

Innovative Alternativen zum Lobau-Schnellstraßentunnel

4 gleisiger Ausbau der Stadlauer Eisenbahnbrücke

Dieses Projekt wird in einigen Veröffentlichungen erwähnt, die sich mit Alternativen zum Lobautunnel befassen, z.B. die Broschüre Verkehrsalternativen zu Lobauautobahn und Stadtstraße“ - Verkehrskonzepte für einen optimierten öffentlichen Verkehr - Zusammenschau und Erweiterung bestehender Konzepte“ die im Dezember 2021 vom Lobau-Forum herausgegeben wurde. Auf Seite 4 dieser Broschüre wird –basierend auf älteren Planungen ein 4-gleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Simmering bis zur Erzherzog Karl Straße gefordert. Dieses Projekt würde auch eine viergleisige Stadlauer Brücke über die Donau beinhalten.

Der nächste wichtige Arbeitsschritt aus Sicht der Verkehrsinitiativen wäre jetzt mit Fachleuten für den Bahnbau und speziell für den Bau von Bahnbrücken Kontakt aufzunehmen, um die Kosten eines viergleisigen (ev. nur dreigleisigen) Bahnausbau zwischen Simmering und Erzherzog –Karlstraße einschließlich der Stadlauer Ostbahnbrücke zu ermitteln. Ein erfreuliches Ergebnis wäre natürlich, wenn der Bahnausbau billiger als der Lobautunnel wäre.

Die ausgebaute Ostbahn zwischen Simmering und Stadlau (Erzherzog-Karlstraße) würde ein attraktives Intervall der S 80 (10 Minuten Takt und in der Hauptverkehrszeit sogar kürzer) erlauben. Einzelne Züge der S 80 könnten auch den Netzschluss zur Nordbahn in der Haltestelle Leopoldau herstellen (S1, S2 und Regionalverkehr). In der Hauptverkehrszeit könnten auch Züge aus und in Richtung Gänserndorf direkt in die S 80 eingebunden werden. Die starken Straßenbelastungen auf der Bundesstraße 8 und auf der A 23 (Südosttangente) zeigen, dass in dieser Relation eine starke Verkehrsnachfrage besteht. Im Süden könnten zu den Spitzenzeiten auch direkte S-Bahn-Züge nach Schwechat und zum Flughafen Wien geführt werden.

Ein Ausbau der Bahnstrecke Simmering – Stadlau würde auch die Wiederinbetriebnahme der Station Lobau ermöglichen, die nicht nur dem Freizeitverkehr dient, sondern durch neue Wohnbauten im Einzugsbereich auch im Alltagsverkehr wachsendes Potenzial hat.

Der Ausbau der Ostbahn über die Donau würde auch die Führung zusätzlicher Güterzüge ermöglichen bzw. erleichtern, wobei dabei auch Logistikzüge im Großraum Wien mit Kleincontainern mit automatisierten Umschlagtechniken als Option für die nahe Zukunft zu sehen sind (siehe nachfolgenden Abschnitt zu „Leuchtturmprojekten“)



