

# Genese der Straßenbahnlinie 12



## Von der Idee zur Umsetzung

Von der ersten Idee bis zur Umsetzung durchläuft eine Straßenbahnstrecke einen mehrjährigen Planungsprozess. Das Projekt wird dabei laufend optimiert und an neue Bedingungen angepasst.

So auch die Linie 12: Durch die vertieften Planungen konnte die nun zur Umsetzung gelangende Straßenbahnlinie im Nordbahnviertel seit Beginn der Planungen 2016 **deutlich verbessert** werden, u.a. durch:

- mehr baulich getrennte Radwege (statt Radfahrstreifen),
- den Erhalt von Bestandsbäumen,
- die Weiterführung der Strecke ins Stuwerviertel sowie
- eine verbesserte Lage der Endschleife (inklusive künftiger Verlängerungsmöglichkeit).

## Planungsprozess Straßenbahn allgemein

Die Planung einer neuen Straßenbahnstrecke ist ein komplexer Prozess, bei dem unter Federführung der Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) in Abstimmung mit zahlreichen Projektbeteiligten schrittweise ein Planungsentwurf erarbeitet wird. Dieser ist die Grundlage für die Detailplanung und Umsetzung des Projekts durch die Wiener Linien.

## Linie 12 – Hintergrund der Planungen

Durch die Entwicklung der ehemaligen Bahnhofsareale Nordbahnhof und Nordwestbahnhof entstehen neue innerstädtisch-urbane Stadtteile im 2. und 20. Wiener Gemeindebezirk. In diesen Stadtentwicklungsgebieten werden in Summe rund 36.000 Menschen wohnen. Darüber hinaus sind rund 36.000 Arbeitsplätze vorgesehen. Diese städtebaulichen Entwicklungen machen den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes im Sinne klimafreundlicher Mobilität erforderlich.

Die rechtzeitige Erschließung von Stadterweiterungsgebieten mit öffentlichem Verkehr ist ein wichtiges Prinzip der Wiener Stadtentwicklung. Für die Bereiche Nord- und Nordwestbahnhof wurde daher, ergänzend zur Verlängerung der Linie O bis zur Taborstraße, die Errichtung einer zusätzlichen Straßenbahnlinie im Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien vorgesehen. Diese Funktion übernimmt nun die Linie 12.

Die geeignetste Variante der Routenführung der Linie 12 wurde in der Netzentwicklung 2./20. Bezirk unter Abschätzung des Fahrgastpotentials ermittelt, welche von der ÖIR GmbH (Österreichisches Institut für Raumplanung) im Jahr 2017 erstellt wurde.

## **Linie 12 – Netzplanung**

Mit dem Ziel einer optimalen Erschließung der beiden Stadtentwicklungsgebiete Nord- und Nordwestbahnhof mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden im Jahr 2016 die bestehenden Überlegungen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes im 2. und 20. Bezirk konkretisiert und fünf Planfall-Gruppen in einer Kostenwirksamkeitsanalyse auf Basis eines Verkehrsmodells gegenübergestellt.

Jene Maßnahmen, welche den größten Fahrgastzuwachs im Verhältnis zu den eingesetzten Kosten (Investitionskosten und Betriebskosten) aufwiesen, waren die Errichtung einer neuen Linie 12 sowie die Verlängerung der Linie O bis zum Friedrich-Engels-Platz. Aufgrund der unmittelbaren Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete Nordbahnhof und Nordwestbahnhof wurde den Entscheidungsträgern die Linie 12 als 1. Priorität vorgeschlagen.

Auf dieser Basis erging an die MA 18 der Auftrag, eine Machbarkeitsstudie für die neue Linie 12 durchzuführen.

## **Linie 12 - Machbarkeitsstudie**

Eine Machbarkeitsstudie dient der Untersuchung der grundsätzlichen technischen Machbarkeit und der erforderlichen Maßnahmen für eine neue Straßenbahnstrecke. Sie bildet eine Grundlage für die weiterführenden, vertieften Planungen. Im Zuge der Machbarkeitsstudie wird auf Basis der jeweils aktuell gültigen technischen Richtlinien (z.B. Vorschriften für das Straßenwesen, Projektierungshandbücher), den Leitlinien und Konzepten der Stadt (Smart City Strategie, Stadtentwicklungsplan, Fachkonzepte zum Stadtentwicklungsplan, Klimaschutzprogramm etc.) sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ein erster Entwurf für eine neue Straßenbahnstrecke erarbeitet.

Im Rahmen einer Bestandsanalyse wurde im Fall der Linie 12 dabei zunächst jeder Streckenabschnitt hinsichtlich der Kategorien Städtebau, Freiraum, Verkehrs- und Anlagenverhältnisse sowie anrainende Nutzungen analysiert und charakterisiert. In den Neubauabschnitten wurden im Zuge des Planungsprozesses hohe Qualitäten für den Öffentlichen Verkehr, den Fußverkehr und den Radverkehr angestrebt. Bei der Straßenraum- und Haltestellengestaltung stand eine hohe Freiraum- und Grünraumqualitäten besonders im Fokus. Auf Basis der daraus resultierenden Erkenntnisse wurden für einzelne Abschnitte diverse Varianten erarbeitet und nach Abstimmungen mit den relevanten Dienststellen der Stadt Wien sowie den Wiener Linien eine bevorzugte Trassenvariante für die neue Strecke der Linie 12 ausgewählt.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie war, dass die grundsätzliche technische Machbarkeit für die Neubaustrecken im Nordwestbahnhof und Nordbahnhof gegeben ist. Für die erforderliche Umkehrschleife wurden Varianten geprüft. Für die Baustufe 1 wurde eine Lösung bei der U1-Station Vorgartenstraße auf Höhe der Lassallestraße ins Auge gefasst.

In nachfolgenden, vertiefenden Planungen wird auf Basis der (bisher) groben Annahmen und Vorgaben ein detailliertes, umsetzungsreifes Bauprojekt ausgearbeitet. Mit dem Fokus auf die entsprechenden Details ist es möglich das Projekt wesentlich zu verbessern, zum Beispiel Querschnitte so zu optimieren, dass Bäume erhalten bleiben können. Häufig ergeben sich jedoch auch aus der Detailbetrachtung neue Erkenntnisse, die es erforderlich machen das Projekt anzupassen.

## **Weiterentwicklung des Projektes**

Wie bei allen Vorhaben verändern sich im Laufe der Zeit Rahmenbedingungen und Parameter. Veränderungen sind zwangsläufig erforderlich, je konkreter die Planungen werden. Viele Umfeldparameter (wie z.B. der Zustand der Bestandsbäume, Ladezonen, Zufahrtserfordernisse, verkehrssicherheitstechnische Aspekte etc.) werden in ersten Untersuchungen lediglich abgeschätzt. Erst in vertieften Planungsstufen können sie im Detail ermittelt und die Planungen dahingehend optimiert werden.

Das Projekt, welches letztlich zur Umsetzung gelangt, baut auf dem Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung auf. Die wesentlichen Projektziele (vor allem Erschließung Nordbahnviertel) bleiben zwar gleich. Da die Planungen weiter entwickelt werden ist das Ergebnis jedoch zwangsläufig nicht direkt vergleichbar.

### **Thema: Umkehrschleife**

Umkehrschleifen auf bestehenden Straßen im dicht bebauten Gebiet sind bei allen Straßenbahnprojekten eine besondere Herausforderung. In der Machbarkeitsstudie wurden mehrere Varianten skizziert, die jeweils mit Vor- und Nachteilen verbunden waren. Da in dieser Phase (siehe oben) die grundsätzliche technische Machbarkeit nachgewiesen wird, aber kein Detailprojekt erstellt wird, können naturgemäß nicht alle Aspekte untersucht werden. Die Machbarkeitsstudie hat für die Baustufe 1 die Variante Vorgartenstraße als Grundlage für die weiteren Planungen identifiziert. Durch die im Vergleich mit anderen Schleifenvarianten kürzeste Strecke sollten auch weitere Projektrisiken minimiert werden und damit – mit Blick auf die voranschreitende Stadtentwicklung – eine zügige Umsetzbarkeit sichergestellt werden.

Die Einschätzung zur Schleife musste in den vertiefenden Planungsschritten relativiert werden. Im Zuge der detaillierteren Betrachtung wurde festgestellt, dass bei einer Schleife in der Lassallestraße kein Vorfahrtsgleis angeordnet werden kann und die Verkehrsorganisation im Detail im Bereich der U-Bahn-Zugänge und Radwegquerung nicht akzeptabel war.

Bei der alternativen Schleifenlösung bei der U2-Station Messe-Prater konnte trotz genauerer Betrachtung für den an dieser Stelle bedeutenden Messe-Zufahrtsverkehr keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden.

Daher mussten weitere Varianten geprüft werden. Letztlich hat sich die Lage der Endschleife in der Hillerstraße als bestmögliche Lösung für Baustufe 1 erwiesen. Eine allfällige Erweiterung der Linie 12 bleibt damit in Zukunft möglich. Die Schleife in der Hillerstraße ist auch in jenem Fall kein verlorener Aufwand, sondern kann dann für Kurzführungen und notwendigen betrieblichen Zwecke genutzt werden.

## **Streckenplanung abhängig von Fortschritt bei Stadtentwicklungsgebieten**

Selbstverständlich orientiert sich die Streckenplanung von Öffi-Verbindungen auch an den Zeithorizonten von Stadtentwicklungsgebieten. So entwickeln sich die Planungen für das Nordwestbahnviertel weiter, und die 2018/19 in der Machbarkeitsstudie getroffenen Annahmen entsprechen so nicht mehr dem aktuellen Planungsstand. Der Startzeitpunkt für die Umsetzung der Straßenbahnquerung des Nordwestbahnhof-Areals wird in Abhängigkeit der weiteren Schritte des Stadtentwicklungsgebiets festgelegt werden.

## **Aktueller Planungsstand - Streckenführung**

Bei einer Info-Veranstaltung am 13. Februar 2024 im GB\*Stadtteilbüro in der Leopoldstadt sowie u.a. bei drei „Gemma Zukunft Spaziergängen“ wurden Zwischenstände der vertieften Planung entsprechend dem jeweiligen Fortschritt der Arbeiten präsentiert.

Die neue Linie 12 wird nun künftig auf einer Neubaustrecke mit 5 neuen Haltestellen das Nordbahnviertel im 2. Bezirk optimal an das Öffi-Netz anbinden. Die rund 2,2 Kilometer lange Neubaustrecke führt von der Nordbahnstraße über die Taborstraße und Vorgartenstraße (U1) - auf der auch ein 230 Meter langes Grünleis entsteht - bis zur Endhaltestelle in der Hillerstraße. Damit wird das Öffi-Angebot für das Nordbahnviertel entscheidend ausgebaut.

Weitere Effekte: Bestehende Linien wie die Buslinie 11A werden entlastet und neue Verknüpfungen im Öffi-Netz (U1, Linien 2 und O) geschaffen. Entlang der Strecke wird für mehr Begrünung sowie der Ausbau der Radinfrastruktur im Viertel gesorgt.

Durch die Umkehrschleife bei der Hillerstraße werden auch bestehende Wohngebiete, wie das Stuwerviertel sowie die mehr als 300 neuen Gemeindewohnungen am Handelskai 214 mit einem hochrangigen Verkehrsmittel erschlossen.

## **Thema: Radwege und Begrünung**

Zahlreiche Optimierungen im Rahmen der vertieften Planung betreffen die genaue Gestaltung der künftigen Straßenoberflächen oder die Verortung von Baumstandorten.

In den vergangenen Jahren wird zunehmend ein Schwerpunkt auf sichere und komfortable Radverkehrsanlagen gelegt. Waren in früheren Planungsstufen lediglich Radfahrstreifen vorgesehen, so wurden diese Pläne in der Zwischenzeit überarbeitet und verbessert. Im Zuge des Projekts „Linie 12“ wird nun die Radinfrastruktur im Nordbahnviertel deutlich ausgebaut, baulich getrennte Radwege werden errichtet: In der Taborstraße zwischen Nordbahnstraße und Vorgartenstraße entsteht ein neuer Zwei-Richtungsradweg mit über 3 m Breite. Im Bereich des Bildungscampus Christine Nöstlinger wird ein gemischter Geh- und Radweg mit einer Breite von 4,5 m errichtet. In der Vorgartenstraße wird ebenfalls neue Radinfrastruktur errichtet und der Anschluss an Wiens „Mega-Rad-Highway“ in der Lassallestraße hergestellt. Auch in der Nordbahnstraße wird ein neuer, breiter Zwei-Richtungs-Radweg gebaut, der den bestehenden Zwei-Richtungs-Radweg auf der anderen Straßenseite ergänzen wird.

Begrünte, kühle Straßenräume sind ein wichtiges Ziel der Stadt Wien. In frühen Planungsschritten, die mit Standardannahmen arbeiten zeigten sich im Bereich der Vorgartenstraße zwischen Taborstraße und Schweidlgasse mögliche Konflikte zwischen den Baumstandorten und der Straßenbahntrasse. Dabei war klar, dass dies im Rahmen der Detailplanungen nochmals überprüft wird. Letztlich ist es den Planer\*innen gelungen, auch in diesem Abschnitt Lösungen zu finden, sodass die Baumallee in dem Abschnitt beidseitig erhalten werden kann. Im Zuge der Stadtentwicklung wird zudem – vor allem in Taborstraße und Nordbahnstraße – eine Vielzahl neuer Bäume gepflanzt.

## **Umsetzung**

Nachdem der Bedarf nachgewiesen wurde, eine Linienführung gefunden wurde, sowohl Straßenbahnanlagen als auch begleitende Straßenräume im Detail geplant sind und alle erforderlichen Genehmigungen eingeholt wurden, kann der Bau der neuen Straßenbahnstrecke beginnen.

Die Linie 12 wird ab Sommer 2024 errichtet und soll mit Herbst 2025 in Betrieb gehen.

Weitere Informationen sind zu finden unter:

- <https://www.wienerlinien.at/news/neue-strassenbahnlinie-12>
- <https://www.wienerlinien.at/neubau/linie-12>
- <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/linie12.html>



# Angebotsausweitung und Optimierung Oberflächennetz 2. und 20. Bezirk **Endbericht**

**1. Juni 2017**

Österreichisches Institut für Raumplanung  
Reinhold Deußner, Gerald Kovacic

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18  
Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien  
Manuel Pröll (Projektleitung)  
Gregor Stratil-Sauer

Auftragnehmer: ÖIR GmbH  
1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27  
Bearbeitung: Reinhold Deußner  
Gerald Kovacic

Weitere am Arbeitskreis beteiligte Fachexperten:  
Magistratsabteilung 21  
Stadtteilplanung und Flächennutzung, Dezernat W1  
Ljuba Goger  
Bernhard Silvestri

Wiener Linien GmbH & CO KG  
Kurt Höfling (Abteilung B67)  
Martin Huber (Abteilung K35)

## Inhalt

1. Einleitung .....	Seite 4
2. Entwicklungen bis 2030 .....	Seite 8
3. Untersuchte Planfälle .....	Seite 25
4. Ergebnisse Planfallvergleich .....	Seite 62
5. Empfohlene Maßnahmen .....	Seite 72

# 1. Einleitung

## Ausgangslage

- Die Stadtentwicklungsgebiete Nordbahnhof (2. Bezirk) und Nordwestbahnhof (20. Bezirk) zählen zu den größten innerstädtischen Entwicklungsflächen in Wien. Beide Stadtentwicklungsgebieten zusammen sollen zusätzlich rund 36.000 Menschen leben und rund 36.000 Arbeitsplätze vorhanden sein.
- Mit der Schleifung der beiden ehemaligen Güterbahnhöfe und der damit verbundenen Entfernung der stadträumlichen Barrieren können die beiden Bezirke untereinander besser vernetzt, und die Durchlässigkeit innerhalb der Bezirke erhöht werden.
- In der Erschließung der beiden Stadtentwicklungsgebiete sind ohne ergänzende Maßnahmen deutliche Defizite festzustellen.

## Hintergrund, Gespräche der MA18 mit den Bezirken

### Zielvorstellungen des 2. Bezirks

- Das Nordbahnhofgelände soll in beide Richtungen hochrangig angebunden werden: sowohl Richtung Praterstern S U als auch Richtung Handelskai S U, oder auch anstatt der Verlängerung der Linie O eine Tangenziallinie in der Engerthstraße geführt werden
- Die Straßenbahnschleife an der Freien Mitte ist ein Zwischenschritt, eine verlegte Linie 33 soll nicht im Nordbahnhofgelände enden.

### Zielvorstellungen des 20. Bezirks

- Das Straßenbahnpaket für die Leopoldstadt und die Brigittenau (Mai 2015) hat für den 20. Bezirk weiterhin Relevanz.
- Der Brigittaplatz soll auch in Zukunft eine Straßenbahnanbindung haben.
- Eine neue Straßenbahnlinie 36 könnte auch über die Taborstraße zum Schwedenplatz geführt werden.
- Der Linientausch 2/5 ist denkbar, aber aus Sicht des 20. Bezirks weniger gewünscht.

## Aufgabenstellung

Aufbauend auf einer Bestandsanalyse des Öffentlichen Verkehrs im 2. und 20. Bezirk zum Prognosehorizont 2030 (nach Abschluss der Stadtentwicklung Nordbahnhof und Nordwestbahnhof) sollen in einem gemeinsamen Prozess mit der Stadt Wien (MA18 und MA 21) und den Wiener Linien zielführende Varianten der Entwicklung des Oberflächennetzes gefunden und bewertet werden.

Aus stadträumlicher Sicht sind zwei Gebiete und Themenbereiche voneinander abgrenzbar:

- Anbindungen des Stadtentwicklungsgebiets Nordbahnhof zusätzlich zur Anbindung Richtung Praterstern S U,
- Erschließung des Stadtentwicklungsgebiets Nordwestbahnhof mit einer das Gebiet querenden Straßenbahn sowie (als Folge) die Optimierung des ÖV-Bestandsnetzes,
- und davon unabhängig die Verlängerung der S45 bis Praterkai S, um deren Auswirkung auf die Erschließungswirkung im Bereich Nordbahnhof zu klären.

Bei allen drei Themenbereichen ist die Wirtschaftlichkeit der Lösungen (Nutzen im Vergleich mit Investitions- und Betriebskosten) zu berücksichtigen. Damit sind die Wechselwirkungen im ÖV-Netz zu quantifizieren und ggf. auch Optimierungen im Busnetz zu finden.

# 1. Entwicklungen bis 2030

## Strukturprognose, Verkehrsprognose

## Strukturprognose

Grundlage der Verkehrsprognose sind Prognosen zur künftigen Stadtentwicklung (Strukturprognose):

- Dazu wurden in den Stadtentwicklungsgebieten Nordbahnhof und Nordwestbahnhof baublockweise die Angaben der MA21 zur geplanten Besiedlung übernommen (Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze).
- In einigen Fällen wurden diese leicht modifiziert, allerdings nur hinsichtlich der Realisierungszeitpunkte, die nach Diskussion im Arbeitskreis etwas vorsichtiger beurteilt wurden. Für die Analyse der Wirkungen spielt dies keine Rolle, als mit dem Planungshorizont 2030 die gesamte Realisierung der Vorhaben unterstellt wurde.
- Für die übrigen Bereiche Wiens und des Umlands wurden die Prognosen der Netzanalyse der Wiener Linien zum Bearbeitungsstand Februar 2017 übernommen.

## Ergebnis

Unter Berücksichtigung der starken Zuwanderung seit 2015 werden im Jahr 2030 für gesamt Wien bereits 2,134 Mio. Einwohner und 1,065 Mio. Arbeitsplätze erwartet. Der Schwerpunkt der zukünftigen Einwohnerentwicklung wird im 22. Bezirk liegen.

# Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof

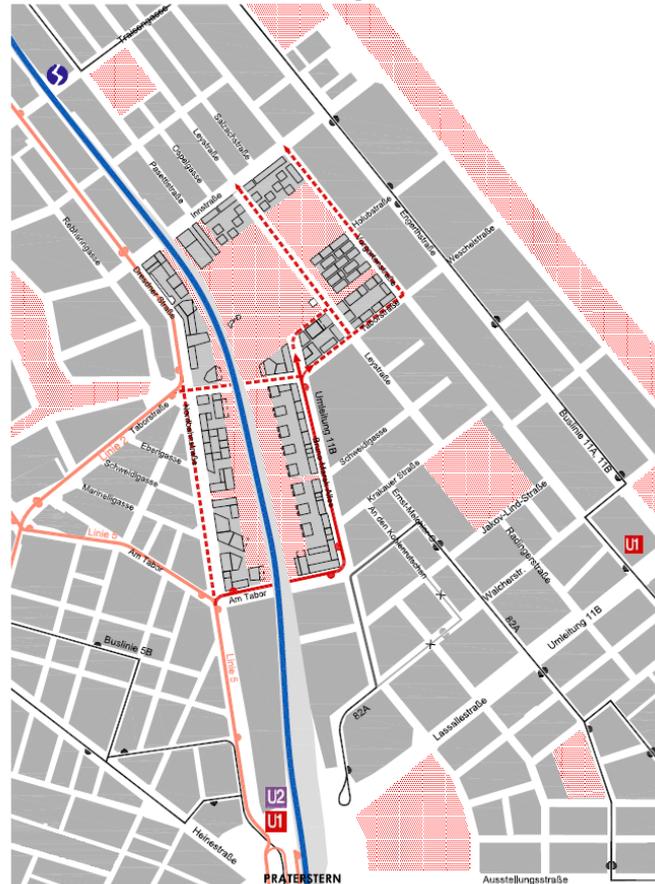


Quelle: MA21, Städtebauliches Konzept 2014

# Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof, bisherige Überlegungen zur ÖV-Anbindung

## STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Mobilität: ÖV-Erschließung



### OFFEN FÜR OPTIONEN

- **Verlängerung der Straßenbahnlinie O in 2 Stufen möglich**
  - Kurzführung bis Kreuzung Bruno-Marek-Allee/Taborstraße (mit Wendeschleife beim Wasserturm)
  - Weiterführung in den 20. Bezirk (Freihaltung möglicher Trassen)
- **mögliche Gleiskomponenten zur Komplettierung**
  - Nordbahnstraße zw. Am Tabor und Taborstraße
  - Taborstraße zw. Nordbahnstraße und Bruno-Marek-Allee
- **Linienführung 118 über Bruno-Marek-Allee**  
als Zwischenlösung
- **geänderte Linienführung 82A**  
zur besseren Erschließung des Gebiets
- **dichtes ÖV-Netz**  
Ausstattung der Haltestellen: Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, sichere Radabstellanlagen

#### LEGENDE

- Freiraum
- Baublock
- Bahntrasse
- Schnellbahn
- Straßenbahnlinien Bestand
- Straßenbahnlinien Planung
- Freihalten von Korridoren für mögliche künftige ÖV - Verbindungen
- Autobuslinien Bestand
- geänderte Führung der Buslinie 82 A
- mögliche Interims-Führung der Buslinie 118
- Haltestelle

MA 21 STEK(A) 11.03.2014

Wien!  
voraus

Leitbild Nordbahnhof

14 / 20

Stadtplanung  
Flächennutzung  
StoDt+Wien

# Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof (1)



Quelle: MA21, Städtebauliches Leitbild, 2008.

## Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof (2)

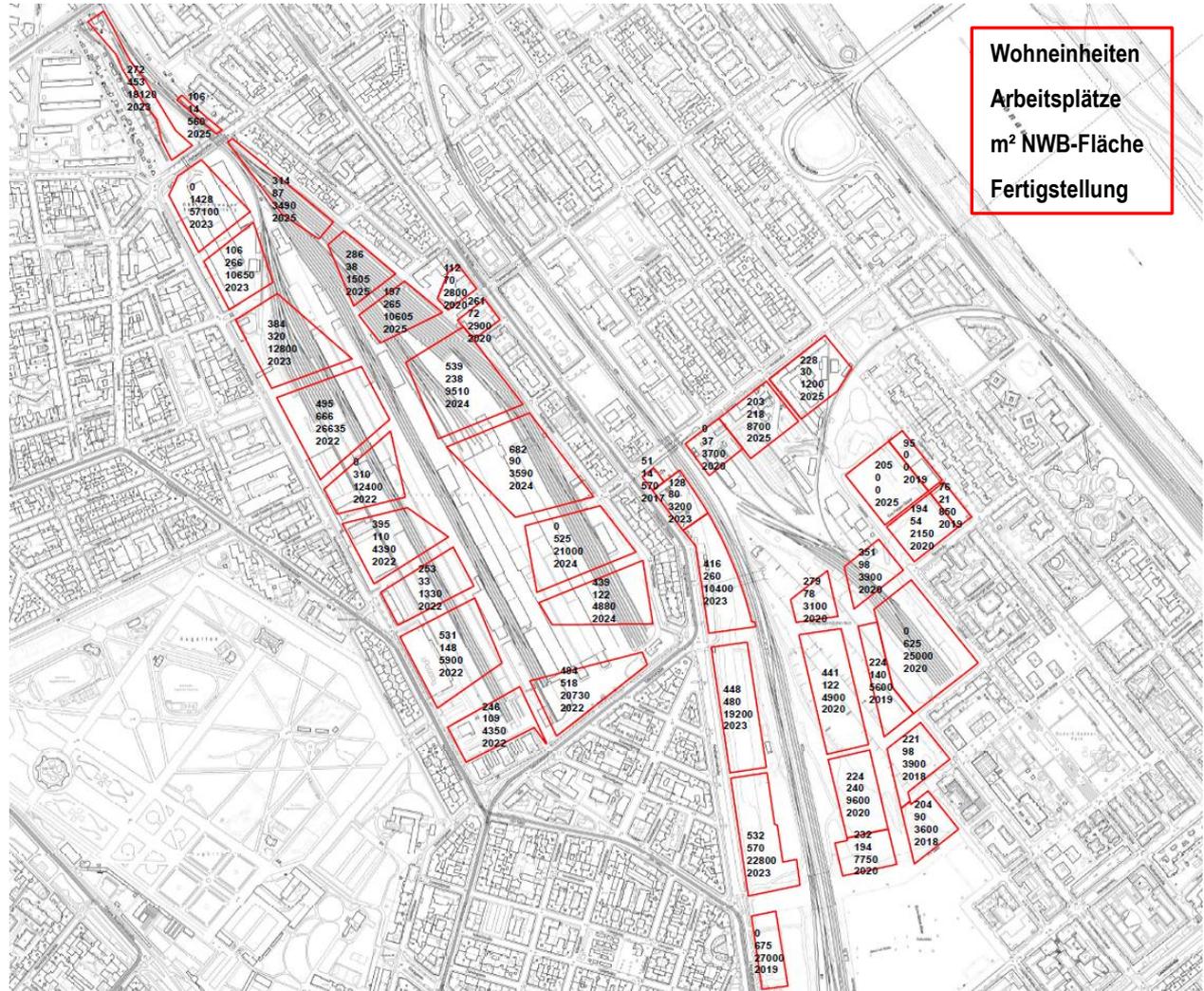


Quelle: MA21, Überarbeitung Städtebauliches Leitbild, 2015/2016 / ENF ARCHITEKTEN.

# Strukturdaten Details, Nordbahnhof und Nordwestbahnhof

Baufelder

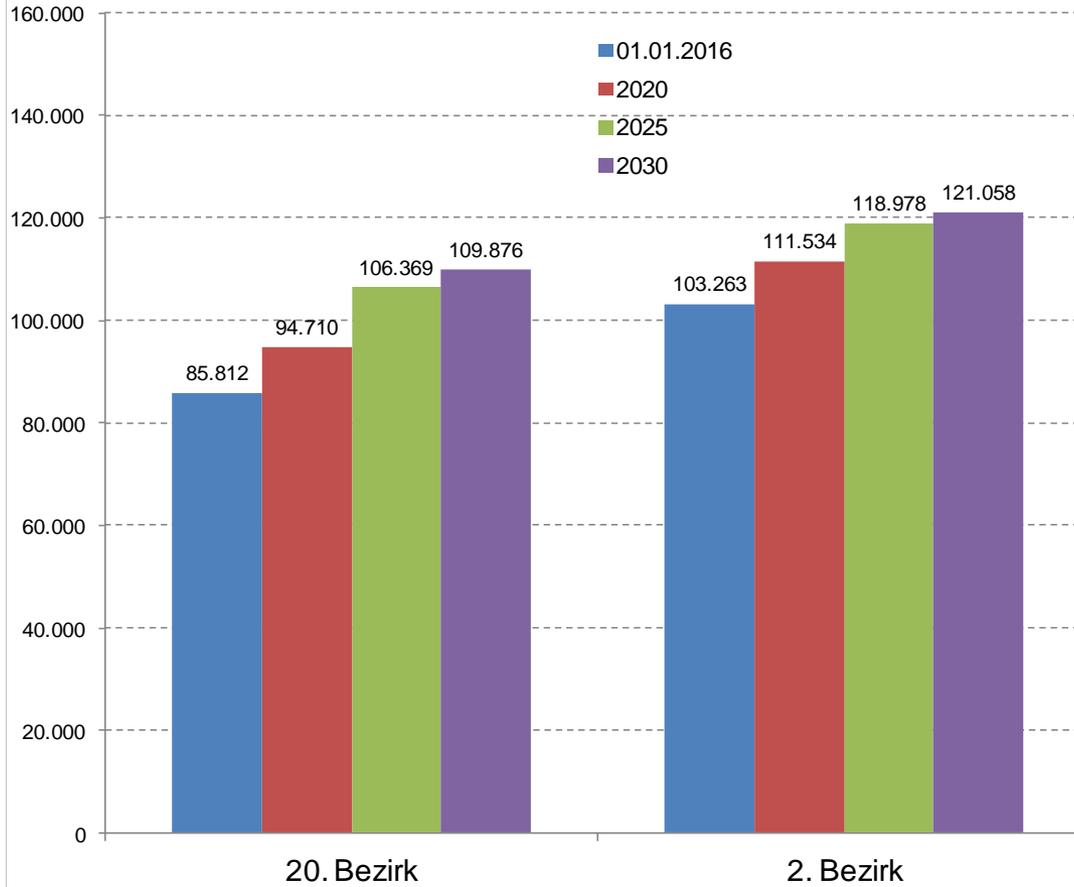
Quelle: MA21, Silvestri



Wohneinheiten  
Arbeitsplätze  
m² NWB-Fläche  
Fertigstellung

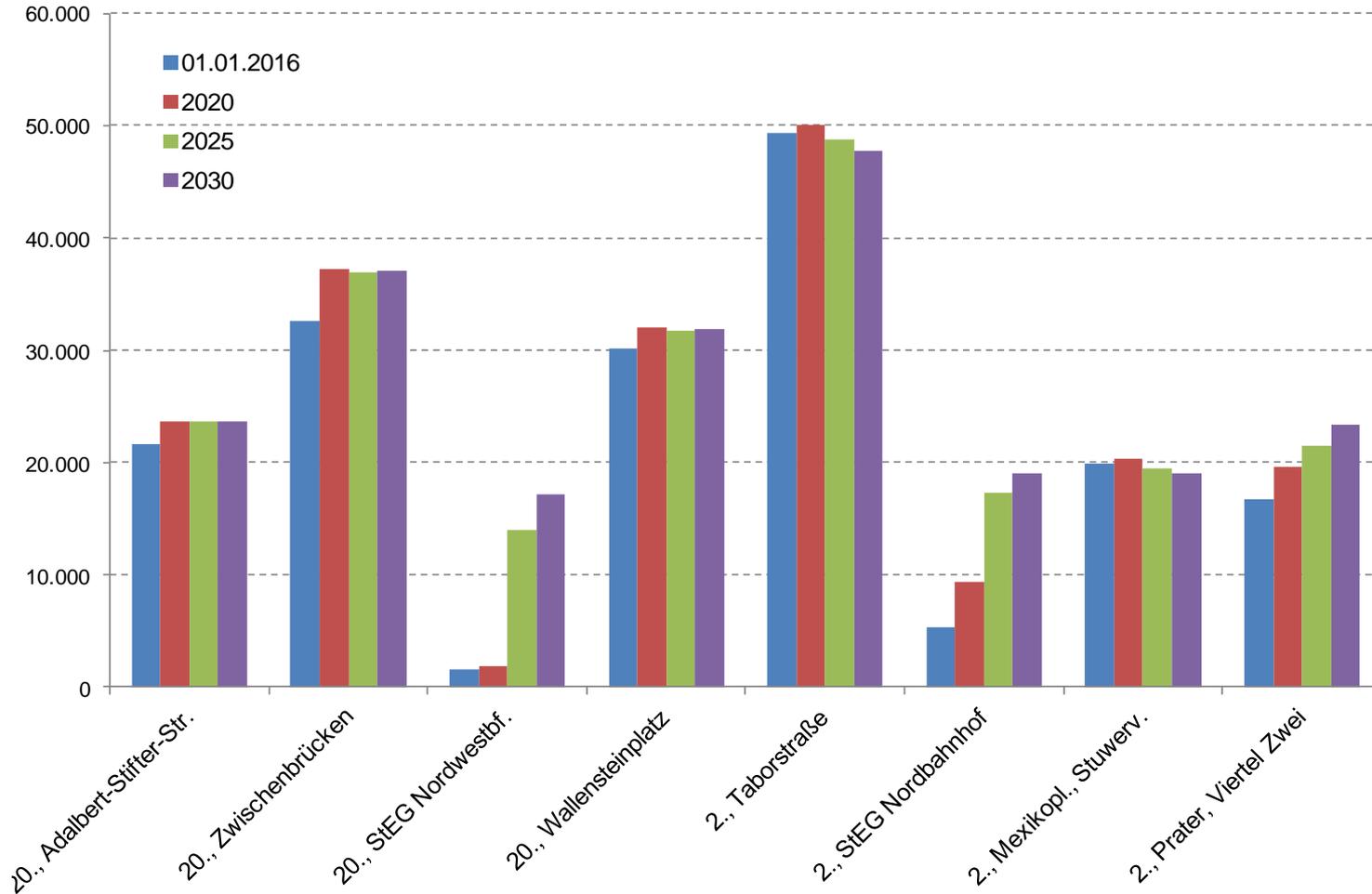
# Strukturprognose: Ergebnisse

## Einwohnerprognose 2. und 20. Bezirk



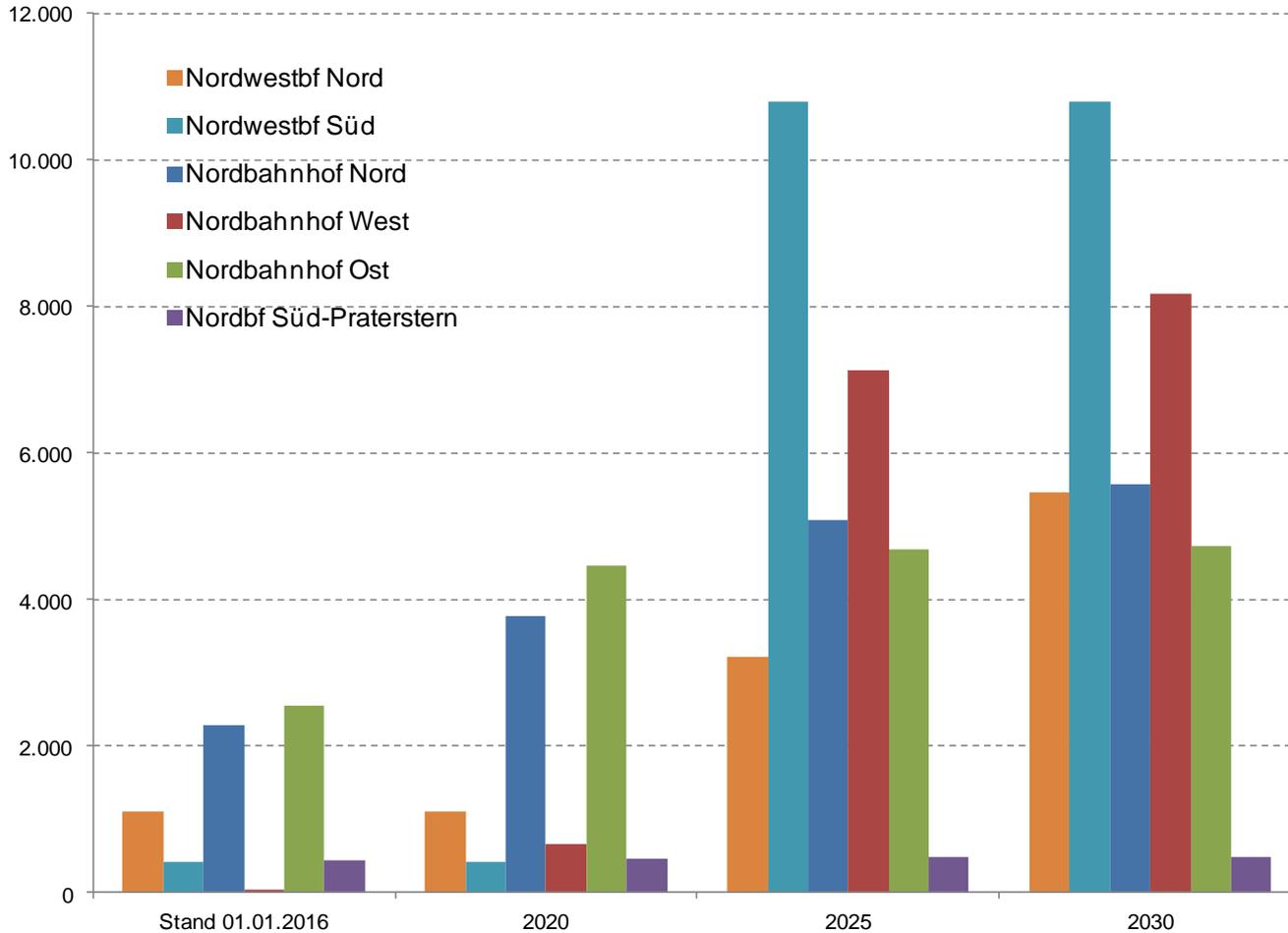
Quelle: ÖIR, Netzanalyse Wiener Linien, Februar 2017

# Einwohnerprognose nach Stadtteilen des 2. und 20. Bezirks



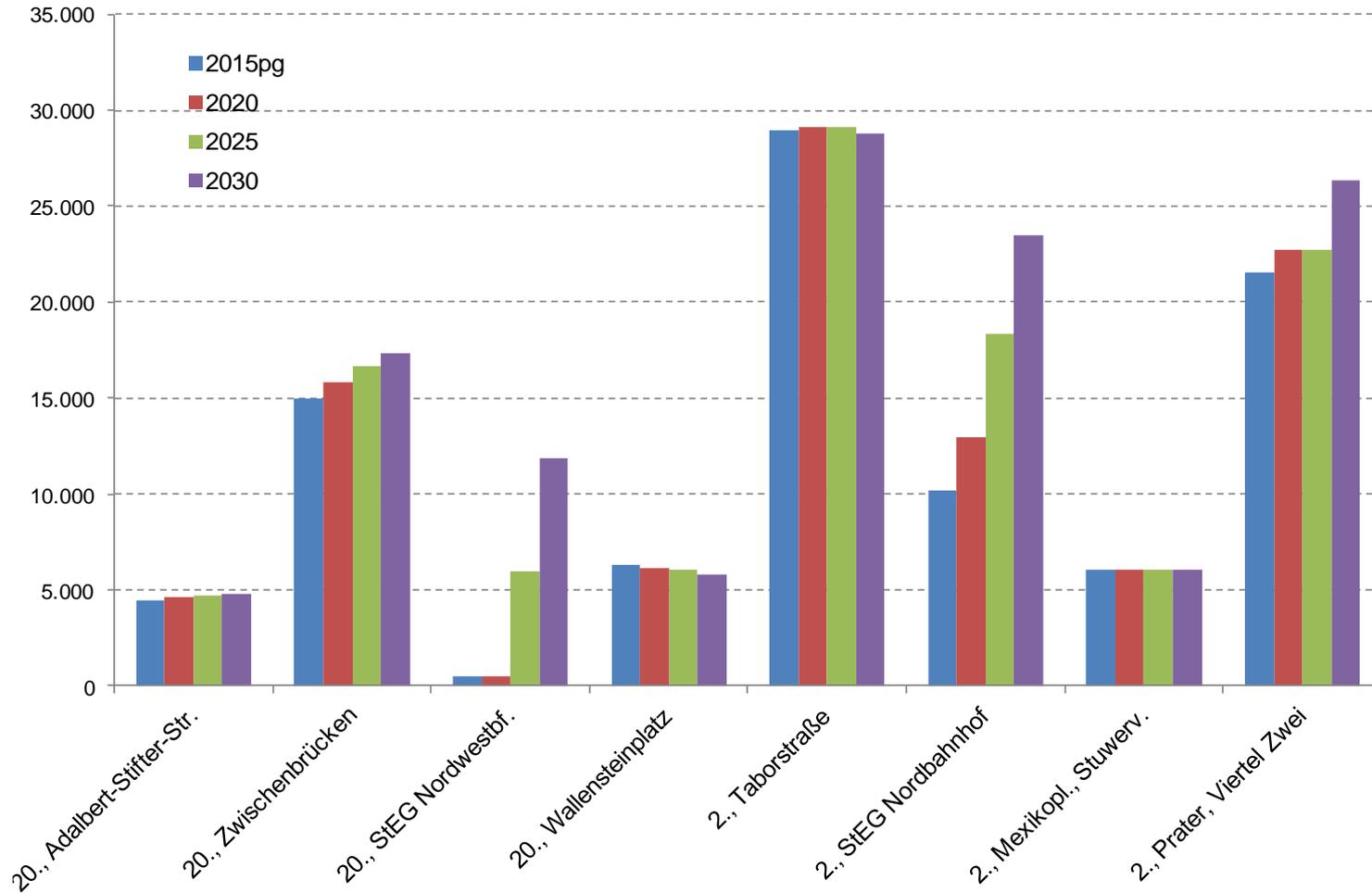
Quelle: ÖIR, Netzanalyse Wiener Linien, Februar 2017

# Einwohnerprognose Stadtentwicklungsgebiete nach Teilbereichen



Quelle: ÖIR, Netzanalyse Wiener Linien, Februar 2017

# Arbeitsplatzprognose nach Stadtteilen des 2. und 20. Bezirks



Quelle: ÖIR, Netzanalyse Wiener Linien, Februar 2017

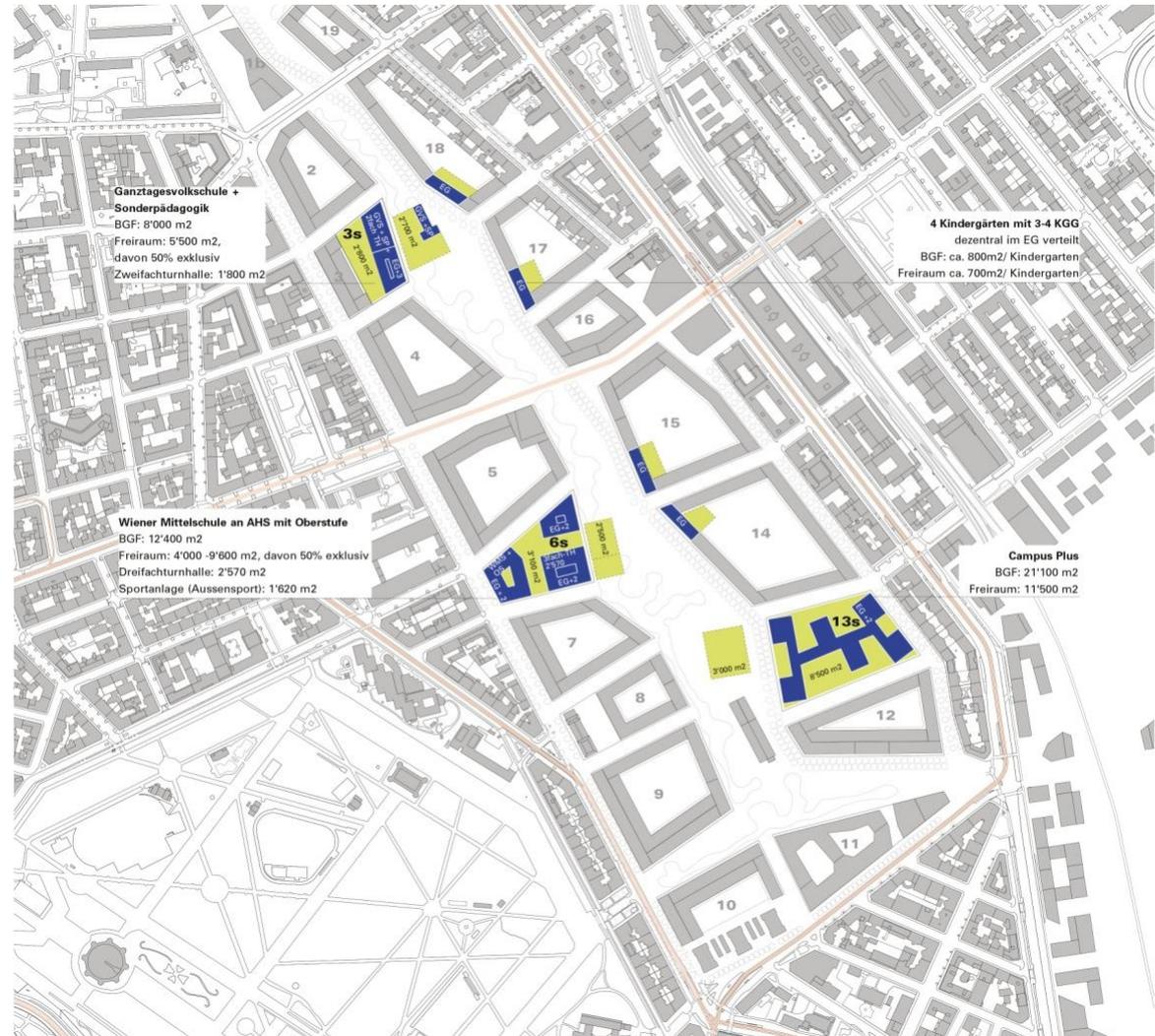
# Schulplatzprognose

## StEG Nordwestbahnhof

- Wiener Mittelschule / AHS (Variante)
- Campus Plus
- Ganztagesvolksschuler und Sonderpädagogik
- insg. 2030 o. Kindergarten: 1.900 SPL

## StEG Nordbahnhof

- Bildungscampus
- insg. 2030: 2.400 SPL



Quelle: MA21

## Verkehrsprognose, Referenznetz

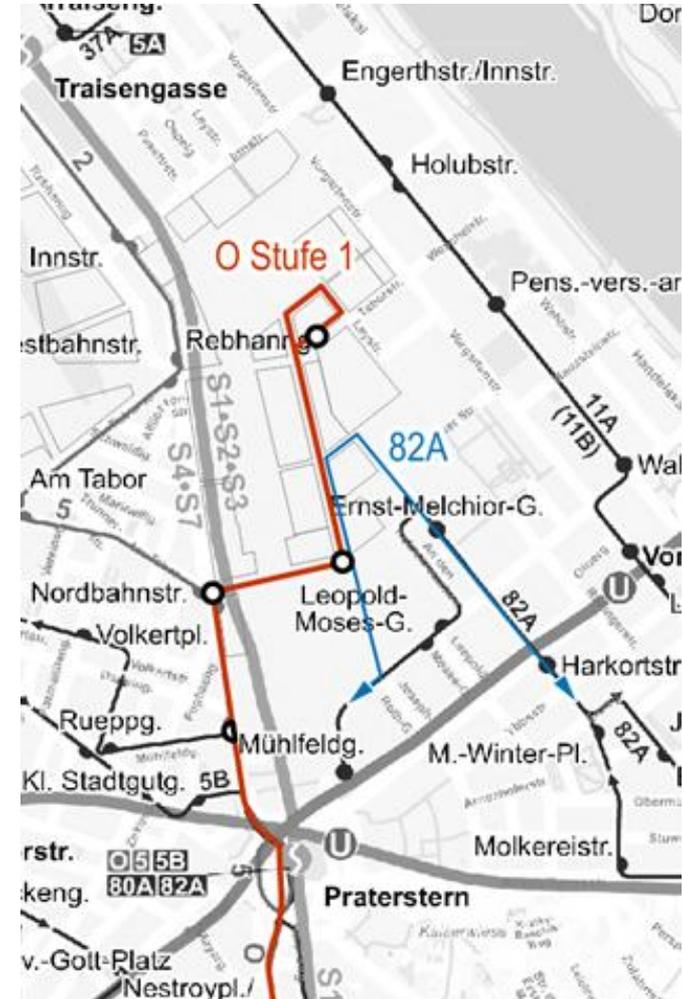
Am Referenznetz werden die vorgeschlagenen Maßnahmen gemessen und ihre Wirkungen beurteilt.

### Straße

- In den Bezirken 2 und 20 sieht das Verkehrsangebot für den MIV nur in den Stadtentwicklungsgebieten lokale Erschließungen vor, darüber hinaus aber keine neuen Straßen.

