



**INFO MODUL
DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IN WIEN**

Wien, 23. 8. 2002

INHALTSVERZEICHNIS

1. Der Rückblick	3
2. Ziele und Massnahmen	3
3. Lösungsansätze	4
3.1 ÖV-Netzausweitung und -erhaltung	4
3.2 Beschleunigung des Oberflächenverkehrs.....	4
3.3 Intervalle, Bedienungszeit, Komfort.....	6
3.4 Stationen und Haltestellen	6
3.5 Tarife	7
3.6 Marketing	8
3.7 Umwelt.....	8
3.8 Marktforschung	8
4. Mitteleinsatz und Budget	9
5. Wirkungen	9
6. Institutionen, Links und Quellen.....	10

1. DER RÜCKBLICK

Wie viele andere europäische Städte hatte Wien bis zum Beginn der Motorisierung in den Sechzigerjahren eine kompakte, auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Stadtstruktur. Mit dem dynamischen Wohlstandswachstum

- stiegen die Wohnnutzflächen pro Einwohner an und
- nahm die Motorisierung stark zu.

Beides bewirkte einen Suburbanisierungsprozess, der sich nicht mehr am Angebot des öffentlichen Verkehrs orientierte, immer mehr BürgerInnen waren auf das Auto angewiesen.

Das Fahrgastaufkommen und damit die Einnahmen der öffentlichen Verkehrsbetriebe gingen zurück. Eine Spirale des Niederganges des öffentlichen Verkehrs drohte zu entstehen: abnehmende Fahrgastzahlen – weniger Einnahmen – Reduktion des Angebotes – eine weitere Abnahme der Fahrgastzahlen und der Einnahmen etc. Dieser „Teufelskreis“ des öffentlichen Verkehrs hat in vielen Städten zu einem massiven Bedeutungsverlust des öffentlichen Verkehrs geführt. Das hatte ein verstärktes Wachstum des Kfz-Verkehrs und der Randwanderung mit den bekannten negativen Konsequenzen auf Energieverbrauch, Umweltbelastung, CO₂-Emissionen und nachhaltige Mobilitätsentwicklung zur Folge. Für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen ist diese Entwicklung mit einer Verschlechterung der Mobilitätschancen verbunden.

2. ZIELE UND MASSNAHMEN

Die Stadt Wien hat sich im Verkehrskonzept 1994 eine konsequente Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs zum Ziel gesetzt. Dadurch soll der Anteil der Wege der WienerInnen (älter als sechs Jahre) mit öffentlichen Verkehrsmitteln an Werktagen von 37 % im Jahr 1991 auf 45 % bis zum Jahr 2010 erhöht werden.

3. LÖSUNGSANSÄTZE

Die Stadt Wien verfolgt ein umfassendes Ausbau- und Förderungsprogramm für den öffentlichen Verkehr. Dazu zählen folgende Maßnahmen:

3.1 ÖV-Netzausweitung und -erhaltung

Tab. 1: Entwicklung des ÖV-Angebotes
Liniennetz in km

Verkehrsmittel	1970	2000	2010	2015
S-Bahn	32	162 ²⁾		
U-Bahn	-	61	75	85
Straßenbahn	232 ¹⁾	236		
Bus	193	632		
Insgesamt	457	1091		

¹⁾ inklusive Stadtbahn

²⁾ in Wien, 439 km in der gesamten Region

Das Straßenbahnnetz wurde trotz Ausbau der U-Bahn mit wenigen Ausnahmen - bei eindeutigen Parallelführungen – erhalten.

