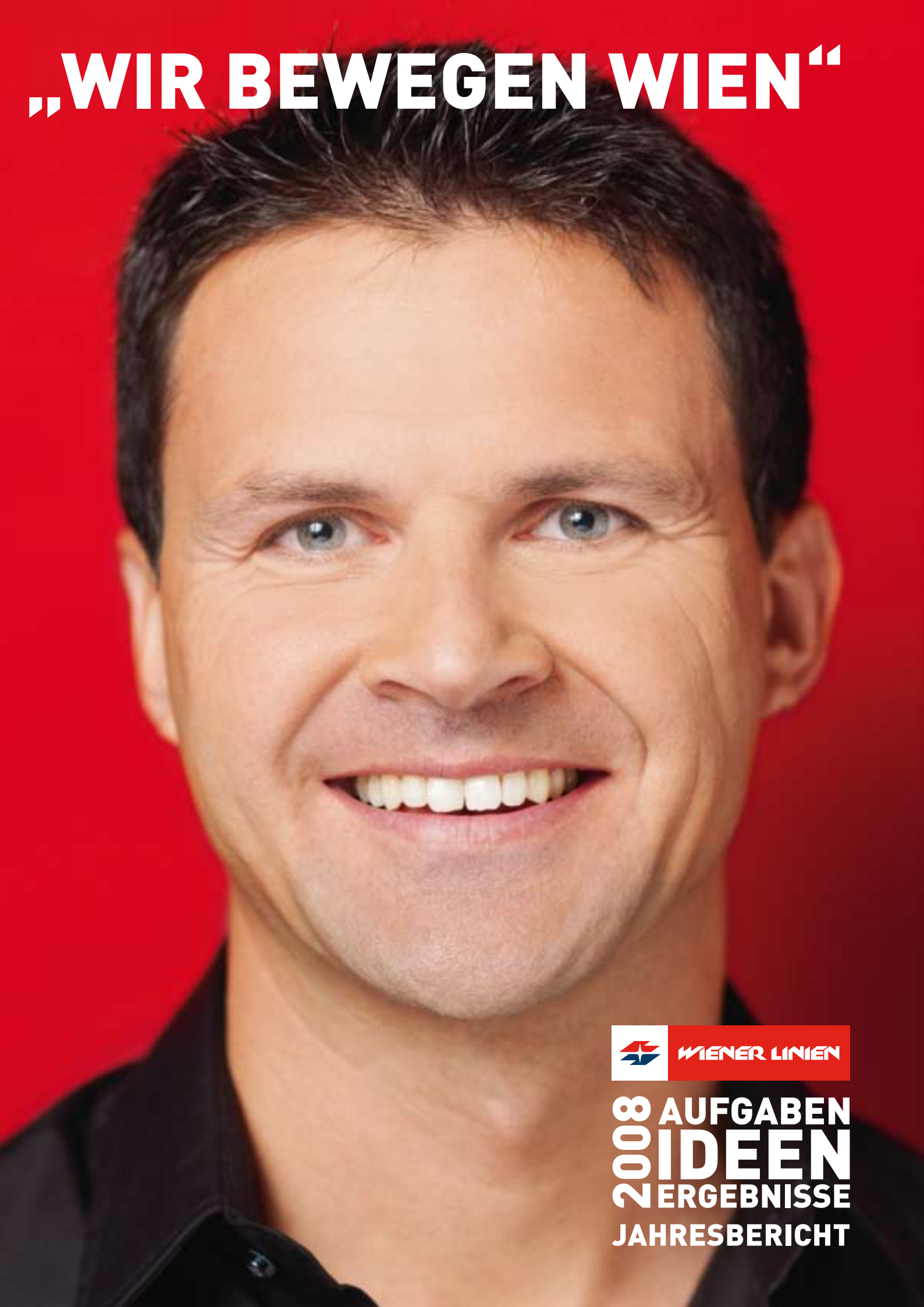




**„WIR BEWEGEN WIEN“**



**∞ AUFGABEN  
∞ IDEEN  
∞ ERGEBNISSE  
JAHRESBERICHT**

# KENNZAHLEN

OPERATIVE KENNZAHLEN		2008	± %	2007	2006
<b>Fahrgäste</b>	Mio.	<b>803,6</b>	<b>1,3</b>	<b>793,0</b>	<b>772,1</b>
davon Straßenbahn	Mio.	<b>190,5</b>	-4,9	200,4	204,7
davon U-Bahn	Mio.	<b>498,1</b>	4,5	476,6	449,9
davon Autobus	Mio.	<b>115,0</b>	-0,9	116,0	117,5
<b>Linienetz</b>	km	<b>933,8</b>	<b>-2,9</b>	<b>961,5</b>	<b>961,0</b>
davon Straßenbahn	km	<b>214,9</b>	-5,5	227,3	227,3
davon U-Bahn	km	<b>68,9</b>	5,8	65,1	65,1
davon Autobus	km	<b>650,0</b>	-2,9	669,1	668,6
Wagnutzkilometer	Mio.	<b>136,5</b>	3,6	131,7	128,7
Platzkilometer	Mio.	<b>16.934,2</b>	5,9	15.991,3	15.426,9

FUHRPARK		2008	± %	2007	2006
<b>Straßenbahnfahrzeuge</b>	Stk.	<b>799</b>	<b>-0,6</b>	<b>804</b>	<b>826</b>
Triebwagen	Stk.	<b>528</b>	0,4	526	534
davon Niederflur	Stk.	<b>191</b>	13,7	168	152
Beiwagen	Stk.	<b>271</b>	-2,5	278	292
<b>U-Bahn-Fahrzeuge</b>	Stk.	<b>834</b>	<b>6,6</b>	<b>782</b>	<b>754</b>
Triebwagen	Stk.	<b>749</b>	7,0	700	682
Beiwagen	Stk.	<b>85</b>	3,7	82	72
<b>Autobusse</b>	Stk.	<b>473</b>	<b>-1,0</b>	<b>478</b>	<b>487</b>
Normalbusse	Stk.	<b>0</b>	0,0	0	18
Normalbusse Niederflur	Stk.	<b>279</b>	-1,4	283	270
Gelenkbusse Niederflur	Stk.	<b>182</b>	-0,5	183	183
Midibusse Niederflur	Stk.	<b>0</b>	0,0	0	4
Kleinbusse Niederflur	Stk.	<b>12</b>	0,0	12	12

OPERATIVE KENNZAHLEN		2008	± %	2007	2006
Umsatzerlöse	Mio. EUR	<b>416,9</b>	6,4	391,9	367,3
EGT	Mio. EUR	<b>-98,0</b>	29,8	-75,5	-88,1
Jahresüberschuss	Mio. EUR	<b>-98,0</b>	29,8	-75,5	-88,1
Eigenkapitalquote	%	<b>90,8</b>	-0,2	91,0	90,3
Investitionen Sachanlagen	Mio. EUR	<b>411,7</b>	-4,7	432,2	453,0

# WIENER LINIEN HÖHEPUNKTE

**16.934**

MIO. PLATZKILOMETER

**804 MIO.**

FAHRGÄSTE



**934 KM**

STRECKENNETZ

**412 MIO. EUR**

INVESTITIONEN IN SACHANLAGEN

**417 MIO. EUR**

UMSATZERLÖSE

UMSATZENTWICKLUNG  
IN MIO. EUR

2006	367,3
2007	391,9
2008	416,9



## VOLL AUF DER LINIE

# 18

WIEN ALS WELTHAUPTSTADT DES VERKEHRS – DIE VORBEREITUNGEN FÜR DEN UITP-WELTKONGRESS 2009 LAUFEN AUF HOCHTOUREN.



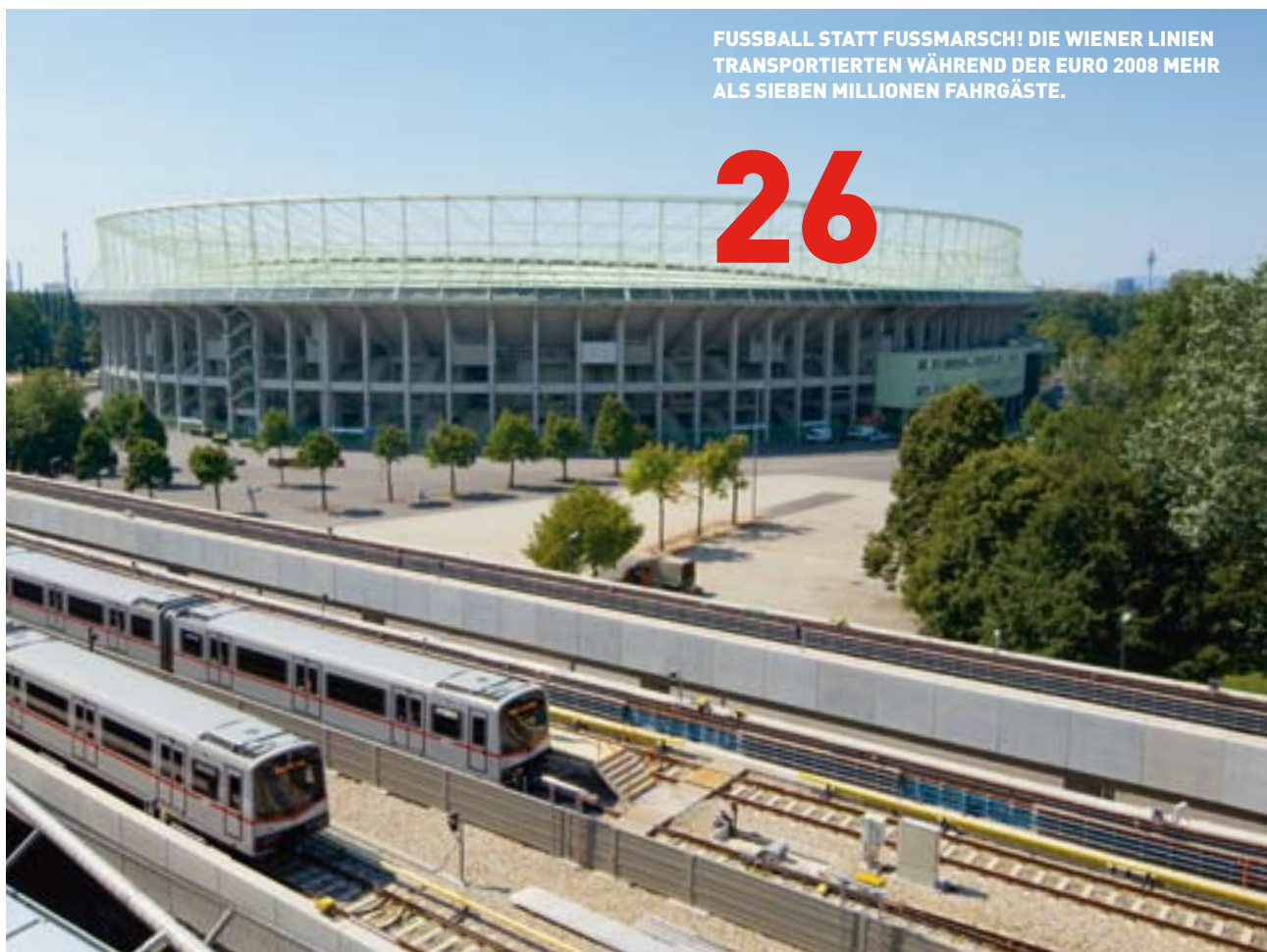
AM 10. MAI 2008 WURDE DIE VERLÄNGERUNG DER U-BAHN-LINIE U2 BIS ZUM ERNST-HAPPEL-STADION FEIERLICH ERÖFFNET.

# 34



FUSSBALL STATT FUSSMARSCH! DIE WIENER LINIEN TRANSPORTIERTEN WÄHREND DER EURO 2008 MEHR ALS SIEBEN MILLIONEN FAHRGÄSTE.

# 26



# INHALT

WAS DIE MENSCHEN IN WIEN BEWEGT,  
ERFAHREN SIE IN DIESEM BERICHT.  
LASSEN SIE SICH INSPIRIEREN UND  
MOTIVIEREN. AB SEITE

# 10



Christina Thomschitz,  
Fahrzeugtechnik

## INHALT

6 VORWORT DER  
GESCHÄFTSFÜHRUNG  
8 WIENER HÖHEPUNKTE  
10 WIENER STIMMEN

12 UNTERNEHMENSPROFIL  
24 EURO 2008  
32 U-BAHN-AUSBAU  
42 MITARBEITERINNEN  
46 NACHHALTIGKEIT  
52 SERVICE UND SICHERHEIT

60 ZUSAMMENGEFASSTER  
LAGEBERICHT  
70 GLOSSAR  
ANSPRECHPARTNER  
IMPRESSUM



# GESCHÄFTSFÜHRUNG

*(von links nach rechts)*

**DI Dr. Michael Lichtenegger**

Jahrgang 1958

Seit 2004 Geschäftsführer für den betrieblichen Bereich

**DI Günter Steinbauer**

Jahrgang 1957

Seit 2001 Geschäftsführer für den technischen Bereich

und seit 2004 Vorsitzender der Geschäftsführung

**Mag. Walter Andrie**

Jahrgang 1954

Seit 1999 Geschäftsführer für den kaufmännischen Bereich

# SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN!

## WIENER LINIEN WEITER AUF ERFOLGSKURS

Das Jahr 2008 war für die Wiener Linien besonders erfolgreich. Mehr als 803 Millionen Fahrgäste waren mit uns unterwegs. Ein neuer Rekord. Gut funktionierende öffentliche Verkehrsmittel steigern nicht nur die Umwelt- und Lebensqualität in der Stadt, sondern sie sind auch ein wichtiger Standortvorteil im internationalen Wettbewerb. Die Wiener Linien bauen ihr Netz konsequent aus und investieren massiv in Qualitätsverbesserungen. Allein 2008 haben die Wiener Linien ein Investment von knapp 412 Mio. EUR getätigt. Rund 205 Mio. EUR davon sind in den U-Bahn-Neubau geflossen. 207 Mio. EUR wurden in neues rollendes Material bei U-Bahn, Bus und Straßenbahn sowie weitere Qualitätsverbesserungen wie zum Beispiel den Ausbau des Fahrgastinformationssystems investiert.

## 2,2 MILLIONEN FAHRGÄSTE TÄGLICH

Auf unseren fünf U-Bahn-Linien, 28 Straßenbahn- und 84 Autobuslinien verzeichneten wir im Jahr 2008 an jedem Tag im Schnitt rund 2,2 Millionen Fahrten. Das Streckennetz unserer 117 Linien ist derzeit rund 934 Kilometer lang und verfügt über rund 4.400 Haltestellen. Ohne Wiener Linien hätte die Stadt um 1,5 Millionen Autofahrten mehr pro Tag zu verkraften. Um das zu bewältigen, wäre der Bau von zehn weiteren Südosttangenten notwendig.

## DEM AUTO DAVONGEFAHREN

Wien gehört weltweit zu den wenigen Ausnahmestädten, in denen Fahrgastzahlen und Marktanteile des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen sind. Wien ist in Europa zudem die einzige Metropole, in der diesem Zuwachs im öffentlichen Verkehr ein noch größerer Rückgang des Anteils an privaten Autofahrten gegenübersteht.

Wurden 1993 lediglich 29 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und 40 % mit dem Auto, so hält der öffentliche Verkehr in Wien heute einen Marktanteil von 35 % und hat damit das Auto, das auf einen Anteil von 33 % kommt, deutlich überholt.

## STADION MIT U-BAHN-ANSCHLUSS

Seit 10. Mai 2008 können die Wienerinnen und Wiener mit den Zügen der Linie U2 über die Station Schottenring hinaus via Praterstern und Messegelände bis zum Ernst-Happel-Stadion fahren. Im Einzugsgebiet der U2-Verlängerung zum Stadion leben mehr als 90.000 Menschen. Wichtige infrastrukturelle Einrichtungen wie die Wiener Messe oder der künftige Standort der Wirtschaftsuniversität Wien können damit optimal erschlossen werden.

Mit der Eröffnung des neuen U2-Abschnitts vom Schottenring zum Stadion ist ein ganz entscheidender Teil der dritten Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Netzes abgeschlossen. Nahtlos geht es mit der U2 weiter und in naher Zukunft werden Prater, Messegelände, Stadion, Lobau und Donauspital auf einer Linie liegen.

## 2010 MIT DER U2 BIS ASPERN

Ende September 2006 haben die Wiener Linien mit den Arbeiten für die weitere Verlängerung der U2 über die Donau in den 22. Bezirk zur Aspernstraße begonnen.

Die neue Strecke vom Stadion über die Donau bis zur Aspernstraße umfasst sechs Stationen und ist rund fünf Kilometer lang. Voraussichtlich schon im Oktober 2010 wird dieser Streckenteil mit Anschluss an den neuen ÖBB-Bahnhof Stadlau und das Donauspital fertig sein.

### WEITERER AUSBAU DER U-BAHN GESICHERT

Im Sommer 2007 haben Bund und Land ein 1,85 Mrd. EUR-Paket für den weiteren U-Bahn-Ausbau in Wien geschnürt. Insgesamt wird das Wiener U-Bahn-Netz in der 4. Ausbaustufe um rund 14 Kilometer verlängert. Die Realisierung erfolgt aus heutiger Sicht in drei Etappen: So wird die U2-Nord-Verlängerung bis zum Flughafen Aspern inklusive dreier neuer Stationen im Jahr 2013 fertiggestellt. Die Eröffnung für die U1-Süd nach Rothneusiedl mit sechs neuen Stationen ist für 2015 geplant. Und die Fertigstellung einer U2-Süd-Verlängerung in Richtung Arsenal mit voraussichtlich fünf neuen Stationen soll bis 2019 erfolgen. Am Ende dieser Ausbauphase wird das Wiener U-Bahn-Netz eine Betriebslänge von beinahe 90 Kilometern haben. Dies entspricht in etwa der Entfernung von Wien zum Semmering.

### GUT GEFAHREN

Die Fußball-Europameisterschaft wurde nicht nur zum ultimativen Härte-test für die neue U2-Strecke. Während der 23 Tage der Fußball-EM haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eindrucksvoll gezeigt, zu welchen Höchstleistungen sie fähig sind. Nicht nur die Wienerinnen und Wiener, sondern auch hunderttausende Fans aus dem Ausland fanden dieses Angebot so verlockend, dass die Leistungen der Wiener Linien noch besser angenommen wurden als erwartet.

Vor allem die Zusatzleistungen an Matchtagen konnten sich sehen lassen. An einem Spieltag sind die Wiener Linien um 27.000 Bus- und Zug-Kilometer mehr als an einem normalen Betriebstag gefahren. Das ist eine Strecke, die zwei Drittel des Erdumfangs entspricht! Die Wiener Linien haben an den Tagen der Fußball-EM ihr Angebot auf allen U-Bahn-Linien tagsüber um 25 % und abends um 50 % erhöht.

An Spieltagen wurden zwischen 17 Uhr und Betriebschluss sogar um 100 % mehr Fahrten angeboten als im regulären Betrieb üblich. Auf diese Weise ist der öffentliche Verkehr seiner Rolle als Hauptzubringer zum Stadion, zu den Public Viewings und zur Fanzone optimal gerecht geworden.

### 2009 WELTWEIT GRÖSSTER KONGRESS FÜR ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR IN WIEN

Wien ist im Juni 2009 der Austragungsort des alle zwei Jahre stattfindenden UITP-Weltkongresses, der wichtigsten Veranstaltung für den Öffentlichen Verkehr weltweit. Der Internationale Verband für Öffentliches Verkehrswesen (UITP) mit Sitz in Brüssel vertritt mehr als 3.100 Mobilitätsanbieter auf allen Kontinenten und ist damit der zentrale Interessensvertreter des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die gemeinschaftliche Bewerbung Wiener Linien – öBB – Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) hat den Zuschlag für die Ausrichtung des 58. UITP-Weltkongresses 2009 und die damit verbundene Mobility & City Transport Ausstellung erhalten. Vom 7. bis 11. Juni 2009 wird Wien (Reed Messe Wien) Austragungsort dieser Veranstaltung sein, zu der zirka 2.300 Delegierte, über 300 Aussteller aus aller Welt und bis zu 10.000 Fachbesucher aus dem In- und Ausland erwartet werden.



