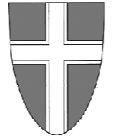


WIEN / ÖBB



Vorbild Triest – Zahnrad-Bergbahn auch (wieder) für Wien ?

Im September 1902 wurde in der früheren österreichischen Hafenstadt Triest eine interessante Vorortbahn eröffnet, die bis heute besteht.

Während die Meterspur-Züge im Zentrum als normale Straßenbahn verkehren, benützen sie außerhalb eine besondere Strecke, die über 5,2 Kilometer Länge und 340 Höhenmeter auf das Hochplateau von Villa Opicina führt; dabei muss auch eine etwa 800 Meter lange Steirampe mit bis zu 260 Promille Neigung bewältigt werden, auf der übrigen Strecke beträgt das Maximum „nur“ 80 Promille.

Das Steilstück wurde in den ersten 25 Betriebsjahren mittels Zahnradbahn-Technik bewältigt; aber im Jahre 1928 auf das Standseilbahn-Prinzip umgebaut. Spezielle Seilwagen führen die Züge bergauf bzw. bergab (siehe Titelseite), wobei eine bergwärts fahrende Garnitur (bestehend aus Seilwagen und Straßenbahnwagen) eben mittels Seilverbindung vom Gewicht der talwärts fahrenden Garnitur profitiert.

Zahnradbahn auch in Wien?

Die Eisenbahn auf den Kahlenberg wurde im Jahre 1874 eröffnet. Die normalspurige Strecke war knapp fünfhalb Kilometer lang und es wurde ein Höhenunterschied von etwa 300 Metern überwunden; die mit Dampflokomotiven geführten Züge mussten dabei Steigungen von bis zu 100 Promille bewältigen. Ein größeres Bauwerk, der ehemalige Bahnhof Nußdorf, die Talstation der Zahnradbahn, ist heute noch erhalten; in seiner ehemaligen Kassenhalle befindet sich heute ein Restaurant.

Die Bahn wurde nach fast 50 – aus heutiger Sicht sehr erfolgreichen – Betriebsjahren im Frühjahr 1922 aufgelassen. Die tristen wirtschaftlichen Verhältnisse der 20er-Jahre ließen es für die Betreibergesellschaft unrealistisch erscheinen, mittelfristig einen kostendeckenden Betrieb zu leisten (bis zur Einstellung war diese Eisenbahn ja gewinnbringend!) und das Prinzip der Subventionierung (Kofinanzierung durch die öffentliche Hand im Sinne der Daseinsvorsorge oder des Umweltschutzes) war damals noch nicht etabliert.

Heute könnte freilich genau diese Bahn wohl die profitabelste Linie im Raum Wien sein. Die Lage der Strecke und – was heute problemlos möglich wäre – eine Führung einzelner Züge bis ins Zentrum (Ring) würde nicht nur für den Tourismus und für den Wiener Ausflugsverkehr, sondern auch für die Wohnbevölkerung entlang des unteren Streckenabschnitts eine attraktive Verkehrsverbindung darstellen.

Natürlich würde die Bahn heute regulär mit elektrischen Zügen betrieben und tariflich in Verkehrsverbund integriert sein (wobei für spezielle Nostalgie-Programme und zu höheren Preisen auch Dampfzüge angeboten werden könnten). Als Beispiel für einen modernen, großstädtischen „Bergbahn-Betrieb“ könnte die „Zacke“ in Stuttgart gelten: Moderne Garnituren (eine Mischung aus Straßen- und U-Bahn-Zügen), führen vom Zentrum fast wie eine Straßenbahn mittels unterstützender Zahnrad-Technik auf eine besiedelte Anhöhe.

In letzter Zeit hat sich die Wiener FPÖ mit dem Projekt beschäftigt und bereits entsprechende Forderungen einer Wiedererrichtung geäußert; ebenso ein Thema – und im fachlichen Kontext zu sehen – wäre eine tangentielle Wienerwald-Buslinie, eine Verbindung von Hütteldorf über die Höhenstraße zum Cobenzl (unausgeübte Konzession für diesen Abschnitt derzeit bei der Post) und weiter z.B. nach Heiligenstadt oder Klosterneuburg. FPÖ, ÖVP und Grüne fordern diese Linie, alleine die Stadt Wien wird nicht aktiv; auch nicht zum heurigen Jubiläum „1000 Jahre Wienerwald-Schenkung“.