3.2 Beschleunigung des Oberflächenverkehrs

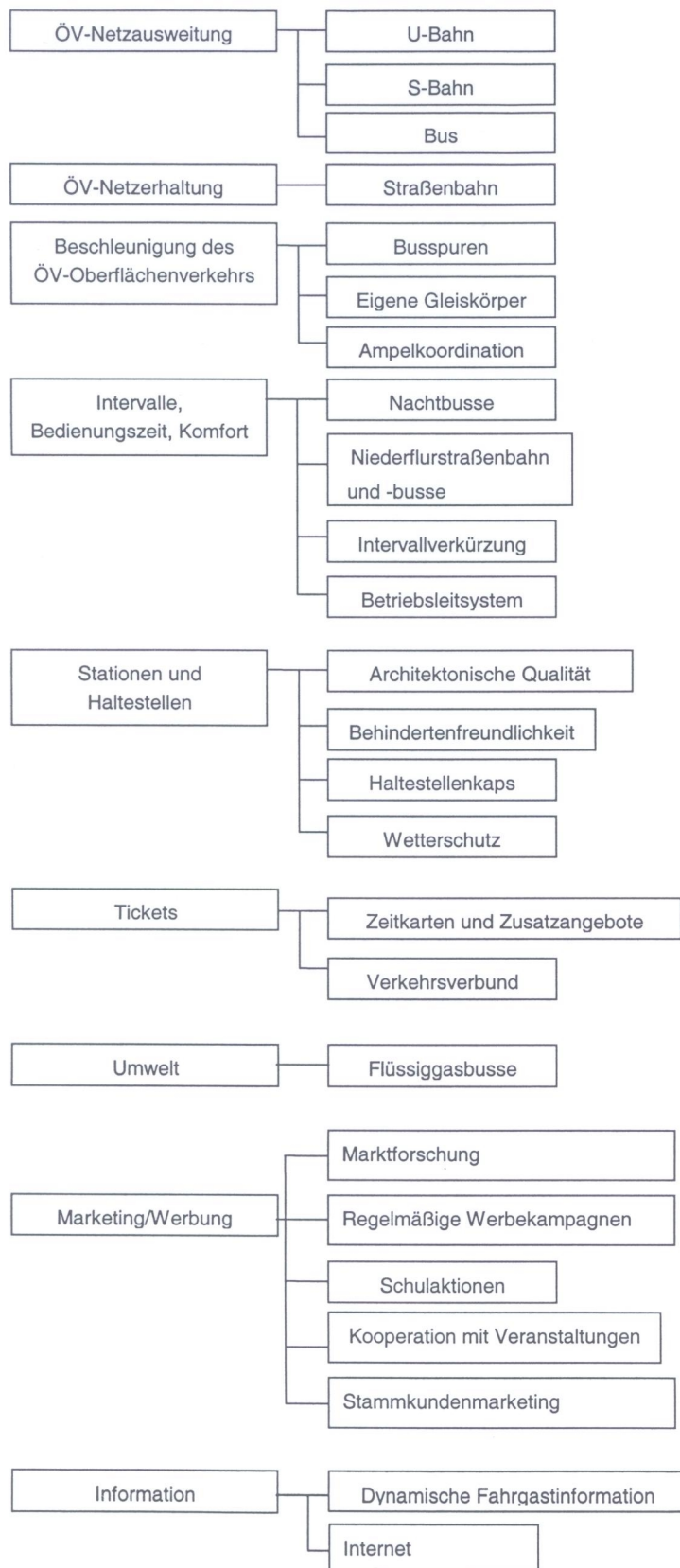
Zur Verbesserung des öffentlichen Oberflächenverkehrs wurden vielfach – trotz großen Widerstandes gegen den Entfall von Fahrspuren für den fließenden Kfz-Verkehr und von Parkspuren – zahlreiche Verbesserungen vorgenommen.

Tab. 2: Maßnahmen zur Beschleunigung des Oberflächenverkehrs

Maßnahmen	1970		2000		2010 (Ziel)	
	Abs	in % des Netzes	abs	in % des Netzes	abs	in % des Netzes
Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper			192,2 km	70,6		
Busspuren	-	-	53,7 km	7,9		
Von ÖV-beeinflussbare Ampelanlagen	-	-	600	75	782	100

Im dicht besiedelten Gebiet wurden in Straßen, in denen auf Grund des Straßenquerschnittes keine eigenen Gleiskörper möglich sind, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgenommen und dem öffentlichen Verkehr Vorrang eingeräumt – das sind die so genannten Straßenbahnstraßen.

