen Straßen liegen, auf Autobusse umgestellt werden. Dafür sind rund 15 Linien vorgeschlagen, mit deren Umstellung bereits begonnen wurde.“ (ebd.: 84)

6.5.4 Neue Strategien und Vorschriften

Neben den baulichen Maßnahmen wurden nach und nach auch immer mehr strategische und rechtliche Maßnahmen gesetzt, um dem öffentlichen Verkehr und insbesondere der Straßenbahn die Möglichkeiten zu verschaffen, ihre Vorteile ausspielen zu können. Man setzte dabei in erster Linie bei den parkenden Autos an, was Bürgermeister Franz Jonas wie folgt begründet: *„Motorisierung ist ein erfreuliches Zeichen des Wohlstandes“*, aber sie solle eben auch für die Verkehrsprobleme. (PID 1960/87: 3-4)

Stadtplaner Roland Rainer sah Parkvorschriften ebenfalls als Schlüssel zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs:

„Besondere städtebauliche Bedeutung hat der Autobus im Bereich der City, deren wirtschaftliches Leben auf die Dauer kaum aufrechtzuerhalten sein würde, wenn man ein weiteres, ungehindertes Einströmen von Autos als Grundlage des Cityverkehrs auch für die Zukunft annehmen wollte. Vielmehr zeigen die neuesten Erfahrungen, daß die Funktionen der Citygebiete nur aufrechterhalten werden können, wenn dem öffentlichen Verkehr der Vorrang geschaffen wird. Das bedeutet die Markierung eigener Spuren für Autobusse, die Ausdehnung der Kurzparkzonen und die Ausdehnung uneingeschränkter Parkverbote in den Straßen, in denen Autobusse fahren. Selbstverständlich sind diese Maßnahmen nur dann vertretbar und wirkungsvoll, wenn am Rande des Citygebietes ausreichende Abstellplätze für Privatwagen geschaffen werden.“ (PID 1961/57: 9)

Als konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wurden *„die ständige Vermehrung der automatischen Lichtsignalanlagen und die Verbesserung der nächtlichen Straßenbeleuchtung“*, die Einbahnregelungen, Halte- und Parkverbote, wechselseitiges Parken und die Einführung von Kurzparkzonen sowie verstärkte Verkehrserziehung umgesetzt. (PID 1960/87: 3)

Jene Maßnahme mit der größten Auswirkung auf den Straßenbahnverkehr war zweifellos das generelle Parkverbot auf Schienenstraßen im Winter. Nach einer Testphase, in der es sich laut Bürgermeister Jonas *„ausgezeichnet bewährt“* hatte, wurde es mit 1. Jänner 1959 unbefristet verlängert (vgl. PID 1960/87: 4).

Vizebürgermeister Honay nannte als Ziel des Schienenparkverbotes, die reibungslosere und flüssiger Gestaltung des Auto- und Straßenbahnverkehrs, denn es sei die Verpflichtung der *„Stadtväter“*, *„dafür zu sorgen, daß der Straßenbahnverkehr – unsere Straßenbahn ist doch das wesentlichste Massenbeförderungsmittel – möglichst gut funktioniert“*. Dieses Ziel sei *„zur Gänze erreicht“* worden. (PID 1959/5: 3)

Die Auswirkungen der Maßnahme beschrieb er wie folgt:

„Wir haben nun seit zehn Tagen die Auswirkungen der mehrfach erwähnten Verordnung gesehen. Vor mir liegt ein Pack von Berichten aus den einzelnen Straßenbahnhöfen und Autobusgaragen. Sie sind ausnahmslos positiv, und in ihnen wird ein dauerndes Verbot des Parkens in den Fahrbahnen mit Straßenbahnverkehr verlangt. Vor allem wird die nunmehr weit größere Flüssigkeit und Pünktlichkeit des Verkehrsablaufes einheitlich hervorgehoben. Ebenso begrüßt wird aber auch die fühlbare Erhöhung der Sicherheit infolge des gefahrloseren Überholens durch andere Fahrzeuge auf breiterem Raum. Die vorher so häufigen Notbremsungen, hervorgerufen durch plötzlich abbiegende oder unversehens die Reihe parkender Fahrzeuge verlassende Lenker, sind zur Seltenheit geworden. Wesentlich leichter gestaltet sich jetzt auch das Zufahren zum Gehsteig bei Autobushaltestellen, das bisher in vielen Fällen nur unter den größten Schwierigkeiten möglich war. In allen Berichten wird auch die körperliche und nervliche Entlastung des Fahrpersonals, erzielt durch das Parkverbot, hervorgehoben.“ (PID 1959/5: 4)

Franz Jonas stellte in seinem Bericht zum Schienenparkverbot auch unmissverständlich klar:

„Der Vorwurf, daß die Straßenbahn den Verkehr hindere, war völlig unzutreffend, denn die Straßenbahn braucht nirgends einen Parkraum, sie ist ständig in Bewegung. Nach der Einführung des Schienenparkverbotes wurde der Verkehr schlagartig flüssiger, und es setzte sich wieder der Grundsatz durch, daß die Straßen zum Fahren da sind.“ (PID 1960/87: 4)

Damit hatte sich die Straßenbahn, zumindest in den Augen des Bürgermeisters, rehabilitiert und gleichzeitig wurde der Grundstein für eine strategische Verkehrsplanung in Wien gelegt, die nicht nur auf Entwicklungen reagiert, sondern versucht, diese zu steuern. Ab 1963 zeigten sich die Auswirkungen der veränderten Debatte auch in der Planung. In den vier Jahre von 1963 bis 1966 wurden Straßenbahnstrecken mit einer Länge von zirka fünf Kilometern eingestellt und damit etwa gleich viel wie im Jahr 1962 allein. Innerstädtische Strecken wurden danach nur mehr in Ausnahmefällen aufgelassen, denn der Fokus verschob sich hin zu den Außenbezirken und ab Mitte der 1970er Jahre in den Nahbereich der neuen U-Bahnlinien.

6.6 Reaktionen in den Tageszeitungen

Die Umstellungen von Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb waren große mediale Ereignisse über die auch die Tageszeitungen entsprechend berichteten. Die Berichterstattung von *Wiener Zeitung*, *Die Presse* und *Neuer Kurier* zu zwei Schlüsselereignissen wurden im Rahmen dieser Arbeit untersucht: Die Ankündigung der Umstellung von elf Linien auf Autobusbetrieb 1958 und die Umstellung der Linie 13 1961.

6.6.1 Berichterstattung zur Ankündigung der Umstellungen

Nachdem Stadtrat Richard Nathschläger am 24. April 1958 im Rathaus vor die Presse trat, um die Umstellung von elf Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb zu verkünden, veröffentlichte am darauffolgenden Tag *Die Presse* einen Artikel mit dem Titel „*Noch im heurigen Jahr: Autobusse statt 63er*“, der im Wesentlichen genau den gleichen Inhalt enthielt, wie der entsprechende Bericht aus dem *Amtsblatt der Stadt Wien*. Die einzustellenden Linien wurden aufgezählt, die Busmodelle, durch die diese ersetzt werden sollten, beschrieben und auf die Kosten hingewiesen. Mit Verweis auf Nathschläger wurden die Umstellungen als „*Einschneidende Veränderung zugunsten der Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse*“ bezeichnet (*Die Presse* 1958a: 4). In den am selben Tag zum selben Thema erschienenen Artikeln in *Wiener Zeitung* und *Neuem Kurier* war nahezu der wortgleiche Inhalt zu lesen (vgl. *Wiener Zeitung* 1958: 3, *Neuer Kurier* 1958a: 4).

Rund einen Monat später erschien im *Neuen Kurier* ein weiterer Artikel mit dem Titel „*Garagen für Doppeldecker-Autobusse*“ in dem die Herausforderung Garagen und Werkstätten für die neuen Busse zu errichten erklärt wurde:

„Zunächst soll provisorisch die durch Bomben zerstörte Pernerstorfer-Garage in Favoriten hergerichtet werden, die jene Autobusse aufnehmen soll, die dazu bestimmt sein werden, schon bald die Linien 57 und 63 abzulösen. Die Frage der Garagierung von Autobussen wurde kürzlich wieder aktuell, als die Wiener Gaswerke darangingen, einen neuen Gasbehälter auf dem Wienerberg zu errichten. Die dort vom Gaswerk bereits vor Jahren errichteten Hallen sind in der letzten Zeit als Unterkunft für etwa 20 Autobusse verwendet worden. Nun werden diese Fahrzeuge bald obdachlos werden, weshalb man an die provisorische Errichtung der Pernerstorfer-Garage schreiten muß. Der Wiederaufbau der Garage würde sieben bis acht Millionen kosten und eine glatte Fehlinvestition darstellen, da das Gebäude in einem dicht verbauten Gebiet liegt. Die Plätze für die drei neuen Garagen, die in den nächsten fünf Jahren zu bauen sein werden, stehen noch nicht fest. Man weiß nur, daß man bei der Errichtung der Neubauten bereits auf die Höhe der Doppeldecker Rücksicht nehmen muß. Für die Strecke, die heute von der Straßenbahnlinie 13 befahren wird, kommen – wie der Stadtrat meint – nur einstöckige Fahrzeuge in Betracht. Die ersten beiden zur Auflassung verurteilten Linien, der 57er und der 63er, sollen noch mit gewöhnlichen Bussen befahren werden.“ (Neuer Kurier 1958b: 4).

Neben den Artikeln, die die Pressekonferenz von Nathschläger zusammenfassten, erschien in *Die Presse* am 26. April 1958 auf der Titelseite ein Kommentar mit dem Titel „Adieu 13er!“ des damals 25-jährigen Thomas Chorherr, dem späteren Chefredakteur von *Die Presse* (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024o). Darin nannte er die Straßenbahnlinie 13 ein „Symbol eines durch technischen Fortschritt überholten Verkehrsmittels“, dem es „endlich an den Kragen gehen“ sollte. Nach der Umstellung, die er als „echter Fortschritt“ bezeichnete, kämen die Straßenbahnwagen „[...] dann zum alten Eisen – dort wo sie nach Meinung sämtlicher Kraftfahrer und eines Großteils der Tramwaypassagiere, längst schon hingehören.“ (*Die Presse* 1958b: 1). Er schloss mit den Worten:

„Aber seien wir nicht unbescheiden. Wir werden vielleicht schon bald nicht mehr als Kraftfahrer im Zehnkilometertempo hinter einer Tramwaygarnitur herzuckeln müssen, oder als Fahrgäste im Winter frierend bei der Haltstelle warten, weil zehn Zentimeter Neuschnee die vermaledeiten Rillenschienen verstopfen. Und last not least [sic!], wir werden nicht mehr auf den 13er zu schimpfen brauchen. Eigentlich fast schade ...“ (*Die Presse* 1958b: 2)

Chorherr argumentierte den gesamten Artikel hindurch mit den Empfehlungen von Experten, insbesondere bezog er sich auf die Straßenverkehrsenquête von 1955, genauso wie es Richard Nathschläger und die weiteren politischen Entscheidungsträger taten.

6.6.2 Berichterstattung zur Umstellung der Linie 13

Genau wie im *Amtsblatt der Stadt Wien* wurde auch in *Die Presse* im Mai 1961 über Verzögerungen bei der Umstellung der Linie 13 aufgrund eines „akute[n] Mangel[s] an Chauffeuren“ berichtet (*Die Presse* 1961a: 5). Im Juni folgte ein Artikel über die Umstellung der Linie 72 (vgl. *Die Presse* 1961b: 5). Beide enthielten kaum eine Wertung.

Als am 1. Juli 1961 die Linie 13 eingestellt wurde, kündigte der *Kurier* in einem Artikel mit dem Titel „Letzter 13er fährt mit Dampf“ im Vorfeld große Feierlichkeiten am Tag der Einstellung in einem ausführlichen Artikel inklusive des genauen Programmes an:

„21 Uhr: Abfahrt der Dampftramway vom Südbahnhof. Das alte Vehikel aus dem Besitz der Donau-Chemie-Werke, muß allerdings erst auf Straßenbahnspurweite umgebaut und vor der Fahrt zwei Stunden lang mit Kohlen gefüttert werden. Hinter der Dampftramway fährt der ‚13er‘, im Triebwagen ist der Neubauer Männergesangsverein untergebracht, im Beiwagen konzertiert eine Straßenbahnerkapelle. Danach kommt der Nachfolger des ‚13ers‘, der Doppeldeckerautobus.“

21.30 Uhr: Pilgrambrücke.

21.57 Uhr: Neubaugasse – Lerchenfelderstraße. Hier wird sich Bezirksvorsteher Platzer [...] im Namen aller Neubauer vom ‚13er‘ verabschieden. Für Zuschauer gibt es ein Faß Freibier.

22.15 Uhr: Endstation Alserstraße. Dort nimmt Stadtrat Schwaiger Abschied.

In jeder Station wird der den „Trauerzug“ begleitende Lautsprecherwagen eine von Ernst Arnold verfaßte ‚13er‘-Hymne in die abendliche Stille dröhnen lassen.“

(*Kurier* 1961a: 3).

Noch wichtiger schien allerdings für den *Kurier* eine Geschichte über einen ehemaligen Straßenbahner, – denn diese nahm den größten Teil des Berichtes ein – der eine Auslage unter anderem mit einem Steirerhut und seiner ehemaligen Dienstnummer dekoriert hatte und anschließend vom Magistrat zurechtgewiesen wurde, zu sein. (vgl. *Kurier* 1961a: 3)
Auch *Die Presse* kündigte ihrerseits ein „Staatsbegräbnis“ und ein „Volksfest“ an (*Die Presse* 1961c: 5).

Am Tag nach dem Abschiedsfest für die Straßenbahnlinie 13 berichtete die *Wiener Zeitung*:

„Es war das, was man hierzulande eine schöne ‚Leich‘ nennt. Sie fand gestern am späten Abend statt. Der ‚Trauerzug‘, bestehend aus einer alten Dampftramwaylokomotive, gefolgt von einer normalen 13er-Garnitur und zwei Doppeldeckerautobussen, fuhr um 21 Uhr beim Südbahnhof ab und traf gegen 22 Uhr 30 bei der Alser Straße ein. So nahm Wien Abschied vom 13er, der kuriosesten Straßenbahnlinie der Bundeshauptstadt. Der Triebwagen des Normalzuges war mit dem Männergesangsverein Neubau, der Beiwagen mit einer Blasmusikkapelle der Straßenbahn besetzt. Vorreiter dieser gemischten ‚Trauergesellschaft‘ war ein Funkwagen der Verkehrsbetriebe, der von einem Lautsprecher begleitet wurde. Schon vor einer Woche hatte der Amtsführende Stadtrat für städtische Unternehmungen, Schwaiger, mit den Vorstehern der fünf Bezirke, durch die der ‚13er‘ fährt, das ‚letzte Rennen‘ dieses Veteranen besprochen. Bei der Endstation auf der Alser Straße empfing Stadtrat Schwaiger dann auch die Garnituren und richtete einige Worte an die ‚Trauergäste‘, die sich sehr zahlreich eingefunden hatten. Mit dem Lied ‚Der alte 13er‘ von Ernst Arnold, gesungen von den Spitzbuben, sagten die fünf Bezirke endgültig der vielgelästerten Straßenbahnlinie Lebewohl. Den rührendsten Abschied von dem ‚alten Herren‘ hatte natürlich der Neubau genommen, weil es doch gerade dieser Bezirk war, der mit dieser Linie jahrzentlang Freud‘, mehr aber noch Leid teilen mußte. Bezirksvorsteher Platzer hat den Neubauern den Abschied von ihrem 13er dadurch erleichtert, daß er während der Abschiedszeremonie Freibier ausschenken ließ, wozu Lampions feierliche Stimmung machten.“
(*Wiener Zeitung* 1961: 4)

Die Straßenbahnlinie wurde in diesem Artikel mit dem Titel „Dem 13er schlug die Stunde“ „schöne Leich“, „Veteran“ und „alter Herr“ genannt, sie hätte jahrzehntelang mehr Leid als Freude verursacht, oft sei über sie gelästert worden. Es schwingt etwas Wehmut und Unsicherheit über den Erfolg der neuen Busse mit, aber dennoch war keine Spur davon, die Entscheidung Nathschläger ernsthaft in Frage zu stellen.

Anlog dazu berichtet *Die Presse*:

„Jetzt, wo es zum Abschiednehmen kam, zeigte es sich, daß die Wiener ihre vielleicht meist geschmähte Straßenbahnlinie doch ziemlich tief ins Herz geschlossen hatten. Alle fünf Bezirke, durch die der Dreizehner verkehrt, bereiteten Samstag der letzten ‚Blauen‘ einen imposanten Abschied. Doch schon dabei zeigte es sich, daß wohl der Dreizehner, nicht aber die Raunzerei der Wiener sterblich ist: Ob wohl die neuen, modernen Doppeldeckerautobusse schneller sein werden als die veralteten Straßenbahnzüge?“
(*Die Presse* 1961d: 20)

In den Tagen nach der Umstellung erschien in *Die Presse* ein Artikel, in dem Redakteur Peter Wolf die ersten Reaktionen der Fahrgäste zusammenfasst:

„Bei brütender Hitze fand am Sonntag und am Montag die ‚Premiere‘ der neuen Stars der Wiener Verkehrsbetriebe statt: Die Doppeldeckerautobusse nahmen ihren regulären Liniendienst in dichter Frequenz durch die schmalen Straßenschluchten zwischen Alsergrund und Südbahnhof auf. Stammgäste und ‚Laufkunden‘ des alten Dreizehner genossen das neue Verkehrsmittel mit gemischten Gefühlen, obwohl es schneller fährt als die ausgeleierte Rumpelkästen der Tramway, und auch mehr Sitzplätze bietet. Bei der ersten Bewährungsprobe Montag früh kam es zu Verkehrsstockungen, mussten Fahrgäste, die nicht ihre Ellbogen gebrauchten, an vielen Haltestellen zurückbleiben. Diese Kinderkrankheiten dürften aber schon bald durch Routine überwunden werden. ‚Jetzt kommt das Bergerl‘, ruft triumphierend ein hemdsärmeliger Arbeiter, ‚der ziagt, der ziagt.‘ Der schwere, vollbesetzte Doppeldeckerbus gleitet mühelos und schnell die Johann-Strauß-Gasse hinauf. Dennoch zischen ein paar älteren Fahrgästen den vorlauten Rufer nieder: ‚Sein S‘ still, das ist kein Verkehrsmittel, das ist eine Sauna‘. Die Reaktion im Wagen erhebt ihr Haupt: ‚Möcht‘ wissen, ob die Doppeldecker in London auch so niedrig sind?‘ ‚Schnell ist es wohl, aber viel zu heiß‘, rufen mehrere Stimmen durcheinander.

Der Fortschrittliche lässt nicht los: ‚Aber viel schneller geht es jetzt als früher: Alser Straße – Südbahnhof in 25 Minuten statt in 32 – das war noch nie da.‘

Du mortuis nihil nisi bene – über die Toten nur Gutes. Das scheint auch hier auf der Linie 13 zu gelten. Nach dem gigantischen Begräbnis am Samstagabend bei der rund 150.000 Menschen schreiend, winkend, mit Tränen in den Augen, der Fahrt der letzten Veteranin beiwohnten und das ‚goldene Wienerherz‘ ein Volksfest feierte wie seit Jahrzehnten nicht mehr, betrachteten sie die schönen, modernen, leistungsfähigen Autobusse zum Teil mit kritischer Feindseligkeit.

Die Schuljugend, die zwar auf den Tramwaywagen Auf- und Abspringen spielte, während sie klingelnd und rumpelnd durch die Engpässe fuhr und sich diebisch freute, wenn der Wechsel an der Kreuzung mit dem 49er vor der Westbahnstraße aussprang und ein Alibi für das Zuspätkommen lieferte, hat sich vorbehaltlos der neuen Sensation hingegeben. ‚Ich komm mir vor, wie der Hannibal auf einem Elefanten‘, grinst ein Gymnasiast, auf seinem Vordersitz im ersten Stock, ‚der ist auch so durch Karthago gezogen, freilich nicht so schnell.‘“ (Die Presse 1961e: 6)

Wolf gab in diesem Artikel zwar Kritik der Fahrgäste wieder, schien diese aber nicht sehr ernst zu nehmen. Es wurde demnach, genau wie in allen anderen hier untersuchten Artikeln, von Seiten der Tageszeitungen die Entscheidung zur Einstellung von Straßenbahnlinien, auch der Linie 13, nicht in Frage gestellt. Zum größten Teil wird sich der Argumentation von Stadtrat Nathschläger eins zu eins bedient.

Auch der *Kurier* berichtet ausführlich über die Feierlichkeiten und nutzte dabei eine ähnliche Wortwahl wie die beiden anderen Tageszeitungen. Am Tag der Verabschiedung wurde in einem Artikel mit dem Titel „Volksfest in fünf Bezirken: Abschied vom 13er“ unter anderem die „13er-Hymne“ abgedruckt:

„Ja, dreizehn gilt seit jeher schon als Unglücksnummer,
dem Fahrgast unserer Straßenbahn ist's wohl bekannt,
wie oft verwünschte er die Zahl in seinem Kummer,
wenn er im Regen an der Haltestelle stand.
Das war der Dreizehner, beschimpft, verhöhnt, bespöttelt,
die Linie, mit der quer durch Wien man so lang fuhr,
in engen Gassen hat er seine Zeit verzettelt,
die Endstation, sie hieß nicht Sehnsucht, nein Tortur.
Er kam teils spärlich und teils selten und teils gar nicht,
wer auf ihn wartete, der konnte endlich stehn,
das war der Dreizehner, der alte Dreizehner,
ihr werdet niemals seinesgleichen sehn.
Jetzt geht's in die Remis, ins Tramwayparadies,
du alter Dreizehner auf Nimmerwiedersehn! Lebwohl!“
(Kurier 1961b: 16)

Am Montag danach folgte ein letzter Artikel im Rahmen der Einstellung der Linie 13, Raum für ernsthafte Kritik an den Maßnahmen gab es wie bei den anderen Tageszeitungen nicht:

„Das Volksfest erreichte seinen Höhepunkt bei der Verabschiedung im siebenten Bezirk. Schon nach der Einfahrt in die Neubaugasse kamen dem letzten ‚13er‘ Menschen in Alt-Wiener Kostümen entgegen, wobei ein besonders junger ‚Schusterbub‘, es handelte sich um ein 13jähriges Mädchen, die Massen in Begeisterung versetzte. Die Logen, sprich Wohnungsfenster in der Neubaugasse, waren bis auf das letzte Platzerl ausverkauft und besonders Mutige saßen sogar auf dem Fensterbrett und ließen die Beine auf das Verdeck der Doppeldeckerautobusse baumeln.
Unter dem Klang von Knallkörpern und dem Schein von Lampionbeleuchtung erreichte schließlich die Dampflok mühsam die Lerchenfelderstraße, wo der Zugführer der letzten ‚13er‘-Garnitur, Stadtrat Schwaiger, ausstieg und von dem rührigen Bezirksvorsteher Peter Platzer einen großen ‚Blumenkranz‘ geflochten aus Tausend alten Fahrscheinen, überreicht bekam. Freibier auf ‚Bon‘, bei dem heißen Tag eine willkommene innere Abkühlung, steigert die Laune der dort stehenden Festteilnehmer ins Gigantische, und so setzt dann die Dampflok unter großen ‚Hurrarufen‘ ihre windige Fahrt durch die Häuserschluchten bis zur Endstation Alserstraße fort.
Ein viertelstündiges Hoch aus Zehntausenden Kehlen, zahlreiche Ansprachen und die letzte Fahrt des ‚13ers‘ war dann zu Ende, eine Fahrt, von der die Wiener noch lange sprechen werden. Kennzeichnend für die Atmosphäre war zum Schluß der Satz einer älteren Wienerin zu ihrem Mann: ‚Wenn es wirklich, wie viele Leute glaub haben, überall entlang der Strecke Freibier gegeben hätte, wäre der 13er leicht unsterblich gewesen.‘ Wie das Spalier wirklich war, ging aus dem mühsamen Kommentar eines Polizeioffiziers hervor, der selbst ‚eingezwick‘ erklärte: ‚Das übertrifft den Kennedy-Chruschtschew-Besuch.‘“ (Kurier 1961c: 3)

6.7 Zentrale Motive und Narrative

Für das folgende Kapitel wurden Erkenntnisse der vorangegangenen Kapitel auf die zentralen Narrative und Motive heruntergebrochen.

6.7.1 Hauptnarrative

In der zwischen 1956 und 1962 im *Amtsblatt der Stadt Wien* ausgetragenen Debatte, wurden im Wesentlichen immer drei Fragen beantwortet, um zu begründen, ob eine Straßenbahnlinie umgestellt werden soll oder nicht. Die Fragen nach:

- Leistungsfähigkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Modernität

Diese drei Fragen kamen zunächst im Zuge der Empfehlungen der Straßenverkehrs-enquete 1955 auf und wurden in den folgenden Jahren immer wieder als Ausgangspunkt der Argumentation einzelner Akteure genutzt. Durch die Beantwortung dieser Fragen auf die eine oder andere Weise, kollidierten zwei große „Narrative“, also (sinnstiftende) Erzählungen (vgl. Cornelsen Verlag 2025), miteinander:

- Die Straßenbahn ist das leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel. Der Wagenpark wurde modernisiert.
- Der Autobus ist das leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel. Busse sind generell modern.

Während sich zu Beginn Stadtrat Thaller den Empfehlungen der Straßenverkehrs-enquete bediente, um seine sparsame Politik der kleinen Schritte zu unterstützen, änderte sich das mit Thallers Nachfolger Heller, der sich deutlich offensiver als Befürworter des PKWs positionierte. Die ÖVP rund um Stadtrat Nathschläger, die gern den öffentlichen Verkehr in Wien komplett revolutioniert hätte, setzte sich durch und machte ihre Ankündigung wahr, Straßenbahnlinien einzustellen. Nachdem diese nicht den gewünschten Erfolg brachten, schwenkte schließlich der bis dahin eher in der Vermittlerrolle befindliche Bürgermeister Jonas deutlich auf die Seite der Straßenbahn-Befürworter um. Das führte zu einer Vermischung beziehungsweise Koexistenz der beiden Narrative, Ergebnis waren sowohl große Investitionen in die Straßenbahn als auch der Ersatz weiterer ausgewählter Straßenbahnlinien durch Autobusse:

- Die Straßenbahn ist grundsätzlich das leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel, insbesondere bei einer Führung außerhalb des Mischverkehrs und hoher Fahrgastfrequenz. Der Autobus ist bei niedriger Fahrgastfrequenz und im Mischverkehr in engen Straßen das leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel. Busse sind generell modern, Straßenbahnen können dies durch Modernisierung werden.

6.7.2 Leitmotive

Die Entwicklung der zuvor genannten Narrative und damit das Zustandekommen einer Transformation des Wiener Mobilitätssystems, liegen in der vorherrschenden „Motivlage“, also der, den Handlungen zugrunde liegenden Denkweise (vgl. Values Academy 2021) begründet.

Fortschrittsglaube und Modernisierung

Beim Analysieren der Texte aus dem *Amtsblatt der Stadt Wien* fällt das Wort „modern“ und Abwandlungen davon wie „Modernisierung“ besonders auf. Es kam über 150 Mal in den untersuchten Texten vor und war ausschließlich positiv konnotiert.

„Modern“ bedeutet in diesem Zusammenhang „auf dem neuesten Stand der Technik“ (Cornelsen Verlag 2025b) wird aber synonym zum Wort „besser“ genutzt. Eine derartige Bezugnahme zur Modernität ist typisch für die 1950er und 1960er Jahre (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007) und findet sich auch in den prägenden stadtplanerischen Dokumenten von 1945 bis in die 1970er Jahre, wie den Empfehlungen der Wiederaufbaukommission (Stadtbauamt Wien 1946), Karl Brunners *Städtebau und Schnellverkehr* (Brunner-Lehenstein 1955) und Roland Rainers *Planungskonzept Wien* (Rainer 1962).

Es drückt per Definition auch einen Willen nach mit Fortschritt assoziierter Veränderung aus. Veränderung einer Stadt bedeutet in diesen Zusammenhang auch urbane Transformationsprozesse. Ein Erhalt des Status Quo der Straßenbahn hätte nicht in dieses Bild gepasst.

Internationaler Vergleich

Ein weiteres Motiv, auf das regelmäßig Bezug genommen wird, ist die Anlehnung an internationale Vorbilder, beginnend mit der Rubrik „Aus anderen Städten“ im *Amtsblatt*, in der regelmäßig über Einstellungen, Rationalisierungsmaßnahmen und Veränderungen verschiedener Straßenbahnsysteme, insbesondere in Deutschland, berichtet wurde. (vgl. PID 1956/10, PID 1956/12, PID 1956/60, PID 1957/33, PID 1957/96, PID 1958/43, PID 1958/101, PID 1959/60, PID 1960/46)

In den hier ausgewerteten Texten findet sich der Bezug auf internationale Vorbilder unter anderem bei den Reisen hochrangiger Politiker nach Deutschland, Belgien und in die Niederlande (vgl. PID 1956/43), nach Russland (vgl. PID 1956/82), England (vgl. PID 1956/58) und Frankreich (vgl. PID 1956/34), auf denen die neusten Entwicklungen der Verkehrsplanung besichtigt und deren Implementierung in das Wiener Verkehrssystem empfohlen wurde.

Technokratie und Wissenschaft

Den größten Einfluss hatte mit Sicherheit das Leitmotiv des technokratischen und expertengeführten Planungsverständnisses, das in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Leitmotiv der Modernisierung steht.

Mit einer Herausforderung („das Verkehrsproblem“) konfrontiert berief Bürgermeister Franz Jonas ein Expert:innengremium ein, das diese lösen sollte (vgl. PID 1956/70). Dessen Empfehlungen sind zum einen Ausgangspunkt der drei entscheidenden Fragen, insbesondere jener nach der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit. Zum anderen sind sie auch Endpunkt, indem die 1962 schlussendlich umgesetzte Variante „Umstellungen in Einzelfällen“ den Empfehlungen der Enqueteteilnehmenden von 1955 entspricht. Die im Zuge der Enquete formulierten Empfehlungen dienten über den gesamten Untersuchungszeitraum regelmäßig als Argumentationsgrundlage der Entscheidungsträger.

Für die Relevanz dieses Leitmotives spricht auch der Umgang mit Zahlen im Amtsblatt zu dieser Zeit. Budgetzahlen und Finanzierungspläne wurden auf den Schilling genau aufgeschlüsselt, die budgetäre Lage der Verkehrsbetriebe mehrmals im Jahr in aller Öffentlichkeit analysiert (vgl. PID 1958/99, PID 1959/13, PID 1959/98, PID 1961/98). Auch die Fragen der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsmittels sind zahlenbasiert zu beantworten. Die Leistungsfähigkeit wurde unter anderen durch die Reisegeschwindigkeit und den Platzverbrauch pro Fahrgast definiert, die Wirtschaftlichkeit durch die Kosten.

Die zumeist explizit auf Zwängen beruhenden Zugeständnisse gegenüber der Motorisierung, kommen fast schon einer Unterwerfung vor der Technik und dem Fortschritt gleich (vgl. PID 1961/77). Selbstverständlich wurden hunderte Millionen Schilling investiert, um Fußgänger:innen und die Straßenbahn in den Untergrund zu verdrängen und dem Auto Platz zu schaffen. In diesem Zusammenhang zu sehen ist auch die fast ausschließliche Berufung auf Verkehrszählungen und Verkehrsstromanalysen, anstatt strategische Planungsinstrumente einzuführen (vgl. PID 1957/44, PID 1956/43, PID 1961/57). Der Einsatz von Verkehrszählungen, auf deren Basis die Verkehrswege dimensioniert werden sollten, ohne dabei lenkend einzugreifen, war die gängige Praxis der Verkehrsplanung der 1950er und 1960er Jahre, erst in den darauffolgenden Jahrzehnten etablierten sich strategische Planungsinstrumente und -methoden (vgl. Schönhagen und Schuhmann 2010).

Weitere Motive

Nur wenige Argumente für beziehungsweise gegen die Straßenbahn lassen sich nicht einem dieser drei Leitmotive zuordnen. Beispiele hierfür sind die Bedenken von Franz Jonas, eine zu hohe Subventionierung der Verkehrsbetriebe würde den sozialen Wohnbau und das Wohlfahrtssystem gefährden (vgl. PID 1957/78) oder die Beschwerden über mangelnden Komfort (vgl. PID 1959/103, PID 1962/78) und geringe Verkehrssicherheit (vgl. PID 1959/5, PID 1960/66) sowie Hinweise auf die Lärm- und Geruchsbelastung durch den Verkehr (vgl. PID 1957/62).

6.8 Einfluss des Diskurses auf die Planung

Von den elf Straßenbahnlinien, deren Umstellung auf Autobusbetrieb am 24. April 1958 von Stadtrat Richard Nathschläger angekündigt worden war (vgl. PID 1958/36), wurden sechs eingestellt. Zudem können einige von Nathschläger nicht angekündigte Einstellungen weiterer Straßenbahnlinien als unmittelbare Folge seiner Umstellungspolitik interpretiert werden.

