



An der Einfahrt zur Hochstrecke kreuzen die Streckengleise der Straßenbahnlinie 26 einander. Der Zug trägt die Werbung für ein Einkaufszentrum an der Außenring-Schnellstraße einige Kilometer vor der Stadtgrenze Wiens. © Foto: Harald A. Jahn

Wo das Land die Stadt umarmt: die „Seestadt Aspern“

Harald A. Jahn

Am 5. Oktober 2013 wurde die Wiener U-Bahn-Linie U2 in das Areal der künftigen Seestadt Aspern verlängert und das Oberflächennetz angepasst. Die Meinung der Bevölkerung ist ambivalent.

Seestadt Aspern: das ist der griffige Titel für Wiens größtes Stadtentwicklungsgebiet. Urban und grün, viel öffentlicher Raum, beste Anbindung, eine Größe wie der 7. und 8. Bezirk zusammen, innovativ, am Puls der Zeit – an Superlativen herrscht kein Mangel. Etwa seit der Jahrtausendwende war klar, dass gleichzeitig mit der Besiedelung des Flugfeldes auch eine hochrangige ÖV-Verbindung angeboten werden sollte. Festgeschrieben wurde diese als Verlängerung der Linie U2 im Masterplan „Verkehr 2003“; zehn Jahre danach ist diese nun Realität – leider in scharfem Kontrast zur Seestadt selber, die im Oktober 2013 aus einem einzigen Bürogebäude und einer ersten in Bau befindlichen Gruppe von Wohnhäusern besteht. Nach den üblichen Trassenuntersuchungen ergab sich eine U-förmige Führung von der bisherigen Endstation Aspernstraße nach Norden zur Marchegger Ostbahn, parallel zu dieser nach Osten, um dann nach einem Schwenk Richtung Süden mitten in der Seestadt zu enden. Von den vier Stationen liegen drei in derzeit unbebautem Gebiet, dementsprechend wurde eine („An den alten Schanzen“) nur im Rohbau fertiggestellt. An der Station „Hausfeldstraße“ hat auch die gerade eröffnete Straßenbahnverlängerung der Linie 26 ihre Endstation, ebenfalls befindet sich hier noch die ÖBB-Haltestelle; unverständlicherweise soll diese um 2017 zur Station „Aspern Nord“ verlegt werden. Diese hat allerdings, wie auch die Station „Seestadt“, auf absehbare Zeit keinerlei Einzugsgebiet.

Vision in Warteschleife

Die erste Ausbaustufe eines gemischten Quartiers mit 2000 Wohnungen sowie Handels- und Büroflächen sollte eigentlich von 2009 bis 2017 verwirklicht werden; tatsächlich sind im Herbst 2013 erst einige Baustellen im südwestlichen Bereich des Areals zu sehen, weit entfernt von der U-Bahn-Station. Die ersten Wohnungen sollen nun Ende 2014 bezogen werden. Im Endausbau könnten etwa 20.000 Menschen in der Seestadt wohnen – das entspricht etwa der stündlichen Kapazität der U-Bahn.

Auch wenn das städtebauliche Leitbild sehr engagiert ist und hohe Aufenthaltsqualität verspricht: Die Hochtrasse der U2 ist ein wuchtiger und unattraktiver Fremdkörper in einem künftigen Stadt-



An der Station „Aspern Nord“ wechselt die Trasse von Niveau- in Hochlage. © Foto: Harald A. Jahn

zentrum. Außerdem wird gerade an dieser Streckenverlängerung deutlich, wie problematisch der Verzicht auf moderne flächenschließende Stadtbahnen gerade in solchen Stadtrandgebieten ist. Wegen der noch fehlenden Bewohner fährt nur jeder zweite U-Bahn-Zug zur neuen Endstation; Busse aus den umliegenden Einfamilienhaussiedlungen werden zur U-Bahn geführt, obwohl das Bezirkszentrum direkt schneller erreichbar wäre. Abends treffen nun Busse im Halbstundentakt auf U-Bahn-Züge im 15-Minuten-Intervall; solche Verbindungen für nur wenige Stationen sind natürlich völlig unattraktiv. Ziele wie der Gewerbepark Stadlau – eines der typischen größeren Geschäftszentren der Gegend und seit Anfang Oktober auch mit der Straßenbahn gut angebunden – sind nur mit zweimaligem Umsteigen erreichbar, während die bestehenden Strukturen dem privaten PKW äußerst entgegenkommen. Diese Attraktivität soll noch weiter gesteigert werden: Ein als „Stadtstraße“ titulierter Autobahnzubringer soll an die Seestadt herangeführt werden, und eine Verlängerung der Wiener Außenring-Schnellstraße soll den Bereich mittels Tunnel durch die Lobau ebenfalls an das internationale Autobahnnetz anschließen – kein Wunder, dass Bürgerinitiativen gegen diese vorhersehbaren Transitrouten Sturm laufen.

