

Die S-Bahn Wien: Seit 60 Jahren ein Erfolg

Am 17.1.1962 nahm die S-Bahn Wien im Bereich von Meidling bis Floridsdorf den Betrieb auf – die »Stammstrecke« war geboren.

Seither verbindet sie Wien mit dem niederösterreichischen Umland. Als innerstädtische Verbindung für die Wiener:innen errichtet, erlangte sie im Laufe der Zeit große Bedeutung für die Pendler:innen der Ostregion. Heute ist die Stammstrecke die meistbefahrene Strecke in Österreich!

Die Geschichte der Strecke begann schon lange davor:

Der erste Teil ausgehend vom Nordbahnhof (heute Bereich Praterstern) nach Floridsdorf wurde bereits 1838 eröffnet und nach der Donauregulierung 1874 auf den heutigen Trassenverlauf umgelegt.

Ein »südlicher« Streckenabschnitt vom damaligen »Gloggnitzer Bahnhof« (später Südbahnhof) bis zum Hauptzollamt (heute Wien Mitte) wurde teilweise auf die Trasse des ehemaligen Wiener Neustädter Kanals gelegt und 1857 eröffnet. Um 1900 wurde die Strecke auf das Niveau der »Stadtbahn« im Hauptzollamt abgesenkt.

Ende der 1850er-Jahre wurden die beiden Abschnitte durch die vom Hauptzollamt bis zum Nordbahnhof errichtete Strecke verbunden.

Im Jahr der Weltausstellung, 1873, wurde noch ein weiterer Abschnitt, nämlich vom Matzleinsdorfer Platz bis zum »Gloggnitzer Bahnhof« eröffnet.



Haltestelle Praterstern um 1898. Druck von neuer Perondachkonstruktion.



Bundesminister Dipl. Ing. Waldbrunner bei der Eröffnungsfeier 1962 in der Halle des ehemaligen Südbahnhofs (© ÖBB Nachrichtenblatt 1962)



Bauarbeiten im Bereich der Einschnittsmauern (© ÖBB Archiv)

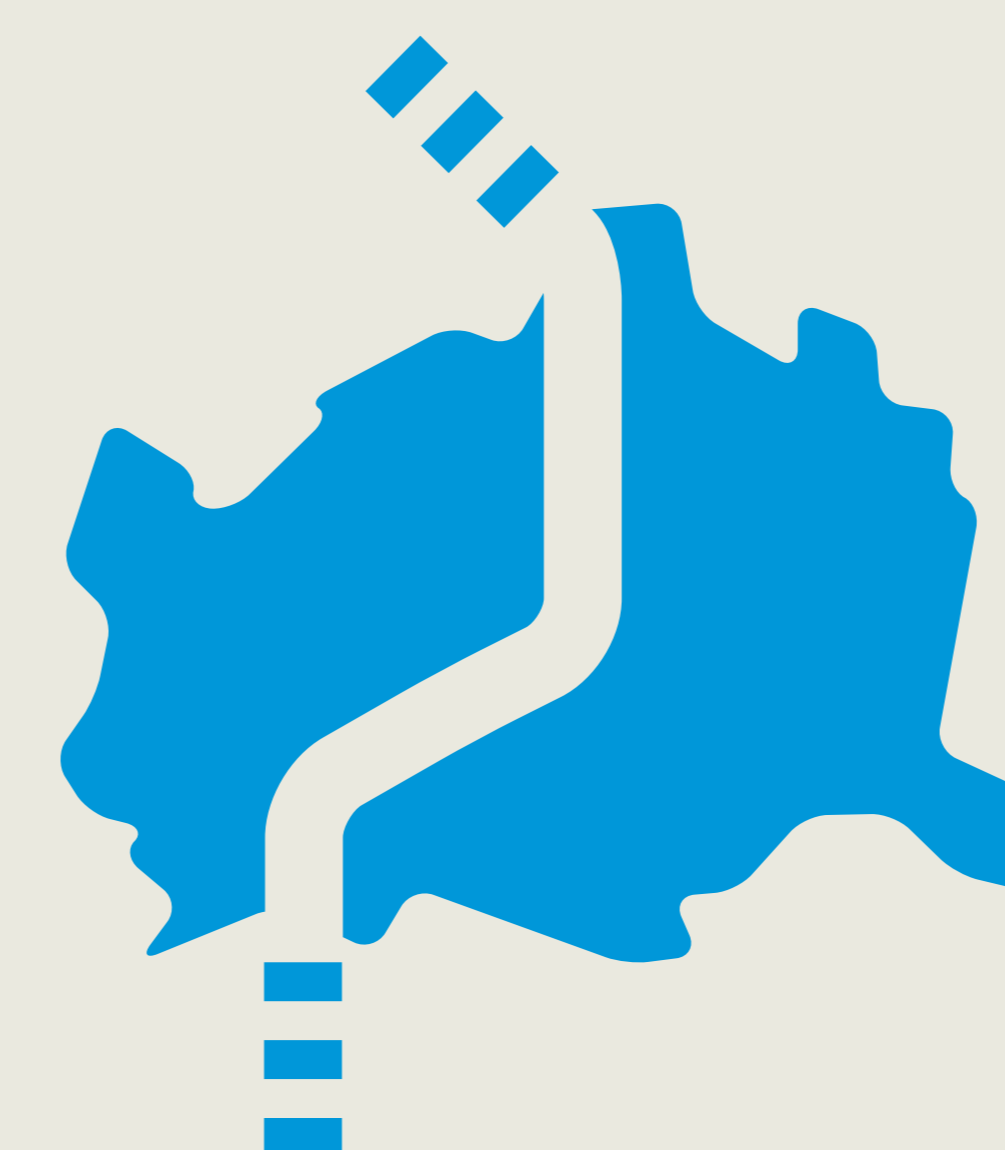


Bauarbeiten im Bereich Donaukanal in den 1950er Jahren (© ÖBB Archiv)

Zeit für ein Upgrade

Die Ostregion ist österreichweit jene Region mit dem höchsten Bevölkerungswachstum. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, muss auch das Öffi-Angebot ausgebaut und verbessert werden. Mit dem »S-Bahn Wien – Upgrade« wurde daher ein Programm gestartet, das über die Wiener Stadtgrenzen hinaus reicht.

In den nächsten Jahren werden in Wien und Niederösterreich viele Maßnahmen umgesetzt, die zur Verbesserung der Qualität und Erreichbarkeiten des öffentlichen Verkehrs wesentlich beitragen.



S-Bahn Wien UPGRADE

UPGRADE für höhere Zuverlässigkeit

Wir modernisieren die S-Bahn nachhaltig auf ganzer Schiene für langfristige Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

schnell

UPGRADE für zügigen Nahverkehr

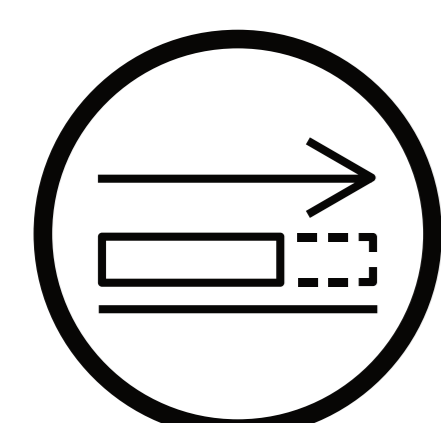
Der Einsatz des digitalen Zugsicherungssystems »ETCS« ermöglicht uns dichtere Intervalle und führt damit zu kürzeren Wartezeiten.

schlau

UPGRADE für stressfreies Pendeln

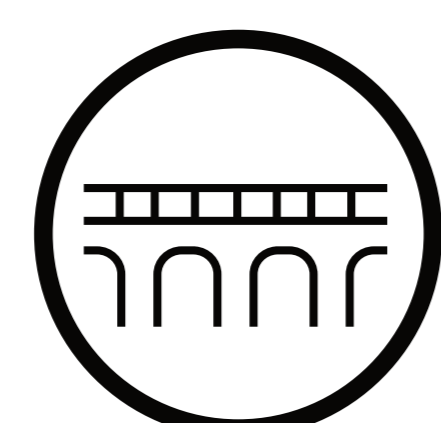
Wir verlängern Bahnsteige für moderne und längere Züge. Damit schaffen wir mehr Platz und höheren Komfort für alle Bahnkund:innen.

stressfrei



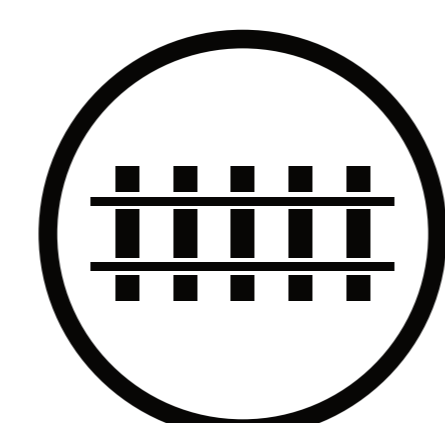
Verlängerung von Bahnsteigen

Wir verlängern Bahnsteige auf 220m für den Einsatz moderner und längerer Züge und können dadurch das Sitzplatzangebot bis 2028 um +40% steigern.



