

Mediation S80 Lobau

Verkehrsuntersuchung

Wirkungsanalyse Haltestelle Lobau

Untersuchte Varianten

- Untersucht wird der Einfluss des Halts in der Station Lobau auf das Fahrgastaufkommen.
- Dazu ist eine Bearbeitung im Verkehrsmodell erforderlich, das die Wirkungen zwischen Verkehrsangebot (Infrastruktur, Fahrplan) und Verkehrsnachfrage (Verkehrsströme) simuliert.
- Zeitpunkt der Beurteilung ist das Jahr 2025, in dem wesentliche Projekte der Stadtentwicklung im 22. Bezirk realisiert sein werden (siehe Einwohnerprognose).
- Dazu werden unterschiedliche Frequenzen der Halte der S-Bahn vorausgesetzt. Ein 60-Min.-Takt wie im Fahrplan 2012 ist für innerstädtische Bedienung unzumutbar und wird daher nicht untersucht.
- Grundlage für die Annahmen zum künftigen Fahrplan (Jahr 2025) ist das Schienenverkehrskonzept Wien–Region (ÖBB Infrastruktur, 2012).

Halteprogramm Ostbahn, Bestand

Fahrplan 2009			HVZ				NVZ				Züge/Std.	
km	km	Halt	S7/S8	S80	R80	REX	S7/S8	S80	R80	REX	HVZ	NVZ
66	0	Bratislava hl.				60				60	1	1
47	19	Marchegg			30	60			60	60	3	2
31	35	Siebenbrunn-Leopoldsdorf			30	60			60	60	3	2
16	50	Wien Aspern Seestadt			30				60		2	1
14	52	Wien Hausfeldstraße		30	60			30			3	2
13	53	Wien Hirschstetten		30				30			2	2
17	.	Wien Leopoldau	60	.	.	.	60	.	.	.	1	1
12	54	Wien Erzherzog-Karl-Straße	60	30	30	60	60	30	60	60	6	5
11	55	Wien Stadlau		30				30			2	2
9	57	Wien Lobau		30				30			2	2
8	58	Wien Praterkai		30				30			2	2
5	61	Wien Haidestraße		30				30			2	2
4	62	Wien Simmering U	60	30	30	60	60	30	60	60	6	5
0	66	Wien Südbahnhof (Ostbahn)	60	30	30	60	60	30	60	60	6	5

Fahrplan 2013			HVZ			NVZ			Züge/Std.	
km	km	Halt	S80	R80	REX	S80	R80	REX	HVZ	NVZ
66	0	Bratislava hl.			60			60	1	1
47	19	Marchegg		60	60		60	60	2	2
31	35	Siebenbrunn-Leopoldsdorf		30	60		60	60	3	2
14	52	Wien Hausfeldstraße		30	60		60	60	3	2
13	53	Wien Hirschstetten	60	30		60	60		3	2
12	54	Wien Erzherzog-Karl-Straße	60	30		60	60		3	2
10	56	Wien Stadlau U	60	30	60	60	60	60	4	3
9	57	Wien Lobau	60	60		60	60		2	2
8	58	Wien Praterkai	60	30		60	60		3	2
5	61	Wien Haidestraße	60	30		60	60		3	2
4	62	Wien Simmering U	60	30	60	60	60	60	4	3
0	66	Wien Hbf U	60	30	60	60	60	60	4	3
4	70	Wien Meidling	60			60			1	1
56	122	Wiener Neustadt	60			60			1	1

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/13 wurde wieder ein zweiter Halt pro Stunde eingeführt.

Halteprogramm Ostbahn, künftig

- Grundlage für die Annahmen zum künftigen Fahrplan (Jahr 2025) ist der Planfall 2 des Schienenverkehrskonzepts. Dieser „Bypass light“ genannte Planfall sieht eine Wiedereinführung direkter Züge Wolkersdorf – Stadlau U vor. Alle 30 Min. fährt eine S2 in die Stammstrecke, alle 30 Min. über Stadlau U zum Hauptbahnhof. Zusätzlich dazu fährt die S80 alle 30 Min. von der Station Seestadt Aspern U zum Hauptbahnhof, womit sich ein 15-Min.-Takt ergibt, der über Meidling bis Hütteldorf geführt wird. In der Station Lobau ist kein Halt vorgesehen (Variante 0).

