

# Erarbeitung von Begleitmaßnahmen im Rahmen der Sperre der Wiener S-Bahn-Stammstrecke

Im Auftrag der  
Grünen Wien

Bearbeitung

Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften  
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik  
Karlsplatz 13/230-1, 1040 Wien

Dipl.-Ing. Dr.techn. Harald Frey  
Paul Huber, BSc.

## Aufgabenstellung

Für die Hauptbaumaßnahmen wird der Abschnitt der Wiener S-Bahn-Stammstrecke zwischen Wien Praterstern und Wien Hauptbahnhof im Jahr 2026 für voraussichtlich 14 Monate gesperrt. Diese Sperre soll zwischen September 2026 und Oktober 2027 erfolgen. Täglich benutzen rund 240.000 Fahrgäste die S-Bahn in Wien, wobei der gesperrte Abschnitt zu einem der meistfrequentierten Abschnitte zählt.

Die Erfahrungen von S-Bahn Sperren in der Vergangenheit, die ausschließlich in Ferienzeiten und deutlich kürzer waren, zeigen die Wichtigkeit von umfassenden und funktionierenden Ersatzangeboten.

Im Gegensatz zu den deutlich geringer frequentierten Sommermonaten, erfolgt diese Sperre über einen deutlich längeren Zeitraum und bleibt auch während allen Spitzentagen aufrecht.

Somit sind die Anforderungen ein Ersatzkonzept um ein Vielfaches anspruchsvoller und machen eine Bereitstellung von entsprechenden Kapazitäten zu allen Tageszeiten notwendig, Maßnahmen im gesamten Straßennetz entlang der Stationen und im Umfeld erfordern.

Neben Maßnahmen in der Verantwortung der ÖBB (wie z.B. Schienenersatzverkehr (SEV), Bereitstellung von Bike-Sharing und E-Scooter) sind auch deutliche Kapazitätserweiterungen und Beschleunigungsmaßnahmen im Netz der Wiener Linien (insbesondere bei Bus und Straßenbahn) erforderlich.

Des Weiteren sind auch die Kapazitäten im Radverkehr zu nutzen und gleichzeitig die Radinfrastruktur in diesen Bereichen deutlich, insbesondere mit rasch umsetzbaren Maßnahmen, zu verbessern.

## Abschätzung der Verlagerungen von Fahrgastströmen

Die Stammstrecke der S-Bahn Wien ist die zentrale, höherrangige öffentliche Verkehrsverbindung. Die 13 Kilometer lange, normalspurige, elektrifizierte und zweigleisige Verbindung bedient elf Stationen und durchquert die Bundeshauptstadt Wien vom Bahnhof Wien Floridsdorf im Nordosten bis zum Bahnhof Wien Meidling im Südwesten. Die Strecke stellt eine wichtige Ergänzung im gesamten Wiener ÖV-Netz dar, insbesondere auch als Verteilungsfunktion zwischen U-Bahnen sowie als stadtgrenzüberschreitendes Verkehrsmittel im Pendlerverkehr. Die geplante Sperre betrifft den Abschnitt zwischen Praterstern und dem Hauptbahnhof.

Fast 700 Züge fahren pro Tag über die Strecke. Mit fast 250.000 Reisenden pro Werktag ist sie die meistbefahrene Nahverkehrsstrecke in Österreich. Die Stammstrecke wird fast ausschließlich von Regional- und S-Bahn-Zügen befahren. Das Intervall auf der Stammstrecke beträgt inklusive der Regionalzüge drei bis 15 Minuten bei einer Betriebszeit von 4:00 Uhr bis 1:30 Uhr, seit 15. Dezember 2019 in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen im 30-Minuten-Takt.

Von Süden kommende Züge enden in Floridsdorf oder fahren darüber hinaus. Von Norden kommende Züge verkehren größtenteils nach Meidling und weiter, die Züge Richtung Flughafen (S7) verlassen die Stammstrecke nach der Haltestelle Rennweg und einige Züge enden in den Bahnhöfen Praterstern und Wien Mitte. Der Streckenabschnitt zwischen Wien Mitte und Rennweg wird auch vom City Airport Train befahren, der zwischen Matzleinsdorfer Platz und Meidling auch von der S80.

Wichtige Umsteigepunkte entlang der Wiener Stammstrecke sind insbesondere jene Stationen mit Umsteigemöglichkeiten zum Wiener U-Bahnnetz. Im gesperrten Stammstreckenabschnitt sind dies insbesondere die Station Wien Mitte.

## **Bemessung der zusätzlichen Kapazitäten**

Zur Bemessung der Spitzenstunde wird die Zeit zwischen 07:00h und 09:00h herangezogen. Üblicherweise weist die maßgebende Spitzenstunde rund 10 Prozent des Tageswertes auf.

Basierend auf dem Fahrgastaufkommen von rund 250.000 wird von rund 25.000 Fahrgästen in der Spitzenstunde für beide Fahrtrichtungen ausgegangen.