Hinweis: Siehe FAHRGAST-Veranstaltung in der Termin-Übersicht.

smk

Neue U-Bahn-Züge für Wien

Die Firma Siemens freut sich über einen weiteren Großauftrag aus Wien: Für 180 Millionen Euro (2,61 Mrd. Schilling) werden 25 Garnituren einer neuen Type V/v angeschafft, wobei es sich bei diesem Auftrag dem Vernehmen nach nur um eine erste Tranche handelt, weitere Züge im Wert von 210 Mio. Euro (2,89 Mrd. Schilling) sollen folgen.

FAHRGAST hat sich mit dem Produkt beschäftigt. Seit dem Frühjahr 2001 fuhr ein Prototyp gelegentlich auf den

Linien U3 und U4. Auffälligste Neuerung ist die Außen-Lackierung, weiß mit rotem Streifen (ähnlich DB), mit der – zumindest beim Prototyp – vom bisherigen 70er-Jahre-Silbergrau abgegangen wird.

Eine wesentliche Neukonstruktion sind die Übergänge zwischen allen sechs Wagen (Entfall der sog. Stirnwände und „Einsparung“ von vier Führerständen); das heißt, man kann vom ersten bis zum sechsten Wagen durchgehen, ohne eine Türe öffnen zu müssen. Hintergrund für diese „Verbesserung“ dürfte tatsächlich allerdings nicht Fahrgastfreundlichkeit sein, sondern der Umstand, dass diese 6-Wagen-Züge betrieblich nicht mehr getrennt werden dürfen (also fix gekuppelt sind); das v.a. deshalb, weil nicht mehr alle Fahrzeuge im Allrad-Prinzip, sondern nur mehr vier von sechs Wagen angetrieben sind. Ob sich das auf den steigungsreichen Strecken und unter freiem (Regen-) Himmel bewähren wird, darf abgewartet werden. Wie aus Fahrzeugbau-Kreisen zu hören ist, dürfte die Einsparung von Führerständen preislich durch die extrem teuren Wagen-Übergänge sowie durch den dadurch erzwungenen 20-Stunden-Langzug-Betrieb (weil keine Kurzzüge mehr gebildet werden können) mehr als aufgewogen werden: Es ist fast unglaublich, dass durch die Verunmöglichung von 4-Wagen-Kurzzügen unnötige Wagen-Leer-Kilometer in großer Zahl in Kauf genommen werden. Auf der zukünftig verlängerten Linie U2 fallen so an einem durchschnittlichen Sonntag etwa 12.000 zusätzliche Wagen-Kilometer an. Dass mit diesen Kilometerleistungen ganze Regionen mit ÖPNV versorgt werden könnten, wird die Wiener Nomenklatura kaum kümmern. Aus Insiderkreisen ist übrigens zu hören, dass die Wiener Linien auch bei der Beschaffung neuer Züge für die U6 (Nachfolge der Type E₆) an fix durchgekuppelte 112-Meter-Langzug-Einheiten denken.

Abwärme und Feuer

Ein wesentliches Manko haben Katastrophen-Fachleute problematisiert. Nach ihrer Ansicht seien Züge mit offenen Übergängen, wie sie auch für Wien vorgesehen sind, inakzeptabel. Es seien zumindest Brandabschnitt-Türen (im Notfall nach Bergung der Fahrgäste zu schließen) vorzusehen, wenn vermieden werden soll, dass aus einem einfa-

chen Wagen-Brand (wie vor einigen Jahren in der U2 am Karlsplatz) ein unbeherrschbares Inferno (Vollbrand eines 120-Meter-Zuges) wird.