6.8.1 Veränderungen im Straßenbahnnetz bis 1962

Als erste Linie wurde jene mit den Liniensignal 158 zwischen Unter und Ober St. Veit am 27.07.1958 (letzter Betriebstag) eingestellt (vgl. Farthofer 2019: 61, Sambs & Steczowicz 2009: 84). Sie verkehrte bis dahin als schwach frequentierter Solowagen (vgl. Kaiser 2005: 69). Am 22.02.1959 folgte die Linie 63 zwischen Opernring und Bahnhof Wienzeile/Schönbrunn (vgl. Farthofer 2019: 62, Kaiser 2005: 71), am 19.06.1960 die Linie 61 zwischen Opernring und Eichenstraße (vgl. Farthofer 2019: 64, Kaiser 2005: 71) und am 13.11.1961 die Linie 40 zwischen Börseplatz und Türkenschanzpark (vgl. Kaiser 2005: 71). Die Linie 13 verkehrte am 01.07.1961 das letzte Mal zwischen Alser Straße und Südbahnhof/Schweizer Garten (vgl. Farthofer 2019: 67, Kaiser 2005: 71). Alle wurden durch gleichnamige Buslinien ersetzt (vgl. Farthofer 2019, Kaiser 2005: 69). Abgesehen von den Linien 40 und 158, verliefen alle durch den Bezirk Margareten, der bis 1970 alle zentral den Bezirk querenden Straßenbahnlinien verlor.

Straßenbahnnetz in Margareten und Umgebung

1945 - 2025

nur Änderungen, die das Streckennetz betreffen dargestellt
(keine Umbenennungen, keine Adaptionen der Schleifen,
keine Mitnutzungen bestehender Streckenabschnitte, ...)

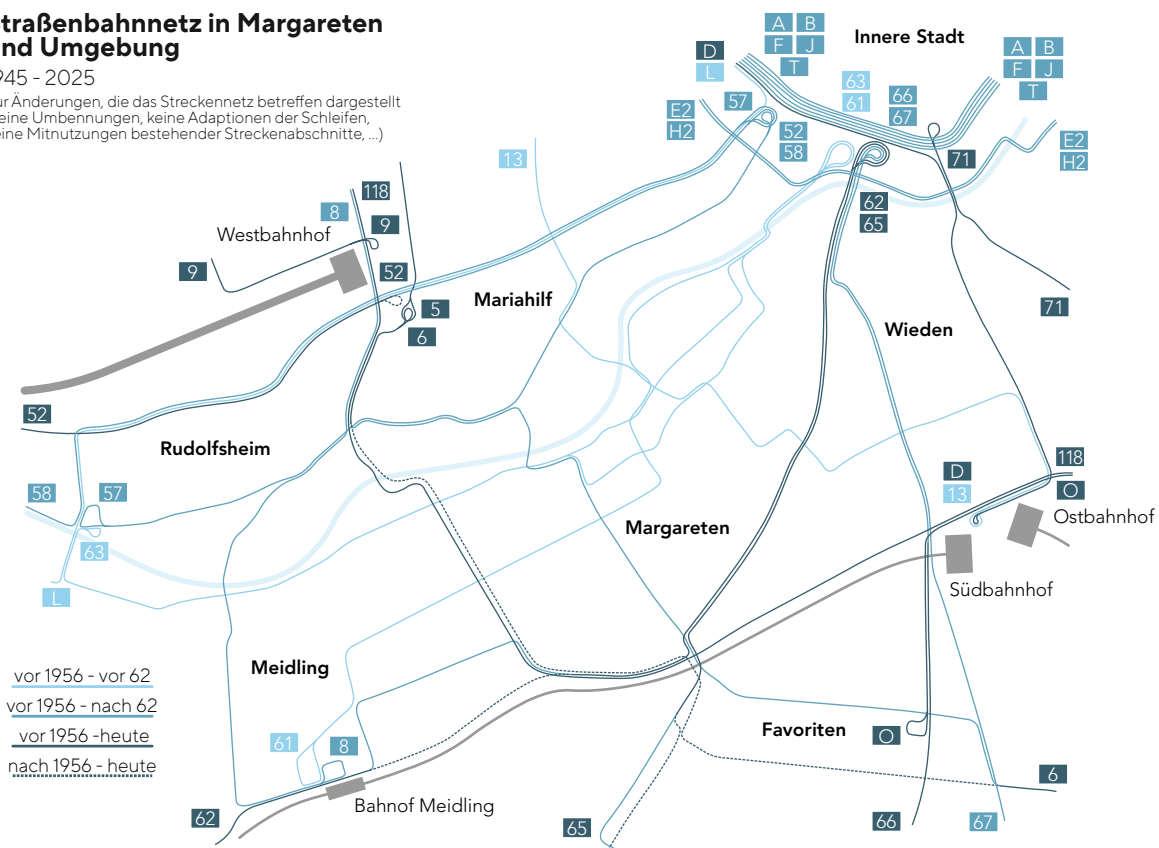


Abbildung 22: Straßenbahnnetz in Margareten und Umgebung

Ebenfalls beendet wurde der Straßenbahnbetrieb auf den Strecken der Linie 73 zwischen Simmering und Münnichplatz am 03.04.1961 (vgl. Kaiser 2005: 71), der Linie 72 zwischen Zentralfriedhof und Schwechat am 16.06.1961 (vgl. Kaiser 2005: 71), der Linie 47 zwischen Joachimsthalerplatz und Steinhof am 11.02.1962 (vgl. Farthofer 2019: 69, Kaiser 2005: 71) und der Linie 165 zwischen Troststraße und Inzersdorf am 23.11.1962 (vgl. Farthofer 2019: 69, Kaiser 2005: 71), obwohl diese nicht Teil des ursprünglichen Plans Nathschlägers waren. Es wurde Schritt für Schritt dazu übergegangen, sich der niedriger frequentierten Linien am Stadtrand zu entledigen, um Hauptausfallsrouten wie Triester Straße und Groß-Enzersdorfer Straße für den MIV ausbauen zu können, anstatt weitere Straßenbahnstrecken aus den engen Straßen der inneren Bezirke zu entfernen (vgl. Kaiser 2005: 69).

Die Nutzung der Durchgangsliniensignale L (1959), C und F (beide 1960), die alle von Straßenbahnen genutzt wurden, die den Ring befuhren, wurde eingestellt und deren Strecken von parallelgeführten oder neu geschaffenen Linien übernommen: Den Abschnitt der Linie L zwischen Schottenring und Prater Hauptallee befuhr nun die Linie 78, jenen zwischen Ring und Bahnhof Rudolfsheim übernahmen die parallel geführten Linien 52 und 58. Zur Bedienung des Abschnitts zwischen Schottentor und Teichgasse der Linie C wurde die Linie 44 wieder eingeführt und für den Abschnitt zwischen Schottentor und Kaisermühlen die Linie 24 adaptiert. Die Linie T wurde von einer Verstärker- zu einer Stammlinie und übernahm ganztags den Abschnitt zwischen Ring und St. Marx der Linie F, jenen zwischen Schottentor und Antonigasse befuhr nun die Linie 42 täglich statt nur an Sonn- und Feiertagen. Zudem verlängerten die Verkehrsbetriebe die Linie 18 1961 von Uhlplatz/Josefstädter Straße über den Ostbahnhof hinaus bis zur Stadionbrücke, wodurch das Liniensignal 118 obsolet wurden. Im selben Jahr wurde die Linie 117 von Floridsdorf nach Leopoldau aufgrund der Einführung der Stempelmarkierzange in 17A umbenannt. (vgl. Farthofer 2019: 62-67, Sambs & Steczowicz 2009: 44-49, Kaiser 2005: 74-76, strassenbahnjournal 2025a).

6.8.2 Veränderungen im Straßenbahnnetz nach 1962 als Folge des Nathschläger-Beschlusses

Der Plan Nathschlägers sah neben der Einstellung der erwähnten Linien 13, 40, 158, 61 und 63 auch die Stilllegung der Strecken von sechs weiteren Linien vor:

Jene mit der Bezeichnung 33 beendete am 14.07.1972 den Betrieb zwischen Schottenring und Bahnhof Brigittenau (vgl. strassenbahnjournal 2025a). Die Strecke wird seit 1982 von der Linie 31 zum Teil wieder befahren, das Liniensignal 33 führten die Verkehrsbetriebe 1996, ebenso wie das aufgelassene Liniensignal 40 16 Jahre zuvor, auf einer anderen Strecke wieder ein (vgl. Sambs & Steczowicz 2009: 66-68). Die Linie 48 fuhr ab dem 12.02.1965 von Bellaria/Volkstheater nicht mehr bis Dornbach, sondern verkürzt bis Teichgasse (vgl. Kaiser 2005: 71). Am 29.11.1968 erfolgte die vollständige Stilllegung (vgl. Farthofer 2019: 80, Kaiser 2005: 71). Die Linie 57 zwischen Burgring und Weiglasse wurde am 13.05.1966 eingestellt (vgl. Farthofer 2019: 76, Kaiser 2005: 71) und ebenso wie die Linien 33 und 48 durch eine Buslinie ersetzt (vgl. strassenbahnjournal 2025a). Mit der Einstellung der Linie 57 hatten auch alle Straßenbahnlinien ihren Betrieb beendet, für die im Zuge der Straßenverkehrsenquête eine Untersuchung der Zweckmäßigkeit ihrer Umstellung auf Autobusse empfohlen worden war (vgl. Stadtbauamtsdirektion 1955b: 12).

Trotz Ankündigung erfolgte keine Einstellung der Haupttangentiallinien 5 zwischen Praterstern und Mariahilfer Straße/Westbahnhof, 6 zwischen Mariahilfer Straße/Westbahnhof und Grillgasse und 9 zwischen Gersthof und Neubaugürtel/Westbahnhof, nachdem sich das Narrativ in die Richtung, die Straßenbahn sei bei entsprechender Fahrgastfrequenz weiterhin das leistungsfähigste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel, entwickelte. Auf allen drei Strecken sind noch heute Straßenbahnen mit dem entsprechenden Liniensignal unterwegs, allerdings mit abschnittsweise geänderter Streckenführung (vgl. strassenbahnjournal 2025a). So wurde beispielsweise die Linie 6 von Gumpendorfer Straße, Brückengasse und Reinprechtsdorfer Straße auf den Gürtel verlegt (vgl. Kaiser 2005: 72).

Die östlich der Donau gelegenen Linien 17A von Floridsdorf nach Leopoldau (vgl. Kaiser 2005: 72) und 317 von Kagran nach Groß-Enzersdorf wurden 1970 eingestellt (vgl. Farthofer 2019: 84, Kaiser 2005: 72), drei Jahre zuvor die Linie 360 von Rodau nach Mödling (vgl. Farthofer 2019: 78, Kaiser 2005: 71). Ebenfalls 1970 den Straßenbahnbetrieb beendete die Linie 39 zwischen Schottentor und Sievering (vgl. Farthofer 2019: 84, Kaiser 2005: 72). Ein Jahr darauf folgten die Linie 106 zwischen Krausegasse und Simmeringer Lände sowie die Linie 17 von Floridsdorf nach Kagran (vgl. Farthofer 2019: 86-87, Kaiser 2005: 72). Sie alle wurden durch Buslinien ersetzt.

Ebenfalls aufgelassen wurde das Liniensignal 24 aufgrund der Verlängerung der Linie B nach Kaisermühlen 1965 (vgl. strassenbahnjournal 2025a). Die Linie 80 durch den Prater fiel 1969 dem Bau der Südosttangente und die Linie 11 entlang des Handelskai der Elektrifizierung der Bahn in diesem Bereich zum Opfer (vgl. Kaiser 2005: 69). Sie war 1974 die letzte Straßenbahnlinie, die ohne Zusammenhang mit dem U-Bahnbau eingestellt wurde (vgl. strassenbahnjournal 2025a).

6.8.3 Veränderungen im Straßenbahnnetz aufgrund des U-Bahnbaus

Mit der Inbetriebnahme der ersten U-Bahnlinien wurden im Gegenzug einige Straßenbahnlinien außer Betrieb genommen: Die Linien A und B verkehrten bis 1981. Zuletzt fuhren sie von und zum Elderschplatz beziehungsweise von und nach Kaisermühlen über den Ring. Die Linien 66 und 67 wurden 1978 nördlich des Reumannplatzes eingestellt und die verbliebenen Linienäste mit der Linie 167 zu einer neuen Linie 67 kombiniert (vgl. strassenbahnjournal 2025a). Die aufgelassenen Streckenteile ersetzte die U-Bahnlinie U1.

Die sogenannte „Zweierlinie“ unter der Lasterstraße wurde zur U-Bahnlinie U2 umgebaut und im Gegenzug die Linien E2, G2 und H2 1980 eingestellt (vgl. Farthofer 2019: 104). Im Zuge des U3-Baus wurde 1984 die Linie T eingestellt, deren Strecke durch den dritten Bezirk von der Buslinie 74A übernommen (vgl. strassenbahnjournal 2025a) und die Gleise in der Landstraßer Hauptstraße und der Erdbergstraße entfernt, außerdem wurde der Streckenabschnitt der Linien 52 und 58 durch die Mariahilfer Straße zwischen Ring und Gürtel aufgelassen (vgl. Kaiser 2005: 101). Die U6 ersetzte ab 1989 die zuvor zum Teil parallel entlang des Gürtels sowie durch Ullmannstraße und Meidlinger Hauptstraße geführte Linie 8 (vgl. Farthofer 2019: 112, Kaiser 2005: 101) und übernahm zusätzlich ab 1995 die eigens dafür errichtete Trasse der Schnellstraßenbahnlinie 64 nach Siebenhirten (vgl. strassenbahnjournal 2025a).

Straßenbahnnetz

1956 - 1962

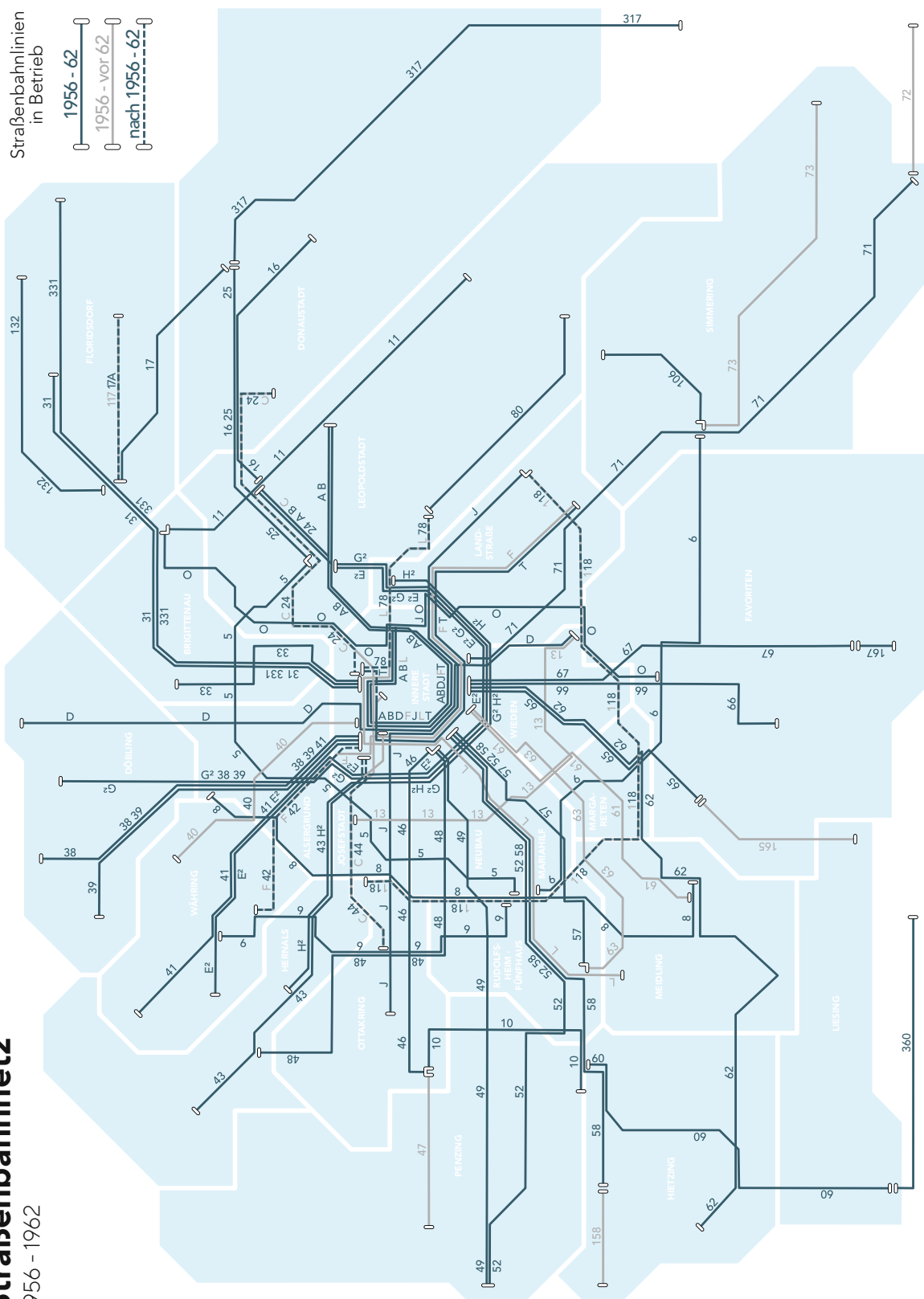


Abbildung 23: Straßenbahnnetz 1956-1962

ANALYSE DES GEGENWÄRTIGEN DISKURSES

Seit 2013 ist das Wiener Straßenbahnnetz einer neuen Welle dynamischer Entwicklungen unterworfen, vom Öffi-Paket 2014 über die Schaffung neuer Tangentialverbindungen bis hin zur Erschließung zahlreicher Stadterweiterungsgebiete.

Das folgende Kapitel widmet sich der Berichterstattung im *Amtsblatt der Stadt Wien* sowie ergänzenden Veröffentlichungen im *Infoblatt der Stadt Wien*, beginnend mit einer neuen Grundausrichtung der Wiener Stadtplanung im Zuge der Erstellung der ersten *Smart City Rahmenstrategie* im Jahr 2013. Zusätzlich wurden damit einhergehende Artikel ausgewählter Tageszeitungen beleuchtet.

7.1 Ausgangssituation

Nach den Ereignissen der 1950er und 1960er Jahre folgten bis Mitte der 1970er Jahre weitere Einstellungen von Straßenbahnlinien zugunsten eines Busbetriebs, ehe 1980 mit der Einstellung der Zweierlinie zugunsten einer U-Bahnlinie ein deutlicher Wendepunkt markiert wurde.

Der Bau des U-Bahn-Grundnetzes wurde 1968 vom Gemeinderat beschlossen (vgl. Hödl 2015: 366). Etwa zur gleichen Zeit ging die Unterpflasterstraßenbahn entlang der Zweierlinie in Betrieb und die Wiener Verkehrsbetriebe führten Schritt für Schritt die 40-Stunden-Arbeitswoche ein (vgl. Farthofer 2019: 82-83). Der motorisierte Individualverkehr war mittlerweile derart angewachsen, dass der Betrieb der Straßenbahn dadurch bedeutend erschwert wurde. Ausgleichszüge und weitere betriebliche Maßnahmen wurden notwendig (vgl. Farthofer 2019: 85). Mitte der 1970er Jahre kamen in Form eines durch die Ölkrise bedingten autofreien Tages und der Errichtung von Fußgängerzonen in der Kärntner und Favoriten Straße erstmals deutliche Einschränkungen auf die Autofahrenden zu (vgl. Farthofer 2019: 93). Die Fußgängerzonen waren möglich geworden, weil die betroffenen Straßen durch den U-Bahnbau ohnehin mehrere Jahre für den Autoverkehr gesperrt gewesen waren. Das U-Bahn-Grundnetz ging schließlich zwischen 1978 und 1982 in Betrieb und umfasste die gesamte U4, die U2 zwischen Karlsplatz und Schottentor, die wie bereits erwähnt den ehemaligen Tunnel der Unterpflasterstraßenbahn nutzte und die U1 zwischen Reumannplatz und Kagran (vgl. Hödl 2015: 366). Letztere war durch den Einsturz und Neubau der Reichbrücke möglich geworden (vgl. Hödl 2015: 371-372).

Weitere Auswirkungen des U-Bahnbaus auf den Straßenbahnbetrieb waren die Einstellung von Strecken entlang der Praterstraße, Wagramer Straße und Lassallestraße für die U1, der Meidlinger Hauptstraße und am Gürtel für die U6 sowie der Landstraßer Hauptstraße, Felberstraße und Mariahilfer Straße für die U3. Parallel dazu wurden ab Anfang der 1970er Jahre in den Außenbezirken neue Straßenbahnstrecken errichtet, etwa in der Langobardenstraße (Linie 26 ab 1971; vgl. strassenbahnjournal 2025a), Kürschnergasse (Linie 25 ab 1976; vgl. strassenbahnjournal 2025a) und Neilreichgasse (Linie 67 ab 1980; vgl. Farthofer 2019: 105). Im Wiener

Stadtentwicklungsplan von 1985 (STEP 84) wird dem öffentlichen Verkehr insgesamt hohe Priorität eingeräumt. Die Straßenbahn beschrieben die Planer:innen als der U-Bahn und S-Bahn untergeordnetes, sekundäres Verkehrsmittel, das gemeinsam mit dem Bus der Aufschließung von Siedlungsachsen außerhalb der Hauptzentren dienen soll (vgl. MA18 1985: 16). Mit dem Auto wurden bereits damals negative Abhängigkeiten und eine unzumutbare Belastung für die städtische Umwelt in Verbindung gebracht (vgl. MA 18 1985: 13) und so kam der Straßenbahn eine wichtige Rolle als Alternative zum privaten PKW zu. Beschleunigungsmaßnahmen wie eigene Gleiskörper und abgestimmte Ampelschaltungen sollten insbesondere auf den Linien, die Siedlungsachsen ohne U-Bahnanbindung erschließen, zu einer Attraktivitätssteigerung der Straßenbahn führen (vgl. MA18 1985: 26). Da der Attraktivitätsverlust durch den Autoverkehr aber nur schwer auszugleichen war, sollte dort, wo mehr Menschen den ÖV als den privaten PKW benutzten, ersterem absoluter Vorrang durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen eingeräumt, kurzfristige Einschränkungen für Autofahrende in Kauf genommen und vermehrte Anstrengungen für den Ausbau der Straßenbahn unternommen werden (vgl. MA18 1985: 203-204). Konkret als Bauprojekte genannt wurden eine Verlängerung der Linie 32 über Strebersdorf hinaus, der Linie 26 bis zum Ortskern von Aspern, der Linie 71 nach Kaiserebersdorf sowie die Errichtung einer kreuzungsfreien Schnellstraßenbahnlinie nach Siebenhirten, die später zur U-Bahnlinie U6 adaptiert werden konnte (vgl. MA18 1985: 90-95). Alle genannten Pläne mit Ausnahme der Verlängerung der Linie 32 konnten bis 1996 umgesetzt werden, beziehungsweise waren sie zum Teil bereits während der STEP-Erstellung umgesetzt worden. Es folgten fast zehn Jahre ohne wesentliche Veränderungen im Straßenbahnnetz (vgl. stassenbahnjournal 2025a).

Die Straßenbahn hatte sich vom wichtigsten Massenverkehrsmittel Wiens hin zu einem Verkehrsmittel, dass vor allem die Nische zwischen Bus und U-Bahn in den Außenbezirken mit mittlerer Bevölkerungsdichte bedienen sollte, entwickelt. In einer Befragung 1989 gaben die Wiener:innen an, dass die U-Bahn und nicht die Straßenbahn ihr beliebtestes Nahverkehrsmittel sei (vgl. Farthofer 2019: 123).

Stellvertretend für diese Zeit stand auch die aufkommende Umweltbewegung, beginnend mit der Ölpreiskrise (vgl. hdgö 2025a), über die negative Volksbefragung zum AKW Zwentendorf (vgl. hdgö 2025b) und die Besetzung der Hainburger Au (vgl. hdgö 2025c), bis zur Einführung von damals als umweltfreundlich wahrgenommenen Flüssiggasbussen bei den Wiener Verkehrsbetrieben (vgl. Farthofer 2019: 97). Darüber hinaus fand mit dem Fall des Eisernen Vorhangs (vgl. hdgö 2025d) und den Vorbereitungen für den EU-Beitritt (vgl. hdgö 2025e) die seit den 1950er Jahren fortschreitende Internationalisierung Wiens ihre Fortsetzung. Die Stadt war vom Rand in die Mitte Europas gerückt, wodurch sich ganz neue Möglichkeiten eröffneten.

In diese Kerbe schlug auch der STEP 94, der Straßenbahnverlängerungen und -ausbauten als wichtige Stütze des umweltfreundlichen Verkehrs betrachtete (vgl. MA18 1994: XI) und diese auch als Voraussetzung zur Erschließung neuer Siedlungsgebiete nannte (vgl. MA18

1994: 8). Der Fokus lag auf dem 21. und 22. Bezirk, wo unter anderem große Entwicklungen am Donaufeld und in Süßenbrunn geplant waren (vgl. MA18 1994: 133-139). Die Pläne sahen eine Verlängerung der Linie 25 nach Essling als Bedingung für Stadtentwicklung in diesem Bereich sowie eine tangentielle Verbindung von Stadlau bis Großjedlersdorf, eine Linie von Kagran zum ehemaligen Flugfeld Aspern (vgl. MA18 1994: 169-170) und eine donauquerende Straßenbahn im Süden der Donaustadt vor (vgl. MA18 1994: 143). Zum Teil sollten sie als Schnellstraßenbahnen nach dem Vorbild der Linie nach Siebenhirten ausgebaut werden, um in Zukunft auch U-Bahnen darauf verkehren zu lassen (vgl. MA18 1994: 171). Bis heute wurde keine der genannten Straßenbahnstrecken errichtet, die Stadterweiterungsgebiete sind bis heute nicht im angedachten Ausmaß bebaut. Unter anderem als Resultat des gestiegenen Umweltbewusstseins kehrte sich international die Wahrnehmung der Straßenbahn in der Öffentlichkeit allmählich wieder um. Ausgehend von neuen „light rail“-Strecken in Nordamerika, kam es in den 1980er Jahren zum einem regelrechten Straßenbahnbau-Boom in einigen Städten Europas, die Jahrzehnte zuvor ihre Straßenbahnnetze komplett eingestellt hatten, insbesondere in Frankreich (vgl. Köstlin & Wollmann: 1998). Auf Wien hatte diese Entwicklung unmittelbar kaum Auswirkungen, da es sein Straßenbahnnetz in der Nachkriegszeit weit weniger radikal verkleinert hatte als andere Städte. Dennoch setzte in Wien um 2000 eine Welle neuer Entwicklungen bei der Straßenbahn ein.

Im *Masterplan Verkehr Wien 2003* wurde als Ziel ein ÖV-Anteil von 40 Prozent an allen Wegen in Wien genannt, wofür ein Zubringernetz zur U-Bahn mit hoher Bedienqualität erforderlich ist, das nur mit flächendeckender Bevorrangungen von Bus und Straßenbahn erreicht werden kann (vgl. MA18 2003: 105). Geplant waren Verlängerungen der Linie O durch das Nordbahngelände zum Friedrich-Engels-Platz, der Linie 6 nach Schwechat, der Linie 16 von Floridsdorf über Kagran und Stadlau nach Groß-Enzersdorf, der Linie 26 von Strebersdorf über Floridsdorf, Kagran und Hirschstetten nach Aspern, der Linie 27 von Großjedlersdorf über die Siemensstraße nach Kagran, der Linie 65 über eine Wienerbergtangente zum Bahnhof Meidling und der Linie 67 zur Erschließung Monte Laas (vgl. MA18 2003: 106). Der STEP 05, der im Wesentlichen die Inhalte des Masterplans wiedergibt, nennt zusätzlich eine Verlängerung der Linie D zum neuen Hauptbahnhof als erstrebenswert (vgl. MA18 2005: 212). Realisiert wurden die Verlängerung der Linie D und zum Teil die Verlängerung der Linie O (vgl. strassenbahnjournal 2025a).

Für die Fahrgäste stärker spürbar war die Modernisierung der Fahrzeugflotte durch Niederflerbusse (vgl. Farhofer 2019: 129), die neue Straßenbahntypen ULF (vgl. Siemens 2013) und den V-Wagen der U-Bahn (vgl. Hödl 2015: 398), die ebenfalls als großes Ziel im Masterplan genannt wurde (vgl. MA18 2003: 108). Diese neuen Fahrzeuge waren barrierefrei, mit Kinderwagenstellplätzen und zum Teil mit Videoüberwachung und digitalen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet (vgl. Hödl 2015: 392 & 398-399). Gemeinsam mit der Gründung eines Fahrgastbeirates (vgl. Farhofer 2019: 153), regelmäßigen Befragungen, mehr Servicepersonal und weiteren digitalen Angeboten wie Apps (vgl. Farhofer 2019: 163) sollten diese Maßnahmen den öffentlichen Verkehr für die Menschen besser nutzbar, verstehbar und gestaltbar machen. Es kam zu einer Demokratisierung des öffentlichen Verkehrs.

Passende dazu ist das präsenteste Schlagwort der letzten zehn Jahre im Zusammenhang mit Stadtplanung „Klimaschutz“ beziehungsweise die Anpassung der Stadt an die Folgen des Klimawandels. Er steht stellvertretend für eine Reihe neuer, zum Teil nicht-räumlicher Themen der Stadtentwicklung, die unter dem Überbegriff „Gerechtigkeit“, eine Stadt für alle wollen. Beispiele sind neben der klimagerechten Stadt, auch die sozialgerechte oder die geschlechtergerechte Stadt. (vgl. MA18 2014b) Die neue Themenlage ist auch als Konsequenz neuer Herausforderungen zu sehen, mit denen Wien konfrontiert ist: Seit der Jahrtausendwende wächst die Stadt stark und die wirtschaftliche Lage gestaltet sich durchwachsen. Parallel dazu veränderten sich die Ansprüche der Menschen an ihre Stadt, die nun nicht nur ein Ort zum Wohnen und Arbeiten, sondern zum Leben sein soll, mit dementsprechenden Anforderungen an Bildungs-, Gesundheits- und Kulturinfrastruktur.

All diese Themen sind in mehreren Konzepten der Stadtentwicklung festgehalten: Die *Smart City Rahmenstrategie* (MA18 2014a) stellt das übergeordnete Strategiedokument da, danach folgen STEP 2025 (MA18 2014b) und diverse Fachkonzepte (z.B. *Fachkonzept Mobilität*: MA18 2015). Zusätzlich existieren kleinräumige oder projektbezogene Planungsdokumente. Erstellt werden diese Strategien und Konzepte von einem großen Verwaltungsapparat mit Unterstützung der Politik und in Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen.

7.1.1 Verkehrssituation und internationale Entwicklungen

Große Investition und geringe Kosten für die:den Nutzer:in seit der Einführung des 365-Euro-Jahrestickets 2012 (vgl. Farthofer 2019: 168) trugen dazu bei, dass seit einigen Jahren mehr Menschen in Wien Jahreskarten für den ÖV als einen eigenen PKW besitzen (vgl. Wiener Linien 2025b).

Diese Veränderungen im öffentlichen Verkehr wurden von den Fahrgästen gut angenommen, denn zwischen 1980 und 2019 verdoppelten sich die Fahrgastzahlen (vgl. Wiener Linien K32 in: Hödl 2015: 407, Wiener Linien 2024b). Dafür ist in erster Linie die U-Bahn verantwortlich, deren Fahrgastzahlen sich in diesem Zeitraum von 68 auf 460 Millionen erhöhten. Das Fahrgastaufkommen bei Bus und Straßenbahn blieb konstant, die statistischen Knicks sind durch eine Änderung der Zählweise zu erklären, nachdem die Fahrgastzahlen der U-Bahn zuvor überschätzt worden waren (vgl. ORF.at 2022) sowie durch die Vorschriften während der Covid-19 Pandemie.

Diese Trends und Entwicklungen vollziehen sich in ähnlicher Art und Weise in ganz Europa, wodurch der Wettbewerb zwischen den Städten härter wird und diese sich auf ihre Stärken besinnen, um Alleinstellungsmerkmale zu schaffen. Im Fall von Wien ist das neben dem kulturellen Erbe vor allem die hohe Lebensqualität, die zahlreiche Rankings Jahr für Jahr bestätigen (vgl. Stadt Wien 2024).