### Öffentlicher Verkehr

- Das Referenznetz ist das Bestandsnetz zuzüglich der bis 2030 erforderlichen Intervalländerungen, es enthält weiters die beschlossenen Erweiterungen im hochrangigen Netz (U1 Süd, U2/U5 1. Phase, ÖBB, ITF 2025+) sowie
- die beschlossene Verlängerung der Linie O bis Freie Mitte (Phase 1) und eine Anlenkung der Buslinie 82A an den geplanten Schulcampus bei der Freien Mitte



## Wirkungsanalyse

Die zu untersuchenden Maßnahmen werden im Arbeitskreis diskutiert und als Planfälle definiert und im Verkehrsmodell als Planfälle modelliert. Die Wirkungen werden im Vergleich mit dem Referenznetz (Planfall 0) ermittelt:

- der Nutzen über das Fahrgastaufkommen sowie die durch die Maßnahmen zusätzlich gewonnenen Fahrgäste (und damit Einnahmen),
- diese werden den Kosten gegenüber gestellt (Investitionskosten und Betriebskosten) woraus der Indikator Kostenwirksamkeit abgeleitet wird.

Die Wirkungsanalyse erfolgt im Verkehrsmodell Wien-Ostregion des ÖIR.

Das Verkehrsmodell enthält das künftige Verkehrsangebot (ÖV, MIV) und die künftige Verkehrsnachfrage.

# Wirkungen im Referenznetz

## Gesamtentwicklung

Alle Linien des U-Bahn-Netzes werden bis 2030 durch die Stadtentwicklung weiter belastet. Mit den erforderlichen Intervallverdichtungen und dem Linienkreuz U2/U5 sind diese Probleme bewältigbar.

Im Bereich des Stadtentwicklungsgebiets Nordbahnhof kann die Schnellbahnstation Traisengasse einen hohen Anteil des Fahrgastaufkommens aufnehmen.

Die Stadtentwicklung im 2. und 20. Bezirk wird die Linien 2 und 5 stark auslasten. Da die Linien 2. am stärksten im 16. Bezirk und die Linie 5 im 9. Bezirk (etwas) stärker belastet sind, sind die Folgen der Stadtentwicklung im 2. und 20. Bezirk mit moderaten Intervallverdichtungen lösbar.

Die Verlängerung der Linie O hingegen wird ohne weitere Maßnahmen eine Intervallverdichtung als auch die Führung von Langzügen nach sich ziehen und somit die Betriebskosten deutlich erhöhen. Es sind demnach Maßnahmen im Netz gefragt, die diese Mehrkosten verringern.

## Referenzfall: Auswirkungen auf das hochrangige ÖV-Netz

### U1

- gegenüber Bestand +21% (MQS Nestroyplatz – Schwedenplatz),
- davon StEG Nordbahnhof ca. +4% (+4.000)

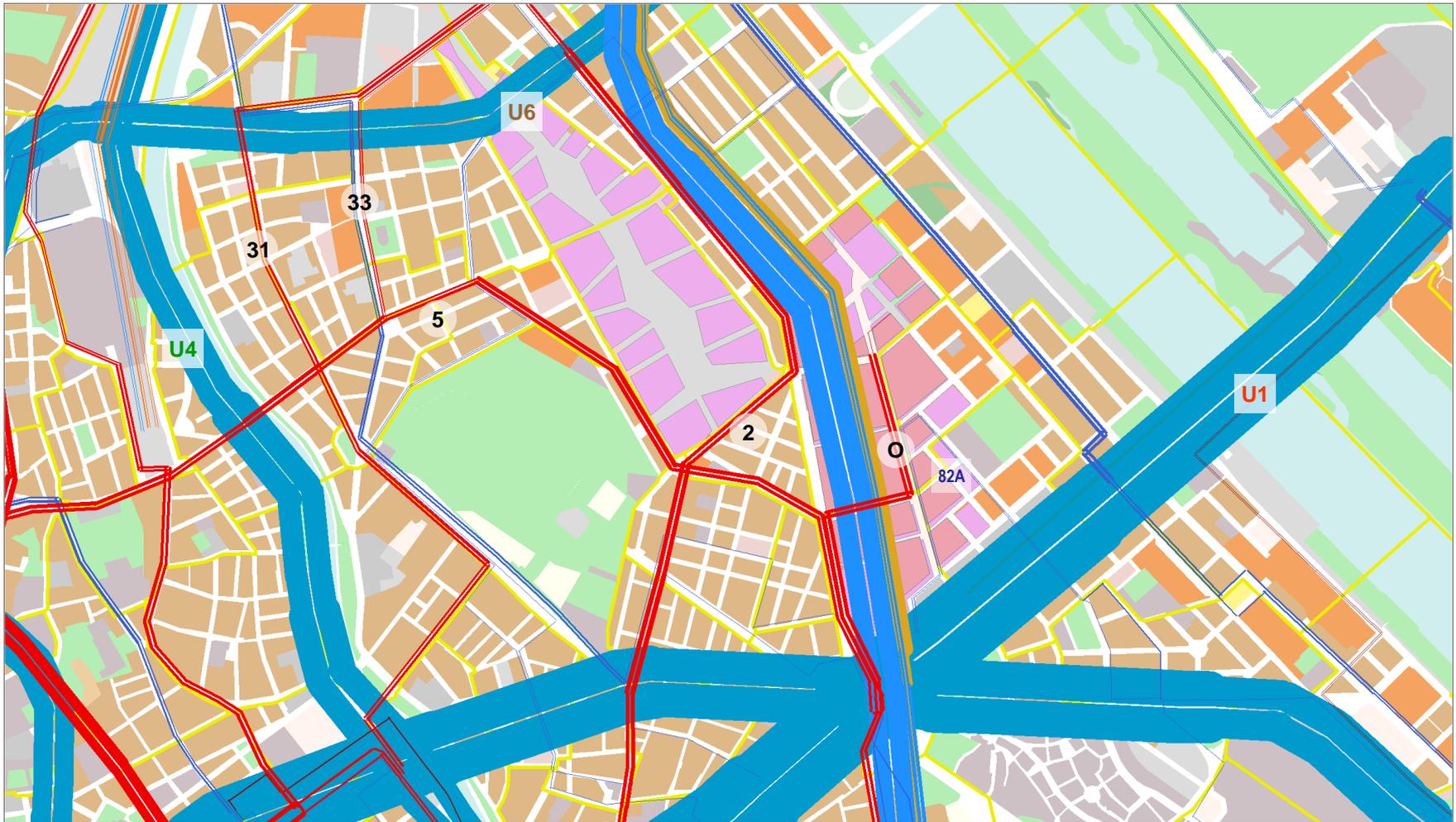
### U2

- MQS Taborstraße – Schottenring +64%
- davon StEG Nordbahnhof ca. +8% (+3.200)

### S-Bahn-Stammstrecke

- MQS Traisengasse – Praterstern +32%
- davon StEG Nordwestbahnhof ca. 8% (+4.700)

# Umlegung Referenzfall (PF 0): Verlängerung O, Stufe 1 und 82A



## **2. Untersuchte Planfälle**

**Darstellung der Maßnahmen   Wirkungen   Schlussfolgerungen**

## Untersuchte Planfälle (1)

Zur Anbindung der Stadtentwicklungsgebiete (StEG) bieten sich auf Grund der infrastrukturellen Gegebenheiten (vorhandene, aufnahmefähige Straßen bzw. Gleisanlagen) die folgenden Lösungen an:

- Verlängerung der Linie O bis Friedrich-Engels-Platz (2. Stufe), diese werden in der Planfallgruppe 1 untersucht.
- Eine neue Straßenbahnverbindung zwischen den Stadtentwicklungsgebieten samt der geplanten Querung des StEG Nordwestbahnhof (Querspange, „Linie 12“), die in Richtung Vorgartenstraße U und gegebenenfalls weiter verlängert werden kann (Planfallgruppe 2).

Die folgenden logischen Endpunkte (U-Bahn-Verknüpfung) dieser Linie im 2. Bezirk wurden untersucht:

- Bis Vorgartenstraße U1 (kein Planfall gerechnet, da eine Schleife in diesem Bereich auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse als kaum realisierbar verworfen wurde),
- bis Elderschplatz / U2 Messe-Prater (Planfall 2; Planfall 2.1 mit Verlängerung O 2. Stufe und Einstellung 11B),
- bis Stadion U2 (Planfall 2.2).

## Untersuchte Planfälle (2)

Eine Querspange zieht die Herausforderung nach sich, dass bei einer Führung bis Josefstädter Straße U zusammen mit 5 und 33 dann drei Linien parallel verkehren würden (kostenaufwändig, Belastung insbesondere der Nußdorfer Straße und der Kreuzung mit der Währinger Straße).

Die Umlegungen im Verkehrsmodell haben gezeigt, dass für diese Lösung die erforderliche Nachfrage fehlt, die Linien damit nur gering ausgelastet sind. Auch die Anbindung an die U5 beim Anne-Karlssohn-Park ist wenig wirksam, da die künftige U5 kaum zusätzliche Verbindungen anbietet (Rathaus und Schottentor sind besser über die U2 erreichbar).

Auch die vorgeschlagene Führung einer Linie 36 Friedrich-Engels-Platz – Franz-Josefs-Bahnhof – Börse („Linie 36“) ist nicht wirtschaftlich, weil die Linie D in der Porzellangasse bereits gering ausgelastet sein wird und der Umsteigeknoten Schottenring U auch nicht erreicht werden kann.

Es wurden daher andere Lösungen für die Führung einer Straßenbahn als Querspange („Linie 12“) untersucht (folgende Folie):

## Untersuchte Planfälle (3)

- Führung bis zur bestehenden Schleife Augasse oder bis zu einer neu zu errichtenden Schleife Franz-Josefs-Bahnhof (Planfallgruppe 2).
- Errichtung einer „Linie 29“ Friedrich-Engels-Platz – Brigittaplatz – Schwedenplatz, mit der die Linie 33 ersetzt und die „Linie 12“ statt dessen bis Josefstädter Straße U geführt werden kann (Planfall 4, Unterplanfälle 4.1 und 4.2 mit einer Endstation Schottenring U oder Praterstern S U).

Weitere Möglichkeiten zur Anbindung der beiden Stadtentwicklungsgebiete sind:

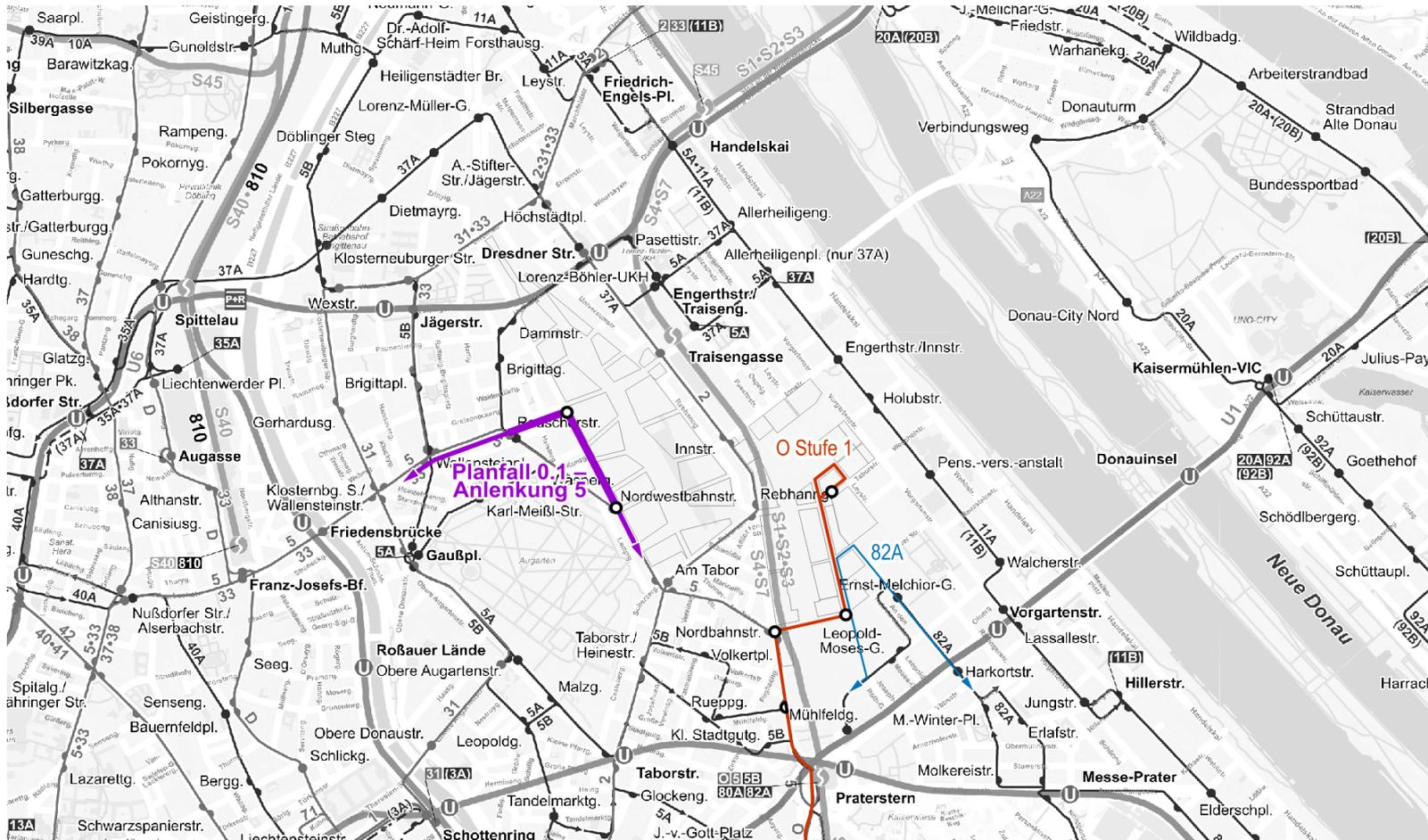
- Anlenkung der Linie 5 an das Stadtentwicklungsgebiet durch Führung bis zur Kreuzung Wallensteinstraße/Nordwestbahnstraße und Auflassung der Strecke in der Rauscherstraße (Planfall 0.1)
- Streckentausch der Linien 2 und 5 im Bereich Nordwestbahnhof (zwei Linien bei der Querung des Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof, Planfall 3).
- Ebenfalls untersucht wird eine Verlängerung der S45 Handelskai U – Praterkai S (Planfall 5).

## Gesamtübersicht der untersuchten Planfälle

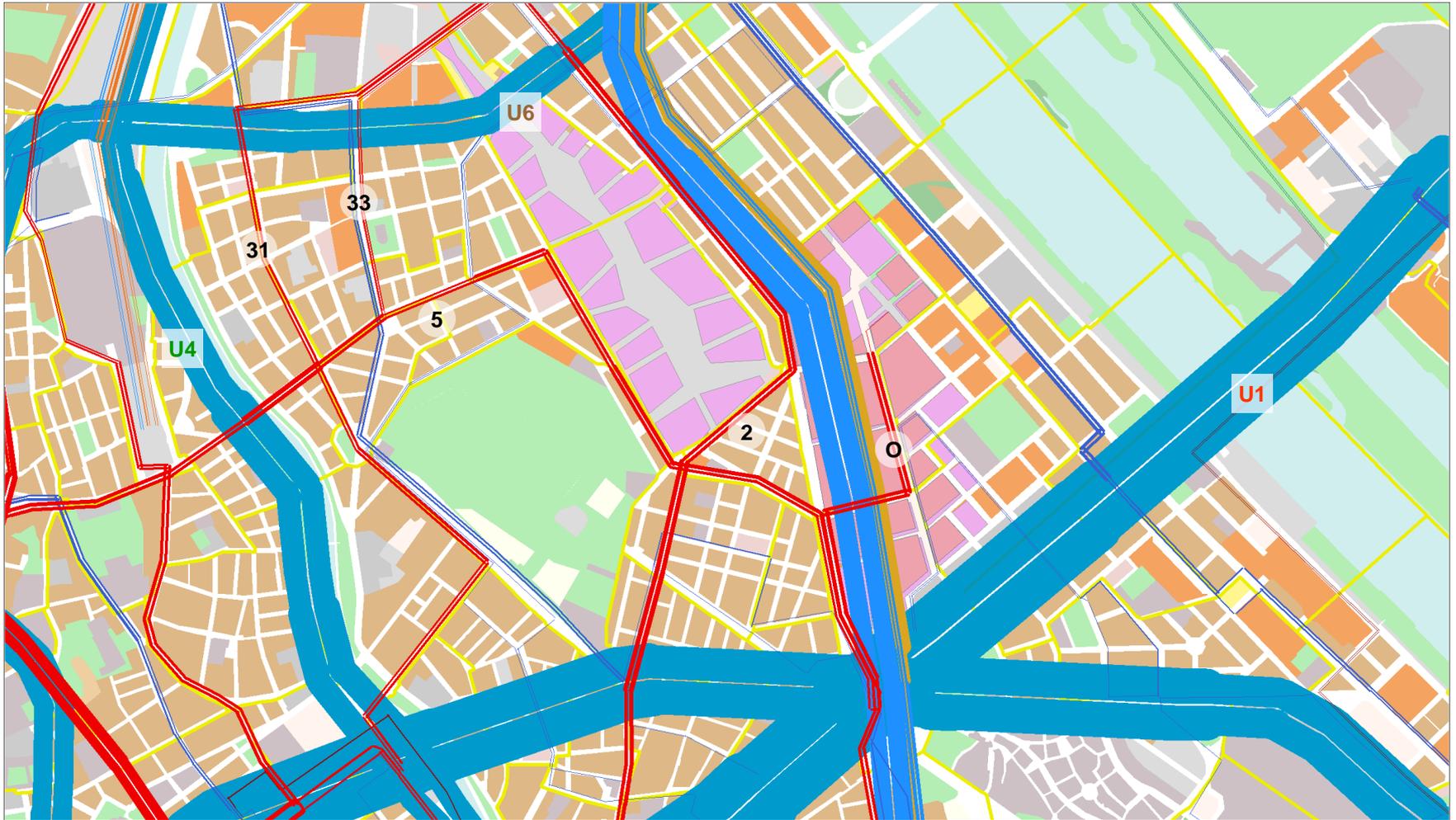
- PF 0 – Verlängerung O bis Freie Mitte (Referenz)
- PF 0.1 – zusätzlich Anlenkung Linie 5 an das StEG Nordwestbahnhof
- PF 1 – Verlängerung O bis Friedrich-Engels-Platz
- PF 1.1 – Verlängerung O bis Friedrich-Engels-Platz und Einstellung 11B
- PF 2 – Querspange 2-20 (Linie „12“, Messe-Prater U)
- PF 2.1 – Querspange 2-20 (Linie „12“, Messe-Prater U) mit O Stufe 2, Einst. 11B
- PF 2.2 – Querspange 2-20 (Linie „12“, Stadion U) mit O Stufe 2, Einstellung 11B
- PF 3 – Streckentausch 2/5, Verlängerung 80A
- PF 4 – Neue Linie „29“ Friedrich-Engels-Platz bis Schwedenplatz
- PF 4.1 – Neue Linie „29“ Friedrich-Engels-Platz bis Schottenring
- PF 4.2 – Neue Linie „29“ Friedrich-Engels-Platz bis Praterstern
- PF 5 – Verlängerung S45 Handelskai – Praterkai

# Planfall 0.1 – Anlenkung Linie 5

■ PF 0.1 – zusätzlich Anlenkung Linie 5 an das StEG Nordwestbahnhof



# Umlegung Planfall 0.1 – Anlenkung Linie 5 an das StEG Nordwestbahnhof

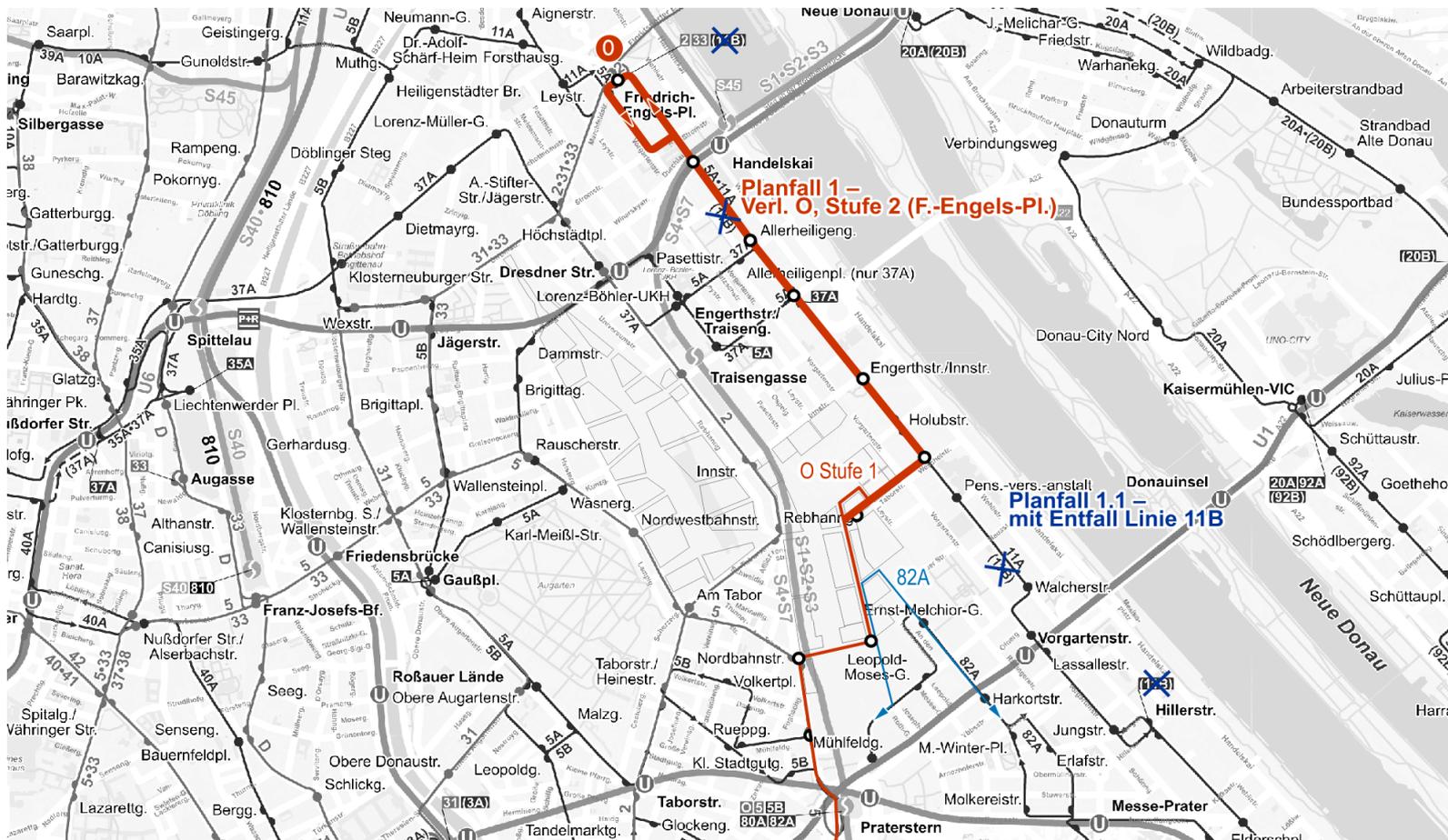


## Wirkungen Planfall 0.1 – Anlenkung Linie 5 an das StEG Nordwestbahnhof

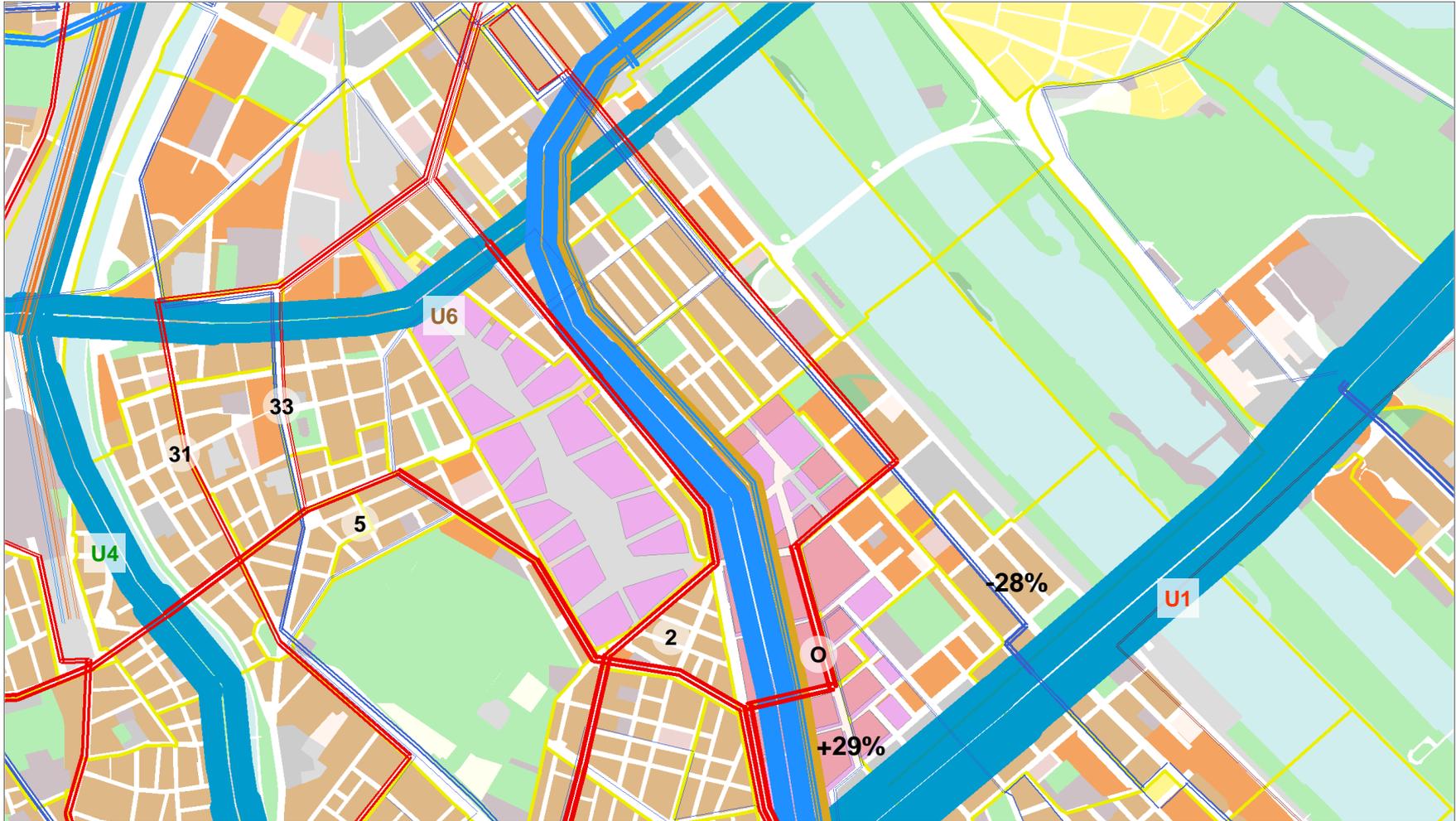
- Die Verschwenkung der Linie 5 zum Stadtentwicklungsbiet STEG (PF 0.1) bietet wenig zusätzliche Vorteile und ergibt keine zusätzlichen Fahrgäste (eine Station mehr, längere Fahrzeit Linie 5).

# Planfallgruppe 1 – Verlängerung O, Stufe 2

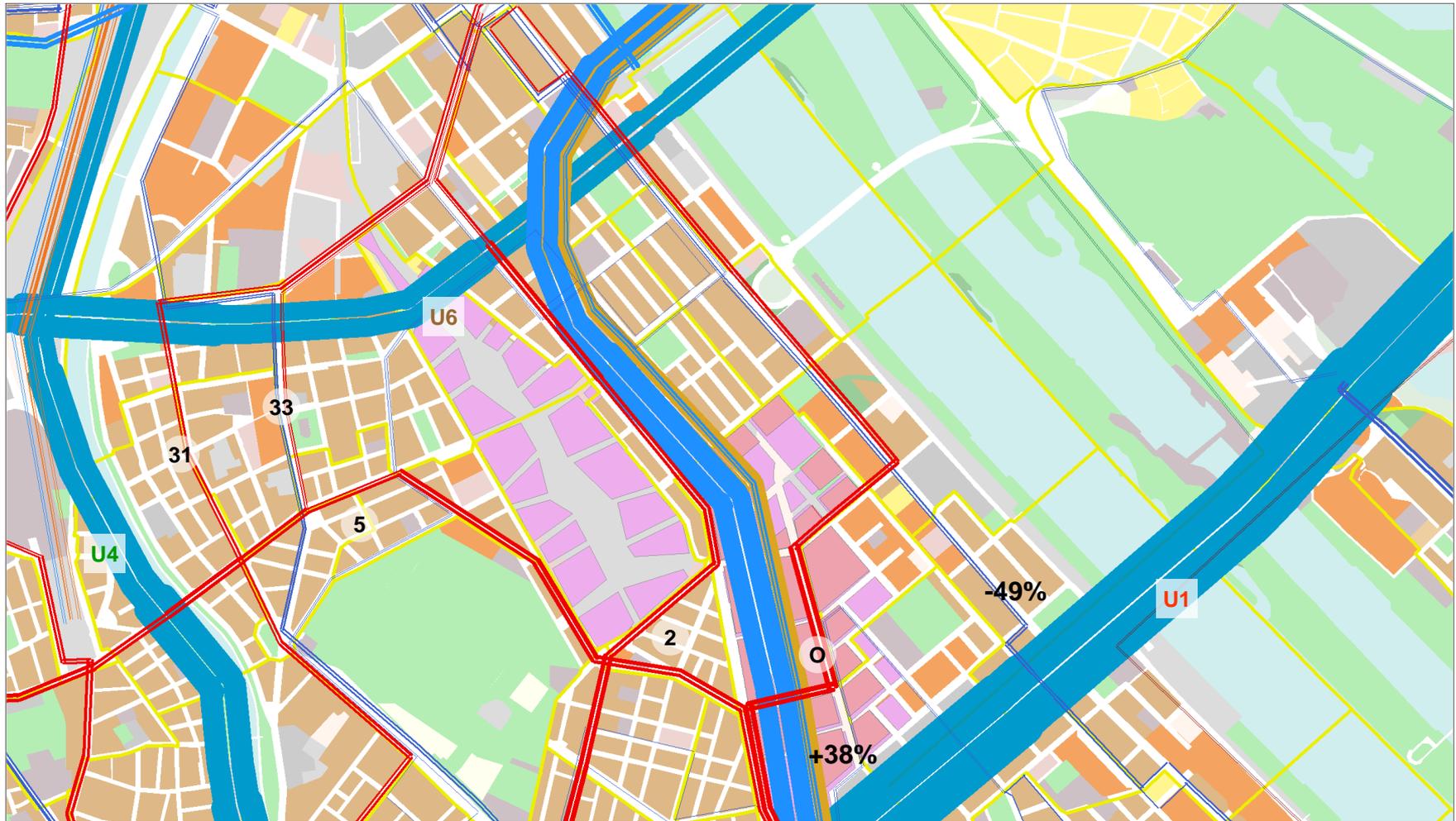
- PF 1 – Verlängerung O bis Friedrich-Engelsplatz
- PF 1.1 – Verlängerung O bis Friedrich-Engelsplatz und Einstellung 11B



# Umlegung Planfall 1 – Verlängerung O, Stufe 2



# Umlegung Planfall 1.1 – Verlängerung O, Stufe 2, ohne 11B



## Wirkungen Planfallgruppe 1 – Verlängerung O, Stufe 2

- Durch die weitere Verlängerung der Linie O bis Friedrich-Engels-Platz nimmt das Fahrgastaufkommen am maßgeblichen Querschnitt in der Nordbahnstraße weiter deutlich zu (Planfall 1.1: 12.000 Fahrgäste pro Schultag und Richtung).
- Damit liegt das Aufkommen deutlich über dem maßgeblichen Querschnitt der Bestandsstrecke (Bestand Kölblgasse – Rennweg 7.700 Fahrgäste pro Schultag und Richtung)
- Mit einer einzigen Linie ist eine geringe Wirtschaftlichkeit zu erwarten; kurze Einschubfahrten Freie Mitte – Praterstern wären die wirtschaftlichere Lösung.
- Ergänzende Maßnahmen im Straßenbahn können eine Entlastung der Linie O bringen.

## Planfallgruppe 2 – Querspange 2-20

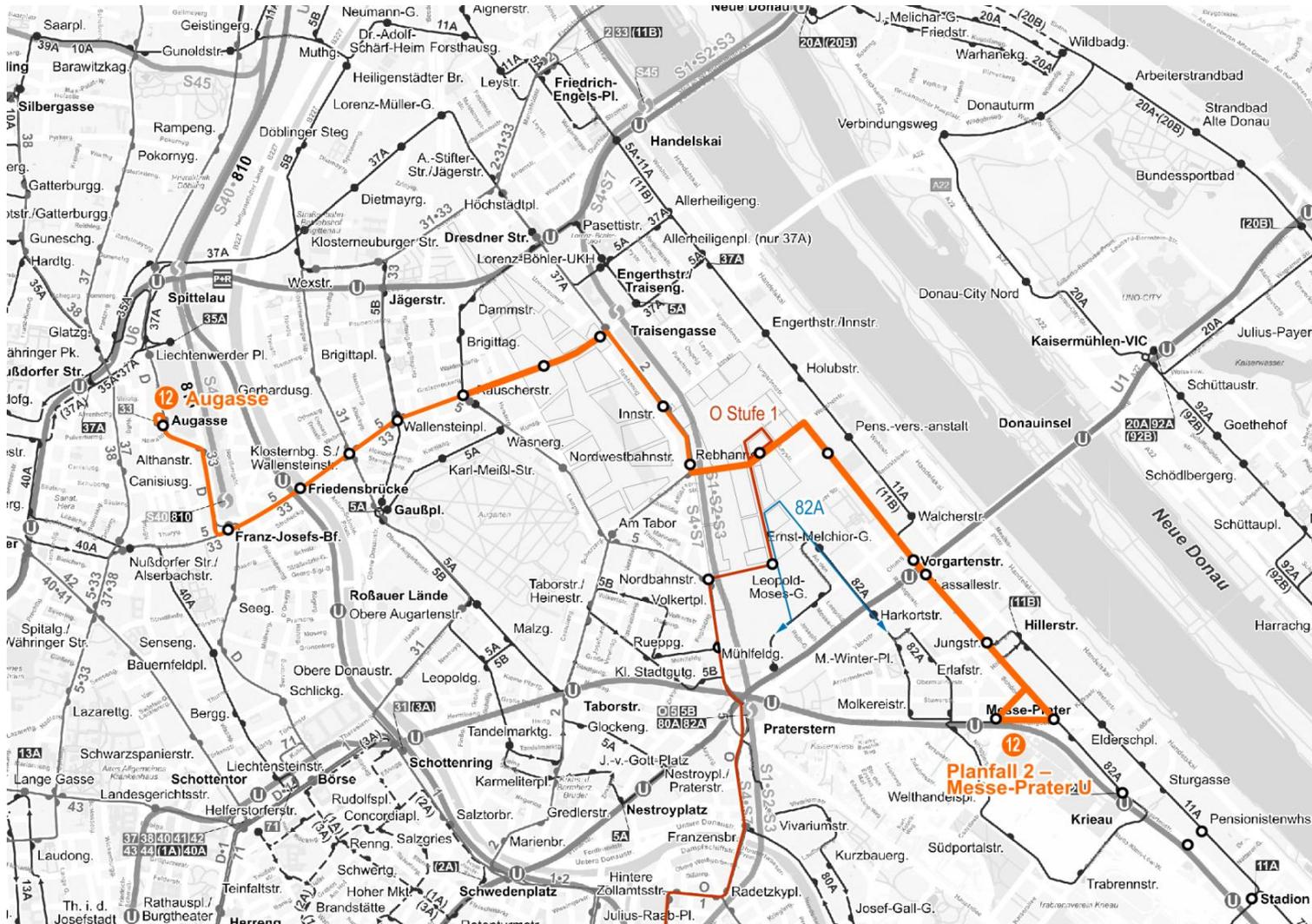
- Planfall 2 – Verlängerung bis Messe-Prater U (neue Linie „12“), Optionen der Linienführung Engerthstraße oder Hillerstraße
- Planfall 2.1 – wie Planfall 2, mit Verlängerung O bis Friedrich-Engels-Platz und Einstellung 11B
- Planfall 2.2 – Verlängerung bis Stadion U

### Anmerkung:

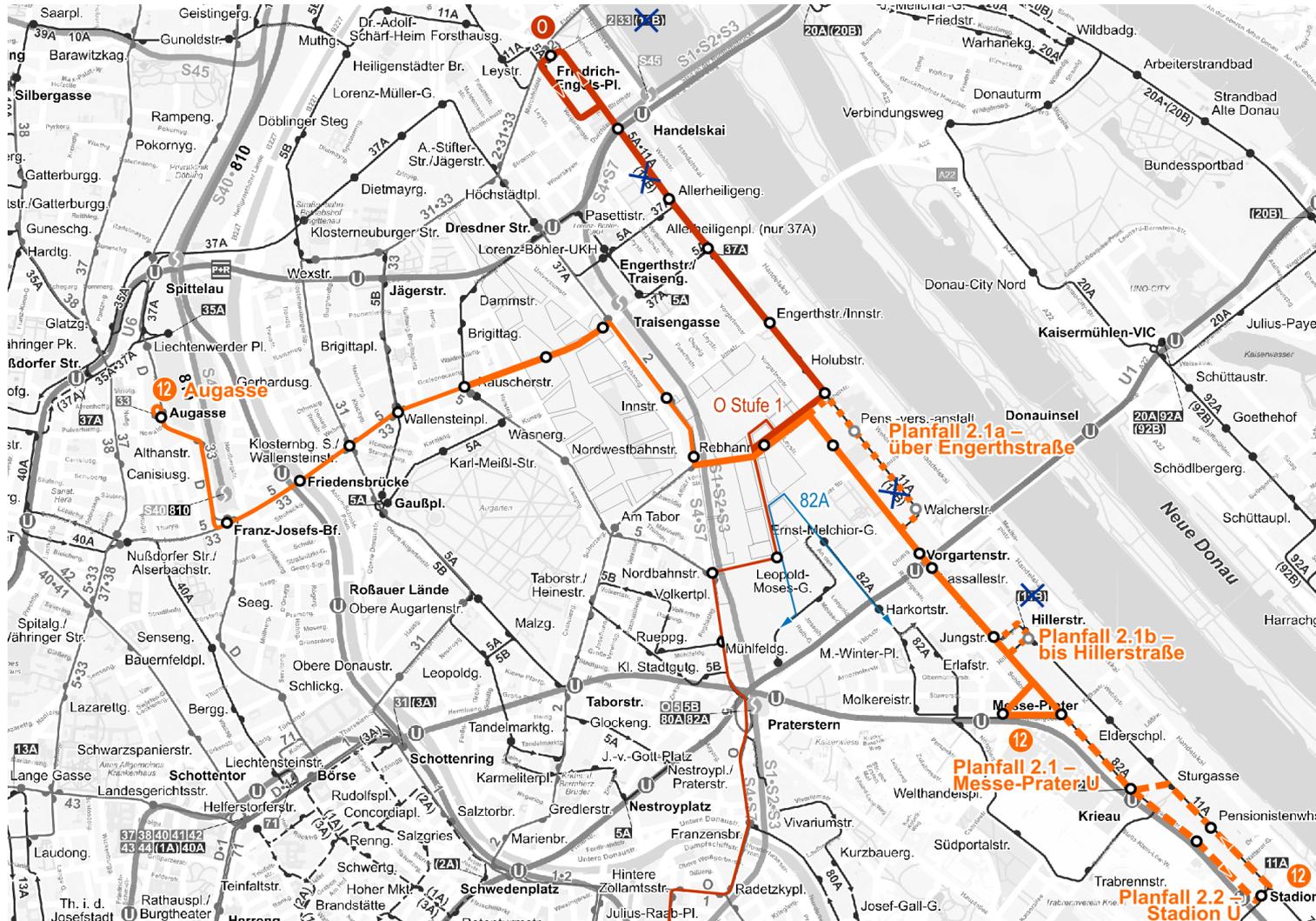
Eine Führung nur bis zu Vorgartenstraße U1 wurde nicht modelliert, da dort eine Wendeschleife kaum realisierbar ist (Entfall Fahrspur/en B8) sowie das Umsteigen zur U1 gegenüber 11A/B verschlechtert würde.



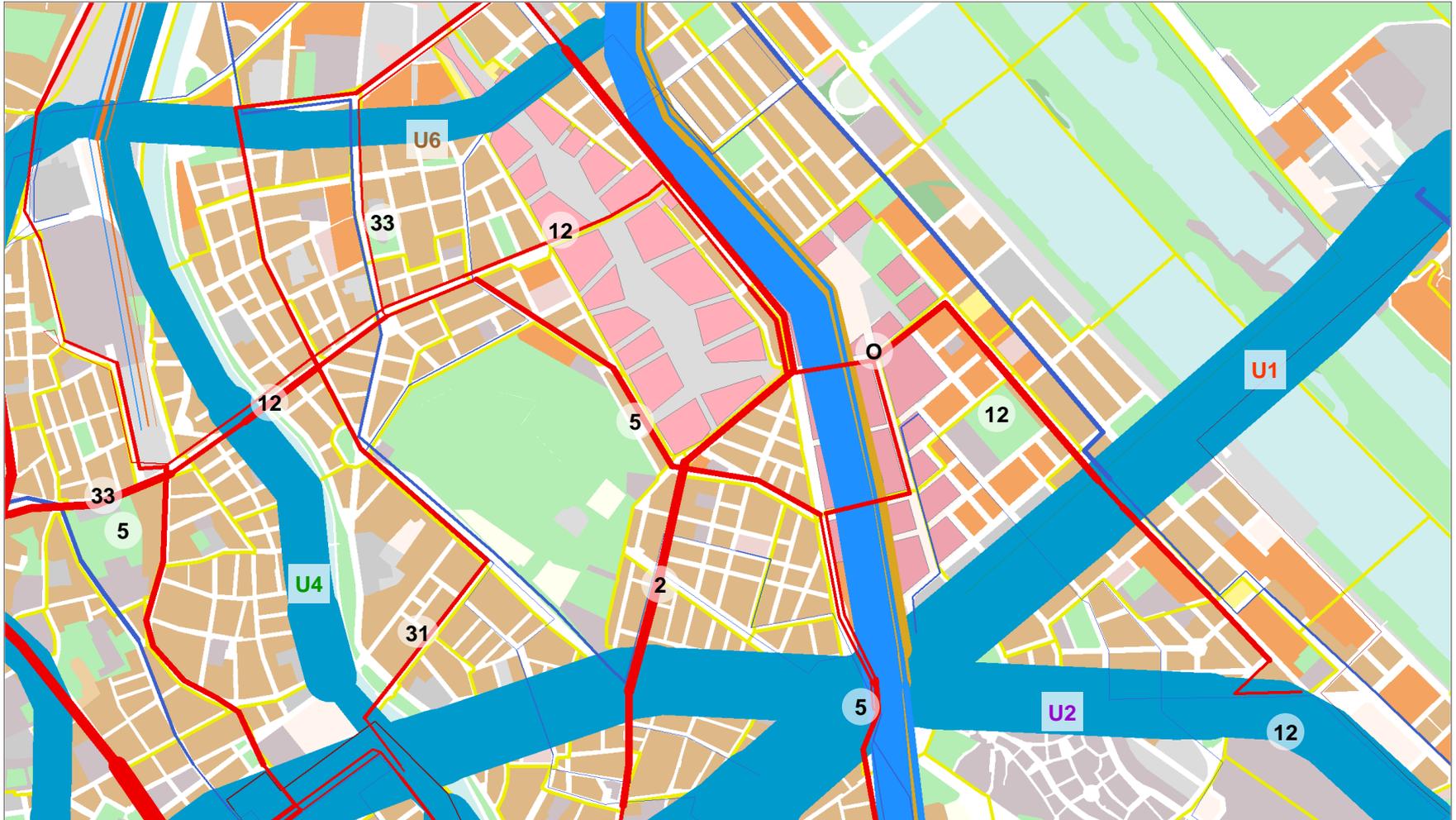
# Planfall 2 – Querspanne 2-20 (Linie 12 , Messe-Prater U) mit Linie O Stufe 1



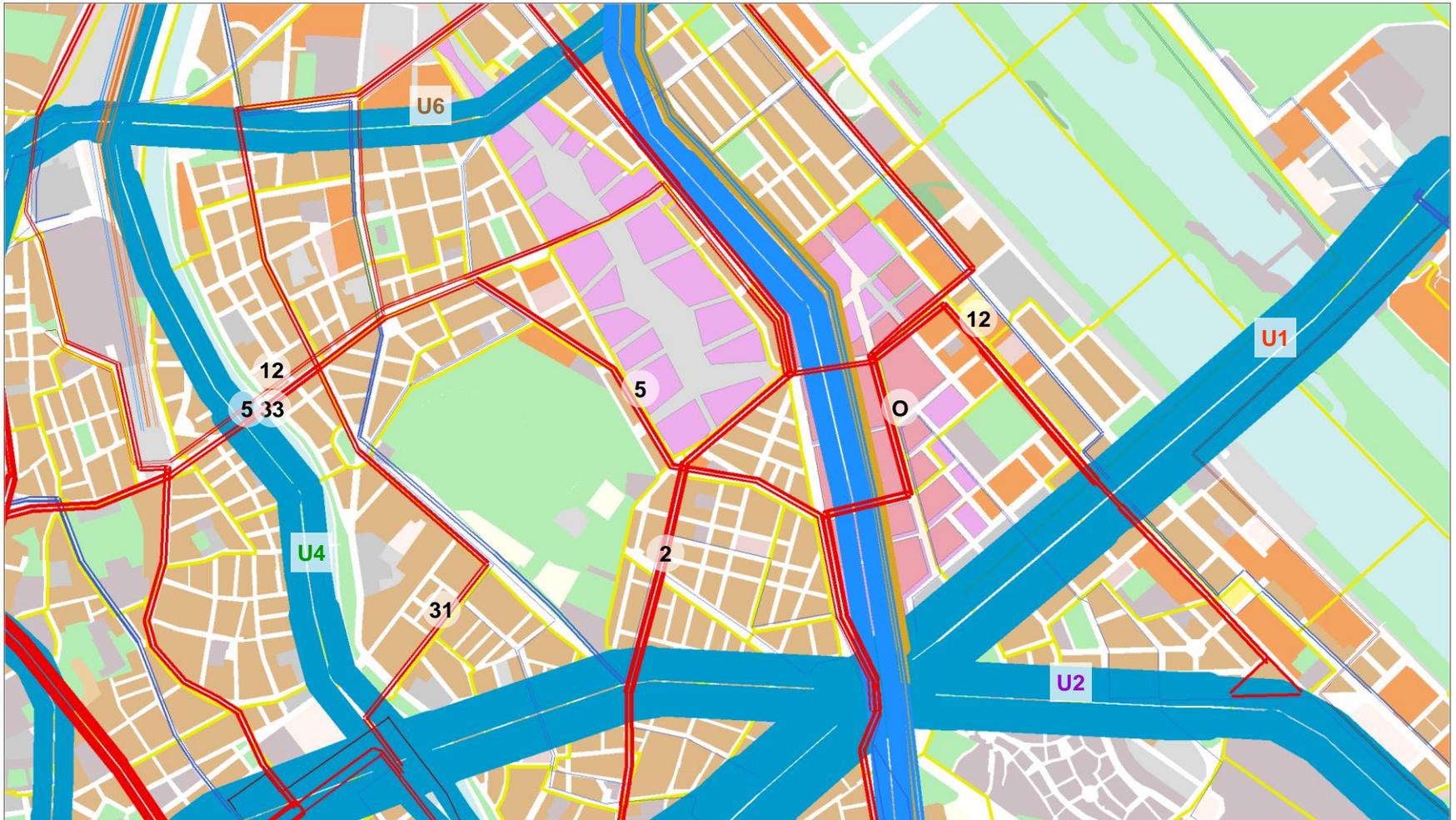
# Planfälle 2.1 und 2.2 – Querspange 2-20 mit Linie O Stufe 2, Einstellung 11B