Abb. 1: Maßnahmenpaket öffentlicher Verkehr



3.3 Intervalle, Bedienungszeit, Komfort

Seit 1995 wurden die Bedienungszeiten durch die Einführung von Nachtbussen auf einen 24-Stundenbetrieb ausgedehnt. Das Nachtbusliniennetz orientiert sich am U- und Straßennetz. Die Busse fahren in 30 Minuten-Intervallen, entlang der U-Bahnlinien durch Linienüberlagerung überwiegend in 15 Minuten-Intervallen.

Tab. 3: Intervalle im Tagesverkehr an Werktagen in Minuten

Verkehrsmittel	Spitzenzeiten	Außerhalb der Spitzenzeiten	Abend
Straßenbahn und Bus	3 – 5	5 – 7,5	10 – 15
U-Bahn	3	5	7,5

Durch die Einführung von Niederflurstraßenbahnen und Niederflurbussen wird die Einstiegs- höhe in Kombination mit Haltestellenkaps auf weniger als 10 cm reduziert.

1995 wurde der Probetrieb des „Rechnergestützten Betriebsleitsystems“ (RBL) aufgenom- men. Dadurch sollen Pünktlichkeit, Fahrplangenaugigkeit und Anschlussicherung optimiert und ein effizientes „Störungsmanagement“ aufgebaut werden. Über das RBL ist auch eine bedarfsgesteuerte Ampelbeeinflussung vom Fahrzeug aus möglich. Ein Qualitätssprung wird für die Fahrgastinformation ermöglicht. Durch die genaue Standort- bestimmung der Fahrzeuge kann in den Stationen die Abfahrtszeit und das Fahrziel des nächsten Zuges angezeigt werden.

Tab. 4: Stand der Einführung des RBL und der Fahrgastinformation

	2002	2005
Zahl der Linien	46	alle
Zahl der Stationen mit Fahrgastinformation	43	500

3.4 Stationen und Haltestellen

Auf die architektonische und stadtgestalterische Qualität der U- und der neuen S- Bahnstationen wurde und wird großer Wert gelegt. Die Stationsgestaltungen werden nach Architekturwettbewerben vergeben und erlangen immer wieder internationale Auszeichnungen. Anschließend an die Tradition der denkmalgeschützten Stadtbahn- stationen von Otto Wagner wurden auch die U-Bahnstationen mittlerweile zu prägenden Elementen des Stadtbildes. Die Haltestellen des Oberflächenverkehrs werden schrittweise umgebaut, um Komfort und Sicherheit zu optimieren und die Wartezeit so angenehm wie möglich zu machen.

Tab. 5: Maßnahmen der Wiener Linien Straßenbahn und Autobus 1996 bis 2001, Bestandsdaten

Maßnahme	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Straßenbahn Kap	148	166	185	191	194	199
Straßenbahn Insel	336	338	338	339	336	337
Straßenbahn Fahrbahnanh. ¹⁾	19	20	26	30	34	41
Bahnsteig / Gehsteig	123/83	129/83	130/82	127/93	119/92	119/92
Bus Kap	151	173	218	254	260	271
Bus Insel	88	88	88	90	99	92
Bus Fahrbahn*- anhebung ¹⁾	-	-	-	-	-	1
Bussteig / Gehsteig	16/1.564	17/1.561	30/1.561	34/1.538	38/1.387	39/1.376
Busspuren (km)	24,89	24,89	31,30	49,69	53,70	54,97
Eigene Gleiskörper (km)	116,99					129,23
Beeinflusste VLSA	477	499	530	548	554	559
davon mit Datenfunk	1	5	5	13	32	45

¹⁾ befahrbare Fahrbahnanhebung im Haltestellenbereich

Quelle: Wiener Linien, 2002

Es entsprechen nur mehr ca. 260 Haltestellen ohne Bahnsteigkante oder knapp 10 % nicht dem angestrebten Standard. Diese Haltestellen sollen bis 2010 ebenfalls adaptiert werden. Die Haltestellen wurden mit einem Wetterschutz ausgestattet und architektonisch gestaltet („City-Light“).

