



*Station Simmeringer Hauptstraße*

möglich gewesen wäre. Vom ehemaligen Aspangbahnhof im 3. Bezirk aus wurden 1941 bis 1942 in rund 50 Sonderzügen etwa 50.000 Mitbürger und danach noch bis März 1945 kleinere Personengruppen in Vernichtungslager abtransportiert. Nur wenige dieser Menschen überlebten. Vorläufer der Flughafen-S-Bahn war die 1914 eröffnete Lokalbahn Wien–Preßburg. Als eine der ersten elektrischen Überlandbahnen nimmt sie einen Ehrenplatz in der Eisenbahngeschichte und in der Geschichte Simmerings ein, obwohl der legendäre „InterCity-Verkehr“ zwischen den Stadtzentren von Wien und Preßburg nur bis 1935 möglich war.

Die bis 1945 im Straßenbahnbetrieb befahrene Stadtstrecke vom Hauptzollamt längs des Donaukanals und durch Kaiserebersdorf nach Schwechat ist bis heute vielen älteren Simmeringern in Erinnerung geblieben. Das in weiten Teilen bis heute nur dünn besiedelte Simmering eignete sich besonders für die Anlage von Betrieben, Güterbahnhöfen und Verbindungsbahnen. So besaß Simmering ein umfangreiches Netz von Anschlussbahnen, zahlreichen Industriebahnen und beherbergt seit 1987 mit Wien-Kledering den größten Verschiebebahnhof Österreichs. Begonnen hat diese Entwicklung 1872, als die Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahn) die Donauländebahn vom Bahnhof Maxing der Verbindungsbahn Penzing – Meidling über Oberlaa nach Kaiserebersdorf zum Hammerwerk der Innerberger Hauptgewerkschaft in Schwechat und 1880 zu den Hafenanlagen an der Donau eröffnete. Zwischen 1888 und 1945 auch für den Personenverkehr genutzt, dient diese Bahn heute nach Wiedererrichtung der Winterhafenbrücke über den Donaukanal dem Anschluss des Hafens Freudenau.

Die Verstaatlichung eines Großteils der Eisenbahngesellschaften zu Beginn des 20. Jahrhunderts und der Ausbruch des Ersten Weltkriegs machten einen großzügigen Ausbau des Wiener Eisenbahnnetzes erforderlich. Neben dem Zentralverschiebebahnhof Breitenlee und weiträumigen Güterumfahrungenstrecken wurden 1915 bis 1916 auch der Verschiebebahnhof Simmering-Transit und Verbindungsstrecken wie die Hasenleitenschleife zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ostbahnlinien

gebaut. Heute läuft über diese Strecken ein Großteil des Schienen-Gütertransitverkehrs im Raum Wien und aus dem Simmeringer Verschiebebahnhof wurde 1987 der Einfahrbahnhof des Zentralverschiebebahnhofs Wien. Ein Großteil der stark zunehmenden Transporte zum Hafen Freudenau wird in Zukunft hoffentlich mit der Bahn erfolgen. Sollte die geplante Container-Landbrücke von Wladivostok über die Transsibirische Eisenbahn in den Raum Wien-Bratislava realisiert werden, wird wohl Simmering insbesondere aufgrund seiner Raumreserven in Donaunähe bei Albern ein zu favorisierender Endpunkt der verlängerten Breitspurbahn sein.

### **Pferdestraßenbahn in Simmering**

Die Wiener Tramway-Gesellschaft eröffnete am 13. Juni 1874 als ersten Pferdebahnabschnitt in Simmering die Strecke Simmeringer Hauptstraße von der St. Marxer Linie (heute Grasberggasse) bis zur Molitorgasse, wo sich auch die Remise Simmering 1 befand. Diese wurde 1929 geschlossen und noch bis 1987 als Garage für den städtischen Fuhrpark verwendet. Rechtzeitig zu Allerheiligen 1874 erreichte die Pferdetrampway das 2. Tor des Zentralfriedhofs. Zunächst verkehrten vier Linien vom Zentralfriedhof oder Simmering über Rennweg, sowie Ring-Kai oder Kai-Ring und über dieselbe Strecke wieder nach Simmering oder zum Zentralfriedhof zurück. Später kamen noch Linien über die Landstraßer Hauptstraße und zum Franz-Josefs-Bahnhof dazu. 1899 kaufte die Gemeinde Wien die bis dahin private Wiener Tramwaygesellschaft und übergab die Betriebsführung an die neu gegründete Firma „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtischer Straßenbahnen“ (BBG), die auch das gesamte Netz elektrifizierte, neue Trieb- und Beiwagen beschaffte sowie die vorhandenen Pferdebahnwagen für den elektrischen Betrieb adaptierte. Schrittweise konnte dann das Straßenbahnnetz in Wien auf elektrischen Betrieb umgestellt werden und am 9. Februar 1901 fuhr auch in Simmering die letzte Pferdetrampway.

### **Elektrische Straßenbahn in Simmering**

Seit 10. Februar 1901 fährt auch in Simmering eine „Elektrische“ auf der ab 1907 mit dem Signal 71 bezeichneten Linie. Ein groß angelegtes Elektrifizierungsprogramm der Stadt Wien mit Errichtung der städtischen Elektrizitätswerke hatte auch die Gründung des Unternehmens „Gemeinde Wien – Städtische Straßenbahnen“ zur Folge. Dieses übernahm ab dem Jahr 1903 die übrigen Linien der privaten Tramwaygesellschaften, deren Netze untereinander nicht verbunden waren. Die Elektrifizierung aller Strecken dauerte, bedingt durch den Ersten Weltkrieg, noch bis 1922, als die letzte Dampftramway von Kagran nach Groß-Enzersdorf verkehrte. Die Vereinheitlichung und Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs stellte eine wichtige Voraussetzung für die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt und seiner Bezirke dar und so wurden auch in Simmering weitere Linien gebaut, die zunächst noch geometrische Farbsymbole und erst ab 1907 Nummern und Buchstaben als Liniensignale trugen. Die Strecke nach Schwechat (Linie 72) wurde 1903 eröffnet, jene durch die Geiselbergstraße 1905 (bis 1917 Linie 7, dann Linie 6) und die Linie 73 nach Kaiserebersdorf 1912. Zahlreiche weitere Linien verkehrten jedes Jahr zu Allerheiligen und anderen Gedenktagen aus allen Teilen Wiens zum Zentralfriedhof und stellten dabei die Leistungsfähigkeit des Transportmittels Straßenbahn eindrucksvoll unter Beweis. Die Straßenbahnlinien Simmerings blieben Jahrzehnte lang fast unverändert in Betrieb und wurden 1942 noch um die Linie 106 von der Simmeringer Hauptstraße zum E-Werk ergänzt. Erst im Zeitalter des zunehmenden Autoverkehrs kam auch das Aus für drei Simmeringer Straßenbahnlinien. Während die Linien 72 und 73 bereits 1961 auf Busbetrieb umgestellt wurden, verkehrte die Linie 106 noch bis 1971. Von 1991 bis 2000 war eine neue Linie 72 als Vorläufer der U-Bahn-Linie U3 wieder zwischen Schlachthausgasse und Zentralfriedhof in Betrieb. Die Renaissance der Straßenbahn be-