DI Günter Steinbauer



DI Dr. Michael Lichtenegger



Mag. Walter Andrie



**NACH NUR FÜNF JAHREN BAUZEIT WAR DER AUSBAU DER U-BAHN-LINIE U2 ABGESCHLOSSEN. DIE 3,7 KM LANGE ERWEITERUNG VERBINDET DIE INNENSTADT MIT DEM ERNST-HAPPEL-STADION. DIE NEUE HALTESTELLE STADION IST EINE BETRIEBSTECHNISCHE INNOVATION.**

**DER „FUSSBALLER AM AUTOBUS“ DER UEFA EURO 2008™ – DIE KAMPAGNE DER WIENER LINIEN ERREGTE NICHT NUR IM STADTBILD AUFMERKSAMKEIT, SONDERN WURDE SOGAR MIT DEM 2. PLATZ DES TRANSPORT MEDIA AWARD AUSGEZEICHNET.**



**WIR BEFÖRDERN JEDEN TAG MEHR ALS 2 MIO. FAHRGÄSTE. WÄHREND DER EURO 2008 WAREN ES SOGAR TÄGLICH BIS ZU 800.000 MEHR.**





**MIT 26. OKTOBER 2008 WURDEN DIE RINGLINIENFÜHRUNGEN OPTIMIERT. UMSTIEGEVORGÄNGE WURDEN REDUZIERT ODER VERKÜRZT UND VIELE TEILE WIENS BESSER AN DIE CITY ANGEBUNDEN.**

**BEI VIER TIEF LIEGENDEN HALTESTELLEN SETZEN DIE WIENER LINIEN MIT DER ERDWÄRMENUTZUNG UND EINEM TAGESLICHTSYSTEM WELTWEIT ERSTMALIG NEUE TECHNOLOGIEN EIN. DER EINSATZ DIESER SYSTEME SCHONT DIE UMWELT UND REDUZIERT DIE BETRIEBSKOSTEN.**



**2008 FÜHRTEN WIR EINE KUNDENBEFRAGUNG DURCH. 92 % UNSERER KUNDINNEN SIND MIT DEN SERVICELEISTUNGEN UND -ANGEBOTEN DER WIENER LINIEN ZUFRIEDEN.**



**„MEINE LEIDENSCHAFT SIND DIE WIENER PHILHARMONIKER UND IHRE KONZERTE. FÜR MICH IST ES SEHR BEQUEM, MIT DEN ÖFFIS ZUM KONZERT ZU FAHREN, WEIL ICH MICH DANN NICHT UM EINEN PARKPLATZ KÜMMERN MUSS UND AUCH GANZ ENTSPANNT WIEDER NACH HAUSE FAHREN KANN.“**

Gerhard Fida



**„SEIT ICH HIER IN WIEN STUDIERE, NUTZE ICH DIE U-BAHNEN, DIE BUSSE UND DIE STRASSENBAHNEN – UND BISHER BIN ICH IMMER PÜNKTLICH IN DER UNI ANGEKOMMEN.“**

Tanja Rohrhofer



**„ALS KUNDIN DER WIENER LINIEN LEISTE ICH MEINEN TEIL FÜR NACHHALTIGES HANDELN – ICH KOMBINIERE MEINE FAHRTEN MIT DEM RAD UND DEN ÖFFIS UND LASSE MEIN AUTO EINFACH STEHEN.“**

Caroline Krammer



„DA ICH AUF DIE ÖFFENTLICHEN ANGEWIESEN BIN, IST ES NATÜRLICH VON VORTEIL, DASS DIE WIENER LINIEN AUF BARRIEREFREIHEIT ACHTEN. MIT DEM KINDERWAGEN HATTE ICH BEIM EINSTEIGEN IN DIE U-BAHN ZUM GLÜCK NOCH NIE PROBLEME.“

Sonja Brauner



„GANZ EGAL, OB ICH EIN FUSSBALLMATCH BESUCHE ODER MIT FREUNDEN ETWAS TRINKEN GEHE – MIT DEN ÖFFIS KOMME ICH ZU JEDER TAGES- UND NACHTZEIT ÜBERALL HIN!“

Robert Schida



„AUF DIE WIENER LINIEN KANN ICH MICH ZU 100 % VERLASSEN. VOR ALLEM BEI GESCHÄFTSTERMINEN NUTZE ICH ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL – EINE ECHTE ALTERNATIVE ZUM AUTO.“

Dr. Michael Wagner



**„UNSERE AUFGABE IST ES, FÜR EINE OPTIMALE MOBILITÄT DER WIENERINNEN UND WIENER ZU SORGEN. WIR SIND DAFÜR VERANTWORTLICH, DASS DIE STADT WIEN TÄGLICH IN FAHRT KOMMT.“**

Romana Zechmeister,  
Fahrerin

#### **GUT VERSORGT**

Wien ist die einzige Millionenstadt in Europa, in der mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln als mit dem privaten Auto fahren. Die Wiener Linien gehören zu Wien wie das Schnitzel. Oder das Riesenrad. Die Wienerinnen und Wiener nutzen die „Silberpfeile“ oder die „ULFS“ (wie die Niederflurstraßenbahnen liebevoll genannt werden) oft und gerne; 2008 haben wir erstmals die Grenze von 800 Millionen Fahrgästen überschritten.

Woran das liegt? Wir sorgen dafür, dass die Wienerinnen und Wiener täglich sicher und zuverlässig in

die Arbeit, in die Schule, zu ihren Freizeitaktivitäten oder nach Hause kommen. Mobilität ist die Basis für eine solide Wirtschaft. Mehr noch: Je besser und umfassender der öffentliche Nahverkehr ausgebaut ist, desto mehr werden die Straßen – und in der Folge auch die Umwelt – entlastet. Und Klimaschutz kommt uns allen zugute.

Die Wiener Linien sind mehr als nur Transportmittel; wir bringen den Wienerinnen und Wienern Lebensqualität!

# UNTERNEHMENSPROFIL

## WIENER LINIEN – WIR BEWEGEN WIEN!

Die Wiener Linien sind der führende Mobilitätsanbieter für den öffentlichen Nahverkehr in Wien. Sie verfügen über ein Streckennetz von fünf U-Bahn-, 28 Straßenbahn- und 84 Autobus-Linien auf einer Gesamtlänge von 933,8 Kilometern. 2008 nahmen 803,6 Mio. Fahrgäste das Angebot der Wiener Linien in Anspruch, was der beeindruckenden Zahl von rund 2,2 Mio. Personen pro Tag entspricht.

Doch das Unternehmen repräsentiert bei weitem mehr: Es sichert der Stadt Wien ein existenzielles Stück Lebensqualität. Denn die Wiener Linien sorgen nicht nur dafür, dass die Wienerinnen und Wiener täglich sicher und zuverlässig in die Arbeit, in die Schule, zu ihren Freizeitaktivitäten oder nach Hause kommen, sondern sie erfüllen auch in hohem Maße ökonomische, ökologische und soziale Aufgaben.

Ein reibungslos funktionierender öffentlicher Nahverkehr bedeutet eine Entlastung der Straßen. Die Wiener Linien schaffen die Voraussetzung für ein schnelleres Vorankommen des Wirtschaftsverkehrs und stellen die Basis für eine solide Marktwirtschaft dar. Sie geben aber auch grünes Licht für mehr Umweltschutz: Je mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, desto weniger wird die Umwelt belastet.

## ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR AUF HOHEM NIVEAU

Obwohl der Prozentsatz des öffentlichen Personenverkehrs in Wien im Vergleich zu anderen europäischen Städten bereits auf hohem Niveau liegt, ruhen sich die Wiener Linien nicht auf ihren Lorbeeren aus: Bis 2020 soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Wiener Modal Split auf 40 % angehoben und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 25 % reduziert werden – ein ambitioniertes Ziel, das die Wiener Linien durch permanente Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs erreichen werden.

Die Devise lautet: Verantwortung zeigen. Für die Umwelt, aber vor allem für die Menschen. Schließlich sind die Wiener Linien mit mehr als 8.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch einer der größten Arbeitgeber der Stadt Wien.

## AUFTRAG: ZUFRIEDENE FAHRGÄSTE

Die Wiener Linien orientieren sich bei der Wahrnehmung all ihrer Aufgaben auf ein Ziel hin: den Mobilitätsanforderungen der Stadt Wien bestmöglich zu entsprechen und die Zufriedenheit aller Fahrgäste zu gewährleisten.

Im Mittelpunkt steht dabei, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) leistungsfähig und attraktiv zu gestalten – für ein lebenswertes Wien.

2008 wurde eine Kundenbefragung durchgeführt, um die Zufriedenheit mit den Serviceleistungen zu erheben. Das Ergebnis war äußerst positiv: 92 % der Befragten zeigten sich mit den Leistungen der Wiener Linien sehr zufrieden. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von den Wienerinnen und Wienern gerne und oft in Anspruch genommen. Das belegen einige Fakten eindrucksvoll:

2008 konnten die Wiener Linien erstmals die Grenze von 800 Mio. Fahrgästen überschreiten.



Mit mehr als 341.000 Jahreskarten wurde gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs von rund 6.500 Stück erzielt. Die Anzahl der ausgestellten Schülerfreikarten betrug 2007/2008 mehr als 147.000 Stück; jene der Lehrlings-



*U-Bahn-Station zur Verkehrsspitze*



*Präsentation des Onlinetickets*



*Kundenzentrum der Wiener Linien*

freikarten lag über 20.500 Stück. Im Sommersemester 2008 ist außerdem die Nachfrage mit knapp 65.000 ausgestellten Semesterkarten für Studierende um 4,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Mit den Karten für das Wintersemester 2008/2009 wurden in Summe 2008 somit rund 139.000 Semesterkarten ausgestellt.

#### **WERTE: NACHHALTIGES HANDELN**

Die Wiener Linien legen höchsten Wert auf eine nachhaltige Ausgewogenheit zwischen sozialer Verantwortung, wirtschaftlichem Erfolg und ökologischen Erfordernisse.

Hier arbeiten Menschen für Menschen: Für das Unternehmen ist gelebte Kundenorientierung Ausdruck von Engagement und Kompetenz. Und als verantwortungsvoller und attraktiver Arbeitgeber gehen die Wiener Linien auf die Bedürfnisse ihrer Mitarbeite-

rinnen und Mitarbeiter ein und bieten Chancen zur beruflichen Entwicklung.

#### **STRATEGIE: DIENSTLEISTUNGEN OPTIMIEREN UND ERWEITERN**

Durch die kontinuierliche Erweiterung von Dienstleistungen und durch gezielte Innovationen werden hohe Kundenzufriedenheit und steigende Fahrgastzahlen erreicht.

Die Wiener Linien setzen zukunftsweisende Impulse durch die Entwicklung neuer Technologien in Zusammenarbeit mit Partnern aus Wirtschaft und Forschung. Auch die stetige Weiterentwicklung der Kommunikation nach außen und innen ist ein wesentlicher Baustein des Unternehmenserfolges.

Als Gesamtanbieter im öffentlichen Personennahverkehr setzt das Unternehmen mit Kompetenz und



*Blick auf die Votivkirche*

Erfahrung Maßstäbe für ein integriertes modernes Verkehrsmanagement.

**VISION: LEBENSQUALITÄT HEUTIGER UND ZUKÜNFTIGER GENERATIONEN**

Die Wiener Linien sind der Motor für intelligente Mobilität in Wien und sichern die urbane Lebensqualität heutiger und künftiger Generationen.

Klimaschutz ist für die Wiener Linien ein sehr wichtiges Thema und gelebte Unternehmensphilosophie, die durch die permanente Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs Tag für Tag konsequent umgesetzt wird.

Wien fährt gerne mit den Wiener Linien. Und international zählt das Unternehmen weiterhin zu den Besten.

## UITP 2009

### WIEN – GASTGEBER FÜR DEN UITP-WELTKONGRESS 2009

#### UITP: Weltweites Fachgremium für öffentlichen Personennahverkehr

Als „Internationaler Verband für Öffentliches Verkehrswesen“ vertritt die UITP mehr als 3.100 lokale, regionale und nationale Mobilitätsakteure aus über 90 Staaten aller Kontinente.

Die UITP (Union Internationale des Transports Publics) vereint:

- Betreiberunternehmen
- Lokale, regionale und nationale Behörden
- Dienstleistungs- und Zulieferindustrie
- Forschungsinstitute
- Akademische Einrichtungen
- Beratungsunternehmen

Als Vertreterin des gesamten Mobilitätsmarktes verfügt die UITP über eine starke Stimme und beträchtlichen Einfluss, um Interessen im Sinne des öffentlichen Personennahverkehrs zu verteidigen. Sie engagiert sich aktiv in einer Reihe internationaler Einrichtungen wie etwa den Vereinten Nationen, der Weltbank oder den diversen europäischen Institutionen.

#### UITP-Kongress: Im Zwei-Jahres-Rhythmus

Alle zwei Jahre veranstaltet die UITP einen Weltkongress. Die internationale Elite der Verkehrsbranche

kommt zusammen, um sich im Rahmen von Vorträgen und Besichtigungen auf den neuesten Stand zu bringen beziehungsweise gemeinsam über aktuelle Themen zu diskutieren. Gleichzeitig ist das Treffen eine gute Gelegenheit, bestehende Kontakte zu pflegen und neue zu knüpfen.

Für die Gastgeberstadt stellt der international größte Kongress dieser Art eine besondere Möglichkeit dar, sich und sein öffentliches Verkehrsnetz der Weltöffentlichkeit ausgiebig zu präsentieren. Dementsprechend intensiv wird auch in der Bewerbungsphase darum gekämpft, der nächste Austragungsort für den UITP-Weltkongress zu sein.



Präsentation des ULFs mit UITP-Branding

### **Wien: Zukunftsorientierte, beständige und erfolgreiche Mobilitätspolitik**

Für das Jahr 2009 konnte sich die Stadt Wien gegen die internationale Konkurrenz erfolgreich durchsetzen. Ausschlaggebend für die Entscheidung der UITP-Gremien war letztendlich, dass die Bundeshauptstadt auf einen „herausragenden öffentlichen Personenverkehr“ sowie eine „zukunftsorientierte, beständige und erfolgreiche Mobilitätspolitik“ verweisen kann.

### **Wiener Linien: UITP-Gastgeber**

Vom 7. bis 11. Juni 2009 werden die Wiener Linien gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) als Gastgeber Verkehrsexperten aus der ganzen Welt in Wien begrüßen dürfen – Schätzungen gehen von 2.300 Delegierten und bis zu 10.000 Fachbesuchern



aus. Der 58. internationale UITP-Weltkongress, der auf dem Gelände der Messe Wien im Prater stattfindet, steht unter dem Motto „Public transport: making the right mobility choice“. Themenschwerpunkte sind unter anderem Sicherheit, Verbesserung der urbanen Umwelt oder Energiesparmaßnahmen.

Mit der U-Bahn-Linie U2, Station Messe-Prater, ist eine hervorragende Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz gegeben. Für die Kongressteilnehmer stehen modernste Konferenzräume zur Verfügung.

### **Intensive Vorbereitungen**

Bereits seit April 2008 laufen intensive Vorbereitungen der Gastgeber. Per 1. April 2008 wurde das „UITP-Kongressbüro 2009“ mit Sitz bei den Wiener Linien geschaffen, wo alle Fäden des Projektteams zusammenlaufen.

### **UITP-Gremium-Meeting in Wien**

Für die Woche vom 7. bis 11. April 2008 galt es eine Reihe von UITP-Ausschusssitzungen zu organisieren, deren Höhepunkt die Meetings der höchsten Gremien der UITP darstellten (Executive Board und Policy Board). Der Präsident der UITP, seine Vizepräsidenten, die Mitglieder des Policy Boards (in dem die Wiener Linien mit Direktor Michael Lichtenegger vertreten sind) und der Generalsekretär konnten sich im Rahmen ihrer Sitzungen vom guten Anlaufen der Vorbereitungsarbeiten überzeugen und zeigten sich sehr zufrieden. Die Kongress- und Ausstellungs-

räumlichkeiten wurden im Anschluss an die Sitzung besichtigt. Als Tagungsort für das Policy Board wurde das Wiener Rathaus gewählt. Eine besondere Ehre für alle Teilnehmenden war es, vom Wiener Bürgermeister Dr. Michael Häupl persönlich begrüßt zu werden.

Die weiteren Vorbereitungsarbeiten umfassten folgende Schwerpunkte: Gestaltung der Rahmenveranstaltungen, Gestaltung des Programms für die Begleitpersonen, Fachexkursionen, Vor- und Nachkongress-Studienreisen, Ausbildung von Aushilfskräften für die Betreuung der Kongressteilnehmer, Gewinnung von Partnern zur Finanzierung der verschiedenen Veranstaltungen, Bewusstseinsbildung bei den Mitarbeitern und auch in der Bevölkerung.

### **Internationale Beachtung für Wiens öffentliches Verkehrssystem**

Die Entscheidung der UITP-Gremien, ihren Kongress in Wien abzuhalten, beweist ganz klar: Die Aktivitäten der Wiener Linien hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs in und um Wien finden auch international große Beachtung.

### **PREISE UND AUSZEICHNUNGEN**

Im Jahr 2008 wurden die Wiener Linien für ihre Aktivitäten und Bemühungen mit einer Reihe von Auszeichnungen und Preisen geehrt.



*Garage Leopoldau*

### **Bauherrenpreis 2008 für Garage Leopoldau**

Die Zentralvereinigung der Architekten Österreichs vergab am 14. November 2008 zum 41. Mal den Bauherrenpreis. Aus 103 eingereichten Projekten waren acht zur Auszeichnung ausgewählt worden – darunter die Autobusgarage Leopoldau der Wiener Linien.

### **Garage Leopoldau: Vorbildhaftes und gelungenes städtebauliches Konzept**

Die Jury begründete ihre Entscheidung damit, dass das Projekt Autobusgarage Leopoldau der Architekten fasch&fuchs auf mehrfache Weise vorbildhaft sei.

Sie hob das gelungene städtebauliche Konzept und die Baumassenverteilung hervor, die eine optimale Orientierung und eine klare Wegeführung ermöglichen: „Das Thema ‚Nutzbau‘ und die daraus resultierenden funktionellen Vorgaben werden mit architektonischem Engagement umgesetzt. Das Erscheinungsbild der großen Hallen wird durch ein kluges statisches Konzept geprägt, welches eine interessante Licht- und Wegeführung ermöglicht. Diese Ansätze werden im Verwaltungsgebäude weitergeführt und prägen so das ganzheitliche Erscheinungsbild. Das Wichtigste jedoch: Jedes architektonische Konzept wird an der Benutzerfreundlichkeit gemessen und die Großgarage Leopoldau hat diesen Test mit Auszeichnung bestanden.“

Gleichzeitig ist es gelungen, die Räume so zu gestalten, dass sich die rund 200 Angestellten und BusfahrerInnen der Wiener Linien dort auch wohl fühlen. Mittlerweile werden täglich rund 150 Niederflerbusse gewartet, gewaschen und mit Flüssiggas vollgetankt.

### **Wiener Linien: Zweifacher Gewinner bei Staatspreis**

Am 13. November 2008 verlieh Staatssekretärin Christa Kranzl in Vertretung des damaligen Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und nunmehrigen Bundeskanzlers Werner Faymann die bmvit-Staatspreise Verkehr 2008.

