

Für Sofortmaßnahmen im Kreuzungsbereich Ramperstorffergasse / Viktor-Christ-Gasse / Bacherpark

Die unterzeichnenden Bezirksrät*innen von LINKS-KPÖ stellen zur Bezirksvertretungssitzung am 11.06.2024 gemäß § 24 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretungen folgenden

INITIATIVANTRAG

Der Wiener Bürgermeister Michael Ludwig, die Magistratsdirektion, die Stadträtin für Innovation-Stadtplanung und Mobilität Maga Ulli Sima sowie alle dafür zuständigen Magistratsabteilungen werden ersucht zu überprüfen, ob das „Buskonzept Wien“, wie es für den 1. Bezirk gültig ist, auch im 5. oder in Teilen des 5. Bezirks möglich ist.

Über das Ergebnis soll in der Kommission für Bezirkentwicklung, Mobilität und Bürger*innenbeteiligung berichtet werden.



*Chaos in der
Ramperstorffergasse*



*Bericht in meinbezirk vor 7 Jahren: Mögliche
Kettenbrückengasse*

Begründung

Die aktuellen Zustände sind für die Anwohner*innen nicht mehr ertragbar (Lärm, Stau, Abgasbelastung). Sie sind sowohl für den öffentlichen Verkehr (Linienbusse 14A, 59A) als auch den PKW Verkehr nicht mehr zumutbar und stellen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ein nicht mehr verantwortbares Sicherheitsrisiko dar.

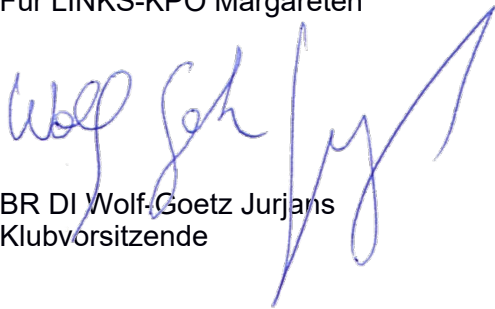
An diesem Straßenknotenpunkt bündeln sich komplexe, verkehrstechnisch ungelöste Probleme, ebenso verschiedenste, hierarchisch - behördliche Zuständigkeiten und privatwirtschaftliche Interessen, die dem Gemeinwohl widersprechen.

Eine nachhaltige Problemlösung erfordert also eine zeitlich abgestimmte kurz-, mittel- und längerfristige Lösungsstrategie für die politischen Entscheidungsträger*innen des Bezirkes und der Stadt.