Es ist zu erwarten – dies belegen Beispiele anderer Streckensperren im ÖV und im Kfz-Verkehr, dass ein Anteil von Fahrten entweder

- a) Großräumig verlagert werden
- b) Andere Verkehrsträger genutzt werden
- c) Nicht getätigt werden (z.B. Ersatz durch vermehrtes Homeoffice)

Darauf basierend wurde für den gesperrten Abschnitt der Stammstrecke (zw. Hauptbahnhof und Praterstern) ein Anteil am ursprünglichen Mobilitätsbedarf von 75 Prozent angesetzt, dies entspricht rund 18.750 umlegungsrelevanten Fahrgästen pro Spitzenstunde.

Für die Aufteilung der Fahrtrichtungen wurde ein Verhältnis von 60 zu 40 angenommen, somit ergeben sich 11.250 zusätzliche Fahrgäste pro Spitzenstunde (rund 11.300) in der jeweils maßgeblichen Fahrtrichtung (Spitzenstunde Frühverkehr stadteinwärts).

## **Abschätzung zur Verteilung der Kapazitäten auf Korridore und Linien**

Für die Abschätzung der Verlagerungswirkung mit relevanten ÖV-Linien wurden 4 Korridore definiert. Diese sind in Abbildung 1 dargestellt. Abbildung 2 veranschaulicht die erwartete Verteilung der Fahrgastströme entlang der einzelnen Korridore. Korridor 1 umfasst die Linie U1 sowie die Straßenbahnlinien O und D. Korridor 2 beschreibt die Verbindung zwischen Matzleinsdorfer Platz und Wiedner Hauptstraße, bedient durch die Linien 1, 62 sowie die Wiener Lokalbahnen (WLB). Als Korridor 3 wurde die Achse zwischen Stadion und Hauptbahnhof definiert, die durch die Linie 18 erschlossen wird. Korridor 4 beinhaltet die Linien U6 und U4, hier ist insbesondere der Abschnitt zwischen Bahnhof Meidling und der

Umsteigemöglichkeit zur U4 an der Station Längenfeldgasse relevant. Korridor 5 wird durch die Linie 71 bedient und beschreibt den Abschnitt zwischen Schwarzenbergplatz und St. Marx.

