

Metro, tram en stadsregiotrein in dominante rol

Mix van honing- en azijnmaatregelen in Wenen vermindert aandeel autogebruik

MARC BROECKAERT (BIVV), DIRK CLAES, JOHAN DE MOL (IDM) EN LUC DESMIEDT

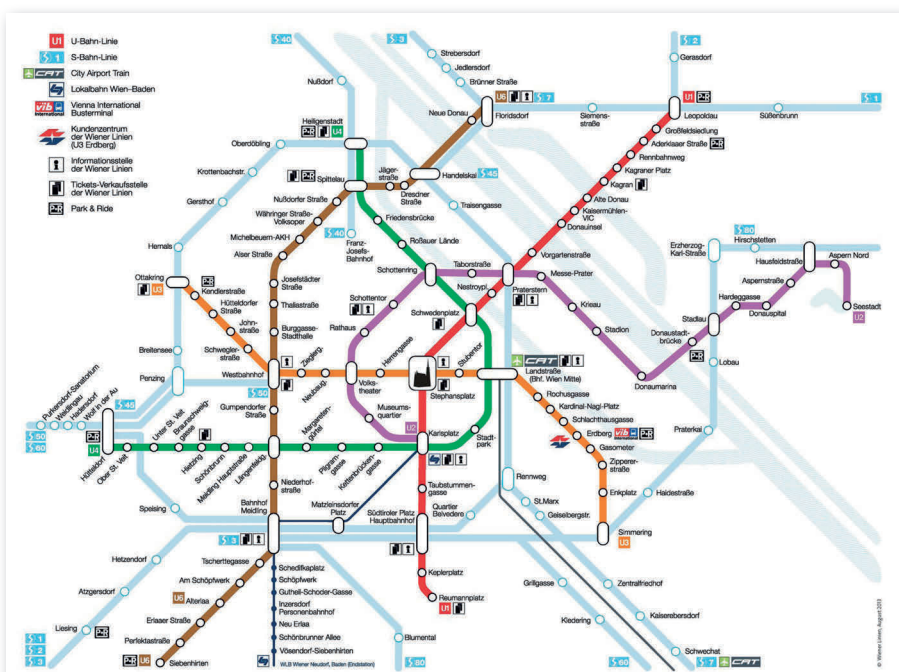
Ondanks het sinds decennia zigzaggende verkeersbeleid en de soms verlamdende invloed van wijkraden, blijft het stedelijk openbaar vervoer in Wenen zijn dominante positie verstevigen. De zorgvuldig gecultiveerde betrokkenheid bij de 'eigen stadstram' verleent een breed draagvlak voor honing- en azijnmaatregelen die het autogebruik door de bewoners binnen Wenen zelf almaar verminderen. Door het minder openbaarvervoer-vriendelijke beleid in de naburige deelstaat Niederösterreich en het uitgebreide autowegennet groeide de stroom autoforensen naar Wenen tot voor kort echter verder aan. Sinds 2010 gaat toenemende beleidsaandacht naar het functionele fietsverkeer, de uitbreiding van de winkelwandelzones, het betaald parkeren voor forensen en het autoluw maken van woongebieden.

eel terug: van 40% in 1993 naar 27% in 2012. De ambitie is 25% in 2020 (het was 34% in 1970). Het percentage van de verplaatsingen te voet schommelt al decennia rond 25 tot 28%. Het fietsgebruik - voorheen een weekendactiviteit - krom de jongste jaren van 3% naar 6% doordeweeks; het streefdoel is 10% in 2015. Het ov-tarievenbeleid stimuleert het abonnementgebruik (87%). Het ov-gebruik in Wenen krom van 395 miljoen reizigersritten in 1973 naar 907 miljoen in 2012 (979 miljoen in het VOR-gebied). Gemiddeld nam elke Wener in 2012 ongeveer 516 keer metro, tram of bus. 87% van de ov-verplaatsingen gebeurt met railgebonden vervoer, waarvan 63% (ook) met de metrolijnen. Het interlokale tramvervoer naar Baden, op 30 km van Wenen, steeg van 3,6 miljoen reizigers in 1983 naar 9,5 miljoen in 2012 en claimt 40% van het forensenverkeer uit het zuiden van Wenen. Bij toenemende inwonersaantallen blijft het aantal in Wenen ingeschreven auto's de jongste jaren stabiel (ongeveer 650.000). De motoriseringsgraad loopt lichtjes terug. Hoe kwam het zover?

