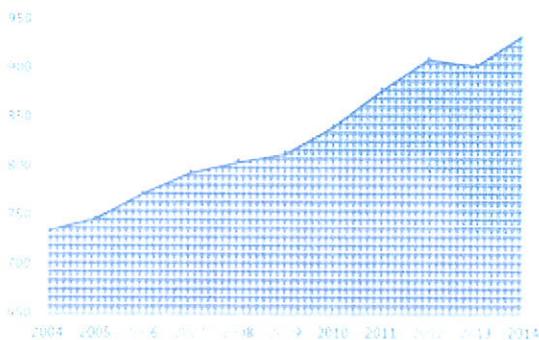


## TOP 3.4.7 Wiener Linien – aktuelle Themen & Entwicklungen

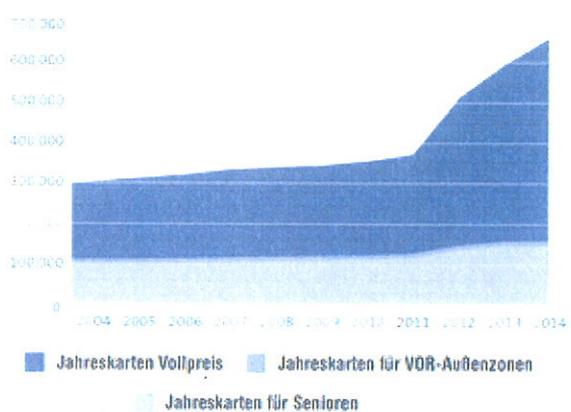
### Zahlen, Daten, Fakten

Wien besitzt ein funktionsfähiges öffentliches Verkehrsnetz aus Bus, Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn. Das U-Bahn-Netz wuchs seit 2002 um 18 Kilometer an (Ausbau U1 und U2), neue barrierefreie Fahrzeuge wurden angeschafft, Straßenbahnlinien ausgebaut (25er, 26er, D-Wagen), die Nacht-U-Bahn eingeführt, Stationen und Strecken saniert, Intervalle verdichtet, das Haltestellennetz ist auf über 5.300 angewachsen. Die Anzahl der verkauften Jahreskarten hat sich auf über 650.000 Stück mehr als verdoppelt, die Fahrgastzahlen haben sich um über 25 Prozent auf 931 Millionen gesteigert. Und der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split ist seit 1993 von 29 Prozent auf 39 Prozent angewachsen.

