

Auf die Bim gekommen? Verkehr und Verkehrspolitik in Wien seit 1744 – kritisch betrachtet

von Ernst Lassbacher, Sonderband 3 der Wiener Verkehrsblätter, 296 Seiten, 60 sw-Abbildungen, Format A4, gebunden, Preis 45,00 €, Phoibos Verlag, Anzengrubergasse 16/4, A-1050 Wien, ISBN 978-3-85161-020-8

Die Situation des Nahverkehrs in Wien ist der in Berlin oft vergleichbar... und oft ganz anders (Werbung „Wien ist anders“). Die Verkehrspolitik in Wien und Berlin ist (leider) häufig ähnlich: Sinnvolle Lösungen brauchen Zeit!? Warum eigentlich? Hier in Berlin spricht man oft – gegenteilig gemeint – vom „Berliner Tempo“, wenn es um die Realisierung von neuen Verkehrs-Trassen (Straßenbahn!) oder auch nur um die infolge der politischen Spaltung Berlins erforderliche Wiederherstellung früher bestehender Strecken (Straßenbahn, S-Bahn) geht. Nach der Lektüre dieses Buches ist der Rezensent – beinahe – gewillt, dankbar auf das „Berliner Tempo“ zu blicken, das „Wiener Tempo“ scheint mitunter das hiesige noch um einiges zu unterbieten. Zwei Kuriositäten seien erwähnt: Hier verordnete vor nicht allzu langer Zeit ein Bausenator für die Leipziger Straße und die Oberbaumbrücke den Einbau von Straßenbahngleisen, die nach gegenwärtiger Planung – falls überhaupt – wohl erst in Jahrzehnten befahren werden. Alles schon einmal dagewesen? Ja! In Wien geschah Vergleichbares bereits 1919 bei einem Brückenbau über die Südbahn für eine geplante Tramstrecke nach Liesing. Eine Merkwürdigkeit bei der Wiener Straßenbahn (von den Wienern liebevoll „Bim“ genannt) fiel bzw. fällt vielen Besuchern auf: das gemächliche Tempo! Trotz freier Strecke wurde nicht die mögliche Geschwindigkeit gefahren. Der Grund war u.a., daß zumindest bis 2004 die reine Rollzeit zur Lohnberechnung des Fahrpersonals herangezogen wurde, d.h. zügiges Fahren ergab Lohn-Minderungen beim Fahrpersonal!

Die Entwicklung des städtischen Verkehrs in Wien und Berlin in den vergangenen rund 25 Jahrzehnten hat viele Ähnlichkeiten (beispielsweise 1865: erste Pferdebahnen in Berlin und Wien), aber auch deutliche Unterschiede (U-Bahn: 1902 Berlin, 1976/78 Wien). Die Entwicklung nach 1945 ist in den beiden Städten trotz ähnlicher Sektoreinteilung grundsätzlich anders verlaufen, was sich in Berlin durch Teilung (1949) und Mauerbau (1961) auch im innerstädtischen Verkehr deutlich niederschlug. Erst seit zwei Jahrzehnten kann hier wieder einheitlich geplant werden, wenn auch so manche Mauer in diversen Köpfen dies immer noch zu verhindern versucht.

Woran krankt aber nun der Verkehr in Wien? Der Autor analysiert die Entwicklung von den Anfängen bis ins heutige U-Bahn-Zeitalter mit der in Wien noch immer unverzichtbaren Straßenbahn und kann dabei auf 40 Jahre Erfahrung im Umgang mit der Wiener Verkehrspolitik zurückgreifen. „Kritisch betrachtet“ bedeutet nicht, alles schlechtzureden, auch über die vorbildlichen Entwicklungen im Wiener Stadtverkehr wird berichtet. Insbesondere die vergleichenden Blicke auf diverse andere Großstädte – eben auch auf Berlin – machen dieses Buch lesenswert, der Autor hat auf seinen zahlreichen Reisen den Nahverkehr aufmerksam und kritisch betrachtet. Für die nicht so ortskundigen Leser wären jedoch einige Netzpläne oder Ver-

gleichbares hilfreich. Dieses Werk sei all jenen ans Herz gelegt, die an der Verkehrspolitik in der eigenen Heimatstadt mitunter verzweifeln. So eingehend und detailreich sind vermutlich noch für keine andere Großstadt der Verkehr und die Verkehrspolitik kritisch betrachtet worden. up