

Verkehrspolitisch sinnvolle Maßnahmen in der Ostregion

Auftraggeber:

Grüne Wien, A-1082 Wien

Grüne Niederösterreich, A-3100 St. Pölten

Auftragnehmer/Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Herbert Seelmann
Verkehrsplaner

CZ - 613 00 Brno (Büro)
Provazníkova 32
Tschechische Republik

A - 1210 Wien
Johann-Knoll-Gasse 12
Österreich

Tel.: +420 – 721 559 287
E-Mail: seelmann.h@centrum.cz

Wien, April 2009

Verkehrspolitisch sinnvolle Maßnahmen in der Ostregion

Ziele

Erhaltung und Ausbau der kollektiven und individuellen Lebensqualität der Bevölkerung durch

1. Sicherung des Wirtschaftsstandorts (Langfristige und nachhaltige Arbeitsgelegenheiten)
2. Sicherung der Umweltqualität
3. Soziale Gerechtigkeit (Investitionen müssen auch „autoloser“ Bevölkerung zu Gute kommen)
4. Bewirken von Verhaltensänderungen der Individuen zum Wohle der Allgemeinheit und der Umwelt (z.B. Wohnortwahl, Verkehrsmittelwahl,...)

mittels

1. Gesamtheitlicher Planung (Kontrollierte Steuerung von individuellem Verhalten durch Regeln und Förderungen – Verkehrsvermeidung / Verkehrssubstitution / Kooperation ÖV/IV)
2. Vorausschauender Planung (für künftige, nicht jetzige Bedürfnisse) und
3. Gerechter und nicht diskriminierender Planung (für Jung/Alt, Arm/Reich, Berufstätig/Nicht Berufstätig, Frau/Mann/Kind) sowie
4. Kontrolliert gesteuerter Umsetzung von Maßnahmen (Gesetze, Richtlinien, Förderungen, Projekte)

Fakten & Planungsstrategien

Aus einer Publikation der EU

Quelle: COMMUNICATION FROM THE COMMISSION (Action Plan for the Deployment of Intelligent Transport Systems in Europe, 2008).

The renewed Lisbon agenda on growth and jobs aims at delivering stronger, lasting growth and creating more and better jobs. Furthermore, the mid-term review of the 2001 White Paper stresses the key role of innovation in ensuring sustainable, efficient and competitive mobility in Europe.

Against this background several major challenges have to be overcome for Europe's transport system to play its full role in satisfying the mobility needs of the European economy and society:

- Road traffic congestion is estimated to affect 10 % of the road network, and yearly costs amount to 0.9-1.5 % of the EU GDP.
- Road transport accounts for 72 % of all transport-related CO2 emissions, which increased by 32 % (1990-2005).
- Whilst road fatalities are in regression (-24 % since 2000 in EU27) their number (42 953 fatalities in 2006) is still 6 000 above the intended target of a 50 % reduction in fatalities in the period 2001-2010.

These challenges are even more pressing with forecasted growth rates of 50 % for freight transport and 35 % for passenger transport in the period from 2000 to 2020. The main policy objectives arising from these challenges are for transport and travel to become:

- cleaner,
- more efficient, including energy efficient,
- safer and more secure.

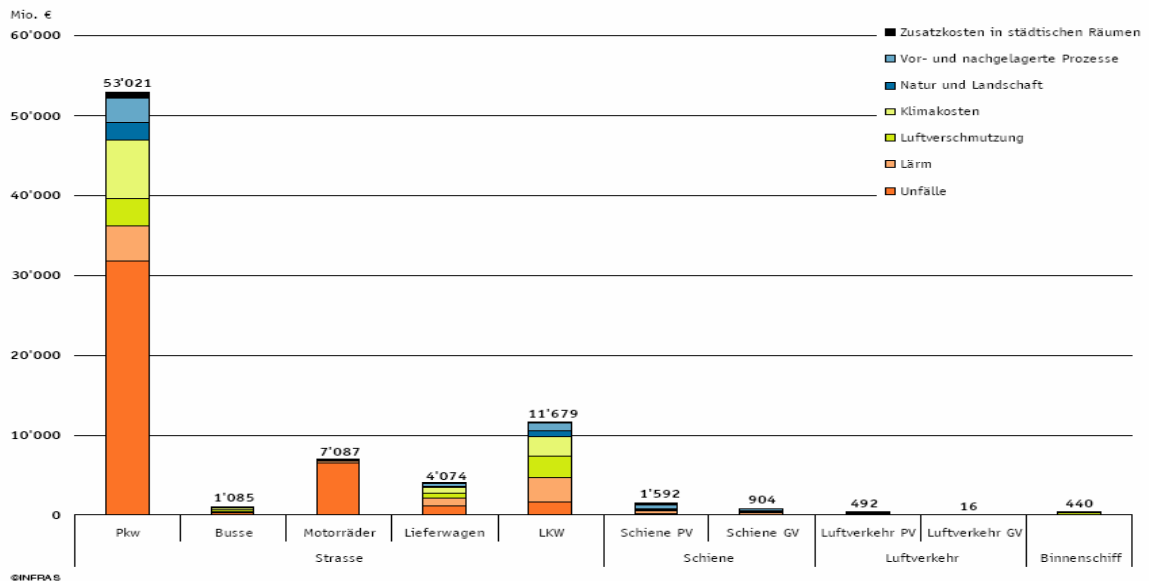
It is however clear, that conventional approaches such as the development of new infrastructure, will not give the necessary results on the timescales required by the magnitude of these challenges.

Externe Kosten

Quelle: EXTERNE KOSTEN DES VERKEHRS IN DEUTSCHLAND AUFDATIERUNG 2005, Infras

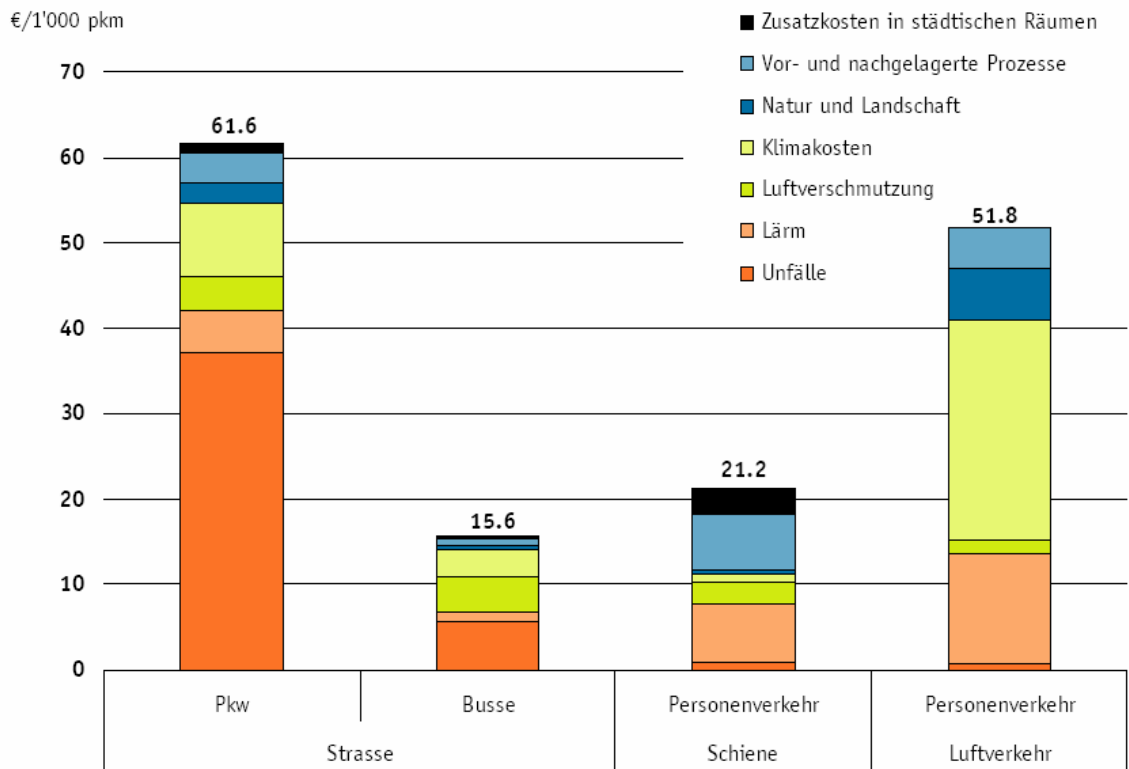
Im Personenverkehr fallen beim Pkw mit 61,6 €/1.000 Pkm die höchsten durchschnittlichen Kosten an. Dabei dominieren v.a. die Unfallkosten, die Klimakosten sowie die externen Lärmkosten. Die Kosten im Personenverkehr der Schiene sind mit 21,2 € ca. 3-mal geringer als die Kosten beim Pkw. Bei der Schiene sind v.a. die hohen Lärmkosten von Bedeutung, ebenso die Kosten aus vor- und nachgelagerten Prozessen (wobei hier vor allem die Emissionen aus der Stromproduktion dominieren). Die externen Kosten der Busse (Linien- und Gelegenheitsverkehr) sind um ca. 26% geringer als beim Schienenverkehr. Hauptgrund hierfür sind v.a. die niedrigeren Lärmkosten in Kombination mit niedrigeren aggregierten Klimakosten. Hinzu kommt, dass aufgrund der verbesserten Motorentechnologie die Partikelemissionen der Busse im Zeitraum 2000 bis 2005 um ca. 60% reduziert werden konnten, was zu deutlich niedrigeren Luftverschmutzungskosten in dieser Fahrzeugkategorie geführt hat. Der Luftverkehr hat gegenüber der Schiene ca. 2.4-mal höhere externe Kosten. Hierbei dominieren die Kosten der Klimaerwärmung sowie die Lärmkosten.

EXTERNE KOSTEN DES VERKEHRS IN DEUTSCHLAND 2005



DURCHSCHNITTSKOSTEN PERSONENVERKEHR

€/1'000 PKM



Verkehrsaufkommensbeeinflussende Entwicklungen

- Die absehbare und nicht zu verhindernde **demographische Entwicklung** wird die künftigen Mobilitätsbedürfnisse drastisch verändern: regelmäßige Berufs- und Ausbildungsfahrten werden abnehmen, flexibel gestaltbare Freizeidfahrten werden zunehmen. 2025 werden eine Million Menschen mehr in Pension sein als heute! Und: Es wird nicht nur immer mehr Ältere geben, auch die Lebenserwartung nimmt zu. Aber: Je älter eine Person ist, desto schwieriger gestaltet sich die Mobilität für diese Person; Autofahren ist nicht mehr möglich (gesundheitlich, finanziell), die Benutzung des ÖV scheitert am mangelnden Service- und Bequemlichkeitsniveau.
- **Wirtschaftliche Entwicklung:** Die Ereignisse der letzten Monate haben gezeigt, wie schnell sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ändern können. Durch Rezessionsphasen wird auch der Verkehr beeinflusst. Möglicherweise wird rascher als erwartet ein Umdenken einsetzen: Weg von der Globalisierung hin zur Regionalisierung!
- **Technische** (Breitband-Internet) und **soziale Entwicklungen** (Work from Home, Kurzarbeit, flexiblere Arbeitszeiten, mehr Serviceangebote für die Versorgung zu Hause (Lebensmittel, Friseur) können den Effekt haben, dass in Zukunft weniger Verkehr stattfindet = weniger Fahrten. Wenn nur 50% der berufstätigen bzw. in Ausbildung stehenden Bevölkerung einen Tag pro Woche nicht mehr die Arbeits- oder Ausbildungsstätte aufsuchen, bedeutet dies eine Verkehrsreduktion von 10%.
- Nicht nur auf Berufs- und Ausbildungsverkehr fokussieren, sondern auch Freizeit und Versorgungsverkehrsbedarf berücksichtigen – gesamtheitliche Mobilitätsbedarfsbetrachtung!

