

BUSKONZEPT FÜR DIE DONAUSTADT

Wien
Stadtplanung Wien

Stadtteilplanung und Flächennutzung
MA 21C Nordost Bezirke 21 und 22



November 1994



Nr. 8

WERKSTATTBERICHT

Ingenieurbüro Lust in Zusammenarbeit mit
dem Arbeitskreis Buskonzept Donaustadt

Tel 4000-88415 Fax 4000-99-88419
A - 1082 Wien, Rathausstraße 14-16



Siedlungsstruktur - Stadterweiterung

Wichtige Bauabschnitte der nächsten Zeit:

Bauvorhaben	Lage	Wohneinheiten	Arbeitsplätze
Wohnbebauung Süßenbrunner Straße	westlich Arnikaweg	ca. 850	ca. 60
Siedlungserweiterung Süßenbrunn	Bettelheimstraße	ca. 600	-
Donaufeld	nördlich Prandaugasse	ca. 800	ca. 600
Ullreichgasse	Saikogasse	ca. 650	-
LGV	Wagramer Straße nördlich Kagran	ca. 500	ca.100
Donacity	Am Hubertusdamm vor UNO-City	ca.1500	ca.150
Wohnpark Neue Donau	Am Kaisermühlendamm vor Marshallhof	ca. 650	ca.100
Wohnpark Alte Donau	Wagramer Straße	ca. 850	ca. 200
Erzherzog-Karl-Stadt	westlich Oberdorfstraße, nördlich Langobardenstraße	ca. 550	ca.100
Bauvorhaben Kapellenweg, Langobardenstraße	zwischen Langobarden- und Wulzendorfstraße	ca. 2200	ca.110
Mühlgrund	bei Stadlauer Friedhof	ca.150	-
Gewerbepark Stadlau	längs des Zwerchäckerwegs	-	ca. 200
Ergänzung Stadtrandsiedlung Aspern	Hagedornweg	ca. 800	-
Erweiterung GM-Werk	Flugfeld Aspern, westlich und östlich der GM-Halle	-	ca. 550
Altes Flugfeld	Beidseitig Grünzug; 1. Etappe	ca. 800	ca. 2300
Genochgründe	Rosenbergstraße, Wehrbrückstraße	ca. 350	-
European	R.-Donner-Allee, Seefeldergasse	ca. 450	ca. 50

Busse - Bestand

Linie	Endstationen	Umstiegsmöglichkeit zu höherrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln
20B	Floridsdorf - Alte Donau U1	U1, Schnellbahn
22A	Kagraner Platz - Aspern Siegesplatz	S80, 25, 26
23A	Kagran U1 - Hausfeldstraße S80	U1, S80
24A	Kagran U1 - Invalidensiedlung und Teufelsfeldsiedlung	U1
25A	Kagran U1 - Süßenbrunner Platz	U1; S1 (4 x täglich)
26A	Kagran U1 - Großenzersdorf	U1, S80, 25
27A	Kagran U1 - Industriegebiet Rennbahnweg	U1, 25, 26
31A	Kagran U1 - Ödenburger Straße	U1, S1
83A	Schlachthausgasse U3 - Erzherzog-Karl-Straße S80	U3, S80
84A	Schlachthausgasse U3 - Aspern Siegesplatz	U3, S80, 25
90A/91A/92A	VIC U1 - Gänsehäufel	U1
91A	VIC U1 - Ölhafen Lobau	U1, S80
92A	VIC U1 - Siedlungserweiterung Wulzendorf	U1
93A	Kagran U1 - Aspern Siegesplatz	U1, S80, 25
94A	Kagran U1 - Erzherzog-Karl-Straße S80	U1, S80
95B	Breitenlee - Ziegelhofstraße - Erzherzog-Karl-Straße	S80, 25
96B	Schillwasserweg - Erzherzog-Karl-Straße - Neubreitenlee	S80, 25
99B	Eßlinger Schule - Schafflerhof - Wegmayersiedlung	keine



Liebe DonaustädterInnen!

Wien braucht im Nordosten neue Wohnungen und weitere Arbeitsplätze. Neben Verdichtung im innerstädtischen Gebiet ist daher auch Stadterweiterung notwendig. Dabei ist das Anwachsen des Individualverkehrs aus umwelt- und stadtstrukturellen Gründen in vertretbaren Grenzen zu halten. Daß oben genannte Ziele nicht widersprüchlich sind, zeigen *Stadtentwicklungsplan* und die *Maßnahmen zum Verkehrskonzept*, welche im Frühjahr 1994 vom Gemeinderat beschlossen wurden.

Insbesondere in den Stadtrandgebieten muß der öffentliche Verkehr verbessert werden. Neben weiter auszubauenden UBahn-, S-Bahn- und Straßenbahnlinien kommt dem Linienbus als kostengünstiges, rasch umsetzbares und flexibel einsetzbares Verkehrsmittel eine wichtige ergänzende Rolle zu. Die Stadt Wien meint es ernst, wenn sie sagt: „Schon zu Beginn der Besiedelung von größeren Wohngebieten müssen mit siedlungsnahen Buslinien entsprechend rasch Zentren und U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn erreichbar sein.“

So wurde vom „Arbeitskreis Buskonzept 22“, bestehend aus Vertretern der Bezirksvorstehung, Stadtplanung, den Verkehrsbetrieben und nicht zuletzt dem beauftragten Ziviltechniker, das vorliegende Buskonzept erarbeitet. Es sieht wichtige Verbesserungen auf bestehenden Buslinien bzw. die Inbetriebnahme neuer Buslinien innerhalb der nächsten drei bis



vier Jahre vor, und soll nun nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten sukzessive realisiert werden. Das Buskonzept für die Donaustadt, das auf die weiteren Entwicklungen im Bezirk abgestimmt ist, wurde am 29. September 1994 in der Bezirksvertretungssitzung von den Vertretern der SPÖ,

Bezirksvorsteher
für den 22. Bezirk
Leopold Wedel



ÖVP und der Grünen beschlossen. Es bringt für viele Donaustädter BürgerInnen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, wesentliche Verbesserungen. Es gilt nun, dieses Konzept schrittweise nach den technischen und finanziellen Möglichkeiten in die Praxis umzusetzen.

Stadtrat für Stadtentwicklung,
Stadtplanung, Verkehr
Dr. Hannes Swoboda

Laufende Sofortmaßnahmen

Der Zeitraum bis inklusive 1995 wurde als Rahmen für laufende Sofortmaßnahmen gewählt, die unabhängig von Siedlungserweiterungen und Verbesserungen im höherrangigen öffentlichen Netz angestrebt werden.

Es sind dies Bestandsverbesserungen, Beschleunigungsmaßnahmen und Taktverdichtungen auf existierenden Linien.

Beschleunigungsmaßnahmen, von denen alle die U1 ansteuernden Buslinien profitieren, sind im Bereich der Wagrainer Straße nahe dem Donauzentrum vorgesehen. Die von der Station Kagran U1 kommenden Buslinien, die über die Route Attemsgasse - Donaufelder Straße zur Wagrainer Straße fahren, sollen in Zukunft über den Czernetzplatz auf die Straßenbahntrasse in der Wagrainer Straße ausfahren und auf Höhe der licht-

signalgeregelten Kreuzung mit der Meißbaurgasse in einer eigenen Grünphase auf die Fahrbahn wechseln. Durch die Vermeidung des Umwegs über die Attemsgasse und das Mitbenutzen der Straßenbahntrasse werden die Buslinien beschleunigt.

