



STADTPUNKTE

Andreas Käfer und Herbert Peherstorfer (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH)

S-BAHN IN WIEN

Chance für die wachsende Stadt

August 2016

20



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

Der direkte Weg zu unseren Publikationen:

E-Mail: stadt@akwien.at

Bestelltelefon: +43-1-50165 3047

Bei Verwendung von Textteilen wird um Quellenangabe und Zusendung eines Belegexemplares an die AK Wien, Abteilung Kommunalpolitik, ersucht.

Impressum

Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,
Prinz-Eugen-Straße 20–22, 1040 Wien, Telefon: (01) 501 65 0
Offenlegung gem. § 25 MedienG: siehe wien.arbeiterkammer.at/impressum
Zulassungsnummer: AK Wien 02Z34648 M
ISBN: 978-3-7063-0633-1
AuftraggeberInnen: AK Wien, Kommunalpolitik
Fachliche Betreuung: Judith Wittrich
Autoren: Andreas Käfer und Herbert Peherstorfer
Grafik Umschlag und Druck: AK Wien
Verlags- und Herstellungsort: Wien
© 2016 bei AK Wien

Stand August 2016

Im Auftrag der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Andreas Käfer und Herbert Peherstorfer (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH)

Mitarbeit: Roland Fersterer, Bernhard Fürst und Patrick Schnötzlinger

S-BAHN IN WIEN

Chance für die wachsende Stadt

August 2016

VORWORT

Das rasante Bevölkerungswachstum in Wien und der gesamten Ostregion bedeutet enorme kommunalpolitische Herausforderungen – auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Denn der Verkehr nach und in Wien wird deshalb zunehmen. Vor diesem Hintergrund und in Zeiten angespannter Budgets sind nachhaltige Lösungen gefragt.

Das Wiener S-Bahn- und Nahverkehrsnetz kommt mit ca 300.000 Fahrgästen täglich eine bedeutende Rolle zu. Lange bildete die S-Bahn das Rückgrat im öffentlichen Verkehr und wurde in den 1980er Jahren in ihrer Bedeutung von der U-Bahn abgelöst.

Trotz Investitionen in Strecken und Wagenpark rangiert die S-Bahn in Wien eher im unteren Bereich der Beliebtheitsskala. Nicht nur im Vergleich mit anderen europäischen Städten scheint es, dass das Potenzial nur wenig ausgeschöpft sein dürfte. Fehlende Verbindungen, ein zu gewissen Tageszeiten karger Fahrplan, unregelmäßige Takte und volle Züge lassen den potenziellen Fahrgast tatsächlich „auf der Strecke“.

Wie erfolgreich und verkehrswirksam die S-Bahn allerdings sein kann, zeigt das Beispiel der vor geraumer Zeit bereits totgesagten Vorortelinie - S45: das Angebot von einem 10min-Takt wird gut angenommen und freut die Fahrgäste.

Zudem bietet die S-Bahn mit bestehender Schieneninfrastruktur für die Stadt Wien ein vergleichsweise kostengünstiges Potenzial zur Schaffung eines innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittels mit sehr hoher Verkehrswirksamkeit. Denn Gleisadaptierungen und Zugbestellungen sind wesentlich günstiger als etwa der U-Bahn-Bau.

Die Stadt Wien geht mit dem im Juni 2016 beschlossenen S-Bahn-Infra-Paket samt Ausbau der S80 neue Wege: Durch den Ausbau der S-Bahn werden vorhandene Strecken und Anlagen besser genutzt. Aber das kann nur der Anfang sein.

Vor diesem Hintergrund ist im Auftrag der AK Wien die Traffix Verkehrsplanung GmbH im Rahmen der Studie „S-Bahn in Wien – Chance für die wachsende Stadt“ der Frage nachgegangen: welche Schienenstränge sich insbesondere für innerstädtische Verbindungen besser nutzen lassen, wo Ergänzungen zum hochrangigen schnellen U-Bahnnetz verkehrswirksam sinnvoll sind und was aus Fahrgastsicht für eine attraktive alltägliche Nutzung nötig ist.

Judith Wittrich

Wien, August 2016

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
1. Hintergrund	3
1.1 Ausgangslage.....	3
1.2 Aufgabenstellung	3
1.3 Geschichtlicher Abriss.....	4
2. Angebot der Wiener S-Bahn	9
2.1 Streckenführung, Verbindungen	9
2.2 Stationen	11
2.3 Fahrplanangebot und Betriebszeiten	12
2.4 Pünktlichkeit	19
2.5 Wagenmaterial	19
2.5.1 Reihe 4020.....	20
2.5.2 Reihe Talent.....	21
2.5.3 City-Shuttle.....	22
2.5.4 DOSTO-Wendezüge	23
2.5.5 Reihe Cityjet.....	24
2.5.6 Übersicht	25
2.6 Information und Informationsmanagement	27
2.7 Liniennetzpläne	28
2.8 Image	34
3. Die Bedeutung der S-Bahn für die Ostregion	36
3.1 Fahrgastaufkommen	36
3.2 Der Anteil der S-Bahn am Verkehrsaufkommen.....	37
4. S-Bahn und Stadtentwicklung	43
4.1 Stand der Umsetzung der S-Bahn-Planungen.....	43
4.1.1 S-Bahnkonzept 2003.....	43
4.1.2 Schienenverkehrskonzept Region Wien 2012	44
4.1.3 Fachkonzept Mobilität – STEP 2025.....	44
4.2 Konkurrenz U-Bahn – S-Bahn?.....	45
5. Finanzierung der S-Bahn	47
5.1 Die Anfänge.....	47
5.2 Aktuelle Finanzierungsregelungen.....	47
5.3 U-Bahn oder S-Bahn?	48
6. Massnahmenvorschläge	50
6.1 Stadtentwicklung und Verkehrslinien in Einklang bringen	50
6.2 Nahverkehrsplan für ein „Wien der Regionen“	51
6.3 Kein weiterer Rückbau	52
6.4 Alternativen zum Ausbau der Stammstrecke?.....	53
6.5 Potenzielle Maßnahmen	53

6.5.1	Neue Haltestellen und Verknüpfungsbauwerke.....	54
6.5.2	Neuer S-Bahn-Verkehr auf bestehenden Eisenbahnstrecken.....	55
6.5.3	Neubau von S-Bahn-Strecken	57
6.5.3.1	Obsoleete Ideen und Konzepte	57
6.5.3.2	Verbindung Franz-Josefs-Bahn mit Donaukaibahn	58
6.5.3.3	Verbindung Franz-Josefs-Bahn mit Stammstrecke	58
6.5.3.4	Verlängerungen S 45	58
6.5.4	Neubau von Eisenbahnstrecken	58
6.6	Stationen	59
6.7	Gemeinsame ÖV-Planung und Bestellung	60
Verwendete Abkürzungen		61
Literaturverzeichnis		63
Abbildungsverzeichnis		65
Tabellenverzeichnis		66
Kartenverzeichnis.....		66
Anhang		67
Stadtpunkte		79

KURZFASSUNG

Die Wiener S-Bahn wird täglich von rund 300.000 Fahrgästen frequentiert. Neun Linien bedienen 53 Stationen im Wiener Stadtgebiet und verbinden schnell und bequem die Stadt mit ihrem Umland bzw. umgekehrt. Das Fahrplanangebot auf der Schnellbahn-Stammstrecke (Wien Meidling – Wien Floridsdorf) und auf der Vorortelinie kann mit wenigen Abstrichen als attraktiv bezeichnet werden. Auf den auch auf Wiener Stadtgebiet daran anschließenden bzw. den anderen S-Bahn-Strecken besteht jedoch oft ein unattraktives Angebot mit großen Taktlücken.

Historisches

Die Betriebsaufnahme der Wiener S-Bahn erfolgte im Jahr 1962. Angesichts der damaligen Probleme im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der kriegsbedingt zerstörten Stadt und einer populär gewordenen Verkehrspolitik, bei der alles auf das Auto gesetzt wurde, ist die Entscheidung zum Bau der Wiener Schnellbahn als strategisch äußerst vorausschauende Entscheidung anzusehen. In Folge gab es zwar Pläne zum weiteren Ausbau des S-Bahnnetzes, umgesetzt wurde nach Herstellung des Grundnetzes jedoch wenig. Es scheint, als würde der S-Bahn keine besondere Bedeutung mehr zugemessen.

Image der S-Bahn heute

Der Wagenpark ist zwar gut in Schuss gehalten, größtenteils aber veraltet. Unregelmäßige Fahrpläne mit Taktlücken, überfüllte Züge, ein teilweise langsamer Betriebsablauf, auf freier Strecke haltende Züge und nicht zuletzt Zugausfälle gehören für die Fahrgäste zum Alltag und sind nicht dazu geeignet, neue Fahrgäste zu gewinnen. Obwohl Wien und sein Umland mit einem durch den Verkehrsverbund Ostregion (VOR) koordiniertem Auftreten der einzelnen im Verbund integrierten Gesellschaften gekennzeichnet ist, werden dem Fahrgast in Wien insgesamt 8 verschiedene Linienetzpläne für ein und dasselbe System offeriert. Erschwerend kommt hinzu, dass in den einzelnen Plänen Farben, Farbintensität und Linienstärke für ein und denselben Sachverhalt unterschiedlich gewählt wurden.

Planungen

Zur Attraktivierung der S-Bahn wurden mehrere Konzepte ausgearbeitet, aus welchen viele (bei weitem nicht alle) umgesetzt wurden. So wurden auf Basis des S-Bahnkonzeptes 2003 zahlreiche Regionalzüge, die bis dahin an den Kopfbahnhöfen Praterstern und am Süd-/Ostbahnhof in Wien endeten, durch das Wiener Stadtgebiet über die Stammstrecke durchgebunden. Es verkehren daher neben den Schnellbahnzügen auch lokomotivbespannte Regionalzüge, die auf der Stammstrecke alle Haltestellen bedienen und dadurch das Schnellbahnangebot übernehmen bzw. ergänzen. Positiv: Das lästige Umsteigen für PendlerInnen gehörte damit der Vergangenheit an. Negativ: Leider forderte dies auf Wiener Stadtgebiet insofern seinen Preis, als bestimmte Haltestellen in den Außenbereichen nicht mehr von allen Zügen – nunmehr Regionalzügen - bedient werden. Gerade in den Stadtrandbereichen, wo die S-Bahn für die BewohnerInnen das einzige hochrangige öffentliche Verkehrsmittel darstellt, wurde das Angebot zurück genommen. Betroffen sind davon die Haltestellen Hetzendorf, Atzgersdorf, Brünner Straße, Jedlersdorf und Strebersdorf.

Ende des Jahres 2015 sollen neue Garnituren vom Typ „Cityjet“ zum Einsatz gelangen. Zuvor wurde die Entscheidung über die Beschaffung neuer Fahrzeuge über Jahrzehnte verschleppt. Ergebnis ist ein Mix aus alten Nahverkehrstriebwagen, die auch im Regionalverkehr eingesetzt werden und schweren Regionalzügen, die – dank Durchbindung - im innerstädtischen Nahverkehr eingesetzt werden. Unterschiedliche Fahrgastwechselzeiten und unterschiedliche Fahrzeugparameter tragen

zu einer Störungsanfälligkeit des Systems S-Bahn und letztlich zu einem relativ langsamen S-Bahnbetrieb bei.

Potenzielle nutzen

Trotz dieser Mängel kommt der S-Bahn ein hoher Stellenwert zu, denn der herausragende ursprüngliche Erfolg der S-Bahn lag zu einem Großteil darin, dass das Zentrum der Stadt über die Stammstrecke hinaus bis weit in die Regionen (Weinviertel, Tullner Becken, Wienerwald, südliches Wiener Becken) verbunden wurde und solcherart die immer größer gewordenen PendlerInnenströme besser bewältigt werden konnten.

Angesichts des vergleichsweise geringen Finanzierungsbedarfs bei der Nutzung bereits vorhandener Strecken ist ein angepasster Ausbau des S-Bahn-Netzes (bei gleichzeitiger Schaffung eines entsprechenden Angebotes) volkswirtschaftlich günstiger als z.B. ein Neubau von U-Bahnlinien. Solcherart kann die Stadtentwicklung primär dort einsetzen, wo Gleise bereits vorhanden sind und sich mit vergleichsweise günstigerem Mitteleinsatz ein Angebot auch in zeitlicher Hinsicht rascher realisieren lässt. Wesentlich erscheint:

- Stadtentwicklung und Verkehrslinien in Einklang bringen
- Nahverkehrsplan für ein „Wien der Regionen“
- Kein weiterer Rückbau der Bahninfrastruktur
- Potenzielle Maßnahmen ausloten und nutzen:
 - Stufe I: neue Haltestellen an bestehenden S-Bahnlinien
 - Stufe II: Einrichtung S-Bahn-Verkehr auf bestehenden Eisenbahnstrecken
 - Stufe III: Neubau von S-Bahn-Strecken (jedenfalls Vorhaltung der Trassenbereiche)
- Regionale, gemeinsame ÖV-Planung und Bestellung: Einrichtung einer einzigen länder- und verkehrsmittelübergreifenden Institution, die alle wesentlichen Aufgaben des ÖPNV in der Region Wien wahrnimmt

Im Hinblick auf die Erreichung der Modal-Split-Ziele in der Bundeshauptstadt und den Umstand, dass Wien v.a. in den Randbereich wächst, ist dringender Handlungsbedarf zunächst zur Auslotung (Bedarfsprüfungen, Machbarkeitsprüfungen) und nachfolgend zur Umsetzung diverser Maßnahmen gegeben.

1. HINTERGRUND

1.1 Ausgangslage

Der Planungsauftrag zum Bau der Wiener S-Bahn datiert aus dem Jahr 1954, die Betriebsaufnahme erfolgte im Jahr 1962. Angesichts des Umstandes, dass in den 1950er- und 1960er-Jahren die Zukunft in einem durch den privaten Pkw dominierten Verkehrssystem gesehen wurde und angesichts der zu dieser Zeit populär gewesenen Einstellung von Straßenbahnlinien, darunter auch jene, welche die Landesgrenze Wien – Niederösterreich querten und deren Verlust bis heute schmerzt, muss die Entscheidung zum Bau der Wiener Schnellbahn als strategisch äußerst vorausschauende Entscheidung angesehen werden¹.

Neun Linien verbinden heute die Bundeshauptstadt Wien mit ihren Umlandregionen. Mit im Jahreschnitt fast 300.000 täglich beförderten Fahrgästen kommt der Wiener S-Bahn eine bedeutende Rolle v.a. bei der Abwicklung der die Stadtgrenzen überschreitenden Relationen im Wiener Verkehrssystem zu. Aber auch mit ihren zwei rein innerstädtischen Linien (S 45 und S 80 nordöstlicher Ast) sowie mit derzeit insgesamt 53 Haltepunkten in der Kernzone Wien kommt ihr eine wichtige Funktion im hochrangigen ÖV-Angebot der Stadt selbst zu. Lange bildete die „Schnellbahn“ neben der Stadtbahn das Rückgrat im öffentlichen Verkehr, wurde jedoch ab den 1980er Jahren sukzessive von der U-Bahn als hochrangiges öffentliches Verkehrsmittel abgelöst. Trotz Investitionen in Strecke und Wagenpark rangiert die S-Bahn derzeit in der Beliebtheitskala der Fahrgäste eher im unteren Bereich.

Nicht nur im Vergleich mit anderen europäischen Städten scheint es, als ob das Potenzial der S-Bahn nur teilweise ausgeschöpft sein dürfte. Unregelmäßige Fahrpläne mit Fahrplanlücken, überfüllte Züge, ein teilweise langsamer Betriebsablauf, auf freier Strecke haltende Züge und nicht zuletzt Zugausfälle lassen die verbliebenen Fahrgäste verzweifeln, neue Fahrgäste nicht einsteigen.

1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung umfasste die Ausarbeitung einer Studie, mit der im Wesentlichen das Potenzial eines attraktiven S-Bahn-Netzes als regionales, aber auch als innerstädtisches Verkehrsmittel in Wien aufgezeigt werden sollte. Neben der Skizzierung von Determinanten für einen zeitgemäßen Betrieb sollte v.a. das Potenzial eines Hochleistungsverkehrsmittels in einer der am stärksten wachsenden Stadtregionen Europas ausgemacht werden.

Neben der Auslotung von Potenzialen sollte auch der Frage nachgegangen werden, inwiefern ein Ausbau bzw. eine Attraktivierung der S-Bahn möglicherweise eine kostengünstigere Alternative zum Wiener U-Bahnbau darstellen würde.

¹ vgl. Artl et al. 2012, S. 17

1.3 Geschichtlicher Abriss

Der Wiederaufbau der kriegsbedingt zerstörten Bahnstrecken in und rund um Wien bot die Gelegenheit, Strecken, die bis dahin vom Personenverkehr wenig oder nicht frequentiert wurden, für diesen zu nutzen. Noch vor der Staatsvertragsunterzeichnung wurde bereits im Jahr 1954 ein Planungsauftrag an ÖBB und Stadt Wien zur Konzeption und Planung einer „Wiener Schnellbahn“ erteilt. Ab 1955 erfolgte neben dem Wiederaufbau vieler zerstörter Brücken und Bahnhöfe auch die Instandsetzung der Bahnstrecken. Die Maßnahmen inkludierten abschnittsweise Verlegungen von Strecken² sowie auch Streckenstilllegungen. So wurde die Nordwestbahnbrücke samt der Strecke nördlich der Donau bis zum Bahnhof Jedlersdorf aufgegeben³. Schließlich bedeutete dies die Integration der Nordwestbahn in die Nordbahn. Bereits ab Mai 1959 verkehrten auf dem Abschnitt Floridsdorf – Praterstern – Wien Mitte (damals „Hauptzollamt“) die ersten Personenzüge, vorerst allerdings noch mit Dampftraktion (Kaiser 2008, S. 103).

Obwohl für Anfang 1961 vorgesehen, folgte nach weiteren Verzögerungen die feierliche Eröffnung der S-Bahn am 17.1.1962. Der Schnellbahnbetrieb wurde von nun an mit im Takt verkehrenden Elektro-Triebwagen auf der Strecke Meidling – Floridsdorf betrieben, wobei die zwischen dem Südbahnhof und Nordbahnhof bestehende Verbindungsbahn – teilweise in Tieflage – zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wurde⁴. Dadurch wurde auch die Verknüpfung von Nahverkehrszügen auf den einzelnen Hauptbahnstrecken (Südbahn, Nordbahn, Nordwestbahn, Verbindungsbahn etc.) bzw. deren Durchbindung durch das Wiener Stadtzentrum möglich. Der Abschnitt Meidling - Floridsdorf wird bis heute als „Stammstrecke“ bezeichnet. Schnellbahnzüge verkehrten ab Betriebsaufnahme darüber hinaus auch auf der Südbahn bis Leobersdorf, auf der Nordbahn bis Gänserndorf und auf der nunmehr in Floridsdorf eingebundenen Nordwestbahn bis Stockerau.

Auch der fast unbeschädigt gebliebene Nordbahnhof wurde abgebrochen und durch den neuen Bahnhof „Praterstern“, später „Wien Nord“, neuerdings wiederum „Wien Praterstern“ ersetzt. Ab diesem und weiterhin ab dem Südbahnhof verkehrten auch „normale Personenzüge“ in das Umland, die jedoch nicht zum Schnellbahntarif benutzt werden konnten. Von Beginn an gab es verschiedene Kombinationstarifmodelle mit den Wiener Verkehrsbetrieben, die jedoch erst durch die Einführung von Entwertungsgeräten bzw. die Betriebsaufnahme des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) endgültig gelöst werden konnten⁵.

In weiterer Folge wurden sodann ab Floridsdorf ein weiterer Außenast in Richtung Wolkersdorf und Mistelbach in Betrieb genommen sowie die bestehenden Außenäste nördlich der Donau bis Bernhardsthal, bzw. Hollabrunn sowie im Süden bis Wiener Neustadt ausgedehnt. 1977 wurde ein Schnellbahnbetrieb auf der S 7 von Wien Nord über den Flughafen bis nach Wolfsthal im Stundentakt aufgenommen. Die Station beim Flughafen Wien-Schwechat lag zu dieser Zeit allerdings noch auf der östlichen Seite der Bundesstraße B 9 und zeichnete sich durch eine sehr karge Ausstattung aus, die dem aufstrebenden Vienna International Airport nur wenig gerecht werden konnte.

² Dabei erfolgte auch eine Verlegung der Verbindungsbahn im Abschnitt zwischen Landstraßer Gürtel (Bereich Blamauer Gasse) bis Kliebergasse / Matzleinsdorfer Platz, was zwar die Erschließung des damals neu zu errichtenden Süd- und Ostbahnhofs ermöglichte, gleichzeitig aber auch die Schließung der Station Favoriten bedeutete. Der mehr oder weniger überflüssig gewordene „Stuedeltunnel“ war dagegen bis zum Abtrag des Südbahnhofs in Betrieb und ermöglichte den nahezu „geheimen“ Übergang von Zügen der West- und Südbahn zur Ostbahn bzw. vv.

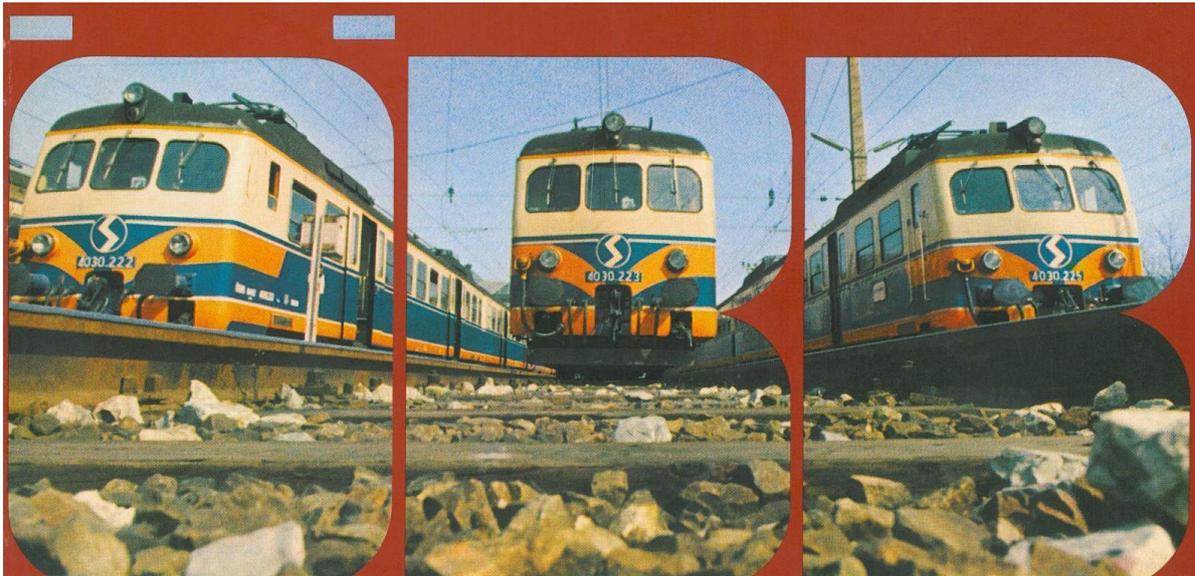
³ Auf den Brückenpfeilern der Nordwestbahnbrücke wurde später die sog. „Nordbrücke“ für den Autoverkehr errichtet. Auf der Bahntrasse bis Jedlersdorf und auf dem Gelände des an sich unter Denkmalschutz gestandenen Bahnhofs Jedlersdorf verläuft heute die A22 – Donauuferautobahn.

⁴ Planungen hinsichtlich einer Verbindung der Nord- und der Südbahn gab es zuvor bereits 1849 (Artl et al. 2012, S. 16).

⁵ Artl et al. 2012

Sukzessive wurde auch auf den von den Wiener Kopfbahnhöfen ausgehenden Strecken Taktverkehre eingerichtet, die ab 1977 auch als S-Bahn-Strecken mit gegen den Uhrzeigersinn verlaufenden Zehnerstellen bezeichnet wurden. So entstanden die S40 zwischen Franz-Josefs-Bahnhof und Tulln Stadt, die S50 zwischen Westbahnhof und Rekawinkel, die S60 zwischen Wien Südbahnhof (Ost) und Bruck an der Leitha, später verlängert nach Neusiedl am See sowie die S 80 zwischen Wien Südbahnhof (Ost) und zunächst Erzherzog Karl-Straße und sodann Hirschstetten-Aspern sowie Hausfeldstraße⁶.

Abbildung 1: Stolz präsentiert sich die Flotte der Wiener S-Bahn auf der Titelseite des Geschäftsberichtes der ÖBB 1972



Einen bedeutenden Schub zur Benutzung der S-Bahn brachte die Durchtarifierung der Fahrscheine, die im 1984 gegründeten Verkehrsverbund Ostregion, kurz VOR, gipfelte. Stadtbahn, Straßenbahn, städtische Autobuslinien und private Kraftfahrlinien fristeten bis dahin oft ein Inseldasein, das nunmehr durch die Einführung eines gemeinsamen Tarifs zu einem Attraktivitätsschub im ÖV in der Ostregion führen sollte.

1987 erfolgte die Wiedereröffnung der verkehrsplanerisch lange Zeit für unsinnig gehaltenen Vorortelinie, die als S 45 zwischen Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt (später verlängert bis Handelskai) über die komplett revitalisierte und elektrifizierte Strecke in Verkehr gesetzt wurde.

Eine planliche Darstellung des S-Bahnnetzes kann Karte 1, eine Karte der Schienenanlagen in Wien kann Karte 2 entnommen werden.

⁶ Nunmehr wieder verkürzt bis Wien Hirschstetten geführt.

Tabelle 1: Kurzer geschichtlicher Abriss der Wiener S-Bahn

Jahr	Ereignis
1962	Betriebsaufnahme (17.1.1962) auf der Stammstrecke (Floridsdorf - Meidling) sowie auf den Außenästen nach Leobersdorf, Gänserndorf und Stockerau
1965	Taktverkehr mit Dieseltriebwagen auf der Franz-Josefs-Bahn bis Tulln Stadt, ab 1978 elektrifiziert
1966	Ausdehnung S-Bahnbetrieb bis Wr. Neustadt
1967	Taktverkehr mit Dieseltriebwagen zwischen Wien Südbahnhof (Ost) und Erzherzog Karl-Straße (seit 1976 elektrisch, Verlängerung 1980 bis Hirschstetten, 1987 bis Hausfeldstraße
1972	Sukzessive Einführung von Entwertungsgeräten (bis dahin „Sperrschaffner“ der Wiener Verkehrsbetriebe)
1975	Taktverkehr auf der Ostbahn bis Bruck an der Leitha, ab 1979 über die neu errichtete Schleife bis Neusiedl am See
1977	Betriebsaufnahme der S7 zum Flughafen Wien-Schwechat
1983	Ausdehnung S-Bahnbetrieb bis Mistelbach
1984	Betriebsaufnahme VOR – Verkehrsverbund Ostregion
1987	Betriebsaufnahme Vorortelinie S45
1993	Ausdehnung S-Bahnbetrieb bis Retz
1999	Ausdehnung S-Bahnbetrieb bis Nickelsdorf
ab 2001	Einstellung S-Bahnbetrieb nach Neusiedl, Nickelsdorf, Retz und Ersatz durch Regionalzüge
2003	Umsetzung S-Bahn-Konzept
2005	Einführung neues Nummernschema Ausdehnung S-Bahnbetrieb bis Krems bzw. St. Pölten
2006	Ausdehnung S-Bahnbetrieb bis Laa/Thaya
2015	Indienststellung neuer Fahrzeuge (Cityjet, ab Dez. 2015)

Mit der Teilinbetriebnahme des Wiener Hauptbahnhofs wurden die Linien S60 nach Wien Hütteldorf und teilweise weiter nach Tullnerbach-Pressbaum sowie S80 über die Pottendorfer Linie bis Wiener Neustadt Hbf. durchgebunden.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 war eine Adaptierung des Angebotes vorgesehen. So sollte etwa zwischen Gänserndorf und Wien Süßenbrunn ein 15-Minuten-Takt angeboten werden, wobei jeder zweite Zug über Wien Stadlau zum Hauptbahnhof geführt werden sollte. Dadurch wäre einerseits der Marchfeldtakt, andererseits der Takt ab Wien Erzherzog Karl-Straße zum Hauptbahnhof verdichtet. Diese Linie sollte dann statt der S 60 weiter nach Wien Meidling, Wien Hütteldorf und ins Wiental geführt werden. Mit dem bisherigen Ostast der S60 Richtung Bruck an der Leitha sollte hingegen die Pottendorfer Linie verknüpft werden. Neuesten Meldungen zufolge, werden diese Pläne jedoch noch nicht zum ursprünglich vorgesehenen Zeitpunkt realisiert.⁷

⁷ Eisenbahn Österreich, 9/2015

Exkurs I: Erfolgsstory der Vorortelinie oder „Totgesagte leben länger“

Im Stadtbahnkonzept von Otto Wagner war bereits die etwa 9,5 km lange Vorortelinie vorgesehen und wurde auch in der Folge 1898 eingleisig realisiert. 1899 wurde das zweite Gleis zugelegt. Topographisch bedingt weist diese Strecke Gebirgsbahncharakter mit erheblichen Steigungen und 4 Tunnels mit insgesamt fast 2 km Länge auf. Neben einem bescheidenen Personenverkehr wurden auch zahlreiche Anschlussbahnen an der Strecke bedient.

Bei der Übernahme und Elektrifizierung der Stadtbahn durch die Gemeinde Wien im Jahr 1924 wurde jedoch die Vorortelinie nicht übernommen und blieb im Eigentum der Bundesbahn. Der spärliche und langsame Personenverkehr war wenig attraktiv und wurde bereits 1932 mit Ausnahme saisonbedingter Bäderzüge eingestellt. 1936 wurde das zweite Gleis abgetragen, da auch der Anschlussbahnverkehr zurückging, bis schließlich 1975 auch der durchgehende Güterverkehr eingestellt wurde.

Eine Reaktivierung wurde lange Zeit abgelehnt, da „in dieser Relation ohnedies niemand fährt“. Die Reaktivierung der Vorortelinie war lange Zeit auch Wahlkampfthema und so wurde als Ersatz die Buslinie 10A eingerichtet, die trotz nachfolgender Eröffnung der S 45 nicht eingestellt wurde. Mit zunehmender Bautätigkeit und Überlastung des Straßennetzes auch in diesem Bereich einigten sich Stadt Wien und ÖBB, diese Strecke für den Schnellbahnbetrieb zu reaktivieren, wiederum ein zweites Gleis zuzulegen und die gesamte Strecke zu elektrifizieren.