- a) Sofort wirkende Exekutivmaßnahmen sind notwendig, wie z.B. ein Planquadrat seitens der Polizei, konsequente Abstrafung des Falschparkens der Busse, die die chinesischen Tourist*innen zum Geschäftslokal Romy de Luxe bringen.
Die Geschäftsführung des Verkaufslokals hat die Geldstrafen offensichtlich in ihr Geschäftsmodell eingepreist.
Die Fahrten der Einsatzkräfte Feuerwehr, Rettung und Polizei durch blockierende Privatbusse sind nicht mehr gewährleistet.
- b) Die Romy de Luxe Gmbh ist Mitglied der WKO.
Früher war es ein Bus, jetzt sind es sechs Busse, die falsch parken, die öffentlichen Busstationen als private Parkplätze nutzen. Nachdem geparkt wurde, verlassen 40 Personen den Bus und gehen ins gegenüberliegende Chinarestaurant, um Mittag zu essen. Dann queren 40 Personen pro Bus die Straße und kaufen Luxuswaren wie teure Uhren und Lederartikel ein. Dann besteigen 40 Personen wieder den Bus und fahren ab. Das Ganze mal sechs, sind 240 Personen zu Spitzenzeiten.
- c) Diese Belastung durch die Busse der chinesischen Tourist*innen wird durch die regionalen Busse verstärkt, die noch immer den Bezirk als „Durchhaus“ benutzen können.
- d) Its economy stupid! Die Geschäftsführung des Romy de Luxe argumentierte vor sieben Jahren in „meinbezirk“, dass sie 50 Menschen in Lohn und Brot hat und steuerlich dem Bezirk nützt.
Das Geschäft erzielte nach eigene Angaben Umsätze in zweistelliger Millionenhöhe u. a. durch den Verkauf von Uhren bis zu 16.000 Euro pro Stück. Der Geschäftsführer fühlte sich schon vor sieben Jahren vom Bezirk „drangsaliert“. Bei einer Versechsfachung des Busaufkommens seit damals eine bemerkenswert zynische Sicht der Dinge.
- e) Will der Bezirk „diese Vorteile“ nützen, schlagen die Antragsteller*innen folgendes vor:
Kontaktaufnahme mit den Vertreter*innen des Margaretner/Wiedner „Chinatowns“ in und um die Kettenbrückengasse. Recherchieren, ob eine Geschäftsumsiedlung von Geschäftslokal Romy de Luxe in diesen Bereich möglich und erwünscht ist.
Wenn die chinesischen Gäste in Bussen auf der Rechten Wienzeile bis zur Kettenbrückengasse bei der U4 Station geschleust werden können oder noch besser mit der U4 an und wieder abreisen, wären viele Probleme gelöst.
Der Bezirk könnte den damals von den Chinatown Vertreter*innen gemachten Vorschlag, die Kettenbrückengasse mit einem chinesischen Eingangtor sichtbar zu machen (damals auf eigene Kosten und von BV Wimmer abgelehnt), reanimieren.

- f) Es zeigt sich, dass das bestehende Bezirksverkehrskonzept nicht ausreicht, um den tatsächlichen Belastungen standzuhalten. Ausgehend von der, mehrheitlich im Bezirksparlament beschlossene, Einbahnlösung auf der Reinprechtsdorfer Straße, die im unteren Teil schon baulich fertiggestellt wurde (mit einem weitgehend schönen Ergebnis), ist die Kommission für Bezirksentwicklung, Mobilität und Bürger*innenbeteiligung gefordert, schnellst möglich alternative Bezirkskonzepte zu entwickeln. Eine Einbahnregelung für die Ramperstorffergasse scheint unvermeidlich.
- g) Die nachhaltige Lösung der Busfrage auf der Bezirksebene erfordert eine Initiative der Stadtregierung und des Gemeinderats.
Es ist vielleicht möglich in einer Sonderzone oder im ganzen Bezirk das „Buskonzept Wien für den 1. Bezirk“ legislativ oder per Dekret festzulegen und durchzuführen?
- h) Eine Kooperation von Gemeinde und WKO, für die Bürgermeister Ludwig steht, wäre dazu dringend notwendig.
- i) Die Bezirksvorstehung und das Bezirksparlament muss darauf achten, in ihrer Kommunikation mit den Bezirksbewohner*innen klarzustellen, über welche eigene Kompetenzen und Befugnisse sie tatsächlich verfügen und von welchen Stakeholdern oder anders formuliert, welche unterschiedlichen, egoistischen, meist ökonomischen Eigeninteressen eine Lösung erschweren.
Das ist eine Voraussetzung dafür, dass der Druck von öffentlichen Versammlungen nicht zu einem Hickhack nach den Florianiprinzip führt, sondern der Druck des berechtigten Zorns der Bewohner*innen dorthin geleitet wird, wo die finanziellen und administrativen Mittel zur Problemlösung im Interesse der Allgemeinheit liegen.
- j) Die Verkehrsinitiativen in der Ramperstorffergasse und der Zentagasse fordern zu Recht, nicht die Leidtragenden eines fehlenden Gesamtbezirksverkehrskonzeptes zu sein.

Für LINKS-KPÖ Margareten



BR DI Wolf-Goetz Jurjans
Klubvorsitzende



BRin Claudia Krieglsteiner MSc