

Broschüre

„Verkehrsalternativen zu Lobauautobahn und Stadtstraße“

Verkehrskonzepte für einen optimierten öffentlichen Verkehr -
Zusammenschau und Erweiterung bestehender Konzepte



**ENDLICH AUS FÜR
LOBAU-TUNNEL**

Wir fordern:

**Ostbahnbrücke
viergleisig und
S80 im 5-Minuten-Takt!**

Version 1.01

Herausgeber: Lobau-Forum

Wien, 1. Dezember 2021

Warum diese Broschüre?

Der vorliegende Text versteht sich als Basis und Entwurf für eine Resolution, die sich gegen die geplante Lobau-Autobahn (S1 Schwechat Süßenbrunn inklusive Lobautunnel), gegen die S1 Spange Seestadt und die „Stadtautobahn“ Stadtstraße Aspern richtet. Es geht dabei jedoch nicht nur darum, gegen „etwas“ oder „alles“ zu sein, sondern es gibt jede Menge an umwelt-, klima- und sozialverträglichen Alternativen im Bereich Verkehr. Diesem Aspekt widmet sich dieses Dokument.

Im Rahmen dieser Broschüre bzw. der darauf aufbauenden Resolution soll ein „Alternatives Verkehrskonzept“ skizziert und ausgearbeitet werden, das - parallel zur Evaluierung der Straßenbau-Großprojekte durch die Frau Bundesministerin Gewessler - mit Unterschriften und tatkräftiger Unterstützung der Bevölkerung eine andere Mobilität einfordert und die zwanghaft wirkende Straßenbau-Politik als Sackgasse darstellt, mit der die Ziele zu einer Klimaneutralität im Jahr 2040 niemals erreicht werden können!

Noch sind wir in der glücklichen Lage, dass auf den geplanten Trassen kein Beton oder Asphalt Fakten schafft und den Weg in die Klimakatastrophe zementiert. Wir können uns jetzt noch für eine alternative Lösung entscheiden, bei der Mobilität, Soziales und Klima im Einklang stehen.

Das Geld, das für den Lobautunnel und die Stadtstraße vorgesehen ist, sollte in Hinblick auf 2030 und die Klimaziele der EU in klimafreundliche Öffis investiert werden.

Für Baufirmen und die damit verbundenen Arbeitsplätze ist diese Umstellung kein Problem, denn alle Verkehrskonzepte beinhalten Bauaufträge.

Zeitschiene: Fertigstellung der geplanten Bauwerke um/nach 2030, dann aber CO₂-+ Verkehrsreduktion notwendig!!

Verweis auf bestehende, ergänzende Konzepte und Schriftstücke

Zuvor sei auf grundlegende und ähnliche Schriftstücke hingewiesen.

Richtungsweisend ist ganz besonders die Lobauer Erklärung [1], in der namhafte Wissenschaftler das Kernproblem der Verkehrs- und Umweltthematik in 12 Punkten erläutert haben.

Weiters existiert unter anderem ein Verkehrskonzept der Partei der Grünen für die Donaustadt [2], sowie ein bereits vor mehreren Jahren von Max Kössldorfer präsentierter Entwurf für einen Schnellbahn-Doppelring („Der Wiener Schmetterling“) [3], eine ähnliche Analyse von Heinz Högelsberger [4] und natürlich auch die Publikationen der Arbeiterkammer [5] [6].



Abb. 01: Ausschnitt aus der „Lobauer Erklärung“

[1] Manifest gegen die Lobau-Autobahn („Lobauer Erklärung“)

<https://www.wwf.at/wp-content/uploads/2021/10/Lobauer-Erklärung.pdf>

[2] Verkehrskonzept der Grünen

<https://donaustadt.gruene.at/themen/verkehr/die-gruene-alternative-fuer-eine-verkehrsentlastung-in-der-donaustadt>

[3] Der Wiener Schmetterling (Max Kössldorfer)

<https://drive.google.com/file/d/1jeJlmoXX9UGwV4cPiD2ltiZABZSqnVLS/view>

[4] Die Schnellbahnlinie S45 (Heinz Högelsberger)

<http://www.selbstbestimmtes-österreich.at/480-die-schnellbahnlinie-s45>

[5] AK Besser mobil in den Außenbezirken

https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/meinestadt/verkehr/Grafiken_Oeffis_in_Aussenbezirken_2019_07.pdf

[6] AK Öffentlicher Verkehr in den Wiener Außenbezirken, die Studie aus 2019

<https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/api/v1/records/AC15405044/files/source/AC15405044.pdf>

Schnellverkehr in Wien (insbesondere S-Bahn)

Wien steckt seit mehreren Jahrzehnten beim Öffi-Ausbau Milliardenbeträge in den Ausbau von an sich attraktiven und beliebten U-Bahn-Linien, allerdings wird der wesentlich billigere und rascher verkehrswirksame Ausbau von Schnellbahnen und Straßenbahnen völlig vernachlässigt. Die Gründe mögen vielfältig sein (U-Bahn-Bau ist für politisch einflussreiche Baukonzerne lukrativer, Schnellbahn-Ausbau ist wegen der Abstimmung zwischen ÖBB, Wien, NÖ und Bund planerisch komplizierter). U-Bahn-Ausbau per se ist sinnvoll, Schnellbahn und Straßenbahn dürfen aber nicht vernachlässigt werden.

Taktverdichtung und Attraktivierung der Schnellbahnlinie S 80

a Die S80 verbindet den Bezirk Donaustadt mit dem Süden und Westen Wiens. Sie benötigt mindestens einen 10- bis 15-Minuten-Takt auch bei den kleineren Stationen, wo die Regionalzüge durchfahren. Es ist völlig unverständlich, dass die ÖBB erst nach Fertigstellung (!) des aufwendigen Umbaues der Verbindungsbahn (Meidling bis Wientalquerung) , nämlich nach 2025 oder 2027, diesen attraktiven Takt anbieten wollen. Im Bereich Meidling bis Seestadt (Aspern Nord) oder Raasdorf könnte ein dichter Takt wesentlich früher eingerichtet werden.

b ÖBB-Insidern zufolge ist der derzeitige Halbstunden-Takt nicht nur der mangelnden „Bestellung und Bezahlung durch die Stadt Wien“ geschuldet, sondern der Trassenüberlastung (trotz zweigleisigem Ausbau) durch unterschiedlich schnelle Güterzüge, Schnellbahnen, Eilzüge und Fernzüge (Bratislava). Bereits in den 1990er Jahren war deshalb ein viergleisiger Ausbau von Simmering bis Erzherzog-Karl-Straße geplant, der aber schubladisiert wurde. Seine Realisierung wäre dringend zu prüfen. Wegen der langen Vorlaufzeit eines solchen Bauvorhabens ist die viergleisige Donauquerung im Bereich Stadlauer Ostbahnbrücke eines der ersten notwendigen Projekte, die vorangetrieben werden müssen!

c Die Auflösung der Stationen „Hausfeldstraße“ und „Lobau“ ist rückgängig zu machen. Im Fall der Station Lobau ist dies mit moderatem Kostenaufwand möglich, der Neubau

der Station Hausfeldstraße ist für die Verknüpfung der S80 mit der Schnellstraßenbahn (derzeit Linie 26, künftig auch Richtung Zentrum der Seestadt) unerlässlich.

d Die dicht getaktete S80 soll von der Station „Aspern Nord“ bis nach Raasdorf verlängert werden, um dort einen attraktiven Umsteigeknoten für Pendler zu schaffen, die von diversen Marchfeldgemeinden kommend auf Öffis umsteigen (sofern dies nicht schon weiter östlich geschieht). Die Wiener Kernzone soll deshalb bis Raasdorf erweitert werden.

