

TOP 3.4.7 Studie: S-Bahn in Wien – Chance für die wachsende Stadt

Das Wiener S-Bahn- und Nahverkehrsnetz ist nicht nur eine schnelle Verbindung zwischen Wien und dem Umland, sondern bietet zugleich auch wichtige innerstädtische Verbindungen. Die Wiener S-Bahn wird täglich von fast 300.000 Fahrgästen frequentiert. Etwa die Hälfte davon sind PendlerInnen. Neun Linien bedienen 53 Stationen im Wiener Stadtgebiet und verbinden schnell und bequem die Stadt mit ihrem Umland bzw umgekehrt. Die Intervalle liegen zwischen attraktiven 10 und langen unattraktiven 60 Minuten. Die sg Vorortelinie – die S45 – fährt mittlerweile im 10-Minuten-Takt und wird besonders gut angenommen. Durch Überlagerungen ergeben sich auf bestimmten anderen Streckenabschnitten kürzere Intervalle, so va auf der Schnellbahn-Stammstrecke (Wien Meidling – Wien Floridsdorf) durch die Regionalzüge: so fährt in der Hauptverkehrszeit mitunter alle 3 Minuten ein Zug. Aber nicht alle Züge halten an allen Haltestellen.

Welche Potenziale sich im S-Bahn-System in Wien verbergen, geht im Auftrag der AK Wien die Traffix Verkehrsplanungs-GmbH im Rahmen der Studie „S-Bahn in Wien – Chance für die wachsende Stadt“ nach: die Pressekonferenz fand am 25. August statt.

Die Studie zeigt auf:

Image der S-Bahn – Fahrgastinformation: 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. 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 eine Vielzahl an verschiedenen Liniennetzplänen für ein und dasselbe System offeriert. Jeder Plan sieht anders aus, das verwirrt. Die Zugänge zu Bahnsteigen sind nur nach Gleisen, nicht nach Richtungen angegeben. Welche Haltestellen nicht bedient werden, wird nicht genau mitgeteilt. Sinnvolle Weiterfahrten mit Bim, Bus und U-Bahn werden in den S-Bahn-Stationen zu wenig angezeigt. Im Gegenzug werden in den Durchsagen der U-Bahn-Zügen der Wiener Linien die S-Bahn-Umsteige-Möglichkeiten nicht angegeben

Die Stadt investiert vergleichsweise wenig in das S-Bahn-System: Bei der Finanzierung der S-Bahn ist zwischen der Finanzierung der Infrastruktur und der Finanzierung der sg Verkehrsdienste also Zugbestellungen zu unterscheiden. Bei Investitionen in die Infrastruktur der S-Bahn übernimmt der Bund 80 Prozent, das Land 20 Prozent der Kosten. Im Gegensatz zu Investitionen in die U-Bahn, hier machen Bund und Land Halbe-Halbe. Die Studie zeigt, dass der Bau von einem S-Bahn-Km deutlich günstiger ist, als ein U-Bahn-Km: so kostet ein U-Bahn-Km in Hochlage € 120 Millionen, unterirdisch bis etwa € 220 Millionen. Beim Umbau einer bestehenden S-Bahn Trasse kommt der Km hingegen auf nur € 35 Millionen.

Mehr Zugverbindungen und dichtere Intervalle gibt es aber erst, wenn die Länder mehr Verkehrsdienste – also Züge – bestellen. Im laufenden Verkehrsdienstevertrag (VDV) bestellt die Stadt Wien S-Bahn-Verbindungen im Umfang von jährlich 9 Millionen Euro. Zum Vergleich: 2014 gab es rund 400 Millionen Euro Zuschüsse an die Wiener Linien.

Die S-Bahn wird derzeit unter ihren Möglichkeiten eingesetzt: Die Intervalle liegen derzeit im Schnitt zwischen 10 und 60 Minuten. Dabei fahren bei verlässlichen kurzen Intervallen und einem klaren

Taktsystem viel mehr Fahrgäste S-Bahn. Wie es gehen kann, zeigt die bereits totgesagte Vorortelinie (S45), der 10-Minutentakt ist attraktiv und wird äußerst gut angenommen.

