

7. Dezember 2007
Der Standard

Die ÖBB, "ein guter und teurer Freund"

Die Stadt Wien zahlt den Bundesbahnen in den kommenden fünf Jahren 6,5 Millionen Euro - Die neue Leistung der ÖBB ist die Intervallverdichtung der Schnellbahnlinie 45

Wien - Die ÖBB seien der Stadt Wien "ein guter und teurer Freund", sagte Finanzstadträtin Renate Brauner, mit Betonung auf teuer.

Am Donnerstag haben Brauner und ÖBB-Personenverkehr-Vorstand Stefan Wehinger den Verkehrsdienstvertrag zwischen den Bundesbahnen und der Stadt Wien unterzeichnet. Die Stadt wird die ÖBB-Verkehrsleistungen - die Schnellbahn - in den kommenden fünf Jahren mit jeweils 6,5 Millionen Euro finanzieren, um 2,2 Millionen mehr als 2003. Eine Million zahlt die Stadt zusätzlich für neue Zuggarnituren. Wie viel die ÖBB für Wien ausgibt, wollte Wehinger nicht sagen, lediglich, dass der Bahnverkehr in der Ostregion dreistellige Millionenbeträge koste. Der Vertrag gilt ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember bis Dezember 2012.

Die zusätzlichen 2,2 Millionen begründet die Stadträtin damit, dass das Fahrintervall der Vorortelinie S45 - Hütteldorf bis Handelskai - in den Stoßzeiten (6 bis 9 sowie 15 bis 19 Uhr) verkürzt wurde. Die S45 wird im Zehn-Minuten-Takt fahren. Für diese Verdichtung müssten auch neue Züge angeschafft werden - die Talent-Niederflurgarnituren von Bombardier. Zwar werden die Züge in Aachen hergestellt und nicht im Wiener Werk, doch sichert diese Kooperation den Wiener Standort, ließ Renate Brauner bei der Vertragsunterzeichnung im Wiener Rathaus durchblicken.

Was allerdings verwunderte, war, dass für zusätzliches Geld nur Intervallverdichtungen für die S45 und drei zusätzliche Garnituren ausverhandelt wurden. Die seit Jahren geforderte Intervallverkürzung bei der Flughafenschnellbahn S7 oder bei der S80, die zwischen Südbahnhof und Hausfeldstraße verkehrt, (beide fahren nur im Halbstunden-Takt), sei auch Wunsch von Brauner und Wehinger, derzeit aber noch nicht möglich.

Auch die S45-Verlängerung zur Südosttangente sei "nicht von heute auf morgen" durchführbar, sagte Wehinger. Die MA18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) hatte 2006 eine Machbarkeitsstudie, allerdings nur für den internen Gebrauch, dazu durchgeführt. Wehinger räumte ein, dass "die Rolle der S-Bahn in der Vergangenheit deutlich unterschätzt wurde". Die Prioritäten hätten sich geändert. Bei der Unterzeichnung des Vertrages 2003 hatte die Stadt gedroht, den S-Bahn-Verkehr selbst zu übernehmen.

Im aktuellen Vertrag sind auch keine Pönalzahlungen enthalten, falls es bei den ÖBB zu Ausfällen kommen sollte. In so einem Fall würden die Bundesbahnen einen Schienenersatzverkehr führen, sagte Vize-Bürgermeisterin Brauner. Eine Reduktion der Zahlungen sieht Brauner nicht vor. Es sei leicht gewesen, den Vertrag zum Abschluss zu bringen, sagte Wehinger. (Marijana Miljkovic, DER STANDARD - Printausgabe, 7. Dezember 2007)