



Ende 2013 wird die Linie 26 bis zur Asperner Hausfeldstraße verlängert und somit zur idealen Verbindung zwischen Floridsdorf und der Donaustadt.



Die Vorteile auf einen Blick

Als bedeutende Tangentialverbindung verbindet die neue Linie 26 hochrangige ÖV-Linien:

- die U6 und die S-Bahn in Floridsdorf,
- die U1 am Kagraner Platz,
- die U2 in der Station Hausfeldstraße.

Der 26er verfügt über weite Strecken (zwischen Kagraner Platz und Ziegelhofstraße) über einen eigenständigen Gleiskörper und kann damit als „Schnellstraßenbahn“ geführt werden.

Die Linie 26 bringt zehn neue Haltestellen, die zu multi-modalen Verkehrsknoten ausgebaut werden.

Mit der neuen Linie 26 sind viele Ortsteile besser erreichbar. Sie bringt auch eine wesentliche Reduktion von Fahrzeiten: 23A (derzeit) Prinzgasse–Kagraner Platz: 14 Minuten 26 (ab Ende 2013) Prinzgasse–Kagraner Platz: 8 Minuten

Der Zeitplan

Maßnahme	Umsetzung
Einbautenumlegungen	ab Mitte 2010
Rohbau-, Gleisbau-, Straßenbau- und Ausbaurbeiten	ab März 2011
Inbetriebnahme (mit der U2-Verlängerung)	Ende 2013



Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Wiener Linien GmbH & Co KG, Abteilung Marketing & Medien, 1030 Wien, Erdbergstraße 202.
Gestaltung: WIENCOM WerbeBeratungsGmbH, 1010 Wien.
Fotos: Wiener Linien, Manfred Weihs.
Druck: Holzhausen, 1140 Wien.



Die Stadt gehört Dir.

Info

Die Straßenbahnlinie 26 auf neuen Wegen



Die Linie 26 wird verlängert

Gleichzeitig mit der Verlängerung der U2 zur Seestadt Aspern Ende 2013 erhält auch die Straßenbahnlinie 26 eine mehr als 4,6 km lange Neubaustrecke mit zehn neuen Haltestellen. Der 26er wird eine direkte Verbindung zwischen Floridsdorf und der Donaustadt herstellen und drei U-Bahn-Linien (U6 in Floridsdorf, U1 am Kagraner Platz und U2 bei der Hausfeldstraße) sowie die Schnellbahn-Stammstrecke miteinander verknüpfen.

Von der Wagrner Straße bis zur Hausfeldstraße

Die Neubaustrecke der Linie 26 gliedert sich in drei Teilabschnitte:

Abschnitt 1 verläuft zwischen der Wagrner Straße und der Forstnergasse und weist eine Streckenlänge von 900 m auf. Hier wird die Straßenbahn auf einem selbständigen Gleiskörper in Mittellage im Straßenraum geführt.

Abschnitt 2 umfasst den Bereich zwischen der Forstnergasse und der Süßenbrunner Straße, wo der nördliche Ast der Ostbahn und die S2-Schnellstraße in Hochlage gekreuzt werden.

Abschnitt 3 umfasst den Bereich zwischen Süßenbrunner Straße und der Endstelle bei der künftigen U2-Station Hausfeldstraße mit der Durchquerung des Siedlungsgebiets Quadenstraßenviertel.

Die neuen Streckenabschnitte

	Streckenlänge	Haltestellen
1. Wagrner Straße–Forstnergasse	900 m	2
2. Forstnergasse–Süßenbrunner Str.	1.150 m	2
3. Süßenbrunner Str.–U2/Hausfeldstr.	2.564 m	6
Gesamt	4.614 m	10

Von Floridsdorf in die Donaustadt auf kürzestem Weg

Die neue Straßenbahnlinie 26, zusammengesetzt aus dem bestehenden Ast von Strebersdorf über Floridsdorf zum Kagraner Platz und der Verlängerung über den Kagraner Platz nach Osten bis zur Hausfeldstraße, wird die verkehrswirksamste Tangentialverbindung zwischen den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt sein.

Durch die Verlängerung der Linie 26 wird eine Verbindung geschaffen, die alle radialen Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs in den nordöstlichen Bezirken und bedeutende Zentren auf kürzestem Wege bedient.