Fahrplan 2025 Var. 0 (SVK PF 2)			HVZ				NVZ				Züge/Std.	
km	km	Halt	S2	S80	R80	REX	S2	S80	R80	REX	HVZ	NVZ
66	0	Bratislava hl.				30				60	2	1
47	19	Marchegg		60	60	30		60	60	60	4	3
31	35	Siebenbrunn-Leopoldsdorf		30	30	30		60	60	60	6	3
16	50	Wien Aspern Seestadt U		30	30	30		30	60	60	6	4
14	52	Wien Hausfeldstraße									0	0
13	53	Wien Hirschstetten		30	30			30	60		4	3
29	.	Wolkersdorf	30	.	.	.	30	.	.	.	2	2
12	54	Wien Erzherzog-Karl-Straße	30	30	30		30	30	60		6	5
10	56	Wien Stadlau U	30	30	30	30	30	30	60	60	8	6
9	57	Wien Lobau									0	0
8	58	Wien Praterkai	30	60	30		30	30			5	4
5	61	Wien Haidestraße	30	60	30		30	30			5	4
4	62	Wien Simmering U	30	60	30	30	30	30		60	7	5
0	66	Wien Hbf	30	60	30	30	30	30		60	7	5
4	70	Wien Meidling U	30	60		30		30		60	5	3
13	79	Wien Hütteldorf U	30	30		.		30		.	4	2
56	122	Wiener Neustadt				30		30		60	2	3

Mediation S80 Lobau

Übersicht Halteprogramm Varianten

In den Var. 1 und 2 werden Halte der S-Bahn in der Station Lobau unterstellt:

- Var. 1: 30-Min.-Takt
- Var. 2: 15-Min.-Takt

Fahrplan 2025 Var. 1			HVZ				NVZ				Züge/Std.	
km	km	Halt	S2	S80	R80	REX	S2	S80	R80	REX	HVZ	NVZ
66	0	Bratislava hl.				30				60	2	1
47	19	Marchegg		60	60	30		60	60	60	4	3
31	35	Siebenbrunn-Leopoldsdorf		30	30	30		60	60	60	6	3
16	50	Wien Aspern Seestadt U		30	30	30		30	60	60	6	4
14	52	Wien Hausfeldstraße									0	0
13	53	Wien Hirschstetten		30	30			30	60		4	3
29	.	Wolkersdorf	30	.	.	.	30	.	.	.	2	2
12	54	Wien Erzherzog-Karl-Straße	30	30	30		30	30	60		6	5
10	56	Wien Stadlau U	30	30	30	30	30	30	60	60	8	6
9	57	Wien Lobau		30				30			2	2
8	58	Wien Praterkai	30	60	30		30	30			5	4
5	61	Wien Haidestraße	30	60	30		30	30			5	4
4	62	Wien Simmering U	30	60	30	30	30	30		60	7	5
0	66	Wien Hbf	30	60	30	30	30	30		60	7	5
4	70	Wien Meidling U	30	60		30				60	5	3
13	79	Wien Hütteldorf U	30	30		.				.	4	2
56	122	Wiener Neustadt				30		30		60	2	3

Fahrplan 2025 Var. 2			HVZ				NVZ				Züge/Std.	
km	km	Halt	S2	S80	R80	REX	S2	S80	R80	REX	HVZ	NVZ
66	0	Bratislava hl.				30				60	2	1
47	19	Marchegg		60	60	30		60	60	60	4	3
31	35	Siebenbrunn-Leopoldsdorf		30	30	30		60	60	60	6	3
16	50	Wien Aspern Seestadt U		30	30	30		30	60	60	6	4
14	52	Wien Hausfeldstraße									0	0
13	53	Wien Hirschstetten		30	30			30	60		4	3
29	.	Wolkersdorf	30	.	.	.	30	.	.	.	2	2
12	54	Wien Erzherzog-Karl-Straße	30	30	30		30	30	60		6	5
10	56	Wien Stadlau U	30	30	30	30	30	30	60	60	8	6
9	57	Wien Lobau	30	30			30	30			4	4
8	58	Wien Praterkai	30	60	30		30	30			5	4
5	61	Wien Haidestraße	30	60	30		30	30			5	4
4	62	Wien Simmering U	30	60	30	30	30	30		60	7	5
0	66	Wien Hbf	30	60	30	30	30	30		60	7	5
4	70	Wien Meidling U	30	60		30				60	5	3
13	79	Wien Hütteldorf U	30	30		.				.	4	2
56	122	Wiener Neustadt				30		30		60	2	3

Fahrzeiten

- Aus dem Halt in der Station Lobau ergeben sich wie aus jedem Halt (leicht) verlängerte Fahrzeiten, in diesem Fall von 1,3 Minuten. Die Tabelle zeigt die Fahrzeiten inklusive der Stationsaufenthalte in den Zwischenstationen.