Am 31.5.1987 erfolgte die Wiedereröffnung der Vorortelinie für den Personenverkehr zwischen Heiligenstadt und Hütteldorf mit einem 30'-Intervall als S 45. Es verkehrten von Anfang an Garnituren der Reihe 4020. Im Dezember 1996 erfolgte die Verlängerung bis Handelskai, wodurch eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahnstammstrecke und in weiterer Folge zur U6 gegeben war. In Ottakring wurde auch die U3 angeschlossen. Diese Maßnahmen brachten eine starke Zunahme der Verkehrsnachfrage, sodass im Dezember 1998 der Takt auf 15 Minuten verdichtet wurde.

Bereits 2006 wurden täglich 13.000 Fahrgäste gezählt. Diese Tendenz hielt an, sodass im Dezember 2007 eine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt zu den Spitzenzeiten erfolgte. 2011 nutzten bereits mehr als 30.000 Fahrgäste / Tag die S45, sodass im Dezember 2012 der 10-Minuten-Takt auch tagsüber eingeführt wurde. Die Fahrgastfrequenz ist weiter im Zunehmen und das auf einer Strecke, „wo ohnehin niemand fährt“.

Exkurs II: Zur Geschichte der Flughafenschnellbahn

1954 wurde der neue Wiener Flughafen in Schwechat in Betrieb genommen. In nächster Nähe führt die so genannte „Pressburger Bahn“, deren Stadtstrecken im zweiten Weltkrieg zerstört wurden, und die nunmehr über die Aspangbahn verkehrte, vorbei. Im Bereich der Kreuzung der Bundesstraße B9 mit der Zufahrt zum Flughafen wurde eine provisorische Haltestelle „Schwechat – Flughafen Wien“ mit einem befestigten Bahnsteig und einem gemauerten Unterstand eingerichtet. Ein Weg führte von dort zum neu errichteten Flughafengebäude.

Obwohl die Bahnstrecke gemeinsam mit der Wiener Schnellbahn 1962 elektrifiziert wurde, erfolgte keine Einbindung in das Schnellbahnsystem. Die Geschichte der Planungsabsichten, tatsächlichen Planungen betreffend die Anbindung des größten österreichischen Flughafens an ein leistungsfähiges Bahnsystem ist umfangreich⁸. Eine erste Willensbekundung erfolgte im „Verkehrskonzept für Wien“ 1972, 1975 wurde eine diesbezügliche Forderung im NÖ Verkehrsraumordnungsprogramm formuliert, 1979 wurde schließlich ein Staatsvertrag zwischen Bund und Land Wien geschlossen, der die Finanzierung regeln sollte. 1980 wurde im Wiener Verkehrskonzept der Ausbau der Flughafen-Schnellbahn angekündigt und erst 1991 beschloss die PGO zum Ausbau der S 7 eine 3-Länder-

⁸ Käfer 1994, S. 64f.

Vereinbarung, wobei gemäß Beschluss vom 16.12.1991 die Finanzierung nochmals zu klären war. Schließlich wurde im STEP '95 eine Attraktivierung der S 7 vorgeschlagen.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass eine adäquate Erschließung des Flughafens überhaupt erst ab 1977 möglich geworden war, als wegen des Baus der zweiten Flughafenpiste die Trasse abgesenkt und im Bereich des Flughafens im Tunnel geführt werden musste. Dadurch entstand die Möglichkeit, die Trasse näher an den Terminal des Flughafens heranzuführen und eine (teilweise) über Fahrtreppen erschlossene unterirdische Bahnstation anbieten zu können.

Der unterirdische Bahnhof brachte aber keinen nennenswerten Fahrgastzuwachs, da es zu dieser Zeit (ab 1. Juni 1975) lediglich einen Zweistundentakt (betrieben mit der Reihe 4030) gab. Die Einführung des Einstundentaktes dauerte noch bis 1977, jene des Halbstundentaktes gar bis 1994⁹. Ergebnis war, dass auch noch um die Jahrtausendwende nur rund 4 % der Beschäftigten und nur rund 7 % der Passagiere die Bahn auf ihrem Weg zum/vom Flughafen nutzten. Erst mit dem durchgehenden, zweigleisigen Ausbau der S 7 zwischen Wien und dem Flughafen sollte eine Attraktivierung des Bahnangebotes und die Einrichtung eines 15-Minuten-Taktes ermöglicht werden. Zwischenzeitlich hatten jedoch der Flughafen Wien und die ÖBB in Eigenregie den City-Airport-Train, kurz CAT, etabliert, der ab Dezember 2003 halbstündlich das Stadtzentrum mit dem Airport verbinden sollte und der nicht im Schnellbahnsystem verkehrt. Der CAT erfreute sich ab Betriebsaufnahme einer starken Inanspruchnahme und zeichnet maßgeblich dafür verantwortlich, dass der Anteil der öffentlich zurückgelegten Wege zum/vom Flughafen auf zwischenzeitlich über 40 % gestiegen ist.

Demgegenüber ist jedoch zu erwähnen, dass die Erschließung der Flughafen-Achse selbst dadurch auf der Strecke blieb, zumal es bis dato beim Halbstundentakt geblieben ist. Davon betroffen sind die Stadtgebiete Wiens und von Schwechat, insbesondere rund um die teuer ausgebauten Stationen Vienna Biocenter - St. Marx, Wien Geiselbergstraße, Wien Kaiserebersdorf, Schwechat Bf. sowie Mannswörth. Eine streckentechnisch mögliche und stadtpolitisch mehrfach geforderte Verdichtung des Schnellbahnverkehrs wurde bislang nicht verwirklicht, wofür als Grund das bereits an die Kapazitätsgrenzen gelangende Verkehrsaufkommen auf der S-Bahn-Stammstrecke angeführt wird.

Die Erschließung des Flughafens Wien Schwechat mittels Fernverkehrszügen soll hier nicht behandelt werden. Diesbezüglich bleibt aber jedenfalls abzuwarten, ob der Bahnhof am Flughafen das verdichtete Angebot aufnehmen wird können und ob zu einem späteren Zeitpunkt sodann noch Kapazität für einen 15-Minuten-Takt auf der S 7 gegeben sein wird.

⁹ ab 29.5.1994, jedoch versetzter Halbstundentakt

2. ANGEBOT DER WIENER S-BAHN

2.1 Streckenführung, Verbindungen

Derzeit (Fahrplanjahr 2014/2015) verkehren im Wiener S-Bahn-Netz neun Linien¹⁰ (sh. nachstehende Tabelle sowie auch nachstehendes Linienbild).

Tabelle 2: S-Bahnlinien

Nr.	Strecke / Streckenlauf
	Stammstrecke
S 1	Wiener Neustadt Hbf. – Gänserndorf
S 2	Mödling – Mistelbach (- Laa an der Thaya)
S 3	Wien Meidling – Stockerau – Hollabrunn / Absdorf-Hippersdorf
S 7	Wien Floridsdorf – Wien Rennweg ¹¹ – Flughafen Wien - Wolfsthal
	Andere Strecken
S 40	Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Tulln Stadt (- St. Pölten Hbf.)
S 45	Wien Hütteldorf – Wien Handelskai („Vorortelinie“)
S 50	Wien Westbahnhof – Rekawinkel
S 60	Bruck an der Leitha – Wien Hauptbahnhof - Wien Hütteldorf (- Rekawinkel)
S 80	Wien Hirschstetten – Wien Hauptbahnhof – Wien Meidling – Ebenfurth – Wiener Neustadt Hbf.

Das S-Bahnangebot wird durch Regionalzüge überlagert. Früher wurden diese Regionalzugsverbindungen beginnend mit 10-er Nummern ab der Nordbahnstrecke (R10) gegen den Uhrzeigersinn bezeichneten und korrespondierten teilweise mit den Bezeichnungen der S-Bahnlinien (z.B. S 40 → R40 etc.). Diese Bezeichnungen wurden jedoch wieder aufgegeben, sie sind nunmehr im VOR-Netzplan mit der jeweiligen ÖBB Fahrplannummer angeführt wie aus Tabelle 3 hervorgeht.

¹⁰ Fahrplan per 14.12.2014

¹¹ Der Stammstreckenabschnitt Wien Rennweg – Wien Meidling wird von der S 7 nicht bedient.

Tabelle 3: Durch das Wiener Stadtgebiet durchgebundene Nahverkehrszüge

Streckenverlauf	Überlagerung zu S-Bahnstrecke	Fahrplanbilder
Payerbach-Reichenau – Hohenau / Bernhardsthal / Breclav	S1, S2, Stammstrecke	510, 900, 901
(Wolfsthal -) Wien Nord – Laa an der Thaya	S2,S7, Stammstrecke	907, 900, 902
(Wiener Neustadt Hbf.) – Wien Mitte – Retz / Znojmo	S1, S2, S3, Stammstrecke	510, 900, 903
Wien Westbahnhof – Rekawinkel – St. Pölten Hbf.	S50, S60	110
Wien Hauptbahnhof – Marchegg (- Bratislava hl. st.)	S80	910
Wien Franz-Josefs-Bahnhof – St. Pölten Hbf. / Krems a. d. Donau / Sigmundsherberg (- Gmünd NÖ)	S40	112, 800, 810, 811

Außerhalb der Stammstrecke bedienen die S-Bahnzüge alle Haltestellen und Bahnhöfe, während die Regionalzüge in der Regel nur ausgewählte Stationen bedienen, die Regionalexpresszüge meist noch weniger. Insofern erklärt sich, dass trotz ihrer Bezeichnung die Schnellbahn in den Außenstrecken eine langsamere Verbindung als jene der Regional- und Regionalexpresszüge darstellt.

2.2 Stationen

Derzeit werden im Wiener Stadtgebiet (Tarifzone 100) 53 Haltepunkte von den verschiedenen Schnellbahnlinien bedient. Wie die Schnellbahnzüge bedienen auch die Nahverkehrszüge (meist mit Doppelstockgarnituren, kurz „DOSTO“), soweit sie die Stammstrecke der Schnellbahn befahren, nahezu alle Haltestellen im Stadtgebiet¹². In den Außenbereichen ist dies jedoch seit Umsetzung des S-Bahnkonzeptes (seit Fahrplanwechsel am 14.12.2003) nicht mehr der Fall: Folgende Stationen werden von den Nahverkehrszügen nicht mehr bedient:

- Wien Hetzendorf
- Wien Atzgersdorf (vormals Atzgersdorf-Mauer)
- Wien Brünner Straße
- Wien Jedlersdorf
- Wien Strebersdorf

¹² Die Linien S60 und S80 halten derzeit die Station Matzleinsdorfer Platz nicht ein, Maßnahmen für deren Einbindung in die Station sind angekündigt.

Somit ist es auf den vorgenannten Stationen zu einer massiven Ausdünnung des ÖV-Angebotes gekommen. Die beiden Haltepunkte auf der Stammstrecke Traisengasse und Matzleinsdorfer Platz konnten erst nach einem Umbau von den DOSTO-Zügen eingehalten werden.

2.3 Fahrplanangebot und Betriebszeiten

Je nach Streckenabschnitt und Linie sowie abhängig von Wochentag und Uhrzeit betragen die Intervalle zwischen 10 und 60 Minuten (etwa auf der S 60). Durch Überlagerungen ergeben sich auf bestimmten Streckenabschnitten kürzere Intervalle, so v.a. auf der Stammstrecke, wo sich durch die Überlagerung mit den Regionalzügen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) eine Zugfolge von nur 3 Minuten ergibt, die jedoch nicht durchgängig angeboten wird. Dazu kommt, dass nicht alle Züge die gesamte Stammstrecke bedienen, wodurch sich auch in der HVZ Intervalle von bis zu 9 Minuten, etwa zwischen Wien Rennweg und Wien Meidling, ergeben.

Eine Übersicht über das Fahrplangefüge und die zeitweise auftretenden Fahrplanlücken auf der S-Bahn-Stammstrecke geben die Tabellen 7 und 8 im Anhang, wobei gelb unterlegte Züge nicht die gesamte Stammstrecke bedienen.

Im südlich an die Stammstrecke anschließenden Bereich (Wien Meidling bis Mödling) ist durch die Nutzung der nur zweigleisigen Strecke durch den beträchtlichen Fern-, REX- und teilweise auch den Güterverkehr der Südbahn derzeit ein unregelmäßiger Schnellbahntakt in Fahrtrichtung Mödling gegeben, der erheblich schwankt und zwischen 8 und 18 Minuten beträgt. In diesem Bereich halten auch die überlagernden Regionalzüge nur im Bahnhof Wien Liesing. In Fahrtrichtung Wien Meidling besteht ab Mödling ein 15-Minuten-Schnellbahntakt. In der HVZ halten nur bestimmte Regionalzüge in Wien Atzgersdorf und Wien Hetzendorf. Mit Ausnahme der S 45, wo untertags ein regelmäßiges 10-Minuten-Intervall angeboten wird, gilt bei den nicht über die Stammstrecke verkehrenden Schnellbahnlinien ein 30- oder 60-Minuten-Takt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Angebot auf der Schnellbahn-Stammstrecke (Wien Meidling – Wien Floridsdorf) und auf der Vorortelinie mit wenigen Abstrichen durchaus attraktiv ist, auf den auch auf Wiener Stadtgebiet daran anschließenden bzw. den anderen S-Bahn-Strecken jedoch durch große Taktlücken gekennzeichnet ist. Auch einige Linienführungen wie Wien-Hütteldorf – Bruck an der Leitha oder Wien-Hirschstetten zur Pottendorfer Linie zwingen den Großteil der Fahrgäste zum Umsteigen, um zu wichtigen innerstädtischen Destinationen wie Wien-Mitte oder Wien-Praterstern zu gelangen.

Nachstehend werden die einzelnen derzeit im Schnellbahnbetrieb im Raum Wien geführten Relationen detailliert beschrieben:

Tabelle 4: Übersicht S-Bahnen

S 1 Wiener Neustadt – Mödling - Gänserndorf v.v.		
	Fahrtrichtung Gänserndorf ab Wien Liesing	Fahrtrichtung Wiener Neustadt ab Wien Floridsdorf
Erster Zug	05:02	04:06 bis Wien-Meidling 04:09 bis Mödling 04:39 bis Wiener Neustadt 04:51 von Gänserndorf kommend nach Wiener Neustadt
Letzter Zug	23.32 ab Wien Liesing bis Gänserndorf 01:02 ab Wien Liesing bis Floridsdorf	00:21 von Gänserndorf kommend bis Wien Meidling 00:39 bis Wiener Neustadt
HVZ	Auf der Stammstrecke verkehren zusätzlich zum Takt der Außenäste bis zu 2 weitere Züge je Stunde ohne regelmäßigen Takt als S1	30-Minutentakt Gänserndorf - Mödling
Takt untertags	30-Minuten Takt nach Gänserndorf, untertags jedoch meist erst ab Mödling	30-Minuten Takt (05:36 bis 23:36 h)
Anmerkungen	Ab 21.32 h werden zahlreiche Züge auf der Stammstrecke unabhängig vom Intervall als S 1 bezeichnet (9 bis 21 Minuten-Takt) Überlagerung mit Regionalzügen ab Payerbach-Reichenau / Wiener Neustadt im 30 Minuten-Takt von 05:32 bis 22.32, letzter Zug ab Liesing 23:15 h Diese Züge werden unregelmäßig nach Hohenau, Bernhardsthal oder Breclav durchgebunden.	Überlagerung mit Regionalzügen von Hohenau, Bernhardsthal oder Breclav um 04:29 und 04:48 nach Payerbach Reichenau Laut jüngsten Pressemeldungen (15.9.2015) sollen ab Sommer 2016 zwischen Meidling und Liesing 6 Züge pro Stunde mit Halt in allen Haltestellen zusätzlich verkehren.

S 2 Mödling – Wolkersdorf – Mistelbach – Laa a. d. Thaya v.v.		
	Fahrtrichtung Laa an der Thaya ab Wien Liesing	Fahrtrichtung Wien Meidling ab Wien Floridsdorf
Erster Zug	05:17 ab Wien Liesing	05:30 ab Wien Floridsdorf 06:00 bis Wien Praterstern
Letzter Zug	23:32 ab Wien Liesing bis Gänserndorf 01:02 ab Wien Liesing bis Floridsdorf	00:21 von Gänserndorf kommend bis Wien Meidling 00:39 bis Wiener Neustadt
Takt HVZ	Unregelmäßiger Takt	30-Minuten Takt ab Wien Floridsdorf zur 00. und 30. Minute sowie zusätzlich zur 09. Minute, Züge enden meist bereits in Wien Meidling
Takt untertags	Unregelmäßiger Takt ab Wien Floridsdorf zur 15., 27. Und 51. Minute, oft nur bis Wolkersdorf oder Schleimbach, kommend von Wiener Neustadt, Mödling, Wolfsthal, Wien Meidling, Wien Mitte und Wien Praterstern	30-Minuten Takt ab Wien Floridsdorf zur 00. und 30. Minute sowie zusätzlich zur 09. Minute, Züge enden meist bereits in Wien Meidling
Anmerkungen	Überlagerung mit Regionalzügen ab Leobersdorf nach Laa a. d. Thaya im Stundentakt ab 10:46 (Wien Floridsdorf)	Überlagerung mit Regionalzügen im 60 Minuten-Takt (und einigen zusätzlichen Zügen von Laa a. d. Thaya, die jedoch meist in Wien Praterstern oder Wien Mitte enden

S 3 Wien Meidling – Stockerau – Hollabrunn / Absdorf-Hippersdorf v.v.		
	Fahrtrichtung Stockerau ab Wien Meidling	Fahrtrichtung Wien Meidling ab Wien Floridsdorf
Erster Zug	04:38 ab Wien Meidling	05:15 ab Wien Floridsdorf
Letzter Zug	23:47 ab Wien Meidling von Wiener Neustadt kommend	00:15 ab Wien Floridsdorf
Takt HVZ	(fast) 30-Minuten- Takt zur 16. Und 45. Minute ab Wien Floridsdorf	30-Minuten Takt ab Wien Floridsdorf zur 15. und 45. Minute
Takt untertags	(fast) 30-Minuten- Takt zur 16. Und 45. Minute ab Wien Floridsdorf	30-Minuten Takt ab Wien Floridsdorf zur 15. und 45. Minute
Anmerkungen	Überlagerung mit Regionalzügen nach Retz bzw. Znojmo um 06:44 und ab 09:44 stündlich	Überlagerung mit Regionalzügen im 60 Minuten-Takt von Retz bzw. Znojmo bis 21:18, die jedoch teilweise bis Payerbach-Reichenau durchlaufen

S 7 Wien Floridsdorf – Flughafen Wien – Wolfsthal v.v.		
	Fahrtrichtung Flughafen Wien ab Wien Floridsdorf	Fahrtrichtung Wien Floridsdorf ab Flughafen Wien
Erste Züge	04:18, 04:42, 05:12, 05:42	04:56, 5:23
Letzter Zug	23.33	00:17
Takt HVZ	Ab 07:33 30-Minuten-Takt Zusätzliche Züge an Werktagen ohne Halt zwischen Rennweg und Schwechat sowie nicht in Mannwörth von 14:27 bis 18:27 im Stundentakt	30-Minuten Takt ab 06:53 Zusätzliche Züge an Werktagen ohne Halt in Mannwörth sowie zwischen Schwechat und Rennweg 05:47 und 06:47
Takt untertags	(fast) 30-Minuten- Takt zur 16. Und 45. Minute ab Wien Floridsdorf	30-Minuten Takt zur 23. und 53. Minute
Anmerkungen	Durchbindung von je zwei Zügen kom-mend von Laa a. d. Thaya und Retz	Durchbindung von 3 Zügen nach Stocke-rau, Wien Leopoldau und Laa a. d. Thaya

S 9 Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Tulln - St. Pölten Hbf. v.v.		
	Fahrtrichtung Tulln ab Wien Franz-Josefs-Bahnhof	Fahrtrichtung Wien Franz-Josefs-Bahnhof ab Klosterneuburg Kierling
Erster Zug	05:02,	04:40
Letzter Zug	00:02	00:10
Takt untertags	30-Minuten- Takt von 06:02 bis 23:02	30-Minuten Takt von 06.10 bis 23:10
Anmerkungen	Überlagerung mit Regionalzügen nach St. Andrä-Wördern, St. Pölten Hbf, Krems, Sigmundsherberg und Gmünd	Überlagerung mit Regionalzügen von St. Pölten Hbf, Krems, Sigmundsherberg und Gmünd

S 45 Wien Handelskai –Wien Heiligenstadt – Wien Hütteldorf v.v.		
	Fahrtrichtung Wien Hütteldorf ab Wien Handelskai	Fahrtrichtung Wien Handelskai ab Wien Hütteldorf
Erster Zug	Ab Wien Heiligenstadt 04:35, 04:50 Ab Wien Handelskai 04:59	04:40
Letzter Zug	23:59	23:59 bis Wien Handelskai 00:14 bis Wien Heiligenstadt
Takt HVZ	10-Minuten-Takt von 05:58 bis 18:38	10-Minuten-Takt von 06:00 bis 19:00
Takt abends	15-Minuten- Takt von 18:59 bis 23:59	15-Minuten Takt von 19:14 bis 00:14

S 50 Wien Westbahnhof – Tullnerbach-Pressbaum (- Rekawinkel) v.v.		
	Fahrtrichtung Rekawinkel ab Wien Westbahnhof	Fahrtrichtung Wien Westbahnhof ab Rekawinkel
Erste Züge	06:18, 07:12	04:34 und 04:56 ab Rekawinkel
Letzter Zug	19:44, an Sams-, Sonn- und Feiertagen „Nacht-Taxi um 00.08 nach Neulengbach	20:27
Takt untertags	30-Minuten- Takt von 08:14 bis 19:44 Kein Abendverkehr	Unregelmäßige Intervalle bis 08:27, ab dann 30-Minuten Takt 19:27
Anmerkungen	Überlagerung mit Regionalexpress- und Regionalzügen nach St. Pölten Hbf und ab Wien Hütteldorf mit der S60	Überlagerung mit Regionalexpress- und Regionalzügen von St. Pölten Hbf und zwi- schen Rekawinkel und Wien Hütteldorf mit der S60
Der bereits 2008 zugesagte 15-Minuten-Takt wurde bis heute nicht verwirklicht. Durch die Überlagerung der S 60 in der Morgen- und Abendspitze verkehrt die S50 nur bis/ab Tullnerbach-Pressbaum, manche Züge von dort kommend enden bereits in Wien Hütteldorf.		

S 60 (Rekawinkel -) Wien Hütteldorf – Wien Hbf. - Bruck a. d. Leitha v.v.		
	Fahrtrichtung Bruck a. d. Leitha ab Wien Hütteldorf	Fahrtrichtung Wien Hütteldorf ab Bruck a. d. Leitha
Erste Züge	Ab Wien Meidling 05:28 Ab Unter Purkersdorf 05:42	05:10 bis Rekawinkel
Letzter Zug	17:52 ab Rekawinkel, 23:22 ab Wien Hütteldorf	20:27 bis Wien Hütteldorf
Takt HVZ	Unregelmäßiger Takt (25/35 Minuten) bis Rekawinkel	Von 12:25 bis 18:25 unregelmäßiger Takt (28/32 Minuten)
Takt untertags	60-Minuten- Takt	60-Minuten Takt
Anmerkungen	Überlagerung mit Regionalexpress- und Regionalzügen auf beiden Außenästen sowie mit der S50 am Westast Hält derzeit nicht in der Station Matzleinsdorfer Platz Aufenthaltszeiten in Wien Hütteldorf in der Regel 2 Minuten, anschlussbedingt jedoch bis zu 7 Min.	

S 80 Wien Hirschstetten – Wien Hbf. – Ebenfurth – Wiener Neustadt Hbf. v.v.		
	Fahrtrichtung Wiener Neustadt Hbf. ab Wien Hirschstetten	Fahrtrichtung Wien Hirschstetten ab Ebenfurth
Erste Züge	04:45, 05:34 und 06:36	05:00 bis Wien Meidling. 05:26 bis Wien Hirschstetten
Letzter Zug	19:45 bis Wiener Neustadt Hbf. 23:45 bis Wien Meidling	19:33
Takt HVZ	60 Minuten-Takt,	Unregelmäßiger Takt (25/35 Minuten) , jeder zweite Zug nur bis Wien Meidling
Takt untertags	60-Minuten- Takt	60-Minuten Takt
Anmerkungen	Überlagerung mit Regionalexpress- und Regionalzügen auf beiden Außenästen Hält derzeit nicht in der Station Matzleinsdorfer Platz	

Eine Sonderstellung unter allen Wiener S-Bahnlinien nimmt die S 45 ein. Obwohl ihre Reaktivierung mehrmals in Frage gestellt wurde, ist sie heute aus dem Verkehrssystem Wiens nicht mehr wegzudenken. Andere Vorhaben, wo Ausbau oder Taktverdichtung einer Linie mehrmals verkündet wurden, warten noch immer auf ihre Realisierung, wie zum Beispiel die Taktverdichtung auf der S 50 oder der Ausbau bzw. die Attraktivierung der S 80, die als „Südosttangente auf der Schiene“ zur Lösung der die Donau überschreitenden Verkehrsströme schon längst beitragen hätte sollen.

Eine Darstellung des Wiener S-Bahnsystems nach dem tatsächlichen Fahrplanangebot je Station kann den Karten 2 und 3 im Anhang entnommen werden. Karte 3 zeigt die Situation bei ausschließlicher Betrachtung der S-Bahn, Karte 4 bezieht den Regionalverkehr mit ein. Die Klassen 1 bis 3

(grün eingefärbt) weisen dabei jene Stationen aus, wo ein attraktives Fahrplanangebot (Intervall ca. 2 Minuten) geboten wird. Die Klassen 4 und 5 (rot eingefärbt) zeigen an, dass hier Wartezeiten im Durchschnitt bis zu 24 Minuten (je Richtung) in Kauf genommen werden müssen. Bezüglich detaillierter Auswertungen sei hier auf das Kapitel 3.2 bzw. die Abbildung 22 und die Abbildung 23 verwiesen.

Für das Gebiet der Stadt Wien und hier speziell für die Stadtrandbereiche ergibt sich:

- Angebot abseits der Stammstrecke auf Wiener Gebiet oft unregelmäßig und daher schlecht merkbar: z.B. Atzgersdorf in Richtung Meidling: Morgenspitze 3 – 15', Untertags 7 – 21'. Im Fahrplan 2015/2016 wird dann generell ein 10/20-Minuten Intervall angeboten.
- Oft mussten Verschlechterung gegenüber früheren Angeboten hingenommen werden (sh. nachfolgende Beispiele)

Angebot Haltestelle Brünner Straße Richtung Floridsdorf:

- Jahr 2000: untermittags: 11 – 30'
- Jahr 2015: untermittags: 60'

Angebot Haltestelle Atzgersdorf

in Richtung Liesing:

- Jahr 2000: Abendspitze: 7 – 15'
- Jahr 2015: Abendspitze: 12 – 18'

in Richtung Meidling:

- Jahr 2000: Abendspitze: 6 – 15'
- Jahr 2015: Abendspitze: 7 – 21'

Auf Basis der Analyse des aktuellen Fahrplanangebotes und der Betriebszeiten kann zusammengefasst werden:

- Das Fahrplanangebot auf der Stammstrecke zwischen Wien Floridsdorf und Wien-Meidling kann als gut bis sehr gut bezeichnet werden.
- Ein regelmäßiges Intervall kann auf der Stammstrecke jedoch nicht verzeichnet werden, da die S 7 in Wien Rennweg von der Stammstrecke abzweigt und einige Züge in Wien Praterstern und Wien Mitte enden bzw. beginnen.
- Auf den an die Stammstrecke anschließenden Strecken der Linien S 1, S 2 und S 3 sind die Intervalle, besonders bei Haltestellen, die nicht von allen Zügen bedient werden, sehr unterschiedlich.
- Die Betriebszeiten der Linien S 1, S 2, S 3, S 7, S 40 und S 45 sind ausreichend (vor 05:00 Uhr bis nach Mitternacht).
- Intervalle und Betriebszeiten auf den anderen Strecken können als „gewöhnungsbedürftig“ bezeichnet werden.

2.4 Pünktlichkeit

Abbildung 3: Ausfall eines Zuges in der Hauptverkehrszeit



Laut Statistik der ÖBB¹³ liegt die Pünktlichkeit der Wiener Schnellbahn seit Jahren über 90 %. Im Jahr 2014 wurde im Schnitt sogar eine Pünktlichkeit von 98,3 % erreicht. Ähnliches gilt für den Nahverkehr mit einem Wert für 2014 von 97,3 %¹⁴. Bei der Pünktlichkeitsstatistik der ÖBB ist allerdings zu berücksichtigen, dass folgende Sachverhalte darin unberücksichtigt bleiben:

- Fällt ein Zug komplett aus, bleibt dies ohne Auswirkung auf die Pünktlichkeitsstatistik, weil Zugsausfälle nicht gewertet werden.
- Verkehren verspätete Züge pünktlich in der Trasse eines der Folgezüge, gelten sie als pünktlich.

Neben den Unannehmlichkeiten verspäteter oder ausgefallener Züge ist es weiters das Störungs- und Informationsmanagement, das die PendlerInnen oftmals verzweifeln lässt. Keine oder zu spät erfolgte Durchsagen sind einer KundInnenbindung auf Dauer abträglich.

2.5 Wagenmaterial

Der S-Bahnbetrieb wird derzeit überwiegend mit Elektrotriebwagen der Reihe 4020 (meist als Doppelgarnitur) sowie Triebwagen der Type „Talent“ (Reihen 4024 und 4124) abgewickelt. Das Angebot wird durch mit Lokomotiven bespannte Nahverkehrs- bzw. Regionalzüge mit den Werbebezeichnungen „City-Shuttle“ sowie „Wiesel“ (Doppelstockwagen, kurz „DOSTO“) überlagert. Ab 2016 kommen die Garnituren des City-Jet (Rh. 4746) dazu. Mit Ausnahme der bereits in die Jahre gekommenen Reihe 4020 sind alle anderen eingesetzten Garnituren nicht primär auf einen S-Bahn-Betrieb ausgerichtet. Der Mix mit zahlreichen und nur teilweise S-Bahn-Erfordernissen gerecht werdenden Wagenmaterials steht einem zügigen und attraktiven S-Bahn-Systems entgegen.

¹³ monatlich publiziert in der Zeitschrift Eisenbahn Österreich

¹⁴ Eisenbahn Österreich, mehrere Ausgaben 2014, Pünktlichkeitsstatistiken auf verschiedenen Seiten, eigene Berechnung des Jahresdurchschnitts

2.5.1 Reihe 4020

Abbildung 4: Triebwagen Reihe 4020



Die 1978 bis 1987 in einer Zahl von 120 Stück beschaffte, dreiteilige Triebwagenreihe des Typs 4020 bildet – meist in Doppeltraktion – nach wie vor das Rückgrat der Wiener S-Bahn. Es war dies das letzte S-Bahn-Produkt aus rein österreichischer Produktion (Fa. SGP). Bei den Hauptausbesserungen ab 1993 erfolgten Modernisierungen, insbesondere mit einer verbesserten Innenausstattung, Türraumüberwachung und Zielanzeigen.

