



S-Bahn-Ring Wien
Konzeptanalyse

ÖBB Infra, Dezember 2023

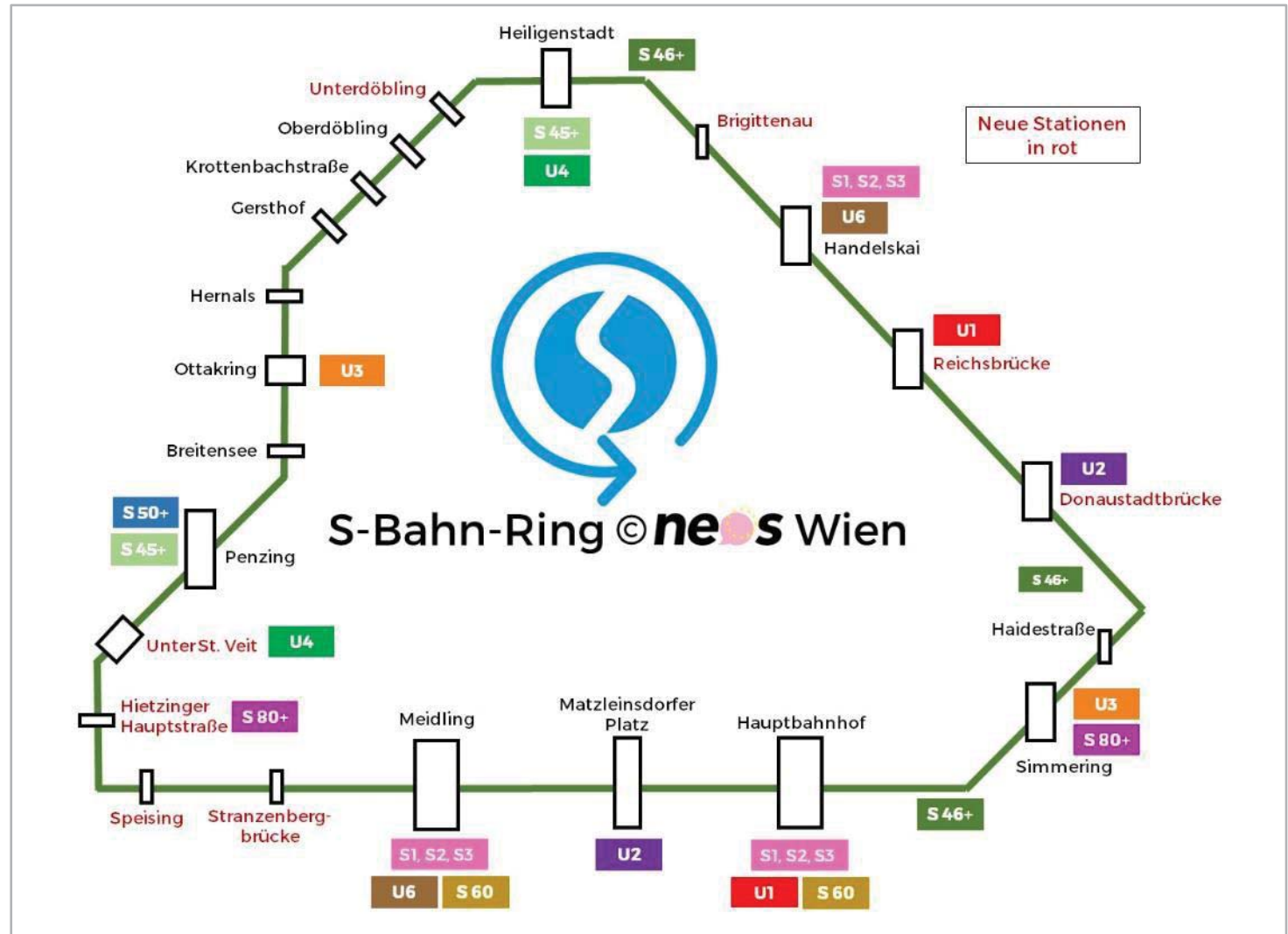
Unser Ziel ist mittelfristig die Errichtung eines vollständigen **S-Bahn-Rings** für die ganze Stadt (über den Hauptbahnhof, Simmering und die Donauuferbahn), der die Tangentialverbindungen zwischen den Außenbezirken stärkt und das innerstädtische Verkehrsnetz entlastet. Weiteres planen wir im S-Bahn- und Regionalverkehr **Taktverdichtungen**, den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Ausbau der Aspangbahn und der Badner Bahn sowie die Elektrifizierung der Marchegger Ostbahn samt Erweiterung der Ostbahnbrücke.