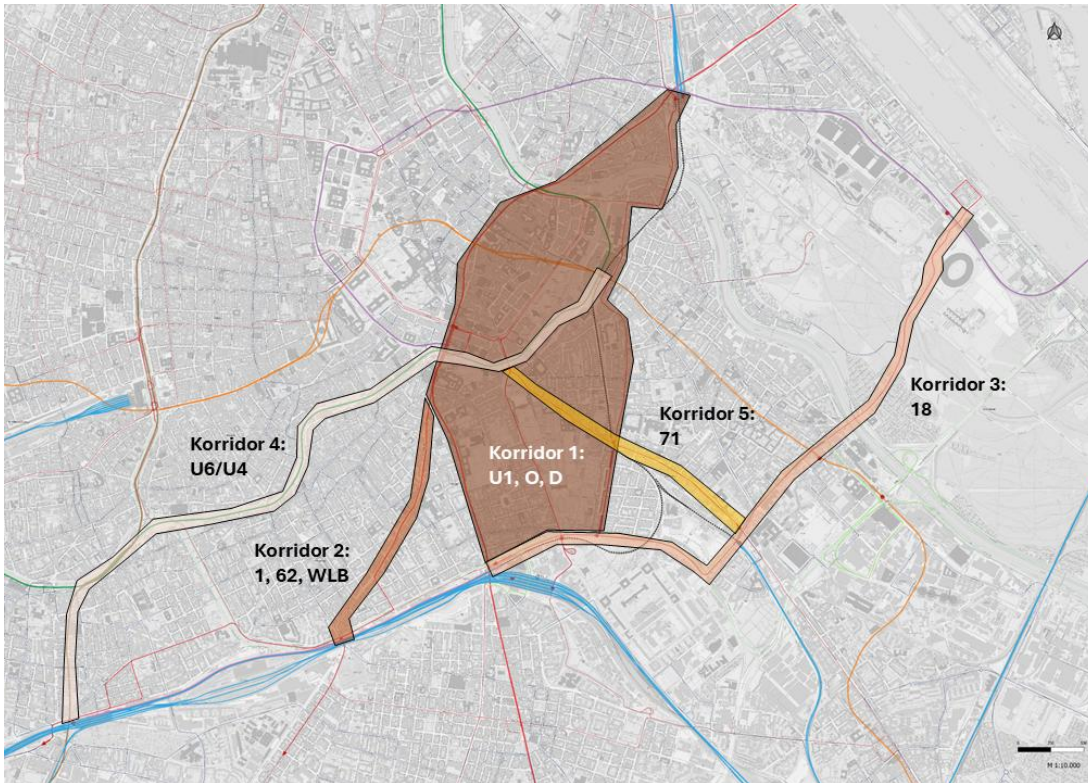


Abbildung 1 Verortung der Verlagerungskorridore

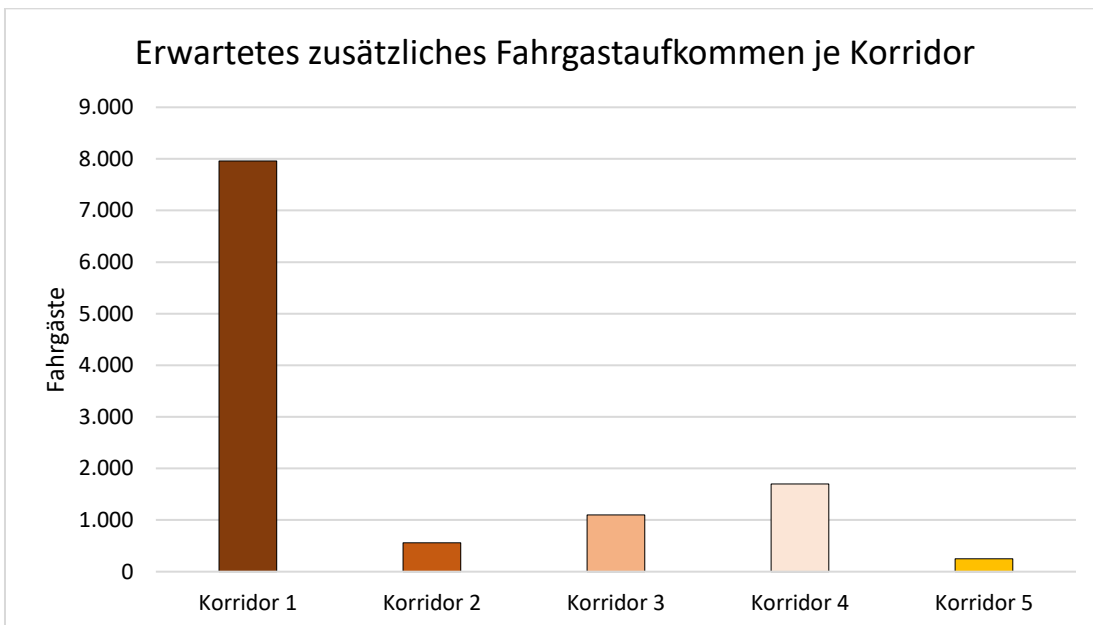


Abbildung 2 Erwartetes zusätzliches Fahrgastaufkommen je Korridor

### Korridor 1

Linie U1: 50% - entspricht rund 5.700 zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde

Linie O: 15% - entspricht rund 1.700 zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde

Linie D: 5% - entspricht rund 560 zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde

#### Korridor 2

Linien 1, 62, WLB (Achse Matzleinsdorfer Platz/Wiedner Hauptstraße): 5% - entspricht rund 560 zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde

#### Korridor 3

Linie 18: 10% - entspricht rund 1.100 zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde

#### Korridor 4

Linien U4/U6 (durch Routenverlagerung über Meidling/Längenfeldgasse): 15% - entspricht rund 1.700 zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde

#### Korridor 5:

Linie 71: Als direkte Verbindung von der Innenstadt und hochrangigen ÖV-Knoten, wie z.B. U1/U2/U4 Karlsplatz zur S-Bahn S7 Verbindung Richtung Flughafen, hat auch die Straßenbahnlinie 71 eine wichtige Funktion. Auch hier wird mit zusätzlichen Fahrgästen gerechnet. In der Spitzenstunde wird mit rund 200 bis 300 zusätzlichen Fahrgästen gerechnet (außerhalb des Mengengerüsts des Fahrgastaufkommens auf der Stammstrecke).

#### **Kapazitäten pro Fahrzeug (in der Spitzenstunde)**

Die tatsächlich nutzbaren Kapazitäten werden in der Spitzenstunde nicht zu 100 Prozent geplant. Eine Reserve ist notwendig, da sich Fahrgäste ungleich verteilen, Haltezeiten steigen und Störungen auftreten. Es wird mit 80 Prozent der Nennkapazität gerechnet.

Theoretische Kapazität U-Bahn: ca. 900 Fahrgäste; nutzbare Kapazität: 720 Fahrgäste

Theoretische Kapazität ULF (lang): ca. 207 Fahrgäste (~210); nutzbare Kapazität: 168 Fahrgäste

Theoretische Kapazität Flexity: ca. 211 Fahrgäste (~210); nutzbare Kapazität: 168 Fahrgäste

#### **Erforderliche Zusatzfahrten in der Spitzenstunde**

##### Korridor 1

U1: rund 8 zusätzliche Züge pro Stunde

O: rund 10 zusätzliche Züge pro Stunde

D: rund 3 zusätzliche Züge pro Stunde

##### Korridor 2

1, 62, WLB (Achse Matzleinsdorfer Platz/Wiedner Hauptstraße): rund 3 zusätzliche Züge pro Stunde

### Korridor 3

18: rund 7 zusätzliche Züge pro Stunde

### Korridor 4

U4/U6 (durch Routenverlagerung über Meidling/Längenfeldgasse): rund 3 zusätzliche Züge pro Stunde

### Korridor 5:

Linie 71: rund 2 bis 3 zusätzliche Züge pro Stunde

## Maßnahmenpakete mit direkter Bindung an die Spitzenstundenrechnung

Prinzipiell wird sich der überwiegende Anteil der Fahrgäste auf das städtische U-Bahn-Netz verlagern. Dennoch kommt den Straßenbahnen eine zentrale Bedeutung als Zubringer an der Oberfläche zu. Diese können bei entsprechenden Maßnahmen auch entsprechende Kapazitäten aufnehmen und sind für kürzere Wegestrecken durchaus konkurrenzfähig zum U-Bahn System etwa durch den Entfall von langen Zugangswegen. Als Problembereiche im Sinne kapazitätseinschränkender Faktoren sind dabei die Straßenkreuzungen (Knotenpunkte) zu sehen.