Min.	Var. 0	Var. 1	Var. 2
Stadlau U - Lobau	.	2,1	2,1
Stadlau U - Praterkai	2,9	.	.
Lobau - Praterkai	.	2,1	2,1
Praterkai - Haidestr.	2,9	2,9	2,9
Haidestraße - Simm. U	1,9	1,9	1,9
Simmering U - Wien Hbf	4,5	4,5	4,5
Stadlau U - Hbf	12,2	13,5	13,5
Differenz		1,3	1,3

- Die Fahrzeiten wurden auf Grund der Streckencharakteristika und des Beschleunigungs- und Bremsvermögens der Bestandsfahrzeuge der Reihe 4024 (TALENT) sowie der üblichen Fahrzeitzuschläge errechnet (Quelle: ÖIR).
- Bei einem - erst längerfristig absehbaren - „reinen“ Einsatz moderner Fahrzeuge mit besserem Brems- und Beschleunigungsreserven werden die Differenzen zwischen den Varianten nur unwesentlich geringer.

Berechnungsgrundlagen Verkehrsmodell

- Entscheidend für die Wirkungen ist neben dem Verkehrssystem (Fahrzeiten, Takt, Verknüpfungen) die Verteilung der EinwohnerInnen im Einzugsbereich der Strecke. Bis 2025 wird mit der folgenden Entwicklung der EinwohnerInnen gerechnet (22. Bezirk unterteilt nach Teilgebieten):

	Okt. 2012	2025
Wien Innen (Bezirke 1 - 9, 20)	499.569	539.630
10. Bezirk	182.072	208.724
11. Bezirk	93.044	101.503
12. und 23. Bezirk	185.791	195.957
Wien West (13 - 19)	484.903	514.310
21. Bezirk	146.984	167.954
22., Lobau	3.902	4.560
22., Stadlau/Donauspital	32.115	38.642
22., Hirschstetten/Quadenstraße	14.287	18.572
22., Aspern/Hausfeld	16.989	22.521
22., Flugfeld	0	13.693
22., Eßling	18.001	21.656
übriger 22. Bezirk	80.407	89.791
Wien	1.758.063	1.937.514