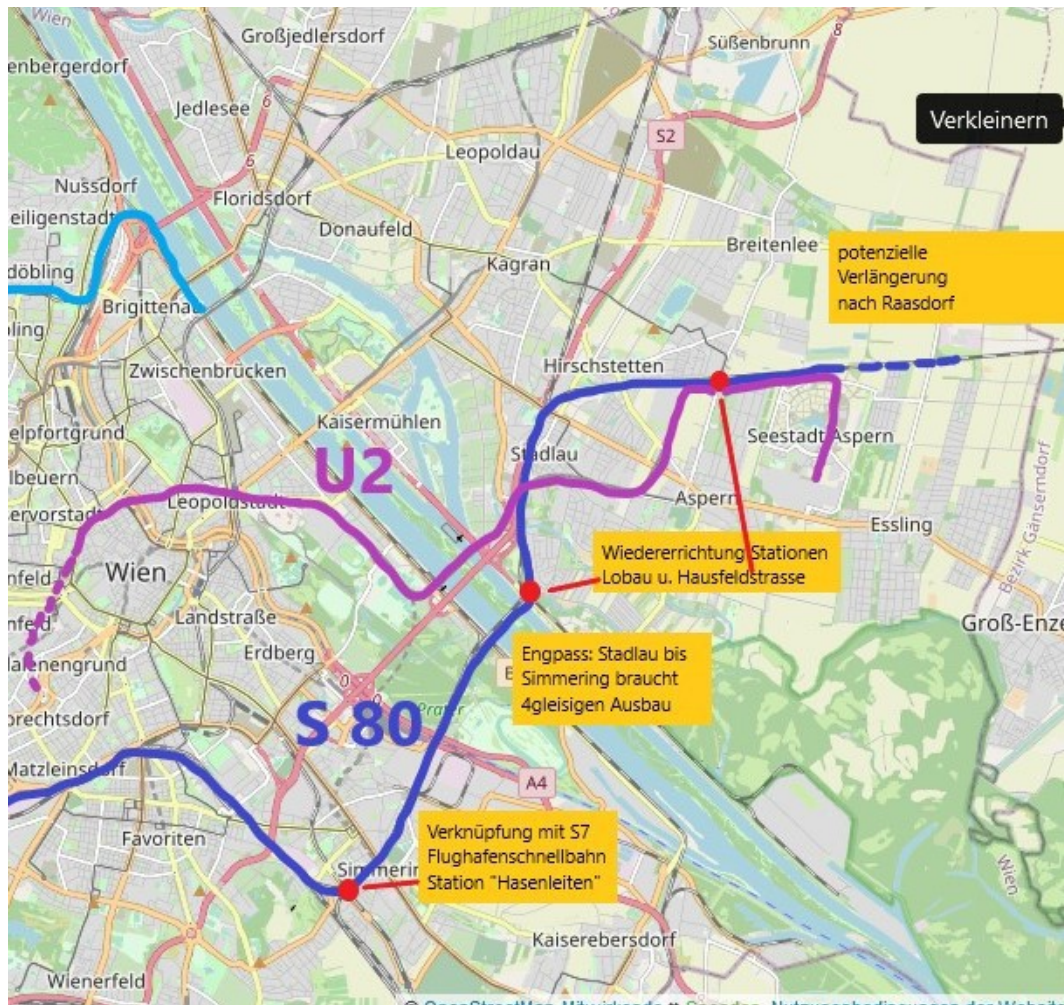


Abb. 02: östlicher Teil der Schnellbahnlinie S80 mit diversen Verbesserungsoptionen

e Der extrem teure, problematische Umbau der Verbindungsbahn (ebenfalls „S80“) im 13. Bezirk in eine Hochlagestrecke ist zu überdenken, nicht nur wegen hoher Baukosten und Anrainerbelastung, sondern auch wegen der sehr langen Streckenstilllegung während der Bauzeit. Grund für die Hochlage ist u.a., dass man maximal viele Straßenquerungen für PKWs in Straßenniveaulage ermöglichen will, und dass noch immer viele Güterzüge hier und nicht durch den „Lainzer Tunnel“ verkehren.

f Die vom Bahnhof Meidling kommende Verbindungsbahn (derzeit Linie „S80“) war früher über den Bahnhof Penzing auch mit der Vorortelinie (heute „S45“) verbunden, wie man an Brückenpfeilern beim Wienfluss noch immer sehen kann. Die S80 soll auch nach dem Umbau ausschließlich hinaus nach Hütteldorf geführt werden, sodass die Fahrt vom Bereich Meidling oder Speising in den Bereich der Vorortelinie S45 auch künftig einen riesigen Umweg über Hütteldorf mit Umsteigen bedeuten wird. Hier ist unbedingt die zweite Wienflussbrücke Richtung Penzing mit Querung der Westbahngleise (in Hochlage) zur S45 notwendig, um einen Teil eines S-Bahn-Rings zu schließen und die Verbindungsbahn mit der Vorortelinie S45 zu verknüpfen.

g Ob eine Vernüpfung der U-Bahn-Linie U4 mit dem zu bauenden Zweig der Schnellbahn Richtung Verbindungsbahn einerseits und Richtung Penzing und Vorortelinie andererseits technisch machbar ist (beengte Platzverhältnisse), müsste geprüft werden, jedoch wäre die Umsteigemöglichkeit wertvoll. Insbesondere die Relation zwischen der stadteinwärtigen U4 und der Vorortelinie ohne Umweg über Hütteldorf, sowie Richtung Bereich Speising (viele neue Stationen!) würden profitieren.

