

Erstellung eines ÖV-Konzeptes für die „Region Südheide“ (Bezirke Mödling, Baden, Wien-Umgebung/Schwechat)

Auftraggeber:

Grüne Niederösterreich, A-3100 St. Pölten

Auftragnehmer/Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Herbert Seelmann
Verkehrstechniker und -planer

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

A - 1210 Wien
Johann-Knoll-Gasse 12
Österreich

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

Perchtoldsdorf, Februar 2010

Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage.....	2
Geschichte des Schienenverkehrs in der Region	3
<i>Elektrische Lokalbahn Mödling – Hinterbrühl</i>	3
<i>Straßenbahn in Baden mit Überlandstraßenbahnen Baden – Traiskirchen und Baden – Bad Vöslau</i>	3
<i>Wiener Straßenbahnlinien 260/360 nach Perchtoldsdorf/Mödling</i>	4
<i>Wiener Straßenbahnlinie 72 nach Schwechat</i>	4
<i>Stadtstrecke der ehemaligen „Pressburgerbahn“ von Wien nach Schwechat</i>	5
<i>Laxenburger Bahn</i>	5
<i>Kaltenleutgebner-Bahn</i>	5
Bestandsanalyse Öffentlicher Verkehr.....	7
<i>Südbahn</i>	7
<i>Pottendorfer Linie</i>	7
<i>Ostbahn</i>	7
<i>Wiener Lokalbahnen (Badner Bahn)</i>	7
<i>Aspangbahn</i>	7
<i>Flughafenschnellbahn</i>	8
<i>Regionale Buslinien Bezirk Mödling</i>	8
<i>Regionale Buslinien Bezirk Baden</i>	10
<i>Regionale Buslinien Bezirk Wien-Umgebung/Schwechat</i>	11
<i>Stadt- bzw. Ortsverkehre</i>	11
<i>Anruf-Sammeltaxis (AST) und ähnliche Verkehrsformen</i>	12
Lösungsansätze bzw. vorzuschlagende Maßnahmen im öffentlichen Verkehr. 14	
<i>Verbesserungen im bestehenden Busnetz (rasch umsetzbare Optimierungsmaßnahmen)</i>	14
<i>Errichtung neuer Schienenverbindungen</i>	14
<i>Leistungssteigerung von bestehenden Eisenbahnstrecken</i>	18
<i>Koordination des Busverkehrs bei Verwirklichung der Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr</i>	19
<i>Begleitende Maßnahmen</i>	20
Literaturverzeichnis	22
Anhang (Tabelle und Grafik)	23

Ausgangslage

Die Region Südheide („der Speckgürtel“ im Süden Wiens, welcher im Wesentlichen die Bezirke Mödling, Baden und Wien Umgebung/Gerichtsbezirk Schwechat bis zur Stadt Schwechat umfasst) ist bereits seit den sechziger Jahren hohen Verdichtungstendenzen von Bevölkerung und Wirtschaft ausgesetzt, die sich aus ihrer Lage im Ballungsraum von Wien und der immer stärker werdenden Motorisierung ergeben. Als Folge dieser Siedlungsentwicklung kam es zu einer fortschreitenden Verstädterung der Region. Dies bedingt wiederum ein starkes Verkehrsaufkommen, welches hier in hohem Maße durch den Individualverkehr erfolgt, mit dem dann ein hoher Flächenverbrauch durch die Straßen-Infrastruktur und dadurch eine entsprechende Umweltbelastung einhergehen.

Die Region Südheide umfasst drei hochrangige, auf Wien gerichtete Infrastrukturachsen:

- Die Südachse, gebildet aus A2-Südautobahn und Südbahn,
- Die Südostachse, gebildet aus A3-Südostautobahn und Pottendorfer Linie,
- Die Ostachse, gebildet aus A4-Ostautobahn und Ostbahn.

Während auf diesen Infrastrukturachsen der Öffentliche Verkehr für die Region durchaus eine Rolle spielt (v.a. im Pendlerverkehr) wird der Verkehr in West-Ost-Richtung, wo es keine Schienenverbindungen gibt, nur durch oft unzureichende Busverbindungen abgedeckt und größtenteils mittels motorisiertem Individualverkehr durchgeführt.

Das Problem des hohen Motorisierungsgrades in dieser Region wird auch weiterhin durch eine fehlende vorausschauende Raumplanung und eine verfehlte Flächenwidmungspolitik, wo permanent in Randlagen entsprechend gewidmet wird, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, ob diese über eine entsprechende – ökologisch vertretbare – Verkehrsinfrastruktur (im Klartext: ein hochwertiges öffentliches Verkehrsmittel) verfügen, angeheizt. Die Folge davon ist eine entsprechende Dynamik im Flächenverbrauch („Versiegelung durch Straßen“).

Nachfolgend soll, nach einem kurzen Exkurs über einmal existierende Schienenverbindungen in dieser Region und einer Bestandsanalyse des öffentlichen Verkehrs, wie er sich heute dort darstellt, Lösungsansätze im öffentlichen Verkehr gemacht werden.

Geschichte des Schienenverkehrs in der Region

In der Region Südheide haben schon in der Vergangenheit zahlreiche Schienenverbindungen bestanden, an die heute leider kaum mehr etwas erinnert. Nachfolgend soll ein kurzer Abriss erfolgen, um welche Bahnen es sich dabei gehandelt hat.

Elektrische Lokalbahn Mödling – Hinterbrühl

Hier handelte sich es um eine meterspurige elektrische Lokalbahn (übrigens die erste elektrische Bahn auf dem Gebiet der damaligen Monarchie), die 1883 zunächst vom Bahnhof Mödling nach Klausen, 1884 bis Vorderbrühl und 1885 schließlich bis Hinterbrühl eröffnet wurde. Die Strecke wies eine Länge von 4,5 km auf und verlief entlang des Mödlingbaches durch die Klausen. Die Trasse war eingleisig mit Ausweichen und teilweise straßenbahnmäßig trassiert. 1903 wurde die Bahn wegen der stark gestiegenen Nachfrage grundlegend modernisiert; die Züge fuhren ab diesem Jahr in den Spitzenzeiten im 7-Minuten-Takt. Der Betrieb wurde nach dem Ersten Weltkrieg schließlich von den Österreichischen Bundesbahnen übernommen. 1927 richtete die LOBEG (Lastwagen- und Omnibus-Betriebs-Ges.m.b.H.) – eine Vorläuferin des heutigen Postbusses – einen Autobusdienst parallel zur Lokalbahn ein. Die Folge war ein gegenseitiges Unterbieten der Tarife, das die Rentabilität beider Verkehrsmittel unmöglich machte. Im Jahre 1932 zog schließlich die Lokalbahn den Kürzeren und am 31. März 1932 verkehrten die letzten Züge. Unmittelbar nach der Einstellung bemühten sich die Gemeinden Mödling und Hinterbrühl um eine Wiederaufnahme des Betriebes, denn die Bevölkerung war mit den Autobuslinien absolut unzufrieden. Die Strecke wurde daraufhin noch nicht abgetragen; allerdings war 1935 der Zustand der Anlagen bereits derart schlecht, dass 1936 dann doch die Demontage einsetzte und die Fahrzeuge verkauft bzw. verschrottet wurden.

Straßenbahn in Baden mit Überlandstraßenbahnen Baden – Traiskirchen und Baden – Bad Vöslau

Die Straßenbahn der Stadt Baden wurde als einer der ältesten Straßenbahnbetriebe auf dem Gebiet der ehemaligen Monarchie bereits 1873 mit der Linie Baden Südbahnhof – Rauhenstein/Helenental (Länge: 3,2 km) als Pferdebahn eröffnet und 1894 elektrifiziert. 1895 erfolgte die Inbetriebnahme der Überlandstraßenbahn Baden (Josefsplatz) – Sooß – Bad Vöslau (Länge: 4,9 km) und 1899 schließlich der so genannten Ringlinie (Länge: 2,2 km).

Im Jahre 1900 kam noch eine, von der heutigen Badner Bahn in Traiskirchen (Wienersdorf) abzweigende elektrische Flügellinie nach Traiskirchen Aspangbahn (Länge dieses Abschnittes: 2,0 km) hinzu. Diese wurde dann auf dem Abschnitt Baden (zunächst Südbahnhof, dann Josefsplatz) – Traiskirchen Aspangbahn betrieben, wo eine Umsteigemöglichkeit zur damals wichtigen Aspangbahn bestand.

Schon im Jahre 1897 wurde die Badener Straßenbahn von den Wiener Lokalbahnen (WLB) übernommen, welche diese bis zur Einstellung betrieb. Diese begann wegen der Wirtschaftskrise bereits 1928 mit der Aufgabe der Ringlinie. 1931 folgte dann die Überlandlinie nach Traiskirchen (die Gleisanlagen blieben für den Güterverkehr aber weiterhin vorhanden) und 1936 die Strecke nach Rauhenstein (wo bereits ab 1931 nur mehr

an Sonn- und Feiertagen Straßenbahnen verkehrten). Lediglich die Überlandstrecke nach Bad Vöslau konnte sich noch bis zum 14. Februar 1951 halten. In Baden besteht seither nur mehr die Stammstrecke der Wiener Lokalbahnen, welche vom Badener Josefsplatz bis Baden Leesdorf im straßenbahnmäßigen Betrieb geführt wird.

