



In den nächsten Jahren soll das Straßenbahnnetz in Wien ausgebaut werden. 2018 starten die Arbeiten an der Verlängerung der Linie D vom Hauptbahnhof nach Süden. Hier wird, nach erfolgreichen Interventionen der betroffenen Bürger, erstmals bei einer Neubaustrecke in großem Ausmaß Rasengleis statt des ursprünglich vorgesehenen Schotteroberbaus verwirklicht werden. © Harald A. Jahn

Wien:

Das Straßenbahnnetz soll wachsen

Am 2. September 2017 wurde die Verlängerung der U1 nach Oberlaa eröffnet, die Linie damit fertiggestellt. Erst in etwa acht Jahren – voraussichtlich 2025 – steht mit dem Linienkreuz U2/U5 die nächste Erweiterung des U-Bahn-Netzes an, etwa gleichzeitig soll der Ausbau der Verbindungsbahn im Westen der Stadt fertig werden. Ein Jahrzehnt ohne medienwirksame „Pauenschläge“ also. Wie geht es in den nächsten Jahren weiter? Im Auftrag der Wiener Linien werden vom Österreichischen Institut für Raumplanung laufend die Auswirkungen von Netzerweiterungen, Ausbauten und Veränderungen untersucht. Verkehrszählungen, Bevölkerungszahlen und andere Daten werden zusammengeführt, sodass man ziemlich präzise simulieren kann, wie sich Maßnahmen auf die Verkehrsströme auswirken. **FORUM MOBIL** sprach mit Reinhold Deußner, Verkehrsplaner im Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR).

FORUM MOBIL: Die Stadt wächst weiter – wie ändert sich das Verkehrsverhalten?

Reinhold Deußner: Die stark steigende Bevölkerungszahl bringt entsprechend mehr Verkehrsbedarf. Da die Straßeninfrastruktur nicht mitwächst, wächst der Öffentliche Verkehr noch stärker. Dies schafft Bedarf nach leistungsfähiger Infrastruktur, wie U-Bahn, Schnellbahn und Straßenbahn. So brachte die Verlängerung der U2 nach Aspern einen Fahrgastzuwachs im ÖV des Bezirks von 20 % – auch abseits der U-Bahn-Linie! Der Modal Split änderte sich im Bezirk von 28 % auf 34 % in Richtung ÖV, bei allerdings nicht ausschließlicher Verkehrsverlagerung; auch neu induzierter Verkehr entstand durch besseres Angebot. Neue Schnellverbindungen verbessern nicht nur die Erreichbarkeit, sondern verlängern auch die Wege – das gilt nicht nur für Straßen, sondern für jeden Ausbau der Schienen-Infrastruktur.

Manche Erfolgsgeschichten werden dabei gar nicht groß kommuniziert: So nahmen die Fahrgastzahlen auf der Westbahnstrecke in fünf Jahren um 50 % zu, wohl eine Mischung aus durch den Ausbau der Strecke Wien – St. Pölten verkürzter Fahrzeit, Ausweitung des Angebots durch die private WESTbahn und Parkraumbewirtschaftung in Wien.

FORUM MOBIL: Seitens der Politik gibt es immer wieder Ankündigungen; viele klingen so, als stünde die Umsetzung unmittelbar bevor. Das meiste verschwindet nach kurzer Zeit wieder in den Schubladen. Was könnte tatsächlich kommen, was eher nicht?

Reinhold Deußner: 2014 wurde ein Paket angekündigt, in dem neben dem U-Bahn-Linienkreuz einige Straßenbahnlinien – Verlängerung der Linien O und D, oder die Verlängerung der Linie 25 in die Seestadt – versprochen wurden. Das Linienkreuz U2/U5 beim Rathaus wird einerseits die aus dem Süden kommenden Pendlerströme besser im Stadtnetz verteilen und andererseits die Überlastungen der anderen U-Bahn-Linien lindern.

FORUM MOBIL: Während die Bauvorbereitung auf Hochtouren läuft, gibt es von anderen im Paket genannten Maßnahmen anscheinend wenig Konkretes?

Reinhold Deußner: Fix ist aber immerhin die erste Baustufe der Linie O ins Entwicklungsgebiet „Nordbahnhof“ und die Verlängerung der Straßenbahnlinie D durch das Neubauviertel hinter dem Hauptbahnhof zur Gudrunstraße.

FORUM MOBIL: Um zwei andere Projekte im 10. Bezirk ist es ruhig geworden: Die Wienerberg-Tangente (Linie 15) soll, wenn überhaupt, vorläufig als Bus-Spur kommen; wie sieht es mit der Straßenbahnlinie 68 aus?