In der Fahrtrichtung zum Donauzentrum wechseln die Kagran ansteuernden Busse derzeit in Höhe der Wintzingerodestraße von der Straßenbahntrasse auf die Fahrbahn und biegen gemeinsam mit dem Individualverkehr in die Siebeckstraße ein. Vorgeschlagen wird statt dessen entweder die Führung auf einem eigenen Busstreifen in Seitenlage oder das Mitbenutzen der Straßenbahntrasse bis zur Siebeckstraße.

An der Kreuzung Donaustadtstraße - Erzherzog-Karl-Straße werden Beschleu-

nigungsmaßnahmen zur Vermeidung von Behinderungen der von der Donaustadtstraße in die Erzherzog-Karl-Straße abbiegenden Busse angestrebt.

Im Bereich Hirschstetten - Quadenstraße ist eine vereinfachte Linienführung der dort verkehrenden Linien vorgesehen.

Die Wohngebiete am Rennbahnweg sollen durch zwei Buslinien statt bisher einer bedient werden und für den östlich der Ostbahn gelegenen Teil des Rautenwegs ist die Führung einer Buslinie vorgesehen.

Taktverdichtungen werden in Süßenbrunn, Eßling und den Wohngebieten am Rennbahnweg und Rautenweg sowie für die donauquerenden Busse vorgeschlagen.



Kurzfristige Maßnahmen - nach Gebieten

Rennbahnweg



Mit dem 27A vom Rennbahnweg zur U6

Die zwischen Rauten- und Rennbahnweg gelegenen dicht besiedelten Stadtteile und die neuen Gewerbegebiete östlich der Ostbahn sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser erschlossen werden. Ab 95/96 sind daher für den Bereich Rennbahnweg-Süßenbrunn die folgenden Verbesserungsmaßnahmen vorgesehen:

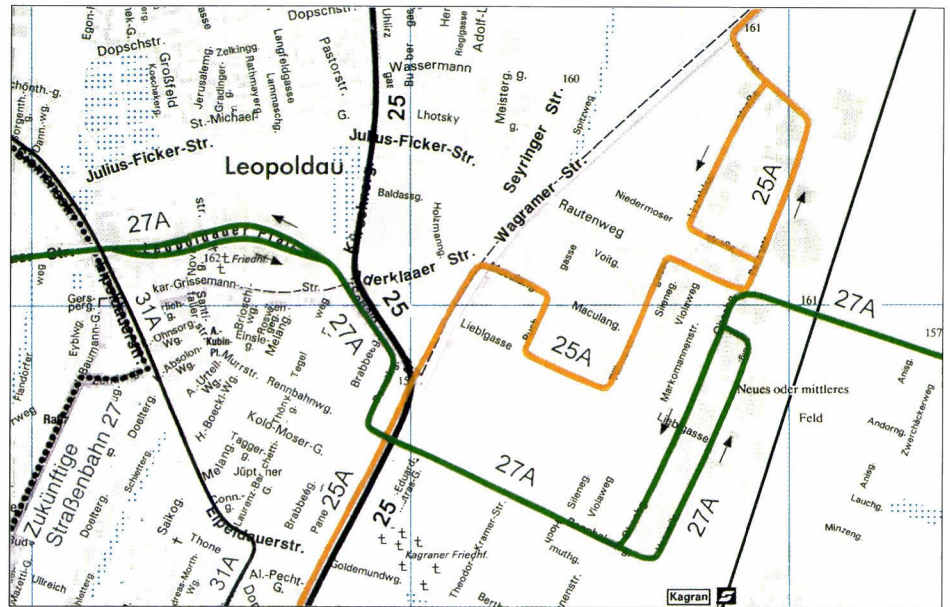
Die Linie 25A soll aus Süßenbrunn kommend zur Erschließung des Industrieparks Nord und der Wohngebiete entlang des Rennbahnwegs über die Lieblgasse geführt werden und dann ohne Umweg über Leopoldau auf der Wagramer Straße

direkt zur U1 fahren. Weiters wird angestrebt, die Linie in der Spitzenzeit im 15-Minuten-Takt bis Süßenbrunn zu führen.

Die Linie 27A soll in beiden Richtungen auf dem Rennbahnweg fahren und die beidseits davon gelegenen Wohngebiete auf kurzem Weg erschließen. Weiters soll die Linie nicht mehr zum Zentrum

Kagran (U1), sondern nach Floridsdorf zur U6 fahren.

Östlich der Wohngebiete im Bereich Rennbahnweg soll der 27A auf dem Rautenweg bis nach Breitenlee geführt werden und die neuen Betriebsgebiete östlich der Ostbahn sowie den Ortsteil Breitenlee direkt an die Linie 25, die Schnellbahnstammstrecke und die U6 anbinden.



Kaisermühlen



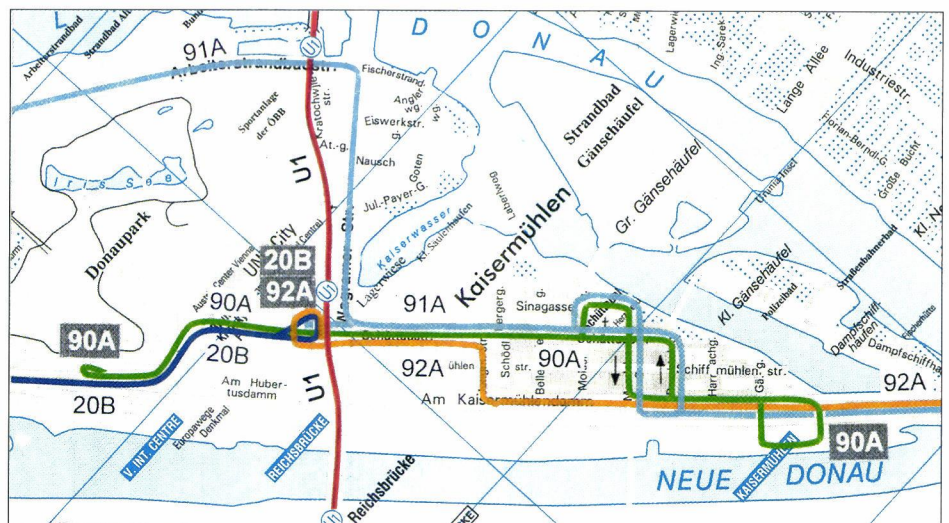
Zwei Buslinien erschließen die Donaacity

Südlich der UNO-City entsteht das Stadterweiterungsgebiet Donaacity, welches Büroarbeitsplätze, ein Hotel sowie ca. 1500 Wohnungen umfassen wird. Weitere Wohnungen sollen zwischen Marshallhof und Neuer Donau entstehen.

Die Erschließung erfolgt heute durch die Linien 90A, 91A und 92A, welche die zentrale Straßenachse des Stadtteils - die Schüttaustraße - befahren. Ab 1996 soll den steigenden Bewohnerzahlen durch eine verbesserte Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln Rechnung getragen werden.

So ist vorgesehen, die Linie 20B aus dem Bruckhausen kommend durch die Donaacity nach Kaisermühlen U1 (statt Kagran U1) zu führen. Als Endstelle im 21. Bezirk ist wie bisher der Bahnhof Floridsdorf vorgesehen. Damit sind Kaisermühlen und die Donaacity nicht nur an die U1, sondern darüber hinaus auch an die U6 und die Schnellbahnstammstrecke angebunden. Vorgeschlagen wird ein 15-Minuten-Takt. Bei Bedarf kann die Linie bis

zum Zentrum Stadlau verlängert werden. Zur Beschleunigung der Buslinie 92A wird diskutiert, diese auf der Route Am Kaisermühlendamm - Jungmaiggasse zu führen. Dies ermöglicht die Erschließung der neuen Wohnbauten südlich des Marshallhofs. Weiters soll die Linie 90A bis zum Autobahnanschluß Kaisermühlen verlängert werden, damit die neuen Wohnbaugelände im Bereich Schiffmühlengasse attraktiver erschlossen werden.