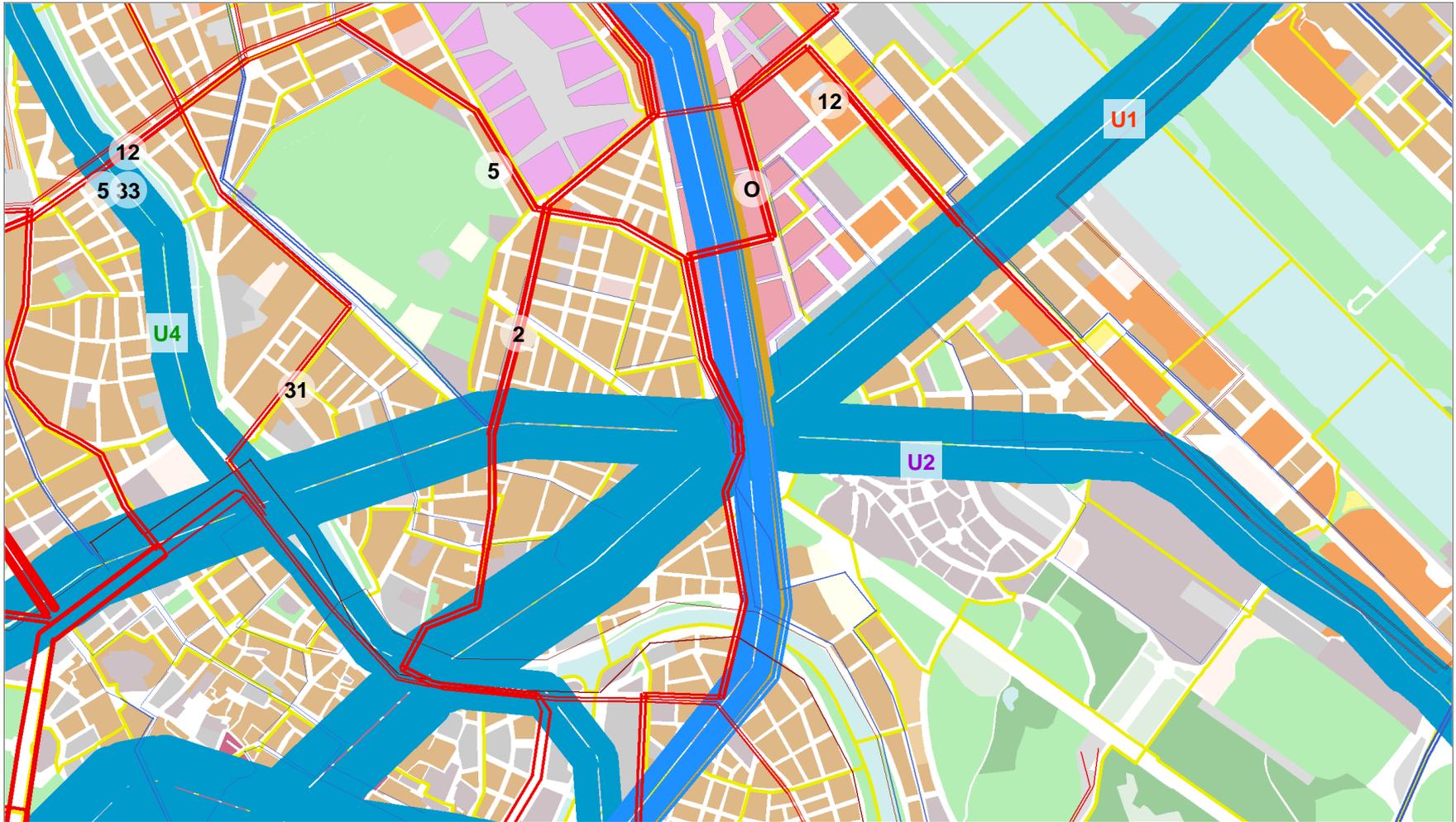
# Umlegung PF 2 – Querspange 2-20 mit Linie O, Stufe 1



# Umlegung Planfall 2.1 – Verlängerung bis Messe-Prater U mit O Stufe 2 und Einstellung 11B



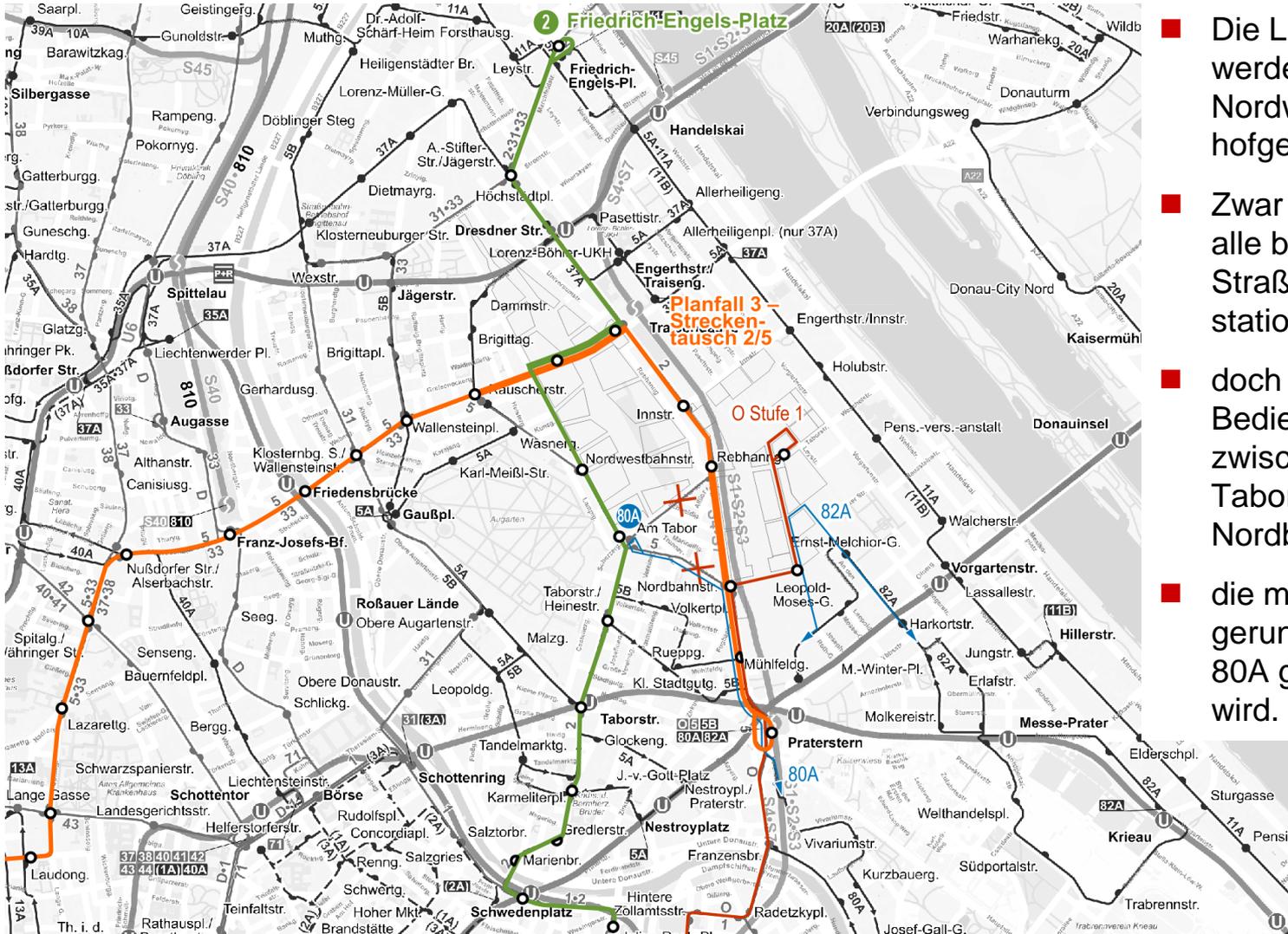
# Umlegung Planfall 2.2 – Verlängerung bis Stadion U



## Wirkungen Planfallgruppe 2 – Querspange 2-20

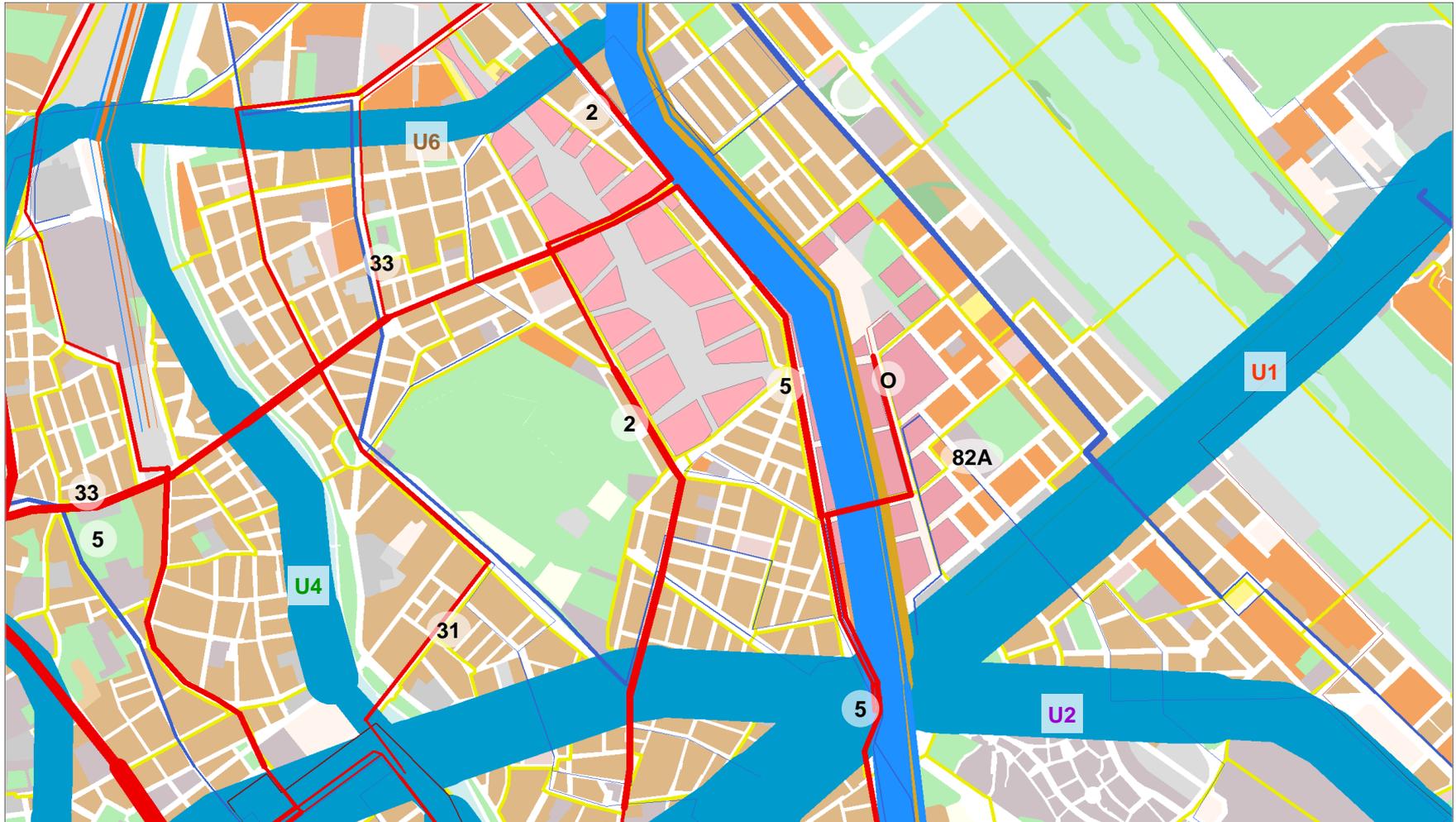
- Die Querspange 2-20 ist sehr verkehrswirksam, die stärkste Auslastung liegt im Abschnitt zwischen Freie Mitte und Vorgartenstraße U (9.300 Fahrgäste Schultag/Fahrtrichtung).
- Die Außenabschnitte im 9. Bezirk (Friedensbrücke – Augasse) und im 2. Bezirk (Messe-Prater U – Stadion U) sind weniger stark frequentiert.
- Damit ist im 2. Bezirk der ideale Endpunkt die U2-Station Messe-Prater.
- Nach der wichtigen Anbindung an die U4 ist mit der Bestandsinfrastruktur die Schleife Augasse der früheste mögliche Endpunkt. Ein betriebswirtschaftlich günstigerer Endpunkt wäre beim Franz-Josefs-Bahnhof.
- Die Linie O wird im Abschnitt Mühlfeldgasse – Praterstern S U deutlich entlastet (-22%).
- Die Verbindung Handelskai S U – Vorgartenstraße U wird im PF 2 weiter mit den Linien 11A/B bedient, im maßgeblichen Querschnitt Walcherstraße – Vorgartenstraße werden die Linien 11A/B um -18% entlastet, aus Sicht der Auslastung sind beide Linien weiterhin erforderlich.

# Planfall 3 – Streckentausch 2/5



- Die Linien 2 und 5 werden durch das Nordwestbahnhofgelände geführt.
- Zwar werden auch alle bisherigen Straßenbahnstationen bedient,
- doch entsteht eine Bedienungslücke zwischen Taborstraße und Nordbahnstraße,
- die mit der Verlängerung der Buslinie 80A geschlossen wird.

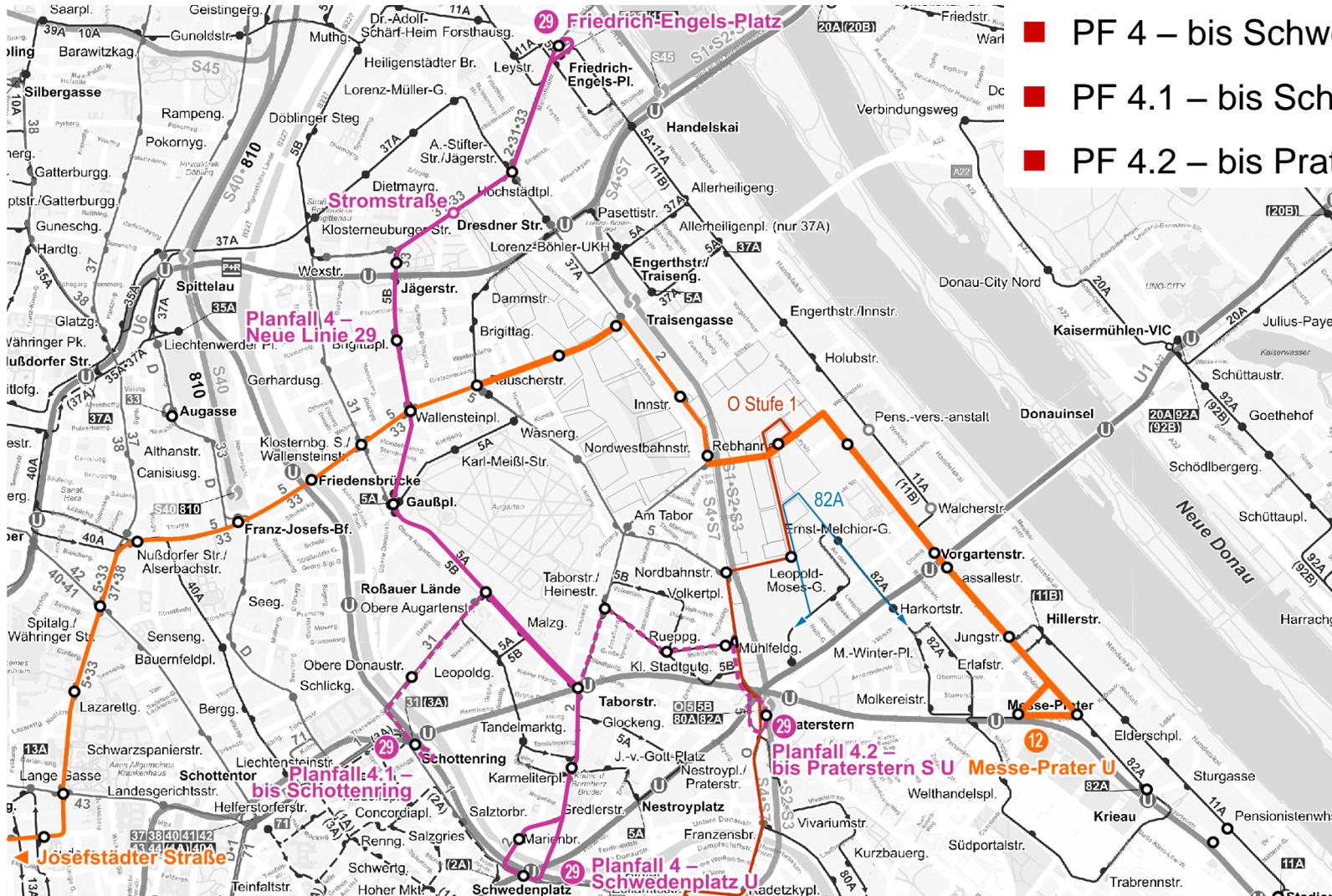
## Umlegung PF 3 – Streckentausch 2/5



## Wirkungen Planfall 3 – Streckentausch 2/5

- Die Linie 2 verliert rund -20% der Fahrgäste im maßgeblichen Querschnitt Taborstraße U – Heinestraße,
- Die Linie 5 gewinnt Fahrgäste mit rund +16% im Querschnitt Wallensteinstraße – Friedensbrücke U.
- Die Auslastung der Linie 80A im Verlängerungsabschnitt ist schwach, die Linie 5B gewinnt leicht dazu.

# Planfallgruppe 4 – Neue „Linie 29“

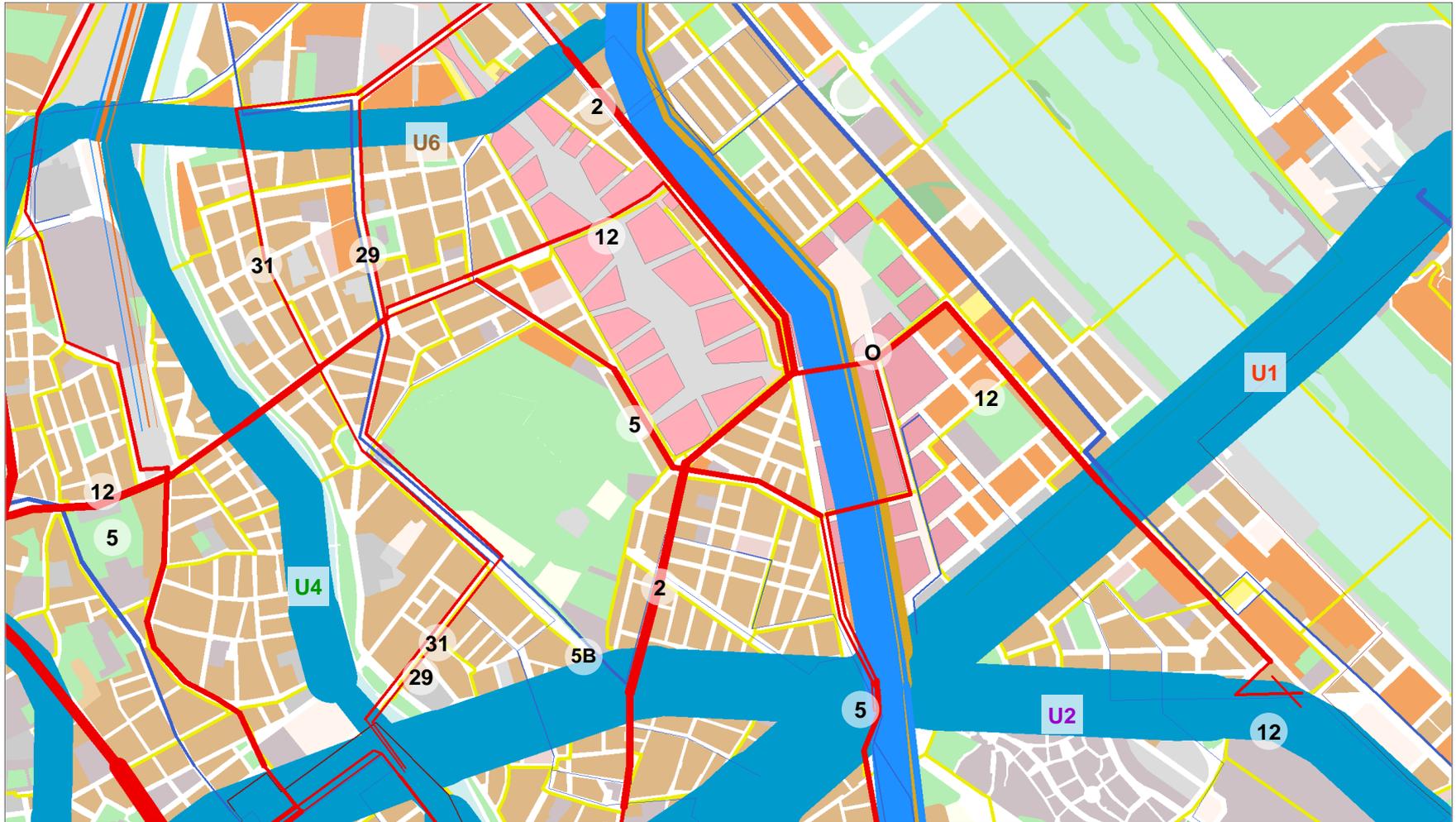


- PF 4 – bis Schwedenplatz
- PF 4.1 – bis Schottenring
- PF 4.2 – bis Praterstern

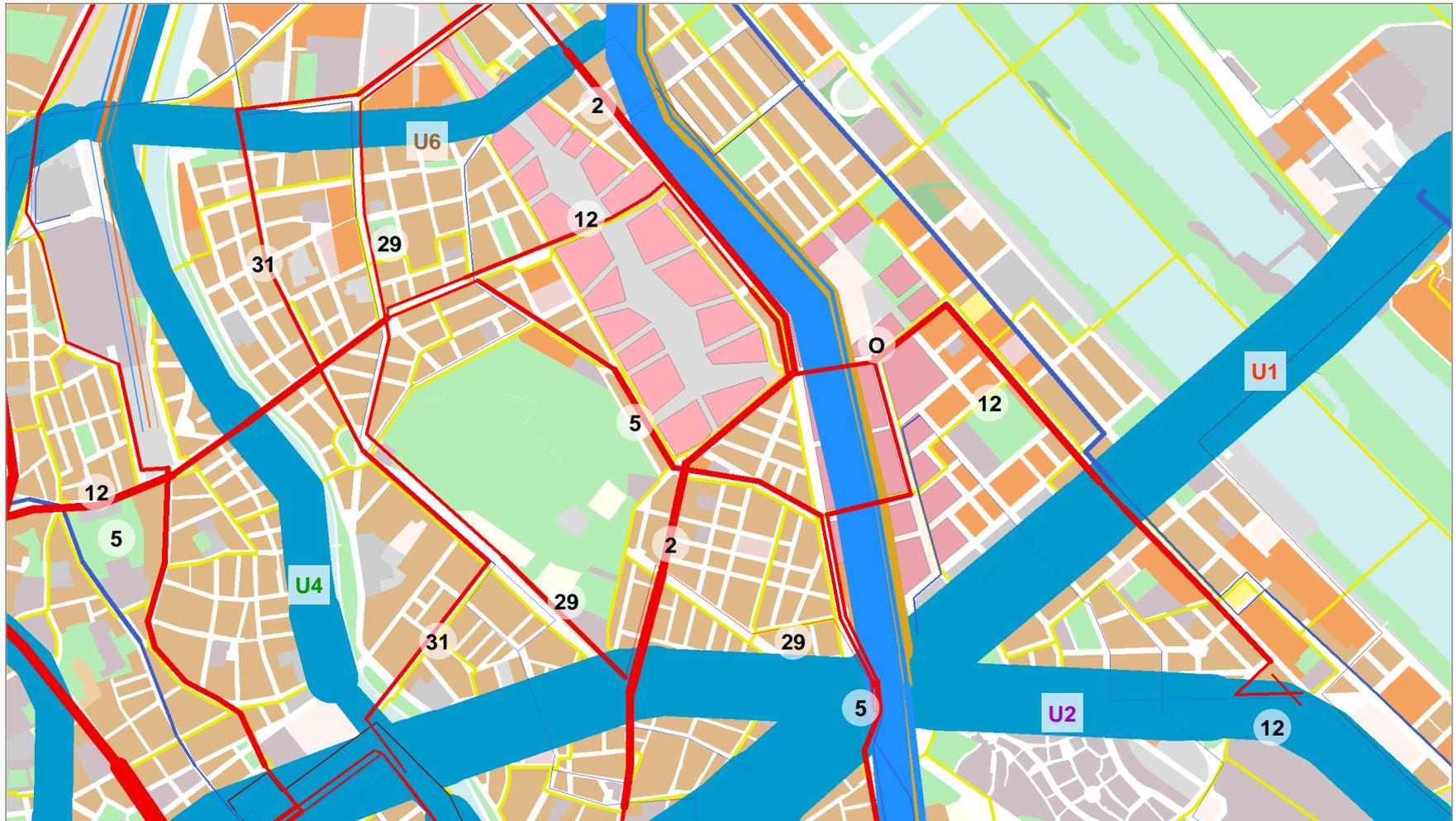
# Umlegung PF 4 – Neue Linie 29 bis Schwedenplatz U



# Umlegung PF 4.1 – Neue Linie 29 bis Schottenring U



# Umlegung PF 4.2 – Neue Linie 29 bis Praterstern S U



## Wirkungen Planfallgruppe 4 – Neue Linie „29“

- Insgesamt recht verkehrswirksame Anbindung an das Stadtzentrum, insbesondere bei Führung über Obere Augartenstraße zu Taborstraße U und Schwedenplatz U
- PF 4: gute Auslastung der Linie „29“ auf der gesamten Linienführung. Die Linie 2 verliert in der Taborstraße mit ca. -10% (Komfortgewinn). Die Linie 5B wird in der Oberen Augartenstraße entlastet, ist im Gesamtverkauf aber weiterhin erforderlich.
- PF 4.1: wenig zusätzliches Potenzial, Aufteilung der Fahrgäste mit der Linie 31 (-35% im Querschnitt vor Schottenring U, Überangebot in diesem Abschnitt).
- PF 4.2: bis Taborstraße U zusätzliches Potenzial, ab Taborstraße U jedoch sehr geringe Auslastung. Entlastung der Linie 2 ist gering (-4%).

### Planfallvergleich

Fahrgastaufkommen Schultag (FR gemittelt)		PF 0	PF 4	PF 4.1	PF 4.2
Linie		Schwedenplatz U	Schwedenplatz U	Schottenring U	Praterstern U
<b>29</b>	<b>Obere Augartenstraße</b>	.	<b>7.000</b>	<b>3.500</b>	<b>4.800</b>
2	Taborstraße	10.800	9.700	10.600	10.400
	Entlastung in %		-10,2	-1,9	-3,7
11A	PVA - Walcherstraße	7.100	5.760	5.760	5.780
	Entlastung in %		-18,9	-18,9	-18,6

## Neue Haltestelle Stromstraße

Eine zusätzliche Haltestelle Stromstraße am Nordende des Stadtentwicklungsgebietes Nordwestbahnhof wird als verkehrswirksam erwartet und befürwortet:

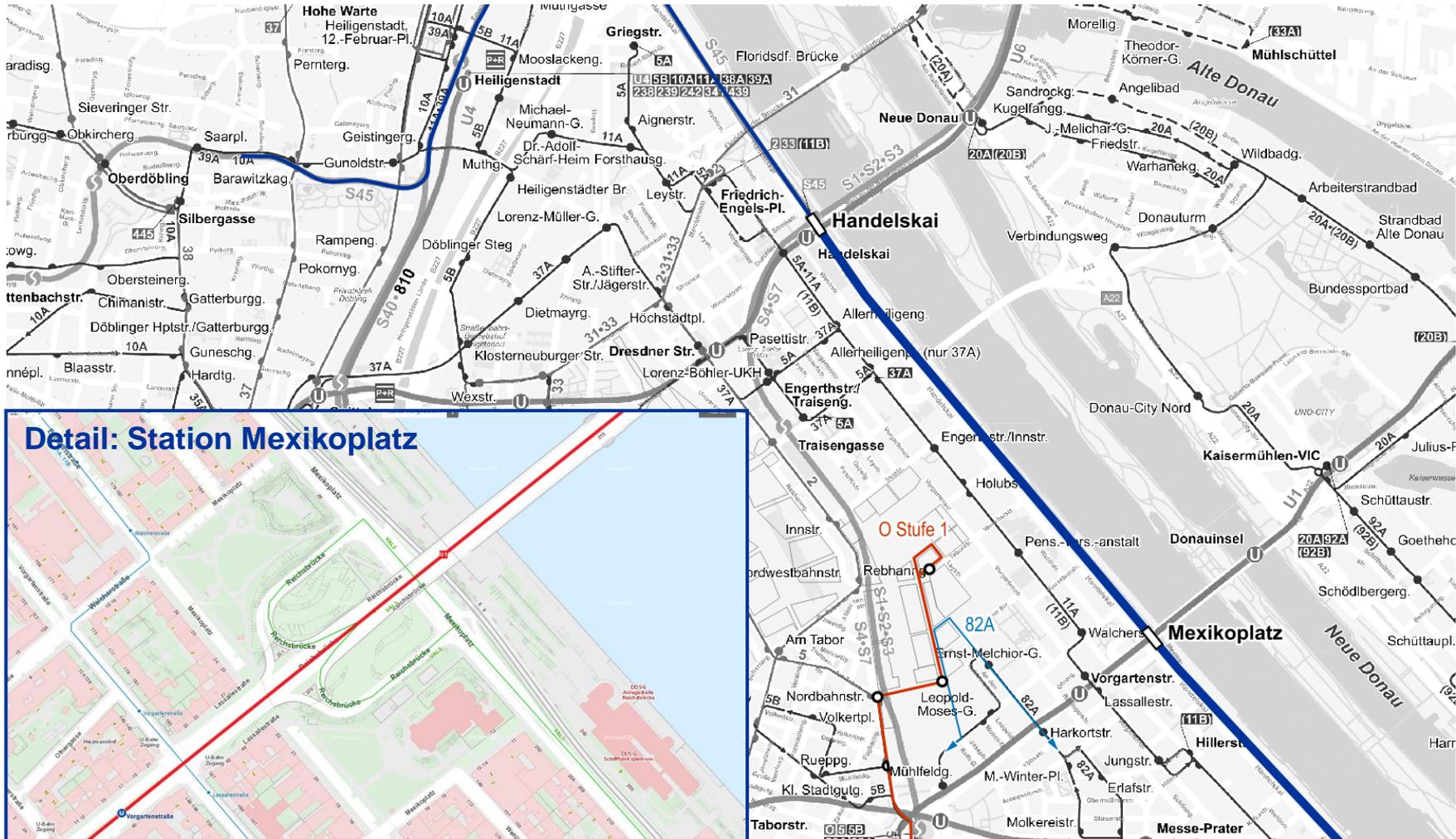
- An der Stromstraße (Baufeld 1) sind, neben den o.a. Nutzungen 270 Wohneinheiten und 450 Arbeitsplätze geplant.
- Der Abstand zwischen den Haltestellen Jägerstraße und Höchstädtplatz sowie den Haltestellen Höchstädtplatz – Friedrich-Engelsplatz ist mit 660 m bzw. 740 m recht hoch.

Als Lösung wird die folgende Neugestaltung vorgeschlagen:

- in Abhängigkeit von der Realisierung des geplanten Baufelds
- Errichtung einer neuen Haltestelle Stromstraße in Nähe der heutigen Unterführung unter der Nordwestbahn sowie
- Verlegung der zwei Haltestellen am Höchstädtplatz in Fahrtrichtung Friedrich-Engels-Platz (derzeit Inseln) in die Marchfeldstraße; dies bewirkt:
  - besseres Umsteigen der Linien untereinander
  - höhere Erschließungswirkung hinsichtlich der Bebauung Höchstädtplatz
  - ausgewogene Haltestellenabstände (insgesamt geringere Fußwege zu den Haltestellen).

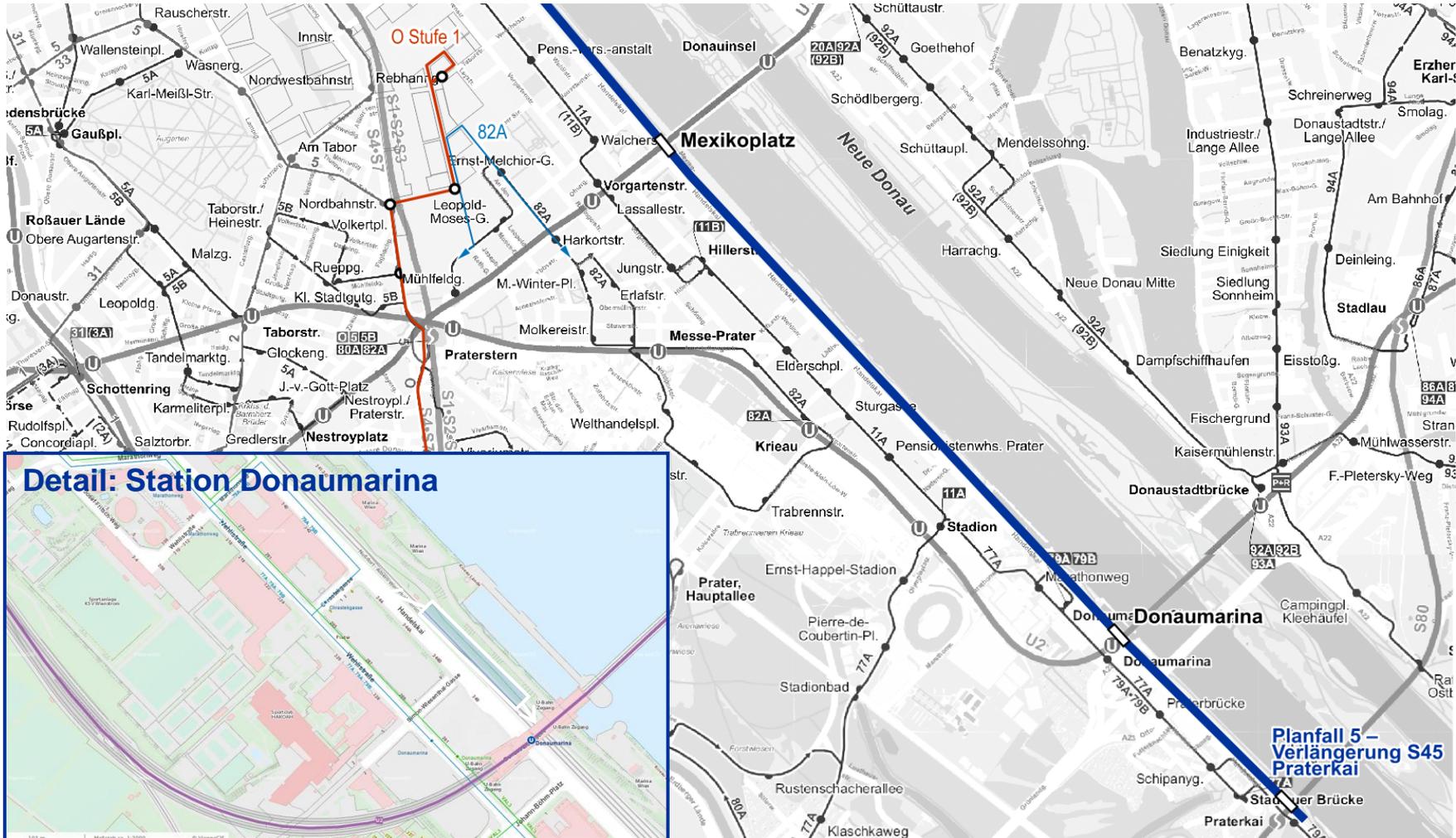
# Planfallgruppe 5 – Verlängerung S45 (1)

## ■ PF 5 – Verlängerung S45 Handelskai – Praterkai (Abschnitt bis Mexikoplatz)

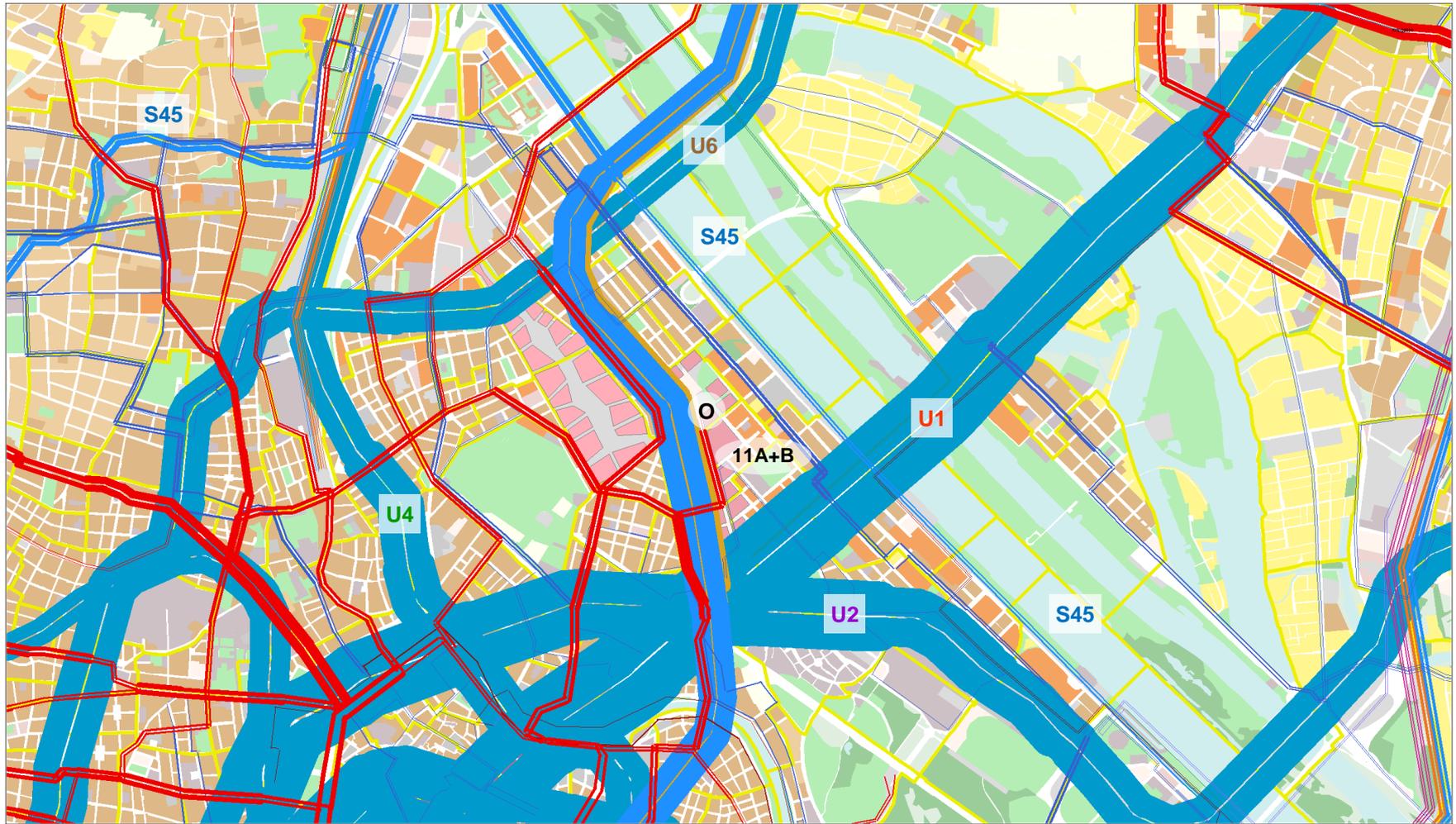


# Planfallgruppe 5 – Verlängerung S45 (2)

## ■ PF 5 – Verlängerung S45 Handelskai – Praterkai (Abschnitt bis Praterkai)

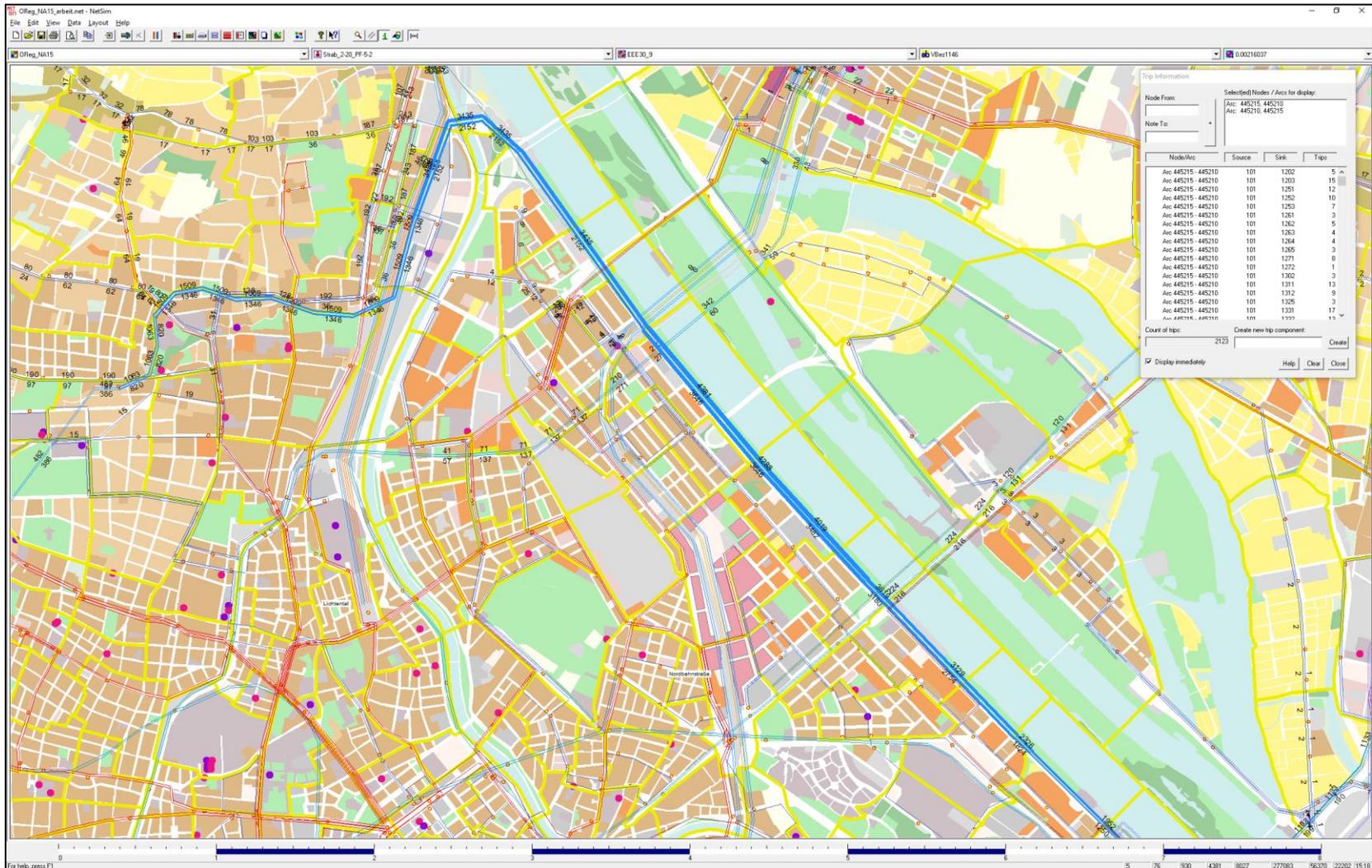


## Umlegung PF 5 – Verlängerung S45 bis Praterkai





# Umlegung PF 5 – Verlängerung S45, Spinne Handelskai – Mexikoplatz



## Wirkungen Planfall 5 – Verlängerung S45

- S45-Verlängerung ist bedingt verkehrswirksam (rund 35% des Querschnitts vor Handelskai U)
- keine Auswirkung auf den maßgeblichen Querschnitt Hernals – Ottakring U
- Station Donaumarina ist verkehrswirksam, Station Mexikoplatz kaum (ca. 400m Umsteigeweg zur U1)
- S45-Verlängerung entlastet 11A/B nur wenig, der Bereich ist durch S-Bahn-Stammstrecke, U1, U2 und 11A/B bereits gut erschlossen.
- Die Straßenbahn könnte deutlich besser erschließen (O Stufe 2 und Querspange 2-20 je nachdem ob 11B weiter besteht, Entlastung -35 bis -64%)

	PF 0	PF 5
Strecke, Linie	O Stufe 1	Verlängerung S45 bis Praterkai
Heiligenstadt U - Handelskai U	10.100	11.300
Verlängerung ab Handelskai		4.200
11A+B PVA - Walcherstraße	7.000	6.800
Entlastung in %		-2,9

# Fahrgastaufkommen Planfälle

			Fahrgäste Schultag 2030, pro Richtung (ohne MS-Wirkung)												
Linie	von Station	nach Station	2015	0	0.1	1	1.1	2	2.1	2.2	3	4	4.1	4.2	5
			Bestand	Ref. (O Stufe 1)	Anlenkung 5 NWBf	O Stufe 2 (FEP)	O Stufe 2, ohne 11B	12 Messe, O Stufe 1	12 Messe, O Stufe 2	12 Stadion, O Stufe 2	Strecken-tausch 2/5	29 Schwedenpl	29 Schottenring	29 Praterstern	S45 Praterkai
O	Hauptbahnhof	Quartier Belvedere	5.100	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900
O	Praterstern S U	Mühlfeldgasse	.	8.000	8.000	10.100	11.200	6.200	8.500	8.600	7.800	6.200	6.200	6.300	8.000
O	Nordbahnstr.	Riesenradstraße	.	7.200	7.300	9.600	10.700	5.300	7.800	7.900	7.100	5.300	5.300	5.300	7.200
O	Allerheiligengasse	Handeskai S U	.	.	.	4.800	5.200	.	5.400	5.300	.	.	.	.	
2	Schwedenplatz U	Gredlerstraße/Marienbrücke	6.000	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.200	7.200	6.900	6.200	7.300	7.700	7.300
2	Taborstraße U	Heinestraße	6.500	10.800	10.700	10.700	10.600	10.700	10.600	10.600	8.800	9.700	10.600	10.400	10.700
2	Dresdnerstr. U	Hochstädtplatz	3.500	4.100	4.200	4.000	4.000	4.700	4.400	4.200	4.000	4.100	4.700	4.400	4.100
5	Praterstern	Mühlfeldgasse	4.800	7.200	6.300	7.100	7.100	5.000	5.000	5.200	6.400	4.200	4.900	5.300	7.200
5	Am Tabor	Nordwestbahnstraße	5.300	9.300	8.100	9.300	9.200	7.000	6.900	7.100	8.400	6.000	6.800	6.700	9.300
5	Wallensteinstraße	Friedensbrücke U	4.400	5.800	5.900	5.700	5.700	4.900	4.900	4.900	6.700	4.600	4.900	5.200	5.700
5	Franz-Josefs-Bahnhof	Nußdorferstr	4.800	5.600	5.500	5.600	5.600	5.500	5.500	5.500	6.000	5.100	5.400	5.500	5.600
12	Wallensteinstraße	Friedensbrücke U	.	.	.	.	.	2.400	2.400	2.400	.	3.200	3.000	3.000	.
12	Innstraße	Traisengasse S	.	.	.	.	.	3.400	3.200	2.900	.	3.300	3.500	3.300	.
12	Nordbahnhof, Freie Mitte	Rebhanngasse	.	.	.	.	.	5.300	5.100	4.300	.	5.200	5.400	5.300	.
12	Vorgartenstraße U	Schweidlgasse	.	.	.	.	.	8.000	9.300	8.100	.	7.900	8.000	8.000	.
12	Jungstraße	Lasallestraße	.	.	.	.	.	6.900	6.900	4.900	.	6.700	6.900	6.800	.
29	Brigittaplatz	Wallensteinplatz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4.500	3.700	3.200	.
29	Obere Augartenstraße	Taborstraße U	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.000	.	4.800	.
31	Schottenring U	Obere Donaustraße	4.400	4.600	4.600	4.600	4.600	4.600	4.600	4.600	4.600	4.300	3.000	4.400	4.600
31	Höchstädtplatz	Fr.-Engels-Platz	4.200	4.200	4.200	4.100	4.100	4.100	4.100	4.100	4.100	3.900	3.300	4.000	4.200
33	Wallensteinstraße	Friedensbrücke U	2.600	2.800	3.100	2.800	2.800	2.700	2.700	2.700	3.500	.	.	.	2.800
33	Franz-Josefs-Bahnhof	Nußdorferstr	2.900	2.800	2.900	2.800	2.800	3.000	3.000	3.000	3.200	.	.	.	2.800
33	Brigittaplatz	Wallensteinplatz	2.600	2.700	2.900	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	3.000	.	.	.	2.600
11A+11B	Jungstraße	Lasallestraße	3.200	4.100	4.100	3.800	3.500	2.600	2.200	2.100	4.100	2.600	2.600	2.600	4.000
11A+11B	Walcherstraße	PVA	7.700	7.000	7.000	5.200	3.600	5.700	2.200	2.200	7.100	5.800	5.800	5.800	6.800
11A+11B	Allerheiligengasse	Handeskai S U	5.900	6.300	6.300	3.300	2.500	5.700	2.200	2.200	6.500	5.700	5.700	5.700	6.000
11A	Friedrich-Engels-Pl.	Leystr.	2.400	3.000	2.900	2.800	3.300	2.900	3.000	3.000	3.000	2.900	2.900	3.100	2.800
5B	Taborstraße U	Ob. Augartenstr./Malzg.	2.700	3.600	3.800	3.600	3.600	3.400	3.400	3.500	4.400	2.000	3.300	.	3.500
5B	Wallensteinplatz	Brigittaplatz	2.400	3.200	3.400	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200	3.700	2.200	3.000	600	3.100
StS S+R	Traisengasse	Wien Praterstern	60.400	81.200	81.300	79.600	80.100	80.000	78.600	79.100	81.700	79.900	80.200	80.300	80.100

Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Wien.

## Schlussfolgerungen aus den Planfällen (1)

### Verlängerung O bis Friedrich-Engels-Platz

- + zusätzliche Anbindung an U6, S-Bahn und Wachstumsschwerpunkt Handelskai
- + Einstellung 11B möglich
- ungleiche Auslastung O

### Querspange 2-20 (Linie „12“)

- + zusätzliche bessere Anbindung des StEG Nordbahnhof an die U1
- + ausgeglichene, kostengünstigere Fahrgastverteilung auf der Linie O
- ! Linienführung bis Elderschplatz/Messe U2 ausreichend

### Lösungen

- Querspange im 2.-20. Bezirk mit Anbindung an U1 Vorgartenstraße und an U2 Messe ist jedenfalls positiv zu bewerten.
- Im 20. Bezirk ist die Führung einer neuen Linie 29 anstatt der Linie 33 am wirksamsten.