Wiener Straßenbahnlinien 260/360 nach Perchtoldsdorf/Mödling

Am 27. Mai 1921 wurde auf der einstigen „Südlichen Dampfstraßenbahnlinie“ Mauer – Rodaun – Perchtoldsdorf – Brunn/Gebirge – Maria Enzersdorf – Mödling der elektrische Straßenbahnbetrieb aufgenommen. Die Züge bis Perchtoldsdorf (Brunnergasse) erhielten das Liniensignal 260 und jene bis Mödling (Norbert-Sprongl-Gasse) das Signal 360, wobei pro Linie alle halben Stunden ein Zug verkehrte (im Abschnitt Mauer – Perchtoldsdorf gab es also ein 15-Minuten-Intervall, im Abschnitt Perchtoldsdorf – Mödling ein 30-Minuten-Intervall). Da an Sonn- und Feiertagen ein enormer Ausflugsverkehr zu bewältigen war, wurde dann ab 1939 im 10-Minuten-Intervall nach Mödling gefahren und das Signal 260 nur mehr für Verstärkungsfahrten verwendet. Trotz überwiegend eingleisiger Strecke (mit Ausweichen) wurde der starke Ausflugsverkehr völlig reibungslos abgewickelt; möglicherweise handelte es sich um die stärkste Belastung einer eingleisigen Straßenbahnstrecke in Europa (alle 10 Minuten bis zu 500 Personen in der Lastrichtung!). Eine einschneidende Veränderung gab es mit der Inbetriebnahme der Schleife in Wien-Rodaun am 24. November 1963. Ab diesem Zeitpunkt verkehrte die Wiener Straßenbahnlinie 60 von Mauer weiter bis Rodaun. Ab hier gab es dann Anschluss an den 360er. Mit gleichem Datum wurden auch die Verstärkerzüge der Linie 260 nach Perchtoldsdorf eingestellt. Mit der neuen Schleife begann allerdings auch der Niedergang der Strecke; Dreiwagenzüge an Sonn- und Feiertagen wurden – nicht zuletzt durch die zunehmende Motorisierung – schon recht selten. Trotzdem hatte die Linie 360 weiterhin ihr ständiges Werktagspublikum und der 10-Minuten-Betrieb hatte durchaus seine Berechtigung. 1966/67 wurde sogar damit begonnen, die Strecke gleismäßig aufzuarbeiten. Diese Arbeiten wurden allerdings im Sommer 1967 plötzlich eingestellt, als die Isolationspolitik der Gemeinde Wien eine immer stärkere Abgrenzung gegen Niederösterreich forderte. Dies führte zur grotesken Forderung, dass Wiener Verkehrsmittel nicht mehr nach Niederösterreich fahren sollten. So wurde die Linie 360 zur Stilllegung bestimmt und der 30. November 1967 als letzter Betriebstag festgesetzt. Diese politische Entscheidung wurde von der Bevölkerung der Anrainergemeinden großteils mit Unverständnis aufgenommen und bei den letzten Zügen kam es in Mödling um Mitternacht zu Ausschreitungen. Der Verkehr wurde tags darauf vom Kraftwagendienst der ÖBB übernommen, wobei ein massiver Fahrgastschwund auf dieser Relation einsetzte.

Wiener Straßenbahnlinie 72 nach Schwechat

1903 wurde eine Straßenbahnstrecke vom Wiener Zentralfriedhof (Anschluss an die Straßenbahn vom Wiener Stadtzentrum) bis nach Schwechat eröffnet. Als 1907 in Wien die Liniensignalisierung eingeführt wurde, erhielt diese – im Anschluss an den heute noch existierenden 71er das Signal 72. Die Strecke war bis zur so genannten „Dreherschleife“ (dort befindet sich heute die „Hauptwerkstätte“ der Wiener Linien) zweigleisig und verlief dann eingleisig in Seitenlage bis Schwechat, wo in der Wiener Straße (heutige Busstation „Schwechat, Volksbank“) der Endpunkt erreicht wurde. Der Betrieb erfolgte durchaus

zufriedenstellend, dennoch wurde die Straßenbahn am 16. Juni 1961 letztmalig geführt. Infolge der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Klein und Groß Schwechat, welche von der Straßenbahn niveaugleich gekreuzt wurde und Problemen beim Traversieren der immer stärker befahrenen Wiener Straße entschlossen sich die Wiener Verkehrsbetriebe zu deren Einstellung. Nach der Einstellung übernahmen Busse der Wiener Verkehrsbetriebe – weiterhin mit dem Signal 72 – den Betrieb. Seit September 1971 bedient schließlich Dr. Richard die Linie (zunächst in 71A und später in 171 umbenannt). Über den Neubau einer Straßenbahn nach Schwechat ist – wenn auch ohne genauere Beschreibung – im Wiener Masterplan Verkehr aus dem Jahre 2003 wieder die Rede.

Stadtstrecke der ehemaligen „Pressburgerbahn“ von Wien nach Schwechat

Die Pressburgerbahn wurde als direkte Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Pressburg (Bratislava) im Jahre 1914 eröffnet. Von insgesamt 69 km Länge wurden 12 km von Wien bis Schwechat und 7 km in Pressburg als Straßenbahnbetrieb geführt. Die Wiener Stadtstrecke verlief vom Ausgangspunkt „Hauptzollamt“ (heute Wien Mitte/Landstraße) entlang des Wienflusses und dann des Donaukanals bis zur Simmeringer Lände (heutiges E-Werk), wo dann über die Simmeringer Haide und Kaiserebersdorf die Dreherstraße erreicht wurde von der es dann weiter nach Schwechat ging. In Schwechat mündete die Strecke in einer Rampe in die Abzweigung der Donauländebahn aus Richtung Kledering, die heutige Zufahrt zur Überlandstrecke der Pressburger Bahn (jetzt Schnellbahnlinie S7). Die Strecke war eingleisig mit Ausweichen trassiert und wurde in diesem Abschnitt nach Straßenbahn-Betriebsvorschriften geführt. Für die Wiener Stadtstrecke besaß die Pressburgerbahn eigene Straßenbahnwagen. Im Zuge der Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg wurde der Betrieb auf der Wiener Stadtstrecke 1945 eingestellt und danach infolge der ungünstigen Trassierung in Wien entlang des Donaukanals und in Simmering – oft weitab von besiedeltem Gebiet – nicht wieder aufgenommen. Die Gleise wurden dann schließlich abgebaut.

Laxenburger Bahn

Die Lokalbahnstrecke Mödling – Laxenburg wurde 1845 mit einer Länge von 4,7 km als Flügelbahn der Südbahn eröffnet und diente nicht zuletzt als Verbindung zur Sommerresidenz von Kaiser Franz Josef I. Da jedoch Laxenburg auch als Ausflugsziel interessant war, verkehrten um die Jahrhundertwende bereits bis zu 15 Zugpaare täglich. Allerdings wurde auf dieser Bahn – zeitgleich mit der Lokalbahn Mödling – Hinterbrühl bereits 1932 der Personenverkehr eingestellt. Sie diente dann bis etwa 1950 noch dem Güterverkehr, verfiel dann aber immer mehr und wurde schließlich abgetragen.

Kaltenleutgebner-Bahn

Die Kaltenleutgebner Bahn wurde 1883 vom Bahnhof Wien Liesing über Perchtoldsdorf, Rodaun und Waldmühle nach Kaltenleutgeben eröffnet (Länge: 6,7 km). Es gab Pläne, die Bahn dann über Sulz im Wienerwald nach Pressbaum zur Westbahn weiterzuführen, die aber leider nicht umgesetzt wurden. Bis Ende der 1940er Jahre herrschte hier ein dichter Personenverkehr (Naherholungsgebiet); dieser wurde allerdings 1951 eingestellt. Danach

erfolgte nur mehr Güterverkehr, wobei der Streckenabschnitt Waldmühle – Kaltenleutgeben 1957 komplett eingestellt wurde. Als Besonderheit verfügte die Bahn bei der Kreuzung mit der Straßenbahnlinie 360 in Perchtoldsdorf (Bahngasse) über eine Gleisverbindung; damit konnten Straßenbahnfahrzeuge, die bei Gräf & Stift in Wien Liesing gebaut bzw. repariert wurden, über die Kaltenleutgebener Bahn ins Wiener Straßenbahnnetz überstellt werden. Die Kaltenleutgebener Bahn ist – als einzige, der in der Region Südheide eingestellten Schienenverbindungen – auch heute noch bis Waldmühle vorhanden und wird weiterhin für den Güterverkehr genutzt. Allerdings gibt es Pläne, im Falle der Schließung der noch genutzten Verladestation in Waldmühle auch die Bahnstrecke abzubauen.

Bestandsanalyse Öffentlicher Verkehr

Wie bereits einleitend erwähnt, bestehen hochrangige Verkehrsverbindungen (d.h. Schienenverbindungen) in der Region Südheide heutzutage nur Richtung Wien; im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Strecken:

Die 3 Hauptachsen:

Südbahn (VOR-Fahrplan 500 und 510/S9) von Wien Südbahnhof über Wien Liesing, Perchtoldsdorf, Mödling und Baden weiter Richtung Wiener Neustadt. Die Grundintervalle der S-Bahn betragen Richtung Mödling an allen Tagen alternierend 12 bzw. 18 Minuten, in der Gegenrichtung 10 bzw. 20 Minuten; im Abschnitt Mödling – Wiener Neustadt herrscht ein Grundintervall von 60 Minuten, das Mo – Fr in den Spitzenzeiten auf 30 Minuten verdichtet wird. Neben den S-Bahn-Zügen gibt es noch die Regionalzug-Verbindungen mit einem 30-Minuten-Grundintervall an allen Tagen. Diese halten allerdings ab Wien Liesing nur in Mödling, Baden, Bad Vöslau, Leobersdorf, Felixdorf und Wiener Neustadt.