Entwicklung ÖV-Fahrgastzahlen 1865 - 2024

- Straßenbahn
- Bus
- U-Bahn
- zum Verkehr
zugelassene PKW
(x1000)
- Jahreskarten,
Semster- und
Top-Jugend-Tickets
(x1000)

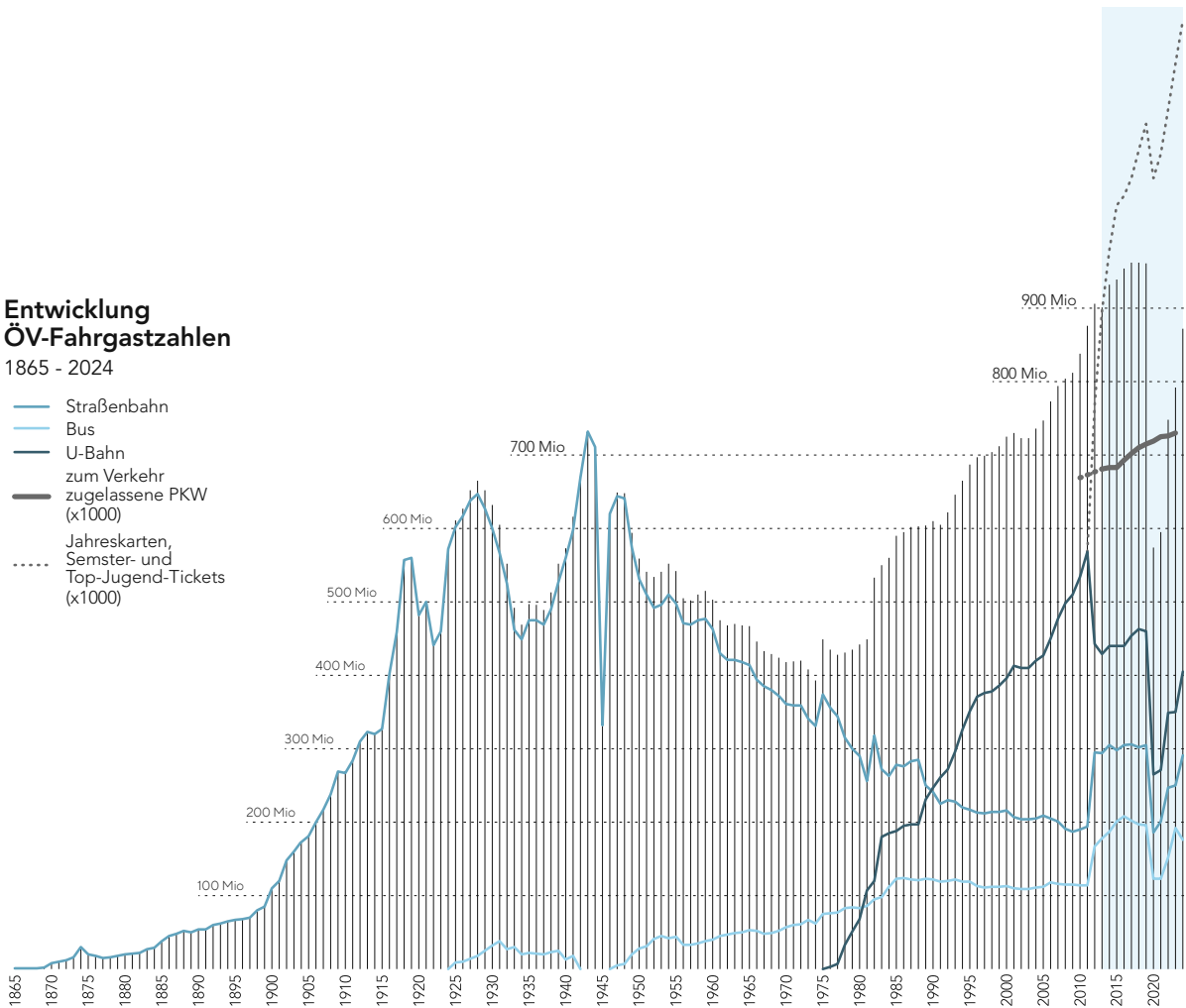


Abbildung 24: Entwicklung Fahrgastzahlen 2013 - 2024

7.1.2 Stadtentwicklungspolitischer Rahmen

Die SPÖ gewann alle Wiener Landtags- und Gemeinderatswahlen seit 1945, verlor aber 2010 die absolute Mehrheit und regierte unter Michael Häupl zwei Perioden mit den Grünen, ehe unter Michael Ludwig eine Zusammenarbeit mit der wenige Jahre zuvor gegründeten Partei „Das Neue Österreich und Liberales Forum“ (NEOS) folgte. FPÖ und ÖVP wechselten sich auf Platz zwei ab, spielten für eine Regierungszusammenarbeit mit der SPÖ jedoch keine Rolle. Seit der Wiedereinführung (nach 1945) der nicht amtsführenden Stadträt:innen 1973 unter Bürgermeister Leopold Gratz, stellte die ÖVP in über 50 Jahren nur fünf Jahre lang Stadträt:innen mit Ressort, Stadträt:innen der FPÖ waren noch nie mit Zuständigkeiten ausgestattet. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024c)

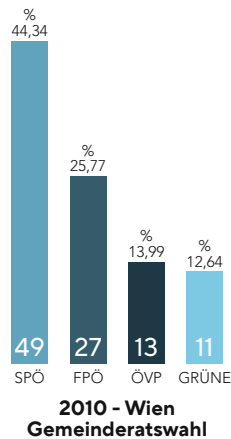


Abbildung 25: Wahlergebnis 2010

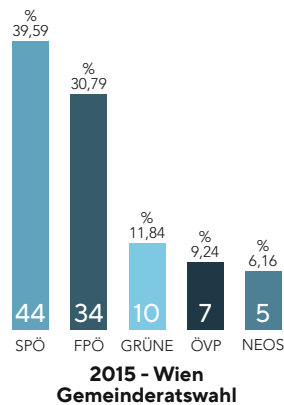


Abbildung 26: Wahlergebnis 2015

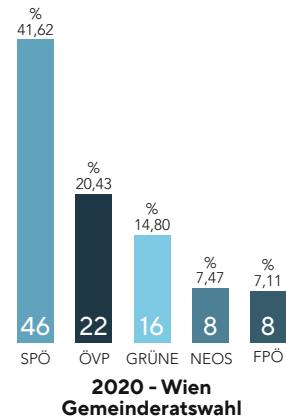


Abbildung 27: Wahlergebnis 2020

Bürgermeister Michael Häupl, Michael Ludwig und die SPÖ

Trotz des Verlustes der absoluten Mehrheit, hatten Politiker:innen der SPÖ weiterhin großes Gewicht in der Stadtentwicklungspolitik. Michael Häupl (geb. 1949) studierte Biologie und war Amtsführender Stadtrat für Umwelt und Sport, ehe er 1994 das Amt des Bürgermeisters von Wien antrat. In seiner 24-jährigen Amtszeit wurde der Umwelt- und Klimaschutz maßgeblich vorangetrieben. (vgl. Parlamentsdirektion 2025a, Wien Geschichte Wiki 2024p)

Häupls Nachfolge trat 2018 der damalige Amtsführende Stadtrat für Wohnbau Michael Ludwig (geb. 1961) an. (vgl. Parlamentsdirektion 2025b, Wien Geschichte Wiki 2024q)

Ulrike, genannt Ulli, Sima (geb. 1968), ist studierte Molekularbiologin und war vor ihrer politischen Karriere für Global 2000 aktiv. Seit 2004 gehört sie dem Stadtsenat an: bis 2020 als Amtsführende Stadträtin für Umwelt, zwischen 2015 und 2020 zusätzlich auch für die Wiener Stadtwerke und seit 2020 als Amtsführende Stadträtin für Stadtplanung, Mobilität und Innovation. (vgl. Stadt Wien 2025b)

Renate Brauner (geb. 1956) war von 1996 bis 2018 Amtsführende Stadträtin, unter anderem für Integration, Frauenfragen, Konsumentenschutz, Personal und Tierschutz (1996 bis 2004) sowie für Finanzen, Wirtschaftspolitik und die Wiener Stadtwerke (2007 – 2015), beziehungsweise für Finanzen, Wirtschaft und Internationales (2015 – 2018). Zwischen 2007 und 2015 war sie zudem Vizebürgermeisterin. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024r)

Peter Hanke (geb. 1964) studierte Betriebswirtschaft und begann 1993 bei der Wien Holding zu arbeiten, deren Geschäftsführer er zwischen 2002 und 2018 war. 2018 wechselte er in die Politik und wurde Nachfolger von Renate Brauner als Amtsführender Stadtrat für Finanzen, Wirtschaft, Digitalisierung und Internationales. Nach den Gemeinderatswahlen 2020 war er statt für Digitalisierung zusätzlich für die Wiener Stadtwerke verantwortlich. 2025 wechselte er in die Bundespolitik und wurde Bundesminister für Innovation, Verkehr und Infrastruktur. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2024s, SPÖ Bundesorganisation 2025)

Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou und die Grünen

Die 1969 in Athen geborene Maria Vassilakou zog 1996 in den Wiener Gemeinderat ein, dem sie, mit einer Unterbrechung von 2001 bis 2004 als nicht amtsführende Stadträtin, bis 2010 angehörte. Ab 2004 war sie Obfrau der Grünen Fraktion im Wiener Rathaus, bis sie 2010 unter Michael Häupl Vizebürgermeisterin und Amtsführende Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung wurde. 2019 übergab sie dieses Amt an Birgit Hebein. Trotz ihrer Rolle als „Juniorpartner“ in der Stadtregierung konnten die Grünen einige ihrer zentralen stadtentwicklungspolitischen Anliegen umsetzen. In Vassilakous Amtszeit fallen die Einführung des 365-Euro-Jahrestickets, die Umgestaltung der Mariahilfer Straße zu einer Begegnungszone und ein Ausbau der Radinfrastruktur. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2025c)

Geschäftsführer:innen der Wiener Linien Günter Steinbauer und Alexandra Reinagl

Günter Steinbauer (geb. 1957) arbeitete zwischen dem Abschluss seines Bauingenieurstudiums 1982 und seiner Pensionierung 2022 40 Jahre lang für die Wiener Linien, unter anderem als Verantwortlicher für die Generalplanung von Abschnitten der U3 und ab 2004 als Vorsitzender der Geschäftsführung. Er kommt aus der U-Bahn-Planung und unter seiner Führung wurde das U-Bahnnetz deutlich vergrößert. (vgl. Die Presse 2022, Algoprint 2025)

Nach Steinbauers Pensionierung stieg die 1970 geborene Juristin Alexandra Reinagl zur neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung auf (vgl. Die Presse 2024). Neben Reinagl sind auch Petra Hums und Gudrun Senk Teil der Geschäftsführung der Wiener Linien. Die Betriebswirtin und Juristin Hums war vor 2022 hauptverantwortlich für die Finanzabteilung. Gudrun Senk hat als einziges Mitglied der Geschäftsführung auch ein technisches Studium abgeschlossen. Seit 2022 ist sie für den technischen Bereich sowie das Bau- und Anlagenmanagement zuständig. Zuvor war sie bei Wien Energie tätig. (Wiener Linien 2022, Wiener Linien 2025c)

Leitende Beamte Thomas Madreiter und Clemens Horak

Die leitenden Beamten der verschiedenen Magistratsabteilungen halten sich im Gegensatz zu den zuvor genannten Akteur:innen im Hintergrund. Ihr Einfluss auf Planungsentscheidungen ist dennoch nicht zu unterschätzen.

Thomas Madreiter (geb. 1967) ist studierter Raumplaner und arbeitete zwischen 1995 und 2013 in verschiedenen mit Planung befassten Magistratsabteilungen der Stadt Wien. 2013 wurde er zum Planungsdirektor ernannt. In einem Interview anlässlich des 100-jährigen Bestehens der MA18 sah er die Klimakrise und die damit verbundenen Anpassungsmaßnahmen als größte Herausforderung der Stadt in den kommenden Jahren und wünschte sich für Wien hochwertige grüne Freiräume mit deutlich weniger Autos und ein dichteres öffentliches Verkehrsnetz. (vgl. MA18 2020: 42-43)

Seit 2022 sitzt neben Madreiter auch Clemens Horak als Abteilungsleiter der Magistratsabteilung 18 an den Hebeln der Wiener Stadtplanung. Der Bauingenieur ist seit 2018 in der Abteilung tätig. (MA53 2022c/11/15)



Abbildung 28: Stadtentwicklungspolitische Akteur:innen 2013-2024

7.1.3 Medien: Amtsblatt, Infoblatt und die Tageszeitungen

Das *Amtsblatt der Stadt Wien* ist nach wie vor ein wichtiges Medium für offizielle Mitteilungen der Stadtverwaltung und der Politik, umfasst jedoch seit der Ausgliederung des redaktionellen Teils als selbstständige Zeitung abgesehen von den ersten ein bis drei Seiten vor allem Verlautbarungen. Jene Zeitung, in der sich der redaktionelle Teil befindet, wechselte mehrfach den Namen und heißt seit 2016 *Mein Wien*. Sie wird hier *Infoblatt der Stadt Wien* genannt. Beide Zeitungen werden von der „Magistratsabteilung 53 – Kommunikation und Medien“, vormals „Presse- und Informationsdienst“ herausgegeben (vgl. Stadt Wien 2025a). Punktuell werden die darin abgedruckten Inhalte durch online veröffentlichte Berichte der Rathauskorrespondenz ergänzt.

Parteizeitungen existieren in Wien nicht mehr. Die Tageszeitungen mit der größten Reichweite und Relevanz sind *Die Presse*, *Der Standard*, *Kronen Zeitung* und *Heute*, sowie das Online-medium *ORF.at*. Im Gegensatz zu den offiziellen Medien der Stadt, bilden sie ein diverseres Meinungsspektrum ab und geben auch zivilgesellschaftlichen Akteur:innen die Möglichkeit, sich öffentlichkeitswirksam zu äußern. (vgl. Seethaler 2005, Demokratiezentrum 2022b)

7.2 Phase I: Viele Ankündigungen und große Pläne

Wien war Anfang der 2010er Jahre mit multiplen Herausforderungen konfrontiert, vor allem das starke Bevölkerungswachstum, die Auswirkungen des Klimawandels und neue Ansprüche der Bevölkerung an ihre Stadt und ihre persönliche Mobilität erforderten neue, ambitionierte Ideen von der Stadtregierung, beginnend mit der Einführung des 365-Euro-Jahrestickets für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Wien im Jahr 2012. Das folgende Kapitel widmet sich dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel als Reaktion auf diese neuen Herausforderungen und wie diese großen Veränderungen im Öffi-Netz gegenüber der Öffentlichkeit argumentiert wurden.

7.2.1 Bürgermeister Häupl: Wien wird Smart City

Die neuen Rahmenbedingungen erforderten zunächst eine Definition neuer Zielsetzungen. Zu diesem Zweck wurde als Grundlage aller folgenden strategischen Konzepte der Wiener Stadtplanung die *Smart City Rahmenstrategie* geschaffen. Die Arbeit daran sowie eine gegründete Smart-City-Agentur kündigte die Stadt Wien im April 2013 im Amtsblatt in einem Artikel mit dem Titel „*Menschen in den Mittelpunkt*“ an. Als oberstes Ziel wurde die Erhaltung der Lebensqualität ausgegeben. (MA53 2013a/17: 1)

Dieses Ziel wollte die Stadt mit Hilfe aufeinander abgestimmter Maßnahmen aus Stadtplanung, Stadtverwaltung, Klimaschutz, Mobilität, Energie, Informationstechnologie und Forschung erreichen. Zu diesem Zweck hatte Bürgermeister Michael Häupl 2011 die Smart-City-Initiative in Wien ins Leben gerufen. Die Stadt sollte zukunftsfit werden, etwa durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, effizientere Energienutzung, zusätzliche Grünflächen, moderne Arbeitsplätze und mehr Mitbestimmung der Wiener:innen. „*[Wir müssen] uns als Musterstadt einer ‚Smart City‘ neu positionieren. Denn Wien als Smart City sichert uns allen die Lebensqualität von morgen*“, wird auch Planungsdirektor Thomas Madreiter in einem Artikel einer Sonderausgabe des Infoblattes zum Schwerpunkt Smart-City zitiert. (MA53 2013b/4S: 3)

Madreiter gab in dieser Sonderausgabe auch ein kurzes Interview, in dem er erklärte, der Begriff „Smart City“ bedeute „*mit Innovation die Lebensqualität der Menschen [zu] sichern und [zu] erhöhen und dabei gleichzeitig Ressourcen und Umwelt [zu] schonen. Das betrifft alle Lebensbereiche von Stadtplanung über Umweltschutz bis Wirtschaft.*“ (MA53 2013b/4S: 2)

Bürgermeister Häupl selbst äußerte sich wie folgt:

„*Die hervorragende Arbeit aller Bürgerinnen und Bürger sowie aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Stadt hat Wien zu dem gemacht, was es heute ist: eine Metropole mit der weltweit höchsten Lebensqualität. Damit auch folgende Generationen davon profitieren können, gilt es schon heute, die Weichen für die Zukunft zu stellen. Die Initiative ‚Smart City Wien‘ vernetzt das vorhandene Know-how der unterschiedlichen städtischen Bereiche, um nachhaltiges Wirtschaften und soziale Gerechtigkeit zu gewährleisten.*“ (MA53 2013b/4S: 3)

Bei dieser Gelegenheit wurde auch häufig auf die internationale Vorreiterrolle Wiens verwiesen, etwa mit den Worten:

„Der erste weltweite Vergleich von Städten im Hinblick auf Innovation, Technologie und Nachhaltigkeit listet Wien – vor Toronto, Paris und New York – als Nummer 1 der sogenannten ‚Smart Cities‘ auf. Die gute Platzierung kommt nicht von ungefähr: Wien scheint in sämtlichen einbezogenen Studien und Erhebungen unter den ersten Zehn auf.“ (vgl. MA53 2013b/4S: 3)

Für die Erfolge der Smart-City-Initiative wurde Wien 2014 als eine der Top 3 Städte mit der weltweit höchsten Bewertung nach dem Smart-City-Index des amerikanischen Wissenschaftlers Boyd Cohen ausgezeichnet, der in seinem Resümee unter anderem die Mobilität als wichtige Säule für das gute Abschneiden Wiens hervorhob (vgl. MA53 2014a/6: 1). Zusätzlich wurde Wien von der internationalen Beratungsagentur Mercer von 2009 bis 2023 jedes Jahr als die lebenswerteste Stadt der Welt ausgezeichnet (vgl. MA53 2014a/10: 1, MA53 2015a/12: 1, MA53 2016a/10: 1).

Eigenlob gab es von Häupl auch für das Klimaschutzprogramm: Die Treibhausgase seien seit 1990 um 26 Prozent reduziert worden, unter anderem auch durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Zusätzlich seien durch Klimaschutzmaßnahmen 30 Milliarden Euro an Wertschöpfung kreiert worden (vgl. MA53 2016a/20: 1). 2017 erhielt die Stadt Wien von Greenpeace die Auszeichnung als klimafreundlichste Stadt Österreichs. Ausschlaggebend dafür waren vor allem die Rad- und Öffi-Infrastruktur (vgl. MA53 2017a/24: 1).

Auch die Wiener:innen selbst bescheinigten ihrer Stadt eine hohe Lebensqualität. Die im Amtsblatt veröffentlichten Ergebnisse einer Befragung von 8540 Wiener:innen, zeigten eine große Zufriedenheit, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. (vgl. MA53 2019a/25: 1)

Die Berichterstattung im Zuge der Erstellung der *Smart City Rahmenstrategie* zeigt klar, dass die Verantwortlichen Bevölkerungswachstum und Klimawandel als die zentralen Herausforderungen erkannt hatten. Den öffentlichen Verkehrsmitteln, in der Berichterstattung überwiegend Öffis genannt, wurde attestiert, sowohl als Beitrag zur gegenwärtigen hohen Lebensqualität als auch im Umgang mit zukünftigen Herausforderungen zur Erhaltung dieser, eine wichtige Rolle zu spielen. Die Grundsätze der *Smart City Rahmenstrategie* und weiterführender Planungsdokumente wie dem STEP 2025, waren die Argumentationsgrundlage sämtlicher Entscheidungen, die in der Wiener Stadtplanung in den folgenden Jahren gefällt werden sollten. Der Erfolg der umgesetzten Maßnahmen wird dann in erster Linie am internationalen Vergleich gemessen.

7.2.2 Stadträtin Vassilakou: Stadtentwicklung braucht Öffi-Anbindung

Neben einer *Smart City Rahmenstrategie* wurde 2013 auch der *Stadtentwicklungsplan 2025* (STEP 2025) angekündigt, dessen Beschluss im Jahr darauf folgen sollte. Vizebürgermeisterin und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und Bürger:innenbeteiligung Maria Vassilakou hob bei der Erstellung die Einbeziehung der Bevölkerung besonders hervor. Ziel sei ein breiter Dialog, denn die Bedürfnisse der Bewohner:innen seien vielfältig. Als wichtigste Themen nannte sie die Schaffung von Wohnraum, Mobilität sowie die Sicherung von Grün- und Erholungsräumen. (vgl. MA53 2013b/4: 2-3)

Im STEP 2025 definierte die Stadtplanung einige Stadtentwicklungsgebiete, in denen zum Teil ganz neue Stadtteile entstehen sollten. Deren Notwendigkeit wurde mit dem schnellen Wachstum der Stadt argumentiert, denn *„Wien wächst und dem müssen wir Rechnung tragen, indem wir Wohnraum schaffen und die notwendige Infrastruktur bieten“*, gab Bürgermeister Michael Häupl im Infoblatt zu Protokoll. Vizebürgermeisterin Vassilakou hob hervor, dass die Gestaltung der neuen Stadtteile den zukünftigen Bewohner:innen den Verzicht auf ein eigenes Auto so leicht wie möglich machen müsse. Auch eine kostenlose Jahreskarte für die betroffenen Menschen sei angedacht. (vgl. MA53 2013b/11: 2-3)

Konkrete Beispiele hierfür sind die Stadtentwicklungsgebiete Hauptbahnhof beziehungsweise Sonnwendviertel, Nordbahnhof und Aspern Seestadt. Insgesamt wurden weit über 10 000 Wohnungen für die kommenden 15 Jahre und städtische Investitionen von über 2 Milliarden Euro angekündigt. (vgl. MA53 2013a/44: 1)

Die Stadtentwicklungsgebiete sind jene Bereiche der Stadt, in denen die Stadtplanung den größten Handlungsspielraum hat. Daher konzentrieren sich dort all die zuvor erwähnten Grundsätze der gegenwärtigen Stadtplanung in Wien: leistbares Wohnen für die wachsende Bevölkerung, Maßnahmen gegen den Klimawandel im öffentlichen Raum und ganz besonders auch eine hochwertige Öffi-Anbindung. Von ihrer Definition im STEP 05 bis heute im Jahr 2025 sind die Stadtentwicklungsgebiete auch jene Teile der Stadt, die den größten Einfluss auf die Entwicklung des Wiener Straßenbahnnetzes hatten.

7.2.3 Stadträtin Brauner: U-Bahn-Ausbau als Rückgrat des Öffi-Erfolgs

Als Vorzeigeprojekt im Kontext der Smart City Wien wurde immer wieder die Seestadt Aspern genannt (vgl. MA53 2013b/4S: 6). Im Infoblatt wurde sie 2015 als *„die Zukunft der Mobilität“* bezeichnet (MA53 2015b/2: 13). Etwas mehr ein Jahr zuvor fand in der Station Hausfeldstraße ein großes Eröffnungsfest, inklusive Wiener-Linien-Orchester, Mitmachkonzerten und einem Showprogramm mit DJ Ötzi, für die U2-Verlängerung in die Seestadt Aspern statt – noch bevor die ersten Bewohner:innen ihre Wohnungen bezogen hatten (vgl. MA53 2013b/9: 2-3)

Wirtschafts-, Finanz- und Öffi-Stadträtin Renate Brauner sagte bei diesem Anlass: *„Wien investiert massiv in den Ausbau der Öffis. Sie haben oberste Priorität und sind das Rückgrat der Fortbewegung“* und versprach kürzere Intervalle und damit mehr Komfort für die Fahrgäste in ganz Wien. Zusätzlich erwähnte sie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 zur Station Hausfeldstraße sowie mehrere neue Buslinien. All das sei notwendig, denn die *„Donaustadt ist einer der am stärksten wachsenden Bezirke Wiens. [...] Daher investieren wir hier auch besonders viel in den öffentlichen Verkehr“*. (MA53 2013b/9: 2-3)

Am 27. Juni 2014 folgte dann durch die Stadträtinnen Brauner und Vassilakou bei einer Pressekonferenz die Ankündigung des größten Öffi-Projekts in Wien seit Jahrzehnten, der Bau des neuen Linienkreuzes U2/U5. Neben der Errichtung der Linie U5 vom Karlsplatz bis zum Elterleinplatz und der Verlängerung der Linie U2 vom Rathaus zum Matzleinsdorfer Platz waren auch ein Ausbau der Straßenbahnlinien D, O, 67 und 25 sowie Verbesserungen im Busnetz Teil der Ankündigung gewesen (vgl. MA53 2014c/06/27).

Das Infoblatt berichtete in der darauffolgenden Ausgabe über den geplanten U-Bahn-Ausbau: *„Öffi-Stadträtin Renate Brauner und Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou unterstreichen damit die Rolle der U-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs“*. Beide wurden mit den Worten *„Das Linienkreuz U2/U5 entlastet stark frequentierte Linien, wie U6 und 43er, sorgt für kürzere Reisezeiten und weniger Umsteigen auch für Pendlerinnen und Pendler“* zitiert. Gegen Ende des Textes wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie D in die Gudrunstraße erwähnt. (MA53 2014b/7: 22)

Etwas mehr als ein Jahr später schrieb das Infoblatt in einem Bericht mit dem Titel *„Noch schneller unterwegs“* von einer Ankündigung eines neuen Bim-Konzeptes für Floridsdorf durch Renate Brauner und Wiener Linien-Geschäftsführer Günter Steinbauer, mit Änderungen bei den Linien 25, 26 und 32 sowie Verlängerungen der Linien D, O, 67 und 25. Im Fokus des Textes standen aber Verbesserungen im U-Bahn-Netz. (MA53b 2015/10: 11)

Im Amtsblatt wurden die Verlängerungen der Linien D und O erstmals 2017 (vgl. MA53 2017a/27: 1) und der Linien 67 und 25 gar nicht thematisiert. Wesentlich häufiger wurde über Veränderungen im U-Bahn-Netz berichtet. Etwa über den Beginn der Vorarbeiten (vgl. MA53 2014a/36: 1) und den für 2018 geplanten Baustart des Linienkreuzes U2/U5 (vgl. MA53 2016a/18: 1) sowie über die Eröffnung der U1-Verlängerung nach Oberlaa (vgl. MA53 2017a/37: 1), die als *„rasch, sicher und umweltfreundlich“* titulierte wurde (MA53 2017a/23: 1). *„Investitionen in den U-Bahn-Bau sind besonders wichtig, um den steigenden Anforderungen an die Öffi-Infrastruktur gerecht zu werden“* wird Brauners Nachfolgerin als Öffi-Stadträtin Ulli Sima zitiert. Als Vorteile des U-Bahn-Ausbau wurden bessere Umsteigemöglichkeiten und Erreichbarkeiten, zusätzlicher Komfort und kürzere Reisezeiten genannt, von denen Fahrgäste und die Umwelt profitieren würden (vgl. MA53 2016a/18: 1).

Diese Argumentation griff Sima auch im Infoblatt auf. Sie beschrieb die U-Bahn-Ausbauten als *„Lebensadern“* Wiens, die *„umweltfreundliche Mobilität in der Stadt auch in Zukunft garantieren“* wird (MA53 2016b/7: 10).

Der Mangel an Berichterstattung zur Straßenbahn war möglicherweise auch der geringeren Dimension der Projekte zuzuschreiben. Die Neuorganisation der Bim-Linien 10 und 60 sowie 2 und 44 wurde im Sommer 2017 als „die größte Netzänderung seit Jahrzehnten“ bezeichnet (MA53 2017a/30: 1). Zu Streckenverlängerung kam es in den fünf Jahren 2014 bis 2018 nicht. Der Fokus lag dagegen in diesen Jahren auf der U-Bahn. Große Projekte mit hoher Strahlkraft liefen an und nachdem 2016 erstmals die Ausstellung von mehr Jahreskarten als zugelassenen PKW in Wien verkündet wurde (vgl. MA53 2016a/6: 1), war im Amtsblatt zu lesen „*Wiens Öffis sind beliebt [...], Rückgrat des Erfolgs ist das U-Bahn-Netz*“ (MA53 2017a/23: 1). Begründet wurden die großen Investitionen in das Öffi-Netz mit mehr und schnelleren Verbindungen, die zu einer, durch das rasche Bevölkerungswachstum notwendig gewordenen Entlastung der bestehenden Linien sowie der Erschließung neuer Stadtteile betragen. Zusätzlich wurde noch der positive Effekt auf das Klima hervorgehoben.

7.2.4 Wiener Linien: Experimente mit Öko-Fahrzeugen

Um den ökologischen Mehrwert der Öffis zu unterstreichen und in Zukunft weiter zu verbessern, wurde regelmäßig der Einsatz neuer klimafreundlicherer Fahrzeuge verkündet. 2013 testeten die Wiener Linien eine sogenannte EcoTram 10 Monate lang auf der Linie 62, wodurch Möglichkeiten für einen energiesparenderen Straßenbahnbetrieb eruiert werden sollten (vgl. MA53 2013b/8: 6). Zu diesem Zweck verfügte diese umgebaute Straßenbahn über eine Wärmepumpe für energiesparendes Heizen und Kühlen sowie beklebte Scheiben und ein neues System für die Frischluftzufuhr, die zusammen für ein angenehmes Klima im Innenraum sorgen sollten (MA53 2013b/11: 7). Im Sommer 2014 beendeten die Wiener Linien den Test aus ihrer Sicht erfolgreich: Beim Lüften, Heizen und Kühlen konnten 13 Prozent der Energie eingespart werden (MA53 2014a/30: 1).

Bei den Bussen setzen die Wiener Linien ebenfalls auf Energieeffizienz. Unter dem Titel „*Modernisierung der Busflotte*“ wurde die Anschaffung von rund 200 umweltfreundlichen Fahrzeugen ab 2017 angekündigt (MA53 2016a/48: 3), gemeint waren damit EURO-6-Dieselsbusse von Mercedes, die heute noch im Einsatz sind. Zusätzlich wurden sechs Hybridbusse für die Linien 4A angeschafft, die 15 Prozent Kraftstoff sparen sollten. Damit „*setzt Wien einen weiteren Schritt und ist sicher, sauber und ökologisch unterwegs*“, unterstrich Öffi-Stadträtin Renate Brauner den Mehrwert der Anschaffungen (MA53 2014a/19: 1).

In der Seestadt testeten die Wiener Linien einen vollautomatischen Elektrobus, begleitet von einem Forschungsprojekt zu Effizienz und Betriebssicherheit von autonom fahrenden Fahrzeugen (vgl. MA53 2017a/20: 1). Im Zuge eines weiteren Pilotprojektes wurde ein Jahr lang ausprobiert, die Aufzüge, Rolltreppen und Anzeigemonitore in der Station Hardeggasse mit Bremsenergie der U-Bahnen zu betreiben (vgl. MA53 2018a/6: 3).

Diese Tests waren der Versuch, den öffentlichen Verkehr so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten, bevor große Elektro- und Wasserstoffbusse marktreif wurden. Sie zeigen das Bekenntnis der Wiener Linien zum Klimaschutz, auch wenn sich viele der Projekte nicht als Dauerlösung etablieren konnten.

7.2.5 Wirtschaftsvertreter:innen: Öffi-Ausbau sichert Arbeitsplätze

Regelmäßig wurden neben den erschließungstechnischen und ökologischen Vorteilen auch die wirtschaftlichen Vorteile des Öffi-Ausbaus angeführt, in Berichten mit Titeln wie „U-Bahn-Bau bringt Arbeitsplätze“ (MA53 2015a/30: 1), „Wirtschaftsfaktor U-Bahn“ (MA53 2017a/39: 1), „Öffis sichern [...] Tausende Jobs“ (MA 53 2018a/44: 1), „Bim-Ausbau sorgt für Jobs“ (MA53 2020a/41: 2), „Neue Kampagne: Öffis-Ausbau bringt Jobs“ (MA53 2021a/8: 1) und „Öffis sind Wirtschaftsturbo“ (MA53 2021a/49: 1). Wirtschaftsstadträtin Renate Brauner sprach von einer Investitionssumme von rund einer Milliarde Euro für den U-Bahn-Bau, wodurch 16 000 Arbeitsplätze geschaffens beziehungsweise gesichert werden würden (vgl. MA53 2015a/30: 1). Viele davon bei Siemens in Wien, die einen Auftrag für neue U-Bahn-Züge im Wert von 550 Millionen Euro inklusive Instandhaltungsvertrag erhielten (MA53 2017a/39: 1).