Die Wiener Linien wurden mit dem Staatspreis in der Kategorie „Konzeption bzw. Entwicklung von Prototypen/Systemlösungen“ sowie mit dem Sonderpreis für „Logistische Verkehrslösung bei Großveranstaltungen“ ausgezeichnet.

Den Sonderpreis überreichte die Sportlerin des Jahres 2008 Mirna Jukić als Botschafterin für den Staatspreis Verkehr.

Die Begründung der Jury für den Staatspreis: Das Konzept ESYS (Energiesysteme für Tunnelthermie) sei „ein weiterer wichtiger Schritt zum Ausbau der führenden österreichischen Stellung im Tunnelbau“ und reiche im Einsatz weit über den U-Bahn-Bereich hinaus: „Mit diesem Projekt konnte der Nachweis erbracht werden, dass der Tunnel selbst zu einem thermischen Element gemacht werden kann.“

Den Sonderpreis untermauerte die Jury damit, dass sich RAVE (Rechnerunterstützte Abwicklung des Veranstaltungsverkehrs) – entwickelt von Arsenal Research gemeinsam mit den Wiener Linien – mit einem Regelsystem für Fußgängergruppen einem Zukunftsproblem gewidmet habe, das nicht nur bei Großevents von Interesse sei. „Durch die automatisierte Steuerung von Personenflüssen zur effizienten Nutzung des öffentlichen Verkehrs wurde eine Serviceleistung zur Stärkung und höheren Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs entwickelt.“

## DIE STADT GEHÖRT DIR

Die Werbeaktivitäten der Wiener Linien standen 2008 neben der Weiterführung der bestehenden Imagekampagne „Die Stadt gehört dir“ ganz im Zeichen der UEFA EURO 2008™ und der Eröffnung der U2-Verlängerung. Die zusätzlichen Werbeaktivitäten liefen unter dem Slogan „Wir fahren zur EM“. Während die Eröffnung der U2-Verlängerung bis zur Station Stadion mittels einer klassischen Inseraten- und Plakatkampagne beworben wurde, hat man bei der UEFA EURO 2008™-Kampagne hauptsächlich auf Werbespots gesetzt, in denen Fußball mit alltäglichen Situationen im öffentlichen Verkehr humorvoll verbunden wurde. Diese Idee wurde im Sinne einer integrierten Kommunikation auch auf die Außenwerke-Aktivitäten angewandt. So wurden 60 Busse auf der Fensterseite großflächig mit Folien beklebt, auf denen ein Fußballspieler beim Volley-Schuss abgebildet war. Zusätzlich wurden fünf Haltestellen mit einer Beklebung versehen, auf der sitzende Fußballspieler zu sehen waren. Damit sollte der Eindruck erweckt werden, die Haltestellen seien Ersatzbänke. Diese Außenwerke-Kampagne wurde sehr gut angenommen, und im Juni wurde das Sujet „Fußballer am Autobus“ mit dem 2. Platz des Transport Media Awards ausgezeichnet. Neben dieser Auszeichnung konnten die Werbeaktivitäten der Wiener Linien noch einen weiteren Erfolg verzeichnen. Das Frühjahrs-Sujet der „Die Stadt gehört dir“-Kampagne mit dem Titel „Es kann losgehen“



*Preisgekröntes Sujet vom Jänner 2008*

war laut GAMA (GewistaAußenwerkeMedienAnalyse) das werbewirksamste Plakat des Monats Februar. Als weitere Werbelinie wurde 2008 auch die neue Jugendhomepage Rideontime.at beworben. Sowohl dafür als auch für das Herbst-Sujet der „Die Stadt gehört dir“-Kampagne wurde ein Modelcasting veranstaltet, an dem knapp 500 junge Amateurmodels teilnahmen. Die besten 15 Kandidaten wurden schließlich im Juli in ein Fotostudio zum aller entscheidenden Castingtermin eingeladen, wo drei Gewinner ausgewählt wurden.

### **INTERNETAUFTRITT DER WIENER LINIEN**

Im Sinne einer verstärkten Kunden- und Serviceorientierung haben die Wiener Linien ihren Webauftritt einer völligen Neugestaltung unterzogen. Die Internetseite der Wiener Linien ([www.wienerlinien.at](http://www.wienerlinien.at)) wurde modernisiert und auf die Bedürfnisse der



Werbung des Monats September 2008

Kunden abgestimmt. Neben den heute üblichen Standardfunktionen wie variable Schriftgröße oder einfachere Nutzung für sehbehinderte User wurde beispielsweise die Fahrplanauskunft direkt in die Startseite integriert. Dadurch sollen die Kunden noch rascher ihren Weg mit den Wiener Linien finden. Weitere Neuigkeiten auf den Internetseiten sind ein neues Design zur Unterstützung der kunden- beziehungsweise zielgruppenorientierten Ausrichtung der Website, eine erweiterte Navigationsstruktur mit Haupt- und Metanavigation sowie Verlinkungen, Schnelleinstieg, inhaltspezifische Zusatzinformationen, Bread-Crumb-Navigation, kundenorientierte Inhaltszuordnung nach Zielgruppen oder Bedürfnissen und eine verbesserte Bedienungsfreundlichkeit.

Außerdem wurde auch eine eigene Homepage für Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von



Werbung für Jugendplattform

15 bis 26 Jahren unter dem Namen [www.rideontime.at](http://www.rideontime.at) gestartet. Sie soll mithelfen, diese Zielgruppe schon frühzeitig an die Wiener Linien zu binden. Die Jugendlichen werden auf der Website eingeladen, aktiv mitzuarbeiten, und finden dort einige zusätzliche zielgruppenaffine Anwendungen wie ein Online-Magazin mit Reportagen, Musik- und Filmkritiken, Gewinnspielen, einem ausführlichen Lokalführer sowie einer kostenlosen Online-Audiodatenbank.

## EVENTS

### Kick-Off-Veranstaltung für Rideontime.at

Bei frühlingshaften Temperaturen strömten am Freitag, dem 11.4.2008, insgesamt 3.000 Personen zum Kick-Off-Konzert unserer Website ins WUK. Das Publikum war bestens gelaunt und feierte bis in die frühen Morgenstunden auf der größten Party Wiens an diesem Wochenende.



# „WAS BEI DER EURO 2008 DEN TRANSPORT DER FANS BETRAF, WAREN DIE WIENER LINIEN EINDEUTIG EUROPAMEISTER!“

Manuela Kowarz,  
Kundendienst

## WIR BRACHTEN 1,2 MILLIONEN FANS ZUM SPIEL

Von 7. bis 29. Juni 2008 regierte König Fußball in Wien. Unglaubliche 1,2 Millionen Fans aus ganz Europa kamen in die Bundeshauptstadt, um das Ereignis live und hautnah mitzuerleben.

Diese gigantische Zahl stellte die Wiener Linien vor große Herausforderungen. An „normalen“ Tagen befördern wir rund 2,2 Millionen Fahrgäste – an den Spieltagen kamen bis zu 800.000 Fahrgäste hinzu. Und natürlich war das Organisationstalent der Wiener Linien dann besonders gefragt: Nach dem Schlusspfiff konnten wir innerhalb einer Stunde 50.000 Stadionbesucher in die Innenstadt transportieren.

Damit die Fans während der EURO 2008 am Ball bleiben konnten, musste jahrelang intensiv geplant werden. Angefangen damit, dass der Bau der U2-Verlängerungsstrecke bis zum Praterstadion rechtzeitig fertig wurde, bis hin zu Beschilderungssystemen und Lautsprecherdurchsagen für fremdsprachige Gäste sowie zur Betreuung vor Ort in den Stationen und Fanzonen.

Insgesamt wurden während des 23-tägigen Fußball-Events rund 7,3 Millionen zusätzliche Fahrgäste befördert – für die Wiener Linien ein Erfolg auf der ganzen Linie.

# BESTENS GERÜSTET FÜR DIE EURO 2008

## FÜR DREI WOCHEN IM BLICKPUNKT DER FUSSBALLWELT

Vom 7. bis 29. Juni 2008 fand in Österreich und der Schweiz eines der größten Sportereignisse der Welt statt: die UEFA EURO 2008™.

Wien war der Haupt Austragungsort dieses Ereignisses – hier fanden sechs Spiele sowie das Finale statt.

Rund 1,2 Mio. Besucher aus dem In- und Ausland kamen nach Wien, um König Fußball zu huldigen. Oder anders ausgedrückt: Für die Dauer der UEFA EURO 2008™ wuchs die „Einwohnerzahl“ Wiens um rund zwei Drittel an. Diese gigantische Zahl an Menschen stellte die Infrastruktur der Stadt, vor allem aber den öffentlichen Verkehr vor große Herausforderungen. Doch die Wiener Linien waren auf den Ansturm der Fußballfans bestens vorbereitet. Mehr als ein Jahr lang hatten sie in enger Kooperation mit Magistrat, Bundespolizei, Sicherheitsdiensten, Wirtschaftskammer, Wien Tourismus und vielen anderen Institutionen ein umfassendes und wirksames Verkehrskonzept erarbeitet. Jedes Detail war dabei bedacht worden: Ein Großteil der Besucher war weder ortskundig noch der deutschen Sprache mächtig und benötigte deswegen besondere Betreuung. Alle von der Fanzone und dem Stadion betroffenen Linien wurden dem geänderten Bedarf angepasst.

Bei aller Fußballeuphorie vergaßen die Wiener Linien aber eines nicht: Ihre Hauptaufgabe bestand auch während der UEFA EURO 2008™ darin, die Wiene-

rinnen und Wiener sicher und schnell zur Arbeit, in die Schule oder nach Hause zu bringen.

## Professionelles Know-how für Großveranstaltungen

In den letzten Jahrzehnten haben sich die Wiener Linien reichlich Erfahrung in der Abwicklung von Großveranstaltungen angeeignet. So fanden in der Vergangenheit bereits drei Papstbesuche und andere kirchliche Ereignisse statt, bei denen die Wiener Linien pro Tag mehrere hunderttausend Fahrten mehr abwickeln mussten. Auch das jährlich über die Bühne gehende Donauinselfest trug wesentlich zum Know-how bei.

Darüber hinaus hatten einige MitarbeiterInnen der Wiener Linien während der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 deutsche Verkehrsunternehmen unterstützt. Ihre Erfahrungen lieferten wertvolle Erkenntnisse für die Vorbereitung zur UEFA EURO 2008™.

## Bis zu 800.000 Fahrgäste mehr pro Tag

Die Wiener Linien stellen Tag für Tag ihre Professionalität unter Beweis; immerhin befördern sie täglich rund 2,2 Mio. Fahrgäste. Zu dieser beeindruckenden Zahl kamen während der UEFA EURO 2008™ an den Spieltagen im Wiener Ernst-Happel-Stadion bis zu 800.000 Fahrgäste pro Tag dazu.

Eine logistische Meisterleistung war gefragt – und wurde von den Wiener Linien prompt geliefert: Das Konzept sah im Bereich Fanzone/Ring im Tagesver-

kehr eine Steigerung der Beförderungsleistungen auf 120.000 Fahrgäste pro Stunde und im Abendverkehr auf 87.000 Fahrgäste pro Stunde vor.

#### **Ausreichende Fahrzeugkapazität**

Die Wiener Linien setzten sich zum Ziel, diese außerordentliche Anzahl an Fahrgästen mit dem vorhandenen Fuhrpark ohne Ankauf oder Miete zusätzlicher Fahrzeuge zu bewältigen. So stellte man zum einen sicher, dass der Fahrzeugauslauf ähnliche Dimensionen wie in der morgendlichen Frühspitze mit rund 1.000 Bussen und Zügen erreichen konnte. Zum anderen passten die Wiener Linien den Organi-

sations- und Zeitplan für Reinigung, Reparatur- und Servicearbeiten den außerordentlichen Umständen an, damit trotz der hohen Belastung alle Fahrzeuge jederzeit zum Einsatz kommen konnten.

#### **U2: Rückgrat des Verkehrskonzeptes**

Das Rückgrat dieses umfangreichen Verkehrskonzeptes bildete die U-Bahn-Linie U2. Wien war die einzige „Host City“, in der man mit der U-Bahn direkt zum Spiel fahren konnte: Die eigens für die Großveranstaltung konzipierte Station Stadion liegt nur 150 Meter vom Ernst-Happel-Stadion entfernt. Gleichzeitig bot die U2 auch eine direkte Verbindung zu den



Wiener Rathausplatz während der EURO 2008

Fanzonen in der Innenstadt. In nur zehn Minuten gelangten die Fahrgäste von der Station Stadion zur Station Rathaus und umgekehrt.

#### **Optimales Transportkonzept: 50.000 Fans innerhalb einer Stunde**

Das ausgeklügelte Konzept der Wiener Linien ermöglichte es, mit der U2 innerhalb von einer Stunde mehr als 24.000 Fans vom Stadion in die Innenstadt zu transportieren. Die Tatsache einberechnend, dass etwa die Hälfte der Stadionbesucher einen Fußweg von zehn bis 20 Minuten zur Linie U1 am Praterstern und zur Linie U3 bei der Schlachthausgasse wählte, war es für die Wiener Linien sogar möglich, rund 50.000 Stadionbesucher innerhalb einer Stunde nach Spielende nach Hause zu bringen.

Selbstverständlich wurden im Bereich Ring bis Gürtel auch die Intervalle jener NightLines um die Hälfte verkürzt, die von der Oper, vom Schottentor oder vom Schwedenplatz stadtauswärts fahren.

#### **Besondere Aktivitäten während der EM**

Oberste Priorität hatte für die Planer der Wiener Linien die Sicherheit der Fahrgäste, die natürlich auch während des Besucheransturmes der UEFA EURO 2008™ in gleichem Ausmaß gewährleistet sein musste. Dafür wurden zusätzliche Maßnahmen eingeplant:

- **Bahnsteigüberwachung:** Rund 300 zusätzliche MitarbeiterInnen koordinierten das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und sorgten so für einen sicheren, reibungslosen Fahrgasttransport und für kurze Zugintervalle.
- **EM-BegleiterInnen:** An allen relevanten Knotenpunkten kamen MitarbeiterInnen der Wiener Linien zum Einsatz, um sowohl deutsch- als auch fremdsprachigen Fans für Auskünfte zur Verfügung zu stehen. Gleichzeitig halfen sie auch bei der Steuerung der Fahrgastströme mit.
- **Spezielle EM-Kleidung:** U-Bahn- und StraßenbahnfahrerInnen, BuslenkerInnen, MitarbeiterInnen des Kundendienstes sowie alle Fanbegleiter trugen wäh-



Station Stadion vor einem Fußballspiel



*Bahnsteigüberwachung*



*Lenkung der Fahrgastströme*

rend der UEFA EURO 2008™ spezielle Kappen und Polo-Shirts mit der Aufschrift „Wir fahren zur EM“.

- **Leitsystem:** Gemeinsam mit der Stadt Wien wurde ein ergänzendes Wegeleitsystem entwickelt. Klare Beschilderungen (mit internationalen Symbolen) dienten Fußballfans und Wien-Besuchern zur Orientierung.
- **Durchsagen in Fremdsprachen:** Je nach Bedarf tätigten die Wiener Linien von ihrer Betriebsleitstelle und der zentralen Leitstelle der U-Bahn aus mehrsprachige Durchsagen in Fahrzeugen, an Haltestellen und in U-Bahn-Stationen.

#### **DAS VERKEHRSANGEBOT ZUR FUSSBALL-EM**

Das umfassende Verkehrskonzept der Wiener Linien gewährleistete während der UEFA EURO 2008™ trotz des erhöhten Aufkommens von Fahrgästen und trotz der Sperre von Teilen des Rings, eines zentralen Streckenabschnitts im öffentlichen Verkehr, einen reibungslosen Ablauf des öffentlichen Verkehrs.

#### **U-Bahn**

Ab dem 10. Mai 2008 stand die Linie U2 als direkte Verbindung zwischen dem Ernst-Happel-Stadion und der Fanzone am Rathausplatz zur Verfügung. Die Züge auf allen U-Bahn-Linien verkehrten uneingeschränkt und waren vor allem in den Abendstunden in kürzeren Intervallen unterwegs.

#### **Zusätzliche Verkehrsleistungen:**

Auf den Linien U1, U3 und U6 wurden die Intervalle tagsüber von fünf auf vier Minuten verkürzt. Am Abend verkehrten die U-Bahn-Züge im Intervall von fünf statt sieben bis acht Minuten. An den Spieltagen setzten die Wiener Linien bei U1, U2 und U3 zusätzliche Züge ein. Die Betriebszeit wurde auf allen U-Bahn-Linien bis 1 Uhr 30 verlängert.

#### **Straßenbahn**

Infolge der Ringsperre verschmolzen die Linien 1 und 2 und pendelten ausschließlich zwischen den U2-Stationen Schottentor und Karlsplatz. Die Linie J

verkehrte nur zwischen Erdbrustgasse und der U6-Station Josefstädter Straße. Von dort fuhren Busse als Schienenersatzverkehr bis zum Volkstheater (Haltestelle des 48A). Die Linie D wurde über den Franz-Josefs-Kai umgeleitet. Für den Bereich zwischen Karlsplatz und Schottentor/Universität stand die U2 mit Langzügen zur Verfügung.

#### Zusätzliche Verkehrsleistungen:

Im Abendverkehr verkürzte man die Intervalle der Linien 5, 38, 43, 46 und 49 von 15 auf siebeneinhalb Minuten und jene der Linien 31, 67 und 71 von 15 auf zehn Minuten.

Die Betriebszeiten der Linien 5, 31, 38, 41, 43, 46, 49, 67 und 71 wurden bis 1 Uhr 15 (Abfahrtsstelle Ring) verlängert.

#### Autobus

Die Linien 77A und 84A fuhren an den Spieltagen (jeweils ab fünf Stunden vor Spielbeginn) auf geänderten Routen.

Auch beim Nachtverkehr gab es kleinere Änderungen: Die NightLine-Busse fuhren von den Randbezirken nur bis zur Station mit dem ersten Ring-Kontakt und wurden nicht über den Ring weitergeführt. Zusätzlich wurde eine eigene NightLine-Rundlinie im Fünf-Minuten-Intervall eingesetzt.

#### UEFA EURO 2008™: ERFOLG AUF ALLEN LINIEN

Die Wiener Linien erhöhten tagsüber ihr Angebot auf allen U-Bahn-Linien um 25 % und abends um 50 %. Fand ein Fußballspiel statt, wurden zwischen 17 Uhr



„EURO-2008-U-Bahn-Zug“ im Einsatz



Präsentation des U-Bahn-Zuges mit EURO-Branding

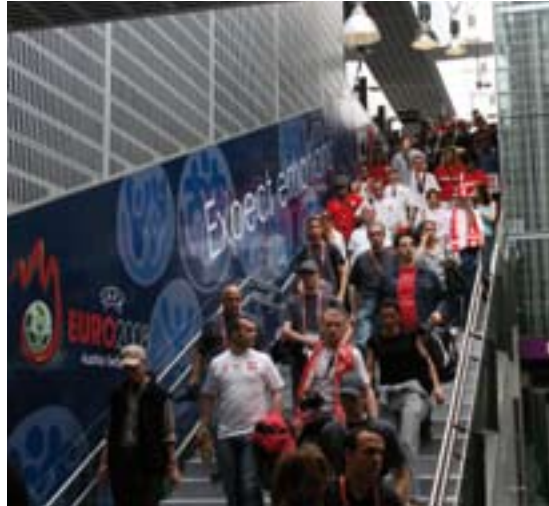
und Betriebsschluss sogar um 100 % mehr Fahrten angeboten als im regulären Betrieb üblich. Auf diese Weise ist der öffentliche Verkehr seiner Rolle als Hauptzubringer zum Stadion, zu den Public Viewings und zur Fanzone optimal gerecht geworden.

