

Neue U-Bahn-Pläne - und der S-Bahn-Frust **Bei der Schnellbahn wird die Situation für Schicker immer unerträglicher** **- Verspätungen und Zugausfälle häufen sich**

Das neue U-Bahn-Paket ist geschnürt: Er habe mit Minister Gorbach die neuen Routen fixiert, berichtet Wiens Verkehrsstadtrat Schicker. Jetzt fehlt noch der Zuschlag vom Finanzminister. Bei der Schnellbahn hingegen wird die Situation für Schicker immer unerträglicher.

Wien - Ein drastisches Ansteigen des Autoverkehrs bis 2035 prognostizierte das Institut für Verkehrswesen für Wien (DER STANDARD berichtete). „Zusatz: Wenn nichts passiert“, betont Wiens Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker (SP). Derzeit würden aber gerade die Weichen gestellt, damit der Wiener Verkehr doch noch in eine andere Richtung gelenkt wird. „Wir haben den weiteren U-Bahn-Ausbau mit dem Verkehrsminister vereinbart“, berichtet Schicker im STANDARD-Gespräch. Die geplanten Projekte für die Zeit nach 2009:

U2-Nord

Der nördliche Ast der U2 soll in Donaustadt bis ins Stadtentwicklungsgebiet Flugfeld Aspern verlängert werden. Der bisherige Fahrplan lautete: Endstation Happel-Stadion bis 2008, Endstation Aspernstraße bis 2009.

U2-Süd

Auf der anderen Seite wurde von Schicker mit Minister Gorbach nun folgende Trasse vereinbart: Vom Karlsplatz im weiten Bogen über Rennweg/Krankenhaus Rudolfstiftung, Stadtentwicklungsgebiet Eurogate/Aspanggründe und dann weiter über das Arsenal bis zum Stadtentwicklungsgebiet „Bahnhof Wien“. Damit würde die U2 den neuen Zentralbahnhof sozusagen an der Rückseite erschließen. Die Option für später: eine Verlängerung zum Wienerberg.

U1

Die Station Südtirolerplatz wird umgebaut, um sie an den Zentralbahnhof direkt anzuschließen. Weiters soll die U1 in den Süden bis zum Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl verlängert werden.

Optionen U4/U6

In dem mit Gorbach verhandelten Paket gebe es überdies „noch Spielraum, dass wir uns eine Verlängerung der U4 bis Auhof oder der U6 nach Stammersdorf noch einmal anschauen können“, so Schicker. Der Budgetrahmen: jeweils rund 100 Mio. Euro vom Bund und von der Stadt, die ab 2009 über acht Jahre hinweg investiert würden. Wobei laut Schicker eine Hürde wartet: „Wir brauchen noch das Okay vom Finanzminister.“

Schnellbahn: Verspätungen häufen sich

Unangenehm und ärgerlich ist für den Verkehrsstadtrat hingegen die Situation bei den Pendlern. Denn in Summe sind in Wien zwar mehr Menschen in Öffis, auf dem Rad oder zu

Fuß unterwegs - bei den Pendlern aber sind es zwei Drittel, die ins Auto steigen. Und gerade hier gibt es derzeit verheerende Defizite - im Bereich der Schnellbahn. Schicker: „Nicht nur auf der S50 im Westen - auch auf der Stammstrecke häufen sich Verspätungen und Zugausfälle. Zum Teil warten die Fahrgäste - und ein Geisterzug fährt an ihnen vorbei.“

Geldmangel

Die Ursachen ortet der Stadtrat in der ausbleibenden Bundesfinanzierung. Denn nach dem Nahverkehrsgesetz 1999 hätten die Bundesmittel für den Regionalverkehr bis 2004 auf 63,7 Mio. Euro aufgestockt werden sollen. „Tatsächlich gab es 2004 nur ein Drittel davon, und 2005 befinden sich im Topf nur 8,5 Millionen Euro. Für ganz Österreich“, bilanziert Schicker. „Und so soll man den öffentlichen Verkehr verbessern?“

Taktverdichtung

Auch habe Wien etwa für die S80 von Südbahnhof bis Hausfeldstraße zusätzliche Mittel für eine Taktverdichtung zugeschossen – „und jetzt sollen die Intervalle wieder von 20 auf 30 Minuten verlängert werden.“ Dazu die Pläne des Bundes, den Nahverkehr gleich ganz den Ländern zu übertragen. Schicker: „Da planen dann Wien und Niederösterreich ihre Schnellbahnen? So etwas kann nur einem mit der Stadt nicht vertrauten Gehirn entspringen.“ (Roman David-Freihsl)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2133966>