Ein- und Aussteiger

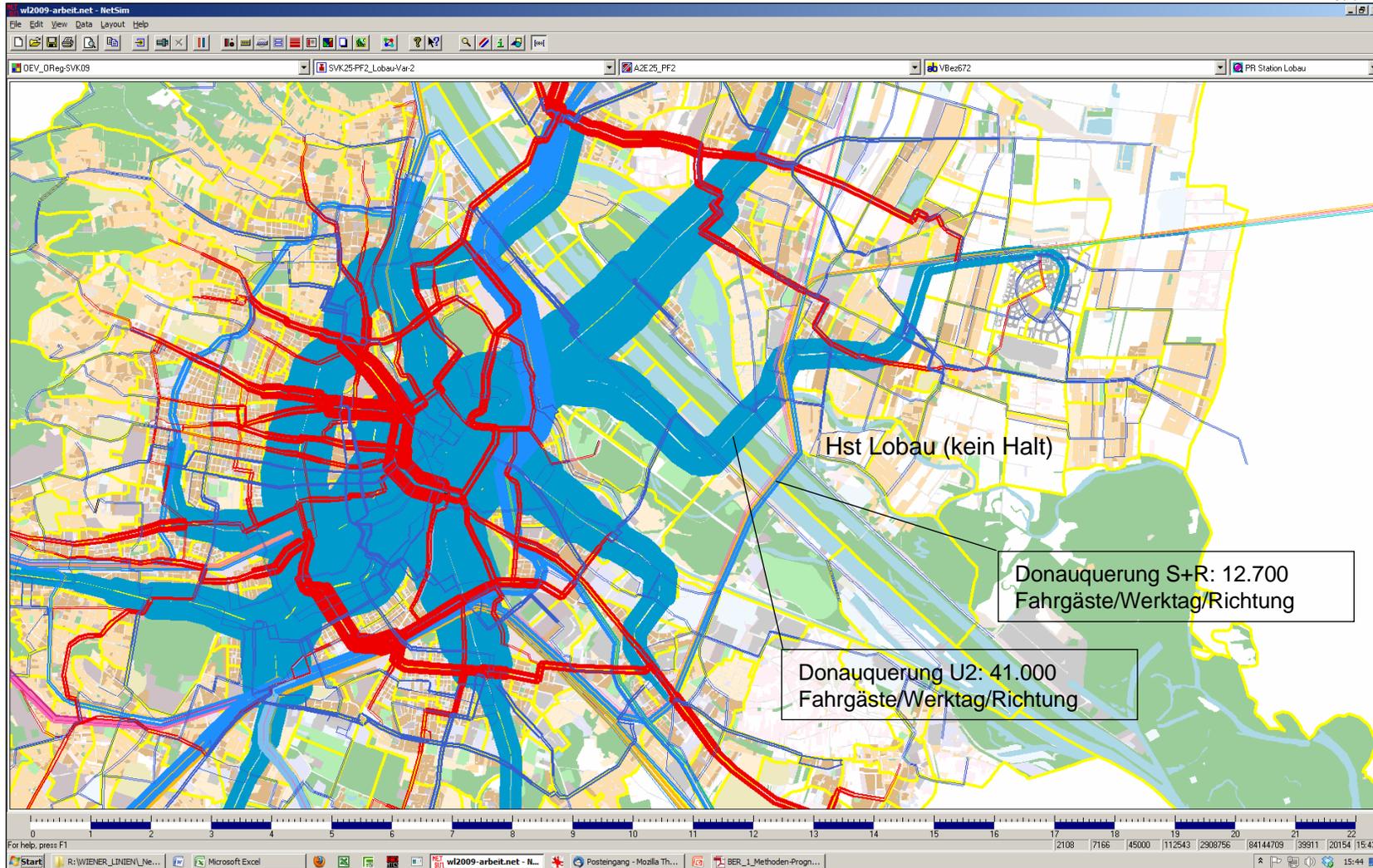
- Aus der Untersuchung im Verkehrsmodell ergeben sich die künftigen Ein- und Aussteiger sowie das Fahrgastaufkommen der Strecke.
- Unter Berücksichtigung der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung ist je nach Variante mit den folgenden Ein- und Aussteigern zu rechnen (Werktag 2025):