Stadlauer Eisenbahnbrücke, Quelle: Wikimapia

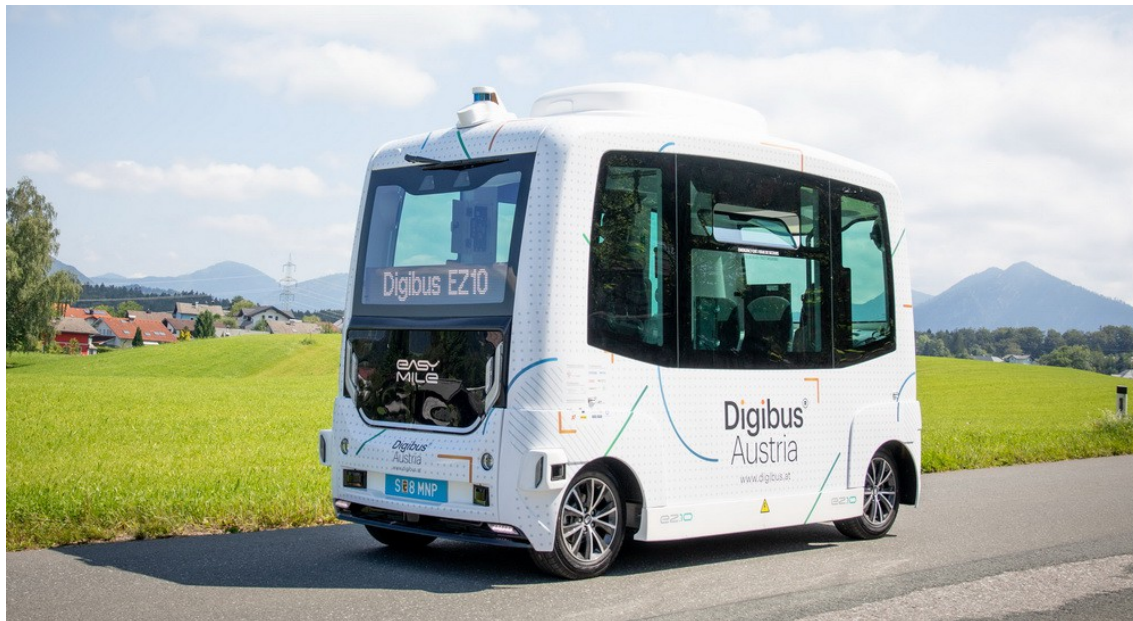
Leuchtturmprojekte für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Verbesserung des S-Bahn-Netzes durch zusätzliche Linien und Intervallverdichtungen ist ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Attraktivität der Donauquerungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Viele Ziele der jetzt mit dem Pkw über die A 23 fahrenden Berufspendler/innen liegen allerdings in großflächigen Betriebsgebieten, sowohl am rechten als auch am linken Donauufer. Selbst wenn diese grundsätzlich mit bestehenden und neuen S-Bahn Linien gut erreichbar sind, wirken oft lange Fußwege (länger als 300 Meter) dem Umsteigen vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel entgegen.

Zur Lösung dieses Problems können in den großflächigen Firmengeländen automatisch fahrende Kleinbusse beitragen. Auch in Österreich gibt es bereits Erfahrungen mit solchen Fahrzeugen. In der Seestadt Aspern haben die Wiener Linien einen Probebetrieb durchgeführt, siehe u.a. [https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomer_Bus_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomer_Bus_(Wien)) und in Koppl, nahe der Landeshauptstadt Salzburg war ein als Digibus bezeichneter automatischer Shuttlebus in Betrieb, siehe u.a.: <https://www.digibus.at/>. Beide Versuchsbetriebe sind Mitte 2021 ausgelaufen. Obwohl durchaus positive Ergebnisse erzielt wurden, besteht noch technischer Verbesserungsbedarf.

Gerade in großflächigen Betriebsgebieten mit überschaubaren Strecken für die automatisch fahrenden Kleinbusse ist die Betriebssituation weniger komplex als im Straßenverkehr in dicht verbauten innerstädtischen Gebieten. Es ist daher zu erwarten, dass durch die technische Weiterentwicklung des automatischen (auch als autonom bezeichneten) Fahrens in absehbarer Zeit bequeme Shuttles von liniengebundenen Verkehrsmitteln (v.a. Bahnen) bis in die unmittelbare Nähe der Arbeitsplätze der Pendler/innen angeboten werden können und die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV erhöht wird. Außerdem kann die

Weiterentwicklung von autonom fahrenden Bussen auch zu Innovationen österreichischer Firmen in der Fahrzeugtechnik beitragen.



Digibus Koppl, Quelle: Digibus, Salzburg Research

Seilbahn über die Donau

Moderne Kabinenumlaufbahnen bewähren sich in zahlreichen Anwendungen als Stadtverkehrsmittel. Bekannte Beispiele sind das Seilbahnsystem in La Paz in Bolivien und in Medellin in Kolumbien, in Oakland Vancouver in Kanada und in der türkischen Hauptstadt Ankara. In Koblenz überquert eine Seilbahn den Rhein. Die Leistungsfähigkeit von modernen Kabinenumlaufbahnen wird mit 5000 Personen je Stunde und Richtung angegeben.