Qualität statt Quantität – neue Ansprüche an die Verkehrsqualität

Durch veränderte Mobilitätsbedürfnisse und Möglichkeiten werden sich auch die Qualitätsansprüche an den Verkehr ändern. Es ist absehbar, dass auf Grund flexiblerer Gestaltungsmöglichkeiten von nicht Berufs- und Ausbildungstätigkeiten zunehmend höhere Ansprüche an die Flexibilität der Verkehrsmittel gestellt werden (wie z.B. längere Betriebszeiten oder Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild). Dazu kommt, dass insbesondere ältere Personen ein besseres Service benötigen werden (ausreichende Sitzplatzkapazitäten, bedienerfreundliche Automaten, Kartenkauf ohne Probleme auch beim Schaffner). Daraus kann abgeleitet werden, dass in Zukunft die Qualitätsparameter für die verkehrliche Versorgung neu bewertet werden müssen. Es ist abzusehen, dass die Bedeutung der Geschwindigkeit eines Verkehrsmittels weniger wichtig sein wird im Vergleich zur flächendeckenden Verfügbarkeit und Flexibilität.

Langfristige Arbeitsplätze

Bauliche Maßnahmen haben große Investitionsvolumina, jedoch beschränkt sich der Arbeitplatzeffekt auf immer kürzer werdende Planungs- und Errichtungsperioden.

Technische Entwicklungen im Bausektor bringen es außerdem mit sich, dass immer weniger Personen zur Errichtung eines Bauwerks benötigt werden. Größte Nutznießer von großen Infrastrukturprojekten sind nicht die dabei Beschäftigten, sondern die Bauorganisatoren und die finanzierenden Banken.

Im Gegensatz dazu könnten mit dem gleichen Investitionsvolumen langfristige, hochwertige Arbeitsplätze im Sektorservice geschaffen werden. Insbesondere der serviceorientierte Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel bietet hier ein großes Potential.

Unabhängigkeit vom persönlichen Verkehrsmittel

Gesellschaftsorientierte Verkehrsplanung sollte für alle Mitglieder der Gesellschaft Vorteile bringen und möglichst unabhängig von persönlichen Voraussetzungen gestaltet sein. Insbesondere sollte danach getrachtet werden die Abhängigkeit vom Auto zu minimieren. Planung sollte den Bedürfnissen einer Gesellschaft – heute und in Zukunft – folgen und darf nicht reaktiv sein (Planungsdruck durch das Auto). Das Auto ermöglicht die Erschließung nicht zentraler Räume mit kostengünstigen Bodenpreisen, es sollte aber nicht im Nachhinein für das Auto geplant werden.

Mannigfache Gründe (Demographie, wirtschaftliche Möglichkeiten) sprechen dafür, dass eine vorausschauende Gesellschaftsplanung darauf Rücksicht nehmen muss, dass in Zukunft mit verminderten IV-Ressourcen zu rechnen ist.

Klima und Energie

Die Bahn ist derzeit der einzige Verkehrsträger, der vollständig mit regenerativen Energien betrieben werden kann.

Gegenüberstellung der Gesamtkosten der Ausbaupläne des hochrangigen Straßennetzes in der Ostregion mit den Kosten eines alternativen „Schienenpaketes“, der Erweiterung von Park & Ride sowie dem Bau von notwendigen 2-streifigen Umfahrungsstraßen

Die Gesamtkosten für die weiter unten genau beschriebenen (Aus-)Bauprojekte Schiene, der Erweiterung von Park & Ride sowie dem Bau von notwendigen 2-streifigen Umfahrungsstraßen in der Ostregion würden sich auf insgesamt 2.938 Mio. € belaufen. Vergleicht man dies mit den 3.104 Mio. € für die nachstehend aufgelisteten 4 großen Straßenprojekte, erübrigt sich wohl jeder Kommentar. Einerseits sind die Investitionen in die Schiene niedriger aber andererseits der langfristige Nutzen für Mensch und Umwelt ungleich höher. Doch auch kurz- und mittelfristig wird mit den Maßnahmen „Schiene“ ein wesentlich höherer Effekt bei der Schaffung von Arbeitsplätzen erzielt werden, was in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation enorm wichtig wäre! In diesem Zusammenhang soll auf eine Studie des Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung aus dem Jahre 1999 („Beschäftigungseffekte umweltrelevanter Verkehrsinvestitionen“) verwiesen werden: Diese Studie kommt zum Ergebnis, dass die Gesamt-Beschäftigungseffekte beim Bau von niederrangigen Straßen um den Faktor 1,2 höher sind als beim hochrangigen Straßennetz. Bei Realisierung von Radwegen sind die Gesamt-Beschäftigungseffekte bereits um das 1,5-fache, beim Bau von ÖPNV- und Eisenbahn-Strecken jeweils um das 1,6-fache und bei Errichtung von Eisenbahn-Bahnhöfen sogar um das 1,7-fache höher als beim hochrangigen Straßennetz!

Ausbaupläne des hochrangigen Straßennetzes in der Ostregion (siehe dazu auch Tabelle und Grafik)

S1: Knoten Süßenbrunn – Knoten Schwechat („Lobauautobahn“)

Die zirka 19 Kilometer lange „Lobauautobahn“, von welcher 8,2 Kilometer im Tunnel verlaufen sollen, soll nach den Planungen der ASFINAG 2011-2014/2018 gebaut werden (die geplante Teilverkehrs freigabe Süßenbrunn – Groß Enzersdorf wäre bereits für 2014 vorgesehen). Derzeit erfolgt bereits die Einreichung zur UVP beim Ministerium. Kosten für den gesamten Abschnitt laut Bauprogramm ASFINAG: 1.697 Mio. €.

A23: Knoten Hirschstetten – Knoten Raasdorf („Spange Flugfeld Aspern“)

Dieser zirka 7 Kilometer lange Abschnitt befindet sich derzeit in der Planungsphase Vorprojekt (Finalisierung) und soll nach den Planungen der ASFINAG 2012-2016 gebaut werden. Kosten laut Bauprogramm ASFINAG: 420 Mio. €.

A5: Anschlussstelle Schrick – Drasenhofen / Staatsgrenze zu Tschechien („Nordautobahn“)

Bei diesem zirka 34 Kilometer langen Abschnitt ist das UVP-Verfahren im Gange, die Materienrechtsverfahren werden vorbereitet; weiters sind die Grundeinlösen und die

archäologischen Grabungen im Laufen. Der Bau soll nach den Planungen der ASFINAG schon 2010-2013 erfolgen. Kosten laut Bauprogramm ASFINAG: 379 Mio. €.

S8: Knoten Deutsch Wagram – Staatsgrenze zur Slowakei bei Marchegg („Marchfeldschnellstraße“)

Bei diesem zirka 34 Kilometer langen Abschnitt erfolgte die Einreichung des Vorprojektes im Dezember 2008; die Einreichung UVE ist Ende 2009 vorgesehen. Mit dem Land Niederösterreich wurde darüber hinaus bereits ein Vorfinanzierungsübereinkommen abgeschlossen. Der Bau soll nach den Planungen der ASFINAG 2011-2014/2018 erfolgen (die geplante Teilverkehrsfreigabe Deutsch Wagram – Gänserndorf wäre bereits für 2014 vorgesehen). Kosten laut Bauprogramm ASFINAG: 608 Mio. €.

Die Gesamtbaukosten für diese 4 Straßenprojekte (Gesamtlänge: zirka 94 Kilometer) würden sich auf insgesamt 3.104 Mio. € belaufen!

Diesem Aufwand sollen nachfolgend sinnvolle Maßnahmen im Bereich der Schiene gegenübergestellt werden.

Bahnstrecken, die für die Bedürfnisse der PendlerInnen und des Güterverkehrs ausgebaut bzw. ertüchtigt werden müssen. Sinnvolle Alternativen zu den verkehrspolitisch kontraproduktiven Ausbauplänen von S1-Lobauautobahn, A23-Verlängerung in Wien, A5-Nordteil und S8-Marchfeldschnellstraße (siehe dazu auch Tabelle und Grafiken)

Nordbahn: Wien – Hohenau – Břeclav

Die Nordbahn leitete 1837 zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram die Geburtsstunde der „modernen“ österreichischen Eisenbahnen ein. Im Gegensatz zum tschechischen Abschnitt ab Břeclav, welcher bereits für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgebaut ist, harrt der österreichische Teil jedoch noch seiner Modernisierung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier weiterhin 120 km/h. Nach den verheerenden Überschwemmungen von 2006, bei denen um Dürnkrut 12 Kilometer der Strecke mehrere Tage lang unter Wasser standen, wurde zwar mit der Modernisierung begonnen; allerdings viel zu langsam in Anbetracht der Tatsache, dass die Nordautobahn A5 bis 2013 in ihrer vollen Länge zur Verfügung stehen soll. Der Generalverkehrsplan Österreich von 2002 sieht beim Ausbau der Nordbahn zur Hochleistungsstrecke für 160 km/h einen Zeithorizont bis 2021 vor (Investitionskosten: insgesamt 211 Mio. €)! Dieser muss – auch im Hinblick auf die derzeitige wirtschaftliche Situation (Schaffung von Arbeitsplätzen) – unbedingt beschleunigt werden, um zeitgleich mit Eröffnung der A5 auch eine modernisierte Nordbahn anbieten zu können. Dabei sollte durch die erhöhte Höchstgeschwindigkeit und die verbesserte Sicherheitstechnik ein Zeitgewinn von 15 Minuten zwischen Wien (Hauptbahnhof) und Bernhardsthal möglich sein. Der Effekt wäre nicht nur für die Pendler, sondern auch für Fernverkehrsreisende (Wien – Brno – Praha bzw. Wien – Ostrava – Polen) von Vorteil.

Drösing – Zistersdorf Stadt

Diese Strecke wurde 2001 mit der Begründung, dass dort „Geisterzüge herumfahren würden“, eingestellt. Unter den 12 größten Städten des Weinviertels hat das regionale Zentrum Zistersdorf (genauso wie Poysdorf) seit dieser Zeit keinen Bahnanschluss im Personenverkehr mehr. Und das, obwohl die Lage des Bahnhofs Zistersdorf Stadt wirklich als gut einzustufen ist. Nicht umsonst überlebte diese Strecke die große Einstellungswelle von Nebenbahnen im Weinviertel im Jahre 1988. Sie ermöglichte den Pendlern Zistersdorfs problemlos den Anschluss an die Nordbahn. Diese Strecke, auf welcher nach wie vor Güterverkehr besteht, wird im Augenblick wegen des zu erwartenden starken Verkehrs zur neuen Müllverbrennungsanlage Zistersdorf komplett erneuert; ausgeschlossen davon sind lediglich die letzten 300 Meter bis zur Stadt Zistersdorf. Im Hinblick auf das vorstehend Erwähnte und die Tatsache, dass sich Zistersdorf immer mehr zur Schulstadt für viele Gemeinden entlang der Nordbahn entwickelt, wäre eine Reaktivierung des Personenverkehrs daher kurzfristig sinnvoll und auch finanziell vertretbar: Die geschätzten Kosten für die Instandsetzung des fehlenden kurzen Abschnittes samt Erneuerung von Haltestellen/Bahnsteigen werden auf etwa 5 Mio. € geschätzt.