Reihe 4020	
Plus	Minus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geringe Ausfallsrate aufgrund Robustheit ▪ Übersichtlicher Fahrgastraum ▪ Fenster zum Öffnen ▪ Geräumige Gepäckablage direkt über den Sitzen ▪ Mehrzweckabteil für den Fahrradtransport* 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohes Geräuschniveau, v.a. im Innenraum ▪ Viele Türen zwischen den Wagen ▪ Keine Klimatisierung ▪ Geringe Beschleunigungswerte (schwache Motorisierung) ▪ Hoher Wagenboden mit hohen Stufen ▪ Sehr schlechtes Fahrgastplatz-Tür-Verhältnis

* Keine Angabe bezüglich Anzahl der Fahrradabstellplätze; Beförderung auch auf Plattformen möglich

2.5.2 Reihe Talent

Abbildung 5: Triebwagen Reihe 4024/4124 „Talent“



Ursprünglich als Ersatz für die Reihe 4020 gedacht, kamen ab 2004 4-teilige Garnituren der Reihe 4024 „Talent“ (Hersteller Bombardier) zum Einsatz. Sie werden hauptsächlich auf der S45 sowie den „äußeren“ S-Bahnlinien (S 7, S 50, S 60, S 80) eingesetzt. Sie weisen eine niedrige Einstiegshöhe auf, haben jedoch im Innenraum Stufen quer zur Fahrtrichtung. Im Niederflurbereich ist Platz für Kinderwägen und Rollstühle, gegenüber den vergleichsweise geräumigen Toiletten sind Klappsitze angebracht, die Gepäckablagen über den Sitzen sind aber in ihrem Fassungsvermögen sehr begrenzt.

Reihe 4024 „Talent“	
Plus	Minus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niedrige Einstiegshöhe ▪ Trendiges Aussehen ▪ Klimatisierung ▪ Multifunktionales Mehrzweckabteil für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder* im Niederflurteil 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stufen im Innenraum quer zur Fahrtrichtung ▪ Kleine Gepäckablagen - wenig Platz für Gepäck ▪ Relativ geringe Beschleunigungswerte ▪ Klappsitze gegenüber den Toiletten ▪ Viele Türen zwischen den Wagen

* Keine Angabe bezüglich Anzahl der Fahrradabstellplätze

2.5.3 City-Shuttle

Abbildung 6: Regionalzug „CityShuttle“



Beim City-Shuttle kommen ehemalige Inland-Reisezugwaggons und später als Nahverkehrswagen umgerüstete Waggons¹⁵ mit einem Steuerwagen und einer Lokomotive als gezogene oder geschobene Einheit zum Einsatz. Im S-Bahnverkehr spielen sie eine untergeordnete Rolle und kommen nur als Ergänzung von S-Bahnverbindungen auf den Außenästen der S 60 und S 80 zum Einsatz.

City Shuttle	
Plus	Minus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansprechendes Äußeres ▪ Geräumige Gepäckablage über den Sitzen ▪ Gute Eignung für den Regionalverkehr ▪ Mehrzweckabteil für Fahrräder*, Kinderwägen und Rollstühle im Steuerwagen (flexible Nutzung des Raumes) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geringe Kapazität (im Vergleich zu Triebwagen-Doppelgarnituren) ▪ Unterschiedliche Beschleunigungswerte je nach Tfz. ▪ Hohe Einstiegshöhe ▪ Keine Klimatisierung ▪ Mangelnde Eignung für den Stadt- und insbesondere S-Bahnverkehr

* Keine Angabe bezüglich Anzahl der Fahrradabstellplätze

¹⁵ Waggonreihe Bmpz-I 21-73

2.5.4 DOSTO-Wendezüge

Abbildung 7: Regionalzug „DOSTO“



Bereits in den Jahren 1989 und 1992 wurden im Wiener S-Bahnnetz mit ausländischen Doppelstock-Garnituren Versuchsfahrten unternommen, welchen jedoch ein mäßiger Erfolg beschieden blieb (Horn 2008, S. 136). Dennoch beschafften die ÖBB ab 1997 Doppelstockgarnituren für den Wendezugbetrieb, der vorerst auf der Ostbahn eingeführt wurde. Mit der Umsetzung des S-Bahnkonzepts 2003 verlagerte sich deren Einsatz auf die über die Schnellbahnstammstrecke durchgebundenen Regionalzüge.

DOSTO-Wendezug	
Plus	Minus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansprechendes Äußeres ▪ Gute Eignung für frequentierte Regionalverbindungen, besonders auch im Regionalexpress (REX)-Verkehr ▪ Niederflureinstieg ▪ Einstiegshilfe (Auffahrrampe für Rollstühle) ▪ Multifunktionales Mehrzweckabteil für Fahrräder*, Kinderwägen und Rollstühle im Steuerwagen(flexible Nutzung) ▪ Klimatisiert 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unebener Einstiegsraum ▪ Eingeschränkte Kopf- und Beinfreiheit bei den Fenstersitzen ▪ Mittelmäßiges Sitzplatz-Tür-Verhältnis ▪ Unterschiedliche Beschleunigungswerte je nach Tfz. ▪ Hohes Zugsgewicht ▪ Übermäßiges Platzangebot v.a. auf den Außenästen ▪ Mangelnde Eignung als innerstädtisches Schnellverkehrsmittel

* Keine Angabe bezüglich Anzahl der Fahrradabstellplätze

2.5.5 Reihe Cityjet

Abbildung 8: City-Jet 6 türlich - Innenansicht



Quellen: blog.spracity.at und www.youtube.com

Die Beschaffung von dringend benötigtem Wagenmaterial wurde lange Zeit hinausgezögert. Mit erheblichem Verzug wurde 2014 nunmehr entschieden, den „Cityjet“ des Anbieters Siemens zu bestellen, der ab Fahrplanwechsel zum 13.12.2015 zum Einsatz kommen soll. In der Regionalbahnvariante weist der Cityjet 259 Sitzplätze bei 4 Türen, in der S-Bahn-Version 244 Sitzplätze bei 6 Türen auf. Soweit derzeit absehbar, kann diese Reihe wie folgt beurteilt werden:

Reihe 4746 „Cityjet“ (6-türige S-Bahnversion)	
Plus	Minus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansprechendes Äußeres ▪ Innovative Sitzgestaltung (verstellbare Sitzfläche, ergonomische Kopfstützen und Armlehnen, Leselampe, Steckdose) ▪ Multifunktionsbereiche / Behinderten-WC ▪ Infoscreens ▪ Niederflureinstieg ▪ Rollstuhllift ▪ Klimatisierung ▪ 18 Fahrradplätze ▪ 2 Rollstuhlplätze ▪ 8 Kinderwagenplätze ▪ Gute Beschleunigungswerte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schlechtes Fahrgastplatz-Tür-Verhältnis ▪ Schlechte Gewichtsbilanz ▪ Im vorgesehenen Mischbetrieb der S-Bahn können nicht alle Vorteile ausgespielt werden (vermutlich bessere Eignung für den Regionalverkehr als für die S-Bahn)

31 Züge (Reihe 4746 / 6 Türen) sind für den S-Bahn-Verkehr in und um Wien, 70 Garnituren (Reihe 4744 / 4 Türen) für den Regionalverkehr in Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark vorgesehen. Daneben sollen 5 Garnituren durch die GySEV beschafft werden¹⁶.

¹⁶ Eisenbahn Österreich, Ausgabe 5/2015, S. 217

2.5.6 Übersicht

Nachstehende Tabelle 5 gibt einen Überblick über die technischen Parameter des auf der Wiener S-Bahn eingesetzten Wagenmaterials sowie zu Vergleichszwecken der S-Bahn in München sowie der Wiener U-Bahn.

Tabelle 5: Technische Parameter städtischer Nahverkehrsmittel

Type	S-Bahn (blau- weiß)	Talent	City- Shuttle Wendezug	DoSto- Wende- zug	Cityjet (S-Bahn- Version)	U-Bahn Wien	S-Bahn München
Anzahl Wagen (exkl. Lok)	3	4	5	5	3	3 x 2	3
Reihenbezeichnung	4020	4024 / 4124	--	--	4746	U1,11	ET 420
Länge [m]	69,5	69	132	134,3	75	111	67,4
Sitzplätze	184	199	376	542	244	294	192
Stehplätze	416	252	nicht vorge- sehen	nicht vorge- sehen	248	546	266
Fahrgastplätze gesamt	600	451	376	542	492	840	458
Türen / Seite	6	6	10	10	6	18	12
Einstiegstürweite [mm]	1.100	1.300		1.400	1.300	1.300	
Einstiegshöhe [mm] *)	690	40	690	50	50	eben	
Leermasse [t]	128	117	186	243	145	158	139
Dienstmasse [t] (voll)	144	137	188	300	161	174	153
Dienstmasse [t] inkl. Lok	--	--	272	384	--	--	--
Leistung [kW]	1.200	1.520	je nach Tfz.	je nach Tfz.	2.600	1.000	2.400
Achsen / davon angetrieben	12/4	10/4	nur Tfz.	nur Tfz.	12/8	24/24	12/12
Höchstgeschw. [km/h]	120	140	160	140	160	80	120
Beschleunigung leer/beladen [m/s ²]	0,7	0,92 - 0,77	je nach Tfz.	je nach Tfz.	1,0	1,25	1,0
Verzögerung	1,0	1,2	je nach Tfz.	je nach Tfz.	k. A.	1,2	
Gewicht / Sitzplatz [kg, Leermasse]	696	588	495	448	594	537	724
Gewicht / Fahrgastplatz [kg, Dienstmasse]	240	304	500	554	327	207	334
Sitzplatz-Tür-Verhältnis	31	33	38	54	41	16	16
Fahrgastplatz-Tür- Verhältnis	100	75	38	54	82	47	38
Einstieg	Stufen	eben	Stufen	eben	eben	eben	eben

In der Geschichte der Wiener S-Bahn wurde die Beschaffung neuer Fahrzeuge mehrmals verschleppt. Nachdem die Fahrzeuge der Anfangszeit, nämlich die Triebwagenreihe 4030 schon stark in die Jahre gekommen waren (die Konzeption geht auf die 1950er-Jahre zurück, die ersten Garnituren wurden 1956 abgeliefert), konnte erst ab 1978 auf neue Fahrzeuge zurück gegriffen werden. Diese (Reihe 4020) sind heute noch im Einsatz und stellen gleichsam das Rückgrat des gesamten

Wiener S-Bahnsystems dar. In Bezug auf ihre Praxistauglichkeit können die Triebwagen der Reihe 4020 als robust und nahezu unverwüstlich bezeichnet werden, was beim täglichen Einsatz sicherlich nicht unbedeutend ist. Technisch gesehen stellten die 4020er Triebfahrzeuge schon zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme nichts Besonderes dar. Nur 4 der 12 Achsen sind angetrieben, die Motorenleistung (1.200 kW bei einer Dienstmasse von 179 t) und die Beschleunigungswerte (0,7 m/s²) sind nicht berauschend.

Der Beschaffung der Triebwagen vom Typ 4020 war schon in der 1960er-Jahren eine Sondierung zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Geschwindigkeit voraus gegangen (Kurz 1981, S. 184). Damals wurde überlegt, den Münchner S-Bahnwagen des Typs ET 420, welcher für das anlässlich der Olympiade neu geschaffene Münchner S-Bahnnetz (Eröffnung 28.4.1972) entworfen wurde, zu beschaffen. Der Münchner ET 420 verfügt bei einer Dienstmasse von 153 t über eine Leistung von 2.400 kW und ist damit ungefähr doppelt so stark wie sein österreichisches Pendant. Ein höheres Beschleunigungsvermögen und 12 von 12 angetriebene Achsen lassen die Münchner S-Bahngarnituren somit einer U-Bahn sehr ähnlich werden. Tatsächlich wurden in München U-Bahn und S-Bahn zeitgleich und in technischer Hinsicht sehr ähnlich entwickelt. Dies macht sich auch bei der Anzahl und Anordnung der Türen bemerkbar. Mit 12 Türen je Seite verfügt der Münchner S-Bahnzug genau um doppelt so viele Türen wie die Wiener S-Bahn-Garnituren.

Lagen zwischen der Inbetriebnahme der ersten Baureihe (Rh 4030) und der zweiten (Rh 4020) ca. 20 Jahre, so sollte es bis zur Vorstellung des „Talent“ neuerlich rund 25 Jahre dauern. Der Talent stieß bei den Fahrgästen zwar nicht sofort auf ungeteilte Gegenliebe, aber nach einigen Anpassungen (Ausstattung mit bequemeren Sitzen – Einrichtung einer sog. Komfortzone etc.) dürfte der Talent seinen Platz im österreichischen Regionalverkehr gefunden haben. Auch im Wiener S-Bahnnetz ist der Talent derzeit unverzichtbar, so z.B. auf der S45, S50, S60, S80 und teilweise auf der S7. Beengte Platzverhältnisse im Fahrzeuginneren, Stufen quer zur Fahrtrichtung, unterdimensionierte Gepäckablagemöglichkeiten (die vor allem im Flughafenverkehr stören), geringes Fassungsvermögen und unterdurchschnittliche technische Kennwerte ließen aber bald klar werden, dass der Talent niemals ein Ersatz für die 4020er-Garnituren sein kann.

Wird die Beschaffung der 2015 vorgestellten Cityjet–Garnituren auf den Talent bezogen, so sind es nur 10 Jahre, aber in Bezug auf die Indienststellung der 4020er-Garnituren hat es nunmehr rd. 35 Jahre gedauert, bis endlich eine neue S-Bahn-Generation in Wien zum Einsatz gelangen wird.

- Von der Motorisierung und der zu erwartenden Beschleunigung her (2.600 kW Leistung im Vergleich zu 1.520 kW beim Talent oder 1.200 kW beim 4020er) erreicht der Cityjet nun endlich das Niveau des in München bereits in der 1970er-Jahren eingesetzten Wagenmaterials.
- Beim Gewicht je Sitzplatz schneidet der Cityjet mit 594 kg / Sitzplatz wesentlich besser als sein Vorgänger 4020 (696 kg) ab, beim Gewicht je Fahrgastplatz schneidet der Cityjet mit 327 kg jedoch weitaus schlechter als der 4020 (240 kg) oder auch als der Talent (304 kg) ab.
- In Bezug auf das Sitzplatz-Tür-Verhältnis muss die Beurteilung der Cityjet mit nur 6 Türen (daher 41 Sitzplätze / Tür) schlechter ausfallen und zwar sowohl im Vergleich zum 4020er (31 Sitzplätze / Tür) als auch zum Talent (33 Sitzplätze / Tür).
- In Bezug auf das Fahrgastplatz-Tür-Verhältnis schneidet der Cityjet mit 82 Fahrgästen / Tür zwar besser als der 4020er (100 Fahrgäste / Tür), aber schlechter als der Talent mit 75 Fahrgäste / Tür ab.

Es bleibt abzuwarten, ob eine Fahrzeugtype mit einem Fassungsvermögen von rd. 500 Personen bei nur 6 Türen je Seite ein adäquates Fahrzeug für eine Großstadt wie Wien darstellen kann und einem raschen S-Bahnbetrieb förderlich sein wird.

Grundsätzlich sollten für einen S-Bahnbetrieb mit relativ vielen Haltepunkten in kurzen Abständen Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die eine hohe Beschleunigung und Verzögerung erreichen können und gleichzeitig auch einen raschen Fahrgastwechsel¹⁷ erlauben. Diesbezüglich sind die derzeit eingesetzten Fahrzeuge nicht in jedem Fall geeignet:

- Die hauptsächlich anzutreffenden Fahrzeuge der Reihe 4020 weisen eine Beschleunigung von nur 0,7 m/s² auf¹⁸, was wesentlich unter Vergleichswerten aus Deutschland (z.B. S-Bahn München) oder der Wiener U-Bahn liegt. Dazu kommt, dass zwei hohe Stufen dem raschen Fahrgastwechsel abträglich sind.
- Bei den Triebwagen der Reihe „Talent“ werden Beschleunigungswerte leer von 0,9 m/s², beladen von nur rd. 0,8 m/s² angeführt, wobei jedoch ein niveaufreier Fahrgastwechsel möglich ist.
- Das Fahrverhalten der mit Lokomotiven bespannten Regionalzüge (DOSTOs) hängt vom jeweiligen Triebfahrzeug ab. Die DOSTO-Garnituren kommen auf eine Dienstmasse von 300 t, inkl. Triebfahrzeug somit auf rd. 384 t und sind damit bei nahezu gleichem Fassungsvermögen rund doppelt so schwer wie die S-Bahngarnituren vom Typ 4020.

Aufgrund ihrer völlig unterschiedlichen technischen Parameter muss der Mischbetrieb von S-Bahnzügen und DOSTO-Zügen auf einer fahrplanmäßig mehr als ausgereizten Strecke wie der Stammstrecke der Wiener S-Bahn äußerst kritisch betrachtet werden.

2.6 Information und Informationsmanagement

In den Schnellbahnstationen sind die Abfahrtszeiten der Züge bei den Auf- bzw. Abgängen mittels Monitore und auf den Bahnsteigen mittels Überkopfanzeigen ersichtlich. Verspätungen ab 3 Minuten werden ebenfalls ausgewiesen.

Im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen wurden die Informationseinrichtungen laufend erneuert und weisen ein ansprechendes Erscheinungsbild auf. Dabei darf aber nicht über folgende suboptimale Entwicklungen hinweggesehen werden:

- Die Zugänge zu den Bahnsteigen sind nur neutral – etwa mit Bahnsteig „1“ oder „2“ kenntlich gemacht. Angaben zu den Hauptfahrtrichtungen (z.B. „Richtung Wr. Neustadt“ oder „Richtung Stockerau“) werden seit geraumer Zeit nicht mehr angezeigt, was für den ortsunkundigen und den eiligen Fahrgast sehr nachteilig ist.
- Züge werden erst knapp vor deren Einfahrt (bzw. knapp vor Abfahrt bei beginnenden Kursen) mit Zugskategorie und Zielort über Lautsprecher angekündigt.
- Das Schriftbild auf den Monitoren ist relativ klein und in Abhängigkeit des Sonnenstandes bzw. der Lichtreflexion für sehbehinderte Personen schwer bis gar nicht lesbar. Dabei wäre besonders in Haltestellen mit mehreren Gleisen derselben Fahrtrichtung bzw. mit dort beginnenden Verkehren diese Information besonders wichtig, um die nächste Fahrgelegenheit feststellen zu können.
- Bei den überlagernden Regionalzügen wird in den Außenbereichen nur ausgewiesen, dass der Zug nicht alle Haltestellen bedient. Gewissheit darüber, welche Haltestellen nicht bedient werden, kann erst durch genaues Studium des Fahrplans gewonnen werden.

¹⁷ Das Kriterium der Fahrgastwechselzeit kommt im Kapitel Fahrzeugkonzept des S-Bahnkonzeptes 2003 der Stadt Wien nicht vor.

¹⁸ Sämtliche Werte und Daten aus der Webpage http://www.oebb.at/de/Services/Zuege_und_Ausstattung/index.jsp, abgerufen am 30.4.2015

- Ungeachtet der Fahrtrichtung werden auf den Monitoren alle Züge, die von diesem Bahnhof abfahren, ausgewiesen. So wird am Bahnhof Wien Praterstern auf allen Bahnsteigen das gesamte Zugsangebot ausgewiesen, auch wenn am betreffenden Bahnsteig gar keine Möglichkeit besteht, jemals in die Gegenrichtung abfahren zu können. Insgesamt entsteht dadurch ein Eindruck der Informationsüberfrachtung, dafür werden andere wichtige Informationen wiederum vorenthalten, so z.B.: welche Stationen vom betreffenden Zug nicht eingehalten werden.
- Die Monitore im Eingangsbereich der Bahnhöfe und Haltestellen zeigen nur abfahrende Züge an. Ankommende Züge werden nur in größeren Haltepunkten (etwa Wien Meidling, Wien Mitte, Wien Praterstern oder Wien Floridsdorf), nicht aber in kleineren Stationen ausgewiesen. Das Abholen von Personen (z.B. von älteren Personen mit Gepäck, die eventuell am Bahnsteig abgeholt werden möchten) wird damit ein schwieriges Unterfangen.
- Die Monitore im Eingangsbereich der Bahnhöfe und Haltestellen zeigen nur eine beschränkte Anzahl an abfahrenden Zügen an (meist 8, da die letzten beiden Zeilen für Informationen z.B. Schienenersatzverkehre, Baustellenfahrpläne etc. genutzt werden). Bei Stationen mit mehreren Gleisen je Richtung sind bereits sehr früh vor Abfahrt des Zuges einlangende Fahrgäste entweder dazu gezwungen, im Eingangsbereich zu warten, bis die gesuchte Zugverbindung endlich am Monitor erscheint, oder aber sie müssen durch „Ausprobieren“ versuchen, den richtigen Bahnsteig zu erreichen, was bei Zurücklegen der Wege v.a. mit Kindern oder Gepäck ein mühseliges Unterfangen werden kann. Entspanntes Bahnfahren könnte anders aussehen.
- Die Bahnsteiganzeigen informieren nur über den nächsten von diesem abgehenden Zug. In Haltepunkten mit mehreren Bahnsteigen (z.B. Wien Meidling, Wien Mitte, Wien Praterstern, Wien Floridsdorf) fahren Züge von verschiedenen Gleisen in die gleiche Richtung, halten jedoch teilweise nicht in allen Haltestellen. Bereits am Bahnsteig angelangt ist es daher zum Teil sehr schwierig, den nächsten abfahrenden Zug der auch in der gewünschten Haltestelle anhält, zu eruieren. Dies gilt besonders für den Bahnhof Wien Praterstern mit seinen überbreiten Bahnsteigen und den Bahnhof Wien Mitte mit den zahlreichen Säulen, welche die Sicht auf die anderen Bahnsteiganzeigen erschweren.
- Lautsprecherdurchsagen und Monitor-Informationen sind bei größeren Störfällen nur bedingt hilfreich, fehlerhaft oder fehlen manchmal gänzlich.

2.7 Liniennetzpläne

Über das Liniennetz und die Stationen informieren Netzpläne, die in unterschiedlicher Ausprägung angeboten werden:

- Tarifzonenplan Verkehrsverbund Ostregion (sh. Abbildung 9)
- Netzplan ÖBB I in den Stationen der ÖBB (sh. Abbildung 10)
- Netzplan ÖBB II in den Stationen der ÖBB (sh. Abbildung 11)
- Netzplan ÖBB III in den Stationen der ÖBB (sh. Abbildung 12)
- Netzplan der S-Bahn in den S-Bahngarnituren (sh. Abbildung 13 und Abbildung 14)

In den Stationen der Wiener Linien kommen wiederum eigene Netzpläne zum Einsatz:

- Plan „Gesamtnetz Wien“ des Verkehrsverbund Ostregion (sh. Abbildung 15)
- „U-Netzplan“ (sh. Abbildung 16)

Daneben gibt es noch den Plan „Bahnnetz Wien – Niederösterreich – Burgenland“, der sich auf der Rückseite des Plans „Gesamtnetz Wien“ des Verkehrsverbund Ostregion (sh. Abbildung 17) befin-

det. Obwohl dieser Plan das Gesamtnetz am übersichtlichsten zusammenfasst, findet dieser Plan so gut wie keinen Niederschlag, in den Stationen affiziert zu werden.

Weshalb die ÖBB selbst die S-Bahn in 3 verschiedenen Plänen und dann noch in jeweils unterschiedlichen Farben darstellen, bleibt unklar. Für den Fahrgast unbefriedigend ist in jedem Fall die Wahl von sehr hellen Farbtönen, die dann ausgebleicht, fast gar nicht mehr zu erkennen sind: Beispiel: Linie S80 in hellblau, in der Praxis verblasst (sh. Abbildung 11).

In den in den U-Bahnzügen der Wiener Linien über den Türen angebrachten Netzplänen (sh. Abbildung 16) scheint die S-Bahn überhaupt nur in Form des S-Bahn-Symbols auf. In welche konkrete S-Bahnlinie an den betreffenden Stationen umgestiegen werden kann, bleibt dem Fahrgast ebenso verborgen, wie das gesamte S-Bahnliniennetz. Diese Informationen wären jedenfalls im Fall von Betriebsstörungen für die Fahrgäste von erhöhter Bedeutung.

Abbildung 9: Tarifzonenplan Verkehrsverbund Ostregion

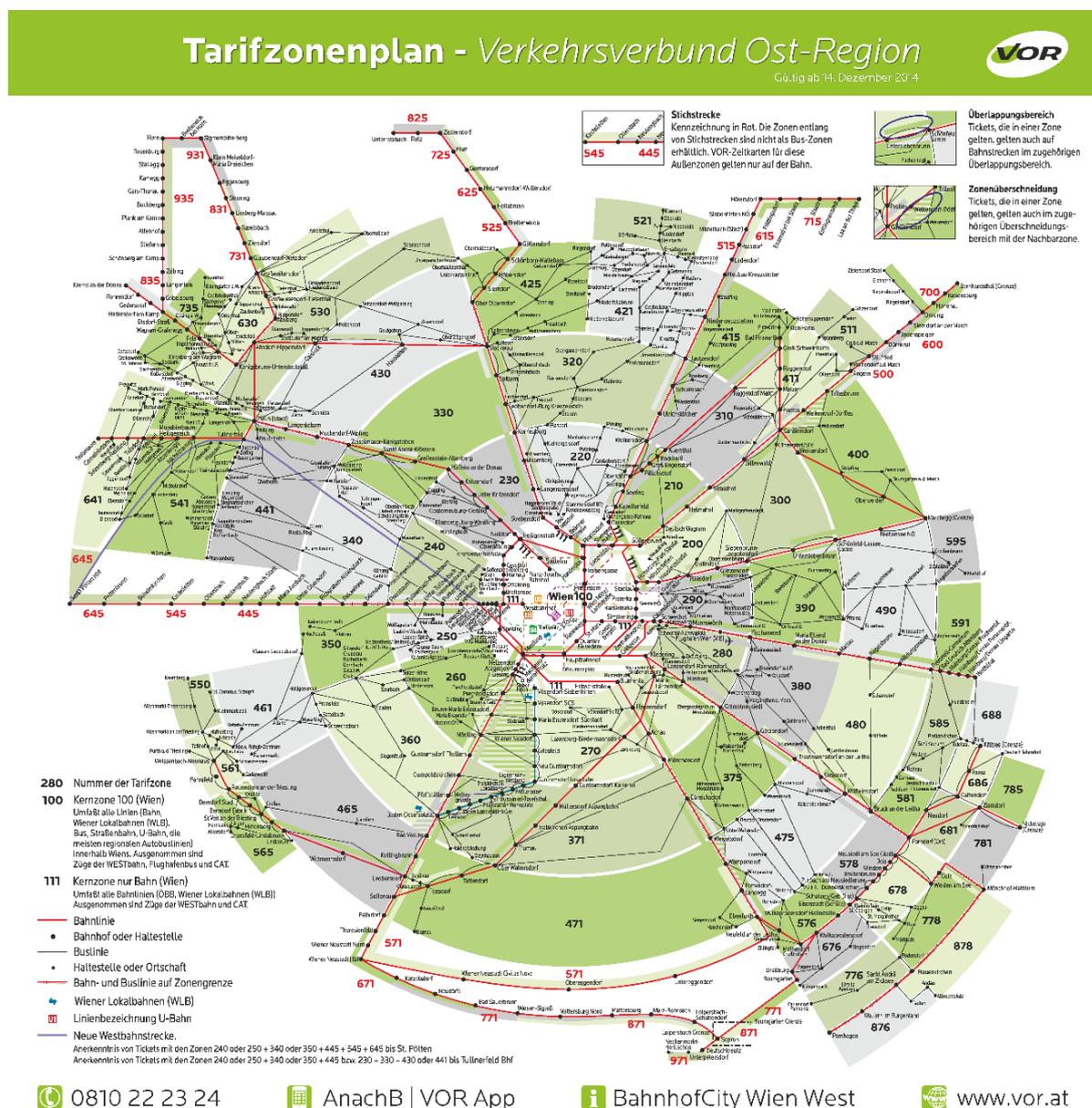


Abbildung 10: Netzplan Nahverkehr Wien der ÖBB in den Stationen der ÖBB (ÖBB Version 1)

Nahverkehr Großraum Wien

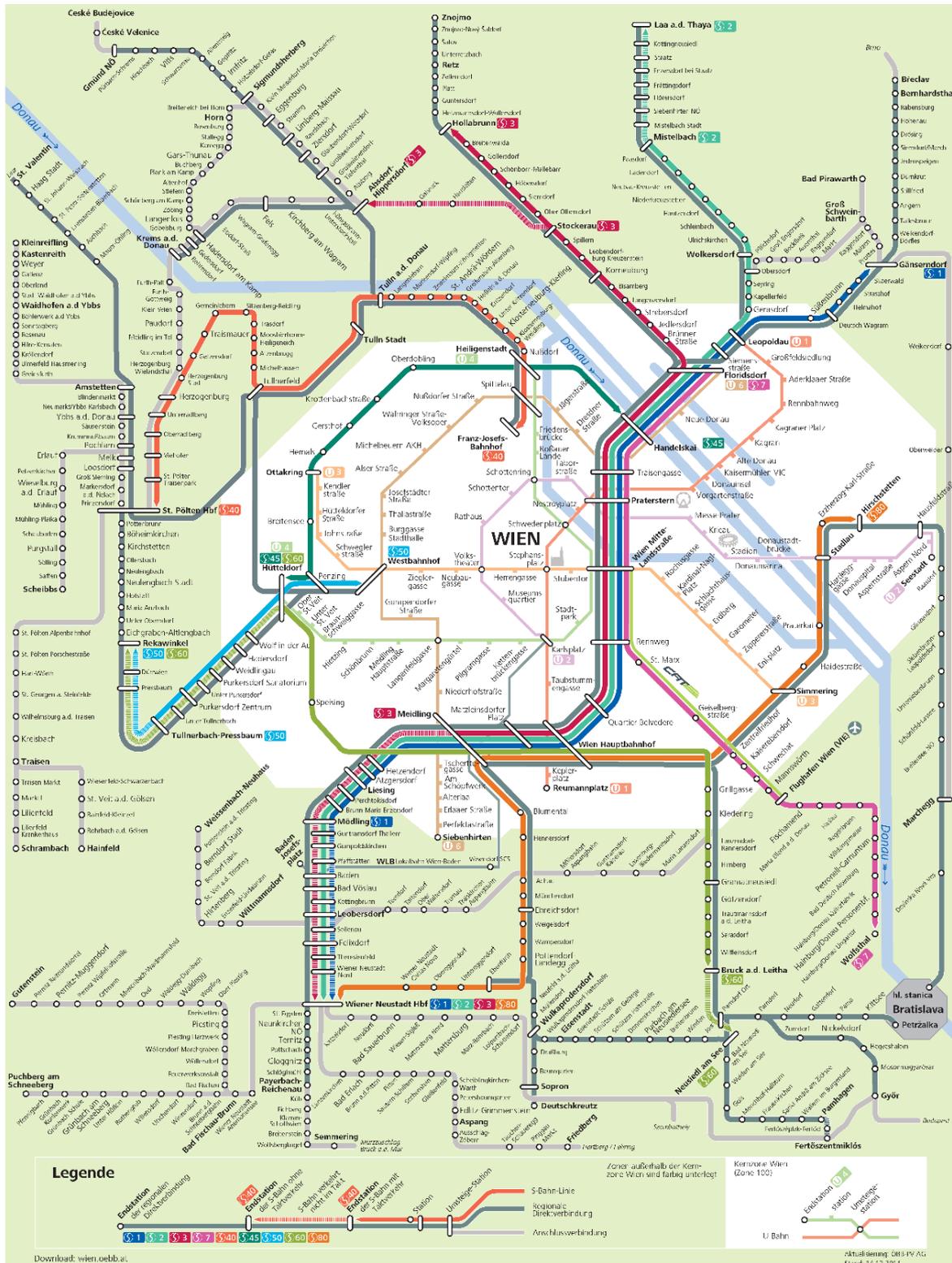


Abbildung 11: Netzplan Nahverkehr Wien der ÖBB in den Stationen der ÖBB (ÖBB Version 2)