### Linie O: Hochleistungskorridor in der Morgenspitze

Die Linie O weist derzeit zwischen 7-8h ein 5 Minuten Intervall auf. Zwischen 8-9h liegt dieses bei 6 Minuten. In der Abendspitze liegt das Intervall bei 6-7 Minuten. 10 zusätzliche Züge pro Stunde bedeuten ein Zielintervall in der Spitzenstunde (Früh) von rund 2-3 Minuten. Ein Betrieb mit diesen Intervallen kann nur mit einem klaren Priorisierungspaket stabil funktionieren.

- Durchgehende Ampelpriorisierung an Kreuzungen
- Reduktion von Kfz-Verkehr in Fasangasse und Ungargasse
- konsequente Freihaltung des Gleiskörpers,
- flexible Betriebsabläufe z.B. im Falle einer Störung

### Fasangasse

- Fahrverbot zw. Landstraßer Gürtel und Rennweg; Querungen erlaubt. Zulieferung erlaubt; Querungen bei Mohsgasse, Kölblgasse und Gerlgasse erlaubt
- **Kreuzung Fasangasse/ Landstraßer Gürtel:**  
Ampel – Bevorrangung durch Straßenbahn – keine Wartezeitverluste beim Abbiegen
- **Kreuzung Fasangasse/Rennweg:**  
Ampel – Bevorrangung – Beschleunigung Straßenbahnlinie O

### Ungargasse

stadteinwärts:

- Sperrfläche zw. Ungargasse Nr.71 und Juchgasse
- Optional: Stellplätze entfernen und Verlängerung Sperrfläche zw. Juchgasse und Ungargasse Nr. 53 (bis vor Haltestellenkap Station Neulinggasse); Weiterführend bis Ungargasse Nr. 37
- Sperrfläche zw. Ungargasse Nr.13 und Beatrixgasse

stadtauswärts:

- Linksabbiegeverbot Neulinggasse und Sperrfläche Gleiskörper

- Optional: Stellplätze entfernen und Verlängerung Sperrfläche zw. Neulinggasse und Ungargasse Nr. 50 (bis vor Haltestellenkap Station Rennweg);

### Jacquingasse

- Radwegverbindung (ggf. Umwandlung von Schräg- in Längsparkplätze und Anbringen von Bodenmarkierungen)

### Linie 18:

Verknüpfung von 3 U-Bahn Linien und S7 Richtung Flughafen (Knoten St. Marx)

Die Linie 18 weist derzeit längere Intervalle selbst zur Morgen- und Abendspitze auf. Zwischen 7-9h liegt das Intervall bei 5-7 Minuten. In den Vormittagsstunden weist dieses 8 Minuten auf und am Nachmittag 6-7 Minuten. 10 zusätzliche Züge pro Stunde bedeuten ein Zielintervall in der Spitzenstunde (Früh) von rund 3-4 Minuten.

Die Linie 18 ist neben ihrer Zubringerfunktion zum Hauptbahnhof insbesondere aufgrund der S7-Kürzung nach St. Marx relevant. Mit ihrer geplanten Verlängerung bis zur U2-Station Stadion verbindet sie 3 U-Bahn Linien (U1, U2, U3) und bindet den Knotenpunkt St. Marx Richtung Flughafen ein.

Die Priorisierungslogik muss über Neubauabschnitte hinaus auf die betriebsrelevanten Abschnitte der 18 übertragen werden: Vorrangschaltungen, konfliktarme Knoten, Verkehrsorganisation zugunsten der Straßenbahn.

Ein Betrieb mit diesen Intervallen kann nur mit einem klaren Priorisierungspaket stabil funktionieren.

- Durchgehende Ampelpriorisierung an Kreuzungen
- flexible Betriebsabläufe z.B. im Falle einer Störung

### Linie D:

Die Linie D verkehrt in der Morgenspitze zwischen 7-9h derzeit in einem Intervall von 6-7 Minuten. In der Abendspitze (16-18h) beträgt das Intervall 7-8 Minuten. Durch den Einsatz von 3 zusätzlichen Fahrzeugen je Stunde in den Spitzenstunden ließe sich das Intervall in der Morgenspitze auf rund 5 Minuten verdichten. In der Abendspitze könnte dadurch eine Taktfolge von etwa 5-6 Minuten erreicht werden.

### Linien 1, 62 und WLB:

In Korridor 2 verkehren insgesamt drei Linien, die eine Verbindung zwischen dem Matzleinsdorfer Platz und der Wiedner Hauptstraße herstellen. Die Linie 1 fährt in der Morgenspitze in einem Intervall von 6-7 Minuten und am Abend in einem Takt von 7-8 Minuten. Die Linie 62 weist sowohl in der Früh- als auch in der Abendspitze ein Intervall von rund 10 Minuten auf. Die WLB verkehren in den Spitzenzeiten in einem Takt von etwa 7-8 Minuten. Dies bedeutet, dass auf der Achse Matzleinsdorfer Platz/Wiedner Hauptstraße in der Morgenspitze

durch den Einsatz von drei zusätzlichen Fahrzeugen – verteilt auf allen drei Linien – theoretisch ein Gesamtintervall von rund zwei Minuten erreicht werden könnte.