	Var. 0	Var. 1	Var. 2
Ein- und Aussteiger je	0	99	211

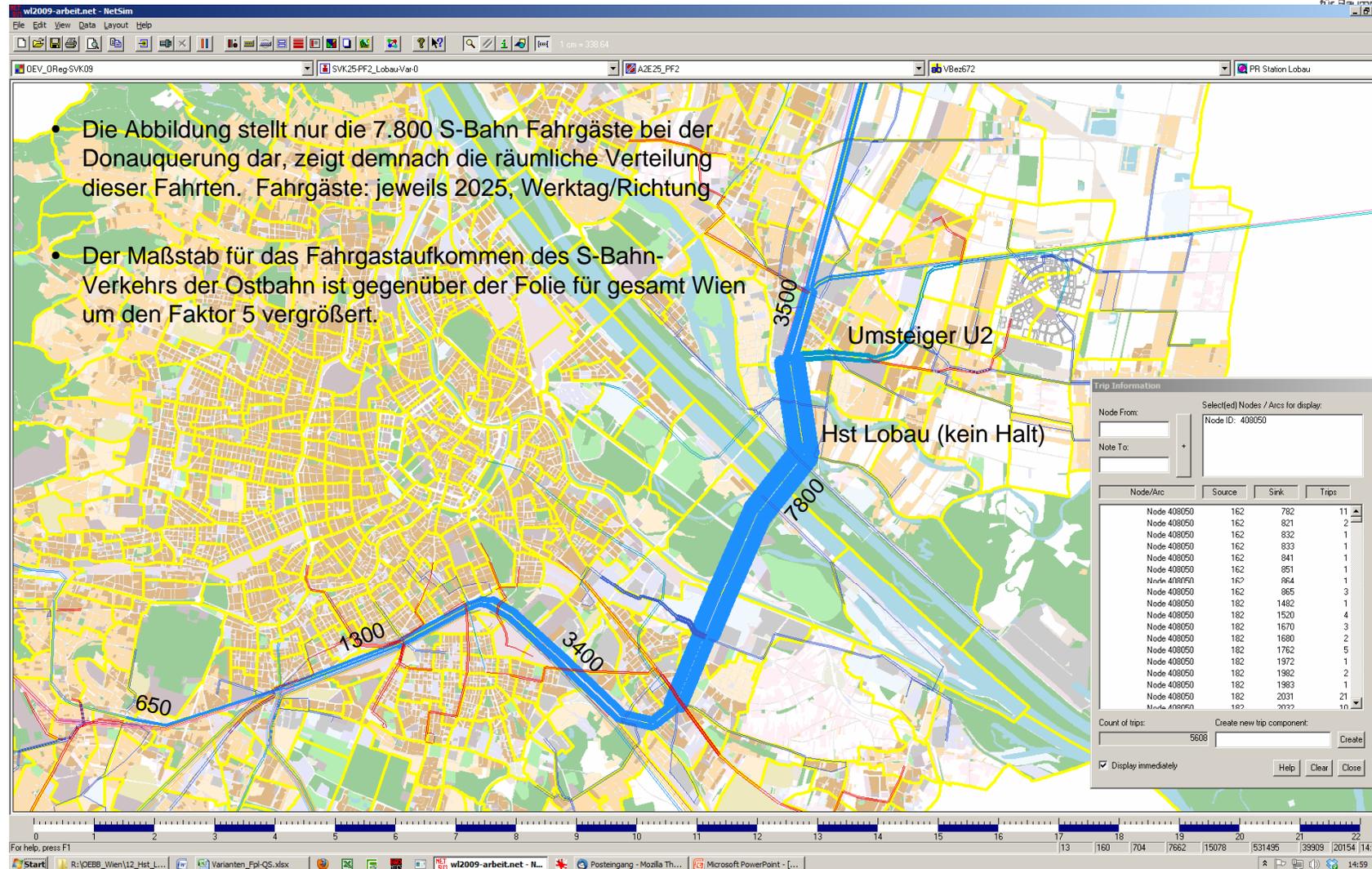
Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Wien-Ostregion, 2013

- Gegenüber dem Fahrgastaufkommen der gesamten Strecke ist dies eine recht geringe Menge. Die je 211 Ein- und Aussteiger in Var. 2 entsprechen nur 2,7% der Streckenbelastung von den durchfahrenden 7.800 Fahrgästen der S-Bahn (jeweils Werktag pro Richtung).
- Die folgenden Grafiken mit unterschiedlichen Maßstäben für das Fahrgastaufkommen zeigen die Größenverhältnisse zwischen dem Wiener ÖV insgesamt, der Stadlauer Ostbahn (S-Bahn) und den Ein- und Aussteigern der Station Lobau.