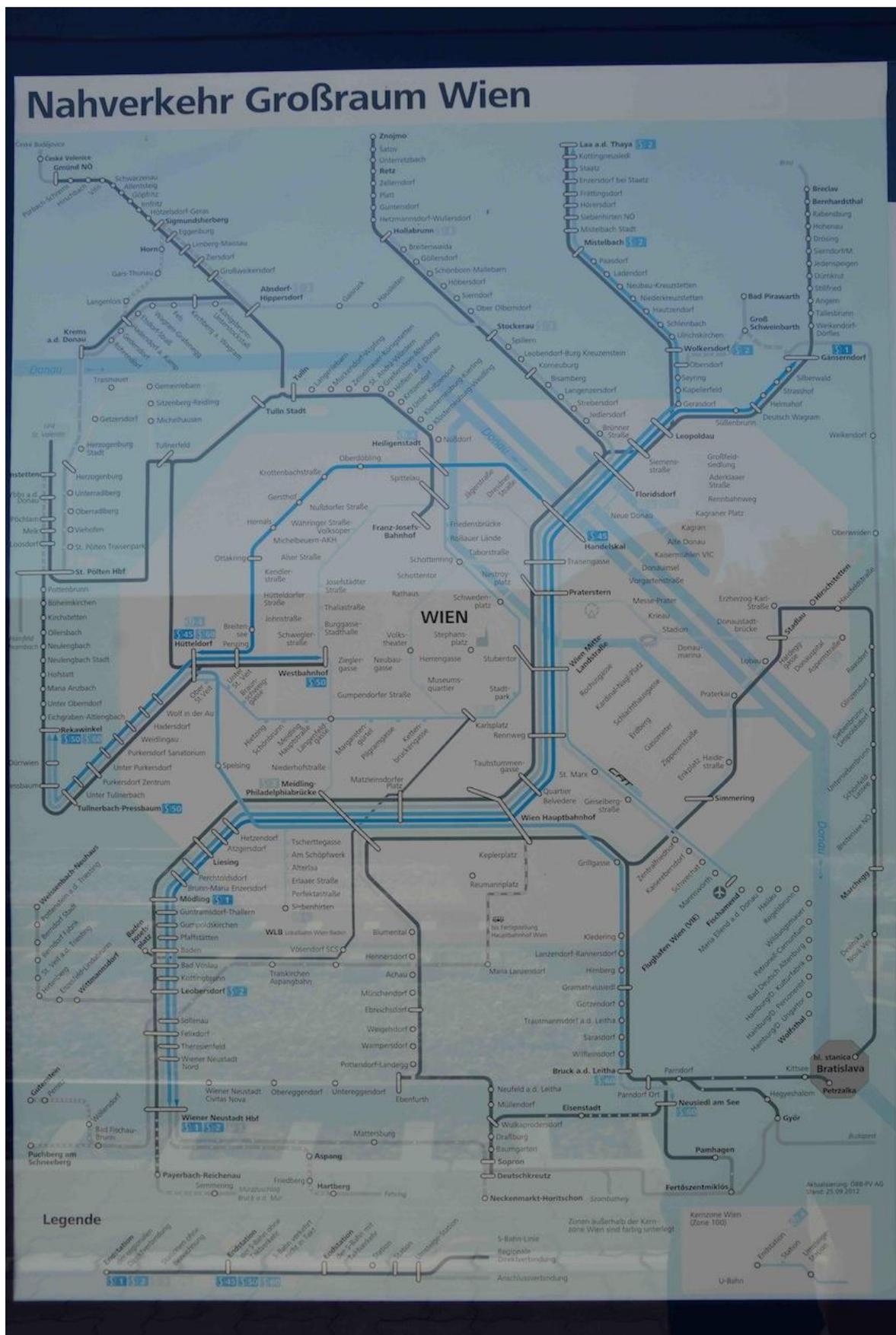


Abbildung 12: Netzplan Nahverkehr Wien der ÖBB in den Stationen der ÖBB (ÖBB Version 3)



Abbildung 13: Netzplan der S-Bahn in den S-Bahngarnituren / Ausschnitt



Abbildung 14: Netzplan der S-Bahn in den S-Bahngarnituren / Ausschnitt



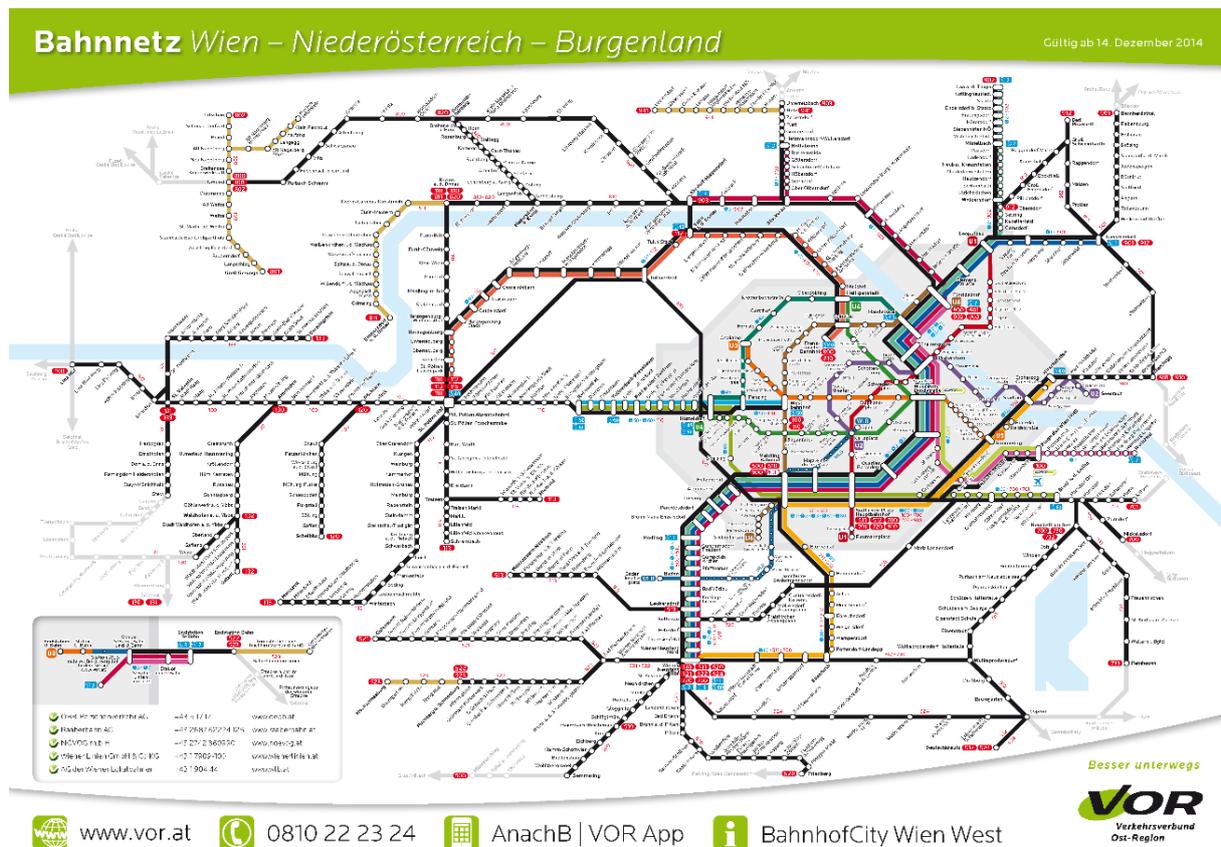
Abbildung 15: Plan „Gesamtnetz Wien“ des Verkehrsverbund Ostregion



Abbildung 16: Netzplan Wiener Linien in den U-Bahnzügen



Abbildung 17: Bahnnetz Wien – Niederösterreich – Burgenland



Obwohl Wien und sein Umland mit einem durch den VOR koordiniertem Auftreten der einzelnen im Verbund integrierten Gesellschaften gekennzeichnet sein sollte, werden dem Fahrgast in Wien allein in den Stationen der ÖBB insgesamt drei verschiedene Liniennetzpläne für ein und das selbe System offeriert. In Summe wird in der Ostregion das Nahverkehrssystem in sieben verschiedenen Arten präsentiert (ohne Tarifzonenplan). Erschwerend kommt hinzu, dass in den verschiedenen Plänen Farben, Farbintensität und Liniestärke für ein und denselben Sachverhalt jeweils unterschiedlich gewählt werden.

2.8 Image

In dem zwischen der ÖBB-Personenverkehrs AG und der SCHIG abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag sind Vorgaben für den gesamten Nahverkehr der ÖBB enthalten, die auch mittels

KundInnenbefragung überprüft werden. Die Wiener Schnellbahn wird jedoch nicht getrennt ausgewiesen und auch eine regionale Aufgliederung fehlt. Im Bericht der SCHIG für das Jahr 2011¹⁹ werden die Qualitätskriterien für den Nahverkehr der ÖBB grundsätzlich mit einer Ausnahme positiv bewertet, ja oft sogar übererfüllt, sodass vertragsgemäß Bonuszahlungen fällig wurden. Eine Maluszahlung wurde hinsichtlich der mangelnden Fahrgastinformation fällig.

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) erhebt jährlich die Zufriedenheit der KundInnen der ÖBB. Wurden 2001 die ÖBB noch mit einer Durchschnittsnote von 3,2 bewertet, so stieg die Akzeptanz seitdem wesentlich. Allerdings werden die SchnellbahnkundInnen nicht gesondert ausgewiesen. Aus dem Bahntest 2014²⁰ lassen sich nur Schlüsse aus den einzelnen abgefragten Kategorien für die Schnellbahn ziehen, etwa dass die Zufriedenheit der Fahrgäste hinsichtlich der Häufigkeit der Zugverbindungen steigt.

Aufgrund der Mischung von verschiedenen Zügen ist das Zugsangebot v.a. hinsichtlich der jeweils angebotenen Qualität nicht eindeutig ersichtlich. Kommen im S-Bahnverkehr ausschließlich Züge der Reihe 4020 und Talent zum Einsatz, so können Regionalzüge aus ganz unterschiedlichem Wagenmaterial gebildet werden. Viele Regionalzüge werden auch mittels S-Bahngarnituren vom Typ 4020 gebildet. Diese Garnitur wurde für den S-Bahnverkehr konzipiert und weist dementsprechend Sitze mit steiler Lehne und relativ kurzer Sitzfläche auf. Ob es angenehm oder gar entspannend sein kann, in dieser Garnitur eine Fahrt von Wien zum Beispiel nach Laa/Thaya zu unternehmen, soll dahingestellt bleiben.

¹⁹ SCHIG (2012): Bericht über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr 2011, Wien, S. 29 ff.

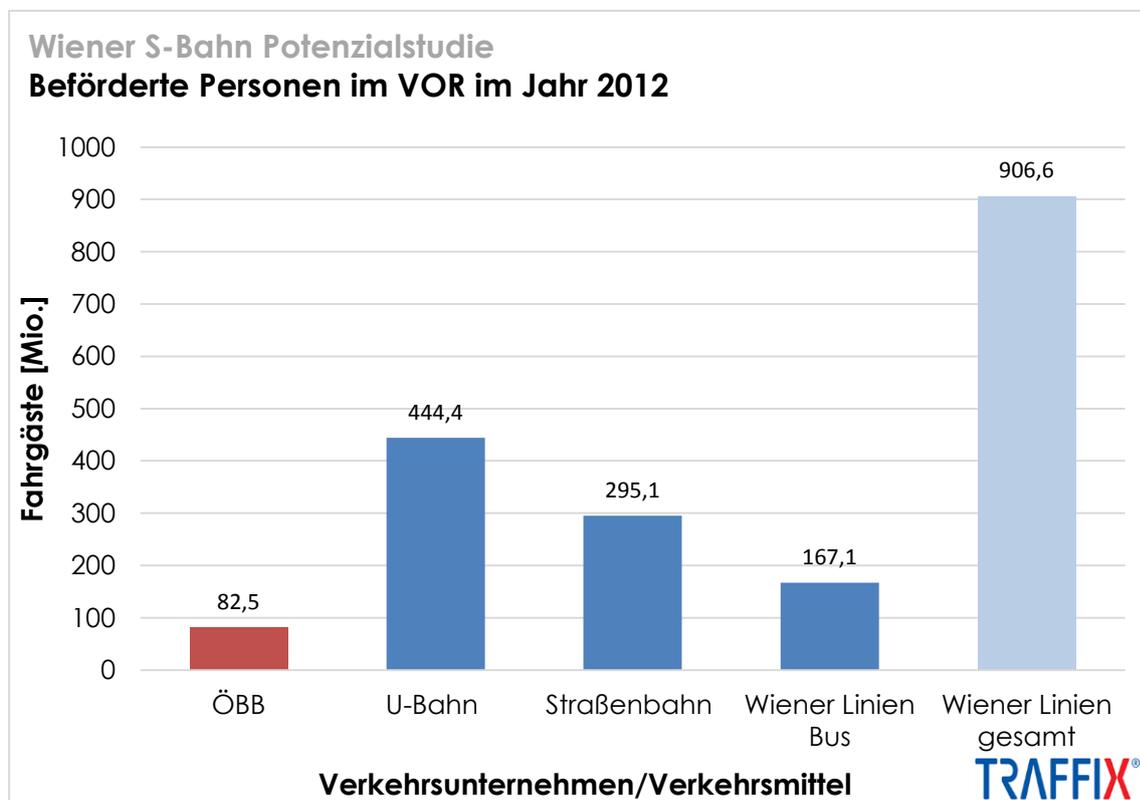
²⁰ VCÖ (2014): VCÖ-Bahntest – die Ergebnisse, Wien

3. DIE BEDEUTUNG DER S-BAHN FÜR DIE OSTREGION

3.1 Fahrgastaufkommen

Im Jahr 2012 beförderten die ÖBB im Verbundraum des VOR mehr als 82 Mio. Fahrgäste, was einer durchschnittlichen Beförderung von rd. 226.000 Fahrgästen/Tag entspricht. An Werktagen dürfte der Wert etwa bei 300.000 Fahrgästen liegen. Zum Vergleich: Das gesamte Fahrgastaufkommen der Wiener Linien ist rd. 10 Mal höher als jenes der ÖBB im Wiener Nahverkehr. Allein die U-Bahn befördert ca. 5-mal so viele Fahrgäste als die ÖBB, die Wiener Straßenbahn fast vier Mal so viele (sh. Abbildung 18).

Abbildung 18: Beförderte Personen im VOR im Jahr 2012



Datenquellen: ÖBB: VOR (2013) Zahlenspiegel 2012, Wiener Linien (2014) Betriebsangaben 2012

Dennoch kommt der S-Bahn ihr ganz besonderer Stellenwert zu, denn ihr herausragende Erfolg lag zu einem Großteil darin, dass mit diesem Bahnsystem das Zentrum der Stadt über die Stammstrecke hinaus bis weit in die Regionen (Weinviertel, Tullner Becken, Wienerwald, südliches Wiener Becken) verbunden wurde und solcherart die immer größer gewordenen PendlerInnenströme bewältigt werden konnten. Im Abschnitt der Stammstrecke (Wien-Meidling – Wien-Floridsdorf) verkehren täglich rund 600 Züge, von denen allerdings etwa 120 nicht die ganze Strecke bedienen (Abzwei-

gung der S7 in Wien Rennweg, Züge die in Wien Mitte oder Wien Praterstern enden oder beginnen). Damit wurden 2012 im Tagesschnitt etwa 226.000 Fahrgäste befördert²¹.

3.2 Der Anteil der S-Bahn am Verkehrsaufkommen

Wie eine Auswertung der Kordonerhebungen²² zeigt, liegt der Anteil des ÖV und damit auch jener der Bahn auf allen von/nach Wien strahlenden Korridoren unter 50 % (sh. auch Abbildung 19). Besonders schwach ist der Bahnanteil in jenem Korridor, der absolut am stärksten ausgeprägt ist, nämlich am Südkorridor. Dass der Bahnanteil nicht unbedingt auf den sozialen Status der PendlerInnen und die damit möglicherweise verbundene Autoverfügbarkeit zurückzuführen ist, zeigt der Korridor nach Klosterneuburg: Dieser Korridor weist einen sehr günstigen Bahnanteil von rund 28,5 % bzw. einen ÖV-Anteil von ca. 35 % auf, was zu einem Gutteil auf die überlastete Straßeninfrastruktur und umgekehrt das relativ attraktive ÖV-Angebot zurück geführt werden kann.

Umgekehrt kann der hohe Autoanteil im Südkorridor auf das vergleichsweise große Straßenangebot und gleichzeitig auf den hohen Auslastungsgrad der Züge (in der Morgen-HVZ überfüllt) zurückgeführt werden. Da die Mehrzahl der Züge durch Wien über die Stammstrecke durchgebunden ist, entspricht die Sitzplatzzahl der Züge im Südkorridor (Südbahn und Pottendorfer Linie) weitgehend jener der nördlichen Korridore (Nordwestbahn, Ostbahn-nördliche Linie, Nordbahn, sh. Abbildung 20). Einem Angebot von rd. 18.000 Sitzen in der Morgen-HVZ (6.00 – 9.00 Uhr) steht im Norden eine Inanspruchnahme von rund 22.000 PendlerInnen, im Süden jedoch von rd. 30.000 PendlerInnen gegenüber.

Angesichts dieser Überlastungserscheinungen ist dringender Handlungsbedarf angesagt. Aufgrund der massiven Bautätigkeit im gesamten Wiener S-Bahnnetz kam es in den letzten Jahren noch dazu zu starken betrieblichen Einschränkungen, wodurch keine Angebotsverbesserungen vorgenommen werden konnten. Im Gegenteil: Auf der Ostbahn mussten sogar Einschränkungen hingenommen werden. Angesichts der nunmehr fertiggestellten Projekte (v.a. Hauptbahnhof Wien, u.a. Bahnhofsanierungen Westbahnhof, Meidling, Wien Mitte, Praterstern) könnte wieder Mut zur Ausarbeitung und Umsetzung neuer Projekte oder zur Inangriffnahme bereits angekündigter Maßnahmen gefasst werden.

²¹ VOR 2013

²² PGO 2011

Abbildung 19: Stadtgrenzüberschreitender Verkehr nach Korridoren und Verkehrsmittel

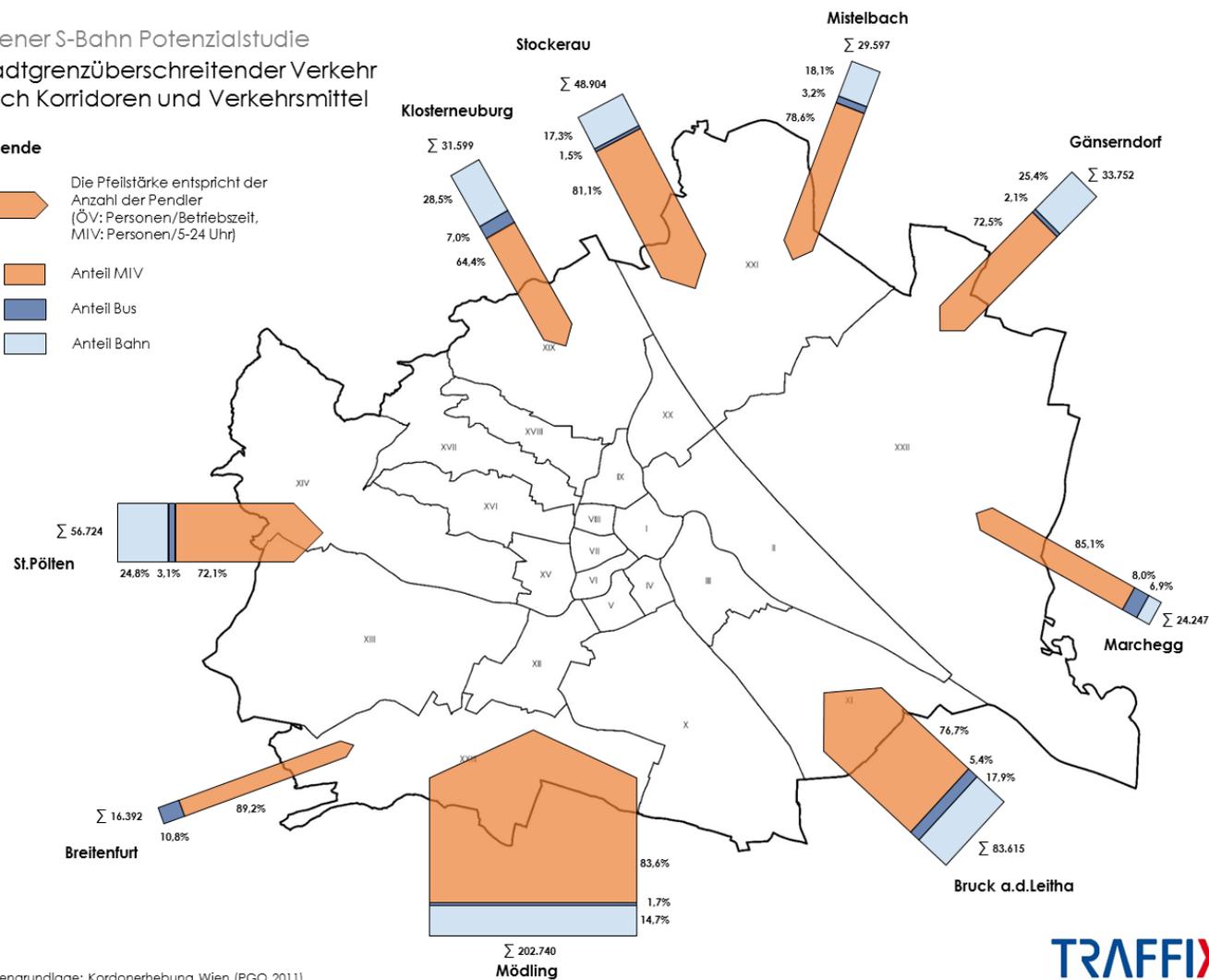
Wiener S-Bahn Potenzialstudie

Stadtgrenzüberschreitender Verkehr nach Korridoren und Verkehrsmittel

Legende

Die Pfeilstärke entspricht der Anzahl der Pendler (ÖV: Personen/Betriebszeit, MIV: Personen/5-24 Uhr)

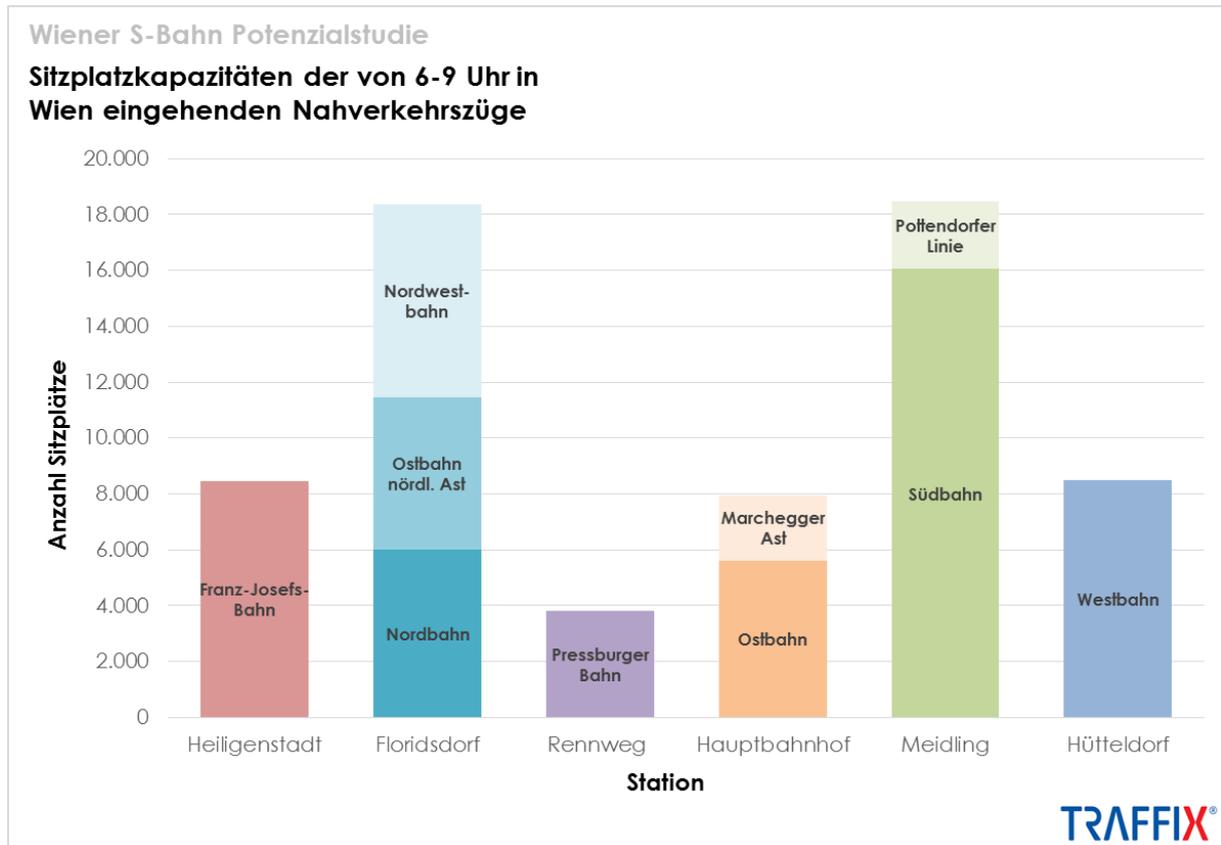
-  Anteil MIV
-  Anteil Bus
-  Anteil Bahn



Datengrundlage: Kordonerhebung Wien (PGO 2011)



Abbildung 20: Sitzplatzkapazitäten der zwischen 6-9 Uhr in Wien eingehenden Nahverkehrszüge



Seit Umsetzung des S-Bahnkonzepts 2003 mit der Durchbindung der Regionalzüge stellt sich das Zugangebot auf der Schnellbahnstammstrecke und der Vorortelinie wie folgt (sh. Abbildung 22 und Abbildung 23) dar:

Abbildung 21: In Wien eingehende Nah- und Fernverkehrszüge

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

In Wien eingehende Nah- und Fernverkehrszüge

(Hauptverkehrszeit werktags 06:00 – 09:00 Uhr)

Legende

- „Innerstädtischer“ Streckenverlauf
- ➔ Die Pfeilstärke entspricht der Anzahl der Verbindungen vom Umland

Klassen nach Anzahl der Verbindungen:

- ➔ < 11 Züge
- ➔ 11-25 Züge
- ➔ 26-40 Züge
- ➔ > 40 Züge

*) Betrachtete Stationen ≠ Endstationen.
Teilweise Weiterführung der Züge über die betrachteten Stationen hinaus. (s. Fahrpläne)

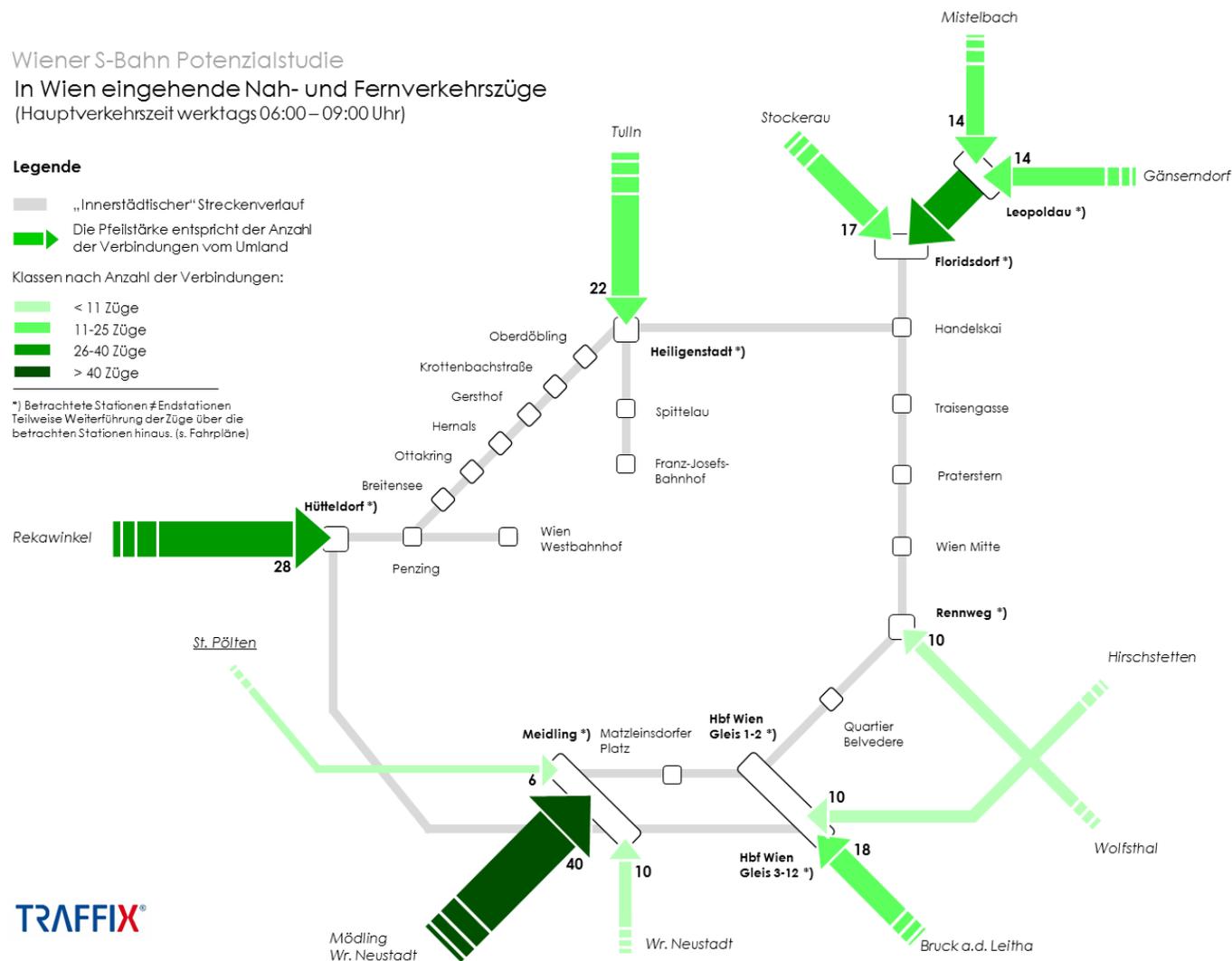


Abbildung 22: Verbindungsqualität des Wiener S-Bahn Netzes (Nur S-Bahn)