#### **Linie 71:**

Die Linie 71 verkehrt in der Morgenspitze zwischen 7-9h derzeit in einem Intervall von 4-5 Minuten. In der Abendspitze (16-18h) beträgt das Intervall 7 Minuten. Durch den Einsatz von 2-3 zusätzlichen Fahrzeugen je Stunde in den Spitzenstunden ließe sich das Intervall in der Morgenspitze auf rund 4 Minuten verdichten. In der Abendspitze könnte dadurch eine Taktfolge von etwa 5-6 Minuten erreicht werden.

#### **U1:**

Die Linie U1 weist derzeit zwischen 7-9h ein 2-5 Minuten Intervall auf. 8 zusätzliche Züge pro Stunde bedeuten ein Zielintervall in der Spitzenstunde (Früh) von rund 2 Minuten.

Entscheidend für die Abwicklung der Personenströme sind jedoch die limitierenden Faktoren der 3 Rolltreppen (Auf-/Abgang Südtiroler Platz U1), Liftanlagen, und Bahnsteigbereiche.

Sowohl für die Station Praterstern aber insbesondere für die U1 Station Hauptbahnhof sind neben dem Zugangebot das Crowd-Management, die Personen-Wegeführung und die Fahrgastentflechtung an Engstellen entscheidend. Als besonders problematisch ergeben sich Hauptzugänge zu Bahnsteig jeweils an einem Punkt (Anfang/Ende des Bahnsteiges) und die verhältnismäßig schmalen Bahnsteige, die eine Verteilung am Bahnsteig selbst erschweren. Daher sind Maßnahmen, die zu einer effizienteren Lenkung von Personenströmen beitragen notwendig. Konkret sollte hierbei die Etablierung eines Fahrgastleitsystems angedacht werden. Neben der Anbringung von Piktogrammen und anderweitiger Elemente der Wegeführung ist auch der gezielte Einsatz von Ordnungspersonal zur Steuerung der Fahrgastströme während der Stoßzeiten zu prüfen.

#### **U4:**

Die Linie U4 weist derzeit zwischen 7-9h ein rund 5 Minuten Intervall auf. 3 zusätzliche Züge pro Stunde bedeuten ein Zielintervall in der Spitzenstunde (Früh) von rund 4 Minuten. Entscheidend bei der U4 liegt in der Stabilisierung des Fahrplanes und der Reduktion von ungleichmäßigen Fahrzeiten (auch außerhalb der Spitzenzeiten).

#### **U6:**

Die Linie U6 weist aktuell zwischen 7-9h, und zwischen 16-18h ein 2-5 Minuten Intervall auf. 3 zusätzliche Züge pro Stunde würden ein durchschnittliches Intervall von rund 3 Minuten zu Spitzenzeiten ermöglichen.

## Maßnahmen zur Vermeidung von Pulkbildung

Intervallverdichtung im öffentlichen Verkehr stößt meist nicht zuerst an Fahrzeuggrenzen, sondern an Stabilitätsgrenzen. Pulkbildung im öffentlichen Verkehr beschreibt das Phänomen, bei dem mehrere Fahrzeuge (derselben Linie oder verschiedener Linien mit ähnlicher Route) direkt hintereinander anstatt in gleichmäßigen Abständen eintreffen. Dies führt zu ungleichmäßiger Auslastung, längeren Wartezeiten für Fahrgäste und Ineffizienzen im Betriebsablauf.

Pulkbildung entsteht, wenn ein Fahrzeug wegen Ampelphasen, Stau oder langem Fahrgastwechsel wenige Minuten verliert. Das nächste Fahrzeug läuft auf, weil es im gleichen Abschnitt weniger Zeit verliert oder an der Haltestelle weniger Fahrgäste abfertigt. Es entsteht ein „Paar“, danach eine Lücke. Die Kapazität sinkt in der Praxis, obwohl nominell gleich viele oder mehr Fahrzeuge unterwegs sind: In der Lücke steigen die wartenden Mengen, die Haltezeit des nächsten Fahrzeugs wächst, und die Störung verstärkt sich selbst. Das ist der Grund, warum ein rechnerisches 2-Minuten-Intervall ohne Vorrang, Gleiskörper-Freihaltung und Haltestellenmanagement betriebswirtschaftlich teuer sein kann und trotzdem keine verlässliche Kapazität liefert.