■ **Straßenbahnlinie 26 – eine logische Ergänzung**

Zugleich mit der U2 wurde auch die Straßenbahnlinie 26 verlängert und trifft nun bei der Hausfeldstraße auf die U-Bahn. Hier werden die Kostenunterschiede deutlich: Während die aktuelle Verlängerung der U2 etwa 360 Mio. Euro gekostet hat, kam die mit 4,5 km geringfügig längere Straßenbahnstrecke inklusive Hochstation auf gerade mal 107 Mio. Euro – bei deutlich höherem Verkehrswert. Diese neue Linie verlässt an der Wagramer Straße (U1) den Bestand und folgt einige hundert Meter weit der 1970 eingestellten Route der alten Linie 317. Dann allerdings folgt eine Hochtrasse, um die Ostbahn und die Nordrand-Schnellstraße zu überqueren – originellerweise im Linksverkehr, um beim Gewerbepark Stadlau eine Hochstation mit Mittelbahnsteig zu ermöglichen. Idee dahinter war die Redundanz der beiden Lifte, die bei getrennten Bahnsteigen nicht gegeben gewesen wäre; wieweit sich diese Einsparung mit den dadurch nötigen signalgedeckten Gleiskreuzungen gegenrechnet, muss sich allerdings erst herausstellen. Leider wurde auch an der neuen Tramwaylinie darauf verzichtet, den PKW-Verkehr einzuschränken oder Parkplätze zu reduzieren. Auf das Stadtbild aufwertende Gestaltung wurde entgegen internationalen Vorbildern ebenfalls verzichtet; technisch ist die Strecke aber solide ausgeführt, durchgehend mit Restwartezeit-Anzeigen ausgestattet, die Ampelsteuerung für Wiener Verhältnisse weitgehend gelungen.

■ **Das Busnetz als U-Bahn-Zubringer**

Das Busnetz wurde, wie schon erwähnt, teilweise auf die neuen U2-Stationen ausgerichtet; die wichtigste Linie 26A blieb unverändert, allerdings wurde die Anbindung von Großenzersdorf verbessert: Nun erreicht jeder Bus die dortige Endstation. 2002 gab es noch Überlegungen, den Bus durch eine fast sieben km lange Straßenbahn-Neubaustrecke zu ersetzen; dies wurde aber nicht weiter verfolgt, obwohl die Verkehrsbelastung in diesem Korridor ausreichend hoch wäre: Die Buslinie ist eine der stärksten belasteten in Wien. Möglicherweise hätte man bei einem Verzicht auf die Seestadt-U-Bahn und einer Erschließung im Niveau zu günstigeren Kosten deutlich mehr Verkehrswirksamkeit erzielen können.

■ **Ein schnelles FORT-Bewegungsmittel statt Anreiz zum Bleiben**

Man muss aber auch insgesamt die Frage stellen, warum die Verkehrsorganisation eines peripheren Siedlungsbereiches nicht darauf abzielt, bestehende Zentren in der Nähe zu stärken und eine Vernetzung der lokalen Quartiere untereinander zu ermöglichen. Stattdessen wurde nun ein höchstrangiges Verkehrsmittel geschaffen, das jede lokale Zentrenbildung verhindert, indem es die Bewohner Richtung Kernstadt „absaugt“; die Möglichkeiten zur städtebaulichen Aufwertung im Zuge der Neuerrichtung werden nicht wahrgenommen.

Natürlich sind die Einfamilienhaus-Siedlungen im Speckgürtel kaum mittels ÖV sinnvoll zu bedienen; reurbanisierte Stadtachsen mit hoher Aufenthaltsqualität würden aber mittel- bis langfristig mehr zur Schaffung eigener örtlicher Identitäten beitragen als mäandernde Buslinien im Stundentakt.

■ **Zum Autor:**



Harald A. Jahn

ist Fotograf und Autor, beschäftigt sich mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Er betreibt die Bildagentur „Viennaslide“ mit Schwerpunkt auf Reise- und Architekturfotografie.

Außerdem ist er Betreiber der Internetseite www.tramway.at und Autor des kürzlich erschienenen Buches „Die Zukunft der Städte – Die französische Straßenbahn und die Wiedergeburt des urbanen Raumes“.



Hausfeldstraße: Die provisorische ÖBB-Station soll 2017 zur Haltestelle „Aspern Nord“ verlegt werden.

© Foto: Harald A. Jahn