<https://www.wissen.de/seilbahnen-staedten-das-verkehrsmittel-der-zukunft> Auch ein Richtungswechsel der Kabinen ist bei Kabinenumlaufbahnen, ohne dass Fahrgäste umsteigen müssen. <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2011/fk-05-2011/2011-5-titel/5-2011-urbane-seilbahnen/>.

Eine urbane Seilbahn könnte beim ÖPNV-Knotenpunkt Aspern Nord - Seestadt starten, die Seestadt in südlicher Richtung mit einer Zwischenstation queren, östlich des Ortskerns von Aspern eine weitere Haltestelle bedienen und dann die Lobau am Westrand entlang von Lobaugasse und Körberstraße und dann die Donau queren. Weitgehend der Freudenaue Hafeneisenbahn und dann ein kurzes Stück der Trasse der S7 (Flughafen Schnellbahn) folgend würde dann der Verkehrsknoten Bahnhof Schwechat erreicht.

Diese Überlegungen stellen lediglich eine Gedankenskizze für ein technisch voraussichtlich machbares Projekt dar. Selbstverständlich bedarf es vor einer Realisierung noch detaillierter Nachfrageanalysen, Wirtschaftlichkeitsanalysen und einer fundierten Machbarkeitsstudie.



Rheinseilbahn Koblenz, Quelle: Wikipedia

Ausbau des Straßenbahnnetzes

Die Wiener Straßenbahnlinie 26 endet derzeit bei der Station Hausfeldstraße, rund 1 km von der Seestadt entfernt.

Aus kaum nachvollziehbaren Gründen wurde die Haltestelle Hausfeldstraße der S-Bahn Linie 80 aufgelassen. Es ist verständlich, dass schnelle Züge zwischen Wien und Bratislava nur beim künftigen Verkehrsknoten Aspern-Nord Seestadt halten, für den Nahverkehr wäre eine Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Hausfeldstraße jedenfalls sinnvoll, da in deren Umkreis auch weitere Wohnbauvorhaben geplant sind und auch schon kurzfristig eine Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 26 wiederhergestellt werden könnte.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 könnte von der Hausfeldstraße kommend zunächst der Ostbahn (S80) auf der Ostbahn Begleitstraße oder auf der von einer Pseudo-Autobahn zu einer urbanen Straße redimensionierten „Stadtstraße“ folgen und am westlichen Ende des U- und S-Bahn Bahnhofes Aspern Nord – Seestadt nach Süden abzweigen und den südwestlichen Teil der Seestadt bedienen (z.B. entlang der Sonnenallee) und bei der U-Bahn Endstelle Seestadt wieder eine Verknüpfung mit der U-Bahn haben. Entlang der Seestadtstraße können dann Wien Eßling und Gr. Enzersdorf erreicht werden.

Näher untersucht werden soll auch eine direkte Verlängerung der Linie 25 vom Westen Asperns über den Siegesplatz, die Groß-Enzersdorfer Straße und die Eßlinger Hauptstraße nach Gr. Enzersdorf, wobei in diesem Fall aus der Seestadt zumindest ein Busanschluss, besser aber die Weiterführung der Linie 26 sinnvoll wäre.

Die Planung weiterer Straßenbahnlinien orientiert sich an der Stadtentwicklung in der Donaustadt.