In 2012 telde de hoofdstad van Oostenrijk 1.757.353 inwoners op 414,90 km². In het metropolitane gebied, qua ov-aanbod geregisseerd door het Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), wonen 2.847.007 personen op 8.440,97 km². Wenen is in 23 Stadtbezirke (districten met politieke bevoegdheden) ingedeeld. Het stadsbestuur voert een actief woonbeleid: de bouw van woningen en van metro- en tramlijnen wordt systematisch op elkaar afgestemd. Het stedelijk vervoerbedrijf Wiener Linien (WL) is een volle dochter van de Wiener Stadtwerke Holding AG. In de buitenwijken fungeert de tram, naast de bus, als toevoersysteem naar de trein- en metrostations. Op nog geen kwartier brengt de metro je van de stadtrand naar het stadshart: sneller dan de auto. De modal split evolueert ten voordele van trein, metro, tram en bus: van 29% in 1993 naar 37% in 2012. De ambitie is 40% in 2020, zoals in 1970. Het autogebruik loopt procentu-

COHERENT TRAMNET IN STADSEIGENDOM

Na de opening, in 1865, van de eerste paardentramlijn ontstond al in 1867 een enkel privémonopolie voor de stadstramlijnen en een tweede voor de voorstadstramlijnen. Dit resulteerde in een coherent netwerk. Op de Ring - de prachtboulevard rond de In-



Tarievenintegratie en hoogfrequente stadsregionale treinen en metro waarborgen vlote verplaatsingen binnen het metropolitane gebied van Wenen.

Beeld: Wiener Linien

nere Stadt (stadskern), in 1857 aangelegd op de afgebroken stadsmuren - mondden tramlijnen radiaal uit. Ze liepen vaak nog transversaal, als *Durchgangslinie*, naar een bestemming ver voorbij de stadskern. In 1903 kwam het tramsysteem in stads eigendom.

Bij gebrek aan een centraal station wenste de overheid de door de privéspoorbedrijven elk apart uitgebate kopstations onderling te verbinden. Daarom ging in 1898 de Stadtbahn in bedrijf, een strategische stadsringspoorlijn met een driehoekige netstructuur, grotendeels op viaduct of in tunnels of galerijen. Architect Otto Wagner ontwierp de stationsgebouwen in de Weense versie van Jugendstil. Vanaf 1924 werd de Stadtbahn door de stad Wenen geëlektrificeerd.



Foto: vzw Reizigerbond

Op de Ring in Wenen krijgen voetgangers en fietsers op de kruispunten gelijktijdig groen licht.

TRAM RUIMT BAAN VOOR AUTO

Na de Tweede Wereldoorlog beantwoordde de Stadtbahn niet meer aan de toenemende verplaatsingsvraag. Door ontoereikende investeringen verouderde ook het rollend materieel op het klassieke tramnet. In 1955 adviseerden verkeers-experten aan het stadsbestuur: scheiding van privé- en openbaar vervoer; voetgangers en trams ondergronds, aanleg van stadssnelwegen¹. Ook al waren de levensmiddelen toen nog gerantsoeneerd, toch nam de al voor de oorlog uitgesproken druk voor meer autoruimte toe. Politici zagen de tram als een rijdend anachronisme. Nieuwe snelwegen rond en naar Wenen werden aangelegd. Vanaf 1958 verdwenen een twintigtal tramlijnen ten gunste van bus of metro². In 1961 resulteerde de verbussing van de drukke noord-zuidtramlijn 13 in een reizigersdaling en in een 50% duurder uitbating (25 dubbeldeksbussen in plaats van 18 trams met bijwagens).