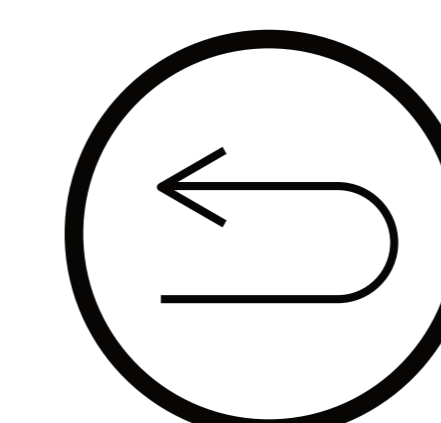
Erneuerung von Bauwerken

Wir erneuern bautechnische Anlagen wie Brücken, Viadukte, Stützmauern und Tragwerke, da einzelne Streckenabschnitte bereits seit über 150 Jahren befahren werden und wir bereits heute an morgen denken.



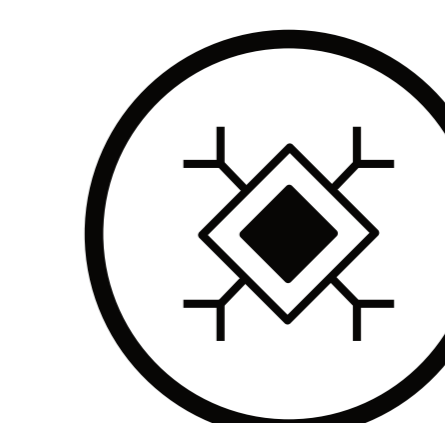
Modernisierung der Schieneninfrastruktur

Wir bringen die Schieneninfrastruktur auf den neuesten Stand der Technik und modernisieren Gleise, Weichen und Oberleitungen für einen wartungsarmen Betrieb.



Errichtung von Abstell- und Wendeanlagen

Damit unsere Züge gut aufgehoben sind, errichten wir neue Abstell- und Wendeanlagen.



Einsatz des digitalen Zugsicherungssystems ETCS

Wir digitalisieren das Zugsicherungssystem mittels ETCS L2 (European Train Control System) und schaffen damit die Voraussetzungen für einen dichteren Takt und weniger Wartezeit für unsere Kund:innen.

Das Programmgebiet auf einen Blick

Ein modernes Schienennetz hat wesentlichen Einfluss auf die Umwelt, Nachhaltigkeit und Lebensqualität von uns allen. Mit dem »S-Bahn Wien – Upgrade« investieren wir in unsere Zukunft und arbeiten an einem modernen und hochrangigen öffentlichen Nahverkehrssystem in und um Wien. Mit dem S-Bahn Wien – Upgrade setzen wir Maßnahmen auf 170 km Streckennetz in Wien und Niederösterreich um.

Nordbahn:

In Gänserndorf wird eine Wendeanlage errichtet. Zwischen Floridsdorf und Gänserndorf werden außerdem Maßnahmen getroffen, damit Züge künftig die Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h erhöhen können.

Nordwestbahn:

In Stockerau wird eine Wendeanlage errichtet. In den Stationen Wien Brünner Straße, Stockerau, Sierndorf, Göllersdorf, Hollabrunn, Hetzmannsdorf-Wullersdorf, Guntersdorf, Zellerndorf und Unterretzbach werden Bahnsteige verlängert.

Stammstrecke:

Die Schieneninfrastruktur der Stammstrecke wird modernisiert, und Bau- und Tragwerke werden erneuert. Die gesamte Strecke wird mit ETCS L2 ausgestattet.

Südstrecke:

In Payerbach-Reichenau wird eine Abstellanlage errichtet. In Wiener Neustadt wird die Pottendorfer Linie eingebunden, und zwischen Wien Meidlung und Payerbach-Reichenau werden in den Stationen Guntramsdorf-Thallern, Pfaffstätten, Kottlingbrunn, Sollenau, Theresienfeld, St. Egyden, Schöglmühl und Payerbach-Reichenau Bahnsteige verlängert.

