



Die Linie 12 in der Vorgartenstraße

Zwei Schritte vorwärts, einer zurück – die erratische Wiener Straßenbahnplanung

Viele Absagen prägten Wiens vergangene Straßenbahnplanungen. Nun sind zwei interessante Projekte in greifbare Nähe gerückt.

Die Straßenbahnplanung in Wien ist etwas unstet. An angekündigten Projekten fehlt es nicht, an die Umsetzung kann man üblicherweise erst glauben, wenn die ersten Gleise liegen. Zuletzt boten vor allem die Vorgänge um die Linie 72 nach Schwechat Anlass zur Verwunderung. Im Koalitionspapier von SP und Neos war 2020 davon die Rede, dass Straßenbahnen über die Stadtgrenzen hinweg realisiert werden sollten. Daraufhin gab es eine Studie zu Stadt-Umland-Bahnen (Forum Mobil berichtete 2022 darüber) und eine medial groß aufgelegte Präsentation mit Anwesenheit höchster politischer Vertreter: Wiens Bürgermeister Ludwig und Niederösterreichs Landeshauptmann Johanna Mikl-Leitner garantierten praktisch die Realisierung einer Straßenbahnlinie nach Schwechat bis 2025. Inzwischen ging Mikl-Leitner eine Koalition mit der FPÖ ein; während diese sofort ein Genderverbot durchsetzten, ist das Interesse an realen und sinnvollen Maßnahmen schwächer ausgeprägt. Auch kleinere Projekte verliefen

nach den Präsentationen meistens im Sand. Zur Verbesserung der stark belasteten Straßenbahnlinie 6 im 10. Bezirk waren 2019 Baumaßnahmen geplant, die neue Trassen durch die Neureichgasse und in das „Kreta“ genannte Stadtviertel vorgesehen hätten. Das erste Projekt ist ohne Erklärung aus den Plänen verschwunden, das zweite wurde durch eine unattraktive Wendeschleife ohne Verkehrswert ersetzt – einige hundert Meter vor einem wichtigen Umsteigeknoten. Auch andere wünschenswerte Netzschlüsse fehlen weiterhin, oft sind es Bezirksvorsteher, denen Parkplätze für die Anrainer wichtiger sind als Verkehrsprojekte, die der Mehrheit Vorteile bringen würden. Von anderen Projekten, die teilweise seit Jahrzehnten in den Stadtentwicklungsplänen geführt werden, ist weiterhin keine Rede. So sollte längst eine Straßenbahnlinie 67 die Neubaugebiete entlang der Laaer-Berg-Straße anbinden oder eine Linie 15 die Querverbindung vom Meidlinger Bahnhof über das Hochhausviertel Wienerberg zur U1 herstellen. Wie bizarr die Verhinderungsmanöver oft ablaufen, wird hier deutlich: Im 12. Bezirk wären entlang der 15er-Trasse Parkplätze aufgelassen worden, die Vorteile der Linie kämen aber eher dem

benachbarten 10. Bezirk zu Gute – um den Bezirksvorsteher des 12. zu besänftigen, wurde ein neues Parkhaus über der dortigen Bahntrasse errichtet, während die Straßenbahn bis heute fehlt. Im Endeffekt hat die Straßenbahnplanung also das Angebot für den MIV erhöht... Besonders perfide ist das Spiel bei der Linie 25, die als Verklammerung der Seestadt mit den südlich liegenden Stadtbereichen schon länger schmerzlich fehlt. Seit der Absage des Lobautunnels durch die grüne Verkehrsministerin Gewessler wird der Bau dieser Linie trotziger von Straßenbauprojekten abhängig gemacht, die angeblich zur Entlastung nötig seien – jämmerliches Spiel einer Stadt, die den Autoverkehr eigentlich deutlich reduzieren möchte, aber kaum eine Gelegenheit auslässt, neue Straßen zu bauen. Auch die Verlängerung nach Groß-Enzersdorf wird mit diesem Argument verhindert.

ÜBERRASCHEND: EIN PROJEKT MIT ZÜGIGER REALISIERUNG?

Manchmal gibt es dann aber auch überraschende Lichtblicke. In der Sitzung der Stadtentwicklungskommission am 31.01.2012 wurde die Verlängerung der Linie 18 durch den Prater vorgeschlagen, um den 3. Bezirk und den Hauptbahnhof mit der U2 und damit den Stadtteilen rund um Aspern zu verbinden. Viele Jahre lang war es daraufhin still um das Projekt, das aber nun mit der angekündigten Totalsperre der Schnellbahn-Stammstrecke realisiert werden soll – zu groß ist die Angst vor einer dadurch möglichen Überlastung des U-Bahn-Netzes, die Linie 18 kürzt den Weg zwischen U3 und U2 stark ab und ist in der Errichtung relativ einfach. Sehr positiv ist dabei, dass nicht nur die Strecke durch den Prater neu gebaut wird, sondern auch der Bereich Landstraße/Rennweg/Leberstraße – derzeit eine unerträgliche Stadtwüste mit schlechten Zugangswegen zum ÖPNV. Hier wurden beim letzten Umbau vor 20 Jahren für den MIV alle Schleusen geöffnet, das soll nun mit der Verringerung von Fahrspuren und Baumpflanzungen korrigiert werden – hoffentlich wird das vielversprechende Vorprojekt nicht verwässert, leider sind in den Plänen einige Details wie unnötige Abbiegespuren zu entdecken, die untergeordnete Relationen bedienen, aber trotzdem