### Ursachen für Pulkbildung:

- **Kleine Verspätungen:** Ein Fahrzeug verspätet sich leicht, wodurch sich an den Haltestellen mehr Fahrgäste ansammeln.
- **Verzögerter Fahrgastwechsel:** Durch die höhere Anzahl an wartenden Fahrgästen dauert das Ein- und Aussteigen länger, was zu noch mehr Verspätung führt.
- **Der "Nonius-Effekt":** Das nachfolgende Fahrzeug ist weniger ausgelastet, fährt schneller und holt das vordere, langsamere Fahrzeug ein.
- **Verkehrsbedingte Störungen:** Lichtsignalanlagen (Ampeln) oder Staus können den Takt stören

Allgemein lassen sich diese Verzögerungen nur durch eine entsprechende Trennung der Verkehrsarten vermeiden. Hierzu gehört ein konsequentes und schnelles Entfernen von falsch parkenden Fahrzeugen auf Straßenbahngleisen im Mischverkehr, einer durchgängigen ÖV-Bevorrangung an Ampeln, die Umgestaltung von Knotenpunkten und Haltestellenbereichen und die Neuordnung von Straßenräumen (Abbiegeverbote, Neuordnung des Parkraums, etc.)

## Fahrgastleitsysteme und ergänzende Maßnahmen

Für die Gewährleistung eines reibungslosen Betriebsablaufs während der Stammstreckensperre, insbesondere an hoch frequentierten ÖV-Knotenpunkten, ist eine frühzeitige und umfassende Information sowie Orientierung der Fahrgäste erforderlich. Diese sollte sowohl bereits vor Fahrtantritt als auch direkt am Bahnsteig erfolgen. Dazu zählen insbesondere die rechtzeitige Bereitstellung von Informationen zu den angebotenen

Alternativverbindungen und ergänzenden Mobilitätsangeboten sowie die Einrichtung eines gut erkennbaren Fahrgastleitsystems in den ÖV-Stationen.

Insbesondere eine bessere Verteilung der Fahrgastströme an den Bahnsteigen kann durch aktive Information der Fahrgäste – mittels Durchsagen, Piktogrammen, Bodenmarkierungen oder dem gezielten Einsatz von Ordnungspersonal zu Spitzenzeiten – erreicht werden. Piktogramme und Bodenmarkierungen können dabei insbesondere auf die Türposition einfahrender Züge hinweisen, beziehungsweise die Orientierung und Wegeführung beim Umsteigen erleichtern. Die Abbildungen 03 und 04 veranschaulichen solche Maßnahmen beispielhaft.



Abbildung 3 und 4: Beispiele Bodenmarkierungen

Darüber hinaus wurden vor allem Rolltreppen und Aufzüge als mögliche Engpassstellen in ÖV-Stationen identifiziert. Technische Störungen können bei einem Anstieg der Fahrgastströme den Betriebsablauf sensibel beeinträchtigen. Daher ist es sinnvoll, Ersatzteile kurzfristig abrufbereit zu halten, um im Fall eines Gebrechens schnell reagieren zu können. Zusätzlich können Hinweise auf das Prinzip „rechts stehen, links gehen“ auf Rolltreppen zu einem schnelleren Fahrgastfluss innerhalb der Stationen beitragen.

Um das ÖV-Netz während der Streckensperre möglichst zu entlasten, sind zusätzliche Kapazitäten insbesondere bei den Bike-Sharing-Angeboten erforderlich. Eine Ausweitung des Angebots im Bereich Hauptbahnhof sollte sich auf etwa 500 – 1.000 Räder belaufen, im Bereich Matzleinsdorfer Platz auf rund 250 – 500 Räder. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, auch zusätzliche Abstellanlagen (z.B. mobile Bügel) für den Radverkehr bereitzustellen. Die Schaffung eines solchen Angebots kann als Pull-Maßnahme Anreize schaffen, den Radverkehr zu diesen Destinationen auch langfristig zu stärken. Dabei ist insbesondere die Bereitstellung neuer Flächen ein entscheidender Faktor für die erfolgreiche Erweiterung des bestehenden Angebots.