Pottendorfer Linie (VOR-Fahrplan 511/S5/S6) von Wien Meidling (Abzweigung von der Südbahn) über Hennersdorf, Achau und Münchendorf weiter Richtung Wiener Neustadt. Die Intervalle der S-Bahn betragen Mo – Fr 60 Minuten; an Samstagen bis zum Nachmittag 60 Minuten, dann nur mehr 2 Stunden. An Sonn- und Feiertagen wird ganztägig ein 2-Stunden-Intervall angeboten. Überlagert werden diese S-Bahn-Züge durch Regionalzüge, die Mo – Fr im Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen im 2-Stunden-Takt verkehren. Diese halten allerdings ab Wien Meidling nur in Ebreichsdorf und Ebenfurt und fahren von dort nach Deutschkreutz weiter. Die Strecke ist im Gebiet der Region Südheide nach wie vor nur eingleisig, soll aber zweigleisig ausgebaut werden.

Ostbahn (VOR-Fahrplan 700/701/S60) von Wien Südbahnhof (Ostseite) über Kledering, Lanzendorf-Rannersdorf, Himberg und Gramatneusiedl weiter Richtung Bruck a.d. Leitha. Die Intervalle der S-Bahn betragen Mo – Fr großteils 30 Minuten, an Samstagen 30 – 60 Minuten und an Sonn- und Feiertagen 60 Minuten. Überlagert werden diese S-Bahn-Züge durch zahlreiche Regionalzüge, die sehr dicht (meist in Intervallen um die 20 – 40 Minuten) verkehren, allerdings bis Bruck a.d. Leitha nur in Gramatneusiedl oder Götzendorf halten.

Neben diesen 3 Hauptachsen gibt es noch 3 weitere Achsen im Bahnverkehr:

Wiener Lokalbahnen (Badner Bahn) als die wichtigste Achse von Wien Oper, Wiener Neudorf, Guntramsdorf und Traiskirchen nach Baden (Josefsplatz). Das Grundintervall zwischen Wien Oper und Baden beträgt an allen Tagen 15 Minuten. Dieses wird Mo – Sa zwischen Wien Oper / Wien Wolfganggasse und Wiener Neudorf auf 7 – 8 Minuten verdichtet.

Aspangbahn (VOR-Fahrplan 720), derzeit (wegen Bauarbeiten für den neuen Hauptbahnhof in Wien) im Abschnitt Wien Südtiroler Platz – Maria Lanzendorf Schienenersatzverkehr und ab Maria Lanzendorf über Laxenburg-Biedermannsdorf, Guntramsdorf-Kaiserau und

Traiskirchen weiter Richtung Sollenau (Einmündung in die Südbahn) nach Wiener Neustadt. Der Fahrplan ist leider als absolut minimal zu bezeichnen; Mo – Fr verkehren 7 Zugpaare; an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es überhaupt keinen Betrieb.

Flughafenschnellbahn (VOR-Fahrplan 907/S7) von Wien Floridsdorf über Wien Mitte nach Schwechat und weiter Richtung Wolfsthal. Diese besitzt von Wien bis Flughafen Schwechat ein Grundintervall von 30 Minuten, das Mo – Fr in den Hauptverkehrszeiten durch einige zusätzliche Züge verdichtet wird. Ab Flughafen Schwechat bis Wolfsthal beträgt das Grundintervall Mo – Fr 60 Minuten; an Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis Fischamend 60 Minuten und weiter bis Wolfsthal 2 Stunden.

Die Feinverteilung in der Region, den Stadt- bzw. Ortsverkehr sowie die West-Ost-Verbindungen besorgen ausschließlich **Busse**. Es gibt ein zwar umfangreiches, aber in vielen Relationen angebotsmäßig schwach bedientes Netz, das für „Außenstehende und Personen, die nicht direkt an den Buslinien wohnen“ meist nur sehr schwer zu erfassen ist (komplizierte Fahrplangestaltung, die oft nur minimalen Bedürfnissen entspricht). Außerdem sind die Busfahrpläne oft nur auf den Schülerverkehr abgestimmt. Nachstehend sollen die wichtigsten Relationen beschrieben werden.

Regionale Buslinien Bezirk Mödling

VOR-Linie 207 (ÖBB-Postbus): Wien Liesing (S-Bahn) – Wien Siebenhirten (U-Bahn) – Vösendorf/SCS – Brunn/Gebirge – Mödling

An allen Tagen Intervalle von 30 Minuten; und das bis nach Mitternacht.

VOR-Linie 214 (ÖBB-Postbus): Mödling – Wiener Neudorf – Mödling

Minimalangebot mit wenigen Kursen an Schultagen; an Samstagen gibt es gar nur einen Kurs, an Sonn- und Feiertagen wird überhaupt nicht gefahren.

VOR-Linie 215 (ÖBB-Postbus): Mödling – Laxenburg – Achau – Maria Lanzendorf bzw. Münchendorf

Die Intervalle betragen im Abschnitt Mödling – Achau Mo – Fr größtenteils um die 30 Minuten, an Samstagen etwa 1 Stunde sowie an Sonn- und Feiertagen 1 – 2 Stunden. Die weiterführenden Verbindungen nach Maria Lanzendorf weisen Mo – Fr Intervalle von über 30 Minuten bis zu 2 Stunden auf; an den übrigen Tagen verkehren hier nur wenige Kurse. Auf der Zweiglinie nach Münchendorf verkehren an allen Tagen nur wenige Busse.

VOR-Linie 215V (ÖBB-Postbus): Schülerverkehr Don Bosco

Hier handelt es sich um Schülerkurse (Mo – Fr) mit jeweils einem Frühkurs in den Relationen Maria Lanzendorf – Wiener Neudorf – Laxenburg – Münchendorf – Unterwaltersdorf, Guntramsdorf – Münchendorf – Unterwaltersdorf und Münchendorf – Laxenburg – Guntramsdorf sowie mit jeweils einem Nachmittagskurs in den Relationen Guntramsdorf – Münchendorf – Laxenburg und Unterwaltersdorf – Münchendorf – Laxenburg – Wiener Neudorf – Mödling.

VOR-Linie 253 (ÖBB-Postbus): Wien Liesing (S-Bahn) – Wien Kalksburg – Breitenfurt – Laab/Walde – Wolfsgraben

sowie

VOR-Linie 354 (ÖBB-Postbus): Wien Liesing (S-Bahn) – Wien Kalksburg – Breitenfurt – Gruberau

Diese Linien werden im VOR-Fahrplan gemeinsam angeführt, da sie sich im Abschnitt Wien Liesing – Breitenfurt überlagern. Zwischen Wien Liesing und Breitenfurt herrschen relativ dichte Intervalle: Mo – Sa von maximal 30 Minuten, oft jedoch um die 15 Minuten; an Sonn- und Feiertagen ebenfalls maximal 30 Minuten mit zeitweiligen 15-Minuten-Intervallen. Die beiden weiterführenden Strecken nach Wolfsgraben bzw. Gruberau weisen an allen Tagen Intervalle im Bereich von etwa 1 – 2 Stunden auf.

VOR-Linie 255 (ÖBB-Postbus): Wien Liesing (S-Bahn) – Kaltenleutgeben – Sulz/Wienerwald – Sittendorf

An allen Tagen bis Kaltenleutgeben Grundintervall von 30 Minuten; ab Kaltenleutgeben nur wenige Verbindungen. Mo – Fr erfolgt in den Spitzenzeiten eine Verdichtung des Intervalls auf 15 Minuten (bis Kaltenleutgeben).

VOR-Linie 256 (ÖBB-Postbus): Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Gießhübl

An allen Tagen Grundintervall von 30 Minuten; Mo – Fr in den Spitzenzeiten und Samstag vormittags Verdichtung des Intervalls auf 20 Minuten.

VOR-Linie 259 (ÖBB-Postbus): Wien Liesing (S-Bahn) – Wien Rodaun – Perchtoldsdorf – Mödling

An allen Tagen Grundintervall von 30 Minuten; Mo – Fr in den Spitzenzeiten und Samstag früh Verdichtung des Intervalls auf 20 Minuten. An Samstagen, Sonn- u. Feiertagen ab ca. 20 Uhr nur mehr 60-Minuten-Intervall.

VOR-Linie 260 (Dr. Richard): Wien Hietzing (U-Bahn) – Wien Atzgersdorf (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Brunn/Gebirge – Mödling

Mo – Fr bis ca. 19 Uhr Intervalle von 20 Minuten, danach von 30 Minuten. An Samstagen, Sonn- u. Feiertagen Intervalle von 30 Minuten, wobei an Sonn- und Feiertagen der Abschnitt Brunn/Gebirge – Mödling nicht bedient wird.

VOR-Linie 265 (ÖBB-Postbus): Wien Südtiroler Platz (S-/U-Bahn) – Wien Inzersdorf – Vösendorf/SCS – Brunn/Gebirge – Mödling

Mo – Fr Betrieb von ca. 5 – 9 Uhr und 11 – 20 Uhr im 30-Minuten-Intervall; an Samstagen von ca. 6 – 9 Uhr und 11 – 14 Uhr ebenfalls im 30-Minuten-Intervall. An Sonn- und Feiertagen kein Betrieb.

VOR-Linie 266 (Dr. Richard): Wien Reumannplatz (U-Bahn) – Leopoldsdorf – Hennersdorf – Vösendorf – Wien Siebenhirten (U-Bahn) – Brunn/Gebirge – Mödling

Es wird großteils nur der Abschnitt Wien Reumannplatz (U-Bahn) – Leopoldsdorf – Hennersdorf – Vösendorf – Wien Siebenhirten (U-Bahn) bedient, und zwar Mo – Sa im 30-Minuten-Intervall; es gibt nur wenige Kurse im Abschnitt Wien Siebenhirten (U-Bahn) – Mödling (wird im Wesentlichen durch die Linien 269/270 abgedeckt). An Sonn- und Feiertagen kein Betrieb.