Hirschstetten



Einfache Linienführung in der Siedl. Quadenstraße

Im Bereich Hirschstetten (Quadenstraße, Pirquetgasse, Zanggasse, Berresgasse) verkehren die Linien 23A, 95B, 96B in mehreren Umweschleifen, was für die Fahrgäste längere Fahrtzeiten bedeutet.

Durch den Verzicht auf die Befahrung unnötiger Schleifen (Berresgasse) kann die Linienführung verkürzt und die Fahrzeit verringert werden. Eine Änderung der Haltestellenanordnung macht es möglich, die Erschließungsqualität beizubehalten und Straßenzüge zu verkehrsberuhigen.

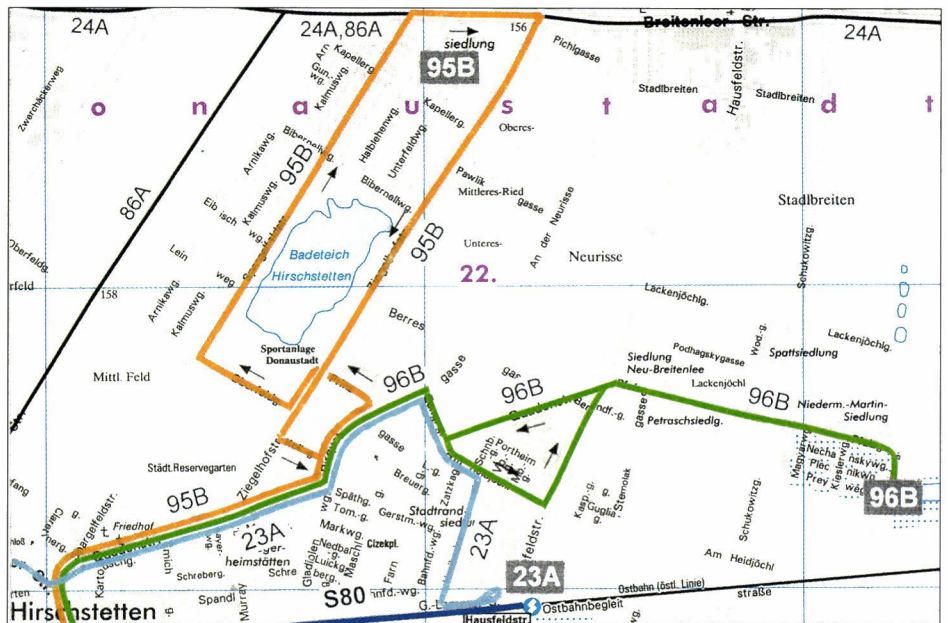
Durch die Bündelung der Linien in der Pirquetgasse kann das Umsteigen vereinfacht und eine zentrale Umsteigestelle für alle drei Buslinien (23A, 95B und 96B) im Bereich Prinzgasse - Kolletschkagasse geschaffen werden.

Die Linie 95B soll in Richtung Breitenlee künftig auf der Route Pirquetgasse - Prinzgasse - Ziegelhofstraße und in der Gegenrichtung auf der Route Ziegelhofstraße - Kolletschkagasse - Pirquetgasse verkehren. Die Schleife Spargelfeldstraße - Breitenleer Straße - Ziegelhofstraße wird wie bisher beibehalten.

Die Linien 23A und 96B sollen in beiden Richtungen die Route Pirquetgasse - Zanggasse befahren. Die Schleife Am

Heidjöchel - Qadenstraße des 96B wird beibehalten.

Weiters wird diskutiert, die Linien 95B und 96B (oder nur eine davon) anstatt durch die Stadlauer Straße durch die Plankenmaisstraße zu führen, um einerseits Behinderungen auf der Stadlauer Straße zu entgehen und andererseits das Gebiet Plankenmaisstraße besser zu erschließen.



Stadlau



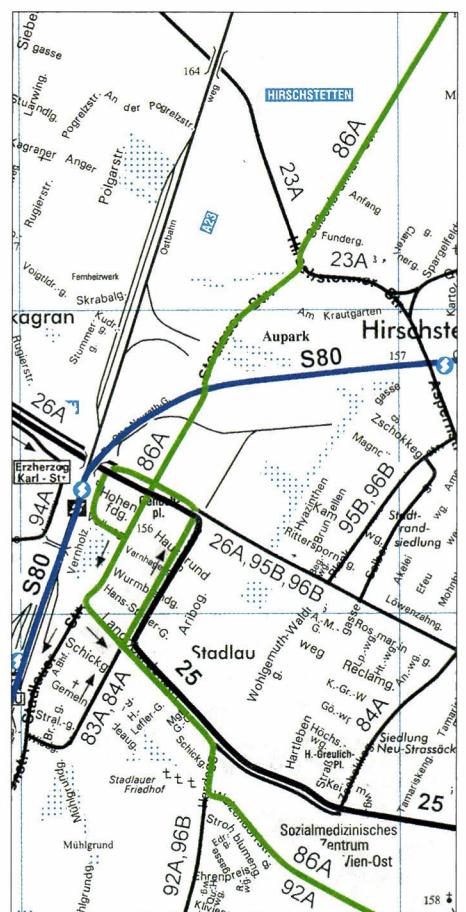
Vier Buslinien am S80-Umsteigeknoten Stadlau

Im Nahbereich des aufzuwertenden Hauptzentrums Stadlau sind zwei große Wohnsiedlungen vor der Fertigstellung, und zwar an der Süßenbrunner Straße und beiderseits der Langobardenstraße. In beiden Gebieten ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern. Entlang der Süßenbrunner Straße ist nur der nördliche Teil durch die Linie 24A erschlossen. Die Wohngebiete beiderseits der Langobardenstraße werden derzeit nur von der donauquerenden Linie 84A zentral erschlossen. Kurzfristig wird die Straßenbahnlinie 25 durch die Langobardenstraße nach Aspern verlängert.

Um für beide Stadterweiterungsvorhaben eine attraktive Erschließung zu gewährleisten, ist ab 1996 eine neue Buslinie (86A) vorgesehen. Diese soll aus dem Gebiet Breitenleer Straße kommend in der Süßenbrunner Straße verkehren, ist im Zentrum Stadlau (Einkaufen, Verwaltung, Bildung) an die S80 angebunden und soll über die Wulendorfstraße und den Biberhaufenweg nach Aspern fahren. Die Endstelle ist im Umsteigeknoten Aspern-Oberdorfstraße anzuordnen. Als Takt werden 15 Minuten angestrebt.

Wie im Kapitel Hirschstetten bereits beschrieben, soll eine Buslinie (der Linien 95B, 96B, oder auch beide) zur besseren Erschließung des dortigen Gebiets durch die Plankenmaisstraße geführt werden.

Mit der kommenden Aufwertung der Schnellbahnlinie S80 wird auch der Umsteigeknoten Zentrum Stadlau an Bedeutung gewinnen. Das Umsteigen Autobus - Schnellbahn sollte durch kurze Wege und Taktkoordinierung attraktiver gestaltet werden.