## Stadtgrenzen überschreitende ÖV-Maßnahmen

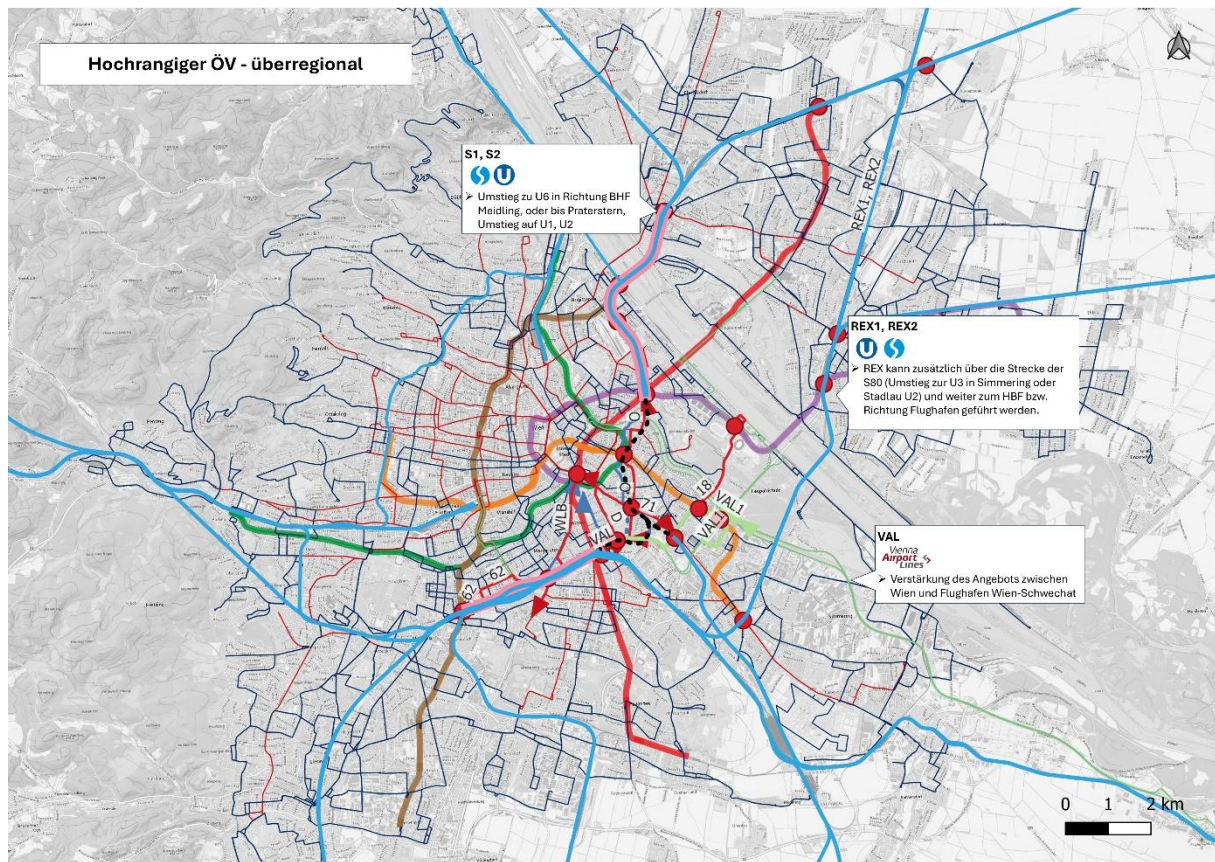


Abbildung 6 Maßnahmenverortung hochrangiger ÖV – überregional

Im Kontext des überregionalen ÖV-Netzes betrifft die Stammstreckensperre insbesondere ÖV-Anbindungen aus dem Nordosten. Fahrgäste, die über die Linien S1 bzw. S2 anreisen, können in Floridsdorf auf die U6 in Richtung Bahnhof Meidling umsteigen oder an der Station Praterstern auf die U-Bahn-Linien U1 und U2 wechseln. Die Linien REX1 sowie REX2 erhalten über die Strecke der S80 Anschluss an das Wiener U-Bahn-Netz, und zwar an der U2-Station Stadlau sowie an der U3-Station Simmering. Darüber hinaus können REX1 und REX2 bis zum Hauptbahnhof geführt werden und in weiterer Folge Fahrten in Richtung Flughafen ermöglichen. Ergänzend dazu können die VAL durch eine Verstärkung des Angebots zusätzliche Fahrten zum und vom Flughafen Wien-Schwechat aufnehmen.



