

# ANTRAG

Antragsteller\*in: *Moritz Gabriel, Lian Schelkle, Simon Stelzer, Elena Hofer, Eleonore Praßl*

Tagesordnungspunkt: *14.c Allgemeine Anträge*

## **A1: Mehr Schiene für Wien: Der Innentunnel als Schlüssel zur Mobilität der Zukunft**

### **Antragstext**

1 Die bestehende S-Bahn Stammstrecke zwischen Wien Meidling und Wien Floridsdorf  
2 ist seit Jahren an ihrer Kapazitätsgrenze. Bereits kleinere Störungen führen  
3 regelmäßig zu Verspätungen und Ausfällen im gesamten Wiener und  
4 ostösterreichischen Bahnnetz. Eine Ausweitung des Taktes, zusätzliche  
5 Linienführungen oder eine spürbare Verbesserung der Zuverlässigkeit sind mit der  
6 bestehenden Infrastruktur kaum mehr möglich. Gleichzeitig wächst Wien ebenso wie  
7 das Umland stark, wodurch der Druck auf das Schnellbahnnetz weiter zunimmt. Ohne  
8 grundlegende strukturelle Erweiterungen drohen langfristig Überlastungen,  
9 Qualitätsverluste und der Stillstand wichtiger Angebotsausweitungen.

10 Derzeit können auf den nördlichen Zulaufstrecken je 14 bis 16 Züge pro Stunde  
11 aus den Richtungen Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf nach Wien geführt  
12 werden. Die bestehende Stammstrecke erreicht jedoch bereits heute ihre  
13 Kapazitätsgrenzen. Selbst nach der bereits laufenden Modernisierung (ETCS only)  
14 wird sie maximal 24 Züge pro Stunde aufnehmen können. Damit liegt die Anzahl der  
15 möglichen Züge deutlich über der künftig verfügbaren Infrastruktur.

16 Aus diesem Grund ist die Errichtung einer zusätzlichen leistungsfähigen Strecke  
17 durch Wien dringend erforderlich. Die Situation verschärft sich zusätzlich durch  
18 den Ausbau der Südbahn auf vier Gleise. Dadurch steigt die Zahl der Züge, die in  
19 den Knoten Wien einfahren können, noch weiter an. Ohne eine zusätzliche  
20 Durchfahrtsmöglichkeit können zahlreiche Züge zwar nach Wien einfahren, jedoch  
21 nicht durch das Stadtgebiet weitergeführt werden. Dies führt zu betrieblichen  
22 Engpässen und schränkt die Entwicklung eines leistungsstarken regionalen und  
23 überregionalen Bahnverkehrs erheblich ein.

24 Auch im Nordwesten Wiens zeigt sich der strukturelle Mangel deutlich: Der Franz-

25 Josefs-Bahnhof ist bis heute nicht ausreichend in das zentrale Schnellbahnnetz  
26 integriert. Dies führt zu überlasteten Verkehrsachsen im Osten der Stadt,  
27 während westliche und nordwestliche Potenziale ungenutzt bleiben. Zudem entgehen  
28 dem System zahlreiche Direktverbindungen, die besonders für Pendlerinnen und  
29 Pendler aus dem Wiener Umland erhebliche Vorteile bringen würden. Internationale  
30 Erfahrungen etwa in München, Zürich oder Paris belegen, dass zweite  
31 Stammstrecken die Stabilität, Leistungsfähigkeit und Zukunftstauglichkeit  
32 urbaner Schnellbahnsysteme entscheidend verbessern.

33 **Eine zweite S-Bahn-Stammstrecke als Innenstadtunnel zwischen Wien Meidling und**  
34 **dem Franz-Josefs-Bahnhof ist daher ein notwendiger Schritt. Sie würde:**

- 35 1. Kapazitätsengpässe nachhaltig beseitigen und Raum für weitere  
36 Taktverdichtungen schaffen.
- 37 2. Die Resilienz des Gesamtnetzes stärken, da Störungen künftig besser  
38 abgefangen werden können.
- 39 3. Neue Direktverbindungen durch die Innenstadt ermöglichen, die heute aus  
40 Kapazitätsgründen nicht realisierbar sind.
- 41 4. Den Franz-Josefs-Bahnhof als Verkehrsknoten im 9. Bezirk deutlich  
42 aufwerten und die Belastung innerhalb des Wiener Bahnnetzes gleichmäßiger  
43 verteilen.
- 44 5. Eine starke Verkehrsverlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr  
45 fördern, was ökologisch und verkehrspolitisch sinnvoll ist.
- 46 6. Pendler:innen aus dem Wiener Umland erheblich entlasten, da umsteigefreie  
47 und schnellere Direktverbindungen in die Innenstadt geschaffen  
48 werden.
- 49 7. Das U-Bahn-System insbesondere die überlastete U1 und U6 spürbar  
50 entlasten, da ein Teil der heutigen Umsteige- und Durchfahrtsströme auf  
51 das leistungsfähigere Schnellbahnsystem verlagert wird.

52 Die Planung, Finanzierung und Umsetzung einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke ist  
53 essenziell für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Zudem sollen die Stadt  
54 Wien, das BMIMI und die ÖBB-Infrastruktur AG zeitnah mit Vorstudien,  
55 Trassenuntersuchungen und Kosten-Nutzen-Analysen beginnen und diese transparent  
56 veröffentlichen. Nur eine solche strukturelle Erweiterung kann die Mobilität

57 Wiens langfristig, zukunftsicher und leistungsstark gestalten.

58 Quellen:

59 Kurier: Neue Sbahn Tunnel mitten durch Wien

60 ÖBB: ETCS Zugbeeinflussung

61 BMIMI: Linientaktkarte Personenverkehr

62 Wikipedia: Smmstrecke Wien

63 Matheo Buzzi: Seri