Straßenbahnlinie 26 beim Gewerbepark Stadlau, Quelle Wiener Linien

Leuchtturmprojekte zu automatisierten und umweltfreundlichen Lösungen für den Güterverkehr

Es ist bekannt, dass auch im Gütertransport die Digitalisierung neue Chancen bietet. Züge können automatisch rangiert, Waggons gekuppelt und entkuppelt werden und auch Kräne zum Umschlag von Containern und Wechsellaufbauten können weitgehend automatisch arbeiten. Auf die Idee, (teil-)automatisierte Güterverkehrssysteme auch regional einzusetzen bin ich beim Lesen eines Beitrags des Logistikexperten Dr. Karl Frohner in der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (ÖZV) gekommen, der im Zusammenhang mit dem Lobautunnel zunächst auf die Risiken und die hohen Kosten von Straßentunnel hinweist, im zweiten Teil jedoch eine oberirdische Querung der Lobau und eine zusätzliche Schnellstraßenbrücke vorschlägt. Es ist davon ausgehen, dass die vorgeschlagene oberirdische Lobauquerung durch wichtige Naherholungsgebiete entlang der im 3. Reich bereits gebauten Abschnitte des Donau - Oder - Kanals, die beliebte Badeplätze sind, noch konflikträchtiger als die Tunnelvariante wäre.

Als Argument für den Bau der Schnellstraße durch die Lobau nennt Dr. Frohner u.a. die Probleme einer Tiefkühllogistikfirma (TKL) in der Donaustadt, ihre Kunden rechts der Donau zu beliefern, da die bestehende Straßenverbindung (A23-Süd-Ost-Tangente) sehr stauanfällig ist.

Eine innovative Alternativlösung könnte beispielsweise so aussehen: Im Logistikzentrum (Zentrallager) in der Donaustadt der TKL werden die Sendungen weitgehend automatisiert in Kleincontainer verladen, die ebenfalls grundsätzlich automatisch auf passende Tragwagen verladen werden. Auch die Zugbildung erfolgt dank der digitalen automatischen Kupplung /DAK) weitgehend automatisch. Der Zug über die 4 - gleisig auszubauende Stadlauer Eisenbahnbrücke (möglichst angepasst an den historischen Baustil der Brücke) fährt vorerst noch mit Lokführer/innen. Dennoch stellt dies eine erhebliche Personalsparnis gegenüber zahlreichen Lieferwagen auf der stauanfälligen Straße (A23, Tangente) dar. In einem gemeinsamen Logistikzentrum von TKL und anderen Unternehmen im Wiener Südraum

werden die Kleincontainer dann wieder weitgehend automatisiert auf emissionsarme und weitgehend klimaneutrale (Klein-)Lkw ungeladen und zur endgültigen Destination weiter transportiert.

Laut Google Maps liegt der Standort der TKL in der Hermann Gebauer Straße nahe der Ostbahn. Die Firma TKL hat auch einen Standort im Industriezentrum NÖ Süd in Laxenburg. Auch dort gibt es bestehende Anschlussbahnen. Daher sollte ein solches Pilotprojekt für eine innovative, weitgehend klimaneutrale Logistik geprüft werden. Für solche Logistikprojekte gibt es sowohl vom österreichischen BMK als auch von der Europäischen Union im Rahmen von Förderprogrammen finanzielle Unterstützungen.



© CHS Container Group

Kleincontainer Quelle CHS Container Group

Rad Highway von der Seestadt in die Wiener Innenstadt

In der Donaustadt stehen bereits zahlreiche Radwege zur Verfügung. Oft steht eine unzureichende Gestaltung der Kreuzungsbereiche einer zügigen Fahrt entgegen. Um echte „Rad Highways“ zu ermöglichen sind noch zahlreiche Detailplanungen für Kreuzungsbereiche und zum Teil auch bei den Rampen für die Donauquerung erforderlich.



Rad Highway Praterstraße Planung, Quelle Stadt Wien

Weitere Schritte

Unser wichtigstes Ziel als Verkehrswende ist jetzt, Bündnispartner/innen für unsere Alternativvorschläge zum Schnellstraßentunnel zu gewinnen, damit wir mit unseren

umweltschonenderen Lösungen auch Rückhalt in der Bauwirtschaft und in der Verkehrstechnikbranche erhalten.

Wien, am 31. 12.2022

Ernst Lung

Ernst.lung@gmx.at