VOR-Linie 269 (Dr. Richard): Wien Siebenhirten (U-Bahn) – Mödling – Campus 21 – Wien Siebenhirten (U-Bahn)

An allen Tagen Grundintervall von 30 Minuten; Mo – Fr in den Spitzenzeiten erfolgt eine Verdichtung des Intervalls auf 20 Minuten. Diese Linie wird außerdem bis Mitternacht betrieben.

VOR-Linie 270 (Dr. Richard): Wien Siebenhirten (U-Bahn) – Campus 21 – Mödling – Wien Siebenhirten (U-Bahn)

An allen Tagen Grundintervall von 30 Minuten; Mo – Fr in den Spitzenzeiten erfolgt eine Verdichtung des Intervalls auf 20 Minuten. Diese Linie wird ebenfalls bis Mitternacht betrieben.

VOR-Linie 363 (ÖBB-Postbus): Mödling – Guntramsdorf – Gumpoldskirchen

Mo – Fr nur innerhalb Mödlings (Bahnhof – HTL) nennenswerte Bedienung (Intervalle von etwa 10 – 50 Minuten, abgestimmt auf die Schulzeiten); nach Guntramsdorf bzw. Gumpoldskirchen nur einzelne Kurse. An Samstagen nur einzelne Kurse nach Guntramsdorf bzw. Gumpoldskirchen bis etwa 15 Uhr. An Sonn- und Feiertagen kein Betrieb.

VOR-Linie 364 (ÖBB-Postbus): Mödling – Hinterbrühl – Sittendorf – Gruberau sowie

VOR-Linie 365 (ÖBB-Postbus): Mödling – Hinterbrühl – Gaaden – Heiligenkreuz – Alland

Diese Linien werden im VOR-Fahrplan gemeinsam angeführt, da sie sich im Abschnitt Mödling – Hinterbrühl überlagern. Die Bedienung zwischen Mödling und Hinterbrühl stellt sich wie folgt dar: Mo – Fr Grundintervall von 30 Minuten, verstärkt durch einzelne Schulkurse; an Samstagen Intervalle von 30 – 60 Minuten; an Sonn- und Feiertagen ganztägig von 60 Minuten. Über Hinterbrühl hinaus werden folgende Intervalle angeboten: Nach Gruberau Mo – Sa von 1 – 2 Stunden mit zusätzlichen Verbindungen Mo – Fr zu den Spitzenzeiten; an Sonn- und Feiertagen wird im 2-Stunden-Takt gefahren.

Nach Alland wird im Wesentlichen im 2-Stunden-Takt gefahren, wobei Mo – Fr in den Spitzenzeiten auf etwa 1 Stunde verdichtet wird.

Regionale Buslinien Bezirk Baden

VOR-Linie 360 (WLB): Wien Oper – Baden – Sooß – Bad Vöslau

An allen Tagen Intervalle von 20 – 60 Minuten, wobei nur wenige Kurse den Abschnitt Baden – Bad Vöslau bedienen (wird im Wesentlichen durch Linie 361 abgedeckt). Als Besonderheit gibt es einen Nachtbetrieb im Stundenintervall bis etwa 4 Uhr früh (Casinobus), bei dem allerdings zum VOR-Preis ein Aufschlag zu zahlen ist. Ebenfalls nach Mitternacht fährt diese Linie auch mehrere Haltestellen in Mödling an.

VOR-Linie 361 (WLB): IZ NÖ Süd – Möllersdorf – Baden – Sooß – Bad Vöslau – Gainfarn

Nur einige Kurse zwischen IZ NÖ Süd und Möllersdorf (Mo – Fr); Intervalle zwischen Möllersdorf und Baden sehr unterschiedlich (Mo – Fr zwischen etwa 20 und 60 Minuten; an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen etwa 20 Minuten und mehr als 2 Stunden). Lediglich zwischen Baden (Bahnhof) und Gainfarn dichtere Intervalle (Mo – Fr überwiegend zwischen etwa 20 bis 40 Minuten; an Samstagen, Sonn- und Feiertagen überwiegend zwischen etwa 20 bis 60 Minuten).

Regionale Buslinien Bezirk Wien-Umgebung/Schwechat

VOR-Linie 171 (Wiener Linien/Dr. Richard): Wien Kaiserebersdorf – Wien Zentralfriedhof – Schwechat

Diese Linie, welche an allen Tagen betrieben wird, besitzt im Abschnitt Wien Kaiserebersdorf – Schwechat, Volksbank (Konzession: Wiener Linien) Intervalle von 10 – 15 Minuten und im Ortsverkehr Schwechat von 30 – 40 (60) Minuten. Die Fahrpläne sind logisch aufgebaut und daher relativ leicht merkbar.

VOR-Linie 217 (ÖBB-Postbus): Wien Simmering (S-/U-Bahn) – Schwechat – Lanzendorf – Himberg

Mo – Fr Intervalle von etwa 1 Stunde; im Abschnitt Schwechat – Maria Lanzendorf in den Spitzenzeiten dichter (um die 20 Minuten). An Samstagen bereits Ausdünnung, an Sonn- und Feiertagen Betrieb nur zwischen Schwechat und Himberg mit wenigen Kursen.

VOR-Linie 218 (ÖBB-Postbus): Wien Simmering (S-/U-Bahn) – Schwechat – Zwölfaxing – Himberg

Mo – Fr Intervalle von etwa 1 Stunde; im Abschnitt Schwechat – Zwölfaxing dichter (um die 30 Minuten). An Samstagen bereits Ausdünnung, an Sonn- und Feiertagen Betrieb nur zwischen Schwechat und Himberg mit 7 Kursen pro Richtung.

VOR-Linie 271 (Dr. Richard): Wien Reumannplatz (U-Bahn) – Kledering – Schwechat

Mo – Fr ganztägig sowie Samstag bis ca. 14 Uhr 30-Minuten-Intervall; Samstag ab 14 Uhr 60-Minuten-Intervall. An Sonn- und Feiertagen kein Betrieb.

VOR-Linie 279 (Dr. Richard): Wien Kaiserebersdorf – Schwechat – Mannswörth

Mo – Fr Intervalle von 30 – 60 Minuten; an Samstagen von 60 Minuten. An Sonn- und Feiertagen kein Betrieb.

VOR-Linie 368 (ÖBB-Postbus): Wien Südtiroler Platz (S-/U-Bahn) – Leopoldsdorf – Maria Lanzendorf – Himberg – Gramatneusiedl – Mitterndorf/Fischa – Unterwaltersdorf – Weigelsdorf

Nur im Abschnitt Wien Südtiroler Platz (S-/U-Bahn) – Himberg nennenswerte Bedienung (Intervalle Mo – Sa überwiegend zwischen 20 bis 30 Minuten, an Sonn- und Feiertagen überwiegend um etwa 60 Minuten); im Abschnitt Himberg – Weigelsdorf nur einzelne Kurse.

Stadt- bzw. Ortsverkehre

Citybus-Verkehr Perchtoldsdorf (ÖBB-Postbus)

3 Linien, die Mo – Fr von ca. 6 – 19 Uhr und an Samstagen von ca. 6 – 14 Uhr im 60-Minuten-Intervall betrieben werden. Es erfolgt kein Betrieb an Sonn- und Feiertagen.

Ortsverkehr Perchtoldsdorf (ÖBB-Postbus)

Eine Linie, die die Strecke Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf Bahnhof – Perchtoldsdorf Sportzentrum Mo – Sa von ca. 7 – 14 Uhr mit einigen Kursen bedient. Hier handelt es sich eigentlich um Schülerbusse, die allerdings jeder benutzen kann.

Ortsverkehr Brunn am Gebirge (ÖBB-Postbus)

Eine Linie, die Mo – Fr an Schultagen mit 5 Kursen, an Samstagen mit 3 Kursen verkehrt.

Ortsverkehr Maria Enzersdorf (ÖBB-Postbus)

Eine Linie, die Mo – Fr an Schultagen mit nur 2 Kursen verkehrt.

Citybus-Verkehr Mödling (ÖBB-Postbus)

3 Linien, die Mo – Fr von ca. 6 – 18 Uhr und an Samstagen von ca. 6 – 15 Uhr im Intervall 30 – 60 Minuten betrieben werden. Darüber hinaus gibt es noch eine vierte Linie mit 4 Kursen an Mo – Fr und 2 Kursen am Samstag. Es erfolgt kein Betrieb an Sonn- und Feiertagen.

Stadtverkehr Baden (WLB)

Eine Linie, die zwischen Baden, Südbahnhof und Rauhenstein verkehrt. Mo – Sa Intervalle zwischen 10 und 30 Minuten, an Sonn- und Feiertagen zwischen etwa 15 und 30 Minuten.

Citybus-Verkehr Baden (WLB)

3 Linien, die Mo – Fr von ca. 7 – 18 Uhr und am Samstag von ca. 7 – 12 Uhr im 30-Minuten-Intervall betrieben werden. Es erfolgt kein Betrieb an Sonn- und Feiertagen.

Anruf-Sammeltaxis (AST) und ähnliche Verkehrsformen

AnschlussTaxi Mödling

Dieses verkehrt Mo – Fr zwischen 18.00 und 01.00 Uhr nach einem Fahrplan vom Bahnhof (Citybus-Haltestelle) im Intervall 10 – 40 Minuten innerhalb Mödlings, wobei es auch Nachtkurse nach Vorder- und Hinterbrühl gibt; an Samstagen gibt es nur einen Kurs nach Mitternacht. Die Benutzung erfolgt entweder mittels VOR-Fahrausweis für die Zonen 260 oder 270 bzw. zum Ortstarif (1,10 €).