## Schlussfolgerungen aus den Planfällen (2)

### Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof

- O-Kurzführung ist ohne weitere Maßnahmen nur bis ca. 2025 haltbar.
- Die Verlängerung bis Friedrich-Engels-Platz ist zielführend, aber
- nur in Kombination mit Querspange 2-20 bis U2 Messe-Prater (Linie „12“) = Aufteilung der Zubringerdienste zu U1 und U2.
- Die Querspange erlaubt die Reduzierung im Busverkehr in der Engerthstraße auf eine Linie (11A), Einstellung 11B, jedenfalls günstiger als Linie „11“.

### Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof

- Anbindung Querspange in Richtung 9. Bezirk ist verkehrswirksam, aber bis zur U4 ausreichend.
- Drei Linien sind unwirtschaftlich (insbesondere bei erforderlicher Intervallverdichtung gegenüber Linie 33).
- Wenn die Querspange als Linie 33 zu führen ist (Anbindung U5), hat das eine Neuorganisation der Linien im 20. Bezirk zur Folge.

## **3. Planfallvergleich**

**Fahrgastzuwachs Betriebs- und  
Investitionskosten Kostenwirksamkeit**

## Ergebnisse (1)

### Nutzen und Kosten der Planfälle

Die Wirkungsanalyse zeigt Fahrgastaufkommen, Auslastung der Linien sowie die für den ÖV gewinnbaren Fahrgäste (Verkehrswirksamkeit) und die Kosten der Maßnahme. Die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Die Anlenkung der Linie 5 (-110 Fahrgäste/Schultag, Planfall 0.1) und die Streckentausch der Linien 2 und 5 (-410 Fahrgäste/Schultag, Planfall 3) sind negativ zu beurteilen. Sie führen teils zu Erreichbarkeitsnachteilen und sind damit wenig verkehrswirksam.
- Positiv zu beurteilen ist die Verlängerung der Linie O bis Friedrich-Engels-Platz (Planfall 1, +1.230 Fahrgäste/Schultag).
- Planfall 2 ist deutlich verkehrswirksamer (+2.030 Fahrgäste/Schultag). Die Querspange („Linie 12“) ermöglicht eine kurze Anbindung des StEG Nordbahnhof an U1 und U2 und damit an den 22. Bezirk, entlastet aber auch die Linien O und 11A/B und ist mit den resultierenden Einsparungen kostenwirksam.
- Die Planfälle 2.1 und 2.2 weisen eine noch höhere Verkehrswirksamkeit als Planfall 2 auf, dabei ist aber zu beachten, dass hier die Wirkungen von Planfall 1.1 inkludiert sind.

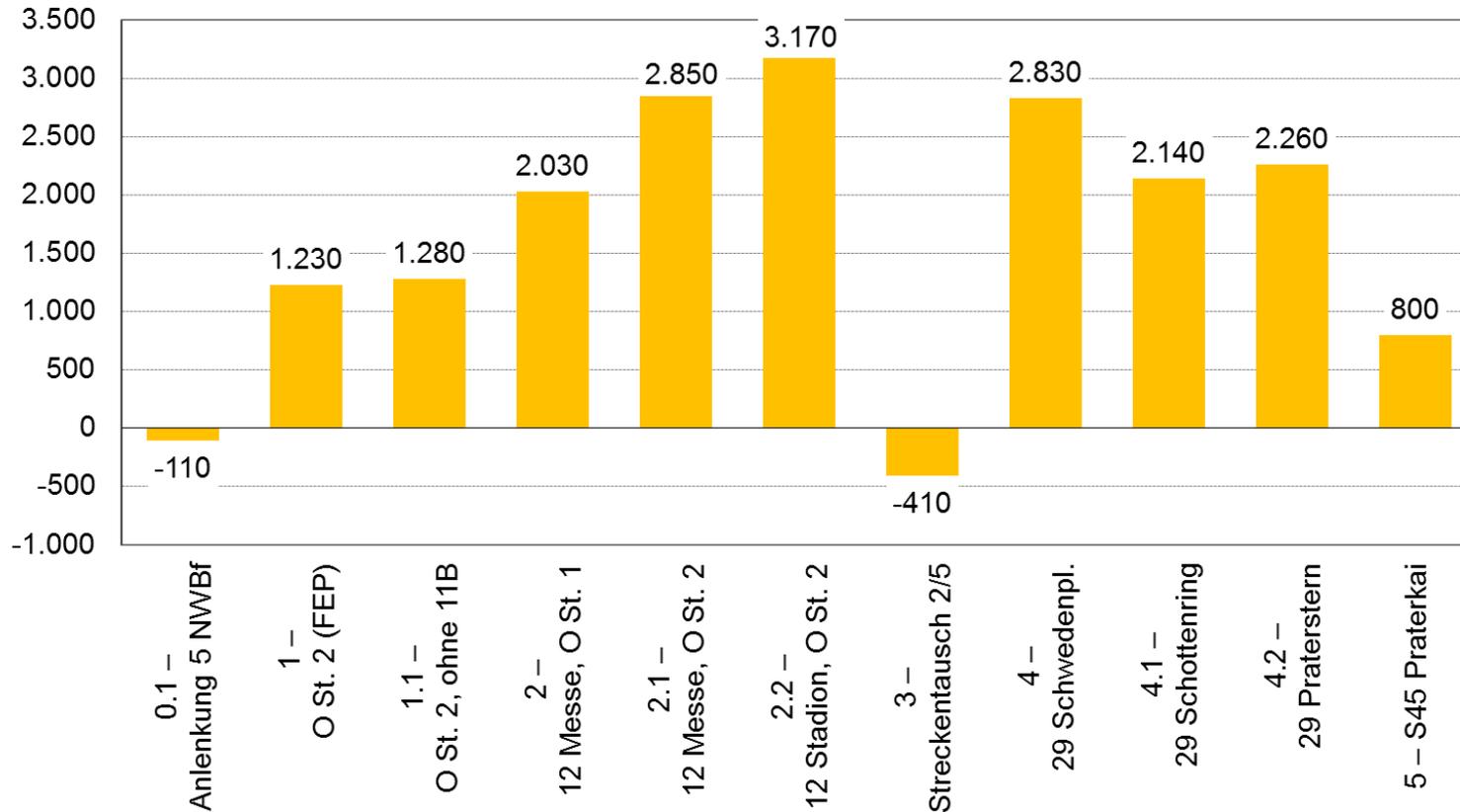
## Ergebnisse (2)

### Nutzen und Kosten der Planfälle

- Planfall 4 („Linie 29“) weist die höchste Verkehrswirksamkeit sowie den Vorteil der Entlastung der Linie 2 auf, zieht aber auch etwas höhere Kosten nach sich (inklusive der Wirkung der Querspange +2.830 Fahrgäste/Schultag).
- Die Verlängerung der S45 Handelskai U – Praterkai S (Planfall 5) ist kostenaufwändig, aber wenig verkehrswirksam (+800 Fahrgäste/Schultag); sie hat für die Stadtentwicklungsgebiete kaum Bedeutung. Die Linien 11A/B werden nur wenig entlastet und das Umsteigen bei einer Station Mexikoplatz ist kaum attraktiv gestaltbar.
- Die Kosten der Planfälle stehen in direktem Zusammenhang zur Länge der Neubaustrecke (Investitionskosten) und zur Anzahl der eingesetzten zusätzlichen Züge (Betriebs- und Investitionskosten). Demzufolge hat die Variante 2.2 die höchsten Gesamtkosten).
- Aus der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen lässt sich die Kostenwirksamkeit errechnen.

# Fahrgastzuwachs

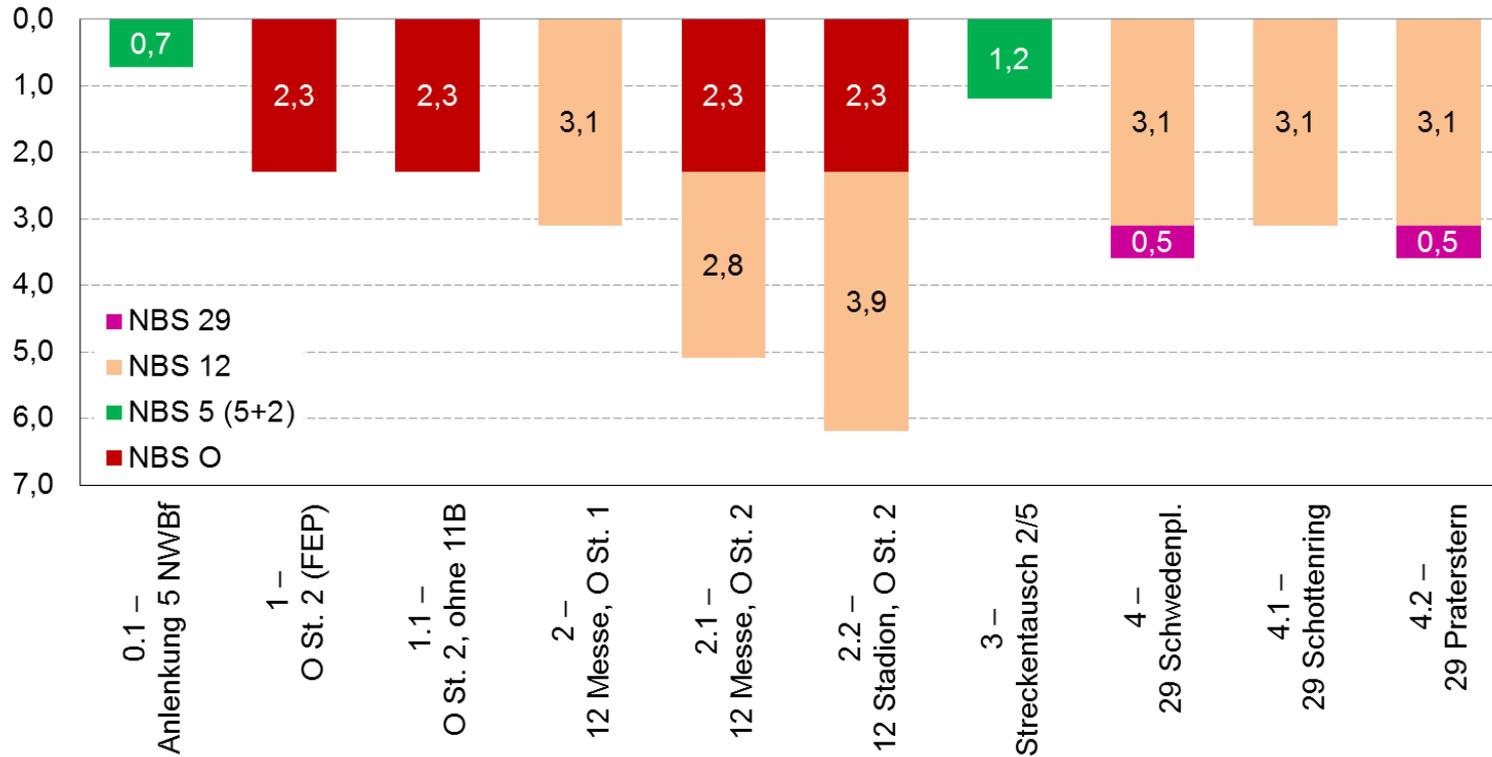
**Fahrgastzuwachs gegenüber dem Referenznetz**  
[zusätzliche Fahrten im Gesamtnetz, Schultag 2030]



# Streckenlängen Neubaustrecke

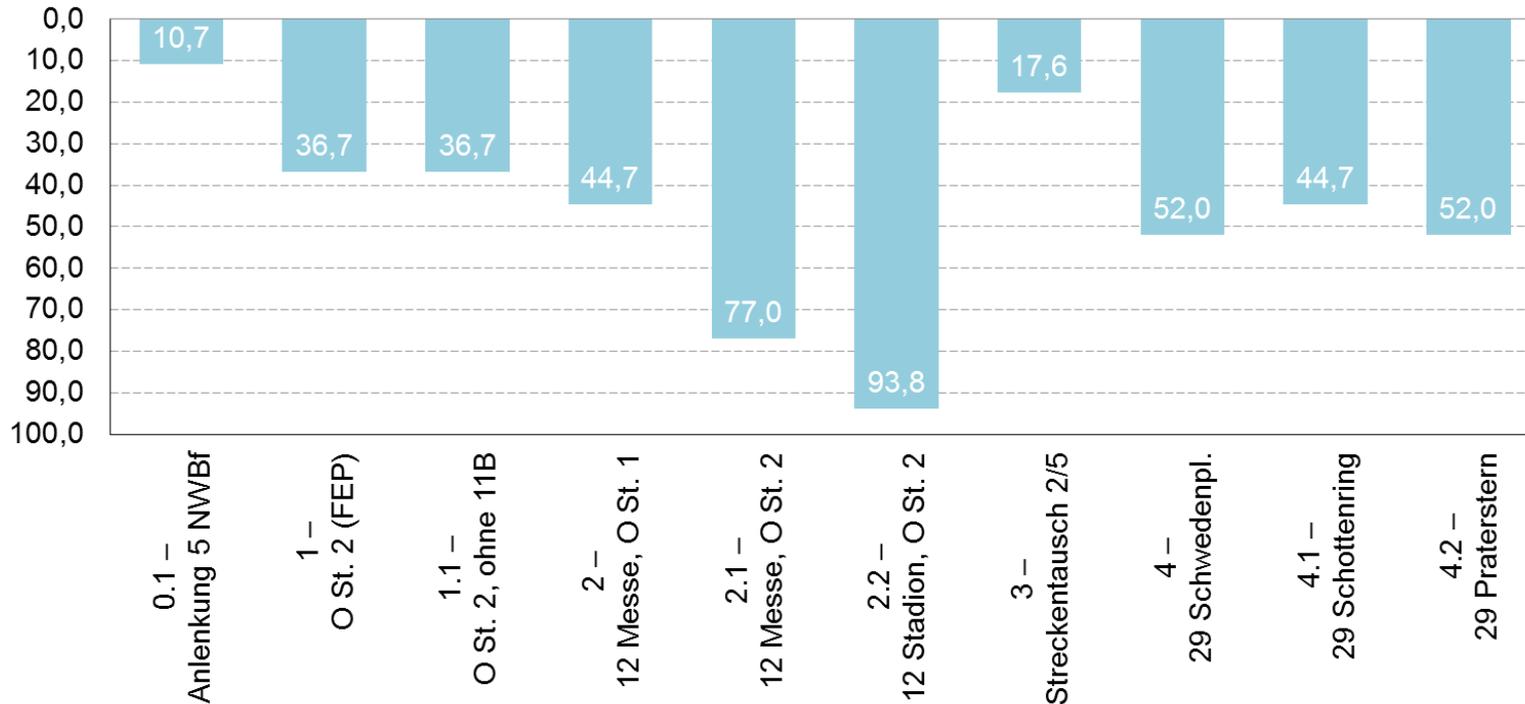
## Neubaustrecke Straßenbahn

Veränderung gegenüber dem Referenznetz [km]



# Investitionskosten Neubaustrecke

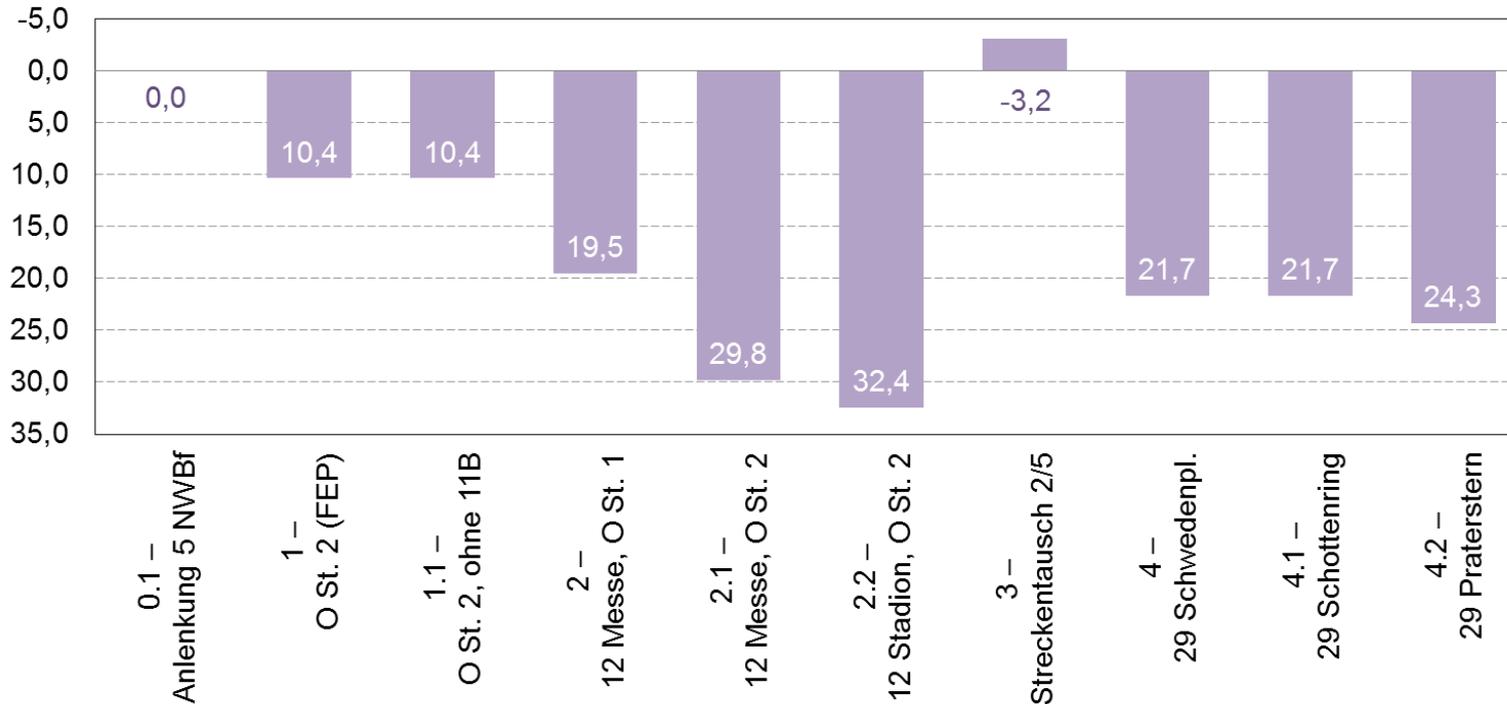
## Investitionskosten Neubaustrecke Straßenbahn Veränderung gegenüber dem Referenznetz [Mio. EUR]



Anmerkung zu Variante 4: Folgen für eine Verlegung der Ringtram sind nicht berücksichtigt: Sie bedingt entweder den Bau einer neuen Endstelle (z. B. Morzinplatz) oder einen Halt in der Bösendorfer Schleife oder am Karlsplatz (bei Halbstundentakt ist dann ein 2. Zug erforderlich).

# Investitionskosten Straßenbahnzüge

**Investitionskosten Straßenbahnzüge**  
Veränderung gegenüber dem Referenznetz [Mio. EUR]



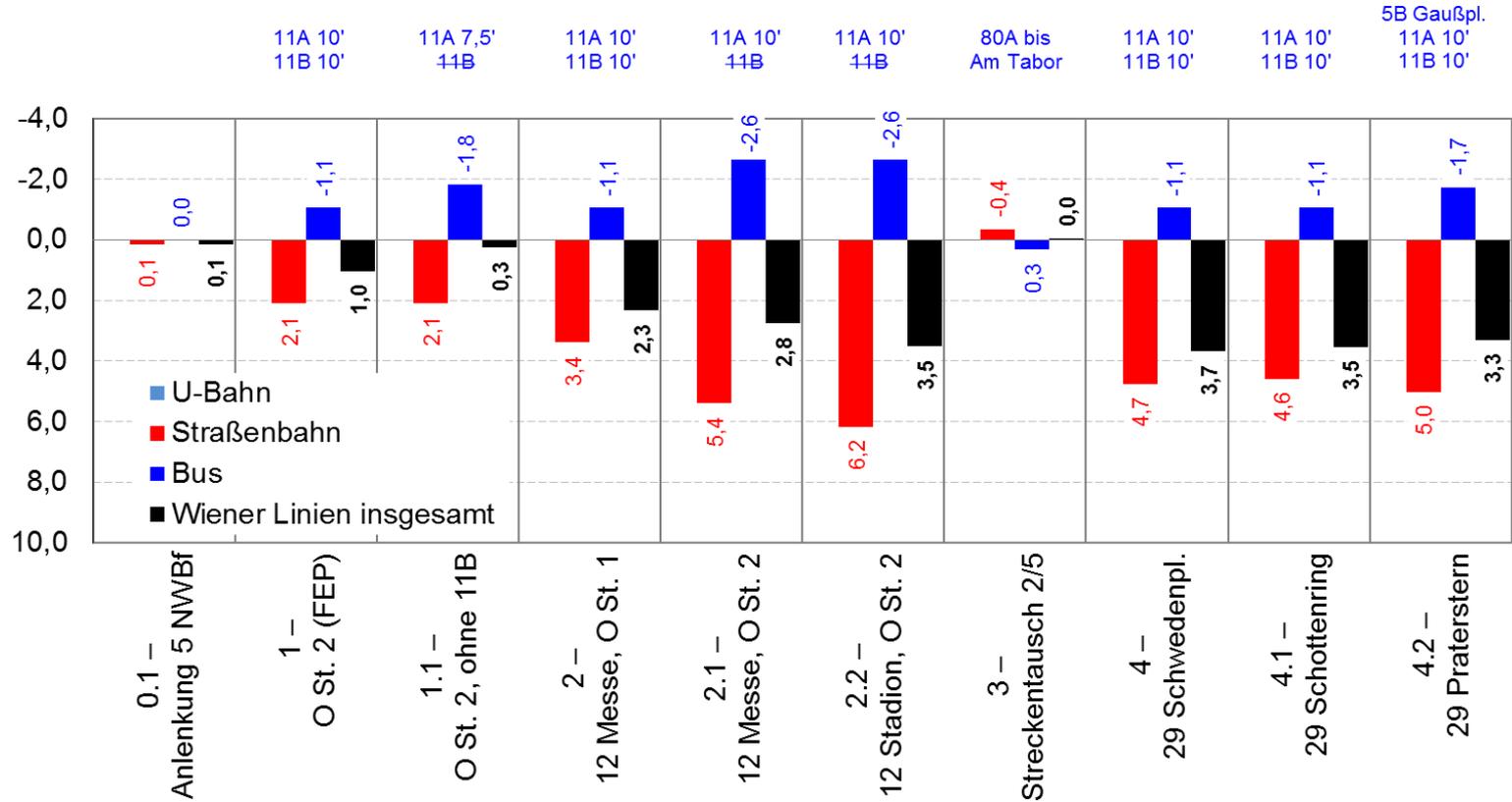
Anmerkung: Veränderung im gesamten Straßenbahnnetz, inkl. Wagenreserve. Basis für die Investitionsrechnung: Bombardier Flexity Wien [REDACTED] \*

\* Einzelpreis für Straßenbahnfahrzeug Typ "Flexity Wien"

# Jährliche Betriebskosten

## Jährliche Betriebskosten

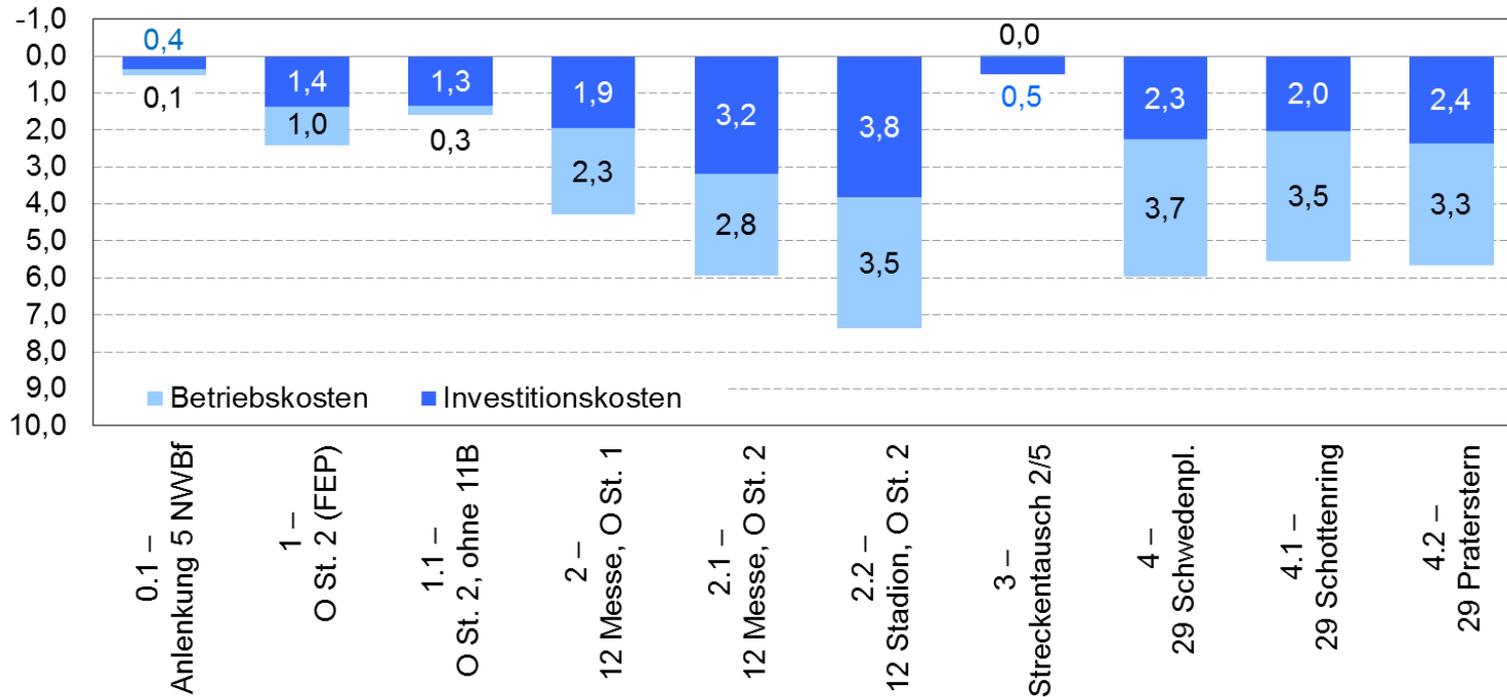
Veränderung gegenüber dem Referenznetz [Mio. EUR / Jahr]



# Jährliche Gesamtkosten

## Jährliche Gesamtkosten

Veränderung gegenüber dem Referenznetz [Mio. EUR / Jahr]

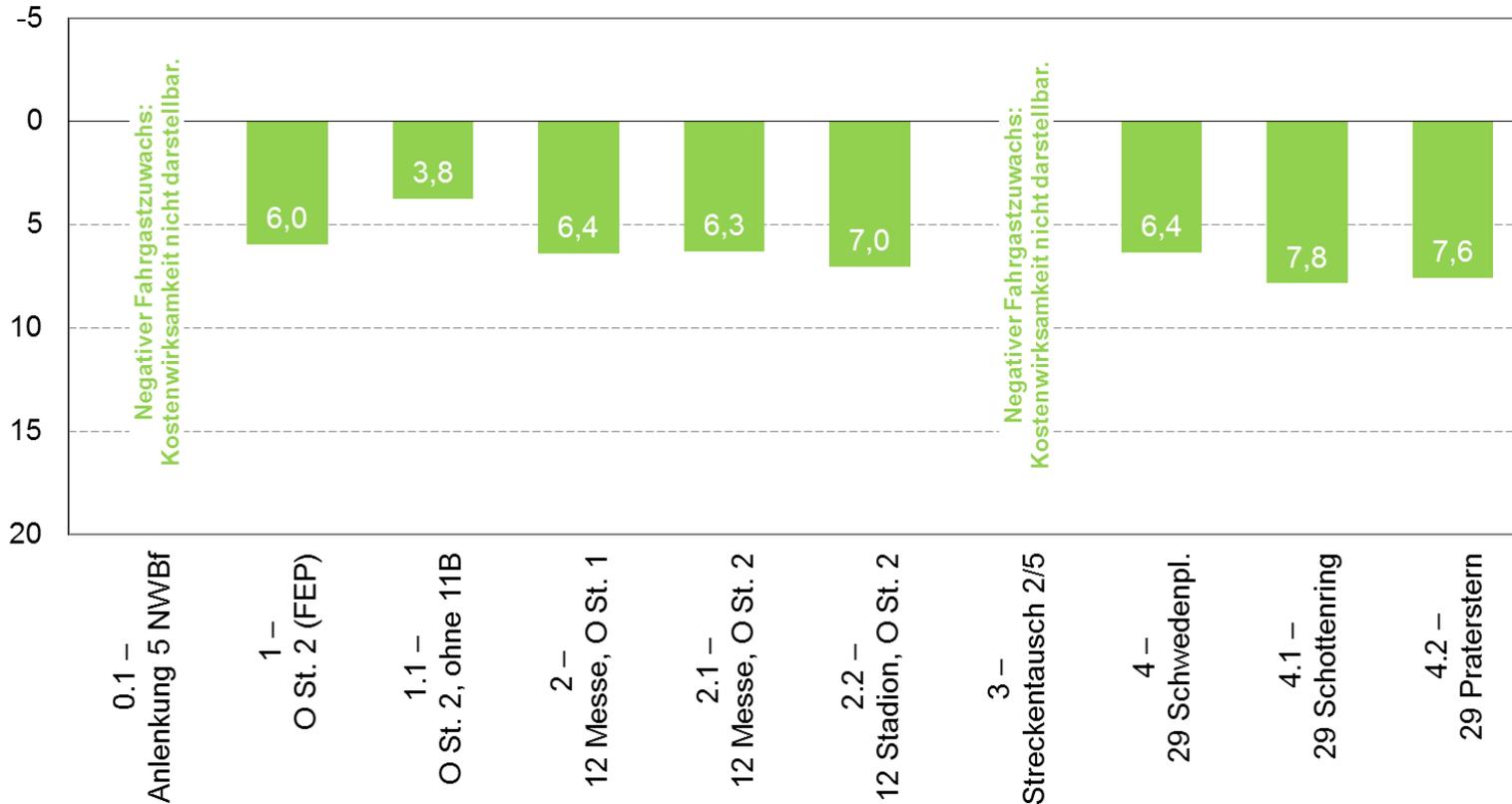


Anmerkung zu Variante 4: Folgen für Verlegung Ringtram nicht berücksichtigt: Entweder Bau einer neue Endstelle (z. B. Morzinplatz) oder Halt in Bösendorfer Schleife oder Karlsplatz (bei Halbstundentakt 2. Zug erforderlich).

# Kostenwirksamkeit

## Kostenwirksamkeit

[IK+BK pro zusätzlicher Fahrt, gegenüber dem Referenznetz, EUR]



## 4. Empfohlene Maßnahmen

# Empfohlene Maßnahmen (1)

## Prioritäten

Nach Diskussion im Arbeitskreis mit MA18 und Wiener Linien wurden die folgenden Maßnahmen zur Realisierung empfohlen und dazu die Prioritäten festgelegt:

1. Die **„Linie 12“, Querspange bis Messe-Prater U:** Mit Realisierung des StEG Nordbahnhof und dem Bau des Straßennetzes bietet sich ein günstiges Zeitfenster zur Errichtung der „Linie 12“ (ca. ab 2022). Dabei ist die Möglichkeit der Errichtung einer Gleisschleife am Julius-Tandler-Platz zu klären, alternativ kann zwei Station weiter zur Schleife Augasse gefahren werden.
2. Zusätzlich Errichtung der **„Linie 29“ bis Schwedenplatz U:** Mit der Errichtung der U5 bis Arne-Karlsson-Park und Elterleinplatz (ab 2025) bietet sich die Möglichkeit der kostenwirksamen Neuordnung des Netzes: „Linie 12“ bis Josefstädter Straße, Anbindung des Brigittaplatzes (direkt an U2, U1 und U4) trotz Entfall der Linie 33.
3. Die **Verlängerung der Linie O bis Friedrich-Engels-Platz,** Errichtung einer kurzen Neubaustrecke in der Oberen Augartenstraße. Anlass könnte die angedachte weitere Bebauung des Handelskais mit Hochhäusern sein.

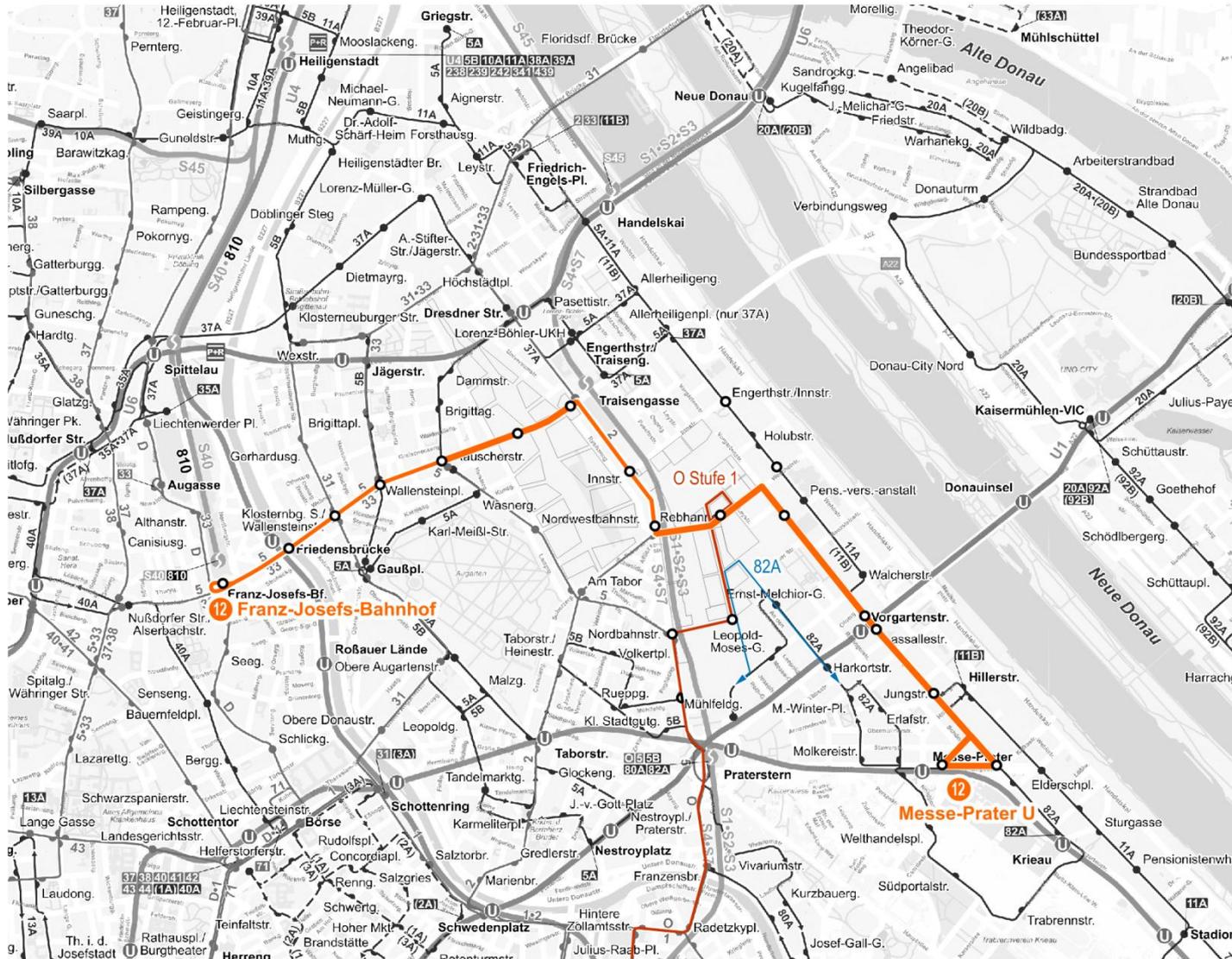
Mit diesen Maßnahmen wird das Netz der Wiener Linien kostenwirksam erweitert und ausgewogen ausgelastet. Die Anbindung der Stadtentwicklungsgebiete im 2. und 22. Bezirk ist damit zukunftsfähig gesichert.

## Empfohlene Maßnahmen (2)

### Weitere Maßnahmen

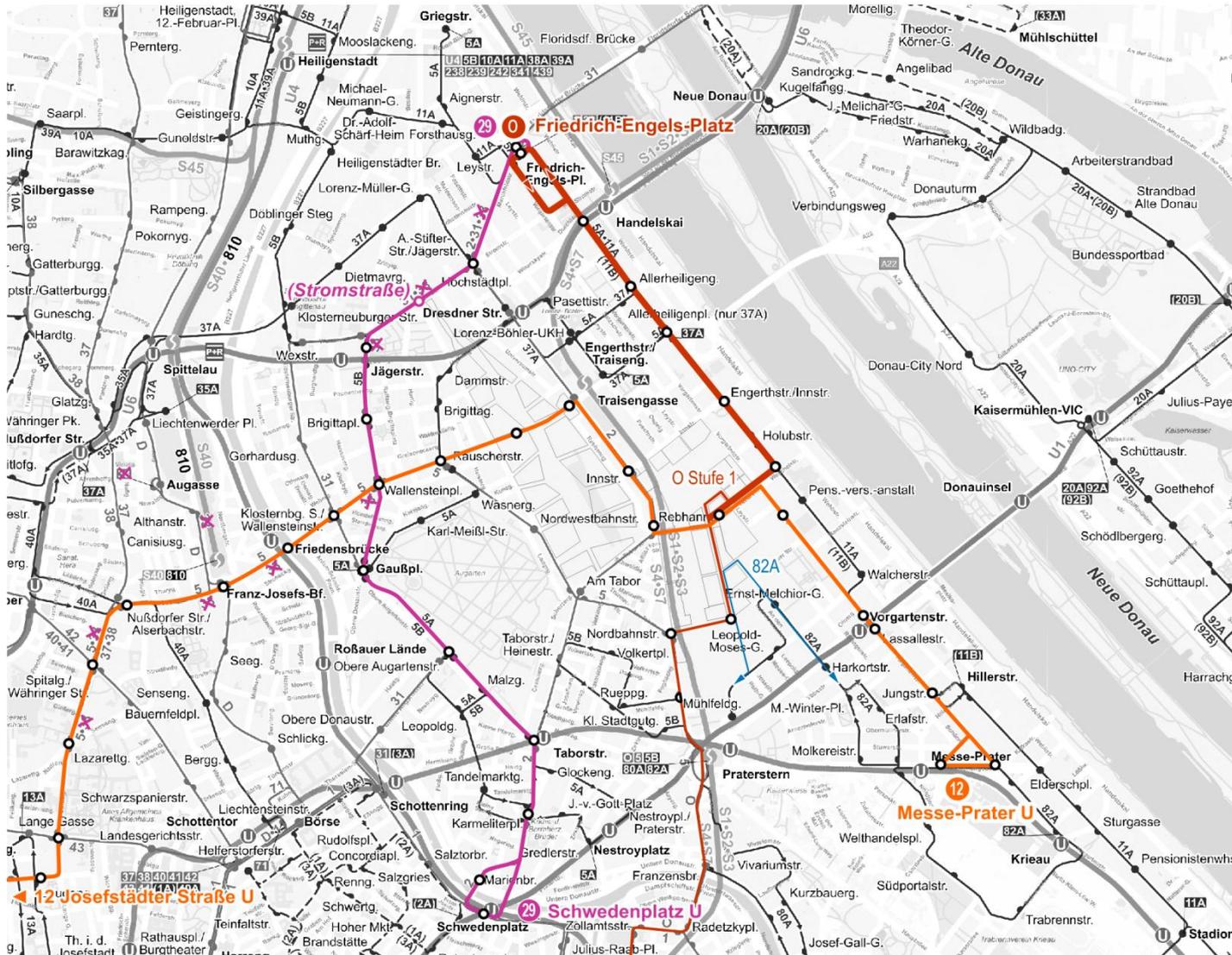
- In Abhängigkeit von der Realisierung der Baufelder an der Stromstraße (Nordwestbahnhof) Errichtung einer Straßenbahnhaltestelle (für die Linien 31 und 33 bzw. „Linie 29“) und Verlegung der gesamten Haltestelle Hochstädtplatz in die Marchfeldstraße. Dies hat den Vorteil der Optimierung der Erschließung und der besseren Umsteigerrelationen.
- Untersuchung der Machbarkeit der Maßnahmen in der Taborstraße/Vorgartenstraße, der Schleife Elderschplatz, in der Oberen Augartenstraße und einer Schleife Franz-Josefs-Bahnhof.

# 1. Priorität: Querspange 2./20. Bezirk („Linie 12“)





### 3. Priorität: Verlängerung O bis Friedrich-Engels-Platz



# MACHBARKEITSSTUDIE LINIE 12



09.04.2019

## PROJEKTNUMMER UND PROJEKTNAME

P18019 | Machbarkeitsstudie Linie 12

## AUFTRAGGEBER

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien  
Rathausstraße 14-16 | 1010 Wien

## BEARBEITUNGSTEAM AUFTRAGGEBER

DI Manuel Pröll (MA 18)  
DI Gregor Stratil-Sauer (MA 18)

## AUFTRAGNEHMER

con.sens verkehrsplanung zt gmbh  
Währinger Straße 61 | TOP 2.07 | 1090 Wien  
studio@cvp.at | 01/9081181 | www.cvp.at  
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

## SUB-AUFTRAGNEHMER

YEWO LANDSCAPES e.U. / DI Dominik Scheuch, Ingenieurbüro für Landschaftsarchitektur  
Ernst-Melchior-Gasse 11/1/G1 | 1020 Wien  
office@yewo.at | 01/330 30 85 | www.yewo.at  
Firmenbuchzahl FN 366112 a | UID: ATU65456758

## BEARBEITUNGSTEAM AUFTRAGNEHMER

DI Michael Skoric (con.sens verkehrsplanung zt gmbh)  
DI Michael Szeiler, MAS (con.sens verkehrsplanung zt gmbh)  
DI Florian Kratochwil (con.sens verkehrsplanung zt gmbh)  
Michael Gretzl, BSc. (con.sens verkehrsplanung zt gmbh)  
Monika Rizzi Scheuch, BA (YEWO Landscapes)  
DI Dominik Scheuch (YEWO Landscapes)



**con.sens verkehrsplanung**  
ziviltechniker gmbh  
Währinger Straße 61 | Top 2.07 | 1090 Wien  
+43 | 9081181 | studio@cvp.at | www.cvp.at

DI Michael Szeiler, MAS (Geschäftsführer)

Sämtliche in diesem Schriftstück verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen, soweit dies inhaltlich in Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.

# INHALT

<b>1</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>PROJEKTABLAUF</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>9</b>
4.1	STÄDTISCHE KONZEPTE UND TECHNISCHE RICHTLINIEN.....	9
4.2	VORSTUDIE ÖIR.....	10
4.3	STADTENTWICKLUNGSGEBIETE .....	12
4.3.1	Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhofareal .....	13
4.3.2	Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhofareal.....	14
4.4	RELEVANTE STRASSENPLANUNGEN ENTLANG DER TRASSE.....	15
<b>5</b>	<b>BESTANDSANALYSE</b>	<b>16</b>
5.1	ÜBERSICHT TRASSE .....	16
5.2	EINBETTUNG IN STÄDTISCHE NETZE.....	17
5.2.1	Übergeordnete Fußverkehrsrouen – Flaniermeilen.....	17
5.2.2	Übergeordnete Radverkehrsrouen – Hauptradverkehrsnetz.....	18
5.2.3	Übergeordnetes Freiraumnetz .....	19
5.2.4	ÖV-Netz .....	20
5.3	EINTEILUNG IN STRECKENABSCHNITTE.....	21
5.4	CHARAKTERISIERUNG DER STRASSENÄRÄUME .....	22
5.4.1	Abschnitt A – Julius-Tandler-Platz .....	22
5.4.2	Abschnitt B – Wallensteinstraße Bestandsstrecke .....	23
5.4.3	Abschnitt C – Wallensteinstraße Neubaustrecke .....	24
5.4.4	Abschnitt D – Nordwestbahnhof-Gelände.....	25
5.4.5	Abschnitt E – Dresdner Straße.....	26
5.4.6	Abschnitt F – Nordbahnhof-Gelände.....	27
5.4.7	Abschnitt G – Vorgartenstraße West .....	28
5.4.8	Abschnitt I – Vorgartenstraße Ost.....	29
5.4.9	Abschnitt J – Endschleife Messe-Prater.....	30
<b>6</b>	<b>VARIANTENUNTERSUCHUNG</b>	<b>31</b>
6.1	VORGANGSWEISE.....	31
6.2	FREIRAUMKONZEPT.....	31
6.3	ÜBERSICHT PLANAUSSCHNITTE .....	32

6.4	VARIANTENPRÜFUNG .....	33
6.4.1	Julius-Tandler-Platz .....	33
6.4.2	Haltestelle Rauscherstraße .....	34
6.4.3	Haltestelle Traisengasse.....	36
6.4.4	Kreuzungsplateau Nordbahnstraße – Taborstraße – Rebhanngasse.....	37
6.4.5	Endschleife im 2. Bezirk .....	38
<b>7</b>	<b>VORSCHLAGSVARIANTE</b> .....	<b>40</b>
7.1	AUSBAUSTUFEN .....	40
7.2	ABSCHNITT C – WALLENSTEINSTRASSE NEUBAUSTRECKE (PLAN 1) .....	41
7.3	ABSCHNITT D – NORDWESTBAHNHOF-GELÄNDE (PLAN 1 UND 2).....	45
7.4	ABSCHNITT F – NORDBAHNHOF-GELÄNDE (PLAN 3, 4 UND 5).....	47
7.5	ABSCHNITT G – VORGARTENSTRASSE WEST (PLAN 5 UND 6) .....	51
7.6	ABSCHNITT H – ENDSCHLEIFE U1 VORGARTENSTRASSE (PLAN 7).....	57
7.7	ABSCHNITT I – VORGARTENSTRASSE OST (PLAN 6, 8 UND 9).....	61
7.8	ABSCHNITT J – ENDSCHLEIFE MESSE-PRATER (PLAN 9).....	62
7.9	STELLPLATZBILANZ .....	64
7.10	BAUMBILANZ.....	65
7.11	EINBAUTEN.....	66
7.12	LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN.....	67
7.12.1	VLSA Nordbahnstraße – Taborstraße.....	67
7.12.2	VLSA Lassallestraße – Vorgartenstraße .....	70
7.13	GROBKOSTENSCHÄTZUNG .....	74
7.13.1	Kostenansätze Herstellung Infrastruktur .....	74
7.13.2	Kostenansätze Anschaffung Fahrzeugmaterial .....	75
7.13.3	Kostenkalkulation Herstellung Infrastruktur.....	76
7.13.4	Kostenkalkulation Anschaffung Fahrzeugmaterial .....	78
7.13.5	Kostenkalkulation Zusammenstellung .....	79
7.14	OFFENE PUNKTE.....	80
<b>8</b>	<b>VERWENDETE UNTERLAGEN</b> .....	<b>81</b>

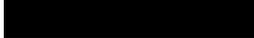
## 1 ZUSAMMENFASSUNG

Durch die Entwicklung der ehemaligen Bahnhofsareale Nordbahnhof und Nordwestbahnhof werden in den nächsten Jahren neue innerstädtisch-urbane Stadtteile im 2. und 20. Wiener Gemeindebezirk entstehen. Zur Gewährleistung einer hohen Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr ist die Errichtung einer neuen Straßenbahnlinie, der Linie 12, vorgesehen. Der geeignetste Trassenverlauf wurde in einer Vorstudie zur Abschätzung des Fahrgastpotentials ermittelt, welche vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) im Jahr 2017 erstellt wurde. Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde nun die bauliche Machbarkeit der Straßenbahntrasse in einem Planungs- und Kommunikationsprozess geprüft.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die Errichtung der Linie 12 in zwei Ausbaustufen verfolgt werden soll (siehe Abb. 1, nächste Seite). Die **Ausbaustufe 1** wird als grundsätzlich machbar bewertet. Die Machbarkeit von **Ausbaustufe 2** ist zum derzeitigen Zeitpunkt nur bedingt gegeben. Es müssten noch Lösungen für offene Punkte gefunden werden, insbesondere eine Ersatzlösung für die entfallende Messevorfahrt.

