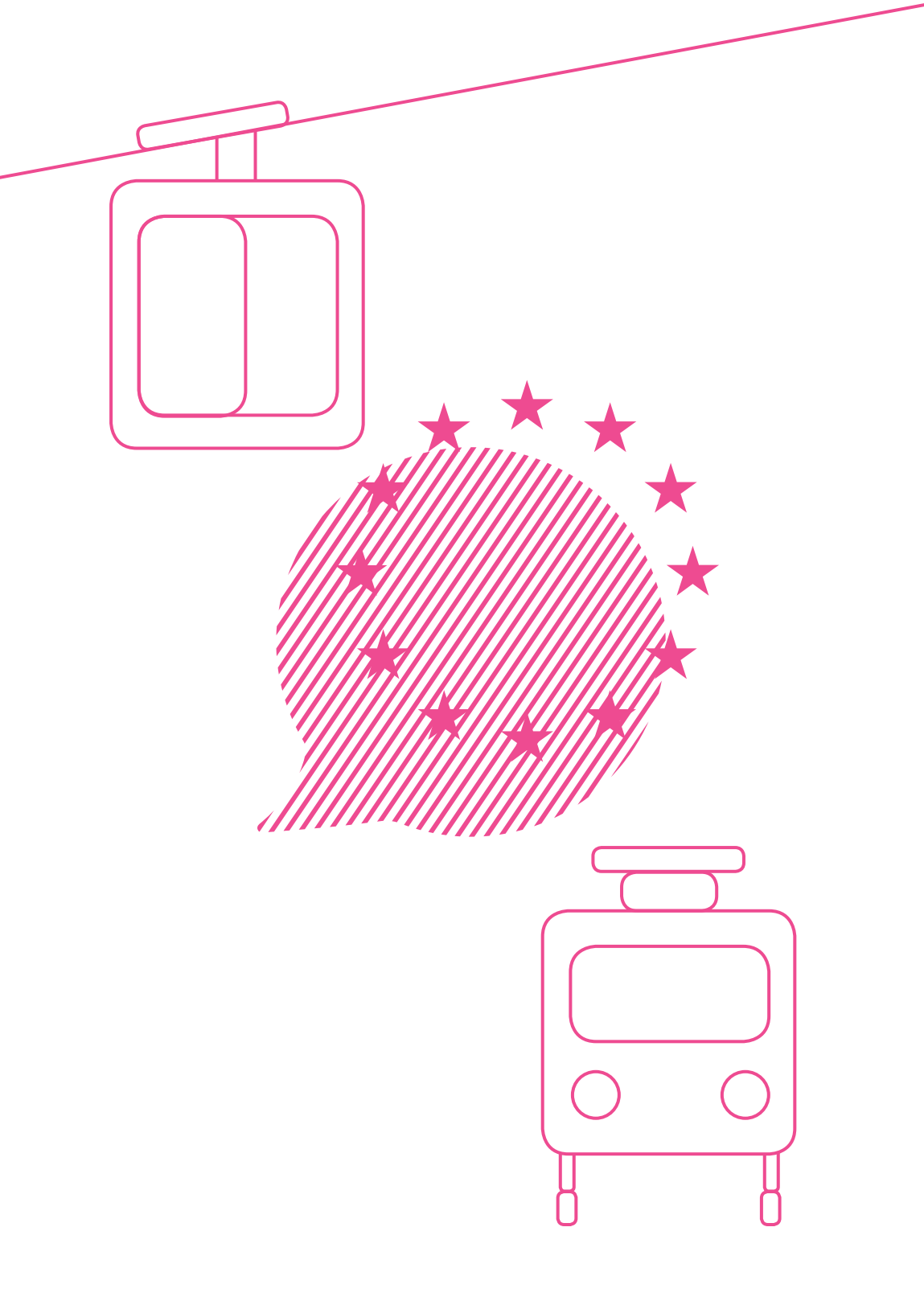


**ÖFFI-BAU STATT
TÄGLICH STAU:**

**KONZEPT FÜR DEN
HOCHRANGIGEN
ÖFFENTLICHEN
VERKEHR
WIEN WEST**



WIEN WÄCHST



Wien wächst, auch die Bezirke im Westen Wiens. Leider verabsäumt es die Stadt, mit der Infrastruktur entsprechend nachzuziehen. Dabei ist der Westen Wiens hervorragend mit ÖBB-Gleisen versorgt – man muss sie nur adäquat nutzen. Wir sprechen uns hingegen klar gegen eine Verlängerung der U4 nach Auhof aus, da ein S-Bahn-Ausbau ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