Maria Enzersdorf Taxi (M.E.Taxi)

Für die Benutzung des M.E.Taxis, das rund um die Uhr 5 Zonen bedient (1: Ortsgebiet, 2: Nachbargemeinden, 3: Perchtoldsdorf, 4: Bahnhof Wien-Liesing, 5: U-Bahn Wien-Siebenhirten), ist eine so genannte M.E.Card notwendig, die alle Maria EnzersdorferInnen, die das 7. Lebensjahr vollendet und in der Gemeinde ihren Hauptwohnsitz haben, beantragen können. Damit sind dann günstige Fahrten in den jeweiligen Zonen möglich, wobei es neben den Standardpreisen (Zone 1: 2,50 €; Zone 2: 6,00 €; Zone 3: 7,50 €; Zonen 4+5: 8,00 €) auch ermäßigte Tarife für Kinder und Senioren gibt.

BrunnCard Taxi

Inhaber der BrunnCard (diese ist bei erstmaliger Bestellung um 5,- € erhältlich, bei Verlängerung sind nur mehr 2,50 € zu bezahlen) können bis zu 16 vergünstigte Taxifahrten pro Monat in Anspruch nehmen. Die Gemeinde subventioniert jede Fahrt in den 4 Zonen (Ortsgebiet, Mödling, UCI/SCS/Wien-Siebenhirten, Wien Liesing) sodass sich für die BürgerInnen fixe und erschwingliche Fahrpreise ergeben. Neben den Standardpreisen (Zone 1: 2,50 €; Zone 2: 4,50 €; Zone 3: 6,00 €; Zone 4: 8,00 €) gibt es auch hier ermäßigte Tarife für Kinder und Senioren.

P'Taxi Perchtoldsdorf

Das P'Taxi ist rund um die Uhr verfügbar und Inhaber der so genannten P'Card (für Bürger mit Hauptwohnsitz Perchtoldsdorf um 10,- €, mit Zweitwohnsitz Perchtoldsdorf um 20,- € erhältlich) können zu Pauschalpreisen entweder innerhalb von Perchtoldsdorf (2,50 €) oder nach/von Wien Liesing, S-Bahn (3,50 €) sowie Wien Siebenhirten, U-Bahn (4,50 €) fahren. Die Gemeinde Perchtoldsdorf beteiligt sich dabei an den Fahrtkosten mit einem Pauschalbetrag von 0,50 € (Siebenhirten) bis 1,50 € (Ortsfahrt). Pro Kalendermonat sind bis zu 50 Fahrten mit der P'Card möglich.

AST „Südheide“

Hier handelt es sich um ein Anruf-Sammeltaxi, das in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen in 3 Kursen pro Richtung die Relation Wien, Himberger Straße – Leopoldsdorf – Maria Lanzendorf – Hennersdorf – Vösendorf – SCS/UCI Hauptportal bedient. Fahrpreis inkl. Nachtzuschlag: 3,50 €. Ist man bereits im Besitz eines gültigen Zonenfahrerscheins/Zeitfahrerscheins des VOR, zahlt man nur einen Nachtzuschlag von 2,00 €.

AST Münchendorf

Dieses verkehrt an allen Tagen und verbindet ganztägig nach einem fixen Fahrplan (Mo – Fr 9 Kurse, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 7 Kurse) die Seen um Münchendorf mit Münchendorf (hier auch Anschluss an die Pottendorfer Linie der ÖBB) und Guntramsdorf (Anschluss an die Badner Bahn). Eine Fahrt kostet 2,70 € (Seen – Münchendorf) bzw. 3,20 € (bis/ab Guntramsdorf). Fahrgäste mit einer gültigen VOR-Zeitkarte zahlen nur 1,00 € bzw. 1,50 €.

AST Schwechat

Dieses verkehrt an allen Tagen in den 4 Planzonen Schwechat – Rannersdorf, Mühl- u. Hammerbrotsiedlung/Ludwig Poihs-Straße, Mannswörth sowie Kledering. Es muss mindestens 15 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit angerufen werden. Fahrpreise: Erwachsene 1,70 €; Kinder und Personen mit Anspruch auf Ermäßigung (z.B. Studenten, Senioren, Personen mit gültigem Zonenfahrerschein/Zeitfahrerschein des VOR) 0,80 € sowie Familien 2,40 €.

Neben den angeführten Regionalbussen, Stadt- und Ortsverkehren sowie Anruf-Sammeltaxis gibt es in der Region Südheide noch zahlreiche **überregionale Linien**, die – entweder von Wien kommend oder in der Region Südheide ihren Ausgang nehmend – außerhalb der Südheide gelegene niederösterreichische Orte (wie Hainfeld, Lilienfeld, Türnitz), burgenländische Orte (wie Eisenstadt, Rust, Mörbisch) sowie das steirische Mariazell anfahren. Darüber hinaus sind noch der Flughafenbus Baden – Mödling – Flughafen Schwechat und die beiden „Wieselbus“-Linien H (Wiener Neustadt – Baden – St. Pölten) und K (Schwechat – Himberg – Achau – Mödling – St. Pölten) zu erwähnen.

Lösungsansätze bzw. vorzuschlagende Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

Bereits das niederösterreichische Landesverkehrskonzept von 1991 kommt zum Schluss, dass durch die Maßnahmenkombination Verbesserung der Schieneninfrastruktur, Ausbau von Park & Ride, Verbesserung der Verkehrsverbünde sowie Parkraumrestriktionen in den Zielgebieten eine Verlagerungswirkung von 15% bis 20% erzielbar wäre, die für den öffentlichen Verkehr eine Zuwachsrate von 75% bis 100% bedeuten würde. Das heißt aber, dass die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs entsprechend gesteigert werden muss, was einerseits die Leistungssteigerung auf bestehenden Strecken, andererseits den Bau von neuer Schieneninfrastruktur bedeutet. Nachfolgend sollen daher entsprechende Maßnahmen beschrieben werden, die zusammengenommen eine solche Verlagerungswirkung erzielen können.

Verbesserungen im bestehenden Busnetz (rasch umsetzbare Optimierungsmaßnahmen)

Hier wären vor allem die Tangentialverbindungen in der Region Südheide zu optimieren (Intervallverdichtungen mit Ausweitung des Betriebes auch an Wochenenden). Als weiteres konkretes Beispiel soll die VOR-Linie 368 genannt werden: Hier hat sich seit dem Bau der Schnellstraße S1 und der Zubringerstraßen das Angebot wesentlich verschlechtert, da die Fahrtzeiten durch geänderte Streckenführung und Einführung von zusätzlichen Haltestellen nun deutlich länger geworden sind. Durch die verstärkte Führung von Schnellbussen (z.B. bei doppelt geführten Kursen, sowie während der Taktverdichtung zu den Stoßzeiten) auf der B15 könnte dies als kurzfristige Verbesserung abgemildert werden. Das Zentrum von Leopoldsdorf würde dadurch nicht bedient, dies wird jedoch durch das Angebot von VOR-Linie 266 (Dr. Richard), die ebenfalls Leopoldsdorf anfährt, größtenteils kompensiert. Ein zusätzlicher Kurs ab Wien Reumannplatz zwischen 20.00 Uhr und 21.08 Uhr, also um etwa 20.30 Uhr wäre dringend erforderlich. Von 21.30 bis 22.45 Uhr gibt es kein Angebot, hier wäre noch ein zusätzlicher Kurs zu führen.

Errichtung neuer Schienenverbindungen (siehe dazu auch Tabelle und Grafik im Anhang)

Folgende ÖV-Achsen in der Region Südheide, die derzeit durch Buslinien abgedeckt werden, würden für die Errichtung von Light-Rail-Schienenverbindungen im Stile der Badner Bahn (Überlandbetrieb als Lokalbahn, in den Ortschaften wie eine Straßenbahn) in Frage kommen:

Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Brunn/Gebirge – Maria Enzersdorf – Mödling (mit – im Gegensatz zur Südbahn – direkten Ortsanbindungen)

Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Waldmühle (Trasse auch heute noch für den Güterverkehr vorhanden)

Wien Zentralfriedhof – Schwechat (die derzeitige Buslinie 171 weist Intervalle wie innerstädtische Buslinien in Wien auf)

Darüber hinaus wäre auch eine Verbindung aus Mödling bzw. Baden quer durch die Region Südheide mit Anschlüssen nach Wien und Schwechat vorzuschlagen. Konkret würde es sich dabei um folgende Maßnahmen handeln:

Light Rail Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Brunn/Gebirge – Maria Enzersdorf – Mödling mit der Flügellinie Perchtoldsdorf – Rodaun – Waldmühle

In dieses Netz soll die bestehende Kaltenleutgebner Bahn einbezogen werden, da auch in der Relation Wien Liesing – Wien Rodaun – Breitenfurt heute katastrophale Zustände zu den Stoßzeiten herrschen; Staus bis zu 3,5 km Länge zwischen 7 und 8 Uhr sind keine Seltenheit (die dann bei den Bussen Verspätungen bis zu einer halben Stunde hervorrufen!). Diese Problematik wird in Zukunft auch noch durch die Siedlungsentwicklung in Waldmühle (es ist die Errichtung von mindestens 200 Wohnungen vorgesehen) angeheizt werden. Konkret wird folgendes Netz vorgeschlagen:

Linie 1 von Wien Liesing nach Mödling:

Die Light Rail würde im Bahnhof Wien Liesing, wo entsprechende Adaptierungen als Umsteigeknoten zur Schnellbahn/Südbahn erfolgen müssten, ihren Ausgang nehmen. Eine Gleisverbindung mit der Bahn ist weiterhin aufrechtzuerhalten, auch im Hinblick auf den hoffentlich weiter bestehenden Güterverkehr nach Waldmühle (Umladestation). Die Strecke sollte dann auf der bestehenden Trasse der Kaltenleutgebner Bahn bis Höhe Wiener Gasse in Perchtoldsdorf zweigleisig ausgebaut werden, wobei dort die Abzweigung Richtung Mödling erfolgen sollte; sinnvollerweise über Plättenstraße – Donauwörther Straße, um auch das Erholungszentrum anbinden zu können. Weiter würde die Strecke dann der heutigen B13 bis Brunn/Gebirge folgen und dort entlang der heutigen B12 bis zur Hauptstraße in Mödling führen. Bei der Hauptstraße würde die Strecke dann mit dem nachstehend angeführten „Regionalexpress Wien-Südost“ verknüpft werden. Die Gesamtstrecke nach Mödling ist zweigleisig auszuführen, um entsprechend dichte Intervalle zu gewährleisten. Der Vorteil dieser Linienführung liegt darin, dass sie durch sämtliche Ortskerne führt. Das Argument, dass eine derartige Strecke den Bundesstraßen entsprechend Platz wegnehmen würde, kann angesichts der Tatsache, dass Österreich seine Klimaziele bei weitem verfehlt hat, auch kein Argument mehr sein.