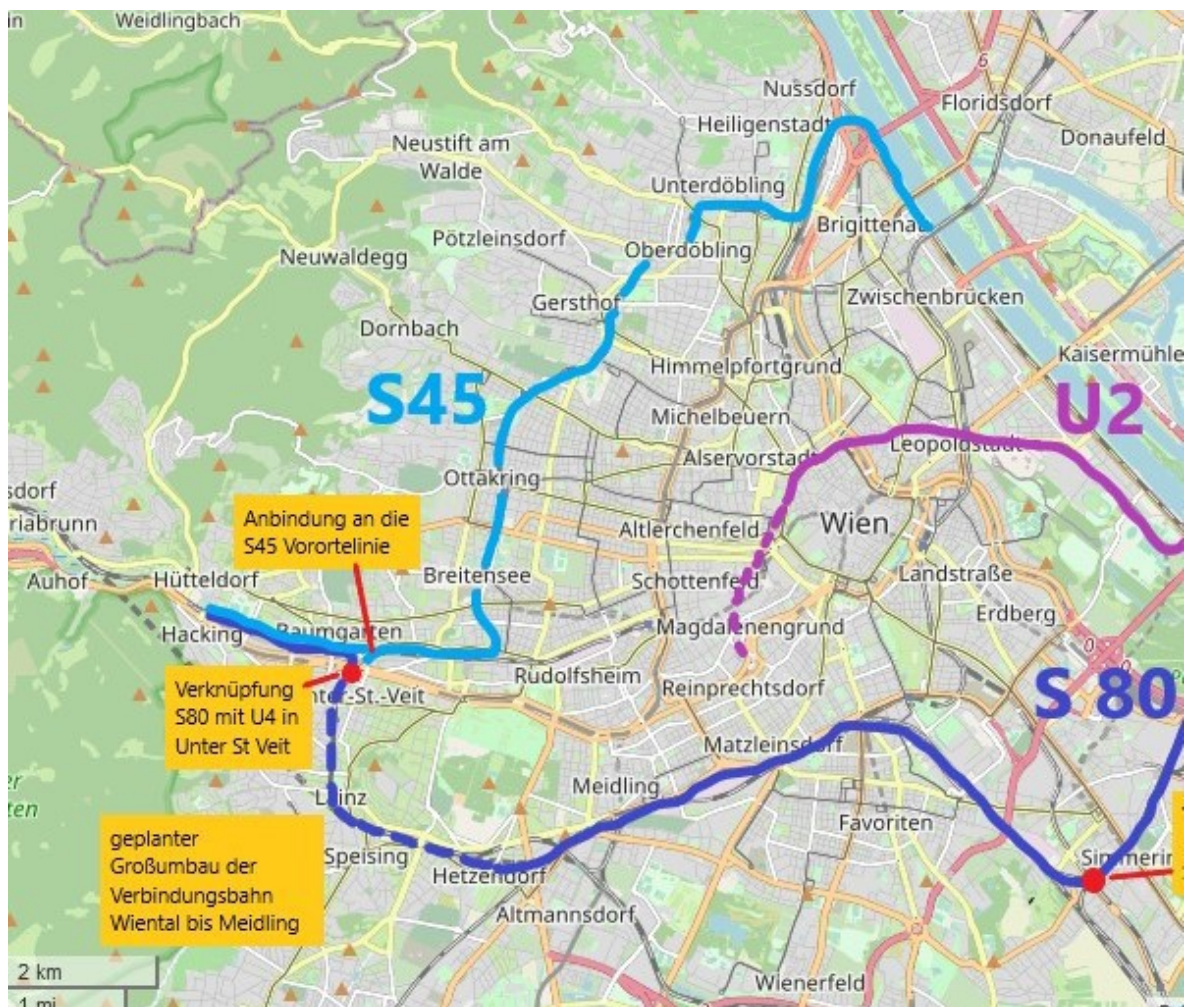


Abb. 03: westlicher Teil der Schnellbahnlinie S80 mit Verbesserungsoptionen

Verkehrsalternativen zu Lobauautobahn und Stadtstraße

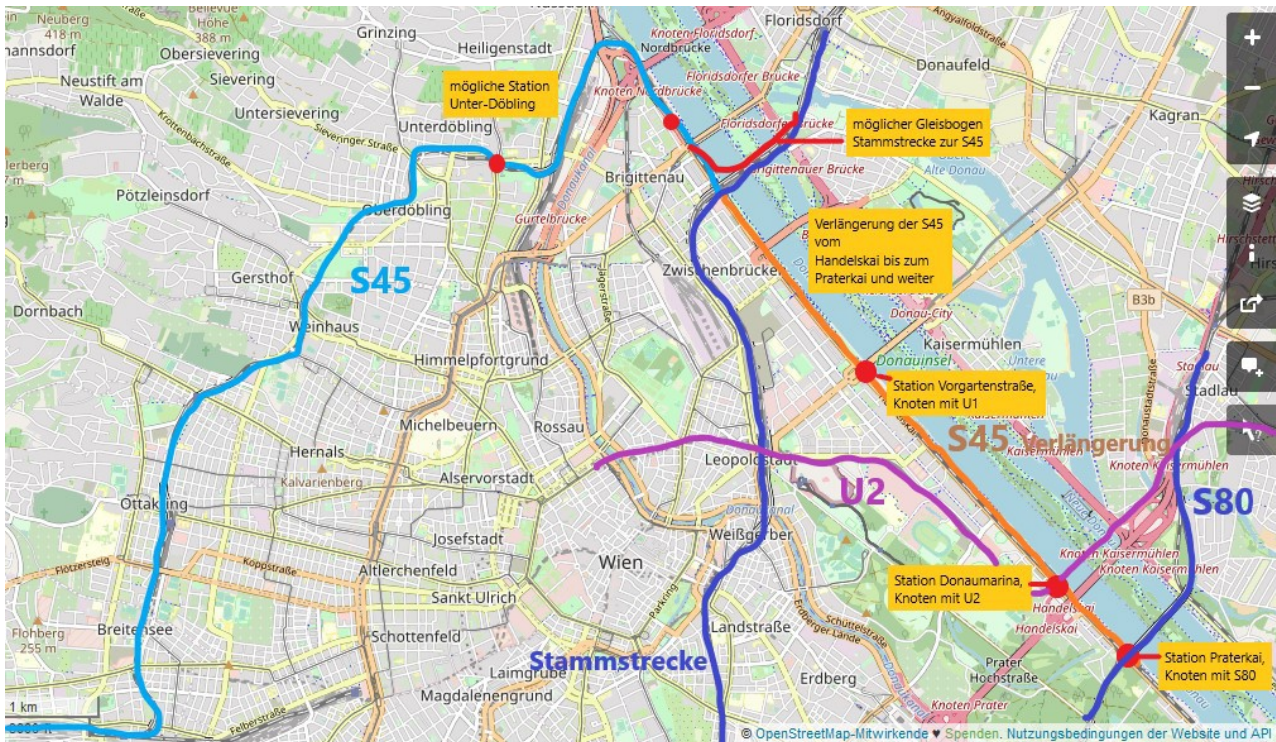


Abb. 04: Verlängerung der S 45 vom Knoten Handelskai zum Knoten Praterkai (orange Linie). Neue Verknüpfungen mit U1, U2 und S80 würden enorme Vorteile bieten.

Verlängerung der Schnellbahnlinie S 45

a Seit Ewigkeiten wird davon gesprochen, die Schnellbahnlinie S45 von der Station Handelskai über die Gleise der Donauuferbahn (die zwischen Handelskai und Donauufer verlaufen) mindestens bis zur S80-Station „Praterkai“ zu verlängern. Hierbei wären Stationen bei der Reichsbrücke (Umsteigen zur U1), bei der Station „Donaumarina“ der U2 und bei der Station „Praterkai“ der S80 sinnvoll, wobei Praterkai einen Aufzug benötigt (derzeit nicht barrierefrei(?)).

b Vermutlich wäre eine Weiterführung von der Station „Praterkai“ über die Gleise der Donauländebahn in einem S-Bahn-Ring bis in den Bereich Bahnhof Meidling oder zur Verbindungsbahn und Vorortelinie sinnvoll. Dabei würde man folgende Bereiche erschließen: den Bereich des Wiener Hafens (nahe Kraftwerk Freudenu), den Bereich Kaiserebersdorf (derzeit sehr lange Fahrzeit mit der Straßenbahn), den Bereich Schwechat (wo ein Umsteigen zur Flughafenschnellbahn S7 möglich ist), den Bereich Oberlaa/Rothneusiedl, wo derzeit (aufgrund der U1-Verlängerung) enorme Bautätigkeit herrscht (Umsteigen zur U1), und den Bereich Inzersdorf (Gewerbeareale, Siedlungen, Umsteigen zur künftig taktverdichteten Schnellbahnlinie auf der Pottendorfer Linie).