Vanaf de jaren 70 werden doorgaande tramlijnen ter hoogte van de Ring doorgeknijpt, met overstapdwang op de metro. Bestaande eigen trambanen werden vervangen door rails in gewone bestrating, onder meer in de winkelstraten Mariahilfer Strasse en Prager Strasse, met groeiende filehinder voor de tram tot gevolg. Ruimte die al voor geplande trambanen was gereserveerd, werd in de jaren 70-80 herbestemd als autoparkeerruimte. Ook drukke enkelsporige voorstadstramtrajecten naar de naburige deelstaat Niederösterreich werden in de jaren 60-70 opgeheven, met fors reizigersverlies tot gevolg. Als enige restte de 30 km lange interlokale tramlijn naar Baden. De trambaan naar de slaapstad Leopoldau (60.000 inwoners) verviel ten voordele van extra rijstroken: de vervangende autobus mocht voortaan mee in de file. Het verkeersknooppunt Praterstern kreeg onderdoorgangen voor voetgangers: het overstappen tussen tramlijnen werd veel omslachtiger. Onbedoeld neveneffect van dit autogerichte beleid was wel dat de tram mee genoot van het *Schiensstrassenparkverbot*, dat - met het oog op vlot autoverkeer - stationeren langs straatgebonden tramroutes verbood.

SUCCESSVOLLE S-BAHN WORDT PIONIER REGIONALE TARIEVENINTEGRATIE

Vanaf 1961 voerde het spoorbedrijf ÖBB stapsgewijs de stadsregionale Schnellbahn (S-Bahn) in. Dankzij de tarievenintegratie met het stadsvervoer en de veel hogere snelheid van de verplaatsingen binnen het stadsgebied werd de S-Bahn een succes. Sinds 2005 rijdt ook de Regio-S-Bahn, met minder tussenhaltes. Wenen bestelde in 2008 via de VOR extra treinritten op de *S-Bahn-Stammstrecke* (oost-west). De naburige deelstaat Niederösterreich bestelde er minder dan voorheen. Gevolg: sommige S-Bahnritten buiten Wenen werden deels omgezet in autobusritten.

VAN ONDERGRONDSE TRAM NAAR U-BAHN

Het lange wachten op beslissingen voor een echt stedelijk snel ov-systeem redde het tramsysteem. Een overheidsvoorstel (1964) om met trams in tunnels onder de binnenstad (UStrab) te rijden en dit premetronet met de Stadtbahn en met een uitgebreid S-Bahnnet te verknopen, werd immers niet gerealiseerd. Wel kwamen er vanaf 1966 UStrab-trajecten in bedrijf. In 1968 besliste de gemeenteraad om een volwaardig metronet (U-Bahn) te bouwen. 80% van de kosten was voor de bondsstaat, 20% voor de stad, onder meer via een verplichte werkgeversbijdrage (*U-Bahn-Steuer*); vanaf de derde fase werd de verdeelsleutel 50% - 50%. Sinds 1979 gaat 25% van de Oostenrijkse verkeersbelasting op auto's naar de bouw van deze U-Bahn. In 1970 stelde de stadsplanningsdienst de opheffing van het trambedrijf als langetermijndoel voorop. Aan de rand van de Ring werden parkeergarages gebouwd. De stadskern werd een flaneerzone: deels voetgangersgebied, deels autoluw. De stadsvernieuwing en -verdichting kwamen op gang.

In 1978 kwam het eerste deel van de U-Bahn in bedrijf. In 1980 verving de U2 de UStrab parallel met de Ring. In 1982 was het U-Bahn-Grundnetz (3 lijnen) klaar: De Stadtbahn werd in het metronet geïntegreerd: de Donaukanallinie (Heiligenstadt - Landstrasse - Hütteldorf) werd de U4 en de Gürtellinie werd de U6, in het zuiden verlengd tot Siebenhirten en in het noorden tot Floridsdorf. De gelijktijdige opheffing van de op straatniveau

¹ Wolfgang Kaiser, *Die Wiener Strassenbahnen*, GeraMond, 2005.

² Ernst Lassbacher, *Auf die Birn gekommen? Verkehr und Verkehrspolitik in Wien seit 1744 - kritisch betrachtet*, Wiener Verkehrsblätter, Phoibos Verlag, 2009.

grotendeels parallel lopende stadstramlijn 8 stuitte op fel protest. Ondanks de hoge spitsfrequentie (2,5 minuten vanaf 2014) is de U6 sindsdien chronisch overbelast. Na de inbedrijfstelling van de metro noteerden de winkeliers buiten het eigenlijke stadshart een omzetsdaling met 10% door het *Durchfahreffekt*. (Niet) zien doet (niet) kopen...