Klima-Probleme

Als weiteres Problem könnte sich – nicht nur für kälteempfindliche Fahrgäste – die Vollklimatisierung der Züge auswirken: Die Abwärme aus den Fahrzeugen dürfte zu einer wesentlichen Erwärmung tiefliegender Tunnels führen. Wie damit umgegangen wird, ist offen. Positiv zu erwähnen ist, dass die Wagenkästen der neuen Züge fast eben zu den Bahnsteigen liegen (was bisher trotz Luftfederung unmöglich war!) und bei zwei Türen auf jeder Seite des Zuges eine automatisch ausfahrende Mini-Rampe ein barrierefreies Überwinden der Tür-Bahnsteig-Spalte ermöglicht. Positiv sind auch Mehrzweck-Abteile an den beiden Zug-Enden zu erwähnen. Negativ dürfte die Qualität der Sitzplätze sein, die bei den Serien-Fahrzeugen wesentlich spartanischer (Blech!) als beim Prototyp ausgeführt sein dürften.

Es wird sich in Wien niemand wundern, wenn die hohe Politik nicht davor zurückschreckt, bei Lieferung dieser bestenfalls als suboptimal zu bezeichnenden Züge eine prächtige PR-Inszenierung zu üben.

RT

Neues ÖBB-Design

Die Züge der ÖBB erhalten wiederum ein neues Farbleid und eine geänderte Innenausstattung; das wurde Anfang Juni präsentiert und konnte in unserer letzten Nummer nur in Form einer Bild-Wiedergabe auf der Titelseite berücksichtigt werden. Heute eine ausführlichere Analyse.

Mittlerweile sind die ersten Züge, deren Wagen neu gestaltet sind, auf der Westbahn und auf der Südbahn unterwegs. Diese – als „Flaggschiffe“ angekündigten – Züge werden konsequent als ÖBB-EC bezeichnet und beschriftet; da andere hochwertige Züge nur als „einfache ‚EC‘“ gelten, führt der Zusatz „ÖBB“ bei manchen Reisenden zu Verunsicherung (Frage eines Reisenden: „Gelten in diesem Zug auch internationale Fahrkarten?“). Kritiker sehen in dem Zusatz eine kleinkarierte Marotte der Verantwortlichen (wobei die Ironie des Schicksals es will, dass einzelne Waggons für die „ÖBB-EC“ mangels eigener Fahrzeuge von der DB gemietet werden mussten).

Außerlich fällt neben der neuen Wagen-Lackierung in hellgrau-dunkelgraurot (über die Schmutzempfindlichkeit des Hellgrau darf nachgedacht werden) auch auf, dass die Fahrzeuge nur mehr

mit dem Schriftzug „ÖBB“, aber ohne die berühmte Bildmarke (vulgo „Schnecke“ oder „Pflatsch“) beschriftet sind.

Positiv ist die Ankündigung (?), dass die Wagen Züge (welche?) zukünftig mit Hubliften und Rollstuhl-Plätzen ausgestattet würden. In den WC's soll es klappbare Wickeltische geben – in diesem Zusammenhang erscheint das ebenfalls gegebene Versprechen von mehr Sauberkeit besonders wertvoll.

In der 2. Klasse fallen kaum Verbesserungen auf; Stromanschlüsse (für Computer etc.) sind für viele Menschen aber sicher ein Vorteil, müssen ihre tatsächliche Funktion aber noch beweisen. Sowohl in Großraum- als auch Abteil-Wagen sind Damen- und Kinderwagen-Plätze buchbar (was tun Männer mit Kinderwägen?).

In der 1. Klasse gab es bei der Präsentation nur Großraum-Plätze; ein Teil dieser teuren Sitze ist tatsächlich ohne Sichtbeziehung zum Fenster angeordnet, also beim sog. „Steg“ zwischen zwei Fenstern (Vorsicht beim Buchen von Fensterplätzen!); es gibt übrigens sogar 2.-Klasse-Großräume, die eine bessere Raum-Konzeption aufweisen (z.B. Typen 70-10 und 82-91). Wer in der 1. Klasse ein Abteil bevorzugt, muss zum Erste-Klasse-Ticket einen Zuschlag von 15 Euro (206,40 ATS) „Business-Aufpreis“ zahlen und darf sich über ein 4er-Abteil mit Tischchen freuen; die Sitze in diesen Abteilen sind im Gegensatz zu den bisherigen 6er-Abteilen aber kaum verstellbar. Die 1. Klasse wurde zwar mit einer aufwendigen Inneneinrichtung aus Holz und Leder aufgewertet, ebenso sind Stromanschlüsse zu finden. Rollstuhl-Fahrgäste bleiben in Ermangelung entsprechender Plätze und Vorrichtungen aber ausgesperrt.