Aspern - Stadtrandsiedlung



97A auf neuen Wegen nördlich Aspern

Im Bereich der Stadtrandsiedlung nördlich von Aspern entstehen entlang der Hausfeldstraße und des Hagedornwegs neue Wohnsiedlungen.

Das Gebiet am Mittleren Hausfeld wird heute wegen der engen Siedlungswege durch die Linie 93A in einer großen Schleife im Einrichtungsbetrieb erschlossen. Weitere Probleme entstehen durch die große Streckenlänge des 93A, die den Anschluß an die S80 im passenden Intervall erschwert. Zur Verbesserung der Situation wird kurzfristig angestrebt:

Die Kürzung der Linie 93A mit Endstation im Umsteigeknoten Aspern - Oberdorfstraße und Führung einer eigenen

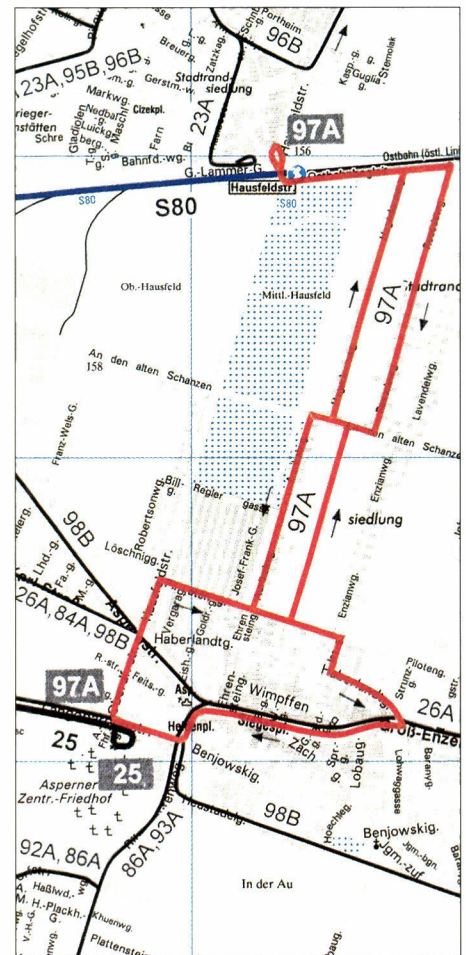
Buslinie 97A zur Erschließung der Stadtrandsiedlung.

Nach Möglichkeit wird dabei versucht, neue Linien aus den engen Anliegerstraßen in die breiteren Straßen der neuen Siedlungen zu verlegen und Schleifenführungen zu vermeiden.

Um die Anbindung an die S80 (Hausfeldstraße) zu ermöglichen, werden eine Taktverdichtung auf 15 Minuten und eine Endstelle nördlich der Bahnlinie angestrebt.

Um sich den beengten Verhältnissen besser anpassen zu können, ist der Einsatz von neuen kleineren Niederflrbusen (MIDI-Busse, 9 m Länge statt 12 m) vorgesehen.

Eine zusätzliche Buslinie 88A durch die Hausfeldstraße sollte eingeführt werden, sobald der Bedarf durch die dort entstehenden Siedlungen gegeben ist. Diese Linie soll von Breitenlee kommend an der Schnellbahnstation Hausfeldstraße an die S80 angebunden werden und durch die Hausfeldstraße zum Umsteigeknoten Aspern-Oberdorfstraße geführt werden.



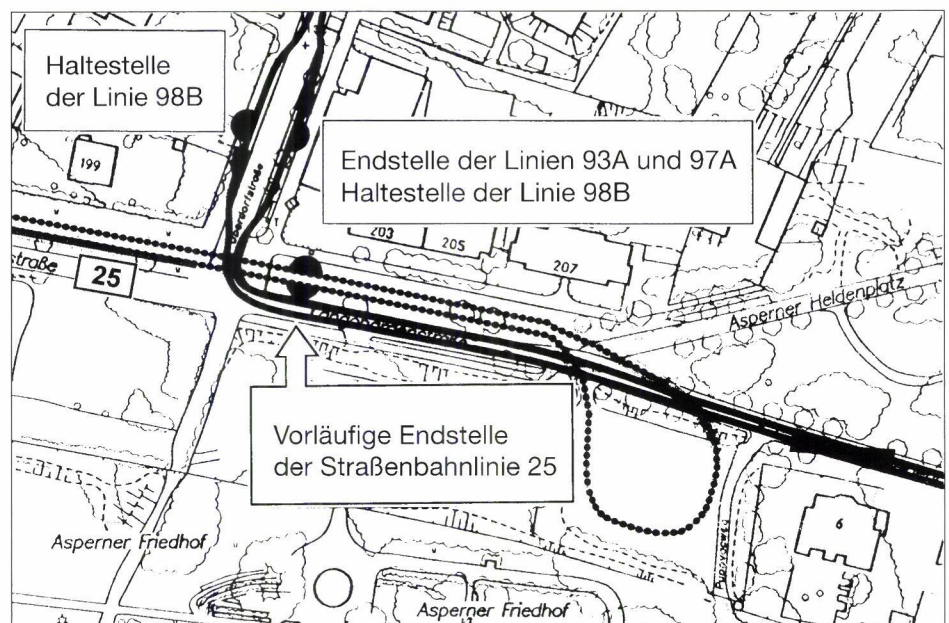
Umsteigeknoten Aspern

Im Zuge des Ausbaus des Buslinienetzes nach vorliegendem Konzept sollen zahlreiche Buslinien das wichtige lokale Zentrum Aspern ansteuern. Mit der spätestens im Laufe des Jahres 1996 zu erwartenden Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 bis zum Asperner Friedhof wird es nötig, die Autobuslinien, die als Zubringer zur Straßenbahn fungieren, in geeigneter Weise an die Linie 25 anzubinden. Bei der Ausgestaltung des Ortskerns von Aspern, die mit dem Bau der Straßenbahnlinie 25 einhergeht, ist darauf durch geeignete Anordnung von Haltestellen Bedacht zu nehmen. Insbesondere wird eine Attraktivierung des Umsteigens angestrebt und sind in der Haltestellenanordnung die dort befindlichen Schulstandorte berücksichtigt.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, bietet sich auf Grund der Lage der Endstation der Straßenbahnlinie 25 die Oberdorfstraße im Abschnitt zwischen Langobardenstraße und Eibenstraße als Standort von Bushaltestellen an.

Eingebunden sollen an die zentrale Umsteigestelle Oberdorfstraße dabei die folgenden Autobuslinien werden:

- Die Linie 98B: Ebling Wegmayersiedlung - Hirschstetten mit einer Haltestelle pro Fahrtrichtung.
 - Die Linien 93A (Kagran U - Aspern) und 97A (S80 Hausfeldstraße - Stadtrandsiedlung Aspern) mit je einer Endhaltestelle in gleicher Fahrtrichtung.
 - Später soll auch die neue Buslinie 88A (Breitenlee - Hausfeldstraße - Aspern) dort ihre Endstelle haben.
- Die Endhaltestellen sollen dabei alle auf der östlichen Straßenseite angeordnet werden, auf der westlichen Seite befindet sich nur die Haltestelle des 98B.





Eßling



Zwei Buslinien für die Wegmayersiedlung

Die zwischen dem Ortskern Eßling und der Lobbau gelegene Wegmayersiedlung besteht aus Kleingärten und Einfamilienhäusern in lockerer Verteilung. In den letzten Jahren kam es durch die Errichtung von Reihenhausanlagen zu einer Verdichtung der Bebauung. Für die nähere Zukunft ist die Errichtung der rd. 400 Wohneinheiten umfassenden Siedlung European an der Seefeldergasse geplant.

