

Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland

Nachdem die Diskussion über sehr teure U-Bahn Verlängerungen von Wien ins Umland beendet werden konnte, werden nun immer wieder Systemübergänge bzw. Verknüpfungen zwischen den bestehenden ÖPNV-Systemen (U-Bahn, Schnellbahn, Badner Bahn und Straßenbahn) angesprochen.

Im Auftrag von Niederösterreich und Wien untersuchte die Bietergemeinschaft RC-Wien (Regional Consulting ZT GmbH) / PTV-Karlsruhe (Planung Transport Verkehr AG) im Rahmen der PGO den Einsatz der Mischsystemverkehren, wobei sich die vertiefende Betrachtung der Verknüpfungspunkte Heiligenstadt (U4-S40, U6-S40), Hütteldorf (U4-S50) und Tscherttegasse (U6-WLB) ergab. Für diese vier ausgewählten Verknüpfungen (siehe auch beiliegende Tabelle) wurden folgende Aussagen getroffen:

- ▶ Technisch sind alle vier untersuchten Verknüpfungsmöglichkeiten machbar (Fahrzeuge & Infrastruktur).
- ▶ Eine Integration in den bestehenden Schienenbetrieb ist möglich.
- ▶ Es kommt zu einer Reisezeitersparnis und somit zu einem Fahrgastzuwachs im auf Wien gerichteten Regionalverkehr.
- ▶ Aufgrund der Taktverdichtung auf den Strecken der Wiener Linien kommt es auch dort zu einem Fahrgastzuwachs.
- ▶ Die Fahrbetriebskosten stellen den größten Anteil an den jährlichen Gesamtkosten dar.
- ▶ Die Fahrgastzuwächse sind gegenüber den Betriebskostenzuwächsen minimal.
- ▶ Die drei Verknüpfungsmöglichkeiten mit den Linien der ÖBB weisen in der Summe eine sehr geringe Wirtschaftlichkeit auf (Nutzen / Kosten - Quotient < 0,10).
- ▶ Den höchsten errechneten Nutzen weist, aufgrund der geringsten Investitionskosten und trotz der geringen Fahrgastzuwächse eine Verknüpfung Badner Bahn (WLB) mit der U 6 im Bereich Tscherttegasse mit 0,27 auf.

Trotz der geringen Wirtschaftlichkeit ist von den vier Möglichkeiten die Verknüpfung der Badner Bahn mit der U6 im Bereich der Tscherttegasse am interessantesten. Hier kann ohne größere infrastrukturellen Maßnahmen eine Verknüpfung zwischen der Badner Bahn und der U6 realisiert werden. Zudem sind die fahrzeugseitigen Anforderungen für einen Betrieb auf beiden Schienenstrecken ähnlich. So kann ohne großen Aufwand ein für beide Strecken einsetzbares Fahrzeug – ohne Zweisystemtechnik entwickelt werden. Als Entscheidungsgrundlage dazu wird eine Detailuntersuchung der noch offenen betrieblichen und technischen Details unter Mitwirkung der Betreiber im Rahmen einer PGO-Arbeitsgruppe empfohlen.

Tabelle: Wirtschaftlichkeit der vier Verknüpfungsmöglichkeiten:

	Heiligenstadt	Heiligenstadt	Hütteldorf	Tscherrtegasse
Kosten (Mio. ATS)	S40 / U4	S40 / U6	S50 / U4	WLB / U6
Fahrzeuge	445	485	442	68
Infrastruktur: Gleisbaumaßnahmen, signaltechnische Ausstattung etc.	35	54	30	9
Infrastruktur: niveaufreie Kreuzung - Stützmauern, Tunnelbauwerk etc.	135	160	68	68
Summe Infrastruktur	170	214	98	77
Summe gesamt	615	699	540	145
Kosten p.a.30 Jahre Laufzeit (Mio. ATS)			Zinsen:	0,07
Betriebskosten	153	118	153	18
Fahrzeuge	36	39	36	6
Infrastruktur	14	17	8	6
Summe	203	174	197	30
Erlöse p.a.(Mio. ATS)	16	9	11	8
Nutzen/Kosten Quot.	0,08	0,05	0,06	0,27