DAHER VEREINBAREN WIR:

- Für den **S-Bahn-Ring** wird eine **Machbarkeitsstudie** inklusive des möglichen Ausbaues der Donauuferbahn erstellt. Als weiterer Schritt wird der Vertrag mit den ÖBB zum Ausbau der Verbindungsbahn überprüft, um baulich die Möglichkeit eines Ringschlusses im Wiental sicherzustellen. In Zusammenarbeit mit den ÖBB werden notwendige Investitionen in weitere Streckenabschnitte überprüft und geplant.

S-Bahn-Ring Wien

Öffentlich
kommuniziertes
Konzept



Grundprämissen

- Wien verfügt über ein außergewöhnlich dichtes ÖV-Netz
- Pendler:innenströme nach Wien stark PKW lastig – 68 bis 79% PKW-Anteil an der Stadtgrenze (Kordonerhebung 2009/2010 bzw. 2014)
- Ziel Stadt Wien: Die Pkw-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze soll bis 2030 um 50% sinken (Smart City Strategie)
- Wien wächst - stärkstes Bevölkerungswachstums wird im 22. Bezirk erwartet + 37% oder mehr als 70.000 Personen (2021-2035)
- +173% (=44.000 Fahrgäste) auf dem Ost-Korridor– größte Zunahme des Schienenverkehrsaufkommens im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr 2050
- Wachsendes Güterverkehrsaufkommen aus dem Nord/Osten Richtung Süden