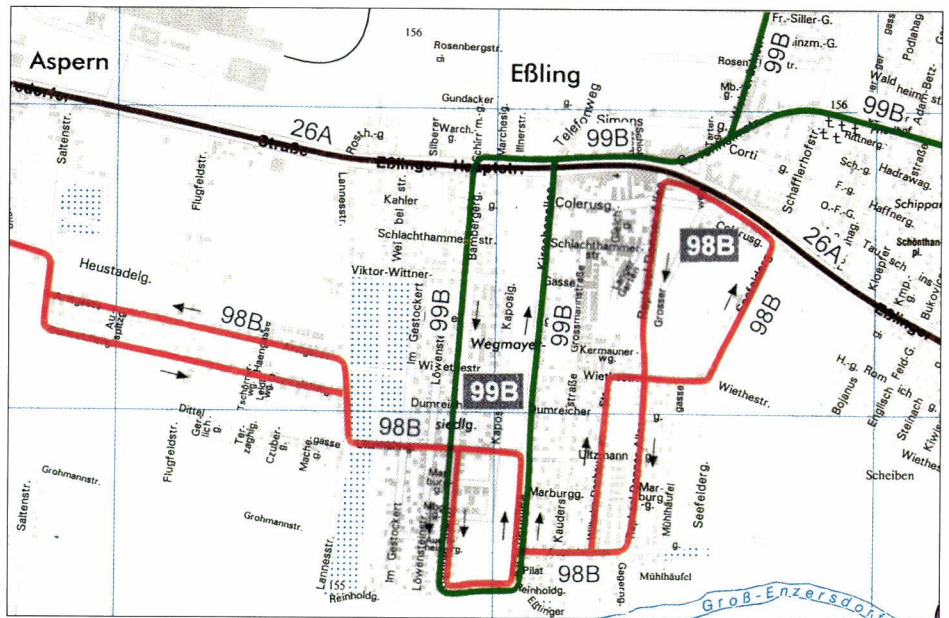
Die engen Straßenquerschnitte von oft nicht mehr als 6m erschweren die Führung von Autobuslinien. Das Gebiet wird heute von der Linie 99B in einer großen Schleife recht unattraktiv bedient. Auch die fortlaufende Verdichtung der Bebauung macht eine bessere Erschließung durch den öffentlichen Verkehr ab dem Jahr 1996 notwendig.

Kurzfristig ist die Auflösung der unattraktiven Schleifenfahrt des 99B und die Einführung der neuen Linie 98B geplant. Der 99B soll in einer verkleinerten Schleife in der Bamberggasse und Kirschenalle verkehren.

Von Eßling kommend soll die Linie 98B den Südtel der Siedlung beidseits der Auernheimergasse bedienen, nach Westen in die neuen Siedlungen im Bereich

Arztgasse verlängert werden, nach Aspern und weiter bis Hirschstetten geführt werden. Dort erfolgt der Anschluß an die S80. Als Intervall wird vorerst 15 Minuten angestrebt.

Den engen Siedlungswegen entsprechend und durch die Intervallverdichtung gerechtfertigt wird vorgeschlagen, die Linien 98B und 99B mit MIDI-Bussen (9 statt 12 m Länge) zu betreiben.



Kurzfristige Maßnahmen in der Gesamtübersicht

Die für das Busliniennetz vorgesehenen Maßnahmen in den Jahren 1996/97 sind von Erweiterungen im höherrangigen öffentlichen Verkehrsnetz und Wohnhausneubauten bzw. neuen Arbeitsplatzstandorten bestimmt. Im öffentlichen Verkehrsnetz wird dabei vorausgesetzt, daß

- die Straßenbahnlinie 25 bis Aspern verlängert ist
- die U6 bis zum Bahnhof Floridsdorf fährt.

Rahmenbedingungen der Stadterweiterung, die die Planung bestimmten, sind:

- Wohnbebauung Kaisermühlen und Donau-City
- Wohnbebauung entlang der Langobardenstraße
- Wohnbebauung entlang der Süßenbrunner Straße
- Wohnbebauung entlang des Hagedornwegs

- Wohnbebauung European, Genochgründe.

Die vorgesehene Entwicklung des Buslinienangebots ist umseitig in einem Netzplan dargestellt. Einzelne Maßnahmen sind dabei durch laufende Nummern gekennzeichnet, die auf die folgende Liste verweisen, in der sie näher beschrieben sind.

Liste der Maßnahmen

- 1 Führung der Linie 27A statt nach Kagran (U1) über die Leopoldauer Straße zum Bahnhof Floridsdorf (U6, Schnellbahn). Dies wird spätestens ab dem Zeitpunkt sinnvoll, an dem die U6 bis nach Floridsdorf verlängert wird.
- 2 Zusammenfassen der Linien 22A und 98B zur Linie 98B von Hirschstetten über Aspern in die Wegmayersiedlung (Eßling Süd).

Der Streckenteil Hirschstetten - Kagran, in dem die Linie 22A parallel zum 23A verkehrt, soll aufgelassen werden.

In Aspern wird beabsichtigt, die Lavaterstraße anstatt der Murmannstraße zu befahren.

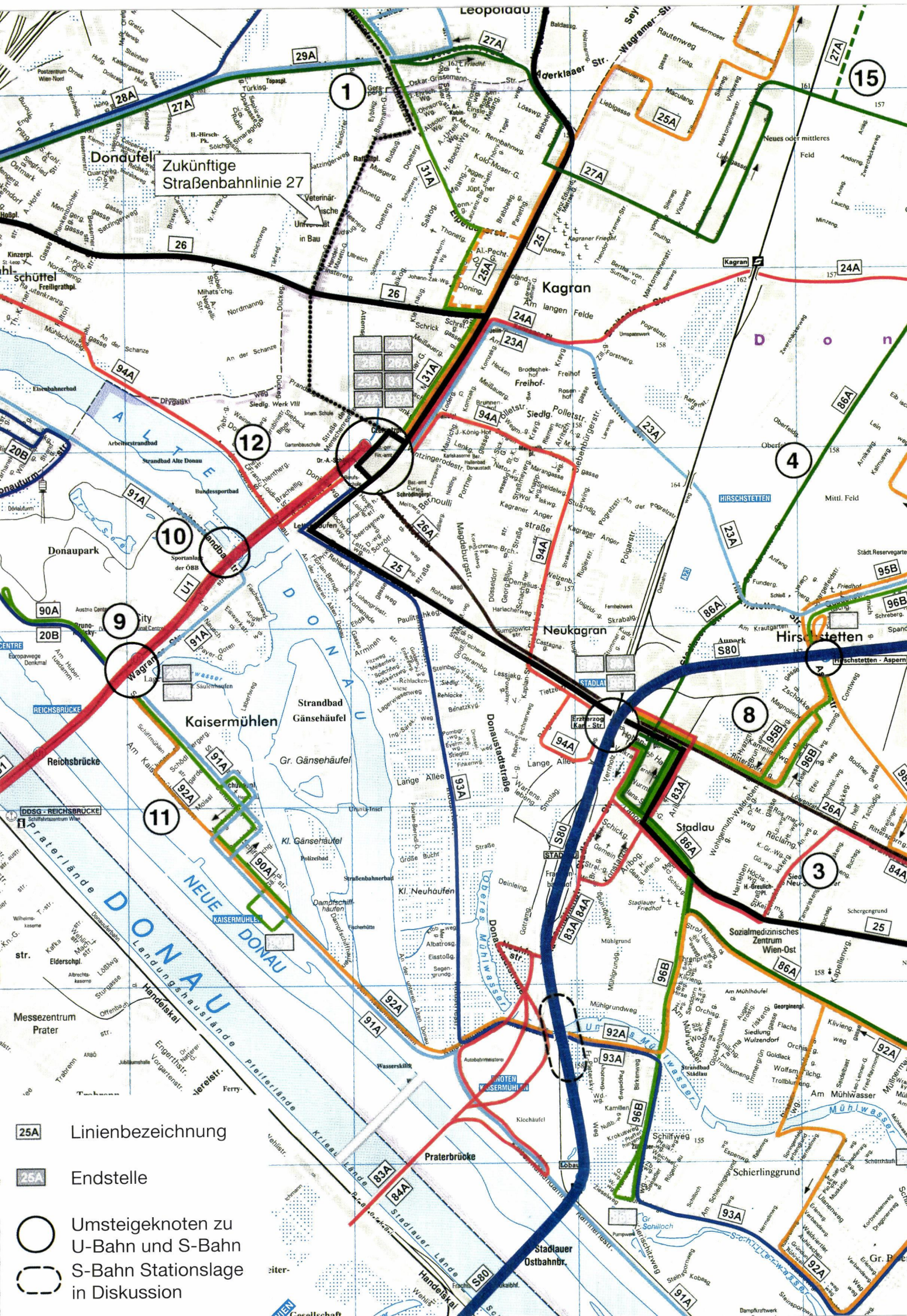
Umsteigemöglichkeiten zu den höherrangigen Verkehrsmitteln sind in Aspern (Oberdorfstraße, Straßenbahnlinie 25) und in Hirschstetten (Schnellbahnstation S80) vorgesehen. Die Endstation in Hirschstetten soll an der Kreuzung Hirschstettner Straße - Quadenstraße angeordnet werden.