**Fahrgastzahlen 2004 – 2014**



**Jahreskarten 2004 – 2014**

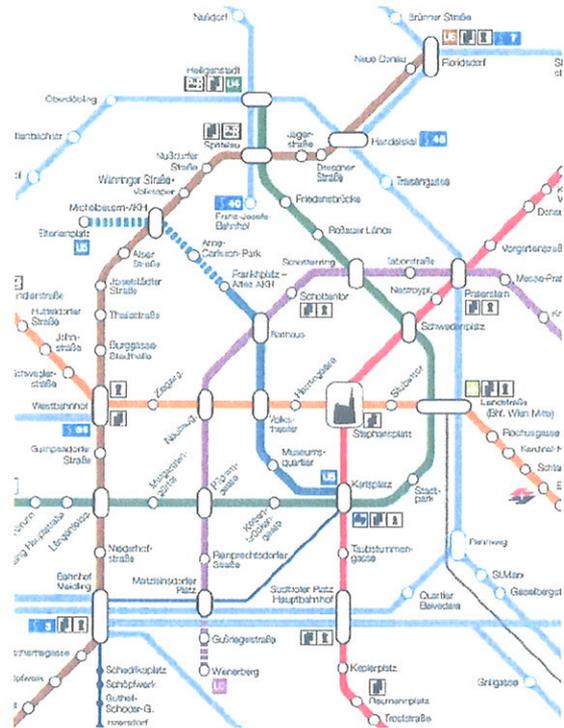


### U-Bahnbau: Linienkreuz U2/U5

Die ersten Info-Arbeitsgruppen zur U-Bahnplanung, zu denen auch die AK Wien geladen war, fanden bereits vorm Sommer statt und gehen nun in die nächste Runde. Im Jahr 2018 wird mit der Verlängerung der U2 ab dem Rathaus über Neubaugasse (U3) und Pilgramgasse (U4), den Bacherplatz zur S-Bahn-Station Matzleinsdorfer Platz und dem Bau des ersten Teilstücks der U5 vom Rathaus zum Frankhplatz/Altes AKH begonnen. Bereits Ende 2023 sollen die beiden Neubaustrecken eröffnet werden. Das Linienkreuz U2/U5 soll Entlastung für stark frequentierte Linien, kürzere Reisezeiten und raschere Verbindungen bringen. In der (noch nicht verhandelten) 5. Ausbaustufe soll die Linie U5 dann über den Arne-Carlsson-Park (Spitalgasse/Währinger Straße) und Michelbeuern-AKH (U6) zum Elterleinplatz verlängert werden. Dadurch sollen wichtige neue Umsteigeknoten entstehen. So soll mit der U5-Station im Bereich Arne-Carlsson-Park einer der größten Straßenbahn-Knoten Wiens mit sieben Straßenbahnlinien (5, 33, 37, 38, 40, 41, 42) an die U-Bahn angebunden, das AKH mit einer weiteren U-Bahnlinie erschlossen werden. Durch die Station Elterleinplatz verbessert sich die Anbindung von Hernals deutlich. Gleichzeitig soll dann die U2-Verlängerung über den Matzleinsdorfer Platz hinaus, die Gußriegelstraße und den Wienerberg erschließend, umgesetzt werden.

**Das Linienkreuz U2/U5 bewirkt**

- eine Entlastung im U-Bahn-Netz, vor allem für die Linie U6
- eine gleichmäßigere Auslastung auch im Straßenbahn- und Busnetz sowie bei stark frequentierten Stationen (zB Bahnhof Meidling, Schottentor)
- Neue Umsteigeknoten: Michelbeuern U6/U5, Rathaus U2/U5, Neubaugasse U3/U2, Pilgramgasse U4/U2, Matzleinsdorfer Platz SBahn/U2
- Matzleinsdorfer Platz, 3. Umsteigeknoten von U-Bahn zur S-Bahn. Kürzere Reisezeiten für Pendler aus Süden (U6, U1 und U2 als Umsteigeknoten). Fahrgaststrom verteilt sich gleichmäßiger
- Linienführung U2 zum Matzleinsdorfer Platz: Verlängerung in Richtung Süden und Wienerberg möglich.



**U5: Vollautomatischer Betrieb ab 2023**

Die neue U-Bahn-Linie U5 wird bei der Inbetriebnahme 2023 die erste vollautomatische U-Bahn-Linie in Wien sein, dh U-Bahnbetrieb ohne FahrerIn. Der vollautomatische Betrieb von U-Bahn-Linien findet sich ua bereits in Nürnberg, Kopenhagen, Barcelona, London und Mailand. In Wien sind die Linien U1, U2, U3 und U4 bereits für den halbautomatischen Betrieb ausgerüstet. Die Fahrzeuge können also automatisch fahren.

Die Wiener Linien versprechen sich vom vollautomatischen Betrieb:

- mehr Sicherheit, weniger Unfälle
- besseres Störungsmanagement
- kürzere Wendezeiten, mehr Fahrplantaue
- mehr Service für die Fahrgäste
- Attraktivierung des Berufsbild FahrerIn

**Finanzierung**

Die Betriebskosten der Wiener Linien im Jahr 2014 betragen ~€ 810 Mio. Rund 60 Prozent der Kosten für den laufenden Betrieb erwirtschaften die Wiener Linien selbst (~€ 490 Mio), die weitere Finanzierung erfolgt aus Mitteln der Stadt Wien. Die Stadt Wien leistet einen finanziellen Ausgleich für Verkehrsdienstleistungen, also den laufenden Betrieb von U-Bahnen, Straßenbahnen und Autobussen (Betriebskostenzuschuss ~€320 Mio). Für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gibt es darüber hinaus eine Kapitalzufuhr, etwa um Strecken und Gleisanlagen instand zu halten oder den Fuhrpark laufend zu erneuern (Investitionszuschuss ~€ 210 Mio). Für den U-Bahn-Neubau wurden seitens der Stadt Wien im Jahr 2014 ~€140 Mio zugeführt.