Untersuchte Varianten

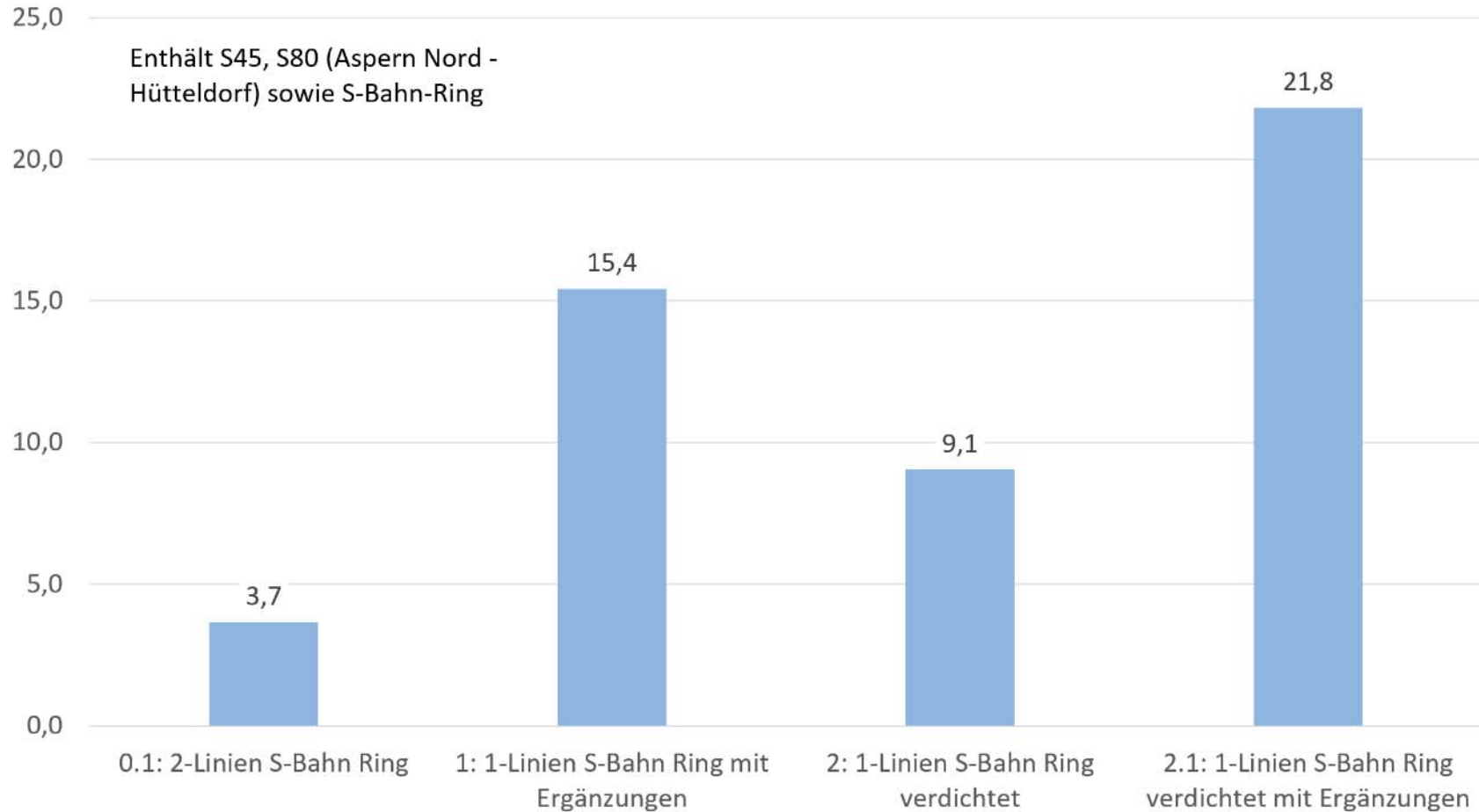


Infrastrukturerefordernisse, die sich für die Varianten ableiten lassen

Nr	Maßnahmen	Varianten			
		0.1	1.0	2.0	2.1
1	Heiligenstadt - Brigittenau Zweigleisigkeit		x	x	x
2	Haltestelle Brigittenau		(x)	(x)	(x)
3	Umbau Haltestelle Handelskai		x	x	x
4	Ertüchtigung 2GL Handelskai bis Donaumarina inkl. EK-Auflassungen, VzG-Anhebung, Haltestellen Reichsbrücke, Donaumarina	x	x	x	x
5a	Haltestelle Praterkai unten inkl. Wendeanlage	x			
5b	niveaufreie Verbindungsschleife Ostbahn Bereich Praterkai		x	x	x
6a	<i>Maßnahmen Abschnitt Praterkai - Haidestraße (a)</i>			x	
6b	<i>Maßnahmen Abschnitt Praterkai - Haidestraße (a)</i>				x
7	Adaptierung Haltestelle Haidestraße inkl. Wendeanlage				x
8	Überwurfung Penzing inkl. Haltestelle Unter St.Veit		x	x	x
9	Verlängerung Bestandshaltestellen zwischen Penzing und Handelskai (160m)		x	x	x
10	Neue Haltestelle Unterdöbling		(x)	(x)	(x)

Mehrbedarf Betriebsführungskosten

Betriebskostengrobrechnung, Mehrbedarf gegenüber Variante 0
Varianten S-Bahn-Ring [Mio. EUR Jahr]