Die Stationen der U-Bahn sind ab 2002 vollständig mit Aufzügen ausgerüstet, sodass mobilitätseingeschränkte Personen die Bahnsteige barrierefrei erreichen können.

3.5 Tarife

Im Jahr 1982 wurde in einer umfassenden Tarifreform das Angebot an Zeitkarten erweitert und tariflich begünstigt. Derzeit werden fast 300.000 Jahreskarten verkauft. Fasst man alle Formen von Zeitkarten zusammen (Jahreskarten, Monatskarten, Wochenkarten, Schülerkarten, Tageskarten), so werden 90 % aller Fahrten mit Zeitkarten erledigt.

Die Zeitkarten wurden in den letzten Jahren mit Zusatzangeboten attraktiver gemacht:

- Jahreskarten können mit einem günstigen Mietauto gekoppelt werden: 10.000 Miettage mit 3 000 Buchungen / Jahr werden auf diese Weise in Anspruch genommen.
- Jahreskartenbesitzer erhalten Sonderkonditionen für die Teilnahme am Car-Sharing.

Ebenso gelten Eintrittskarten von Kultur- und Sportveranstaltungen als Fahrscheine für die öffentlichen Verkehrsbetriebe, und zwar von 2 Stunden vor bis 6 Stunden nach der Veranstaltung.

Durch die Einrichtung des „Verkehrsverbundes Ostregion“ im Jahr 1984 wird seither ein einheitliches Tarifsystem für die gesamte Stadtregion angeboten.

3.6 Marketing

Seit 1992 haben die Wiener Linien begonnen, kontinuierlich und gezielt Marketing zu betreiben. Die erste Aktivität war die Umbenennung des Unternehmens von dem wenig attraktiven Namen „Wr. Stadtwerke – Verkehrsbetriebe“ in den Markennamen „Wiener Linien“. Ziel ist es, aus dem Unternehmen „Wiener Linien“ einen Markenartikel für eine hochwertige Dienstleistung zu schaffen und diese Qualität kontinuierlich über konkrete Produktangaben unter Beweis zu stellen. Seither wurden mehrere Kampagnen durchgeführt, darunter u. a.

- (1) Bewerbung der Jahreskarte
- (2) Autofahrer als potenzielle Benützer der Wiener Linien
- (3) U-Bahnlinien-Verlängerungen
- (4) Kompetenz der Mitarbeiter
- (5) Imagekampagne: Wiener Linien als sympathische Marke und kompetenter Problemlöser von individuellen Mobilitätsfragen

Zusätzlich wurden zielgruppenspezifische Infopakete (Touristen, Nachtbusse), anlassbezogene Infos (Wiener Linien Shopping, Wiener Linien Kultur) und „Events“ (U-Bahnteilstück-eröffnungen) in das Marketing integriert. Mit einem eigens entwickelten Stammkundenmarketing werden die Jahreskartenbesitzer besonders betreut.

3.7 Umwelt

Mit fast 500 Flüssiggasbussen (mit Lambda-1-geregelten 3-Wege-Katalysatoren) verfügt die Stadt Wien über die umweltfreundlichste Busflotte der Welt. Die neueste Motortechnologie ermöglicht eine Reduktion der Emissionswerte auf 50 % des künftigen (!) EURO-3-Wertes, der Treibstoffverbrauch kann um 15 % gesenkt werden, eine nahezu rußfreie Verbrennung wurde erreicht. Somit werden Emissionswerte erzielt, die einen Bruchteil der derzeit in Europa für LKW und Autobusse vorgeschriebenen Grenzwerte ausmachen.

3.8 Marktforschung

Grundlage für die Entwicklung von Servicepaketen, für die Kommunikation mit den Kunden und für die Entwicklung von Marketingstrategien ist eine kontinuierliche Marktforschung, als Voraussetzung für das Halten und Erweitern der Position am städtischen Verkehrsmarkt.