Gänserndorf – Marchegg

Der ÖBB-Rahmenplan sieht einen Ausbau der Bestandsstrecke auf 120 km/h sowie ihre Elektrifizierung vor. Dies steht in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau samt Elektrifizierung des „Marchegger Astes“ der Ostbahn zwischen Wien Stadlau und Marchegg. Im Gegensatz zum „Marchegger Ast“ ist der vorgesehene Realisierungszeitraum laut ÖBB-Rahmenplan 2008-2013 schon fix zwischen 2012 und 2016 anberaumt (Investitionskosten: 62,1 Mio. €). Dies darf aber keinesfalls als Argument dienen, beim „Marchegger Ast“ der Ostbahn Verzögerungen zuzulassen. Außerdem sind auch Vorkehrungen zum weiterführenden Ausbau bzw. der Elektrifizierung der Strecke zwischen Marchegg und Devínska Nová Ves in der Slowakei zu treffen (zirka 3,5 Kilometer, Einmündung in die Magistrale Praha – Brno – Bratislava). Damit können dann elektrische Zweisystem-Fahrzeuge (z.B. österreichische Taurus-Lokomotiven oder Talent-Triebwagen) auch auf dem slowakischen Stromsystem (25 kV, 50 Hz) bis Bratislava fahren.

Obersdorf Landesbahn / Gänserndorf – Groß Schweinbarth – Sulz im Weinviertel

Die derzeitigen Anschlüsse der regionalen Buslinien an diese Bahnstrecken lassen teilweise sehr zu wünschen übrig. Daher sollte es einerseits zu einer Aufwertung des Endpunktes Sulz kommen, damit dieser nicht nur für Besucher des Museumsdorfes interessant ist, sondern auch als Umsteigepunkt in die Busse Richtung Zistersdorf. Andererseits sollte eine Reaktivierung des seit 2004 außer Betrieb stehenden 4 Kilometer langen Abschnittes Bad Pirawarth – Gaweinstal Brünnerstraße erfolgen, wobei dort die Busanschlüsse Richtung Mistelbach sichergestellt werden müssen. Die Kosten für die Reaktivierung desselben, würden gering ausfallen; für die Ertüchtigung der nun 5 Jahre außer Betrieb stehenden Strecke werden 2 Mio. € angenommen.

Wolkersdorf – Mistelbach

Mit der Einführung des elektrischen Betriebes der Schnellbahnlinie S2 von Mistelbach nach Laa/Thaya im Dezember 2006 konnte ein starker Zuwachs an Fahrgästen verzeichnet werden. Während der Abschnitt von Gerasdorf bis Wolkersdorf nun 2-gleisig ausgebaut ist, sind auf dem weiterhin eingleisigen 27 Kilometer langen Streckenteil Wolkersdorf – Mistelbach in den Früh- und Abendspitzen bereits Kapazitäts-Engpässe zu bemerken, und somit in Hinkunft – auch im Hinblick auf die ebenfalls vorzuschlagende Wiederanbindung von Poysdorf an das Schienennetz – keine großen Kapazitätssteigerungen mehr möglich. Es wird daher mittel- bis langfristig ein selektiv 2-gleisiger Ausbau der Strecke vorgeschlagen. Infolge des schwierigen Terrains ist bei Realisierung mit Investitionskosten von mindestens 60 Mio. € zu rechnen.

Enzersdorf bei Staatz – Poysdorf

Wie bereits bei der Bahnstrecke Drösing – Zistersdorf erwähnt, gehört Poysdorf derzeit mit Zistersdorf zu den 12 größten Städten des Weinviertels ohne Bahnanschluss im Personenverkehr. Dieser unbefriedigende Zustand begann bereits 1977 mit der Einstellung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt Enzersdorf bei Staatz (Abzweigung von der Laaer Ostbahn aus Wien) – Poysdorf wegen schlechten Streckenzustandes. Der östliche Abschnitt Poysdorf – Dobermannsdorf konnte sich dann noch bis 1988 halten; seitdem gibt es auch hier nur mehr Güterverkehr. Zwischenzeitlich wurden die Gleise am westlichen Streckenabschnitt nach Enzersdorf bei Staatz bereits abgetragen. Da mit Volleröffnung der A5 für Pendler aus diesem Raum die Erreichbarkeit Wiens per Auto enorm erleichtert wird, muss beim öffentlichen Verkehr entsprechend gegengesteuert werden. Vorgeschlagen wird daher mittelfristig die Wiedererrichtung der 9 km langen Strecke nach Enzersdorf bei Staatz samt Elektrifizierung. Wenn auch der von Kapazitätsengpässen geplagte Abschnitt Mistelbach – Wolkersdorf selektiv 2-gleisig ausgebaut wird (siehe Strecke Wolkersdorf – Mistelbach), sollte man einen Schnellbahnverkehr von Poysdorf nach Wien einführen. Der Kostenpunkt für die Ertüchtigung des Unterbaus sowie Wiedererrichtung des Oberbaus samt Elektrifizierung wird auf 25 Mio. € geschätzt.

Lückenschluss der Bahn Laa/Thaya – Hevlín (Tschechien)

Über die Reaktivierung dieses 3 Kilometer langen und seit 1945 nicht mehr befahrbaren Streckenabschnittes der in der Monarchie wichtigen Verbindung Wien Ost – Laa/Thaya – Hevlín (Höflein) – Hrušovany (Grusbach) – Brno wurden bereits Machbarkeitsstudien durchgeführt und auch das NÖ-Strategie-Verkehr-Papier vom Dezember 2008 sieht eine Reaktivierung bis 2016 vor. Dass dies bisher nicht in Angriff genommen wurde (es könnte mittelfristig verwirklicht werden), liegt u.a. in der Tatsache begründet, dass oft nur auf den Effekt dieses kurzen Abschnitts fokussiert wird (kleiner Grenzverkehr), nicht jedoch auf die Tatsache, dass dieser Lückenschluss hohe Erreichbarkeitsgewinne im Schienenverkehr der Region bringen kann. Als Beispiel sei die Relation Mistelbach – Brno genannt, die heute im Schienenverkehr nur über den Umweg Wien möglich ist. Drüber hinaus wäre diese Strecke eine wichtige zusätzliche Ausweichroute bei Unterbrechungen der Nordbahn Richtung Brünn (v.a. im Güterverkehr - die mehrmonatige Unterbrechung der Nordbahn infolge des Hochwassers im Jahre 2006 und die Führung sämtlicher Züge über Marchegg – Slowakei

war vornehmlich im slowakischen Abschnitt infolge der Kapazitätsengpässe sehr mühsam). Die Kosten der Wiedererrichtung werden auf etwa 6 Mio. € geschätzt.

„Light Rail“ Wien Floridsdorf – Wolkersdorf („Wolkersdorf-Express“)

Entlang der Brünner Straße bis nach Wolkersdorf werden in den nächsten Jahren einige Großprojekte entstehen (KH Nord in Wien Floridsdorf, EKZ Gerasdorf), die entsprechenden Verkehr verursachen werden. Außerdem soll 2010 die A5-Nordautobahn in diesem Abschnitt eröffnet werden. Es steht zu befürchten, dass die Brünner Straße zu einer „Autohöhle“ verkommt. Um dem entgegen zu wirken und v.a. den Pendlern aus diesem Raum sowie der starken Siedlungsentwicklung entlang der Brünner Straße gerecht zu werden, muss hier eine attraktive Schienenverkehrsverbindung geschaffen werden. Vorgeschlagen wird eine „Light Rail“ (ähnlich der Badner Bahn) zwischen Wien Floridsdorf und Wolkersdorf, wobei bis Stammersdorf die Trasse der bestehenden Straßenbahnlinie 31 zur „Schnellstraßenbahn“ aufgewertet werden soll; dies könnte bereits bis 2011 erfolgen. Bis 2013 könnte dann von Stammersdorf über den Rendesvouzberg und Gerasdorf (Anbindung des EKZ Gerasdorf) eine zweigleisige Lokalbahnstrecke bis nach Wolkersdorf entstehen (Länge: etwa 13 Kilometer). Betrieblich würde dann in Wien zwischen Schottenring und Stammersdorf weiterhin die Straßenbahnlinie 31 verkehren; überlagert durch die Lokalbahnlinie Wien Floridsdorf – Wolkersdorf, welche auch mit speziellen „Light Rail-Fahrzeugen“ betrieben würde. Die Kosten für dieses Projekt werden auf etwa 200 Mio. € geschätzt.

Korneuburg – Ernstbrunn

Auf der ehemaligen Landesbahnstrecke Korneuburg – Mistelbach Lokalbahn wurde im Jahre 1988 der Personenverkehr eingestellt. Seitdem gibt es noch Güterverkehr im Abschnitt Korneuburg – Ernstbrunn. Da dieser sehr rege ist (Kalkwerk Ernstbrunn) wurden von den ÖBB auch Langsamfahrstellen beseitigt. Mit der Wiedereinführung des Personenverkehrs mit modernen Dieseltriebwagen zwischen Ernstbrunn nach Korneuburg und weiter nach Wien (Floridsdorf oder Praterstern) würde man dem Wunsch vieler Pendler der Region gerecht werden und in der Folge auch Korneuburg vom Auto-Pendlerverkehr entlasten. Auch das Land Niederösterreich verhandelt bereits mit den ÖBB über die Wiederaufnahme des Personenverkehrs. Dies wäre mittelfristig sicher verwirklichtbar und wird auf etwa 35 Mio. € geschätzt.

Stockerau – Hollabrunn

Dieser 26 Kilometer lange Abschnitt der Nordwestbahnstrecke Wien – Znojmo/Znaim ist genauso, wie der weiterführende Teil nach Retz eingleisig. Hier verkehren außer der Schnellbahn auch die Regionalzüge nach Retz bzw. Znojmo, wobei der Abschnitt Retz – Znojmo gerade elektrifiziert wird. Der von den Pendlern dieses Raumes vorgebrachte Wunsch nach einem 2-gleisigen Ausbau (Ansagen, wie "Wegen Abwartens eines verspäteten Gegenzuges zirka 10 Minuten Aufenthalt" sind keine Seltenheit) scheint bis dato weder in den Vorhaben des Bundes, noch in jenen des Bundeslandes Niederösterreich auf. Um jedoch eine Attraktivitätssteigerung und wirksame Alternative zum Individualverkehr zu

schaffen, ist langfristig ein selektiv 2-gleisiger Ausbau notwendig. Dabei ist mit Investitionskosten von etwa 35 Mio. € zu rechnen.

Vorortelinie S45:

Wien Hütteldorf – Wien Heiligenstadt – Wien Handelskai – Wien Praterkai

Hier wäre eine Weiterführung über die derzeitige Endstelle Wien Handelskai bis zum Praterkai (Umsteigemöglichkeit zur S80) vorgesehen. Darüber hinaus sollten neue Haltestellen bei der Pensionsversicherungsanstalt sowie bei der Reichsbrücke (U1) und der U2-Station Donaumarina errichtet werden. Die Umsteigerelation zur U1-Station ist infolge der weiten Wege bestmöglich zu gestalten. Neben dieser Infrastruktur-Maßnahme, für die der Masterplan Verkehr Wien 2003 für den Realisierungszeitraum bis 2011 eine Investition von 60 Mio. € veranschlagt, ist wegen der zunehmenden Frequentierung des Abschnittes Wien Hütteldorf – Wien Heiligenstadt auch an eine Intervallverdichtung auf 7,5 Minuten in der Hauptverkehrszeit zu denken. Dies wäre sowohl technisch als auch organisatorisch kurzfristig machbar.