Mit der Central European University wird in nur wenigen Jahren eine der größten Privatuniversitäten Europas in das Otto-Wagner-Areal am Steinhof ziehen. Auch für dieses Gelände müssen wir uns besser heute als morgen Gedanken über eine adäquate öffentliche Verkehrsanbindung machen – derzeit ist die nämlich sehr unattraktiv.

NEOS Wien legt mit dem vorliegenden Konzept eine Diskussionsgrundlage für den öffentlichen Verkehr in den Westbezirken vor. Ich möchte besonders der NEOS-Bezirksgruppe Penzing, aber auch Hietzing, Rudolfsheim-Fünfhaus und Ottakring danken, dass sie dieses Konzept in unzähligen Gesprächen mit Expert_innen und Bürger_innen entwickelt haben.

Christoph Wiederkehr

Landessprecher NEOS Wien

KURZFASSUNG

Der Westen Wiens ist stark vom Straßenverkehr belastet – der Öffi-Ausbau hinkt hinterher. Statt vorhandene Bahnstrecken im Westen Wiens effizient zu nutzen, wird von nicht finanzierbaren Projekten wie einer U4-Verlängerung nach Auhof phantasiert.

NEOS Wien hat ein Konzept für den öffentlichen Verkehr in Wien West entwickelt, das sich auf **neue S-Bahn-Linien** (mit „+“-Symbol) und eine neue **Stadtseilbahn** stützt:

- Die neue **S 46+** verkehrt alle 15 Minuten von **Heiligenstadt** nach **Penzing** und weiter über die Verbindungsbahn nach **Meidling**.
- Die **S 45+** verkehrt künftig ebenfalls alle 15 Minuten von **Handelskai** nach **Hütteldorf**.
- Die **S 50+** wird zwischen **Westbahnhof** und **Rekawinkel** ein 15-Minuten-Intervall verdichtet und erhält drei neue Stationen.
- Die **S 80+** verkehrt alle 15 Minuten von **Aspern Nord** über den **Hauptbahnhof** und **Hütteldorf** nach **Purkersdorf**.
- Zwischen Heiligenstadt und Penzing, Hütteldorf und Purkersdorf sowie Hietzinger Hauptstraße und Meidling ergibt sich durch Überlagerung von zwei Linien ein **7,5-Minuten-Takt**.
- Die **Stadtseilbahn Otto Wagner** zwischen den Bahnhöfen Hütteldorf und Ottakring bindet das Otto Wagner-Areal an U- und S-Bahn an und entwickelt sich außerdem zu einer beliebten Touristenattraktion.

AUSGANGSLAGE

Von 55.000 Personen, die täglich über die Westachse nach Wien pendeln, nutzt nur ein Viertel öffentliche Verkehrsmittel. Die Westeinfahrt ist zu Stoßzeiten überlastet, die P+R-Anlage Hütteldorf an ihren Kapazitätsgrenzen. Aber statt vorhandene Bahnstrecken im Westen Wiens effizient zu nutzen, wird von nicht finanzierbaren Projekten wie einer U4-Verlängerung nach Auhof phantasiert.

Seit der Eröffnung des Hauptbahnhofes **ist die Anbindung der nordwestlichen Bezirke Wiens an den ÖBB-Fernverkehr deutlich schlechter geworden.** Die U6 ist überlastet.

Derzeit wird der Westen Wiens von folgenden S-Bahn-Linien bedient:

- Die **S 45** fährt alle zehn Minuten und ist stark ausgelastet, eine Anbindung an den Fernverkehr ist nicht mehr gegeben.
- Die **S 50** fährt im Halbstundentakt; sie ist für den Stadtverkehr schlecht geeignet, da sie nur wenige Stationen im dicht bebauten Stadtgebiet hat.
- Die **S 80** verkehrt auf der Verbindungsbahn zwischen Meidling und Hütteldorf im Stundentakt, in der Morgen- und Nachmittagspitze im Halbstundentakt (einzelne Züge werden nach Unterpurkersdorf geführt).