Die Gesamtlänge zwischen Wien Liesing und Mödling würde sich auf etwa 6,5 Kilometer belaufen und es wären Fahrzeiten von 18 Minuten möglich. Bei Intervallen bis zu 7,5 Minuten würde der Fahrzeugbedarf bei 6 Fahrzeugen liegen.

Linie 2 von Wien Liesing nach Waldmühle:

Diese zweigt in Perchtoldsdorf auf Höhe Wiener Gasse von der Strecke nach Mödling ab und verkehrt danach eingleisig auf der bestehenden Kaltenleutgebner Bahn bis Waldmühle, wobei bei der wichtigen Haltestelle Sonnbergstraße (Waldsanatorium, Schule in der Willergasse) eine Ausweiche zur Kreuzung der Züge vorzusehen ist. Die Wiener Straßenbahnlinie 60 sollte gleichzeitig von der jetzigen Endstelle in Rodaun über die Schillerpromenade zur Hochstraße verlängert werden, wo dann eine Umsteigemöglichkeit zur Light Rail besteht (dies wurde bereits in einem Grobkonzept der ÖBB aus dem Jahre 2004 vorgeschlagen). Die Gesamtlänge zwischen Wien Liesing und Waldmühle beträgt 5,5 Kilometer es wären Fahrzeiten von 12 Minuten möglich. Bei Intervallen bis zu 15 Minuten würde der Fahrzeugbedarf bei 2 Fahrzeugen liegen.

Investitionskosten:

Das Gesamtnetz würde etwa 10,5 Kilometer aufweisen, wovon 6,5 Kilometer zweigleisig wären. Die Gesamtkosten werden auf etwa 122 Mio. € geschätzt und zwar etwa 72 Mio. € für den Fahrweg (davon etwa 61 Mio. € für den Abschnitt Wien Liesing – Mödling und 11 Mio. € für Perchtoldsdorf – Waldmühle) sowie 50 Mio. € für Fahrzeuge und die Remise.

„Regionalexpress Wien-Südost“

Dieses, von den Verkehrsplanern Tadej Brezina und Jakobus Schürz für die Grünen NÖ bereits vor einiger Zeit 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 Light-Rail-Linien im Stile Badner Bahn vor:

Linie A:

Baden (Josefsplatz) – Traiskirchen – Guntramsdorf – Laxenburg – Achau – Leopoldsdorf – Wien Oberlaa (zwischen Baden und Guntramsdorf gemeinsam mit der Badner Bahn, in Wien Oberlaa Anschluss an die Straßenbahnlinie 67)

Linie B:

Mödling Zentrum (Hauptstraße) – Wiener Neudorf – Biedermannsdorf – Laxenburg – Achau – Maria Lanzendorf – Lanzendorf – Rannersdorf – Schwechat (Anschluss an die „Pressburgerbahn“/Flughafenschnellbahn)

Beide Linien überlagern sich im Abschnitt Laxenburg – Achau; außerdem gibt es natürlich Umsteigemöglichkeiten zu den Bahnstrecken dieser Region (Südbahn, Wiener Lokalbahnen, Pottendorfer Linie, Aspangbahn, Ostbahn, „Pressburgerbahn“/ Flughafenschnellbahn). Das Gesamtnetz würde etwa 44 Kilometer aufweisen, wovon 30 Kilometer zweigleisig wären. Die Gesamtfahrzeit zwischen den Endpunkten würde sich auf etwa 40 Minuten belaufen. Die Kosten dieses Systems, welches weiter ausbaufähig wäre (nach Bad Vöslau und Hinterbrühl) werden auf etwa 415 Mio. € geschätzt (ca. 370 Mio. € für den Fahrweg sowie ca. 45 Mio. € für Fahrzeuge und Remise).

In einem ersten Schritt und als Vorleistung für eine spätere Realisierung des vorstehenden Light-Rail-Systems wäre zunächst ein funktionierendes Bussystem ausreichend, wobei jedoch schon jetzt die Trassen für die Schienenverbindungen freizuhalten sind. Das Schienennetz wäre dann mittel- bis langfristig umzusetzen.

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

2008 ließen die Wiener Lokalbahn 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: etwa 3 Mio. € pro Stück). Mit derartigen Fahrzeugen 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 (sinnvollerweise über Wiener Straße und Bruck-Hainburger-Straße) und als „Schnellbahn“ über den Flughafen Wien Schwechat ins Zentrum von Bratislava verlaufen (zwischen dem Anschluss an die Straßenbahn in Wien Simmering bei der Hauptwerkstätte der Wiener Linien und dem Bahnhof Schwechat wäre eine Neubaustrecke von etwa 3 km Länge notwendig). 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. Bei der Fahrzeit könnte man mit etwa 90 Minuten zwischen den Zentren von Wien und Bratislava rechnen. Bei Verwirklichung dieses Projektes wäre auch endlich wieder eine hochwertige Verbindung zwischen Wien Simmering und Schwechat anstatt des heutigen Busses gegeben. In Schwechat sollte natürlich eine Verknüpfung mit dem vorstehend vorgeschlagenen „Regionalexpress Wien-Südost“ erfolgen, wobei dann auch Durchläufe von Mödling bzw. Baden zum Flughafen Wien-Schwechat möglich wären (Ersatz des Flughafenbusses von Mödling/Baden!).

Anmerkung zu den drei vorstehend beschriebenen Projekten: Bei Verwirklichung würde – gemeinsam mit der bestehenden Badner Bahn – ein großes Light-Rail-Netz in der Region Südheide entstehen (Gesamtlänge etwa 80 Kilometer), das – untereinander verbunden – auch über entsprechende Synergieeffekte verfügen könnte (Vereinheitlichung von technischer Streckenausrüstung und Fahrzeugen, Verwendung der Fahrzeuge auf allen Linien des Netzes möglich, usw.)!

Abschließend soll auch noch kurz auf die Lärmproblematik bei Light-Rail-Systemen eingegangen werden: Die Lärmentwicklung wird bei modernen Garnituren immer geringer, nicht zuletzt auch durch neue Techniken, die das lästige Kurvenkreischen deutlich reduzieren. Eine weitere Verbesserung kann durch die Verwendung von Rasengleisen oder den Einbau von Unterschottermatten erreicht werden. Mithilfe dieser Maßnahmen können Geräuschreduktionen von 4 bis 8 dB erzielt werden. Als positive Beispiele sind hier die in den letzten Jahren neu entstandenen Stadtbahn/Light-Rail-Netze in Frankreich zu nennen.

Verlängerung der U-Bahn-Linie U6 nach Wiener Neudorf/SCS

Nachdem dies in letzter Zeit wieder vermehrt diskutiert wird, soll auch darauf eingegangen werden. Eine Verlängerung vom heutigen Endpunkt in Wien Siebenhirten würde für die Bevölkerung der Region Südheide praktisch keinen Nutzen haben, da kein wichtiger Ort außer Vösendorf – und hier auch nur der Standort SCS – bedient werden würde (zwischen Siebenhirten und Vösendorf wäre vielleicht eine Station auf Höhe der A21 möglich; diese Gegend ist aber kaum besiedelt). Bewertet man die Verlängerung aber vom Gesichtspunkt, dass man den Autoverkehr von Wien zur SCS verringern möchte, erscheint dies natürlich wieder in einem anderen Licht. Allerdings stehen dem wiederum die Argumente der Stadt Wien entgegen, die dadurch eine weitere Schwächung des Wiener Handels befürchtet. Auch sind die hohen Kosten zu erwähnen: Eine solche Investition würde – wenn man von mindestens 80 Millionen Euro Baukosten pro U-Bahn-Kilometer (Hochtrasse) ausgeht – bei einer zu realisierenden Länge von etwa 2,5 Kilometern daher mindestens 200 Millionen Euro betragen. Weitere Komplikationen könnten bei der Finanzierung auftreten: Derzeit werden die Kosten von U-Bahn-Projekten in Wien im Verhältnis 50:50 zwischen Bund und Land

Wien aufgeteilt. Es wäre dann nämlich zu klären, wie viel vom 50%igen Anteil Wien bzw. Niederösterreich zahlen würden. Außerdem wäre natürlich auch die Forderung nach einer Kostenbeteiligung der SCS an einem solchen Großprojekt anzudenken; schließlich wäre diese ja der Hauptprofiteur davon! Es soll noch angemerkt werden, dass eine wesentlich günstigere Lösung durch eine weitere Haltestelle der Badner Bahn beim Multiplex und der Führung zusätzlicher WLB-Züge (für den Einkaufsverkehr) erreicht werden kann.