4. MITTELEINSATZ UND BUDGET

Die finanziellen Mittel werden folgendermaßen aufgebracht:

Tab. 6: Mittelaufwand des öffentlichen Verkehrs in Wien

Verkehrsmittel	Investitionen	Betrieb	Pensionsbeitrag ¹⁾
U-Bahn	50 % Stadt Wien 50 % Bund	50 % Tarifeinnahmen	100 % Stadt Wien
Straßenbahn / Bus	100 % Stadt Wien	50 % Stadt Wien	

¹⁾ für Beschäftigte der Wiener Linien

Insgesamt hat sich Wien durch die intensive Zusammenarbeit von Stadt, Verkehrsbetrieben und privaten Unternehmen zu einem technologischen Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr entwickelt:

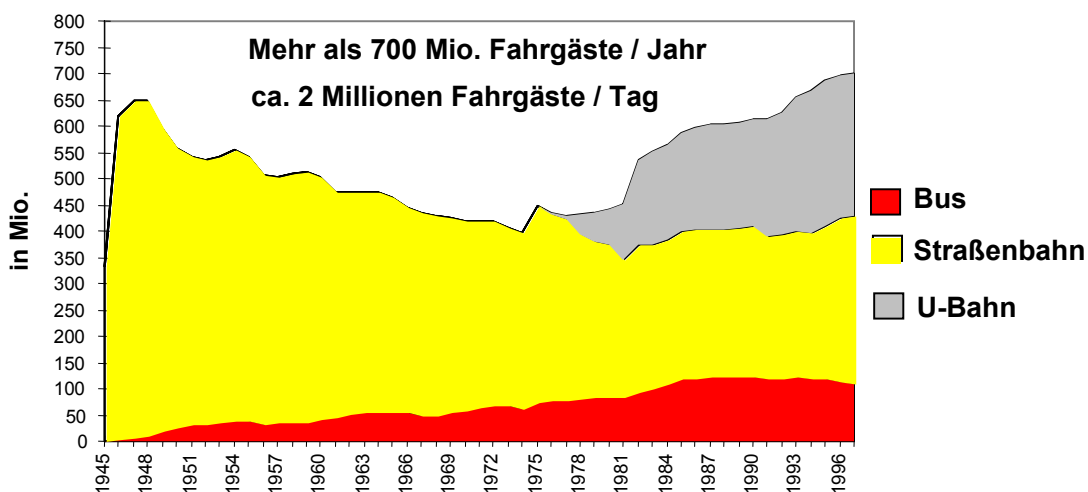
- Fahrzeugbauindustrie: Siemens, Bombardier
- Bauunternehmen: Neue österreichische Tunnelbaumethode
- Informationstechnologie: Digitalfunksystem für die Betriebssteuerung von U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse

5. WIRKUNGEN

Durch die vielfältigen Maßnahmen wurden folgende Wirkungen erzielt:

- (1) Der negative Trend der fünfziger, sechziger und Siebzigerjahre beim Fahrgastaufkommen konnte gestoppt werden; bereits 1993 war das Fahrgastaufkommen wieder so hoch wie 1947. Allerdings lag 1947 die Motorisierung bei 3 PKW / 1000 Einwohner und 1993 bei 376 PKW / 1000 Einwohner.