Als ab 2019 wieder neue Straßenbahnstrecken errichtet wurden, war die Rede von Investitionen in Höhe von 860 Millionen Euro allein für den Straßenbahn-Ausbau bis 2029, von 5300 Jobs, die allein in Wien dadurch geschaffens beziehungsweise gesichert wurden und einem BIP-Zuwachs von einer Milliarde Euro, davon mehr als die Hälfte in Wien (vgl. MA53 2020a/41: 2). Öffi-Stadträtin Ulli Sima sprach von einem „wichtigen Hebel, um die Konjunktur anzukurbeln und Arbeitsplätze zu schaffen“ und Alexander Biach, Direktor-Stellvertreter der Wirtschaftskammer Wien wurde mit folgenden Worten zitiert:

„Es ist das Gebot der Stunde, in den Infrastruktur-Ausbau zu investieren. So sichern wir den Arbeitsmarkt, stützen die heimische Wirtschaft und machen den Standort international wettbewerbsfähiger. Gleichzeitig sind Investitionen in den Öffi-Ausbau auch ein starkes Signal an die ansässigen produzierenden und zuliefernden Betriebe aus der Schienenbranche. Wien hat die einmalige Chance, zur Welthauptstadt der Straßenbahn zu werden, wenn weiter klug investiert wird“ (MA53 2020a/41: 2)

Ein Jahr später kam Christian Helmenstein, Leiter von Economica, im Amtsblatt zu Wort. Der Öffi-Ausbau habe allein im Jahr 2020 einen Bruttowertschöpfungseffekt von 921 Millionen Euro gehabt, sei während Corona ein „großer konjunkturstabilisierender Faktor“ gewesen und habe 10 000 Jobs geschaffen oder gesichert. (MA53 2021a/49: 1)

Neben der Betonung der positiven Effekte auf die Erreichbarkeit der wachsenden Bevölkerung und auf das Klima, kann das Hervorheben der positiven Effekten auf die Wirtschaft als dritte Säule der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Wien zum Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel gesehen werden. Die Stadt verschafft sich damit die Möglichkeit, die großen Ausgaben als unverzichtbar darzustellen und gleichzeitig nie unter Umständen negativ konnotierte Wörter wie „Notwendigkeit“ aussprechen zu müssen.

7.2.6 Wiener:innen: FeliX, Debohra und türkis

Am positiven Image des Öffi-Ausbaus in Wien wurde aber nicht nur durch den Verweis auf Bevölkerungswachstum, Klimaeffekte und Wertschöpfung gearbeitet, sondern auch durch die aktive Einbeziehung der Bevölkerung in den Prozess. Das passierte unter anderen über online-Befragungen zu diversen Entscheidungen rund um das Linienkreuz U2/U5 und das neue U-Bahn-Modell, den X-Wagen.

So stimmten 2014 143 000 Menschen über die zukünftige Farbe der neuen Linie U5 ab und entschieden sich zu 65 Prozent für türkis und gegen rosa (vgl. MA53 2014a/37: 1). Es folgte eine Abstimmung über den Namen der Tunnelvortriebsmaschine, die die Röhren für das Linienkreuz U2/U5 graben sollte. „Ida“, „Grabara“ und „Debohra“ standen zu Auswahl (vgl. MA53 2024b/13: 8), mit 18 000 Stimmen setzte sich „Debohra“ durch (vgl. MA 53 2024b/19: 10). Ein Voting über die zukünftigen Sitze im X-Wagen, der vor allem auf der U5 eingesetzt werden sollte, entschied das Modell „Trigon“ mit 40 Prozent der 5 600 abgegebenen Stimmen für sich (vgl. MA53 2018a/28: 3, MA53 2018b/7: 8). Der Spitzname des X-Wagen wurde ebenfalls mittels online-Abstimmung vergeben: 44 000 WienerInnen hatten sich daran beteiligt und zu 40 Prozent für „FeliX“ entschieden (vgl. MA53 2021a/20: 2).

Zusätzlich setzten die Wiener Linien auf eine groß angelegte Informationskampagne und eröffneten ein Infocenter in der Station Volkstheater (vgl. MA53 2015a/14: 1). Wer sich abgesehen vom Linienkreuz U2/U5 über die Öffis in Wien informieren will, kann das seit 2014 im Verkehrsmuseum Remise tun (vgl. MA53 2014a/40: 1), die Europäische Mobilitätswoche besuchen (vgl. MA53 2018a/36: 1) oder selbst Teil des Fahrgastbeirates werden (vgl. MA53 2015a/49: 1).

Die Einbeziehung der Bevölkerung auf teils kreative Art und Weise durch die Stadt Wien oder die Wiener Linien fand über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg statt und kann als eine weitere Strategie – abseits der positiven Kommunikation – interpretiert werden, die Stimmung in der Bevölkerung gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln hochzuhalten. Wie in Kapitel 7.2.3 steht dabei die U-Bahn im Mittelpunkt. Das sollte sich ab 2017 mit der Ankündigung einer neuen Straßenbahngeneration ändern.

7.3 Phase II: O- und D-Verlängerung und die FLEXITY-Bim

Mit der Vorstellung des Modells FLEXITY gab es nach Jahren wieder große Straßenbahn-Neuigkeiten in Wien. Gemeinsam mit dem X-Wagen und der neusten Generation der Linienbusse steht sie auch stellvertretend für die zahlreichen neuen Anforderungen an Fuhrpark und Betrieb, die heute gestellt werden. Gemeinsam mit der Errichtung neuer Straßenbahnstrecken nach mehr als fünf Jahren Pause sorgte das für eine deutlich erhöhte Präsenz der Straßenbahn in den offiziellen Medien der Stadt Wien. Das folgende Kapitel setzt sich mit der Berichterstattung zu den genannten Themen auseinander.

7.3.1 Neue Fahrzeuge mit neuen Qualitäten

Das Titelblatt der Novemberausgabe des Infoblattes zierte 2016 das Bild einer neuen Straßenbahn, der FLEXITY, die die Hochflurmodelle E1 und E2 ersetzen sollte. Die Rede war von einer „Bim-Weltneuheit in Wien“ (MA53 2018a/39: 1). Erstmals wurde das neue Straßenbahnmodell Anfang 2015 erwähnt, als es als Sieger einer europaweiten Ausschreibung feststand. Je nach Bedarf sollten 119 bis 156 Wagen bei Bombardier, beziehungsweise nach einer Übernahme 2021 bei Alstom, in der Donaustadt gebaut werden. (vgl. MA53 2015a/8: 1)

Bis Anfang Dezember 2018 die erste FLEXITY-Straßenbahngarnitur auf der Linie 67 unterwegs war (vgl. MA53 2018a/51: 3), wurden die Verantwortlichen nicht müde, die zahlreichen Qualitäten der neuen Züge hervorzugehen. Wiener Linien-Geschäftsführer Günter Steinbauer äußerte sich zum Beispiel mit den Worten: „Ich bin davon überzeugt, dass unsere Fahrgäste ihre Freude daran haben werden. Neuartige Eltern-Kind-Sitze, zusätzliche Rollstuhl- und Kinderwagenplätze sowie serienmäßige Klimaanlage werden für noch mehr Komfort sorgen“ (MA53 2018b/12: 10).

Umweltstadträtin Ulli Sima freute sich unter anderem über die Umweltfreundlichkeit der FLEXITY-Bim: „Die Flexity bietet mehr Komfort und schont die Umwelt durch niedrigen Energieverbrauch“. Der Innenraum sei offen und hell, ein großzügiger Mehrzweckbereich biete viel Platz für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer:innen, durch die niedrige Einstiegshöhe sei ein schnelleres Ein- und Aussteigen und kürzere Aufenthalte in den Stationen möglich und Videokameras würden für mehr Sicherheit sorgen. (MA53 2017b/11: 13)

Folgende Eigenschaften des neuen Straßenbahnmodells wurden am häufigsten genannt:

- großzügige Platzverhältnisse im Innenraum, insbesondere für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer:innen (vgl. MA53 2015b/3: 6, MA53 2016a/43: 1, MA53 2016b/11: 13, MA53 2017b/11: 13, MA53 2018b/10: 15, MA53 2018b/10: 16, MA53 2020b/7: 13)
- geringe Einstiegshöhe (vgl. MA53 2015b/3: 6, MA53 2016b/11: 13, MA53 2018a/39: 1, MA53 2018a/51: 3, MA53 2018b/2: 13, MA53 2018b/12: 10, MA53 2020b/7: 13).
- Modernität (vgl. MA53 2015b/3: 6, MA53 2016b/11: 13, MA53 2017b/11: 13, MA53 2018a/5: 3, MA53 2018b/12: 10)

- Komfort (vgl. MA53 2017a/43: 1, MA53 2016b/11: 1, MA53 2017b/11: 13, MA53 2018b/10: 15, MA53 2018b/10: 16)
- Umweltfreundlichkeit (vgl. MA53 2015b/3: 6, MA53 2016b/11: 13, MA53 2018b/10: 15, MA53 2018b/12: 10)
- Barrierefreiheit (vgl. MA53 2015a/8: 1, MA53 2015b/3: 6, MA53 2018a/39: 1, MA53 2018b/12: 10)
- Energieeffizienz (vgl. MA53 2016a/43: 1, MA53 2017a/43: 1, MA53 2016b/11: 13, MA53 2018b/12: 10)
- Ausstattung mit Klimaanlage (vgl. MA53 2016b/11: 13, MA53 2018b/2: 13, MA53 2020b/7: 13)
- Videoüberwachung (vgl. MA53 2016b/11: 13, MA53 2017b/11: 13, MA53 2018b/2: 13)

Etwas später führten auch die Wiener Lokalbahnen neue Züge ein, ebenfalls von Alstom und auch hier waren ähnliche Qualitäten wichtig. Die Rede war von umweltfreundlichen Zügen mit mehr Komfort und viel Platz für Kinderwägen und Rollstuhlfahrer:innen, Barrierefreiheit, Klimaanlage, WLAN und USB-Steckdosen, energiesparender LED-Beleuchtung sowie einem modernen Fahrgastinformationssystem. Wirtschafts-Stadtrat Peter Hanke freute sich außerdem über die Produktion in Wien, die viele Arbeitsplätze sichern würde. (vgl. MA53 2021a/16: 2)

Der bereits zuvor vorgestellte neue X-Wagen der Wiener U-Bahn unterscheidet sich von seinen Vorgängern vor allem durch die Möglichkeit eines vollautomatisierten Betriebs. Er würde fast zur Gänze aus recyclebaren Materialien bestehen und damit einen „wesentlichen Beitrag zur Klimamusterstadt Wien“ leisten ist im Infoblatt zu lesen (MA53 2020b/7: 13), zusätzlich biete er die „höchstmögliche Barrierefreiheit“, mehr Platz für Kinderwägen und Rollstuhlfahrer:innen und eine „topmoderne“ Fahrgastinformation (MA53 2018b/10: 16-17). Öffi-Stadträtin Ulli Sima sprach von „neuen Standards [...] sowohl im Komfort als auch in der Energieeffizienz und Nachhaltigkeit“, die der X-Wagen setzen würde (MA53 2019b/12: 8). Wirtschaftsstadtrat Hanke freute sich erneut über die Arbeitsplätze, die gesichert seien: „Der X-Wagen ist nicht nur komfortabel, sicher und barrierefrei, sondern sichert als ‚echter Wiener‘ – produziert im Siemens-Werk in Simmering – auch mehr als 100 Arbeitsplätze in Wien“ (MA53 2021b/5: 6).

Neben den schienengebundenen Fahrzeugen verjüngten die Wiener Linien auch ihre Busflotte. „Ab 2017 ersetzen rund 200 umweltfreundliche Busse von Mercedes sukzessive die älteren Busmodelle.“ Davon 62 XL-Gelenkbusse (MA53 2016a/48: 3), die zunächst auf den Linien 11A und 11B eingesetzt werden sollten. Sie würden mehr Platz und Barrierefreiheit sowie größere Ein- und Ausstiegsbereich durch nach außen öffnende Schiebetüren bieten und klimatisiert und umweltfreundlich sein (vgl. MA53 2017b/9: 8). Außerdem sollen sie über eine Videoüberwachung und Fahrgastinformationssysteme verfügen (vgl. MA53 2018b/10: 16-17).

Ziele der Anschaffungen seien immer „mehr Verbindungen, mehr Komfort, mehr Umweltfreundlichkeit“ (MA53 2018b/10: 15), es solle der größtmögliche Komfort bei größtmöglicher Umweltschonung geboten werden (vgl. MA53 2018b/10: 16-17). Gemeinsam mit den mehrfachen Verweisen auf die Schaffung und Sicherung zahlreicher Arbeitsplätze wird deutlich, dass für die neuen Fahrzeuge die gleiche Argumentation genutzt wurde, wie für den generellen Öffi-Ausbau: Wien will mit Hilfe der Investitionen in den öffentlichen Verkehr besser erschlossen und umweltfreundlicher werden sowie den Wirtschaftsstandort stärken.

7.3.2 Stadträtin Vassilakou: Straßenbahn-Offensive

Damit die neuen Fahrzeuge auch tatsächlich zu einer Verbesserung der Erschließung beitragen konnten, wurden erstmals seit 2013 wieder neue Straßenbahnstrecken errichtet. Anfang 2017 kündigte Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou an, dass nachdem das Liniennetz U2/U5 auf den Weg gebracht werden konnte, der Schwerpunkt nun auf der Bim liegen würde. Geplant seien eine Verlängerung der Linie O um 1,4 Kilometer und vier Haltestellen vom Praterstern in das Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof, eine Verlängerung der Linie D um 1,1 Kilometer in das Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel beim Hauptbahnhof sowie eine 1,4 Kilometer lange neue Strecke für die Linie 67 durch die Neilreichgasse bis zu den ehemaligen Siemensgründen. Damit sollten „stark frequentierte Linien [entlastet] und neue Verbindungen [geschaffen]“ werden, so Vassilakou. (MA53 2017b/7: 10)

Tatsächlich auf den Weg gebracht wurden die Verlängerungen der Linie D in die Absberggasse und der Linien O in die Bruno-Marek-Allee. Die Bauarbeiten zu Ersterer starteten 2018, die Inbetriebnahme folgte im Dezember 2019 (vgl. MA53 2018a/32: 1, MA53 2020b/1: 3). Etwa ein Jahr zeitversetzt folgten Baustart und Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie O (vgl. MA53 2020b/6 (2): 17). Kombiniert wurden die Bauarbeiten für Gleise mit der Anlage neuer Radwege, einer Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur und Baumplantagen (vgl. MA53 2020b/3: 5) beziehungsweise Car- und Bike-Sharing-Angeboten (vgl. MA53 2020b/11: 3). Beide Neubaustrecken erhielten abschnittsweise Grünzüge, die auf die Umgebung kühlend wirken, die Staubbelastung senken und als Wasserspeicher dienen sollten (vgl. MA53 2017a/49: 1, MA53 2019b/12: 5).

Die angekündigte neue Strecke für die Linie 67 kam nicht, stattdessen wurde diese Linie zur bis dato letzten Wiener Straßenbahn, deren Liniensignal aufgelassen wurde. Die Verlängerung der U1 ersetzte ein Teilstück (vgl. MA53 2018a/11: 3), ein weiteres eine neu geschaffene Linie 11, die ab 2019 zwischen dem Otto-Probst-Platz in Favoriten und Kaiserebersdorf verkehrt (vgl. MA53 2019a/36: 3).

Der Bau der beiden Bim-Verlängerungen in Nordbahn- und Sonnwendviertel, läutete einen neuen Straßenbahnbau-Boom in Wien ein, der über die Projekte der Phase III bis heute anhält. Die Argumentationslinien bleiben immer die gleichen: Erschließung der Gebiete mit dem stärksten Bevölkerungswachstum und positive Effekte für das Klima durch umweltfreundliche Antriebstechnologien und Umgestaltungen des Straßenraums.

7.3.3 U2xU5-Baustart und Sanierungen

Die Berichterstattung über die U-Bahn geriet zwischen 2017 und 2020 im Verhältnis zu den Jahren davor etwas in den Hintergrund. Berichtet wurden neben Bauarbeiten für das Linienkreuz U2xU5 auch über die Ankündigung der Wiener Linien Anfang 2016, 355 Millionen Euro in die Sanierung der Linien U4 und U6 zu investieren. Die Bauarbeiten im U4-Abschnitt zwischen Hütteldorf und Hietzing starteten im Sommer desselben Jahres (vgl. MA53 2016a/5: 1). Im Zuge dieser Modernisierung wurden Gleise und Untergrund sowie Bahnsteige und Stiegen erneuert und zusätzliche Weichen eingebaut (vgl. MA53 2016a/36: 1). Im Oktober 2018 erfolgte der Baustart für den U2-Abschnitt Matzleinsdorfer Platz bis Pilgramgasse (vgl. MA53 2018a/43: 1), ein Jahr später wurden Probebohrungen entlang der zukünftigen U5-Trasse zum Elterleinplatz durchgeführt (vgl. MA53 2019a/35: 1). Damit ging auch eine einjährige Sperre der U4-Station Pilgramgasse einher (vgl. MA53 2019a/6: 1). Im Sommer 2019 wurde die U4 zwischen Karlsplatz und Längenfeldgasse auf den neuesten Stand der Technik gebracht (vgl. MA53 2019a/35: 3). In U6-Stationen wurden blau-gelbe Bodenmarkierung angebracht, die schnelleres Ein- und Aussteigen ermöglichen sollten, um die Intervalle besser einhalten zu können (vgl. MA53 2018a/35: 1). Weiters tauschten die Wiener Linien Stellwerkseinrichtungen, erneuerten Gleise und Gleisuntergrund und bauten zusätzliche Gleisverbindungen ein. Die U6 sei so nach 40 Jahren von der historischen Stadtbahn zur modernen U-Bahn geworden, berichtete das Amtsblatt (vgl. MA53 2018a/35: 3).

7.3.4 Öffi-Stadträtin Ulli Sima: Sicherheit und Inklusion

Bei der Berichterstattung zu den neuen Fahrzeugen wird neben den aus Phase I bekannten Schwerpunkten, Bevölkerungswachstum, das mehr Verbindungen notwendig macht, Klimaschutz, der umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge erfordert und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes durch eine Produktion in Wien, insbesondere auf die Themen Sicherheit und Inklusion gesetzt. Qualitäten wie Videoüberwachung in den Zügen, Barrierefreiheit, die niedrige Einstiegshöhe und die Hervorhebung des großen Platzangebotes für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer:innen zeugen davon.

Aber auch abseits der Fahrzeuge wurde verstärkt darauf gesetzt, den Komfort für so viele Menschen wie möglich zu erhöhen. Öffi-Stadträtin Ulli Sima kündigte im Frühjahr 2017 Sicherheits- und Servicemaßnahmen für die Wiener Öffi-Stationen an: „Mit diesem Sicherheits- und Servicepaket sorgen wir dafür, dass Wienerinnen und Wiener weiterhin sicher und schnell an ihr Ziel kommen“. Es umfasste eine Belebung der Stationen durch Livemusik, mehr Licht durch helle LED-Beleuchtung und einen Ausbau der Videoüberwachung (vgl. MA53 2017b/4: 7). Ziel sei, laut Sima, „dass sich die Fahrgäste in den Öffis gut betreut und sicher fühlen“ (MA53 2017a/34: 1). Seit September 2017 sind zu diesem Zweck auch Sicherheitsmitarbeiter:innen der Wiener Linien im Einsatz. Diese seien „jederzeit ansprechbar, freundlich“, hätten „die Hausordnung im Blick“ und „erhöhen das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste“. Ab 2019 sollte ihre Anzahl von 60 auf 120 verdoppelt und mit Bodycams ausgestattet werden. So würde laut Stadträtin Sima darauf geachtet, dass die Öffis, die zu den sichersten Orten Wiens zählen, dies auch künftig tun werden (MA53 2018b/9: 11). Dadurch sollte sich der „Wohlfühlfaktor in den Öffis“ erhöhen (MA53 2017b/9: 8).

Mehrfach angesprochen wurde auch eine engere Zusammenarbeit mit der Polizei, beispielsweise am Praterstern, wodurch dieser, begleitet von weiteren Maßnahmen, „jetzt wieder attraktiver und sicherer werden“ würde (MA53 2018b/5: 13). Am Bahnhof Floridsdorf seien außerdem „help U-Teams“, ein gemeinsames Projekt der Wiener Linien und der Suchthilfe Wien, unterwegs, um „für ein sozial verträgliches Nebeneinander im öffentlichen Raum“ zu sorgen (MA53 2018a/9: 3).

All das seien Investitionen „in die Sicherheit [der] Fahrgäste“ (MA53 2018b/5: 12). Zusätzlich setzten die Wiener Linien mit Aktionen wie der Life-Ball-Bim explizit Zeichen gegen Diskriminierung (vgl. MA53 2017a/23: 3).

7.3.5 Digitale Services und Apps

Zur Steigerung des Fahrgastkomforts sollte auch eine zunehmende Digitalisierung verschiedener Serviceleistungen der Wiener Linien beitragen. Allen voran passierte dies mit der WienMobil-App, die 2017 ihre Vorgängerin quando ablöste (vgl. MA53 2017a/25: 1). Mit ihr lassen sich Routen planen, Fahrkarten erwerben und Dauerkarten am Smartphone speichern (vgl. MA53 2018a/24: 3). Im Sommer 2019 meldeten die Wiener Linien, dass 375 000 Wiener:innen mittlerweile ihre Jahreskarte per WienMobil-App immer mit dabei haben (vgl. MA53 2019a/33: 3). Zwei Jahre später wurde die App bereits über zwei Millionen Mal heruntergeladen (vgl. MA53 2021a/24: 2). Auch die Fahrplaninformationen wurden zunehmend digitaler, sowohl in den Fahrzeugen, als auch in den Stationen und Haltestellen. In Stationen mit hoher Fahrgastfrequenz wurden Service-Points mit Infosäulen aufgestellt (vgl. MA53 2018a/15: 1), elektronische Fahrplananzeigen an Haltestellen wurden angebracht (vgl. MA53 2018a/29: 3) und die Infoscreens in den Fahrzeugen können die Verfügbarkeit von CityBikes an den Sharing-Stationen anzeigen (vgl. MA53 2016a/38: 1).

7.4 Phase III: Weitere Straßenbahnprojekte im Schatten der U5

Nach den Gemeinderats- und Landtagswahlen in Wien 2020 veränderte sich die politische Machtkonstellation. Anstatt der Grünen regieren nun die NEOS mit der SPÖ. Die Mobilitätsagenden wanderten von Birgitt Hebein, die diese ein Jahr zuvor von Maria Vassilakou übernommen hatte, zur bisherigen Öffi- und Umweltstadträtin Ulli Sima. An der grundsätzlichen Ausrichtung der Planungsvorhaben beziehungsweise der Kommunikation der Planungsvorhaben änderte das wenig: Der Öffi-Ausbau wurde weitergeführt, alte Fahrzeuge durch größere, klimafreundlichere und komfortablere ersetzt. Weitere Trends, die sich fortsetzen sind das immer größere werdende Aufgabenspektrum und der immer akuter werdende Personalmangel der Wiener Linien.

7.4.1 Mobilitäts-Stadträtin Sima: Bim-Offensive geht weiter

Ulli Sima setzte die mit den Straßenbahnlinien 26 (2013), D (2019) und O (2020) begonnene Ausbauoffensive mit der Ankündigung weiterer neuer Linien fort. Den Anfang macht 2021 die Linie 27, die ab September 2025 für eine „Top-Verbindung“ zwischen Strebersdorf und Aspern Nord sorgen soll (MA53 2021a/40: 1) und dabei das Stadtentwicklungsgebiet Berresgasse erschließt. Zum Teil finanziert wird das Projekt durch die Einnahmen aus dem Verkauf des Parkpickerls. Durch dessen flächendeckende Einführung 2022 „gehen wir den Wiener Weg in Sachen Klimaschutz konsequent weiter“, so Sima (MA53 2021a/26: 2).

Die Rathauskorrespondenz veröffentlichte Anfang 2024 zum Spatenstich eine ausführliche Pressemitteilung in der ebenfalls die wachsende Stadt und der Klimaschutz als treibende Kräfte des Straßenbahnausbaus hervorgehoben werden. „Die Donaustadt und Floridsdorf wachsen und mit ihnen auch das Verkehrsnetz“ ist dort zu lesen und „Insgesamt werden bis zu 34.000 Anrainer*innen in Gehdistanz von der neuen Linie 27 profitieren“. Das CO₂-Einsparungspotenzial durch die neue Straßenbahn wird mit bis zu 1600 Tonnen pro Jahr angegeben und auch der Straßenraum entlang der Neubautrasse soll „klimafit“ gestaltet werden, mit 800 Metern Grüngleis, 300 Baumpflanzungen und der Hirschstettner Hauptallee als dreispurigem Grün-Boulevard ausschließlich für umweltfreundliche Mobilität. (MA53 2024c/02/14)

Öffi-Stadtrat Peter Hanke fasste zusammen:

„Der Öffi-Ausbau ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft und ein Meilenstein für den Klimaschutz. Wir schaffen mit der Linie 27 eine wichtige Querverbindung zwischen Floridsdorf und Donaustadt und sorgen dafür, dass die Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse und Heidjöchl von Anfang an bestens angebunden sind. Zehntausende Wienerinnen und Wiener und Pendlerinnen und Pendler kommen so umweltfreundlich in die Arbeit, zur Schule oder auf die Uni.“ (MA53 2024c/02/14)

Auch Wiener Linien-CEO Alexandra Reinagl zeigte sich begeistert:

„Die Straßenbahn erlebt gerade eine Renaissance, es freut und bestärkt uns, dass wir die Schienen und Weichen strategisch richtig legen. Wien hat bereits das sechstgrößte Straßenbahnnetz der Welt. Neben dem Bau von neuen Linien investieren wir auch massiv in die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur. Wir haben in den nächsten Jahren einiges vor, damit Wien auch weiterhin eine internationale Vorreiterrolle als Öffi-Musterstadt einnimmt.“ (MA53 2024c/02/14)

Ebenfalls Thema war die Ankündigung einer Straßenbahnlinie, die Simmering über Kaiserebersdorf umweltfreundlich mit Schwechat verbinden sollte (vgl. MA53 2022b/6: 4). Bürgermeister Michael Ludwig betonte in einer Pressemitteilung:

„Mit diesem neuen Infrastrukturpaket investieren wir in die Zukunft und schaffen so auf mehreren Ebenen auch mehr umweltfreundliche Optionen für Pendlerinnen und Pendler in der Ostregion. [...] Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein wesentliches und wichtiges Element unseres Klimaschutzprogramms, das wir in Wien seit mehr als 20 Jahren erfolgreich verfolgen. Mit den 500 Straßenbahnzügen, den 400 Bussen und den 150 U-Bahn-Zügen, die in Wien in Betrieb sind, können wir gleichzeitig so viele

Menschen umweltfreundlich transportieren, wie zum Beispiel Graz Einwohnerinnen und Einwohner hat. Dank dieser Leistung steht unsere Stadt im Vergleich der Städte Europas international ganz an der Spitze“ (MA53 2022c/03/18)

Eine weitere Straßenbahn erhalten soll das Nordbahnviertel mit der Linie 12, die ab Herbst 2025 durch die Tabor- und Vorgartenstraße zur Hillerstraße fahren wird (vgl. MA53 2023a/19: 1). Es folgten die bekannten Argumente: 200 000 Bewohner:innen werden davon profitieren, abschnittsweise werden Grüngleise verlegt und der Straßenraum umgestaltet (vgl. MA53 2023b/9: 7). In Pressaussendungen werden offizielle Statements dazu abgegeben: Ulli Sima sprach von der wachsenden Stadt, Peter Hanke von der Klimamusterstadt, Alexandra Reinagl von einem Meilenstein und Monika Unterholzner (stellvertretende Generaldirektorin der Wiener Stadtwerke) vom weltbesten Öffi-Netz (von oben nach unten):

„Mit neuen Stadterweiterungsgebieten wie dem Nordbahnviertel sorgen wir in unserer wachsenden Stadt für mehr leistbaren Wohnraum. Wichtig ist uns dabei von Anfang an, dass neue Stadtgebiete gut an bestehende Verkehrsnetze angebunden sind. Öffis haben dabei in Wien immer Vorrang und mit der Linie 12 haben wir daher in der Planung für eine optimale Öffi-Anbindung des Nordbahnviertels gesorgt. Besonders freut mich auch, dass wir im Zuge des Straßenbahnbaus auch das Radwegenetz im Viertel deutlich ausbauen und entlang der neuen Strecke für viel Begrünung sorgen!“ (MA53 2024c/07/04)

„Ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz mit kurzen Wegen steht für die hohe Lebensqualität in unserer Klimamusterstadt Wien“ (MA53 2024c/07/04) und „Die Linie 12 bringt den rund 200.000 Bewohnerinnen und Bewohnern der Leopoldstadt und der Brigittenau noch mehr attraktive Mobilität vor die Haustüre. Die neue Straßenbahnlinie ist nicht nur ein wichtiges Öffi-Ausbau-Projekt für unsere wachsende Metropole, sondern auch eine bedeutende Investition in die Klimamusterstadt Wien. Denn vom Ausbau nachhaltiger Mobilität profitieren wir alle“ (MA53 2023c/04/20)

„Die 2,2 Kilometer lange Neubaustrecke mit 230 Meter Grüngleis und fünf neuen Haltestellen verbindet neue und alte Stadtteile direkt mit der U-Bahn. Die Linie 12 ist ein weiterer Meilenstein in Richtung klimafreundlicher Mobilität in Wien“ (MA53 2023c/04/20)

„Wir wollen und werden Wien bis 2040 klimafit machen und die hohe Lebensqualität erhalten. Mit dem 12er machen wir das weltbeste Öffi-Netz noch besser und arbeiten weiter an Mobilitätslösungen vor der Haustüre für jede Wienerin, jeden Wiener.“ (MA53 2024c/07/04)

Fast zeitgleich erfolgte die Ankündigung der Linie 18. Sie soll ab Herbst 2026 von der Schlachthausgasse durch den Prater zum Stadion fahren. Geworben wurde erneut mit CO₂-Einsparungen und Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum (vgl. MA53 2023b/13: 7). Im Zuge dessen veröffentlichte die Rathauskorrespondenz auch eine über 1600 Wörter umfassende Pressemitteilung. Darin kommt unter anderem Planungsstadträtin Ulli Sima zu Wort:

*„Mit der Verlängerung der Linie 18 verbessern wir das Öffi-Angebot in Wien entscheidend, tausende Wiener*innen werden davon profitieren! Wir sorgen für eine optimale Verbindung von 2. und 3. Bezirk, wir verbessern die Anbindung an neue*

*Stadtentwicklungsgebiete, an den Naherholungsraum Prater sowie zahlreiche andere wichtige Knotenpunkte wie Stadion, Stadionbad, S-Bahn und U-Bahn. Wir sorgen mit mehr als 200 neuen Bäume für zusätzliche Begrünungen im und außerhalb des Praters und verbessern außerdem die Radinfrastruktur! Dieses Projekt ist wirklich eine Win-Win Situation fürs Klima, für Öffi-Nutzer*innen und für Radler*innen!“ (MA53 2023c/06/22)*

Stadtrat Hanke sprach von 87 Millionen Euro, die die Stadt und die Wiener Linien in das „Klimaschutzprojekt“ investieren würden. Mehrfach erwähnt wurde die direkte Verbindung zwischen 2. und 3. Bezirk, die Verknüpfung mit mehreren Stadtentwicklungsgebieten und die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die mit dem Bau einhergehen werden. Wiener Linien-CTO Gudrun Senk wird mit den Worten *„Die Erweiterung der Linie 18 bietet enorme Vorteile für unsere Fahrgäste und zeigt, welche wichtige Rolle der öffentliche Verkehr in Wien für eine klimafitte, lebenswerte Zukunft einnimmt“* zitiert. (MA53 2023c/06/22)

Die Argumentation aller vier Projekte sieht immer ähnlich aus: Der Bevölkerungsanstieg erfordert einen Öffi-Ausbau und die Straßenbahn ist dafür optimal, weil sie umweltfreundlich ist und sich Umgestaltungen im Straßenraum und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen damit gut verbinden lassen.