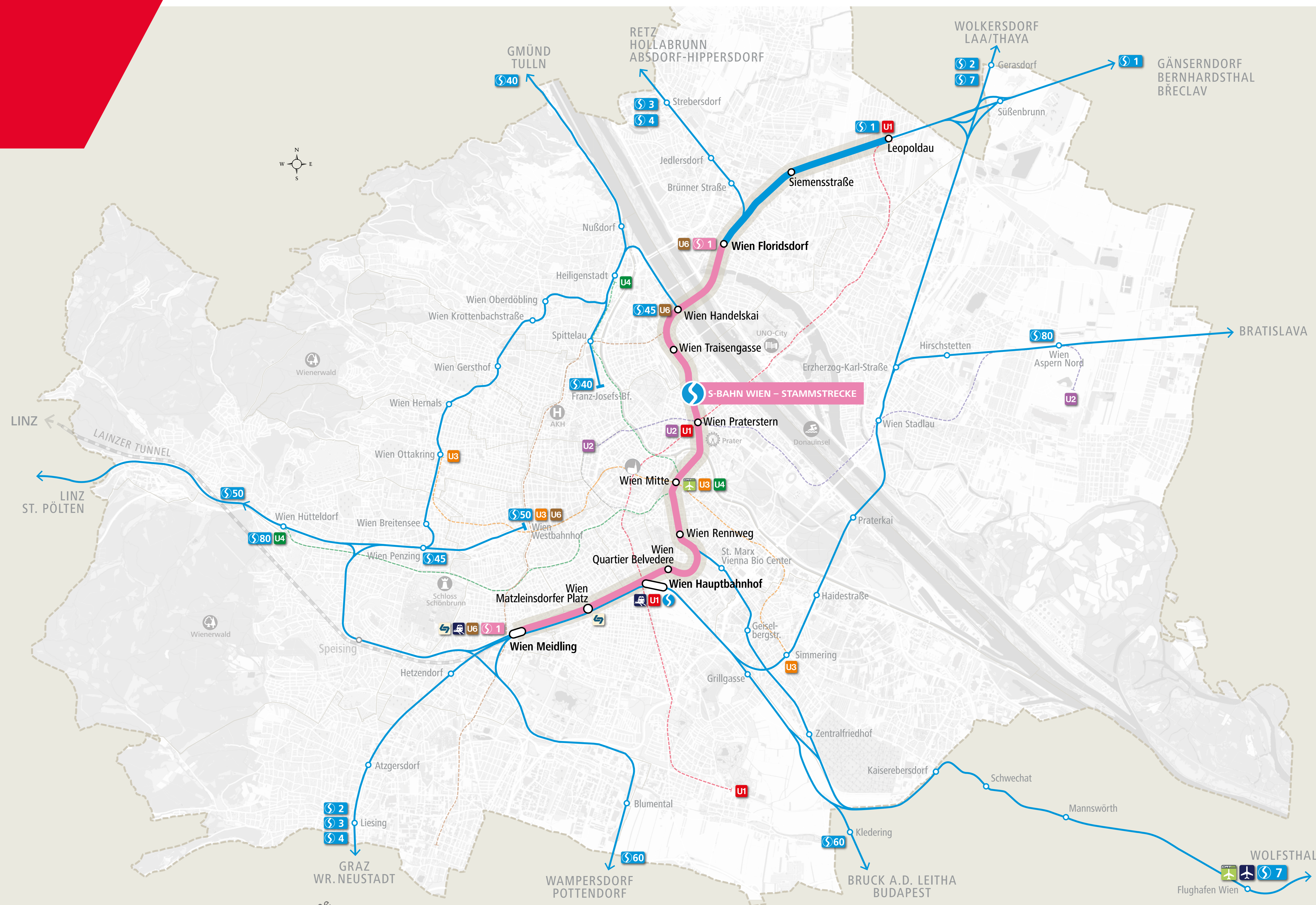


Die »S-Bahn Wien – Stammstrecke« erhält ein Upgrade

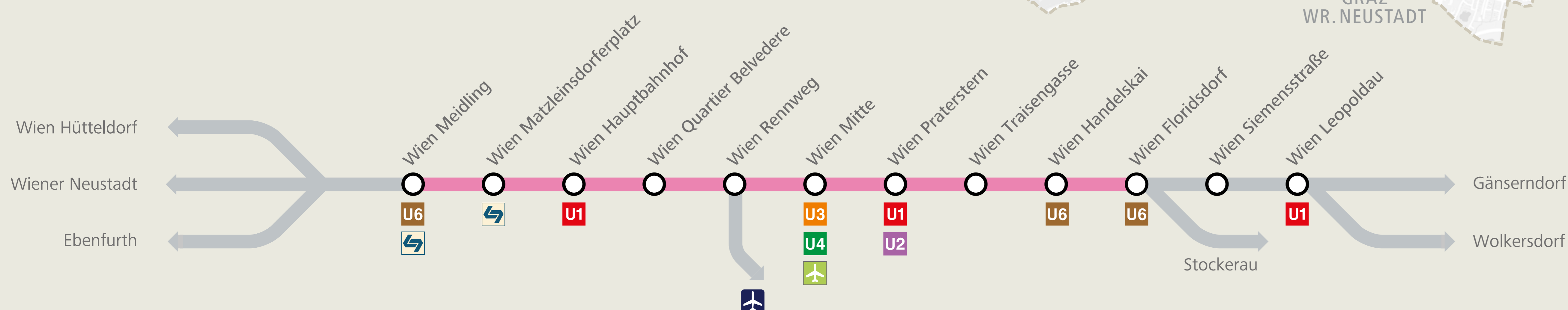
Blickrichtung Zukunft: Zur Modernisierung der rd. 13 km langen »S-Bahn Wien – Stammstrecke« zwischen Wien Meidling und Wien Floridsdorf werden in den nächsten Jahren umfassende Bau- und Verbesserungsarbeiten in Wien umgesetzt.

An die 700 Züge rollen täglich über die beliebte »rosa S-Bahn-Linie«, die meistbefahrene Bahnstrecke im öffentlichen Nahverkehr. Um Pendler:innen und Bahnkund:innen aus Wien und Niederösterreich auch weiterhin zuverlässig und pünktlich an ihr Ziel zu bringen, erhalten die Strecke und die bautechnischen Anlagen bis Ende 2027 ein Upgrade.

Bauzeit: Herbst 2023 bis Ende 2027.



S-Bahn Wien – Stammstrecke

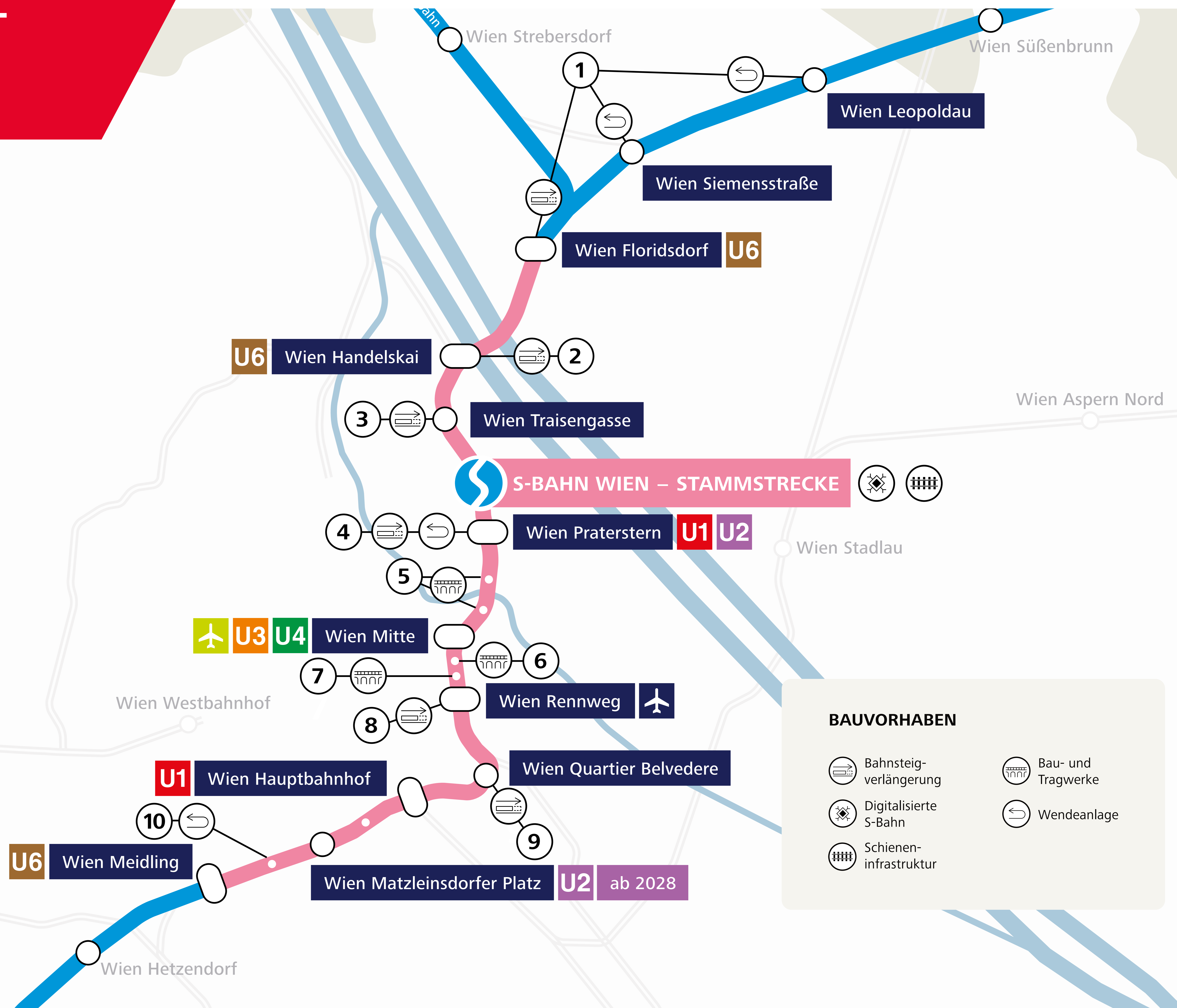


HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Maßnahmen entlang der »S-Bahn Wien – Stammstrecke«

BAUABSCHNITTE

- 1 **Abschnitt Leopoldau bis Floridsdorf**
Wendeanlagen, Bahnsteigverlängerung, Abtragung Station Strandbäder
- 2 **Wien Handelskai**
Neuer Haltestellenausgang, Bahnsteigverlängerung, Vorplatzgestaltung
- 3 **Wien Traisengasse**
Neuer Haltestellenausgang, Bahnsteigverlängerung
- 4 **Wien Praterstern Nordkopf**
Optimierung der Gleisanlagen, Bahnsteigverlängerung, Wendeanlage
- 5 **Abschnitt Wien Praterstern bis Wien Mitte**
Erneuerung und Sanierung von Viadukten und der Donaukanalbrücke
- 6 **Große Ungarbrücke**
Erneuerung der Straßenbrücke
- 7 **Abschnitt Wien Mitte bis Rennweg**
Erneuerung von Einschnittsmauern, Straßenbrücke Neulinggasse, Überplattung vor der Musikuniversität
- 8 **Haltestelle Wien Rennweg**
Bahnsteigverlängerung und modernisierter Haltestellenausgang
- 9 **Haltestelle Wien Quartier Belvedere**
Bahnsteigverlängerung und neuer Haltestellenausgang, Herstellung von Barrierefreiheit, Sanierung S-Bahn Tunnel
- 10 **Abschnitt Hauptbahnhof bis Meidling**
Optimierung der Gleisanlagen, Wendeanlage



BAUVORHABEN

- Bahnsteigverlängerung
- Digitalisierte S-Bahn
- Schieneninfrastruktur
- Bau- und Tragwerke
- Wendeanlage

Bauzeit Stand März 2023: Okt. 2023 bis Dez. 2027.

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

① Leopoldau bis Floridsdorf:

Errichtung von Abstell- und Wendeanlagen
Abtragung Station Strandbäder

In den Haltestellen Wien Leopoldau und Wien Siemensstraße werden neue Wendeanlagen errichtet, um einen reibungslosen Bahnbetrieb sicherzustellen. In Floridsdorf erhalten unsere Züge mit einer neuen Abstellanlage eine weitere Möglichkeit, vor ihrem nächsten Einsatz untergebracht zu werden. Die ehemalige Haltestelle Strandbäder wird abgetragen.