c Die einst vorhandene Station „Unter-Döbling“ der S45 (im Bereich Hohe Warte) wurde als Rohbau in den 1980er Jahren bereits vorbereitet. Sie könnte gebaut und in Betrieb genommen werden.

mögliche Gleisbrückenverbindung „Brigittenau“ von Floridsdorf zur S45

Bautechnisch und finanziell durchaus anspruchsvoll, aber als elegante Verkehrslösung umso eindrucksvoller wäre eine (für beide Richtungen zu bauende) Gleisverbindung von der Schnellbahn-Stammstrecke von Floridsdorf in einem Bogen zur hier entlang der Donau verlaufenden Linie S45. Eine direkte Fahrtmöglichkeit vom Bezirk Floridsdorf in den Nordwesten und Westen Wiens hätte enorme Vorteile. Derzeit muss man von einem beliebigen Punkt des Bezirks mit Bus oder Tramway zum Bahnhof Floridsdorf fahren, dann bis Handelskai, weiter mit der S45, und schließlich mit Straßenbahn oder Bus zum eigentlichen Ziel. Dies bedeutet dreimaliges Umsteigen, wobei die S45 außerhalb der Spitzenzeiten nur viermal pro Stunde verkehrt. - Die Schwierigkeit dieses Konzepts liegt darin, dass das Tragwerk der Floridsdorfer Eisenbahnbrücke nicht für eine Abzweigung durchbrochen werden kann. Somit müsste eine Abzweigung wohl (kreuzungsfrei mit Überwerfung?) über eine eigene neue Donaubrücke führen. Überdies sollten die Bauarbeiten den Betrieb der Stammstrecke möglichst wenig stören. Trotzdem sollte dieser Trassenvorschlag auf seine Machbarkeit geprüft werden, da er wie erwähnt viele Relationen in Wien von Nordost nach Nordwest und West attraktiviert. Auch wäre ein „großer“ Ringschluss eines S-Bahn-Rings möglich, wie er in der Grafik von Max Kössldorfer zu sehen ist.

Vernüpfung von S80 und S7 („Hasenleiten“)

Derzeit gibt es zwischen S80 und S7 keine Verknüpfung. Die S80 verbindet den Bezirk Donaustadt mit Simmering, dem Hauptbahnhof, sowie dem Süden, Südwesten und Westen Wiens. Die S7 hingegen verbindet das Zentrum Wiens mit dem Bereich Schwechat und weiteren Gemeinden entlang der Donau. Eine Umsteigestation „Hasenleiten“ wurde beim zweigleisigen Ausbau der S7 bereits angedacht (und es wurde entsprechend Platz freigehalten), sie wurde jedoch aus Kosteneinsparungsgründen nie gebaut. Von Schwechat mit Öffis in den Bezirk Donaustadt zu fahren ist deshalb extrem umständlich, die S7 erreicht erst beim Praterstern die U2 und hat wie gesagt keine Verknüpfung mit der S80. Die Verbindung Schwechat-Donaustadt ist genau jene Relation, die vom Lobautunnel „bedient“ werden würde. Wenn es also einen so großen Bedarf für diese Relation gibt, dass die Stadt Wien unbedingt einen milliardenteuren Autobahntunnel bauen lassen will, dann wäre eine vergleichsweise preisgünstige Station

„Hasenleiten“ als Verknüpfung zwischen S80 und S7 in jedem Fall gerechtfertigt und könnte einen Teil des lokalen PKW-Verkehrs zwischen Donaustadt, Praterbrücke und der A23-Südosttangente ersetzen.



Abb. 05: Die neue Station „Hasenleiten“ würde die Donaustadt an die Flughafen-Schnellbahn S7 anbinden. Derzeit ist ein Umweg über den Praterstern notwendig. Ebenso wird der Südwesten Wiens (S80) an die S7 angebunden.

Kleiner S-Bahn-Ring von Stadlau über Leopoldau nach Floridsdorf

Kurze Zeit gab es vor etlichen Jahren eine Schnellbahnlinie S8, die vom damaligen Wiener Ostbahnhof (als Endstation, es gab noch keinen Hauptbahnhof) über Stadlau, sowie eine damals etwas abseits gelegene Haltestelle Breitenlee nach Leopoldau und Floridsdorf führte. Heute wäre diese Linie attraktiver, weil sie über den Hauptbahnhof in den Südwesten oder Westen Wiens weiterführen könnte. Ob sie wirklich notwendig ist (zuma auch die U1 von Leopoldau zum Hauptbahnhof verläuft), wäre abzuklären. Sie könnte jedenfalls mit minimalem Aufwand (neue Stationen?) in Betrieb genommen werden. Man könnte mit einer solchen Verbindung übrigens die Stammstrecke entlasten und einzelne Züge mit Fahrgästen/Pendlern, die aus der Relation Stockerau/Korneuburg kommen, über die „Italienschleife“ (Hochtrasse bei Floridsdorf) direkt in den Osten und Süden Wiens bringen. Eine Relation, die etwa dem nördlichen Verlauf der Autobahn S1 entspricht - somit dürfte es dafür wohl einen Bedarf geben.

Neuerrichtung von schnellfahrenden Lokalbahnen

In künftigen Editionen dieser Broschüre wird an dieser Stelle die Möglichkeit von rasch und preisgünstig zu bauenden Lokalbahnen erörtert - ähnlich wie es die sehr erfolgreiche Badner Bahn („Wiener Lokalbahnen“) im Süden ist.



Abb. 06: Lokalbahnen im Umland einer Großstadt können das ÖBB-Netz und das Bus- und Straßenbahnnetz hervorragend ergänzen (Foto: Wikicommons, Tokfo)

ÖBB-Hauptstrecken und Nebenstrecken im Umland von Wien

Auch bei den ÖBB ist zu beobachten, dass primär aufwendige Großbauprojekte umgesetzt werden (Hochgeschwindigkeitsstrecken, Tunnelprojekte, Bahnhofs-Neubauten), während preisgünstige, rasch verkehrswirksame Maßnahmen (Taktverdichtungen auch auf Nebenstrecken, Baumaßnahmen ohne Sperre und Totalumbau) vernachlässigt werden. Rasche Züge zwischen Landeshauptstädten sind durchaus sinnvoll. Die genannten sonstigen und die im folgenden aufgelisteten Maßnahmen dürfen aber nicht vernachlässigt werden.

Weiters besteht seit den 1990er Jahren die Problematik, dass eine Querfinanzierung (der Gewinn profitabler Hauptstrecken finanziert den Betrieb unrentabler, aber sinnvoller Nebenstrecken) nicht mehr zulässig ist. Stattdessen müssen die Bundesländer den Betrieb der Nebenstrecken „bestellen“ und „bezahlen“. Bundesländer mit altbetonzeitlichen Verkehrsprioritäten wie das Land Niederösterreich hatten dadurch freie Hand, einen beträchtlichen Teil ihrer Nebenstrecken stillzulegen und oft auch abzutragen.



