



Öffentlicher Verkehr im Marchfeld: Bürgerwünsche auf der langen Bank

Moderne Stadtbahn könnte Verkehrsprobleme im Osten Wiens lösen

Groß Enzersdorf – Der notorisch überfüllte 26A kann nicht weiter verdichtet werden. Die Wohnbautätigkeit entlang der Strecke Esslinger Hauptstraße – Groß Enzersdorfer Straße ufert aus. Die Bürgerinitiative Marchfeld – Groß Enzersdorf (BIM) regte eine Diskussion an, diese Situation mit der Planung einer modernen Stadtbahn zu lösen.

„Wir brauchen ein leistungsstarkes, modernes öffentliches Verkehrsmittel“, so die beiden BIM-Sprecher Christian Hiebaum und Margit Huber. „Endlich fährt jeder 26A nach Groß Enzersdorf, darüber sind wir wirklich froh. Doch in den Hauptverkehrszeiten sind alle Busse jetzt schon überfüllt. In die Zukunft gedacht brauchen wir ein Öffi, das größere Fahrgastkapazitäten aufnehmen kann.“

Um zu illustrieren, wie andere europäische Städte solche Probleme lösen oder erst gar nicht aufkommen lassen, war der Verkehrsexperte und Sachbuchautor Harald A. Jahn eingeladen und hielt einen beeindruckenden Vortrag über moderne Stadtbahnen in Europa. Anschließend fragte die BIM die anwesenden Politiker und Planer: Welche Konzepte gibt es, um den Osten Wiens und das angrenzende Niederösterreich mit zeitgemäßem öffentlichen Verkehrsmitteln, sprich Stadtbahnen, zu versorgen?

Rüdiger Maresch, Vorsitzender des Ausschusses für Stadtentwicklung, Verkehr, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung der Stadt Wien, berichtete von den Bemühungen, den im Masterplan Verkehr 2003 geplanten 16er von Kagran nach Groß Enzersdorf zu führen. Gescheitert ist dieses Vorhaben sowohl an der NÖ Landesregierung als auch am Widerstand der Wiener FPÖ und ÖVP. Auch ein Schnellbussystem von Orth an der Donau, das vor allem dem Pendlerverkehr zu Gute gekommen wäre, ist - am angeblich nicht ausreichend vorhandenen Bedarf - gescheitert.

Andy Vanek, Stadtrat für Mobilitätsplanung und Klimaschutz in Groß Enzersdorf, wünscht sich eine Straßenbahn von Essling am Nordrand von Groß Enzersdorf entlang bis Oberhausen. Die Linie solle in Fahrraddistanz zu den Ortschaften verlaufen.

Was einhellig alle Podiumsteilnehmer, auch DI Gregor Stratil-Sauer (MA18-Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien) also auch DI Michael Reinbacher (Verkehrsverbund Ost-Region VOR) beklagten, ist die fehlende Kooperation zwischen dem Land Niederösterreich und Wien. Es gäbe keine gemeinsame Raumordnungspolitik, das sei der Dreh- und Angelpunkt für das Scheitern diverser Projekte.

Aber auch der „Kampf um jeden Parkplatz“ ist ein ausschlaggebender Grund dafür, dass z.B. Straßenbahnen oder Busspuren oft im Planungsstadium schon scheitern. Harald Jahn dazu: „Im Ausland wird Aufenthaltsqualität geschaffen, wenn ich aber um drei Parkplätze feilsche, wird das nicht gelingen.“ Die eindrucksvollen Beispiele aus europäischen Städten machten deutlich, wie sehr moderne Stadtbahnen das Bild positiv prägen können. Die Trassen werden begleitet von viel Grün, Plätze zum Verweilen geschaffen und durch die Niveaugleiche von Stadtbahn, Wegen und Geschäften, werden auch Cafés und Geschäfte

frequentierte, die bei einer Fahrt mit der U-Bahn nicht ins Auge fallen würden. Zudem seien Stadtbahnen viel kostengünstiger und rascher umzusetzen als U-Bahnen.

Das Publikum staunte über die vielen positiven Beispiele aus dem Ausland. Wien habe Jahrzehnte in der Technik und Ausstattung hinterher und habe den Anschluss verloren. Auch die ULFs sind mittlerweile 20 Jahre alt. Andernorts werden schlaue Lösungen selbst bei wenig Platz gefunden. Vergleichbar der Situation in Essling heute. „Essling als Verkehrsproblem werde von allen links liegen gelassen“, beklagte einer der Saalgäste. Die Busse seien jetzt voll und nicht mehr zu verdichten. „Geben Sie die Bemühungen, eine Straßenbahn durch Essling zu führen nicht auf“, so sein Appell, der mit viel Applaus unterstützt wurde.

Der oberste Verkehrsplaner des Landes NÖ, DI Dr. Friedrich Zibuschka, ließ über DI Michael Reinbacher ausrichten, die „Korridore“, also der Landesgrenzen überquerende Verkehr, würde einer neuerlichen Prüfung unterzogen, um den Bedarf nach öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermitteln. „Wir sind da skeptisch“, dazu die BIM, „denn in der Korridoruntersuchung wurde nicht der Bedarf erhoben, sondern lediglich abgefragt, wer zum Zeitpunkt der Befragung mit welchem Verkehrsmittel zu welchem Zweck unterwegs war. Das kann nicht wiedergeben, was sie die Menschen wünschen.“

Dennoch wurde das zumindest als kleines positives Signal aufgenommen. „Wir bleiben dran“ so die BIM-Sprecher, „und wir fordern die betreffenden Stellen auf, endlich mit der gemeinsamen Arbeit im Sinne der Bevölkerung zu beginnen und das Schrebergartendenken hinten zu stellen.“

Unter

http://www.s1-bim.at/_pressemitt.htm (25. Okt. 2013)

- **der Text der Presseaussendung**
- **ein zwei Fotos zur Verwendung**
-

Rückfragehinweis

Margit Huber

E-Mail: info@s1-bim.at

Telefon 0699 /18 23 09 65