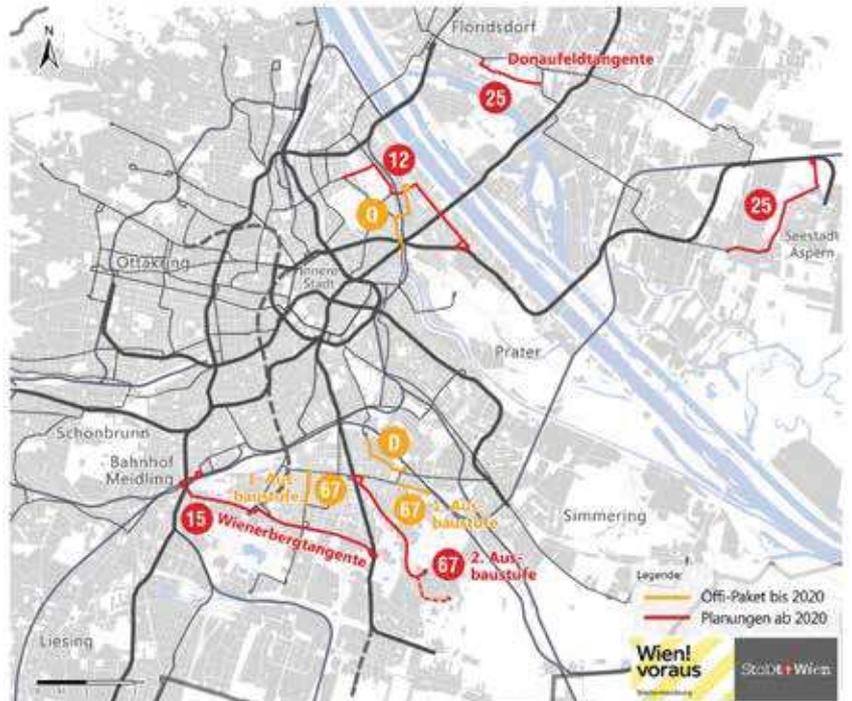
Reinhold Deußner: Die Linie entlang der Laaer-Berg-Straße ist von der langfristigen weiteren Stadtentwicklung am Laaer-Berg abhängig. Mittelfristig gibt es andere Prioritäten: Die seit der U1-Verlängerung am Reumannplatz endende Linie 67 soll über die Gleise der Linie 6 nach Osten verlängert werden, um die Überlastung in diesem zentralen Bereich von Favoriten zu lindern. Mittels einer kurzen Neubaustrecke möchte man das bisher unversorgte, im Volksmund „Kreta“ genannte Stadtviertel an der Ostbahn erschließen. Auch könnte die Linie 67 von der Laxenburger Straße in die Neureichgasse verlegt werden, um einige Blocks weiter westlich als bisher auf die Linie 6 zu treffen und den gemeinsam befahrenen Teil zu verlängern und so die Linie 6 zu entlasten und betrieblich zu stabilisieren.

FORUM MOBIL: Ein anderer politischer Vorstoß ist nicht unumstritten. Die Linie 6 soll in Simmering geteilt werden, dem Vernehmen nach sind damit nicht alle glücklich?

Reinhold Deußner: Seit einigen Jahren ist die Situation im 11. Bezirk unbefriedigend. Die Linie 71 wurde Ende 2012 stadteitig über den Ring zur Börse verlängert und gleichzeitig am anderen Ende gekürzt, das stark nachgefragte Reststück nach Kaiserebersdorf übernahm die in dichtem Intervall fahrende Linie 6. Die Zuverlässigkeit dieser nun sehr langen Linie bekam man nie ganz in den Griff, nun soll sie bei der U3-Station Enkplatz geteilt werden; damit würde sie aber den wichtigen Knoten Simmering nicht erreichen. Das letzte Wort ist hier noch nicht gesprochen.



Die Architektur der riesigen neuen Stationen der U1 ist eindrucksvoll, auf die Fahrgastzahlen in diesem Vorstadtbereich trifft das weniger zu – die Baukosten von etwa 600 Millionen Euro wären in eine Verbesserung der Flächenerschließung besser investiert gewesen. © Harald A. Jahn



FORUM MOBIL: Die Wiener Linien haben neulich überlange Gelenkbusse angeschafft, um den Andrang auf den Linien 11A und 11B zu bewältigen. Ist das eine Dauerlösung?

Reinhold Deußner: Die XXL genannten Busse können kurzfristig die Kapazität für die Fahrgäste erhöhen, sind aber keine Dauerlösung. Unsere Berechnungen haben für ein interessantes Projekt, das das Netz im 2. und 20. Bezirk sinnvoll verdichten könnte, gute Potenziale nachgewiesen: Eine neue tangentielle Straßenbahnlinie 12 könnte ab Elderschplatz/Messegelände der Vorgartenstraße folgen und dann über die Entwicklungsgebiete „Nord- und Nordwestbahnhof“ sowie die Wallensteinstraße den Franz-Josefs-Bahnhof erreichen. Diese neue Tangente würde zusammen mit der verlängerten Linie O ganz neue Verbindungen schaffen und die Entwicklungsgebiete an die historischen Stadtviertel und drei U-Bahn-Linien anbinden.

FORUM MOBIL: Demnächst starten die Bauarbeiten zur U2/U5 – was kommt dabei auf die Wiener zu?

