

NEUE STRASSENBAHNSTRECKEN IN WIEN (GEKÜRZT) EISENBAHN ÖSTERREICH 10/2009

Noch auf jener Pressekonferenz vom 2. Juli 2008, in der die Umwandlung der bisherigen Ringlinien 1 und 2 zu neuen Durchgangslinien verkündet wurde, hatte Direktor Günter Steinbauer von den Wiener Linien auf Anfrage über die seit Jahren geplanten Straßenbahn-Neubaustrecken nur lakonisch gemeint, man werde sie im Rahmen eines neuen Verkehrskonzeptes "prüfen" und bei positivem Ergebnis "vielleicht" realisieren. Nun ist aber zumindest in zwei der seit rund 15 Jahren vorliegenden und auch im "Masterplan Verkehr Wien 2003" enthaltenen Projekte doch Bewegung gekommen. Die Ausschreibungs- und Baugenehmigungsverfahren sind weitgehend abgeschlossen, so dass mit einem Baubeginn noch vor Ende 2009 gerechnet werden kann.

Demnach wird es wieder eine Linie 25 geben, die dann ab dem Bahnhof Floridsdorf gemeinsam mit der Linie 26 über die Donaueider Strasse bis zur Josef-Baumann-Gasse führt. Mit einer rund einen Kilometer langen Neubaustrecke über die Tokiostrasse und die Prandaugasse wird die Station Kagran der Linie U1 angeschlossen. Die Trasse hierfür ist schon seit etlichen Jahren als Teil der projektierten Linie 27 (Kagran -Grossjedlersdorf) vorbereitet. Deren Realisierung scheitert jedoch weiterhin am massiven Widerstand durch den Floridsdorfer Bezirksvorsteher Heinz Lehner. In ihrem weiteren Verlauf nach Aspern nützt die neue Linie 25 wieder die vorhandene Gleisinfrastruktur. Die Neubaustrecke wird nicht nur eine bessere Bedienung des "Tokio-Viertels", sondern gegenüber dem Umweg über den Kagraner Platz auch eine Streckenverkürzung um über einen Kilometer mit entsprechend kürzerer Fahrzeit bringen. Andererseits entfällt dann die Strassenbahnstrecke durch die Wagramer Strasse zwischen dem Kagraner Platz und dem Czernetzplatz. Die Haltestelle Steigenteschgasse wird daher nur noch von der Autobuslinie 94A bedient werden.

Die Linie 26 -derzeit führt sie von Strebersdorf nach Aspern -erhält ab der Kreuzung Donaueider Strasse/Wagramer Strasse eine neue, 4,7 km lange Strecke zur Endstation Hausfeldstrasse der Linie S80. Sie wird dabei insgesamt zehn neue Haltestellen bedienen. Die Neubaustrecke führt zunächst über den Kagraner Platz und danach querfeldein zum Gewerbepark Stadlau, der bisher nur höchst unzureichend mit der Autobuslinie 27A bedient wird. Hier wird sich auch das aufwendigste Bauwerk des Projektes befinden, nämlich eine rund 600 m lange Viaduktstrecke, mit der sowohl die Ostbahn und die Schnellstrasse S2 als auch der dazwischen liegende Gewerbepark überquert werden. Demnach wird auch die hier gelegene Haltestelle in Hochlage errichtet. Um dabei einerseits die gesetzlichen Vorgaben nach barrierefreiem Zugang zu erfüllen und andererseits die Kosten für die nötigen Aufstiegshilfen (Aufzüge) möglichst zu reduzieren, ist hier statt zweier Seitenbahnsteige die Errichtung eines Mittelbahnsteiges vorgesehen.

Angesichts der im Wiener Strassenbahnnetz ausschliesslich verwendeten Einrichtungswagen bedeutet das, dass dieser Abschnitt im Linksverkehr befahren werden muss. Der Übergang erfolgt beiderseits der Viadukte durch versetzte Rampen und Überwerfungen. An der Haltestelle "Gewerbepark Stadlau" war auch eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn-Linie S8 vorgesehen. Hier hat die ÖBB Infrastruktur Bau AG bislang kein Interesse gezeigt, eine Haltestelle zu errichten. Der weitere Streckenverlauf folgt -wieder ebenerdig -über Oberfeldstrasse, Ziegelhofstrasse, Prinzgasse, Pirquetgasse, Zanggasse und Am Heidjöchl weitgehend der derzeitigen Autobuslinie 23A. Wo es die Trassierung erlaubt, wird

eine zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 70 km/h gelten. Diese kann allerdings betrieblich nur dann genützt werden, wenn auf der Linie 26 ausschliesslich ULF zum Einsatz kommen. Von 1979 bis 1995 waren auf der damaligen Schnellstrassenbahnlinie 64 bereits 70 km/h zulässig gewesen. Es gab jedoch damals im Strassenbahnbetrieb keine Fahrzeuge, die schneller als 60 km/h fahren durften. Rund 20 000 Bewohner im Einzugsgebiet werden mit der Linie 26 auf ihrer neuen Strecke endlich eine attraktive öffentliche Verkehrsanbindung anstelle der völlig unzureichenden Autobuslinie 23A erhalten, zumal auch der neuralgische Bereich in der Donaueider Strasse vor dem Kagraner Platz durch bauliche und verkehrstechnische Massnahmen entschärft werden soll. Die Gesamtlänge der Linie 26 wird sich von derzeit 14,5 km auf 12,3 km verringern.

Schon 2010 wird es im 22. Bezirk einen weiteren Abschnitt mit Linksverkehr geben: Die U-Bahn-Haltestelle "Donauspital" wird von der Strassenbahn mittels einer im Uhrzeigersinn befahrenen Schleife umrundet werden, die aus bei den Richtungen eine Wendemöglichkeit bietet. Die Überkreuzungen werden hier allerdings niveaugleich erfolgen. Von den ursprünglichen Planungen einer direkten Umsteigemöglichkeit zwischen U-Bahn und Strassenbahn an gemeinsamen Bahnsteigen ("Platform Crossing") ist man bald wieder abgekommen. Immerhin müssen die Fahrgäste nun beim Umsteigen zwischen U-Bahn und Strassenbahn nicht deren Gleise überschreiten. Von 1971 bis 2003 gab es an dieser Stelle bereits die Schleife Zschokkegasse.

Beide Strassenbahn-Neubaustrecken sollen gleichzeitig mit dem letzten Abschnitt der Linie U2 in das Stadtentwicklungsgebiet "Seestadt Aspern" auf dem Areal des ehemaligen Flughafens Aspern im Jahre 2013 eröffnet werden. Bei der Endstation Hausfeldstrasse für die Linie 26 spricht man seitens der Stadt Wien offiziell nur von einem "Anschluss an die Linie U2", während die Linie S80 völlig verschwiegen wird.