Insgesamt konnten die Wiener Linien ein deutliches Plus von rund 7,3 Mio. Fahrgästen während des 23-tägigen Fußball-Events verbuchen. Dabei handelte es sich sowohl um Neukunden, die Fahrkarten ausschließlich wegen der Europameisterschaft 2008 kauften, als auch um Stammkunden, die das bestehende Angebot in diesem Zeitraum vermehrt genutzt haben.

#### **Zusätzliche Verkehrsleistungen:**

Tagsüber kam zwischen den U-Bahn-Stationen Josefstädter Straße und Volkstheater Ersatzverkehr mit Normalbussen zum Einsatz.

Abends wurde das Intervall der Linie 48A von 15 auf siebeneinhalb Minuten verkürzt beziehungsweise



Fußballfans unterwegs ins Stadion

eine Betriebszeitverlängerung bis 1 Uhr 15 ab dem Ring vorgenommen.

Linien, die sonst über den Ring fahren, kamen zur Verstärkung der meistfrequentierten Streckenabschnitte in Einsatz. Somit wurde eine Intervallverdichtung der „Hauptäste“ im Nachtverkehr an Werktagen von 30 auf 15 Minuten und an Wochenenden von 15 auf sieben bis acht Minuten möglich.

#### **2. Platz für Wiener Linien-Plakat „EURO 2008“**

Die Wiener Linien blieben nicht nur bei der „Fortbewegung“ der Fußballfans erfolgreich am Ball, auch ihre Werbung für die UEFA EURO 2008™ hat bewegt: Im Juni 2008 errangen die Wiener Linien mit ihrem Plakat „EURO 2008“ den 2. Platz (Busbeklebung) beim Transport Media Award.

Dieser Preis wird monatlich für die beste Verkehrsmittelwerbekampagne Österreichs durch eine unabhängige Expertenjury vergeben. Die Verleihung ist eine Initiative der Plattform Out of home Austria mit Unterstützung von Gewista, 3M und buswerbung.at.

# „MIT DEM AUSBAU DES WIENER U-BAHN-NETZES FAHREN NICHT NUR DIE WIENERINNEN UND WIENER BESSER, SONDERN AUCH DIE HEIMISCHE WIRTSCHAFT.“

Michael Sprengnagl,  
Controlling

## WIR SIND DER WIRTSCHAFTSMOTOR WIENS

Der neue Streckenabschnitt der U2 erweitert das Wiener U-Bahn-Netz auf eine Betriebslänge von fast 70 Kilometern; bis 2019 sollen es knappe 90 Kilometer werden. Die Wiener Linien arbeiten mit Hochdruck daran, dass die Wienerinnen und Wiener noch schneller und komfortabler mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von einem Punkt zum anderen in ihrer Stadt fahren können.

Doch die Menschen in Wien profitieren nicht nur von der verbesserten Mobilität, die ihnen ein

weitreichendes öffentliches Verkehrsnetz bringt. Wir sind auch ein wichtiger Motor für die heimische Wirtschaft. Die Wiener Linien haben bisher mehr als sieben Milliarden Euro in den U-Bahn-Ausbau investiert; bis 2019 werden weitere 1,85 Milliarden folgen. Mehr als 1.000 Firmen aus Bauwirtschaft und Industrie durften sich über Aufträge freuen. Und das wiederum bedeutete 24.000 neue Arbeitsplätze.



# GROSSES ERÖFFNUNGSFEST FÜR DIE NEUE U2

## FEIERLICHE U2-ERÖFFNUNG

Am 10. Mai 2008 läuteten die Wiener Linien eine neue Ära des öffentlichen Verkehrs in Wien ein: Bürgermeister Dr. Michael Häupl eröffnete unter großem Besucherandrang feierlich den neuen Streckenteil der U-Bahn-Linie U2.

Im Rahmen der Eröffnungsfestivitäten wurde der Wiener Bevölkerung ein abwechslungsreiches Open-Air-Programm mit Musik und Unterhaltung bei allen neuen U2-Stationen geboten. Bis in den späten Abend hinein traten nationale und internationale Größen wie Mondscheiner, Opus, Mainstreet, Mark Medlock und Sister Sledge als Live-Acts auf.



U2-Eröffnungsfeier im Wiener Prater

## FAKTEN UND STATIONSBESCHREIBUNG

Das verkehrswirksame Konzept der Wiener Linien war ein Erfolg auf der ganzen Linie: Nach nur fünf Jahren Bauzeit verbindet die erweiterte U2 mit ihren fünf neuen Stationen die Innenstadt über Praterstern und Messegelände mit dem Ernst-Happel-Stadion. Wer von der Innenstadt zu einem Fußballspiel fahren möchte, braucht nur 14 Minuten – und das ganz ohne Stress, Stau und Parkplatzprobleme. Die erste große Belastungsprobe hat die neu erweiterte U2 mit der UEFA EURO 2008™ im Juni 2008 bereits mit Bravour gemeistert.

Doch nicht nur Fußballfans dürfen sich freuen: Wichtige infrastrukturelle Einrichtungen wie die Messe Wien oder der künftige Standort der Wirtschaftsuniversität Wien können mit den Wiener Linien nun direkt erreicht werden.

### Die „Nabelschnur“ der U2

Um die etwa vier Kilometer lange Teilstrecke betreiben zu können, war es notwendig, eine rund 2,1 Kilometer lange Gleisverbindung zwischen der Station Stadion und dem Betriebsbahnhof in Erdberg zu errichten.

Dazu mussten die Wiener Linien einen rund 1,7 Kilometer langen eingleisigen Tunnel quer durch den Prater graben. Das 416 Meter lange Rampenbauwerk wurde in offener Bauweise hergestellt.

Über diese „Nabelschnur“ lassen sich vor und nach einer Veranstaltung im Ernst-Happel-Stadion sehr rasch neue leere Züge zuführen, wodurch der Transport von Passagieren wesentlich beschleunigt wird.

### Fünf neue U2-Stationen

**Stadion:** Die Station Stadion ist die vorläufige Endstation der U2. Sie wurde speziell für Großveranstaltungen konzipiert.

**Krieau:** Die Station Krieau wurde als Brückentragwerk mit Abgängen an beiden Bahnsteigenden errichtet. Aus Witterungs- und Schallschutzgründen ist sie – wie auch die anderen U2-Stationen in Hochlage – komplett eingehaust. Von der Station aus ist der Zugang zur Messe Wien direkt erreichbar.

**Messe Prater:** Auch von der Station Messe Prater ist der direkte Zugang zur Messe Wien möglich.

**Praterstern:** Die Station Praterstern bildet eine Einheit mit dem von der ÖBB neu gestalteten Bahnhof Wien Nord und ist gleichzeitig Schnittpunkt und Umsteigeknoten zur bestehenden Linie U1 beziehungsweise zu den Schnellbahnlinien.

**Taborstraße:** Als Modellprojekt von Wiener Linien und „Kunst im öffentlichen Raum“ ist an der Station Taborstraße ein Kunstwerk (permanente Emaille-Arbeit) zu bewundern: Auf 26 mal vier Metern erblüht „ein Garten (zum Beispiel)“ in den U2-Farben Weiß und Violett.

### DIE U2-STATION STADION

Mit dem Konzept für die U2-Station Stadion präsentierten die Wiener Linien aus betriebstechnischer Sicht eine Weltneuheit. Lage, Architektur und Technik wurden vom ersten Planungsstadium an darauf ausgerichtet, dass in unmittelbarer Nähe Großveranstaltungen stattfinden, die auch eine entsprechend große Zahl an Fahrgästen mit sich bringen. Das Ziel lautete daher, einen schnellstmöglichen Abtransport von größeren Menschenmengen bei maximaler Sicherheit zu gewährleisten.

### VOM KARLSPLATZ BIS ZUM STADION

11 Stationen

Gesamtstreckenlänge: 7,4 Kilometer

Länge des neuen Teilstücks: 3,9 Kilometer

Fahrzeit von Karlsplatz bis Stadion: 14 Minuten

(einschließlich Stationsaufenthalten)

Fahrzeit auf dem neuen Teilstück von Schottenring bis Stadion: 7 Minuten

Intervalle:

5 Minuten (Montag bis Samstag

Früh bis nachmittags)

7,5 Minuten (abends an allen Tagen sowie Sonntag und an Feiertagen morgens)

Bei Veranstaltungen im Ernst-Happel-Stadion können die Intervalle während der An- und Abreise der Besucher auf 2 Minuten verkürzt werden.

Die U2 verbindet insgesamt sieben Bezirke (1, 2, 4, 6, 7, 8, und 9).

staltungen stattfinden, die auch eine entsprechend große Zahl an Fahrgästen mit sich bringen. Das Ziel lautete daher, einen schnellstmöglichen Abtransport von größeren Menschenmengen bei maximaler Sicherheit zu gewährleisten.

Die Station liegt nur rund 150 Meter vom Ernst-Happel-Stadion entfernt und ist als dreigleisige Hochstation mit zwei symmetrischen Mittelbahnsteigen und Abgängen an beiden Enden ausgeführt. Bei Events stehen pro Bahnsteig vier zusätzliche

Zu- und Abgänge zur Verfügung. Das dritte Gleis stellt sicher, dass bei der Abfahrt eines Zuges Richtung Stadtzentrum auf der anderen Bahnsteigseite bereits ein leerer Zug zum Abtransport einfährt.

Wie effizient das Konzept funktioniert, konnten die Wiener Linien bereits im Hätetest beweisen: Bei der UEFA EURO 2008™ erreichte die U2 eine rekordverdächtige Personenbeförderungskapazität von mehr als 24.000 Fahrgästen pro Stunde.

### ERDWÄRMENUTZUNG

Nicht nur die Betriebskosten, sondern auch die Umweltbelastung so niedrig wie möglich halten – diese beiden Aspekte standen schon bei der Planung der neuen U2-Stationen im Mittelpunkt.

Die Wiener Linien leisten in diesem Bereich international viel beachtete Pionierarbeit. Sie setzten bei den vier tief liegenden U2-Stationen Schottenring, Taborstraße, Praterstern und Messe Prater mit der sogenannten Erdwärmennutzung weltweit zum ersten Mal eine neue, zukunftsweisende Technologie ein (siehe Seite 21: ESYS). Wärme- und Umwälzpumpen transportieren die Wärme aus den umgebenden Erdschichten dorthin, wo sie benötigt wird. Dieses Prinzip lässt sich im Sommer zur Klimatisierung, im Winter zur Heizung der Stationsräume einsetzen. Gleichzeitig nutzt man auch die Wärme, die die Züge durch Antriebs- und Bremsenergieverluste beziehungsweise über ihre Klimaanlage abgeben.

Die höheren Baukosten – bei Errichtung der Stationen wurden Betonteile (Schlitzwände) mit den nötigen Rohrleitungen ausgestattet – amortisieren sich bereits nach rund fünf Jahren. Da sich mit diesem System auch Stiegen und Freiflächen absolut emissionsfrei beheizen lassen, reduzieren sich damit auch der Aufwand beziehungsweise sinken die Ausgaben für den Winterdienst. Die Wiener Linien fahren so noch umweltfreundlicher.

### BELEUCHTUNG DURCH TAGESLICHTSYSTEM

Der Einsatz eines Tageslichtsystems ist ein weiterer Faktor, der sowohl der Umwelt zugute kommt als auch die Betriebskosten reduziert. Das Tageslicht wird einerseits über Oberlichter, die auf der Bahnsteigdecke sitzen, in die Station gebracht. Andererseits fangen so genannte „Solatubes“ mit 250 und 530 Millimetern Durchmesser das Licht über eine Glaskuppel ein und leiten es über eine verspiegelte Rohrleitung sowie eine speziell geschliffene Prismenabdeckung in die entsprechenden Stationsbereiche.

Sehr tief liegende Stationen wie z. B. die neu errichteten U2-Bahnsteige Schottenring lassen sich mit Tageslicht allerdings nicht oder nicht zur Gänze beleuchten. Daher kann in keiner Station – zumindest in den Dämmerungs- und Nachtstunden – auf herkömmliche Beleuchtungssysteme vollständig verzichtet werden.



Blick auf die Solatubes

## OPTIMIERTE VERBINDUNGEN DURCH DIE U2-VERLÄNGERUNG

Damit möglichst viele Fahrgäste die Vorteile der U2-Verlängerung bestmöglich nutzen können, haben die Wiener Linien das öffentliche Verkehrsnetz rund um die neuen U2-Stationen optimiert. Die U2 und in kurzen Abschnitten einige Buslinien übernehmen die Funktion der im Zuge der U2-Verlängerung eingestellten Straßenbahnlinie 21.

**Linie 21:** Ersatz der Linie 21 durch die Verlängerung der Linien U2 und 80A, im kurzen Abschnitt Stadion-Praterkai durch die Linie 77A.

**Linie 11A:** Verlängerung bis zur U2-Station Krieau. Der 11A stellt eine Querverbindung zwischen U1, U2, U4 und U6 her. Umsteigemöglichkeit zur Linie 80B in Richtung Kraftwerk Freudenau/Kaiserebersdorf Münnichplatz.

**Linie 77A:** Auf Wunsch des zweiten Bezirks neue Linienführung über Meiereistraße-Wehlistraße-Handelskai-Aspernallee. Damit ist die Prater Hauptallee nun auf der gesamten Länge für Freizeitaktivitäten verkehrsfrei. Die Linie 77A bietet eine attraktive Querverbindung zwischen der U2 (Station Stadion) und der U3 (Station Schlachthausgasse).

**Linie 80A:** Verlängerung bis zur U2-Station Taborstraße. Im Abschnitt Praterstern-Taborstraße hat der 80A die Nahverkehrsanbindung der an der früheren Linie 21 gelegenen Bevölkerung übernommen.

**Linie 80B:** Umsteigemöglichkeit zur schnellen U2 beim Stadion für Fahrgäste aus Richtung Kaiserebersdorf Münnichplatz sowie Hafen und Siedlung Dammhaufen. Die Linie 80B verkehrt geändert bis zur Haltestelle Krieau und versorgt das Pensionisten-Wohnhaus Prater. Weiters besteht die Umsteigemöglichkeit zur Linie 11A bei der U2-Station Krieau – damit sind auch die U1 und die U6 für die Fahrgäste



Neue U-Bahn-Station „Messe – Prater“

der Linie 80B schneller erreichbar. Den Anschluss der Linie 80B zur U3-Station Schlachthausgasse übernehmen die Linien 77A und 84A.

**Linie 84A:** Der 84A erhielt mit der U2-Station Stadion einen zweiten U-Bahn-Anschluss. Linienführung, Intervalle und Betriebszeiten blieben unverändert.

## U-BAHN-AUSBAU: OPTIMALES VERKEHRSKONZEPT FÜR WIEN

Mit der Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes der U2 haben die Wiener Linien das U-Bahn-Netz auf die ansehnliche Länge von beinahe 70 Kilometern ausgedehnt; die geplante weitere Verlängerung der U2 in den 22. Bezirk fügt nochmals fünf Kilometer hinzu.

Um den Menschen im Großraum Wien auch in Zukunft ein zügiges Vorankommen garantieren zu können, arbeiten die Wiener Linien aber schon längst mit Hochdruck an der Umsetzung des nächsten Planungsschrittes: Mit der Fertigstellung der vierten



Nächste U-Bahn-Erweiterung 2010

Ausbauphase wird das Wiener U-Bahn-Netz im Jahr 2019 eine Betriebslänge von beinahe 90 Kilometern haben. Dies entspricht in etwa der Entfernung zwischen Wien und dem Semmering.

#### **Wirtschaftsmotor für den Großraum Wien**

Die Wiener Linien sind nicht nur einer der größten Arbeitgeber der Stadt Wien, sondern gleichzeitig auch ein wichtiger Motor für die heimische Wirtschaft.

Durch den kontinuierlichen Ausbau der U-Bahn trägt das Unternehmen wesentlich zur weiteren Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bei und sichert

auch viele Arbeitsplätze. Laut einer Untersuchung des Österreichischen Wirtschaftsforschungsinstituts WIFO wurden und werden jährlich rund 5.000 Arbeitsplätze geschaffen.

Mehr noch: Mit der Verlängerung der U2 bis 2010 und einer Investitionssumme von rund 1,3 Mrd. EUR haben die Wiener Linien die Basis für rund 24.000 neue Arbeitsplätze gelegt.

#### **Dritte Ausbauphase bereits 2010 abgeschlossen**

Mit der feierlichen Eröffnung des neuen Streckenabschnitts vom Schottenring bis zum Stadion am 10. Mai 2008 brachten die Wiener Linien wie geplant und

termingenaue den größten Teil der dritten Ausbauphase des U-Bahn-Netzes zum Abschluss. Das gesamte Projekt wird bis 2010 fertiggestellt. Bereits Ende September 2006 haben die Wiener Linien mit den Arbeiten für die weitere Verlängerung der U2 über die Donau in den 22. Bezirk zur Aspernstraße begonnen.

Auf dem rund fünf Kilometer langen Teilstück sind sechs neue Stationen geplant:

#### **Station Donaumarina: Knotenpunkt für 10.000 Arbeitsplätze**

Nach der Station Stadion erreicht die U2 am rechten Donauufer die neue Station Donaumarina. In ihrem Nahbereich entsteht ein großes Bürozentrum mit mehr als 10.000 Arbeitsplätzen.

#### **Station Donaustadtbrücke: Verbindung zum Freizeitparadies Donauinsel**

Der weitere Streckenverlauf führt in den 22. Wiener Gemeindebezirk. Mit der Station Donaustadtbrücke kann das Freizeitparadies Untere Alte Donau und Neue Donau noch einfacher und bequemer erreicht werden – die Wiener Linien schaffen mehr Mobilität für mehr Lebensqualität.

#### **Station Stadlau: Wichtiger Verkehrsknotenpunkt für die Region**

Die U-Bahn-Station Stadlau wurde von den Wiener Linien als ideale Umsteigestation zu den Bahnlinien der ÖBB konzipiert und schafft damit eine noch schnellere Verbindung zur Wiener Innenstadt: ein Vorteil, der vor allem tausenden Pendlern zugute kommt. Mit dem Verkehrsknotenpunkt Stadlau schaffen die Wiener Linien einen wichtigen Impulsgeber für die Wirtschaft der gesamten Region. Und sie tragen damit dem Gedanken des Schienenverbundes (Verknüpfung von überregionalen Zügen der ÖBB mit regionalen U-Bahn-Zügen Wiens) im Wiener U-Bahn-Netz optimal Rechnung.

#### **Station Hardeggasse: Mehr Mobilität für Anrainer**

Die Station Hardeggasse wird nördlich des Stadlauer Friedhofs im Bereich der Kreuzung Hardeggasse/Schickgasse auf einem Brückentragwerk (rund sieben Meter über dem Gelände) errichtet. Die U2 führt direkt in ein bestehendes Wohngebiet und erhöht damit die Mobilität und in der Folge die Lebensqualität der Anrainer wesentlich.

#### **Station Donauspital: Wiens 100. U-Bahn-Station**

Mit der Station Donauspital stellen die Wiener Linien auch das fünfgrößte Wiener Spital mit einem direkten U-Bahn-Anschluss aus. Diese Station ist dann die 100. in Wien errichtete U-Bahn-Station. 1978 wurde am Karlsplatz die erste U-Bahn-Station in Betrieb genommen. 100 Stationen in rund 30 Jahren – das ist eine Bilanz, die sich sehen lassen kann.

#### **Umbau Donaustadtbrücke: Verlängerte Lebensader für den 22. Bezirk**

Die Donaustadtbrücke, Wiens einzige Schrägseilbrücke über die Donau, wurde in den Jahren 1996 bis 1997 als Ausweichstrecke für die Bauarbeiten auf der Praterbrücke errichtet.

#### **Kostenintensiver Neubau verhindert**

Die Wiener Linien haben vorausschauend geplant: Denn die Donaustadtbrücke war von Anfang an als U-Bahn-Verbindungsbrücke über die Donau in den 22. Wiener Gemeindebezirk konzipiert. So konnte eine kostenintensive Neuerrichtung im Zuge der U2-Verlängerung zur Aspernstraße vermieden werden.