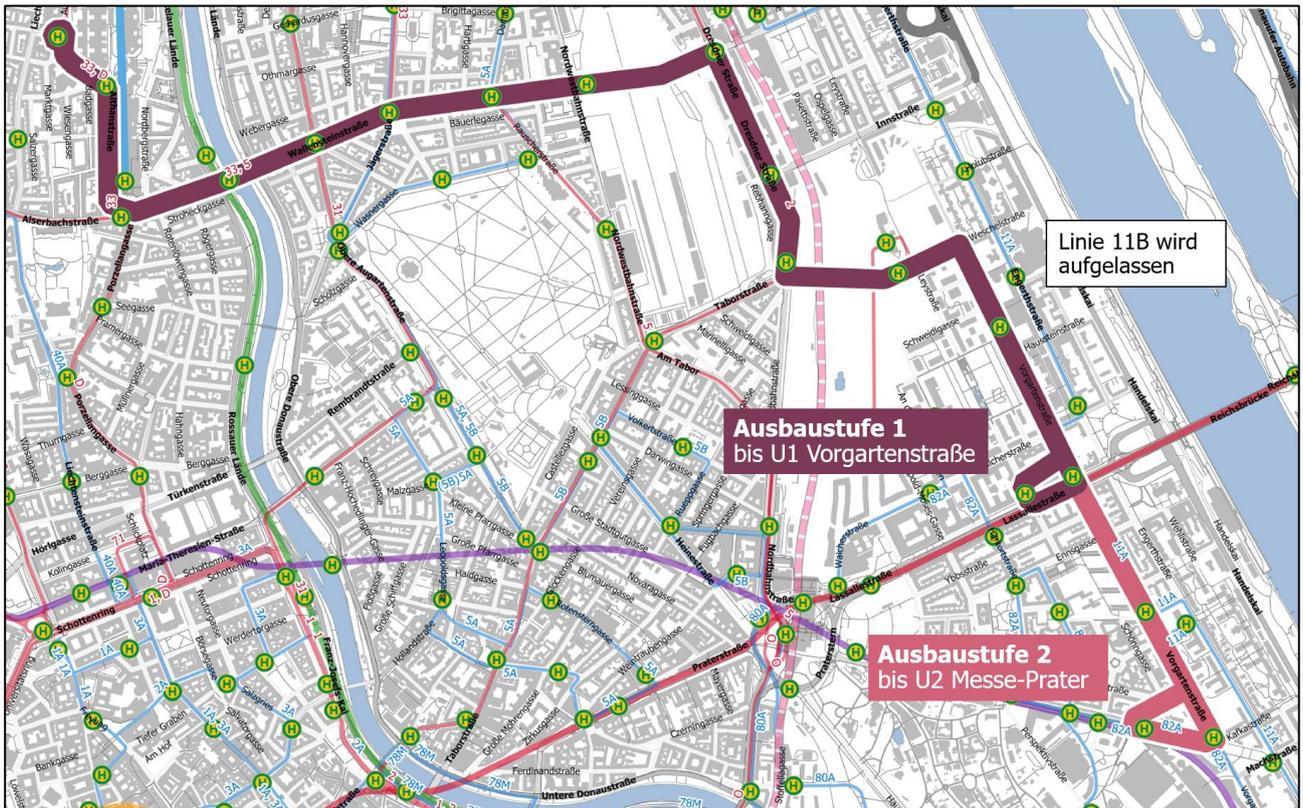
In Ausbaustufe 1 soll die Linie 12 zwischen der bestehenden Endschleife Augasse im 9. Bezirk und der neu zu errichtenden **Endschleife bei der U1-Station Vorgartenstraße** verkehren (Trassenlänge etwa 5,5 km). Die Buslinie 11B, welche im Bestand als Verstärkerlinie der Linie 11A verkehrt, kann infolge der Errichtung der Linie 12 eingestellt werden.

In den Neubauabschnitten wurden im Zuge des Planungsprozesses **hohe Qualitäten** für den Öffentlichen Verkehr, den Fußverkehr und den Radverkehr angestrebt. Bei der Straßenraum- und Haltestellengestaltung soll besonderes Augenmerk auf hohe Freiraum- und Grünraumqualitäten gelegt werden. Um eine diesbezügliche Qualitätssicherung in den weiteren Planungsschritten zu gewährleisten, wurde ein **Freiraumkonzept** für die Linie 12 erarbeitet (siehe Beilage 1).

Mittels einer Grobkostenschätzung wurden die erforderlichen Infrastruktur-Herstellungskosten für die Neubauabschnitte ermittelt. Diese betragen für Ausbaustufe 1 (etwa 2,4 km Neubauabschnitt) zwischen **24,1 und 56,1 Mio. € exkl. MwSt.** Für Ausbaustufe 1 ist zudem die Anschaffung von  \* Straßenbahngarnituren erforderlich. Dies entspricht einem zusätzlichen Kostenaufwand zwischen **16,2 und 37,8 Mio. € exkl. MwSt.**

\* Einzelpreis für Straßenbahnfahrzeug Typ "Flexity Wien"

Abb. 1: Übersicht Trassenverlauf der Linie 12 und Einbettung ins ÖV-Netz



## 2 EINLEITUNG

Durch die Entwicklung der ehemaligen Bahnhofsareale Nordbahnhof und Nordwestbahnhof werden in den nächsten Jahren neue innerstädtisch-urbane Stadtteile im 2. und 20. Wiener Gemeindebezirk entstehen. Zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens aller Personen, die in diesen Stadtteilen derzeit bzw. in Zukunft wohnen, arbeiten oder eine Ausbildungsstätte besuchen, wird eine hohe Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr angestrebt. Deshalb wurde die Erschließung der neu entstehenden Stadtteile durch Straßenbahnlinien im Fachkonzept Mobilität mit hoher Priorität festgehalten. Neben der Verlängerung der Linie O in das Nordbahnhofareal wurde auch die Straßenbahnlinie 12 in das 2017 aktualisierte Öffi-Paket und das Straßenbahnausbauprogramm der Stadt Wien aufgenommen.

Im Jahr 2017 wurde eine Fahrgastpotentialstudie vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) mit dem Titel *Angebotsausweitung und Optimierung Oberflächennetz 2. und 20. Bezirk |2|* fertiggestellt. Diese Studie hatte zum Ergebnis, dass zur Optimierung des ÖV-Netzes in diesen Stadtteilen die Errichtung einer Straßenbahn-Querspange („Linie 12“) höchste Priorität hat.

Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird nun die bauliche Machbarkeit der angedachten Straßenbahntrasse geprüft. In einem Planungs- und Kommunikationsprozess wird die präferierte Variante der Straßenbahnführung innerhalb der zukünftigen Straßenräume erarbeitet. Hierbei ist die technische Machbarkeit ebenso entscheidend, wie die Berücksichtigung der Interessen der relevanten Dienststellen der Stadt Wien, des Bezirks und der Wiener Linien.

### 3 PROJEKTABLAUF

In der nachfolgenden Tabelle wird eine Übersicht über Planungsablauf und Besprechungstermine gegeben.

<b>APR-MAI 2018</b>	<b>Bestandsanalyse</b> Grundlagenerhebungen Trassenbesichtigung
<b>JUN 2018</b>	<b>Vorgespräche mit BV 2 und BV 20</b>
<b>21. JUN 2018</b>	<b>Start-Workshop</b> mit Dienststellen, Bezirken, Wiener Linien
<b>JUN-AUG 2018</b>	<b>Variantenuntersuchung</b> Ausarbeitung je Streckenabschnitt Varianten Endschleifen Leistungsfähigkeitsabschätzungen Freiraumkonzept
<b>SEP-OKT 2018</b>	<b>Abstimmungsgespräche</b>
3. SEP 2018	MA 18, MA 21, Wiener Linien
17. SEP 2018	MA 18, MA 28, MA 46
20. SEP 2018	MA 18, MA 19, MA 42
27. SEP 2018	MA 18, BV 2
1. OKT 2018	MA 18, BV 20
8. OKT 2018	MA 18, Wiener Linien
<b>OKT-NOV 2018</b>	<b>Vorschlagsvariante</b> Ausarbeitung der Vorschlagsvariante fotorealistische Visualisierung repräsentativer Streckenabschnitte
<b>4. DEZ 2018</b>	<b>Abschluss-Workshop</b> mit Dienststellen, Bezirken, Wiener Linien
<b>DEZ 2018 – FEB 2019</b>	<b>Endausfertigung</b> Regelquerschnitte Grobkostenschätzung Endbericht

## 4 GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

### 4.1 STÄDTISCHE KONZEPTE UND TECHNISCHE RICHTLINIEN

Die Basis der Planungen im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie stellen die geltenden technischen Richtlinien sowie städtischen Zielvorgaben dar. Die wesentlichsten Grundlagen sind im Folgenden angeführt.

#### **Technische Richtlinien:**

- RVS-Richtlinien, FSV, aktuelle Versionen
- Projektierungshandbuch öffentlicher Raum, Magistrat der Stadt Wien, MA 18, 2011
- Trassierungsvorschrift für die Wiener Straßenbahn, Wiener Linien, 2017
- Lichtraumvorschrift für die Wiener Straßenbahn, Wiener Linien, 2017

#### **Städtische Konzepte und Leitbilder:**

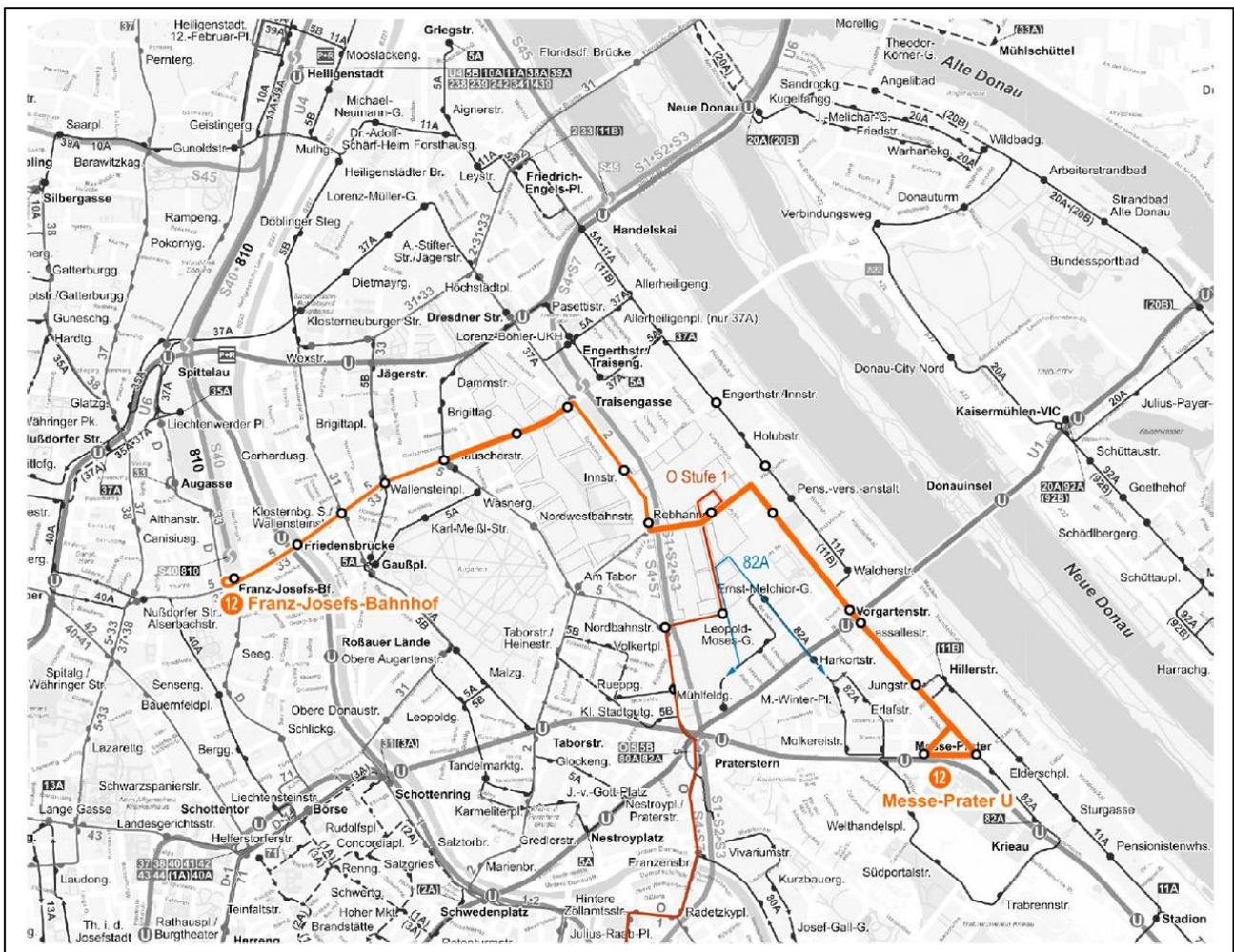
- Stadtentwicklungsplan STEP 2025
- Fachkonzept Mobilität
- Fachkonzept öffentlicher Raum
- Fachkonzept Grün- und Freiraum
- Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II)
- Smart City Wien Rahmenstrategie

## 4.2 VORSTUDIE ÖIR

Im Jahr 2017 wurde die Studie *Angebotsausweitung und Optimierung Oberflächennetz 2. und 20. Bezirk* [2] fertiggestellt, welche durch das Österreichische Institut für Raumplanung im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, MA 18 erstellt wurde.

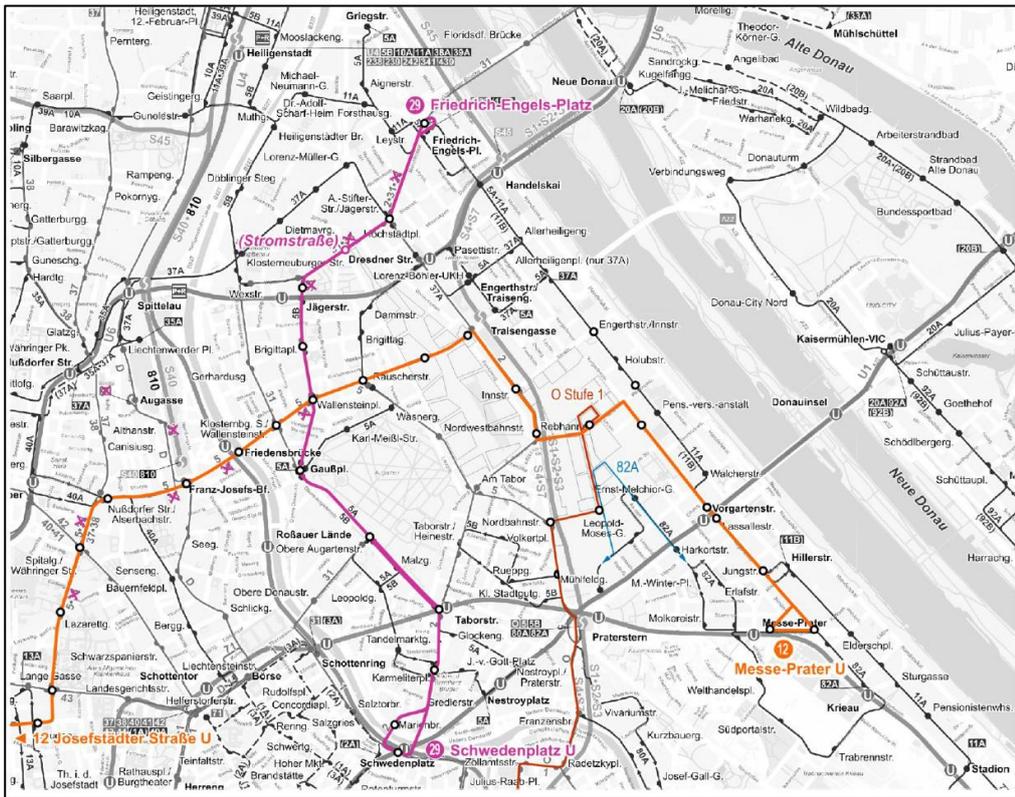
Im Rahmen dieser Studie wurden stadtstrukturelle und soziodemografische Prognosen für den 2. und 20. Wiener Gemeindebezirk für den Zeitraum nach Vollausbau der Stadtentwicklungsgebiete Nordbahnhof- und Nordwestbahnfareal erarbeitet. Im Verkehrsmodell Wien-Ostregion des ÖIR wurde das künftige Verkehrsangebot und die künftige Verkehrsnachfrage im MIV und ÖV in mehreren Planfällen simuliert. Für jeden Planfall wurden das Fahrgastaufkommen, die Betriebs- und Investitionskosten und die Kostenwirksamkeit ermittelt und Schlussfolgerungen gezogen. Schlussendlich wurden Maßnahmen in drei Prioritätsstufen empfohlen. Die Errichtung einer Straßenbahn-Querspange („Linie 12“) wurde dabei mit der höchsten Priorität ausgewiesen.

Abb. 2: 1. Priorität: Querspange 2./20. Bezirk („Linie 12“)



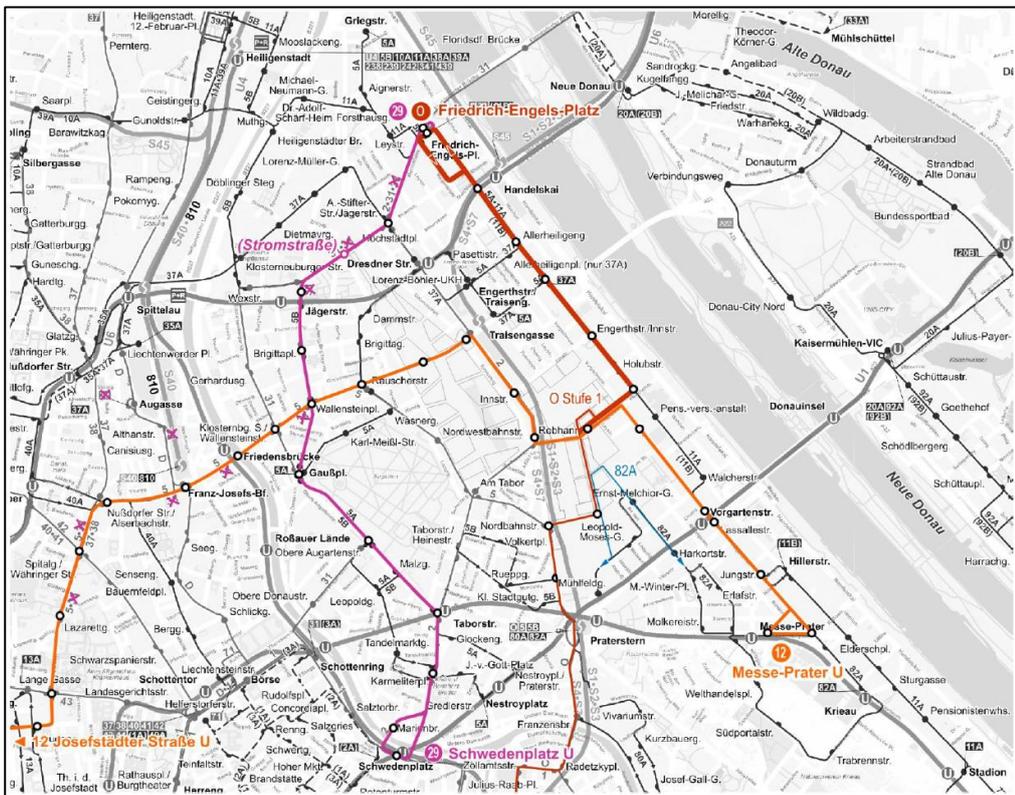
Quelle: ÖIR

Abb. 3: 2. Priorität: Neuordnung „Linie 29“ ersetzt Linie 33



Quelle: ÖIR

Abb. 4: 3. Priorität: Verlängerung O bis Friedrich-Engels-Platz

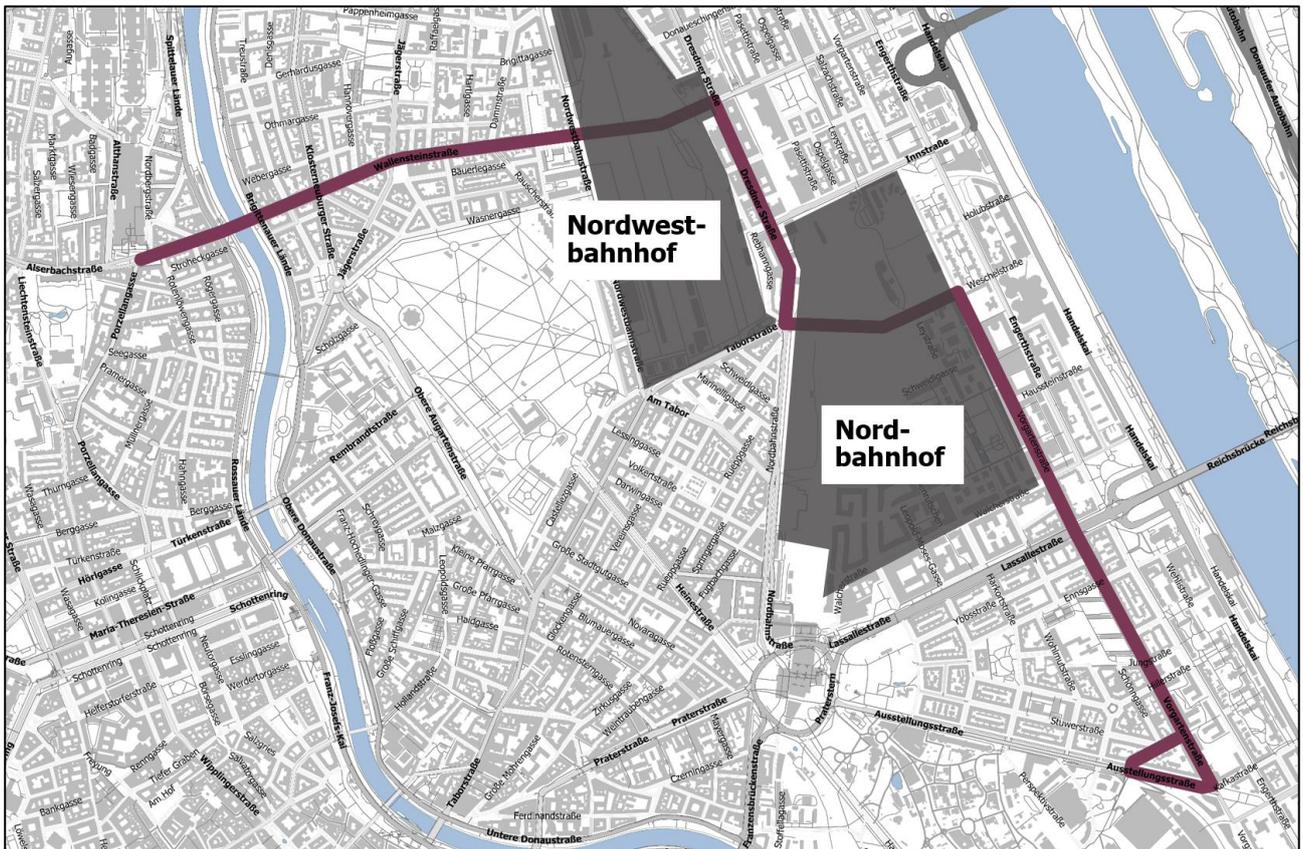


Quelle: ÖIR

## 4.3 STADTENTWICKLUNGSGEBIETE

Die vorgesehene Trasse der Linie 12 durchquert die beiden großen innerstädtischen Stadtentwicklungsgebiete auf dem Areal des ehemaligen Nordbahnhofs und Nordwestbahnhofs (siehe nachfolgende Abbildung).

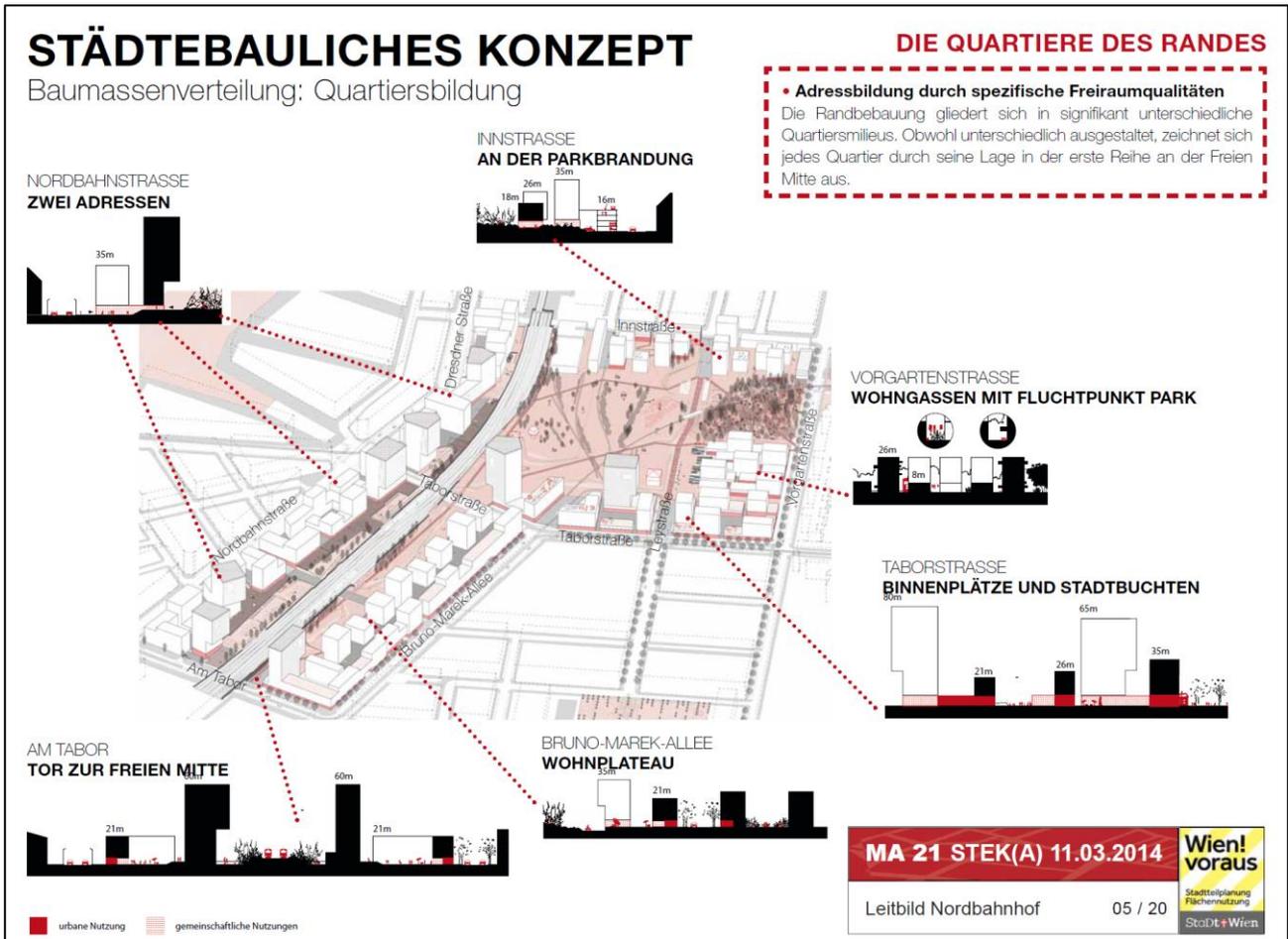
Abb. 5: Stadtentwicklungsgebiete und geplante Trasse der Linie 12



### 4.3.1 Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhofareal

Das Straßendetailprojekt für die Taborstraße im Abschnitt zwischen Bruno-Marek-Allee und Leystraße befindet sich derzeit in Ausarbeitung (siehe Kap. 4.4). Der Abschnitt zwischen Nordbahnstraße und Bruno-Marek-Allee soll bis zum Jahr 2021 bzw. 2022 hergestellt sein. Zu diesem Zeitpunkt wird eine Durchquerung des Nordbahnhofareals durch die Linie 12 möglich.

Abb. 6: Auszug aus dem Leitbild Nordbahnhof (2014, Fortschreibung 2017)



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 21

### 4.3.2 Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhofareal

Nach derzeitigem Stand ist die Errichtung der Straßenachse in Verlängerung der Wallensteinstraße bzw. der Traisengasse durch das Nordwestbahnhofareal frühestens im Jahr 2023 geplant. Die Durchquerung des Nordwestbahnhofareals wird somit jener Streckenabschnitt der Straßenbahnlinie 12 sein, welcher am spätesten errichtet werden kann.

Abb. 7: Auszug aus dem Leitbild Nordwestbahnhof (2008, Evaluierung 2016)



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 21

## 4.4 RELEVANTE STRASSENPLANUNGEN ENTLANG DER TRASSE

Folgende derzeit in Ausarbeitung befindliche Straßenprojekte finden als Planungsgrundlage Eingang in die Planungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Linie 12:

### **Straßendetailprojekt Taborstraße** (Plannummer 147/2018):

Das Straßendetailprojekt Taborstraße für den Abschnitt zwischen Bruno-Marek-Allee und Leystraße sowie die Wendeschleife der Linie O befindet sich derzeit in Ausarbeitung. Die Planungen sehen die Errichtung einer MIV-freien Zone im genannten Streckenabschnitt der Taborstraße vor, welche nur von Radfahrern und Straßenbahnen befahren werden darf. In diesem Abschnitt befindet sich die zukünftige Endhaltestelle der Linie O, welche zu einem späteren Zeitpunkt auch von der Linie 12 genutzt werden soll.

### **Straßendetailprojekt Radweg Lassallestraße Ostseite** (Plannummer 162/2016):

Für den Abschnitt der Lassallestraße zwischen Venediger Au und Vorgartenstraße befindet sich ein Straßendetailprojekt in Ausarbeitung, welches zum Ziel hat einen Zweirichtungsradweg an der Ostseite der Lassallestraße zu errichten. Die Planungen sehen eine Reduktion der Fahrstreifenanzahl für den Kfz-Verkehr stadtauswärts von drei auf zwei Fahrstreifen vor. Der Zweirichtungsradweg an der Ostseite der Lassallestraße soll den bestehenden stark frequentierten Zweirichtungsradweg an der Westseite entlasten.



## 5.2 EINBETTUNG IN STÄDTISCHE NETZE

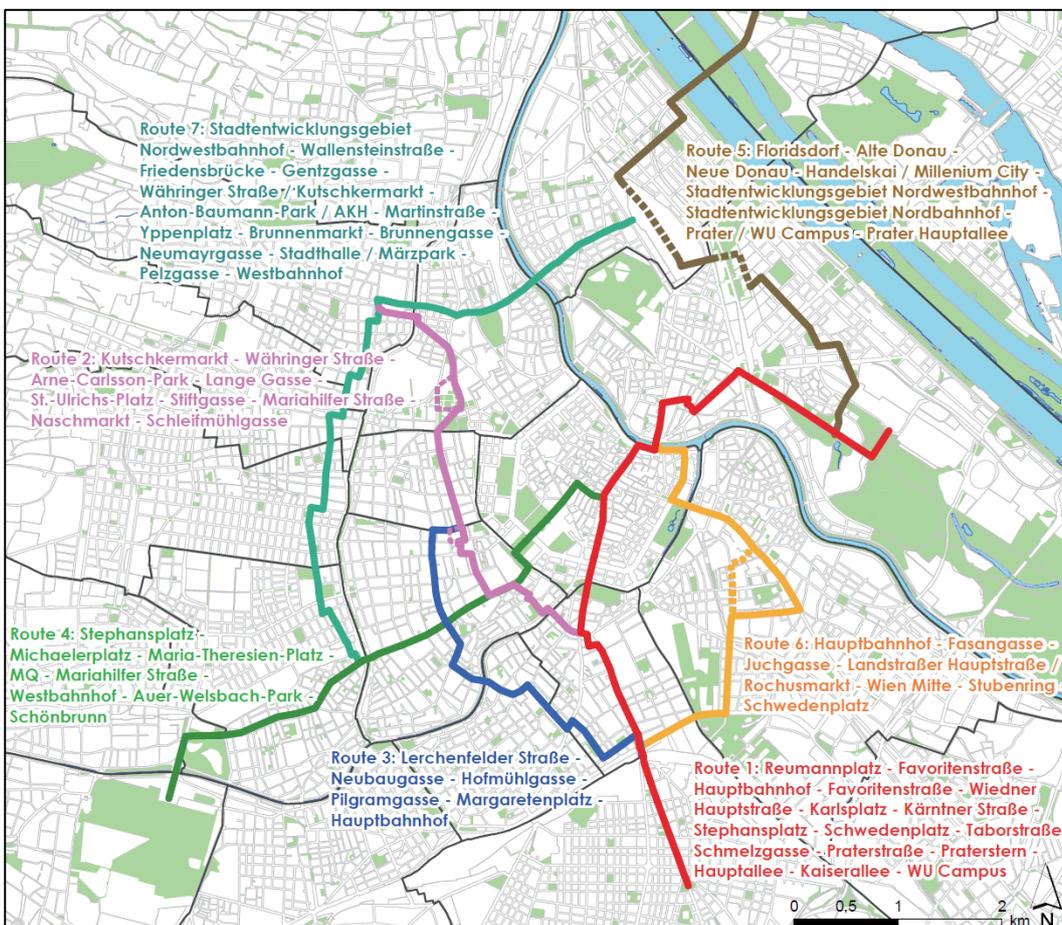
### 5.2.1 Übergeordnete Fußverkehrsrouen – Flaniermeilen



Im *Fachkonzept Mobilität* sind Flaniermeilen als wichtiger Teil des „Wiener Stadtwegenetzes“ enthalten. Flaniermeilen stellen das hochrangige, stadtweite Fuß-Hauptwegenetz dar. Flaniermeilen sind sichere und komfortable Routen für den Alltags-Fußverkehr und verbinden belebte Orte. Im Jahr 2013 wurden mittels GIS-Analyse sieben strategische Wegstrecken („Flaniermeilen“) für Fußgänger definiert. Für drei Routen – Routen 1, 2 und 7 – wurde der exakte Routenverlauf bereits festgelegt und Maßnahmenvorschläge zur Erreichung der gewünschten Qualität im Fußverkehr erarbeitet.

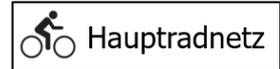
Einzelne Streckenabschnitte der geplanten Linie 12 verlaufen entlang der Flaniermeilen-Route 7 (Wallensteinstraße) bzw. Route 5 (Nordwestbahnhof- und Nordbahnhofareal). Sofern ein Streckenabschnitt Teil des Flaniermeilennetzes ist, wird dies in Kap. 5.4 durch den Stempel „Flaniermeile“ (siehe rechts oben) angezeigt.

Abb. 9: Übersicht Flaniermeilen



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18

## 5.2.2 Übergeordnete Radverkehrsrouen – Hauptradverkehrsnetz



Das Hauptradverkehrsnetz Wien gliedert sich in ein Basisnetz (Priorität 1), ein Grundnetz (Priorität 2) und ein erweitertes Grundnetz (Priorität 3).

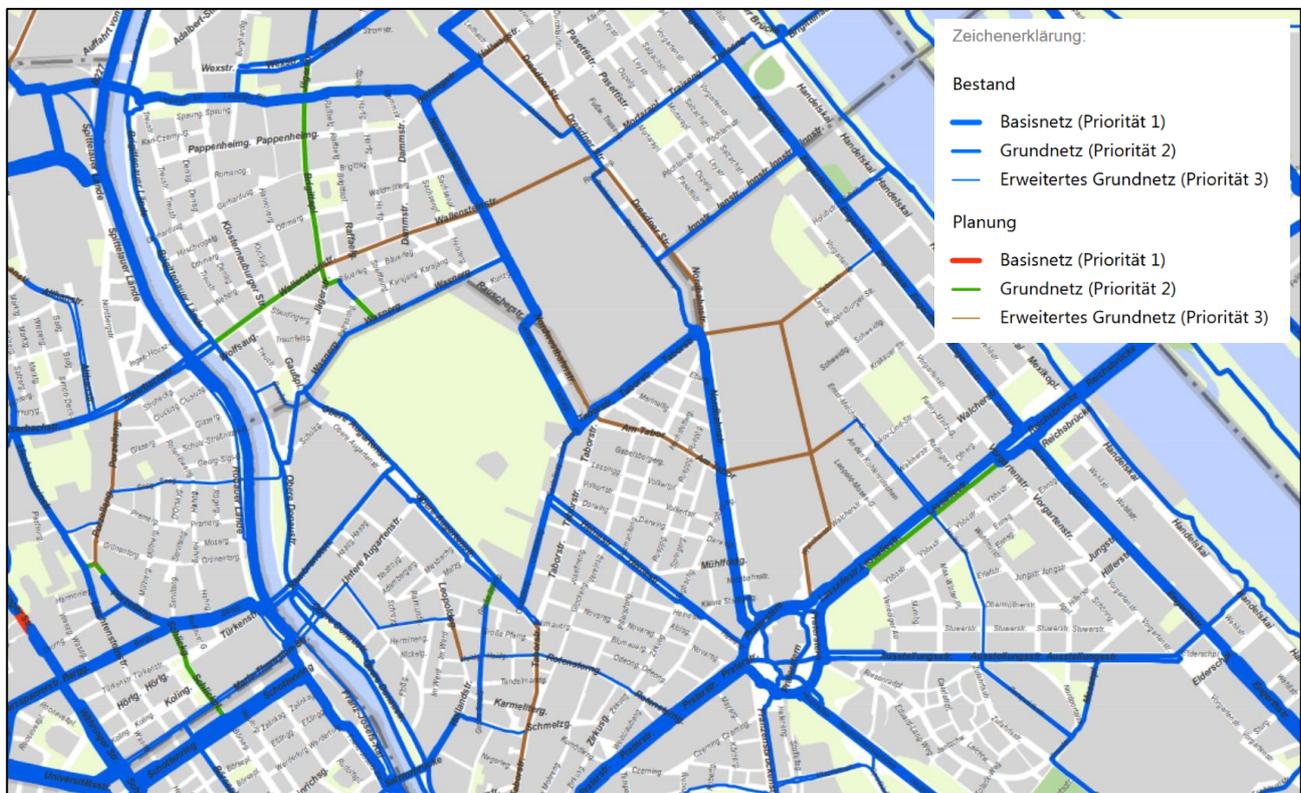
Einige Straßen, welche Bestandteil der geplanten Trasse der Linie 12 sind, sind auch Teil des Hauptradverkehrsnetzes. Dies betrifft insbesondere folgende Neubauabschnitte:

- Wallensteinstraße (Priorität 3, Planung)
- verlängerte Wallensteinstraße im Nordwestbahnhofareal (Priorität 3, Planung)
- Taborstraße (Priorität 3, Planung)
- Lassallestraße Ostseite (Priorität 2, Planung)
- Ausstellungsstraße (Priorität 2, Bestand)

Besonders in diesen Streckenabschnitten ist bei den Planungen für die Linie 12 auf eine Straßenraumgestaltung zu achten, die eine qualitätvolle und sichere Führung des Radverkehrs ermöglicht.

Sofern ein Streckenabschnitt Teil des Hauptradverkehrsnetzes ist, wird dies in Kap. 5.4 durch den Stempel „Hauptradnetz“ (siehe rechts oben) angezeigt.

Abb. 10: Ausschnitt Hauptradverkehrsnetz



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18

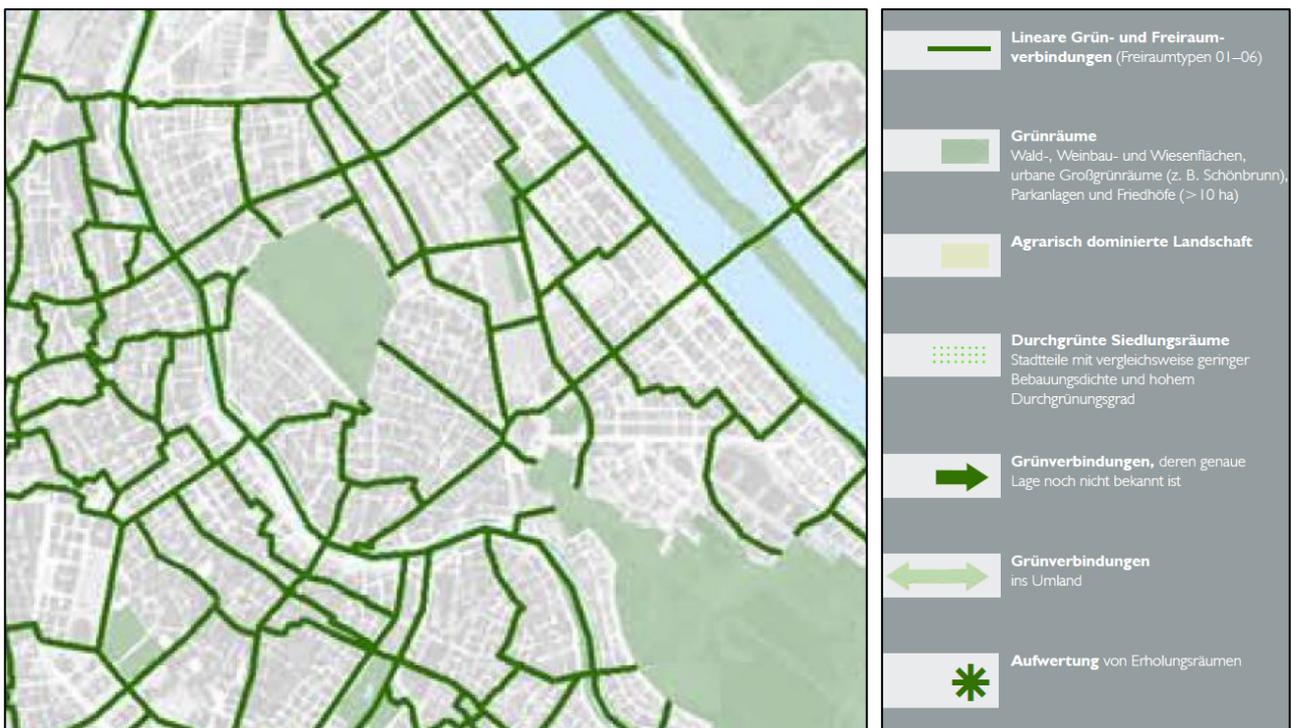
### 5.2.3 Übergeordnetes Freiraumnetz



Im Fachkonzept Grün- und Freiraum wurde ein stadtweites Freiraumnetz festgelegt. Durch die Vernetzung von Grün- und Freiräumen soll in Zukunft jede Wienerin und jeder Wiener in 250 Metern den nächstgelegenen Abschnitt des Freiraumnetzes erreichen können. Diesem Gedanken liegt die Idee der Vernetzung qualitativ hochwertiger Grün- und Freiräume von unterschiedlicher Ausprägung zugrunde. Die Vernetzung trägt aber nicht nur zur attraktiven fußläufigen Durchwegung der Stadt bei, sie steigert auch die Aufenthalts- und Erholungsqualität im direkten Wohn- bzw. Arbeitsumfeld. Zudem wirkt sie sich positiv auf das Stadtklima und auf die Flora und Fauna aus.

Einzelne Streckenabschnitte der geplanten Linie 12 sind auch Teil des Freiraumnetzes (Wallensteinstraße, Taborstraße, Teile der Vorgartenstraße). Sofern ein Streckenabschnitt Teil des Freiraumnetzes ist, wird dies in Kap. 5.4 durch den Stempel „Freiraumnetz“ (siehe rechts oben) angezeigt.

Abb. 11: Ausschnitt Freiraumnetz



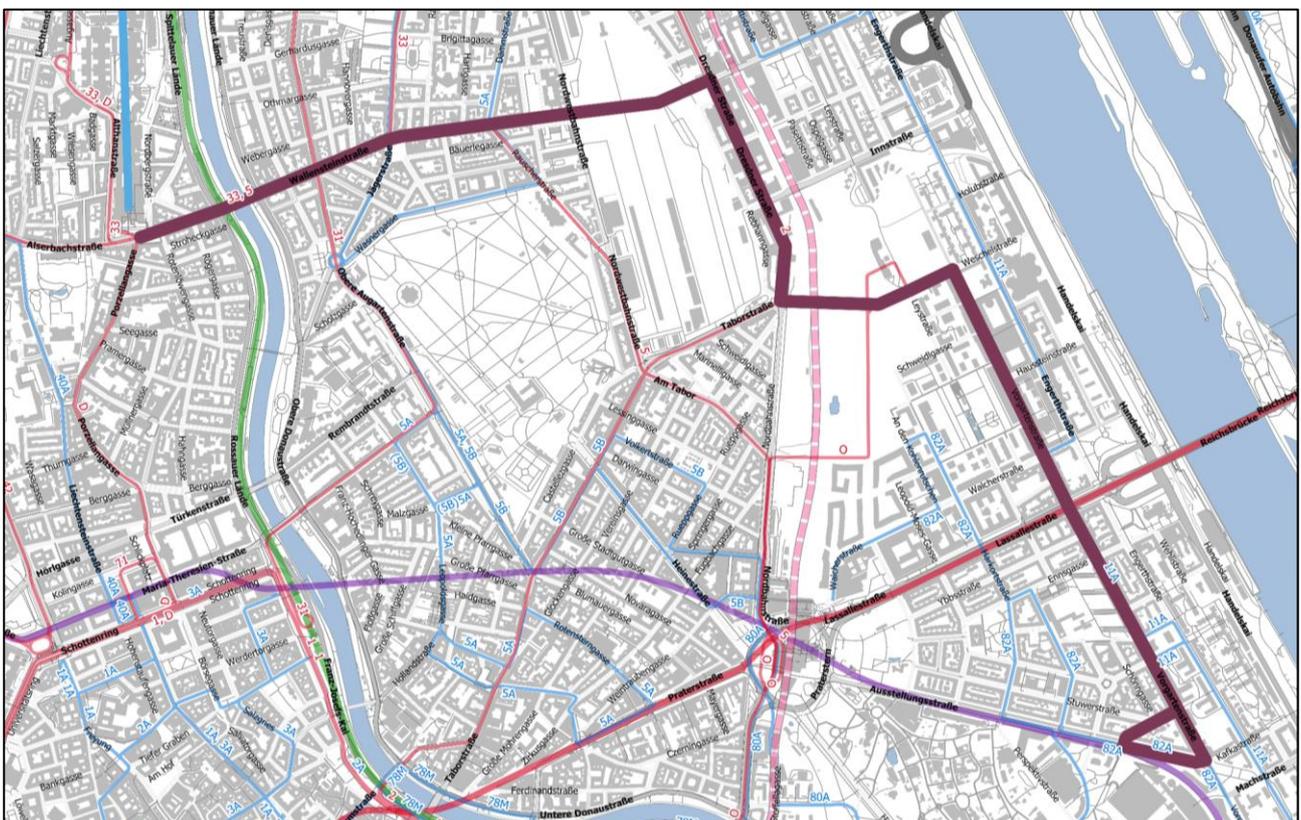
Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18 und MA 41

## 5.2.4 ÖV-Netz

Die Linie 12 stellt Verknüpfungen zu zahlreichen ÖV-Linien im 9., 20. und 2. Bezirk her.

Haltestelle	Linien
Franz-Josefs-Bahnhof	ÖBB, S40, D, 5, 33
Friedensbrücke	U4, 5, 33
Klosterneuburger Straße / Wallensteinstraße	5, 31, 33
Wallensteinplatz	5, 33, 5B
Rauscherstraße	5, 5A
Traisengasse	ÖBB, S1, S2, S3, S4, S7, 2
Innstraße	2
Rebhanggasse	2
Bruno-Marek-Allee / Taborstraße	0
Vorgartenstraße	U1, 11A
Jungstraße	11A
Messe-Prater	U2, 82A
Elderschplatz	82A

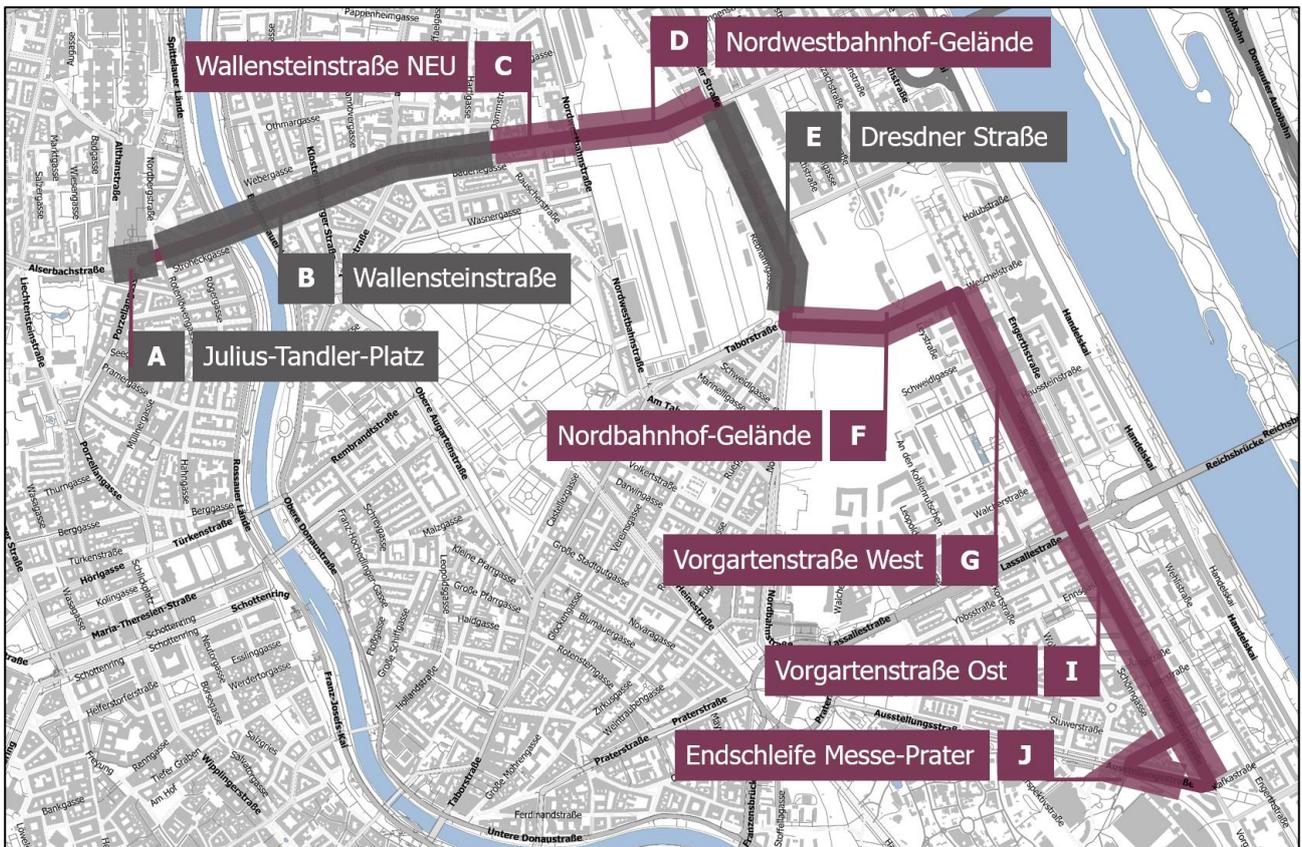
Abb. 12: ÖV-Netz inklusive der geplanten Linie O und 12



### 5.3 EINTEILUNG IN STRECKENABSCHNITTE

Die geplante Trasse der Linie 12 wird hinsichtlich ihres Straßenquerschnitts und ihres städtebaulichen Charakters möglichst homogene Streckenabschnitte unterteilt (siehe Abb. 13). Die Streckenabschnitte beinhalten Bestandsstrecken und Neubauabschnitte. Jeder Streckenabschnitt wird im nachfolgenden Kapitel hinsichtlich der Kategorien Städtebau, Freiraum, Verkehrs- und Anlagenverhältnisse sowie anrainende Nutzungen charakterisiert.