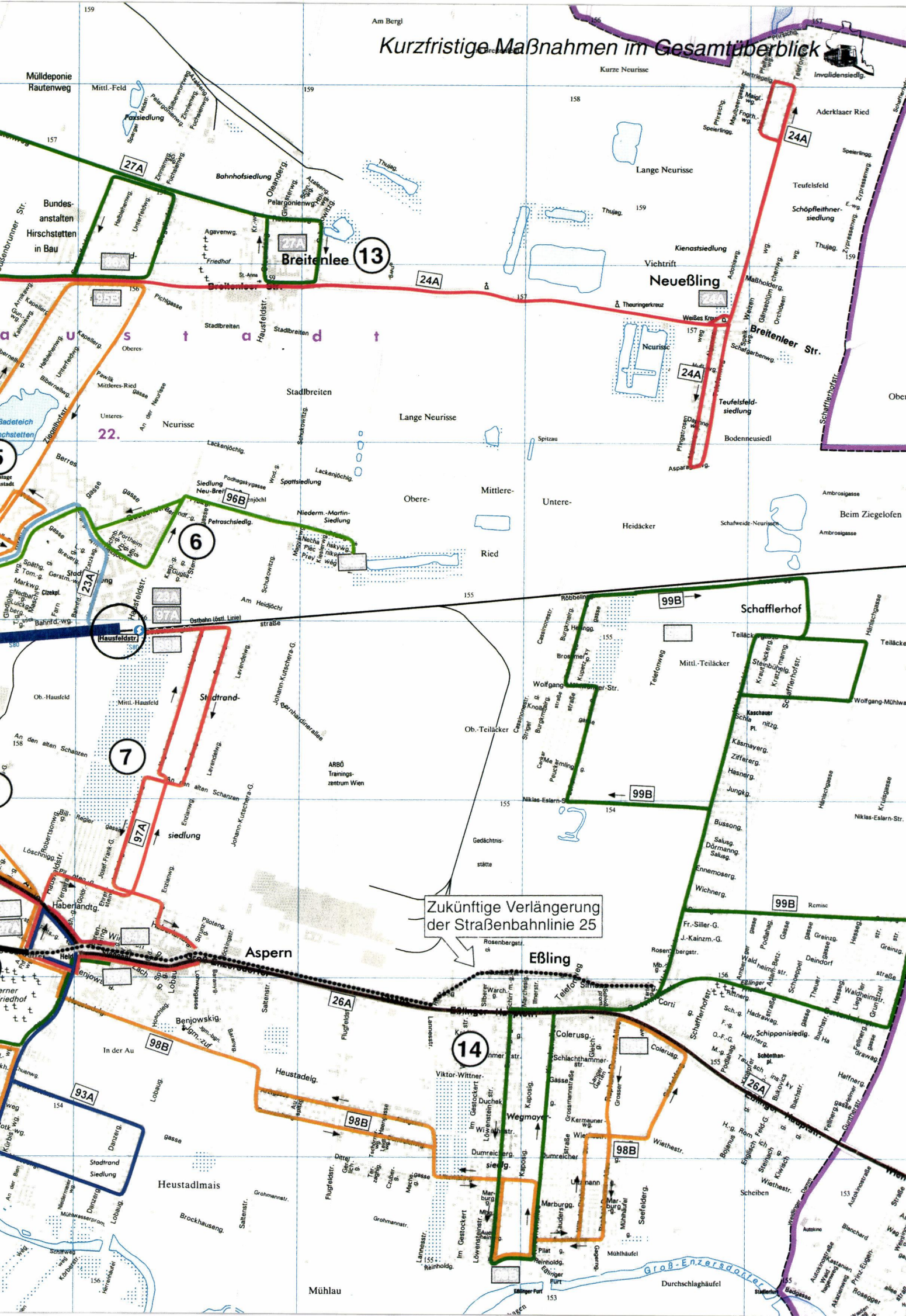
Mit dem 98B von Hirschstetten nach Eßling

**Zukünftige
Straßenbahnlinie 27**

- 25A Linienbezeichnung
- 25A Endstelle
- Umsteigeknoten zu U-Bahn und S-Bahn
- S-Bahn Stationslage in Diskussion



Kurzfristige Maßnahmen im Gesamtüberblick



Zukünftige Verlängerung
der Straßenbahnlinie 25



Kurzfristige Maßnahmen im Gesamtüberblick

3 Führung der Linie 84A in beiden Richtungen über die Route Zschokkegasse - Erzherzog-Karl-Straße (Schnellverbindung Aspern - U3); dies wird durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 möglich.



84A in beiden Richtungen in der Zschokkegasse

4 Neue Buslinie (86A Rautenweg - Aspern Siegesplatz) zur Erschließung der Süßenbrunner Straße über die Route Rautenweg (Schleife) - Süßenbrunner Straße - Hirschstetten - Stadlauer Straße - S Bahn Station Erzherzog-Karl-Straße - Langobardenstraße - Wulzendorfstraße - Biberhaufenweg - Aspern Siegesplatz; die Linie soll auch den 92A verstärken, der im Bereich Wulzendorfstraße stark ausgelastet ist.



Neue Linie Wulzendorf - Zentrum Stadlau

5 Die Schleife der Linie 95B über den Rautenweg soll aufgelassen werden (wird von 86A erschlossen). Die Linienführung wird vereinfacht durch Führung über Quadenstraße - Pirquetgasse - Prinzgasse - Ziegelhofstraße - Oberfeldgasse - Spargelfeldstraße - Breitenleer Straße - Ziegelhofstraße - Kolletschkagasse - Quadenstraße.

Der 23A soll in beiden Fahrtrichtungen die Route Pirquetgasse - Zanggasse befahren.

Durch die Bündelung der Linien in der Pirquetgasse wird eine gemeinsame Haltestelle für die Linie 23A, 95B und 96B möglich.