Die ÖBB passen die S-Bahn in Wien bisher zu wenig an die Erfordernisse des City-Verkehrs an:

Die S-Bahn im Stadtverkehr braucht schnelles Ein- und Umsteigen. Das geht nur mit Zuggarnituren mit mehr Türen. Im klassischen Regionalzug dauert das zu lange. Die Durchfahrt von umsteige-aufwändigen Regionalzügen quer durch Wien blockiert so die am meisten befahrenen Gleise. Hier muss nach Lösungen gesucht werden, die einerseits einen citygerechten S-Bahn-Verkehr ermöglichen und andererseits die Interessen der EinpendlerInnen nach Wien berücksichtigen. Einige S-Bahn-Stationen entsprechen noch nicht den Erfordernissen moderner Öffis: So gibt es noch Stationen bei denen RollstuhlfahrerInnen oder Personen mit Kinderwagen nur mit großen Schwierigkeiten von und zum Bahnsteig kommen.

Einschätzung AK Wien

Die S-Bahn kann mehr: Aber dafür muss investiert werden:

- Es braucht eine **Informationsoffensive** für die Fahrgäste, die die S-Bahn als wichtiges ergänzendes Verkehrsmittel in der Stadt sieht. Das wäre schnell und ohne allzu hohe Kosten realisierbar.

- **Ausbau von Schienen, Bahnhöfen und Signalanlagen:**

S-80: Die Stadt Wien und vor allem der Bund investieren rund 450 Millionen Euro in den Ausbau der S-80 als Ost-West-Verbindung zwischen Hütteldorf und der Seestadt Aspern: Das ist genau der richtige Weg. Aus Sicht der AK sollen in der wachsenden Donaustadt noch Stationen in der Hausfeldstraße und am Telefonweg gebaut werden. Auch im Westen müssen neue Stationen errichtet werden: Neben der jetzt schon geplanten Stationen „Hietzinger Hauptstraße“, und „Stranzenbergbrücke“ müsste aus Sicht der AK noch eine Station „Schönbrunner Allee“ dazu kommen.

Die Stammstrecke (von Floridsdorf nach Meidling) ausbauen:

Die Strecke ist derzeit chronisch überlastet und braucht einen „Bypass“ innerhalb des Wiener Stadtgebietes. Dafür könnte man Gleise, die jetzt nur für den Güterverkehr genutzt werden, für den Personennahverkehr nutzen: Von Gänserndorf über Stadlau bis Hauptbahnhof. Dazu müssten zwei neue Stationen gebaut werden: Gewerbepark Stadlau und Rautenweg. Außerdem braucht es eine Modernisierung der S-Bahn-Stamm-Strecke zwischen Meidling und Floridsdorf. Durch verbesserte technische Anlagen wie etwa Signalanlagen könnten noch mehr Züge fahren.

S45 verlängern: einerseits nach Süden verlängern bis Meidling

S45 und entlang der Donau bis Praterkai. Auch hier sind Schienen da, die bisher nur für den Güterverkehr genutzt werden.

Neue Station Gudrunstraße/Geiselbergstraße für S60 und S80, als Ersatz der ursprünglich geplanten Verlängerung der U2-Süd und zur Erschließung des östlichen Stadtentwicklungsgebiets Sonnwendviertel sowie Anschluss an Linien 6, 69A, künftig D.

- **Mehr S-Bahn-Verbindungen bestellen: Mindestens alle 15 Minuten**

Die Verkehrsverbindungen sollen laufend der neuen Schienen-Infrastruktur angepasst werden. Die Stadt muss gemeinsam mit den ÖBB einen Stufenplan aufstellen, der den Ausbau der Schienen und Stationen und die dazu passend wachsende Bestellung der Fahrleistung vorsieht.

- **Die Südbahn viel schneller 4-gleisig ausbauen**

Bisher wird auf den Ausbau der Pottendorfer Linie ab 2023 gewartet. Schon jetzt müssten die Planungen fertig gemacht werden, damit dann endlich die Südbahn für die PendlerInnen ausgebaut werden kann.

- **City-S-Bahn einerseits, EinpendlerInnen-S-Bahn andererseits**

Bei der S-Bahn im Stadtverkehr treffen beim Fahrgastkomfort zwei Interessenlagen aufeinander: Einerseits braucht eine S-Bahn in der Stadt andere Garnituren, die schnelles Ein- und Aussteigen ermöglichen. Andererseits wünschen sich die EinpendlerInnen aus dem Umland Züge mit vielen Sitzplätzen und möglichst Durchbindungen entlang der wichtigen Umsteige-Bahnhöfe. Hier müssen die ÖBB zwischen beiden Bedürfnissen abwägen und dabei je nach Zug Lösungen finden, den beiden Wünschen gerecht werden: Wann ist eine Durchbindung sinnvoll, wann führt sie etwa in den Hauptverkehrszeiten nur bis zu einem großen Umsteigebahnhof wie dem Praterstern, von dem aus es mit den Wiener Linien schnell in alle Richtungen weitergeht.