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

Verbindungsqualität des Wiener S-Bahn-Netzes
(Nur S-Bahn, Hauptverkehrszeit werktags 06:00 – 09:00 Uhr)

Legende

Verbindungen je Richtung („Rechtsverkehr“)

Die Strichstärke entspricht der Anzahl der Verbindungen von 06:00 - 09:00 Uhr

Kursfolgezeiten (Klassen)

Die Strichfarbe entspricht der minimalen bzw. maximalen Kursfolgezeit

- 0-5 Minuten
- 6-15 Minuten
- 16-30 Minuten
- 31-45 Minuten
- 46-60 Minuten
- > 60 Minuten

*) Station wird nicht von allen Zügen bedient

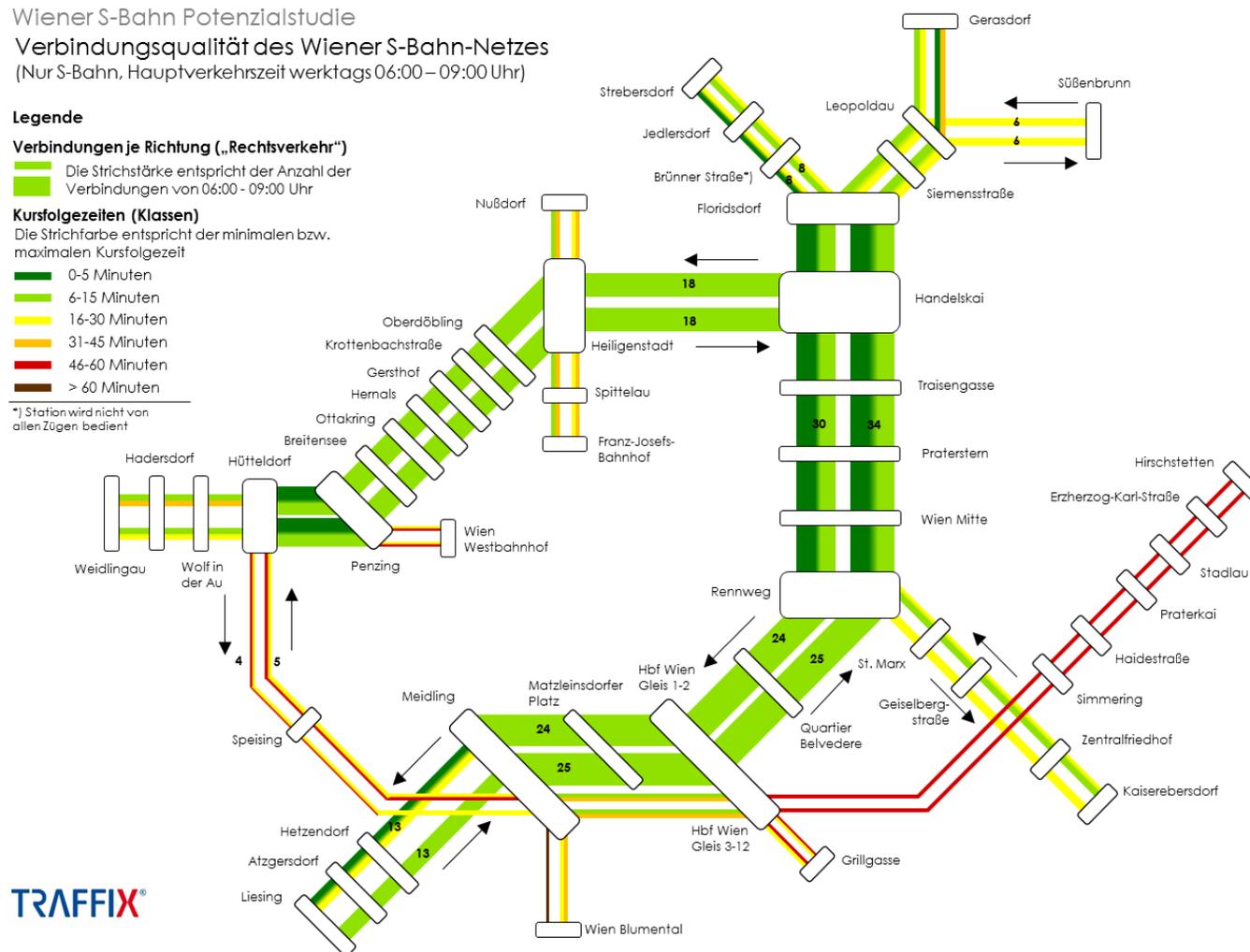


Abbildung 23: Verbindungsqualität des Wiener S-Bahn-Netzes (S-Bahn + durchgebundene Regionalzüge)

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

Verbindungsqualität des Wiener S-Bahn-Netzes

(S-Bahn + durchgebundene Regionalzüge,
Hauptverkehrszeit werktags 06:00 – 09:00 Uhr)

Legende

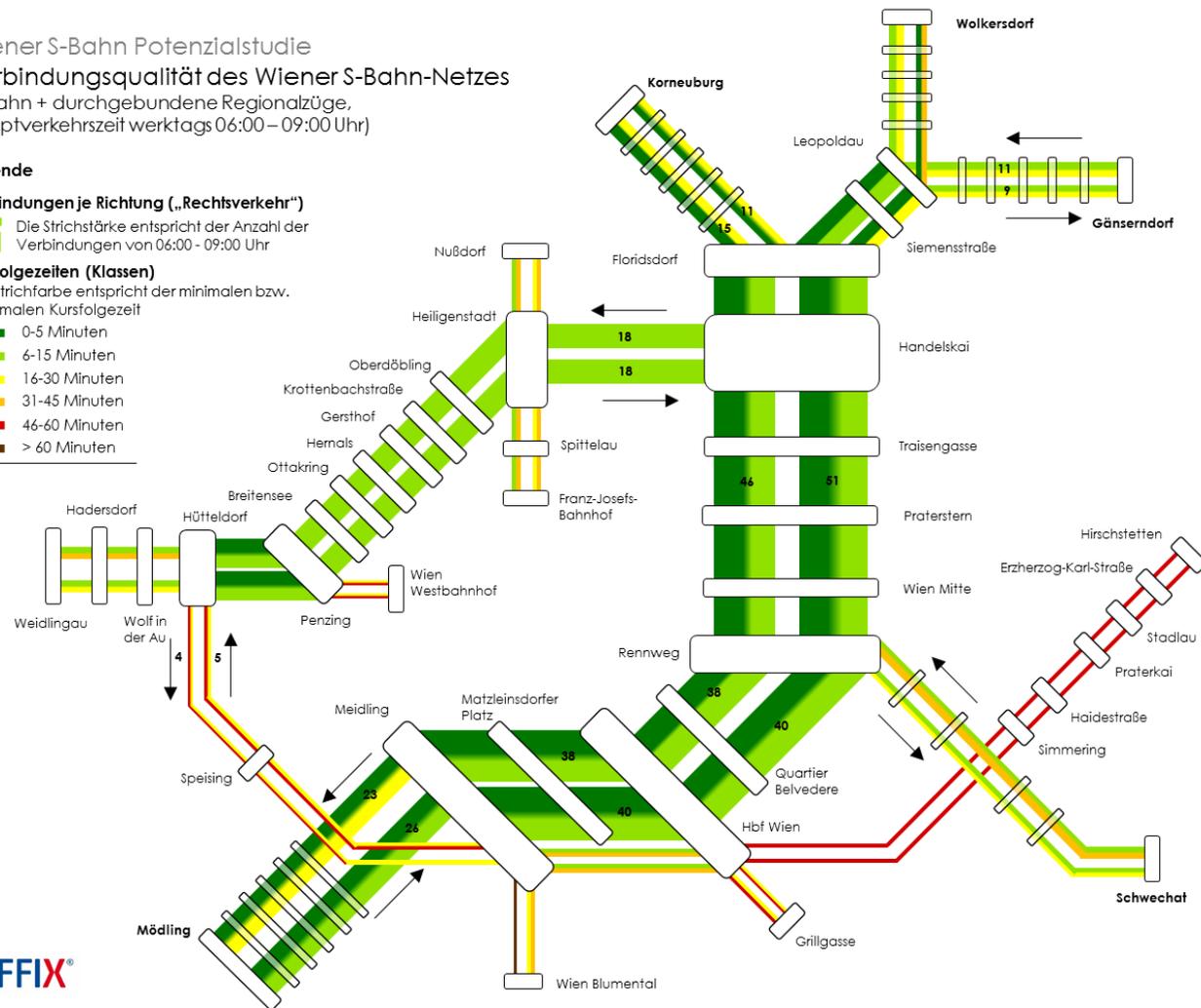
Verbindungen je Richtung („Rechtsverkehr“)

Die Strichstärke entspricht der Anzahl der Verbindungen von 06:00 - 09:00 Uhr

Kursfolgezeiten (Klassen)

Die Strichfarbe entspricht der minimalen bzw. maximalen Kursfolgezeit

- 0-5 Minuten
- 6-15 Minuten
- 16-30 Minuten
- 31-45 Minuten
- 46-60 Minuten
- > 60 Minuten



4. S-BAHN UND STADTENTWICKLUNG

4.1 Stand der Umsetzung der S-Bahn-Planungen

4.1.1 S-Bahnkonzept 2003

Das S-Bahnkonzept 2003²³ baute infrastrukturell bereits auf dem neuen Hauptbahnhof²⁴, fahrzeugtechnisch auf der Baureihe Talent (Rh. 4024) auf und sah einen 7,5 Minuten Grundtakt auf der Stammstrecke vor. Absolutes Novum war, dass nahezu alle Regionalzüge über die Stammstrecke in Wien durchgebunden wurden, was v.a. aus Sicht der PendlerInnen äußerst positiv zu bewerten ist, da das Umsteigen in Wien-Nord (Praterstern) und am Süd- bzw. Ostbahnhof von nun an entfallen sollte. Vorgesehen war, dass die Regionalzüge auf der Stammstrecke sämtliche Haltestellen bedienen sollten, was aber erst nach und nach möglich wurde²⁵.

Bei allen positiven Aspekten, die die Umsetzung des S-Bahnkonzeptes 2003 mit sich brachte, fällt negativ aus:

- Die Regionalzüge halten nicht an allen außerhalb der Stammstrecke liegenden Haltepunkten, sodass es im Wiener Stadtrandbereich zu massiven Angebotsverlusten gekommen ist.
- Der Mischbetrieb von leichten bzw. schnelleren S-Bahn-Garnituren und den vergleichsweise schweren bzw. langsamen DOSTO-Garnituren (selbst bei Einsatz der leistungsstarken Triebfahrzeuge der Reihe 1016/1116 (Taurus), längere Zeit für den Fahrgastwechsel) führt teilweise zu Unzukömmlichkeiten wie Fahrzeitverlusten und Auflaufen auf den Vorderzug.
- In Folge der Durchbindung der Regionalzüge wurde auch ein Rückbau von Verkehrsanlagen vorgenommen. Der Bahnhof Wien Praterstern wurde seiner Stockgleise beraubt und weist seitdem nur mehr 5 durchgehende Gleise (davon 1 Gleis ohne Bahnsteig) auf.
- Der Bahnhof Wien Mitte, der ursprünglich sogar 11 Gleise und bis in die 1990er-Jahre noch immer 6 Gleise aufwies, wurde auf 4 durchgehende Bahnsteiggleise reduziert. Das als CAT-Haltestelle exklusiv genutzte Gleis 5 musste aus Platzgründen quasi außerhalb des eigentlichen Bahnhofs eingerichtet werden und erfordert, dass es von den Schnellbahnzügen umfahren werden muss.
- Eine Intervallverdichtung erfolgte bis dato nur auf der S 45 (sh. Kapitel 1.3), während bereits zugesagte 15-Minuten-Intervalle etwa auf der S 7 oder der S 50 bis heute nicht realisiert wurden.

Fazit: Neben der positiv zu bewertenden Durchbindung der Regionalzüge durch das Wiener Stadtzentrum kam es bahenseitig zu Einsparungen an Rollmaterial und Personal, dessen Ergebnis eine

²³ Rosinak et al. 2004

²⁴ damals noch als Bahnhof „Wien – Europa Mitte“ bezeichnet

²⁵ Die Haltestellen Traisengasse und Matzleinsdorfer Platz konnten erst nach deren Umbau von den Regionalzügen eingehalten werden.

massive Angebotsreduktion in den Wiener Stadtrandbereichen sowie ein langsamer S-Bahnverkehr in Wien übrig bleibt.

4.1.2 Schienenverkehrskonzept Region Wien 2012

Im Jahr 2012 wurde in Abstimmung mit der Stadt Wien unter der Federführung der ÖBB-Infrastruktur AG ein Schienenverkehrskonzept Region Wien²⁶, kurz „SVK“, ausgearbeitet. Wesentliches Ziel des SVK war es, Angebotsverbesserungen zu erzielen, ohne dabei erforderliche Infrastrukturausbauten und insbesondere eine zusätzliche Donauquerung erforderlich werden zu lassen.

Im Rahmen des SVK wurden mehrere Planfälle betrachtet, aus welchen schließlich die Maßnahmen des Planfalles „Bypass light“ zur Umsetzung empfohlen wurden. Dieser Planfall sieht im Wesentlichen ein erhöhtes Zugsangebot im Nahverkehr am Kordon (81 statt bisher 74 Züge) bei gleichbleibender Anzahl Züge im Fernverkehr vor. Das Angebot auf der Stammstrecke soll 14 S-Bahnzüge + 6 REX / h umfassen.

Aufgrund befürchteter Kapazitätsengpässe sollen längere Züge eingesetzt werden, was einheitliche Bahnsteiglängen mit einer Länge von 220 m bedingt.

Da die Stammstrecke bereits seit langem an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt ist, ist unter „Bypass light“ die Führung zusätzlicher Züge zwischen Süßenbrunn und Wien-Hauptbahnhof über die Ostbahn – nördliche Linie als S 10 via Stadlau geplant. Damit könnte quasi vergleichsweise kostengünstig eine 4-gleisige S-Bahndurchquerung von Wien erzielt werden.

4.1.3 Fachkonzept Mobilität – STEP 2025

Im 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Fachkonzept Mobilität²⁷ wird der Wiener S-Bahn viel Augenmerk geliefert. Durch ein eigenes „S-Bahnpaket“, das Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen, eine verbesserte Servicequalität sowie die Forderung nach einem koordinierten Marketing für den hochrangigen Wiener öffentlichen Verkehr fordert, soll der Stellenwert der S-Bahn verbessert werden. Konkret ist enthalten:

- Beschaffung barrierefreier, für den Stadtverkehr geeigneter S-Bahn-Garnituren
- Gemeinsames Vermarktungskonzept des öffentlichen Verkehrs in Wien, wobei hier als ein Element ein einheitlicher Schnellverkehrsplan für Wien und das Umland angeführt wird.²⁸
- Ausbau der Südbahn zwischen Meidling und Liesing
- Angebotsverdichtung auf der S 45 und Ausbau entlang der Donau
- Angebotsverdichtung auf den S-Bahn-Außenästen (insbes. S 3, S 7, S 50 oder S 10 via Stadlau) und der Wiener Lokalbahn in Abstimmung mit dem Land NÖ
- S-Bahn-Verbindung S 80 Stadlau - Hirschstetten

²⁶ ÖBB Infra / Rosinak / ÖIR 2012

²⁷ MA18 – PlanSinn – TRAFFIX 2015

²⁸ siehe hierzu auch Ausführungen in Kap. 2.7

4.2 Konkurrenz U-Bahn – S-Bahn?

Die Schnellbahn wurde lange vor der Wiener U-Bahn in Betrieb genommen. Zum zweiten hochrangigen Verkehrsmittel, nämlich der Wiener Stadtbahn, bestand nur an einem Punkt, dem „Hauptzollamt“, heute „Wien Mitte“ (S-Bahn) bzw. „Landstraße“ (U3 und U4) eine Übergangsmöglichkeit. Die S-Bahn stellte somit am Anfang eine innerstädtische Ergänzung der Stadtbahn dar, die damit auch eine Verbindung zwischen Süd-, Ost- und Nordbahn ermöglichte. Die Vorortelinie entstammte ebenfalls dem ursprünglichen Stadtbahnkonzept, mit ihrer Wiederinbetriebnahme entstand allerdings ein rein innerstädtisches, hochrangiges Verkehrsmittel.

Gleichzeitig mit der schrittweisen Erweiterung des Schnellbahnangebots in das Wiener Umland wurde das U-Bahnnetz in Wien sukzessive ausgebaut, sodass heute bereits 15 Verknüpfungen zwischen der S- und U-Bahn bestehen. Dadurch ging jedoch auch die Attraktivität der S-Bahn für den innerstädtischen Verkehr zum Teil verloren, da die Züge teilweise bereits von außen kommend stark bis überbesetzt sind, lange Zeit nur mit veraltetem Wagenmaterial verkehrten und demgegenüber die U-Bahn eine modernere und wesentlich bequemere Alternative darstellte.

Bei Betrachtung des Liniennetzplanes der hochrangigen Verkehrsmittel in der Bundeshauptstadt mag unweigerlich der Eindruck entstehen, dass es teilweise eine Konkurrenz-situation zwischen U-Bahn und S-Bahn gibt. So fällt die abschnittsweise Parallelführung von Hauptbahnen und U-Bahn auf, die historisch bedingt bei der U4 zu Tage tritt, aber gerade bei manchen Neubaustrecken der jüngeren Vergangenheit besonders auffällt:

- U6 im Abschnitt Handelskai – Floridsdorf: Parallelführung mit der Stammstrecke
- U6 im Abschnitt Meidling – Tscherttegasse: Parallelführung mit Pottendorfer Linie und Badner Bahn
- U3 im Abschnitt Kandlerstraße – Ottakring: Parallelführung mit der S45
- U2 im Abschnitt Hausfeldstraße – Aspern Nord: Parallelführung mit dem Marchegger Ast (S-Bahnverkehr wurde eingestellt, jedoch stündlicher Regionalverkehr)
- U2 in der Leopoldstadt (Abschnitt Messe – Donaumarina): Parallelführung mit der Donauuferbahn

Neben effektiven Parallelführungen sind es v.a. aber die einerseits fehlenden, demgegenüber aber die mehrfachen Verknüpfungen zwischen U- und S-Bahn, die für den Fahrgast das Netz möglicherweise redundant, sicher aber nicht flexibler werden lassen. So treffen sich U2 und S-Bahn viermal (Aspern Nord, Hausfeldstraße, Stadlau, Praterstern). Mit der in Vorbereitung befindlichen Verlängerung der U2 zum Matzleinsdorfer Platz werden sich U2 und S-Bahn sodann 5 mal treffen, davon würden 3 Umsteigemöglichkeiten alleine auf die S80 entfallen, sofern die S80 die Station Matzleinsdorfer Platz einhalten würde.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass eine bereits in Vorbereitung gestandene Verlängerung der S80 nach Osten bei gleichzeitiger Angebotsverdichtung zunächst mehrfach verschoben wurde und infolge der zwischenzeitlichen Inbetriebnahme der U2 in die Seestadt vielfach als obsolet erachtet wird. Demgegenüber wird im Rahmen der vorliegenden Studie gerade einer möglichst frühzeitigen Verbesserung des Angebots auf der S80 eine erhöhte Bedeutung zugemessen. Die adäquate Durchbindung in den Westen bzw. Südwesten Wiens wurde mehrfach als „Südosttangente auf der Schiene“ titulierte und würde angesichts der bestehenden Verflechtungen zwischen dem Osten Wiens, wo die Wohnnutzung, und dem Süden Wiens, wo die Arbeitsnutzung vorherrscht, eine entsprechende Inanspruchnahme gesichert erscheinen lassen. Die S80 wurde jedoch einerseits in ihrer Streckenführung verkürzt und andererseits auf die Pottendorfer Linie umgelenkt.

In Zukunft wird sich mit dem Ausbau der U1 nach Oberlaa eine weitere Parallelführung ergeben: Im Abschnitt Neulaa – Oberlaa, wo bis dato die Straßenbahnlinie 67 parallel zur Donauländebahn verkehrte, soll ab 2017 die U-Bahn neben einer vom Personennahverkehr völlig ungenutzten Bahnstrecke ihren Betrieb aufnehmen. Die Donauländebahn wurde 1872 eröffnet und wies bis 1945 einen Personenverkehr auf, ihre Verkehrswirksamkeit für den Personenverkehr wurde immer wieder bezweifelt, für den Bau der parallel verkehrenden U1 hatte dies offenbar keinen Einfluss.

5. FINANZIERUNG DER S-BAHN

5.1 Die Anfänge

Wie Artl et al.²⁹ ausführen, wurde nach dem Krieg der Bau der Wiener S-Bahn aufgrund fehlender Budgetmittel jahrelang verzögert. Aus diesem Grund wurde ab 1958 die Vorfinanzierung des Baues durch die Gemeinde Wien übernommen³⁰. Schon bald darauf, nämlich im Jahr 1960, fehlten neuerlich die Geldmittel, so dass der Bau vorübergehend sogar eingestellt werden musste (ebenda). Ab dem Jahr 1962 war am weiteren Ausbau der S-Bahn das Finanzministerium (und nicht das Verkehrsministerium) federführend beteiligt. Danach einigten sich Bund (ÖBB) und Land Wien auf die Aufteilung der Finanzierung und legten einen Teilungsschlüssel im Verhältnis 80 zu 20 fest.

Nach Aufnahme des Schnellbahnverkehrs gab es jedoch noch jahrelange Differenzen insbesondere hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung und Kontrolle der Fahrausweise. So wurden in den parallel laufenden Regionalzügen die ÖBB Schnellbahnfahrausweise nicht anerkannt, die Kontrollen an den Schnellbahnhaltestellen oblag den Wiener Verkehrsbetrieben (mittels sogenannter „Sperrschaffner“), zeitweise wurden sogar eigene S-Bahn-Fahrausweise eingeführt (ebenda). Erst mit der Realisierung des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) konnte eine kundInnenfreundliche und leichter verständliche Regelung gefunden werden.

5.2 Aktuelle Finanzierungsregelungen

Heute ist die Finanzierung des Schnellbahnverkehrs im Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999) geregelt. Aufbauend auf einem Basisvertrag zwischen dem Bund und den ÖBB über die Grundversorgung mit Personenverkehrsdiensten³¹ können bzw. müssen die Länder zusätzliche Vereinbarungen über ein verbessertes, länderspezifisches Angebot schließen. Auf Basis dessen wurde für die Periode 2013 bis 2018 zwischen dem Verkehrsverbund Ostregion (VOR) im Auftrag und im Namen des Landes Wien (und der Länder Niederösterreich und Burgenland) sowie der Schienendienstleistungsgesellschaft (SCHIG) im Auftrag und im Namen der ÖBB (ÖBB PV AG) ein sogenannter „Verkehrsdienstevertrag“, kurz „VDV“, abgeschlossen.

Dabei werden im Allgemeinen Züge (bzw. Zugsgarnituren) und Zugskilometer bestellt. Zudem wurden Qualitätskriterien, deren Einhaltung oder Missachtung mit Bonus- bzw. Maluszahlungen verbunden sind, wie Pünktlichkeit, Sauberkeit, Schadensfreiheit, Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement angeführt. Nicht als Qualitätskriterien sind allerdings die Optimierung von Takt und Fahrzeit anzusehen. Da die Basisfinanzierung zwischen Bund und ÖBB (sowie den anderen EVUs) relativ stabil ist, kann ein verbessertes Angebot auf der Schiene nur über die Landesverkehrsdiensteverträge erfolgen, in einigen Ausnahmefällen können auch Gemeinden zusätzliche Bestellungen vornehmen und bezahlen.

²⁹ Artl. G. et al. 2012, S. 17 f.

³⁰ Die Gemeinde Wien übernahm für den Bau die komplette Vorfinanzierung und die Hälfte der entstandenen Verzugszinsen. Darüber hinaus räumte sie eine dreijährige tilgungsfreie Zeit ein (Artl G. et al. 2012, S. 17f.).

³¹ Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsleistungen für den Teilbereich der von der ÖBB-Personenverkehr AG bedienten Strecken im Gesamtnetz des Bundesgebietes

Bis 2007 wurden die Verkehrsdiensteverträge noch direkt zwischen dem Land Wien und den ÖBB abgeschlossen. Bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsdiensteverträge wird der laufend steigende Aufwand seitens der Stadt Wien deutlich:

- Gemäß VDV 2003 entfiel demnach auf die Stadt Wien für den S-Bahn-Betrieb ein Zahlungserfordernis von jährlich € 4,3 Mio.
- Im VDV 2007 bis 2012 verpflichtete sich Wien bereits zur Zahlung von jährlich € 6,5 Mio. für den S-Bahn-Betrieb plus € 1 Mio. für die Anschaffung neuer Schnellbahngarnituren (gegenüber dem Vertrag aus 2003 stellte dies eine Erhöhung der finanziellen Aufwendungen um mehr als 50 % dar).
- Im aktuell laufenden VDV 2013 – 2018 machen die Aufwendungen seitens des Landes Wien bereits rd. € 9 Mio. pro Jahr aus.

Für den nächsten VDV ab 2019 stehen daher viele wichtige Fragen für die Region Wien (und nicht nur für die Bundeshauptstadt selbst) auf der Agenda. So zum Beispiel die längst überfälligen Taktverdichtungen am Süd- und am Westast sowie eine leistungsfähige und attraktive Ost-West-Verbindung.

5.3 U-Bahn oder S-Bahn?

Die Finanzierung von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Verkehr bedarf in jedem Fall Zuwendungen von staatlicher Seite. Es ist daher evident, dass nicht alle Verbindungen zu jeder Tages- und Nachtzeit finanzierbar sind und mit allen finanziellen Mitteln nach den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit umzugehen ist.

Neben den laufend anfallenden Betriebskosten sind es v.a. die Investitionskosten, die über die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsangebotes entscheiden. So betragen die Errichtungskosten für 1 km der Wiener U-Bahn zwischen rd. € 120 Mio. (Hochstrecke) und € 220 Mio. (Tieflage im dichtverbauten Stadtgebiet unter besonders schwierigen Bedingungen).

Demgegenüber fällt der Ausbau bestehender Eisenbahnstrecken vergleichsweise „billig“ aus. Für den Umbau der bestehenden Trasse der ehemaligen Stadtbahn zur U-Bahn betragen die Kosten³² € 19,10 Mio. / km (Preisbasis 1990). Indexiert auf 2015 entspricht dies in etwa einer Bausumme von rd. € 35 Mio. / km. Dabei muss in Abzug gebracht werden, dass vorhandene Eisenbahnstrecken weitaus günstiger adaptiert werden können, als die denkmalgeschützte Stadtbahntrasse in Hochlage im dicht verbauten Gebiet.

Dieser Umstand kommt sehr gut in den Kosten des Ausbaus der S7 in der Zeit 1999 bis 2003 zum Ausdruck. Die rund 11,1 km lange Strecke zwischen Wien-Mitte und Kaiserebersdorf erforderte Aufwendungen in Höhe von rd. ATS 3,3 Mrd., was einen Preis von rd. ATS 300 Mio. / km ergibt. Umgerechnet in Euro und indexiert entspricht diese einem km-Preis von rd. € 29,1 Mio. Bei diesem Projekt muss wiederum berücksichtigt werden, dass dabei aufwendige Unterführungs- und Unterwerfungsbauwerke (Rennweg, Tunnel Ailecgasse) sowie über lange Streckenabschnitte eine weitgehende Neutrassierung erfolgte, was in Summe keinen Ausbau, sondern eigentlich einen Neubau darstellte.

Insgesamt kann somit für den Bau bzw. die bauliche Adaptierung bestehender Eisenbahnstrecken grob von einem Investitionsbedarf von rd. einem Viertel bzw. einem Fünftel des Investitionsbedarfs

³² Wr. Stadtrechnungshof 2004

einer U-Bahn-Strecke (unter einfachen Bedingungen / in Hochlage) ausgegangen werden³³. Diesem Umstand wird auch im Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien Rechnung getragen, wo ausgeführt wird, dass „weitere U-Bahn-Ausbauten bis an die Stadtgrenze hinaus, (...) ein unzureichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.“³⁴

Bezogen auf die in den Karten 7 bis 9 dargestellten Maßnahmen ergibt sich ein Investitionserfordernis wie folgt (sh. nachstehende Tabelle):

Tabelle 6: Investitionserfordernis Ausbau des S-Bahnnetzes in Wien

Ausbaustufe	Maßnahme	Anzahl/km	Investitionserfordernis
I	Neubau zusätzlicher Stationen	15 Stationen	€ 70 Mio.
II	Ausbau bestehender Eisenbahnstrecken zu S-Bahnstrecken (exkl. Stationen)	31,1 km	€ 930 Mio.
III	Neubau von Eisenbahnstrecken (Verbindungen)	3,5 km	€ 400 Mio.
Summe		34,6 km	€ 1,4 Mrd.

Für das Basispaket bestehend aus der Errichtung zahlreicher Stationen entlang bereits bestehender S-Bahnstrecken (Maßnahmen Stufe I) und dem Ausbau bestehender Eisenbahnstrecken (Maßnahmen Stufe II) ergibt sich somit ein Investitionserfordernis von rd. € 1 Mrd. Werden zusätzlich noch wichtige Gleisverbindungen ertüchtigt (2-gleisiger, straßenkreuzungsfreier Ausbau), so ergibt sich für das Stadtgebiet von Wien ein Gesamtinvestitionserfordernis von rd. € 1,4 Mrd. Mit dieser Summe könnte der Grundstein für ein attraktives Nahverkehrssystem gelegt werden, das im Stande ist, die neuen Stadtentwicklungsgebiete (und Zielgebiete) leistungsfähig und zugleich kostengünstig zu erschließen.