Die Linie 27 in der Hirschstettner Hauptallee

Schaden wie längere Fußgänger-Querungen oder schmälere Gehsteige anrichten. Nicht ganz ideal ist die Beibehaltung der Blockumfahrung bei der U3-Station Schlachthausgasse, hier wird zugunsten eines sehr kurzen barrierefreien Umsteigeweges eine Fahrzeitverlängerung in Kauf genommen. Weiterer Wermutstropfen: In der Stadionallee bleiben die Parkplätze der Kleingärtner erhalten, hier ist künftig die MIV-Durchfahrt durch den Prater gesperrt – was für ein Anachronismus, in wertvollstem Grünland weiterhin blechgesäumte Straßen zu akzeptieren! Dafür haben sich andere lang vorgeschobene Verhinderungsgründe in Luft aufgelöst: Die Querung der als Spazier- und Laufstrecke genutzten Hauptallee, für die sogar eine Straßennunterführung gefordert wurde, erfolgt ohne

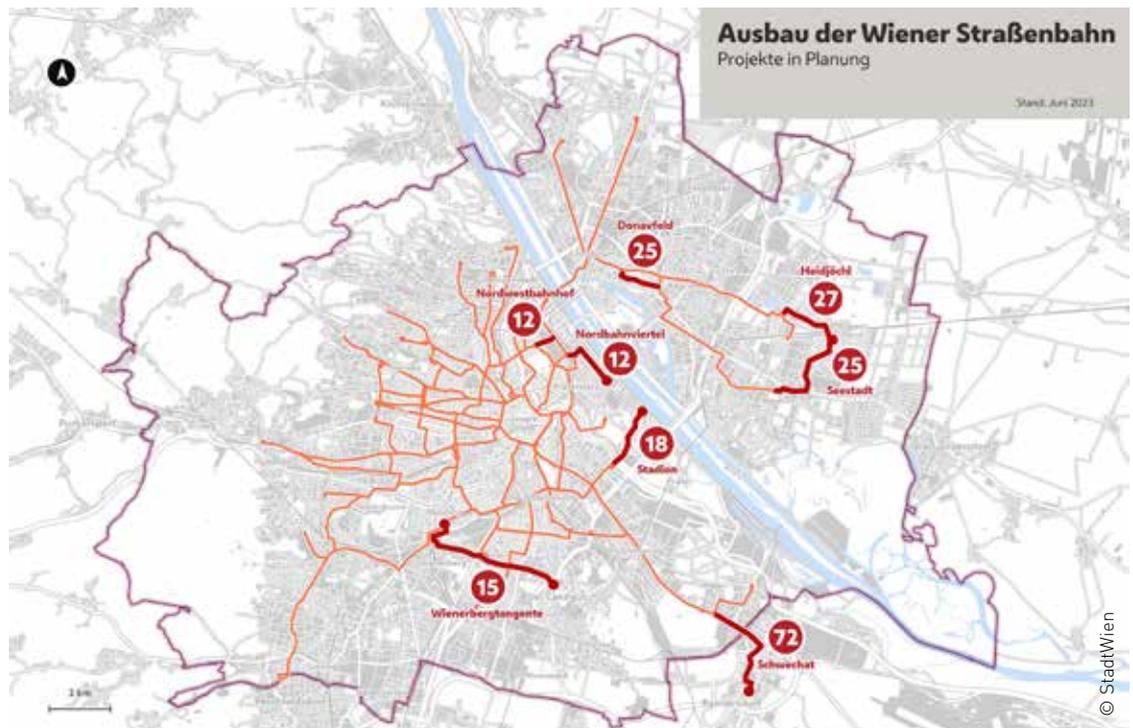


Die Linie 18 beim Ernst-Happel-Stadion

weitere technische Maßnahmen – sie sind schlicht unnötig. In der Meiereistraße gegenüber des Praterstadions wird eine Zwischenschleife angelegt, um bei Großveranstaltungen Behinderungen durch Menschenmassen zu vermeiden. Im regulären Betrieb endet der neue „Achtzehner“ in einer Häuserblockschleife um einen großen Gemeindebau am Handelskai; diese Schleife könnte irgendwann auch von einer weiteren Linie benutzt werden, die sich in der Ausschreibungsphase befindet – der neuen Linie 12.

