



Der öffentliche Verkehr ist eine der schärfsten Waffen gegen den Klimawandel. In Wien aber fahren Bim und U-Bahn immer langsamer. Weil das Schienennetz der Stadt zusehends verfällt

Schnurgerade führt die Dresdner Straße durch Wiens 20. Bezirk – auf 1,7 Kilometern mit wenigen Ampeln beschleunigen Autofahrer gerne auf 50 Stundenkilometer und mehr.

In der Mitte der Straße aber, gut getrennt vom Individualverkehr, zuckelt die Straßenbahnlinie 2 im Lauftempo auf den Höchstädtplatz zu. Schneller als 25 Stundenkilometer darf die Tram hier nicht fahren. Die Schienen sind so kaputt, dass selbst bei diesem Tempo die Züge ächzen und zittern, als würden sie gleich auseinanderfallen.

„Langsamfahrstellen“ heißen die durch verschlissene Gleise und Weichen notwendigen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Dreieckige, gelbe Zahlentafeln an der Oberleitung warnen den Tramfahrer: nicht mehr als 25. Oder 15. Oder 10 km/h. Sonst drohen die zerschissenen Schienen zu brechen, und im schlimmsten Fall Züge zu entgleisen.

Die gelben Dreiecke scheinen sich in der Stadt extrem schnell zu vermehren, auf jeder einzelnen der 28 Straßenbahnlinien müssen die Fahrer streckenweise vom Gas gehen. Der 6er schaltet an mehreren Stellen des Gürtels ins Schnecken tempo, der 43er leidet unter den abgenutzten Schienen in der Kinderspitalgasse und der Jörgerstraße. So werden die Tafeln auch zum Warnsignal für die Stadtregierung: Das Wiener Straßenbahnnetz ist in einem katastrophalen Zustand.

Der öffentliche Verkehr in Wien gehört zu den besten der Welt: Das Liniennetz ist dicht, vor allem innerhalb des Gürtels. U-Bahnen, Trams und Busse fahren bis spät in die Nacht, die Intervalle sind kurz, die Jahreskarte ist stark gefördert. Die Wiener legen 38 Prozent ihrer Wege mit den Öffis zurück, das ist viel im internationalen Vergleich.

Die rot-pinke Stadtregierung will bis 2030 den Anteil des Autoverkehrs in der Stadt von 27 auf 15 Prozent senken und Pendler aus dem Umland zum Umsteigen

bewegen. Die Öffis müssten also attraktiver werden, schneller und verlässlicher.

Tatsächlich zeigten Stadtregierung und Wiener Linien in den vergangenen Jahren aber wenig Engagement, das Gute besser zu machen. Im Gegenteil: Ausbaupläne für die Tram und notwendige Sanierungen im Schienennetz liegen in der Schublade.

Während Stadt und Bund über zwei Milliarden Euro in die Verlängerung von zwei U-Bahn-Linien investieren, fehlt das Geld für den Erhalt des bestehenden Schienennetzes. Die gelben Dreiecke in der Stadt belegen das Gefühl des Fahrgasts: Die Tram wird langsamer und durch den Verfall der Infrastruktur unzuverlässiger.

Die Fachzeitung *Wiener Verkehrsblätter* (in der Freunde der Wiener Öffis Informationen über neue Fahrzeuge, Linien, Haltestellen veröffentlicht) führt eine Statistik über die Langsamfahrstellen.

Im Jahr 2020 kamen laut *Verkehrsblätter* auf 14,2 Kilometern Strecke mit schlechtem Gleiszustand (rund fünf Prozent des Wiener Straßenbahnnetzes) neue Tempolimits von 25, 15 oder zehn Stundenkilometern. Gleichzeitig haben die Instandhalter der Wiener Linien aber nur 6,7 Kilometer kaputte Gleise repariert.

Jedes Mal, wenn Tramfahrer Probleme melden oder Gleisschäden bei Kontrollen auftauchen, entscheidet ein Team von Technikern der Wiener Linien über folgende Tempobeschränkungen. Alleine im Jänner dieses Jahres bekamen 4,4 Kilometer neue Limits, im März 1,5 Kilometer. In denselben Monaten haben die Wiener Linien aber nur auf 400 und 380 Metern bestehende Beschränkungen wegpariert.

„Bei der Erneuerung der Gleise hängen wir etwas hinten nach“, gibt der Geschäftsführer der Wiener Linien, Günter Steinbauer, zu. „Zweieinhalb bis drei Prozent des Netzes“ seien davon betroffen. Schuld seien unter anderem zu teure Bauunternehmen und die Corona-Krise. Beide hätten Sanierungsarbeiten verzögert.