S50: Wien Westbf. – Wien Hütteldorf – Tullnerbach-Pressbaum (– Rekawinkel)

Die Linie S50 fuhr ursprünglich zwischen Wien Westbf. und Neulengbach. Seit einigen Jahren wurde das Angebot zum Leidwesen der Pendler aus diesem Raum immer mehr zurückgenommen. Zunächst bis Rekawinkel gekürzt, enden heute die meisten Züge in Tullnerbach-Pressbaum. Allerdings kam es mit Fahrplanwechsel Dezember 2008 wieder zu einer Taktverdichtung auf 30 Minuten; außerdem halten die Züge in der neuen Station "Wolf in der Au". Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es noch weitere Maßnahmen geben muss. Da 2013 – mit der (Teil-) Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes Wien – sämtliche Fernverkehrszüge der Westbahn über das neue Streckenstück im Tullnerfeld sowie den Wienerwaldtunnel geführt werden, kann durch die frei werdenden Kapazitäten eine weitere Taktverdichtung auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit erfolgen. Diese für die Pendler sehr wirkungsvolle Maßnahme würde sich kostenmäßig schätzungsweise auf etwa eine Mio. € belaufen.

Verbindungsbahn S15: Wien Meidling – Wien Hütteldorf

Auf der S15, der Verbindungsbahn zwischen Südbahn und Westbahn, herrscht im Augenblick ein sehr dürftiges Fahrplanangebot. Einzelne Züge der Schnellbahnlinie S2 bedienen über Wien Meidling hinaus auch Wien Hütteldorf und werden in der Hauptverkehrszeit bis Unter Purkersdorf verlängert. Das Intervall beträgt tagsüber 60 Minuten, in der Hauptverkehrszeit 30 Minuten. Allerdings sieht auch der Masterplan Verkehr Wien 2003 eine Attraktivierung dieser Strecke vor. Nach den Planungen sind eine Intervallverdichtung sowie neben der heute existierenden Haltestelle Wien Speising noch weitere Haltestellen (wahrscheinlich auf Höhe der Stranzenbergbrücke sowie in Unter St. Veit) vorgesehen. Als Realisierungszeitraum wird 2012-2021 bei Kosten von 14,5 Mio. € angegeben. Die Attraktivierung der S15 sollte jedoch ehe baldigst begonnen werden, da der derzeitige Zustand mit Sicherheit nicht dazu angetan ist, neue Fahrgäste zu gewinnen.

Südbahn: Wien Meidling – Mödling

Die Leistungsfähigkeit des 12 Kilometer langen Abschnitts zwischen Wien Meidling und Mödling wird in der Hauptverkehrszeit teilweise überschritten und ist auch außerhalb dieser zeitweise nahe an der Kapazitätsgrenze. Auch seitens der ÖBB wurde festgestellt, dass das ursprünglich geplante dritte Gleis zwischen Wien Atzgersdorf und Brunn-Maria Enzersdorf (aufgenommen in den Generalverkehrsplan Österreich 2002) den vorhandenen Kapazitätsengpass nicht befriedigend lösen wird können. Deshalb wird eine viergleisige Lösung zwischen Wien Meidling und Mödling angedacht. Die Planungen zur Machbarkeit sind noch im Laufen. Infolge der Lage in bebautem Gebiet ist für die Realisierung mit relativ hohen Kosten zu rechnen; schätzungsweise in der Höhe von mindestens 100 Mio. € (der ursprünglich geplante 3-gleisige Ausbau könnte teilweise auf vorhandenem Bahngrund erfolgen, was bei 4-gleisiger Realisierung wohl nicht mehr möglich sein wird). Auch kann das Projekt wahrscheinlich nur in langfristigem Zeithorizont verwirklicht werden. Deshalb ist es umso wichtiger, den 2-gleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie zu beschleunigen, da diese dann Kapazitäten der Südbahn übernehmen kann.

Kaltenleutgebener Bahn:

„Light Rail“ Wien Liesing – Wien Rodaun (Anschluss an Straßenbahnlinie 60)

Die schon länger geforderte Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Kaltenleutgebener Bahn wäre nur im Abschnitt Bahnhof Wien Liesing – Rodaun, Endstelle der Straßenbahnlinie 60 sinnvoll. Vorgeschlagen wird der zweigleisige Ausbau samt Elektrifizierung mit 600 V Gleichstrom (Nennspannung der Wiener Straßenbahn) und ein Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen, die dann von Rodaun weiter bis Speising bzw. Hietzing durchlaufen können. Der bestehende Güterverkehr nach Waldmühle wird – siehe Beispiel Wiener Lokalbahn – weiterhin mit Diesellokomotiven durchgeführt. Im Bahnhof Wien Liesing müssten entsprechende Adaptierungen als Umsteigeknoten „Light Rail“ – Schnellbahn/Südbahn erfolgen. Die Einbindung in die Linie 60 würde im Bereich Donauwörther Straße – Beethovenstraße erfolgen. Die Gesamtlänge vom Bahnhof Wien Liesing bis Rodaun/Straßenbahn beträgt etwa 3 Kilometer. Die Errichtungskosten mit mittelfristigem Realisierungszeitpunkt werden auf etwa 15 Mio. € geschätzt.

„Regionalexpress Wien-Südost“

Dieses von den Grünen vorgeschlagene Konzept soll dem weiteren Wachstum des Autoverkehrs im Süden Wiens, welcher nicht zuletzt durch die Inbetriebnahme der Schnellstraße S1 verursacht wurde, entgegenwirken. Es sieht den Bau von 2 Linien im Stile der WLB (Überlandbetrieb als Lokalbahn, in den Ortschaften wie eine Straßenbahn) vor:

- Linie A: Baden – Guntramsdorf – Laxenburg – Achau – Leopoldsdorf – Oberlaa (zwischen Baden und Guntramsdorf gemeinsam mit der Badner Bahn, in Oberlaa Anschluss an die Straßenbahnlinie 67)
- Linie B: Mödling Zentrum – Wr. Neudorf – Laxenburg – Achau – Lanzendorf – Rannersdorf – Schwechat (Anschluss an die Pressburgerbahn)

Beide Linien überlagern sich im Abschnitt Laxenburg – Achau; außerdem gibt es natürlich Umsteigemöglichkeiten zu den Bahnstrecken dieser Region (Südbahn, Wiener Lokalbahn, Pottendorfer Linie, Ostbahn, Pressburgerbahn). Das Gesamtnetz würde etwa 44 Kilometer

aufweisen, wovon 30 Kilometer zweigleisig wären. Die Kosten dieses Systems, welches weiter ausbaufähig wäre (z. B. nach Bad Vöslau, Perchtoldsdorf, Hinterbrühl) werden auf etwa 415 Mio. € geschätzt (ca. 370 Mio. € für den Fahrweg sowie 45 Mio. € für Fahrzeuge und Abstellhallen). Die Finanzierung sollte durch Umwidmung eines Teils der Mittel für den Straßenneubau sichergestellt werden.

Pottendorfer Linie:

2-gleisiger Ausbau Wien Blumental (Inzersdorf-Metzgerwerke) – Wampersdorf

Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Wien Meidling und Wampersdorf dient u.a. auch zur Entlastung der Südbahn. Während der Abschnitt Wien Meidling – Wien Blumental (früher Inzersdorf-Metzgerwerke) sich in Fertigstellung befindet, wird der zweite Abschnitt bis Wampersdorf erst 2011 in Angriff genommen werden und soll bis 2020 fertiggestellt sein. In Anbetracht der Kapazitätsengpässe auf der Südbahn sollte hier so zügig wie möglich vorgegangen werden. Die Verbindung zwischen Pottendorfer Linie und Aspangbahn nächst dem Bahnhof Achau, welche auch eine Direktführung von Zügen der Aspangbahn nach/von Wien Meidling ermöglichen wird, ist ebenfalls Projektbestandteil des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie. Für das Projekt sind nach dem ÖBB-Rahmenplan 528,9 Mio. € veranschlagt.

Ebenfurter Schleife (Verbindung Pottendorfer Linie – Raaber Bahn)

Die Errichtung der Schleife Ebenfurth als direkte Verbindung der Pottendorfer Linie aus Richtung Wien mit der Raaber Bahn wurde im Generalverkehrsplan Österreich 2002 mit einem Investitionsvolumen von 7,3 Mio. € ausgewiesen. Allerdings haben die Voruntersuchungen dazu ergeben, dass eine ortsnahe Schleife in Ebenfurth zwar technisch machbar, jedoch politisch kaum durchsetzbar ist, da die neue Trasse durch Siedlungsgebiet führen würde und die Abtragung einiger Wohnobjekte zur Folge hätte. Deshalb wird dieses Projekt in seiner ursprünglichen Form nicht verwirklicht werden. Allerdings wird nun eine alternative, autobahnahe Trasse als Verbindung zwischen Wampersdorf und Müllendorf untersucht („Große Schleife Ebenfurth“, Länge: etwa 10 Kilometer). Kostenschätzungen dazu ergeben ein Investitionserfordernis von rund 50 Mio. €.

Müllendorfer Schleife (Strecke Eisenstadt – Ebenfurth)

Diese Schleife, welche die Strecke Neusiedl am See – Wulkaprodersdorf mit der Raaber Bahn Richtung Ebenfurth verbinden soll, ist zur Erreichung des Ziels, die Fahrzeit der Züge von Eisenstadt nach Wien von derzeit 70 Minuten auf 40 Minuten zu reduzieren, wichtig. Die Elektrifizierungsarbeiten der Strecke Neusiedl am See – Eisenstadt – Wulkaprodersdorf sollen noch in diesem Jahr beendet werden, laut neuestem ÖBB-Rahmenplan ist für die Errichtung der Müllendorfer Schleife der Realisierungszeitraum 2009-2011 vorgesehen. Die Kosten dieser Verbindungsschleife werden mit 18,0 Mio. € veranschlagt.

Aspangbahn (innerer Abschnitt zwischen Kledering und Sollenau/Felixdorf)

Die innere Aspangbahn ist derzeit eine eingleisige, nicht elektrifizierte Regionalbahn mit guter Trassierung aber leider unattraktiven Fahrzeiten (u.a. wegen der zahlreichen schienengleichen Eisenbahnkreuzungen ohne technischen Kreuzungsschutz). Vorhandene Kapazitätsreserven können wegen der nicht vorhandenen Elektrifizierung praktisch nicht genützt werden. Die Verbindung zwischen Aspangbahn und Pottendorferlinie nächst dem Bahnhof Achau würde eine Direktführung von Zügen von/nach Wien Meidling ermöglichen und ist Projektbestandteil des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorferlinie. Der Generalverkehrsplan Österreich 2002 veranschlagt für die Modernisierung dieser Strecke 87,2 Mio. €. Leider ist eine Realisierung erst nach 2021 angedacht, was nach Möglichkeit jedoch beschleunigt werden sollte.

Ostbahn:

Wien Hbf – Gramatneusiedl: 4-gleisiger Ausbau

Bei Verwirklichung des 2-gleisigen Ausbaues der Pottendorfer Linie sowie Realisierung der „Götzendorfer Spange“ ist längerfristig mit keinem Kapazitätsengpass in diesem Abschnitt zu rechnen. Ein 4-gleisiger Ausbau wäre daher bestenfalls in fernerer Zukunft ein Thema.

Verbindung Ostbahn – Flughafenschnellbahn S7

Der derzeit durchgeführte Umbau des Bahnhofs Flughafen Wien Schwechat zum fernverkehrstauglichen Knoten soll 2010 abgeschlossen sein. Im Anschluss daran soll laut ÖBB-Rahmenplan im Zeitraum 2012-2015 (Kostenpunkt: 110,3 Mio. €) eine neue, doppelgleisige Verbindung zwischen der Ostbahn und der Flughafenschnellbahn S7 beim Zentralfriedhof errichtet werden. Da dann bereits der Hauptbahnhof Wien zur Verfügung steht, kann dann die jetzige Busverbindung vom West- und Südbahnhof endlich durch einen attraktiven Schnellbahnverkehr ersetzt werden.

