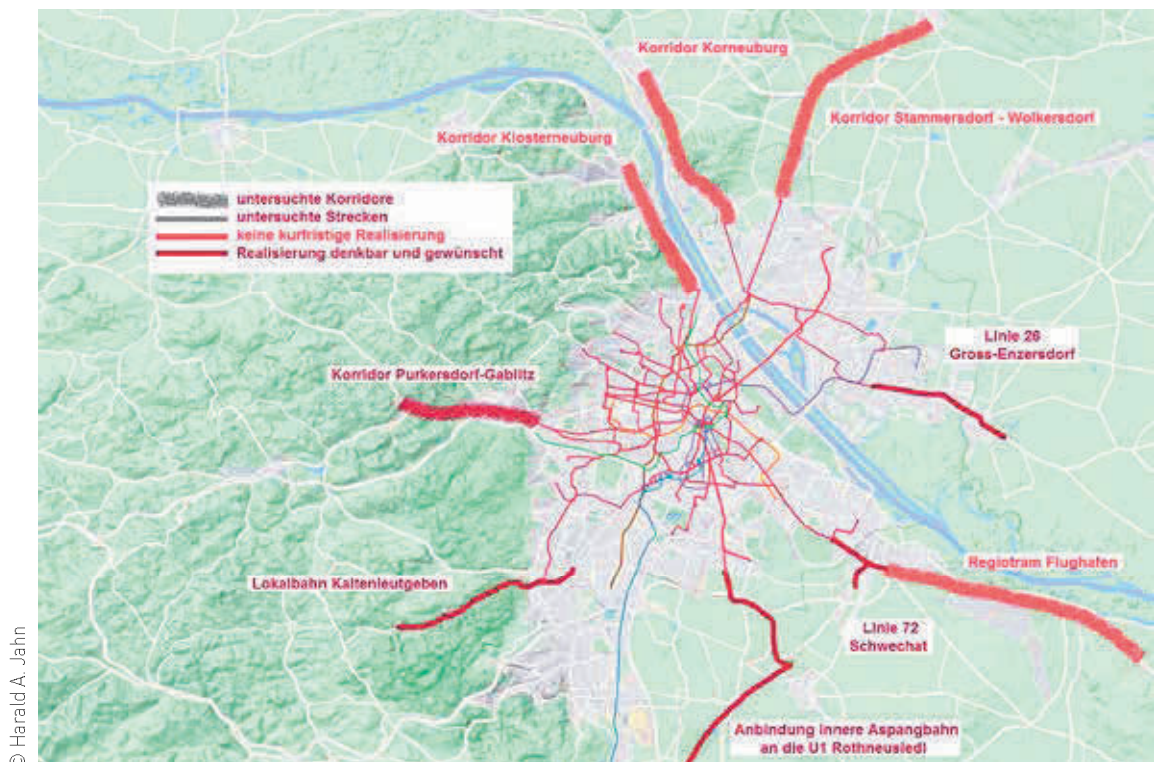


# Grenzüberschreitende Straßenbahnlinien – Eine neue Epoche in der Wiener ÖPNV-Planung

Bei einer gemeinsamen Pressekonferenz machten Wiens Bürgermeister Ludwig und Niederösterreichs Landeshauptfrau Mikl-Leitner offiziell, was die Neos bei ihrem Regierungsantritt in das Koalitionsabkommen reklamiert hatten: Den Ausbau der Wiener Straßenbahn über die Stadtgrenzen hinweg ins Umland. Wie kam es dazu?

Ende 2020 präsentierte die neue SPÖ-Neos-Stadtregerung ihr Koalitionspapier. Nach 10 Jahren Rot-Grüner Koalition änderten sich da-

mit die Schwerpunkte; hatten die Grünen als Juniorpartner das Stadtplanungs- und Verkehrsressort geführt, übernahmen die Neos nun die Bildungs-, Jugend- und Integrationsagenden. Auch wenn der Schwerpunkt der Neos nicht im Stadtplanungsbereich liegt, waren es doch sie, die eine Machbarkeitsstudie zu Stadt-Umland-Bahnen und das Versprechen, „2026 fährt mindestens eine Straßenbahn nach Niederösterreich“ im Koalitionspapier fixiert haben.



© Harald A. Jahn

Die in der „Feasibility Study Stadt-Regio-Tram“ untersuchten Korridore und Linien.