Bij een volksraadpleging in 1980 stemde 77% voor voorrang voor het openbaar vervoer; de aanleg van een gepland stadsautowegviaduct werd verworpen. Nadien werden doorstromingsmaatregelen genomen. Het aandeel 'eigen' tramstroken nam toe, van 24% in 1971 tot 75% in 2012. Het Institut für Raumplanung stelde in 1993 de (her)aanleg voor van enkele tangentiële tramlijnen op de linkeroever van de Donau, alsook deze van destijds opgeheven voorstadstramlijnen. In 1995 voorzag een akkoord tussen de bondsregering en Wenen echter in extra middelen voor de aanleg van de U-Bahn en snelwegen (niet voor de tram). De aanleg van een fietspadennetwerk startte in 1994.

SPECULEREN BIJ SUBURBANE METRO-AANLEG?

In 2000 leek het toenmalige metronet toereikend voor het afdekken van de grootste verkeersstromen. Toen werd een auto-clubvoorzitter echter Stadtrat (schepen) voor Mobiliteit. Gemeen eind 2008 nam het forensenautoverkeer op invalswegen verder toe met 17%. Parkeren en reizen (9.300 plaatsen) aan metrostations werd niet echt een succes. Het door het stadsbestuur opgestelde Masterplan 2003 stelde 39 km extra metro- en tramlijnen voor. Het duurde tot eind 2008 vooraleer de aanleg van twee tangentiële tramlijnen in de periferie werd goedgekeurd. De aanleg van andere voorgestelde tramlijnen werd verhinderd door invloedrijke *Bezirksräte*, die parkeerruimteverlies vreesden³. Daarentegen werd de U2 uitgebreid richting Messelände, Stadion en Aspern, met als argument dat de metroaanleg een motor voor de economie vormt. Blijkbaar werd er ge-

³ Ernst Lassbacher, *Neue Strassenbahnstrecken für Wien, Der Stadtverkehr, 1 | 2009.*

“Hoffelijkheidsoproep waarborgt zitje aan minder mobiele reizigers”

Het stedelijk vervoerbedrijf Wiener Linien (WL) doet heel wat inspanningen om het ov-gebruik voor personen met een beperking te vergemakkelijken. De ideeën worden uitgewerkt in samenwerking met verenigingen voor personen met een handicap. Tot minder mobiele reizigers rekent men ook zwangere vrouwen, mensen op krukken, reizigers met bagage, ... Vzw Reizigersbond kreeg in 2012 toelichting en een uitgebreide rondleiding van Roland Krpata, verantwoordelijke toegankelijkheid bij WL. Firmin Criel, voorzitter van de werkgroep toegankelijkheid bij de Reizigersbond, was er bij en legt uit welke initiatieven WL neemt voor mensen met een beperking.

“Een WL-medewerker ontwierp het POPTIS-systeem (Pre-On-Post-Trip-Information-System) waarmee blinden en slechtzien-



Ingenieur Roland Krpata (Wiener Linien) maakt Firmin Criel (Reizigersbond) duidelijk hoe een blinde zich veilig kan verplaatsen in een Weens metrostation.

den zelfstandig hun verplaatsing kunnen organiseren. Het programma staat op de WL-website. Via de entertoets en door een icoontje aan te klikken gaat men naar het voorleesvriendelijke gedeelte 'Barrierefrei mit den Wiener Linien'. Daar wordt alle informatie in tekstvorm beschreven. Men kan onder meer de gedetailleerde beschrijving van alle metrostations gemakkelijk laten beschrijven. Er wordt ook verwezen naar een hulpprogramma dat men kan installeren om de info te laten voorlezen. Dat kan op de computer maar men kan het voorleesprogramma ook in mp3-formaat op de smartphone downloaden. Zo kan de reiziger tijdens zijn verplaatsing de informatie beluisteren en zijn weg in de metrostations vervolgen zoals wordt voorgelezen.”

En lukt dat in de praktijk?