Diese S-Bahnen könnten um einen Bruchteil der Kosten einer U-Bahn nicht nur verlängert, sondern auch mit einem deutlich dichteren Takt geführt werden.

Nach der Eröffnung des Hauptbahnhofs sind **auf der Westbahn Kapazitäten für dichtere Intervalle und zusätzliche Stationen frei.** Dieses Potenzial wird bisher nur wenig genutzt. Durch den bereits in Planung befindlichen **Ausbau der Verbindungsbahn** zwischen Wiental und Meidling mit zwei neuen Stationen werden auch hier die Voraussetzungen für einen attraktiven S-Bahn-Takt geschaffen.

Für manche Gebiete im Westen Wiens fehlt ein hochrangiges öffentliches Verkehrsmittel komplett: das Otto-Wagner-Areal und das Naherholungsgebiet Steinhof werden mit dem Einzug der Central European University deutlich an Bedeutung gewinnen. Und vom Wilheminspital ist es ein langer Fußmarsch zur U-Bahn.

ZIELE UNSERES KONZEPTS

Folgende Ziele verfolgen wir mit unserem neuen Verkehrskonzept:

- **Schaffung eines integrierten, attraktiven ÖV-Netzes im Westen Wiens zur Entlastung von Straßen und U-Bahn.**
- **Erschließung von dicht besiedelten und bislang nicht ausreichend an den Schnellverkehr angeschlossenen Gebieten entlang der Westbahn.**
- **Bessere Anbindung des Westens von Wien an den ÖBB-Fernverkehr.**
- **Optimierung der Umsteigebeziehungen.**
- **Neue Park+Ride-Angebote möglichst nahe am Wohnort.**
- **Ein attraktiver, leicht merkbarer Takt auf allen S-Bahn-Linien – man soll keinen Fahrplan mehr brauchen, sondern geht einfach wie bei der U-Bahn zum Bahnsteig.**
- **Eine Lösung für die Anbindung von Wilheminspital und Otto-Wagner-Areal.**

Die neuen Stationen:

- **Unter St. Veit:** Hier ergibt sich ein Umstieg zwischen S 46+ und U4 sowie zur Linie 47A.
- **Hietzinger Hauptstrasse:** hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 10, 53A, 54A und 54B. Erschließung u.a. Klimtvilla, Don Bosco Haus.
- **Stranzenbergbrücke:** Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 62, 56A, 56B, 58A. Erschließung u.a. Hietzinger Bad, Friedhof Hietzing, Schloss Schönbrunn, Pensionistenwohnhaus Hetzendorf.

Erforderliche Baumaßnahmen:

- **Neues, zweigleisiges Brückentragwerk** (ca. 1000 Meter lang) vom Frachtenbahnhof Penzing (kreuzungsfreie Entflechtung S 45+ und S 46+) bis zur Auhofstraße. Derzeit planen die ÖBB zwar einen Neubau der Wientalbrücke, allerdings nur eingleisig.
- Direkt über dem Wienfluss wird auf dem neuen Brückentragwerk die **neue Station Unter St. Veit** mit Ausgängen im 13. und im 14. Bezirk errichtet. Derzeit ist diese Station von der ÖBB nicht vorgesehen (der Abstand zur Station Hietzinger Hauptstrasse ist mit 800 Metern vertretbar, z.B. gleich wie zwischen Penzing und Breitensee).

Beispiele für neue Direktverbindungen:

- **S 46+ Ottakring – Meidling:**
Fahrzeit ca. 14 Minuten.
- **S 46+ Heiligenstadt – Speising:**
Fahrzeit ca. 23 Minuten.



DIE SCHNELLE VERBINDUNG IN DER STADT: S 50+

Die S 50+ ersetzt die derzeitige S 50 zwischen den Bahnhöfen Neulengbach und Wien Westbahnhof. **Ein 15-Minuten-Takt wird zumindest bis Tullnerbach-Pressbaum umgesetzt**, bei Errichtung einer Park+Ride-Anlage in Dürrwien (siehe unten) bis Rekawinkel.