³³ Ein Vergleich mit einer U-Bahn-Strecke in Tieflage im innerstädtischen Bereich erscheint nicht adäquat.

³⁴ MA18 – PlanSinn – TRAFFIX 2015, S. 91

6. MASSNAHMENVORSCHLÄGE

6.1 Stadtentwicklung und Verkehrslinien in Einklang bringen

Bei der Entwicklung neuer Stadtgebiete hinkt in der Regel der Ausbau des öffentlichen Verkehrs hinten nach. Ein Gegenbeispiel stellt die Entwicklung der Seestadt Aspern dar, wo die U-Bahn ihren Betrieb bereits aufnehmen konnte, lange bevor die ersten MieterInnen eingezogen waren. In der Regel sind jedenfalls im Rahmen der Stadt- und Quartiersentwicklung viele Anstrengungen zu unternehmen, damit der öffentliche Verkehr mit dem MIV halbwegs gleichziehen kann. Aus diesem Grund sollte „der Spieß umgedreht werden“ und Stadtentwicklung vorrangig dort erfolgen, wo die Schiene schon vorhanden ist und ein attraktives Nahverkehrsangebot vergleichsweise günstig realisiert werden könnte.

Angesichts des relativ geringen Finanzierungsbedarfs bei der Nutzung bereits vorhandener Strecken sollte auch der Frage nachgegangen werden, ob nicht ein angepasster Ausbau des S-Bahn-Netzes (bei gleichzeitiger Schaffung eines entsprechenden Angebotes) volkswirtschaftlich günstiger kommen würde als z.B. ein Neubau von U-Bahnlinien. Solcherart könnte die Stadtentwicklung primär dort einsetzen, wo Schienenstränge bereits vorhanden sind und sich mit vergleichsweise günstigerem Mitteleinsatz ein Angebot auch in zeitlicher Hinsicht rascher realisieren ließe. In Karte 5 (im Anhang) wurde der Versuch unternommen, die Potenziale der S-Bahn im Hinblick auf die Zielgebiete der Stadtentwicklung gemäß STEP 2025 auszumachen. Potenziale könnten sich ergeben:

- **Zielgebiet Achse Brünner Straße:** beispielsweise durch Einrichtung einer neuen Haltestelle Katsushikastraße (S1, S2)
- **Zielgebiet U2 Donaustadt – Aspern Seestadt:** Dieses Gebiet soll, wie die Namensgebung schon verrät, von der U2 erschlossen werden. Die S80 wurde nunmehr auch in ihrer Linienführung bis Hirschstetten verkürzt; Angesichts der beabsichtigten Entwicklung scheint langfristig dennoch ein Potenzial auch für die S-Bahn gegeben. Da die Zukunft Wiens großteils im Osten liegen wird, ergibt sich hier auch die Chance, einen neuen Ostbahnhof (im Bereich nördlich der Seestadt) anzulegen (zumindest sollte heute der notwendige Platz dafür freigehalten werden).
- **Zielgebiet Erdberger Mais – Aspengründe – St. Marx:** Dieses Gebiet leidet generell an einer schlechten Erschließung, denn neben der U3 fehlt eine adäquate öffentliche Feinerschließung. Die Wege zur S 7 und zur S 80 sind unattraktiv, das Angebot selbst ebenso. Zumindest eine Aufwertung der bereits existierenden Haltestelle Wien Haidestraße sollte angestrebt werden.
- **Zielgebiet Donauraum – Leopoldstadt - Prater:** beispielsweise durch Verlängerung der S 45 bis zur Lassallestraße (U1, mit attraktivem Umsteigeweg) oder bis zur Ostbahnbrücke; Einrichtung mehrerer Haltestellen möglich (z.B. Traisengasse, Innstraße, Machstraße, Meiereistraße, Donaumarina)
- **Zielgebiet Favoriten – Hauptbahnhof - Arsenal:** beispielsweise durch Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich zwischen Lilienthalgasse und der Querung Geiselbergstraße (S 60, S 80)
- **Zielgebiet Liesing Mitte:** Dieses Zielgebiet liegt an der Südbahn und wird durch die Stationen Liesing und Hetzendorf erschlossen. Wie bereits ausgeführt, wurde das Zugangebot in Hetzendorf ausgedünnt. Die Planungen im Rahmen der Stadtteilentwicklung zielen bereits

auf eine Angebotsverdichtung und die Einrichtung einer neuen S-Bahn-Station im Bereich des Rosenhügels^{35, 36} ab.

Aus einer Analyse der aktuellen Bevölkerungsprognose nach Zählgebieten (sh. Karte 6) wird ersichtlich, dass neben einer Verdichtung in den Gründerzeitvierteln das Stadtwachstum hauptsächlich in den Bezirken 10, 11, 20, 21, 22 und 23 stattfinden wird. Innerhalb dieser Bezirke sind es zwar nur teilweise Gebiete, die an Bahnlinien liegen, aber ein Großteil dieser Gebiete könnte sehr wohl mit einer ausgebauten und verbesserten S-Bahn bzw. mit attraktiven Anschlüssen zu deren Haltestellen erschlossen werden.

6.2 Nahverkehrsplan für ein „Wien der Regionen“

Angesichts einer gegenwärtig und voraussichtlich auch in Zukunft anhaltenden, besonders dynamischen Entwicklung der Bundeshauptstadt Wien mit einer Bevölkerungswachstum von ca. 25.000 Personen pro Jahr sind heute die Weichen für ein Wien der Zukunft mit ca. 2 Mio. EinwohnerInnen zu stellen (voraussichtlich erreicht im Jahr 2025). Tatsache ist, dass gerade Investitionen in die technische Infrastruktur (Ver- und Entsorgung) und in die Verkehrsinfrastruktur nicht nur einen enormen zeitlichen Vorlauf bedingen, sondern zudem mit hohen finanziellen Aufwendungen verbunden sind.

In Abstimmung mit den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich, aber auch den Nachbarregionen in Tschechien, der Slowakei und in Ungarn sollte ein neuer Nahverkehrsplan ausgearbeitet werden. Dabei sind die Determinanten für den neuen Verkehrsdienstevertrag ab 2019 möglichst frühzeitig zu entwickeln. Letztlich geht es aber nicht um einen neuen VDV per se, bei dem die Bestellung von ein paar Zugtrassen mehr oder weniger vertraglich vereinbart wird. Vielmehr geht es um ein neues Bahnregionskonzept, das ein „Wien der Regionen“ entstehen lässt. Selbst in der viel kleineren Agglomeration Basel in der nicht zur EU gehörigen Schweiz ist die überregionale Verknüpfung mit S-Bahn-Systemen nach Deutschland und Frankreich bereits verwirklicht. Es werden sogar Straßenbahnlinien von der Region Basel in die beiden Nachbarstaaten mit Anschluss an die S-Bahn-Haltestellen umgesetzt. Die Region Basel beweist somit eindrucksvoll, dass Verkehrskonzepte und Nahverkehrsleistungen, die an Länder- oder Staatsgrenzen enden, kein adäquates Mobilitätsangebot für die Zukunft darstellen können.

Im Sinne einer strategisch ausgerichteten Investitionspolitik sollte für die gesamte Wiener Region (mindestens jedoch für die Bundeshauptstadt selbst) ein Nahverkehrsplan ausgearbeitet werden, der für alle Verkehrsmittel (S-Bahn, REX, U-Bahn, Straßenbahn, Lokalbahn, Busse) gemeinsame Qualitätsstandards und ein abgestimmtes Bedienungs- und Ausbaukonzept enthält, damit Parallelbauten vermieden werden können.

Innerhalb des Nahverkehrsplanes ist für die Wiener S-Bahn ein eigenes Gesamtkonzept zu erarbeiten, das in den Nahverkehrsplan eingebettet ist. Es wirkt sich für den gesamten Wirtschaftsstandort Ostösterreich negativ aus, wenn Entscheidungen sowohl betreffend die Investitionen in die Infrastruktur als auch in das Wagenmaterial jahrelang oder sogar jahrzehntelang verschleppt werden. Wiederholt wurde und wird eine Ertüchtigung und Betriebsoptimierung der Stammstrecke als sinnvolle und machbare Maßnahme in den Raum gestellt. Dass die Maßnahme sinnvoll ist, darüber

³⁵ Käfer A. et al. 2015

³⁶ Die Station wurde bislang unter dem Namen Kirchefeldgasse diskutiert. Aktuelle Überlegungen zeigen, dass eine Verschiebung der Station in südlicher Richtung in Bezug auf die Erschließung neuer Stadtentwicklungsgebiete einen höheren Verkehrswert ergeben würde.

besteht Konsens. Dass sie machbar sei, ist jedoch ein gewagtes Postulat: Weder ist das Wagenmaterial selbst, noch sind viele Stationsbauwerke und schon gar nicht das Fahrplangefüge mit dem Mischbetrieb aus leichten und schweren Zügen dazu im Stande, eine nennenswerte Optimierung zu gestatten.

Vorgangsweise für ein neues S-Bahnkonzept als Bestandteil des Nahverkehrsplanes für die Wiener Region

- Zielvorgabe mit Festlegung Zielerreichungsgrad (z.B. S-Bahn soll jenen Modal-Split-Anteil erreichen)
- Ausarbeitung Ideal-Angebot
- Berechnung Kosten
- Betriebskonzept (bestehend aus Infrastruktur, Wagenmaterial, Fahrplan)
- Festlegung, wer zu welchen Bedingungen Verkehrsleistungen erfüllt
- Investitionsprogramm (Infrastruktur, Beschaffung Fahrzeuge, Sicherungstechnik, kundInnenfreundliche Haltestellengestaltung etc.)

Die Stadt Wien lebt von ihren Regionen, die Regionen leben von der Stadt Wien. Das Bahnregionskonzept sollte in der Region begonnen werden und den Endpunkt im Herzen Wiens (z.B. Wien Mitte) haben.

- Fahrplan von unten hinauf entwickeln
- Fahrzeugfamilie, die flexible und rasche Zugtrennung und Vereinigung zulässt
- Erforderliche Infrastrukturausbauten rechtzeitig anmelden und einplanen

6.3 Kein weiterer Rückbau

Nach dem großen Wurf der Einrichtung des S-Bahnsystems in den frühen 1960er Jahren und dessen etappenweisen Ausbauten kam das System S-Bahn allmählich zum Stillstand, ja durch so manche so genannte Ausbaumaßnahme kam es sogar zu einem Rückbau an Infrastruktur. Einige Beispiele:

- Station Rennweg: Im Rahmen des Baus der Wiener S-Bahn in den 1950er- bis 1970er-Jahren wurden die Anlagen vorausschauend dimensioniert. So wurde die Station Rennweg vorsorglich mit einem dritten Planum zum späteren Einbau eines dritten Gleises, das beim Vereinigen der Züge in Fahrtrichtung Norden sinnvoll wäre, ausgestattet. Im Zuge des Umbaus wurde die Station Rennweg mit einem Mittelbahnsteig ausgerüstet, wodurch die dritte Gleistrasse verloren ging. Das müsste an sich noch kein Nachteil sein, wenn es nicht jetzt dazu kommen würde, dass Züge (trotz niveaufreier Kreuzung) beim Einbinden von der S 7 in Fahrtrichtung Norden im Tunnel halten (warten) müssen.
- Bahnhof Praterstern: Rückbau von 5 Durchgangs- und 4 Kopfgleisen auf 5 Durchgangsgleise (davon 4 Bahnsteiggleise)
- Bahnhof Wien-Mitte: Zugunsten eines Lkw-Anlieferbereiches für das darüber befindliche Einkaufszentrum wurden 2 Gleise aufgegeben.

Bei einzelwirtschaftlicher Betrachtung mögen diese Maßnahmen ohne Nachteil sein. Alles in allem ist das „angespannte System S-Bahn“ durch jede Rückbaumaßnahme jedoch noch sensibler hinsichtlich der Störanfälligkeit geworden. Der Einschub von Sonderzügen etc. ist dadurch nahezu unmöglich geworden. In Wien Praterstern oder Wien Mitte endende Züge blockieren für längere Zeit eines der wenigen Bahnsteiggleise, In diesen Stationen beginnende Züge führen oft zur Verunsiche-

rung der Fahrgäste, ob der bereits bereitgestellte Zug auch wirklich der nächste ist, mit dem das Fahrziel erreicht werden kann.

6.4 Alternativen zum Ausbau der Stammstrecke?

Die Schnellbahnstammstrecke stößt seit langem an ihre Kapazitätsgrenzen, daher ist deren Ausbau längst überfällig. Zunächst ist der durchgehende 4-gleisige Ausbau zwischen Mödling und Floridsdorf am dringendsten. Dass hierbei besonders im dicht bebauten Zentrum eine Vielzahl kostenintensiver, bautechnischer Herausforderungen zu lösen wäre, ist evident. Ebenso offensichtlich ist, dass sowohl der Abschnitt Meidling – Quartier Belvedere im Zuge der Errichtung des Hauptbahnhofes und der Abschnitt Praterstern – Traisengasse im Zuge der Absiedlung des Nordbahnhofes vergleichsweise einfach auf 4 Gleise ausgeweitet werden könnte, dies jedoch in der derzeitigen Planung nicht vorgesehen ist. Nachdem der 4-gleisige Ausbau der Südbahn außer Frage steht und eine Frage der Zeit ist, könnte solcherart zumindest ein 4-gleisiger Betrieb von / nach Süden bis Quartier Belvedere relativ leicht realisiert werden. .

Da jedoch ein 4-gleisiger Ausbau der Stammstrecke offenbar nie ernsthaft überlegt wurde und angesichts der mit dem Bau des Hauptbahnhofes etc. geschaffenen Gegebenheiten konstruktiv und vor allem finanziell unrealistisch erscheint, sind jedenfalls Alternativen zu überlegen. Ob ein „Bypass light“ wie von der ÖBB Infra vorgeschlagen eine adäquate Maßnahme darstellt, soll hier dahingestellt bleiben. In diesem Konzept werden Züge aus der Nordbahn und dem nördlichen Ast der Ostbahn (Richtung Wolkersdorf) nicht über die Stammstrecke, sondern über Stadlau und Simmering zum Hauptbahnhof und weiter nach Wien Meidling geführt. Abgesehen davon, dass dadurch kein umsteigfreier Anschluss zu zentralen Verkehrsstellen gegeben ist, dürfte sich auch die Stadlauer Eisenbahnbrücke, auf die fast der ganze donauquerende Güterverkehr verlagert wurde, als Engpass erweisen (sh. auch Kap. 4.1.2).

6.5 Potenzielle Maßnahmen

Die im Folgenden angegebenen Maßnahmen sind als Vorschläge zu sehen, für die noch keine detaillierten Machbarkeitsprüfungen vorliegen oder diese nicht einsehbar waren. Alle Maßnahmen wären daher in weiterer Folge noch Machbarkeitsprüfungen zu unterziehen.

Wichtig erscheint das Aufzeigen von Handlungsoptionen und Spielräumen v.a. hinsichtlich einer nachhaltig ausgerichteten Stadtentwicklung. Ausgewählte Maßnahmen sind vorerst als Diskussionsgrundlage für einen längerfristigen Ideenfindungsprozess anzusehen. Die Potenzialmaßnahmen werden in Maßnahmen verschiedener Stufen eingeteilt (sh. nachstehende Tabelle 6).

Tabelle 7: Übersicht Maßnahmentypen Potenzialerhöhung

Maßnahmenstufe	Maßnahme
I	Einrichtung von Haltestellen und Stationen entlang bestehender S-Bahnlinien
II	Einrichtung S-Bahn-Verkehr auf bestehenden Bahnstrecken
III	Errichtung neuer Bahnstrecken zum Zwecke der Einrichtung eines S-Bahnverkehrs
IV	Errichtung neuer Bahnstrecken (langfristig)

6.5.1 Neue Haltestellen und Verknüpfungsbauwerke

Die Potenzialmaßnahmen der 1. Stufe umfassen die Einrichtung von Haltestellen und Stationen entlang bestehender S-Bahnlinien (vgl. Karte 7).

Tabelle 8: Verbesserungspotenzial Haltestellen (Maßnahmenstufe I)

S-Bahn-Strecke / Bahnlinie	Haltestelle / Maßnahme	Verknüpfungsmöglichkeit / Potenzial
S-Bahn-Stammstrecke	Neue Haltestelle Taborstraße	→ Stadtentwicklungsgebiet Donauraum – Leopoldstadt – Prater 2, O, 82A Neue Wohngebiete am Nordbahnhof und Nordwestbahnhof
	Reaktivierung der Haltestelle Radetzkyplatz	1, O Kunsthause, Hundertwasserhaus
	Westlicher Ausgang Haltestelle Matzleinsdorfer Platz	Gemeindebauten am Margaretengürtel mit Gürtelquerung in Richtung Margareten; Nach Eröffnung des Südastes der U2 neuer Einfüllpunkt von der S-Bahn in das hochrangige Stadtnetz
Südbahn / S 1, S 2, S 3	Haltestelle Rosenhügel (bei Kirchfeldgasse)	→ Stadtentwicklungsgebiet Liesing Mitte 63A, ev. um eine Haltestelle verlängert 16A, (62A in 320 m)
Nordbahn / S 1, S 2	Neue Haltestelle Katsushikastraße	→ Stadtentwicklungsgebiet Floridsdorf – Achse Brünner Straße 28A, 29A Postzentrum Wien Nord

S-Bahn-Strecke / Bahnlinie	Haltestelle / Maßnahme	Verknüpfungsmöglichkeit / Potenzial
S 7 Pressburger Bahn	Neue Haltestelle Leberstraße	S80, 15A, 69A, Wohngebiet Simmering Süd
S 40 Franz-Josefs-Bahn	Reaktivierung der Haltestelle Kahlenbergedorf	238, 239, 241, 341, 439, kein Umsteigzwang in Heiligenstadt evtl. In Verbindung mit Einbindung der S 40 in Stammstrecke
S 50 Westbahn	Reaktivierung der Haltestelle Baumgarten / Hochsatzengasse	(U4 in 220 m), 52, 47A Wohngebiet Baumgarten
	Neue Haltestelle Schloßallee	10, 10A, 52, (58) Bedeutung evtl. weniger für Fahrgäste auf S 50, stärker jedoch für neue Relati- onen (z.B. S 60 oder S 80 zum West- bahnhof) relevant
S 60 Verbindungsbahn	Neue Haltestelle Hietzinger Hauptstraße	(U4, 420 m), 58, 53B, 54B, 55B
	Neue Haltestelle Stranzenbergbrücke	62, 8A, 56A, 56B, 58B, Hallenbad Hietzing, HLTW, Maria- Theresien-Kaserne
	Haltestelle Schönbrunner Allee	8A, 63A
S 60 Ostbahn	Neue Haltestelle Lilienthalstraße / Gräßlplatz	→ Stadtentwicklungsgebiet Favoriten – Hauptbahnhof – Arsenal 6, 69A, künftig auch D, Erschließung von Sonnwendviertel und Arsenal
S 80 Pottendorfer Linie	Neue Haltestelle Triester Straße	WLB
	Neue Haltestelle Pfarrgasse	67
	Neue Haltestelle Laxenburger Straße	(17A in 220 m), (19A in 300 m) 66A, 67A, 70A, 566
S 80 Marchegger Ast	Neue Haltestelle Leberstraße	S7, 15A, 69A

6.5.2 Neuer S-Bahn-Verkehr auf bestehenden Eisenbahnstrecken

Potenzialmaßnahmen der 2. Stufe zielen auf die Einrichtung eines S-Bahnangebotes auf bestehenden Bahnstrecken ab. Dem vielfach geforderten äußeren S-Bahn-Ring für Wien soll an dieser Stelle nicht das Wort geredet werden, da ringförmige Linienführungen im öffentlichen Verkehr aufgrund ihrer manchmal hervorgerufenen Umwege oft schwächer in Anspruch genommen werden, als geradlinige bzw. sternförmige Linienführungen.

Die vorgeschlagene ringförmige Führung der Linien S 4 (im Uhrzeigersinn) und S 5 (gegenläufig) fungieren hingegen als Kombination dreier Tangentiallinien (West – Donau – Süd), die Verbindun-

gen über deren Eckpunkte hinaus ermöglichen und daher weitere vielfältige Anschlussmöglichkeiten bieten (vgl. Karte 8).

Tabelle 9: Verbesserungspotenzial Stufe II: Neue S-Bahnlinien auf bestehenden Eisenbahnstrecken

S-Bahn-Strecke / Bahnlinie	Maßnahme	Haltestelle / Potenzial / Verknüpfungsmöglichkeit
Ostbahn (nördlicher Ast)	Einrichtung S-Bahnverkehr zwischen Süßenbrunn und Stadlau (z.B. durch abgelenkte Führung von Zügen zwischen Mistelbach oder Gänserndorf und Hauptbahnhof) zur Erschließung des nördlichen 22. Bezirks	Neue Haltestelle Gewerbepark Stadlau: 26, 22A, 87A
		Neue Haltestelle Breitenleerer Straße: 24A
		Neue Haltestelle Rautenweg: 27A (87A in 200 m)
Ostbahn (Marchegger Ast)	Reaktivierung der Haltestelle Hausfeldstraße	U2, 26, 84A, 85A, 95B
	Neue Haltestelle Aspern Nord	U2, 89A, 95A, 99A, 99B, Seestadt
	Neue Haltestelle Bereich Telefonweg / Schafflerhof	89A, (99A, 99B, je in rund 400 m)
Verbindungsbahn / Donauländebahn	Einrichtung S-Bahnverkehr zwischen Penzing bzw. Wiental und Oberlaa (z.B. durch Verlängerung der S 45 nach Oberlaa) zur Schaffung neuer Verkehrsrelationen	Neue Verknüpfungsstation Tscherttegasse (U6) und WLB Schöpfwerk – Entlastung des Bf. Meidling
		Neue Haltestelle Pfarrgasse (67, 16A) Zentrum Inzersdorf
		Neue Haltestelle Laxenburger Straße (17A, 66A, 67A, 70A, 566, Siedlung Wienerfeld Ost
		Neue Haltestelle Himberger Straße: 17A, 19A, 67E, 368, 467, 469, in Abhängigkeit der Umsteigewege zukünftig auch U1 / Neulaa
		Laaer Berg Straße: 68B, 266,271, zukünftig auch U1 / Oberlaa
		Oberlaa: Alternativ zu Haltestelle bei der Laaer Berg Straße
Donaukaibahn	Verlängerung der S45 bzw. Führung der S40 ab Nußdorf	Neue Haltestelle Innstraße: 11A, 11 B in 190 m (evtl. zukünftig auch Endstelle der Linie O)

S-Bahn-Strecke / Bahnlinie	Maßnahme	Haltestelle / Potenzial / Verknüpfungsmöglichkeit
		Neue Haltestelle Reichsbrücke: Schiffahrtszentrum Wien, U1 Vorgartenstraße in 400 m
		Neue Haltestelle Meiereistraße / Stadion: 77A, (U2 in 300 m, 11A in 200 m)
		Neue Haltestelle Donaumarina: U2, 77A, 79A, 79B, ÖGB
		Neue Umsteigehaltestelle Praterkai: S80, 77A, 79A, 79B

6.5.3 Neubau von S-Bahn-Strecken

Die Potenzialmaßnahmen der 3. Ebene umfassen die Errichtung neuer Bahnstrecken zum Zwecke der Einrichtung eines S-Bahnverkehrs (vgl. Karte 9).

6.5.3.1 Obsolete Ideen und Konzepte

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sollen in diesem Kapitel einige immer wieder diskutierte Trassenvorschläge angeführt werden.

Verbindung Westbahn mit Ostbahn

Wie bereits ausgeführt, entstand die Wiener S-Bahn im Wesentlichen durch Verknüpfung von Nord- und Südbahn. Als weitere, zu verbindende Bahnlinien hätten sich West- und Ostbahn angeboten, für die zum Beispiel im Bereich Karlsplatz ein unterirdisches Verknüpfungsbauwerk mit Übergangsmöglichkeit zur Stadtbahn bzw. später U-Bahn errichtet hätte werden können. In München, wo die S-Bahn erst viel später als in Wien geplant und gebaut wurde, konnte sie erst 1972 eröffnet werden. Anders als in Wien konnte demgegenüber in München eine großzügige, unterirdische Durchbindung erfolgen und am gleichnamigen Karlsplatz ein Verknüpfungsbauwerk S-Bahn / U-Bahn mitten im Herzen der Stadt realisiert werden.

Verbindung Franz-Josefs-Bahn mit Pottendorfer Linie

Eine Verbindung von Franz-Josefs-Bahn mit der Pottendorfer Linie hätte die Möglichkeit der Durchbindung von Zugsangeboten in Nord-Süd-Richtung ergeben und hätte zwischen Franz-Josefs-Bahnhof und Meidling (von Nord nach Süd) ca. 2 bis max. 4 Stationen im 9., 8., 7., 6. und 5. Bezirk aufgewiesen. Durch den Beschluss der Stadt Wien zur Verlängerung der U2 in Richtung Süden scheint diese Option hinfällig geworden zu sein.

Verbindung Franz-Josefs-Bahn mit Aspangbahn

Unter dem Titel "Citybahntunnel Wien" wurde die Errichtung einer Strecke samt S-Bahn-Tunnel vom Franz-Josefs-Bahnhof im Norden durch die Wiener Innenstadt zu den S-Bahn-Linien im Süden von politischen VertreterInnen des Landes Niederösterreich vorgestellt³⁷. Die Streckenführung wird da-

³⁷ Der Standard, Ausgabe v. 12.9.2014

bei in drei Varianten dargestellt, wobei als mögliche Zielorte im Süden der Hauptbahnhof und Rennweg angeführt werden. So sehr eine Verbindung der hier angeführten Bahnlinien durch Wiener Stadtgebiet erwägenswert erscheint, so muss doch auf die nicht unbeträchtlichen Aufwendungen einer unterirdischen Unterquerung des gesamten 1. Bezirkes und Unterführung sämtlicher U-Bahnlinien hingewiesen werden, welche ein derartiges Unterfangen mehr als fragwürdig erscheinen lassen.

6.5.3.2 Verbindung Franz-Josefs-Bahn mit Donaukaibahn

Als Alternative bietet sich an, die S-Bahn-Züge von Klosterneuburg kommend ab Nußdorf auf die Donaukaibahn abzuleiten. Entlang des Handelskai könnten Verknüpfungsstationen errichtet werden und im Bereich Donaukaibahnhof (Endstelle) eine Verknüpfung mit der Ostbahn (S80) erfolgen.

6.5.3.3 Verbindung Franz-Josefs-Bahn mit Stammstrecke

Als Untervariante könnte auf Höhe der Innstraße eine Verbindungsspange zur S-Bahn-Stammstrecke errichtet werden. Auf dieser gelangen die Züge von der FJB sodann zum (Praterstern, Wien Mitte) und weiter zur Abzweigung Rennweg, wo eine Durchbindung in Richtung Flughafen und Wolfsthal erfolgen könnte³⁸.

6.5.3.4 Verlängerungen S 45

Allen Varianten einer Ablenkung der FJB ist der Nachteil gemein, dass damit die Verknüpfung mit der U4 in Wien Heiligenstadt verloren ginge (die Verknüpfung mit der U6 würde bei der Station Handelskai, jene mit der U4 in Wien Mitte gewährleistet werden, und zusätzlich könnte dort eine Verknüpfung mit der Linie U3 und in Wien Praterstern mit U1 und U2 erfolgen). Als Alternativen können gelten:

- Verlängerung S 45 über Donauuferbahn bis zur Ostbahnbrücke: Aus diesem Grund könnte es sinnvoller sein, die FJB in ihrer Führung wie im Bestand zu lassen und stattdessen die S 45 über die Donauuferbahn bis zur Ostbahnbrücke zu verlängern.
- Verlängerung S 45 in östlicher Richtung über Donauuferbahn und Ostbahn zum Hauptbahnhof
- Verlängerung S 45 in südlicher Richtung ab Penzing über Verbindungsbahn und Donauländebahn zum Beispiel nach Blumenthal oder besser nach Oberlaa

6.5.4 Neubau von Eisenbahnstrecken

Die Potenzialmaßnahmen der 4. Ebene umfassen Maßnahmen, die nur sehr langfristig umsetzbar erscheinen, die jedoch bereits heute geprüft werden sollten und die erforderlichen Platz- und Ressourcenvorkehrungen getroffen werden sollten. Da ein Attraktives S-Bahn-Angebot einen relativ

³⁸ Die einfachere Möglichkeit einer Verbindung über das östliche, elektrifizierte Außengleis am Nordwestbahnhofgelände (ca. 250 m) wird durch die fixierte Absiedlung des Bahnhofs und die vorgesehene Bebauung am Nordwestbahnhofgelände nicht mehr möglich sein.

dichten Takt erfordert, sollte überlegt werden, eine Güterzugsumfahrung für Wien zu schaffen, um insbesondere die Donauquerungen zu entlasten.

Die Güterzugsumfahrung könnte folgenden Verlauf aufweisen: Von der Westbahn durch den Lainzer Tunnel wird die Donauländebahn erreicht, die Südbahn nicht nur überquert, sondern eingebunden. In weiterer Folge ist entlang der Donauländebahn die Anbindung der Pottendorfer Linie mit dem in Errichtung befindlichen Terminal Wien Inzersdorf (neu: Güterzentrum Wien Süd) und bei der Ostbahnanbindung der Zentralverschiebebahnhof Kledering angebunden. In Klein Schwechat wird zunächst die Pressburgerbahn und die Donaukaibahn mit dem Hafen und Terminal Wien Freudenu angebunden. Langfristig ist eine dritte Donauquerung zu berücksichtigen, die ähnlich zur straßenmäßigen Lobauquerung einen Bahntunnel vorsehen könnte und im 22. Bezirk in den Bf. Breitenlee einbinden könnte.

6.6 Stationen

Im Sinn eines kundInnenorientierten und der Informationsgesellschaft angepassten Vorgabe sollten Stationen möglichst attraktiv sein und allen NutzerInnengruppen gerecht werden. Demgemäß sollen die Stationen eines zeitgemäßen S-Bahn-Angebotes folgende Funktionen aufweisen

Erreichbarkeit / Zugänglichkeit

- Wegweisungssystem zu den nächsten S-Bahn-Haltepunkten
- kurze Umsteigewege zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln
- gute Kennzeichnung der Eingänge
- barrierefreie Zugänge zu allen Einrichtungen bis zu den Bahnsteigen, möglichst von beiden Seiten der Bahnsteige
- ausreichende Dimensionierung der Treppen und Auf- und Abstiegshilfen wie Aufzüge und Rolltreppen

Schutzfunktion

- Wind- und wettergeschützte Aufenthaltsmöglichkeiten
- entsprechende Bahnsteigüberdachungen
- ausreichende Beleuchtung in den Nachtstunden
- Überwachungskameras zur Erhöhung der Sicherheit, Notrufeinrichtungen etc.