**Neuer Finanzierungsvertrag 2017 bis 2023**

Heuer wurde zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien ein neuer Finanzierungsvertrag verhandelt, er soll 2017 in Kraft treten und dann für 15 Jahre gelten. Der Vertrag stellt die wirtschaftliche Grundlage für den weiteren Öffi-Ausbau und -Betrieb bei gleichbleibend hoher Qualität dar.

Schon seit 2002 bildet ein solcher Finanzierungsvertrag die wirtschaftliche Basis für den öffentlichen Verkehr in Wien. Seither ist das Öffi-Angebot in Wien laufend gewachsen.

Für 2017 ist als Richtwert ein finanzieller Ausgleich der Stadt Wien von insgesamt knapp 500 Millionen für Verkehrsdienstleistungen und Verkehrsinfrastruktur vereinbart. Stadt Wien und Wiener Linien

verhandeln in den Folgejahren jährlich den finanziellen Ausgleich im Detail. Der Finanzierungsvertrag definiert Leistungen und Pflichten zwischen Stadt Wien und Wiener Linien als Verkehrsdienstleister.

Neues Bonus-/Malus-System im Vertrag: Im Vertrag sind neben einem definierten Angebot an Plätzen und Kilometern auch zahlreiche Qualitätskriterien enthalten. So etwa in den Bereichen Pünktlichkeit, Sauberkeit, Kundenzufriedenheit, Sicherheit oder auch Barrierefreiheit. Durch eine jährliche Evaluierung der erbrachten Leistungen wird geprüft, ob die vorgegebenen Ziele erreicht werden. Nichterfüllung führt zu einer Reduktion des finanziellen Ausgleichs. Bei Übererfüllung hingegen sind Bonuszahlungen als Anreiz vorgesehen. Diese Qualitätskriterien sollen die Vergabe der Mittel noch effizienter und transparenter machen.

Ziele seitens der Wiener Linien:

- Weitere Steigerung der Fahrgastzahlen - bis 2020 eine Milliarde Fahrgäste
- Verbesserung des Marktanteils der Wiener Linien; Modal Split von 40%
- Weitere Optimierung des Verkehrsangebots
- Optimale Integration von U-Bahn, Autobus und Straßenbahn hinsichtlich Fahrpläne, Umsteigemöglichkeiten etc.
- Ausweitung des Bus- und Schienennetzes
- Sicherung bestehender Qualitäts- und Sicherheitsstandards ua

## **Neues Service**

### **WienMobil-Karte**

Erhältlich ist die WienMobil-Karte (erweiterte Jahreskarte) über den Online-Ticketshop der Wiener Linien um 377 Euro – €12 mehr als die klassische Jahreskarte. Ziel ist es den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsangeboten zu erleichtern und zwar ohne sich über die Bezahlung Gedanken machen zu müssen. Denn die in Anspruch genommenen Services – von Citybike bis Taxi – werden per Bankeinzug bezahlt, die Rechnungen von den Mobilitätspartnern nach Hause geschickt. In einem zweiten Ausbauschnitt werden weitere Angebote hinzukommen – wie beispielsweise von Carsharing-Partnern.

Leistungen der WienMobil-Karte im Überblick:

- Wiener Linien Jahreskarte
- Parkgaragen der WIPARK (verbilligter Kurzparktarif -14 %)
- Ladekarte für Wien Energie Tank-Ladestationen (10 % Ermäßigung beim Betanken von E-Autos, das Aufladen von E-Bikes ist gratis)
- Optional (persönliche Aktivierung über Service-Account im Wiener Linien Online-Ticketshop nötig)
- Zugangskarte für DriveNow Carsharing, Registrierungsgebühr entfällt
- Entleihkarte für das Wiener Leihradsystem Citybike (1 Stunde/Tag gratis, Erlass der Anmeldegebühr)
- Taxi 31300 und 40100 (Bezahlung mit der Karte)
- Ermäßigungsausweis für CAT (City Airport Train)

### **Ausbau WLAN**

In der ersten Phase des WLAN-Projekts wurden die Bereiche rund um Infostellen mit WLAN ausgestattet. Das Angebot wurde von den Fahrgästen gut angenommen. In der zweiten Ausbauphase wurden nun die Reichweiten vergrößert.