“Met Roland Krpata verkenden wij diverse metrostations. Via kunstmatige looproutes en geleidelijnen wandelden we van het ene punt naar het andere. We verkenden de drukknoppen om de lift te bedienen en de SOS-zuilen om hulp te vragen. Alle drukknoppen zijn duidelijk voor blinden en slechtzienden. De zwartdrukletters en -cijfers zijn in reliëf en groot uitgevoerd. Een reiziger die nauwelijks braille kan lezen, is zeker geholpen met zulke knoppen. Dat geldt ook voor de pijlen op de drukknoppen om de liften op te roepen. De braille-aanduidingen zijn zeer duidelijk.”

Zijn er ook looproutes?

“De materialen voor de looproutes zijn gelijkaardig aan deze in de stations in België. Alleen zijn er geen rubberen tegels waar looproutes elkaar kruisen. Daardoor is de blinde gebruiker in Wenen verplicht met zijn witte stok van links naar rechts te zwaaien. Anders mist hij de kruisende looproute.”

Foto: Dirk Claes

speculeerd op de meerwaarde voor privéprojectontwikkelaars van door de U2 ontsloten landbouwgronden. Door de financiële crisis werden deze vooruitzichten nog niet bewaarheid⁴.

2010: ACCENT OP DUURZAME VERPLAATSINGSMODI

Eind 2010 trad een roodgroene coalitie aan. Het bestuursakkoord legde het accent op duurzame verplaatsingsmodi. Een *Fahrrad-Beauftragter* werd aangesteld. Deelfietsen verschenen in het straatbeeld. Binnen het goedkope leenfietsenmodel kan men een fiets ontlend en terugplaatsen op 100 *Fahrrad-Stationen*. Op kruispunten wordt in aparte groen- en roodlichtfasen voor fietsers voorzien. Het Velocitycongres in juni 2013 gaf de stedelijke fietscultuur een oppepper⁵.

⁴ Harald A. Jahn, *Die Zukunft der Städte*. Phoibos Verlag, 2010.

⁵ Een verslag vindt u in *Verkeersspecialist* nr. 199, p. 8-13.

Voor ov-investeringen (infrastructuur en voertuigen) zijn 2,4 miljard euro beschikbaar tussen 2011 en 2017. In mei 2012 werd de Jahresnetzkarte Wien in prijs verlaagd: van 458 naar 365 euro (224 euro vanaf 60 jaar). De verkoop steeg op één jaar tijd met ongeveer 60%. Eind 2012 werd een tramlijn uitgebreid naar het gelijktijdig in gebruik genomen Hauptbahnhof. Nu houden alleen stoptreinen er halt, vanaf 2014 ook de langeafstandstreinen. De tramlijn wordt later verlengd naar het naburige woonontwikkelingsgebied (ex-goederenstationsterrein). Sinds oktober 2013 rijdt de U2 naar Seestadt Aspern, gelijktijdig met de tangentiële tramlijn 26. Deze verbindt de districten Floridsdorf en Donaustadt, drie metrolijnen, twee treinstations en S-Bahnlijnen onderling en ontsluit de nieuwbouwwijk Hirschstetten (20.000 inwoners). Verhoopt wordt dat het stadsontwikkelingsgebied Seestadt Aspern 20.000 bewoners en 20.000 arbeidsplaatsen telt in 2028. Daarentegen werd in 2012 de door het vorige stadsbestuur aangevatte, omstreden UI-uitbreiding



Foto's: Dirk Claes

In de Weense metro- en tramrijtuigen worden de plaatsen bestemd voor minder mobiele reizigers en voor kinderwagens aangeduid met opvallende pictogrammen.

Kan een blinde vlot instappen en een zitplaats vinden?