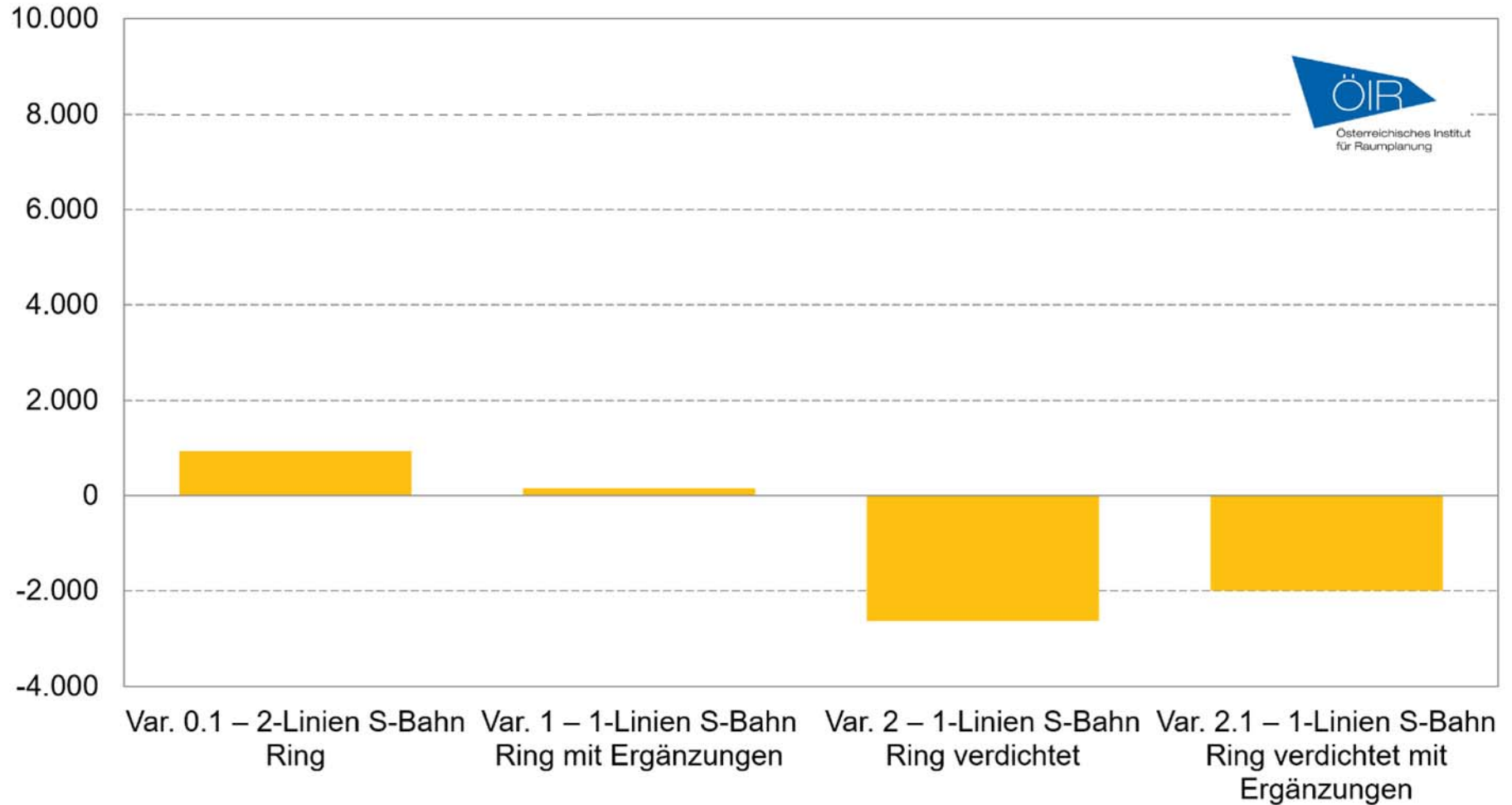


Betriebskosten Variante 0 = 32,1 Mio. EUR Jahr

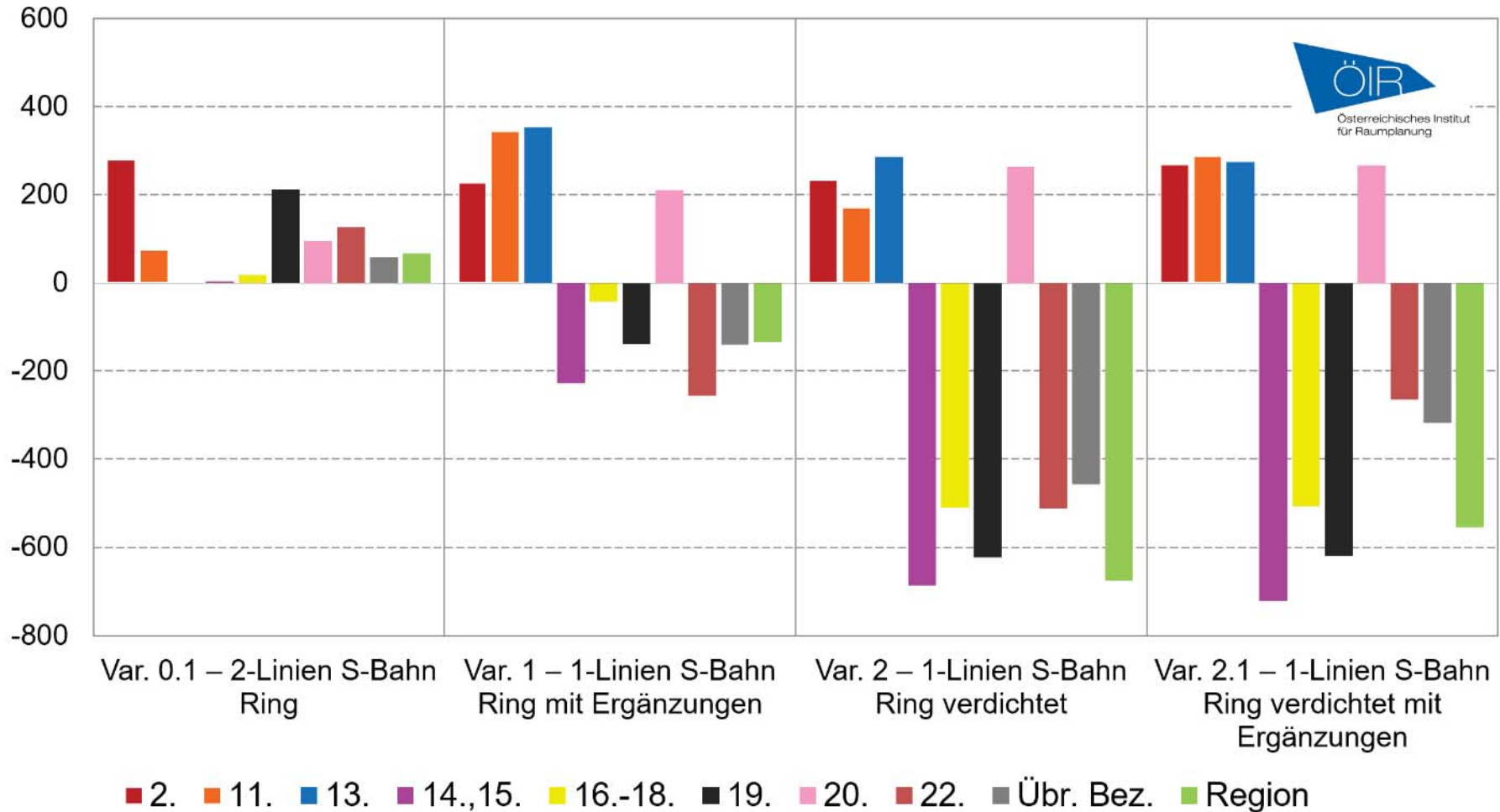
Verkehrliche Wirkung der Varianten

Fahrgastzuwachs

[Veränderung ÖV-Fahrten Gesamtnetz, gegenüber Var. 0, Schultag 2035]



Fahrgastzuwachs, regional gegliedert [Veränderung ÖV-Fahrten Gesamtnetz, gegenüber Var. 0, Schultag 2035]



Verkehrliche Wirkung der Varianten, Variante 0.1 (weiterverfolgt)