Wegen der weitestgehend vom Kfz-Verkehr unbehinderten Trassenführung wird die neue Linie einen optimalen Zubringer zu den U-Bahn-Linien U1, U2 und U6 und zur S-Bahn darstellen.

Die neuen Stationen der Linie 26

Anschließend an die bestehende Station Kagraner Platz werden folgende Stationen auf der Neubaustrecke der Linie 26 eingerichtet:

Kraygasse	Ziegelhofstraße
Forstnergasse	Prinzgasse
Gewerbepark Stadlau*	Zanggasse
Süßenbrunner Straße	Am Heidjöchl
Spargelfeldgasse	Hausfeldstraße

*) in Hochlage

Die Auswirkung auf das Wiener-Linien-Netz

Die Netzwirkung der Verlängerung der Linie 26 ist im Zusammenhang mit den U-Bahn-Verlängerungen U1 Nord Leopoldau und U2 Nord (bis Aspernstraße 2010, bis zur Seestadt Aspern 2013) zu sehen. Die schnelle tangentielle Straßenbahn verbessert die ÖV-Anbindung zwischen den neuen U-Bahn-Hauptachsen, vor allem für den Siedlungsschwerpunkt Hirschstetten/Ziegelhofstraße/Quadenstraße.

Straßenbahn ersetzt Bus

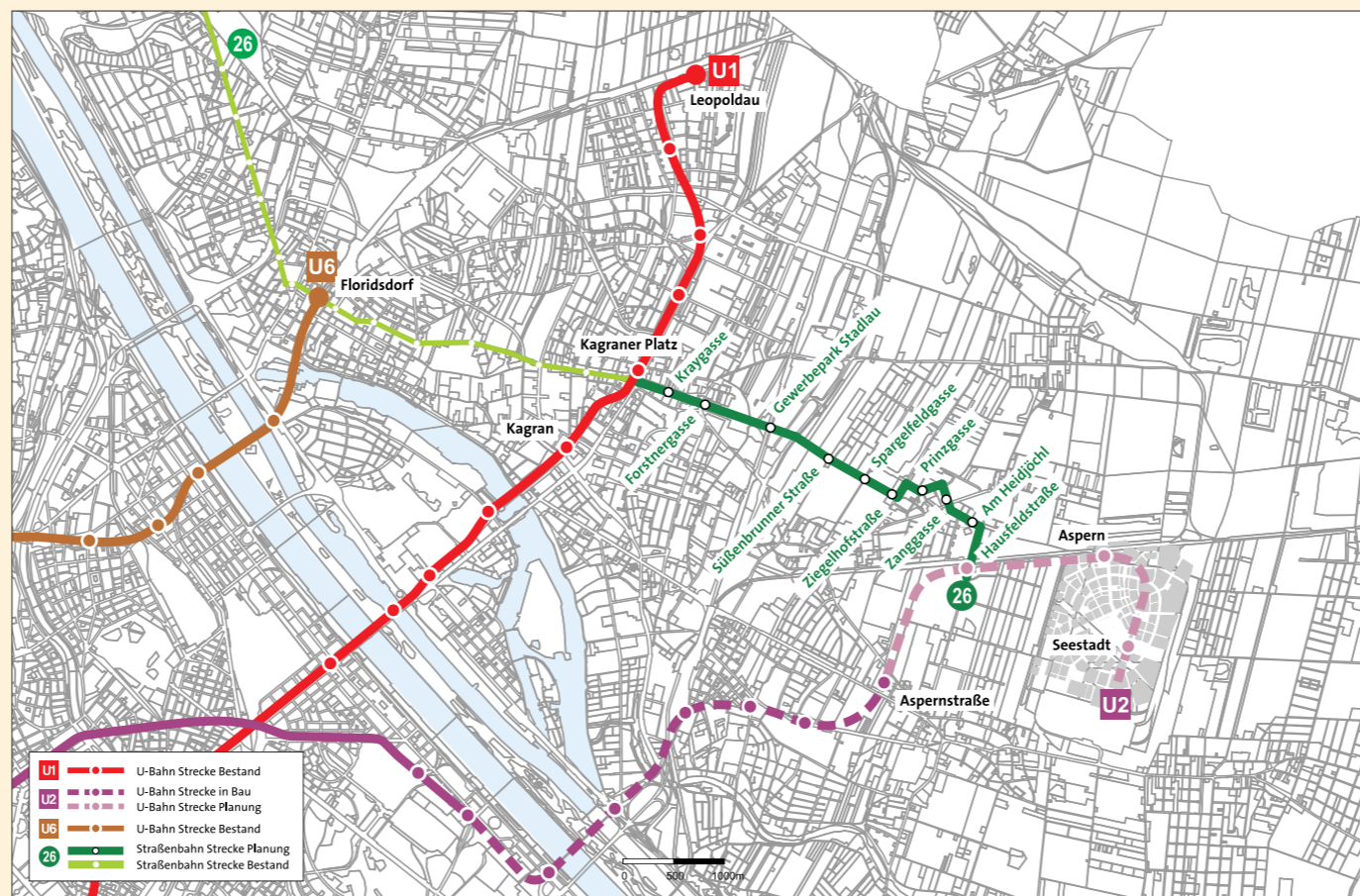
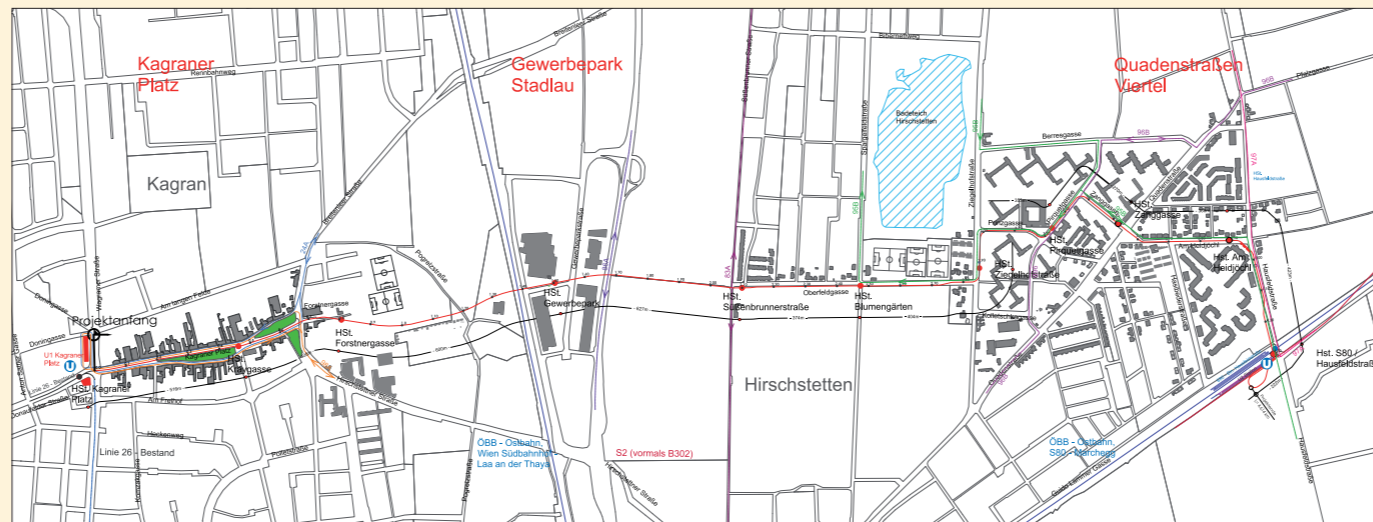
Durch Überlastung der Kreuzungen Süßenbrunner Straße/Hirschstettner Straße/Stadlauer Straße in der Hauptverkehrszeit kommt es heute auf der Linie 23A leider immer wieder zu Störungen im Betriebsablauf. Lange Wartezeiten, überfüllte Busse und zahlreiche gekürzte Fahrten sind die Folge. Die vom motorisierten Individualverkehr bedingten Behinderungen der Buslinie 23A sind heute ein Nachteil der ÖV-Erschließung des Gebiets um Hirschstetten. In den vergangenen Jahren sind diese Stauungen stärker geworden. Eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs wird vom überwiegenden Teil der Bewohner als äußerst dringlich erachtet. Die Verlängerung der Linie 26 wird demnach die bestehende Buslinie 23A weitestgehend ersetzen.