Verbindung Flughafen Wien – Ostbahn

Diese als „Götzendorfer Spange“ bezeichnete Verbindung soll laut ÖBB-Rahmenplan im Zeitraum 2011-2015 (Kostenpunkt: 177,1 Mio. €) verwirklicht werden. Es handelt sich dabei um einen kompletten, etwa 14 Kilometer langen 2-gleisigen Neubau für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Strecke wird westlich von Fischamend von der Flughafenschnellbahn S7 abzweigen und in Götzendorf in die Ostbahn einmünden. Damit können dann im Fernverkehr Züge vom Hauptbahnhof Wien auch über den Flughafen Wien nach Bratislava und Budapest geführt werden.

„Light Rail“ Wien – Schwechat – Wolfsthal – Bratislava („Neue Pressburgerbahn“)

Anfang 2008 ließen die Wiener Lokalbahn (WLB) mit einem interessanten eigenen Konzept aufhorchen, nachdem sich Gemeinden entlang der Schnellbahnstrecke S7 mit entsprechenden Gemeinderatsbeschlüssen für einen raschen Lückenschluss zwischen

Wolfsthal und Bratislava auf der Strecke der ehemaligen Pressburger Bahn aussprachen: Eine „Light Rail“-Verbindung zwischen Wien und Bratislava nach dem Vorbild der bestehenden Badner Bahn. Es wäre geplant, bis zu 60 neue Triebwagen anzuschaffen, die sowohl auf dem Wechselstrom-System der ÖBB als auch mit Gleichstrom der Straßenbahn fahren können (Kostenpunkt pro Triebwagen: rund 3 Mio. € pro Stück). Mit derartigen Triebwagen wäre es möglich, auch das Schienennetz der Wiener Straßenbahn zu nutzen. Die neue Verbindung würde auf der Trasse der Straßenbahnlinie 71 von der Innenstadt Wiens nach Schwechat und als „Schnellbahn“ über den Flughafen Wien Schwechat ins Zentrum von Bratislava verlaufen. Die Kosten für das Projekt würden bei rund 70 Mio. € liegen, wobei der Großteil davon für den nötigen Bau des neuen Streckenabschnitts zwischen Wolfsthal und Bratislava vorgesehen wäre. Dieses Projekt wäre mittelfristig realisierbar. Bei der Fahrzeit könnte man mit etwa 90 Minuten zwischen den Zentren von Wien und Bratislava rechnen. Auch die slowakische Seite hat bereits positive Signale zu einer derartigen Bahnverbindung gesendet. Bei Verwirklichung dieses Projekts sollte außerdem im Abschnitt Wien – Schwechat eine Verdichtung des S7-Intervalls auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit erfolgen.

Ostbahn, nördliche Linie:

Wien Simmering – Wien Stadlau: 4-gleisiger Ausbau

Da es mit Eröffnung der U2 nach Stadlau – Aspernstraße (2010) bzw. zum Flugfeld Aspern (2013) mit Sicherheit zu einer Verlagerung von Fahrgästen von der S80 auf die U2 kommen wird, ist in diesem Abschnitt zunächst mit keinen Kapazitätsengpässen zu rechnen. Sollte allerdings nach Ausbau des „Marchegger Astes“ durch den Verkehr von/nach Bratislava der Bedarf stark ansteigen, könnte auch hier in fernerer Zukunft eine entsprechende Steigerung der Durchlässigkeit notwendig werden.

S8 / Kursbuchstrecke 908: Wien Stadlau – Wien Floridsdorf

Derzeit fristet die Verbindung Wien Stadlau – Wien Floridsdorf (Teil der Kursbuchstrecke 908) ein sehr tristes Dasein; hier verkehren Züge der Flughafenschnellbahn von Wien Südbhf./Ostseite über Wien Floridsdorf zum Flughafen bzw. nach Wolfsthal. Tatsächlich ist die Frequentierung dieser, über die Schleife Süßenbrunn geführten Züge nicht sehr hoch. Für die mit Kapazitätsengpässen kämpfende Stammstrecke der Wiener Schnellbahn zwischen Wien Floridsdorf und Wien Meidling ergäbe sich aber ab der Eröffnung des Hauptbahnhofes Wien die Möglichkeit, einzelne Züge der S1 bzw. S2 aus Gänserndorf bzw. Laa/Thaya nicht über die Stammstrecke, sondern von Süßenbrunn bzw. Gerasdorf weiter über Wien Stadlau (neuer Umsteigeknoten zur U2!) und Wien Hauptbahnhof nach Wien Meidling zu führen. Diese Möglichkeit sollte unbedingt näher untersucht werden und wäre wahrscheinlich ohne größeren Aufwand (kostenneutral) durchzuführen.

R80 („Marchegger Ast“ der Ostbahn): Wien Stadlau – Marchegg

Die Strecke Wien Südbahnhof/Ostseite – Wien Stadlau – Marchegg (– Bratislava) ist ab Wien Hausfeldstraße nicht elektrifiziert und ab Wien Erzherzog-Karl-Straße eingeleisig. Diese

Eisenbahnverbindung ist die kürzeste Strecke, welche die Zentren von Wien und Bratislava miteinander verbindet. Der beabsichtigte selektiv 2-gleisige Ausbau samt Elektrifizierung für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h wurde bis dato jedoch noch nicht begonnen, wenn man von den derzeitigen Arbeiten im Raum Stadlau absieht, die aber in Zusammenhang mit der Verbesserung der Schnellbahnstrecke S80 Richtung Wien Hausfeldstraße bzw. Flugfeld Aspern stehen (Gemeinschaftsstation Stadlau der S80/U2, Neugestaltung der Lok-Abstellanlage, Unterführung Stadlauer Straße). Derzeit sind für den Abschnitt Richtung Marchegg lediglich die Planungen für dieses Projekt im Gange. Als Realisierungszeitraum wird von 2013 bis 2020 gesprochen, was in Anbetracht der Dringlichkeit, diese Strecke zu modernisieren (auch als Alternative zur in Planung befindlichen S8/Marchfeld-Autobahn!), doch sehr lang ist. Die Arbeiten sollten jedenfalls in Abstimmung mit dem Ausbau der Strecke Gänserndorf – Marchegg (siehe dort) erfolgen; d.h. es sollte ein Fertigstellungszeitraum bis 2016 angepeilt werden. Kostenmäßig wird der Ausbau auf etwa 150 Mio. € geschätzt.

Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten

Der Personenverkehr auf dieser 22 Kilometer langen Regionalbahnstrecke wurde am 31.12.2002 praktisch über Nacht eingestellt. Begründet wurde das mit Langsamfahrstellen auf der Bahnstrecke, die den bisherigen Fahrplan nicht mehr zuließen. Für die Beseitigung dieser Langsamfahrstellen standen angeblich keine Mittel zur Verfügung. Dies war umso erstaunlicher, da die Haltepunkte dieser Strecke eine optimale Lage zu den Ortschaften aufwiesen und die Bahn durchaus nicht schlecht genutzt wurde. Der mit 1.1.2003 eingeführte Busverkehr weist sogar höhere Fahrzeiten auf, als davor die Bahn! Es wird daher kurz- bis mittelfristig unbedingt die Revitalisierung des Personenverkehrs durch den Einsatz von Dieseltriebwagen vorgeschlagen; für die Ertüchtigung der nun 6 Jahre außer Betrieb stehenden Strecke werden 25 Mio. € angenommen. Außerdem können in der Hauptverkehrszeit einzelne Triebwagen bis nach Wien weitergeführt werden (mit „Stürzen“ in Siebenbrunn-Leopoldsdorf).

Neubaumaßnahmen bei der Wiener Straßenbahn

Straßenbahnlinie D: Erschließung Stadtentwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien

Im Zusammenhang mit dem Bau des Hauptbahnhofes wird die Straßenbahnlinie D durch das Areal des Hauptbahnhofes verlängert. Bereits mit der (Teil-) Eröffnung des Hauptbahnhofes 2013 soll sie entsprechend an diesen angebunden werden. Laut Masterplan Verkehr Wien 2003 / Fortschreibung 2008 soll dann noch im Zeitraum 2014-2020 die Verlängerung zur Gudrunstraße erfolgen, wodurch auch eine Anbindung an die Straßenbahnlinie 6 gegeben sein wird. Veranschlagte Kosten: 40 Mio. €.

Straßenbahnlinie O: Verlängerung zum Friedrich-Engels-Platz

Während im Masterplan Verkehr Wien 2003 die Verlängerung der Linie O vom Praterstern durch das Nordbahnhofgelände zum Friedrich-Engels-Platz für den Realisierungszeitraum

2003-2006 vorgesehen war (Veranschlagte Kosten: 26 Mio. €) wird in der Fortschreibung 2008 der Zeitraum 2014-2020 angegeben. Allerdings ist hier vom Abschnitt Nordbahnhofgelände – Friedrich-Engels-Platz keine Rede mehr (lediglich von der Erschließung des Nordbahnhof-Geländes). Dennoch wäre das Projekt Verlängerung bis zum Friedrich-Engels-Platz unbedingt kurz- bis mittelfristig durchzuführen, da die Buslinie 11A bereits „aus allen Nähten platzt“. Außerdem ist dieser Abschnitt auch betrieblich sehr wirksam (Lückenschluss im Straßenbahnsystem).

Straßenbahnlinie 25: Floridsdorf – Tokiostr. – Kagran – Stadlau – Flugfeld Aspern (U2)

Die neue Linie 25 soll zwischen Floridsdorf und Aspern verkehren. Dabei wird sie zwischen Tokiostraße und Prandaugasse über eine neue Trasse geführt. In Abstimmung mit der Stadtentwicklung am Flugfeld Aspern ist außerdem geplant, diese Linie von der heutigen Endstelle Aspern, Oberdorfstraße (heutige Linie 26) bis ins neue Stadtentwicklungsgebiet zum Flugfeld Aspern zu verlängern. Als Realisierungszeitraum gibt der Masterplan Verkehr Wien 2003 / Fortschreibung 2008 die Jahre 2013-2020 (Veranschlagte Kosten: 40 Mio. €) an.

Straßenbahnlinie 26: Strebersdorf – Floridsdorf – Kagraner Pl. – Flugfeld Aspern (U2)

Die derzeitige Straßenbahnlinie 26 soll weiterhin von Strebersdorf – Floridsdorf kommend ab Kagraner Platz eine Neubaustrecke über Hirschstetten zum Flugfeld Aspern befahren. Dabei sind eine Verknüpfung mit der Ostbahn („Marchegger Ast“) beim Gewerbeplatz Stadlau sowie die Anbindung an die U2 beim Flugfeld Aspern vorgesehen. Die Verlängerung der Linie 26 vom Kagraner Platz zur Hausfeldstraße soll bis 2013 errichtet werden (Veranschlagte Kosten: 90 Mio. €).

Straßenbahnlinie 27: Kagran – Siemensstraße – Groß Jedlersdorf

Für die Straßenbahnlinie 27 von Kagran (U1) zum Schulzentrum Groß Jedlersdorf (Ödenburger Straße) wird im Masterplan Verkehr Wien 2003 der Realisierungszeitraum 2012-2021 angegeben (Veranschlagte Kosten: 35 Mio. €), die Fortschreibung 2008 nennt den Zeitraum 2014-2020. Obwohl von Seiten des Bezirks Floridsdorf wenig Interesse an einer baldigen Verwirklichung besteht, sollte die Strecke – nicht zuletzt wegen der Verwirklichung der neuen „Siemens-City“ – ehestmöglich errichtet werden. Immerhin wurden in einzelnen Straßen bereits Flächen für die Trasse freigelassen; außerdem gibt es bei der Schnellbahn-Unterführung in der Siemens-Straße bereits einen separaten Tunnel für die Straßenbahn.