"In alle metro's, trams en bussen zijn er nabij de deuren 'voorbehouden' zitplaatsen voor minder mobiele reizigers en kinderwagens. Die zitjes zijn 'podestloos': ze staan niet op een verhoogde, dus er is geen opstapbeweging vanop vloerniveau nodig om ze veilig te bereiken. De 'voorbehouden' zitjes zijn herkenbaar aan de opvallende zelfklevers met 4 pictogrammen, onderaan de ruiten, die prima voelbaar en uitstekend zichtbaar zijn. Op alle lijnen rijden er trams van het superlagevloertype 'Ultra Low Floor (ULF)', afwisselend met oudere hogevloertrams. De vloerhoogte bedraagt 197 mm, de haltetrottoirhoogte in Wenen 150 mm. De bestuurder kan voor rolstoelers een manuele oprijplaat gebruiken als er nog geen verhoogd haltetrottoir is. WL-brochures maken duidelijk hoe blinden, rolstoelgebruikers en mensen met kinderwagens veilig kunnen in- en uitstappen en geven tips voor de omgang met gehandicapte reizigers."

Hoe worden de reizigers tijdens de rit geïnformeerd?

"Boven elke voorbehouden zitplaats is er een binnenluidspreker. De auditieve halte-aankondiging is zeer goed verstaanbaar. Wan-

neer een blinde met een witte stok instapt, staan andere reizigers spontaan hun plaats af en helpen ze zelfs ongevraagd. Allicht is dit ook de vrucht van de WL-campagnes 'Rücksicht hat Vorrang'. 200 WL-servicemedewerkers handhaven de orde, de netheid en de onderlinge hoffelijkheidsregels. Reeds decennia weerklinkt er ook om de zoveel minuten door de binnenluidsprekers in elk rijtuig een hoffelijkheidsoproep. Een tip voor De Lijn en de MIVB! Hun hoffelijkheidscampagnes zouden doeltreffender zijn als de reizigers hun aansporingen tot respectvol onderling gedrag ook tijdens elke rit te horen zouden krijgen. De WL-oproep luidt, vertaald in het Nederlands: 'Gelieve uw zitplaats af te staan aan medereizigers die ze nodig hebben.'"

Wat gebeurt er bij dienstverstoringen?

"Tijdens ons bezoek werd de Vienna Marathon gelopen. Dagen voordien waren er gedrukte affiches aan de halten, met nauwkeurige vermelding van het begintijdstip van de onderbreking. De ochtend zelf werd om de vijf minuten omgeroepen, zowel in de voertuigen als via de luidsprekers op de halten, welke tramlijnen werden ingekort of omgeleid."

Weense recepten voor duurzame verplaatsingen

1. Een honing- en azijnbeleid maakt het individuele auto-gebruik duurder en omslachtiger; terwijl ov en fiets aantrekkelijker worden.
2. Een geïntegreerd tarief voor metro, regiostadstrein, tram en bus in een straal van 50 tot 70 km.
3. Het rittenaanbod is 75% groter dan in vergelijkbare Europese steden (trams om de 3-4 minuten, metro week-end 24/24).
4. Een fijnmazig net met klemtoon op comfortabel en toegankelijk railvervoer op loopafstand: 96% van de Weners vindt een tram- of bushalte op hooguit 300 m ofwel een metrostation op 500 m van de huisdeur.
5. Geïndividualiseerde ov-marketing in nieuw ontsloten wijken.
6. Mobiele schoonmaakploegen houden de voertuigen onderweg graffiti-vrij en netjes.
7. Sociaal veilige metrostations met bewaakte toiletten en verschoonruimtes voor baby's. Ov-kanten betrekken en hun inspraak geven, is lonend. De *Fahrgastbeirat* - vergelijkbaar met de Raden van Advies bij De Lijn of het Gebruikerscomité bij de MIVB, maar samengesteld uit 16 individuele klanten en voorgezeten door een befaamde verkeersexpert - bewaakte dat weer *Durchgangslinien* werden ingericht. Dit initiatief bleek in 2008 zo succesvol dat langere trams werden ingezet. De verslagen van de *Fahrgastbeirat* zijn raadpleegbaar op de WL-webstek. De Weense bevolking mocht via internet de kleurencombinatie van de nieuwste autobussen kiezen.
8. Terugdringen van het autoforensenverkeer door uitbouw S-Bahn, P+R en betaald parkeren in woonwijken.
9. Versnelde uitbouw van het fietspadennetwerk en van *fahrradfreundliche* straten in gebiedsbestrijkende zone 30.
10. Ruime financieringsmiddelen voor het openbaar vervoer zijn *conditio sine qua non* voor de coherente uitbouw ervan.

naar een destijds gepland (maar inmiddels afgevoerd) koop- en sportcentrum halverwege de werf gewijzigd: het wordt een verlenging naar het woongebied Oberlaa, als tramvervangings⁶.