FAHRPLAN:
BERNHARD
ODEHNAL

14,2

Im Jahr 2020 kamen auf 14,2 Tram-Kilometern neue Tempolimits

28

Mittlerweile bremsen kaputte Gleise alle 28 Wiener Tramlinien

3-4

Eine U4-Fahrt ist um drei bis vier Minuten länger als laut Fahrplan

FALTER
.morgen

falter.at/morgen
Der Falter-Newsletter berichtet seit Montag über die desolaten Gleisanlagen der Stadt

In den kommenden Monaten werden die Langsamfahrstellen im Netz nicht mehr länger, verspricht Steinbauer: „Heuer werden wir 17 Kilometer Gleise, 50 Weichen und 30 Kreuzungen tauschen.“ Ab 2022 will er die Rückstände bei der Gleiserneuerung abbauen, bis 2025 seien fast alle Langsamfahrstellen beseitigt, verspricht Steinbauer.

Wenn seine Leute Gleise erneuern, wie derzeit etwa in der Rosensteingasse in Hernals oder vor dem Justizpalast, beheben sie teils viele Jahre alte Schäden. Neue Gleisbrüche und Verformungen werden höchstens provisorisch repariert. Von einem „gezielten Verfall der Straßenbahn“ spricht der Herausgeber der *Verkehrsblätter*, Ernst Lassbacher: Die mangelnde Schienenqualität zeige sich nicht nur in längeren Fahrzeiten, auch die Fahrer verlieren die Motivation für ihren Job, erzählt er.

Aber warum sind die Wiener Gleise nun so mitgenommen?

Die wichtigste Antwort hat nur drei Buchstaben: ULF. Vor über 25 Jahren hat die Stadtregierung Häupl 1 die neuen Straßenbahnzüge mit den „niedrigsten Einstiegen weltweit“ als Revolution im öffentlichen Verkehr gefeiert. 330 solcher Züge haben die Wiener Linien seit Mitte der 1990er Jahre bestellt, ULF ist die derzeit verbreitetste Tram der Stadt. Das Problem: Mit ihren 43 Tonnen ist sie für das Wiener Netz viel zu schwer.

„ULF hat die Gleisanlagen überdurchschnittlich abgenutzt“, sagt Harald Frey, Verkehrsplaner an der Technischen Universität Wien. Schon beim Bestellen hatten Fachleute auf das drohende Problem aufmerksam gemacht. Doch die Stadtregierung wollte eine besonders niederschwellige Tram und schlug die Warnungen in den Wind.

Die seit zwei Jahren ausgelieferten Züge vom Typ „Flexity“ sollen wegen ihrer Bauweise die Gleise etwas weniger belasten. Aber sie werden nur die älteren Hochflurzüge ersetzen. Der klassische ULF wird sich wohl noch mehrere Jahrzehnte lang durch das Wiener Straßenbahnnetz fräsen.

Der Wiener-Linien-Chef Günter Steinbauer will nicht dem ULF allein die Schuld am Verschleiß geben: „Es sind die kürzeren Intervalle. Wir fahren viel öfter als früher, auch das belastet die Schienen.“ Und

U C H L I N I E N

weil nicht alle verschlissenen Schienen zur selben Zeit ausgetauscht werden könnten, „fahren wir an vielen Stellen lieber langsamer als gar nicht“.

Für die Fahrgäste ist das doppelt unangenehm: Denn wegen der Geschwindigkeitsbegrenzungen sind die Straßenbahnen zu langsam für die „grüne Welle“. Sie verpassen die Grünphase der nächsten Ampel und müssen bis zu zwei Minuten warten. Im Zeitstress müssen die Straßenbahnfahrer dann oft schon vor der eigentlichen Endstelle wenden. So können die kleinen gelben Dreiecke an der Oberleitung den ganzen Fahrplan einer Stadt durcheinanderbringen.

Denn die Fahrzeiten an den Haltestellentafeln sind mittlerweile eher optimistische Annahmen. Der 31er sollte vom Schottentor nach Stammersdorf 36 Minuten brauchen. Tatsächlich sind die Züge drei bis fünf Minuten länger unterwegs. Fast genauso schnell war die Dampftramway, die bis 1910 für dieselbe Strecke 43 Minuten brauchte. Vielleicht ist auch das ein Grund dafür, dass der Anteil der Öffis von 38 Prozent am Wiener Gesamtverkehr seit Jahren nicht mehr steigt. Im Corona-Jahr 2020 ist er auf 27 Prozent gesunken.

