

Die Schnellbahn kann mehr

Schnell und ohne Stau quer durch Wien: Das geht besser, wenn das Potenzial der Schnellbahn ausgebaut wird, so eine Studie im Auftrag der AK.

Martin Matschiner fährt regelmäßig mit der Schnellbahn ab Atzgersdorf in die Arbeit. Seit 5. September hat er es leichter: Die Bahn kommt alle zehn Minuten. „Für mich sehr praktisch: Ich kann jetzt auch einmal eine Bahn verpassen und bin trotzdem pünktlich in der Firma“, sagt er. Am gleichen Bahnsteig wartet ebenso Werner Trnka auf seine Bahn. Auch für ihn wird die

Fahrt zur Arbeit ab September einfacher. „Jahrelang habe ich mich übers lange Warten geärgert“, sagt er. Dass die Schnellbahn jetzt im dicht besiedelten Süden öfter fährt, zeigt: Die Stadt Wien will das Potenzial der Schnellbahn besser nutzen. In den Ausbau der S80, die in der Donaustadt die neuen Stadtentwicklungsgebiete am Flughafen Aspern anschließen soll, investieren die Stadt, der Bund und die ÖBB rund 450 Millionen Euro.

So könnte die Schnellbahn ausgebaut werden

15 neue Stationen, 3,5 Kilometer neue Gleise und über 31,1 Kilometer bestehende Gleise und Signalanlagen modernisieren

- neue S-Bahn-Station
- neue S-Bahn-Verkehre auf bestehenden Strecken
- neue Verbindungsgleise für die S-Bahn
- bestehende S-Bahn-Station
- bestehender S-Bahn-Verkehr



Endlich mehr Schnellbahn: Werner Trnka kann künftig am Weg zur Arbeit von Atzgersdorf aus alle zehn Minuten einsteigen

„Das ist ein wichtiger Schritt, aber das darf nur der Anfang sein“, sagt der Leiter der AK Abteilung Kommunalpolitik, Thomas Ritt. „Der öffentliche Verkehr im wachsenden Wien braucht mehr Schnellbahn, damit mehr weitergeht.“ Die AK will mehr als ein bisschen mehr Schnellbahn hier und ein paar Züge mehr dort. Es braucht ein stimmiges Öffi-Konzept, das für die Fahrgäste Schnellbahn, U-Bahn, Bim und Bus kundenfreundlich anbietet.

Citytaugliche Schnellbahn

Denn wenn sich nichts ändert, wird der Autoverkehr ins wachsende Wien bis zum Jahr 2030 um über 50 Prozent zunehmen. „Wir müssen alle Register ziehen, um möglichst viele gute Möglichkeiten im öffentlichen Verkehr anzubieten“, sagt Ritt. Er fordert ein generelles Umdenken für den öffentlichen Stadtverkehr: „Die Schnellbahn darf nicht wie bisher nur das Verkehrsmittel sein, das die Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland nach Wien bringt. Sie muss als citytaugliche Bahn betrachtet und ausgebaut werden.“



Viele Schnellbahn-Gleise in Wien werden nicht voll ausgenutzt. Eine Studie der Traffix Verkehrsplanung GmbH hat deshalb im Auftrag der AK untersucht, wo und wie bisher wenig genutzte Gleise kostengünstig ausgebaut werden könnten. „Wir haben uns dabei ganz gezielt angeschaut, was machbar ist, ohne Unsummen von Geld auszugeben“, erklärt der Studienautor Andreas Käfer.

Er rechnet vor: Wenn man einen Kilometer bestehender Gleise umbaut, kostet das rund 35 Millionen Euro, ein Kilometer U-Bahn als Hochstrecke dagegen verschlingt 120 Millionen Euro, unterirdisch werden das leicht 220 Millionen Euro.

Gleisusbau

Käfers Studie schlägt Investitionen von rund 1,4 Milliarden Euro vor: in den Neuaufbau von rund 35 Kilometern an Gleis- und Signalanlagen und in den Bau von 15 neuen S-Bahn-Stationen, die auch ein leichtes Umsteigen ins Netz der Wiener Linien ermöglichen sollen.



Gleisübergang Telefonweg: „Den Marchegger Ast der Ostbahn als schnelle Drettissima in die Stadt und als Alternative zur Südosttangente schon heute ausbauen“, empfiehlt Verkehrsexperte Käfer

Noch Fragen? wien.arbeiterkammer.at

Mehr Schnellbahn

DAS 5-PUNKTE-PAKET DER AK

- 1 Bessere Fahrgast-Infos:** ÖBB, VOR und Wiener Linien müssen ein Info-Konzept aus einem Guss entwickeln. Die Fahrgäste in Wien sollten einfach und klar erfahren, wo Züge in der Stadt halten, in welche Richtung sie fahren und welche Anschlüsse an die anderen Öffis in Wien möglich sind.
- 2 Schienen, Bahnhöfe und Signalanlagen ausbauen:** Der Startschuss für die S80 als Verbindung zwischen Hütteldorf und der Seestadt Aspern ist ein wichtiger Schritt. Aus Sicht der AK braucht es aber einen Ausbau wenig genutzter Trassen von insgesamt 35 Kilometern und mehr Stationen (siehe Grafik).
- 3 Die Schnellbahnen werden nur angenommen, wenn sie oft fahren.** Mindestens alle 15 Minuten, besser alle zehn Minuten.
- 4 Die Südbahn muss schneller vierspurig ausgebaut werden, um den Wiener innerstädtischen Verkehr zu entlasten.**
- 5 Als citytaugliche Bahn muss es auch Garnituren geben, die im City-Verkehr mit mehr Türen ein schnelles Ein- und Aussteigen ermöglichen.** Andererseits erwarten die PendlerInnen aus dem Umland für ihre oft langen Anfahrten Züge mit weniger Türen und dafür mehr Sitzplätzen. Hier muss auf lange Sicht ein ausgewogenes Angebot für beide Seiten geschaffen werden.

bot wie U-Bahn, Bim oder Bus. Das muss auch für Wien möglich sein“, so Ritt.

Neues Denken

Umbauten, wie die Studie sie vorschlägt, müssen erst geplant und durchgeführt werden. Aber als erste Maßnahme und mit wenig Aufwand könnte es ein kundenfreundliches Info-System geben, das den Fahrgästen die Nutzung der Schnellbahnen in der Stadt so einfach wie möglich macht. „Durchsagen wie ‚Hält nicht an allen Bahnhöfen‘ sollten der Vergangenheit angehören“, fordert Ritt. „Dazu braucht es mehr gemeinsames, fahrgastorientiertes Denken, aber nicht viel mehr Geld.“

■ UTE BÖSINGER/UDO SEELHOFER