Bauzeit: 2023 bis 2025



Wien Siemensstraße: Mit dem Upgrade kommt hier eine neue Wendeanlage (Foto: ÖBB/Irschik).

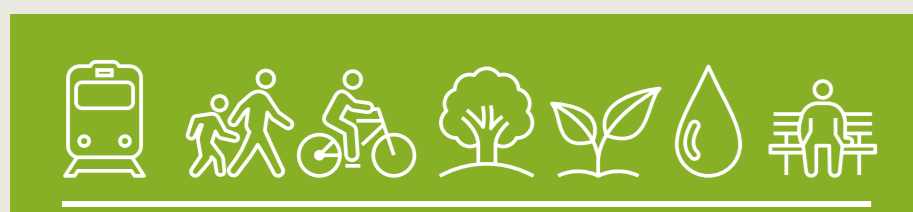
② Wien Handelskai: Neuer Haltestellenausgang, Bahnsteigverlängerung, Vorplatzgestaltung

Bei Wien Handelskai werden Bahnsteige verlängert, damit künftig längere Züge in der Station halten können. Dafür werden das S-Bahn Tragwerk verbreitert und zusätzliche Ausgänge im Bereich Engerthstraße errichtet. Im Zuge der Modernisierungsmaßnahmen wird auch der Maria-Restituta-Platz neu gestaltet. Die Detailplanung der Platzgestaltung wird in enger Abstimmung mit den Projektpartnern erarbeitet.

Bauzeit: 2023 bis 2026



Der Haltestellenvorplatz bei Handelskai wird neu gestaltet
(© ÖBB/ Albert Wimmer ZT GmbH)



Nachhaltige
Gestaltung

③ Wien Traisengasse: Neuer Haltestellenausgang, Bahnsteigverlängerung

In der Haltestelle Wien Traisengasse werden Bahnsteige verlängert, damit künftig längere Züge halten können. Im Zuge der Arbeiten wird auch der Haltestellenausgang bei der Donaueschingerstraße auf die andere Straßenseite verlegt. Das hat den Vorteil, dass der Abgang aus der Station näher zum Traumazentrum Lorenz-Böhler rückt.

Bauzeit: 2023 bis 2026



3D Modell der Haltestelle Traisengasse mit neuem Haltestellenausgang (© ÖBB/ Albert Wimmer ZT GmbH)

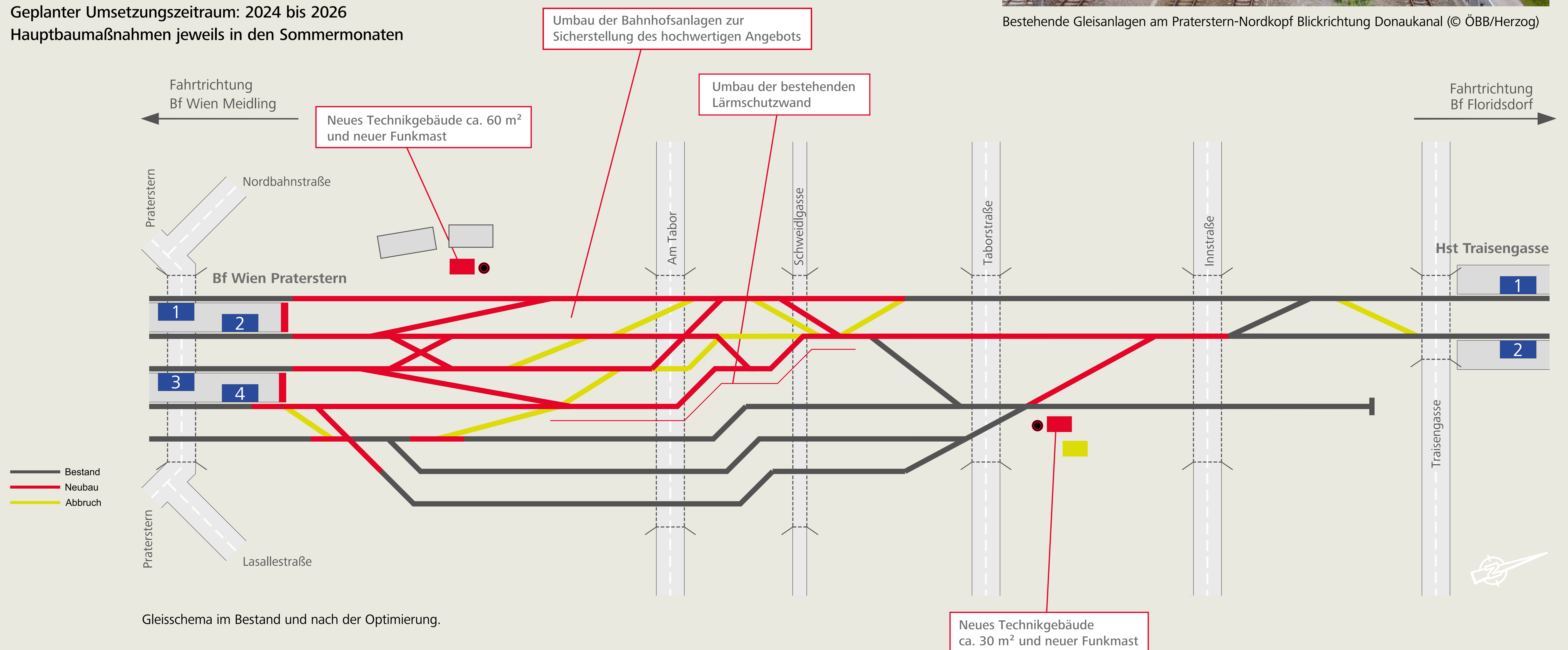
④ Wien Praterstern-Nordkopf: Optimierung der Gleisanlagen, Bahnsteigverlängerung, Wendeanlage

Im Bahnhof Praterstern-Nordkopf werden auf ca. 1,5 Kilometern Länge die Gleisanlagen optimiert, ein Bahnsteig verlängert und eine Wendeanlage errichtet, um den zukünftigen Anforderungen an den Bahnverkehr zu entsprechen

Geplanter Umsetzungszeitraum: 2024 bis 2026
Hauptbaumaßnahmen jeweils in den Sommermonaten



Bestehende Gleisanlagen am Praterstern-Nordkopf Blickrichtung Donaukanal (© ÖBB/Herzog)



⑤ Abschnitt Praterstern bis Wien Mitte: Erneuerung und Sanierung von Viadukten und der Donaukanalbrücke

Die vorhandenen Viaduktbögen zwischen Donaukanal und Praterstern werden aufgrund ihres altersbedingten Bauzustandes abgetragen und durch neue Brücken ersetzt. Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten unter den Brücken werden gemeinsam mit den Projektpartnern erarbeitet. Die Donaukanalbrücke und die Viadukte im 3. Bezirk bis Wien Mitte werden saniert.

Geplanter Umsetzungszeitraum: 2025 bis 2027



Offene sowie geschlossene Nutzung der Viadukte geplant (© ÖBB/zkpt ZT GmbH)



Bestehende Viaduktbögen unter der Bahnstrecke (© ÖBB/Herzog)



Nachhaltige
Gestaltung



⑥ Große Ungarbrücke: Erneuerung der Straßenbrücke

Die »Große Ungarbrücke« ist am Ende ihres Lebenszyklus angelangt. Sie wurde vor ungefähr 60 Jahren errichtet. Nun wird sie abgetragen und in gleicher Lage mit gleicher Fläche neu errichtet. Die Verkehrsorganisation auf der neuen Brücke wird dem zukünftigen Bedarf angepasst.