Das gratis WLAN gibt es um folgende Infostellen bzw Passagen, weitere Stationen sollen folgen: Südtiroler Platz/Hauptbahnhof, Karlsplatz, Stephansplatz, Praterstern, Schottentor, Westbahnhof, Landstraße, Erdberg, Bahnhof Meidling, Floridsdorf.

Eine Registrierung ist nicht nötig, damit können User den kostenlosen Internetzugang im Bereich der Infostellen unkompliziert nutzen.

### **Beurteilung aus Sicht der AK:**

Wien besitzt ein funktionsfähiges öffentliches Verkehrsnetz. Die großen Zuwächse und die weiter erwartbaren steigenden Fahrgastzahlen bedeuten jedoch eine große Herausforderung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des ÖV-System, der Beibehaltung und des Ausbaus eines qualitativen ÖV-Angebots. Die hohen Fahrgastzahlen führten bereits zu Kapazitätsproblemen auf bestimmten Linien, denen zum Teil bereits mit Kapazitätserweiterungen im Bestandsnetz durch Einführung neuer Linien sowie Taktverdichtungen begegnet wurde – hier bedarf es weiterer Maßnahmen, um dem Fahrgastaufkommen mit einem qualitativen Angebot zu begegnen.

Die Entscheidung zum **U-Bahnbau U2/U5** wird dem steigenden Fahrgastaufkommen in einer wachsenden Stadt gerecht. Bezüglich Umsetzung sind aus AK-Sicht folgende Punkte wesentlich:

- Stationsgestaltung an der Oberfläche: Gute fußläufige Erreichbarkeit der U-Bahnhaltestellen, Einbeziehung des öffentlichen Raums, qualitative Gestaltung; insbesondere Platzierung der Lüftungsschächte.
- entsprechende Dimensionierung der Zugangsbreiten, durchgängige Barrierefreiheit durch Aufzüge an allen Aufgängen
- Multimodale Haltestellenausstattung, Berücksichtigung und Optimierung der Umsteigeerfordernisse (insbesondere Haltestelle Matzleinsdorferplatz), Erreichbarkeit, Radabstellanlagen.
- Aufrechterhaltung des bestehenden öffentlichen Verkehrs während und nach der Bauarbeiten zB Linie 13A.
- Da während der Bauphase mit erheblichen Beeinträchtigungen an der Oberfläche zu rechnen ist, ist eine geordnete Baustellenabwicklung mit adäquater Berücksichtigung der Verkehrsflüsse und entsprechender Verkehrsorganisation aller Verkehrsarten unbedingt sicher zu stellen.
- Vollautomatischer Betrieb: Vorteile können sich für Fahrgastabfertigung/Fahrgastwechsel ergeben; zeitnahe Erreichbarkeit von Personal zur geordneten Evakuierung im Falle von Störungen auf der Strecke ist fraglich.

### **Finanzierung**

Das Bekenntnis der Stadt Wien zum öffentlichen Verkehr, zu einem qualitativ hochwertigen Angebot durch eine gesicherte Finanzierung sowie die Einführung von Qualitätskriterien wird seitens der AK Wien ausdrücklich begrüßt. Dennoch muss angemerkt werden, dass einige der Kriterien wie etwa Steigerung der Fahrgastzahlen bzw Modal Split-Erreichung aufgrund des starken Bevölkerungswachstums Wiens bzw der Trendentwicklungen bezüglich Verkehrsmittelwahl sg Selbstläufer sind. Für die Zielerreichung der Verbesserung der Effizienz und Transparenz der Vergabe der Mittel ist es aus AK-Sicht notwendig die Beurteilungskriterien sowie die darauf basierende jährliche Evaluierung offen zu legen.

### **KundInnenservice**

Die Anreize zum Umstieg von der klassischen Jahreskarte zur WienMobil Karte sind derzeit noch nicht augenscheinlich. Der WLAN-Ausbau wird seitens der AK-Wien ausdrücklich begrüßt. Echtzeitinformationen an Haltestellen insbesondere bei Störungsfällen sind allerdings leider oft mangelhaft. Beim jüngst bekanntgewordenen Datendiebstahl von KundInnendaten war die Informationspolitik der Wiener Linien aus KundInnensicht unbefriedigend und trug mehr zur Verwirrung als zur Klärung bei.