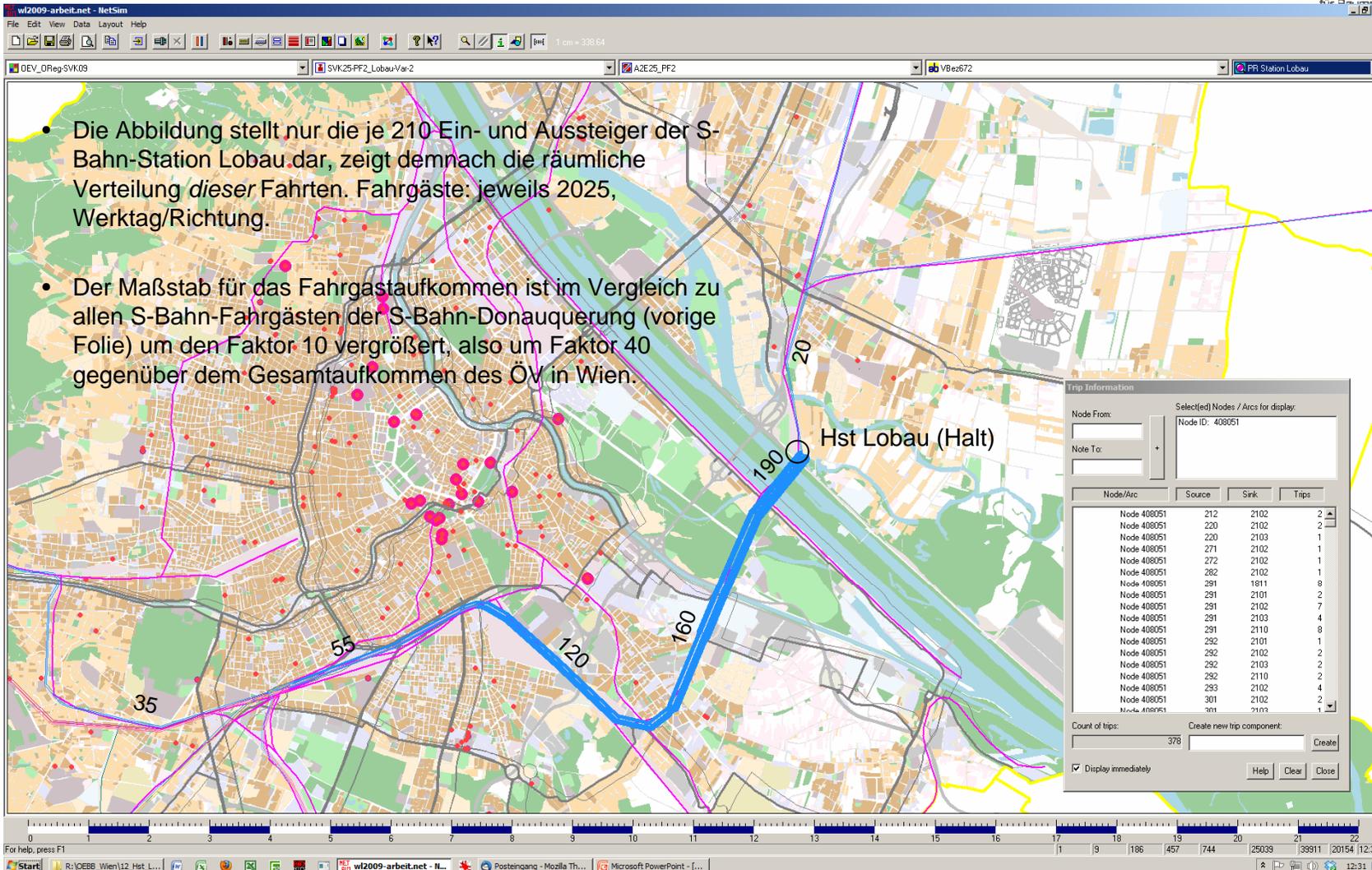
Gesamtaufkommen ÖV in Wien (2025, Var.0)



Fahrgastspinne S-Bahn Donauquerung (2025, Var.0)



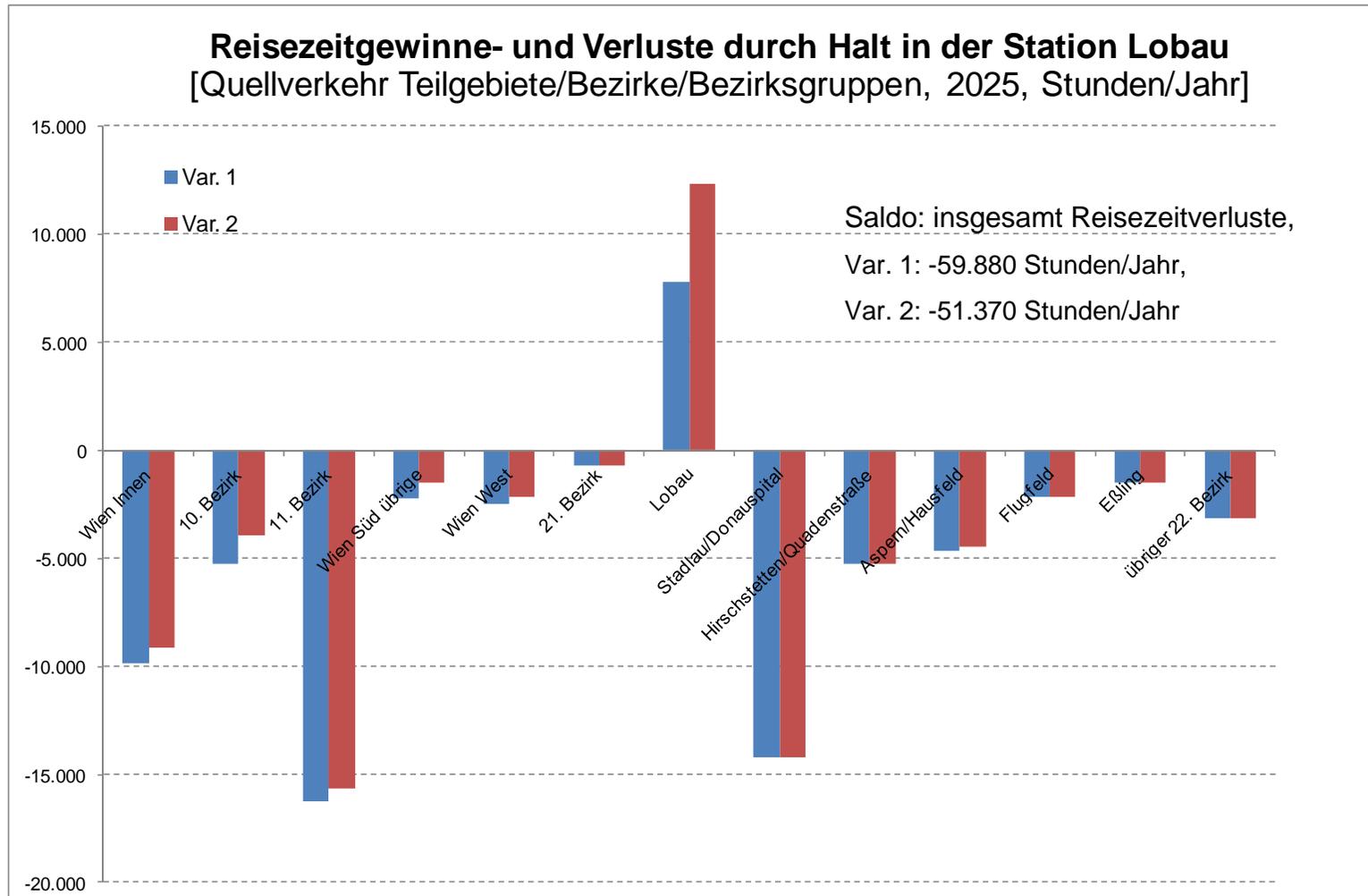
Fahrgastspinne der Station Lobau (2025, Var.2)