Zwischen Wien Hütteldorf und Wien Westbahnhof werden **drei zusätzliche Stationen im dicht besiedelten Gebieten** errichtet. Außerdem wird am westlichen Ende der Bahnsteige am Westbahnhof ein neuer Ausgang über einen Fußgängersteg auf Höhe Tannengasse errichtet. Fahrgastpotenzial der neuen Stationen sind an die 50.000 Einwohner in Penzing und Rudolfsheim-Fünfhaus.

Da großteils auf bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann, können mit geringem Mitteleinsatz das innerstädtische Schnellverkehrsangebot und der Öffi-Anteil am Pendlerverkehr verbessert werden. **Im Kosten-Nutzen-Vergleich mit einem immer wieder geforderten U4-Ausbau ins dünn besiedelte Umland schneidet eine Aufwertung der S-Bahn deutlich besser ab.**

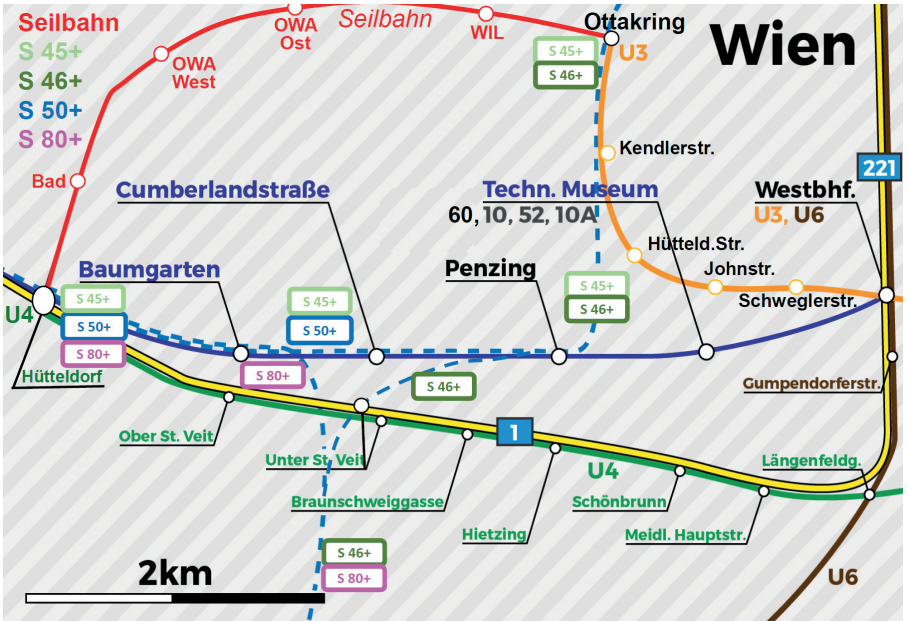


Abbildung: S 45+, S 46+, S 50+, S 80+, Otto-Wagner-Stadtseilbahn

DIE SCHNELLE VERBINDUNG AUS DER REGION: S 50+

Damit die Westbahn zu einer attraktiven Alternative für Pendler wird, braucht es einen **Ausbau von Park+Ride-Anlagen**. So kann der Pendlerverkehr bereits vor der Stadtgrenze abgefangen und aus den Ortsgebieten ferngehalten werden. Geeignet für kleinere Anlagen sind z.B. die Stationen Wolf in der Au und Unterpurkersdorf. Und direkt an der Autobahnabfahrt Pressbaum bietet sich der Bau eines Parkhauses durch Überbauung der ASFINAG-Autobahnmeisterei an (Bundesgrund, keine zusätzliche Verkehrsbelastung des Siedlungsgebietes, direkter Steg zu Haltestelle Dürrwien).