### Umbau ist technische Meisterleistung

Der Umbau der Donaustadtbrücke stellte die Planer der Wiener Linien vor große Herausforderungen. Um etwa die Montage der zusätzlichen Schrägseile bewerkstelligen zu können, brauchte es einen Schwerlastkran direkt auf der Brücke. Er musste von zwei anderen Schwerlastkränen hinaufgehievt werden. Der auf der Brücke befindliche Kran hob die neuen Schrägseile bis in 80 Meter Höhe zu den Ankerpunkten an der Pylonspitze, wo sie von Bauarbeitern montiert und anschließend mit hydraulischen Pressen entlang der Fahrbahn gespannt und befestigt wurden.

Bereits Ende 2010 soll die U2 über diese Brücke in den 22. Wiener Gemeindebezirk fahren und die Donaustadt noch schneller mit der City verbinden.

### Vierte Ausbauphase bereits gesichert

Für den weiteren U-Bahn-Ausbau in Wien haben Bund und Land ein 1,85 Mrd. EUR-Paket geschnürt. Insgesamt werden die Wiener Linien das U-Bahn-Netz in der vierten Ausbaustufe um rund 14 Kilometern auf eine Gesamtlänge von rund 90 Kilometer verlängern.

Die Realisierung erfolgt aus heutiger Sicht in drei Etappen: Die Verlängerung der U2 Richtung Norden bis zum Flughafen Aspern („U2-Nord“) inklusive drei neuer Stationen wird im Jahr 2013 fertiggestellt. Die Eröffnung der Verlängerungsstrecke der U1 nach Rothneusiedl („U1-Süd“) mit sechs neuen Stationen ist für 2015 geplant. Und die Fertigstellung einer weiteren Verlängerung der U2 in Richtung Arsenal



Schwerlastkran wird auf Schrägseilbrücke gehievt

(„U2-Süd“) mit voraussichtlich fünf neuen Stationen soll bis 2019 erfolgen.

#### **U2-Nord: Verlängerung von der Aspernstraße zum Flughafen Aspern**

Die vierte Ausbauphase sieht vor, die U2 von der Station Aspernstraße bis zum Flughafen Aspern zu verlängern. Die 4,5 Kilometer lange Strecke wird durchwegs oberirdisch – meist in Hochlage – geführt. Vorgesehen sind drei Stationen: Hausfeldstraße, Flughafen Nord und Flughafen Süd.

Baubeginn wird voraussichtlich Ende 2009 sein. Die Fertigstellung erfolgt bis 2013, das Investitionsvolumen beträgt 358 Mio. EUR.

#### **U1-Süd: Verlängerung vom Reumannplatz nach Rothneusiedl**

Mit der Verlängerung der Linie U1 von der Station Reumannplatz in den Bereich Rothneusiedl schaffen die Wiener Linien einen optimalen Anschluss für bestehende und zukünftige Siedlungsschwerpunkte. Mit der Anbindung an das U-Bahn-Netz wird die regionale Erreichbarkeit wesentlich verbessert.

Das Konzept der Wiener Linien sieht vor, die Strecke direkt im Anschluss an die bestehende Station Reumannplatz in Tieflage unter der Favoritenstraße – mit Stationen im Bereich Troststraße und Altes Landgut – bis vor die Alaudagasse verlaufen zu lassen. Dort geht die Trasse in Hochlage über, Stationen sind im Bereich Donauländebahn und Oberlaaer Straße geplant. Danach schwenkt die Trasse in Richtung Rothneusiedl.

In die 4,7 Kilometer lange Strecke mit sechs Stationen werden die Wiener Linien rund 770 Mio. EUR investieren. Die Inbetriebnahme ist für 2015 geplant.

#### **U2-Süd: Verlängerung vom Karlsplatz in Richtung Arsenal**

Die Verlängerung der Linie U2 von der Station Karlsplatz in Richtung Süden wird wichtige Stadtentwicklungsgebiete wie zum Beispiel das Eurogate, das Arsenal oder den Bereich beim zukünftigen Zentralbahnhof erschließen. Der frühest mögliche Baubeginn ist 2014; die Fertigstellung ist für Ende 2019 geplant.



Geplante U-Bahn-Verlängerungen und Straßenbahnlinien bis 2019

# „JE BESSER UNSER TEAM IST, DESTO LIEBER FAHREN DIE MENSCHEN MIT DEN WIENER LINIEN.“

Eva Schille,  
Personalentwicklung

## WIR BAUEN AUF UNSERE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Wien ist die einzige Stadt Europas, in der mehr Menschen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind als mit dem privaten Auto. In den vergangenen Jahrzehnten ist es den Wiener Linien gelungen, immer mehr Wienerinnen und Wiener von ihrem Angebot und ihrem Service zu überzeugen.

Wesentlichen Anteil daran hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wiener Linien. Sie sind es, die an vorderster Linie stehen. Sie sind es, die den Servicegedanken täglich bei den Kundinnen und Kunden umsetzen müssen. Das funktioniert nur,

wenn sie sich 100-prozentig mit ihrem Unternehmen identifizieren können.

Deshalb investieren die Wiener Linien gerne in die Aus- und Weiterbildung der Menschen, deren Engagement das Fundament unseres gegenwärtigen und zukünftigen Erfolges ist.

Mit rund 8.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind die Wiener Linien einer der größten Arbeitgeber im Großraum Wien. Wir sind auf jede Einzelne und jeden Einzelnen stolz.



# MITARBEITERINNEN

## PERSONALSTAND

Als einer der größten Arbeitgeber im Großraum Wien haben die Wiener Linien 2008 im Jahresdurchschnitt 7.858 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – davon 6.286 ArbeiterInnen und 1.572 Angestellte – beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahr wurde der Personalstand um 60 Personen (0,77 %) aufgestockt. Dieses Plus lässt sich hauptsächlich mit der Anwendung von Arbeitsruhebestimmungen beim zugewiesenen Personal erklären, die vor allem im Fahrdienst zu verstärkten Neuaufnahmen führten.

## PRODUKTIVITÄT

Die Produktivität der Fahrdienstleistung – gemessen an den Platzkilometern je Mitarbeiter im Fahrdienst – erreichte im Berichtsjahr einen neuen Höchstwert, sie ist seit 1998 um 22 % angestiegen.

### PLATZKILOMETER JE MITARBEITER

1998	4.672,6
1999	4.797,2
2000	4.712,8
2001	4.932,7
2002	5.068,6
2003	5.086,3
2004	5.160,7
2005	5.249,4
2006	5.430,1
2007	5.499,1
2008	5.699,8

## PERSONALENTWICKLUNG

Für die Wiener Linien steht die Qualität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Vordergrund, denn: Je besser das Team, desto besser das Unternehmen. Deswegen betrachten die Wiener Linien kontinuierliche Aus- und Weiterbildung als langfristige Investition in die eigene Zukunft.

Im Jahr 2008 besuchten in Summe 2.918 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 1.141 Bildungsveranstaltungen.

Im Rahmen der betrieblichen Ausbildung der Fahrer, Lenker und Stationswarte nahmen insgesamt 2.874 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an 358 Schulungen teil.

## LEHRLINGE

### Ausbildung

Im September 2008 nahmen die Wiener Linien 60 Lehrlinge auf – damit befanden sich Ende des Jahres 2008 insgesamt 188 Lehrlinge in Ausbildung. 39 Lehrlinge traten zur Lehrabschlussprüfung an, 13 bestanden die Prüfung mit Auszeichnung und 13 mit gutem Erfolg.

Die Wiener Linien bilden zur Zeit Lehrlinge in folgenden Lehrberufen aus:

Bürokaufmann/-frau, Technischer Zeichner/Technische Zeichnerin, MechatronikerIn, ElektroenergietechnikerIn, MaschinenbautechnikerIn, KommunikationstechnikerIn-Nachrichtenelektronik und KraftfahrzeugtechnikerIn/-elektrikerIn.

### amaZone Award 2008

Am 6. Oktober 2008 durften die Wiener Linien die „amaZone 2008“ entgegennehmen. Mit diesem Preis zeichnet der gemeinnützige Verein „sprungbrett“ ([www.sprungbrett.or.at](http://www.sprungbrett.or.at)) jedes Jahr Unternehmen aus, die sich vorbildhaft für die Lehrausbildung von Mädchen in handwerklich-technischen Berufen engagieren.

Eine Jury mit ExpertInnen aus den Bereichen Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Politik und Medien wählte die Wiener Linien in der Kategorie „Öffentliches und öffentlichkeitsnahes Unternehmen“ zur Preisträgerin. Hervorragend bewertet wurden die Kriterien aktive Förderung und Qualität der Lehrausbildung sowie folgende Maßnahmen:

- Erhöhung des Anteils der weiblichen Lehrlinge
- Förderung eines klischeeunabhängigen Frauen- und Männerbildes
- Möglichkeiten des Erwerbs von Zusatzqualifikationen für einen erfolgreichen Berufsweg
- Offensive Öffentlichkeitsarbeit



amaZone Award-Verleihung

## GESUNDHEIT UND SICHERHEIT

### Gesundheitstage

Im Zusammenwirken mit den Wiener Linien und der Bedienstetenvertretung bietet die Betriebskrankenkasse der Wiener Verkehrsbetriebe seit 2005 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Fahrdienst die Möglichkeit, an zwei Gesundheitstagen teilzunehmen. 2007 wurde dieses kostenlose Gesundheitsprogramm auf die gesamte Belegschaft – vom Fahrdienst bis zur Verwaltung – ausgeweitet.

Das Programm (Modul I, Dauer: 2 Tage) beinhaltet Vorträge und Workshops zu den Themen Fitness, gesunde und schmackhafte Ernährung sowie Stressbewältigungs- und Entspannungsübungen. Voraussetzung für die Teilnahme ist die Durchführung einer Gesundenuntersuchung. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bereits bei den Gesundheitstagen dabei waren, gibt es die Möglichkeit, weiterführende Seminare zu besuchen. Alle Veranstaltungen finden im neu eröffneten Asia Resort Linsberg in Bad Erlach statt.

### Brustgesundheitstage

Die Wiener Linien hielten im Jänner und Februar 2008 zwei Aktionstage rund um das Thema Brustgesundheit ab, die unter dem Motto „Früherkennung kann Leben retten“ standen. Mehr als 140 Teilnehmerinnen konnten begrüßt werden.

### Arbeitsunfälle

Im Jahr 2008 gab es bei den Wiener Linien 265 meldepflichtige Unfälle, das heißt Unfälle, die mehr als drei Tage Krankenstand zur Folge hatten. Deklariertes Ziel des Unternehmens ist, dass es zu keiner Erhöhung von nicht geleisteten Arbeitsstunden kommt, die durch Arbeitsunfälle bedingt sind.



# „IN WIEN HABEN NICHT NUR U-BAHN, BUS UND BIM VORRANG, SONDERN AUCH DER UMWELTSCHUTZ!“

Wolfgang Modry,  
Marketing und Werbung

## WIR STEHEN FÜR EIN NACHHALTIGES VERKEHRSKONZEPT

Die Wiener Linien haben sich seit jeher einer nachhaltigen Unternehmensführung verpflichtet gefühlt. Denn eigentlich kann man es ganz einfach auf den Punkt bringen: Je öfter die Wienerinnen und Wiener die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, desto besser funktioniert der Klima- und Umweltschutz. Das bedeutet: Weniger Staus, weniger Stress und weniger Abgase. Schön, dass Wien mit den Wiener Linien aufatmen kann.

Die Wiener Linien zeigen große Ambitionen: Bis 2020 soll der öffentliche Personennahverkehr in der Bun-

deshauptstadt auf 40 % gesteigert werden. Je dichter das öffentliche Verkehrsnetz ist, desto leichter kann auf den eigenen PKW verzichtet werden. Deswegen investieren die Wiener Linien permanent in den Ausbau ihrer U-Bahn-Linien. Hand in Hand damit geht die Erschließung neuer Stadt(entwicklungs)gebiete.

Deswegen setzen die Wiener Linien auch viele Maßnahmen, um die Fahrt mit U-Bahn, Bus und Bim noch attraktiver zu gestalten: Moderne, komfortable Fahrzeuge, eigene Busspuren oder optimierte Fahrzeiten sind nur ein paar Beispiele.

# NACHHALTIGKEIT

Der öffentliche Nahverkehr ist der Blutkreislauf von Großstädten. Und in Wien sind die Wiener Linien, der führende Anbieter für den öffentlichen Nahverkehr in der Stadt, das Herz dieses Kreislaufs. Als integrierter Mobilitätsdienstleister betreiben sie nicht nur U-Bahn, Straßenbahn und Bus, sondern sind auch zuständig für Bereitstellung und Erhaltung der Infrastruktur. Die Wiener Linien übernehmen darüber hinaus das Verkehrsmanagement wie Planung von Linien und Haltestellen aller Verkehrsträger, Koordination und Integration der Verkehrsträger oder Betriebslenkung durch Leitstellen beziehungsweise mobile Lenkung.

## WIENER LINIEN HABEN AMBITIONIERTE ZIELE

Die Stadt Wien hat ambitionierte Ziele – und die Wiener Linien setzen sie um: Das Klimaschutzprogramm *klip*, der Masterplan Verkehr 2003 beziehungsweise seine Fortschreibung 2008 und der Stadtentwicklungsplan (STEP05) stellen das Unternehmen vor große Herausforderungen.

### Klip Wien

Untersuchungen haben ergeben, dass die Kohlendioxid-Emissionen ohne entsprechende Gegenmaßnahmen bis ins Jahr 2010 auf jährlich 6,1 Tonnen pro Einwohnerin beziehungsweise Einwohner ansteigen würden – eine alarmierende Zahl, die die Stadt Wien veranlasste, das *klip* Wien auszuarbeiten. Mehr als 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 150 Abteilungen und Institutionen der Wiener Stadtverwaltung, der städtischen Betriebe, externer Organisationen und natürlich der Wiener Linien waren in die Erstellung des *klip* Wien involviert. Sie legten eine Liste von Maßnahmen vor, die umfassende

Klimaschutzaktivitäten in den Bereichen Energie, Mobilität und Beschaffung/Abfallbehandlung zur Folge hatte.

### Ziele des Klip Wien

Die Stadt Wien hat sich international verpflichtet, bis zum Jahr 2010 die Ziele des *klip* zu erreichen. Laut Expertenmeinung würde es ohne *klip* Wien vor allem beim Treibhausgas Kohlendioxid bis 2010 zu einer Steigerung um rund 17 % im Vergleich zu 1987 kommen.



*Die Wiener Linien leisten einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz*

Bis zum Jahr 2010 sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Minus 26 % bei den Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) im Vergleich zum derzeit prognostizierten Wert für das Jahr 2010. Das bedeutet eine Absenkung von 9,9 Mio. Tonnen auf 7,3 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr.
- Minus 22 % bis 2010 bei den Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) pro Einwohner und Jahr (Klimabündnis-Basiswert 1987) und somit eine Absenkung von 5,7 Tonnen auf 4,5 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Einwohnerin und Einwohner im Jahr. Mit dem Beitritt zum Klimabündnis hat Wien unter anderem das Ziel einer 50%igen Reduktion der Pro-Kopf-CO<sub>2</sub>-Emissionen von 1987 bis 2010 übernommen.
- Minus 14 % bei den Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) gegenüber dem Wert von 1990 (Basiswert Kyoto) – das entspricht einer Senkung der jährlichen Emissionen von 8,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> auf 7,3 Mio. Mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls hat sich Österreich zu einer 13%igen Emissionsreduktion bei sechs Treibhausgasen zwischen 1990 und dem Mittelwert der Jahre 2008 und 2012 verpflichtet.
- Minus 1,3 Mio. Tonnen an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten: Das Klimaschutzmaßnahmenprogramm „Bau-Klima“ führt in den Handlungsfeldern Stadtverwaltung und Wohnen zu einem Ausstieg aus der Verwendung von Baustoffen mit halogenierten Kohlenwasserstoffen. Die dadurch bewirkte Verringerung von Treibhausgasen entspricht dem Treibhauspotenzial von 1,3 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>.

#### **KliP Wien: Vom Prinzip der Nachhaltigkeit geprägt**

Das KliP Wien orientiert sich am Prinzip der Nachhaltigkeit. Sein Ziel ist, die Lebensqualität in Wien zu

verbessern und zum Schutz des globalen Klimas beizutragen: Eine nachhaltige kommunale Energie- und Verkehrspolitik wird zu einer drastischen Verringerung des fossilen Brennstoffeinsatzes und einer wirksamen Reduktion der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen. KliP versteht sich als engagiertes Umweltbelebungsprogramm, das den Ruf Wiens als Umweltmusterstadt vorbildlich etabliert.

#### **Masterplan Verkehr Wien**

Der Masterplan Verkehr wurde am 4. November 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Dieses innovative und moderne urbane Verkehrskonzept orientiert sich an klaren Prioritäten und geht besonders auf die Rolle Wiens im neuen Europa ein.

Kernziel ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs von 35 % auf 25 % bis 2020, und das zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs sowie der Fußgängerinnen und Fußgänger.

Ist das Radwegenetz in Wien bis dato schon auf mehr als 1.000 Kilometer angewachsen, so soll der Anteil des Radverkehrs bis 2010 auf 8 % verdoppelt werden.

Verschiedene Maßnahmen sollen dazu motivieren, kurze Wege zu Fuß zurückzulegen:

- Bauliche Vorkehrungen zur Sicherung von Kreuzungen
- Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- Maßnahmen, die Höhenunterschiede leichter überwinden lassen, beispielsweise Aufzüge und Rolltreppen
- Tempo-30-Zonen im dicht bebauten Stadtgebiet
- Mindest-Gehsteigbreite von zwei Metern
- Errichtung neuer Fußwege

Außerdem tragen die Weiterentwicklung der Parkraumpolitik, ein modernes Verkehrsmanagementsystem und breite Bewusstseinsbildung dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu verringern und damit den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren.

#### **Wiener Linien: Steigerung des öffentlichen Verkehrs auf 40 %**

Eine wichtige Aufgabe fällt in diesem Bereich den Wiener Linien zu: Sie müssen den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum Jahr 2020 auf 40 % steigern.

Deshalb haben die Wiener Linien in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um den öffentlichen Verkehr in Wien noch attraktiver zu gestalten: Besonders komfortable und moderne Fahrzeuge wie die Niederflurstraßenbahn ULF (Ultra Low Floor) oder mit Flüssiggas betriebene Niederflurbusse, Beschleunigungs- und Bevorrangungsmaßnahmen (z. B. eigene Gleiskörper und Busspuren) sowie optimale Serviceleistungen bewegen bis heute viele Wienerinnen und Wiener, auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen.



*Mit einem Marktanteil von 35 % hat der öffentliche Verkehr in Wien das Auto bereits überholt*



*Blick auf die künftige Station Hardeggasse*

Um den öffentlichen Verkehr zu fördern, braucht es in erster Linie ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz, das eine flächendeckende Versorgung mit U-Bahn, Bus und Bim sicherstellt. Der Ausbau der U-Bahn als beliebtestes Verkehrsmittel geht Hand in Hand mit der Erschließung neuer Stadtentwicklungsgebiete.

Das umfassende Maßnahmenpaket der Stadt Wien ist das wirksamste Instrument, die Bevölkerung zum Umsteigen zu bewegen. Vom eigenen PKW in die öffentlichen Verkehrsmittel – ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz.