7.4.2 Öffi-Stadtrat Hanke: U2xU5 läuft voll an

Im Mittelpunkt der Berichterstattung zum Ausbau des Öffi-Netzes stand in den offiziellen Medien der Stadt Wien trotz der dynamischen Entwicklung des Straßenbahnnetzes die U-Bahn. Der Fokus lag dabei auf dem Linienkreuz U2xU5, wie dieses zu kürzeren Reisezeiten und dem Klimaschutz betragen würde und wie viele Menschen davon profitieren sollen. (vgl. MA53 2023a/36: 1, MA53 2023a/5: 1)

Anlässlich des Baustarts Anfang 2021 berichtete das Amtsblatt von der Stärkung des Wirtschaftsstandortes, der Sicherung von Arbeitsplätzen und der Aufwertung von Geschäftsstraßen durch den U-Bahn-Ausbau. Öffi-Stadtrat Peter Hanke betonte: *„Die U2xU5-Investitionen sichern in Summe 30.000 Arbeitsplätze und stärken direkt die Kaufkraft der Wienerinnen und Wiener und den Wirtschaftsstandort Wien“*. (MA53 2021a/3: 1)

In seiner Rolle als Wirtschaftsstadtrat schien es Hanke ein besonderes Anliegen gewesen zu sein, die Vorteile für den Wirtschaftsstandort Wien hervorzuheben:

„Es freut mich sehr, dass wir zu einer fairen Einigung zwischen Stadt Wien und dem Bund gekommen sind, die den U2xU5-Ausbau bis nach Hernals und bis zum Wienerberg im Süden Wiens sichern“, „Alle Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel sind eine kraftvolle Klimaschutzvorsorge mit direktem Mehrwert für die Wirtschaft. Bereits beim Ausbau der ersten Baustufe sind viele österreichische Unternehmen für das Projekt tätig, das bringt eine hohe regionale Wertschöpfung. Zusätzlich sichern die erste und zweite Baustufe von U2xU5 insgesamt rund 30.000 Arbeitsplätze.“ (MA53 2021a/40: 1)

Ein großes Thema waren auch die „modernen“ Bahnsteigtüren, die zwischen Karlsplatz und Schottentor eingebaut wurden. Die Rede ist von einem „neuen Öffi-Zeitalter“ (MA53 2022a/34: 2).

Als Zeitenwende beziehungsweise Paradigmenwechsel bezeichnet werden kann auch die Tatsache, dass im Gegensatz zur Inbetriebnahme der Verlängerungen anderer U-Bahnlinien der letzten 20 Jahre, beim Start der U5 die zum Teil parallel verkehrende Straßenbahnlinie 43 nicht aufgelassen werden soll: *„Die Straßenbahnlinie 43 – eine der am meisten frequentierten Linien in Wien – wird deutlich entlastet. Die Linie 43 bleibt während der Bauzeit und auch nach Fertigstellung der U5 zur lokalen Erschließung der Grätzl weiterhin in Betrieb“* schrieb die Stadt Wien stattdessen. (Stadt Wien 2025d)

7.4.3 Wiener Stadtwerke: Neue Technologien und Antriebe

Bei den Bussen tat sich ebenfalls einiges, vor allem betreffend neuer Fahrzeuge, denn die Wiener Linien führten E-Busse im regulären Betrieb außerhalb des ersten Bezirks ein und testeten verschieden Wasserstoffbusse für die Zukunft.

2020 verkündeten die Wiener Stadtwerke, der europäischen Allianz für sauberen Wasserstoff beizutreten und eine Wasserstoffstrategie zu erarbeiten (vgl. MA53 2020a/45: 3). Im Jahr darauf erhielten die Wiener Linien in Floridsdorf die erste Wasserstofftankstelle und ab Jänner 2022 testeten sie H₂-Busse im Fahrgastbetrieb (vgl. MA53 2021a/51: 2). Stadtwerke-Stadtrat Peter Hanke berichtete Mitte 2022 von der geplanten Anschaffung zehn weiterer Wasserstoffbusse für die Linie 39A, die ab 2025 regulär verkehren sollten (vgl. MA53 2022a/28: 1).

2022 war auch das Jahr in dem Hanke den Spatenstich eines E-Kompetenzzentrums der Wiener Linien in Siebenhirten mit einer Garage für 52 E-Busse feierte. Dabei strich er vor allem die Vorteile für das Klima heraus:

„Die Wiener Linien tragen maßgeblich zum Klimaschutz bei und zählen auch in Sachen E-Mobilität europaweit zu den Vorreitern. Mit dem E-Kompetenzzentrum Siebenhirten bauen die Wiener Linien diese Rolle im Bereich der emissionsfreien Mobilität noch weiter aus und setzen beim Bau auf modernste ökologische Technik. Das ist ein rundherum nachhaltiges Projekt, das neue Standards beim Klimaschutz setzt.“ (MA53 2022a/13: 2)

Im Infoblatt wurde einige Monate später über den Betrieb von 12-Meter-E-Bussen auf den Linien 71A und 71B berichtet. 60 dieser großen E-Busse seien angekauft worden, um für weniger Schadstoffe und höhere Lebensqualität zu sorgen. Damit planten die Wiener Linien bis 2025 die Umstellung von neun Buslinien auf Batteriebetrieb. Stadtrat Hanke nannte diesen Vorgang einen *„Meilenstein auf dem Weg zu Klimaneutralität“*. (MA53 2023b/24: 9)

7.4.4 Wiener Linien-Geschäftsführerin Reinagl: Neue Aufgaben und neue Karrierechancen bei den Wiener Linien

Neben den Veränderungen im klassischen ÖV-Betrieb bedingen die neuen Herausforderungen auch die Implementierung neuer Angebote der Wiener Linien, wie Mikro-ÖV, Car- und Bike-Sharing. Im Amtsblatt erschienen 2020 Artikel, die von 28 E-Autos (vgl. MA53 2020a/48: 1) und 121 Citybike-Stationen der Wiener Linien berichteten. Für Bürgermeister Michael Ludwig sind diese „ein wichtiger Baustein, um unsere ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen“. (MA53 2020a/36: 1).

Der WienMobil-Hüpfer, das Mikro-ÖV-System der Wiener Linien, startete 2023 mit dem Betrieb eines rollstuhlgerechten E-Kleinbusses rund um die U-Bahnstationen Aspern Nord und Kagraner Platz (vgl. MA53 2023b/17: 2). Zuvor hatte sein Bediengebiet bereits Teile Liesings umfasst. Einige Monate später wurde der WienMobil-Hüpfer in das Tarifmodell der Wiener Linien integriert (vgl. MA53 2024b/18: 3). Das führt mittelfristig zu einem Wandel der Wiener Linien von einem ÖV-Betreiber zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister.

Bedingt durch den Ausbau des Angebots in den letzten Jahren, aber auch durch Pensionierungswellen und viele Krankenstände, mussten die Wiener Linien zwischenzeitlich ihr Angebot zurückschrauben und Takte verlängern. Als Konsequenz setzten sie auf eine große kreative Marketing- und Anwerbeoffensive. Zu diesem Zweck bezeichneten sich die Wiener Linien als „größte[s] Klimaschutzunternehmen“ der Stadt (MA53 2021a/9: 1). Die Rede ist von „Green Jobs mit Sinn für eine lebenswerte Stadt der Zukunft“, denn nur mit den „beste[n] Köpfe[n] und Hände[n]“ sei die „Klimawende“ möglich (MA53 2021a/48: 1). Es wurden Studierende als Teilzeit-U-Bahn-Kräfte gesucht (vgl. MA53 2021a/24: 2) und spezielle Angebote, um Frauen in die Werkstätten zu holen, ins Leben gerufen (vgl. MA53 2022a/4: 1).

Im Jänner 2023 erreichte der „größte Generationenwechsel [in der] Geschichte“ der Wiener Linien seinen Höhepunkt. Es fehlten 100 Straßenbahnfahrer:innen und ebenso viele Buslenker:innen (MA53 2023a/3: 2). Das hatte eine Ausdünnung der Takte zur Folge und so verkündete Wiener Linien-CEO Alexandra Reinagl ein Fünf-Punkte-Programm zur „Stabilisierung der Intervalle sowie zu mehr Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit“ (MA53 2023a/23: 3). Es umfasste eine deutliche Aufstockung der Ausbildungsstellen, eine Recruiting-Kampagne und bessere Arbeitsbedingungen inklusive höhere Gehälter und führte zu einer Rückkehr zum regulären Betrieb ab September 2023 (vgl. MA53 2023b/16: 10).

7.4.5 ÖBB-Vorstandsvorsitzender Matthä: Investitionen in S-Bahn und Fernverkehr

Neben den Wiener Linien investieren auch die ÖBB sehr viel Geld in den ÖV-Ausbau. Die geplanten Investitionen in die Schnellbahn umfassen innerhalb Wiens einen Ausbau der Verbindungsbahn (vgl. MA53 2016a/26: 1), einen dichteren Takt auf der Stammstrecke und einen Nachtverkehr (vgl. MA53 2019a/48: 1, MA53 2020a/1: 2) sowie eine Verlängerung der S45 zu einem gemeinsamen Schnellbahnring mit der S80 (vgl. MA53 2023a/52: 1) und einen zweigleisigen Ausbau der S45 bis Hütteldorf inklusive einer Modernisierung der Bahnhof Hütteldorf (vgl. MA53 2022a/17: 1).

Den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr mit Niederösterreich betreffend, wurde ein Schnellbahn- und Regionalbuspaket angekündigt, dass zusätzliche Züge für die S7, mehr Regionalbusverbindungen nach Oberlaa und zusätzliche Park & Ride-Stellplätze enthält (vgl. MA53 2017a/36: 3). Außerdem soll ein viergleisiger Ausbau der Südstrecke bis nach Mödling mit neuen Haltstellen, neuer Zugsteuerung und verlängerten Bahnsteigen kommen (vgl. MA53 2019a/50: 1).

Durch diese Investitionen, die je nach Artikel zum Teil über zwei Milliarden Euro betragen, soll die Schnellbahn als das „*langjährige Erfolgsprojekt und das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs*“, auch in Zukunft die „*Grundlage der hohen Wiener Lebensqualität*“ sein (MA53 2016a/26: 1). Die Strecken sollen für „*die Anforderungen der Zukunft fit gemacht werden*“ (MA53 2020a/44: 3) und positiv Auswirkungen auf Umwelt und Wirtschaftsstandort haben (MA53 2019a/52: 1).

Dazu wurde Bürgermeister Michael Ludwig zitiert, der die Herausforderungen einer wachsenden Stadt in der Klimakrise hervorhob:

„Wien als wachsende Bundeshauptstadt ist auch verkehrstechnisch in eine sich weiterentwickelnde Metropolregion eingebettet. Die Erfolge der letzten Jahre, gerade im Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt, sprechen für sich. [...] Dennoch darf keiner die Augen vor den Herausforderungen der Klimakrise verschließen. Daher muss es weiterhin Schlag auf Schlag gehen – und zwar was den Ausbau sowohl der Infrastruktur als auch des klimafreundlichen Bahnangebotes betrifft.“ (MA53 2019a/52: 1)

Öffi-Stadtrat Peter Hanke erklärte die 2020er Jahre gar zur „Öffi-Dekade“:

„Mit diesem Schritt treiben wir die Mobilitätswende massiv voran und investiert gleichzeitig in den Klimaschutz. Zusammen mit diesem erweiterten Angebot und dem konsequenten Ausbau des Wiener U-Bahn- und Straßenbahn-Netzes kann man zu Recht sagen: Wir machen die 20er-Jahre zum Öffi-Jahrzehnt.“ (MA53 2023a/49: 2)

Auch bei der Öffentlichkeitsarbeit zur Schnellbahn wird somit deutlich, dass die Themen Bevölkerungswachstum, Klimaschutz und Wirtschaftsstandort ganz oben auf der Agenda stehen. Sie können über alle drei Phasen als maßgebliche Treiber der Entwicklung betrachtet werden.

7.5 Reaktionen in den Tageszeitungen

Im folgenden Kapitel wird die Berichterstattung in den Tageszeitungen zu Schlüsselereignissen der vergangenen Jahre in der Wiener Öffi-Planung behandelt. Konkret wurde der Fall der Straßenbahnlinie 12 in den tagesaktuellen Medienplattformen *ORF.at*, *Heute*, *Kronen Zeitung*, *Die Presse* und *Der Standard* untersucht.

7.5.1 Berichterstattung zu den Ankündigungen und Baustarts

Gemeinsam mit der Veröffentlichung von Artikeln im *Amtsblatt der Stadt Wien* sowie im *Infoblatt der Stadt Wien* gibt die „Magistratsabteilung 53 – Kommunikation und Medien“ in der Regel auch ausführliche Presseaussendungen zum jeweiligen Thema heraus, die den österreichischen Tageszeitungen als Grundlage ihrer eigenen Berichterstattung dienen. Die so zustande kommenden Artikel, ähneln der Berichterstattung der Stadt Wien dadurch zum Teil sehr stark.

Über die Ankündigung der Straßenbahnlinie 12, die zukünftig ins Nordbahnviertel fahren wird, schrieben alle fünf untersuchten Tageszeitungen in entsprechend ähnlichem Wortlaut: *ORF.at*, *Heute*, *Kronen Zeitung*, *Die Presse* und *Der Standard* berichteten alle über den geplanten Streckenverlauf, 230 Meter Grüngleise, die entstehen, 10 000 Wohnungen und 20 000 Arbeitsplätze, die so an das Öffi-Netz angebunden werden und 60 Millionen Euro, die die Stadt Wien dafür ausgeben wird. Thematisiert wurde auch in allen Artikeln die Entlastung der bestehenden Linien, die durch die Straßenbahnlinie 12 erwartet wird. Alle Zeitungen außer der *Kronen Zeitung* strichen auch die Baumpflanzungen sowie den Radwegeausbau heraus.

Anders als in den offiziellen Medien der Stadt Wien ist dagegen, dass die Ausgaben als Kosten und nicht als Investitionen betitelt werden sowie die auffällige Abwesenheit von Begriffen wie „Lebensqualität“ und „Klimamusterstadt“. Klimaschutz ist generell kaum ein Thema, das Bevölkerungswachstum dafür umso mehr. Der größte Unterschied besteht darin, dass in einigen Zeitungen auch die Opposition zu Wort kommt. So schrieben *ORF.at* und *Der Standard* von der Kritik der Grünen am „*Dilettantismus der SPÖ-Verkehrsplanung*“, der zu einer zeitlichen Verzögerung von mehreren Jahren geführt habe sowie an der Lage der Endstation in der Hillerstraße, die mangels Anbindung an die U2, nur eine „*halbe Lösung*“ sei. Die ÖVP befürchtete eine „*enorme Staubildung*“ in der Hillerstraße. Auch die Presse berichtete über die Kritik der Grünen. (vgl. *Heute* 2023a, *Der Standard* 2023b, *Kronen Zeitung* 2023, *ORF.at* 2023a, *Die Presse* 2023)

7.5.2 Berichterstattung zum zivilgesellschaftlichen Widerstand

In den Monaten zwischen der Ankündigung am 20. April 2023 und dem Spatenstich der Linie 12 am 4. Juli 2024 wurde in den offiziellen Medien der Stadt Wien nicht über die neue Straßenbahn ins Nordbahnviertel berichtet. Hinter den Kulissen war es jedoch alles andere als ruhig, denn eine Bürger:inneninitiative startete zwei Petitionen und klagte schließlich die Stadt Wien. Von den untersuchten tagesaktuellen Medien berichtete vor allem die Zeitung *Heute* laufend über die neusten Entwicklungen.

Im Juni 2023 erschien ein Artikel in der Tageszeitung *Heute*, in dem auf einen *ORF.at*-Artikel vom Vortag referenziert wurde. Beide berichteten über eine Petition mit dem Titel „*Straßenbahnlinie 12 – Nicht um jeden Preis*“ die bereits 1400 Unterschriften erhalten hatte. Hauptargument der Bim-Gegner:innen war, dass die aktuelle Öffi-Anbindung ausreichend und das neue Angebot durch die Straßenbahnlinie 12 nicht notwendig sei. Das Geld solle lieber in Pflege und Bildung investiert werden schrieb *Heute*. Anrainer:innen äußerten in den Artikeln auch Sorgen über den Wegfall von Parkplätzen und zu wenig Platz und Chaos beim Ausrücken der Feuerwehr in der Vorgartenstraße. Der *ORF.at*-Artikel enthielt neben den Vorwürfen der für die Petition verantwortlichen Bürger:inneninitiative auch eine Stellungnahme des Leiters der Magistratsabteilung 18, Clemens Horak, der sagte, man wolle die sehr stark frequentieren Buslinien 11A und 11B entlasten. Radfahrer:innen, die Umwelt und Menschen, die ein barrierefreies Angebot benötigen, würden von der neuen Linie 12 profitieren. Die bereits bei der Ankündigung von der Opposition kritisierte Endstation in der Hillerstraße, sei aus Platzgründen nicht in der Lassallestraßen möglich gewesen, eine Verlängerung zum Stadion sei für die Zukunft eine Option. (vgl. *Heute* 2023b, *ORF.at* 2023b)

Einige Wochen später reichte die Bürger:inneninitiative *Team Vorgartenstraße* eine weitere Petition mit dem Titel „*NEIN zum Bau der 12er Straßenbahn durch die Vorgartenstraße*“ ein und schrieb einen offenen Brief an Bürgermeister Michael Ludwig. *Heute* und *ORF.at* berichteten. Kritikpunkte der Initiative waren vor allem der aus ihrer Sicht nicht vorhandene Mehrwert und die hohen Kosten der neuen Straßenbahnlinie, die als eine Verschwendung von Steuergeld titulierte wurden. Die Rede war im *Heute*-Artikel auch von Anrainer:innen, die eine höhere Verkehrs- und Lärmbelastung und damit eine Verringerung der Lebensqualität durch die Straßenbahn erwarteten. *ORF.at* schrieb unter anderen von Gewerbetreibenden, die Sorgen über lange Baustellen und weniger Parkplätze äußerten. (vgl. *Heute* 2023c, *ORF.at* 2024a)

Ende Juni 2024, also wenige Tage vor dem Spatenstich, berichtete *Heute* von einer Klage, die die Bürger:inneninitiative gegen die Stadt Wien aufgrund der Straßenbahnlinie 12 eingebracht hatte. Als Argumente wurden Baufälligkeit, kleine Grünstreifen und eine höhere Verkehrsbelastung sowie Steuergeldverschwendung genannt. (vgl. *Heute* 2024)

Die gesamte Aufregung und die Proteste rund um die Straßenbahnlinie 12 fanden keine Erwähnung in den offiziellen Medien der Stadt Wien. Ein ähnliches Vorgehen lässt sich auch beim Widerstand gegen die Verlängerung der Straßenbahnlinie 18 durch den Prater erkennen. Diese Tatsache offenbart eine selektive Berichterstattung im Sinne der Interessen der Stadtregierung und unterstreicht damit die Rolle der *Amtsblattes der Stadt Wien* als Instrument, in dem Politiker:innen sich und ihre Entscheidungen in ihrem eigenen Interesse präsentieren können.

PETITIONEN GEGEN DIE STRASSENBAHNLINIE 12 (EXKURS)

Am 6. Juli 2023 wurde auf dem dafür vorgesehenen Online-Portal der Stadt Wien eine Petition mit dem Titel „*NEIN zum Bau der 12er Straßenbahn durch die Vorgartenstraße*“ freigegeben. Ziel war es die Neubaustrecke durch das Nordbahnviertel zu verhindern und stattdessen einen Bus fahren zu lassen. Die Straßenbahnlinie 12 sei „*weder ökologisch noch ökonomisch*“ und damit „*Steuergeldverschwendung*“, denn der Stadtteil sei bereits ausreichend an das Straßenbahnnetz angebunden. Sie hätte „*keinen Mehrwert für die Menschen*“, die „*Zerstörung von bestehenden Grünflächen und Bäumen*“, ein „*Sicherheitsrisiko für Kinder*“, „*extreme Lärmbelastung*“, eine „*enorme Reduktion der bestehenden Parkplätze*“, eine „*Verringerung der Gehsteigbreite*“ und Probleme für Einsatzfahrzeuge wurden befürchtet. (MA62 2023)

Nachdem die Petition in kurzer Zeit mehr als 500 Unterschriften erreicht hatte, wurde sie dem Petitionsausschuss übergeben. Dort konnten verschiedene beteiligte Dienststellen, Parteien und Organisationen schriftlich Stellung beziehen:

- Die Wiener Linien behandelten, neben der Problematik der Änderung der Pläne hin zu einer Buslinie, auch den Vorwurf, Begrünung würde unter der Straßenbahnlinie leiden: „*Mit dem Ausbau wird eine bedeutende Menge an CO2 gespart, durch die Verlagerungen von PKW Fahrten auf Öffis. Zusätzlich sind Öffis ein Garant für die effektive Nutzung von Platz in der Stadt, da Öffis viel weniger Raum einnehmen als private PKW. Dadurch gewinnt der öffentliche Raum mehr Platz für Begrünungsprojekte, wodurch in den Bezirken auch mehr Bäume gepflanzt werden können.*“ (Wiener Linien - M1 2023)
- Die Grünen kritisierten die Lage der Endstation, befürworteten die Pläne insgesamt jedoch deutlich (vgl. Grüne Leopoldstadt 2023). Die Partei LINKS schlug in eine ähnliche Kerbe und wünschte sich eine andere Linienführung, unterstützte die Petition aber ausdrücklich nicht (vgl. LINKS Leopoldstadt).
- Selbst die Automobilclubs ÖAMTC und ARBÖ lehnten die Straßenbahnlinie 12 nicht grundlegend ab, sprachen sich aber für Ausgleichsmaßnahmen wie Parkgaragen für Anwohner:innen aus (vgl. ÖAMTC 2023, ARBÖ 2023).



Abbildung 29: Linie 12 Streckenführung

- Die NEOS gaben an, grundsätzlich die Straßenbahnlinie zu befürworten, schlugen aber „aufgrund der großen Anzahl an Bürger:innen, die sich mit berechtigten Bedenken gegen eine Linienführung durch die Vorgartenstraße aussprechen“ vor, die Routenführung zu überdenken (NEOS Leopoldsdorf 2023). Die ÖVP hätte ebenfalls gern eine geänderte Linienführung gehabt, größter Kritikpunkt war die Reduktion der Stellplätze (vgl. ÖVP Leopoldsdorf 2023). Die kritischste Stellungnahme stammte von der FPÖ, die zur Straßenbahn selbst wenig zu sagen hatte und stattdessen einmahnte, die Politik habe sich um die Anliegen der Bevölkerung zu kümmern (vgl. FPÖ Leopoldsdorf 2023).

Einige Monate später wurde eine weitere Petition gegen die neue Straßenbahnlinie freigegeben, diesmal mit dem Titel „Bus statt Bim - Überprüfung der Notwendigkeit der Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 12“ (MA62 2024):

- Stadträtin Ulli Sima schrieb in ihrer Stellungnahme: „Eine kurze Buslinie mit zusätzlichen Umsteigezwängen kann die Vorteile der stadtteilverbindenden Straßenbahnlinie nicht abbilden. [...] Zudem erzielen Straßenbahnen aufgrund der höheren Sichtbarkeit und des besseren Komforts höhere Fahrgastwirkungen.“ Die Straßenbahn vermittele den Fahrgästen Verlässlichkeit, die Fahrgastzahlen seien gut abgeschätzt und zusätzliche Busse ohnehin nicht vorhanden. Sowohl die Notwendigkeit als auch die positiven Wirkungen der Straßenbahn seien klar. (Büro Ulli Sima 2024)

Im Juni 2024 verständigte der zuständige Stadtrat Jürgen Czernohorsky die Initiatorin der Petition darüber, dass ein „Einsatz von Bussen in ökologischer und wirtschaftlicher Hinsicht nicht verantwortungsvoll wäre“ und „die Planung der neuen Straßenbahnlinie 12 eine hohe Sorgfalt bezüglich Sicherheit, Lärmbelästigung, Parkplätze, Grünflächen, Bäumen und Gehsteigbreiten erkennen lässt“ (Büro Jürgen Czernohorsky 2024). Im Sommer 2025 wurden auf der neuen Strecke Testfahrten durchgeführt. Im Herbst 2025 wird die neue Linie voraussichtlich in Betrieb gehen (vgl. Stadt Wien 2025e).



Abbildung 30: Begrünung entlang der zukünftigen Linie 12 im Juli 2025

7.6 Zentrale Motive und Narrative

Das folgende Kapitel befasst sich mit den zentralen Narrativen und Motiven, die sich aus den vorangegangenen Kapiteln ableiten lassen.

7.6.1 Hauptnarrative

Weder im *Amtsblatt der Stadt Wien* noch im *Infoblatt der Stadt Wien* werden Konflikte zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln verhandelt beziehungsweise diese gegeneinander ausgespielt. Vielmehr steht die Frage im Mittelpunkt, wie alle Ebenen des öffentlichen Verkehrs, vom Bike-Sharing bis zum Fernverkehr, gemeinsam zu einer „lebenswerteren“ Stadt beitragen können. Dazu gehören in der Erzählung der Medien der Stadt Wien drei wesentliche Grundvoraussetzungen:

- Erhaltung und Verbesserung der Qualität des Verkehrsangebotes trotz Bevölkerungswachstum
- Erhaltung und Verbesserung der Qualität von Umwelt und Klima trotz Klimawandel
- Erhaltung und Verbesserung der wirtschaftlichen Grundlage der Stadt und ihrer Bewohner:innen

Zu alledem soll der Ausbau des öffentlichen Verkehrs einen Beitrag leisten. Daraus ergibt sich die Diskussion der Fragen nach:

- Erschließungswirkung
- Effekten auf das Klima
- Effekten auf den Wirtschaftsstandort

Die Antworten und damit auch drei große Narrative werden gleich mitgeliefert:

- Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in Stadtteilen mit starkem Bevölkerungswachstum wie den Stadtentwicklungsgebieten, aber auch im bereits dicht verbauten Innenstadtbereich, bietet sowohl der ansässigen als auch der neuzuziehenden Bevölkerung die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr in gleichbleibend hoher Qualität zu nutzen.
- Ein Ausbau des grundsätzlich klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs bietet mehr Menschen die Möglichkeit, sich klimafreundlich fortzubewegen.
- Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs sorgt für Arbeitsplätze und stärkt somit den Wirtschaftsstandort.

Einzelne Narrative werden verstärkt von bestimmten Personen vorangetrieben und treten zu bestimmten Zeitpunkten innerhalb des Diskurses besonders intensiv in Erscheinung. So argumentiert Renate Brauner zu Beginn sehr stark mit Bevölkerungswachstum und den Vorteilen für die Wirtschaft, während Maria Vassilakou die Vorteile für das Klima betont. Der Klimaschutz rückt dann immer stärker auch in den Fokus der SPÖ, insbesondere nach dem Ausscheiden der Grünen aus der Stadtregierung, sodass Peter Hanke und noch stärker Ulli Sima zuletzt vor allem die Argumente für das Klima bedient haben, während das Argument für den Wirtschaftsstandort an Präsenz verloren hat.

Mit diesen drei Narrativen kann der Ausbau der ÖV-Infrastruktur inklusive hoher Investitionen schlüssig argumentiert werden. Bei der Frage, welche Qualitäten die neu anzuschaffenden Fahrzeuge mitbringen müssen, werden neue Themen aufgeworfen: Sie sollen nicht nur ein dichteres ÖV-Netz ermöglichen, umwelt- und klimafreundlich sein und aus wirtschaftsstandortpolitischen Gründen in Wien gefertigt werden, sie sollen auch komfortabel, sicher, barrierefrei und digital sein, damit sich die größtmögliche Gruppe vom Angebot angesprochen fühlt. Für die Straßenbahn bedeutet das ganz konkret das folgende weitere Narrativ, das sowohl von der SPÖ als auch von den Wiener Linien mitgetragen wird:

- Die Straßenbahn erhöht die Erreichbarkeit, ist klimafreundlich, gut für den Wirtschaftsstandort, sicher, für alle Menschen nutzbar, komfortabel und durch digitale Technik modern.

In den Tageszeitungen wird eine andere Debatte geführt, denn hier wird unter anderem das alte Narrative der wirtschaftlicheren Busse, die gleichermaßen leistungsfähig wie die Straßenbahn seien, wieder aufgebracht. Straßenbahnen wären teuer, laut und überhaupt unnötig, wird zumindest in der Tageszeitung *Heute* vermittelt, aber nicht indem sich die Zeitung selbst zu dieser Meinung bekennt, sondern in dem die Meinung von diversen Bürger:innen ungefiltert abgedruckt wird. Die Qualitätszeitungen geben dagegen lediglich Information der Stadt weiter.

Letztlich werden einige der geplanten Straßenbahnlinien gebaut, andere wieder verworfen und das Schicksal einiger ist noch Gegenstand politischer Diskussionen.

7.6.2 Leitmotive

Warum die Bedeutung der Straßenbahn heute nicht mehr in Frage gestellt wird, ergibt sich aus den folgenden zugrundeliegenden Leitmotiven, also Denkweisen, die typisch für die Stadtplanung in Wien der letzten 20 Jahre sind und sich auch in der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Wien in Bezug auf Straßenbahnen niederschlagen.

Bewahrende Stadtentwicklung

Im Vordergrund der meisten strategischen Planungsdokumente seit den späten 1990ern steht die Entwicklung des Bestandes (vgl. Frey et al. 2003). Diese Grundhaltung zieht sich vom Konzept der „sanften Stadterneuerung“ bis zur Diskussion rund um das „Heumarkt-Projekt“ und dem Wert des UNESCO-Weltkulturerbes der Wiener Innenstadt sowie von den gesetzlichen Verschärfungen für Abrissgenehmigungen bis zum Verzicht auf die Ausweisung neuer Stadterweiterungsgebiete im STEP 2035 (vgl. MA18 2025). Die Idee des Bewahrens zeigt sich aber nicht nur in der gebauten Struktur der Stadt, sondern auch, wenn es darum geht, Qualitäten der Stadt zu bewahren. So ist das oberste Ziel, die Lebensqualität Wiens, die trotz multipler Herausforderungen, wie Bevölkerungswachstum und Klimawandel, tief im Denken und Handeln der Wiener Stadtverwaltung verankert ist. Im Selbstverständnis Wiens als sehr lebenswerte Stadt, sollen Entwicklungen verhindert oder nicht angestoßen werden und altbewährte Traditionen, wie der soziale Wohnbau, werden weiterhin von Stadtverwaltung und Politik hochgehalten (vgl. Pamer 2019).

Folglich wird dieses oberste Ziel auch in diversen strategischen Planungsdokumenten Wiens regelmäßig genannt. Etwa in der *Smart City Rahmenstrategie*, die die Erhaltung der Lebensqualität sowie Ressourcenschonung im Sinne des Umweltschutzes als zentrale Aufgaben nennt (vgl. MA18 2019). In den im Zuge dieser Arbeit untersuchten Medien der Stadt Wien kommt dieses Leitmotiv unter anderem zum Tragen, wenn auf die „Sicherstellung der Öffi-Qualität in der wachsenden Stadt“ referenziert wird oder Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung oder Klimaschutz als Argumentationsgrundlagen für eine neue Straßenbahn herangezogen werden. Dabei werden unterschiedliche Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausgespielt, sondern als Ergänzung zueinander betrachtet.

Internationaler Wettbewerb

Die Lebensqualität Wiens wird neben der Kommunikation nach innen, auch zur Profilierung der Stadt im immer härter werdenden internationalen Standortwettbewerb genutzt. Städte müssen sich neu positionieren und versuchen dabei, Kapital aus ihren Stärken zu schlagen (vgl. Giffinger & Suitner 2015). Neben der hohen Lebensqualität kann auch die Geschichte Wiens und das daraus resultierende kulturelle Erbe der Stadt einen entscheidenden Standortvorteil verschaffen (vgl. Hatz 2008). Als Schlüsselfaktoren für den steigenden Wettbewerbsdruck werden die europäische Integration, globale Netzwerke und eine supranationale Wirtschaftspolitik betrachtet (vgl. Giffinger & Suitner 2015).

Der Erfolg einer Stadt drückt sich in diversen internationalen Rankings aus. Wie relevant es für die Stadt Wien ist, diese Erfolge auch der eigenen Bevölkerung zu kommunizieren, zeigen die jährlichen Berichte über Wiens erneute Wahl zur lebenswertesten Stadt der Welt oder über gute Platzierungen in Smart-City- und Klima-Rankings.

Starke Verwaltung und strategische Planung

Die Entwicklung von Wiens *Smart City Rahmenstrategie*, die allen weiteren stadtplanerischen Konzepten vorgeschaltet ist, wurde maßgeblich von der Verwaltung geprägt, wenn auch mit starker Unterstützung der Politik. Die Schlüsselrolle einer finanziell und personell gut ausgestatteten Verwaltung schlägt sich darin eindeutig nieder. Ihre breite Unterstützung innerhalb der Verwaltung ist Resultat einer starken und vielfältigen Einbeziehung sämtlicher Bereiche ebendieser Verwaltung. (vgl. Exner et al. 2018)

Generell sind alle Stadtentwicklungskonzepte in Europa ein Instrument der Politik, um Rahmen, beziehungsweise Leitlinien für die operativen Tätigkeiten vorzugeben sowie Ziel- und Wertvorstellungen kundzutun. Vor allem aber muss die Planung in den Medien präsent sein, damit ihre Notwendigkeit überhaupt wahrgenommen wird. Dementsprechend dienen sie auch dem Zweck der Selbstdarstellung und der Pflege des Images einer Stadt. Pläne steuern und legitimieren damit gleichzeitig Verwaltungshandeln. (vgl. Frey et al. 2003)

Gleichzeitig sind selbstbewusste Pläne aber auch Ausdruck einer starken Stadtverwaltung. Sie funktionieren nur, wenn sie auch von der Bevölkerung wahrgenommen werden. Diese Rolle übernehmen die offiziellen Medien der Stadt Wien.