Weitere notwendige bzw. sinnvolle Maßnahmen

Park & Ride

Um zu verhindern, dass viele PendlerInnen aus dem Wiener Umland direkt mit dem Auto bis nach Wien fahren, um erst dort in die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen, ist die forcierte Errichtung von P&R-Anlagen an der Quelle der Fahrt bzw. möglichst nahe davon das Mittel der Wahl. Außerdem muss die VOR-Kernzone unbedingt auf die erste Außenzone ausgeweitet werden. Die meisten Bahnstrecken Niederösterreichs im Großraum um Wien besitzen bereits ein dichtes P&R-Netz; noch ungenügend damit ausgestattet sind allerdings folgende Strecken:

„Marchegger Ast“ Wien Hausfeldstraße – Marchegg:

Hier existiert Park & Ride bis dato nur in Wien Hausfeldstraße und Marchegg.

Vorgeschlagen werden weitere Anlagen in Raasdorf, Glinzendorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Schönfeld-Lasse.

Strecke Gänserndorf – Marchegg:

Errichtung einer Anlage in Oberweiden.

Strecke der S7/Pressburgerbahn:

Hier sollte die große Lücke zwischen den beiden bereits existierenden Anlagen Fischamend und Petronell-Carnuntum durch zwei weitere Stellplätze in Maria Ellend a.d. Donau und Regelsbrunn geschlossen werden.

„Weinviertel-Lokalbahn“ Obersdorf/Gänserndorf – Sulz im Weinviertel:

Hier sollten zusätzlich zu den bereits vorhandenen Anlagen in Obersdorf und Gänserndorf weitere Stellplätze in Auersthal, Groß Schweinbarth, Bad Pirawarth und Sulz im Weinviertel errichtet werden. Bei Reaktivierung des Personenverkehrs nach Gaweinstal Brünnerstraße sollte auch dort eine weitere P&R-Anlage vorgesehen werden.

Bei Strecken, auf welchen der Personenverkehr wieder reaktiviert werden soll, wird die Errichtung von folgenden P&R-Anlagen empfohlen:

Strecke Drösing – Zistersdorf Stadt: P&R-Anlage in Zistersdorf Stadt.

Strecke Enzersdorf bei Staatz – Poysdorf: P&R-Anlage in Poysdorf.

Strecke Korneuburg – Ernstbrunn: P&R-Anlagen in Rückersdorf-Harmannsdorf, Würnitz-Hetzmannsdorf, Wetzleinsdorf und Ernstbrunn.

Strecke Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten: P&R-Anlagen in Breitstetten, Haringsee und Engelhartstetten.

Die Errichtung der vorstehend vorgeschlagenen P&R-Anlagen ist baulich unkompliziert (keine großen Anlagen oder Parkgaragen); geht man von durchschnittlich 40 Stellplätzen aus und nimmt man Errichtungskosten von etwa 4.000 € pro Stellplatz an, ergäbe das bei den 21 neuen geforderten P&R-Anlagen (insgesamt etwa 850 Stellplätze) einen Investitionsbedarf von etwa 3,5 Mio. €. Zum Vergleich: Der im Feber 2009 im Wiener Gemeinderat beschlossene Bau der großen P&R-Anlage bei der U1-Station Aderklaaer Straße (Kapazität: 1.471 Stellplätze) beläuft sich auf 25,8 Mio. € (exkl. Ust.)!

Zeitliche und räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien

- Zeitliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf 8-24 Uhr an allen Tagen.
- Räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: Die Parkraumbewirtschaftung soll auf Gebiete ausgeweitet werden, in denen erhöhter Parkplatzdruck vorhanden ist.
- Für weitere stark belastete Gebiete (wie z.B. Zentrum Floridsdorf, U1-Endstelle Leopoldau, Zentrum Kagran, Zentrum Hietzing, Bahnhof Hütteldorf, Bahnhof Heiligenstadt) soll ebenfalls punktuell eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden.
- Nach der Lage gestaffelte variable Kurzparkgebühren (Amsterdamer Modell). Je näher beim Zentrum bzw. in der Nähe von U-Bahn-Stationen, desto höher sind die Tarife für's Kurzparken.

Ein bis zwei Jahre nach der Einführung der erweiterten Parkraumbewirtschaftung soll diese evaluiert werden. Wenn sich herausstellt, dass die erweiterte Parkraumbewirtschaftung zu keiner merkbaren Reduktion des Autoverkehrs in Wien führt, ist die Einführung einer City-Maut als ergänzende Maßnahme notwendig.

City-Maut in Wien

Die City-Maut ist ein Steuerungsinstrument, um das steigende (Auto-)Verkehrsaufkommen in Wien in den Griff zu bekommen.

Die Ziele der City-Maut sind:

- Eine echte Verkehrsreduktion (-20%) und damit bessere Luft, weniger Lärm und mehr Lebensqualität.
- Mehr Einnahmen für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs.
- Bessere ÖV-Angebote für ArbeitspendlerInnen.
- Reduktion des Treibstoffverbrauchs und damit des CO₂-Ausstosses.
- Zurückgewinnung des öffentlichen Raums für die Menschen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Möglichkeit zum Rückbau von Straßenkapazitäten.
- Weniger Stau: Zeitgewinn für Private, weniger Staukosten für die Wirtschaft und freie Bahn für die Öffis.
- Sicherung bzw. Steigerung der Mobilität für Wien und sein Umland.

Umfahrungsstraßen

Österreich hat eines der dichtesten Autobahnnetze Europas und ist zum Magnet für den LKW-Transit geworden. Deshalb ist die Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut wie in der Schweiz notwendig. Die Einnahmen müssen in den Ausbau des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs fließen.

Gleichzeitig gibt es viele Gemeinden, die ohne Zweifel bereits derzeit unter dem starken Autoverkehr leiden. Die Entlastung für diese Gemeinden dient oft als Argument für den weiteren Ausbau des hochrangigen Straßennetzes. Meistens würde für diese Fälle jedoch der Bau von zweistreifigen Umfahrungsstraßen vollauf genügen. Damit wäre die lokale Bevölkerung entlastet, ohne neue Transitschneisen zu schaffen.

Folgende Umfahrungsstraßen machen auch aus Grüner Sicht durchaus Sinn:

- B3d in der Donaustadt statt der A23-Verlängerung. Geschätzte Kosten: 60 Mio. €.
- Umfahrungen für Wilfersdorf, Erdberg, Poysdorf und Drasenhofen sowie Großkrut und Reintal statt der A5-Nord. Geschätzte Kosten: 60 Mio. €.
- Umfahrungen für Spratzern, St Georgen und Wilhelmsburg statt S34-Traisentalschnellstraße. Geschätzte Kosten: 30 Mio. €.
- Umfahrungen für Deutsch Wagram, Strasshof und Gänserndorf, Weikendorf und Angern sowie Raasdorf, Markgrafneusiedl, Ober- und Untersiebenbrunn statt der S8-Marchfeldschnellstraße. Geschätzte Kosten: 90 Mio. €.

Zusammenfassung

In der Ostregion sind derzeit vier Straßenbau-Projekte vorgesehen, die massive Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt haben werden (siehe dazu auch die Tabelle bzw. die zugehörige Grafik):

- S1: Knoten Süßenbrunn – Knoten Schwechat („Lobauautobahn“)
- A23: Knoten Hirschstetten – Knoten Raasdorf („Spange Flugfeld Aspern“)
- A5: Anschlussstelle Schrick – Drasenhofen/Staatsgrenze CZ („Nordautobahn“)
- S8: Knoten Deutsch Wagram – Staatsgrenze SK bei Marchegg („Marchfeldschnellstraße“)

Neben den umweltschädlichen Folgen durch die damit neu geschaffenen Transitschneisen würde es durch diese Projekte, welche zusammen über nicht einmal 100 Kilometer Länge verfügen auch zu einer weiteren Zersiedelung in der Ostregion kommen. Abgesehen davon werden bei Verwirklichung dieser Pläne langfristig keine Arbeitsplätze geschaffen werden. Die größten Nutznießer dieser großen Infrastrukturprojekte sind auch nicht die dabei Beschäftigten, sondern die Bauorganisatoren und die finanzierenden Banken. Schon in der Studie „Beschäftigungseffekte umweltrelevanter Verkehrsinvestitionen“ aus dem Jahre 1999 des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung wurde gezeigt, dass die Gesamt-Beschäftigungseffekte beim Bau von niederrangigen Straßen um den Faktor 1,2 höher sind als beim hochrangigen Straßennetz. Bei Realisierung von Radwegen sind die Gesamt-Beschäftigungseffekte bereits um das 1,5-fache, beim Bau von ÖPNV- und Eisenbahn-Strecken jeweils um das 1,6-fache und bei Errichtung von Eisenbahn-Bahnhöfen sogar um das 1,7-fache höher als beim hochrangigen Straßennetz!

Dazu kommen noch die extrem hohen Kosten für diese vier Projekte, welche sich nach offiziellen Angaben der ASFINAG auf insgesamt 3.104 Mio. € belaufen würden. Dabei kann man sicher davon ausgehen, dass – wie die Vergangenheit immer wieder gezeigt hat – es noch zu erheblichen Kostenüberschreitungen kommen wird (diese können bis zu 30% betragen!).

Es gibt aber sinnvolle Alternativen zu diesen verkehrspolitisch kontraproduktiven Ausbauplänen, die sowohl Mensch und Umwelt zugute kommen und außerdem den Bedürfnissen der großen Gruppe der PendlerInnen enorm entgegenkommen sowie im Güterverkehr positive Effekte erzielen können. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Ausbau der Bahn-Infrastruktur in der Ostregion (Eisenbahnen, Lokalbahnen bzw. „Light-Rails“ sowie Straßenbahnen), siehe dazu auch die Tabelle bzw. die zugehörigen Grafiken.
- Erweiterung von Park & Ride entlang von Bahnstrecken, wo dies heute noch nicht der Fall ist.
- Zeitliche und räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien
- Einführung der City-Maut in Wien.
- Umfahrungsstraßen, wo dies unbedingt notwendig ist und es dadurch tatsächlich zu einer Entlastung kommen kann.

Die Kosten für den Ausbau der Bahn-Infrastruktur, der Erweiterung von Park & Ride sowie der Errichtung der notwendigen Umfahrungsstraßen würden sich auf insgesamt 2.938 Mio. € belaufen. Darüber hinaus ist bei der zeitlichen und räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung sowie einer möglichen Einführung der City-Maut in Wien neben den verkehrssteuernden Effekten mit nicht unwesentlichen Geldeinnahmen zu rechnen.