Bei der Gestaltung des Restaurant-Wagens dürften den Verantwortlichen Ideen, Lust oder Geld ausgegangen sein; hier fällt v.a. die hässliche Kunststoff-Decke auf, die schon in den 70er-Jahren unangenehm-bedrückend wirkte, aber bei der Neugestaltung offenbar übersehen wurde.

Strahlende Züge

Die ÖBB rüsten derzeit im Rahmen dieses Design-Programms mehr als 700 Wagen des Fernverkehrs mittels spezieller Funkverstärker und strahlungsfördernder Fenster für einen optimierten Mobiltelefon-Einsatz aus. Während z.B. in der Schweiz bewusst nicht alle Wagen zu „rasenden Telefonzellen“ umgebaut werden (und in einzelnen Ruhe-Wagen die Telefonie sogar untersagt ist), geben die ÖBB hier sehr viel Geld aus, ohne auf lärm- oder strahlungsarme Räume zu achten. Sollen

strahlungsempfindliche Fahrgäste vielleicht andere Verkehrsmittel wählen?

smk+jmp

S7 – Mega-Investition mit geringem Nutzen

In Wien werden einerseits selbst kleinste Projekte (und hanebüchene) Ankündigungen mit spektakulären PR-Maßnahmen begleitet, andererseits aber werden aber auch größte und teuerste Projekte diskret der Öffentlichkeit vorenthalten – je nach dem Willen der Stadt-Wichtigen.

Die Bevölkerung hat sich an diese Zustände längst gewöhnt und nimmt es gelassen, wenn Angekündigtes nicht realisiert wird. Die Frustration über diese Zustände äußert sich aber leider nicht in einem offenen Diskurs oder Widerspruch, wie er in einer Demokratie üblich wäre, sondern führt zu – auch politisch absurden – Verhältnissen; ein renommierter Politikexperte hat diese einmal als „Konsens-Diktatur“ bezeichnet. Die Eliten und manche Medien-Angehörige verhalten sich auch „eher ruhig“ – sie tummeln sich gerne in der Nähe der Macht (um z.B. an Weltreisen teilzunehmen) oder profitieren vom Insider-Wissen. Gäste aus dem Ausland, aber auch aus den Bundesländern staunen über die Wiener Verhältnisse. Wer weiß, dass in vielen kleineren österreichischen Städten viele höchst effiziente ÖPNV-Projekte an ein paar fehlenden Millionen (Schilling!) scheitern mussten und der Bund nicht fördern wollte, weil es sich weder um ein Projekt der ÖBB, noch der Wiener Linien handelte (so war es z.B. in Linz, Salzburg, Innsbruck), kann über die in Wien verbrauchten Summen leicht blass werden.

Ausbau mit Verspätung

Der „Ausbau“ (eigentlich ein Neubau) der sog. „S7“ ist ein solcher Fall: es geht hier um die Eisenbahnstrecke von Wien Mitte – Rennweg – ehemalige Aspangbahn – Klein Schwechat – Pressburger-Bahn – Schwechat – Hainburg – Wolfsthal (und theoretisch nach dem Schließen einer 6-Kilometer-Lücke weiter über Berg – Kittsee nach Bratislava).

Irreführenderweise wird die Strecke oft auf den Begriff „Flughafen-Bahn“ reduziert, obwohl die hauptsächlich Bedeutung der S7 in der innerstädtischen Erschließung (Bezirke Landstraße und Simmering) sowie der Versorgung der Gemeinden und Städte stromabwärts rechts der Donau sowie im Ballungsraum-Verkehr mit Bratislava läge.

Ein spektakuläres Projekt

Nachdem der Ausbau dieser S7 seit den 70er-Jahren schon mehrmals an-

gekündigt wurde (zuletzt anlässlich der Wende im Osten 1989), ging es dann Mitte der 90er-Jahre richtig los.