„Die Tramway wird in Wien noch immer nicht gewollt“, sagt der Buchautor Harald Jahn, der auf seiner Seite www.tramway.at innovative Straßenbahnprojekte in Europa vorstellt: „Die Wiener Linien sind leider ganz auf Busse und U-Bahnen fokussiert.“ Das beweisen die Ausbaupläne der Stadt: Während schon hunderte Warnwestenträger am zwei Milliarden Euro teuren Linienkreuz U2/U5 bauen, hat die Regierung eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes abgeblasen: Die 2018 von Stadträtin Ulli Sima (SPÖ) vorgestellte Erschließung Favoritens durch die Verlegung der Linie 11 in die Neilreichgasse kommt doch nicht: „Die Verkehrsorganisation lässt den Bau nicht zu“, erklärt Günter Steinbauer von den Wiener Linien. Ein neuer Radweg würde „nicht genug Platz für die Straßenbahn“ lassen.

Aber auch beim liebsten Verkehrsmittel der Stadtregierung, der U-Bahn, läuft es nicht mehr rund. Ob auf der U1, U2, U3, U4 oder U6: Immer wieder müssen die Züge zwischen den Stationen bremsen und

So sehen Schienen aus: kaputte Gleise auf einer „Langsamfahrstelle“ des 31er in Floridsdorf

FOTOS:
HERIBERT
CORN

mit 40 Stundenkilometern oder noch häufiger mit 25 km/h weiterfahren. Alleine auf den 2,5 Kilometern zwischen den Stationen Handelskai und Alser Straße bremsen vier solcher Langsamfahrstellen die U6. Die U4 braucht zwischen ihren Endstationen Heiligenstadt und Hütteldorf wegen der Geschwindigkeitsbegrenzungen drei bis vier Minuten länger als laut Stationsfahrplan. Die U3 fährt von Erdberg bis Wien Mitte sieben statt fünf Minuten.

Auch dafür hat Günter Steinbauer eine Erklärung: besonders gehärtete Geleise. Bei ihnen ermüde das Material überraschend schnell: „Das hat uns und viele in der Branche unerwartet getroffen und nun müssen wir ein paar Kilometer Schienen tauschen.“

Ähnlich unerwartet kam ein Gutachten von der Aufsichtsbehörde, laut dem Weichen viel schneller als gefährlich abgenutzt gelten. Bis zur Klärung dieses Problems fahren die U-Bahn-Züge an den betreffenden Stellen zur Sicherheit nur mit 25 Stundenkilometern, sagt Steinbauer. Laut dem zuständigen Stadtrat Peter Hanke (SPÖ) sollen dieses Jahr 84 Millionen Euro in die Modernisierung der U-Bahn fließen.

Und in das Straßenbahnnetz? Ist das überhaupt noch sanierbar? In die Erneuerung

der Straßenbahn-Schienen werden die Wiener Linien laut Steinbauer 2021 rund 40 Millionen Euro investieren. Fachleute glauben, dass ein Vielfaches davon nötig wäre. Doch mehr Geld könnten die Wiener Linien gar nicht aufwenden: „Wir würden den Markt überhitzen und die Preise der Baufirmen würden durch die Decke gehen.“

Kritiker des aktuellen U-Bahn-Baus haben eine andere Idee, warum die Stadt Wien ihr Straßenbahnnetz so verfallen lässt: „Weil das Linienkreuz U2/U5 sämtliche verfügbaren Mittel bindet, ist zur Substanzerhaltung nicht mehr genug Geld da“, sagt Ernst Lassbacher: „Weder für die Straßenbahn noch für die bestehenden U-Bahn-Linien.“

Nein, entgegnet Günter Steinbauer: „Das Geld für U2×U5 kommt aus einem eigenen Topf. Das können wir nicht einfach zur Erneuerung verschieben.“

Dabei wären störungsfreie und schnelle Straßenbahnen deutlich billiger als ein neues U-Bahn-Kreuz und hätten auch in einer modernen Stadt Potenzial, sagt der Verkehrsplaner Harald Frey: „Gut gewartet könnte die bestehende Infrastruktur viel mehr leisten. Aber leider sind wir davon weit entfernt. Stattdessen baut die Stadt neue Auto- und U-Bahn-Tunnel.“

Die gelben Dreiecke zeigen den Tramfahrern die Höchstgeschwindigkeit an