Mehr Gewicht für nicht-räumliche Themen

Typisch für aktuelle Stadtentwicklungspläne ist auch ein Fokus auf vermehrt nicht-räumliche Themen wie Digitalisierung (vgl. MA18 2019), Partizipation, Diversität und Inklusion im Sinne einer sozial- und geschlechtergerechten sowie barrierefreien Stadt (vgl. Pamer 2019). Insgesamt kommt es zu einer Entstandardisierung der Planung und die Individualität von Plänen nimmt zu (vgl. Frey et al. 2003). Somit wird der Stadtplanungsdiskurs offener und flexibler, aber auch willkürlicher (vgl. Suitner 2021).

Alle genannten Themen finden sich auch schwerpunktmäßig in der Berichterstattung der Stadt Wien wieder, vom Öffi-Ausbau, der auch als klima- und sozialpolitische Maßnahme verstanden werden kann, bis hin zur Anschaffung barrierefreier Straßenbahnen mit Videoüberwachung.

Flexible Stadtverwaltung und externe Akteur:innen

Diese neue Themensetzung ist zum Teil auch Resultat einer breiter Akteur:innenlandschaft und innovativer Verfahren und Instrumente, die in der Erarbeitung von stadtplanerischen Konzepten und Strategien eine Rolle spielen. Diese Entwicklung wird als Flexibilisierung der Verwaltung beschrieben (vgl. Oliveira 2017). Dazu gehört der Wandel von einer klassischen Stadtverwaltung hin zu einer unternehmerisch tätigen Stadtverwaltung (vgl. Hatz 2008), vor allem aber die verstärkte Einbeziehung privater Akteur:innen in Prozesse der Stadtverwaltung. Es wird eine zielgerichtete, partnerschaftliche und transparente Zusammenarbeit zwischen politisch-administrativen Einheiten, Zivilgesellschaft und Realwirtschaft angestrebt, beispielsweise mittels kooperativer Planungsansätze zwischen Projektentwickler:innen, Stadtverwaltung und Expert:innen unterschiedlicher Fachdisziplinen (vgl. Pamer 2019). Die gemeinschaftliche Entwicklung von Plänen soll die Akteur:innen zusammenführen, vernetzen und eine möglichst große Übereinkunft und Verbindlichkeit schaffen (vgl. Frey et al. 2003).

7.7 Einfluss des Diskurses auf die Planung

Das 2014 von Renate Brauner und Maria Vassilakou vorgestellte „Öffi-Paket“ enthielt Pläne für fünf verlängerte beziehungsweise neue Straßenbahnlinien. Zwei wurden bereits umgesetzt: Die Linie D fährt seit 02.12.2019 durch das Sonnwendviertel zur Absberggasse (vgl. MA53 2019c/12/01), die Linie O wird den Plänen entsprechend seit 03.10.2020 durch das Nordbahnviertel zur Bruno-Marek-Allee geführt (vgl. MA53 2020c/10/02). Die Umsetzung einer Linie 15 als Wienerbergtangente zwischen dem Alten Landgut und dem Bahnhof Meidling soll weiterhin zeitgleich mit der Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis zum Wienerberg vollzogen werden (vgl. MA18 2025), die Linie 25 bei entsprechender Stadtentwicklung durch das Stadterweiterungsgebiet Donaufeld geführt und von Aspern, Oberdorfstraße durch die Seestadt bis Aspern Nord verlängert werden (vgl. MA18 2015). Beide finden sich im aktuellen STEP 2035 und dem aktuellen Regierungsprogramm wieder. Kein Thema mehr ist dagegen die Linie 67 vom Reumannplatz durch die Laaer-Berg-Straße zur Siedlung Südost. Sie wurde kommentarlos aus den Plänen entfernt.

2021 kündigte Peter Hanke gemeinsam mit Günter Steinbauer eine Straßenbahnlinie 27 von Strebersdorf über die Strecke der Linie 26 bis zur Prinzgasse und dann auf einer Neubaustrecke weiter durch die Stadterweiterungsgebiete Heidjöchl und Berresgasse an, deren Bauarbeiten sich bereits in der Endphase befinden (vgl. MA53 2024c/02/14). Ebenfalls noch dieses Jahr in Betrieb gehen soll die erstmals 2020 und dann mit Änderung 2023 angekündigte Linie 12 durch das Nordbahnviertel und die Vorgartenstraßen zur Hillerstraße. Sie wird Teile der Linie 33 übernehmen und soll in Zukunft bei entsprechendem Fortschreiten der Stadtentwicklung auch durch das Nordwestbahnviertel fahren (vgl. MA53 2024c/07/04). 2026 wird dann die Verlängerung der Linie 18 von der Schlachthausgasse durch den Prater bis zum Stadion fertig gebaut sein (vgl. MA53 2025c/06/02). Weiterhin offen ist die Zukunft der Linie 72, die bereits vom Zentralfriedhof nach Schwechat fahren sollte. Die Pläne sind aufgrund von Uneinigkeiten mit dem Land Niederösterreich bei der Finanzierung momentan pausiert (vgl. ORF.at 2024b).

Zudem kam es zu Änderungen bei den Liniensignalen für bestimmte Streckenabschnitte: Am 02.09.2017 übernahmen die Linien 60 und 10 jeweils einen Abschnitt der Linie 58, deren Liniensignal aufgelassen wurde und die Linien 2 und 44 tauschten ihre äußeren Linienäste (vgl. MA53 2017c/08/31). Genau zwei Jahre später belebten die Verkehrsbetriebe das Liniensignal 11 für die Strecke zwischen dem Otto-Probst-Platz und Kaiserebersdorf wieder, die zuvor von der nun verkürzten Linie 6 und der eingestellten Linie 67 bedient wurde (vgl. ORF.at 2019).

Straßenbahnnetz

2013 - 2025

inklusive Strecken in Bau oder
konkreter Planung

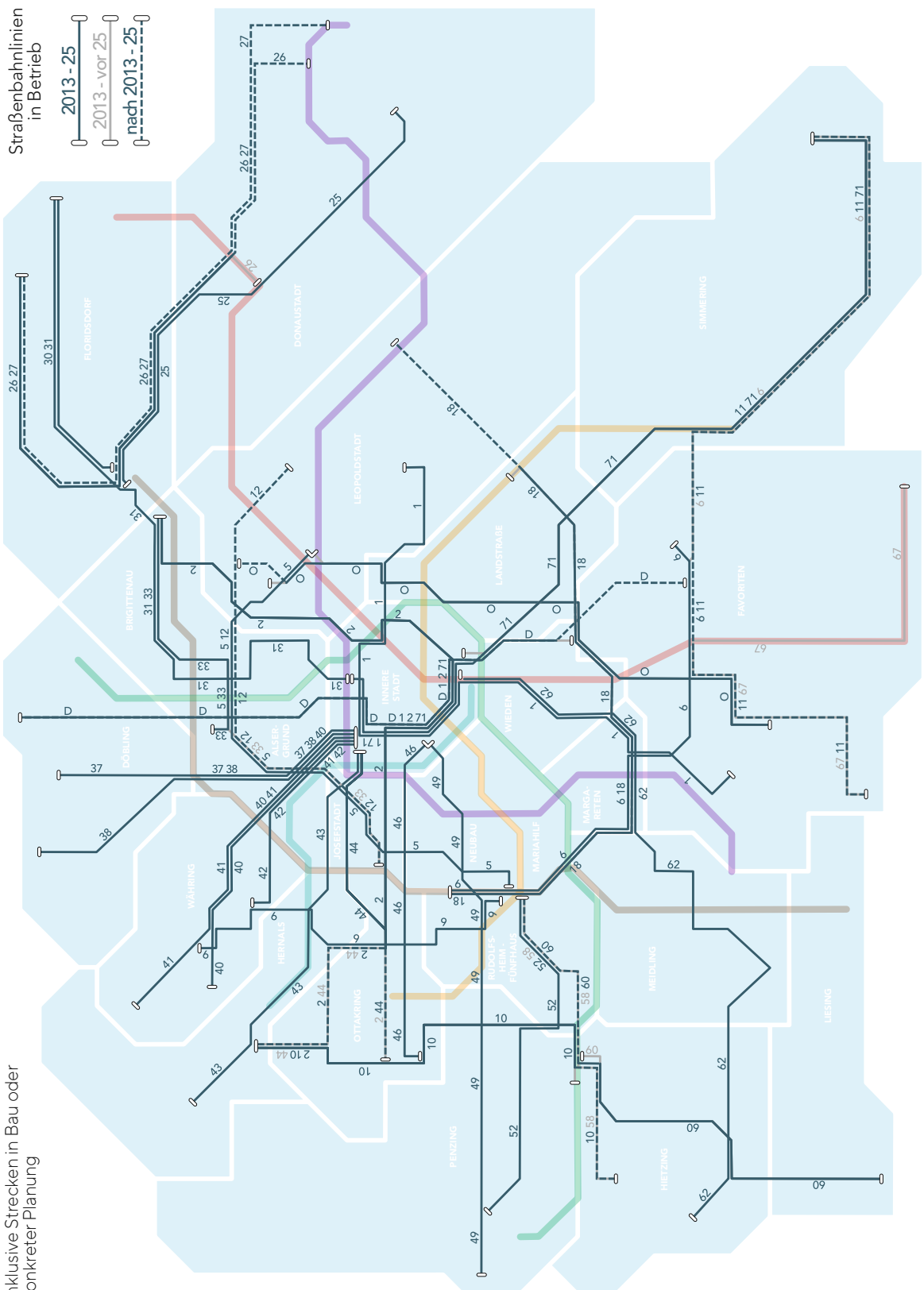


Abbildung 31: Straßenbahnnetz 2013-2026

SCHLUSS





Abbildung 32: geplante Straßenbahnnetzerweiterungen

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Analyse des historischen und des gegenwärtigen Diskurses rund um Straßenbahnen in Wien gegenübergestellt und interpretiert.

8.1 Gegenüberstellung der beiden Diskurse

Der Vergleich des historischen und des gegenwärtigen Diskurses zeigt grundlegende Unterschiede in der Art der Diskursführung, den Narrativen sowie den zugrundeliegenden Motiven.

8.1.1 Unterschiede in der Diskursführung

Die unterschiedliche Art der Diskursführung lässt sich an zwei Säulen festmachen:

Darstellung politischer Aushandlungsprozesse

Im historischen Diskurs wurden politische Aushandlungsprozesse ausführlich über Monate begleitet, Vertreter unterschiedlicher Parteien kamen zu Wort. Voraussetzung dafür sind zum Teil über 2000 Wörter lange und sprachlich sowie inhaltlich komplexe Artikel, in denen Politiker:innen ihre Meinung kundtun oder Verwaltungsbedienstete technische Details erläutern. Das führte aber nicht automatisch zu einer besseren Nachvollziehbarkeit der Entscheidungsprozesse und einer leichteren Zugänglichkeit der Informationen, da die Detailliertheit und Komplexität der Berichte viel Zeit und Vorwissen von den Lesenden erforderte.

Im gegenwärtigen Diskurs werden die Lesenden direkt mit den Ergebnissen politischer Entscheidungsprozesse konfrontiert. Die untersuchten Medien verstehen sich als Ankündigungsblätter und nicht als Instrumente der Meinungsbildung. Zu diesem Zweck sind die Texte kurz, eingängig, leicht verständlich und dementsprechend auch niederschwelliger zugänglich.

Die Ursachen für diese Unterschiedlichkeit sind vielfältig. Wesentlich sind zweifellos die politische Konstellation und die veränderten Möglichkeiten der Informationsbeschaffung durch das Internet. Die de facto Koalition aus SPÖ und ÖVP, trotz absoluter Mehrheit für die SPÖ, und eine im Amtsblatt unbedeutende Opposition führten dazu, dass beide Parteien zu Wort kamen, ohne zwingend eine idente Meinung vertreten zu müssen. Ausführliche Artikel im Amtsblatt stellten oft, abgesehen von Zeitungen, die einzige Informationsquelle zum entsprechenden Thema dar.

Ein Begriffspaar, das beispielhaft die Unterschiede deutlich macht, ist „Massenverkehrsmittel“ versus „Öffis“. Während mit dem technischen Begriff „Massenverkehrsmittel“ früher eine sperrige und wenig schmeichelhaft anmutende, aber präzise Bezeichnung für öffentliche Verkehrsmittel gebraucht wurde, vermittelt das kurze und einprägsame „Öffis“ die heutige Schlagzeilenhaftigkeit in der Berichterstattung.

Präsentation von Maßnahmen

Im historischen Diskurs war immer ein Problem Ausgangspunkt einer Maßnahme, beispielsweise „das Verkehrsproblem“. Es erzeugte eine Notwendigkeit, eine Art Zwangssituation, auf die reagiert wurde. Veränderung wurde den Lesenden als Lösung eines Problems präsentiert. Maßnahmen wurden als, nach ausgiebiger Abwägung, einziger gangbarer Weg vermittelt, auch wenn das mit Entbehrung für die Bevölkerung verbunden war.

Im gegenwärtigen Diskurs ist die Stadt mit externen Herausforderungen konfrontiert, beispielsweise Bevölkerungswachstum oder dem Klimawandel, ohne das ein Gefühl unmittelbaren Handlungsdrucks vermittelt wird. Maßnahmen werden gesetzt, um zukünftigen Problemen vorzubeugen. Probleme sind nicht die Ausgangslage, sondern die Abwesenheit von Problemen zu erhalten ist das Ziel. Maßnahmen werden als bestmögliche Variante beschrieben, Verschlechterungen für einzelne Gruppen bleiben unerwähnt.

Begründet kann diese Verschiebung mit der veränderten Lebenssituation der Wiener:innen werden. Eine Stadt, in der die Folgen des zweiten Weltkriegs noch deutlich spürbar sind, blickt anders auf ihre Unzulänglichkeiten als eine Stadt, die 15 Jahre in Folge als die lebenswerteste der Welt ausgezeichnet wurde. Der Verschiebung liegen aber auch noch weitere Motive zugrunde, die in der Folge erläutert werden.

Ein Begriffspaar, das beispielhaft für die unterschiedlichen Arten der Präsentation von Maßnahmen steht, ist „Kosten“ versus „Investitionen“. Beide beschreiben finanzielle Aufwendungen zur Umsetzung einer Maßnahme. „Kosten“ vermittelt die direkte und unbeschönigende Art der Nachkriegsöffentlichkeitsarbeit, während „Investitionen“ (in die Zukunft) dem Charakter der gegenwärtigen Medienarbeit entspricht.

8.1.2 Unterschiede in den Narrativen

Die unterschiedliche Art der Diskursführung und der Kommunikation mit der Bevölkerung führt zu einem anderen Zustandekommen der Narrative:

Im historischen Diskurs wurden Streitfragen diskutiert, wie: „Welches Verkehrsmittel ist das beste in der jeweiligen Situation?“ Die Begründung des Ergebnisses entstand durch den vorangegangenen öffentlichen Aushandlungsprozess und beruhte in erster Linie auf technischen oder wirtschaftlichen Parametern. Ziel ist eine funktionierende Stadt.

Im gegenwärtigen Diskurs werden Vorhaben begründet und erklärt. Die diskutierte Frage ist: „Warum ist dieses Verkehrsmittel in der jeweiligen Situation das beste?“ Die Begründung wird mit dem Ergebnis mitgeliefert und beruht auf universalen sozial- und klimapolitischen Grundsätzen der Stadt Wien, deren Anspruch eine in allen Belangen gerechte Stadt für alle Menschen ist. Im Selbstverständnis der Stadt bedeutet das vor allem den sehr guten Status Quo zu halten.

8.1.3 Unterschiede in den Motiven

Heute werden viel mehr Fragen gleichzeitig diskutiert als in der Vergangenheit und die Ansprüche an Mobilität sind mehrdimensionaler und zum Teil auch diffuser geworden. Ursächlich dafür sind veränderte Motive.

Grundausrichtung und Selbstverständnis der Stadtplanung

Im historischen Diskurs stand Stadtplanung für einer Modernisierung und Erneuerung der Stadt. Der Wunsch nach Veränderung und Fortschritt gab in der vom Krieg gebeutelten Stadt die Richtung vor. Wien sollte eine moderne Weltstadt werden, so wie seine Vorbilder London, Paris und Berlin. Schlagworte wie die „funktionale Stadt“, die „entmischte und aufgelockerte Stadt“ oder die „autogerechte Stadt“ prägten das planerische Selbstverständnis und damit auch die planerischen Konzepte jener Zeit.

Im gegenwärtigen Diskurs steht die Erhaltung der Stadt und ihrer hohen Lebensqualität für die Menschen im Mittelpunkt der Stadtplanung. International ist Wien in vielen Bereichen Vorbild für andere Städte und diesen Status gilt es zu bewahren. Unter dem Titel „Stadt für alle“ werden Maßnahmen subsummiert, die auf eine inklusive und gerechte Stadt abzielen, was sich auch in einer veränderten Themenlage bemerkbar macht.

Themen der Stadtplanung

Im historischen Diskurs wurden fast ausschließlich Themen behandelt, die sich räumlich und in Zahlen fassen lassen. Bewertet wurde nach Schlagwörtern wie Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Die großen Themen orientierten sich stark an internationalen Trends. Früher war ein Mobilitätssystem „gut“ wenn es so viele Menschen wie möglich so schnell wie möglich transportierte.

Im gegenwärtigen Diskurs wird mehr Gewicht auf nicht-räumliche und abstrakte Themen gelegt: Im Vordergrund stehen soziale Gerechtigkeit und „Klimafitness“. Internationale Trends spielen dabei auch heute noch eine große Rolle, doch der Fokus liegt auf einigen ausgewählten Schwerpunkten, die zur Profilierung Wiens priorisiert werden. Heute ist ein Mobilitätssystem „gut“, wenn es aufgrund von Barrierefreiheit, Benutzer:innenfreundlichkeit und Sicherheit gern von allen Nutzer:innengruppen verwendet wird, wenn es dem Klima nicht schadet und zusätzlich seine Umgebung aufwertet.

Implementierung technischer Innovation

Im historischen Diskurs wurde die Implementierung einer neuen Innovation lange diskutiert, dann beschlossen und wenn nichts dazwischen kam umgesetzt. Innovationsprozesse liefen nach der Vorstellung der Entscheidungsträger linear ab. Umgesetzt wurden häufig dennoch nur Teile beschlossener Projekte, weil das Geld ausging oder die Lösungen anderer Probleme als dringlicher betrachtet wurde.

Im gegenwärtigen Diskurs wird versucht, den der Implementierung einer neuen Innovation vorausgehenden Aushandlungsprozess nicht öffentlich zu thematisieren. Die Einführung einer

neuen Innovationen wird nicht mehr als linear betrachtet, es gibt Räume für Testläufe und Experimente. „Exnovation“, also der Prozess aus heutiger Sicht fehlgeschlagene beziehungsweise nicht nachhaltige Praktiken oder Technologie wieder abzuschaffen (vgl. Borderstep Institut 2025), wird als natürlicher Teil des Entwicklungsprozesses betrachtet.

Koexistenz unterschiedlicher Verkehrsmittel

Im historischen Diskurs wurde, analog zur Linearität der Innovationsprozesse, nur die verfolgte Lösung als die richtige betrachtet. Dazu gehörte auch unterschiedliche Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen: Wenn die Stadt autogerecht werden sollte, musste die Straßenbahn weichen.

Im gegenwärtigen Diskurs wird ganz bewusst auf eine Parallelität und gegenseitige Ergänzung unterschiedlicher Verkehrsmittel gesetzt. Die Frage ist nicht mehr, ob eine Straße für die Straßenbahn oder das Auto gebaut wird, sondern wie der öffentliche Raum gestaltet werden kann, um Menschen unabhängig von der Wahl ihrer Verkehrsmittel die bestmöglichen Bedingungen zu bieten.

Rolle der Verwaltung innerhalb der Stadtplanung

Im historischen Diskurs zog die Politik im Entscheidungsfindungsprozess häufig Experten heran, auf deren Meinung sich in der Begründung der Entscheidung maßgeblich berufen wurde. Auch als Stadtplaner wurden verwaltungsexterne Experten herangezogen. Diese Experten, die in der Regel aus dem universitären Bereich kamen, sollten jene Entscheidungen treffen, die sich Politik und Verwaltung selbst nicht zutrauten.

Im gegenwärtigen Diskurs entscheiden Politik und Verwaltung selbstständig. Hocharrangige Beamt:innen in der Stadtplanung verbringen zumeist ihr gesamtes Berufsleben innerhalb der Stadtverwaltung. Externe Akteur:innen werden in die Planung eingebunden, um Aufgaben ohne Entscheidungscharakter an diese auszulagern beziehungsweise um Entscheidungen auf breitere Beine zu stellen.

Planungshorizonte und Radikalität der Transformation

Im historischen Diskurs kündigte Stadtrat Nathschläger die Einstellung von elf Straßenbahnlinien innerhalb von fünf Jahren an. Der kurze Zeitraum und die große Anzahl an Linien scheint wesentlich radikaler als die aktuellen Ankündigungen das Straßenbahnnetz auszubauen.

Im gegenwärtigen Diskurs wird innerhalb der offiziellen Medien der Stadt Wien dagegen in kleinen Schritten vor allem von im nächsten Jahr anstehenden Projekten berichtet, was die Radikalität der Transformation kleiner erscheinen lässt. Die Pläne des aktuellen, auf zehn Jahre ausgelegten Stadtentwicklungsplans gehen allerdings weit über die Ankündigungen im Amtsblatt hinaus. Das kann als Lerneffekt der Stadt aus den damals wie heute zahlreichen nicht umgesetzten Plänen interpretiert werden.

Es lässt sich darüber streiten welche Veränderungen die radikaleren sind. Beide Entwicklungen sind auf ihre Weise eine Fortschreibung größerer Trends innerhalb einer Umbruchphase, die zweifellos zu tiefgreifenden gesamtstädtischen Transformationen geführt haben.

8.2 Zusammenhang zwischen Diskurs und Planung

Wie sehr die Ausprägung des Diskurses in der jeweiligen Phase tatsächlich die Planung beeinflusst hat, ist schwer zu belegen. Ein zeitlicher Zusammenhang zwischen einer negativen Bedeutungszuschreibung der Straßenbahn und einer negativen Entwicklung des Netzes beziehungsweise einer positiven Bedeutungszuschreibung der Straßenbahn und einer positiven Entwicklung des Netzes ist eindeutig. Hier werden drei Erklärungsansätze dafür formuliert, ob und wie sich Diskurs und Planung bedingen:

Diskurs als Teil der Planung

Wird die Berichterstattung des Amtsblattes als mit der Planung einhergehende Öffentlichkeitsarbeit betrachtet, scheint der Zusammenhang zwischen Diskurs und Planung wenig überraschend. Bedenkt man jedoch, wie viele Ankündigungen diverser Veränderungen im Straßenbahnnetz nie umgesetzt wurden, wird klar, dass zwischen Berichterstattung und Umsetzung noch einige weitere Faktoren stehen.

Planung als Resultat des Diskurses

Der geringe Widerstand der Zivilgesellschaft und die fehlende kritische Berichterstattung in unabhängigen beziehungsweise stadtpolitik-fremden Medien unterstützt dagegen den Erklärungsansatz, die Planung sei vom Diskurs maßgeblich beeinflusst worden, denn der Widerstand, der geleistet wird, kommt von kleinen nachbarschaftlich organisierten Interessensgruppen und die in Zeitungen abgedruckte Kritik ist eine zum Teil wortgleiche Wiedergabe dieser Minderheitenmeinung. Das Amtsblatt bildet demnach nicht nur die Ideen von Politik und Planung ab, sondern stößt auch auf breite Zustimmung in der Bevölkerung.

Diskurs als Resultat der Umsetzung

Ein dritter Erklärungsansatz, der Diskurs sei durch die Umsetzung der Planung beeinflusst worden, erscheint ob der Tatsache, dass der allergrößte Teil der untersuchten Texte über Planungen vor deren Umsetzung berichten und kaum Umsetzungen nachbesprochen werden, wenig plausibel.

Unterm Sticht steht eine Berichterstattung im *Amtsblatt der Stadt Wien*, die die wesentliche Richtung des übergeordneten öffentlichen Diskurses widerspiegelt, im Anlassfall Projekte aber dennoch im Sinne der Politik framen kann. Der Diskurs im Amtsblatt ist nicht alleinverantwortlich für die Umsetzung oder das Scheitern einer Planung, kann die Öffentlichkeit aber mit der entsprechenden Grundlage versorgen, das Gelingen einer Planung positiv wahrzunehmen.

Erwähnenswert ist an dieser Stelle nicht nur, wie viele Ankündigungen der Stadt Wien in Zusammenhang mit dem Straßenbahnausbau in den letzten Jahrzehnten wieder verworfen, sondern auch wie viele verworfene Straßenbahnplanungen Jahre später wieder aktuell wurden. Mehrere eingestellt Straßenbahnlinien sollen heute wieder reaktiviert werden (vgl. MA18 2025). Es wird deutlich, wie schnell sich Diskurs und Planung vollständig umkehren können.

8.3 Politische Ordnungsvorstellungen und Demokratieverständnis

Den Erklärungsansätzen für den Zusammenhang zwischen Diskurs und Planung liegt eine bestimmte Auffassung der Rolle des Amtsblattes zu Grunde, die sich im Lauf der Zeit stark verändert hat.

Früher wurde den Lesenden mit ausführlichen und komplexen Berichten viel technisches Verständnis zugetraut. Das mag im ersten Moment positiv klingen, dahinter steckt aber mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Planungsverständnis, in dem es keine Rolle spielt, ob die Lesenden die Inhalte der Berichte verstehen können. Es wird ein patriarchales Gesellschaftsbild reproduziert, das zu vermitteln scheint, Menschen, die diese Berichte nicht verstehen, wären den Informationen darin auch nicht würdig. Getragen wird es von einer Ordnungsvorstellung der Welt, als Ort der fachlich gebildeten Männer. Diese Vorstellungen findet sich auch im Leitmotiv der technokratischen Expert:innen wieder.

Das Abdrucken des Briefs eines Bürgers an den Direktor der Verkehrsbetriebe, in dem Straßbahntüren als Waffen bezeichnet werden, offenbart dieses Planungsverständnis ebenfalls. Entweder haben die Verkehrsbetriebe in Sorge einer breiten Abneigung gegenüber der neuen Technik einen so großen Handlungsdruck verspürt einen derartigen Brief abzdrukken, oder, und das ist der wahrscheinlichere Fall, er sollte der Unterhaltung der Lesenden auf Kosten des Autors dienen, der in der Auffassung der Entscheidungsträger:innen eben nicht fachlich gebildet genug war, um die neue Technik zu verstehen. Bedingt durch dieses Leitmotiv wurden (internationale und männliche) Planer mit einem universitären Hintergrund und deren städtebauliche und verkehrsplanerische Ideen von der Stadtpolitik geschätzt. Nach dem damaligen Stand der Wissenschaft fundierte Erkenntnisse von außen wurden ebenso wie kleine Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Stadtregierung im Amtsblatt zugelassen.

Im Lauf der Jahrzehnte wurden die Amtsblätter immer kürzer, der Informationsgehalt immer geringer und die Sprache immer einfacher. Möglicherweise spielt bei dieser Entwicklung eine Rolle, dass den Lesenden immer weniger Fachwissen und immer kürzere Aufmerksamkeitsspannen zugetraut werden. Entscheidender ist aber mit Sicherheit der Anspruch der Entscheidungsträger:innen der Stadt Wien, die in den offiziellen Medien der Stadt veröffentlichten Informationen allen Menschen (die deutsch sprechen) zugänglich machen zu wollen. Entsprechend der Grundhaltung, eine Stadt für alle zu schaffen, soll die gesamte Bevölkerung verstehen, was in der Stadt passiert, sich für die Vorgänge interessieren und zum Teil auch mitentscheiden können. Das entspricht einer sehr demokratischen Idee von Stadtplanung, auch wenn in der Realität die Möglichkeiten für den größten Teil der Gesellschaft in Stadt- und Verkehrsplanung mitzuwirken sehr beschränkt sind.

Die Berichterstattung im Amtsblatt entspricht heute eher einem sozialdemokratischen Gleichheitsanspruch und der Idee, auch die Schwächsten bestmöglich teilhaben zu lassen, als das in den historischen Amtsblättern der Fall war. Die Lücken im Demokratieverständnis der Stadt liegen nicht bei einem spezifischen Medium, auch wenn oppositionelle Meinung im Amtsblatt keinen Raum bekommt, sondern dort, wo für Transparenz allgemein zu wenig Platz ist.

DISKUSSION UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Thema dieser Arbeit war die Untersuchung urbaner Infrastrukturtransformationsprozesse in Phasen tiefgreifenden Wandels – anhand der Wiener Straßenbahn. Dabei wurde deutlich: Auch wenn der kausale Zusammenhang zwischen Diskurs und Planung nicht eindeutig bewiesen werden kann, ist Transformation nie nur ein technischer Anpassungsprozess. Planung spiegelt wider, wofür Planende stehen und ist damit gleichzeitig immer auch Ausdruck gesellschaftlicher Aushandlungen, bedingt durch die Verschiebung interner Machtverhältnisse, die Ausübung externen Drucks und sich dadurch wandelnder Diskurse.

Diese Arbeit zeigt damit anhand eines konkreten Beispiels vieles auf, das stellvertretend für jede Art urbaner Transformation steht: den Umgang mit „wicked Problems“, das Aufbrechen von „Lock-in-Effekten“ und die Veränderung sozialer Praktiken im Lauf der Zeit, die Macht und die Abhängigkeiten politischer Diskurskoalitionen.

Die folgende Diskussion und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen sollen Planer:innen ebenso wie Entscheidungsträger:innen der Stadt mit auf den Weg geben, welche Lehren aus den Erkenntnissen dieser Arbeit für zukünftige Veränderungs- und Transformationsprozesse in Wien und darüber hinaus gezogen werden können.

Die Straßenbahn ist für urbane Transformationsprozesse unverzichtbar

Die Straßenbahn als Beispiel heranzuziehen hat sich als Glücksgriff erwiesen, denn sie ist viel mehr als ein Verkehrsmittel: Sie ist identitätsstiftendes Symbol einer Stadt, Alltagspraxis ihrer Bewohner:innen und Instrument ihrer Politiker:innen zugleich. In Zeiten von Klimawandel, Bevölkerungswachstum und ökonomischen Herausforderungen eignet sich die Straßenbahn optimal, um Lebensqualität zu sichern und das Selbstbewusstsein von Seiten der Politik zu kommunizieren. Die Möglichkeit, die Bevölkerung an ihrer Gestaltung teilhaben zu lassen, stärkt zusätzlich die Identifikation mit Bim, Ulf oder FLEXITY, und fördert damit ihre Akzeptanz – ein entscheidender Umstand zur Legitimation von Infrastrukturprojekten und damit zur Etablierung echter Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, auch in den Köpfen der Menschen.

Je ernster Partizipation genommen wird und je nachvollziehbarer Entscheidungen kommuniziert werden, desto größer wird deren Legitimation in der Bevölkerung.

Die Lehren aus den Planungsgrundsätzen der Vergangenheit

Diese Arbeit verdeutlicht, dass Planungsgrundsätze und -konzepte nicht nur Ideen auf Papier, sondern prägende Paradigmen für die ganze nachfolgenden Generation an Planer:innen und Politiker:innen sind. Entscheidungen werden mit vorangegangenen Planungsdokumenten begründet, unabhängig davon, ob sie deren Inhalten entsprechen oder im Widerspruch dazu stehen. Vor allem aber ändern sie sich ständig: Viele der Planungs Ideen aus den 1950er Jahren erscheinen uns heute unvorstellbar. Es wurde von falschen Annahmen ausgegangen und mit falschen Zahlen gerechnet, angekündigte Planungen wieder verworfen und verworfene Planungen wieder reaktiviert.

Planungs Ideen waren nie endgültig und werden es auch in Zukunft nicht sein. Sie sind ein kontinuierlicher Prozess und kein starres Ziel. Auch wenn Wien in der Mobilitätsplanung heute nicht mehr nach London, Paris oder Berlin blickt, sondern selbst eine Stadt mit Vorbildwirkung ist, gilt folgendes:

Es wird uns nicht erspart bleiben in zehn oder zwanzig Jahren unsere heutigen Planungsgrundsätze erneut zu überdenken, anzupassen, vielleicht sogar zu verwerfen – und das ist gut so.