Abb. 07: Die Hauptstrecke (!) zwischen Wien Hbf und Bratislava Hbf bis vor kurzem (Foto aus dem Jahr 2008, Bahnhof Glinzendorf): eingleisig und nicht elektrifiziert

Ausbau der Hauptstrecke von Wien Hbf nach Bratislava Hbf („Marchegger Ast“)

Es ist ein politischer Skandal, dass 30 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs die einzigste direkte Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen von Wien und Bratislava noch immer eingleisig und nicht elektrifiziert ist. Schnellzüge und Regionalzüge in zwei Richtungen müssen in einem ausgeklügelten Zeitplan zu genauen Zeiten an Bahnhöfen eintreffen, um einander dort auszuweichen oder einander zu überholen. Inzwischen wird immerhin am zweigleisigen Ausbau samt Elektrifizierung gearbeitet. Man droht aber damit, dass sich dieser Ausbau verzögern werde, wenn man nicht weiß, ob man im Bereich Raasdorf eine Brücke für die Querung der Lobauautobahn bauen soll oder nicht. Was lächerlich ist, zumal man im Notfall halt eine Brücke hat, unter der sich Getreidefelder befinden.

Eisenbahnstrecken im Marchfeld zwischen „Marchegger Ast“ und Donau

Das Marchfeld zwischen dem „Marchegger Ast“ der Ostbahn (Wien-Marchegg-Bratislava) und der Donau ist eher dünn besiedelt, weswegen sich die dort verlaufenden Nebenbahnen finanziell kaum rentierten und eingestellt wurden. Andererseits handelt es sich um eine Gegend mit enormem Tourismuspotenzial, das derzeit (aufgrund extrem selten verkehrender Autobusse) fast nur mit dem PKW (oder von gut trainierten Radfahrern) besucht werden kann. Die früher dort verlaufenden Bahnstrecken (Siebenbrunn-Leopoldsdorf nach Orth an der Donau sowie nach Engelhartstetten) könnten im Sinne eines ökologisch ausgerichteten (Fahrrad!)Tourismusprojekts reaktiviert werden, wobei allerdings Gleise neu verlegt werden müssten. Entlang der Strecken befinden sich u.a.: der Nationalpark Donauauen, das Nationalparkzentrum Schloss Orth, das Schloss Eckartsau, die Prinz-Eugen-Schlösser Niederweiden und Schlosshof nahe der Station Engelhartstetten und die Donauauen im Bereich der legendären Stopfenreuther Au mit Brückenverbindung zur römischen Ausgrabungsstätte von Carnuntum.

Reaktivierung der Nebenbahnen rund um das „Schweinbarther Kreuz“

Nach der Stilllegung von rund 20 niederösterreichischen Nebenbahnstrecken im Jahr 1988 versuchte insbesondere ÖBB-Direktor Übleis mit dem „NAT 1991“ („Neuer Austro-

Takt“ 1991), durch einen verdichteten Taktfahrplan auch Nebenstrecken zu attraktivieren. Dieser positive Versuch erfolgte noch vor der durch EU und neoliberaler Globalisierung erzwungenen „privatwirtschaftlichen“ Teil-Demolierung weiterer ÖBB-Nebenstrecken.

Die Nebenstrecken rund um das „Schweinbarther Kreuz“ im südlichen Weinviertel, mit vier Ästen nach Obersdorf (nahe Wolkersdorf), Gänserndorf, Gaweinsthal und Niedersulz (ursprünglich Sulz-Nexing, Museumsdorf) erhielten werktags einen attraktiven Halbstunden-Takt, der zu vollen Pendlerzügen führte und am Wochenende auch für Radfahrer attraktiv war, die erst außerhalb der Stadt in den Sattel steigen wollten.

Der Kardinalfehler war jedoch:

Als die Schnellbahnlinie S2 (Floridsdorf-Leopoldau-Wolkersdorf-Mistelbach) zwischen Wien und Wolkersdorf zweigleisig ausgebaut wurde (und in jenen Jahren auch die U1 bis Leopoldau verlängert wurde), wurde jener Ast der von vielen Pendlern benutzten Nebenstrecke, der in Obersdorf (nahe Wolkersdorf) ein Umsteigen in die Schnellbahnlinie S2 ermöglicht, nicht mit der neuen zweigleisigen Strecke verknüpft. Eine Verknüpfung hätte ermöglicht, dass die Regionaltriebwagen der Nebenstrecke direkt weiter bis Leopoldau hätten fahren können, wo Pendler zur U1 umsteigen können. Stattdessen mussten die Pendler zweimal umsteigen, in Obersdorf und in Leopoldau. Überdies wurde bei der Station Obersdorf ein sehr großer Parkplatz errichtet, sodass die Bewohner diverser Dörfer mit ihrem PKW meist gleich direkt zur Linie S2 fahren, was den Nebenstrecken den Todesstoß versetzte. Im Dezember 2019 wurde das gesamte „Schweinbarther Kreuz“ mit seinen vier Streckenästen stillgelegt und durch Busse ersetzt, Fahrradtransport gibts keinen mehr. Lokale Initiativen kämpfen für eine Wieder-Inbetriebnahme durch die private Graz-Köflacher-Eisenbahn (GKB) samt Verknüpfung bis Leopoldau, jedoch blockiert das Land Niederösterreich. Beim Touristenmagnet „Museumsdorf Niedersulz“, das nun keinen Bahnanschluss hat, wurde vom Land NÖ ein Großparkplatz mit Verknüpfung zur Nordautobahn A5 errichtet.

Fazit: Das Schweinbarther Kreuz sollte wieder reaktiviert werden, mit direkten Zügen bis Leopoldau.



Abb. 08: „Endstation Obersdorf“. Beim zweigleisigen Ausbau der Schnellbahn S2 von Wien nach Wolkersdorf (Gleis und Bahnsteig im Vordergrund) wurde das Nebenstreckennetz Richtung Groß Schweinbarth (Triebwagen in der Bildmitte) nicht an die Hauptstrecke angebunden (damit Triebwagen bis zur U1 Leopoldau weiter fahren können), sondern Pendler mussten hier am Streckenende umsteigen. Gleichzeitig wurde ein sehr großer Parkplatz (am linken Bildrand) errichtet, sodass Pendler mit ihrem PKW vom Dorf gleich direkt zur Schnellbahn fahren. 2019 wurden alle vier Nebenbahnäste stillgelegt. Eine Reaktivierung mit Gleisbögen zur S2 wäre unbedingt anzustreben.

Stärkung der Schnellbahnlinie S2 und Strecke nach Laa / Thaya

Die Strecke über Wolkersdorf und Mistelbach nach Laa an der Thaya windet sich teilweise dezent durch die Hügellandschaft des Weinviertels, weshalb die Geschwindigkeit der Züge eher mäßig ist. Ein zweigleisiger Ausbau dieser sogenannten „Laaer Ostbahn“ (sie führte einst zum Wiener Ostbahnhof) nördlich von Wolkersdorf könnte dichtere Intervalle ermöglichen und wäre somit vermutlich sinnvoll.

Stattdessen wurde parallel die Nordautobahn A5 gebaut, die nun Pendler von der Schiene auf die Straße verlagert, sowie LKW-Transit von der Slowakei (Brünn-Bratislava-Ungarn) nach Niederösterreich bzw. Wien zieht. Die Stadt Poysdorf hatte einst einen Bahnanschluss über einen kurzen Seitenast, dieser ist seit Jahrzehnten stillgelegt, sodass Auto-Pendler verleitet werden, nicht zur nächsten Schnellbahnstation zu fahren, sondern über die Autobahn gleich weiter nach Wien.

Ein kurzes Gleisstück zwischen Laa an der Thaya und dem tschechischen Hevlin fehlt auch noch 30 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs. Tschechische BesucherInnen der Therme in Laa kommen daher mit ihrem PKW, und ÖsterreicherInnen besuchen die Schlösser Valtice und Lednice, sowie Nikolsburg ebenfalls mittels PKW.