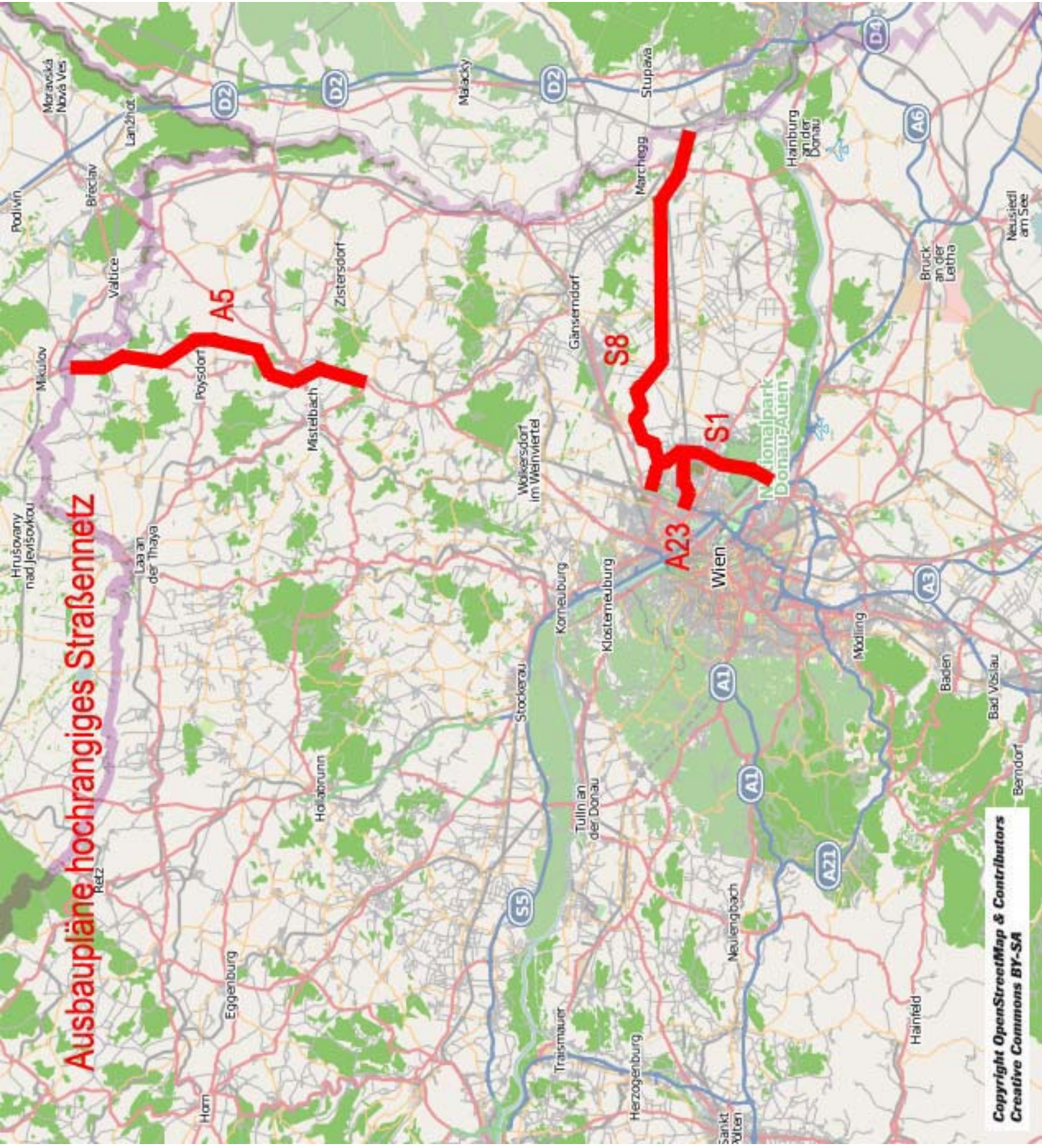
Ausbaupläne des hochrangigen Straßennetzes in der Ostregion:

Abschnitt	Planung	Zeit-Horizont ¹	Status	Kosten ² (Mio. €)
S1: Knoten Süßenbrunn – Knoten Schwechat („Lobauautobahn“)	Länge: ca. 19 km, davon ca 8 km Tunnel	2011-2014/2018	Einreichung zur UVP beim Ministerium	1.697
A23: Knoten Hirschstetten – Knoten Raasdorf („Spange Flugfeld Aspern“)	Länge: ca. 7 km	2012-2016	Derzeit Finalisierung Vorprojekt	420
A5: Ast. Schrick – Drasenhofen/Staatsgrenze CZ („Nordautobahn“)	Länge: ca. 34 km	2010-2013	UVP-Verfahren in Ablauf, Materienrechtsverfahren werden vorbereitet; weiters sind die Grundeinlöse und die archäolog. Grabungen im Laufen	379
S8: Knoten Deutsch Wagram – Staatsgrenze SK bei Marchegg („Marchfeldschnellstraße“)	Länge: ca. 34 km	2011-2014/2018	Einreichung VP im Dezember 2008 erfolgt, Einreichung UVE Ende 2009 vorgesehen. Mit dem Land NÖ wurde ein Vorfinanzierungsübereinkommen abgeschlossen	608

¹ Zeit-Horizont – Quelle: Bauprogramm ASFINAG 2009-2014

² Kosten – Quelle: Bauprogramm ASFINAG 2009-2014

Ausbaupläne hochrangiges Straßennetz



Bahnstrecken, die für die Bedürfnisse der PendlerInnen und des Güterverkehrs ausgebaut bzw. ertüchtigt werden müssen.

Sinnvolle Alternativen zu den verkehrspolitisch kontraproduktiven Ausbauplänen von S1-Lobauautobahn, A23-Verlängerung in Wien, A5-Nordteil und S8-Marchfeldschnellstraße:

Priorität	Strecke	Maßnahme	Zeit-Horizont ¹	Begründung / Anmerkung	Kosten ² (Mio. €)	Zeichng.-Nr.
1	Nordbahn: Wien Süßenbrunn – Hohenau – Staatsgrenze bei Břeclav	Maßnahmenpaket, um die Höchstgeschwindigkeit von derzeit 120 km/h auf 160 km/h zu erhöhen; Ausbau analog zur Südbahn: Verbesserte Sicherheitstechnik, besser ausgestattete Bahnhöfe, etc.; Verdichtung der Fahrpläne	2007-2021 (GVP-Ö)	Zeitgewinn von Wien bis Bernhardthal: 15 Minuten; Ziel: Hauptbahnhof Wien – Hohenau unter 1 Stunde (Regional-Fernverkehr)	211 (GVP-Ö)	1
2	Drösing – Zistersdorf Stadt	Reaktivierung des Personenverkehrs (11,5 km)	kurzfristig (Annahme)	Strecke wird im Augenblick wegen der Müllverbrennungsanlage Zistersdorf bis kurz vor Zistersdorf Stadt komplett erneuert	5 (Schätzung)	2
1	Gänserndorf – Marchegg	Elektrifizierung, Ausbau auf 120 km/h	2012-2016 (ÖBB-RP)	In Zusammenhang mit dem Ausbau des „Marchegger Astes“	62 (ÖBB-RP)	3
2	Obersdorf Landesbahn / Gänserndorf – Groß Schweinbarth – Sulz im Weinviertel-Museumsdorf	Reaktivierung der 2004 eingestellten Flügelstrecke Groß Schweinbarth – Gaweinsthal Brünnerstraße (4 km)	kurzfristig (Annahme)	Außerdem Verbesserung der Bus-Anschlüsse an den Endpunkten Sulz im Weinviertel und Gaweinstal Brünnerstraße	2 (Schätzung)	4
2	Wolkersdorf – Mistelbach	Selektiv 2-gleisiger Ausbau	mittel- bis langfristig (Annahme)	Kapazitätsgrenze erreicht	60 (Schätzung)	5

Priorität	Strecke	Maßnahme	Zeit-Horizont ¹	Begründung / Anmerkung	Kosten ² (Mio. €)	Zeichng.-Nr.
2	Enzersdorf bei Staats – Poysdorf	Reaktivierung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Enzersdorf bei Staats – Poysdorf (9 km)	mittelfristig (Annahme)	Möglichkeit der Einrichtung eines Schnellbahnverkehrs Staats – Enzersdorf bei Staats – Wien	25 (Schätzung)	6
2	Lückenschluß der Bahn Laa/Thaya – Hevlin (Tschechien)	Wiedererrichtung des seit 1945 unterbrochenen Abschnitts (3 km) der Strecke Wien – Laa/Thaya – Hevlin – Hrušovany – Brno	mittelfristig (Annahme)	Wird auch vom Land NÖ als wichtig eingestuft; wäre auch wichtige Ausweichroute bei Unterbrechungen der Nordbahn Richtung Brunn	6 (Schätzung)	7
1	„Light Rail“ Wien Floridsdorf – Wolkersdorf („Wolkersdorf-Express“)	„Upgrading“ der heutigen Straßenbahnlinie 31 ab Floridsdorf sowie Neubaustrecke Stammerdorf – Wolkersdorf	2011-2013 (Annahme)	Wichtig wegen Errichtung des KH Wien Nord und EKZ Gerasdorf sowie der starken Siedlungsentwicklung entlang der Brünner Straße	200 (Schätzung)	8
2	Korneuburg – Ernstbrunn	Modernisierung und Reaktivierung des Personenverkehrs der vorhandenen Strecke (29 km)	mittelfristig (Annahme)	Möglichkeit der Einrichtung eines Diesel-Schnellbahnverkehrs Wien – Korneuburg – Ernstbrunn	35 (Schätzung)	9
2	Stockerau – Hollabrunn	Selektiv 2-gleisiger Ausbau	langfristig (Annahme)	Kapazitätsgrenze erreicht	35 (Schätzung)	10
1	Vorortlinie S45: Wien Hütteldorf – Wien Heiligenstadt – Wien Handelskai – Wien Praterkai	Weiterführung über derzeitige Endstelle Wien Handelskai bis zum Praterkai; 7,5 Minuten-Takt im Abschnitt Wien Hütteldorf – Wien Heiligenstadt in der Hauptverkehrszeit	2007-2011 (MPV-W)	Verknüpfung mit S80 (Verbindung zum neuen Hbf), neue Haltestellen bei PV/Ang. und Reichsbrücke (Nachteile: weite Wege bis zur U1/Vorgartenstraße und U2/Donaustadtbrücke)	60 (MPV-W)	11
1	S50 / Westbahn: Wien Westbf – Tullnerbach-Pressbaum	Takt-Verdichtung auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit	mittelfristig (Annahme)	2013/15 sind Hauptbahnhof Wien und Wienerwaldtunnel fertig	1 (Schätzung)	12
1	S15 / Verbindungsbahn: Wein Meidling – Wien Hütteldorf	Dichteres Intervall, neue Stationen	2012-2021 (MPV-W)	Neue Haltestellen (wahrscheinlich auf Höhe Stranzenbergbrücke und in Unter St. Veit)	15 (MPV-W)	13

Priorität	Strecke	Maßnahme	Zeit-Horizont ¹	Begründung / Anmerkung	Kosten ² (Mio. €)	Zeichng.-Nr.
1	Südbahn: Wien Meidling – Mödling	4-gleisiger Ausbau	mittel- bis langfristig (Annahme)	Kapazitätsengpass	100 (Schätzung)	14
2	Kaltenleutgebener Bahn: „Light Rail“ im Abschnitt Wien Liesing – Wien Rodaun	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung (Länge: 3 km)	mittelfristig (Annahme)	Durchbindung Liesing – Rodaun (Anschluss an Straßenbahnlinie 60) – Hietzing möglich	15 (Schätzung)	15
2	„Regionalexpress Wien-Südost“	Linie A: Baden – Laxenburg – Achau – Wien Oberlaa; Linie B: Mödling – Laxenburg – Achau – Schwechat	mittelfristig (Annahme)	Tangentiale Verbindungen; System „Light Rail“; großteils Neubau; Linie A zw. Baden u. Guntramsdorf Führung gemeinsam mit WLB	415 (Schätzung)	16
1	Pottendorfer Linie	2-gleisiger Ausbau Wien Blumental (Inzersdorf- Metzgerwerke) – Wampersdorf	2011-2020 (ÖBB-RP)	Inkl. Verbindung Pottendorfer Linie – Aspangbahn nächst dem Bahnhof Achau	529 (ÖBB-RP)	17
1	Ebenfurter Schleife (aus Richtung Wien)	Verbindung der Pottendorfer Linie mit der Raaber Bahn (GySEV- ROeEE)	langfristig (Annahme)	Eigentliche Schleife kommt nicht; stattdessen wahrscheinlich 10 km lange Verbindung	50 (Schätzung)	18
1	Müllendorfer Schleife (Strecke Eisenstadt – Ebenfurth)	Verbindung Strecke Neusiedl am See – Eisenstadt – Wulkaprodersdorf mit Raaber Bahn (GySEV-ROeEE)	2009-2011 (ÖBB-RP)	Schleife liegt bei Wulkaprodersdorf	18 (ÖBB-RP)	19
2	Aspangbahn	Modernisierung und Elektrifizierung Kledering - Felixdorf, Verknüpfung mit Pottendorfer Linie	Nach 2021 (GVP-Ö)	Verbindung mit Pottendorfer Linie sollte nach ursprünglichen Planungen der ÖBB ab etwa 2011 errichtet werden	87 (GVP-Ö)	20
-	Ostbahn: Wien Hbf – Gramatneusiedl	4-gleisiger Ausbau, falls dies trotz 2-gleisigem Ausbau der Pottendorfer Linie sowie Realisierung der „Götzendorfer Spange“ notwendig werden könnte	-	Bestenfalls in fernerer Zukunft relevant	-	21