6 96B: vereinfachte Linienführung über Pirquetgasse - Quadenstraße und Pfalzgasse; die kleine Schleife über das Heidjöchel und die Haltestelle an der Kreuzung Am Heidjöchel - Hausfeldstraße wird beibehalten.

7 Aufteilen der Linie 93A in eine Linie 97A zur Erschließung der Stadtrandsiedlung im Gebiet Hausfeldstraße - Hagedornweg sowie die Linie 93A Kagran U1 - Aspern Oberdorfstraße (Straßenbahnlinie 25).



97A Endstelle nördlich der S80 - sicheres Umsteigen zur Schnellbahn

Die Linie 97A soll dabei im 15-Minuten-Takt auf folgender Route geführt werden: Endstation Hausfeldstraße S80 mit Umkehrschleife nördlich der Ostbahn (als Provisorium bis zum Ausbau der S80, dann wird die Anbindung im Zuge der Neuerrichtung der Schnellbahnstation zu lösen sein), in beiden Fahrtrichtungen Ostbahnbegleitstraße, dann im Einrichtungsbetrieb in den nahe beieinander gelegenen Straßenzügen Resedaweg/Hagedornweg und Aurikelweg/Soldanellenweg (in Bau) bis zur Pilotengasse; von dort wird in einer Schleife über Jasmin-gasse - Haberlandtgasse - Aspern Siegesplatz - Langobardenstraße - Oberdorfstraße - Hausfeldstraße umgedreht. In der Oberdorfstraße ist die Endstelle - mit Umsteigen zur Straßenbahnlinie 25 - angeordnet.



Mittelfristig soll eine eigene Buslinie in der Hausfeldstraße verkehren

Bei vorhandenem Bedarf ist auch die Schaffung einer Linie (88A) Breitenleer - S80 Hausfeldstraße - Aspern Oberdorfstraße gegen Ende der kurzfristigen Phase in Diskussion.

8 Führung der Linien 95B, 96B (oder nur einer davon) durch die Plankenmaisstraße, um Behinderungen auf der Stadlauer Straße zu entgehen und das Gebiet Plankenmaisstraße zu erschließen.

9 Linienführung 20B (Strandbäder U6-Kaisermühlen) über die Route Donaustadtstraße - A22 Begleitstraße Donaucity zur Erschließung des Bauprojekts Donaucity. Westliche Endstation Floridsdorf U6, östliche Endstation Kaisermühlen U1. Die Linie kann im Osten auf der jetzigen Route des 92A bis zur Hardegasse und von dort aus über die Langobardenstraße in das Zentrum Stadlau (S80 Erzherzog-Karl-Straße) verlängert werden, wenn der dementsprechende Bedarf besteht.

10 Als Ersatz für den wegfallenden 20B in der Arbeiterstrandbadstraße Verlängerung des 91A über die Wagrainer Straße dorthin (Sommer); möglich ist auch die Verlängerung bis zur U6 Strandbäder.



Die Bäder an der Alten Donau sollen von der Linie 91A erschlossen werden

11 Zur Beschleunigung der Linie 92A wird geprüft, diese auf der Route Am Kaisermühlendamm bis zur Jungmaismasse zu führen, dort über die Jungmaismasse in die Schüttaustraße. Dazu ist ein eigener Busstreifen in der Schüttaustraße vorzusehen.

Die Linie 90A wird bis zum Bereich Anschlussstelle Kaisermühlen verlängert.



Verlängerung des 90A zur Anschlussstelle Kaisermühlen



- 12 Verlängerung der Linie 94A über den Straßenzug An der Oberen Alten Donau zur Erschließung des Gebiets Mühlshüttel.



Alte Donau - Mühlshüttel: Verlängerung der Linie 94A

- 13 Noch in Diskussion befindet sich die Maßnahme einer Kurzführung der Linie 24A bis Breitenlee, die von Bewohnern von Breitenlee gewünscht wird.

- 14 Das Gebiet Eßling-Wegmayersiedlung soll durch zwei Buslinien statt bisher einer erschlossen werden.

Die Linie 99B auf der Route Bambergergasse - Reinholdgasse - Auernheimergasse (Verbindung zum Ortskern Eßling und der Linie 26A) sowie die Linie 98B, die auch eine direkte Verbindung zur Straßenbahnlinie 25 in Aspern und zur Schnellbahn S80 in Hirschstetten bietet.

Die Linie 98B muß dabei in der Wegmayersiedlung wegen der geringen Straßenquerschnitte streckenweise im Einrichtungsbetrieb geführt werden.

Über die Heustadelgasse, die zu diesem Zweck auszubauen ist, wird der 98B nach Aspern zur Straßenbahnlinie 25 und weiter über die Aspernstraße bis zur Endstelle in Hirschstetten geführt.

- 15 Erschließung des Gebiets um die „Grüne Garage“ nördlich des Rautenwegs durch eine Schleife der Linie 27A (bei Bedarf).

- 16 Die vorläufige Endschleife der Linie 25 am Friedhofsparkplatz und die Endstation an der Kreuzung

Langobardenstraße - Oberdorfstraße erfordert die Schaffung von attraktiven Umsteigemöglichkeiten von den Buslinien zur Straßenbahn. Dazu ist die Anordnung von Autobushaltestellen bzw. Endstellen in der Oberdorfstraße vorgesehen.

Es sollen die Linien 98B, 97A und 93A angebunden werden.

Die Linie 98B (Eßling - Hirschstetten) hat dabei Haltestellen in beide Fahrrichtungen, für die Linien 97A (Stadtrand-siedlung) und 93A (Kagran - Mühlwasser - Biberhaufen) sind Endhaltestellen auf der östlichen Straßenseite vorgesehen.



Zukünftiger Umsteigeknoten Oberdorfstraße

Mittelfristige Perspektiven

Die aus heutiger Sicht vorausgesetzten Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Busnetzes sind doch noch mit so vielen Unwägbarkeiten behaftet, daß eine erneute Bewertung des mittelfristigen Konzepts, das die Jahre 1998/99 abdeckt, in den kommenden Jahren erforderlich sein wird. Der Entwurf für diesen Zeitraum ist daher genereller zu verstehen als die bis 1997 vorgesehenen Maßnahmen und wird am besten als Leitlinie für die anzustrebende Entwicklung angesehen. Konkrete Maßnahmen können sich noch ändern.

Als Grundlagen für die Vorschläge wurden folgende Rahmenbedingungen angenommen:

Stadterweiterung: Gewerbepark Stadlau, Bebauung Genochgründe und European in Eßling, Bebauung Mühlgrund, Siedlungserweiterung in Süßenbrunn.

Öffentlicher Verkehr: Straßenbahnlinie 25 bis Eßling, neue Straßenbahnlinie 27 Kagran - Siemensstraße, Verlängerung der S80 bis zum Flugfeld Aspern im 15-Minuten-Takt, neue S80-Station bei der Mühlwasserstraße (Ersatz für die entfallende Station Lobau). Weiters ist eine zusätzliche hochrangige Donauquerung im öffentlichen Verkehrsnetz vorgesehen (Donaustadt-Brücke).

Das Autobusnetz betreffend sind vor allem die Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 bis Eßling und die erhöhte Bedeutung der S-Bahn-Linie S80 zu beachten.