Taktverdichtung der Schnellbahnlínien im Umland von Wien

Die Schnellbahnlínien bis Mödling im Süden und bis Wolkersdorf im Norden wurden immerhin schon auf Viertelstundentakt umgestellt (4 statt 2 Züge pro Stunde und Richtung, dazu noch Regionalzüge, die aber nur in größeren Stationen halten).

a Ein ähnlicher Viertelstundentakt wäre auch auf der Strecke bis Korneuburg und eventuell Stockerau anzudenken, um Pendler von der Donauuferautobahn A22 auf die Schiene zu holen.

b Ebenso wäre auf der Strecke nach Deutsch-Wagram (und eventuell bis Gänserndorf) ein solcher Viertelstundentakt zu prüfen. Immerhin besteht auf dieser Strecke ein so starker Pendlerverkehr, dass auf Lobbying von Ex-Landeshauptmann Erwin Pröll eine Marchfeldautobahn namens S8 ins ASFINAG Bauprogramm aufgenommen wurde, die offiziell als „Umfahrung zur Entlastung von Deutsch-Wagram, Strasshof und Gänserndorf“ getarnt wird, real aber eine Autobahn über Marchegg nach Bratislava werden soll, wobei Naturschutzgebiete und gefährdete Vogelarten durch das Projekt massiv geschädigt werden würden. Ob dieses Autobahn-Projekt, das mehrere Naturschutzgebiete schädigen würde, jemals die Hürden des Behördenverfahrens überwinden wird, ist derzeit jedoch unklar.

c Die stark verkehrsbelastete Strecke von Wien Richtung Klosterneuburg hat immerhin in den Spitzenzeiten werktags (bis Kritzendorf) einen Viertelstundentakt. Zu überlegen wäre, ob dieser Takt nicht auch am Wochenende oder außerhalb der Spitzenzeiten sinnvoll wäre.

d Die Pottendorfer Linie wird derzeit mit gigantischem Aufwand und jahrelanger Verzögerung auf zweigleisigen Betrieb umgebaut (siehe weiter unten). Es ist derzeit nicht bekannt, ob die bisher im Stundentakt verkehrende Schnellbahn (am Wochenende sogar nur alle zwei Stunden!) künftig einen Halbstunden-Takt oder einen Viertelstundentakt bekommen soll. Letzteres wäre wohl für Pendler und Radtouristen, die außerhalb der Stadt in den Sattel steigen wollen, attraktiver.

Pottendorfer Linie - attraktiver Ausbau statt Hochgeschwindigkeitsstrecke?

Die bisher eingleisige Pottendorfer Linie sollte eigentlich schon vor rund 20 Jahren zweigleisig ausgebaut werden, weil dort sowohl Schnellbahnen, als auch Regionalzüge Richtung Sopron und Güterverkehr unterwegs sind. Auch hier der bereits erwähnte Trend, teuer zu klotzen mit langer Bauzeit. In mehreren Orten werden die alten Bahnhöfe aufgegeben, stattdessen wird weit außerhalb vom Ort ein neuer Bahnhof mit neuer Gleistrasse errichtet, und die Strecke soll auf Hochgeschwindigkeit ausgebaut werden. Hohe Fahrgeschwindigkeit ist per se nicht unbedingt schlecht. Außerhalb liegende Bahnhöfe jedoch, die nicht mehr rasch zu Fuß erreichbar sind, verleiten dazu, zumindest bei Schlechtwetter gleich im Auto sitzen zu bleiben und über die Autobahn A3 per PKW nach Wien zu fahren. Da das Ausbauprojekt bereits gebaut wird, ist hier eine „Reparatur“ wohl nicht mehr möglich.

Fragwürdige „Flughafenspange“: Ist das teure Projekt wirklich nötig?

Schon vor gefühlten Ewigkeiten geisterte ein Projekt einer Art „Hochleistungsstrecke“ zwischen den Flughäfen Wien-Schwechat und Bratislava durch die Planungsstudien diverser österreichischer VerkehrsministerInnen. Man könnte zwischen den Flughäfen umsteigen, diese könnten eine Art Funktionseinheit bilden. Nun liegt der Flughafen Bratislava im Nordosten der Stadt, flog somit rasch aus den Konzepten hinaus, und es blieb jene seltsame Hochgeschwindigkeitsspange von Fischamend nach Süden zur Ostbahn, entweder bei Götzendorf oder bei Bruck an der Leitha. Vor Jahren verschwand das Projekt, das Fluggäste aus dem Osten Österreichs oder aus den Nachbarländern zum Flughafen Schwechat karren und dessen Gewinn (und damit den Flugverkehr) steigern sollte, im Jahr 2020 tauchte es wieder auf und wird derzeit planerisch emsig vorangetrieben. - Mit der Verbindung Wien-Budapest hat diese „Spange Götzendorf“ übrigens nichts zu tun. Die Verbindung zwischen diesen beiden Hauptstädten ist bereits bestens ausgebaut.

Fazit: Eine Steigerung des Flugverkehrs, eine dritte Piste und ein teurer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitszubringer ist nicht wünschenswert, die Geldmittel können anderswo wesentlich besser eingesetzt werden.

LKW-Hölle beim Bau eines End-Terminals einer Breitspurtrasse nach Asien

Über die Sinnhaftigkeit einer Breitspur-Bahntrasse („Neue Seidenstraße“) zwischen Asien und Ost-, bzw. Mitteleuropa gibt es unterschiedliche Ansichten. Angesichts der großflächigen Zerstörung zahlreicher heimischer Wirtschaftszweige, vor allem von Klein- und Mittelbetrieben, im Rahmen von Globalisierung und EU-Beitritt und der Auslagerung der Produktion nach Asien gäbe es zweifellos eine Art „Bedarf“ - derzeit wird vieles per Containerfrachter transportiert. Abgesehen von geopolitischen und ökologischen Fragen (lokale Produktion vs. Abhängigkeit vom Ausland und lange Transportwege) steht aber fest, dass im Umfeld des Endknotens dieser angedachten Breitspur-Güterbahn eine gigantische LKW-Verkehrsbelastung entstehen würde. Diverse Spekulationen von Politikern und Planern, ob ein solches Endterminal der „Neuen Seidenstraße“ im Bereich Parndorf Sinn macht, verkennen offenbar, dass dann die Autobahnen um und in Wien von LKW-Kolonnen geflutet werden würden.

Fazit: Dieses Projekt würde für weite Bereiche rund um das Endterminal massive Nachteile bringen.

Mehr Züge auf der „Alten Westbahn“

Nachdem der Schnellzug- und Güterverkehr zwischen Wien und St. Pölten über den Wienerwaldtunnel auf die Neubaustrecke durchs Tullnerfeld verlagert wurde, war die alte Westbahnstrecke über Rekawinkel und Neulengbach eigentlich so stark entlastet, dass ein wesentlich dichter Schnellbahntakt für regionale Pendler möglich geworden wäre (bis dahin gab es pro Stunde einen Eilzug (hält nur in größeren Stationen) und eine Schnellbahn. Einen dichten Viertelstundentakt gibt es jedoch auch Jahre nach dieser Entlastung nur bis Tullnerbach-Pressbaum. Wobei der Takt von Regionalzügen und Schnellbahnen dadurch bestimmt wird, was das jeweilige Bundesland „bestellt und bezahlt“. Die ÖBB beschäftigen sich dafür derzeit mit dem massiven Rückbau des großen Bahnhofs Unterpurkersdorf, wo fast alle Gleise und Bahnsteige inklusive Bahnhofsgebäude entfernt werden, um lukrative Immobilienprojekte zu ermöglichen.