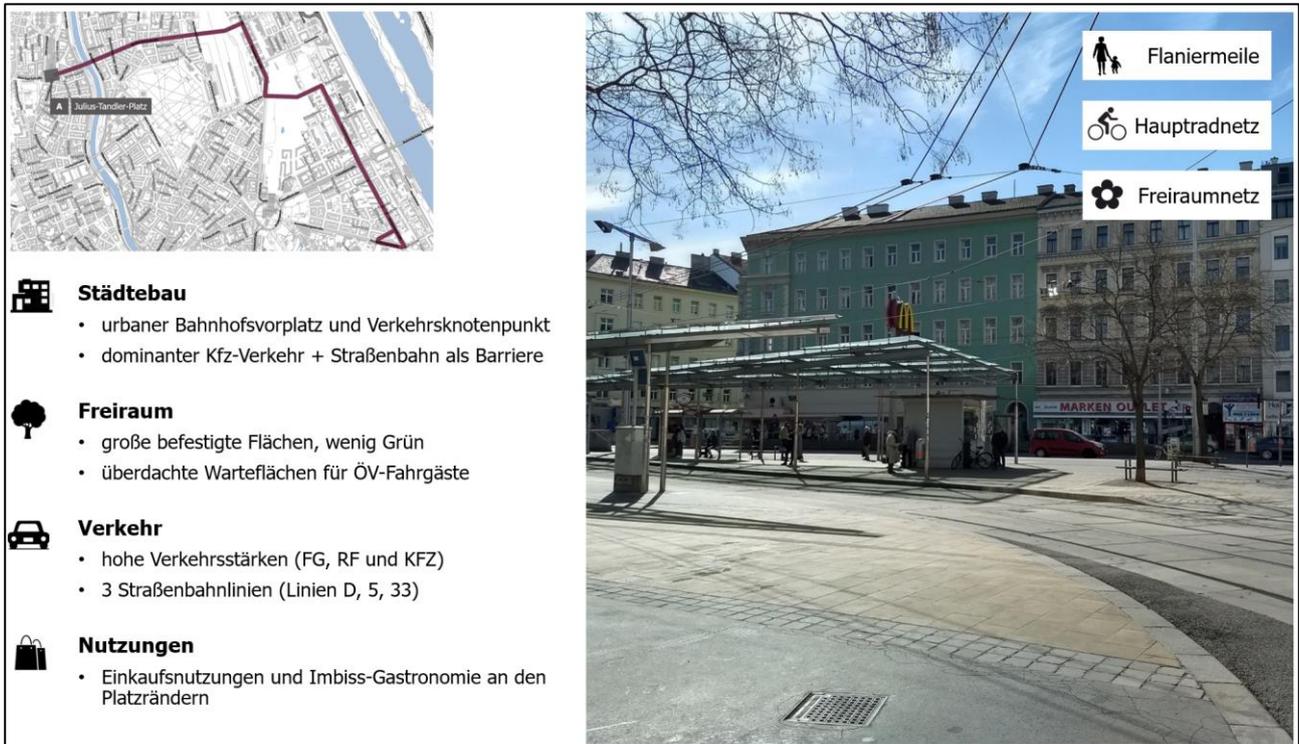
Abb. 13: Einteilung der Streckenabschnitte (Bestandsabschnitte grau, Neubauabschnitte rot)



## 5.4 CHARAKTERISIERUNG DER STRASSENÄUME

### 5.4.1 Abschnitt A – Julius-Tandler-Platz

Abb. 14: Charakterisierung Abschnitt A – Julius-Tandler-Platz

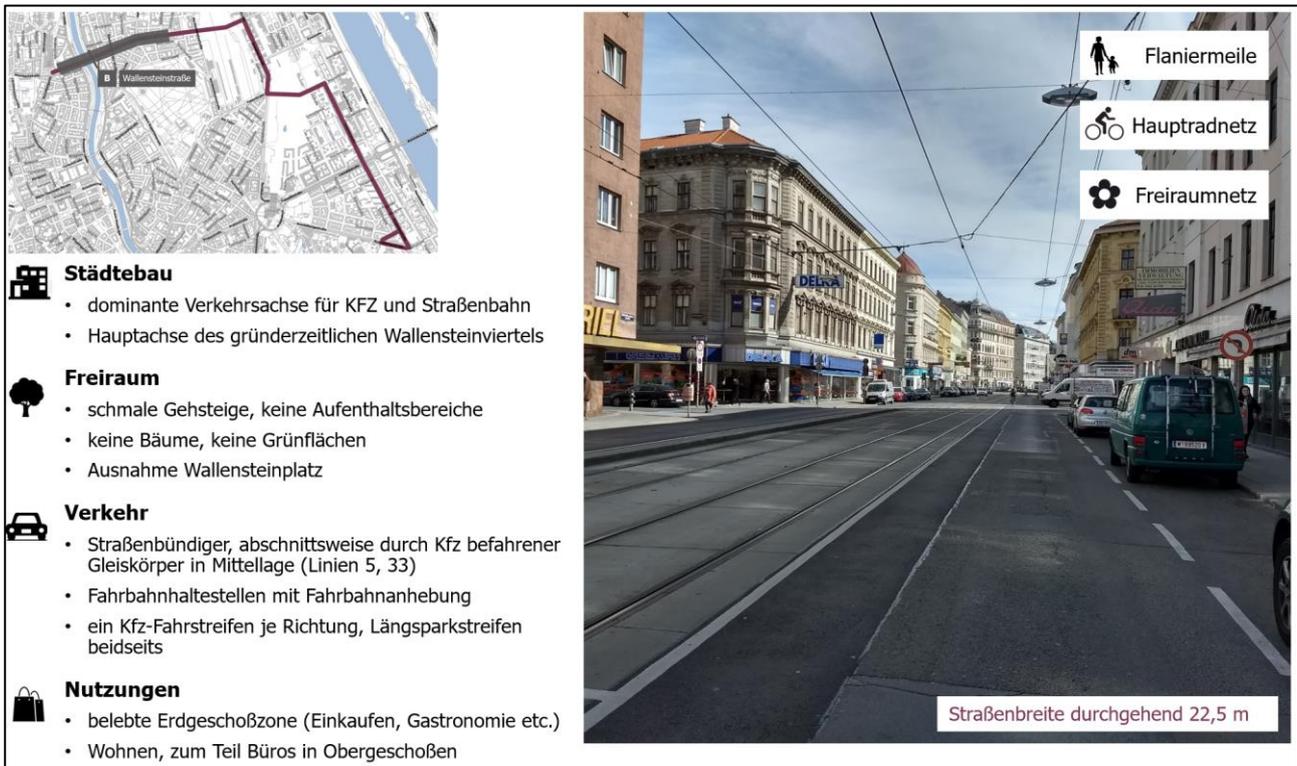


Als wichtiger innerstädtischer Verkehrsknotenpunkt ist der Julius-Tandler-Platz stark von Fahrbahnen und Straßenbahngleisen geprägt, wodurch Barrierewirkungen für den nichtmotorisierten Verkehr bestehen. Eine Neukonzeption des Platzes ist im Zuge angrenzender größerer städtebaulicher Entwicklungen in Diskussion.

Die Haltestelle Franz-Josefs-Bahnhof am Julius-Tandler-Platz wird von drei Straßenbahnlinien (D, 5, 33) als Durchfahrtshalt angefahren. Es besteht keine Gleisschleife für Wendefahrten am Platz. Die nächstgelegene Wendemöglichkeit für Straßenbahnen besteht bei der Wendeschleife Augasse an der Kreuzung Althanstraße – Augasse.

## 5.4.2 Abschnitt B – Wallensteinstraße Bestandsstrecke

Abb. 15: Charakterisierung Abschnitt B – Wallensteinstraße Bestandsstrecke



Die Wallensteinstraße ist eine wichtige Verkehrsachse für den nichtmotorisierten Verkehr, öffentlichen Verkehr und Kfz-Verkehr im 20. Bezirk und stellt die Hauptachse des Wallensteinviertels dar. Der Streckenabschnitt wird in seiner gesamten Länge von der Linie 5, westlich des Wallensteinplatzes zusätzlich auch von der Linie 33 befahren.

Die Straßenbahnen befahren den Streckenabschnitt auf einem straßenbündigen Gleiskörper in Mittellage. Der Gleiskörper wird westlich des Wallensteinplatzes nur von Straßenbahnen befahren, der Kfz-Verkehr wird auf eigenen Fahrstreifen geführt. Östlich des Wallensteinplatzes besteht je Fahrtrichtung ein überbreiter Fahrstreifen, der von Straßenbahnen und Kfz-Verkehr im Mischverkehr befahren wird. Die Haltestellen sind als Fahrbahnhaltestellen mit überfahrbarem Haltestellenkap ausgeführt.

Entlang der gesamten Länge des Streckenabschnittes sind beidseits Längsparkstreifen vorhanden, die im Vorlauf von Kreuzungen infolge der Anlage von Abbiegefahrstreifen bzw. Straßenbahnhaltestellen aufgelöst werden. Die Gehsteige sind in Relation zur Gesamtbreite der Straße sehr schmal. Es gibt keine Radverkehrsanlagen in diesem Streckenabschnitt. Mit Ausnahme des Wallensteinplatzes bestehen keinerlei Grünanlagen bzw. Bäume in diesem Streckenabschnitt.

### 5.4.3 Abschnitt C – Wallensteinstraße Neubaustrecke

Abb. 16: Charakterisierung Abschnitt C – Wallensteinstraße Neubaustrecke

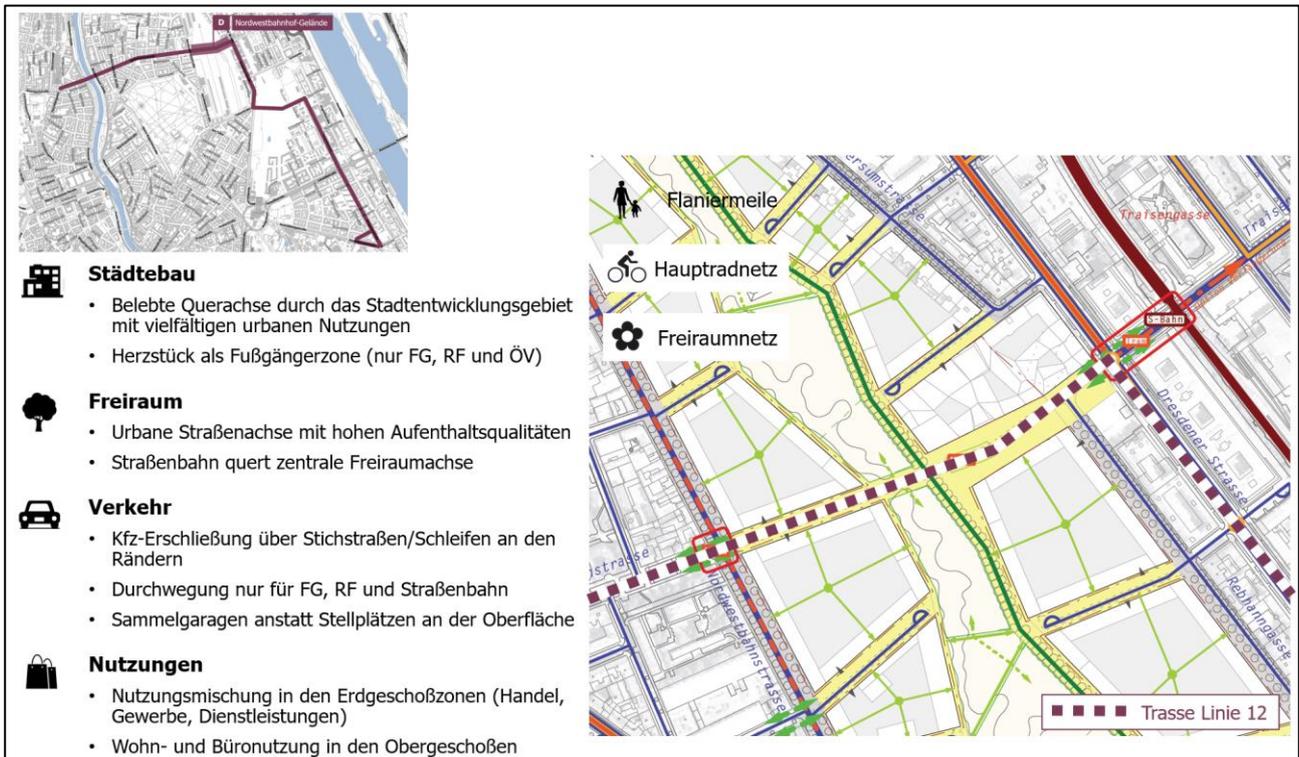


Östlich der Kreuzung mit Dammstraße und Rauscherstraße verändert die Wallensteinstraße ihren Charakter. Ein schmalerer Fahrbahnquerschnitt ist beidseits flankiert durch Senkrechtparkstreifen, welche durch großzügige Baumscheiben mit attraktiven Kirschbäumen und Rosenbeeten unterbrochen sind. Am Sachsenplatz weitet sich der Straßenraum und geht in den mit Grün- und Spielflächen ausgestatteten Sachsenpark über.

Dieser Abschnitt der Wallensteinstraße wird derzeit nicht von Straßenbahnen oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln befahren. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Auf Höhe des Sachsenplatzes besteht ein nicht signal geregelter Schutzweg samt Fahrbahnanhebung, welche einen verkehrsberuhigenden Effekt hat.

## 5.4.4 Abschnitt D – Nordwestbahnhof-Gelände

Abb. 17: Charakterisierung Abschnitt D – Nordwestbahnhof-Gelände



Gemäß Leitbild für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof-Gelände ist in Verlängerung der Wallensteinstraße und der Traisengasse eine wichtige Querachse durch das zukünftige Quartier geplant. Diese Achse soll attraktive Verweilflächen, großzügige Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr und die Straßenbahntrasse aufnehmen. Ein Durchfahren mit dem MIV ist nicht angedacht. Eine stichstraßenartige Erschließung möglicher Tiefgaragen, wie sie als Grundprinzip im gesamten Nordwestbahnhof-Areal realisiert werden soll, ist aus heutiger Sicht in dieser Achse nicht angedacht. Die Zufahrt einzelner Fahrzeuge wird jedoch zu gewährleisten sein (Anlieferung, Entsorgung, etc.). Im Zentrum des zukünftigen Quartiers kreuzt die Querachse die zentrale Freiraumachse, welche das Nordwestbahnhof-Areal in Längsrichtung durchquert.

## 5.4.5 Abschnitt E – Dresdner Straße

Abb. 18: Charakterisierung Abschnitt E – Dresdner Straße



Die Dresdner Straße ist eine markante, stark befahrene Straßenachse im 20. Bezirk. Der Streckenabschnitt wird im Bestand von der Straßenbahnlinie 2 befahren.

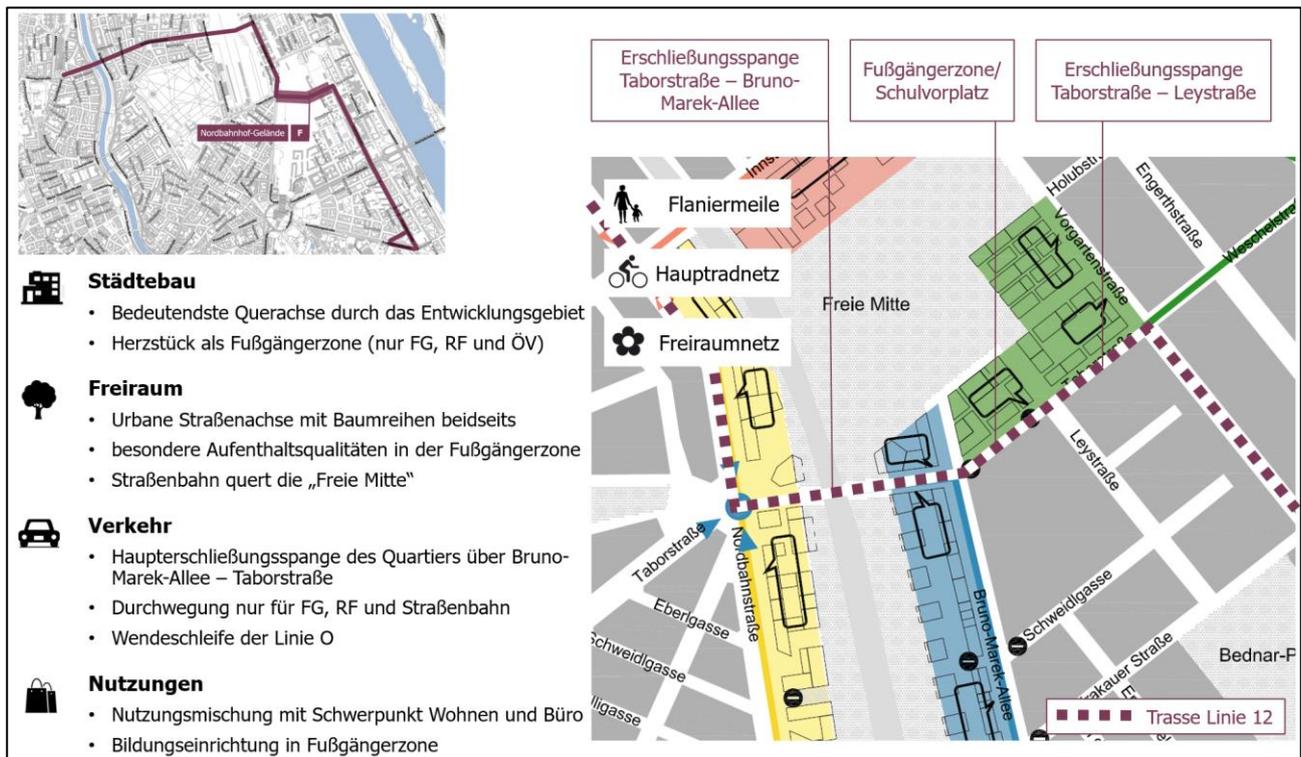
Die Straßenbahnen befahren den Streckenabschnitt auf einem straßenbündigen Gleiskörper in Mittellage, welcher nicht von Kfz befahren wird. Die Haltestellen sind als Inselhaltestellen ausgebildet.

Es bestehen beidseits Längsparkstreifen, welche im Vorlauf von Kreuzungen infolge der Anlage von Abbiegefahrstreifen aufgelöst werden. Zwischen den Längsparkstreifen und den Gehsteigen befindet sich beidseits ein Grünstreifen mit je einer Baumreihe. Die sehr breite Fahrbahn besitzt für den Fußverkehr und stadträumlich eine hohe Barrierewirkung.

Entlang dieses Streckenabschnittes bestehen in weiten Teilen keine Radverkehrsanlagen. Die Radroute wird über die Parallelstraßen Universumstraße und Rebhanngasse geführt. Im Bereich der Kreuzung mit der Traisengasse wird die Radroute im Bestand auf einen Radweg entlang der Dresdner Straße verschwenkt, was in diesem Bereich sehr beengte Anlageverhältnisse für den Fuß- und Radverkehr bedingt. Im Zuge der Entwicklung der bereits gewidmeten Hochbauprojekte an der Ostseite der Kreuzung Dresdner Straße – Traisengasse soll die Radroute zwischen Universumstraße und Rebhanngasse durchgebunden werden.

## 5.4.6 Abschnitt F – Nordbahnhof-Gelände

Abb. 19: Charakterisierung Abschnitt F – Nordbahnhof-Gelände



Das Leitbild für das Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof-Gelände sieht in Verlängerung der Taborstraße und der Wechselstraße eine wichtige Querachse durch das zukünftige Quartier vor. Die Taborstraße wird in ihrem zentralen Teil nicht vom MIV befahren werden. In diesem Abschnitt befindet sich das Vorfeld des geplanten Schulcampus sowie die Endhaltestelle der geplanten Linie O. Der Abschnitt soll zur MIV-freien Zone werden und nur von Radfahrern, Straßenbahnen und Straßendienstfahrzeugen befahren werden dürfen. Für diesen Bereich befindet sich derzeit ein Straßendetailprojekt im Auftrag der MA 28 in Ausarbeitung (siehe Kap. 4.4). Für das Schulvorfeld wurde ein Freiraumkonzept erarbeitet.

Für den westlich daran anschließenden Abschnitt der Taborstraße (Unterführung ÖBB-Trasse) liegen ebenfalls bereits Planungen vor. In diesem Abschnitt wird die Straßenbahn im Mischverkehr mit Kfz fahren. Entlang der gesamten Trasse der Linie 12 durch das Nordbahnhof-Areal wird es begleitende Radverkehrsanlagen und begleitenden Grünraum (Baumreihen) geben.

## 5.4.7 Abschnitt G – Vorgartenstraße West

Abb. 20: Charakterisierung Abschnitt G – Vorgartenstraße West



Die Vorgartenstraße besitzt in diesem Abschnitt die Charakteristik einer breiten, neu gestalteten Sammelstraße durch ein modernes Wohnquartier. Sie weist großzügige Gehsteige sowie beidseits Baumreihen und Radfahrstreifen auf. Sie wird in weiten Teilen von keinen ÖV-Linien befahren. Es sind beidseits durchgehende Längsparkstreifen vorhanden.

Zwischen Weschelstraße und Schweidlgasse ist die Vorgartenstraße eine Einbahn Richtung Südosten. Im Abschnitt zwischen Haussteinstraße und Walcherstraße befindet sich ein Grünstreifen in Mittellage, auf dem sich eine zusätzliche (dritte) Baumreihe im Straßenraum befindet.

Im Abschnitt zwischen Walcherstraße und Lassallestraße ist der Kfz-Verkehr dominierend. Die höheren Kfz-Verkehrsstärken resultieren aus der wichtigen Über-Eck-Relation Engerthstraße – Walcherstraße – Vorgartenstraße – Kreuzungsplateau Lassallestraße. Diese Route wird auch von den stark frequentierten Buslinien 11A und 11B befahren.

## 5.4.8 Abschnitt I – Vorgartenstraße Ost

Abb. 21: Charakterisierung Abschnitt I – Vorgartenstraße Ost



Der östliche Abschnitt der Vorgartenstraße weist eine andere stadträumliche Charakteristik auf. Diese ist insbesondere durch die historische Bebauung mit den namensgebenden, zumeist begrünten Vorgärten geprägt. Westlich der Hillerstraße gibt es keine Grünanlagen bzw. Bäume im öffentlichen Gut. Östlich der Hillerstraße findet sich eine attraktive Platanenreihe.

Die Vorgartenstraße ist in diesem Abschnitt deutlich stärker vom Kfz-Verkehr befahren als westlich der Walcherstraße. Bis zur Hillerstraße wird sie von den Buslinien 11A und 11B befahren. Die Linie 11B besitzt ihre Endhaltestelle in der Hillerstraße.

Es bestehen keine Radverkehrsanlagen in diesem Abschnitt der Vorgartenstraße. Eine Hauptroute des Radverkehrsnetzes findet sich in der parallelen Engerthstraße. Entlang des gesamten Abschnitts besteht mangels Tiefgaragen unter der historischen Wohnbebauung eine hohe Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum. Es befinden sich entlang des gesamten Abschnitts beidseitige Längsparkstreifen, entlang der Platanenreihe ein Senkrechtparkstreifen. Zwischen Ennsgasse und Jungstraße befinden sich auf Privatgrund zahlreiche Stellplätze, die in diesem Bereich straßenraumprägend sind.

## 5.4.9 Abschnitt J – Endschleife Messe-Prater

Abb. 22: Charakterisierung Abschnitt J – Endschleife Messe-Prater



Die Ausstellungsstraße besitzt Boulevardcharakter und weist hohe Kfz-Verkehrsstärken auf. In der westseitigen Nebenfahrbahn finden sich zwei Längsparkreihen. Die Hauptfahrbahn weist einen 2+1 Querschnitt auf, mit einem Fahrstreifen Richtung Praterstern und zwei Fahrstreifen Richtung Elderschplatz. Beidseits davon bestehen jeweils Einrichtungsradwege.

Die Sebastian-Kneipp-Gasse hingegen ist eine Erschließungsstraße im Stuwerviertel, welche als Einbahn Richtung Ausstellungsstraße geführt wird. Das Radfahren gegen die Einbahn ist gestattet. An der nordwestlichen Straßenseite befindet sich eine Baumreihe und ein Längs- bzw. abschnittsweise auch Senkrechtparkstreifen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist ein Schrägparkstreifen vorhanden.

## 6 VARIANTENUNTERSUCHUNG

### 6.1 VORGANGSWEISE

Zur Identifikation der örtlichen Rahmenbedingungen wurde im April 2018 eine **Ortsbesichtigung** und **Fotodokumentation** der gesamten Trasse vorgenommen.

Auf Basis der daraus resultierenden Erkenntnisse sowie der in Kap. 4 angeführten technischen, stadtplanerischen und sonstigen Rahmenbedingungen wurden mit Hilfe **maßstäblicher Handskizzen (M 1:500)** in Lageplan und Querschnitt diverse Systemvarianten abschnittsweise erarbeitet. Die maßstäblichen Skizzen finden sich in Beilage 5.

### 6.2 FREIRAUMKONZEPT

Zur Gewährleistung einer höchstmöglichen Qualität der Freiräume in den Straßenräumen entlang der zukünftigen Trasse der Linie 12 wurde bereits in dieser frühen Planungsphase das Ingenieurbüro für Landschaftsarchitektur YEWO Landscapes beigezogen. Die Entwürfe für die Neugestaltung der Straßenräume und die Integration der Straßenbahntrasse in den Straßenquerschnitt konnten damit in einem interdisziplinären Team erarbeitet und auf eine qualitativ hochwertige Basis gestellt werden.

Damit die freiraumplanerischen Ziele und Leitideen, welche im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeitet wurden, auch in den weiteren Planungsschritten Berücksichtigung finden, wurde ein **Freiraumkonzept** für die Straßenräume entlang der zukünftigen Trasse der Linie 12 entworfen. Dieses stellt einen integrativen Bestandteil der Machbarkeitsstudie dar und ist in Beilage 1 enthalten.

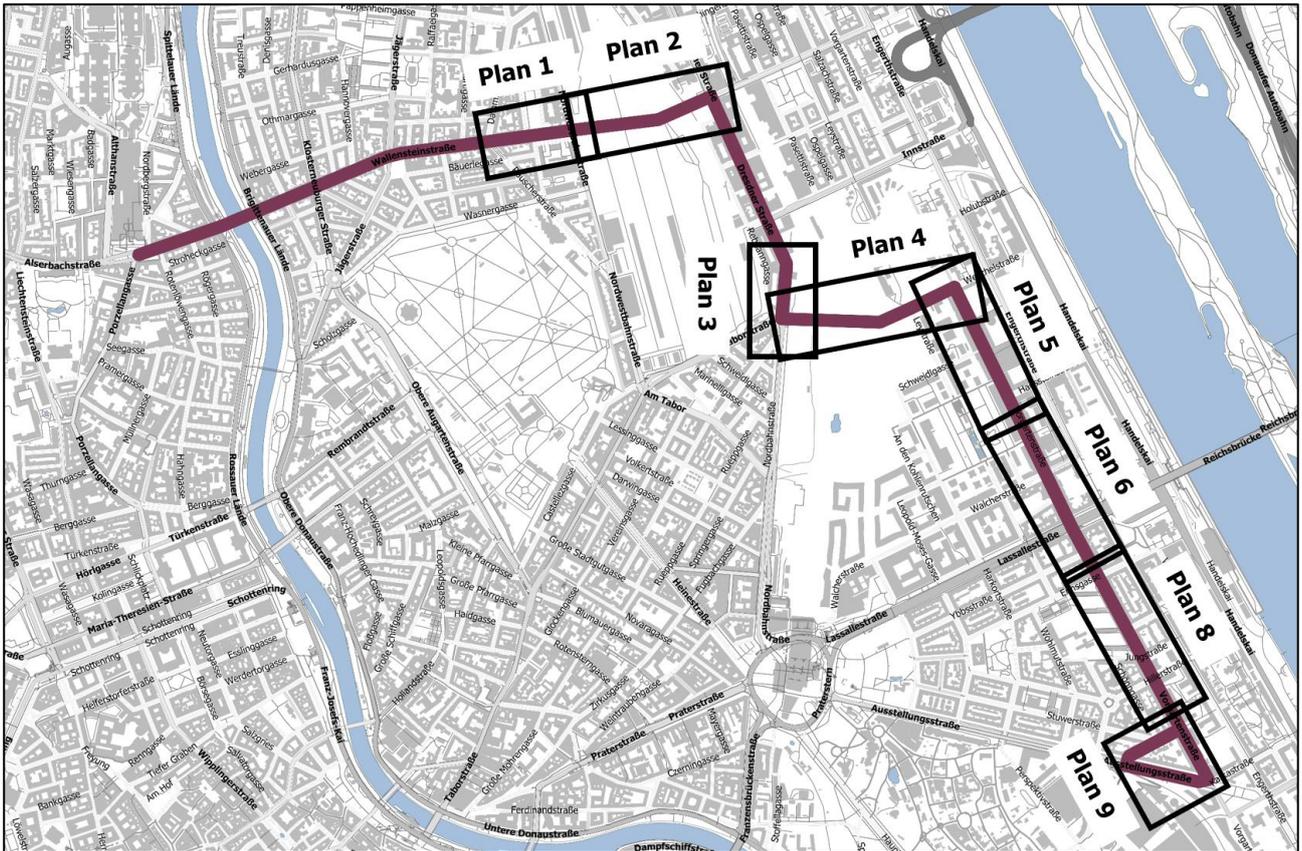
Das Freiraumkonzept beinhaltet insbesondere ein durchgängiges Design der Haltestellenbereiche sowie Möblierungs- und Grünelemente mit Wiedererkennungswert. Jene Örtlichkeiten, welche sich durch eine besonders hohe Freiraumqualität auszeichnen sollen, sind in den Lageplänen (Beilage 4) durch ein „Grünes Plus“ (siehe unten) gekennzeichnet.



## 6.3 ÜBERSICHT PLANAUSSCHNITTE

In nachfolgender Abbildung ist eine Übersicht über die Lage und Ausdehnung der Planausschnitte dargestellt. Um ein handliches Planformat zu gewährleisten, weichen die Planschnittgrenzen mitunter von den Abgrenzungen der Streckenabschnitte aus Kap. 5.3 ab.

Abb. 23: Übersicht Planausschnitte



## 6.4 VARIANTENPRÜFUNG

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden jene Streckenteilabschnitte näher erläutert, für welche mehrere Planungsvarianten erarbeitet wurden. Im Zuge einer mehrstufigen, fachlichen Diskussion innerhalb des Planungsteams, mit den Bezirken, den Dienststellen und den Wiener Linien wurden die Planungsvarianten umfassend erörtert und schlussendlich eine Vorschlagsvariante ermittelt.

### 6.4.1 Julius-Tandler-Platz

Die Ausgangslage zu Projektbeginn sah die Errichtung einer Endschleife für die Linie 12 auf dem Julius-Tandler-Platz vor. Aus den folgenden Gründen wurde von der Errichtung einer derartigen Gleisschleife schlussendlich jedoch abgegangen:

- Die Errichtung einer Gleisschleife bedürfte eines massiven baulichen und gestalterischen Eingriffs in den Platz, die von einigen Dienststellen der Stadt Wien sehr kritisch gesehen wird.
- Im Zuge größerer Stadtentwicklungsvorhaben im unmittelbar angrenzenden Umfeld (Althangründe) wird eine gesamtheitliche Neugestaltung des Julius-Tandler-Platzes angestrebt, bei welcher eine potentiell erforderliche Gleisschleife zu berücksichtigen wäre.
- Durch den Ausbau des hochrangigen ÖV-Netzes in den nächsten Jahren (Linienkreuz U2/U5) wird voraussichtlich eine Neuorganisation des Straßenbahnliniennetzes im 9. Bezirk erfolgen. Es kann zum heutigen Zeitpunkt daher nicht ausgeschlossen werden, dass die Linie 12 gegebenenfalls über den Julius-Tandler-Platz hinaus Richtung U6 geführt wird und beispielsweise die Linie 33 abschnittsweise ersetzt.

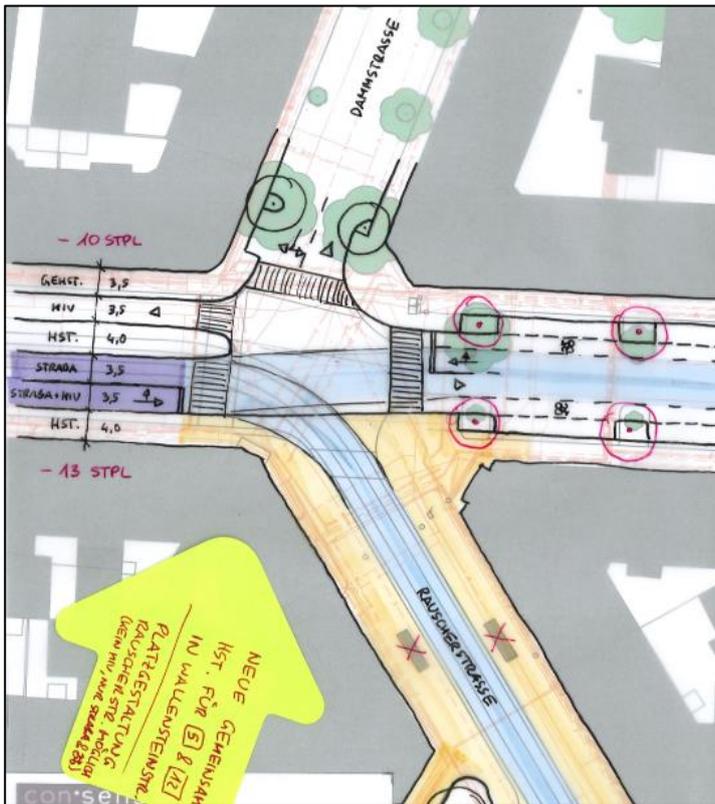
Aufgrund der derzeitigen Planungsunsicherheit in diesem Bereich wird daher entschieden, die Errichtung einer Gleisschleife am Julius-Tandler-Platz nicht weiter zu verfolgen. Stattdessen ist geplant, die Linie 12 (vorläufig) in der bestehenden Gleisschleife Augasse wenden zu lassen.

## 6.4.2 Haltestelle Rauscherstraße

Die bestehende Haltestelle „Rauscherstraße“ der Linie 5 befindet sich im verkehrsberuhigten Abschnitt der Rauscherstraße zwischen Wallensteinstraße und Bäuerlegasse. Dieser Abschnitt wird vom MIV nicht befahren, die Warteflächen für Fahrgäste sind großzügig und komfortabel. Die Anordnung der zukünftigen Lage der Haltestelle der Linie 12 wurde in mehreren Varianten geprüft:

Variante	Vorteile	Nachteile
<p><b>VAR 1</b> (siehe Abb. 24):  <b>beidseitig gebündelte Haltestelle Linie 5/12</b>  für beide Fahrtrichtungen in der Wallensteinstraße südwestlich der Kreuzung</p>	<p>Direktes Umsteigen in beide Fahrtrichtungen möglich.  Minimierung des Flächenbedarfs für die Haltestellen.  Platzgestaltung im Bereich der derzeitigen Haltestelle der Linie 5 möglich.</p>	<p>Auflassen der bestehenden qualitätsvollen Haltestelle der Linie 5.  Errichten einer Inselhaltestelle für beide Fahrtrichtungen im Querschnitt nicht möglich.  Errichten einer Fahrbahnhaltestelle mit überfahrbarem Kap stadteinwärts aus Gründen der Leistungsfähigkeit im Nachlauf der Kreuzung ungünstig.  Errichten einer Fahrbahnhaltestelle Fahrtrichtung Nordwestbahnhof im Vorlauf der Kreuzung mindert die Leistungsfähigkeit des Mischfahrstreifens.  Errichten einer Doppelhaltestelle bedingt eine große Längsausdehnung der Haltestelle bis über die Kreuzung mit der Hartlgasse hinaus und erfordert eine Lichtsignalregelung am stadteinwärtigen Ende der Haltestelle (finanzieller Zusatzaufwand zu erwarten).</p>
<p><b>VAR 2:</b>  <b>einseitig gebündelte Haltestelle Linie 5/12</b>  in Fahrtrichtung stadteinwärts in der Wallensteinstraße südwestlich der Kreuzung</p>	<p>Direktes Umsteigen stadteinwärts möglich (Wahl der als erstes in die Station einfahrenden Linie).  Errichten einer Inselhaltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts möglich.</p>	<p>Teilauflassung der bestehenden qualitätsvollen Haltestelle der Linie 5.  Errichten einer Doppelhaltestelle stadteinwärts bedingt eine große Längsausdehnung der Haltestelle bis über die Kreuzung mit der Hartlgasse hinaus und erfordert eine Lichtsignalregelung am stadteinwärtigen Ende der Haltestelle (finanzieller Zusatzaufwand zu erwarten).</p>
<p><b>VAR 3:</b>  <b>getrennte Haltestelle Linie 5/12</b>  Haltestelle Linie 5 bleibt in Bestandslage, Neuerrichtung der Haltestelle für die Linie 12 in der Wallensteinstraße östlich der Kreuzung</p>	<p>Beibehalten der bestehenden qualitätsvollen Haltestelle der Linie 5.  Der Straßenraum westlich der Kreuzung muss nicht umgestaltet werden (geringerer finanzieller Aufwand).  Qualitätsvolle Neuerrichtung einer Haltestelle für die Linie 12 möglich.  Günstigere Leistungsfähigkeit der Kreuzung durch entsprechende Lichtsignalsteuerung möglich.</p>	<p>Direktes Umsteigen nicht möglich.  Größerer Flächenbedarf als bei kombinierter Haltestellenlage.  Beidseitiger Entfall von Stellplätzen und Bäumen in der Wallensteinstraße.</p>

Abb. 24: Haltestelle Rauscherstraße – Ausschnitt VAR 1



Nach eingehender Diskussion wurde **VAR 3** in Summe als am besten geeignet und weiter verfolgenswert befunden.

### 6.4.3 Haltestelle Traisengasse

Die bestehende Haltestelle „Traisengasse“ der Linie 2 ist als Inselhaltestelle in der Dresdner Straße nördlich der Kreuzung angeordnet. Eine Kombination der zukünftigen Haltestelle der Linie 12 mit jener der Linie 2 wurde geprüft:

Variante	Vorteile	Nachteile
<p><b>VAR 1</b> (siehe Abb. 24):  <b>gebündelte Haltestelle Linie 2/12</b>                      in der Dresdner Straße südlich der Kreuzung</p>	<p>Minimierung des Flächenbedarfs für die Haltestellen.                      Lichtsignalgeregelte Zugänge an beiden Enden der Haltestelle.                      Lichtsignalgeregelte Kreuzung mit der Rebhanngasse.</p>	<p>Auflassen der bestehenden Haltestelle der Linie 2.                      Längere Fußwege zur S-Bahn-Station und weniger qualitatvoller Zugang zur Haltestelle für die BewohnerInnen des Nordwestbahnhof-Areals.                      Umbau und Neuerrichtung einer VLSA in der Dresdner Straße erforderlich (finanzieller Zusatzaufwand).                      Die verfügbare Länge (50 m) erlaubt nicht die Errichtung einer Doppelhaltestelle.</p>
<p><b>VAR 2:</b>  <b>getrennte Haltestelle Linie 2/12</b>                      Haltestelle Linie 2 bleibt in Bestandslage, Neuerrichtung der Haltestelle für die Linie 12 im verkehrsberuhigten Abschnitt der Traisengasse westlich der Kreuzung</p>	<p>Beibehalten der bestehenden Haltestelle der Linie 2.                      Der Straßenraum der Dresdner Straße südlich der Kreuzung muss nicht umgestaltet werden (geringerer finanzieller Aufwand).                      Ausreichende Flächen zur Neuerrichtung einer qualitatvollen Haltestelle für die Linie 12 unmittelbar vor den geplanten Hochpunkten am Eintritt ins Nordwestbahnhof-Areal vorhanden.</p>	<p>Größerer Flächenbedarf als bei kombinierter Haltestellenlage.</p>

Abb. 25: Haltestelle Traisengasse – Ausschnitt VAR 1



Nach eingehender Diskussion wurde **VAR 2** als besser geeignet und weiter verfolgenswert befunden.

#### 6.4.4 Kreuzungsplateau Nordbahnstraße – Taborstraße – Rebhanngasse

Das Kreuzungsplateau weist im Bestand eine große Flächenausdehnung, eine Vielzahl an Fahrstreifen und zahlreiche Fahrbahnteiler und Bypässe auf. Die Querung für Fußgänger ist nur in Etappen möglich, womit das Kreuzungsplateau eine massive Barriere darstellt.

Zukünftig wird diese Kreuzung als zentrales Gelenk zwischen Nordbahnhof- und Nordwestbahnhof-Areal fungieren und muss anderen Anforderungen gerecht werden als im Bestand. Die Bedeutung für querende Verkehrsströme im nichtmotorisierten Verkehr wird stark zunehmen. Als Entree zu beiden Stadtentwicklungsgebieten bestehen zukünftig deutlich höhere Ansprüche an Platzgestaltung und Aufenthaltsqualität.

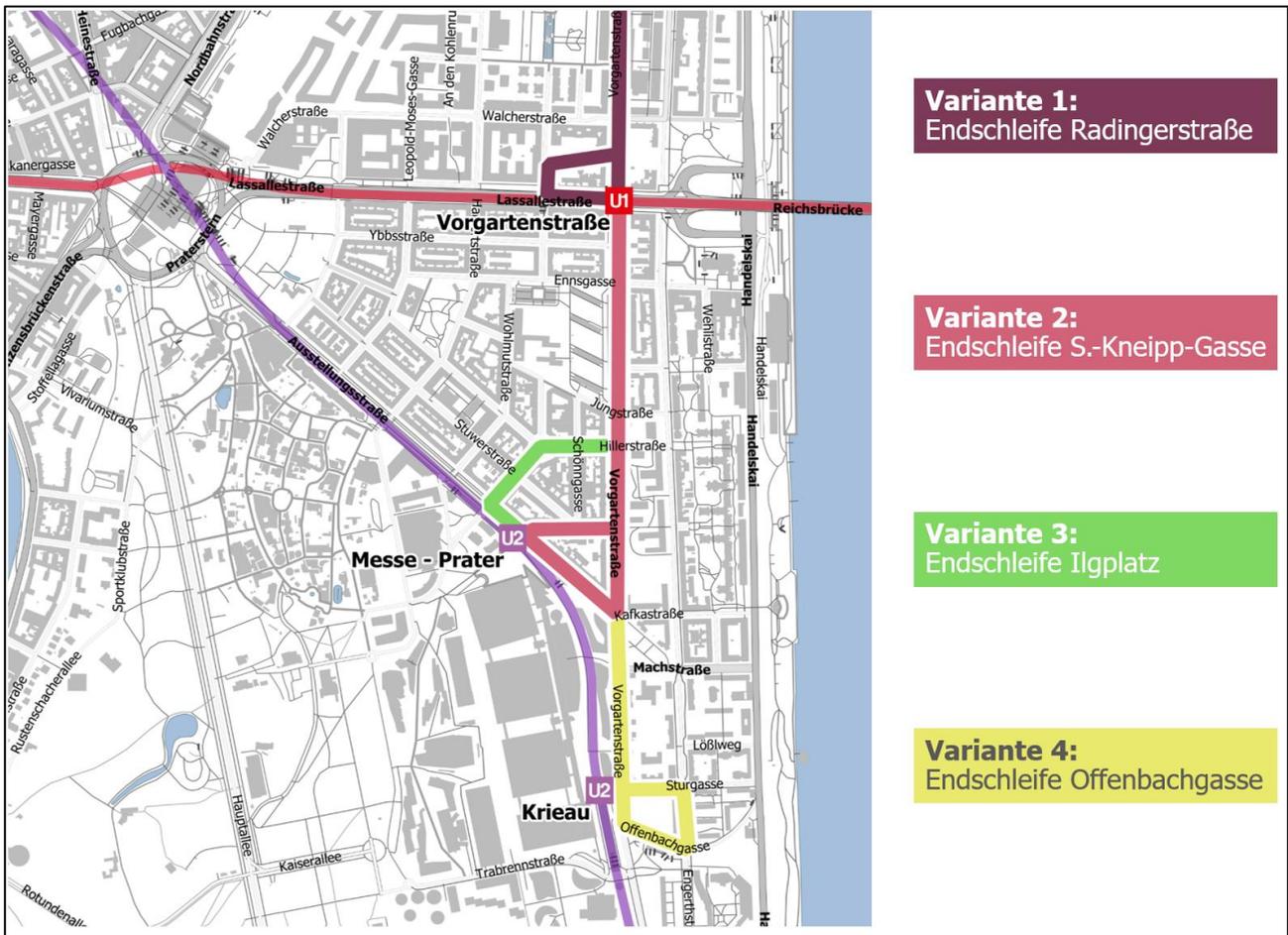
Betreffend nachfolgender Parameter und der zugehörigen Ziele wurden unterschiedliche Varianten und Subvarianten geprüft:

Parameter	Ziel
Fahrflächen Kfz-Verkehr	Minimierung des Flächenbedarfs Größtmögliche Kompaktheit des Plateaus
Fahrrelationen Kfz-Verkehr	Unterbinden einzelner nicht unbedingt erforderlicher Relationen
Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr	Ausreichende Leistungsfähigkeit im Prognosefall
Anbindung Rebhanngasse	Entkopplung der Anbindung vom unmittelbaren Kreuzungsplateau Gegebenenfalls einrichten einer Einbahn in der Rebhanngasse
Straßenbahnen Linie 2 und 12	Errichten einer gemeinsamen Haltestelle Vorsehen eines betrieblichen Verbindungsgleises in der Relation Taborstraße – Taborstraße
Fußverkehr	Kurze Querungslängen Direkte Querungsmöglichkeiten
Radverkehr	Direkte Querungsmöglichkeiten Bestmögliche Verknüpfung der Radverkehrsanlagen in der Nordbahnstraße mit jenen in den Stadtentwicklungsgebieten
VLSA-Programm	Entwickeln eines umsetzbaren VLSA-Programms
Freiräume	Schaffen von großflächigen, qualitätsvollen Freiräumen in den Eckbereichen Schaffen eines attraktiven Entrees zum Nordwestbahnhof-Areal

### 6.4.5 Endschleife im 2. Bezirk

Ausgehend von der Ausgangsvariante einer Endschleife im Bereich der U2-Station Messe-Prater über Sebastian-Kneipp-Gasse und Ausstellungsstraße wurden nachfolgende Varianten geprüft und bewertet.

Abb. 26: Varianten der Endschleife im 2. Bezirk



Variante	Vorteile	Nachteile
<b>VAR 1:</b> <b>Endschleife Radingerstraße</b> (U1 Vorgartenstraße)	Abdeckung jener Streckenabschnitte mit dem höchsten Fahrgastpotential. Deutlich kürzere Trassenlänge als bei den übrigen Varianten. Daher geringere Investitionskosten und hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis.	Keine Anbindung an die U2. Keine Überholmöglichkeit in der Endhaltestelle (kein Vorfahrtsgleis möglich).
<b>VAR 2:</b> <b>Endschleife Sebastian-Kneipp-Gasse</b> (U2 Messe-Prater)	Anbindung U2. Vorfahrtgleis in Endhaltestelle möglich.	Redimensionierung der Fahrstreifenanzahl in der Ausstellungsstraße erforderlich. Ersatzloser Entfall der Messevorfahrt (Nebenfahrbahn Ausstellungsstraße).
<b>VAR 3:</b> <b>Endschleife Ilgplatz</b> (U2 Messe-Prater)	Anbindung U2. Vorfahrtgleis in Endhaltestelle möglich. Günstigere Radien beim Einbiegen in die Ausstellungsstraße möglich.	Rückbau des kürzlich neu gestalteten Ilgplatzes erforderlich. Redimensionierung der Fahrstreifenanzahl in der Ausstellungsstraße erforderlich. Ersatzloser Entfall der Messevorfahrt (Nebenfahrbahn Ausstellungsstraße).
<b>VAR 4:</b> <b>Endschleife Offenbachgasse</b> (U2 Krieau)	Großzügige Flächen zur Ausbildung einer Endhaltestelle samt Platzgestaltung vorhanden. Anbindung U2.	Querung des Elderschplatzes nur mit erheblichem Umgestaltungsaufwand und Inanspruchnahme von Parkflächen möglich. Inanspruchnahme von Privatgrund beim Einbiegen von der Sturgasse in die Vorgartenstraße erforderlich. Teilumbau der Engerthstraße erforderlich.