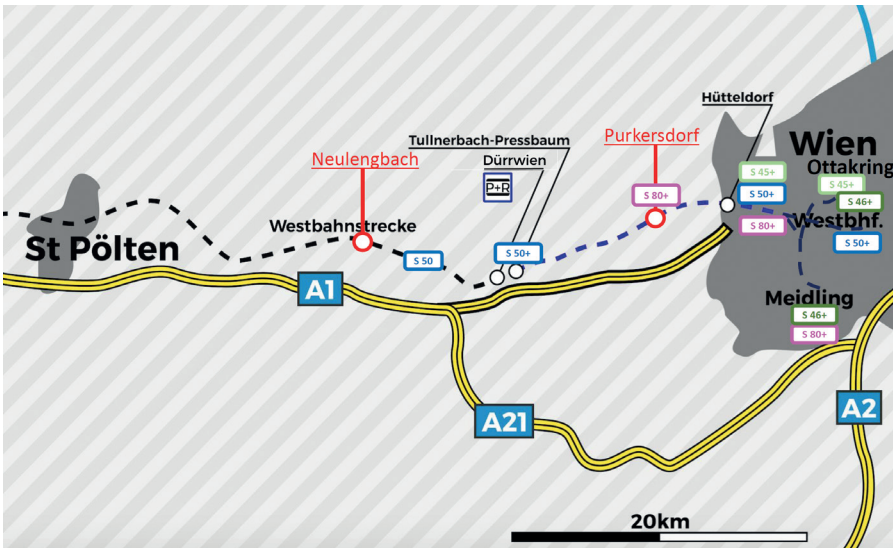


Abbildung: S 50+ in der Region



Abbildung: Bahnhof Hütteldorf - Links Bahngleis - rechts U-Bahngleis
(Quelle: Wolfgang Gerold)

In Hütteldorf kann mit geringen Mitteln ein gemeinsamer Bahnsteig zwischen dem nördlichen U4-Gleis und den ÖBB-Gleisen errichtet werden, der in Fahrtrichtung Stadt ein schnelles, barrierefreies Umsteigen erlaubt. Dazu muss die U4 vor der Einfahrt in die Station die Gleise wechseln, der derzeitige Ankunftsbahnsteig wird zum Abfahrtsbahnsteig.

Beispiele für neue Direktverbindungen:

- S 50+ Tullnerbach-Pressbaum – Westbahnhof:
Fahrzeit ca. 28 Minuten.
- S 50+ Hütteldorf – Technisches Museum:
Fahrzeit ca. 7 Minuten.



S 50+: VORTEILE AUF EINEN BLICK

- ***Pendlerverkehr wird bereits vor der Stadtgrenze auf die öffentlichen Verkehrsmittel umgelenkt.***
- ***Entlastung der Westeinfahrt.***
- ***Entlastung der Parkplatzsituation in der P+R-Anlage Hütteldorf sowie im Westen des 13. Bezirks.***
- ***Attraktive zusätzliche Schnellverbindung in die Innenstadt/Gürtel für die Bewohner_innen des 14. Bezirks.***

Die neuen Stationen

- **Technisches Museum:** An der Kreuzung Linzer Straße und Johnstraße. Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 10, 52, 10A. Erschließung Technisches Museum, Äußere Mariahilfer Straße, Schloss Schönbrunn.
- **Cumberlandstraße:** Nach Verschiebepenzing zwischen Moßbachergasse und Astgasse. Erschließung Schulen Astgasse, Schimonhof (kann auch erst bei einer Stadtentwicklung am Frachtenbahnhof Penzing realisiert werden).
- **Baumgarten:** Auf Höhe Hochsatzengasse. Erschließung Breitnerhof, Stadtentwicklungsgebiet Deutschordenstraße.

Erforderliche Baumaßnahmen

- **Drei neue Stationen.**
- **Neubau eines Bahnsteigs** in Hütteldorf zwischen S-Bahn-Gleis und U4-Gleis.
- **Neuer westlicher Ausgang** am Westbahnhof (Steg auf Höhe Tannengasse).

DIE NEUE OST-WEST-TANGENTE: S 80+

Eine verdichtete S 80 über Verbindungsbahn nach Hütteldorf ist bereits von ÖBB und Stadt Wien in Planung.

Die S 80+ übernimmt im Westkonzept eine wichtige Verdichtungs-funktion: sie wird alle 15 Minuten von Aspern Nord über den Hauptbahnhof, Meidling und Hütteldorf nach Purkersdorf verkehren (entweder Unterpurkersdorf oder bei Errichtung einer Wendemöglichkeit auch Purkersdorf Zentrum). Damit überlagert sich der Takt zwischen Purkersdorf und Hütteldorf sowie zwischen Unter St.-Veit und Meidling auf 7,5 Minuten – **fast schon U-Bahn-Qualität.**

Die S 80+ ermöglicht der Bevölkerung aus dem Westen Wiens eine direkte Verbindung zum Fernverkehr Richtung Süden, Norden und Osten. Dadurch wird der Nachteil durch die Verlegung der Railjets zum Hauptbahnhof ausgeglichen.