Leistungssteigerung von bestehenden Eisenbahnstrecken (siehe dazu auch Tabelle und Grafik im Anhang)

Neben dem Neubau von Schienenverkehrsstrecken sind auch Verbesserungen im bestehenden Eisenbahnnetz notwendig, die folgende Maßnahmen umfassen sollten:

Südbahn: Ausbau Wien Meidling – Mödling und Intervallverdichtung bis Pfaffstätten bzw. Baden

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. Infolge der Lage in bebautem Gebiet ist allerdings mit Kosten 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) zu rechnen. Obwohl das Projekt wahrscheinlich nur in langfristigem Zeithorizont verwirklicht werden kann, wäre es auch für die Region Südheide wichtig. Da die zwischen Mödling und Baden gelegenen Orte Guntramsdorf, Gumpoldskirchen und Pfaffstätten derzeit von der S-Bahn – vor allem außerhalb der Spitzenzeiten – schlecht bedient werden, sollte kurzfristig der Halbstundentakt bis Baden, welcher derzeit an Werktagen nach etwa 17 Uhr endet, bis 20 Uhr ausgedehnt werden. Darüber hinaus sollten S-Bahnen, welche derzeit in Mödling enden, bis Pfaffstätten verlängert werden. Die Wendemöglichkeit wäre in Baden Frachtenbahnhof (unweit der Haltestelle Pfaffstätten), wo eine hohe ungenutzte Kapazität an Gleisen vorhanden ist, gegeben.

Pottendorfer Linie: 2-gleisiger Ausbau Wien Blumental – 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. Die Verbindung zwischen der Pottendorfer Linie und der Aspangbahn nächst dem Bahnhof Achau, welche auch eine Direktführung von Zügen der Aspangbahn nach/von Wien Meidling ermöglichen würde, ist ebenfalls Projektbestandteil des

zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie. Für das Projekt, von dem auch die Region Südheide profitieren würde, sind nach dem ÖBB-Rahmenplan 528,9 Mio. € veranschlagt.

Aspangbahn (innerer Abschnitt zwischen Kledering und Sollenau)

Die innere Aspangbahn ist derzeit eine eingleisige, nicht elektrifizierte Regionalbahn mit leider unattraktiven Intervallen bzw. Fahrzeiten (u.a. wegen der zahlreichen schienengleichen Eisenbahnkreuzungen ohne technischen Kreuzungsschutz). Vorhandene Kapazitätsreserven können wegen der nicht vorhandenen Elektrifizierung praktisch nicht genutzt werden. Eine Verbindung zwischen Aspangbahn und Pottendorfer Linie 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 der Aspangbahn 87,2 Mio. €. Die Realisierung wäre erst nach 2021 angedacht, diese muss jedoch im Sinne eines Gesamtkonzeptes Verkehr für die Region Südheide viel früher erfolgen. Übrigens sah das Niederösterreichische Landesverkehrskonzept von 1991 nach der Modernisierung einen Schnellbahntakt von 30 Minuten zwischen Wien und Traiskirchen und von 60 Minuten zwischen Traiskirchen und Wiener Neustadt vor, wovon allerdings im Papier „NÖ Strategie Verkehr“ vom Dezember 2008 keine Rede mehr ist! Alternativ zu den seinerzeitigen Plänen mit Schnellbahn-Garnituren wäre auch die Führung von Light-Rail-Zügen nach dem System Karlsruhe möglich, die dann in das Wiener Straßenbahnnetz übergehen könnten (beispielsweise könnte über eine Verbindung zur geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie D in der Gudrunstraße nachgedacht werden; dadurch würden Direktführungen von der Aspangbahn ins Wiener Stadtzentrum, z.B. zum Schwarzenbergplatz möglich sein).

Koordination des Busverkehrs bei Verwirklichung der Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr

Durch das oben beschriebene Light-Rail-Netz können die heute relativ stark bedienten Busachsen Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Brunn/Gebirge – Maria Enzersdorf – Mödling, Wien Liesing (S-Bahn) – Waldmühle und Wien Zentralfriedhof – Schwechat sowie die West-Ost-Verbindungen von Mödling bzw. Baden Richtung Südstadt und weiter Richtung Laxenburg, Achau und Maria Lanzendorf sowie Maria Lanzendorf – Schwechat aufgegeben bzw. stark eingeschränkt werden. Das Hauptaugenmerk muss dann auf die Feinerschließung (Flächenerschließung) – abgestimmt auf die jeweiligen Stationen bzw. Bahnhöfe des schienengebundenen Verkehrs – gelegt werden, wobei auf attraktive Umsteigerelationen ohne lange Wartezeiten geachtet werden muss. Dass dies – den entsprechenden politischen Willen vorausgesetzt – möglich ist, wird übrigens erfolgreich in der Schweiz bewiesen, wo nicht nur die Anschlüsse der Bahnen untereinander, sondern auch zwischen Bahnen und Bussen hervorragend funktionieren!

Begleitende Maßnahmen

An weiteren bzw. ergänzenden Maßnahmen zu den vorgeschlagenen Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind folgende Maßnahmen zu nennen:

Neuerrichtung von Bike&Ride- bzw. Park&Ride-Anlagen

Während an den bestehenden Bahnstrecken innerhalb der Region Südheide bereits ein dichtes Bike&Ride- bzw. Park&Ride-Netz besteht, ist dieses an den neu zu errichtenden Light-Rail-Strecken an ausgewählten Orten ebenfalls vorzusehen. Mit Rücksicht darauf, dass der Anteil des Individualverkehrs, wo nur möglich, gesenkt werden soll und der bereits vorstehend zur Koordination des Busverkehrs gemachten Aussage, dass der für die Feinerschließung wichtige regionale Busverkehr an den wesentlichen Haltestellen optimal angebunden werden soll, können im wesentlichen nur Bike&Ride-Anlagen empfohlen werden. Diese sollten witterungsgeschützt, diebstahlsicher und gut ausgeleuchtet sein, um Vandalismus und die Entstehung von „Angsträumen“ zu verhindern. Des Weiteren sind – mit Rücksicht auf die Verwendung von Elektrofahrrädern – auch „Stromtankstellen“ anzudenken. Dies könnte dann auch entsprechende Vorbildwirkung für andere Regionen haben.

Erweiterung der Funktion von Bahnhöfen/Stationen zu „Mobilitätszentren“

Wo möglich und sinnvoll, könnte eine Erweiterung der Funktion von Bahnhöfen/Stationen zu „Mobilitätszentren“ erfolgen (Einkaufsmöglichkeiten, Postpartner, usw.). Dies würde eine gute Voraussetzung dafür bieten, dass die Siedlungsentwicklung verstärkt um diese Bahnhöfe/Stationen erfolgen kann.

Verbesserung der bestehenden Stadt- bzw. Ortsverkehre

Da die Ortsverkehre derzeit oft nach einem Minimalfahrplan abgewickelt werden, der kaum Anreize zur Benutzung der Busse bietet (außer für Personen, die zwingend darauf angewiesen sind, wie z.B. Schüler), müssen diese ebenfalls attraktiviert werden (dichtere Intervalle, Betriebszeiten an allen Tagen).

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die Zugangswege zu den Bahnhöfen bzw. Stationen sind ein wesentlicher Faktor, um innerhalb der Orte auch den Fußgeher- und Fahrradverkehr zu erhöhen. Wenn Bahnhöfe bzw. Stationen nur über eine autogerecht ausgebaute Straße zu erreichen sind, ist es nur logisch, dass zur An- und Abreise kaum alternative Verkehrsarten in Anspruch genommen werden. Konkret muss es daher – wo möglich – zu Straßenrückbauten kommen und auf ausreichende Gehsteig-/Gehwegbreiten sowie Radfahrwege (und diese nicht kombiniert mit dem Gehsteig, sondern nach Möglichkeit als eigener Radweg oder zumindest als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn) geachtet werden. Alternativ können auch die Erfahrungen mit „Shared Space“ zur Anwendung kommen.

Zeitliche und räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

In Orten, in denen erhöhter Parkplatzdruck vorhanden ist, sollte eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Es könnten auch nach der Lage gestaffelte variable Kurzparkgebühren eingeführt werden: Je näher beim Zentrum bzw. in der Nähe von Bahnhöfen/Stationen, desto höher sind die Kurzpark-Tarife.

Vorausschauende Raumplanung und Änderung in der Flächenwidmungspolitik

Es muss auch dringend zu einer Änderung der Raumordnungs- und damit der Flächenwidmungspolitik kommen (z.B. durch Inwertsetzung nicht bebauten Landes). Widmungen sollten nur mehr entsprechend der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur – nach Möglichkeit dort, wo der hochrangige öffentliche Verkehr (Eisenbahn und Light Rail) vorhanden ist – erfolgen!

Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes

Ein Problem, das immer wieder angesprochen wird, ist die Ausdehnung der derzeitigen Kernzone 100 des VOR. Deshalb wurde auch von den Grünen wiederholt die Ausweitung auf das Wiener Umland gefordert. Auf der einen Seite könnte das einen Beitrag zur Bekämpfung der Verkehrsmisere vor allem südlich von Wien leisten, auf der anderen Seite würden auch viele PendlerInnen finanziell entlastet werden. Auch der Wiener Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker verkündete 2006, dass „es Sinn machen würde, die Kernzone ein wenig nach Niederösterreich zu verschieben, um mehr Autopendler auf öffentliche Verkehrsmittel zu bringen“. Würde man die erste Außenzone des VOR in die Kernzone einbeziehen, so würden viele der ArbeitspendlerInnen aus Niederösterreich ihr Auto bereits an Bahnhöfen im Wiener Umland stehen lassen. Davon würden sowohl die Stadt Wien als auch das Land Niederösterreich profitieren. Es gibt auch genug Beispiele von niederösterreichischen Orten, die bereits in die Kernzone einbezogen sind (z.B. Teile von Schwechat, Gerasdorf und Groß Enzersdorf). Deshalb sollte es auch möglich sein, südlich von Wien, z.B. nach Wiener Neudorf zur SCS mit einer Fahrkarte der Kernzone fahren zu können.