Reinhold Deußner: Umleitungsverkehre während der Baumaßnahmen – es handelt sich ja um dichtest besiedelte historische Stadtviertel – bereiten natürlich Kopfzerbrechen. Bei den Planungen wird darauf geachtet, dass der ÖV an der Oberfläche nicht behindert wird, dazu werden auch neue Busspuren angelegt. Auch nach der Inbetriebnahme der U-Bahn sind Verbesserungen im Oberflächenverkehr zu erwarten. Der im Zug des Umbaus der Mariahilfer Straße entstandene Umweg der Buslinie 13A in Fahrtrichtung Alserstraße, der zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen geführt hat, soll durch eine neue Linienführung korrigiert werden.

FORUM MOBIL: Die öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt werden international immer wieder gelobt. Wo stehen wir wirklich? Den Stadtrand betreffende



OIR-Prognose des Fahrgastaufkommens im Jahr 2020 (links) und 2025 an einem Schultag. © OIR

Projekte wie die vor einigen Jahren propagierte Liesingtal-Tramway – eine weit draußen liegende Tangente im 23. Bezirk – sind völlig in der Versenkung verschwunden, obwohl auch dort massiv gebaut wird. Vorstöße, wie vor einiger Zeit durch die Arbeitsgruppe „Netz Neu“ oder die Wiener Lokalbahnen, wurden in der Vergangenheit rasch gestoppt. Gibt es da Möglichkeiten?

Reinhold Deußner: Der ÖV ist fast im ganzen Stadtbereich im Aufwind. Hauptproblem sind trotz aller erfolgreichen Maßnahmen wie Busspuren, Abmarkierungen oder Abbiegeverbote die nach wie vor bestehenden Behinderungen von Bim und Bus durch zu viel motorisierten Individualverkehr. Hauptziel muss es sein, auf ÖV-Trassen den MIV zu verringern um damit den Betrieb des ÖV zu stabilisieren. Während die engen Straßen in den inneren Bezirken, im gründerzeitlichen Wien geholfen haben, den ÖV zu bevorrangen, steht diese Aufgabe in den äußeren Bezirken oft noch aus. Dort wäre mehr Mut zu Lenkungsmaßnahmen wünschenswert, in die dem MIV angepassten Strukturen einzugreifen – die Verkehrsorganisation ist oft noch immer auf einen maximalen Durchfluss des MIV ausgerichtet. Probleme sind z.B. nach den Kreuzungen liegende

Bushaltestellen und überlange Umlaufphasen der Ampeln, was den Öffentlichen Verkehr, das Umsteigen wenig attraktiv macht.

FORUM MOBIL: In dieser Ausgabe beleuchten wir den mäßigen Erfolg der „Tram-Train“-Idee in Frankreich (S. 20/21). Gibt es im zersiedelten Wiener Großraum Möglichkeiten?

Reinhold Deußner: Für neue Lokalbahnen oder Tram-Trains, die diese Gebiete strukturieren könnten, sehe ich in Wien keine Anwendungsbereiche, es gibt im Nahbereich eigentlich keine aufgelassenen Bahnstrecken, die man sinnvoll reaktivieren könnte.

REINHOLD DEUSSNER

untersucht im Auftrag der Stadt Wien und der Wiener Linien die Wirkungen von Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsnetz. Die Maßnahmen werden im Verkehrsmodell nachgebildet. Damit können – lange vor Verwirklichung der Projekte – schon effiziente Verbesserungen für die Fahrgäste gefunden werden.



Kommentar: Mut zur Umsetzung!

Vergleicht man den Plan für 2020/2025 mit den entsprechenden Veröffentlichungen der 1980er-Jahre, fällt auf, dass manche der Straßenbahnprojekte schon seit Jahrzehnten vorgesehen sind, die Realisierung aber immer wieder verschoben wird. Teure neue U-Bahnen sind leichter durchzusetzen als Straßenbahnstrecken, bei denen um jeden Parkplatz gefeilscht werden muss. Die Politiker gehen hier den bequemen, aber kostspieligen Weg, jede zu große Veränderung könnte eine Wiederwahl in Gefahr bringen; vor allem ältere Menschen tendieren dazu, Neues skeptisch zu sehen, in einer älter werdenden Gesellschaft nehmen daher die Beharrungstendenzen zu. Deswegen ist der französische Ansatz, Aufwertung durch neue Verkehrslinien für die Menschen über die Gefühle erlebbar zu machen, so erfolgreich;

rein technische Daten werden vom Fachmann verstanden, der Laie hat dazu keinen Bezug. Die in Wien übliche Vorgehensweise, es ängstlich allen recht machen zu wollen, führt dabei zu halben Lösungen und vielen Reibungsverlusten bei unnötig hohen Kosten; eigentlich sollten die Politiker auf Grund der Zahlen verstehen, dass ein ineffektives Verkehrsmittel wie das Auto, das in der Stadt bereits am Rückzug ist, auch tatsächlich Platz abtreten müsste. Eine unselige Allianz aus Autofahrerclubs, Revolverblättern und Populisten schießt bei jeder Maßnahme aus allen Rohren; der jedes Mal vorhergesagte Verkehrszusammenbruch bleibt aber zuverlässig aus. Mehr Mut, mehr Konsequenz und ein Zusammenführen der vielen Entscheidungsebenen wäre wünschenswert.

Autor

HARALD A. JAHN