Geplanter Umsetzungszeitraum: 2026 bis 2027

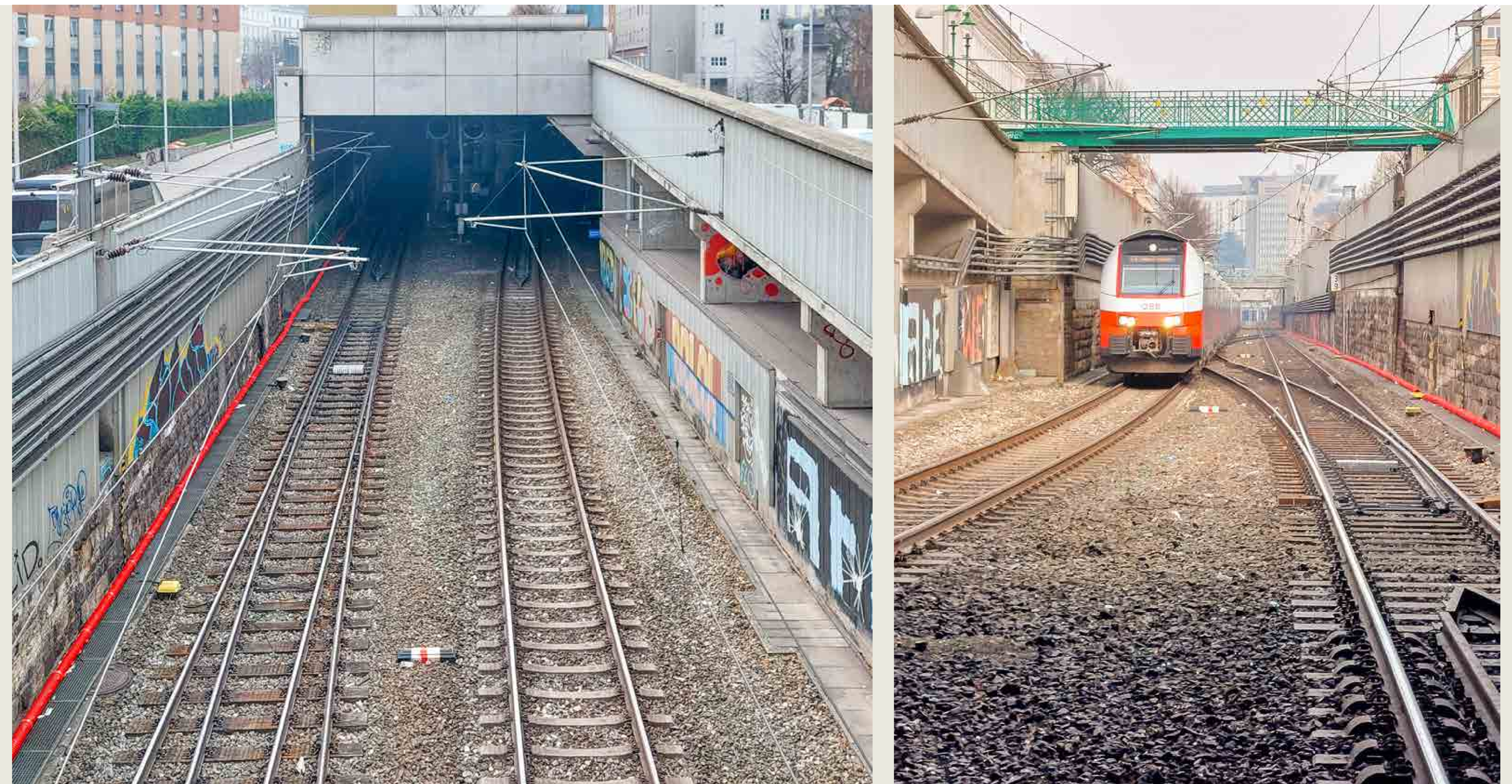


Die »Große Ungarbrücke«
muss neu errichtet werden
(© ÖBB/Herzog)

⑦ Abschnitt Wien Mitte bis Rennweg: Erneuerung der Einschnittsmauern und Querungen

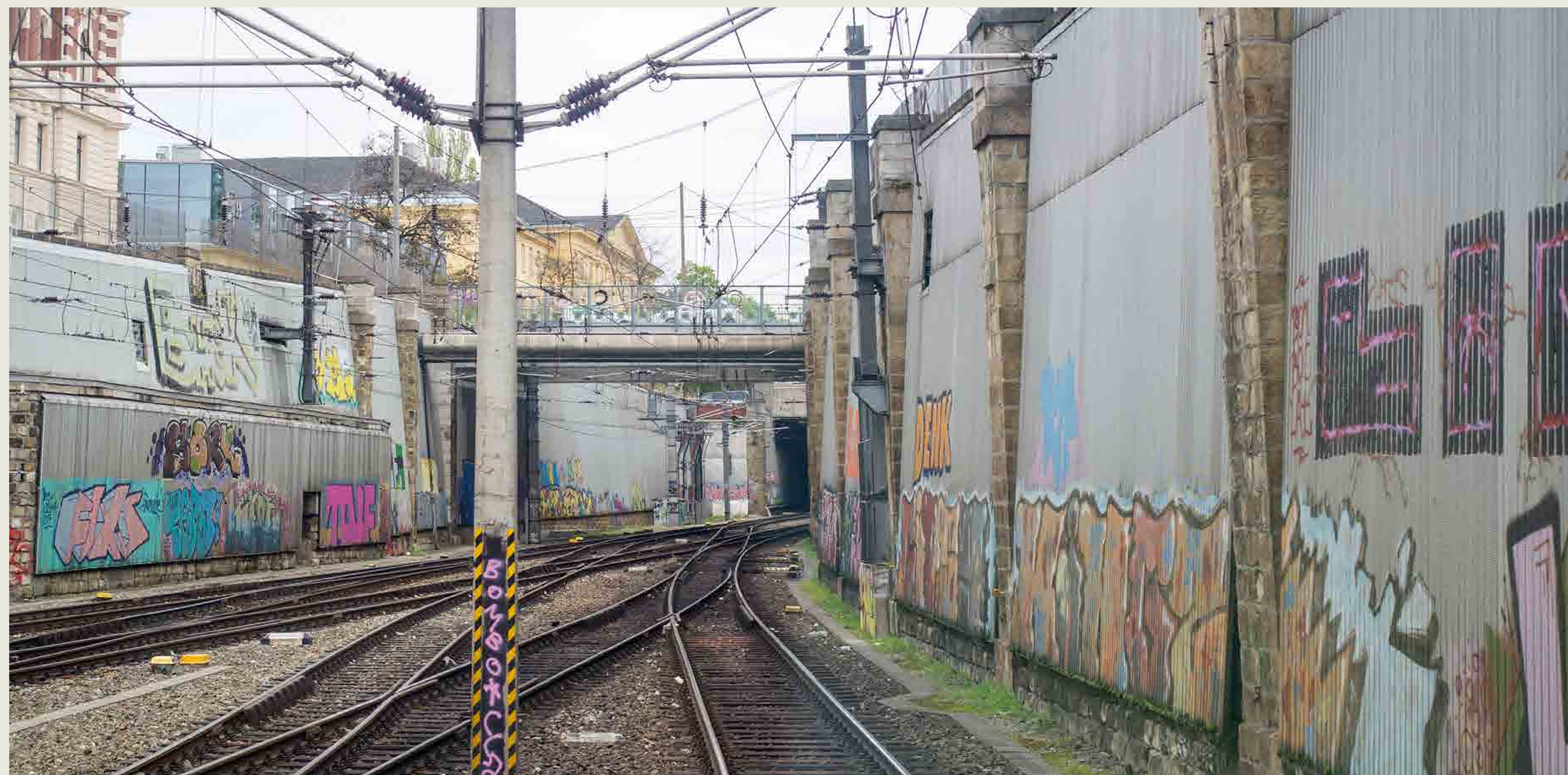
Die Einschnittsmauern, ausgehend von der »Großen Ungarbrücke« bis zur Haltestelle Wien Rennweg, stehen vor dem Ende ihrer technischen Lebensdauer und müssen deshalb erneuert werden. Auf der Ebene der Gleise wird die Breite des Einschnitts an den aktuellen Stand der Technik angepasst. Dadurch wird langfristig ein moderner, zuverlässiger und wartungsarmer Bahnbetrieb gewährleistet. Im Zuge dessen werden auch die Überplattung vor der Universität für Musik und darstellende Kunst Wien sowie die Neulingbrücke neu errichtet.

Geplanter Umsetzungszeitraum:
Vorbereitende Arbeiten 2024 bis 2025, Hauptbauarbeiten 2025 bis 2027



Standort Rennweg/Reitschulsteg, Einschnittsmauern und Gleise im Bestand (© ÖBB/Herzog)

Standort Wien Mitte, Blickrichtung Rennweg (© ÖBB/Herzog)



⑧ Haltestelle Wien Rennweg: Bahnsteigverlängerung und modernisierter Halstellenausgang

In der Haltestelle Rennweg wird der Bahnsteig von 160 Meter auf 220 Meter verlängert, um neue, moderne und längere Nahverkehrszüge führen zu können. Die Zugänge sowie die Stützmauern werden an die Bahnsteigverlängerung angepasst. Die Fußgängerrampe in der Rechten Bahngasse wird durch einen Aufzug und Stiegen ersetzt.