## Radverkehr

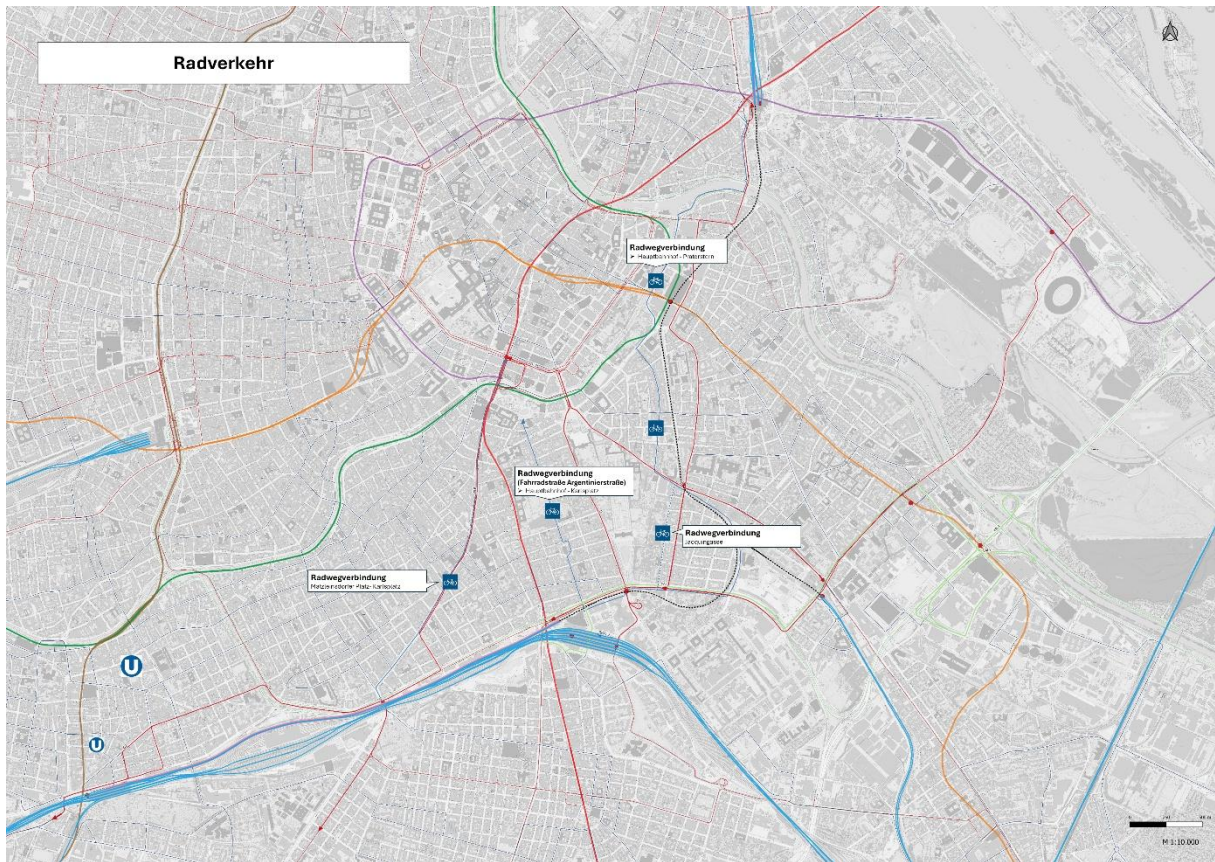


Abbildung 8 Maßnahmenverortung Radverkehr

Detailausschnitt Ungargasse/Fasangasse

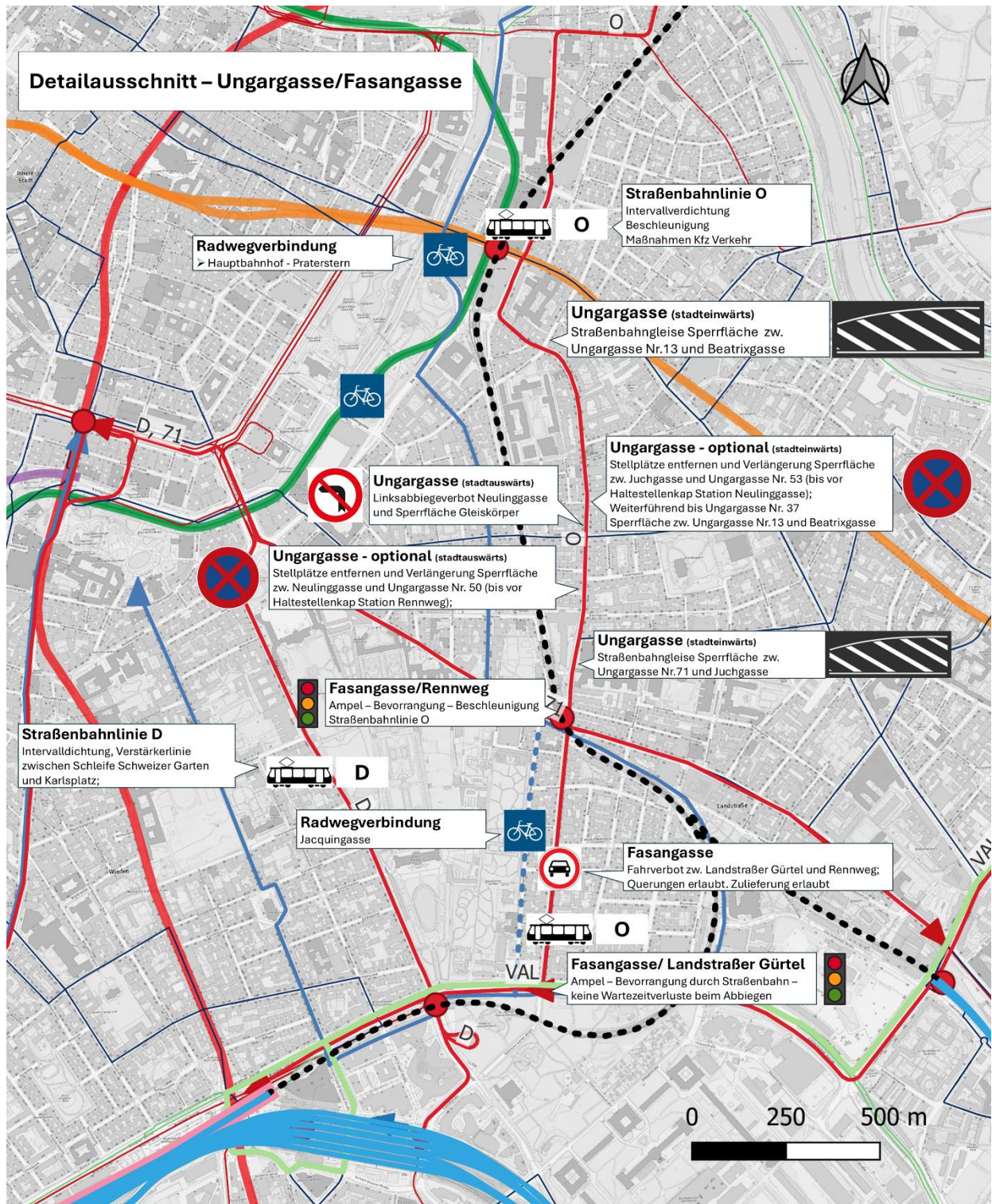


Abbildung 9 Detailausschnitt - Ungargasse/Fasangasse