Neue Stationen:

siehe S 45+/S 46+

Erforderliche Baumaßnahmen:

Keine zusätzlich zum bestehenden ÖBB-Projekt.

Beispiele für neue Direktverbindungen:

- **S 80+ Purkersdorf – Meidling:**
Fahrzeit ca. 23 Minuten.
- **S 80+ Hütteldorf – Aspern Nord:**
Fahrzeit ca. 35 Minuten.





STADTSEILBAHN OTTO WAGNER

Das Otto-Wagner-Areal ist derzeit durch den öffentlichen Verkehr mit den Buslinien 47A & 48A nur schlecht bis gar nicht erschlossen.

Dies wäre allerdings eine unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung dieses neuen Stadtteils, vor allem im Zuge der Einrichtung der Central European University. Das neu genutzte Otto-Wagner-Areal braucht eine neue Öffi-Anbindung, die aber nicht nur eine rasche Erreichbarkeit garantiert, sondern gleichzeitig ein Landmark darstellt – eine Stadtseilbahn.

Deshalb sieht das NEOS West-Konzept für das Otto-Wagner-Areal eine neuartige Verbindung per Seilbahn zwischen den Bahnhöfen und U-Bahn-Stationen Hütteldorf und Ottakring vor. Mit Stationen an markanten und verkehrstechnisch sinnvollen Punkten, wie beispielsweise am Wilhelminenspital, soll das Gebiet besser erschlossen werden. Nicht zu unterschätzen ist außerdem das touristische Potenzial dieser Stadtseilbahn.

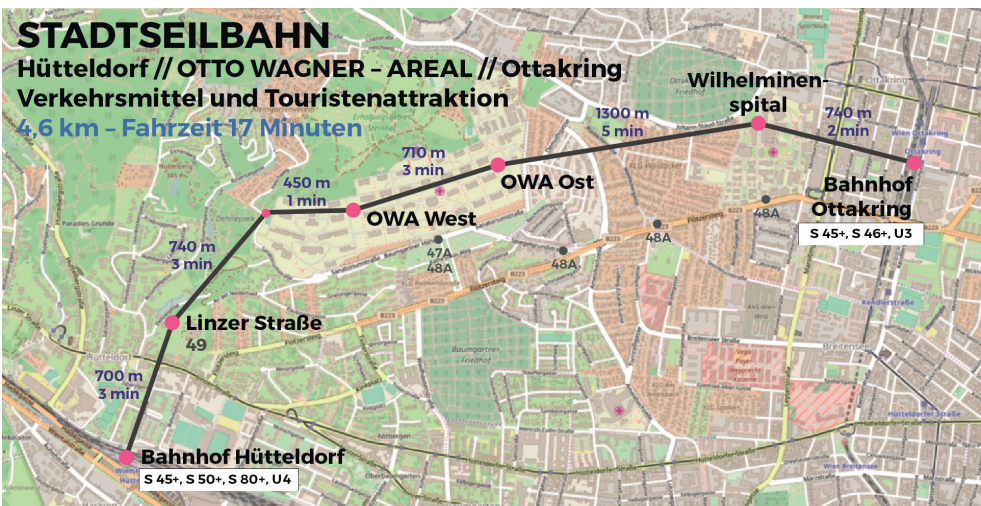


Abbildung: Die OWA-Stadtseilbahn

VORTEILE STADTSEILBAHN

- **Direkte Verbindung auch im dicht bebauten Gebiet.**
- **Barrierefrei: Einseilumlaufbahn für 15 Pers. besonders geeignet für Rollstühle, Kinderwägen und Rollatoren zwischen.**
- **Kosteneffizient: Wesentliche kostengünstiger als eine U-Bahn, die 14 bis 16 fache höhere Kosten hat! Wesentlich geringere Betriebskosten!**
- **Komfort: im Winter beheizt, im Sommer klimatisierbar**
- **Kein Elektrosmog**
- **Betrieb bis 100 km/h Windgeschwindigkeit**
- **Kaum Wartezeiten**
- **Sicherstes Verkehrsmittel**
- **Einfache Anbindung an den bestehenden öffentlichen Verkehr, da man durch Umlaufbetrieb auf keinen Taktfahrplan Rücksicht nehmen muss**
- **Fahrtzeit: 17 Minuten**
- **Transportleistung: durchschn. 2.000 Personen/h pro Richtung (entspricht ca. 40 Bussen/h)**