Geplanter Umsetzungszeitraum: 2025 bis 2027



Verlängerung des Bahnsteigs inklusive der Überdachung (© ÖBB/zkpt ZT GmbH)



Haltestelle Rennweg im Bestand (© ÖBB/Herzog)



Nachhaltige Gestaltung

9 Haltestelle Wien Quartier Belvedere: Bahnsteigverlängerung und neuer Halstellenausgang

In der Haltestelle Quartier Belvedere werden die Bahnsteige von 160 Meter auf 220 Meter verlängert, um neue, moderne und längere Nahverkehrszüge führen zu können. Die Bahnsteigkante wird auf ein barrierefreies Niveau angehoben. Ebenso wird ein zweiter Bahnsteigzugang mit Stiegen und Aufzügen im Bereich des Schweizer Gartens errichtet.

Geplanter Umsetzungszeitraum: 2025 bis 2027



Erste Entwürfe für die Gestaltung eines überdachten Zugangs zum Bahnsteig sowie der Entlüftungsschächte des Tunnels im Schweizer Garten (© ÖBB/zkpt ZT GmbH)

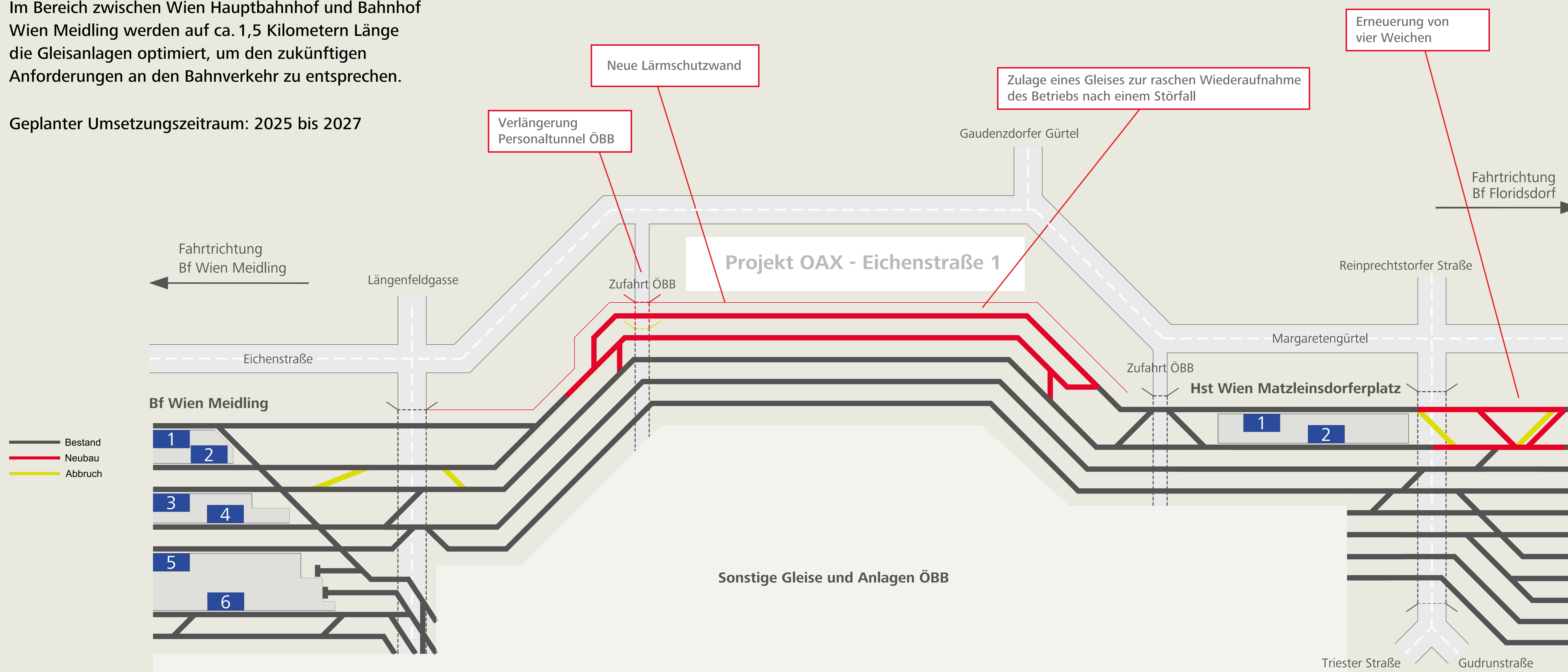


Nachhaltige
Gestaltung

10 Abschnitt Hauptbahnhof bis Meidling: Optimierung der Gleisanlagen, Errichtung einer Wendeanlage

Im Bereich zwischen Wien Hauptbahnhof und Bahnhof Wien Meidling werden auf ca. 1,5 Kilometern Länge die Gleisanlagen optimiert, um den zukünftigen Anforderungen an den Bahnverkehr zu entsprechen.

Geplanter Umsetzungszeitraum: 2025 bis 2027



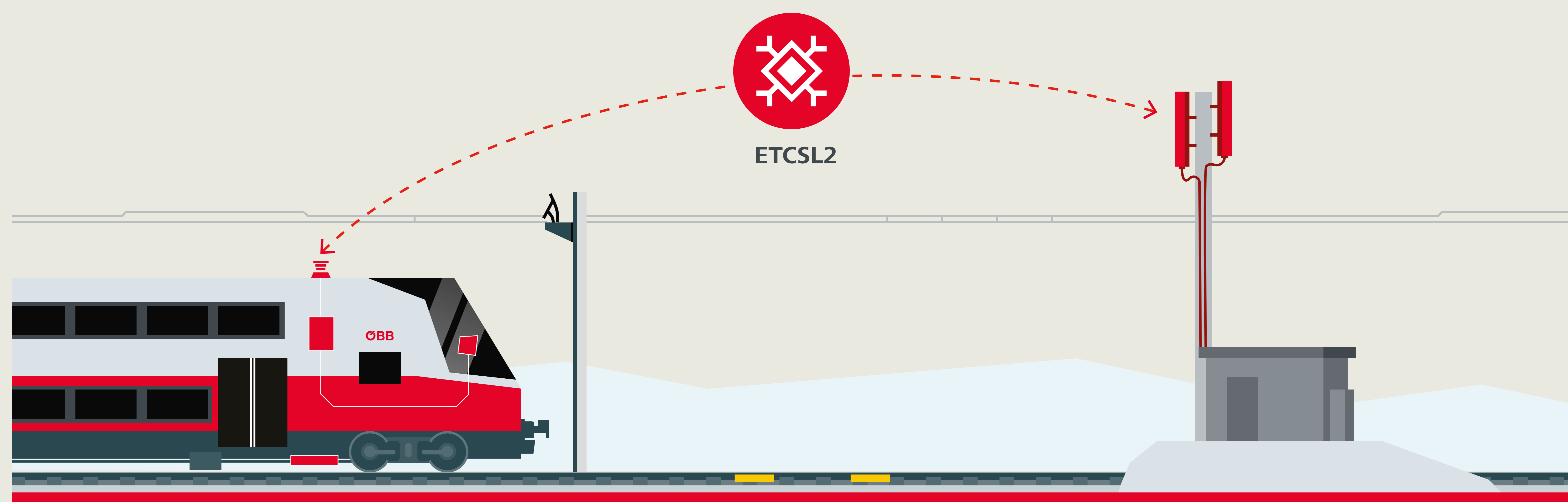
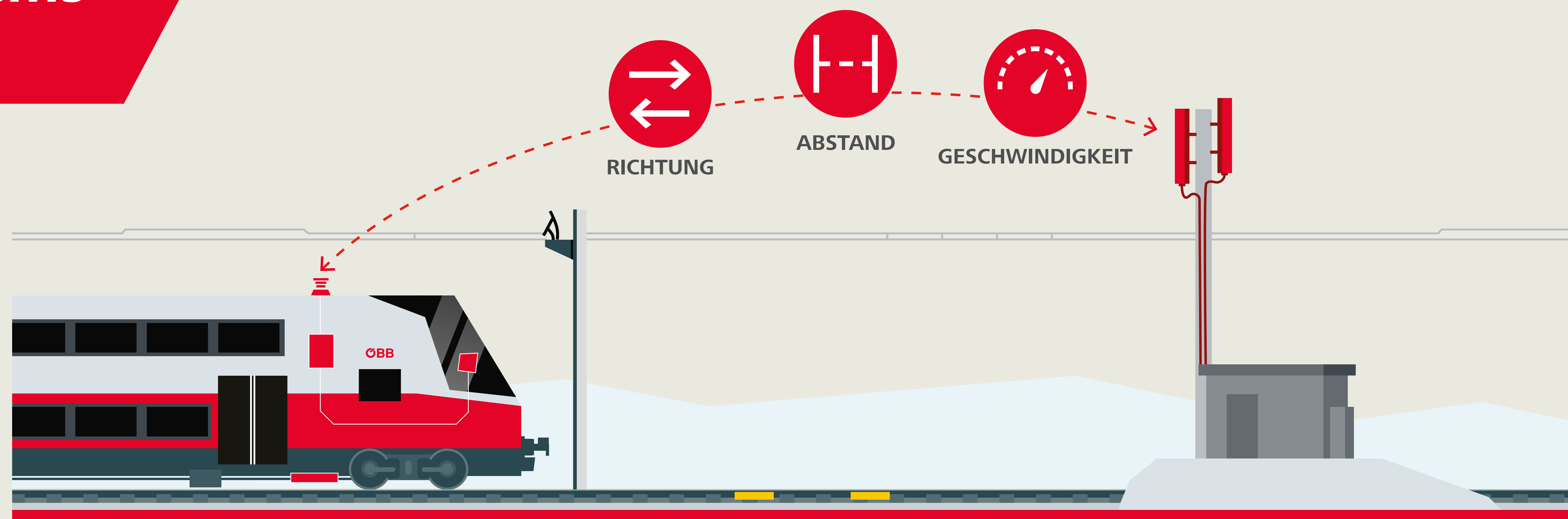
Modernisierung des Zugsicherungssystems

