

120 Jahre Simmering und Kaiser-Ebersdorf bei Wien - ein verkehrsgeschichtlicher Rückblick und Ausblick

Simmering ist aus verkehrshistorischer Sicht zweifellos einer der interessantesten Bezirke Wiens, waren doch hier im Laufe der Zeit nahezu alle Verkehrssysteme anzutreffen. Die Verkehrswege bestimmten auch die räumliche Entwicklung von Simmering und damit die heutigen Grenzen des Bezirks.

Alte Handelswege

Seit urgeschichtlicher Zeit sind die Donau und die sie begleitenden Wege wichtige Routen im Ost-West-Handel. Vorläufer der heutigen Simmeringer Hauptstraße verbanden als Limesstraße die römischen Legionslager Vindobona und Carnuntum und später als Poststraße Wien mit Pressburg und Budapest.

Wasserstraßen in Simmering

Nach dem Vorbild zeitgenössischer britischer Kanäle wurde in den Jahren 1797 bis 1803 ein Schifffahrtskanal durch Simmering gebaut. Als erstes Transportsystem für Massengüter auf dem Gebiet des heutigen Österreich spielte er eine wichtige Rolle bei der Versorgung Wiens mit Brennstoffen und Ziegeln. Ursprünglich sollte der Kanal über Sopron nach Győr führen und der Kaiser träumte gar von einer Fortsetzung bis Triest. Aus politischen Gründen endete der Kanal jedoch an der damaligen österreichisch-ungarischen Grenze und wurde so zum Wiener Neustädter Kanal. Das Gefälle der einzigen Kanalschleuse in Simmering – der Kirchhofschleuse – wurde ab 1806 zum Betrieb einer Mühle



Wiener Neustädter Kanal

(ab 1871 Dampfmühle bei der gleichnamigen Gasse) genutzt, die zur Keimzelle der Gewerbe- und Industriezone südlich der Simmeringer Hauptstraße wurde. Nach Eröffnung der Aspangbahn 1881 nur mehr als Werkskanal genutzt, wurde die Wasserstraße innerhalb Wiens 1930 trocken gelegt. Heute erinnert in Simmering nur mehr ein Straßename an den einstigen Kanal. Der Donaukanal wurde von 1714 bis 1726 bei Erdberg und von 1832 bis 1834 im Bereich von Simmering reguliert, doch blieb seine Bedeutung als Transportweg gering.

Ab 1901 plante man ein europäisches Wasserstraßennetz von der Nordsee zum Schwarzen Meer und von der Ostsee zur Adria, sowie große Hafenanlagen im Raum Simmering. Das 1910 baureife Projekt scheiterte aus wirtschaftlichen und politischen Gründen, wurde nach dem Ersten Weltkrieg obsolet und erst im Zweiten Weltkrieg wieder aufgegriffen. Neben den Zerstörungen „erbte“ Simmering aus diesen dunklen Jahren den 1939 bis 1942 gebauten Massengüterhafen Albern mit seinen markanten Speichern als Umschlagplatz für Getreide, Biomasse, Baustoffe und Stahl. Geblieben ist Simmering auch Albern selbst als neuer Ortsteil und eine Flächenwidmung, die aus raumplanerischer Sicht Simmering noch in Zukunft erhebliche Möglichkeiten hinsichtlich Hafenerweiterung, Betriebsansiedlungen sowie Bau von Wohngebieten bietet.

Eisenbahnen in Simmering

Die 1846 zwischen Wien und Bruck an der Leitha eröffnete Raaber Bahn (heute Ostbahn) war eine der ersten Lokomotiveisenbahnen Österreichs und wurde 1854 Bestandteil der privaten Staatseisenbahn-Gesellschaft (tatsächlich verstaatlicht erst 1908) mit der ab 1871 längsten Eisenbahnstrecke der Monarchie. Sie führte von der österreichisch-sächsischen Grenze über Prag, Brünn, Wien, Budapest, und Temesvár bis zum Eisernen Tor und war über die Donaubrücke und den Simmeringer Bahndamm mit ihrem Wiener „Centralbahnhof“ (später Ostbahnhof) verbunden. Auch der legendäre Orient-Express fuhr bis 1914 auf seinem Weg von Paris über Wien nach Konstantinopel durch Simmering.

Nach 1918 hauptsächlich für den Regional- und Güterverkehr von Bedeutung, sind heute beide Ostbahnäste Bestandteile „Transeuropäischer Netze“ (Paris–Wien–Preßburg/Budapest, bzw. Danzig–Wien–Rom). Der 1967 eingeführte „Stadlauer Pendler“ von der Station Erzherzog-Karl-Straße zum Südbahnhof gewann durch den Einsturz der Reichsbrücke 1976 an Bedeutung und wurde zur S-Bahnlinie S80 aufgewertet. Nach Eröffnung des in Bau befindlichen Wiener Hauptbahnhofs wird die S80 verlängert und bringt für Simmering eine direkte S-Bahn-Verbindung nach Meidling und in den Westen Wiens.

Die Gesellschaft, die 1871 den Wiener Neustädter Kanal vom Staat kaufte, eröffnete 1881 die Aspangbahn, die ursprünglich als „Wien-Saloniki-Bahn“ über die Steiermark nach Bosnien führen und so eine Verbindung mit Griechenland herstellen sollte. Bis 1937 Privatbahn, war sie lange Zeit im Ausflugsverkehr erfolgreich (ihr gehörten auch die Schneebergbahn Wr. Neustadt - Puchberg, inklusive der Zahnradbahn). Seit 1945 benützen in Wien auch die Züge der Pressburgerbahn die Aspangbahn, welche 1962 elektrifiziert wurde.

Heute fahren auf ihrer 2001 bis 2002 modern ausgebauten Trasse Flughafen-S-Bahn S7 und CityAirportTrain, wobei aus der Sicht Simmerings Verbesserungen durch die Errichtung der bereits vorgesehenen Haltestelle Hasenleiten und einer Verkürzung der derzeitigen 30-Minuten-Intervalle wünschenswert wären. Die Aspangbahn erinnert auch an eines der dunkelsten Kapitel der Geschichte, das ohne Eisenbahnen und maßgeblicher Mitwirkung von „Ostmärkern“ wie Adolf Eichmann nicht