Nach eingehender Analyse und Diskussion der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten wird eine Vorgangsweise in zwei Ausbaustufen empfohlen:

- **AUSBAUSTUFE 1: Endschleife Radingerstraße, U1 Vorgartenstraße (VAR 1)**
- **AUSBAUSTUFE 2: Endschleife Sebastian-Kneipp-Gasse, U2 Messe-Prater (VAR 2)**

Die Ausbaustufe 1 soll in zeitlicher Abstimmung mit Stadtentwicklung und Straßenbau im Nord- und Nordwestbahnhofareal zur Umsetzung gelangen. Der Bedarf für Ausbaustufe 2 soll zu einem späteren Zeitpunkt nochmals evaluiert und Lösungen für die offenen Punkte in diesem Abschnitt gefunden werden (insbesondere ein Ersatz für die Messevorfahrt).

## 7 VORSCHLAGSVARIANTE

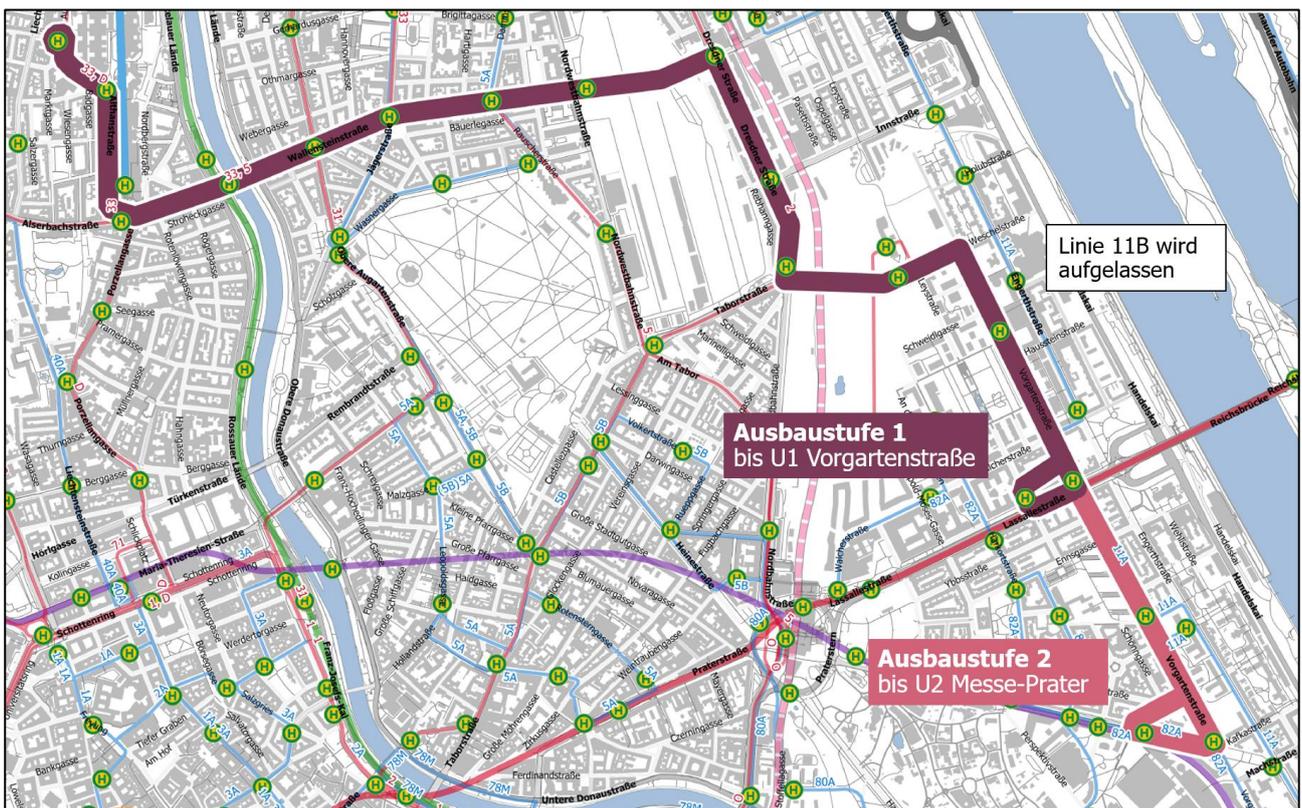
### 7.1 AUSBAUSTUFEN

Als Ergebnis der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird die Errichtung der Straßenbahnlinie 12 in zwei Ausbaustufen empfohlen (siehe Kap. 6.4.5):

- **Ausbaustufe 1** mit einer Trassenlänge von ca. 5,5 km, davon ca. 2,4 km Neubauabschnitte
- **Ausbaustufe 2** mit einer Trassenlänge von ca. 1,4 km (gesamte Länge als Neubaustrecke)

Eine Übersicht der Trasse ist in Abb. 27 dargestellt. Die Abbildung beinhaltet das zukünftige ÖV-Netz samt der Verlängerung der Linie O. Die Linie 11B, welche im Bestand als Verstärkerlinie der Linie 11A verkehrt, kann infolge der Errichtung der Linie 12 eingestellt werden.

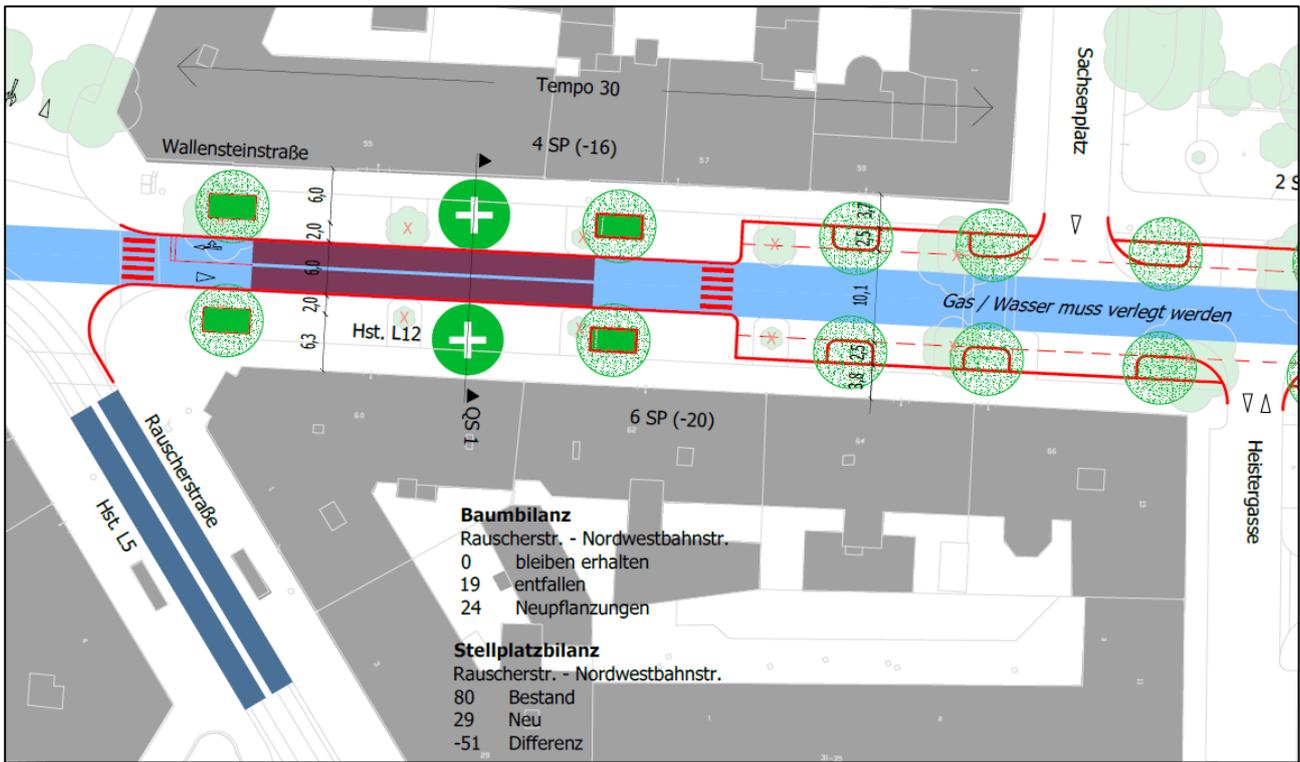
Abb. 27: Übersicht Trassenverlauf der Linie 12 und Einbettung ins ÖV-Netz



In den nachfolgenden Kapiteln wird die Vorschlagsvariante für alle Neubauabschnitte beschrieben. Weiters beinhalten die Kapitel jeweils einen Ausschnitt des Lageplans (M 1:500) sowie die relevanten Regelquerschnitte jedes Abschnittes. Alle Lagepläne finden sich in Beilage 4. In den Lageplänen sind jene Bereiche, an welchen besonders hohe freiraumplanerische Qualitäten angestrebt werden sollen, mit einem „grünen Plus“ gekennzeichnet (siehe Kap. 6.2).

## 7.2 ABSCHNITT C – WALLENSTEINSTRASSE NEUBAUSTRECKE (PLAN 1)

Abb. 28: Abschnitt C – Wallensteinstraße Neubaustrecke, Lageplan M 1:500, Planausschnitt 1



In der Wallensteinstraße zwischen Rauscherstraße und Nordwestbahnstraße wird die Straßenbahn im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Die bestehenden beidseitigen Senkrechtparkstreifen werden zu beidseitigen Längsparkstreifen rückgebaut. Die Stellplatzanzahl wird in diesem Abschnitt um 51 Stellplätze reduziert. Es werden in der Wallensteinstraße keine Radverkehrsanlagen vorgeschlagen, da derzeit kein Konsens für die Errichtung einer Radverkehrsanlage besteht. Der Oberbau der Straßenbahntrasse soll jedenfalls in Asphaltbauweise errichtet werden (Rheinfeder-Oberbau), sodass für Radfahrende zwischen Gleis und Parkstreifen eine ausreichende Breite mit ebener Fahrbahnoberfläche zur Verfügung steht (keine Bandplatten).

Die bestehende beidseitige Baumreihe kann aufgrund eines zu geringen Abstandes zum Lichtraum der Straßenbahn nicht gehalten werden. Die Baumreihen werden beidseitig neu gepflanzt. Der Regelabstand der Baumscheiben beträgt etwa 15 m, dadurch weist der zukünftige Straßenraum in diesem Abschnitt 5 Bäume mehr auf als im Bestand. Die Gehsteige werden beidseits gegenüber dem Bestand etwas verbreitert.

Östlich der Kreuzung mit der Rauscherstraße wird eine Haltestelle der Linie 12 mit Haltestellenkap errichtet. Diese wird um etwa 20 m vom Kreuzungsplateau abgerückt, sodass Fahrzeuge, welche

hinter einer haltenden Straßenbahngarnitur abwarten müssen, nicht den Fließverkehr im Kreuzungsbereich behindern. Die Haltestelle soll beidseits von zwei erhöhten Baumscheiben eingefasst werden (vgl. Freiraumkonzept, Beilage 1). Die Querung der Fahrbahn für Fußgänger ist im Kreuzungsbereich über einen lichtsignalgeregelten Schutzweg, am anderen Ende der Haltestelle über einen nicht-lichtsignalgeregelten Schutzweg vorgesehen. Der bestehende Schutzweg auf Höhe des Sachsenplatzes wird aufgelöst. Für den Abschnitt der Wallensteinstraße zwischen Rauscherstraße und Sachsenplatz soll deshalb Tempo 30 verordnet werden.

In der Nordwestbahnstraße wird im Vorlauf der Kreuzung mit der Wallensteinstraße aus jeder Richtung je ein Abbiegefahrstreifen zum Einbiegen in die Wallensteinstraße ergänzt.

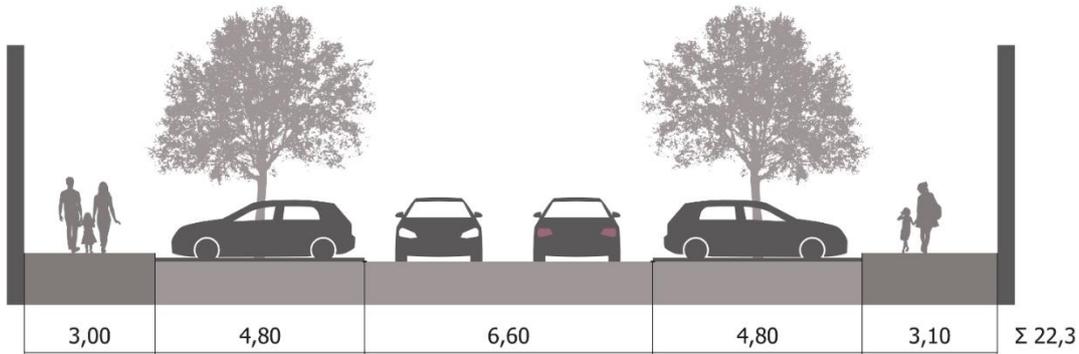
Abb. 29: Visualisierung des Stationsbereichs der Haltestelle Rauscherstraße in der Wallensteinstraße



Quelle: YEWO Landscapes

Abb. 30: Regelquerschnitt 01, Wallensteinstraße Haltestellenbereich, Bestand und Planung

Bestand



Planung

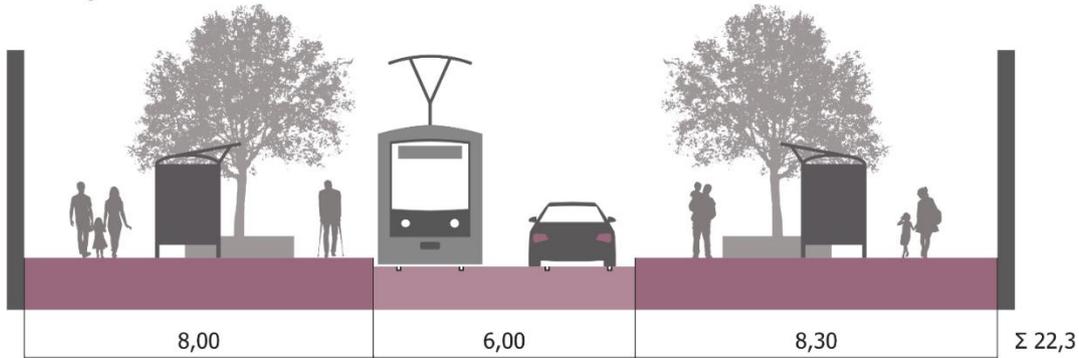
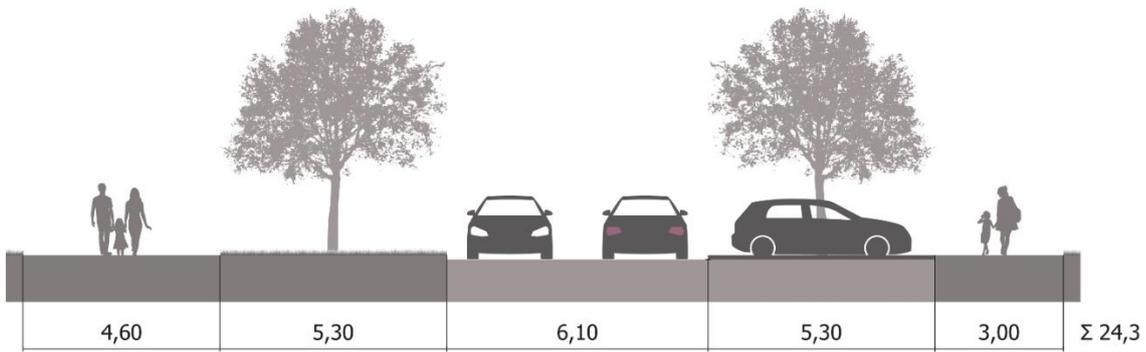
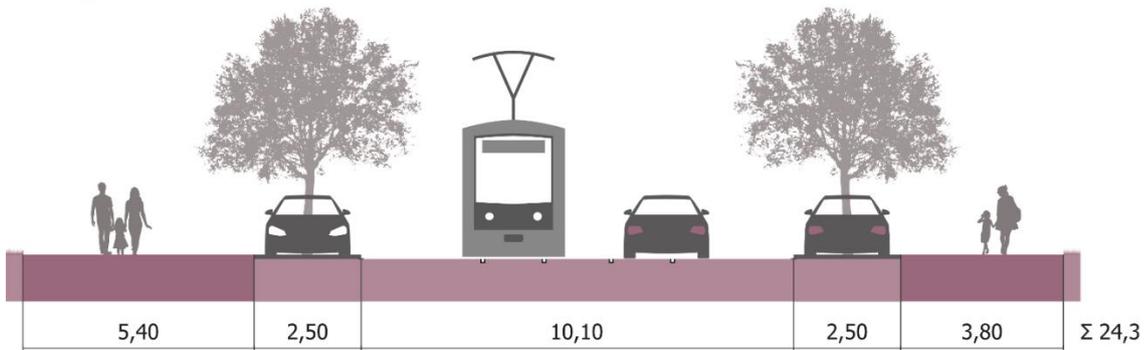


Abb. 31: Regelquerschnitt 02, Wallensteinstraße Streckenbereich, Bestand und Planung

Bestand

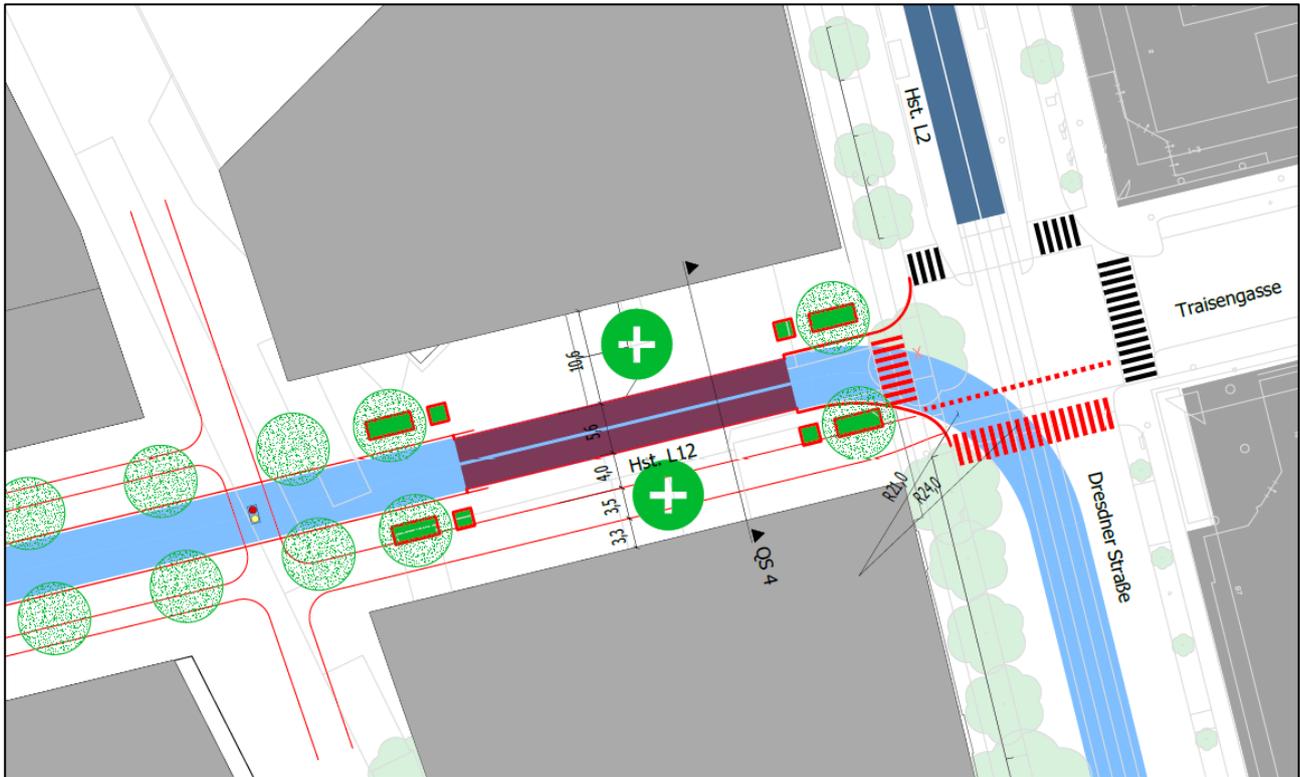


Planung



## 7.3 ABSCHNITT D – NORDWESTBAHNHOF-GELÄNDE (PLAN 1 UND 2)

Abb. 32: Abschnitt D – Nordwestbahnhof-Gelände, Lageplan M 1:500, Planausschnitt 2



Die Linie 12 durchquert das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof-Areal in Verlängerung der Wallensteinstraße bzw. Traisengasse auf einem selbständigen Gleiskörper. Der Gleiskörper soll abgesehen von der Straßenbahn nur von Fahrzeugen des Straßendienstes und für Ver- und Entsorgungsfahrten befahren werden, die Achse soll jedoch frei von MIV und Stellplätzen sein. Die vorgesehene großzügige Straßenbreite erlaubt die separate Parallelführung von Fuß- und Radverkehr auf eigenen Anlagen abseits der Straßenbahntrasse.

Die exakte Ausgestaltung des Straßenraumes wird in einem eigenständigen Planungsprozess zum Nordwestbahnhof-Gelände zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt – insbesondere auch eine mögliche Ausgestaltung als Rasengleis. Die Achse soll jedenfalls mit beidseitigen Baumreihen mit einem Regelabstand von etwa 15 m ausgestattet sein und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.

Die Straßenbahntrasse wird an zwei Punkten von wichtigen Fuß- und Radverkehrs-Längsachsen des Quartiers gequert. Diese Querungsstellen sind mit einer Rot-Gelb-Signalisierung zu sichern. Sowohl am westlichen (Nordwestbahnstraße) als auch am östlichen (Traisengasse) Ende dieses Abschnittes ist die Errichtung einer Haltestelle der Linie 12 vorgesehen. Die Gestaltung dieser Haltestellenbereiche hat im Sinne eines attraktiven Entrees ins Quartier zu erfolgen.

Abb. 33: Regelquerschnitt 03, Nordwestbahnhof-Areal Streckenbereich, Planung

Planung

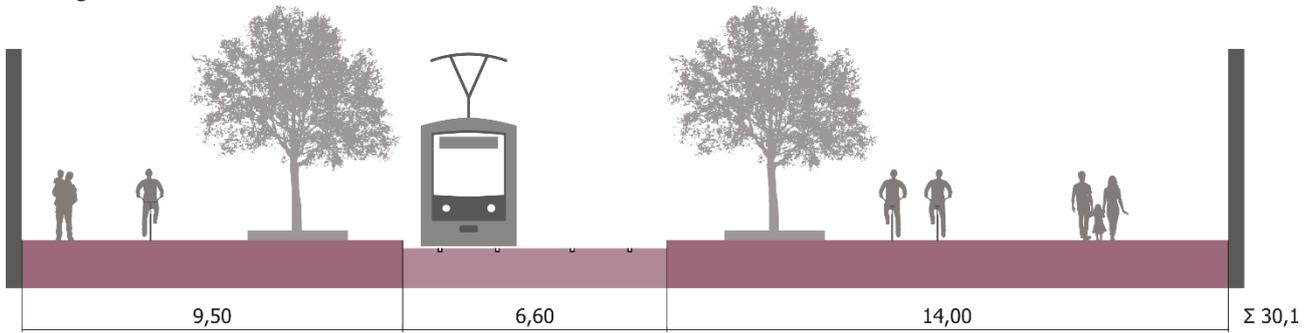
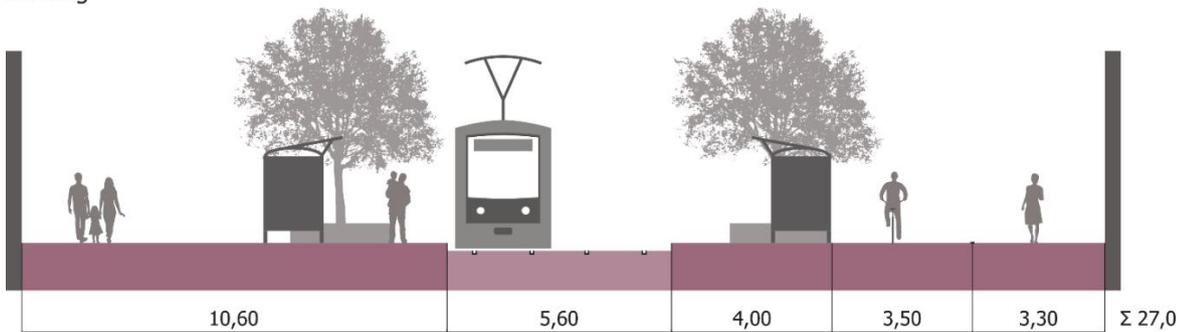


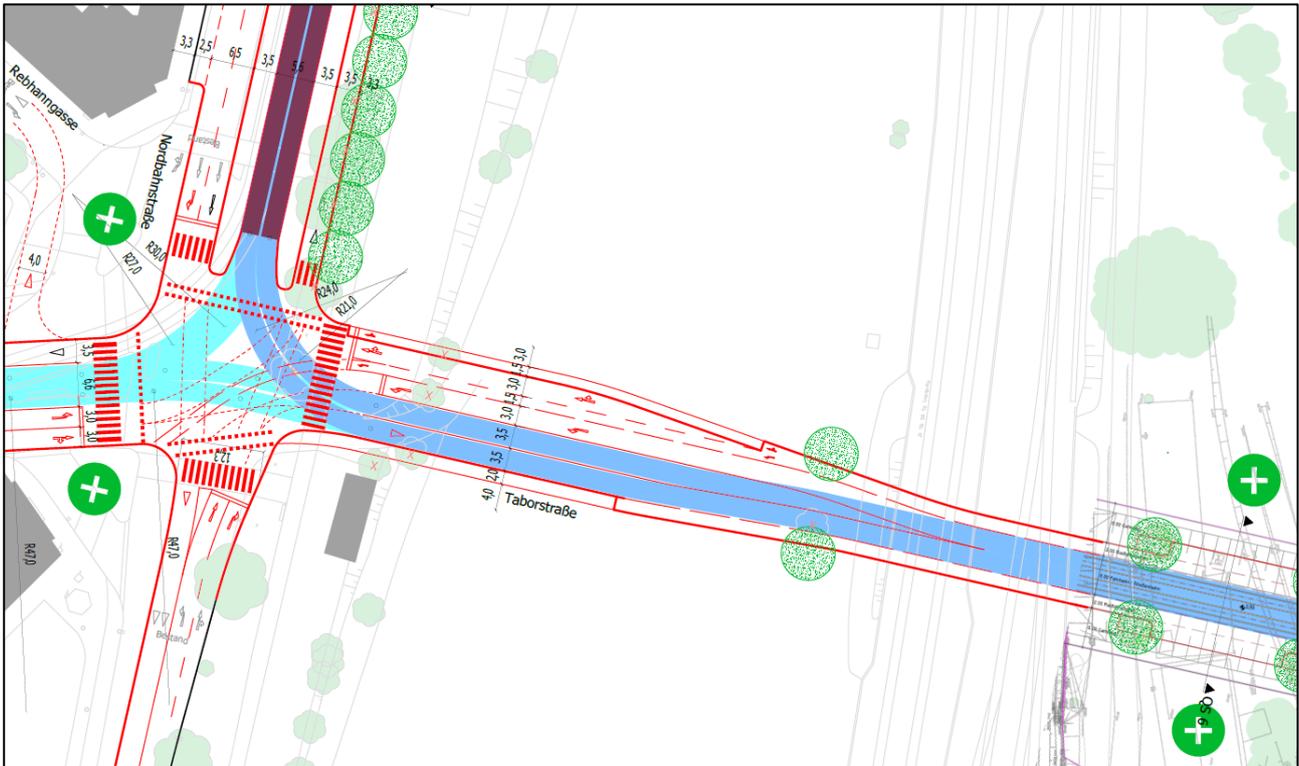
Abb. 34: Regelquerschnitt 04, Nordwestbahnhof-Areal Haltestellenbereich, Planung

Planung



## 7.4 ABSCHNITT F – NORDBAHNHOF-GELÄNDE (PLAN 3, 4 UND 5)

Abb. 35: Abschnitt F – Nordbahnhof-Gelände, Lageplan M 1:500, Planausschnitt 4



Das **Kreuzungsplateau Nordbahnstraße – Taborstraße** wird deutlich kompakter gestaltet als im Bestand. Der Fahrbahnquerschnitt der Nordbahnstraße wird im Abschnitt südlich der Kreuzung von 2+1 Fahrstreifen auf einen 1+1 Querschnitt redimensioniert. Zur Verminderung der Komplexität des Kreuzungsplateaus werden die Abbiegerelationen von der Nordbahnstraße Fahrtrichtung Norden linkseinbiegend in die Taborstraße und Fahrtrichtung Süden linkseinbiegend in die Taborstraße unterbunden. Diese Relationen stehen für den MIV an der benachbarten Kreuzung Nordbahnstraße – Am Tabor zur Verfügung.

Die Rebhanngasse wird nicht wie im Bestand direkt an das Kreuzungsplateau angebunden. Durch die Führung der Rebhanngasse als Einbahn Richtung Norden kann ein Ausweichverkehr in der Relation Innstraße – Taborstraße stadteinwärts unterbunden werden. Die Rebhanngasse ist in diesem Bereich in die Gestaltung des Entrees zum Nordwestbahnhof-Areal einzubinden.

Es wird eine neue Doppelhaltestelle als Inselhaltestelle in beide Fahrrichtungen für die Straßenbahnlinien 2 und 12 unmittelbar nördlich der Kreuzung in der Nordbahnstraße vorgesehen. Die bestehende Haltestelle der Linie 2 Fahrtrichtung Norden in der Taborstraße wird aufgelassen. Das Einbiegen der Linie 2 von der Taborstraße in die Nordbahnstraße wird mittels einer

Gleisbogenabfolge samt Zwischengerade neu trassiert. Ein Verbindungsgleis zwischen der Gleistrasse der Linie 2 und der zukünftigen Gleistrasse der Linie 12 für betriebliche Zwecke ist vorgesehen. Die Fußgänger- und Radverkehrsrelationen werden über lichtsignalgeregelte Übergänge auf möglichst kurzem Weg über das Kreuzungsplateau geführt.

Für die Querschnittsgestaltung der Nordbahnstraße südlich der Kreuzung wurde Ende 2018 ein Planungsprozess gestartet, welcher auch Auswirkungen auf die Ausgestaltung des Kreuzungsplateaus haben wird.

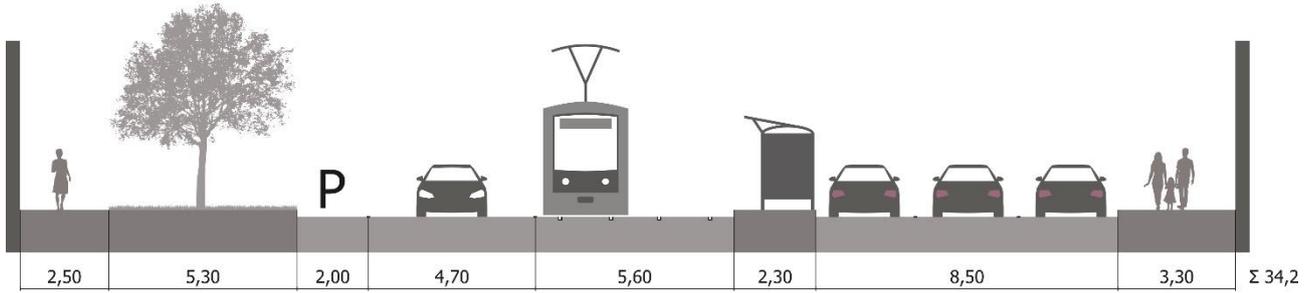
In der **Taborstraße zwischen Nordbahnstraße und Bruno-Marek-Allee** wird die Straßenbahn im Mischverkehr mit dem MIV verkehren. Der symmetrische Querschnitt soll je Richtung einen Mischfahrstreifen, einen Mehrzweckstreifen, einen Längsparkstreifen – unterbrochen von Baumscheiben – und einen Gehsteig aufweisen. Für diesen Abschnitt befindet sich derzeit ein Straßendetailprojekt in Ausarbeitung (siehe Kap. 4.4).

Der Abschnitt der **Taborstraße zwischen Bruno-Marek-Allee und Leystraße**, welcher das Vorfeld des künftigen Schulcampus bildet, soll vom MIV freigehalten werden. Die Straßenbahnlinie O wird in diesem Bereich zukünftig ihre Endhaltestelle haben. Ab Inbetriebnahme der Linie 12 wird diese Haltestelle als Doppelhaltestelle ausgebaut sein. Für das Schulvorfeld wurde ein Freiraumkonzept erarbeitet. Ein Straßendetailprojekt für diesen Abschnitt befindet sich in der finalen Phase (siehe Kap. 4.4).

Der Abschnitt der **Taborstraße zwischen Leystraße und Vorgartenstraße** ist halbseitig bereits hergestellt. In diesem Abschnitt wird die Straßenbahn im Mischverkehr mit dem MIV verkehren. Der symmetrische Querschnitt soll je Richtung einen Mischfahrstreifen, einen Radfahrstreifen, einen Längsparkstreifen – unterbrochen von Baumscheiben – und einen Gehsteig aufweisen. Für diesen Abschnitt befindet sich derzeit ein Straßendetailprojekt in Ausarbeitung (siehe Kap. 4.4).

Abb. 36: Regelquerschnitt 05, Nordbahnstraße Haltestellenbereich, Bestand und Planung

Bestand



Planung

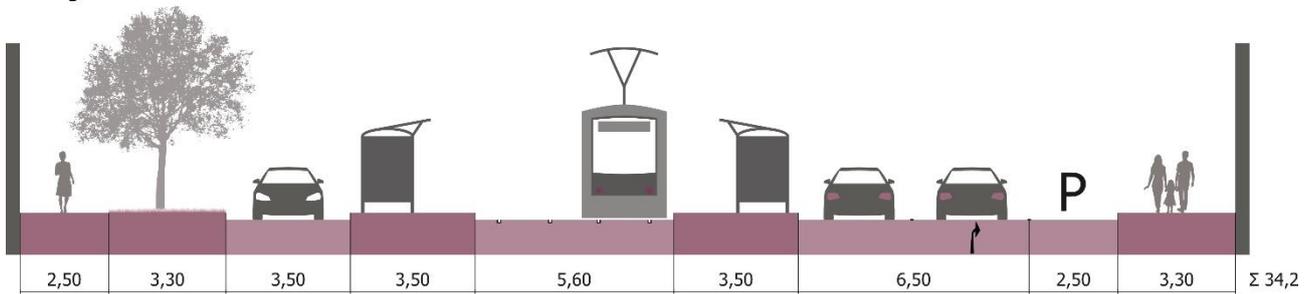


Abb. 37: Regelquerschnitt 06, Nordbahnhof-Areal Streckenbereich, Planung

Planung

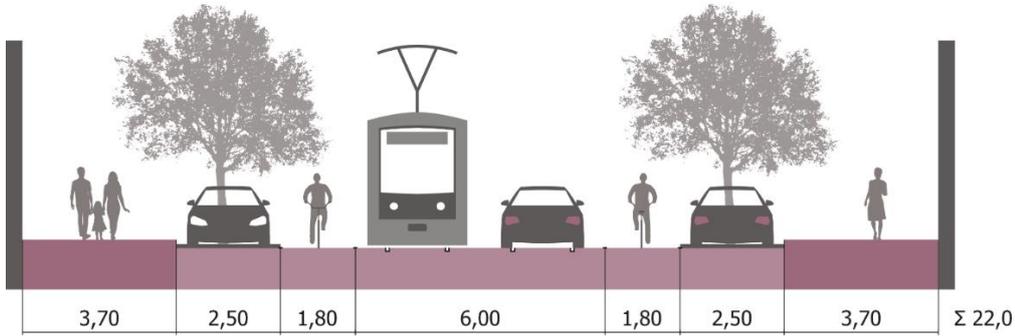
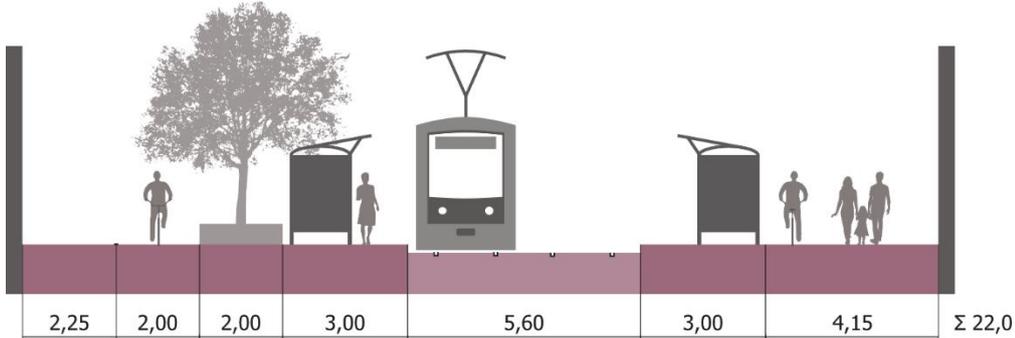


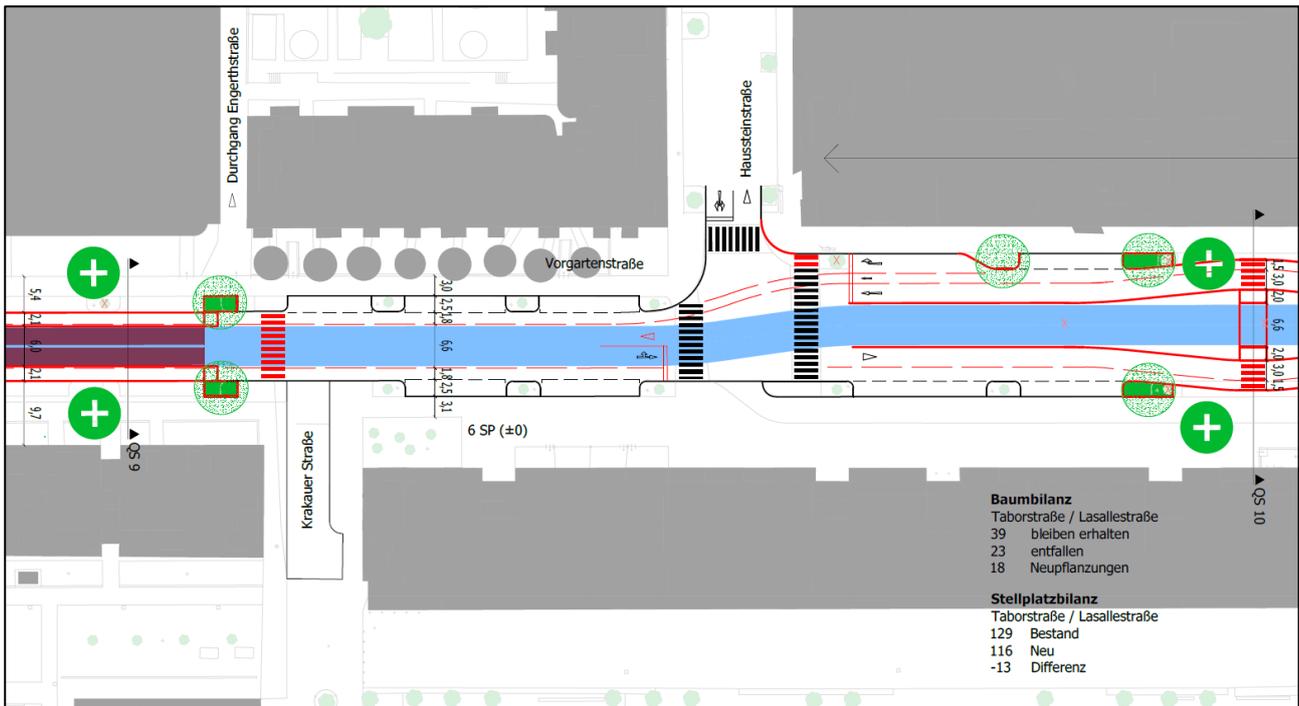
Abb. 38: Regelquerschnitt 07, Nordbahnhof-Areal Haltestellenbereich, Planung

Planung



## 7.5 ABSCHNITT G – VORGARTENSTRASSE WEST (PLAN 5 UND 6)

Abb. 39: Abschnitt G – Vorgartenstraße West, Lageplan M 1:500, Planausschnitt 5



In der **Vorgartenstraße zwischen Wechselstraße und Haussteinstraße** wird die Straßenbahn im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Die bestehende Einbahn im Abschnitt zwischen Wechselstraße und Schweidlgasse wird aufgehoben. Ein Ausweichverkehr zur Engerthstraße in Fahrtrichtung Nordwesten wird durch die bestehende Verkehrsorganisation – Einbahn Wechselstraße und Wohnstraße Vorgartenstraße nordwestlich der Wechselstraße – dennoch unterbunden.

Die beidseitige Längsparkordnung kann in diesem Abschnitt erhalten werden, ebenso wie die nordostseitige Baumreihe. Die südseitige Baumreihe muss vermutlich über weite Strecken aufgrund eines zu geringen Abstandes zum Lichtraumprofil der Straßenbahn neu gepflanzt werden – dies ist in späteren Planungsphasen jedoch noch detaillierter zu prüfen.

Im Abschnitt zwischen Schweidlgasse und Krakauer Straße wird eine Haltestelle der Linie 12 angeordnet. In diesem Bereich bestehen zwei Durchgänge zur Engerthstraße, welche eine direkte Fußwegverbindung zur Pensionsversicherungsanstalt herstellen.

In der **Vorgartenstraße zwischen Haussteinstraße und Walcherstraße** verschwenkt die Straßenbahntrasse in Mittellage und verkehrt auf einem selbständigen Gleiskörper. Die in diesem

Bereich bestehende Grünfläche samt Baumreihe wird aufgelassen. Die Straßenbahntrasse soll in diesem Abschnitt als Rasengleis hergestellt werden. Der bestehende Mehrzweckstreifen, die Längsparkordnung und die randlichen Baumreihen können beidseits erhalten werden.

Die zwei im Bestand vorhandenen und mit nicht-lichtsignalgeregelten Schutzwegen ausgestatteten Querungsstellen für Fußgänger sollen in ähnlicher Lage auch nach Implementierung der Straßenbahntrasse wiederhergestellt werden. An diesen Stellen sind beidseitig der Straßenbahntrasse flankierende Auftrittflächen für Fußgänger vorzusehen, weshalb die Richtungsfahrbahnen zu verschwenken sind.

Die **Vorgartenstraße zwischen Walcherstraße und Lassallestraße** wird weitgehend vom MIV freigehalten. Lediglich das Abfahren aus der Ofnergasse Richtung Nordwesten wird gestattet. Die Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt erlaubt die Anordnung einer Straßenbahn- und Bushaltestelle unmittelbar vor der Kreuzung mit der Lassallestraße und die Errichtung ausreichend komfortabler Haltestellenbereiche. Die Bushaltestelle der Linie 11A Fahrtrichtung Nordwesten bleibt in Ausbaustufe 1 erhalten. Der Radverkehr kann diesen Abschnitt in beide Fahrtrichtungen auf Radfahrstreifen befahren.

Bereits im Bestand sind die möglichen Fahrrelationen im MIV durch Richtungsgebote stark eingeschränkt. Fahrtrichtung Südosten ist an der Kreuzung mit der Lassallestraße ausschließlich die Geradeausrelation freigegeben. Die Einfahrt in die Vorgartenstraße ist an dieser Kreuzung ebenfalls nur in Geradeausfahrt aus der Vorgartenstraße von Südosten kommend möglich. Sämtliche Abbiegerelationen sind unterbunden. Der bestehende MIV in diesem Abschnitt wird sich infolge eines Fahrverbotes überwiegend auf den Handelskai verlagern.

An der **Kreuzung Lassallestraße – Vorgartenstraße** biegt in Ausbaustufe 1 die Straßenbahnlinie 12 in die Lassallestraße ein, wo sie in Mittellage auf einem selbständigen Gleiskörper fährt. In Ausbaustufe 2 quert die Straßenbahntrasse die Lassallestraße und vollzieht eine Gleisspreizung im Kreuzungsplateau. In Ausbaustufe zwei wird die Anzahl der Bushaltestellen der Linie 11A im Kreuzungsbereich von insgesamt vier auf zwei (jeweils vor der Kreuzung in Kombination mit der Straßenbahnhaltestelle) reduziert.

Im gesamten Abschnitt G ist eine Stellplatzreduktion von 13 Stellplätzen zu erwarten. Die Gesamtanzahl der Bäume in diesem Abschnitt reduziert sich aufgrund des Entfalls der Baumreihe in Mittellage um 5 Bäume.