# „WARUM DIE WIENERINNEN UND WIENER NICHT NUR OFT, SONDERN AUCH GERNE MIT DEN WIENER LINIEN FAHREN? WEIL WIR BEIM SERVICE KEINE KOMPROMISSE EINGEHEN – UND DAS MIT SICHERHEIT.“

Oliver Stiel,  
Stationswart

## WIR STELLEN UNSERE KUNDEN IN DEN MITTELPUNKT

Der Unternehmenszweck der Wiener Linien besteht darin, für eine optimale Mobilität der Wiener Bevölkerung zu sorgen. Doch darunter verstehen wir mehr als nur die Betriebslänge unserer Verkehrsmittel.

Für die Wiener Linien heißt das: Wir stellen bei allen Überlegungen die Interessen unserer Fahrgäste in den Mittelpunkt.

Das beinhaltet sowohl permanente Optimierung der Streckenverläufe aller Betriebslinien als auch unkomplizierten Service und kompetente Beratung.

Schließlich: Für wen wurde dieses öffentliche Verkehrsnetz aufgebaut, wenn nicht für die Menschen, die hier in Wien leben?

Optimaler Service bedeutet aber auch optimale Sicherheit. Hier gehen die Wiener Linien keine Kompromisse ein. Bestes Material, laufende Kontrollen und ständige Wartung gehen Hand in Hand mit modernsten sicherheitstechnischen Maßnahmen. Damit sich die Wienerinnen und Wiener als (Fahr-)Gäste der Wiener Linien nicht nur wohl, sondern auch sicher fühlen.



# SERVICE UND SICHERHEIT

## HOHE KUNDENFREUNDLICHKEIT

Umfragen bestätigen immer wieder: Das Angebot und die Serviceleistungen der Wiener Linien werden von den Menschen gerne und oft genutzt.

### Service: Im Mittelpunkt der Kunde

Doch die Wiener Linien ruhen sich nicht auf ihren Lorbeeren aus, ganz im Gegenteil: Das Unternehmen sieht eine seiner wesentlichsten Aufgaben darin, sein Leistungsniveau permanent zu hinterfragen und nach Optimierungsmöglichkeiten zu suchen. Bei all diesen Überlegungen stehen die Kundinnen und Kunden im Mittelpunkt. Service und Beratung müssen so umfassend, kompetent und unkompliziert wie nur irgendwie möglich ablaufen.

Seit jeher fühlen sich die Wiener Linien einer nachhaltigen Unternehmensführung verpflichtet. In diesem Sinne ist es nur logisch: Je besser und kundenfreundlicher Angebot und Service der Wiener Linien sind, desto mehr Menschen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel – und umso besser funktioniert auch der Klima- und Umweltschutz in und für Wien.

### Optimaler Service – optimale Sicherheit

Hand in Hand mit dem Service geht die Sicherheit. Schließlich sollen die Menschen ihr Ziel mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur schnell und bequem, sondern vor allem auch sicher und unfallfrei erreichen. Optimaler Service heißt daher auch, für maximale Sicherheit zu sorgen – durch intensive und umfangreiche Sicherheitsschulung

der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wiener Linien, durch permanente Kontrolle und Wartung der Fahrzeuge und Anlagen, durch absolute Kompromisslosigkeit bei der Qualität des verwendeten Materials und durch umfangreiche bauliche und betriebliche sicherheitstechnische Maßnahmen. Sie werden laufend den modernsten Erkenntnissen angepasst und übersteigen die gesetzlichen Auflagen meist weit.

## SICHER DURCH WIEN

### Türfühlerkanten: Mehr Schutz für Fahrgäste

Die Sicherheit der Fahrgäste ist den Wiener Linien ein zentrales Anliegen. Deshalb arbeitet das Unternehmen permanent an Verbesserungen.

Jüngstes Projekt ist der Einbau von so genannten Türfühlerkanten in den Fahrzeugen der Straßenbahn: Sie registrieren jeden eingeklemmten Gegenstand sofort – auch kleinere Dinge wie Hundeleinen, Kleidungsstücke etc., die von den herkömmlichen pneumatischen Türfühlerkanten bisher nicht erkannt wurden.

Bis zum Jahr 2010 sollen 132 Triebwagen der Reihe E1 und 107 Beiwagen der Reihen c3 und c4 umgerüstet werden. Damit ist das Maximum an Sicherheit, das die Technik bieten kann, ausgeschöpft. Das Restrisiko, beim Ein- und Aussteigen verletzt zu werden, ist durch diese Einrichtung auf ein Minimum reduziert.



Überwachung des U-Bahnbetriebes in der zentralen Leitstelle der Wiener Linien

### **Integriertes Qualitätsmanagement-System QSU**

2008 haben die Wiener Linien das integrierte Qualitätsmanagement-System QSU erfolgreich weitergeführt. Die Abkürzung steht für „Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltmanagement“ und bedeutet, dass das Unternehmen seine Leistungen für jeweils eine andere Zielgruppe – Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Gesellschaft – genau unter die Lupe nimmt. Ziel ist es, Synergien zu finden, die eine effizientere Umsetzung ermöglichen und letztendlich zu einer permanenten Verbesserung dieser Bereiche für alle Gruppen führen.

### **MIT SERVICE ZUM ERFOLG**

#### **Die neuen Ringlinien: Optimale Vernetzung und kürzere Wartezeiten**

Die bisherigen Ringlinien mussten aus betrieblichen Gründen zweimal Stehzeiten einhalten. Fahrgäste, die über die Stationen Schottenring und Stubentor hinaus wollten, sahen sich so zu unfreiwilligen Pausen gezwungen.

Deshalb nahmen die Wiener Linien – eine Initiative des Fahrgastbeirates unter dem Vorsitz von

Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher aufgreifend – den Straßenbahnverkehr auf der Ringstraße genauer unter die Lupe. Nach einer umfassenden Analyse wurde er neu organisiert.

Das Konzept beruhte auf der Idee, Straßenbahnlinien, die bislang von einem Stadtteil ins Zentrum führten, miteinander zu verknüpfen. Dies sollte einerseits eine umsteigefreie und damit noch schnellere Verbindung durch die Stadt ermöglichen; andererseits galt es noch bessere Anschlussmöglichkeiten zur U-Bahn zu schaffen.

Die Verkehrsplaner der Wiener Linien untersuchten jene Linien, die sich für eine Verbindung durch die Stadt über den Ring eigneten. Sehr schnell zeigte sich, dass vor allem die bisherigen Linien 1, 2, 65, J und N Verbesserungspotenzial aufwiesen.



Neue Linienführungen am Ring

### Die erste Phase: Start am 26. Oktober 2008

Am 26. Oktober 2008 war es dann soweit: In der ersten Umsetzungsphase traten neue Linienführungen in Kraft, die es nunmehr ermöglichen, die Stadt mit weniger Umsteigevorgängen zu durchqueren und die U-Bahn-Linien dank mehr direkter Verbindungen noch schneller und bequemer zu erreichen. Durch die neuen Ringlinien wurden viele Teile Wiens direkt an die City angebunden und darüber hinaus untereinander besser vernetzt.

Zusätzlich wurden die Ampelschaltungen entlang des Ringes effektiver gestaltet, was die Wartezeit an den Kreuzungen und damit die Reisezeit der Fahrgäste deutlich verkürzt. Die bisherigen Intervalle wurden beibehalten.

### Erste Ergebnisse: Voller Erfolg

Nach den ersten Betriebswochen erfolgten kleinere Nachjustierungen in den Bereichen Intervalle, Fahrzeugeinsatz, Ampelschaltungen und Verkehrsorganisation, womit die Zuverlässigkeit der beiden neuen Linien verbessert werden konnte.

Erste Auswertungen von elektronischen Fahrgastzählgeräten bestätigten ebenso wie Beobachtungen den prognostizierten Trend – die Fahrgastzahlen lagen höher als auf den vergleichbaren Vorgängerslinien. Das ursprünglich angestrebte Ziel wurde damit erreicht.

Das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) hat rund 700.000 zusätzliche Fahrgäste durch die neuen Durchgangslinien prognostiziert.

### NEUE STRECKENFÜHRUNG DER LINIEN 25 UND 26

Im Zuge der Verlängerung der Linie U2 bis zum Flughafen Aspern erfolgt 2009 auch der Startschuss für den

Bau der neuen Streckenführung der Straßenbahnlinien 25 und 26. Diese sorgen für eine noch bessere Erschließung des 21. und 22. Bezirkes und werden 2013 in Betrieb gehen.

### „VIENNA RING TRAM“

Wien kann sich mit seiner Vielzahl von Sehenswürdigkeiten und kulturellen Einrichtungen durchaus sehen lassen. Deshalb haben sich die Wiener Linien für in- und ausländische Besucherinnen und Besucher einen ganz besonderen Service einfallen lassen: die „Vienna Ring Tram“.

Auf der ursprünglichen Route der Linie 1 fährt seit 4. April 2009 täglich zwischen 10 und 18 Uhr eine umgebaute Straßenbahn. Im Halbstundentakt umrundet sie die Innenstadt entlang des Rings – und zwar im Uhrzeigersinn – und bleibt nach dem „Hop on, hop off“-Prinzip an ausgewählten Haltestellen stehen.

Während der Fahrt erhalten die Fahrgäste via LCD-Bildschirmen Informationen über die touristischen Highlights entlang der Fahrstrecke. Parallel dazu können sie sich auch über Kopfhörer in mehreren Sprachen von der Staatsoper zum Burgtheater, vom Ringturm zum Rathaus führen lassen – ganz bequem per Bim!

### KUNDENTELEFON: 95 % ERREICHBARKEIT

Die Verlängerung der Linie U2, die intensive Berichterstattung in den Medien, aber auch die Umsetzung des Ringlinienkonzeptes bedeuteten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kundendienstes der Wiener Linien auch eine deutliche Steigerung von Anfragen und einen erhöhten Beratungsbedarf.

Die Wienerinnen und Wiener reagieren sensibel auf alle Themen rund um den öffentlichen Verkehr und nutzen vor allem E-Mail und Mobiltelefon, um ihre Meinung bei den Wiener Linien kundzutun.

Bei den eingehenden Anrufen wurde eine Steigerung von immerhin rund 10 % verzeichnet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kundendienstes gaben ihr Bestes: Die Erreichbarkeit des Kundentelefon sowie des Mehrgebührenteams lag auch 2008 bei einem sensationellen Wert von 95 %. Anders ausgedrückt: Der Kundendienst der Wiener Linien ist praktisch immer erreichbar!

Um noch näher bei ihren Kunden zu sein, waren die Wiener Linien mit insgesamt 90 ganztägigen Außenauftritten öffentlich präsent. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf den beiden Zielgruppen Schüler/Jugendliche sowie Senioren. Traditionell fixe Termine sind Auftritte im Rahmen der „Helfer Wiens“ sowie die Präsentation des Unternehmens bei Messerveranstaltungen. Mit zwei Aktionen (einer für Kundinnen und Kunden, einer für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) haben die Wiener Linien den Verkauf von Merchandisingartikeln kräftig angekurbelt – und eine Steigerung um 11 % erreicht.

### PROJEKT „SERVICESTANDARDS IM KUNDENDIENST“

Die Wiener Linien wollen das hohe Niveau ihrer Serviceleistungen halten und ausbauen. Sie setzten daher im Frühjahr 2008 ihr Projekt „Servicestandards im Kundendienst“ weiter fort. Mithilfe von Mystery Shopping beziehungsweise Mystery Calling wurde die Qualität des Kundenservices genau unter die Lupe genommen. Hand in Hand damit wurde in einer umfangreichen Kundenbefragung die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln eruiert und mögliche Verbesserungspotenziale aufgespürt.

### **Mystery Shopping: Servicequalität bestätigt**

Das renommierte Beratungsinstitut TQS wurde damit beauftragt, in den Bereichen Vertrieb und Kundendienst Testbesuche oder Testanrufe mit unterschiedlichen Anliegen in den Informationsstellen, Vorverkaufsstellen und im Kundendienstzentrum Erdberg vorzunehmen. Jeder Tester wurde mit einem konstruierten Fall (z. B. Kauf einer Senioren-Jahreskarte oder Beschwerdesituation) ausgestattet und erhielt einen umfangreichen Katalog mit Bewertungskriterien. Die Auswertungen waren nicht auf die einzelne Mitarbeiterin beziehungsweise den einzelnen Mitarbeiter ausgelegt, sondern auf das gesamte Team.

Insgesamt 168 Testbesuche und 78 Testanrufe führten zu einem erfreulichen Ergebnis: TQS stellte dem Kundendienst der Wiener Linien ein äußerst positives Zeugnis aus.

Dies belegt, dass die in den letzten Jahren forcierten Mitarbeiter-Schulungen und die gemeinsam definierten Servicestandards positive Auswirkungen zeigen – und das, obwohl infolge der fortschreitenden Komplexität der Geschäftsfälle die erforderliche Wissenstiefe in allen Bereichen enorm zugenommen hat.

### **Kundenzufriedenheitsmonitor 2008: Hoherfreuliches Ergebnis**

2008 ließen die Wiener Linien in Wien eine Befragung durchführen, um die Zufriedenheit ihrer Kunden mit den Serviceleistungen im Kundendienstzentrum Erdberg und in den Vorverkaufsstellen festzustellen. In Summe wurden etwa 500 Jahreskartenbesitzerinnen und -besitzer telefonisch sowie knapp 1.000 Kundinnen und Kunden im Kundendienstzentrum Erdberg beziehungsweise in den Vorverkaufsstellen persönlich befragt.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Serviceleistungen bei den Befragten auch 2008 äußerst positiv ankamen und das hohe Niveau von 2006 gehalten werden konnte. 92 % der Befragten zeigten sich mit den Serviceleistungen im Kundendienstzentrum sehr zufrieden. Bei einigen Messkriterien konnte im Vergleich zur letzten Befragung sogar eine Steigerung der Zufriedenheitswerte erzielt werden.

### **FAHRGASTBEIRAT**

Im Jahr 2004 wurde der Fahrgastbeirat der Wiener Linien gegründet. Auch hier lag die Intention des Unternehmens darin, näher an den Kundinnen und Kunden zu sein und ihre Anliegen schneller und direkter zu erfahren. Der aus 16 Mitgliedern bestehende und paritätisch aufgegliederte Fahrgastbeirat ist sozusagen das „Sprachrohr“ der Fahrgäste. Er sammelt die Meinungen der Wiener Bevölkerung und gibt diese an das Unternehmen weiter. Umgekehrt haben die Wiener Linien die Möglichkeit, auf konstruktive Weise mit ihren Kundinnen und Kunden in Kontakt zu treten und Wünsche, Anregungen sowie Kritik direkt mit Betroffenen zu besprechen.

Unter dem Vorsitz von Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher fanden im Jahr 2008 eine außerordentliche und fünf ordentliche Sitzungen statt, an denen sowohl externe als auch interne Experten teilnahmen.

Eine Arbeitsgruppe – bestehend aus drei Fahrgastbeiräten und dem Vorsitzenden Prof. Knoflacher – war intensiv an der Erstellung des neuen Ringlinienkonzeptes beteiligt; am 1. Juli gab es dazu eine außerordentliche Sitzung. In diesem Zusammenhang wurde die Arbeit des Fahrgastbeirates in den Medien mehrmals äußerst positiv erwähnt.

Zusätzlich behandelten andere Arbeitsgruppen auch Themen wie die Klimatisierung der öffentlichen Verkehrsmittel oder den neuen Handyservice.

### **FAHRGASTINFO-ANZEIGEN BEI ULF-HALTESTELLEN VERBESSERT**

Viele Menschen mit besonderen Bedürfnissen, aber auch ältere oder gebrechliche Personen und Fahrgäste mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck fahren gerne mit den Niederflurfahrzeugen der Wiener Linien. Diese verfügen über die weltweit geringste Einstieghöhe von 19 Zentimetern. Um ihnen die Benutzung der liebevoll ULF (Kurzbezeichnung für Ultra Low Floor) genannten Garnituren noch mehr zu erleichtern, haben die Wiener Linien ihr Serviceangebot an den Haltestellen erweitert: Zusätzlich zur Wartezeit auf die jeweils nächste Straßenbahn geben die



*Kundencenter am Knotenpunkt Praterstern*

elektronischen Vorweganzeiger auch Auskunft, ob es sich dabei um eine Niederflurstraßenbahn handelt – in Form eines stilisierten blinkenden Rollstuhls, der unmittelbar auf die Linienbezeichnung folgt.

Auch die Zahl der Niederflurfahrzeuge soll erhöht werden: Bis 2014 werden die Wiener Linien über insgesamt 300 ULF-Garnituren verfügen.

### **KUNDENCENTER PRATERSTERN ERÖFFNET**

Am 10. Mai 2008, dem Eröffnungstag der verlängerten U-Bahn-Linie U2, wurde auch das Kundencenter

„Info & Tickets Praterstern“ in Betrieb genommen. So lässt sich die erhöhte Zahl von Fahrgästen auch im Bereich Service und Beratung optimal bewältigen.

Das neue Servicezentrum dient als Referenzdienststelle: Nach seinem Vorbild werden alle weiteren Kundendienststellen neu gestaltet. Dieses Ziel wurde auch auf organisatorischer Ebene durch ein einheitliches Handlungskassensystem, eine abgestimmte Kulanzabwicklung und die Einführung einheitlicher Servicestandards erreicht.

# ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

## 1. GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die Wiener Linien sind ein Unternehmen der Wiener Stadtwerke, das sich im Eigentum der Stadt Wien befindet und für die Versorgung der Stadt mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen zuständig ist.

Die Wiener Linien sind der führende Gesamtnahverkehrsanbieter von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen für Wien und fungieren als direkter Ansprechpartner für die Stadt Wien in ÖPNV-Angelegenheiten. Neben dem Betrieb von U-Bahn-, Straßenbahn- und Autobuslinien nehmen sie alle Aufgaben des Verkehrsmanagements wie Betriebszeiten- und Intervallplanung, Linien- und Haltestellenplanung für alle Verkehrsträger, Marketing und Vertrieb sowie Betriebslenkung wahr. Darüber hinaus stellen sie die für den Betrieb erforderliche Infrastruktur und die einzusetzenden Fahrzeuge bereit und sind auch für die Instandhaltung verantwortlich.

Mit diesen Kompetenzen wird ein integriertes Gesamtnetz für den öffentlichen Verkehr in Wien angeboten und dabei ein hohes Augenmerk auf die bestmögliche Effizienz und die Ausnutzung von Optimierungspotenzialen gelegt. Gleichzeitig soll unter Wahrung beziehungsweise Ausbau der Qualität den Fahrgästen ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis geboten werden.

## 2. RECHTLICHES UMFELD

Am 3.12.2007 wurde die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße veröffentlicht. Nach einer Übergangsfrist von zwei Jahren wird diese Verordnung am 3.12.2009 in Kraft treten. Somit sind die maßgeblichen europäischen rechtlichen Rahmenbedingungen bekannt.

Die Verordnung sieht den verpflichtenden Abschluss von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vor, sofern von einer zuständigen Behörde finanzielle Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden. Ein solcher Dienstleistungsauftrag kann im Zuge der Beauftragung eines internen Betreibers, wie es die Wiener Linien für die Stadt Wien sind, direkt vergeben werden.

Das vorrangige Ziel für Wien dabei war und ist, das hervorragend funktionierende integrierte Nahverkehrssystem in Wien zu erhalten und weiter auszubauen. Die Wiener Linien werden daher auch ab 3.12.2009 in Übereinstimmung mit der genannten Verordnung als interner Betreiber der Stadt Wien die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs in Wien sicherstellen.

## 3. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Das Jahr 2008 war dominiert von einer die Weltwirtschaft schwächenden Finanzmarktkrise, die sich im Laufe des Jahres dramatisch zugespitzt hat. Die Insolvenz der amerikanischen Investmentbank Lehman Brothers am 15.9.2008 markierte dabei einen Höhepunkt. Dieses einschneidende Ereignis führte zu einem regelrechten Ausverkauf an den Weltbörsen und einer deutlichen Verschlechterung der Refinanzierungsbedingungen an den Geld- und Kapitalmärkten. Als Reaktion auf die dramatische Zuspitzung senkte eine Vielzahl der internationalen Notenbanken ihre Leitzinsen und versorgte die Geldmärkte mit zusätzlicher Liquidität. Auch die Regierungen verabschiedeten milliardenschwere Rettungspakete, die zwar zu einer Stabilisierung der Finanzmärkte beitrugen, aber noch keine Erholungstendenzen erkennbar machten.