FAHRPLAN UND INTERVALLE

- ***Untertags haben alle S-Bahn-Linien ein einheitliches und leicht merkbares Intervall von 15 Minuten.***
- ***Durch die Überlagerung von S 45+/S 46+, S 46+/S 80+ und S 50+/S 80+ ergibt sich auf den meisten Strecken innerhalb Wiens ein 7,5 Minutentakt.***
- ***Die Stadtseilbahn Otto Wagner fährt laufend.***

INVESTITIONEN

Folgende Investitionen sind für das Konzept notwendig:

- **Zweigleisiger Ausbau des Brückentragwerks über das Wiental:** **50–60 Mio. Euro**
- **Neubau und Umbau von insgesamt sechs Stationen:** **40–50 Mio. Euro**
- **Kosten der Stadtseibahn:** **55–70 Mio. Euro**

Gesamt: **ca. 145–180 Mio. Euro**

Zum Vergleich: ein Ausbau der U4 nach Auhof würde 250–300 Mio. Euro kosten!

Um die Fahrzeit trotz neuer Halte nicht übermäßig zu verlängern, werden **neue Triebzüge mit hoher Beschleunigungs- und Bremsleistung sowie schnellem Fahrgastwechsel** (viele Türen, ausreichend Auffangräume) angeschafft. Der Fuhrpark der ÖBB erfüllt diese Kriterien nur bedingt (schwache Beschleunigung und wenige Türen beim Talent, enge Innenräume beim Cityjet).

Für die Taktverdichtung werden **16 neue Triebzüge** benötigt, was mit rund **110 Mio. Euro** zu Buche schlägt (anteilig auch vom Land Niederösterreich zu finanzieren).