Auswirkung auf die Reisezeiten

- Verbesserungen in der Erreichbarkeit erhöhen die Anzahl der Fahrgäste im ÖV insgesamt, indem Fahrgäste vom Individualverkehr „umsteigen“ („Modal-Split –Effekt“) als auch durch Neuverkehr (mehr Fahrten insgesamt). Umgekehrt führen Verschlechterungen der Erreichbarkeit zu Einbußen an Fahrgästen.
- Entscheidend für die Wirkung eines Stationshalts ist das Saldo aus Erreichbarkeitsverbesserungen (für die Fahrgäste aus dem Einzugsbereich der Station) und Erreichbarkeitsverschlechterungen (für alle durchfahrenden Fahrgäste).
- Bereits aus der Darstellung zum Reisezeitaufwand ist ersichtlich, dass ein Halt in der Station Lobau für deutlich mehr Fahrgäste (leichte) Nachteile bringt als Vorteile. Verstärkt wird dies durch die starke Stadtentwicklung im 22. Bezirk in den Bereichen Aspern, Hirschstetten und Eßling.

Auswirkung auf die Gesamtreisezeit



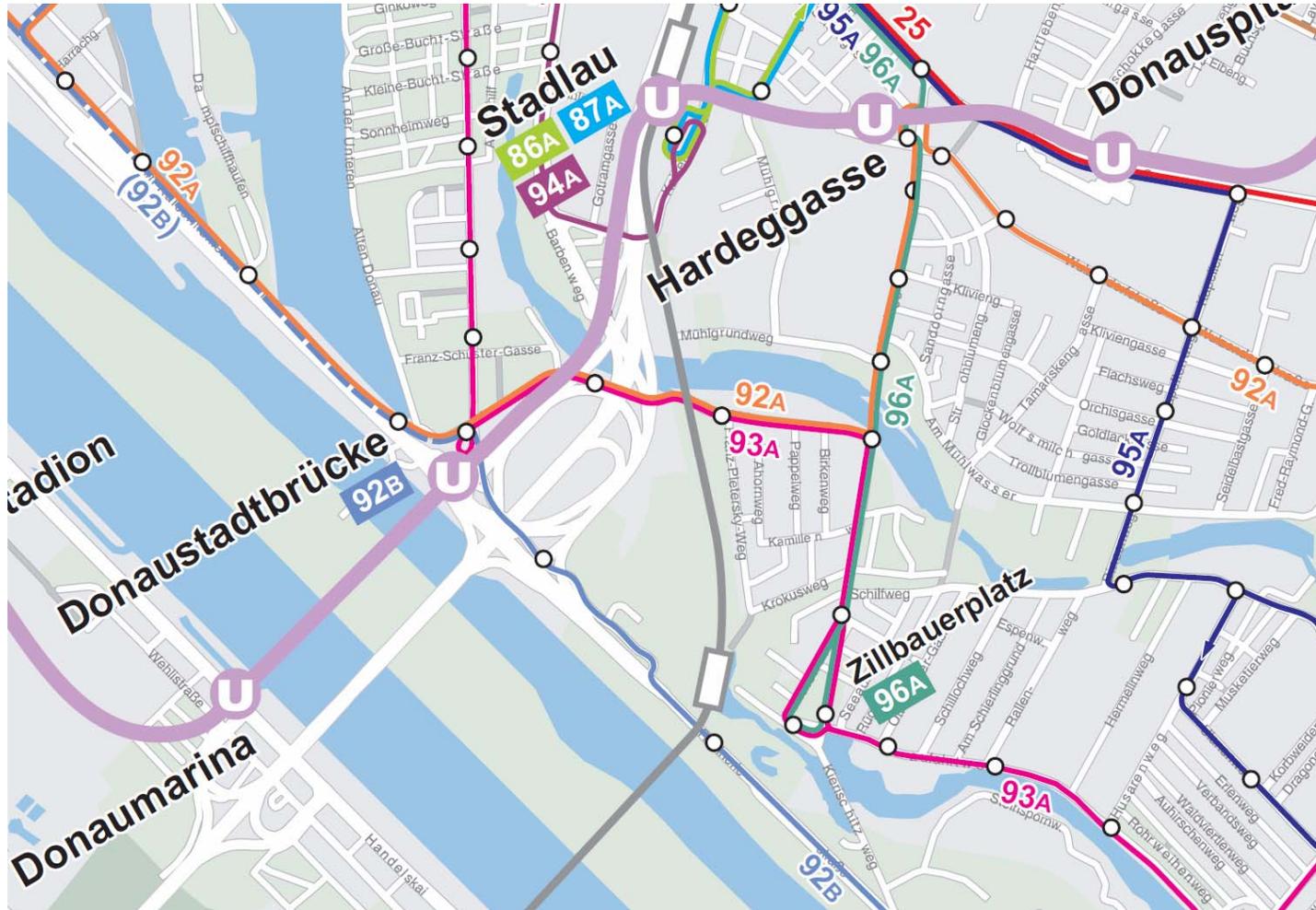
Ergebnisse (1)

- Untersucht wurde eine **mittlere und eine optimale Variante** der Anbindung der Hst Lobau mit Durchbindung über Hauptbahnhof bis Hütteldorf (Var. 1: Halte ganztags im 30-Min.-Takt, Var. 2: Halte ganztags im 15-Min.-Takt).
- Die Anzahl der die Station Lobau nutzenden Fahrgäste ist mit je rund 100 **Ein- und Aussteigern** (Var.1) bzw. 210 Ein- und Aussteigern (Var. 2) weit geringer als die der durchfahrenden 7.800 Fahrgäste (S-Bahn, Werktag/Richtung).
- Somit ergibt sich aus der um durchschnittlich 1,3 Min. längeren Fahrzeit ein deutlich negatives **Reisezeitsaldo** aus den Reisezeitvor- und Nachteilen von insgesamt rund 60.000 (Var. 1) bzw. 51.000 Stunden/Jahr (Var. 2).

Ergebnisse (2)

- Unter Berücksichtigung der **Modal Split-Veränderungen** (Auswirkung der Erreichbarkeitsvorteile gegenüber den Erreichbarkeitsnachteilen) führt der zusätzliche Halt in der Station Lobau zu einem Saldo von -250 Fahrgästen (Var. 1) bzw. -260 Fahrgästen/Werktag (Var. 2) im Gesamtsystem ÖV.
- Bei einem unterstellten Durchschnittserlös von EUR 0,60 (Kernzone) und 300 Tagen im Jahr ergibt sich in Varianten 1 und 2 für die Verkehrsunternehmen ein Rückgang der **Erlöse** von jeweils rund 45.000 EUR/Jahr.

Sekundärnetz, Entwurf 2025



Quelle: WIENER LINIEN, Entwurf März 2012

Auslastung (Var. 0)