Die Unsicherheit bezüglich der weiteren Entwicklung der Weltwirtschaft war auch zu Beginn des Jahres 2009 weiter vorherrschend.

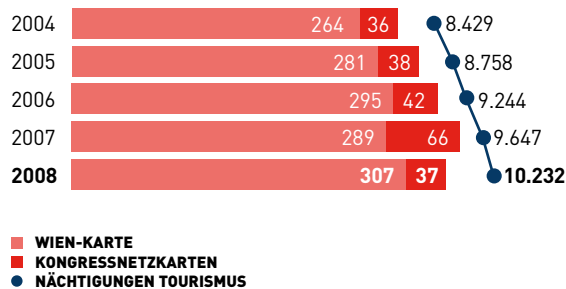
In der zweiten Jahreshälfte 2008 fand die Finanzmarktkrise auch in der Realwirtschaft ihren Niederschlag. Dies zeigte sich daran, dass die österreichische Wirtschaft im Jahresverlauf zunehmend an Dynamik verlor, sodass das reale BIP-Wachstum für 2008 1,8 % beträgt (Vorjahr: 3,1 %). Damit übersteigt es aber noch den Zuwachs des Euro-Raumes von 1,0 %.

Die gebremste Wirtschaftsaktivität spiegelt sich auch in einem geringeren Wachstum der Exporte (reales Plus von 3,6 %) gegenüber dem Vorjahr (reales Plus von 8,7 %) wider. Auch die Importe verzeichnen mit nur 2,4 % einen vergleichsweise geringen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr.

Die Arbeitslosenquote liegt mit 3,8 % der Erwerbstätigen unter dem Vorjahreswert von 4,4 %. Dies ist nur vordergründig positiv, da die Quote in der zweiten Jahreshälfte eine steigende Tendenz zeigt, die sich auch im Jahr 2009 weiter fortsetzen wird.

Die Inflationsrate erreichte im Jahr 2008 mit 3,2 % den höchsten Wert seit Anfang der 1990er. Daran hatten vor allem Steigerungen der Energie- und Nahrungsmittelpreise einen maßgeblichen Anteil. Durch den rasanten Anstieg des Preises für Rohöl wurden auch die Preise für Treibstoffe, Heizöl und andere Energieformen beeinflusst. Der nun wieder deutliche Rückgang der Rohstoffpreise wird dazu beitragen, dass die Inflationsrate im Jahr 2009 beträchtlich sinken und einen prognostizierten Wert von 0,6 % erreichen wird. Dies begünstigt die verfügbaren realen Haushaltseinkommen und somit den privaten Konsum.

#### VERGLEICH AUSGESTELLTE TOURISMUSKARTEN UND NÄCHTIGUNGEN IN WIEN IN TSD.



Auch die Bauwirtschaft wies, nachdem sie im 1. Halbjahr 2008 noch eine kräftige Stütze im abklingenden Konjunkturzyklus gewesen war, eine deutlich gebremste Steigerung der Wertschöpfung in der zweiten Jahreshälfte aus. Der Tiefbau profitierte neben dem Straßenbau von der verstärkten Nachfrage des öffentlichen Sektors.

In Summe ist der Ausblick auf das Jahr 2009 ein getrüübter: Die Auswirkungen der Krise der globalen Finanzmärkte auf die Realwirtschaft sind die Ursache dafür, dass es auch weiterhin zu keiner Besserung der Wirtschaftslage kommen wird. Vielmehr werden deren Auswirkungen auf die Realwirtschaft erst jetzt im vollen Ausmaß spürbar. Das reale BIP-Wachstum 2009 wird laut aktuellen Prognosen bei -2,2 % liegen.

#### Entwicklung Tourismus

Wien ist in den letzten Jahren zur Kongressstadt avanciert, was auch in der kontinuierlichen Steigerung der Nächtigungen festzustellen war. Aufgrund der im Juni 2008 in Wien stattgefundenen Fußball-Europameisterschaft ist jedoch diesmal die Anzahl der ausgestellten Kongressnetz Karten gegenüber dem Vorjahr fast um die Hälfte zurückgegangen.

Die Wien-Karte ist bei den Touristen weiterhin ein gern genutztes Fahrausweisangebot. Die Anbindung des öffentlichen Verkehrs und die einfache Abwicklung des Ticketkaufs ist laut Tourismusverband ein wichtiger Aspekt Wien als Kongressstandort zu wählen.

#### 4. ENTWICKLUNG FUHRPARK

Seit Ende Mai 2008 fahren auf der Linie U6 die ersten Züge der neuesten Fahrzeug-Generation, welche dem bewährten Konzept der Vorgängerfahrzeuge der Type T mit einer Länge von 26,8 Metern und einer Breite von 2,65 Metern pro Fahrzeug entsprechen. Bis zu vier Fahrzeuge können im Verband fahren, wobei eine Kopplung mit den Niederflur-Vorgängern möglich ist. Darüber hinaus sind die neuen Garnituren mit einer Klimaanlage ausgestattet.

Die klassischen U6-Garnituren der Type E6/C6 haben damit endgültig ausgedient. Die Hochflurfahrzeuge waren am 23.12.2008 zum letzten Mal im Linienverkehr in Betrieb. In Zukunft kommen auf der U6 nur noch Niederflur-Garnituren zum Einsatz, die ein komfortables, bahnsteiggleiches Einstiegsniveau bieten.

In jenen U-Bahn-Fahrzeugen, in denen der Fahrgastraum per Video überwacht wird, ging der Vandalismus im Schnitt um 75 % zurück. 2009 werden die ersten 23 von insgesamt 146 bestellten Niederflurgelenkbussen mit Klimaanlage und Videoüberwachung ausgeliefert.

<b>ANZAHL FAHRZEUGE</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>±</b>
Straßenbahnfahrzeuge	804	<b>799</b>	-5
Straßenbahntriebwagen	526	<b>528</b>	2
davon Niederflur	168	<b>191</b>	23
Straßenbahnbeiwagen	278	<b>271</b>	-7
U-Bahnwagen für die Linie U6	170	<b>180</b>	10
Triebwagen	124	<b>145</b>	21
davon Type E6	46	<b>30</b>	-16
davon Niederflur Type T	78	<b>115</b>	37
Beiwagen Type C6	46	<b>35</b>	-11
U-Bahn-Wagen für die Linien U1-U4	612	<b>654</b>	42
Einzeltriebwagen	576	<b>604</b>	28
davon Einzeltriebwagen Type U, U1, U2	504	<b>504</b>	0
davon Einzeltriebwagen Type V	72	<b>100</b>	28
Steuer- bzw. Beiwagen Type V	36	<b>50</b>	14
Autobusse	478	<b>473</b>	-5
Normalbusse (Niederflur)	249	<b>219</b>	-30
Normalbusse 2-türig (Niederflur)	34	<b>60</b>	26
Gelenkbusse (Niederflur)	183	<b>182</b>	-1
Kleinbusse (Niederflur)	12	<b>12</b>	0

## 5. UMSATZ- UND ERTRAGSLAGE

### Operative Leistungsmengen

#### Fahrgäste

Im Geschäftsjahr 2008 wurden im Linienverkehr (Verbundtarif) 803,6 Mio. Fahrgäste befördert, was für die Wiener Linien einen neuen Rekord bedeutet. Dies entspricht einer Steigerung von 1,34 % im Vergleich zum Vorjahr. Enthalten sind hier auch die 7,3 Mio. zusätzlichen Fahrgäste während der EURO 2008 (sowohl Neukunden als auch Stammkunden, die das Angebot vermehrt genutzt haben). Das bestehende Netz und damit das Angebot der Wiener Linien lassen daher auf eine sehr hohe Kundenakzeptanz schließen.

### Betriebsleistung

#### Wagennutzkilometer

Die Wagennutzkilometer (gefahrte Kilometer im Linienverkehr ohne Mietwagenverkehr) belaufen sich im Jahr 2008 auf rund 136,5 Mio., wobei im Schienenbetrieb rund 107,1 Mio. und im Autobusbetrieb rund 29,4 Mio. gefahren wurden.

#### Platzkilometer

Im Jahr 2008 wurden rund 16.934 Mio. Platzkilometer geleistet. Davon entfallen rund 14.512 Mio. Platzkilometer auf den Schienenverkehr.

### Finanzangaben

Die Steigerung bei den Umsatzerlösen ist vor allem auf die ganzjährige Tarifierhöhung aus dem Jahre 2007 sowie die Mehreinnahmen durch die EURO 2008 zurückzuführen. Darüber hinaus trugen die kurzfristigen Netzkarten aufgrund des anhaltend starken Tourismus und die längerfristigen Netzkarten infolge der hohen Treibstoffpreise zur Umsatzsteigerung bei.

FINANZANGABEN IN MIO. EUR	2007	2008	±	± %
Umsatzerlöse	391,9	<b>416,9</b>	25,0	6,4
Betriebsergebnis	-100,8	<b>-86,0</b>	14,8	14,7
Finanzergebnis	25,3	<b>-12,0</b>	-37,3	-147,4
<b>EGT</b>	<b>-75,5</b>	<b>-98,0</b>	<b>-22,5</b>	<b>-29,8</b>

### FAHRGÄSTE IN MIO.

1998	704,2
1999	711,4
2000	724,9
2001	729,4
2002	722,4
2003	721,8
2004	735,3
2005	746,8
2006	772,1
2007	793,0
<b>2008</b>	<b>803,6</b>

### JAHRESKARTENKUNDEN

1998	288.555
1999	286.538
2000	291.941
2001	298.133
2002	301.367
2003	300.972
2004	304.966
2005	313.030
2006	322.317
2007	334.574
<b>2008</b>	<b>341.030</b>

Die aktuelle Finanzmarktkrise hat Auswirkungen auch auf das Finanzergebnis der Wiener Linien. Geringere Ausschüttungserträge sowie Abschreibungen von Wertpapieren des Anlagevermögens werden durch höhere Zinsenerträge aus Guthaben bei Kreditinstituten nur zum Teil kompensiert.

## 6. VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR

KURZFASSUNG BILANZ IN MIO. EUR	2007	2008	±	± %
Anlagevermögen	6.095,2	<b>6.286,2</b>	191,0	3,1
Umlaufvermögen	231,3	<b>198,9</b>	-32,4	-14,0
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,4	<b>10,1</b>	9,7	2.425,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>6.326,9</b>	<b>6.495,2</b>	<b>168,3</b>	<b>2,7</b>
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>±</b>	<b>± %</b>
Eigenkapital	3.017,0	<b>3.096,3</b>	79,3	2,6
Sonderposten für Investitionszuschüsse	2.742,8	<b>2.800,9</b>	58,1	2,1
Rückstellungen	122,9	<b>126,3</b>	3,4	2,8
Verbindlichkeiten	352,9	<b>381,2</b>	28,3	8,0
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	91,3	<b>90,5</b>	-0,8	-0,9
<b>Summe Passiva</b>	<b>6.326,9</b>	<b>6.495,2</b>	<b>168,3</b>	<b>2,7</b>

Der Anstieg beim Anlagevermögen ist insbesondere auf Investitionen im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Neubau zurückzuführen.

Die Rückläufigkeit des Umlaufvermögens ist durch die geringere antizipatorische Abgrenzung von Ausschüttungserträgen der Wiener Stadtwerke-Investmentfonds sowie durch den geänderten Ausweis von im Dezember 2008 vorausbezahlten Bezügen für den Jänner 2009 bedingt, womit sich auch die gleichzeitige Zunahme der aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erklärt.

Analog zum Anlagevermögen verhalten sich auch die Positionen Eigenkapital und Sonderposten für Investitionszuschüsse. Die von der Stadt Wien beziehungsweise vom Bund geleisteten Zuschüsse zu den Investitionen übersteigen bei weitem die planmäßigen Abschreibungen im laufenden Wirtschaftsjahr.

Die Zunahme des Fremdkapitals ist auf höhere Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Wien sowie gegenüber Lieferanten zurückzuführen.

BILANZKENNZAHLEN IN %	2007	2008	±	± %
Eigenkapitalquote <sup>1)</sup>	91,0	<b>90,8</b>	-0,2	-0,3
Anlagendeckung <sup>2)</sup>	90,0	<b>88,8</b>	-1,2	-1,3
Anlagenintensität <sup>3)</sup>	96,3	<b>96,8</b>	0,5	0,5
Fiktive Schuldentilgungsdauer <sup>4)</sup> in Jahren	4,9	<b>9,9</b>	5,0	102,0
Working Capital Ratio <sup>5)</sup>	62,9	<b>58,8</b>	-4,1	-6,5

<sup>1)</sup> Eigenkapital (inkl. Sonderposten) / Gesamtkapital (inkl. Sonderposten)

<sup>2)</sup> Eigenkapital (exkl. Sonderposten) / Anlagevermögen (exkl. Sonderposten)

<sup>3)</sup> Anlagevermögen / Gesamtvermögen

<sup>4)</sup> Gesamtverbindlichkeiten / Mittelzufluss

<sup>5)</sup> Kurzfristiges Umlaufvermögen / kurzfristiges Fremdkapital

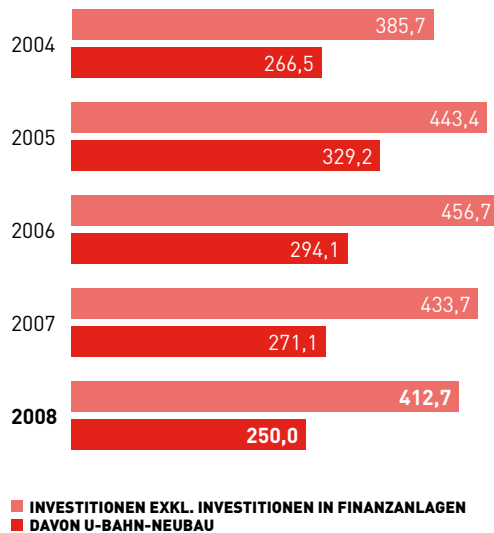
## 7. INVESTITIONEN UND FINANZLAGE

INVESTITIONEN IN MIO. EUR	2007	2008	±	± %
Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände	1,5	<b>1,0</b>	-0,5	-33,3
Investitionen in Sachanlagen	432,2	<b>411,7</b>	-20,5	-4,7
Investitionen in Finanzanlagen	37	<b>47,1</b>	10,1	27,3
<b>Summe Investitionen</b>	<b>470,7</b>	<b>459,8</b>	<b>-10,9</b>	<b>-2,3</b>
davon Investitionen U-Bahn-Neubau	271,1	<b>250,0</b>	-21,1	-7,8

Vor allen im Hinblick auf die derzeitige Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise sind die hohen Investitionen der Wiener Linien ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Rund 61 % der Gesamtinvestitionen (exkl. Finanzanlagen) entfallen auf den U-Bahn-Neubau (250 Mio. EUR). Weiters wurden für den Ankauf von Niederflurstraßenbahnen der Type ULF 48 Mio. EUR, für die neuen Fahrzeuge der Linie U6 50 Mio. EUR oder für den Ersatz auszuscheidender Autobusse 10 Mio. EUR aufgewendet.

Der Cashflow aus dem operativen Bereich weist gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Erhöhung auf. Dies ist insbesondere dadurch begründet, dass im Jahr 2007 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erheblich reduziert wurden, während sie im Jahr 2008 aufgebaut wurden. Die geringeren Einnahmen im Finanzierungsbereich resultieren vor allem daraus, dass im Jahr 2007 Nachzahlungen der Stadt Wien für Zuschüsse zu U-Bahn-Bauvorhaben aus den Jahren 2005 und 2006 stattgefunden hatten, die zu einer einmaligen Erhöhung des Cashflows führten.

### INVESTITIONEN 2004–2008 IN MIO. EUR



CASHFLOW IN MIO. EUR (KURZFASSUNG)	2007	2008	±	± %
Cashflow aus dem operativen Bereich	24,7	<b>82,4</b>	57,7	233,6
Cashflow aus dem Investitionsbereich	-225,3	<b>-228,7</b>	-3,4	1,5
Cashflow aus dem Finanzierungsbereich	225,3	<b>164,2</b>	-61,1	-27,1
Veränderung der liquiden Mittel	24,7	<b>17,9</b>	-6,8	-27,5

## 8. MITARBEITER

### Personalstand

<b>STAND WIENER LINIEN Ø</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>±</b>	<b>± %</b>
ArbeiterInnen	6.239	<b>6.286</b>	47	0,75
Angestellte	1.559	<b>1.572</b>	13	0,83
<b>Summe</b>	<b>7.798</b>	<b>7.858</b>	<b>60</b>	<b>0,77</b>
Lehrlinge	154	<b>161</b>	7	4,55

Die Steigerung beim Gesamtpersonal ist im Wesentlichen auf die Anwendung von Arbeitsruhebestimmungen auf das zugewiesene Personal zurückzuführen, wodurch es zu verstärkten Neuaufnahmen von MitarbeiterInnen im Kollektivvertrag, vor allem im Fahrdienst, gekommen ist.

#### Stabsstelle Vergaberechtsmanagement

Mit 1. April 2008 wurde die neue Stabsstelle Vergaberechtsmanagement gegründet. Diese bietet Beratungsleistungen rund um alle Fragen des Vergabe- und Vertragsrechts bei Ausschreibungen, erarbeitet gemeinsam mit den Abteilungen maßgeschneiderte Lösungen für unterschiedlichste Beschaffungen und vertritt die Wiener Linien vor der Vergabekontrollbehörde. Hiermit leistet das Vergaberechtsmanagement nicht nur eine wertvolle Unterstützung und Entlastung der Beschaffungsreferenten, sondern trägt durch die Koppelung von Vertragsabwicklung und Ausschreibung dazu bei, rechtliche und damit wirtschaftliche Risiken für die Wiener Linien zu reduzieren.

## 9. UMWELT UND SICHERHEIT

Die Ökologie ist neben Ökonomie und Gesellschaft eine Säule der Nachhaltigkeit. Der nachhaltige Ausbau und Erhalt der für die Region Wien essenziellen Infrastruktur in den Bereichen Energie, Verkehr und Bestattung ist ein integraler Bestandteil der Strategie des Wiener Stadtwerke-Konzerns. Ein auf Konzern-

und Unternehmensebene institutionalisierter Nachhaltigkeitsprozess gewährleistet, dass die in einem eigenen Nachhaltigkeitsprogramm formulierten Maßnahmen und Ziele unter anderem zur Steigerung der Energieeffizienz, des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung beitragen.

Die Wiener Linien setzen gemeinsam mit der Stadt Wien deren ambitionierte Ziele u. a. aus dem Klimaschutzprogramm, dem Masterplan Verkehr 2003 beziehungsweise seiner Fortschreibung 2008 und dem Stadtentwicklungsplan um.

Die Umsetzung der Ziele der Stadt Wien wird bei den Wiener Linien durch modernste Managementsysteme wie Balanced Scorecard oder Risikomanagement mit internem Monitoring und kontinuierlichen Verbesserungsprozessen gewährleistet. So wurde unlängst die Zertifizierung nach § 39 Eisenbahngesetz (EisbG) durchgeführt.

Weiterführende Informationen zum Thema Mobilität sind im Nachhaltigkeitsbericht 2008 der Wiener Stadtwerke enthalten.