Mächtige Wiener und sonstige Kreise hatten den Flughafen als attraktives Betätigungsfeld (und als Schnittstelle eigener Reisepläne?) entdeckt. Und was für London oder Paris gut sei, müsse auch für Wien bestens sein: Eine „spektakuläre“ Verbindung zwischen Stadt und Flughafen musste her.

Nun wurde die Strecke bis zum Flughafen um mehr als 370 Millionen Euro (mehr als 5 Mrd. Schilling) ausgebaut, wobei dafür der fahrplanmäßige Betrieb von Juni 2001 bis Dezember 2002 eingestellt (bzw. umgeleitet) wurde. Die Bauarbeiten dürften noch einige Jahre andauern, wobei der fahrplanmäßige Betrieb dennoch am 15. Dezember 2002 wiederaufgenommen wird (wer erinnert sich wohl noch daran, dass der ehemalige Verkehrsminister Einem noch im Jahre 1999 im Parlament in Beantwortung einer Anfrage erklärt hat, die Bauarbeiten wären Ende 2001 abgeschlossen?).

Kein 15-Minuten-Takt!

Wenn nun im Dezember 2002 die neue S7 „startet“, dürfte es wohl einige Enttäuschung geben. Denn während die ÖBB und die Stadt Wien als zentrale PR-Botschaft eine Intervall-Verdichtung trommelten („alle 15 Minuten ein Zug“), wurde das offenbar gar nicht ernsthaft verfolgt: Die S-Bahn verkehrt auch in nächster Zukunft nur halbstündig.

Abenteuer Airport-Express

Für Dezember 2003 ist ein zusätzlicher „Airport-Express“ angekündigt; dieser verbindet aber nur zwei Punkte, nämlich den Airport-City-Terminal (in der Nähe des Bahnhofs Wien Mitte) und den Flughafen. Wer diesen Erste-Klasse-Zug benützen will, muss acht Euro (ca. 110 ATS) oder mehr bezahlen, dafür gibt es aber ein Check-in-, nicht aber ein Check-out-Service. Verbund-Fahrkarten gelten bei diesem Zug aber nicht, heißt es.

Dass sich die Kundschaft dieses Zuges auf einen eher kleinen Kreis beschränken dürfte, wurde schon bei der Präsentation der Zug-Pläne klar: So erhofft sich die eigens gegründete Betriebsgesellschaft (Tochter von ÖBB und Flughafen) 800.000 Fahrgäste jährlich – das sind aber leider weniger als 29 Reisende pro Zug. Nachdem diese Züge aus einer Lokomotive und drei adaptierten Doppelstock-Wagen bestehen sollen (Leergewicht etwa 230 Tonnen) riskieren die ÖBB einmal mehr, mit einem Prestige-Projekt nicht nur ein hohes Defizit zu produzieren, sondern auch noch unnötig viel Energie zu ver-

schwenden – einmal mehr wird damit der Ökobonus des Systems Schiene mutwillig geschmälert.

Eisenbahn-Fachleute analysierten außerdem, dass die normalen S-Bahn-Züge in „künstlicher Langsamkeit“ (trotz Ausbau nur zwei Minuten Fahrzeit-Verkürzung gegenüber Anfang der 90er-Jahre!) und Halbstunden-Takt gehalten werden, da der „Express“ sonst überhaupt keine Chance hätte.

Und die Daseinsvorsorge?

Sonderbar – wenn auch nachvollziehbar – ist, dass sich die Wiener SPÖ mit ihrem Engagement für den Airport-Express (Bgm. Michael Häupl: „Wollen wir eine Feldbahn oder einen Express?“), für diesen Zug die normale S-Bahn ausgebremst wird, schon wieder einmal von ihren Idealen und dem gerade in letzter Zeit so stark strapazierten Prinzip der Daseinsvorsorge-Verantwortung entfernt.