Die modernisierte und »digitalisierte S-Bahn« ermöglicht zukünftig pünktliche und dichtere Intervalle und führt damit zu erhöhter Zuverlässigkeit im S-Bahn-Gesamtsystem.

Durch die Digitalisierung des Zugsicherungssystems mit dem European Train Control System »ETCS« werden die analogen Signale ersetzt. Alle Informationen, die Lokführer:innen benötigen, werden mittels digitalem Zugfunk direkt in den Zug übermittelt. Und nicht mehr mit Lichtsignalen an der Strecke angezeigt.

Diese digitalisierte Zugsteuerung erkennt Fahrrichtungen, Abstände und Geschwindigkeiten der Züge und erlaubt dadurch einen U-Bahn-ähnlichen Takt auf der Schnellbahn zwischen Wien Meidling und Floridsdorf. Hier wird das System im ETCS Level 2 »only«-Betrieb eingeführt. Das bedeutet, dass nur mehr die neuen, längeren, ETCS-fähigen Züge auf der Strecke verkehren können. Dies garantiert mehr S-Bahn-Qualität basierend auf europäischen Standards.


Ziel ist es, sukzessive alle österreichischen Hauptverbindungen mit »ETCS« auszustatten.




Zeitplan Planungsstand März 2023

Beginnend mit Herbst 2023 starten vorbereitende Maßnahmen für die anschließenden Bauarbeiten im Abschnitt Leopoldau bis Floridsdorf sowie in Handelskai, Traisengasse und Praterstern Nordkopf. Die Umsetzung der Bauarbeiten wird bis Sommer 2025 dauern.


Im Sommer 2026 erfolgt dann die erste Phase der Inbetriebnahme des digitalen Zugsicherungssystems ETCS im nördlichen Bereich.

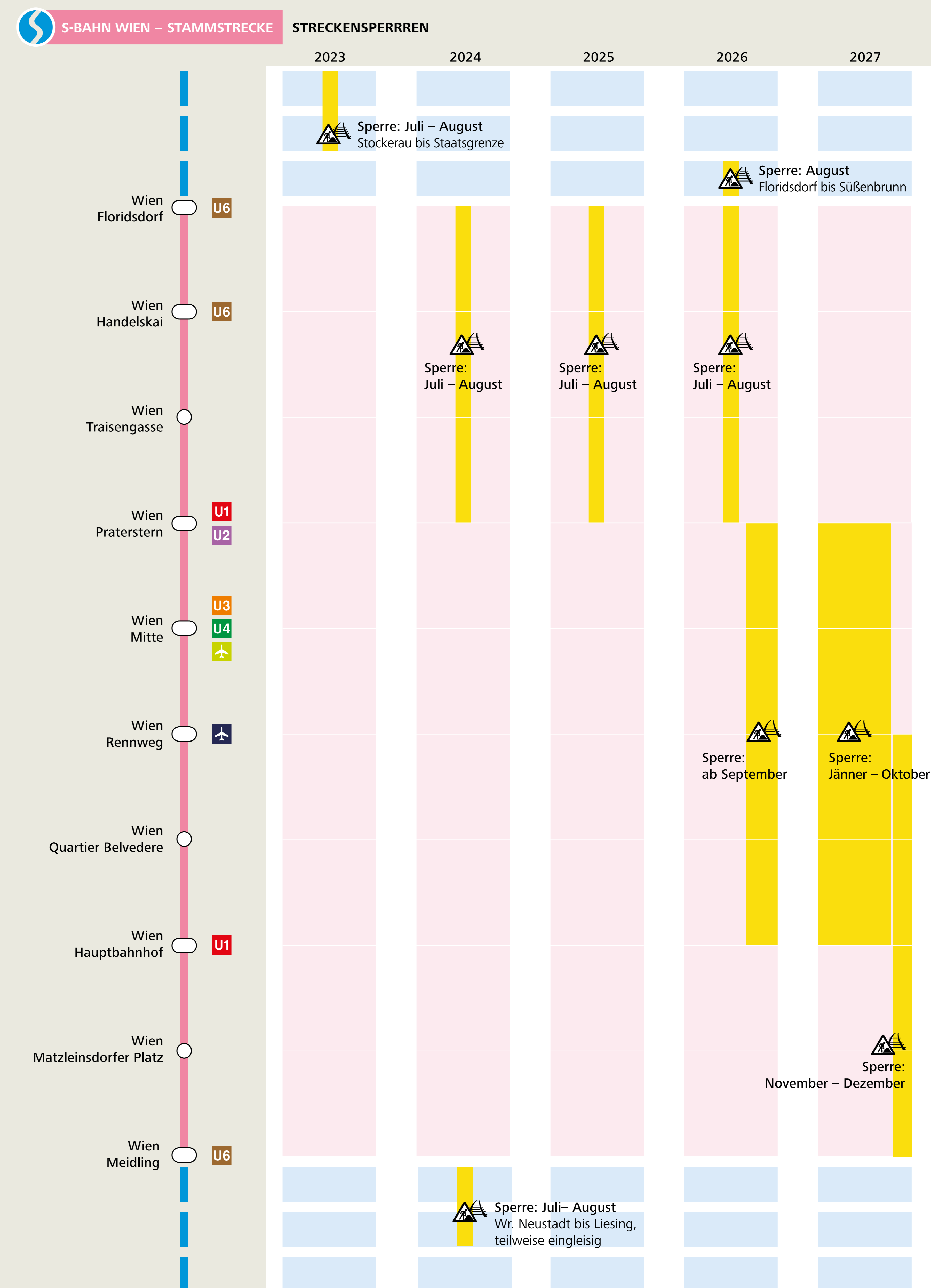
 Arbeiten die nicht bei aufrehtem Betrieb durchgeführt werden können, werden in den Sommermonaten gebündelt abgewickelt. Im Abschnitt zwischen Wien Floridsdorf und Wien Praterstern werden im Juli und August 2024, 2025 und 2026 keine Züge fahren.

Zwischen Herbst 2025 und Herbst 2027 werden die Hauptbaumaßnahmen im Bereich von Wien Praterstern bis Wien Hauptbahnhof abgewickelt.

 Zwischen September 2026 und Oktober 2027 ist dafür eine Streckensperre zwischen Wien Praterstern und Wien Hauptbahnhof erforderlich.