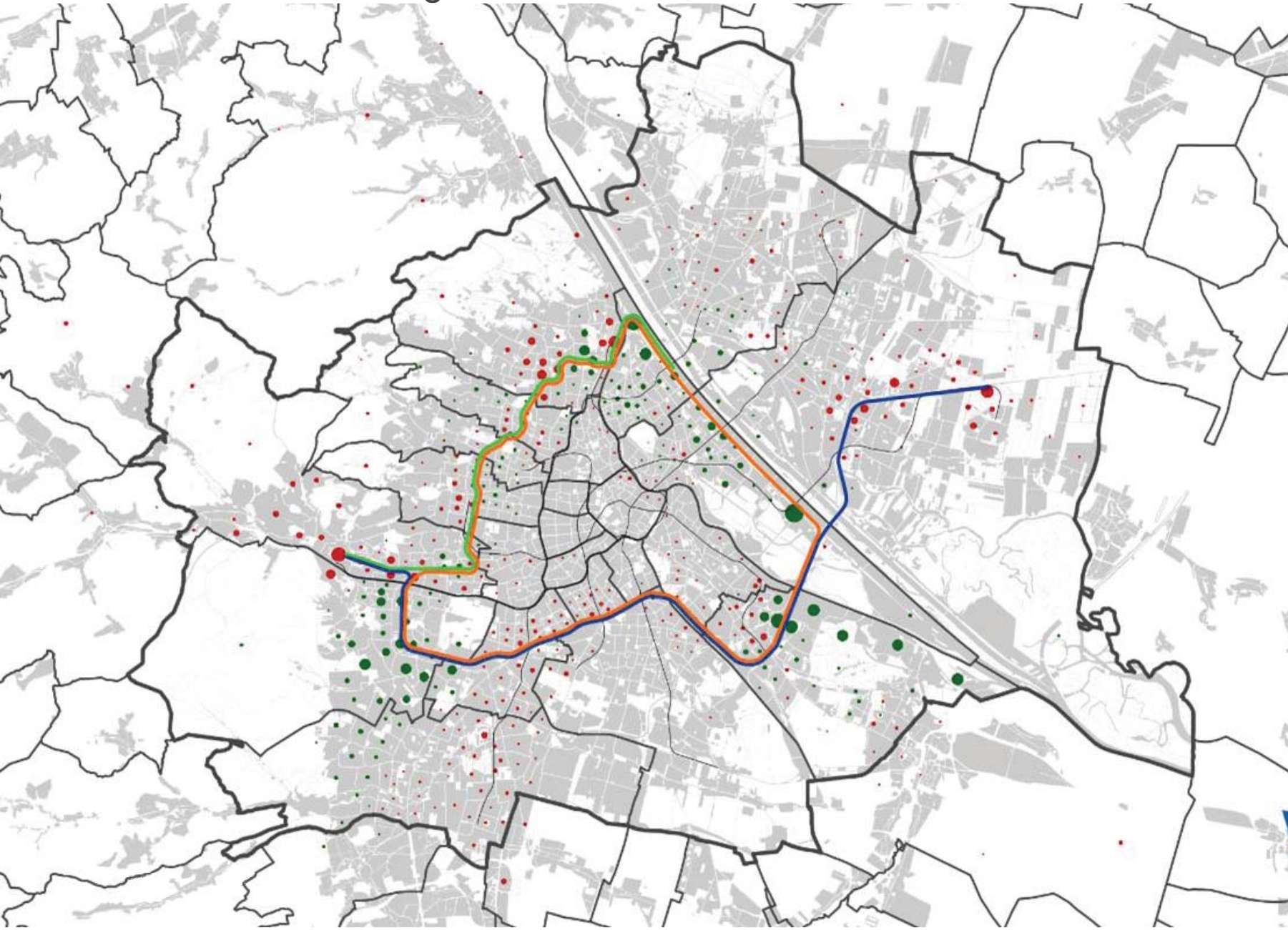


- Abnahme
- Zunahme

Quellfahrten
Schultag 2035

- 20
- 40
- 60
- 80

Verkehrliche Wirkung der Varianten, Variante 1



- Abnahme
- Zunahme

Quellfahrten
Schultag 2035

- 30
- 60
- 90

Verkehrliche Wirkung der Varianten, Variante 2



- Abnahme
- Zunahme

Quellfahrten
Schultag 2035

- 50
- 100

Verkehrliche Wirkung der Varianten, Variante 2.1



- Abnahme
- Zunahme

Quellfahrten
Schultag 2035

- 50
- 100

Conclusio

- Grundsätzlich erzielen alle 1-Linien-S-Bahn-Ring Varianten gegenüber der 2-Linien-S-Bahn-Ring Variante geringfügig bis deutlich **negative verkehrliche Wirkungen**.
- Diesen Fahrgastwirkungen stehen bei den 1-Linien-S-Bahn-Ring Varianten **deutliche erhöhte Betriebsführungskosten** sowie **zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen** (derzeit nicht im Rahmenplan) mit substantziellen Kosten für die notwendigen Investitionen gegenüber.
- Da Wien bereits über ein außergewöhnlich dichtes ÖV-Netz verfügt, bringt ein 1-Linien-S-Bahn-Ring nur geringfügige oder keine **Entlastungen für das innerstädtische Verkehrsnetz**.
- Eine **Stärkung der Tangentialverbindungen** zwischen den Außenbezirken kann mit den 1-Linien S-Bahn-Ring-Varianten ebenso wenig erreicht werden, da die Reisezeiten zwischen den westlichen Außenbezirken und Wien Meidling (Anschluss Fernverkehr) mit einem S-Bahn-Ring (mit Ausnahme von Wien Penzing) durchwegs länger sind als mit den Verkehrsmitteln der Wiener Linien.
- Diese Ergebnisse untermauern auch die ausgewiesenen Ziele von ÖBB und Stadt Wien den Modal Split am Kordon zu heben und **bestehende Knoten** wie Hütteldorf **weiter zu stärken** und nicht daran vorbeizufahren - Strategischer Ansatz: Starke & verständliche Linien und starke Knoten!
- Die positiven verkehrlichen Wirkungen eines 2-Linien-S-Bahn-Rings können durch den mittelfristigen **Ausbau der Verbindungsbahn** und den zu planenden **Lückenschluss zwischen Handelskai und Praterkai** realisiert werden.

Das Ergebnis der Studie zeigt, dass das verkehrliche Konzept eines **2-Linien S-Bahn-Ringes** aus S80 und S45 **inklusive Lückenschluss Handelskai – Praterkai** langfristig positive Wirkungen für die Öffi-Nutzung in Wien verspricht.