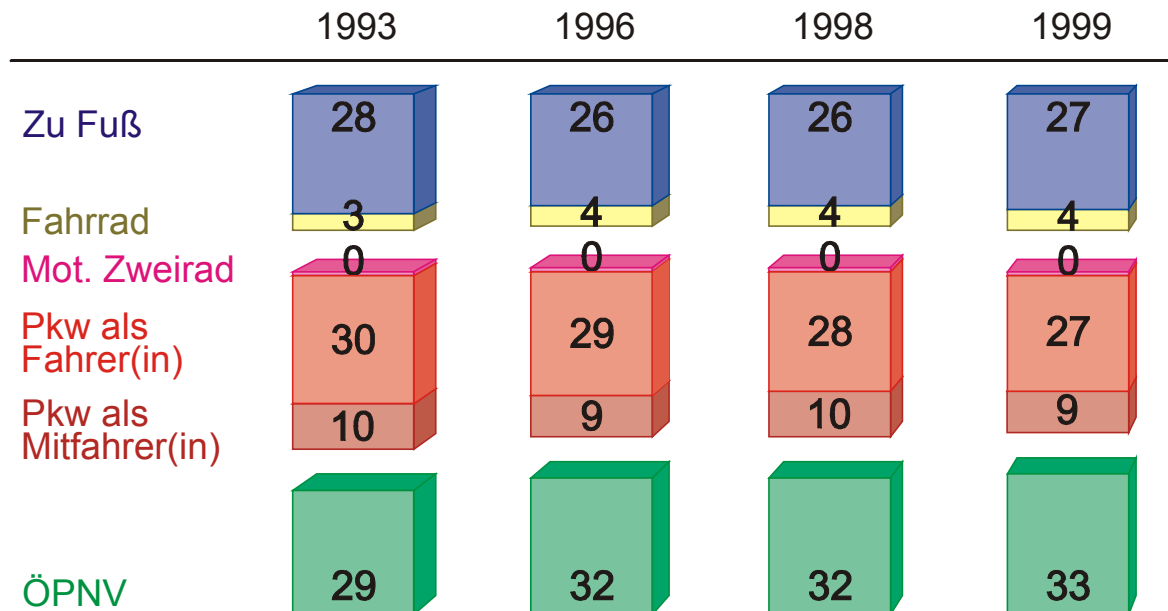
Abb. 2: Entwicklung der Fahrgastzahlen der Wiener Linien



Bis 1999 haben sich die Fahrgastzahlen auf 711 Millionen weiter erhöht, obwohl auch die Motorisierung auf 380 PKW / 1000 Einwohner leicht angestiegen ist.

(2) Eine detaillierte Analyse der Entwicklung des Mobilitätsverhalten zeigt, dass der öffentliche Verkehr seit 1991 Marktanteile gewinnen konnte.

Abb. 3: Modal Split-Entwicklung seit 1991



(3) Der Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs ist auch im internationalen Vergleich mit Städten mit ähnlichem Motorisierungsniveau sehr hoch. Der Anteil vom „PKW als Fahrer“ hingegen ist unterdurchschnittlich niedrig.

(4) Der öffentliche Verkehr hat ein sehr gutes Image: Drei Viertel der Bevölkerung sind mit dem Angebot zufrieden, zwei Drittel meinen, das Angebot sei in den letzten Jahren besser geworden und mehr als die Hälfte erwarten auch in Zukunft Verbesserungen. 90 % sind auf jeden Fall dafür, dass der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden soll.

6. INSTITUTIONEN, LINKS UND QUELLEN

Für den öffentlichen Verkehr in Wien sind folgende Institutionen zuständig:

Tab. 7: Zuständigkeiten im öffentlichen Verkehr

Institution		Zuständigkeit	Links (www.)
Stadt Wien	MA 18	Generelle U-Bahn-Planung Generelle Verkehrsplanung	wien.at
	MD-BD Gruppe Planung	Generelle Verkehrsplanung	wien.at
Wiener Linien			wienerlinien.at
ÖBB			oebb.at

Wiener Lokalbahnen		wlb.at
VOR		vor.at
Postbusse		postbus.at
Dr. Richard Verkehrsbetriebe		richard.at

Folgende kostenlose Broschüren können bei den Wiener Linien unter der Kundennummer 0800 555 800 kostenlos angefordert werden:

- Tickets: das Angebot
- Tickets für Senioren
- Tickets für Schüler
- Tickets für Studenten
- Tickets für Lehrlinge
- Info: Die Jahreskarte
- Rufbus 24A / 67A
- Die elektronische Fahrplanauskunft
- Night Line Informationsbroschüre
- Night Line-Fahrplan
- Tickets für Wien-Besucher
- Schnellverbindungen-Taschenplan
- VOR-Tarifinformation
- ASTAX, das Anrufsammeltaxi
- Mit dem Fahrrad in der U-Bahn
- Mit der U-Bahn sicher unterwegs

Erstellt im Auftrag der Magistratsabteilung 18

von der Arbeitsgemeinschaft Rosinak & Partner ZT GmbH – Snizek Verkehrsplanung – Plansinn (Bearbeitung Helmut Hiess, Rosinak & Partner ZT GmbH)