Reaktivierung der Kaltenleutgebner Bahn

Vor ca. 100 Jahren war die Nebenstrecke von Wien-Liesing über Perchtoldsdorf nach Kaltenleutgeben von Kurgästen, Sommerfrischlern und Sportlern vielbefahren. In der 2.

Verkehrsalternativen zu Lobauautobahn und Stadtstraße

Hälfte des 20. Jahrhunderts fuhren dort nur mehr Güterzüge zum riesigen Zementwerk bei der einstigen Haltestelle Waldmühle. Als das Zementwerk vor einigen Jahren abgerissen wurde, entstand eine sehr große Anzahl von „Wohnbauten im Grünen“, jedoch ohne Arbeitsplätze, sodass sich an Werktagen Autoschlangen durch das enge Tal quälen. Auch die Busse stecken dann im Stau fest. Es gibt von Seiten einer Initiative seit Jahren Druck auf die Politik, die Bahnstrecke wieder in Betrieb zu nehmen, die Politik zögert vorerst noch, ist aber nicht ganz abgeneigt.

Eine Wieder-Inbetriebnahme ist auf jeden Fall sinnvoll.



Abb. 09: Der malerische Bahnhof Perchtoldsdorf an der Kaltenleutgebner Bahn liegt näher beim Ortszentrum als die Haltestelle an der Südbahn. Er wäre nach Elektrifizierung hervorragend für Schnellbahnen aus Liesing erreichbar. Trotzdem wurde die Strecke seit Ewigkeiten nur für Güterverkehr genutzt (der inzwischen eingestellt ist), sowie gelegentlich (wie hier im Jahr 2011) für Sonderzugfahrten.

Güterverkehr auf der Schiene

Die Verbilligung des Warenferntransports, der Wegfall der Zölle und die Verteuerung der menschlichen Arbeitskraft haben seit den 1990er Jahren durch Globalisierung und EU-Beitritt zu einer hochproblematischen Entwicklung im Schienengüterverkehr geführt. Während davor in jedem größeren Ort ein Anschlussgleis zu einem Raiffeisen-Lagerhausturm führte und jede größere Fabrik ebenfalls ein Anschlussgleis zur Warenverladung besaß, kam es in jenen Jahren zu einer fast völligen Umstellung des Gütertransports mittlerer Warenmengen auf LKWs. Übrig blieben fast nur noch sogenannte „Ganzzüge“: Dies sind Güterzüge, die von einem Großkonzern komplett mit Waren einer Sorte beladen werden und als Ganzes von einem Werk in ein anderes Werk fahren.

Die sogenannten „Sammler“ hingegen, also Güterzüge, die in diversen Bahnhöfen Güterwägen von Anschlussgleisen „aufsammeln“ (was eigenes Verschub- und Kopplungspersonal brauchte), gibt es fast nicht mehr.

Auch die sogenannten „Rübenzüge“, die einst zur Zuckerrübenernte riesige Rübenmengen quer durchs Marchfeld und Weinviertel zu den diversen Zuckerfabriken transportierten, gibt es kaum mehr. Einerseits wurden die meisten Zuckerfabriken vom jetzigen Großkonzern AGRANA aufgekauft und stillgelegt, andererseits wurde der Transport auf LKWs umgestellt.

Fazit: Es muss von öffentlicher Seite Rahmenbedingungen geben, die den Neubau oder die Wiederinbetriebnahme von Anschlussgleisen wieder attraktiv machen, und es muss (am besten aufkommensneutral als Querfinanzierung) der LKW-Transport verteuert und der Bahntransport finanziell gefördert werden.

Fragwürdige Verlegung der Bahn-Güterentladung an den Stadtrand

Ein beinahe schon abgeschlossener, aber möglicherweise kritisch zu bewertender Trend ist die Verlegung der Entladung des Schienengütertransports von innerstädtischen Bahnhöfen hinaus an den Stadtrand. Früher gab es in Wien zahllose Frachtenbahnhöfe, auf deren riesigen Arealen (oft recht weit entfernt von Wohnhäusern) Güter in Lastkraftwagen umgeladen wurden, um dann die Empfänger in der gesamten Stadt zu beliefern. Da dies ein personalintensiver Vorgang war, schrumpfte der regionale

Verkehrsalternativen zu Lobauautobahn und Stadtstraße

Bahngütertransport immer mehr, dafür gibt es vermehrt Container-Frachtzüge (mit Containern zB aus Osteuropa oder Asien), die zuletzt am Nordwestbahnhof umgeladen wurden.

Dann hieß es, dass praktisch alle Wiener Frachtenbahnhöfe (die sich oft in verlassene, verwachsene Grünareale verwandelt hatten) geschlossen und verbaut werden sollen, während die Umladung von Containern zwischen Bahn und LKW am Stadtrand in einem Terminal bei Inzersdorf erfolgen sollte - dort, wo sich die Autobahn „Wiener Südumfahrung S1“ (Vösendorf-Schwechat) und die Pottendorfer Linie kreuzen. Erstere ist jene Autobahn, von der es hieß, dass nach ihrer Eröffnung nie wieder Stau auf der Südosttangente A23 vorkommen werde. Erst mit langer Verspätung begann der Bau des riesigen Frachtterminals.

Die Thematik ist komplex: Zwar wäre im Umfeld innerstädtischer Frachtenbahnhöfe eine gewisse LKW-Verkehrsbelastung vorhanden, andererseits bedeutet das ausschließlich am südlichen Stadtrand stattfindende Umladen wesentlich längere LKW-Fahrwege zu den Empfängern.



Abb. 10: Die innerstädtischen Bahn-Güterverladestellen (hier der Frachtenbahnhof Wien Nord, bereits stillgelegt, im Jahr 2008) wurden fast komplett durch Verladestellen am Stadtrand ersetzt. Auch dieses Gebiet wurde inzwischen längst „verdichtet“ und größtenteils mit Beton versiegelt.

Straßenbahnnetz in Wien und ergänzende Buslinien

Die Stadt Wien rühmt sich oft ihres angeblich so großartigen Linienangebots, zumal man im Gegensatz zu anderen Städten die Straßenbahnen nicht abgeschafft habe. Tatsächlich aber wurde (vor allem in den 1950er bis 1980er Jahren) das Liniennetz der Wiener Tramway massiv reduziert. Die Rosetten aus Metall an Hauswänden, an denen einst die Oberleitung befestigt war, zeigt in vielen Straßenzügen noch heute, dass hier einst eine Straßenbahnlinie verlaufen ist.

a Die Einstellung von Straßenbahnlinien in Bereichen, wo U-Bahn-Linien in Betrieb genommen wurden, wurde oft (und wohl zu Recht) kritisiert. Einkaufsstrassen beispielsweise profitierten von kurzen Abständen der Tramway-Haltestellen, wenn man mit vollen Taschen unterwegs war, während U-Bahn-Stationen eben doch weitaus größere Distanzen aufweisen.

b Im langen Sündenregister der Wiener Stadtplanung sticht besonders das Stadt- und Hochhausviertel am Wienerberg hervor. Die ausschließliche Anbindung an die Buslinie 15A, die noch dazu auch in der Spitzenzeit nur alle 10 Minuten verkehrt, wirkt wie ein Hohn. Seit langem forderten Experten eine rasch und preiswert zu bauende Straßenbahnlinie, die vom Bahnhof Meidling (U6 und ÖBB) über den Wienerberg zur U1 (zB Station Altes Landgut oder Troststraße) führt. Die Stadt Wien lehnte dies ab, mir wurde erklärt, dafür gäbe es keinen Bedarf. Nun will die Stadt Wien jedoch sogar eine U-Bahn bauen (U2), die direkt vom Rathaus zum Wienerberg führt, enorm hohe Kosten verursacht und erst kurz vor dem Jahr 2030 verkehrswirksam wird. Ein Baubeginn der genannten Straßenbahnlinie käme erst danach in Frage, wurde mir erklärt.