Informationsfunktion

- Gut lesbare Monitore in den Bereichen der Zugänge zum Bahnhof sowie auf den Bahnsteigen sowie in allen Wartebereichen
- Fahrplanaushänge
- Schnell und einfach verstehbare Hinweise über die Abfahrtsbahnsteige für die nächste Verbindung zum gewünschten Zielort
- Hinweis auf Störungen, Angabe von Alternativen bei Störungen und Verspätungen
- Ausweisung der Zugsankünfte falls der Zug endet, Bahnsteiganzeigen für den nächsten sowie den übernächsten Zug
- Umgebungskarten der Station etc.

Versorgungsfunktion

- Einfache, leicht zu bedienende Fahrkartenautomaten, die frei von Wettereinflüssen und Blendwirkungen aufgestellt werden

- Notfalltelefone
- Wasserversorgung
- Getränkeautomaten, ev. Automaten für Snacks, etc.

Wohlfühlfunktion

- Saubere, helle und freundliche Erscheinung
- Regelmäßige Reinigung und Entleerung der (womöglich nach Müllsorten getrennten) Abfallkörbe
- Bequeme Sitzgelegenheiten etc.

6.7 Gemeinsame ÖV-Planung und Bestellung

Empfohlen wird die Einrichtung einer länder- und verkehrsmittelübergreifenden Institution, die alle wesentlichen Aufgaben des ÖPNV in der Region Wien wahrnimmt. Dies umfasst die gesamte Planung des Angebotes von der Netzplanung, des Fahrplanangebotes bis hin zur Abstimmung des Netzausbaues in zeitlicher Hinsicht. Daneben sollte auch die Bestellung der Züge und Buskurse zum Aufgabengebiet dieses Verkehrsunternehmens gehören. Vorbild kann dafür die RATP (Paris) sein.

Dies würde bedeuten, dass Netzplanung, Abstimmung Linienführung, zeitlicher Ausbau und Bestellung in einer Hand vereint wären. VOR, ÖBB (davon jene Teile der ÖBB-PV und der ÖBB Infra, soweit sie für die Region Wien zuständig sind, NÖVOG (anteilmäßig), WLB und Wr. Linien würden, was den Verkehr in der Region Wien betrifft, in 1 Unternehmen verschmolzen werden.

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

Bf.	Bahnhof
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DoSto / DOSTO	Doppelstock
etc.	et cetera
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
h	Stunde
HS	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
k. A.	keine Angabe
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
m	Meter
m ²	Quadratmeter
max.	maximal
min	Minute
ÖBB PV-AG	Österreichische Bundesbahnen Personenverkehrs AG
ÖV	Öffentlicher Verkehr
QV	Quellverkehr
Pers.	Personen
PGO	Planungsgemeinschaft Ost
R	Regionalzug
REX	Regional-Express
Rh.	Reihe (Schienenverkehrstypen)
Ri.	Richtung
S-Bahn	Schnellbahn
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SVK	Schienenverkehrskonzept
t	Tonne(n)
Tfz.	Triebfahrzeug
TW	Triebwagen

u.a.	unter anderem
U-Bahn	Untergrundbahn
v.a.	vor allem
VDV	Verkehrsdienstevertrag
VM	Verkehrsmittel
VOR	Verkehrsverbund Ostregion
v.v.	vice versa
WLB	(AG der) Wiener Lokalbahn
z.B.	zum Beispiel

LITERATURVERZEICHNIS

BGBl. I Nr. 204/1999 idF BGBl. I Nr. 32/2002 - Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999)

Artl G. / Gröger R. H. / Gürtlich G. H. (2012); Die Wiener Schnellbahn – Viele Planungen, einige Versuche, 50 Jahre Betrieb, Wien

bmvit / Abteilung Infra 6 - Öffentlicher Personennah- und –regionalverkehr (ÖPNRV) / (2011): Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsleistungen für den Teilbereich der von der ÖBB-Personenverkehr AG bedienten Strecken im Gesamtnetz des Bundesgebietes, Wien

Eisenbahn Österreich, Monatszeitschrift, Ausgaben 2000, 2005, 2013, 2014 und 5/2015, Minirex-Verlag, Luzern

Horn A. (2008): Eisenbahn Bilderalbum 12 – Die letzten 30 Jahre 1987 – 2011 - 2. Teil, Wien

Käfer A. (1994): Luftverkehr und Umweltauswirkungen, in: Informationen zur Umweltpolitik, Heft 101 – Schriftenreihe der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien

Käfer A., Fürst B., Wagner S. (2015): Verkehrskonzept Liesing 2023+, Verkehrskonzept im Auftrag der Stadt Wien – MA18, Wien

Käfer A. (2015): Stadtgrenzenüberschreitender Verkehr, in: Wien wächst Verkehr,

AK-Stadtpunkte 17 – Schriftenreihe der AK Wien–Kommunalpolitik, Wien

Kaiser W. (2008): Wiener Schienennahverkehr Straßenbahn – Stadtbahn – U-Bahn, Geramond, München

Kurz E. (1981): Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, in: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung – Heft 6, Magistrat der Stadt Wien – Geschäftsgruppe Stadtplanung (Hrsg.), Wien

MA18 – PlanSinn – TRAFFIX (2015): STEP 2015 – Fachkonzept Mobilität, in: Werkstattberichte, Band 145, Stadtentwicklung Wien, MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.), Wien

ÖBB (1999): Wir investieren in die Zukunft – Der Zug zum Flug, Wien

ÖBB (2000): Broschüre „Wendezug – Reversible train“, ohne Ort

ÖBB (2013): Maßnahmenvorschläge für Wien, Präsentation, Wien

ÖBB (2015):

http://www.oebb.at/de/Services/Zuege_und_Ausstattung/Unsere_Zuege/Talent/index.jsp, Abfrage 4.6.2015

ÖBB-Fahrplan, Ausgabe 14.12.2014

ÖBB Infrastruktur / Rosinak / ÖIR (2012): Schienenverkehrskonzept Region Wien, Endbericht, August 2012

PGO (2011): Kordonenerhebung Wien, Wien

Rosinak W. / Snizek S. / Weninger A. / Loimer H. / Schachenhofer H. (2004): S-Bahnkonzept 2003, Endbericht Februar 2004, i.A. des VOR, Wien

SGP Verkehrstechnik Gesellschaft m.b.H. (1991): Katalog Schienenfahrzeuge – Railway rolling stock, SGP VT 111/12/91, Wien

SCHIG (2012): Bericht über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr 2011, Wien

Stadt Wien – Open Government Data Portal (2015): Diverse Geodaten-Layer (Stand: 1. Halbjahr 2015)

VCÖ (2014): VCÖ-Bahntest – die Ergebnisse, Wien

VOR - Verkehrsverbund Ostregion (2013): Zahlenspiegel 2012, Wien

Wiener Linien (2014): Betriebsangaben 2012, Wien

Wiener Stadtrechnungshof (2004):
<http://www.stadtrechnungshof.wien.gv.at/berichte/2004/lang/1-16-KA-V-TU-10-4.pdf>

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Stolz präsentiert sich die Flotte der Wiener S-Bahn auf der Titelseite des Geschäftsberichtes der ÖBB 1972	5
Abbildung 2: S-Bahnnetz im Raum Wien	10
Abbildung 3: Ausfall eines Zuges in der Hauptverkehrszeit	19
Abbildung 4: Triebwagen Reihe 4020	20
Abbildung 5: Triebwagen Reihe 4024/4124 „Talent“	21
Abbildung 6: Regionalzug „CityShuttle“	22
Abbildung 7: Regionalzug „DOSTO“	23
Abbildung 8: City-Jet 6 türig - Innenansicht	24
Abbildung 9: Tarifzonenplan Verkehrsverbund Ostregion	29
Abbildung 10: Netzplan Nahverkehr Wien der ÖBB in den Stationen der ÖBB (ÖBB Version 1)	30
Abbildung 11: Netzplan Nahverkehr Wien der ÖBB in den Stationen der ÖBB (ÖBB Version 2)	31
Abbildung 12: Netzplan Nahverkehr Wien der ÖBB in den Stationen der ÖBB (ÖBB Version 3)	32
Abbildung 13: Netzplan der S-Bahn in den S-Bahngarnituren / Ausschnitt	32
Abbildung 14: Netzplan der S-Bahn in den S-Bahngarnituren / Ausschnitt	33
Abbildung 15: Plan „Gesamtnetz Wien“ des Verkehrsverbund Ostregion	33
Abbildung 16: Netzplan Wiener Linien in den U-Bahnzügen	34
Abbildung 17: Bahnnetz Wien – Niederösterreich – Burgenland	34
Abbildung 18: Beförderte Personen im VOR im Jahr 2012	36
Abbildung 19: Stadtgrenzüberschreitender Verkehr nach Korridoren und Verkehrsmittel	38
Abbildung 20: Sitzplatzkapazitäten der zwischen 6-9 Uhr in Wien eingehenden Nahverkehrszüge	39
Abbildung 21: In Wien eingehende Nah- und Fernverkehrszüge	40
Abbildung 22: Verbindungsqualität des Wiener S-Bahn Netzes (Nur S-Bahn)	41
Abbildung 23: Verbindungsqualität des Wiener S-Bahn-Netzes (S-Bahn + durchgebundene Regionalzüge)	42

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Kurzer geschichtlicher Abriss der Wiener S-Bahn	6
Tabelle 2: S-Bahnlinien	9
Tabelle 3: Durch das Wiener Stadtgebiet durchgebundene Nahverkehrszüge	11
Tabelle 4: Übersicht S-Bahnen	13
Tabelle 5: Technische Parameter städtischer Nahverkehrsmittel.....	25
Tabelle 6: Investitionserfordernis Ausbau des S-Bahnnetzes in Wien	49
Tabelle 7: Übersicht Maßnahmentypen Potenzialerhöhung	54
Tabelle 8: Verbesserungspotenzial Haltestellen (Maßnahmenstufe I)	54
Tabelle 9: Verbesserungspotenzial Stufe II: Neue S-Bahnlinien auf bestehenden Eisenbahnstrecken	56
Tabelle 10: Abfahrten der Schnellbahnzüge in Wien Meidling in Richtung Wien Floridsdorf an Werktagen	67
Tabelle 11: Abfahrten der Schnellbahnzüge in Wien Floridsdorf in Richtung Wien Meidling an Werktagen.....	68

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1:	S-Bahn Netz Bestand
Karte 2:	Schienen Netz Bestand
Karte 3:	Verbindungshäufigkeit S-Bahn ohne Regionalverkehr
Karte 4:	Verbindungshäufigkeit S-Bahn und Regionalverkehr (R, REX)
Karte 5:	Zielgebiete der Stadtentwicklung 2014
Karte 6:	Bevölkerungsentwicklung 2014 – 2035
Karte 7:	Maßnahmen Stufe I – Neue Stationen
Karte 8:	Maßnahmen Stufe II – Neue S-Bahn-Verkehre auf bestehenden Strecken + Stationen
Karte 9:	Maßnahmen Stufe III – Neue Bahnstrecken für die S-Bahn
Karte 10:	S-Bahn Potenzial der wachsenden Stadt Wien

Tabelle 11: Abfahrten der Schnellbahnzüge in Wien Floridsdorf in Richtung Wien Meidling an Werktagen

Stunde	Minuten																			
04			06	09			18	21			29			39	42		48	51	57	
							FH								FH					
05		03		09	12	15	18	21			30			36	39	42	45	48	51	57
					FH										FH					
06	00	03	06	09	12	15	18	21		27	30	33	36	39	42	45	48	51		
	PS	FH								WM		FH			FH					
07	00	03	06	09	12	15	18	21		27	30	33	36	39	42	45	48	51		
		FH			PS							FH			PS					
08	00	03	06	09	12	15	18	21			30	33	36	39	42	45		51		
		FH			PS							FH								
09	00	03	06	09		15	18	21			30	33	36	39		45		51		
		FH										FH								
10	00	03	06	09	12	15	18	21			30	33	36	39		45		51		
		FH			WM							FH								
11	00	03	06	09	12	15	18	21		24	30	33	36	39		45		51		
		FH								PS		FH								
12	00	03	06	09		15	18	21			30	33	36	39		45		51		
		FH					WM					FH								
13	00	03	06	09	12	15	18	21			30	33	36	39		45	48	51		
		FH			WM							FH								
14	00	03	06	09	12	15	18	21		27	30	33	36	39		45	48	51		
		FH			WM					FH		FH								
15	00	03	06	09	12	15	18	21		27	30	33	36	39		45	48	51		
		FH			WM					FH		FH								
16	00	03	06	09		15	18	21		24	27	30	33	36	39		45	48	51	57
		FH								PS	FH		FH							WM
17	00	03	06	09		15	18	21		24	27	30	33	36	39		45	48	51	57
		FH								PS	FH		FH							WM
18	00	03	06	09		15	18	21			30	33	36	39		45		51		
		FH									FH		FH							
19	00	03	06	09	12	15	18	21		27	30	33	36	39		45		51		
		FH			WM							FH								
20	00	03	06	09		15	18	21			30	33	36	39		45		51		
		FH										FH								
21	00	03	06	09		15		21		27	30	33	36	39		45		51		
		FH										FH								
22	00	03	06	09		15		21			30	33	36	39				51		
		FH										FH								
23	00			09							30	33	36	39				51		
												FH								
00	00					15		21						39						

Anmerkungen: FH fährt ab Wien Rennweg in Richtung Flughafen (S7)

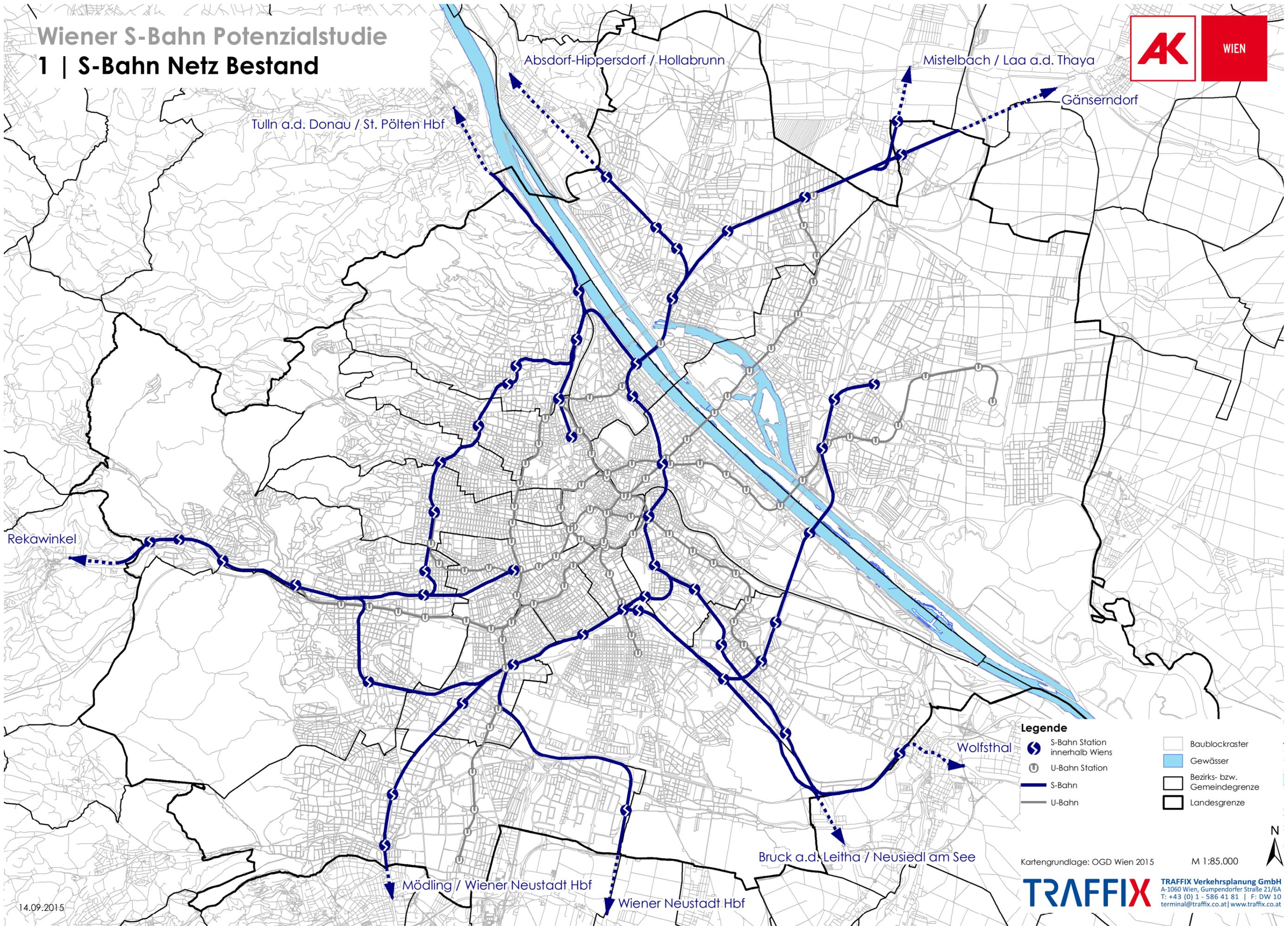
PS fährt nur bis Wien Praterstern

WM fährt nur bis Wien Mitte

Quelle: Eigene Aufstellung gemäß Fahrplanbild 900 (gültig ab 14. Dezember 2014) des ÖBB-Reiseportals

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

1 | S-Bahn Netz Bestand



Legende

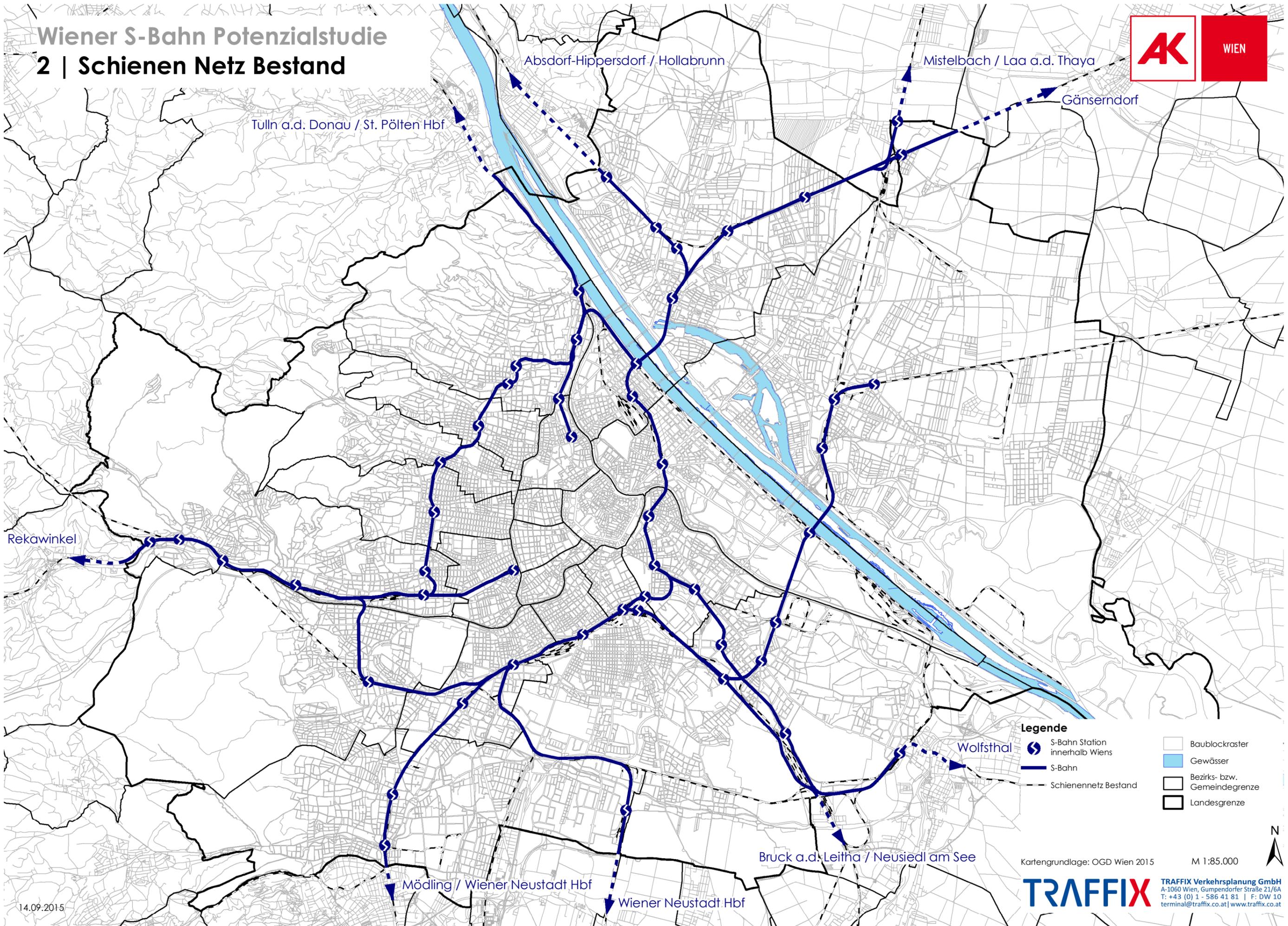
- S-Bahn Station innerhalb Wiens
- U-Bahn Station
- S-Bahn
- U-Bahn
- Baublockraster
- Gewässer
- Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
- Landesgrenze

Kartengrundlage: OGD Wien 2015 M 1:85.000

TRAFFIX TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
A-1060 Wien, Gumpendorfer Straße 21/6A
T: +43 (0) 1 - 586 41 81 | F: DW 10
terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

2 | Schienen Netz Bestand



Legende

- S-Bahn Station innerhalb Wiens
- S-Bahn
- Schienennetz Bestand
- Baublockraster
- Gewässer
- Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
- Landesgrenze

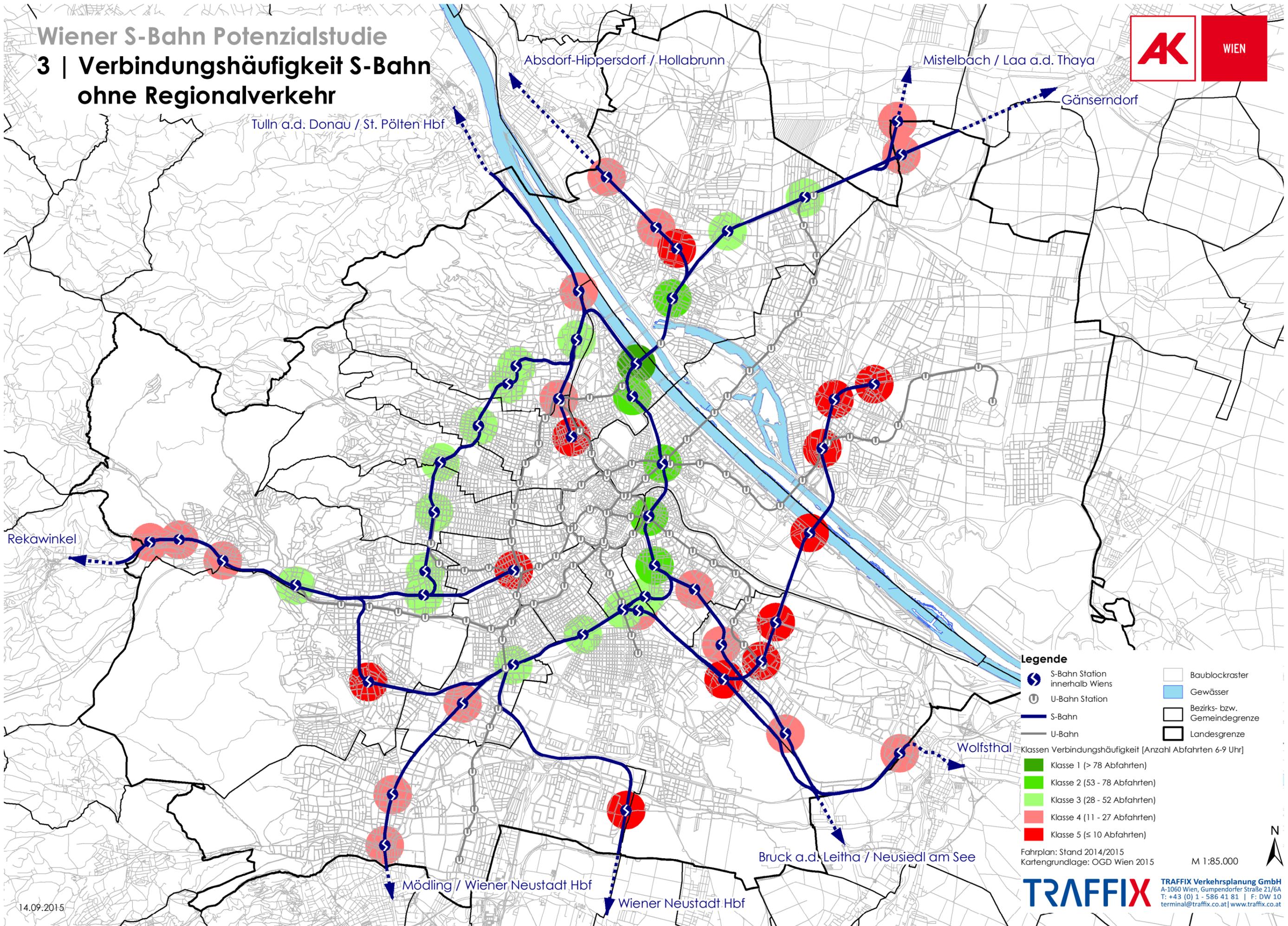
14.09.2015

Kartengrundlage: OGD Wien 2015 M 1:85.000

TRAFFIX TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
A-1060 Wien, Gumpendorfer Straße 21/6A
T: +43 (0) 1 - 586 41 81 | F: DW 10
terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

3 | Verbindungshäufigkeit S-Bahn ohne Regionalverkehr



Tulln a.d. Donau / St. Pölten Hbf

Absdorf-Hippersdorf / Hollabrunn

Mistelbach / Laa a.d. Thaya

Gänserndorf

Rekawinkel

Wolfsthal

Bruck a.d. Leitha / Neusiedl am See

Mödling / Wiener Neustadt Hbf

Wiener Neustadt Hbf

Legende

- S-Bahn Station innerhalb Wiens
 - U-Bahn Station
 - S-Bahn
 - U-Bahn
 - Baublockraster
 - Gewässer
 - Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
 - Landesgrenze
- Klassen Verbindungshäufigkeit [Anzahl Abfahrten 6-9 Uhr]
- Klasse 1 (> 78 Abfahrten)
 - Klasse 2 (53 - 78 Abfahrten)
 - Klasse 3 (28 - 52 Abfahrten)
 - Klasse 4 (11 - 27 Abfahrten)
 - Klasse 5 (≤ 10 Abfahrten)

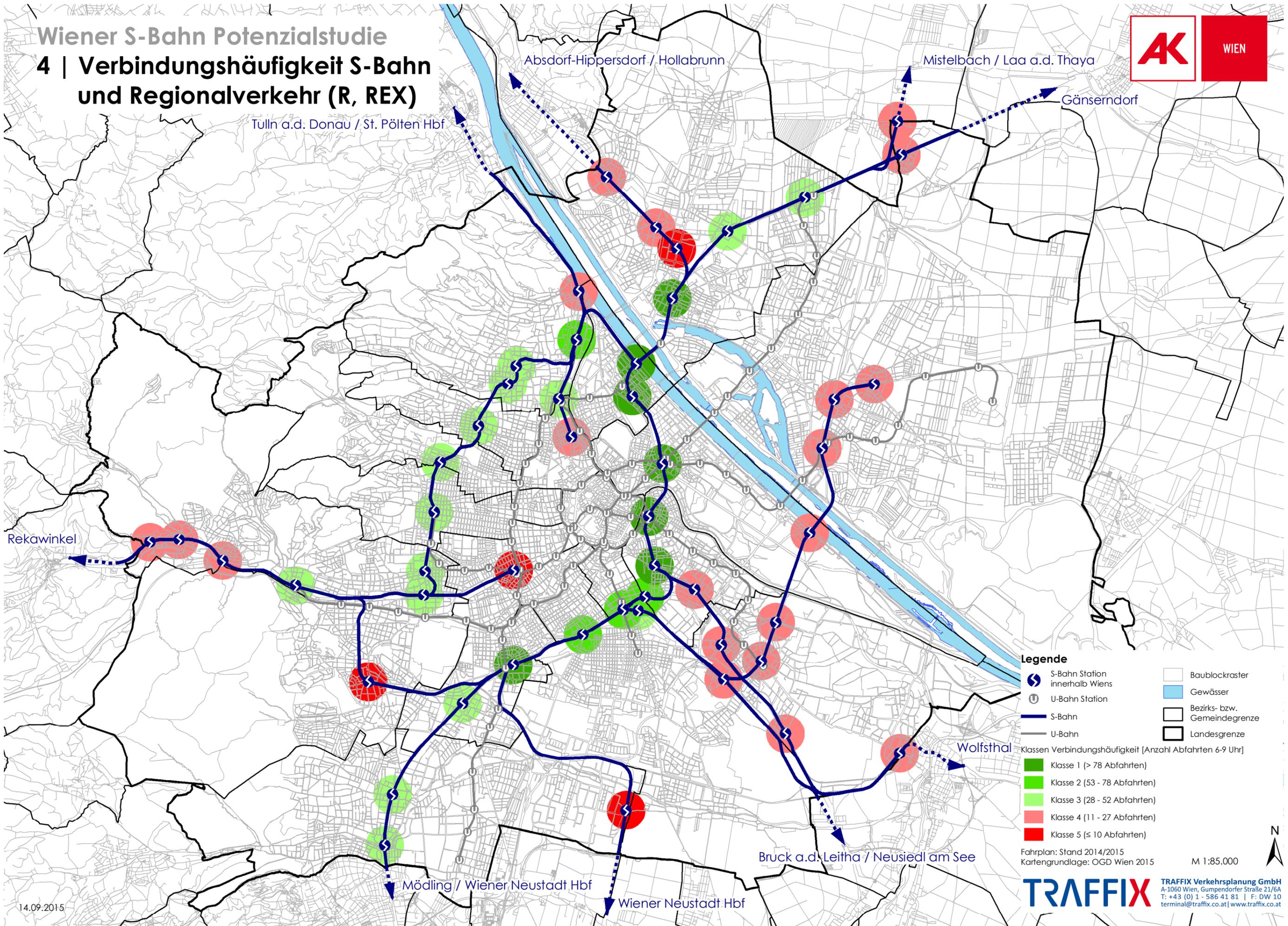
Fahrplan: Stand 2014/2015
Kartengrundlage: OGD Wien 2015