Impressum

NEOS Wien
Neustiftgasse 73-75/7
1070 Wien

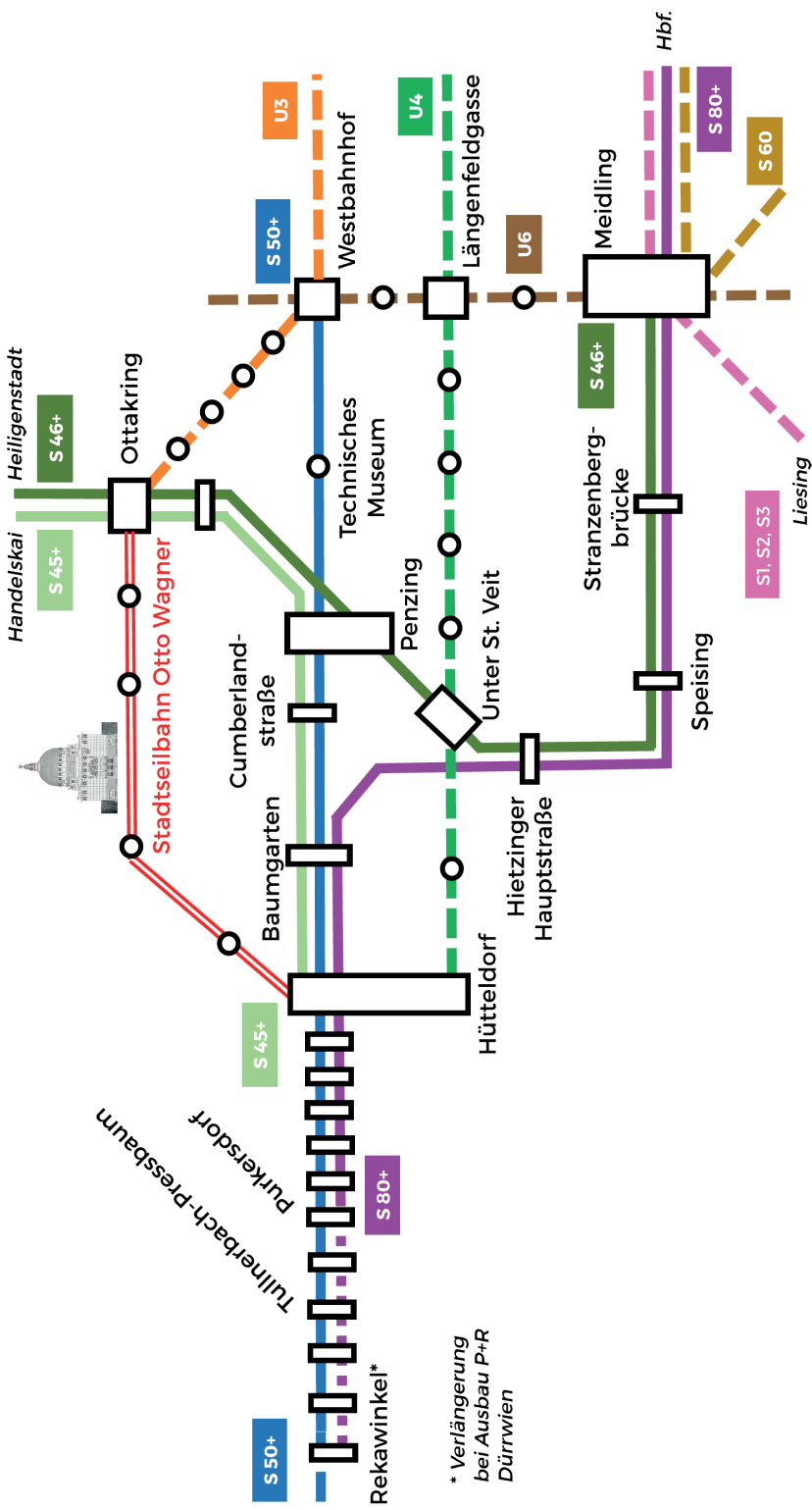
© NEOS Wien, April 2019

Mitarbeit:

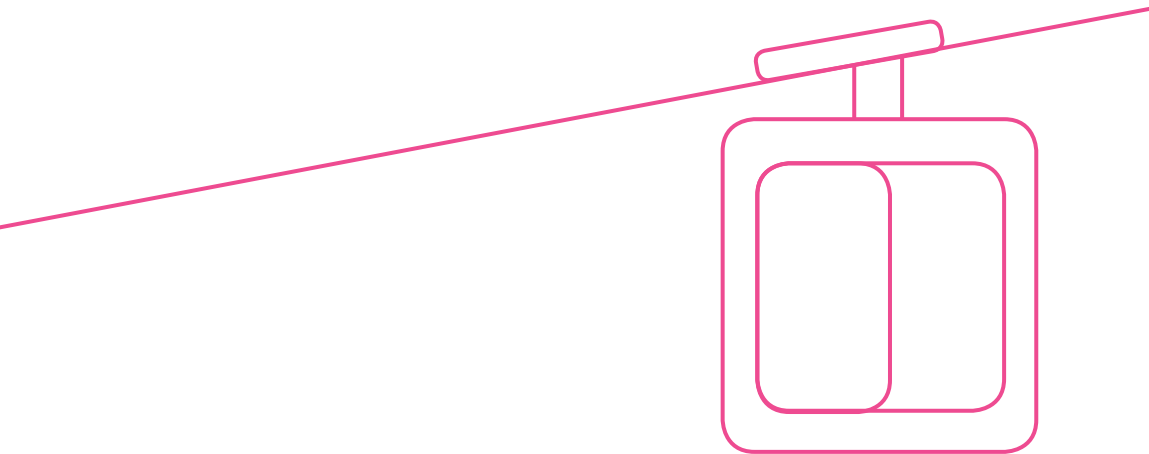
Sebastian Beiglböck
Wolfgang Gerold
Alexander Huber
Peter Pelz

Layout:

Andreas Pohancenik
(wirsindattraktiv.com)



* Verlängerung
bei Ausbau P+R
Dürnwien



neos