Schneller unterwegs

Mit der neuen Straßenbahnlinie 26 werden wesentlich kürzere Fahrzeiten erreicht. So kommt man z. B. von der Haltestelle Prinzgasse in ca. 8 Minuten zur U1, und die U2 ist in ca. 3,5 Minuten erreichbar.

Änderungen im Busnetz

Hirschstettner Straße und Quadenstraße werden weiterhin mit Buslinien, jedoch mit gedehnten Intervallen befahren. Als Ersatz für den westlichen Linienteil des 23A ist eine neue Buslinie Kagraner Platz/U1-Hirschstetten-Aspernstraße/U2 geplant.



Das Projekt und seine Zielsetzungen

Der Projektanfang befindet sich im Bereich der Kreuzung Donaufelder Straße/Wagramer Straße, wo bei der U-Bahn-Station Kagraner Platz bereits eine Verknüpfung mit der U1 besteht. Die Trasse der Linie 26 führt über den Kagraner Platz nach Osten, überquert den nördlichen Ast der ÖBB-Ostbahn, den Gewerbepark Stadlau und die S2-Schnellstraße in Hochlage, verläuft entlang der Oberfeldgasse durch das Quadenstraßenviertel und endet südlich der U2-Station Hausfeldstraße. Die Zielsetzung der Planung für die Verlängerung der Linie 26 war es nicht nur, ein den Trassierungsparametern für die Neutrassierung von Straßenbahnen entsprechendes Projekt zu erstellen, sondern auch Aspekte der Stadtplanung, Grünraumplanung, Straßenraumgestaltung und anderer Themenbereiche der Verkehrsplanung gleichberechtigt mit zu berücksichtigen. Daher wurde das vorliegende Projekt auch in Bezug auf Aspekte der Verkehrs- und Betriebssicherheit, auf die Planungserfordernisse für andere Verkehrsteilnehmer/-innen wie Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen und den Kfz-Verkehr sowie auf die Vernetzung mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln ausgerichtet. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen wurden zudem mit den Dienststellen der Stadt Wien sowie mit der Bezirksvorsteherung des 22. Bezirks abgestimmt.

Die Haltestellen werden zu multimodalen Verkehrsknoten

Die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt bieten hervorragende Voraussetzungen für kombinierte Mobilität, also Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger entlang der Wegekette. Um dieses Potenzial, das heute vielfach noch brach liegt, zu realisieren, werden die neuen Haltestellen des ÖV zu multimodalen Verkehrsknoten ausgebaut. Die konkrete Ausgestaltung der Haltestellen wird dabei je nach Lage und Nutzerfrequenz variieren. Zur „Grundausstattung“ werden jedenfalls ein durchgängig barrierefreier Zugang, ein taktiles Leitsystem, Witterungsschutz, eine nach Möglichkeit ausreichende Anzahl von Sitzgelegenheiten sowie Fahrradabstellmöglichkeiten gehören. Eine hohe Aufenthaltsqualität wird durch eine ansprechende Gestaltung gewährleistet. An Umsteigeknoten und stärker frequentierten Haltestellen werden Anzeigen für alle Mobilitätsangebote, die sich in der Umgebung befinden, angebracht. Unter anderem ist auch eine Ausweitung des City-Bike-Systems auf die Modellregion vorgesehen.

Barrierefreiheit bei Fahrzeugen und Haltestellen

Mit dem ULF („Ultra Low Floor“-Straßenbahn) verfügt Wien über eine der leistungsfähigsten Niederflurstraßenbahnen weltweit. Bislang verkehren auf der Linie 26 auch noch Straßenbahngarnituren älterer Bauart. Der durchgängige Einsatz von Niederflurstraßenbahnen ab 2015 wird daher nicht nur die Personentransportkapazität erhöhen, sondern auch gewährleisten, dass Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen und Personen mit Kleinkindern uneingeschränkt mobil sein können. Die optimale Zugänglichkeit der Fahrzeuge wird dabei durch eine barrierefreie Gestaltung der gesamten Infrastruktur entlang der Strecke ergänzt.