Auch innerhalb der Orte in der Region Südheide gibt es eine Vielzahl von Tarifen: Einmal abgesehen von den Tarifen der jeweiligen Anruf-Sammeltaxis, werden in vielen Orten auch sogenannte „Ortsstarife“ (ermäßigte Tarife) für die Bürger und Gäste innerhalb des Gemeindegebietes angeboten (Baden: 1,00 €, Breitenfurt: 0,80 €, Kaltenleutgeben: 1,00 €, Mödling: 1,10 €, Perchtoldsdorf: 0,80 €, Schwechat: 0,80 €). Diese Vielfalt erleichtert nicht gerade die Orientierung und es wäre auch hier eine Vereinheitlichung sinnvoll.

Literaturverzeichnis

Amt der NÖ Landesregierung: Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Wien 1991.

Amt der NÖ Landesregierung: NÖ Strategie Verkehr, St. Pölten 2008.

Bahn im Bild 16: Die Linien 360 und 317 der Wiener Verkehrsbetriebe; Verlag Pospischil, Wien 1980.

Brezina, T.; Schürz, J.: Regionalexpress Wien-Südost: Moderne Mobilität für den Wiener Südraum; Visionale 2006 - Mobilität, Perchtoldsdorf, 28.-30.04.2006.

Homepage der Marktgemeinde Brunn am Gebirge: <http://www.brunnamgebirge.at/>

Homepage der Marktgemeinde Maria Enzersdorf: <http://www.mariaenzersdorf.gv.at/>

Homepage der Stadtgemeinde Mödling: <http://www.moedling.at/>

Homepage der Marktgemeinde Perchtoldsdorf: <http://www.perchtoldsdorf.at/>

Homepage der Stadtgemeinde Baden: <http://www.badenonline.at/>

Homepage der Stadtgemeinde Schwechat: <http://www.schwechat.gv.at/>

Kaiser, Wolfgang: Straßenbahnen in Österreich; GeraMond Verlag, München 2004.

Lenhart, Hans: Eingestellte Straßenbahnlinien in Wien; Verlag Pospischil, Wien 1986.

Seelmann, Herbert: Verkehrspolitisch sinnvolle Maßnahmen in der Ostregion. Studie im Auftrag der Grünen Wien und Niederösterreich, April 2009.

Sternhart, H.; Pötschner, H.: Hundert Jahre Badner Bahn: Verlag Slezak, Wien 1973.

Svanda, Nina: Auswirkungen der Verkehrserschließung auf die Siedlungsentwicklung. Diplomarbeit an der Fakultät für Architektur und Raumplanung der TU Wien, 1998.

VOR - Verkehrsverbund Ost-Region: Internetseite

Wikipedia - Die freie Enzyklopädie (Internet):

Kaltenleutgebner Bahn

Laxenburger Bahn

Lokalbahn Mödling – Hinterbrühl

Pressburger Bahn

Straßenbahn Baden

Zeitschrift „Tramway und Modell“, Ausgabe 4/2000: Der doppelte 72er; Verleger: Sedlacek-Modellstraßenbahnen, Wien 2000.

Anhang (Tabelle und Grafik)

Auf den nachfolgenden Seiten finden sich Tabelle und Grafik, in welchen die Infrastrukturmaßnahmen (Errichtung der neuen Schienenverbindungen bzw. Leistungssteigerung von bestehenden Eisenbahnstrecken) zusammengestellt sind.

ÖV-Konzept für die „Region Südheide“ Tabellarische Auflistung der Infrastrukturmaßnahmen

Strecke	Maßnahme	Zeit-Horizont ¹	Anmerkung	Kosten ² (Mio. €)	In Grafik unter Nr.
Light Rail Wien Liesing – Mödling mit der Flügellinie Perchtoldsdorf – Waldmühle	Linie 1: Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Brunn/Gebirge – Maria Enzersdorf – Mödling Linie 2: Wien Liesing (S-Bahn) – Perchtoldsdorf – Rodaun – Waldmühle	mittelfristig (Annahme)	Ausbau der Kaltenleutgebner Bahn als „Light Rail“ samt Neubau der Strecke Perchtoldsdorf - Mödling	122 (Eigene Schätzung)	1
„Regionalexpress Wien-Südost“	Linie A: Baden – Traiskirchen – Guntramsdorf – Laxenburg – Achau – Leopoldsdorf – Wien Oberlaa; Linie B: Mödling – Wiener Neudorf – Biedermannsdorf – Laxenburg – Achau – Lanzendorf – Rannersdorf – Schwechat	mittel- bis langfristig (Annahme)	Tangentiale Verbindungen; System „Light Rail“; großteils Neubau; Linie A zwischen Baden und Guntramsdorf Führung gemeinsam mit WLB	415 (Schätzung der Autoren der Autoren T.Brezina/J.Schürz)	2
Light Rail Wien – Schwechat (– Wolfsthal – Bratislava) („Neue Pressburgerbahn“)	Neubau Wien Zentralfriedhof – Schwechat und Lückenschluss Wolfsthal – Bratislava gemäß Vorschlag der Wiener Lokalbahnen;	mittelfristig (WLB)	Anbindung von Schwechat an das Wiener Straßenbahnnetz; direkte Verbindung von Schwechat mit Bratislava	70 (WLB)	3
Verlängerung der U-Bahn-Linie U6 nach Wiener Neudorf/SCS	Neubau einer zirka 2,5 km langen Strecke in Hochlage	wenn überhaupt, langfristig	Nutzen läge im Wesentlichen in Verkehrsverlagerung von IV auf ÖV in der Relation Wien – SCS	200 (Eigene Schätzung)	4
Südbahn: Wien Meidling – Mödling	4-gleisiger Ausbau	langfristig (Annahme)	Heute bereits Kapazitätsengpass	100 (Eigene Schätzung)	5
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)	6
Aspangbahn	Modernisierung und Elektrifizierung Kledering - Feixdorf, 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)	7

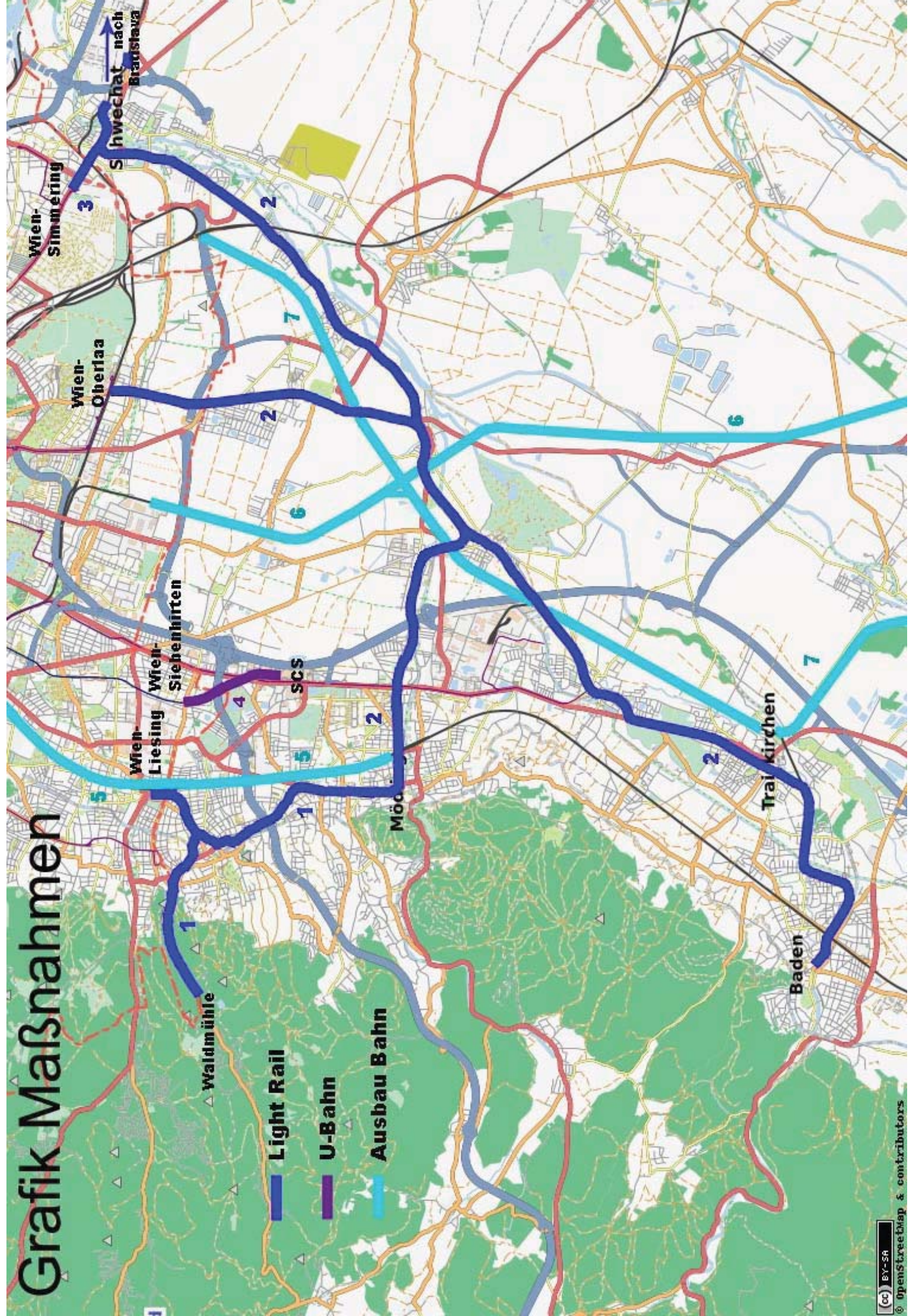
Erläuterungen:

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

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

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

Grafik Maßnahmen



Light Rail

U-Bahn

Ausbau Bahn