EINE GROSSE BEZIRKS-TANGENTE: DIE NEUE LINIE 12

Auch diese Linie ist schon seit 2015 angekündigt. Notwendig wird sie durch die Umwidmung des Nordwestbahnhof-Areals in ein Stadtentwicklungsgebiet: Dieser ehemalige große Güterbahnhof im 2. Bezirk soll ähnlich wie das Areal um den Hauptbahnhof oder den Nordbahnhof zum neuen Stadtviertel werden, mit 10.000 Wohnungen und 20.000 Arbeitsplätzen. Derzeit trennt das Areal als Barriere die stadtnäheren Bereiche von denen entlang der Donau im 20. Bezirk. Von



der Wallensteinstraße soll ein „Durchstich“ eine neue Verkehrsverbindung quer durch den Bereich ermöglichen, hier wird die neue Tram-Strecke von der derzeitigen Linie 5 abzweigen, durch das Nordwest- und dann durch das Nordbahnhof-Gelände weitergeführt werden; über die Vorgartenstraße soll dann ein Anschluss zur U1 hergestellt werden. Die – hoffentlich nur vorläufige – Endstation liegt bei der Hillerstraße, eine Verlängerung zur Linie 18 ist angedacht. Hier fuhr schon einmal eine Tramway: Die Linie 11 in der Vorgartenstraße parallel zur Donau wurde schon 1974 eingestellt, die Linie 21 (sie war das Reststück zum Stadion) dann 2008 bei der U2-Eröffnung. Allerdings sind derzeit zwei Gelenkbus-Linien nötig, um das Verkehrsbedürfnis dieser Relation zu befriedigen, die neue Linie soll die Überlastungen hier mindern – zusammen mit der Verlängerung der Linie O Richtung Norden zum Friedrich-Engels-Platz, die aber vom 20. Bezirk wegen der Parkplätze verhindert wird...

STRASSENBAHNEN FÜR DIE SEESTADT: HIER IST ES NUR EIN SCHRITT NACH VORN, ABER ZWEI ZURÜCK...

Eine weitere kleine Ergänzung ist im Bereich Seestadt vorgesehen. Wie bereits erwähnt, wird die wichtige Führung einer Straßenbahnlinie 25 durch die Seestadt mit zweifelhaften Argumenten verhindert. Allerdings wird nun mit einer kurzen Straßenbahn-Neubaustrecke im Norden ein Fehler der Stadtplanung korrigiert. Die S-Bahn hatte eine Haltestelle an der Hausfeldstraße, hier endete die vom Hauptbahnhof kommende S 80, hier wurde eine Station der U2 gebaut, und hierher auch ab 2013 die Straßenbahnlinie 26 geführt. In

weiterer Folge hat sich allerdings die U2-Station Aspern (eigentlich Seestadt) Nord zu einem Verkehrsknoten entwickelt, die S-Bahn-Endstation wurde von der Hausfeldstraße hierher verlegt, und die fortschreitende Bebauung der Seestadt macht eine bessere Anbindung nötig. Hier entsteht also ein Ast der Linie 26 nördlich der Bahntrasse durch noch unbebautes freies Feld. Diese Linie 27 soll auf einem grünen Boulevard unterwegs sein, der neu zu bauenden „Hirschstettner Hauptallee“; und werden die Planungen so umgesetzt wie von der Verkehrsplanerin Marina Mohr im generellen Projekt entworfen, kann das eine für Wien beispielhafte grüne Stadtachse werden. Das Gestaltungskonzept im Bereich der Endstation am Nelson-Mandela-Platz vor der U2-Station Aspern Nord stammt vom Berliner Landschaftsplaner Franz Reschke; auch hier wird eine höhere Qualität des öffentlichen Raums angestrebt als sonst in Wien üblich. Bisher waren die Straßenbahnplanungen technisch korrekt, aber ästhetisch unbefriedigend; in der Ortlosigkeit der Stadtrandgebiete, in den gesichtslosen Flächenbezirken mit deren unstrukturiertem Siedlungsbrei und der Dominanz des Automobils sind angenehme städtische Räume besonders wichtig, um die Menschen zum Bleiben einzuladen. Ein Erfolgskonzept ist die Schaffung von eleganten Stadträumen entlang der Achsen des Umweltverbundes; vielleicht schafft es Wien ja diesmal, dem internationalen Trend zu folgen und den Bürgern der Neubaugemeinde mehr anzubieten als bequeme Parkgaragen: Raum zum Bleiben statt Raum zum Fliehen – eine Stadt muss Flächen zum Hierbleiben schaffen. Opfert sie die Flächen für rasches Fortkommen, macht sie etwas falsch.



Autor

HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.