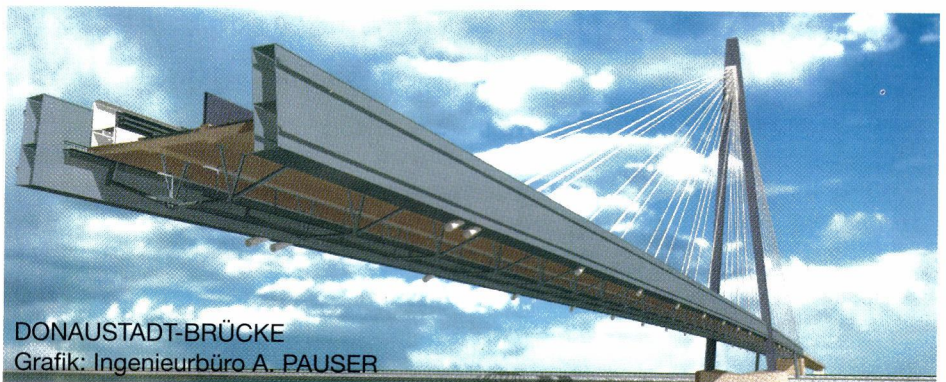
Die aus Kaisermühlen kommenden Buslinien sind bei der Schaffung der Schnellbahnstation am Mühlwasser dahingehend zu berücksichtigen, daß ein schnelles und bequemes Umsteigen gewährleistet ist; der in der Raffineriestraße verkehrende Bus ist so umzuleiten, daß der Anschluß an dieser Station gegeben ist.

Die Süßenbrunner Straße soll von einer Buslinie erschlossen werden, die über die Donau geführt und direkt an die U3 angeschlossen wird. Dies wird erst möglich, wenn die derzeit bestehenden Behinderungen für die donauquerenden Buslinien behoben sind.

In Stadlau soll der neue Gewerbepark durch eine eigene Buslinie erschlossen werden. Diese soll vom Zentrum Stadlau (S80) aus durch das Gewerbegebiet geführt werden und übernimmt im nördlichen Teil die Erschließung des Gebiets der „Grünen Garage“. Die Verlängerung nach Süßenbrunn ist bei Bedarf möglich.

Die Erschließung des Stadterweiterungsgebiets Flugfeld Aspern soll von zwei Buslinien, die das Gebiet in X-Form queren, übernommen werden. Diese Linien sind an der neuen Station Flugfeld an die S80 angeschlossen, gehen aus der Linie 26A hervor, die zu diesem Zweck geteilt werden soll.

In Eßling ist die Anbindung an die Straßenbahnlinie 25 zu gewährleisten.



DONAUSTADT-BRÜCKE
Grafik: Ingenieurbüro A. PAUSER



Aktuelle Themen

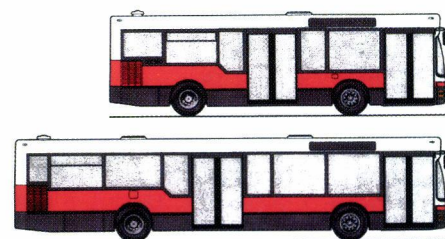
Niederflur-Midi-Bus der Dr. Richard Verkehrsbetriebe KG im städtischen Linienbusverkehr Wien



MIDI-Bus

Viele Wohngebiete des 22. Bezirks sind von Anliegerstraßen aufgeschlossen, deren schmale Straßenquerschnitte und enge Kurvenradien die Führung von Buslinien erschweren. Neue Bustypen - MIDI-Busse - sind wegen ihrer geringeren Länge von 9 statt 12 Metern besser für diese Aufgabe geeignet.

Der Einsatz dieser Bustypen ist vorerst in der Stadtrandsiedlung nördlich von Aspern und in der Wegmayersiedlung in Eßling geplant.



Intervall

Außerhalb der Spitzenzeiten ist bei schwach ausgelasteten Linien, die in größeren Intervallen geführt werden müssen, darauf zu achten, daß der Takt durch geeignete Koppelung der Abfahrtszeiten das Umsteigen zum höherrangigen Netz (S-Bahn, U-Bahn) ohne große Wartezeiten gewährleistet. Dies wird zur Zeit nicht optimal erreicht.

Zur konkreten Festlegung des Takts sind Detailuntersuchungen nötig, in denen Faktoren wie Bevölkerungsdichte, zu erwartender Modal-Split, Analyse der wichtigsten Relationen zwischen einzelnen Bezirksteilen und anderen Bezirken eingehen.

Die Intervallfolge soll auf den Linien, die in Eßling die Wegmayersiedlung erschließen, und auf der Linie, die die Stadtrandsiedlung nördlich von Aspern erschließt, verdichtet werden, um einerseits der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden und andererseits die Mängel im Bestand zu beheben.

In der Wegmayersiedlung sollte dabei die Führung der neuen Linie 98B im 15-Minuten-Takt (später 10 Minuten) zur Spitzenstunde angestrebt werden.

In der Stadtrandsiedlung am Mittleren Hausfeld sollte die Anbindung an die S80 durch ein kleineres Intervall der Linie 97A (zur Zeit 93A) verbessert werden.

Schon ab 1996 wird angestrebt, die Linie 25A im 15-Minuten-Intervall bis zum Ortskern von Süßenbrunn zu führen.

Die donauquerenden Busse 83A und 84A werden zur Zeit unterschiedlich frequentiert, wobei der 84A stärker ausgelastet ist. Es sollte die Linie 84A zu Lasten der Linie 83A verstärkt werden.

Nachtbus

Ein Bevölkerungswunsch, der auch im Rahmen der Erstellung des Buskonzepts behandelt wurde, ist bereits erfüllt: Zusätzlich zur Nachtbuslinie N1 verkehrt seit dem Sommer der N11 im 22. Bezirk.

Der N1 fährt vom Schwedenplatz aus über die Wagramer Straße bis nach Leopoldau, der N11 verkehrt nur in der Donaustadt. An der U1-Station Kagran ist die Umsteigstelle vom N1 zum N11, der nach Stadlau, Aspern, Eßling, Hirschstetten und Breitenlee fährt.

Taxi

Linienbusse sind in locker besiedelten Gebieten außerhalb der Spitzenzeiten oft nur schwach besetzt und verkehren nur selten. Um das Angebot den Verhältnissen besser anzupassen, wird der Einsatz von flexibleren Formen des öffentlichen Verkehrs (Anrufsammeltaxis, Linientaxis, Rufbusse) angestrebt.

Für einen in Wien erstmaligen Probebetrieb eines solchen Systems sind Süßenbrunn und Neueßling im Gespräch.

Umland

Viele Bewohner des südlichen Marchfelds arbeiten in Wien und pendeln täglich über die stark belasteten Verkehrsachsen Groß-Enzersdorfer Straße und Breitenleer Straße ein. Um den Anteil des Individualverkehrs zu verringern, muß eine Alternative in Form von guten Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen werden.

Während der Erstellung des Buskonzepts wurden Kontakte mit dem Verkehrsverbund Ost-Region geknüpft, der einer Intensivierung der Autobusverbindungen mit der umliegenden Region positiv gegenübersteht.

Ein Verkehrskonzept für das Marchfeld, in dem diese Ansätze ausgearbeitet werden, wird vom Land Niederösterreich und dem Verkehrsverbund Ost-Region erstellt.

Impressum

Eigentümer und Herausgeber: Magistrat der Stadt Wien
Für den Inhalt verantwortlich: H. Binder, MA 21C
M. Burtscher, E. Lust
Bearbeitung: W. Sturm (MA 21C)
W. Sturm
Photos: W. Sturm
Techn. Koordination: Debelak (MA 18)
Lischkar & Co.
Druck: Lischkar & Co.
Wien, im November 1994
ISBN-Nr. 3-901210-53-9
Alle Rechte vorbehalten