M 1:85.000



Wiener S-Bahn Potenzialstudie

4 | Verbindungshäufigkeit S-Bahn und Regionalverkehr (R, REX)



Legende

- S-Bahn Station innerhalb Wiens
- U-Bahn Station
- S-Bahn
- U-Bahn
- Baublockraster
- Gewässer
- Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
- Landesgrenze

Klassen Verbindungshäufigkeit [Anzahl Abfahrten 6-9 Uhr]

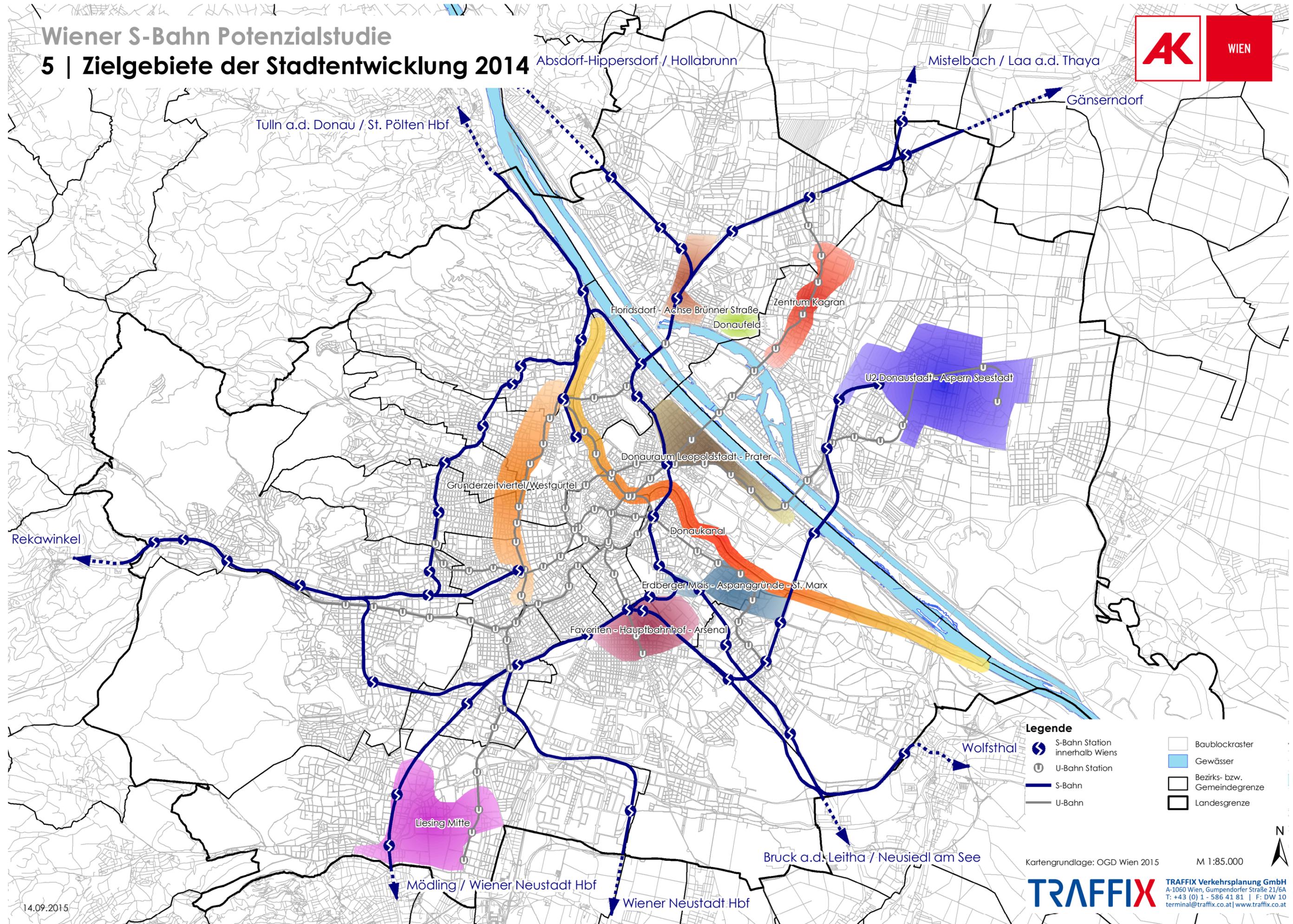
- Klasse 1 (> 78 Abfahrten)
- Klasse 2 (53 - 78 Abfahrten)
- Klasse 3 (28 - 52 Abfahrten)
- Klasse 4 (11 - 27 Abfahrten)
- Klasse 5 (≤ 10 Abfahrten)

Fahrplan: Stand 2014/2015
 Kartengrundlage: OGD Wien 2015
 M 1:85.000

14.09.2015

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

5 | Zielgebiete der Stadtentwicklung 2014



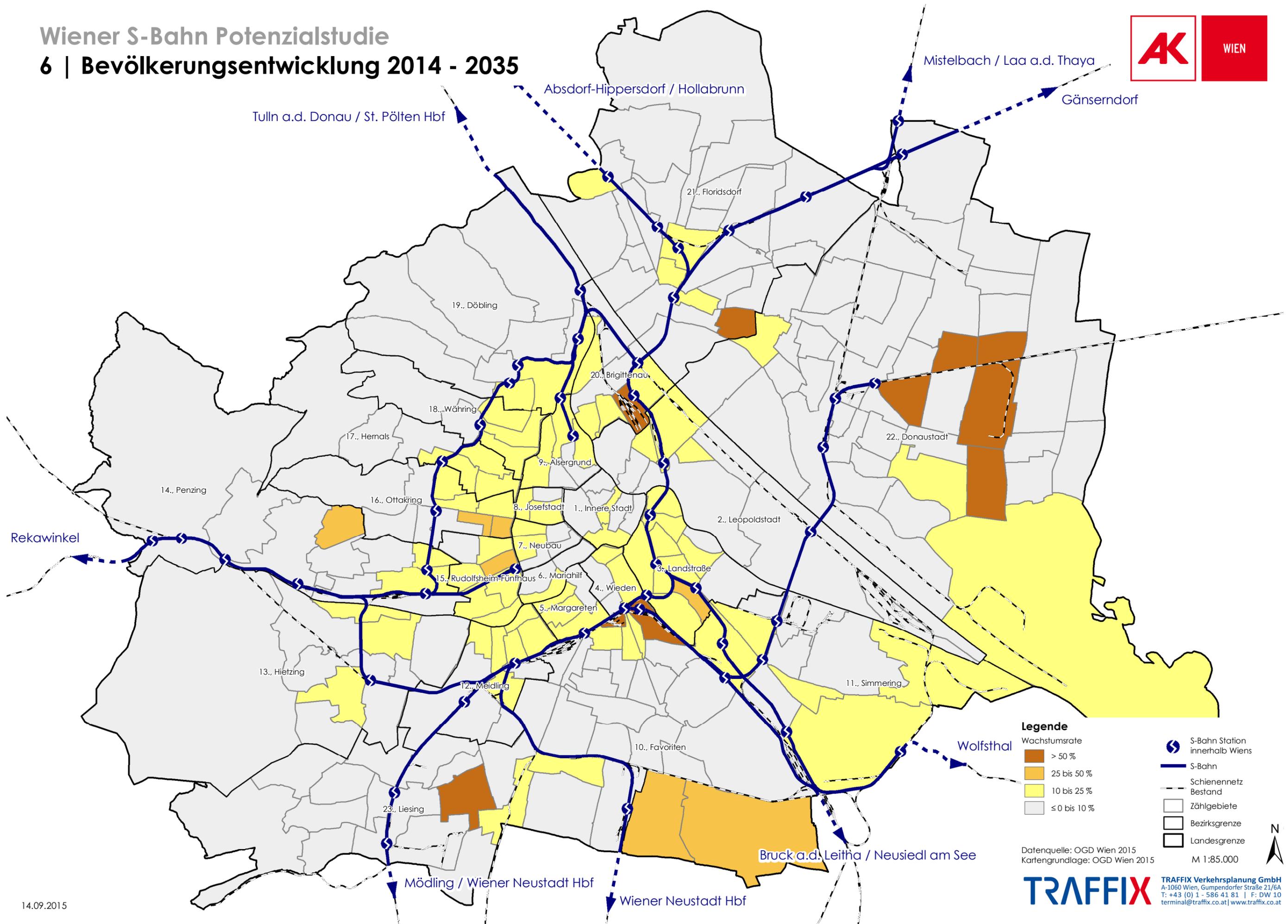
- Legende**
- S-Bahn Station innerhalb Wiens
 - U-Bahn Station
 - S-Bahn
 - U-Bahn
 - Baublockraster
 - Gewässer
 - Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
 - Landesgrenze

Kartengrundlage: OGD Wien 2015 M 1:85.000



Wiener S-Bahn Potenzialstudie

6 | Bevölkerungsentwicklung 2014 - 2035



Legende
 Wachstumsrate
 > 50 %
 25 bis 50 %
 10 bis 25 %
 ≤ 0 bis 10 %

S-Bahn Station innerhalb Wiens
 S-Bahn
 Schienennetz Bestand
 Zählgebiete
 Bezirksgrenze
 Landesgrenze

Datenquelle: OGD Wien 2015
 Kartengrundlage: OGD Wien 2015

M 1:85.000

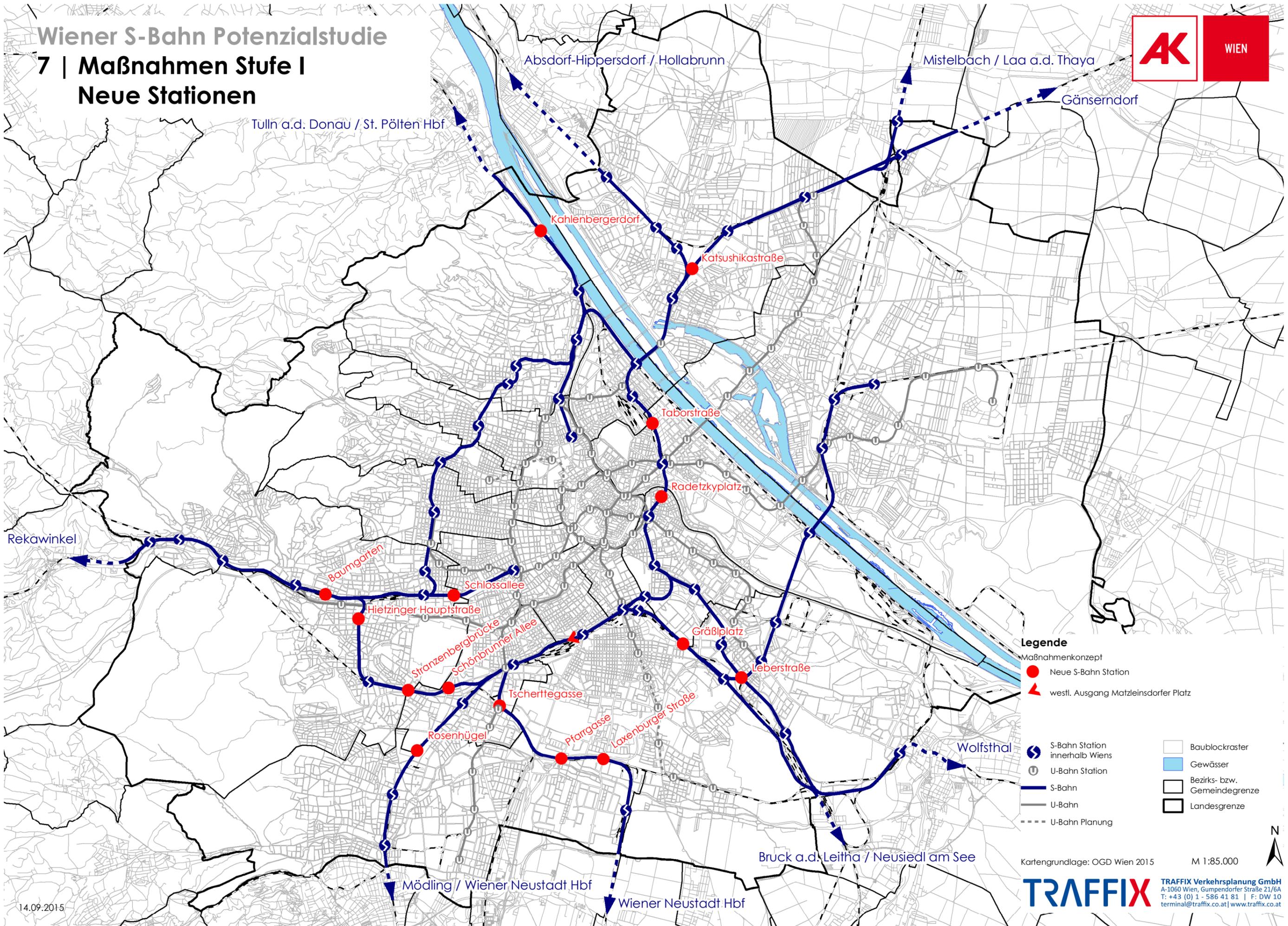


TRAFFIX TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
 A-1060 Wien, Gumpendorfer Straße 21/6A
 T: +43 (0) 1 - 586 41 81 | F: DW 10
 terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

7 | Maßnahmen Stufe I

Neue Stationen

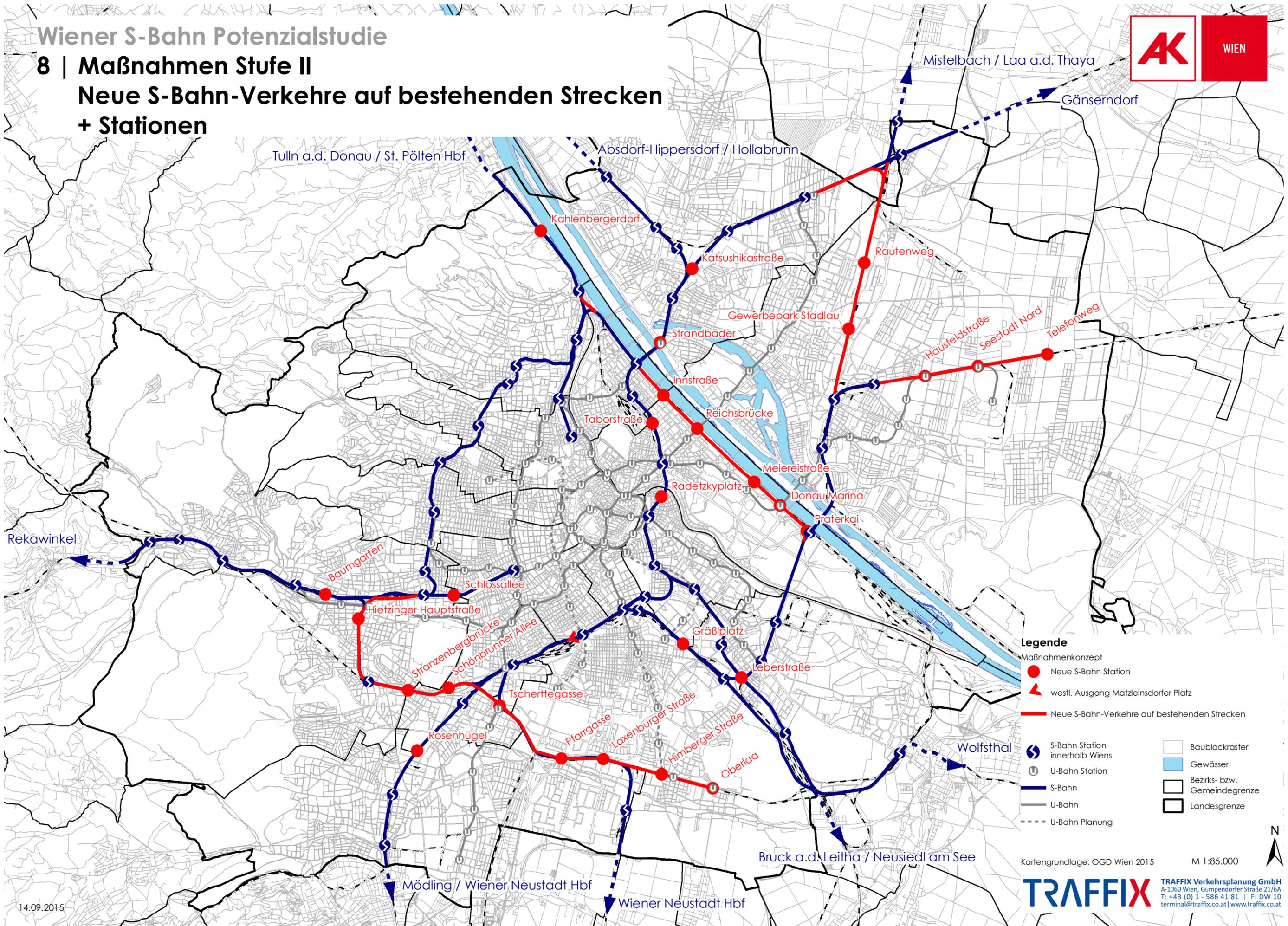


Legende

- Maßnahmenkonzept
- Neue S-Bahn Station
- ▲ westl. Ausgang Matzleinsdorfer Platz
- ⊙ S-Bahn Station innerhalb Wiens
- ⊙ U-Bahn Station
- S-Bahn
- U-Bahn
- - - U-Bahn Planung
- Baublockraster
- Gewässer
- Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
- Landesgrenze

14.09.2015

8 | Maßnahmen Stufe II Neue S-Bahn-Verkehre auf bestehenden Strecken + Stationen



Legende

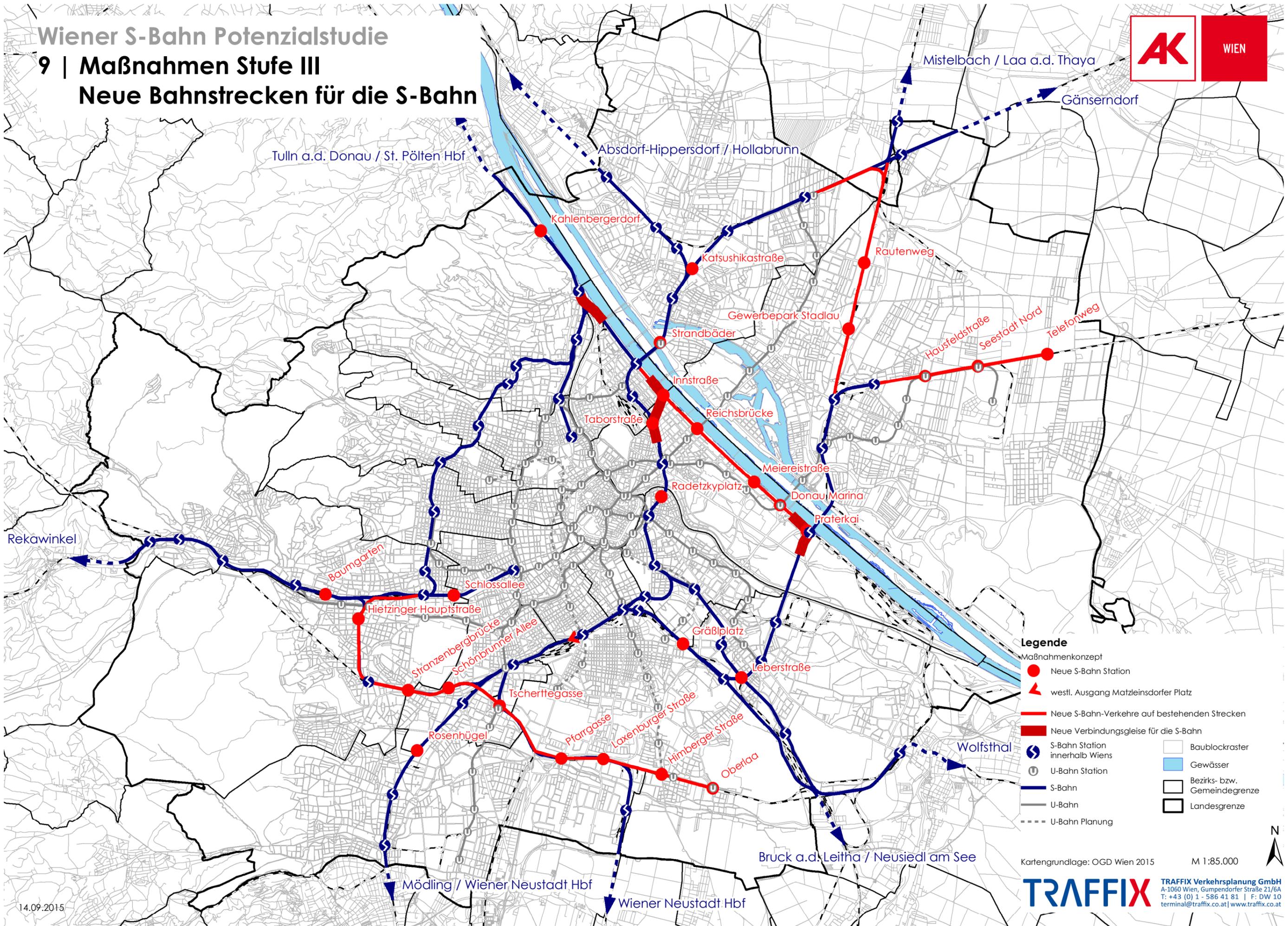
Maßnahmenkonzept

- Neue S-Bahn Station
- ▲ westl. Ausgang Matzleinsdorfer Platz
- Neue S-Bahn-Verkehre auf bestehenden Strecken
- ⊕ S-Bahn Station innerhalb Wiens
- ⊖ U-Bahn Station
- S-Bahn
- U-Bahn
- U-Bahn Planung
- Baublockraster
- Gewässer
- Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
- Landesgrenze

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

9 | Maßnahmen Stufe III

Neue Bahnstrecken für die S-Bahn



Legende

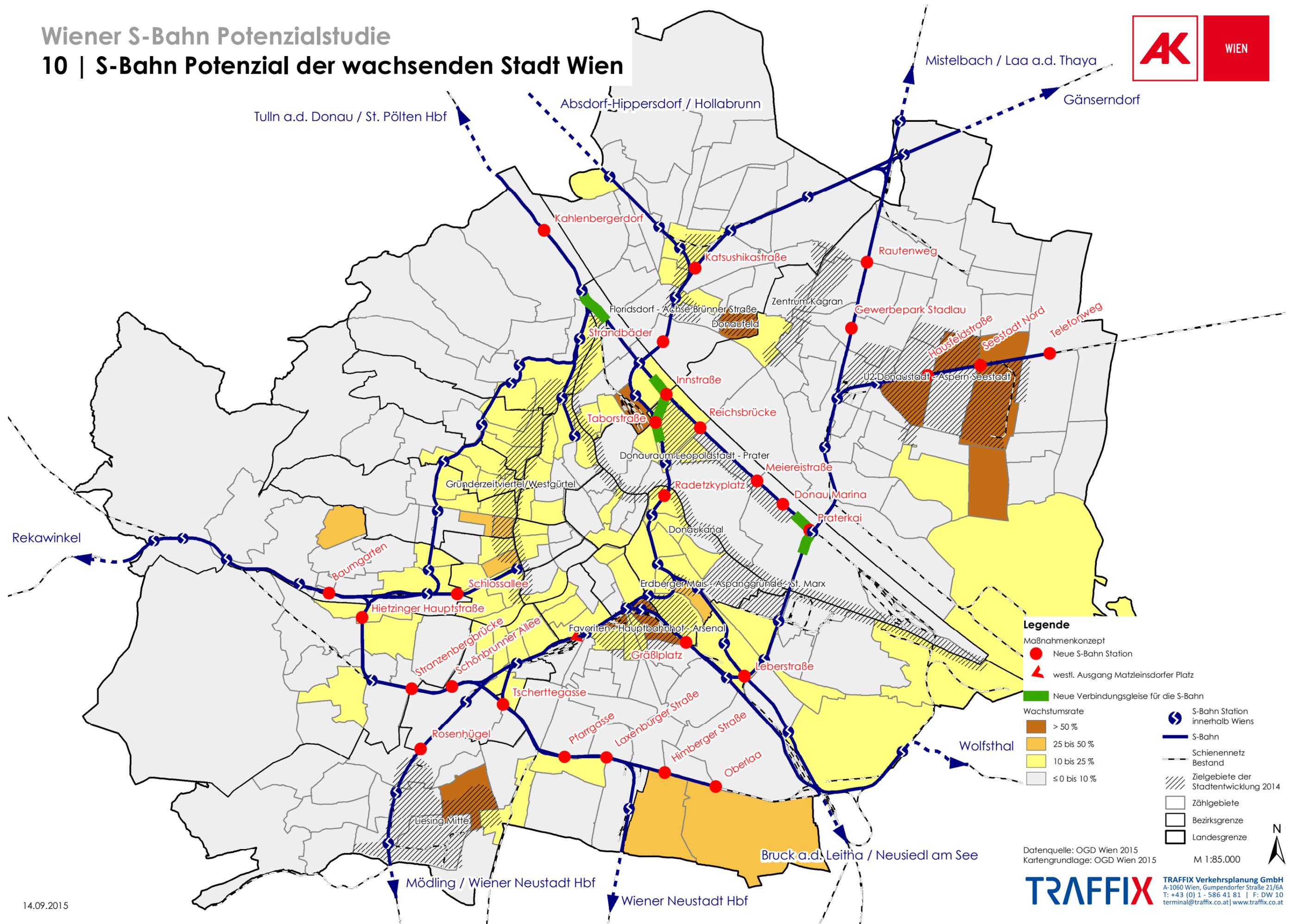
Maßnahmenkonzept

- Neue S-Bahn Station
- ▲ westl. Ausgang Matzleinsdorfer Platz
- Neue S-Bahn-Verkehre auf bestehenden Strecken
- Neue Verbindungsgleise für die S-Bahn
- ⊕ S-Bahn Station innerhalb Wiens
- ⊕ U-Bahn Station
- S-Bahn
- U-Bahn
- - - U-Bahn Planung
- Baublockraster
- Gewässer
- Bezirks- bzw. Gemeindegrenze
- Landesgrenze

14.09.2015

Wiener S-Bahn Potenzialstudie

10 | S-Bahn Potenzial der wachsenden Stadt Wien



Datenquelle: OGD Wien 2015
 Kartengrundlage: OGD Wien 2015

M 1:85.000

TRAFFIX TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
 A-1060 Wien, Gumpendorfer Straße 21/6A
 T: +43 (0) 1 - 586 41 81 | F: DW 10
 terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

STADTPUNKTE

Die Studienreihe „Stadtpunkte“ wird von der Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien herausgegeben und behandelt aktuelle kommunalpolitische Themen.

Sie soll in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

Aktuelle Ausgaben:

- Nr. 1 PendlerInnenstudie Wien**, Andreas Riesenfelder, 2011
- Nr. 2 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien**, Verkehrsplanung Käfer GmbH, 2011
- Nr. 3 Wiens Stadtwirtschaft im Konjunkturzyklus**, Jürgen Bierbaumer-Polly, Peter Mayerhofer, 2011
- Nr. 4 Verkehr in der Stadt**, Veranstaltungsreihe 2010/2011, Michael Klug (Hg.), 2012
- Nr. 5 Qualität im Arbeitsumfeld**, Gisa Ruland, 2012
- Nr. 6 Kommunaler Ausverkauf**, Peter Prenner (Hg.), 2013
- Nr. 7 Wohnen im Arsenal**, Wandel der Wohnbedingungen im Zuge der Privatisierung, Peter Moser, 2013
- Nr. 8 Wiens Konjunktorentwicklung im nationalen, intra- und interregionalen Vergleich**, Jürgen Bierbaumer-Polly, Peter Mayerhofer, 2013
- Nr. 9 BürgerInnenbeteiligung in der Stadt – Zwischen Demokratie und Ausgrenzung?**, Katharina Hammer (Hg.), 2013
- Nr. 10 Wiens Industrie in der wissensbasierten Stadtwirtschaft: Wandlungsprozesse, Wettbewerbsfähigkeit, industriepolitische Ansatzpunkte**, Peter Mayerhofer, 2014
- Nr. 11 Migrantische Ökonomie in Wien**, Susi Schmatz, Petra Wetzel, 2014
- Nr. 12 Wien wächst – Herausforderungen zwischen Boom und Lebensqualität**, Peter Prenner (Hg.), 2014
- Nr. 13 Wiener Herausforderungen – Arbeitsmarkt, Bildung, Wohnung und Einkommen**, Josef Schmee (Hg.), 2015
- Nr. 14 Wien wächst – Wien wohnt – Gutes Wohnen in einer wachsenden Stadt**, Peter Prenner (Hg.), 2015
- Nr. 15 Junge Menschen in Wien - Beschäftigung – Wohnen – Leben in Wien**, Katharina Hammer (Hg.), 2015
- Nr. 16 Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum**, Herbert Bork, Stefan Klingler, Sibylla Zech, 2015
- Nr. 17 Wien wächst – Verkehr – Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation**, Peter Prenner (Hg.), 2015

Nr. 18 Wien neu – Passende Strukturen für die wachsende Stadt,

Adolf Andel, Cornelia Krajasits und Iris Wach (Projekthaus GmbH), 2016

Nr. 19 Wien wächst – Öffentlicher Raum – Die Stadt als Verteilungsfrage,

Peter Prenner (Herausgeber)

Nr. 20 S-Bahn in Wien – Chance für die wachsende Stadt,

Andreas Käfer, Herbert Peherstorfer, Roland Fersterer, Bernhard Fürst und Patrick Schnötzlinger (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH), 2016

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Abteilung Kommunalpolitik

Prinz-Eugen-Straße 20 – 22, 1040 Wien

Tel: +43 (0) 1 501 65 – 3047

E-Mail: stadt@akwien.at

oder als PDF:

<http://wien.arbeiterkammer.at>



Oida, zah å!

Wien wächst rasant. Im Jahr 2029 werden mehr als 2 Millionen Menschen in der Stadt leben. Was heißt das für den Verkehr? Was muss schon jetzt getan werden, um den Ansturm auf Wiens Straßen gewachsen zu sein?

Antworten zu kommunalen Themen finden Sie in der **AK Stadt – Zeitschrift für ArbeitnehmerInnen-Interessen im urbanen Raum.**



Online als PDF lesen:
wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/akstadt

AK Stadt erscheint 4 x im Jahr.

Jetzt gratis abonnieren!

E-Mail stadt@akwien.at

Telefon 01 501 65 DW 3047



wien.arbeiterkammer.at