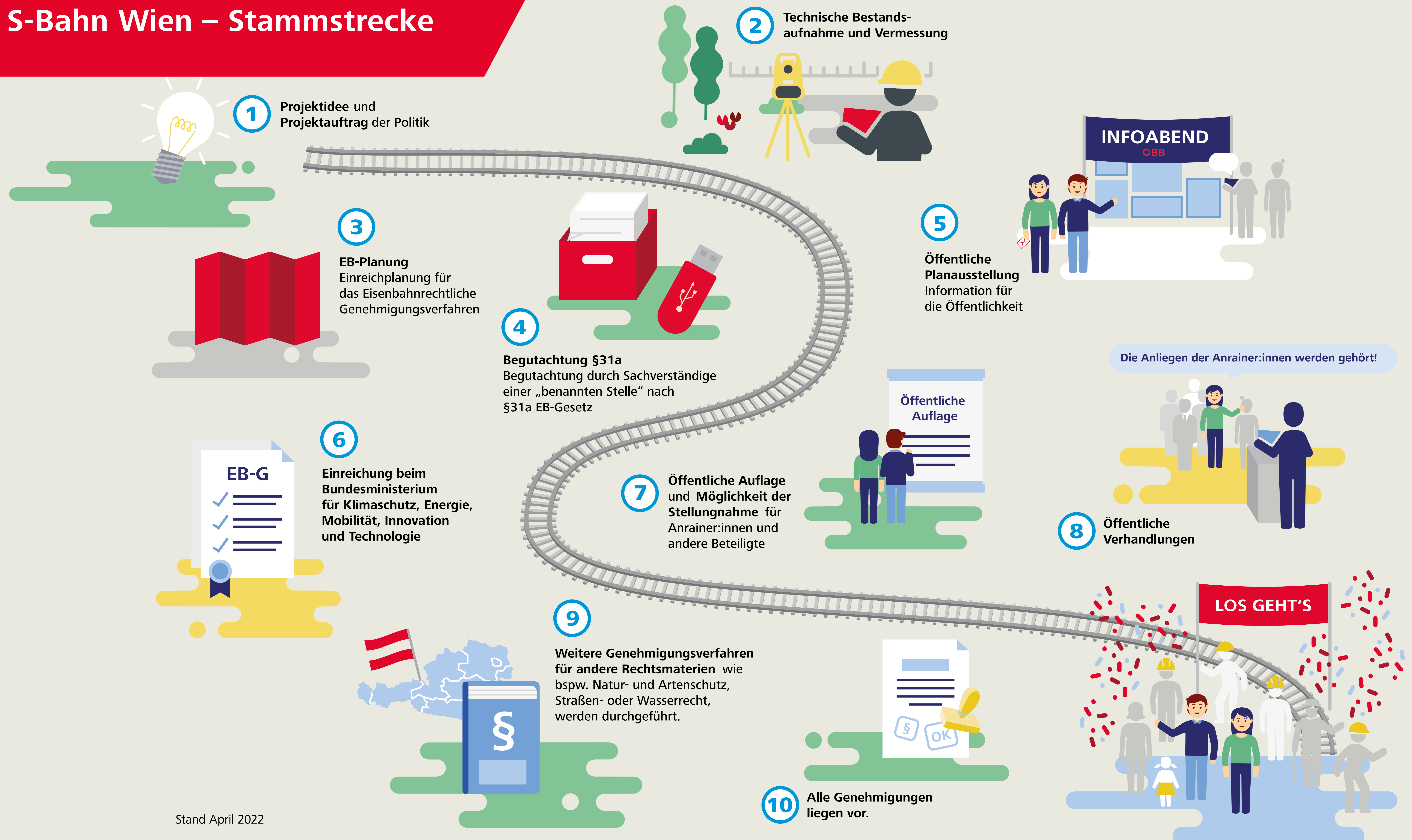
Im Herbst 2027 wird dann schließlich das digitale Zugsicherungssystem ETCS auch entlang der restlichen Strecke in Betrieb genommen.

 Die S-Bahn-Gleise sind in dieser Zeit nicht befahrbar. Die Südstrecke wird weiterhin bis Wien Hauptbahnhof im Normalbetrieb sein.



Eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren

S-Bahn Wien – Stammstrecke



Stand April 2022

Nachhaltige Gestaltung

Klimafit

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel gehören mittlerweile zu den überzeugendsten Planungsgrundsätzen, auch im Zusammenhang mit Bahnstationen. Die Fahrgäste sollen sich auf den Bahnsteigen, im Bahnhofsgebäude und im Umfeld der Stationen gerne aufhalten. Grünelemente erzeugen positive Stimmung, Bäume und Bepflanzungen stellen eine große Bereicherung für die Bevölkerung dar.



Die Schnell- und U-Bahnen in Wien sind hochrangige und sehr effiziente Verkehrsmittel. Straßenbahnen und Busse ergänzen diese umweltbewussten Mobilitätssysteme. Eine attraktive Ausgestaltung der Umgebungsbereiche von Stationen und gute Umsteigerelationen erhöhen die Motivation der Bürger:innen, sich für öffentliche Nahverkehrsmittel zu entscheiden.



Grünbeete, Blüh- und Kletterpflanzen sind willkommene »Hingucker« und sorgen für Entschleunigung im zeitweise hektischen Alltag. Sie schaffen Behaglichkeit und eine positive Stimmung. Die Umgebungsbereiche von Verkehrsdrehscheiben brauchen auch eine gewisse »optische Ruhe«, um als qualitätsvolle Straßen und Plätze wahrgenommen zu werden.



In Zeiten des Klimawandels gewinnt das Element »Wasser« zunehmend an Bedeutung. Trink- oder Abkühlungsmöglichkeiten sind bei sommerlicher Hitze immer und überall willkommen. Trinkbrunnen beispielsweise steigern die Aufenthaltsqualität enorm und werten öffentliche Plätze nachhaltig auf.

Nachhaltig

Attraktive Rad- und Gehwegeverbindungen motivieren die Menschen zur Nutzung der öffentlicher Nahverkehrsmittel und tragen somit wesentlich zur Erreichung der angestrebten Klimaneutralität bei. Mobilitätsstationen zum Abstellen des eigenen Fahrrads oder Ausborgen eines Leih- oder Lastenrads fördern nachhaltige Arten der Fortbewegung und Logistik. Ausbau, Verdichtung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs – insbesondere in den Außenbezirken und ins Umland – bilden ein wichtiges Ziel im Wiener Klimafahrplan.



Klimafreundliche Mobilitätsformen wie Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen sind gesundheitsfördernd und sorgen auch für Lebendigkeit im städtischen Alltag. Die Wiener Radwegoffensive stellt eine ideale Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln dar und unterstützt den Umstieg auf den Umweltverbund. Gut situierte Abstellmöglichkeiten erhöhen die Bereitschaft der Menschen, sich für »Bike & Ride« zu entscheiden. Verleihmöglichkeiten für (Lasten)fahrräder oder Roller und Car-Sharing-Angebote sind hervorragende Alternativen zur privaten Autofahrt.



Bäume stellen wunderbare natürliche Schattenspender dar und sorgen für optimale Abkühlung in sommerlichen Hitzeperioden. 25.000 neue Stadtbäume sollen anstelle von Fahr- und Parkstreifen in den nächsten Jahren in Wien gepflanzt werden. Vorplätze von Stationen des öffentlichen Verkehrs sind beliebte Treffpunkte, die durch Grünelemente sowohl optisch als auch psychologisch aufgewertet werden.



Genügend Sitzmöglichkeiten sind ein wesentlicher Faktor für qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche. Wer im öffentlichen Raum unterwegs ist, braucht genügend Platz und einen gewissen Komfort wie etwa Möglichkeiten zum Ausrasten und Verweilen. Übersichtliche Orte mit guter Ausleuchtung schaffen zudem eine behagliche Atmosphäre und stärken das subjektive Sicherheitsgefühl.

Hohe Aufenthaltsqualität

Genügend Sitzmöglichkeiten, Grün- und Wasserelemente schaffen qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche und erzeugen eine angenehme Atmosphäre. Optimale Ausleuchtung und Übersichtlichkeit stärken das subjektive Sicherheitsgefühl. Egal, ob man sich mit jemandem trifft, sich vom Einkaufen oder Arbeiten ausruhen möchte oder einfach nur wartet: der »Wohlfühlfaktor« trägt wesentlich zur Zufriedenheit der Nutzer:innen bei. Um den Klimaschutz und die Klimaanpassung zu unterstützen, führt die Stadt Wien vermehrt Wettbewerbe und partizipative Formate durch.



Die Stadt Wien bekennt sich zu einer sozialen und generationengerechten Klimapolitik »für alle«. Diese beinhaltet die »Stadt der kurzen Wege«, Verkehrsberuhigung, sichere und gut funktionierende Bewegungsräume, angenehme Verweilplätze, Barrierefreiheit sowie die Inklusion aller Bevölkerungsgruppen. Die Attraktivierung von Gehsteigen trägt zur Optimierung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei.



Verlängerung des Bahnsteigs inklusive der Überdachung (© ÖBB/zkpt ZT GmbH)