Priorität	Strecke	Maßnahme	Zeit-Horizont ¹	Begründung / Anmerkung	Kosten ² (Mio. €)	Zeichng.-Nr.
1	Verbindung Ostbahn – Flughafenschnellbahn S7	Verbindung der beiden Strecken beim Zentralfriedhof	2012-2015 (ÖBB-RP)	Wird nach Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs kommen, Einhausung in Schwechat	110 (ÖBB-RP)	22
2	Verbindung Flughafen Wien – Ostbahn	Kompletter Neubau (etwa 14 Kilometer)	2011-2015 (ÖBB-RP)	So genannte „Götzendorfer Spange“ (Fischamend – Götzendorf); Führung von Zügen nach Bratislava und Budapest über Flughafen Wien möglich	177 (ÖBB-RP)	23
1	„Light Rail“ Wien – Schwechat – Wolfsthal – Bratislava („Neue Pressburgerbahn“)	Neubau und Lückenschluss gemäß Vorschlag der Wiener Lokalbahnen; Takt-Verdichtung auf 15 Minuten zwischen Wien u. Schwechat in der Hauptverkehrszeit	mittelfristig (WLB)	Direkte Verbindung der Zentren von Wien und Bratislava miteinander	70 (WLB)	24
-	Wien Simmering – Wien Stadlau (inkl. Ostbahnbrücke)	4-gleisiger Ausbau, falls dies infolge des Verkehrs von/nach Bratislava notwendig werden sollte	-	Möglicherweise in fernerer Zukunft relevant	-	25
2	S8 / Kursbuchstrecke 908: Wien Stadlau – Wien Floridsdorf	Führung von S-Bahn-Zügen aus Gänserndorf bzw. Laa/Thaya über Wien Stadlau – Wien Hbf	Ab 2013 (Annahme)	Ab der (Teil-) Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien möglich	kostenneutral (Schätzung)	26
1	R80 / Marchegger Ast: Wien Stadlau – Marchegg	Elektrifizierung u. selektiv 2-gleisiger Ausbau auf 160 km/h	mittel- bis langfristig (Annahme)	Kürzeste Eisenbahnverbindung zwischen den Hauptbahnhöfen von Wien und Bratislava	150 (Schätzung)	27
2	Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten	Reaktivierung des Personenverkehrs (22 km)	kurz- bis mittelfristig (Annahme)	Möglichkeit der Führung von Triebwagen nach Wien in der Hauptverkehrszeit (mit „Stürzen“ in Siebenbrunn-Leopoldsdorf)	25 (Schätzung)	28

Priorität	Strecke	Maßnahme	Zeit-Horizont ¹	Begründung / Anmerkung	Kosten ² (Mio. €)	Zeichng.-Nr.
Neubaumaßnahmen bei der Wiener Straßenbahn						
1	Straßenbahnlinie D: Erschließung Stadtentwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien	Neubaustrecke von der heutigen Schleife Südbahnhof über den neuen Hauptbahnhof bis Gudrunstraße	2013-2020 (MPV-W)	Anbindung Hauptbahnhof bereits 2013; weitere Verlängerung zur Gudrunstraße erst danach (bis 2020)	40 (MPV-W)	Siehe Zeichnung: Maßnahmen Wiener Straßenbahn
1	Straßenbahnlinie O: Verlängerung zum Friedrich-Engels-Platz	Neubaustrecke vom Praterstern über das Nordbahnhofgelände zum Friedrich-Engels-Platz	2014-2020 (MPV-W)	Abschnitt Nordbahnhofgelände – Friedrich-Engels-Platz muss verwirklicht werden	26 (MPV-W)	
1	Straßenbahnlinie 25: Floridsdorf – Tokiostr. – Kagran – Stadlau – Flugfeld Aspern (U2)	Neubaustrecken Tokiostraße – Prandaugasse sowie Aspern, Oberdorfstraße – Flugfeld Aspern	2013-2020 (MPV-W)	Neubaustrecke Tokiostr. – Prandaugasse bereits 2013; Aspern Oberdorfstr. – Flugfeld Aspern erst danach (bis 2020)	40 (MPV-W)	
1	Straßenbahnlinie 26: Strebersdorf – Floridsd. – Kagranner Platz – Flugfeld Aspern (U2)	Neubaustrecke Kagraner Platz – Hirschstetten – Flugfeld Aspern	Bis 2013 (MPV-W)	Auch Verknüpfung mit der Ostbahn („Marchegger Ast“) beim Gewerbepark Stadlau	90 (MPV-W)	
1	Straßenbahnlinie 27: Kagran – Siemensstr. – Groß Jedlersdorf	Komplette Neubaustrecke	2014-2020 (MPV-W)	Strecke sollte im Zusammenhang mit dem Bau der „Siemens-City“ ehestmöglich errichtet werden	35 (MPV-W)	

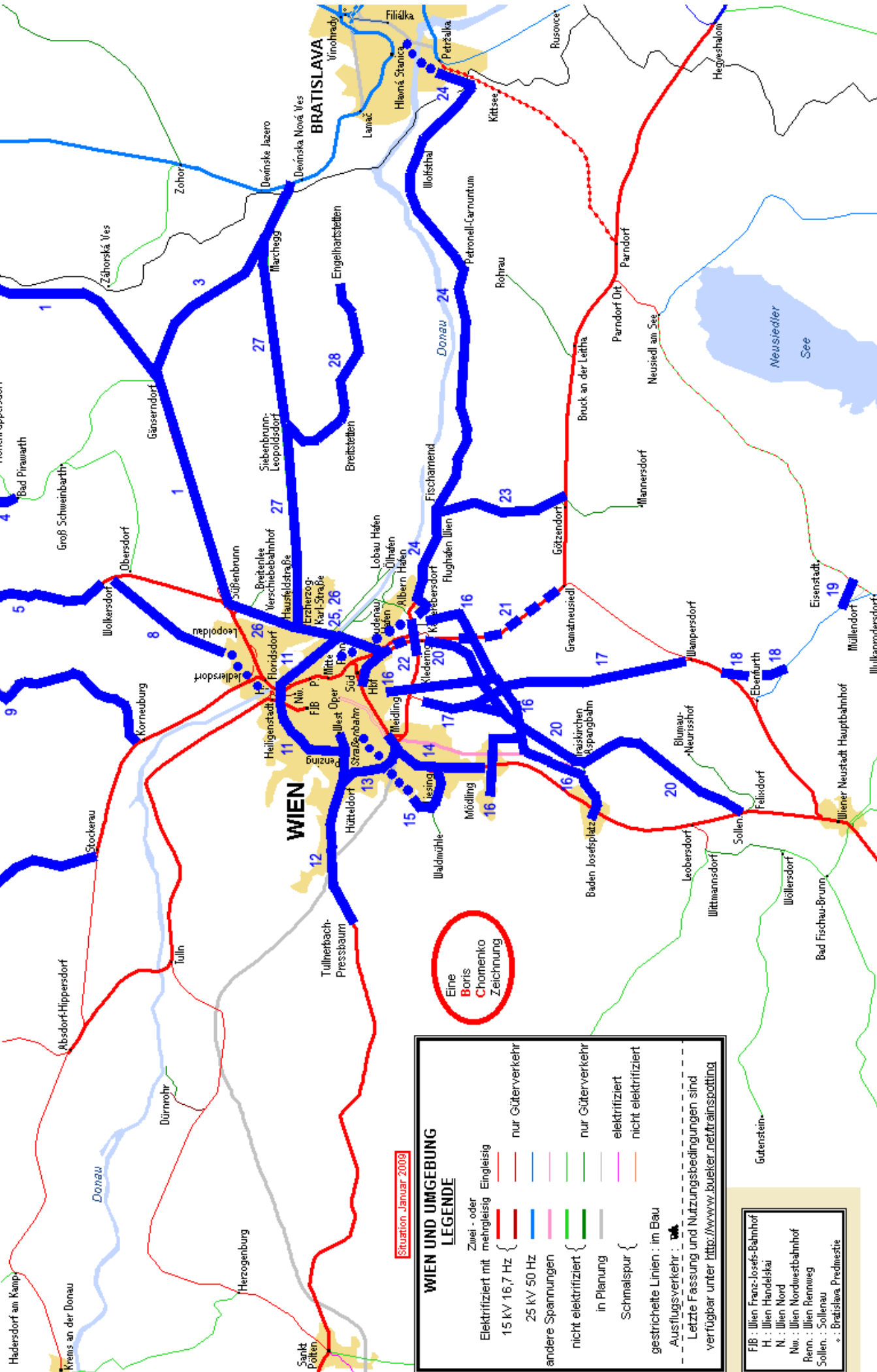
Erläuterungen:

Bei Projekten, die in der offiziellen Planung aufscheinen, sind bei Zeithorizont und Kosten die jeweiligen Quellen angegeben. Gibt es keine offiziellen Planungen, wurden Schätzungen durchgeführt.

¹ Zeit-Horizont – Quellen: ÖBB-Rahmenplan 2007-2012 bzw. 2008-2013 (ÖBB-RP), Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö), Masterplan Verkehr Wien 2003 (MPV-W), Wiener Lokalbahnen (WLB) bzw. eigene Annahmen. Dabei bedeuten:
„kurzfristig“ – Umsetzung in 2 Jahren möglich,
„mittelfristig“ – Umsetzung in 2-5 Jahren möglich,
„langfristig“ – Umsetzung in mehr als 5 Jahren möglich.

² Kosten – Quellen: ÖBB-Rahmenplan 2007-2012 bzw. 2008-2013 (ÖBB-RP), Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö), Masterplan Verkehr Wien 2003 (MPV-W), Wiener Lokalbahnen (WLB) bzw. eigene Schätzungen

Maßnahmen Eisenbahn und "Light Rail"



Situation Januar 2009

WIEN UND UMGEBUNG LEGENDE

Zwei- oder Elektrifiziert mit 15 kV 16,7 Hz	Eingleisig	nur Güterverkehr
andere Spannungen		nur Güterverkehr
nicht elektrifiziert		elektrifiziert
in Planung		nicht elektrifiziert
Schmalspur		

gestrichelte Linien : im Bau
 - - - Ausflugsverkehr :
 Letzte Fassung und Nutzungsbedingungen sind
 verfügbar unter <http://www.bueker.net/trainspotting>

Eine
Boris
Chomenko
Zeichnung

FIB : Ilien Franz-Josefs-Bahnhof
 H. : Ilien Handelskai
 N. : Ilien Nord
 Nu. : Ilien Nordwestbahnhof
 Renn. : Ilien Rennweg
 Sollen. : Sollenau
 * : Bratislava Predmestie

Maßnahmen Wiener Straßenbahn