Im September 2021 lag die Studie vor, und sie ist eine solide Basis für die weitere Entwicklung von Schienenstrecken ins Umland: einerseits bestätigt sie die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit entlang von auf der Hand liegenden Achsen, deren Ausbau von lokalen Initiativen auch schon länger gefordert werden. Andererseits weist sie aber auch die Unwirtschaftlichkeit einiger Korridore nach, entlang deren Bezirkspolitiker immer wieder den Ausbau sogar der U-Bahn fordern (beispielhaft U4 nach Auhof oder Klosterneuburg). In der Studie wurde praktisch jeder denkbare Korridor mit vergleichbaren Parametern wie Potenzialanalysen (Einwohner und Arbeitsplätze im Haltestelleneinzugsgebiet) und Reise-

zeitvergleichen (Möglichkeiten der Zeitersparnis gegenüber dem Bestand) untersucht. Geprüft wurden folgende Korridore, die Reihung entspricht etwa der Attraktivität bzw. den Realisierungschancen:

- Klosterneuburg
- Korneuburg
- Brünner Straße
- Schwechat – Pressburger Bahn
- West (Purkersdorf – Gablitiz)
- Innere Aspangbahn
- Kaltenleutgeben
- Groß-Enzersdorf
- Straßenbahn Schwechat

**Korridor Klosterneuburg:** Die Möglichkeit, die Straßenbahnlinie D parallel zur Schnell/Regionalbahn nach Klosterneuburg zu führen wurde untersucht, aber erwartungsgemäß als wenig sinnvoll beurteilt: Der schmale Korridor zwischen Bergrücken und Donau hat kaum Einzugsgebiet, auf der vierspurigen Straße B14 verkehren heute Busse zur Bedienung lokaler Ziele zwischen den Bahnstationen.

**Korridor Korneuburg:** Hier ist die Situation ähnlich, die S-Bahn ist attraktiv, die Feinverteilung ins Hinterland übernehmen die Busse. Eine neue Schienenachse würde die Umsteigezwänge eher erhöhen, wenn die Buslinien zu Zubringern verkürzt würden.

**Korridor Stammersdorf – Wolkersdorf:** Hier ist es vor allem die starke Industrie-/Gewerbeentwicklung, die die Untersuchung veranlasste. Gegenwärtige oder künftige Wohngebiete fehlen allerdings weitgehend, und der Endpunkt Wolkersdorf ist durch eine attraktive S-Bahn mit Wien verbunden.

**Stadt-Regio-Bahn Schwechat – Flughafen (Pressburger Bahn):** Diese Bahn wäre die Verlängerung einer neuen Straßenbahnstrecke von Wien ins Schwechater Zentrum und würde vor allem Schwechat besser mit der Raffinerie, dem Flughafen und dem nachgelagerten Gewerbegebiet Fischamend verbinden. Möglich wäre so eine „In-terurban“ erst nach Ausbau der heute zweigleisigen und stark ausgelasteten Bahnstrecke der S7.

**Korridor West (Purkersdorf-Gablitz):** Die Wiener Westeinfahrt wird zwar durch die parallel führende Autobahn A1 und die Westbahnstrecke dominiert, entlang der Bundesstraße 1 fehlt aber leistungsfähiger ÖV. Das Einkaufszentrum „Auhof-Center“ ist Ziel vieler Autofahrten. Untersucht wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie 49; nachteilig ist hier die große Länge einer nötigen Neubaustrecke.

**Innere Aspangbahn:** Die Studie bringt eine interessante und überraschende Lösung zu dem Problem der inneren Aspangbahn, die wegen fehlender Fahrplantrassen künftig nicht mehr in den Hauptbahnhof geführt werden kann. Bisher gingen die ÖBB davon aus, eine Verbindungsschleife bei Kledering neu anzulegen und die Züge über die Donauländebahn Richtung Oberlaa zu führen, wo zur U1 umgestiegen werden könnte; die Studie schlägt vor, bei Maria Lanzendorf aus der bestehenden Trasse auszufädeln und eine neue Stadt-Umland-Bahn mit kürzeren Haltestellenabständen zum künftigen neuen Ast der U1 Rothneusiedl zu errichten. Dabei übernehme die Bahn im Neubauabschnitt die lokale Erschließung, nachdem sie über die klassische Bahntrasse mit höherer Geschwindigkeit Einpendler aus Süden herangeführt hat.

**Kaltenleutgeben:** Hier zweigt eine ehemalige Güter/Lokalbahnstrecke bei Liesing von der südlichen Schnellbahnmagistrale ab. Die brachliegende Trasse motiviert Anrainer seit Jahren, eine sinnvolle Nutzung zu fordern, auch weil die Bahnstrecke durch ein enges Tal mit einer überlasteten Straße führt. Der Einpendelverkehr vom Wienerwald über Kaltenleutgeben nach Perchtoldsdorf und weiter nach Wien ist durch eine große, vor einigen Jahren entstandene Wohnbebauung mitten im Tal noch stärker geworden, auch die Busse stehen im Stau. Eine neue Lokalbahn würde die alte Trasse nutzen und danach im Straßenraum bis Kaltenleutgeben geführt werden.