Fazit: Wenn die Stadt und der Bund im Geld schwimmen, möge man ruhig U-Bahn-Linien bauen. Dies darf aber nicht auf Kosten von preisgünstigen Straßenbahnlinien gehen, die in zwei bis drei Jahren betriebsbereit sind.

c Entlang der U2-Trasse zwischen Prater und Donau wuchern neue Büro- und Wohnbauten in die Höhe. Von dort in den Süden Wiens führt zwar die Südosttangente, mit Öffis ist diese Relation jedoch relativ kompliziert zu befahren. Bereits vor vielen Jahren empfahlen Experten die Verlängerung der Straßenbahnlinie 18 von der derzeitigen Endstelle Schlachthausgasse (U3) durch den Prater, vorbei am Ernst-Happel-Stadion zur U2-Station Stadion. Wie so viele seiner sinnvollen Vorschläge wurde dies

trotz einer rot-grünen Stadtregierung bisher nicht verwirklicht, die Gelder flossen hauptsächlich in den U-Bahn-Bau.

d In den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt wachsen unzählige riesige neue Wohnsiedlungen in den Himmel. Hier gab es immerhin erste Erweiterungen des Straßenbahnnetzes. Die Linie 25 erschloss den Bereich Tokyostraße und soll künftig durch das Donaufeld fahren, wenn dort die Gärtnereien, Felder und Grünflächen zubetoniert und verbaut werden.

Vor allem aber wurde die verlängerte Linie 26 über den Gewerbepark Kagran in den Bereich Quadenstraße bis zur Endstation Hausfeldstraße neu gebaut. Dort gibt es jetzt zwar eine U2-Station, jedoch haben die ÖBB beschlossen, beim zweigleisigen Ausbau der Schnellbahnlinie S80 die bisher existierende Station Hausfeldstraße aufzulassen, es ist also kein direktes Umsteigen von der Straßenbahn zur Schnellbahn möglich. Dieser Mangel ist schnellstens zu beheben.

e Die Buslinie 26A über Aspern, Essling nach Großenzersdorf stößt immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen und ist überdies dort, wo keine Busspur existiert, oft im Stau gefangen. Hier gab es, wie an vielen anderen Orten Wiens, einst eine Straßenbahnlinie (nämlich die Linie 317) bis nach Großenzersdorf. Es scheint absolut sinnvoll, in diesem Bereich wieder eine Straßenbahn zu errichten, wobei der genaue Streckenverlauf (beispielsweise im engen Bereich von Essling) diskutiert werden müsste. Hierfür würde sich primär die Verlängerung der Linie 25 eignen. Eine zuweilen geforderte Verlängerung der U2 Richtung Essling würde möglicherweise einen massiven Bauboom in diesem Gebiet auslösen, hier müsste man Vor- und Nachteile sowie Kosten abwägen.

Die Frage der Park & Ride Anlagen

Bei verschiedenen Bahnhöfen und U-Bahn-Stationen wurden monumentale Park & Ride Anlagen errichtet, die kostenpflichtig sind und optisch oft an Bunker erinnern. Sie sollten Pendler zum Umsteigen auf Öffis animieren, werden jedoch nur bedingt genutzt und befinden sich teilweise relativ weit im Stadtgebiet drin (zB U3 Erdberg).

Hier wäre zu überlegen, ob solche Anlagen nicht generell kostenfrei benutzt werden können, und zweitens, ob man nicht eher versuchen sollte, Pendler, die aus ihren Gemeinden per PKW anreisen, bereits weit draußen entlang der Eisenbahnachsen aufzufangen. Hierzu ist ein wesentlich günstigerer Bahntarif sinnvoll (nicht nur das neu geschaffene Jahresticket für ganze Bundesländer, sondern auch Monats- oder Einzelkarten müssen preisgünstiger werden!). Derzeit werden Bahnfahrer gewissermaßen „bestraft“, weil sie zusätzlich zu den Kosten für ihr KFZ auch noch recht hohe Ticketpreise zahlen müssen. Wenn die Bahn höhere Zuschüsse aus dem Steuertopf bekommt, macht sie nicht einen „Verlust“, der zu vermeiden sei, sondern sie wird sozial gerecht finanziert: die Reichen zahlen mehr, die Armen weniger oder nichts, und die Nicht-Bahnfahrer zahlen genauso mit wie die Bahnfahrer.

Radtransport in der Bahn

Der Radtransport in der Bahn ist zwar technisch im Laufe der Jahre leichter geworden, weil immer mehr Bahnhöfe und Haltestellen Aufzüge besitzen und sehr viele Züge bereits Fahrradabteile bieten. Die Kosten für den Radtransport sind allerdings enorm gestiegen. Vor Jahren gab es eine sehr preisgünstige Fahrrad-Tageskarte, die mit der ÖBB-Vorteilscard sogar nochmals verbilligt wurde. Heute wird der Radtransport nach Kilometeren abgerechnet, es gibt keine Verbilligung mit Vorteilscard (ist zumindest mein Wissensstand), und bei kürzeren Strecken kommt es sogar vor, dass das Fahrrad „mehr bezahlen muss“ als ein Mensch mit Vorteilscard.

Überdies werden immer wieder Nebenbahnen eingestellt, was dazu führt, dass ein Fahrradtransport für ermüdete oder vom Schlechtwetter überraschte Radfahrer unmöglich wird. Im Bus ist üblicherweise kein Radtransport möglich. Dies gilt zB für das nördliche Donauufer, einen beliebten Radweg, zwischen der Grenze OÖ/NÖ und Krems. Und es gilt für das idyllische Ybbstal in den Voralpen, wo die Schmalspurbahn vom Land Niederösterreich aufgekauft und dann stillgelegt wurde.

Die Fahrrad-Mitnahme im Zug muss künftig wieder preiswert, unkompliziert und attraktiv werden, auch durch die Erhaltung oder Neuinbetriebnahme von Nebenstrecken in touristisch wertvollen Gegenden, von denen es im Umland von Wien viele gibt.

**zusammengestellt von Gerhard Hertenberger
unter Verwendung von inhaltlichen und formalen Beiträgen von
(alphabetisch geordnet)
Heinz Högelsberger
Max Kössldorfer
Willi Langthaler
Günther Pfaffenwimmer
Wolfgang Sigut
und anderen**

Die folgenden Themen werden in künftigen Editionen dieser Broschüre inkludiert:

**Radverkehr
Fußgängerverkehr
Stadtplanung
Kostenabschätzungen**