Mehr Platz für Konflikte

Das Gelingen von Transformation ist auch eine Frage des Framings. Es ist demokratisch legitim, ein Medium wie das Amtsblatt als Sprachrohr der Stadtregierung zu nutzen, solange diese Funktion klar ersichtlich ist und Quellen, die abweichende Meinungen transportieren, leicht zugänglich sind. Trotzdem sollte eine Stadt wie Wien selbstbewusst genug sein, auch Kritik zuzulassen und sich einem Aushandlungsprozess zu stellen, ohne sich unbegründet verunsichern zu lassen.

Zur Realität gehört auch eine deutlich veränderte Rolle der Zivilgesellschaft als noch vor 60 Jahren: Sie ist heute aktiver, vielfältiger und kommuniziert über neue Kanäle, kann ebenso wie die Politik Themen in den Medien setzen, wie die Petitionen gegen die Straßenbahnlinie 12 gezeigt haben. Diese Rolle wird durch Möglichkeiten der Teilhabe in gewissen Bereichen gezielt von den Entscheidungsträger:innen der Stadt genutzt und gefördert.

Währenddessen verlieren Printmedien, insbesondere das Amtsblatt, an Steuerungswirkung.

Stadtverwaltungen können davon profitieren, wenn sie externe Perspektiven stärker einbeziehen und sich nach außen öffnen, statt Diskussionen allein im institutionellen Rahmen zu führen.

Veränderungsprozesse aktiv gestalten

Städtische Transformation ist eine Reaktion auf neue Technologien, Krisenphänomene oder andere exogene Entwicklungen beziehungsweise „Landscape Changes“ im Sinne der „Multi-Level-Perspektive“. Wie diese Reaktionen ausfallen und wie sich diese Veränderungen in der Stadt äußern, ob eine Entwicklung falsch eingeschätzt oder vorausschauend geplant wird, ob eine Verbesserung oder Verschlechterung die Folge ist, hängt von den Entscheidungen der verantwortlichen Planer:innen und Politiker:innen ab.

Das Beispiel des Umgangs mit Bevölkerungswachstum in Wien zeigt einmal mehr, wie unverzichtbar die frühe Erkenntnis der Politik für ein rechtzeitiges Mitwachsen der städtischen Infrastruktur dabei ist: Dort, wo früh hochrangige Mobilitätsinfrastruktur errichtet wurde, hat auch eine kompakte und qualitätsvolle Stadtentwicklung stattgefunden – dort wo vor mehr als 30 Jahren neue Straßenbahnlinien zur Erschließung neuer Stadtentwicklungsgebiete nur angekündigt wurden, ist ohne die Umsetzung der Straßenbahnlinien auch die Umsetzung kompakter und qualitätsvoller Stadtentwicklung ausgeblieben.

Eine gut geführte Stadt wie Wien kann starkes Bevölkerungswachstum verkraften und wirkungsvolle Klimawandelanpassungsstrategien entwickeln, wenn es klare Zielbilder, langfristige Perspektiven und ausreichend Ressourcen gibt, um die Transformation aktiv mitzugestalten.

Raumplaner:innen als Übersetzer:innen und Vordenker:innen

Zwei ganz wesentliche Kompetenzen, die eine große Bereicherung für die Transformationsforschung sein können, zeichnen Raumplaner:innen aus: erstens, die Fähigkeit, sich Veränderung vorstellen zu können und zweitens die daraus resultierenden abstrakten Planungsideen und -vorstellungen gemeinsam mit komplexem Fachwissen allgemeinverständlich vermitteln zu können.

Die räumliche Perspektive ist in der Transformationsforschung bislang unterrepräsentiert, obwohl städtische Räume, aufgrund der Dichte und Intensität der dort stattfindenden Transformationsdynamiken, besonders geeignet sind.

Im Kontext dieser Arbeit wären eine Untersuchung des Zeitraums zwischen 1962 und 2013, eine Ausweitung auf U-Bahn und Bus, eine ausführlichere Auseinandersetzung mit der Wahrnehmung des Autos und der Rolle der Autolobby sowie dem Einfluss der Wissenschaft und der Zivilgesellschaft auf die Planung wichtige Felder für weitere Forschung. Die Beschäftigung mit dem Einfluss des veränderten Diskurses beziehungsweise der umgesetzten Projekte auf die Alltagspraxis der Wiener:innen würde weitere spannende Perspektiven eröffnen. Am drängendsten ist wohl die Erweiterung des Untersuchungsgegenstandes auf den politischen Diskurs außerhalb des Amtsblatts sowie all das auf andere Städte zu übertragen und in die Zukunft weiterzudenken.

Die Transformation urbaner Infrastruktur entsteht aus dem Zusammenspiel von exogenen Einflüssen, technischer Innovation, spezifischen Entwicklungen innerhalb des betroffenen Raumes und den dort getroffenen politischen Entscheidungen.

Die Voraussetzungen für die Mobilitätsplanung in den 1950er und 1960er Jahren waren vollkommen andere als heute. In einer Stadt, in der die Folgen des zweiten Weltkriegs sowohl in der gebauten Struktur als auch in der Wahrnehmung der Menschen spürbar waren, wurden effiziente Lösungen für die drängendsten Probleme gesucht. Effizient hieß in dieser Zeit schnell und billig, weil der Handlungsdruck groß und der internationale Vergleich wichtig war. Außerdem entsprach diese zahlenbasierte Denkweise dem technokratischen und von Fortschrittsglauben angetriebenen Planungsverständnis. Eines der drängendsten Probleme war der stark angestiegene motorisierte Individualverkehr, für dessen Lösung sich als Experten hinzugezogene Planer auf die Suche nach der einen linearen und endgültigen Strategie machten. Die Folgen waren umfassende Pläne zur Umgestaltung Wiens, die auch eine Beseitigung von Teilen des Straßenbahnnetzes beinhalteten und eine Einteilung der Verkehrsmittel in „gut“ und „schlecht“ beziehungsweise „erwünscht“ und „nicht erwünscht“. Im Kontext dieser Entwicklung verstand sich das Amtsblatt als ein Medium, in dem politische Aushandlungsprozesse detailreich abgebildet und technische Feinheiten in all ihrer Komplexität erklärt wurden.

Heute ist Wien eine reiche Stadt mit internationaler Vorbildwirkung. Die Anforderungen an Mobilitätssysteme bewegen sich im Spannungsfeld zwischen Effizienz und Gerechtigkeit. Sie sollen für alle da sein und sich gegenseitig ergänzen, anstatt in Konkurrenz zueinander zu treten. Planung und Politik sind nach wie vor mit einer Vielzahl von Krisen und Herausforderungen konfrontiert, aber Lösungsstrategien sind heute Kombinationen vieler kleiner und unterschiedliche Bereiche umfassender Schritte. Stadtplanung und Politik treten in Wien heute selbstbewusst auf und haben ihre eigenen Leitfiguren geschaffen. Gestärkt durch internationale Erfolge und die Lehren der Vergangenheit sowie aufgrund eines inklusiven und integrierten Planungsverständnisses, bekommen auch Experimente und Exnovation Raum und die Zivilgesellschaft wird aktiv in Planungsprozesse eingebunden. Analog zu diesen Entwicklungen hat sich auch das Amtsblatt verändert und ist in seiner gegenwärtigen Form vor allem ein niederschwelliges Ankündigungsinstrument für öffentlichkeitswirksame politische Maßnahmen.

Lehren für die Zukunft, die sich aus dieser Arbeit für Planung und Stadtentwicklung ableiten lassen sind: Es bedarf Wertschätzung für die Rolle der Straßenbahn, Offenheit für Kritik, Mut zum Lernen aus der Vergangenheit, frühzeitigen Investitionen in nachhaltige Infrastruktur und der Bereitschaft, langfristige Ziele auch gegen Widerstände zu verfolgen.

Städte sind dynamisch, Wandel ist unvermeidbar – aber er kann gestaltet werden.

VERZEICHNISSE UND QUELLEN

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: **Straßenbahnlinien nach Eröffnungsdatum**

eigene Darstellung mit Daten aus: Kaiser 2005, strassenbahnjournal 2025a, strassenbahnjournal 2025b

Abbildung 2: **Gliederung der Arbeit**

eigene Darstellung

Abbildung 3: **Multi-Level-Perspektive**

eigene Darstellung nach: Geels 2002

Abbildung 4: **Urbanisierungsgrad weltweit**

eigene Darstellung mit Daten aus: Statista 2025

Abbildung 5: **Veränderungsdynamiken**

eigene Darstellung nach: Hölscher und Frantzeskaki 2021

Abbildung 6: **Transformationsrollen**

eigene Darstellung nach: Wittmayer 2024

Abbildung 7: **Veränderungen im Straßenbahnnetz nach 1938**

eigene Darstellung mit Daten aus: strassenbahnjournal 2025a, Farthofer 2019, Wegenstein 2024, Hödl 2015

Abbildung 8: **Amtsblatt 1956, Nr. 2, Titelblatt**

eigenes Foto, aufgenommen im Juli 2025

Abbildung 9: **Mikrofiche**

eigenes Foto, aufgenommen im Juli 2025

Abbildung 10: **digitale Wiedergabe der Inhalte eines Mikrofilms**

eigenes Foto, aufgenommen im Juli 2025

Abbildung 11: **Straßenbahnlinien nach Einstellungsdatum**

eigene Darstellung mit Daten aus: Kaiser 2005, strassenbahnjournal 2025c

Abbildung 12: **Modal Split**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wiener Linien GmbH 2024a, Mobilitätsagentur Wien GmbH 2025a, Mobilitätsagentur Wien GmbH 2025b

Abbildung 13: **Entwicklung Fahrgastzahlen**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wiener Linien K32 in Hödl: 2015

Abbildung 14: **Straßenbahnerwähnungen**

eigene Darstellung mit Daten aus: MA18 2005, MA18 2015, MA18 2025, SPÖ & NEOS 2020, SPÖ & NEOS 2025, SPÖ & die Grünen 2010, SPÖ & die Grünen 2015

Abbildung 15: **Entwicklung Fahrgastzahlen 1956-1962**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wiener Linien K32 in Hödl: 2015, ÖSTAT 1957, ÖSTAT 1958, ÖSTAT 1959, ÖSTAT 1960, ÖSTAT 1961, ÖSTAT 1962, ÖSTAT 1963

Abbildung 16: **Wahlergebnisse 1954 und 1959**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wien Geschichte Wiki 2024a

Abbildung 17: **Stadtentwicklungspolitische Akteure 1956-1962**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wikimedia Foundation 2025a, Wikimedia Foundation 2025b und Quellen aus den erläuternden Textabschnitten

Abbildung 18: **Empfehlung Nr. 10**

eigenes Foto, aufgenommen im Juli 2025

Abbildung 19: **„Zischer“**

Foto von Kurt Rasmussen

https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Wien_Type_B,_b_%281951%29#/media/Datei:Wien-wiener-strassenbahnen-vor-50-1165296.jpg

Abbildung 20: **Type K**

Foto von TARS631

https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Wien_Type_K#/media/Datei:P1060837_08._09._Strassenbahnmuseum_Wien_100_Jahre_Typ_K.jpg

Abbildung 21: **Straßenbahntypen**

eigene Darstellung mit Daten aus: Verkehrsmuseum Remise 2024

Abbildung 22: **Straßenbahnnetz in Margareten und Umgebung**

eigene Darstellung mit Daten aus: strassenbahnjournal 2025a, Kaiser 2005, Farthofer 2019, Sambs & Steczowicz 2009

Abbildung 23: **Straßenbahnnetz 1956-1962**

eigene Darstellung mit Daten aus: strassenbahnjournal 2025a, Kaiser 2005, Farthofer 2019, Sambs & Steczowicz 2009

Abbildung 24: **Entwicklung Fahrgastzahlen 2013-2024**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wiener Linien K32 in Hödl: 2015, Wiener Linien 2024b, Wiener Linien 2024c, Wiener Linien 2025b, MA23 2021

Abbildung 25: **Wahlergebnis 2010**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wien Geschichte Wiki 2024a

Abbildung 26: **Wahlergebnis 2015**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wien Geschichte Wiki 2024a

Abbildung 27: **Wahlergebnis 2020**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wien Geschichte Wiki 2024a

Abbildung 28: **Stadtentwicklungspolitische Akteur:innen 2013-2024**

eigene Darstellung mit Daten aus: Wikimedia Foundation 2025c, Wikimedia Foundation 2025d, Wikimedia Foundation Inc. 2025e, Wikimedia Foundation 2025f und Quellen aus den erläuternden Textabschnitten

Abbildung 29: **Linie 12 Streckenführung**

Darstellung von: Wiener Linien 2025d

Abbildung 30: **Begrünung entlang der zukünftigen Linie 12 im Juli 2025**

eigenes Foto, aufgenommen im Juli 2025

Abbildung 31: **Straßenbahnnetz 2013-2026**

eigene Darstellung mit Daten aus: strassenbahnjournal 2025a

Abbildung 32: **geplante Straßenbahnnetzerweiterungen**

eigene Darstellung mit Daten aus: MA18 1985, MA18 1994, MA18 2003, MA18 2005, MA18 2015, MA18 2025

Literaturverzeichnis

Quellen von PID/MA53

JJJJa/Ausgabe Nr. = Amtsblatt der Stadt Wien

JJJJb/Ausgabe Nr. = Infoblatt der Stadt Wien

JJJJc/MM/TT = digital veröffentlichte Meldungen der Rathauskorrespondenz

PID – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (1956/1 - 1956/103). Amtsblatt der Stadt Wien. 61. Jahrgang. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. Zeitschriftenband 61.1956, Jän./Dez. Signatur: B-25107/61.

Aus: digitale Sammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 02.10.2024

PID – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (1957/1 - 1957/103). Amtsblatt der Stadt Wien. 62. Jahrgang. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. Zeitschriftenband 62.1956, Jän./Dez. Signatur: B-25107/62.

Aus: digitale Sammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 02.10.2024

PID – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (1958/1 - 1958/104). Amtsblatt der Stadt Wien. 63. Jahrgang. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. Zeitschriftenband 63.1956, Jän./Dez. Signatur: B-25107/63.

Aus: digitale Sammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 02.10.2024

PID – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (1959/1 - 1959/103). Amtsblatt der Stadt Wien. 64. Jahrgang. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. Zeitschriftenband 64.1956, Jän./Dez. Signatur: B-25107/64.

Aus: digitale Sammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 02.10.2024

PID – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (1960/1 - 1960/104). Amtsblatt der Stadt Wien. 65. Jahrgang. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. Zeitschriftenband 65.1956, Jän./Dez. Signatur: B-25107/65.

Aus: digitale Sammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 02.10.2024

PID – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (1961/1 - 1961/103). Amtsblatt der Stadt Wien. 66. Jahrgang. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. Zeitschriftenband 66.1956, Jän./Dez. Signatur: B-25107/66.

Aus: digitale Sammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 02.10.2024

PID – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (1962/1 - 1962/103). Amtsblatt der Stadt Wien. 67. Jahrgang. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. Zeitschriftenband 67.1956, Jän./Dez. Signatur: B-25107/67.

Aus: digitale Sammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 02.10.2024

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2013a/1 - 2013a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 118. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 118.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/118,1 & B-25107/118,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 03.04.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2014a/1 - 2014a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 119. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 119.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/119,1 & B-25107/119,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 20.03.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2015a/1 - 2015a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 120. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 120.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/120,1 & B-25107/120,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 20.03.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2016a/1 - 2016a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 121. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 121.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/121,1 & B-25107/121,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 20.03.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2017a/1 - 2017a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 122. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 122.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/122,1 & B-25107/122,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 20.03.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2018a/1 - 2018a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 123. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 123.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/123,1 & B-25107/123,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 20.03.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2019a/1 - 2019a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 124. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 124.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/124,1 & B-25107/124,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 02.12.2024

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2020a/1 - 2020a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 125. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 125.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/125,1 & B-25107/125,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 02.12.2024

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2021a/1 - 2021a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 126. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 126.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/126,1 & B-25107/126,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 02.12.2024

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2022a/1 – 2022a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 127. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 127.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/127,1 & B-25107/127,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 02.12.2024

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2023a/1 – 2023a/51). Amtsblatt der Stadt Wien. 128. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenbände 128.2013, Jän./Juni & Juli/Dez. Signatur: B-25107/128,1 & B-25107/128,2. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 29.11.2024

MA53 - Stadt Wien, Kommunikation und Medien. (2024a/1 – 2024a/26). Amtsblatt der Stadt Wien. 129. Jahrgang. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenband 129.2013, Jän./Juni. Signatur: B-25107/129,1. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus (Freihandbereich), am 29.11.2024

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2013b/1 – 2013b/12). Wien.at: das Infoblatt Ihrer Stadt. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenband 2013/14. Signatur: C-202586/2013-2014. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 25.03.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2014b/1 – 2014b/12). Wien.at: das Infoblatt Ihrer Stadt. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenband 2013/14. Signatur: C-202586/2013-2014. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 25.03.2025

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2015b/1 – 2015b/12). Wien.at: das Infoblatt Ihrer Stadt. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenband 2015/16. Signatur: C-202586/2015-2016. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 25.03.2025

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2016b/1 – 2016b/12). Wien.at: das Infoblatt Ihrer Stadt. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenband 2015/16. Signatur: C-202586/2015-2016. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 25.03.2025

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2017b/1 – 2017b/12). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. Zeitschriftenband 2017/18. Signatur: C-202586/2017-2018. Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 03.04.2025

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2018b/1 – 2018b/12). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. E-Journal. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/2276202>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2019b/1 – 2019b/12). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. E-Journal. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/2366865>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2020b/1 – 2020b/12). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. E-Journal. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/4431622>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2021b/1 – 2021b/12). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. E-Journal. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/4431638>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2022b/1 – 2022b/24). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. E-Journal. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/3830985>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2023b/1 – 2023b/24). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. E-Journal. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/4428616>

MA53 – Stadt Wien, Kommunikation und Medien. (2024b/1 – 2024b/22). Mein Wien. Wien: Bohmann Druck und Verlag GmbH. E-Journal. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/4957706>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2013c/04/03). U2-Verlängerung: Neues Verkehrsnetz für Donaustadt ab 5. Oktober. <https://presse.wien.gv.at/presse/2013/04/03/u2-verlaengerung-neues-verkehrsnetz-fuer-donaustadt-ab-5-oktober>

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2014c/06/27). Brauner/Vassilakou: U2/U5-Trasse und Bim Ausbau fixiert <https://presse.wien.gv.at/presse/2014/06/27/brauner-vassilakou-u2-u5-trasse-und-bim-ausbau-fixiert>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2017c/08/31). Viel Neues im Wiener Öffi-Netz ab September. <https://presse.wien.gv.at/presse/2017/08/31/wiener-linien-neuigkeiten-im-netz-zu-u1-start>

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2019c/12/01). Öffi-Paket: Linie D fährt ab morgen ins Sonnwendviertel. <https://presse.wien.gv.at/presse/2019/12/01/oefi-paket-linie-d-faehrt-ab-morgen-ins-sonnwendviertel>

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2020c/10/02). Sima/Steinbauer: Linie O fährt ab morgen ins Nordbahnhofviertel. <https://presse.wien.gv.at/presse/2020/10/02/sima-steinbauer-linie-o-faehrt-ab-morgen-ins-nordbahnhofviertel>

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2022c/03/18). Verkehrsentslastung: Wien und Niederösterreich schnüren neues Mobilitätspaket.
<https://presse.wien.gv.at/presse/2022/03/18/verkehrsentslastung-wien-und-niederoesterreich-schnueren-neues-mobilitaetspaket>

MA53 – Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2022c/11/15). Clemens Horak zum Leiter der Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung bestellt.
<https://presse.wien.gv.at/2022/11/15/clemens-horak-zum-leiter-der-magistratsabteilung-18-stadtentwicklung-und-stadtplanung-bestellt>

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2023c/04/20). Sima/Hanke: Neue Straßenbahnlinie 12 – Optimale Öffi-Anbindung des Nordbahnviertels mit fünf neuen Haltestellen.
<https://presse.wien.gv.at/presse/2023/04/20/sima-hanke-neue-strassenbahnlinie-12-optimale-oeffi-anbindung-des-nordbahnviertels-mit-fuenf-neuen-haltestellen>

MA53 - Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst. (2023c/06/22). Sima/Hanke: Verlängerte Bim-Linie 18 schafft klimafreundliche Direktverbindung von 2. und 3. Bezirk!
<https://presse.wien.gv.at/presse/2023/06/22/sima-hanke-verlaengerte-bim-linie-18-schafft-klimafreundliche-direktverbindung-von-2-und-3-bezirk>

MA53 - Stadt Wien, Kommunikation und Medien. (2024c/02/14). Spatenstich Linie 27: die neue Straßenbahn zwischen Donau-stadt und Floridsdorf.
<https://presse.wien.gv.at/presse/2024/02/14/spatenstich-linie-27-die-neue-strassenbahn-zwischen-donaustadt-und-floridsdorf>

MA53 - Stadt Wien, Kommunikation und Medien. (2024c/07/04). Hanke/Sima/Reinagl: Spatenstich Linie 12 - die neue Straßenbahn für Wien.
<https://presse.wien.gv.at/presse/2024/07/04/hanke-sima-reinagl-spatenstich-linie-12-die-neue-strassenbahn-fuer-wi-1>

MA53 – Stadt Wien, Kommunikation und Medien. (2025c/03/16). Modal Split 2024: Weitere Zunahme bei Öffis und Radfahren, Zu-Fuß-Gehen nach wie vor auf Rekordniveau.
<https://presse.wien.gv.at/presse/2025/03/16/modal-split-2024-weitere-zunahme-bei-oeffis-und-radfahren-zu-fuss-gehen-nach-wie-vor-auf-rekordniveau>

MA53 – Stadt Wien, Kommunikation und Medien. (2025c/06/02). Sima/Senk: Baustart für die Verlängerung der Linie 18 – neue Öffi-Verbindung zu U2 Stadion ab Herbst 2026.
<https://presse.wien.gv.at/presse/2025/06/02/baustart-fuer-die-verlaengerung-der-linie-18>

Sonstige Archivquellen

Brunner-Lehenstein, Karl Heinrich. (1955). Städtebau und Schnellverkehr. Wien: Springer Verlag. Buch. Signatur: B-134363
 Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 18.07.2025

Die Presse. (1958a). Noch im heurigen Jahr: Autobusse statt 63er. In: Ausgabe vom 25.04.1958, 4. Mikrofilm. Signatur: MF 5014.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Die Presse. (1958b). Adieu 13er. In: Ausgabe 26.04.1958, 1-2. Mikrofilm. Signatur: MF 5014
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Die Presse. (1961a). Erst im Juli Busse statt 13er – Akuter Mangel an Chauffeuren. In: Ausgabe vom 25.05.1961, 5. Mikrofilm. Signatur: MF 5014.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Die Presse. (1961b). Straßenbahnlinie 72 mit Autobussen. In: Ausgabe vom 16.06.1961, 5. Mikrofilm. Signatur: MF 5014.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Die Presse. (1961c). Staatsbegräbnis für letzten 13er – Samstag Volksfest in fünf Bezirken. In: Ausgabe vom 29.06.1961, 4-5. Mikrofilm. Signatur: MF 5014.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Die Presse. (1961d). s' gibt nur an Dreizehner ... In: Ausgabe vom 02.07.1961, 20. Mikrofilm. Signatur: MF 5014.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. als Mikrofilm am 06.12.2024

Die Presse. (1961e). Dreizehner fährt jetzt mit Gummirädern. In: Ausgabe vom 04.07.1961, 6. Mikrofilm. Signatur: MF 5014
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Neuer Kurier. (1958a). Statt elf Straßenbahnlinien 200 Autobusse. In: Mittagsausgabe vom 25.04.1958, 4. Mikrofiche. Signatur: MFS 1229.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Neuer Kurier. (1958b). Garage für Doppeldecker Autobusse. In: Mittagsausgabe vom 31.05.1958, 4. Mikrofiche. Signatur: MFS 1229.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Kurier. (1961a). Letzter 13er fährt wieder mit Dampf. In: Mittagsausgabe vom 29.06.1961, 3. Mikrofiche. Signatur: MFS 1229.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Kurier. (1961b). Volksfest in fünf Bezirken: Abschied vom 13er. In: Morgenausgabe vom 01.07.1961, 16. Mikrofiche. Signatur: MFS 1229.
 Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 18.07.2025

- Kurier. (1961c). Der Dreizehner ist tot - es lebe der Dreizehner! In: Morgenausgabe vom 03.07.1961, 3. Mikrofiche. Signatur: MFS 1229.
Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 18.07.2025
- Rainer, Roland. (1962). Planungskonzept Wien. Wien: Verlag für Jugend und Volk. Buch. Signatur: C-134970/13.
Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 18.07.2025
- Stadtbauamtsdirektion Wien. (1955a). 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete 1955. Organisationsplan. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. In: Konvolut an Schriften zur 1. Wiener Strassenverkehrs-enquete. Signatur: B-136368.
Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 18.07.2025
- Stadtbauamtsdirektion Wien. (1955b). 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete 1955. Rohentwurf der Empfehlungen der Kommissionen zum Zwischenplenum. Wien: Die Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. In: Konvolut an Schriften zur 1. Wiener Strassenverkehrs-enquete. Signatur: B-136368.
Aus: Druckschriftensammlung der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, z. V. g. am 18.07.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1952). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 3. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.3.1952. Signatur: B-67598/1952.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1957). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 8. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.8.1957. Signatur: B-67598/1957.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1958). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 9. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.9.1958. Signatur: B-67598/1958.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1959). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 10. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.10.1959. Signatur: B-67598/1959.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1960). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 11. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.11.1960. Signatur: B-67598/1960.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1961). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 12. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.12.1961. Signatur: B-67598/1961.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1962). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 13. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.13.1962. Signatur: B-67598/1962.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1963). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 14. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.14.1963. Signatur: B-67598/1963.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- ÖSTAT - Österreichisches Statistisches Zentralamt. (1971). Statistisches Handbuch für die Republik Österreich. 22. Jahrgang, Neue Folge. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. Zeitschriftenband N.F.22.1971. Signatur: B-67598/1971.
Aus: Handapparat der MA9 – Wienbibliothek im Rathaus, am 20.03.2025
- Wiener Zeitung. (1958). Statt elf Straßenbahnlinien 200 Autobusse. In: Ausgabe vom 25.04.1958, 3. Mikrofilm. Signatur: MF 226.
Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 18.07.2025
- Wiener Zeitung. (1961). Dem 13er schlug die Stunde. In: Ausgabe vom 02.07.1961, 4. Mikrofilm. Signatur: MF 226.
Aus: Mikroformen- u. AV-Medien Heldenplatz (MIK), Österreichische Nationalbibliothek, z. V. g. am 06.12.2024

Allgemeine Quellen

A

American Public Transportation Association. (2025). Transit Ridership Report Fourth Quarter 2024.
<https://www.apta.com/research-technical-resources/transit-statistics/ridership-report/ridership-report-archives/>

Algoprint – Algoprint Marketing GmbH. (2025). Günter Steinbauer.
<https://www.club-carriere.com/index.php/cb-profile/160598-160598>

Amin, Ash; Thrift, Nigel. (1994). Globalization, Institutional Thickness and Local Prospects. Oxford: Oxford University Press.
<https://research-information.bris.ac.uk/en/publications/globalization-institutional-thickness-and-local-prospects>

ARBÖ – Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>

Az W – Architekturzentrum Wien. (2015). „Wien. Die Perle des dritten Reichs“ Planen für Hitler.
<https://www.azw.at/de/termin/wien-die-perle-des-reiches-planen-fuer-hitler/>

B

Bauknecht, Dierk; Brohmann, Bettina; Griebhammer, Rainer. (2015). Transformationsstrategien und Models of Change für nachhaltigen gesellschaftlichen Wandel: Gesellschaftlicher Wandel als Mehrebenenansatz. Umweltbundesamt: Texte 66/2015.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_66_2015_gesellschaftlicher_wandel_als_mehrebenenansatz_3.pdf

BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. (2021). Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich.
<https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>

Borderstep Institut. (2025). Glossar - Exnovation.
<https://www.borderstep.de/glossar-eintrag/exnovation/>

Büro Jürgen Chernohosky. (2024). Verständigung zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=a4da09c2fc8342a0815690d18f0de114>

Büro Ulli Sima. (2024). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=a4da09c2fc8342a0815690d18f0de114>

C

CLIP - CLIP Mediaservice GmbH. (2023). Media-Analyse 22/23: Das sind die Reichweiten österreichischer Tageszeitungen.
<https://www.clip.at/media-analyse-22-23-das-sind-die-reichweiten-oesterreichischer-tageszeitungen/>

Coenen, Lars; Benneworth, Paul; Truffer, Bernhard. (2012). Toward a spatial perspective on sustainability transitions. In: Research Policy 41, 968-979.
https://www.researchgate.net/publication/228667670_Toward_a_spatial_perspective_on_sustainability_transitions

Cornelsen Verlag - Cornelsen Verlag GmbH (Duden). (2025a). Narrativ.
https://www.duden.de/rechtschreibung/Narrativ_Erzaehlung

Cornelsen Verlag - Cornelsen Verlag GmbH (Duden). (2025b). modern.
https://www.duden.de/rechtschreibung/modern_neu_modisch

D

Davies, Jack; Schot, Johan. (2025). Deep Transitions.
<https://doi.org/10.33774/coe-2025-sxjrk>

Daimler Buses – Daimler Buses Austria GmbH. (2025). CapaCity & CapaCity L. Alle Fakten.
https://www.mercedes-benz-bus.com/de_AT/models/capacity/facts.html

Demokratiezentrum Wien. (2022a). Kurier.
<https://www.demokratiezentrum.org/ressourcen/lexikon/kurier/>

Demokratiezentrum Wien. (2022b). Arbeiter Zeitung.
<https://www.demokratiezentrum.org/ressourcen/lexikon/arbeiter-zeitung/>

Deutsche Bauzeitung. (2024). Caring City.
<https://www.db-bauzeitung.de/news/vortrag-gendergerechte-stadtplanung/>

Deutschlandradio – Deutschlandradio Körperschaft des öffentlichen Rechts. (2024). Ganz schön hässlich - Wie wir mit Innenstadt-Architektur aus den 60ern umgehen.
<https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/ganz-schoen-haesslich-wie-wir-mit-innenstadt-architektur-aus-den-60ern-umgehen>

Der Standard (2021). Wiener Ex-Landeschefin Birgit Hebein ist aus der grünen Partei ausgetreten.
<https://www.derstandard.at/story/2000129084517/wiener-ex-landeschefin-birgit-hebein-ist-aus-der-gruenen-partei>

- Der Standard (2023a). Bilanz nach drei Jahren Tempo 100.
<https://www.derstandard.at/story/2000144539405/bilanz-nach-drei-jahren-tempo-100>
- Der Standard. (2023b). Neue Bim-Linie 12 soll Wiener Nordbahnhof anbinden und 5er entlasten.
<https://www.derstandard.at/story/2000145681663/neue-bim-linie-12-soll-wiener-nordbahnhof-anbinden-und-5er>
- Der Standard. (2025). „Economist“-Ranking: Wien ist nicht mehr die lebenswerteste Stadt der Welt.
<https://www.derstandard.at/story/3000000274272/economist-ranking-wien-ist-nicht-mehr-die-lebenswerteste-stadt-der-welt>
- Die Presse. (2022). Wiener-Linien-Chef Steinbauer: „Wir sind massiv am Gegensteuern“.
<https://www.diepresse.com/6209101/wiener-linien-chef-steinbauer-wir-sind-massiv-am-gegensteuern>
- Die Presse. (2023). „Straßenbahn-Tangente“ soll ab 2025 Nordbahnhof mit Josefstadt verbinden.
<https://www.diepresse.com/6278088/strassenbahn-tangente-soll-ab-2025-nordbahnhof-mit-josefstadt-verbinden>
- Die Presse. (2024). Wiener-Linien Chefin Alexandra Reinagl: „Ja, ich war eine Quotenfrau“.
<https://www.diepresse.com/18810218/wiener-linien-chefin-alexandra-reinagl-ja-ich-war-eine-quotenfrau>

E

- Egermann, Markus; Ehnert, Franziska; Wolfram, Marc; Frantzeskaki, Niki. (2024). Urban Sustainability Transitions Research.
<https://doi.org/10.33774/coe-2024-xk5r2>
- EisbG – Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz). (2024). BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 115/2024.
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302>
- Exner, Andreas; Cepoiu, Livia; Weinzierl, Carla. (2018). Smart City Policies in Wien, Berlin und Barcelona. In: Smart City - Kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in Städten, 333-344.
https://www.researchgate.net/publication/355863876_Smart_City_Policies_in_Wien_Berlin_und_Barcelona