**Groß-Enzersdorf:** Die Verlängerung bzw. Wiedererrichtung der Straßenbahnverbindung nach Eßling und Groß-Enzersdorf hinter der östlichen Wiener Stadtgrenze existiert als Projekt der Wiener Linien seit Jahrzehnten. Mit 9.200 Fahrgästen pro Richtung hätte sie das höchste Potenzial aller untersuchten Strecken. Bereits 2002 gab es umfangreiche Studien für die knapp 7 km lange Strecke – schon lange vor dem Bau der Seestadt und der U2. Damals ging man von einer Realisierung bis spätestens 2009 aus. Ebenso wie die ehemalige Straßenbahnlinie nach Schwechat ist die Verbindung logisch und attraktiv, der Bus 26A ist trotz großer Einheiten überlastet. Ging man seinerzeit von einer nur teilweisen Führung auf selbstständigem Gleiskörper und von Ampel-Vorrangschaltungen im Mischverkehr aus, macht die Politik die Errichtung heute von der umstrittenen „Stadtstraße“ abhängig – dass das bessere ÖV-Angebot den Autoverkehr reduzieren kann und soll wird leider nicht wahrgenommen. Dabei ist gerade das das Erfolgsrezept in anderen Ländern: Autoverkehr verhält sich ähnlich wie Gas, er dehnt sich auf jede verfügbare Fläche aus, lässt sich wenn nötig aber auch stark komprimieren.

**Schwechat:** Das Projekt mit der neben Groß-Enzersdorf besten Bewertung – hier wurden zwei Varianten geprüft. In beiden wird die von der Stadt über die Simmeringer Hauptstraße kommende Bestandsstrecke geradeaus verlängert; seinerzeit (bis 1961) fuhr die alte Linie 72 entlang der Wiener Straße bis ins Stadtzentrum von Schwechat, was auch jetzt untersucht wurde. Besser hat sich aber ein Schwenk nach Süden dargestellt, da es im Bereich Rannersdorf große Wohnneubauten und weitere Baugrundreserven gibt – eine Führung bis zum Stadion wäre hier auch wegen der meist leer stehenden, für Park-&-Ride nutzbaren Parkplätze wünschenswert.



Die Strecke im Detail: Der Beginn der neuen Linie ist bei der U3-Station Simmering mit einer neuen Gleisschleife. Gemeinsam mit den Linien 11 und 71 geht es bis zum Zentralfriedhof, wo die Schleife beim III.Tor auch aus der anderen Richtung, von stadtauswärts kommend, benutzbar gemacht wird. Dann geht es geradeaus weiter: Vorbei an der Hauptwerkstätte der Wiener Linien im jetzigen Grünstreifen, ab der Kreuzung Awarenstraße im Straßenraum. Die ÖBB-Unterführung der S7 wird in südlicher Seitenlage durchfahren, dabei kreuzen sich die Gleise, um in Linksverkehr einen neuen Mittelbahnsteig mit zwei Liften und Stiegenaufgängen und damit guter Anbindung der ÖBB-Station Kaiserebersdorf zu erreichen. Diese Konstruktion ist notwendig, um in der derzeit vierspurigen Unterführung zwei Spuren und zwei Gleise sowie den Bahnsteig unterzubringen. Nach der Unterführung und der Rückkreuzung der Gleise wechselt die Strecke in Mittellage. Die Wiener Straße soll auf eine MIV-Fahrspur pro Richtung rückgebaut werden, Busse aber den Gleiskörper mitbenützen. Die Haltestellen werden dann von Bus und Straßenbahn gemeinsam bedient, damit werden perfekte Umsteigrelationen erzielt. War anfangs eine Trasse durch die Brauhausstraße angedacht, hat man sich nun für die parallele Plankenwehrstraße entschieden; erstere

wurde erst unlängst umgebaut, zweite liegt im relevanten Haltestellenbereich Steggasse nur 30 Meter südlich. Dabei muss dieser Straßenzug wegen Setzungen sowieso saniert werden. Beim Schwimmbad am Ende der Plankenwehrstraße schwenkt die Trasse dann nach Süden und folgt der B11; durch einen sich abzeichnenden Eigentümerwechsel eines alten Firmengeländes ist mit dem Freiwerden desselben für weitere Wohnbauten zu rechnen, sodass zuletzt eine Verlängerung bis zum Stadion immer logischer wurde.

Dieses Projekts wurde von Bürgermeister Ludwig und Landeshauptfrau Mikl-Leitner in einem gemeinsamen großen Medienauftritt präsentiert und ist damit praktisch fix, auch wenn die Finanzierungszusage durch das Umweltministerium noch fehlt; Ministerin Gewessler hat aber ihre positive Haltung bereits signalisiert, die Chancen stehen damit gut, dass ab Herbst 2025 tatsächlich ein neuer „72er“ nach Schwechat fährt. Zu den Projekten Groß-Enzersdorf und Kaltenleutgeben gibt es kein so klares Bekenntnis. In einem Interview machte Stadträtin Ulli Sima Groß-Enzersdorf vom Bau der Stadtstraße abhängig, zu Kaltenleutgeben gab es keine konkrete Antwort.

Harald A. Jahn