Op een buslijn door de stadskern startte een tweejarige proef met de *ElectriCityBus*⁷. De batterijen worden tijdens de eindhaltepaauze opgeladen via de trambovenleiding. De sinds de jaren 60 gebruikte stadsbussen op vloeibaar gas beantwoorden immers niet aan de uitstootnorm Euro 6. De winkelstraat Mariahilfer Strasse werd in augustus 2013 over 1,8 km als proefproject omgevormd tot deels een voetgangerszone met fietsverkeer; deels een ontmoetingszone (20 km/uur – een erf) met eenrichtingsautoverkeer en een omwegroute voor de bus. In de Landstrasse functioneert de ontmoetingszone met bus probleemloos. Sinds oktober 2013 wordt op weekdagen frequenter gereden op de meeste metrolijnen - capaciteitsverhoging met 25% - en op enkele tram- en buslijnen. Reisbussen mogen de Innere Stadt niet meer in. De zones met betaald parkeren werden sinds eind 2012 verruimd naar de woonwijken ten westen van de Gürtel (tweede stadsring). Sindsdien daalde het aandeel van de aldaar door autoforensen ingenomen parkeerplaatsen (20%) fors. Het aantal via de *Westautobahn* binnenkomende autoforensen daalde met 7%, terwijl het P+R-gebruik zichtbaar groeide. Duizenden extra P+R-plaatsen worden weldra aangelegd, ook in Niederösterreich.

MEER TRAMS, MINDER PARKEERRUIMTE EN METRO-UITBREIDING

In 2014 gaat de VOR samen met het Verkeersverbund Niederösterreich-Burgenland. Er wordt gedacht aan een noordwest-zuidoost-metrolijn U5 en aan binnenstedelijke verlenging van de U2. Voor burgemeester Häupl is dit niet prioritair. De Groenen in het bestuur verkiezen de versnelde uitbreiding van tramlijnen en van het S-Bahnaanbod. Zo zouden de Weners nog voor de volgende verkiezingen en tegen geringere kosten tastbare vooruitgang ondervinden⁸. Keuzes (tram en/of metro?) hangen ook af van de financiële inbreng van de bondsstaat en worden voorjaar 2014 in het nieuwe Masterplan verwacht.

Lokale prioriteiten botsen vaak met wijkoverstijgende belangen. Zo wees een studie in 2011 uit dat de vertramming van de noord-zuidbuslijn 13A (44.000 reizigers/dag) - tussen Gürtel en Ring - verkeerskundig wenselijk en technisch haalbaar zou zijn⁹. Sinds 1961 rijden overvolle bussen er om de 3 minuten door smalle straten in eenrichtingsverkeer. Zowel de inzet van gelede bussen als van trams zou evenwel het schrappen van ongeveer 44% van de stationeer-ruimte vereisen. Daarom wijzen alle doorgekruiste Bezirksräte deze vertramming af, ook al is het autobezit er de jongste jaren met ongeveer 10% afgenomen. ■

De auteurs werken vrijwillig samen binnen vzw Reizigersbond. Zij danken Wiener Linien. Reacties: reizigersbond@telenet.be

Meer info: www.vor.at, www.wienerlinien.at, www.wlb.at, www.fahrradwien.at, www.citybikewien.at, <http://velo-city2013.com>

⁶ Ernst Lassbacher, *Mehr Strassenbahnen, mehr U-Bahnen für Wien, Der Stadtverkehr*, 4 & 5/2013.

⁷ Harry Handius, *Elektrische Busse im Kommen, Der Stadtverkehr*, 5/2013.

⁸ David Krutzler, Häupl: U5 dürfte erst 2025 Thema werden, *Der Standard*, 16 oktober 2013.

⁹ Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien + Komobile W7 GmbH, *Machbarkeitsstudie Strassenbahnlinie 13, 2011*.

Trefwoorden: autoluw, bus, fiets, metro, openbaar vervoer, tram, Wenen.