F

- Farthofer, Walter. (2019). Im Rückspiegel. Die Chronik der Wiener Verkehrsbetriebe. Wien: echomedia buchverlag/echo medienhaus ges.m.g.h.
- Fischer, Lisa-Britt; Newig, Jens. (2016). Importance of actors and agency in sustainability transitions: A systematic exploration of the literature. In: Sustainability 8 (5), 476.
<https://doi.org/10.3390/su8050476>
- Florida, Richard. (2002). The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life. New York: Basic Books.
<https://doi.org/10.25071/1705-1436.180>
- FPÖ Leopoldstadt. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>
- Frey, Otto; Keller, Donald A.; Klotz, Arnold; Koch, Michael; Selle, Klaus. (2003). Rückkehr der grossen Pläne?. In: disP - The Planning Review 39 (153), 13-18.
<https://doi.org/10.1080/02513625.2003.10556844>
- Frey, Harald; Knoflacher, Hermann; Leth, Ulrich; Bauer-Ibili, Stéphanie; Molitor, Romain; Niegl, Martin; Zeleny, Nina. (2011). Machbarkeitsstudie Straßenbahnlinie 13.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4850418>
- Frantzeskaki, Niki; Dumitru, Adina; Anguelovski, Isabelle; Avelino, Flor; Bach, Matthew; Best, Benjamin; Binder, Constanze; Barnes, Jake; Carrus, Giuseppe; Egermann, Markus; Haxeltine, Alex; Moore, Miche-le-Lee; Mira, Ricardo; Loorbach, Derk; Uzzell, David; Omman, Ines; Olsson, Per; Silvestri, Giorgia; Stedman, Richard; Wittmayer, Julia; Durrant, Rachel; Rauschmayer, Felix. (2016). Elucidating the changing roles of civil society in urban sustainability transitions. Current Opinion in: Environmental Sustainability 22, 41-50.
<https://doi.org/10.1016/j.cosust.2017.04.008>
- Fuenfschilling, Lea. (2019). An institutional perspective on sustainability transitions. In: Handbook of Sustainable Innovation, 219-236. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Ltd.
<https://doi.org/10.4337/9781788112574.00020>

G

- Geels, Frank W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. In: Research Policy 31 (8-9), 1257-1274.
[https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8)
- Geels, Frank W.; Schot, Johan. (2007). Typology of sociotechnical transition pathways. In: Research Policy 36 (3), 399-417.
<https://doi.org/10.1016/j.respol.2007.01.003>
- Geels, Frank W. (2016). Socio-technical transitions and system innovation. Keynote presentation IPCC scoping meeting.
https://archive.ipcc.ch/report/sr15/pdf/presentations/sr15_scop_Socio_Technical_transitions_Geels.pdf
- Geels, Frank W. (2024). The Multi-Level Perspective on Sustainability Transitions: Background, overview, and current research topics.
<https://doi.org/10.33774/coe-2024-c15gb>

Giffinger, Rudolf; Suitner, Johannes. (2015). Polycentric Metropolitan Development: From Structural Assessment to Processual Dimensions. In: *European Planning Studies* 23 (6), 1169-1186.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2014.905007>

Grüne Leopoldstadt. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>

H

Hajer, Marteen. (1995). *The politics of environmental discourse. Ecological modernization and the policy process*. Oxford: Clarendon Press.
 DOI:10.14361/9783839456668-016
https://www.researchgate.net/publication/362198165_Hajer_Marteen_A_1995_The_Politics_of_Environmental_Discourse_Ecological_Modernization_and_the_Policy_Process

Handelsblatt - Handelsblatt GmbH. (2024). Wieso sind deutsche Innenstädte so hässlich, Herr Libeskind?.
<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/stadtplanung-wieso-sind-deutsche-innenstaedte-so-haesslich-herr-libeskind/100030021.html>

Hansmeier, Hendrik; Schiller, Katharina, Rogge, Karoline S. (2021). Towards methodological diversity in sustainability transitions research? Comparing recent developments (2016-2019) with the past (before 2016). In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 38, 169-174.
<https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.01.001>

Hatz, Gerhard. (2008). City Profile: Vienna. In: *Cities* 25 (5), 310-322.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2008.02.002>

hdgö – Haus der Geschichte Österreich. (2025a). Digitales Museum – Lexikon - 1973/1979: Die Ölpreiskrisen.
<https://hdgoe.at/oelpreiskrisen>

hdgö – Haus der Geschichte Österreich. (2025b). Digitales Museum – Lexikon - 1974–1978: Proteste und Volksabstimmung gegen das Atomkraftwerk Zwentendorf.
<https://hdgoe.at/zwentendorf>

hdgö – Haus der Geschichte Österreich. (2025c). Digitales Museum – Lexikon - 1983: Die Besetzung der Hainburger Au.
<https://hdgoe.at/hainburger-au>

hdgö – Haus der Geschichte Österreich. (2025d). Digitales Museum – Lexikon - 1989: Österreichische Wirtschaft im Postsozialismus.
https://hdgoe.at/wirtschaft_nach_1989

hdgö – Haus der Geschichte Österreich. (2025e). Digitales Museum – Lexikon - 1995: Österreichs EU-Beitritt.
https://hdgoe.at/eu_beitritt

Hess, David J. (2018). Sustainability Transitions: A Political Coalition Perspective. In: *Research Policy* 43, 278–83.
<https://doi.org/10.1016/j.respol.2013.10.008>

Heute (2023a). "12er" kommt – Neue Bim-Linie für die Leopoldstadt.
<https://www.heute.at/s/erster-blick-so-sieht-wiens-neue-bim-linie-aus-100267016>

Heute (2023b). 1.400 Unterschriften! Anrainer wollen "12er" stoppen.
<https://www.heute.at/s/1400-unterschriften-petition-gegen-12er-geht-weiter-100278586>

Heute (2023c). Ärger über neue Bim – Anrainer schreiben Bürgermeister.
<https://www.heute.at/s/aerger-ueber-neue-bim-anrainer-schreiben-buergermeister-120003115>

Heute (2024). Wegen 12er-Bim – Bürger klagen jetzt die Stadt Wien.
<https://www.heute.at/s/wegen-12er-bim-buerger-klagen-jetzt-die-stadt-wien-120044510>

Hochholding, Nikola; Mitterer, Karoline; Yildirim-Metz, Kesira. (2023). Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten.
https://www.kdz.eu/system/files/downloads/2023-07/Endbericht_OEV_Erhebung%20Staedte.pdf

Hödl, Johann. (2015). *Vom Sesselträger zum Silberpfeil. 200 Jahre Wiener Verkehrsgeschichte*. Wien: Wiener Linien GmbH & Co KG.

Hodson, Mike; Marvin, Simon. (2009). Cities mediating technological transitions: understanding visions, intermediation and consequences. In: *Technology Analysis & Strategic Management* 21 (4), 515–534.
<https://doi.org/10.1080/09537320902819213>

Hölscher, Katharina; Wittmayer, Julia M; Loorbach, Derk. (2018). Transition versus transformation: What's the difference?. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 27, 1-3
<https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.10.007>

Hölscher, Katharina; Frantzeskaki, Niki. (2021). Perspectives on urban transformation research: transformations in, of, and by cities. In: *Urban Transformations* 3, Article 2
<https://doi.org/10.1186/s42854-021-00019-z>

J

Jordan, Stefan. (2016). *Theorien und Methoden der Geschichtswissenschaft*. 3., aktualisierte Auflage (1. Auflage 2011). Paderborn: Ferdinand Schöningh Verlag.

Kaiser, Wolfgang. (2005). Die Wiener Straßenbahn. Vom „Hutscherl“ bis zum „Ulf“. 2., aktualisierte Auflage. München: GeraMond Verlag GmbH.

Keller, Reiner. (2008). Wissenssoziologische Diskursanalyse, Grundlegung eines Forschungsprogramms. 2. Auflage (1. Auflage 2005). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, GWV Fachverlag GmbH.

Keller, Reiner. (2011). Diskursforschung. Eine Einführung für SozialwissenschaftlerInnen. 4. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, GWV Fachverlag GmbH.

Kronen Zeitung (2023). Wien bekommt jetzt eine neue Bimlinie.
<https://www.krone.at/2986395>

Köstlin, Reinhart; Wollman, Hellmut. (1987). Renaissance der Straßenbahn. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH.

L

Laasko, Senja; Keller, Margit; Julia, Backhaus. (2024). Social Practice Theories and Sustainability Transitions Studies.
<https://doi.org/10.33774/coe-2024-gknrb>

Legné, Mattias; Lilja, Sven. (2010). Living Cities: An Anthology in Urban Environmental History. Stockholm: FORMAS.
<https://formas.se/en/start-page/in-depth-knowledge/publications/2018-12-29-living-cities---an-anthology-in-urban-environmental-history.html>

Lefebvre, Henri. (1974). Translated by Nicholson-Smith, Donald. (1991). The production of space. Oxford: Blackwell.
https://monoskop.org/images/7/75/Lefebvre_Henri_The_Production_of_Space.pdf

Lehmann, Steffen. (2010). Transforming the City for Sustainability - The Principles of Green Urbanism. In: Journal of Green Building 6 (1), 104-113.
https://www.researchgate.net/publication/275939484_Transforming_the_City_for_Sustainability_The_Principles_of_Green_Urbanism

LINKS Leopoldstadt. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>

Loorbach, Derk; Schwanen, Tim; Doody, Brendan J; Arnfalk, Peter; Langeland, Ove; Farstad, Eivind. (2021). Transition governance for just, sustainable urban mobility: An experimental approach from Rotterdam, the Netherlands In: Journal of Urban Mobility 1, 100009
<https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2021.100009>

M

MA18 - Stadt Wien, Stadtstrukturplanung. (1985). Stadtentwicklungsplan Wien.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/5201966>

MA18 – Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (1994). Stadtentwicklungsplan für Wien 1994.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/5201965>

MA18 – Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2003). Masterplan Verkehr Wien 2003.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4341965>

MA18 – Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2005). Stadtentwicklungsplan Wien 2005.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/5219085>

MA18 - Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2014a). Smart City Wien Rahmenstrategie.
https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2014/08/Langversion_SmartCityWienRahmenstrategie_deutsch_doppelseitig.pdf

MA18 - Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2014b). STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4897823>

MA18 - Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2015). STEP 2025. Fachkonzept Mobilität.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4007771>

MA18 - Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2019). Smart City Wien Rahmenstrategie. 2019-2050. die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.W
<https://www.digital.wienbibliothek.at/urn/urn:nbn:at:AT-WBR-796671>

MA18 – Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2020). 100 x 18 – Wiener Stadtentwicklung gestern, heute, morgen Ein Jahrhundertgeschenk.
<https://www.wien.gv.at/spezial/festschrift-stadtentwicklung/>

MA18 – Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2025). Der Wien-Plan. Stadtentwicklungsplan 2035.
<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/wien-plan>

MA23 - Arbeit, Wirtschaft und Statistik. (2021). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien.
<https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/3724138?query=statistisches%20jahrbuch%202021>

MA62 – Stadt Wien, Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten. (2023). NEIN zum Bau der 12er Straßenbahn durch die Vorgartenstraße.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>

- MA62 - Stadt Wien, Wahlen und verschiedene Rechtsangelegenheiten. (2024). Bus statt Bim – Überprüfung der Notwendigkeit der Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 12.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=a4da09c2fc8342a0815690d18f0de114>
- MA62 – Stadt Wien, Wahlen und verschiedenen Rechtsangelegenheiten. (2025a). Wien Gesamt Gemeinderatswahl 2010.
<https://www.wien.gv.at/wahl/NET/GR101/GR101-109.html>
- MA62 – Stadt Wien, Wahlen und verschiedenen Rechtsangelegenheiten. (2025b). Wien Gesamt Gemeinderatswahl 2015.
<https://www.wien.gv.at/wahl/NET/GR151/GR151-109.html>
- MA62 – Stadt Wien, Wahlen und verschiedenen Rechtsangelegenheiten. (2025c). Wien Gesamt Gemeinderatswahl 2020.
<https://www.wien.gv.at/wahlergebnis/de/GR201/index.html>
- Markard, Jochen; Raven, Rob; Truffer, Bernhard. (2012). Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. In: Research Policy 41 (6), 955–967.
<https://doi.org/10.1016/j.respol.2012.02.013>
- McCormick, Kes; Anderberg, Stefan; Coenen, Lars; Neij, Lena. (2013). Advancing sustainable urban transformation. In: Journal of Cleaner Production 50, 1-11.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.01.003>
- MedienG - Bundesgesetz von 12. Juni 1981 über die Presse und andere publizistische Medien (Mediengesetz). (2023). BGBl. Nr. 314/1981 idF BGBl. I Nr. 182/2023.
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10000719>
- Melbourne Tram Museum. (2001). The Sir Robert Risson era: an enduring legacy.
<https://www.hawthornteamdepot.org.au/papers/risson.html>
- Mioner, Johan; Binz, Christian; Fuenfschilling, Lea. (2021). Understand transformation patterns in different socio-technical systems - A scheme of analysis.
<https://www.researchgate.net/publication/357367862>
- Mobilitätsagentur - Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015). Wien: Radverkehrsanteil erstmals höher als sieben Prozent.
<https://www.fahrradwien.at/2015/02/10/wien-radverkehrsanteil-erstmals-hoher-als-sieben-prozent/>
- Mobilitätsagentur - Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2025). Modal Split 2024: Radverkehr auf Rekordhoch, Autoverkehr auf Tiefstand.
<https://www.fahrradwien.at/news/modal-split-2024-radverkehr-auf-rekordhoch-autoverkehr-auf-tiefstand/>
- Monstadt, Jochen. (2007). Urban Governance and the Transition of Energy Systems: Institutional Change and Shifting Energy and Climate Policies in Berlin. In: International Journal of Urban and Regional Research 31, 326-343.
<https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2007.00725.x>
- N
- NEOS Leopoldstadt. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>
- Newell, Peter. (2021). Power Shift: The Global Political Economy of Energy Transitions. Cambridge: CUP.
<https://dokumen.pub/power-shift-the-global-political-economy-of-energy-transitions-9781108966184-9781108832854-9781108965828.html>
- Newell, Peter; Bhatia, Parth. (2024). The Political Economy of Transitions.
<https://doi.org/10.33774/coe-2024-4r8bm>
- O
- ÖAMTC - Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>
- Oliveira, Eduardo. (2017). Editorial for virtual special issue: The emergence of new forms of flexible governance arrangements in and for urban regions: an European perspective. In: Regional Studies, Regional Science 4 (1), 1-6.
<https://doi.org/10.1080/21681376.2016.1256227>
- ÖPNRV-G - Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz). (2025). BGBl. I Nr. 204/1999 idF BGBl. I Nr. 59/2015.
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097>
- ORF.at - Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. (2019). Neue Straßenbahnlinie 11 präsentiert.
<https://wien.orf.at/stories/3009796/>
- ORF.at - Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. (2022). Sensoren zählen Wiener-Linien-Fahrgäste.
<https://wien.orf.at/stories/3147810/>
- ORF.at - Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. (2023a). Neue Straßenbahnlinie für Wien.
<https://wien.orf.at/stories/3203780/>
- ORF.at - Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. (2023b). Aufregung über Straßenbahnlinie 12.
<https://wien.orf.at/stories/3213371/>
- ORF.at - Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. (2024a). Spatenstich für die neue Straßenbahnlinie 12.
<https://wien.orf.at/stories/3263795/>

ORF.at - Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. (2024b). Neue Straßenbahn nach Schwechat vorerst gestoppt. <https://noe.orf.at/stories/3254593/>

ORF.at - Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. (2025). ORF.at an der Spitze der Onlinenachrichtenmedien. <https://orf.at/stories/3384882/>

Ostermann, Ingrid. (2019). Rotterdam - Neuerfindung einer Stadt im Wiederaufbau. <https://doi.org/10.11588/ih.2019.0.74579>

ÖVP Leopoldstadt. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023. <https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>

P

Pamer, Volkmar. (2019). Urban planning in the most liveable city: Vienna. In: Urban Research & Practice, 12:3, 285-295 <https://doi.org/10.1080/17535069.2019.1635728>

Parlamentsdirektion. (1990a). Franz Jonas. <https://www.parlament.gv.at/person/737>

Parlamentsdirektion. (1990b). Karl Honay. <https://www.parlament.gv.at/person/644>

Parlamentsdirektion. (1990c). Felix Slavik. <https://www.parlament.gv.at/person/1883>

Parlamentsdirektion. (1990d). Kurt Heller. <https://www.parlament.gv.at/person/568>

Parlamentsdirektion. (2025a). Michael Häupl. <https://www.parlament.gv.at/person/2884?selectedtab=BIO>

Parlamentsdirektion. (2025b). Michael Ludwig. <https://www.parlament.gv.at/person/3631>

Pirhofer, Gottfried, und Stimmer, Kurt. (2007). Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005. Wien: Stadt Wien – MA 18 Stadtregulierung. <https://www.digital.wienbibliothek.at/id/4897822>

R

Reckwitz, Andreas. (2002). Toward a theory of social practices. In: European journal of social theory 5 (2), 243–63. DOI:10.1177/13684310222225432 https://www.researchgate.net/publication/249709863_Toward_a_Theory_of_Social_Practice

Régie autonome des transports Parisiens. (2025). Une ligne, une histoire: la ligne 1 du métro. <https://www.ratp.fr/decouvrir/sorties-et-visites/culture/histoire-metro-ligne-1>

Rittel, Horst W J; Webber, Melvin M. (1973). Dilemmas in a general theory of planning. In: Policy Science 4, 155-169. <https://link.springer.com/article/10.1007/BF01405730>

Rosenbloom, Daniel; Berton, Harris; Meadowcroft, James. (2016). Framing the sun: A discursive ap-proach to understanding multi-dimensional interactions within socio-technical transitions through the case of solar electricity in Ontario, Canada. In: Research Policy 45 (6), 1275-1290. DOI:10.1016/j.respol.2016.03.012 https://www.researchgate.net/publication/299531768_Framing_the_sun_A_discursive_approach_to_understanding_multi-dimensional_interactions_within_socio-technical_transitions_through_the_case_of_solar_electricity_in_Ontario_Canada

S

Sambs, Johann & Steczowicz, Peter. (2009). Wiens Straßenbahn und ihre Straßenbahner. 1. Auflage. Wien: Poss Verlag GmbH.

Salas-Gironés, Edgar; Goedecking, Nikolas; Rogge, Karoline. (2024). Policies for accelerating sustainability transitions: Bridging insights from transition studies and policy studies. <https://doi.org/10.33774/coe-2024-bqxtv>

Schneider, Lars. (2018). Betriebsplanung im öffentlichen Personennahverkehr. Ziele, Methoden, Konzepte. Berlin: Springer-Verlag GmbH.

Schönhagen, Jörg und Schuhmann, Marco. (2010). Die Entwicklung der Verkehrsplanung bis heute. In: Straßenverkehrstechnik. Bonn: Kirchbaum Verlag. <http://www.trc-transportation.com/cms/images/dokumente/090804geschichtevp.pdf>

Schuitmaker, Tjerk Jan. (2012). Identifying and unravelling persistent problems. In: Technological Forecasting and Social Change, 79: 1021 1031. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2011.11.008>

Seethaler, Josef. (2005). Österreichische Tageszeitungen – über 100 Jahre alt. Arbeitsbericht der Kommission für historische Pressedokumentation https://www.oew.ac.at/fileadmin/Institute/CMC/PDF/Publications/Research_Papers/KMK_Arbeitsbericht_No_2.pdf

Shove, Elizabeth; Pantzar, Mika; Watson, Matt. (2012). The dynamics of social practice: everyday life and how it changes. London: Sage. <https://uk.sagepub.com/en-gb/eur/the-dynamics-of-social-practice/book235021>

- Siemens - Siemens AG. (2013). Straßenbahnsystem-ULF, Wien, Österreich.
<https://assets.new.siemens.com/siemens/assets/api/uuid:f39ceaa346cdf0aba91a72cd7f88dfdcfd766991/ulf-brochure-german.pdf>
- Siemens - Siemens AG. (2025). Going underground. The first electrically power subway on the European continent.
<https://www.siemens.com/global/en/company/about/history/stories/going-underground.html>
- Smith, Adrian; Stirling, Andy; Berkhout, Frans. (2005). The governance of sustainable socio-technical transitions. In: Research Policy 34 (10), 1491–1510.
<https://doi.org/10.1016/j.respol.2005.07.005>
- Smith, Adrian; Raven, Rob. (2012). What is protective space? Reconsidering niches in transitions to sustainability. In: Research policy 41 (6), 1025-1036.
<https://doi.org/10.1016/j.respol.2011.12.012>
- Sovacool, Benjamin K; Brisbois Marie-Claire. (2019). Elite Power in Low-Carbon Transitions: A Critical and Interdisciplinary Review. In: Energy Research & Social Science 57, 101242.
<https://doi.org/10.1016/j.erss.2019.101242>
- Sovacool, Benjamin K; Turnheim, Bruno; Martiskainen, Mari; Brown, Daniel; Kivimaa, Paula. (2020). Guides or gatekeepers? Incumbent-oriented transition intermediaries in a low-carbon era. In: Energy Research & Social Science 66, 101490
<https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101490>
- SPÖ Bundesorganisation. (2025). Peter Hanke.
<https://www.spoe.at/personen/peter-hanke/>
- SPÖ; die Grünen. (2010). Gemeinsame Wege für Wien. Das rot-grüne Regierungsübereinkommen.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/2954847>
- SPÖ; die Grünen. (2015). Eine Stadt, zwei Millionen Chancen. Das rot-grüne Regierungsübereinkommen für ein soziales, weltoffenen und lebenswertes Wien.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3302358>
- SPÖ; NEOS. (2020). Die Fortschrittskoalition für Wien.
<https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/>
- SPÖ; NEOS. (2025). Die Aufschwungskoalition für Wien.
<https://www.wien.gv.at/kontakt/presentation-regierungsprogramm>
- SPÖ-Parlamentsklub. (2024). Tageszeitungen in Österreich: Eigentümer und politische Ausrichtung.
<https://kontrast.at/zeitungen-oesterreich/>
- SRF - Schweizer Radio und Fernsehgesellschaft. (2025). Erlebt die Schweiz die Renaissance des Trams?.
<https://www.srf.ch/radio-srf-1/oeffentlicher-verkehr-erlebt-die-schweiz-die-renaissance-des-trams>
- Stadtbauamt Wien. (1946). 14 Punkte für den Wiederaufbau. Wien: Stadtbauamt Wien.
- Stadt Wien – Presse- und Informationsdienst. (1999). 100. Geburtstag von Generaldirektor i.R. Dipl.-Ing. Dr. Horak.
<https://presse.wien.gv.at/1999/06/10/100-geburtstag-von-generaldirektor-i-r-dipl-ing-dr-horak>
- Stadt Wien. (2024). Mercer-Studie: Wien weiterhin in Top-Position.
<https://www.wien.gv.at/politik/international/vergleich/mercerstudie.html>
- Stadt Wien. (2025a). Printprodukte - Medien der Stadt Wien.
<https://www.wien.gv.at/medien/print/>
- Stadt Wien. (2025b). Lebenslauf Mag.a. Ulli Sima.
<https://www.wien.gv.at/advuew/internet/AdvPrSrv.asp?Layout=llanzeige&Type=K&PERSONCD=2004073010475508&HIST=>
- Stadt Wien. (2025d). U5-Verlängerung bis Hernals.
<https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/u5-verlaengerung-hernals.html>
- Stadt Wien. (2025e). Neue Straßenbahnlinie 12.
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/linie12.html>
- stadtpolitik.wien. (2020). Zu schöne Zahlen: Trickserie bei der neuen Verkehrsstatistik?.
<https://stadtpolitik.wien/stadtpolitik/modal-split-wien/>
- Statista - Statista GmbH. (2025). Urbanisierung der Welt schreitet konstant voran.
<https://de.statista.com/infografik/25483/anteil-der-weltbevoelkerung-der-in-staedtischen-gebieten-lebt/>
- Strassenbahnjournal. (2025a). Alle Linien.
https://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Alle_Linien
- Strassenbahnjournal. (2025b). Streckeneröffnungen.
<https://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Streckener%C3%B6ffnungen>
- Strassenbahnjournal. (2025c). Streckenauflassungen.
<https://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Streckenauflassungen>

Suitner, Johannes. (2021). Vienna's planning history: periodizing stable phases of regulating urban development, 1820–2020, *Planning Perspectives* 36 (5), 881–902
<https://doi.org/10.1080/02665433.2020.1862700>

Sukhdev, Pavan. (2009). Green economy for an urban age. Paper for the Urban Age Conference, 4–6 November 2009, Istanbul, Turkey.
<https://urbanage.lsecities.net/essays/green-economy-for-an-urban-age>

T

Theaker, Ian; Cole, Raymond. (2001). The role of local governments in fostering “green” buildings: a case study. In: *Building Research and Information* 29 (5), 394–408.
<https://doi.org/10.1080/09613210110064295>

Transport for London. (2025). A brief history of the Underground.
<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage/londons-transport-a-history/london-underground/a-brief-history-of-the-underground>

U

UN-Habitat. (2008). *State of the World's Cities 2008/2009: Harmonious Cities*. London: Earthscan.
<https://unhabitat.org/state-of-the-worlds-cities-20082009-harmonious-cities-2>

Untersmayr, Franz. (1993). Die »Ordentliche Planungspolitik« des 3. Reiches in der 2. Republik. In: *Im Context*, Jg. 1993, Nr. 478/479.
<http://www.contextxxi.at/die-ordentliche-planungspolitik.html>

V

Values Academy - Da Vinci 3000 GmbH. (2025). Leitmotiv.
<https://www.values-academy.de/leitmotiv/>

Van Koert, Michelle; Brandt, Tobias. (2020). Public Transporter RET: Taking a New and Sustainable Route in Rotterdam.
<http://hdl.handle.net/1765/130660>

VCÖ - Mobilität mit Zukunft. (2022). Rotterdam schafft Platz für mehr Grün.
<https://vcoe.at/news/details/rotterdam-schafft-platz-fuer-mehr-gruen>

Verkehrsmuseum Remise. (2024). Dauerausstellung.
 Besucht: am 06.11.2024

W

Wegenstein, Peter. (2024). *Wege aus Eisen in den Straßen von Wien. Zur Geschichte der Wiener Straßenbahn*. 1. Auflage. Schleinbach: Edition Winkler-Hermaden.

Wesche, Julius; Löhr, Löhr; Hess, David. (2024). Only changing policy? The role of coalitions in sustainability transitions.
<https://doi.org/10.33774/coe-2024-tdwdx-v2>

Wesche, Julius; Hendriks, Abe. (2025). Sustainability Transitions Research – An Introduction.
<https://doi.org/10.33774/coe-2025-sf9jh>

Wien Geschichte Wiki. (2024a). Verkehrsgeschichte.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Verkehrsgeschichte#19._Jahrhundert

Wien Geschichte Wiki. (2024b). Amtsblatt der Stadt Wien.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Amtsblatt_der_Stadt_Wien

Wien Geschichte Wiki. (2024c). Amtsführender Stadtrat.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Amts%C3%BChrender_Stadtrat

Wien Geschichte Wiki. (2024d). Franz Jonas.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Franz_Jonas

Wien Geschichte Wiki. (2024e). Karl Honay.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Karl_Honay

Wien Geschichte Wiki. (2024f). Leopold Thaller.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Leopold_Thaller

Wien Geschichte Wiki. (2024g). Kurt Heller.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Kurt_Heller

Wien Geschichte Wiki. (2024h). Richard Nathschläger.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Richard_Nathschl%C3%A4ger

Wien Geschichte Wiki. (2024i). Anton Schwaiger.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Anton_Schwaiger

Wien Geschichte Wiki. (2024j). Berthold Grohs.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Berthold_Grohs

- Wien Geschichte Wiki. (2024k). Ernst Görg.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Ernst_G%C3%B6rg
- Wien Geschichte Wiki. (2024l). Carl Mauric.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Carl_Mauric
- Wien Geschichte Wiki. (2024m). Karl Heinrich Brunner-Lehenstein.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Karl_Heinrich_Brunner-Lehenstein
- Wien Geschichte Wiki. (2024n). Roland Rainer.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Roland_Rainer
- Wien Geschichte Wiki. (2024o). Thomas Chorherr.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Thomas_Chorherr
- Wien Geschichte Wiki. (2024p). Michael Häupl.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Michael_H%C3%A4upl
- Wien Geschichte Wiki. (2024q). Michael Ludwig.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Michael_Ludwig
- Wien Geschichte Wiki. (2024r). Renate Brauner.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Renate_Brauner
- Wien Geschichte Wiki. (2024s). Peter Hanke.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Peter_Hanke
- Wien Geschichte Wiki. (2025a). Gemeinderatswahlen.
[https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gemeinderatswahlen#Zweite_Republik_\(seit_1945\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gemeinderatswahlen#Zweite_Republik_(seit_1945))
- Wien Geschichte Wiki. (2025b). Felix Slavik.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Felix_Slavik
- Wien Geschichte Wiki. (2025c). Maria Vassilakou.
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Maria_Vassilakou
- Wien Museum. (2022). Raubtier in Menschengestalt. Karl Lueger als Populist und Antisemit.
<https://magazin.wienmuseum.at/karl-lueger-als-populist-und-antisemit>
- Wiener Linien – M1. (2023). Stellungnahme zu MA 62 – I/832070/2023.
<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=2a2b1b3a5a1f47efa92453bfa0997e86>
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG. (2022). Ab November 2022: Drei Frauen an der Spitze führen Wiener Linien in die Zukunft.
<https://www.wienerlinien.at/gesch%C3%A4fts%C3%BChrung-drei-frauen-an-der-spitze-f%C3%BChren-wiener-linien-in-die-zukunft>
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG. (2024a). Modal Split: Drei Viertel der Wiener*innen setzen auf umweltfreundliche Fortbewegung.
<https://www.wienerlinien.at/news/modal-split-drei-viertel-der-wienerinnen-setzen-auf-umweltfreundliche-fortbewegung>
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG (2024b). Fahrgastzahlen Wiener Linien 2022.
<https://www.wien.gv.at/gogv/19ogdfahrgaeste2022>
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG (2024c). Bilanz 2023: Wiener Linien erreichten mit Personaloffensive und Öffi-Modernisierung Rekord an Stammkund*innen.
<https://www.wienerlinien.at/news/jahresbilanz-2023>
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG. (2025a). Zahlen und Fakten. Betriebsangaben 2024.
https://www.wienerlinien.at/o/document/betriebsangaben_2024_deutsch_web
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG. (2025b). Bilanz 2024: So viele Stammkund*innen wie noch nie halten den Wiener Öffis die Treue.
<https://www.wienerlinien.at/news/bilanz-2024-so-viele-oeffi-stammkundinnen-wie-noch-nie>
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG. (2025c). Geschäftsführung.
<https://www.wienerlinien.at/gesch%C3%A4fts%C3%BChrung>
- Wiener Linien - Wiener Linien GmbH und Co KG. (2025d). Ab 1. September verstärkt die neue Linie 12 das Wiener Straßennetz.
<https://www.wienerlinien.at/news/ab-1-september-verstaerkt-die-neue-linie-12-das-wiener-strassenbahnnetz>
- Wikimedia Foundation (2025a). Straßenbahnglück von Wien Döbling.
https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahnungl%C3%BCck_von_Wien-D%C3%B6bling
- Wikimedia Foundation (2025a). Landesregierung und Stadtsenat Jonas II.
https://de.wikipedia.org/wiki/Landesregierung_und_Stadtsenat_Jonas_II
- Wikimedia Foundation (2025b). Landesregierung und Stadtsenat Jonas III.
https://de.wikipedia.org/wiki/Landesregierung_und_Stadtsenat_Jonas_III

Wikimedia Foundation (2025c). Landesregierung und Stadtsenat Häupl V.
https://de.wikipedia.org/wiki/Landesregierung_und_Stadtsenat_H%C3%A4upl_V

Wikimedia Foundation (2025d). Landesregierung und Stadtsenat Häupl VI.
https://de.wikipedia.org/wiki/Landesregierung_und_Stadtsenat_H%C3%A4upl_VI

Wikimedia Foundation (2025e). Landesregierung und Stadtsenat Ludwig I.
https://de.wikipedia.org/wiki/Landesregierung_und_Stadtsenat_Ludwig_I

Wikimedia Foundation (2025f). Landesregierung und Stadtsenat Ludwig II.
https://de.wikipedia.org/wiki/Landesregierung_und_Stadtsenat_Ludwig_II

Wittmayer, Julia; Hölscher, Katharina. (2017). Transformationsforschung. Definitionen, Ansätze, Methoden. Umweltbundesamt: Texte 103/2017

Wittmayer, Julia. (2024). The roles of actors in sustainability transitions.
<https://doi.org/10.33774/coe-2024-qtqr6>

Wolfram, Marc; Frantzeskaki, Niki. (2016). Cities and systemic change for sustainability: Prevailing epis-temologies and a future research agenda. In: Sustainability 8 (2), 144.
<https://doi.org/10.3390/su8020144>

Z

Zolfagharian, Mohammadreza; Walrave, Bob; Raven, Rob; Romme, A Georges L. (2019). Studying transitions: past, present, and future. In: Research Policy 48 (9), 103788.
<https://doi.org/10.1016/j.respol.2019.04.012>

alle URLs aufrufbar am 25.08.2025