## 10. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

### Allgemeiner Teil

Die Beteiligung des Wiener Stadtwerke-Konzerns an verschiedenen Projekten im Bereich von Entwicklungs- und Innovationstätigkeiten unterstützt die

Strategie des Konzerns, hinsichtlich der eingesetzten Technologien und Verfahren immer auf dem neuesten Stand zu sein. Im Rahmen des Wiener Stadtwerke-Nachhaltigkeitsprozesses wurde eine eigene Arbeitsgruppe „Forschung und Entwicklung“ eingerichtet, die einen Maßnahmenkatalog zur Förderung der Aktivitäten in diesem Bereich entwickelt hat.

### **Aktuelle Projekte in Forschung und Entwicklung**

Im Jahr 2008 bildeten vor allem Projekte aus der Programmlinie ways2go des BMVIT einen Schwerpunkt bei den neu hinzugekommenen F&E-Projekten der Wiener Linien. Ways2go hat sich schwerpunktmäßig folgenden Zielen verschrieben:

- Mobilitätsforschung für zukünftige Mobilitätslösungen
- Entwicklungen für die Mobilitätslösungen der Zukunft (z. B. öffentlicher Verkehr der Zukunft, barrierefreie Information und Kommunikation im Verkehrssystem)

### **Mobi-Kid**

Kinder im Volksschulalter kommen in vielen Fällen kaum mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) in Kontakt. Verschiedenste Faktoren tragen zum Aufbau von physischen und kognitiven Hürden bei, die den Zugang von Kindern zum öffentlichen Verkehrssystem erschweren. Durch stationäre, kindergerechte Informationen, New Media Information und bewusstseinsbildende Maßnahmen sollen die Hürden zur Nutzung des ÖV beseitigt werden.

Abhängig vom Alter der Kinder wird es für sinnvoll erachtet, Informationen spielerisch zu vermitteln – dies soll zum Beispiel durch die Entwicklung eines Brettspiels geschehen. Ältere Kinder, welche bereits an den Umgang mit Mobiltelefonen gewöhnt sind, sollen die benötigten Informationen durch eine noch zu entwickelnde webbasierte Plattform und ein Handy-Spiel erhalten.

Durchführung: Wiener Linien (federführend), Projektpartner: ABC Consulting, Factum OHG, Fluidtime Data Services GmbH, VOR (Verkehrsverbund Ostregion), Projektabschluss: 2010

Dieses Projekt wird in der Programmlinie ways2go „Innovation & Technologie für den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse“ des Programms IV2Splus des BMVIT gefördert.

### **MofA – Mobilität im öffentlichen Raum**

Projektziel ist die Erstellung einer Planungsgrundlage für eine barrierefreie Infrastruktur im ÖPNV. Ausgehend vom Status Quo und einer Bedarfsfeststellung soll eine Prüfmethode zur Beurteilung der Barrierefreiheit von Vorplätzen, Zugangsbereichen, Haltestellen und Verkehrsbauwerken entwickelt werden. Bevor in konkreten Stationsbegehungen das zu entwickelnde Prüfmodell getestet wird, ist ein mit den betroffenen VerkehrsteilnehmerInnen abgestimmter Bewertungskatalog zu erstellen und ein universelles Beschreibungs-, Beobachtungs- und Klassifikationsverfahren zu entwickeln, das es derzeit noch nicht gibt.

In einem Resümee über die gewonnenen Projekterkenntnisse sollen die bestehenden Systemlösungen überprüft und bewertet werden. Zum einen sollen die bestehenden Schwachstellen dokumentiert, zum anderen sollen Best-Practice-Lösungen zur Umsetzung beim Projekt Hauptbahnhof Wien und bei anderen Bauvorhaben entwickelt werden. Dieses Projekt wird gemeinsam mit einigen Teilunternehmern der ÖBB durchgeführt.

Federführend bei der Durchführung des Projekts sind die Wiener Linien, zusätzlich tragen aber folgende Projektpartner zum Gelingen des Forschungsprojekts wesentlich bei:

ÖBB Infrastruktur Bau AG, ÖBB Netz und Streckenentwicklungs GmbH, ÖBB Personenverkehr AG, Technische Universität Wien vertreten durch das Institut „integriert studieren“, Verkehrstechnikbüro Ertl, Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR), Österreichischer Blinden- u. Sehbehindertenverband Landesgruppe Wien, NÖ und Bgld., Österreichische Blindenwohlfahrt (ÖBW), Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs.

Dieses Projekt wird gefördert in der Programmlinie ways2go „Innovation & Technologie für den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse“ des Programms IV2Plus des BMVIT.

Der Projektabschluss wird 2010 sein.

## 11. RISIKOMANAGEMENT

### Allgemeiner Teil

In den letzten Jahren wurde bei den Wiener Stadtwerken ein umfassendes Risikomanagementsystem implementiert, das eine frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken und damit ein entsprechend rechtzeitiges Ergreifen von Maßnahmen ermöglicht.

Gemäß den international anerkannten Ansätzen von COSO (= Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) umfasst der implementierte Risikomanagementprozess die Erhebung, Erfassung und Bewertung der Risiken aller Konzernunternehmen. Ein weiterer wesentlicher Teil des Prozesses liegt in der Initiierung von dem Risiko gegensteuernden Maßnahmen. Einheitliche Instrumentarien wie ein Risikoehebungsbogen und eine Risikodatenbank unterstützen die Durchführung des Prozesses optimal.

Die Einhaltung des revolvierenden Risikomanagementprozesses wird durch eine fix etablierte Risikomanagementorganisation sichergestellt. In allen

Konzernunternehmen fungiert der Risikocontroller als zentraler Treiber des Risikomanagementprozesses. Für wesentliche Fachthemen (Finanzen, IT, Beteiligungen, Personal) sind Themenrisikocontroller als Fachexperten für die betreffenden Risiken tätig und bilden die Schnittstelle zu den Fachgremien dieser Themenbereiche. Damit wird eine optimale Verwebung des Risikomanagementsystems mit der bestehenden Organisationsstruktur gewährleistet und dessen Effektivität weiter verstärkt.

### Beschreibung der Unternehmensrisiken

Die Wiener Linien GmbH & Co KG ist durch die konsequente Nutzung ihrer Chancen zur Sicherstellung eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrsnetzes gleichzeitig zahlreichen Risiken ausgesetzt. Zur frühzeitigen Erkennung sowie möglichen Vermeidung beziehungsweise Kontrolle und Steuerung von Risiken wird das konzernweite und dennoch unternehmensspezifische Risikomanagementsystem eingesetzt.

Neben quantifizierbaren Risiken, wie etwa Marktentwicklungen (Modal Split), werden auch qualitative Risiken, wie beispielsweise sich ändernde gesetzliche Rahmenbedingungen, laufend beobachtet. Entsprechend der Ersterhebung können die Risiken in die folgenden sieben Top-Risikogruppen unterteilt werden: Anlagen-, Finanz-, Markt-, Beteiligungs-, Umfeld-, Beschaffungs- sowie Organisations- und Personalrisiken.

Für ein anlagenintensives Unternehmen stellt die Sicherheit und Zuverlässigkeit der technischen Infrastruktur einen essenziellen Erfolgsfaktor dar, weshalb auf die Einhaltung hoher technischer Standards geachtet wird. Da das operative und strategische Management von komplexen IT-Systemen abhängig ist, werden Maßnahmen zur Erreichung einer hohen Verfügbarkeit und Gewährleistung der organisatorischen Abläufe ergriffen.

Im Geschäftsjahr 2008 standen infolge der ungünstigen Entwicklung des Kapitalmarktes besonders die Finanzrisiken (z. B. Veranlagungsrisiken, US-Lease Transaktionen) im Vordergrund. Durch den Einsatz von entsprechenden Sicherungsmaßnahmen und Veranlagungsbestimmungen werden diese Risiken jedoch begrenzt.

Die aus den zahlreichen Investitionen (z. B. U-Bahn-Neubau, Fahrzeuge) resultierenden umfangreichen Beschaffungsprozesse erfordern eine laufende Beobachtung der Märkte, um den Risiken im Beschaffungsbereich entgegenzuwirken.

Zusammenfassend stellt das implementierte Risikomanagementsystem mit seiner laufenden Berichterstattung die Früherkennung, Bewertung und Steuerung der wesentlichen Risiken sicher. Um weitere Gefahrenpotenziale oder Chancen zu identifizieren, sind neben den Risikocontrollern, Risikoverantwortlichen und Risikoexperten der jeweiligen Fachabteilungen auch alle Mitarbeiter der Wiener Linien GmbH & Co KG aufgerufen, sich am Risikomanagementprozess zu beteiligen. Somit ist eine stetige Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems gewährleistet.

Zum Geschäftsjahresende und für die absehbare Zukunft sind keine Risiken erkennbar, die den Bestand des Unternehmens gefährden könnten.

## AUSBLICK

### Umsatz- und Ertragsentwicklung

Trotz höherer Umsatzerlöse wird infolge geringerer sonstiger Erträge und steigender Material- und Personalkosten mit einer Verschlechterung des EGT gerechnet.

## ORGANE DER GESELLSCHAFT

### Aufsichtsrat

#### Vorsitzender

Dr. Josef Kramhöller,  
Magistratsabteilung 4, Stadt Wien

#### Vorsitzender-Stellvertreter

Dr. Peter Pollak,  
Magistratsdirektion

### Mitglieder

Dr. Gabriele Payr,  
Generaldirektorin der Wiener Stadtwerke Holding AG

Ing. Gerhard Schmid,  
Flughafen Wien

### Arbeitnehmervertreter

Johann Thier  
Michael Bauer, ZBR

### Geschäftsführung

#### Direktor

DI Günter Steinbauer, Vorsitzender

#### Direktor

DI Dr. Michael Lichtenegger

#### Direktor

Mag. Walter Andrlé

# GLOSSAR

## AKH

Das Wiener Allgemeine Krankenhaus (AKH) ist das Universitätsklinikum der Stadt Wien und eines der größten Krankenhäuser der Welt.

## Balanced Scorecard

Die Balanced Scorecard (BSC) ist ein Konzept zur Dokumentation der Ergebnisse aus Messungen der Aktivitäten eines Unternehmens im Hinblick auf seine Vision und Strategien, um den Führungskräften einen umfassenden Überblick über die Leistungsfähigkeit und Effektivität der Organisation zu bieten. Die BSC beinhaltet nicht nur die Finanzperspektive, sondern auch menschliche Aspekte. Aufgrund ihrer flexiblen und damit umfassenden Gestaltungsmöglichkeit ist die Balanced Scorecard ein Instrument zur Einrichtung eines integrierten Managementsystems.

## CO<sub>2</sub>

Chemische Bezeichnung für Kohlendioxid.

## COSO

Das COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ist eine freiwillige privatwirtschaftliche Organisation in den USA, die helfen soll, Finanzberichterstattungen durch ethisches Handeln, wirksame interne Kontrollen und gute Unternehmensführung qualitativ zu verbessern.

## EGT

EGT ist die Abkürzung für Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Es berechnet sich wie folgt: Betriebsergebnis +/- Finanzergebnis = EGT (auch EBT)

## Eigenkapitalquote

(Eigenkapital/Gesamtkapital)\*100

## EN 13816

Die Europäischen Normen (EN) sind Regeln, die von einem der drei europäischen Komitees für Standardisierung Europäisches Komitee für Normung (CEN), Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) oder Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) ratifiziert worden sind. Alle EN-Normen sind durch einen öffentlichen Normungsprozess entstanden.

## ESYS

Mit dem Projekt ESYS (Energiesysteme für Tunnelthermie®) ist ein wichtiger Schritt in der Geothermieforschung gelungen. Seine Doppelfunktion als Bauelement und Wärmetauscher ermöglicht die Erdwärmenutzung bei bergmännisch aufgefahretem Tunnel. Das Konzept wurde beim Ausbau der U2 eingesetzt. Durch die Verwendung der natürlichen Erdwärme können die unterirdischen Haltestellen umweltschonend klimatisiert werden.

## Host City

Englischer Begriff für die Städte in Österreich und der Schweiz, die während der Fußball-Europameisterschaft Gastgeber und Austragungsorte von Länderspielen waren.

## ISO 14001

Die Internationale Organisation für Normung – kurz ISO (von gr.: „isos“; zu dt. „gleich“) – ist die internationale Vereinigung von Normungsorganisationen und erarbeitet internationale Normen. Die ISO 14001 ist die ISO-Norm für Umweltmanagementsysteme ([www.14001news.de](http://www.14001news.de), [www.iso.org](http://www.iso.org)).

**KliP Wien**

KliP Wien ist die Abkürzung für das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien. Die Stadt Wien hat sich zum Ziel gesetzt, die Emissionen an Treibhausgasen zu reduzieren. Das Programm soll auch positive Impulse für die Wirtschaft setzen und einen Beitrag zur hohen Lebensqualität in Wien leisten.

**Modal Split**

Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Modi) genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist Verkehrsmittelwahl. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits.

**Mystery Shopping/Calling**

Mystery Shopping (engl. für Testeinkauf) ist ein Beobachtungsinstrument zum Test der Servicequalität, bei der geschulte Beobachter als normale Kunden auftreten und reale Kundensituationen wahrnehmen. Die Beratung oder der Verkauf wird dabei nach einem zuvor festgelegten Kriterienkatalog bewertet. Mystery Calling sind Testanrufe, um die Beratungsqualität an Telefon-Hotlines testen zu können.

**NightLine**

Die Wiener NightLine ist ein von den Wiener Linien betriebenes Nachtbusnetz in Wien. Sie dient nachts als Ersatz für die U-Bahn-, Straßenbahn- und Autobus-Linien. Die NightLine-Linien verkehren etwa zwischen 0:30 und 5:00 Uhr im 30-Minuten-Takt. Entlang des Rings befinden sich die wichtigsten Umsteigestationen.

**ÖBB**

Österreichische Bundesbahnen – entstanden aus den Österreichischen Staatseisenbahnen am 5. Au-

gust 1947. Das Kürzel „ÖBB“ wurde mit dem 1953 eingeführten neuen Nummernschema für Triebfahrzeuge eingeführt.

**OHSAS 18001**

(Occupational Health- and Safety Assessment Series) ist keine Norm, kann aber als Zertifizierungsgrundlage für Managementsysteme zum Arbeitsschutz (AMS) verwendet werden. Die Struktur von OHSAS orientiert sich an der ISO 14001. Somit eignet es sich zur Anwendung als Integriertes Managementsystem.

**ÖPNV**

Abkürzung für Öffentlicher Personennahverkehr, der sich vom Fernverkehr, Güterverkehr und Individualverkehr abgrenzt.

**Platzkilometer**

Der Platzkilometer ist eine Recheneinheit im öffentlichen Personenverkehr. Er bezeichnet das Produkt der von einem Verkehrsunternehmen angebotenen Fahrgastplätze und dem vom jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Weg. Dabei bleibt unberücksichtigt, ob dieses Angebot auch genutzt wurde.

**Public Viewing**

Public Viewing bezeichnet die Liveübertragung von Sportveranstaltungen oder anderen Großereignissen auf Großbildwänden an öffentlichen Standorten wie Stadtplätzen, Straßenzügen, Einkaufszentren oder Gaststätten zum Zwecke des (in der Regel kostenlosen) Betrachtens in der Gemeinschaft anderer Fans. Public Viewing in größerem Umfang gibt es seit der Fußball-Weltmeisterschaft 2006.

**RAVE**

Abkürzung für „Rechnerunterstützte Abwicklung des Veranstaltungsverkehrs“. Das System sorgt für eine effiziente und zuverlässige Regelung des Personenflusses bei Großveranstaltungen an der Wiener U-Bahn-Station Stadion.

**Risikomanagement**

Risikomanagement ist die systematische Erfassung und Bewertung von Risiken sowie die Steuerung von Reaktionen auf festgestellte Risiken. Es ist ein systematisches Verfahren, das in vielfältigen Bereichen Anwendung findet, zum Beispiel bei Unternehmensrisiken, Kreditrisiken, Finanzanlagerisiken, Umweltrisiken, versicherungstechnischen Risiken und technischen Risiken.

**Solatube®**

Das Tageslichtbeleuchtungssystem von Solatube fängt das Sonnenlicht durch eine Kuppel auf dem Dach oder der Oberfläche ein und leitet es durch ein reflektierendes System nach unten. Dieses Rohr ist viel wirksamer als ein traditioneller Oberlichtschacht, der über die Hälfte des Lichtpotenzials verlieren kann. An der Decke des zu beleuchtenden Raumes wird ein Lichtzerstreuer angebracht, der einer eingelassenen Leuchte ähnelt und das Licht gleichmäßig im Raum verteilt.

**UEFA**

Die Union of European Football Associations, mit UEFA abgekürzt (dt.: Vereinigung Europäischer Fußballverbände), ist der europäische Fußballverband. Er ist einer der sechs Kontinental-Konföderationen des Weltfußballverbandes FIFA und umfasst insgesamt 53 nationale Verbände einzelner Länder und Gebiete, welche nicht alle innerhalb der geografischen Grenzen Europas liegen. Die UEFA ist ein im Handelsregister eingetragener Verein im Sinne von Art. 60 ff. des schweizerischen Zivilgesetzbuches.

**UITP**

Die UITP ist der internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (franz: Union Internationale

des Transports Publics) mit Sitz in Brüssel. Die Mitgliedsorganisationen stammen aus mehr als 90 Ländern. In der UITP sind dabei sowohl Verkehrsgesellschaften, die Zulieferindustrie, öffentliche Träger wie auch Verkehrsforscher organisiert. Die Aktivitäten der UITP umfassen u. a. regelmäßige Foren, Arbeitsgruppen und Publikationen. Dabei findet eine Zusammenarbeit mit den Vereinten Nationen, der Weltbank oder Institutionen der Europäischen Union statt.

**ULF**

ULF ist die Abkürzung für Ultra Low Floor, englisch für Niederstflur(fahrzeug), und bezeichnet eine Technologie für Niederflurfahrzeuge (meist Straßenbahnen). Der für das Straßenbahnnetz der Wiener Linien entwickelte ULF ist gegenwärtig das Straßenbahnfahrzeug mit der niedrigsten Einstiegshöhe weltweit.

**VOR**

Der Verkehrsverbund Ost-Region, kurz VOR, ist der älteste Verkehrsverbund in Österreich.

**Wagennutzkilometer**

Einheit für die Kilometer, die ein U-Bahnwagen, Straßenbahnwagen oder Autobus im Linienverkehr zurücklegt.

# SERVICEANGABEN/IMPRESSUM

## ANGABEN ZUM JAHRESBERICHT

Michael Sprengnagl  
jahresbericht@wienerlinien.at  
Telefon: +43 (0)1 7909-32300

## PRESSEANFRAGEN

johann.ehrenguber@wienerlinien.at  
Telefon: +43 (0)1 7909-42200

michael.zentner@wienerlinien.at  
Telefon: +43 (0)1 7909-42201

## MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

### Wiener Linien

Erdbergstraße 202, 1031 Wien  
Telefon: +43 (0)1 790 9-0  
Fax: +43 (0)1 790 9-149  
post@wienerlinien.at  
www.wienerlinien.at

## KONZEPT, DESIGN UND BERATUNG

Kirchhoff Consult AG

## FOTOGRAFIE

Peter Rigaud, Wien  
Niko Formanek, Wien

## DRUCK UND VERARBEITUNG

Druckerei Lischkar, Wien  
Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der  
Mustermappe von „ÖkoKauf Wien“.

Die Online-Ausgabe des Jahresberichts 2008  
der Wiener Linien finden Sie unter:

**[www.jahresbericht2008.wienerlinien.at](http://www.jahresbericht2008.wienerlinien.at)**

Den deutschen und den englischen Nachhaltigkeitsbericht der Wiener Stadtwerke 2008 mit dem Schwerpunkt Mobilität können Sie bestellen über [nachhaltigkeit@wienerstadtwerke.at](mailto:nachhaltigkeit@wienerstadtwerke.at) oder vom Nachhaltigkeitsportal [www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at](http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at) unter Downloads herunterladen.