FAHRGAST-Teilerfolg

Immerhin ist es FAHRGAST und der AG Verkehrspolitik – unterstützt von ÖVP, Grünen und FPÖ – gelungen, das Projekt teilweise positiv zu verändern: Größtes Detail ist sicher die „gerettete“ Haltestelle Zentralfriedhof (auch für Wohn- und gewerbliche Umgebung wichtig!). Und dass es auf höchster Ebene noch „größere Diskussionen“ geben dürfte, ist sicher auch unserem engagiertem Team zu verdanken.

jmp+smk

Die ÖBB und die Umwelt

Auch die ÖBB präsentieren – bei größeren Unternehmen durchaus üblich – einen Umweltbericht, wobei die Öffentlichkeit nur indirekt, im Wege einer pompösen Medienkonferenz informiert werden sollte. Beeindrucken sollte wohl besonders, dass Redebeiträge einzelner ÖBB-Verantwortlicher mittels aufwendiger TV-Live-Technik aus verschiedenen Außenstellen (z.B. in Wien Nord, Linz, etc.) via Satellit zugespielt wurden; daß die „zugespielten“ Fachleute sich nach ihren Beiträgen am Ort der Konferenz einzufinden hatten, mag nur kritischen Geistern als skurril erscheinen.

ÖBB-Chef Rüdiger vorm Walde, gegenüber seinem Vorgänger eine Ausgeburt von Herzlichkeit, hatte keine Mühe, sich im langatmigsten Erzählstil nichtssagenden Zahlen und Daten hinzugeben (unterstützt wurde er heftigst vom Moderator, einem prominenten TV-Journalisten, der sich bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit als ÖBB-Fan darzustellen suchte). Vorm Walde klagte fast wehleidig über Ener-

gieabgaben (die freilich auch die Bahn zum Energiesparen zwingen sollten).

Vieles ging in dem Lamento unter, Fragen von Medien-Leuten, etwa nach der CO₂-Bilanz des Unternehmens (heute eine Selbstverständlichkeit!) wurden mit Allgemeinplätzen abgetan – sinngemäß: „Bahnfahren ist ja an sich schon umweltfreundlich und spart CO₂“.

Umwelt-Team aufwerten!

Klar spürbar war auch die leider nur untergeordnete Bedeutung des engagierten Umwelt-Teams von Sylvia Berndorfer, das derzeit dem Bereich Planung und Engineering untergeordnet ist.

Für FAHRGAST ist klar, dass dieser wichtige Bereich zu einer eigenen, damit unabhängigeren Stabsstelle (ähnlich Stab Kommunikation) aufgewertet muss.

Die Umwelt-Aktivitäten der ÖBB müssen auch das sog. Kerngeschäft (Beförderung von Personen und Gütern etc.) betreffen, z.B. den Stromverbrauch von Zügen (nicht nur von Lokomotiven); das bringt auch große Einsparungen – nicht nur für die ÖBB, sondern auch für das System Schiene. Die ÖBB sollen ihren Beitrag zur CO₂-Entwicklung nicht nur im Vergleich zum Auto messen, sondern es müssen CO₂-Potentiale analysiert und in Angriff genommen werden.

Die ÖBB „verpassen“ vor allem bei der Konzeption ihrer Angebote im Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) die Chancen zum Energiesparen. Der überdimensionierte „Airport-Express“ (231 Tonnen, 150 Sitzplätze, 29 Fahrgäste) ist nur ein aktuelles Beispiel für die negative Entwicklung.

Es müssen auch fiskalische „Anreize“ (z.B. Energiesteuern dazu beitragen, den Energieverbrauch der Bahnen zu senken; eine weitere Möglichkeit wären Anreize an das Personal (z.B. bar auszuzahlender Sparfahr-Bonus).

ÖBB als Umweltsünder?

Im Schatten der Umwelt-PR-Aktivitäten ist es bisher kaum aufgefallen, dass die ÖBB von Fachleuten gelegentlich leider auch als „Umwelt-Killer“ enttarnt werden.

So schmunzelt (oder weinen) viele Menschen, über eine illegale Baumfäll-Orgie, der eine ansehnliche Reihe von Pappeln zum Opfer gefallen sein dürfte, nachdem – wie es heißt – Rüdiger vorm Walde die Bäume „weghaben“ wollte. Nachdem die Bäume auch durch einen Polizei-Einsatz nicht mehr zu retten waren, handelte die Behörde im Nachhinein – die ÖBB erhielten eine hohe Geldstrafe (die Rede ist von mehreren Zehntausend Euro).

jmp