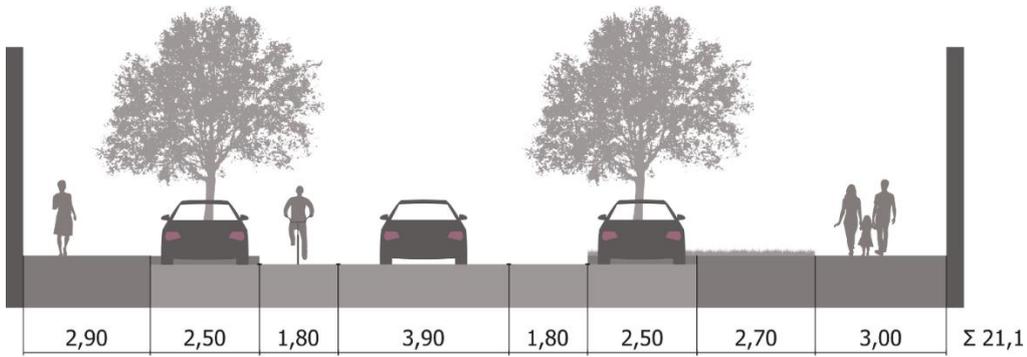
Abb. 40: Visualisierung des Straßenraums in der Vorgartenstraße zwischen Haussteinstraße und Walcherstraße



Quelle: YEWO Landscapes

Abb. 41: Regelquerschnitt 08, Vorgartenstraße Streckenbereich, Bestand und Planung

Bestand



Planung

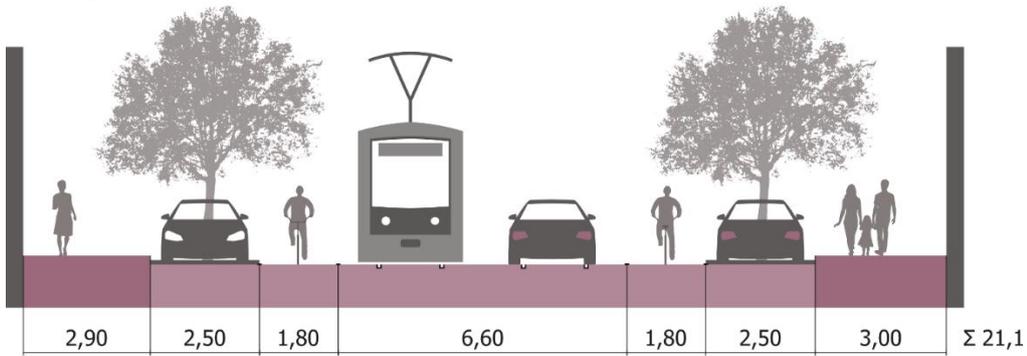
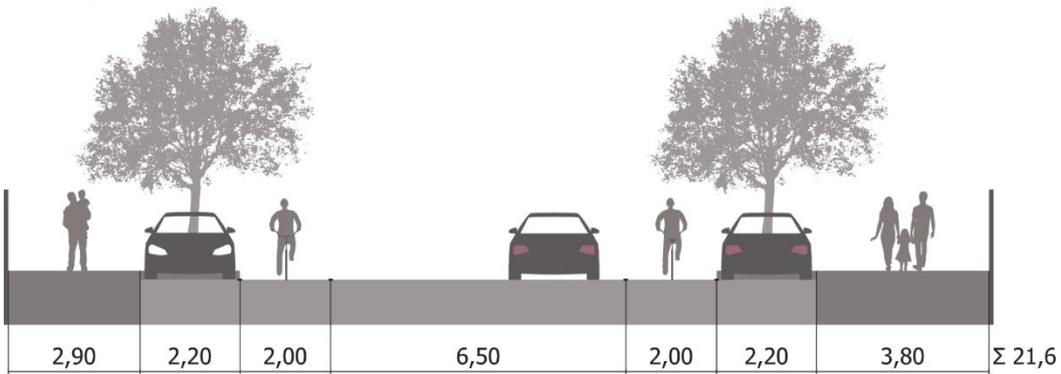


Abb. 42: Regelquerschnitt 09, Vorgartenstraße Haltestellenbereich, Bestand und Planung

Bestand



Planung

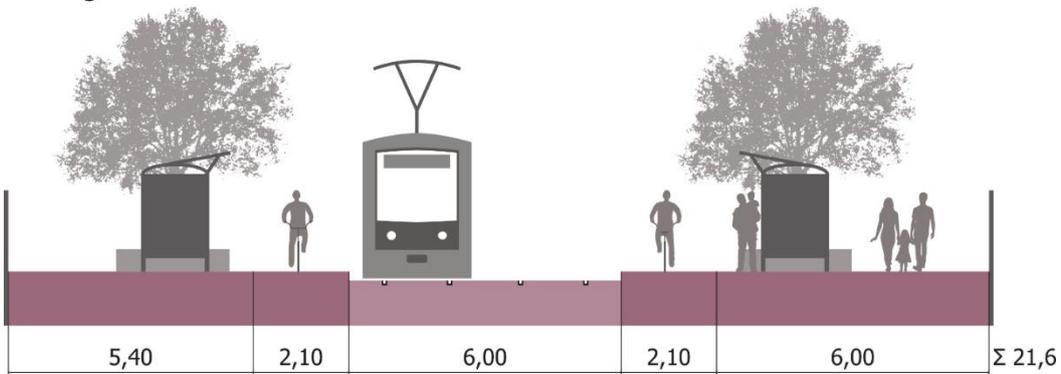
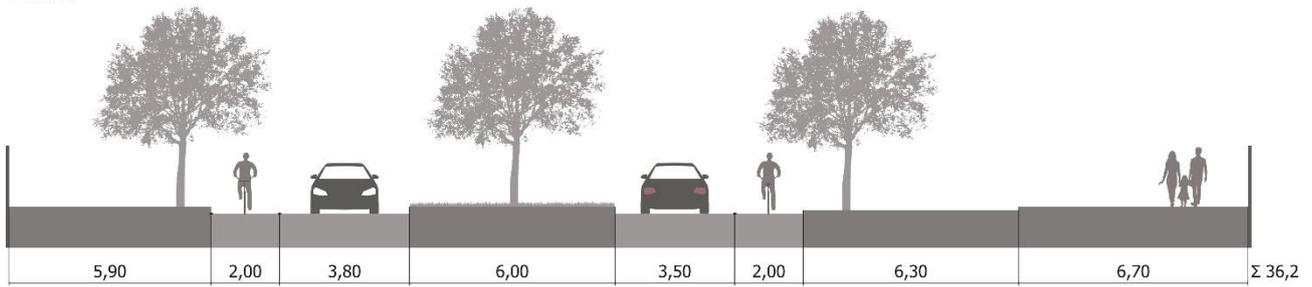


Abb. 43: Regelquerschnitt 10, Vorgartenstraße Querungsstelle, Bestand und Planung

Bestand



Planung

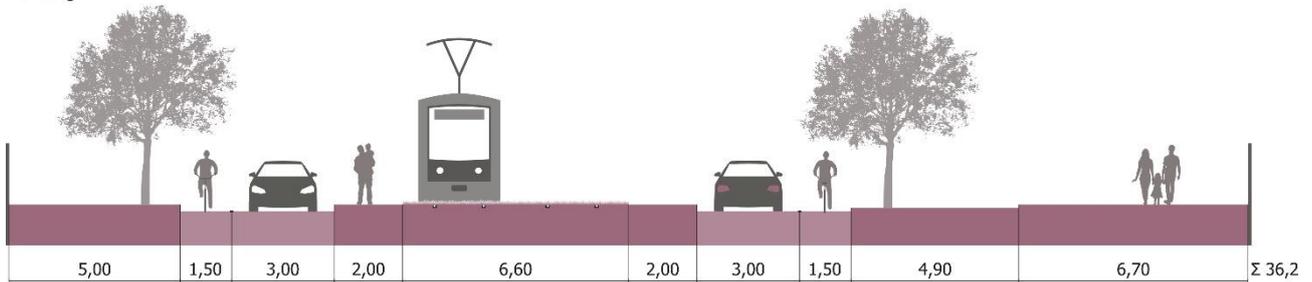
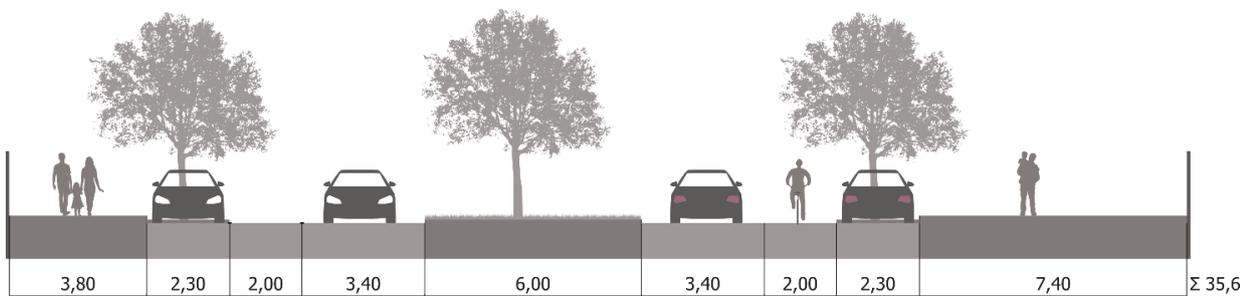
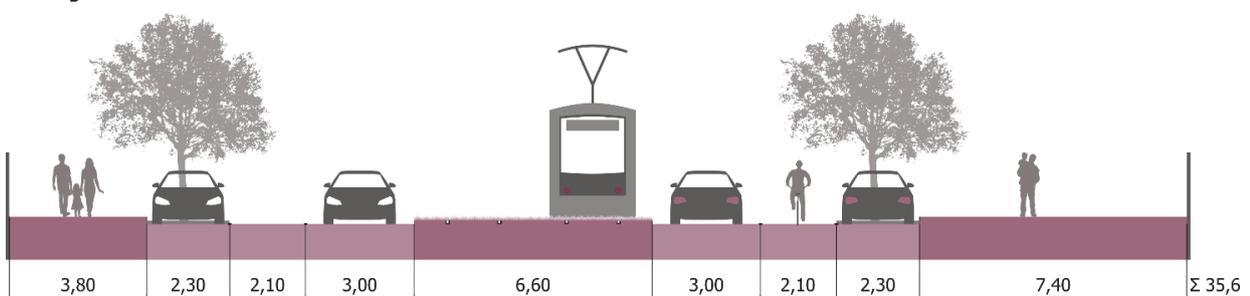


Abb. 44: Regelquerschnitt 11, Vorgartenstraße Streckenbereich, Bestand und Planung

Bestand

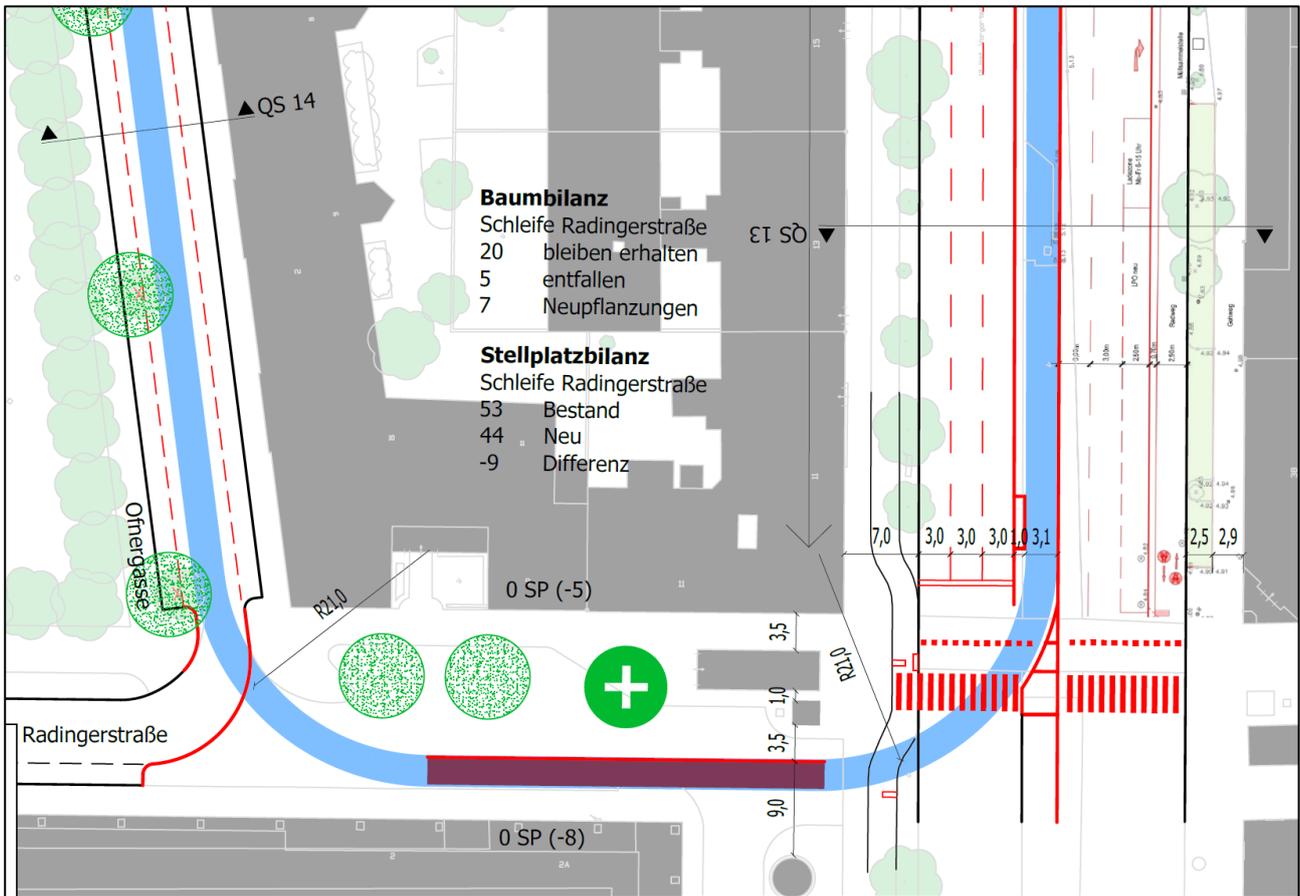


Planung



## 7.6 ABSCHNITT H – ENDSCHLEIFE U1 VORGARTENSTRASSE (PLAN 7)

Abb. 45: Abschnitt H – Endschleife U1 Vorgartenstraße, Lageplan M 1:500, Planausschnitt 7



In Ausbaustufe 1 wendet die Linie 12 über eine Gleisschleife, welche über die Lassallestraße, die Radingerstraße und die Ofnergasse verläuft.

In der **Lassallestraße** ist die Errichtung eines eingleisigen selbständigen Gleiskörpers in Mittellage anstelle des bestehenden Grünstreifens geplant. Die Trasse wird in diesem Abschnitt als Rasengleis hergestellt. Die Fahrstreifenanzahl für den MIV stadteinwärts und die Anlageverhältnisse für den Fuß- und Radverkehr bleiben unverändert. Die Fahrstreifenanzahl stadtauswärts soll infolge der geplanten Anlage eines Zweirichtungsweges an der Ostseite (siehe Kap. 4.4) – unabhängig vom Straßenbahnprojekt – von drei auf zwei Fahrstreifen reduziert werden.

In der **Radingerstraße zwischen Ofnergasse und Lassallestraße** ist die Endhaltestelle zum Einsteigen vorgesehen. Hier besteht ein Aufnahmegebäude der U1-Station Vorgartenstraße. Dieser Abschnitt wird für den MIV gesperrt und zu einem attraktiven Haltestellenbereich mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet. Die Zufahrt in die Nebenfahrbahn der Lassallestraße südlich der

Radingerstraße zu Anlieferungszwecken muss von der Ernst-Melchior-Gasse organisiert werden, daher muss eine Wendemöglichkeit errichtet werden.

In der **Ofnergasse** muss der nordseitige Senkrechtparkstreifen in einen Längsparkstreifen umgebaut werden und die Baumreihe neu gepflanzt. In Summe ist mit einer Stellplatzreduktion von 7 Stellplätzen zu rechnen.

Das **Betriebskonzept** der Linie 12 sieht vor, dass die Fahrgäste an der Endhaltestelle „U1 Vorgartenstraße“ – bestehend aus zwei Haltestellen – zum Aussteigen die Haltestelle in der Vorgartenstraße und zum Einsteigen die Haltestelle in der Radingerstraße verwenden. Zwischen den beiden Endhaltestellen besteht zum Abwarten von Ausgleichszeiten in der Lassallestraße Platz für zwei Straßenbahngarnituren. In diesem Abschnitt ist ein Mitfahren von Fahrgästen zu vermeiden, da ein Aussteigen im Falle eines längeren Aufenthaltes nicht ermöglicht werden kann. Es besteht lediglich eine schmale Auftrittfläche zum Aus- und Einsteigen des Fahrers. Da aufgrund der beengten Situation in der Radingerstraße kein Vorfahrtsgleis errichtet werden kann, ist im Bereich der Endhaltestelle kein Überholen von Straßenbahngarnituren möglich. Bei betriebsbedingten Kurzführungen sind andere Wendemöglichkeiten entlang der Trasse zu benutzen (z. B. Endschleife der Linie O).

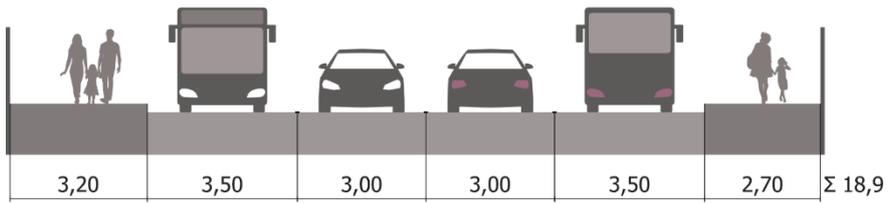
Abb. 46: Visualisierung des Straßenraums an der Kreuzung Lassallestraße – Radingerstraße



Quelle: YEWO Landscapes

Abb. 47: Regelquerschnitt 12, Vorgartenstraße Endhaltestelle, Bestand und Planung

Bestand



Planung

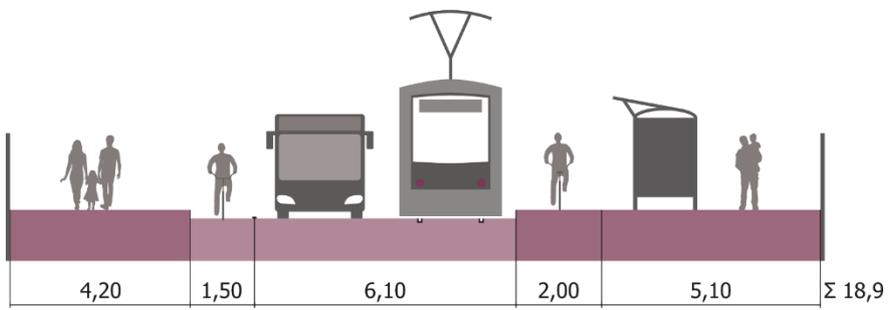
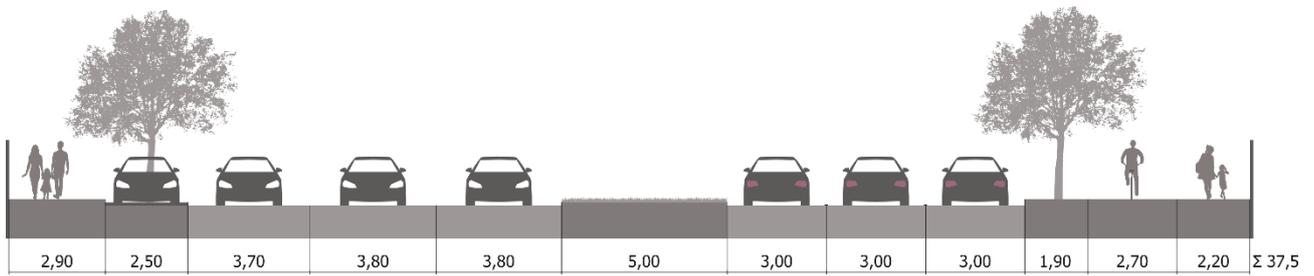


Abb. 48: Regelquerschnitt 13, Lassallestraße Streckenbereich, Bestand und Planung

Bestand



Planung

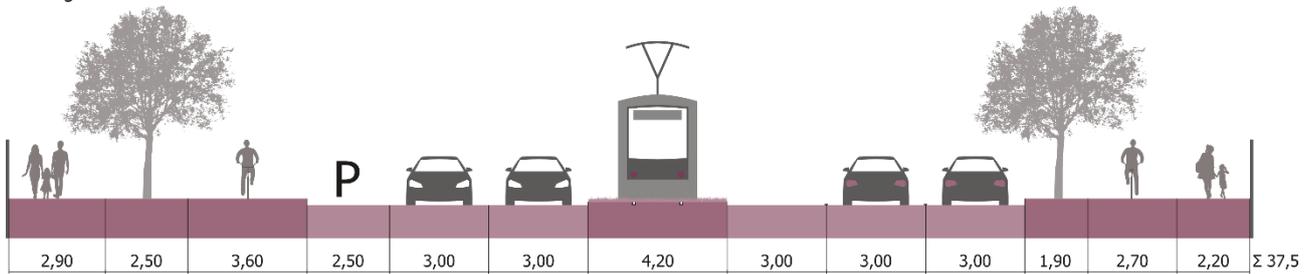
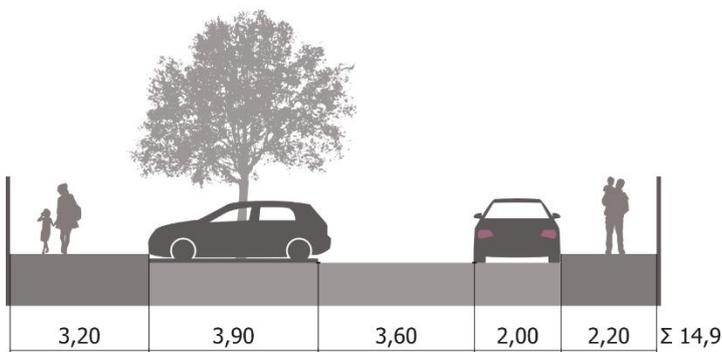
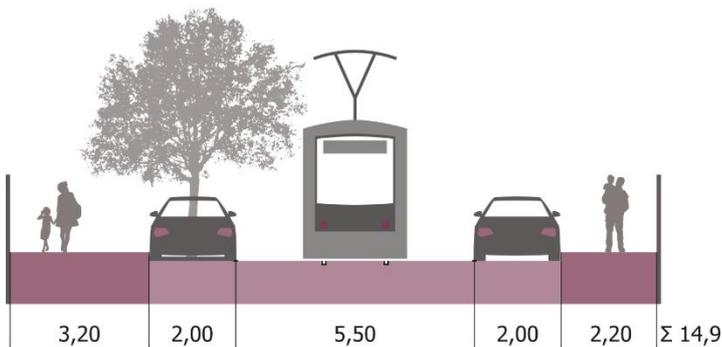


Abb. 49: Regelquerschnitt 14, Ofnergasse Streckenbereich, Bestand und Planung

Bestand

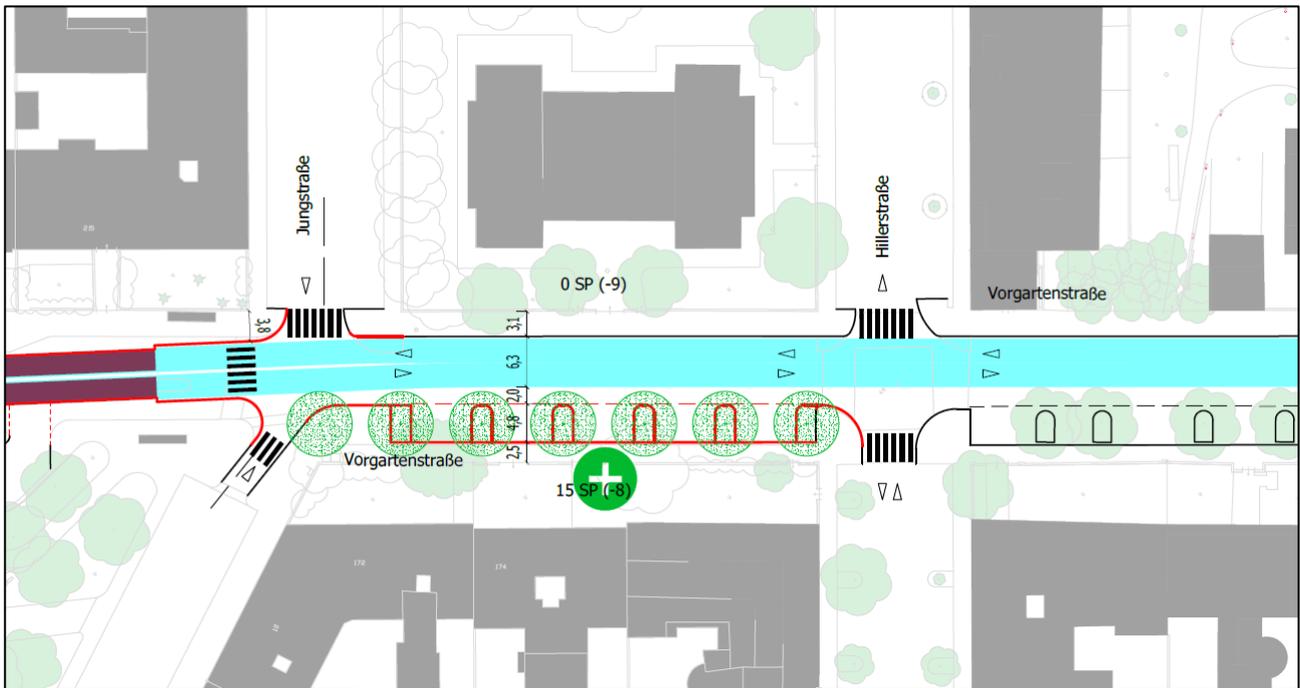


Planung



## 7.7 ABSCHNITT I – VORGARTENSTRASSE OST (PLAN 6, 8 UND 9)

Abb. 50: Abschnitt I – Vorgartenstraße Ost, Lageplan M 1:500, Planausschnitt 8



In der Vorgartenstraße zwischen Lassallestraße und Ennsgasse soll die Straßenbahnlinie 12 in Ausbaustufe 2 in Fahrtrichtung Nordwesten auf einem eigenen Gleiskörper, in Fahrtrichtung Südosten im Mischverkehr mit dem MIV verkehren. An der Kreuzung mit der Ybbsstraße ist eine neue VLSA vorgesehen, die mit der VLSA an der Lassallestraße koordiniert ist und gesicherte Fußgängerquerungen erlaubt.

In der Vorgartenstraße zwischen Ennsgasse und Sebastian-Kneipp-Gasse soll die Straßenbahn in beide Fahrrichtungen im Mischverkehr mit dem MIV verkehren. Der südwestseitige Längsparkstreifen zwischen Ennsgasse und Wachaustraße soll aufgelassen werden. Die Anlage von Radverkehrsanlagen ist nicht geplant, da in der parallelen Engerthstraße Radwege im Hauptradverkehrsnetz angeboten werden.

Zwischen Wachaustraße und Jungstraße ist eine Doppelhaltestelle für die Linie 12 und die Linie 11A vorgesehen. Die im Abschnitt zwischen Hillerstraße und Ausstellungsstraße vorhandene straßenraumprägende Platanenreihe samt Senkrechtparkstreifen kann erhalten bleiben und nach Nordwesten bis zur Jungstraße fortgesetzt werden. Der Längsparkstreifen an der Nordostseite soll zwischen Wachaustraße und Sebastian-Kneipp-Gasse aufgelöst werden.

Insgesamt entfallen im Abschnitt I 85 Stellplätze. Sieben Bäume können zusätzlich gepflanzt werden.



Errichtung eines ausreichend großzügigen Haltestellenbereichs von zwei auf einen Fahrstreifen redimensioniert werden. Im Vorlauf der Kreuzung am Elderschplatz entspricht die Fahrstreifenanzahl jener im Bestand. Die Straßenbahn befährt die Ausstellungsstraße auf einem selbständigen Gleiskörper. Entlang der Ausstellungsstraße entfallen 18 Bäume.

In der Vorgartenstraße ist unmittelbar südöstlich der Kreuzung mit der Sebastian-Kneipp-Gasse in Fahrtrichtung Nordwesten eine Haltestelle der Linie 12 als Randhaltestelle vorgesehen. Der Längsparkstreifen an der Nordostseite der Vorgartenstraße zwischen Sebastian-Kneipp-Gasse und Ausstellungsstraße soll aufgelöst werden. Es entfallen 28 Stellplätze. In diesem Bereich soll die Straßenbahn im Mischverkehr mit dem MIV verkehren.

## 7.9 STELLPLATZBILANZ

In nachfolgender Tabelle wird ein Überblick über die Stellplatzbilanz im öffentlichen Straßenraum entlang der geplanten Trasse der Linie 12 je Streckenabschnitt für **Ausbaustufe 1** gegeben.

Streckenabschnitt		Stellplätze Bestand	Stellplätze Planung	Differenz
C	Rauscherstraße bis Nordwestbahnstraße	80	29	-51
F	Innstraße bis Taborstraße	65	61	-4
G	Taborstraße bis Lassallestraße	129	116	-13
H	Endschleife U1 Vorgartenstraße	53	44	-9
<b>Summe Ausbaustufe 1</b>		<b>327</b>	<b>250</b>	<b>-77</b>

In Ausbaustufe 1 ist von einer Stellplatzreduktion von 77 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum auszugehen.

In nachfolgender Tabelle wird ein Überblick über die Stellplatzbilanz im öffentlichen Straßenraum entlang der geplanten Trasse der Linie 12 je Streckenabschnitt für **Ausbaustufe 2** gegeben.

Streckenabschnitt		Stellplätze Bestand	Stellplätze Planung	Differenz
I	Lassallestraße bis Sebastian-Kneipp-Gasse	181	96	-85
J	Endschleife U2 Messe-Prater	194	134	-60
<b>Summe Ausbaustufe 2</b>		<b>375</b>	<b>230</b>	<b>-145</b>

In Ausbaustufe 2 ist von einer Stellplatzreduktion von 145 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum auszugehen.

## 7.10 BAUMBILANZ

In nachfolgender Tabelle wird ein Überblick über die Baumbilanz im öffentlichen Straßenraum entlang der geplanten Trasse der Linie 12 je Streckenabschnitt für **Ausbaustufe 1** gegeben.

Streckenabschnitt		Bäume, bleiben erhalten	Bäume, entfallen	Bäume, neu zu pflanzen	Differenz
C	Rauscherstraße bis Nordwestbahnstr.	0	19	24	+5
D	Nordwestbahnstr. bis Dresdner Str.	0	3	48	+45
F	Innstraße bis Taborstraße	26	10	11	+1
G	Taborstraße bis Lassallestraße	39	23	18	-5
H	Endschleife U1 Vorgartenstraße	20	5	7	+2
<b>Summe Ausbaustufe 1</b>		<b>85</b>	<b>60</b>	<b>108</b>	<b>+48</b>

Entlang der Trasse der Ausbaustufe 1 können 85 Bäume gehalten werden, 60 Bäume müssen entfallen. Durch die Möglichkeit der Neupflanzung von 108 Bäumen sind in der Vorschlagsvariante in Summe 48 Bäume mehr entlang der Trasse möglich als im Bestand.

In nachfolgender Tabelle wird ein Überblick über die Baumbilanz im öffentlichen Straßenraum entlang der geplanten Trasse der Linie 12 je Streckenabschnitt für **Ausbaustufe 2** gegeben.

Streckenabschnitt		Bäume, bleiben erhalten	Bäume, entfallen	Bäume, neu zu pflanzen	Differenz
I	Lassallestr. bis Sebastian-Kneipp-G.	14	0	7	+7
J	Endschleife U2 Messe-Prater	59	18	7	-11
<b>Summe Ausbaustufe 2</b>		<b>73</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>-4</b>

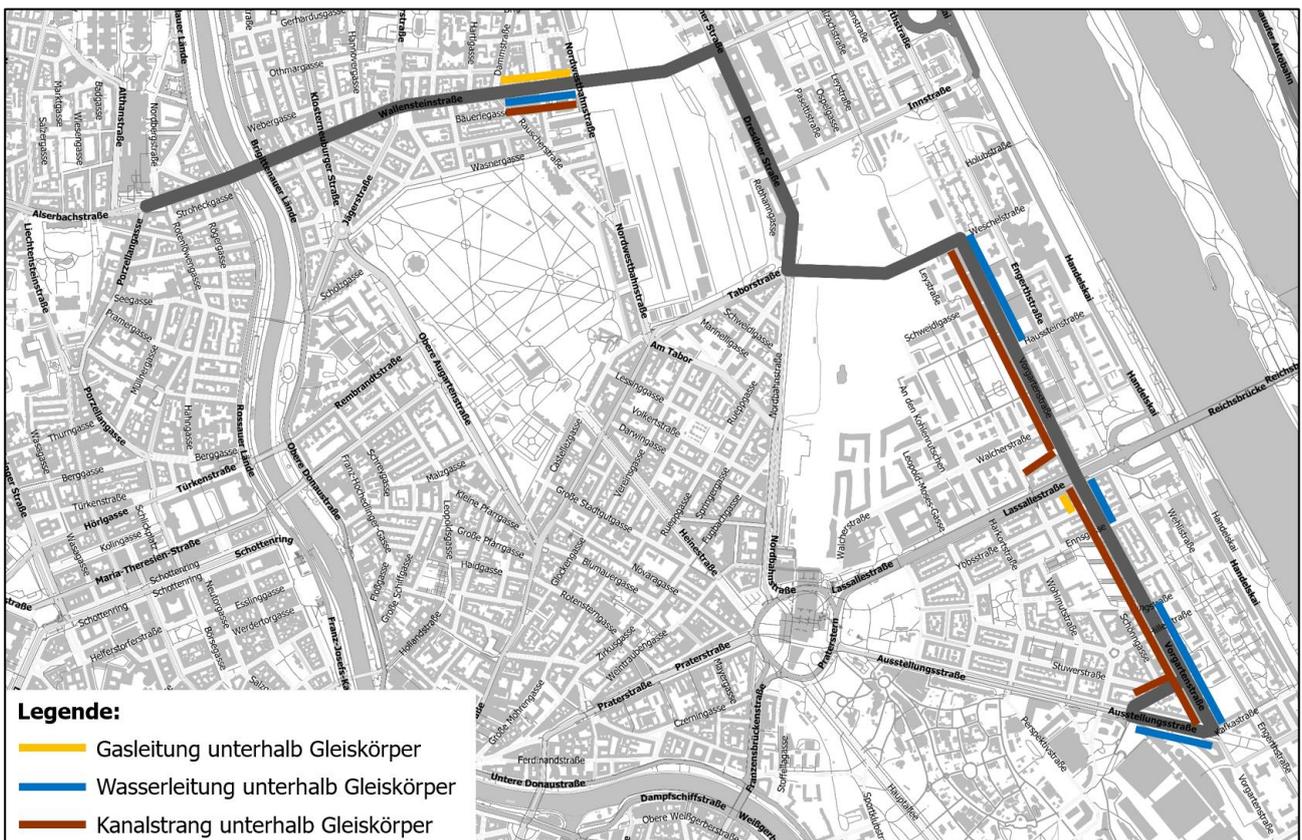
Entlang der Trasse der Ausbaustufe 2 können 73 Bäume gehalten werden, 18 Bäume müssen entfallen und 14 Bäume können neu gepflanzt werden. In Summe sind in der Vorschlagsvariante demnach 4 Bäume weniger möglich als im Bestand, da die Baumreihe an der Südseite der Ausstellungsstraße im Bereich der Endhaltestelle ersatzlos entfallen muss.

## 7.11 EINBAUTEN

Nachfolgende Abbildung gibt eine Übersicht, in welchen Abschnitten Einbauten unmittelbar unterhalb des Gleiskörpers gelegen sind. Ein entsprechender Vermerk findet sich in den betreffenden Abschnitten auch in den Lageplänen (Beilage 4). In der darauffolgenden Tabelle sind die Gesamtlängen der Einbautentrassen unterhalb des Gleiskörpers je Einbautenart angeführt.

Die Einbauten Gas und Wasser dürfen sich laut Vorgaben der Wiener Linien nicht unterhalb des Gleiskörpers befinden und müssen in den betreffenden Abschnitten verlegt werden. Kanalstränge dürfen unterhalb des Gleiskörpers verlaufen, zugehörige Schächte müssen sich jedoch außerhalb desselben befinden. Eine detaillierte Prüfung der Erfordernisse von Einbautenumlegungen hat in den nächsten Planungsschritten zu erfolgen.

Abb. 52: Übersicht Streckenabschnitte mit Einbautenlage unterhalb des Gleiskörpers



Einbautenart	Gesamtlänge unterhalb des geplanten Gleiskörpers	
	Ausbaustufe 1	Ausbaustufe 2
Gas	250 m	100 m
Wasser	750 m	750 m
Kanal	1.250 m	1.000 m

## 7.12 LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN

### 7.12.1 VLSA Nordbahnstraße – Taborstraße

Seitens der MA 46 wurde an dieser Kreuzung eine Knotenstromzählung in Auftrag gegeben. Diese wurde am Donnerstag, dem 17. Mai 2018 während der Spitzenstunden durchgeführt und konnte als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen dieser Kreuzung herangezogen werden. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden gemäß RVS 05.04.32 7 durchgeführt.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen beziehen sich auf den Prognosehorizont 2025, nach Inbetriebnahme der Linie 12, aller Straßen im Nordbahnhof-Areal und einer Vollbesiedlung des Nordbahnhof-Areals. Für die im Bestand noch nicht vorhandenen Relationen wurden Annahmen zur Ermittlung der Prognoseverkehrsstärken getroffen – jeweils 100 Pkw-E pro Spitzenstunde für alle ins Areal hinein bzw. aus dem Areal heraus führenden Relationen.

Das VLSA-Programm muss infolge der Erschließung des Nordbahnhof-Areals und der Implementierung der Straßenbahnlinie 12 adaptiert werden. Ein Vorschlag für den künftigen Phasenablauf ist in Abb. 53 auf der nächsten Seite dargestellt. Dieser Phasenablauf ist die Grundlage für die vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnungen. Die Straßenbahnlinien 2 und 12 bekommen eigene Fenster, die bei Anmeldung aktiviert werden.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen finden sich auf Seite 69.

Abb. 53: Entwurf VLSA-Phasenablauf, Kreuzung Nordbahnstraße – Taborstraße

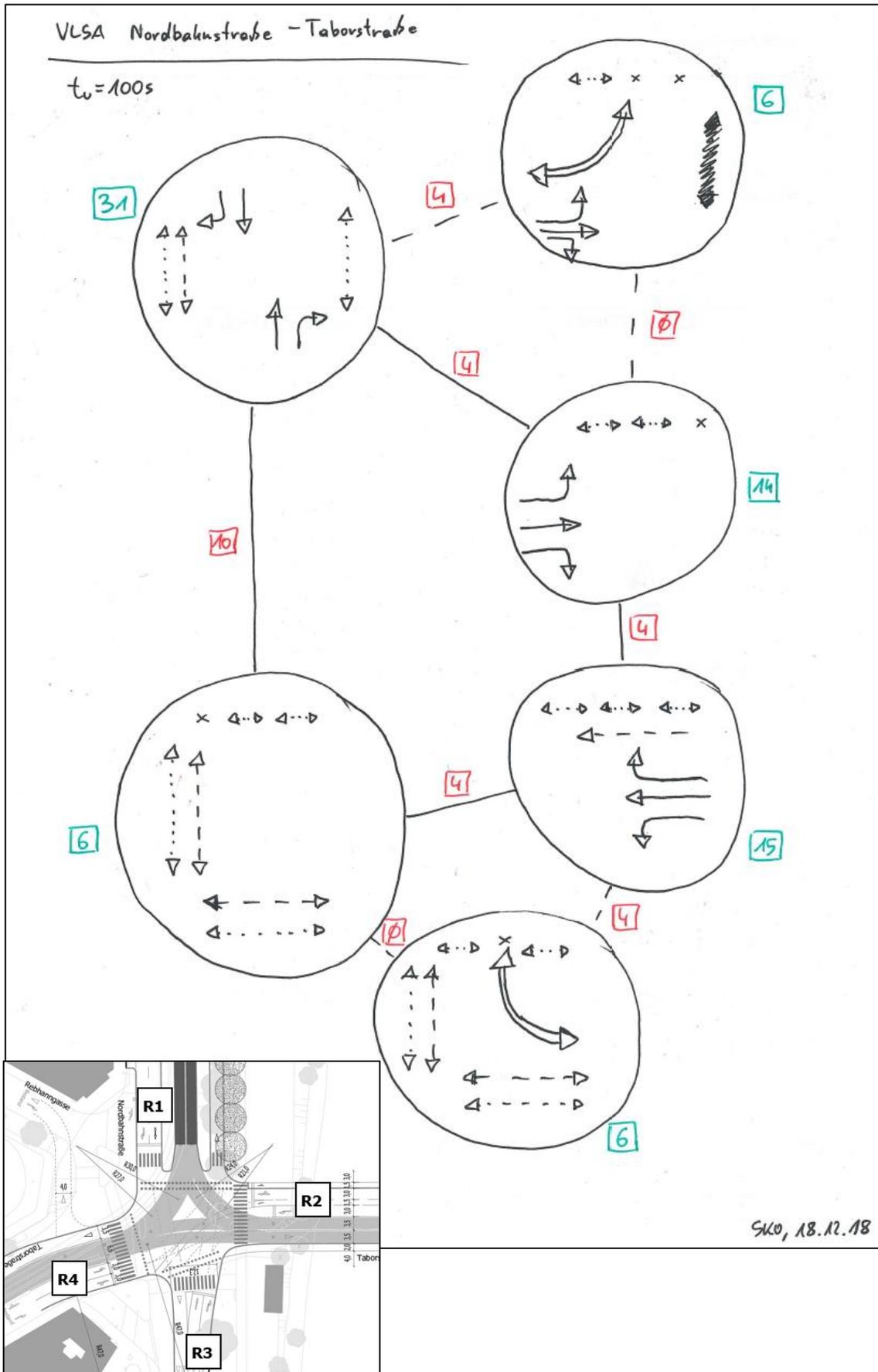


Abb. 54: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnung, Kreuzung Nordbahnstraße – Taborstraße

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Dresdner Straße - Norbahnstraße - Taborstraße, Tu [Morgen/Nachmittag] = 100/100 [s] - PROGNOSE 2025								
Spitzenstundenfaktor =								
Strom Nr.	2	3	4	5	6	7	8	9
Relation	R1G	R1R	R2L	R2GR	R3G	R3R	R4L	R4GR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:								
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	0,90	0,92	1,00	0,85	0,90	0,93
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,80	1,00	0,89	1,00	0,80	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	0,90	0,92	1,00	0,85	0,90	0,97
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,80	1,00	0,89	1,00	0,80	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	1,00	0,68	0,90	0,82	1,00	0,68	0,90	0,93
Abminderungsfaktor Nachmittag	1,00	0,68	0,90	0,82	1,00	0,68	0,90	0,97
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	2.000	1.360	1.800	1.634	2.000	1.360	1.800	1.861
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	2.000	1.360	1.800	1.634	2.000	1.360	1.800	1.938
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=100,0							
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=100,0							
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=31,0	Gz=31,0	Gz=15,0	Gz=15,0	Gz=31,0	Gz=31,0	Gz=20,0	Gz=20,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=31,0	Gz=31,0	Gz=15,0	Gz=15,0	Gz=31,0	Gz=31,0	Gz=20,0	Gz=20,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	620	422	270	245	620	422	360	372
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	620	422	270	245	620	422	360	388
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	498	384	100	200	276	100	335	173
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	383	315	100	200	297	100	333	122
Sättigungsgrad - Morgen	0,80	0,91	0,37	0,82	0,45	0,24	0,93	0,46
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,62	0,75	0,37	0,82	0,48	0,24	0,93	0,31
Rückstaberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen								
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	33,9	55,1	36,1	69,0	23,8	23,8	79,0	32,0
Zahl der Halte n1 [Pkw]	9	10	2	6	4	2	11	3
Zahl der Halte n2 [Pkw]	10	7	2	5	5	2	7	4
mittlere Staulänge [m]	60	60	12	36	30	12	66	24
Dimensionierungsstaulänge [m]	66	54	18	36	36	12	54	30
vorhandene Aufstelllänge [m]	300	72	300	42	300	30	300	42
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,1%	7,6%	0,1%	16,5%	0,1%	8,2%	0,3%	9,4%
Rückstaberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag								
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	23,8	34,2	36,1	69,0	23,8	23,8	76,1	32,0
Zahl der Halte n1 [Pkw]	6	6	2	6	5	2	11	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	7	6	2	5	6	2	7	3
mittlere Staulänge [m]	42	36	12	36	36	12	66	18
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	42	18	36	42	12	54	18
vorhandene Aufstelllänge [m]	300	72	300	42	300	30	300	42
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,1%	3,1%	0,1%	16,5%	0,1%	8,2%	0,3%	5,1%

- Es kann eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die Kreuzung Nordbahnstraße – Taborstraße im Prognosefall nachgewiesen werden.
- Die höchsten Sättigungsgrade treten mit 0,93 in der Relation R4L (Linksabbieger von der Taborstraße in die Nordbahnstraße Fahrtrichtung Norden) auf.

### 7.12.2 VLSA Lassallestraße – Vorgartenstraße

Für diese Kreuzung konnte auf eine Knotenstromzählung der MA 46 vom Donnerstag, dem 7. April 2016 zurückgegriffen werden. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden gemäß RVS 05.04.32 7 durchgeführt.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen beziehen sich auf den Prognosehorizont 2025. Es wird die Verkehrsorganisation an diesem Kreuzungsplateau gemäß der Vorschlagsvariante für die Linie 12 zu Grunde gelegt. Demnach ist in der Vorgartenstraße nordwestlich der gegenständlichen Kreuzung (Relation R2) kein MIV vorgesehen. Die Reduktion von drei auf zwei Fahrstreifen auf der Lassallestraße Fahrtrichtung Norden im Zuge des geplanten Radweg-Projektes (siehe Kap. 4.4) wird ebenfalls berücksichtigt.

Das bestehende VLSA-Programm muss nur geringfügig adaptiert werden. Die Buslinie 11A und die zukünftige Straßenbahnlinie 12 erhalten Anmeldefenster im Signalprogramm, welche großteils bereits im Bestand vorhanden sind. Für Ausbaustufe 1 wird ein zusätzliches Anmeldefenster für die Linie 12 gleichzeitig mit der Grünphase für R3L freigegeben. Die Grünzeit für R3G wird dementsprechend gekürzt. Die Anmeldefenster für die Linie 11A bleiben in beide Fahrrichtungen im Bestand (siehe Abb. 56). Dieser Phasenablauf ist die Grundlage für die vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnungen.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen finden sich auf Seite 72.

Abb. 55: Relationsskizze, Kreuzung Lassallestraße – Vorgartenstraße

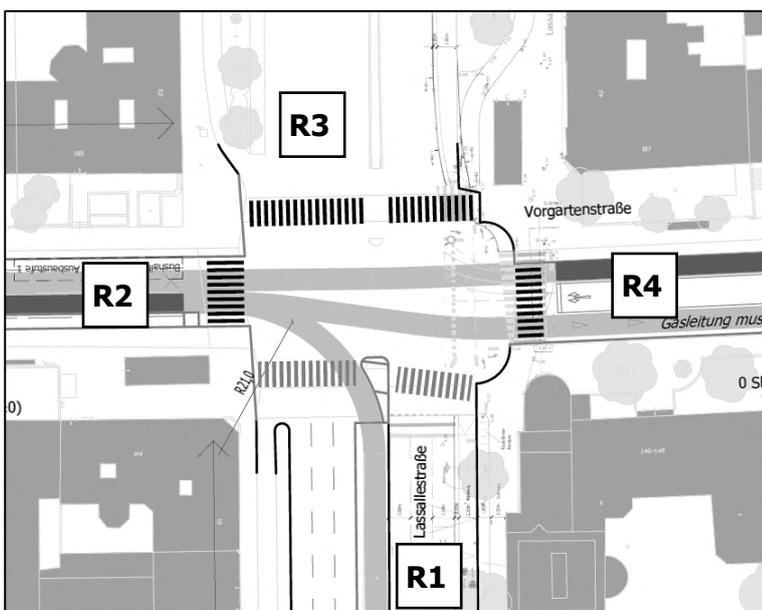


Abb. 56: Entwurf VLSA-Phasenablauf, Kreuzung Lassallestraße – Vorgartenstraße

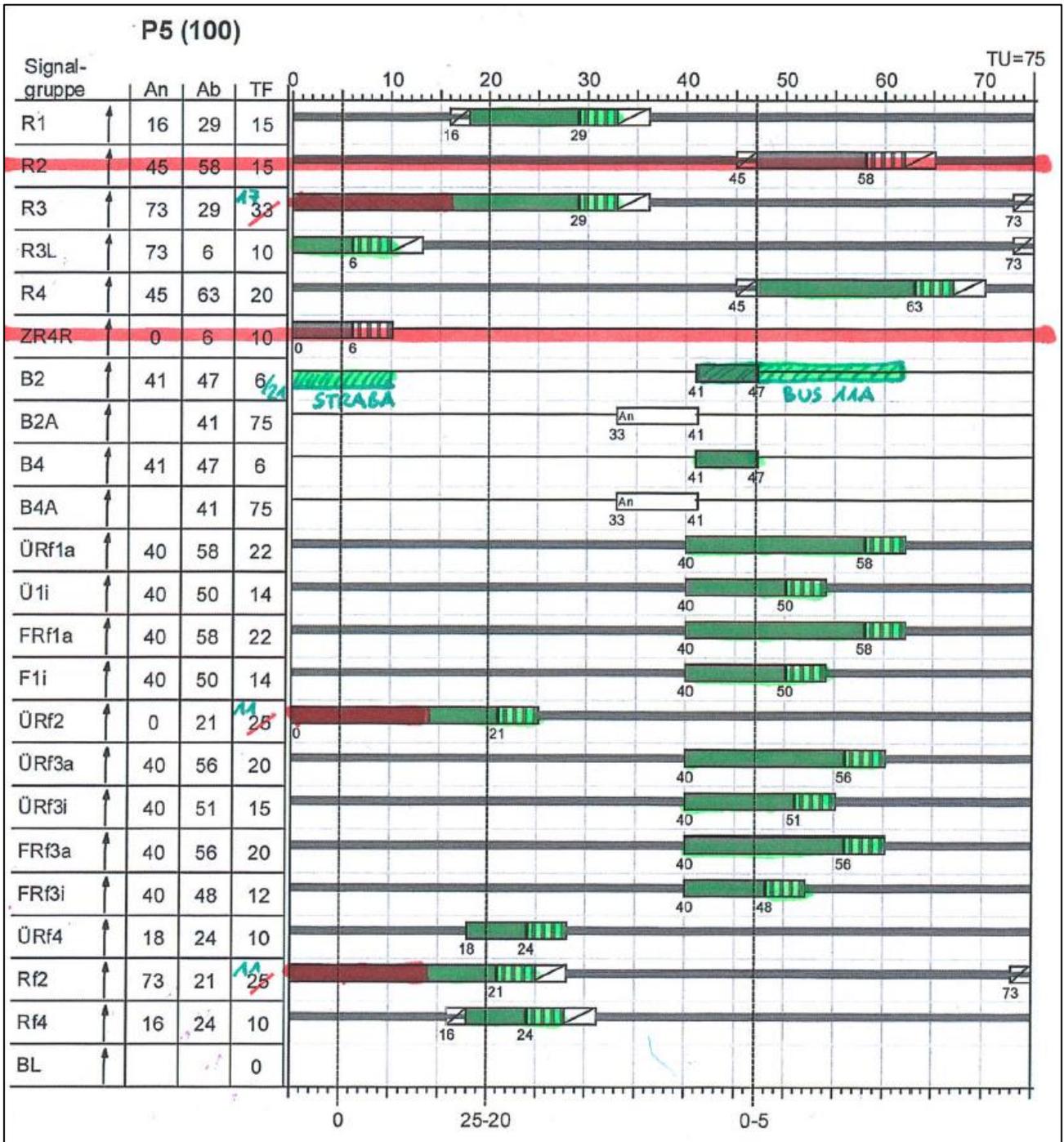


Abb. 57: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnung, Kreuzung Lassallestraße – Vorgartenstraße

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Lassallestraße - Vorgartenstraße, Tu [Morgen/Nachmittag] = 100/100 [s] - PROGNOSE 2020					
Spitzenstundenfaktor =	1,00				
Strom Nr.	1	2	3	4	5
Relation	R1G	R1R	R3G	R3L	R4LR
Anzahl der Fahrstreifen	2	1	3	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	1.800
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	4.000	2.000	6.000	2.000	1.800
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:					RVS 05.04.32
Korrekturfaktor für Fahrbahn­längs­neigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Korrekturfaktoren - Morgen</b>					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	1,00	0,90	0,87
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,80	1,00	1,00	0,80
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Korrekturfaktoren - Nachmittag</b>					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	1,00	0,90	0,87
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,80	1,00	1,00	0,80
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Abminderungsfaktor Morgen</b>	1,00	0,68	1,00	0,90	0,69
<b>Abminderungsfaktor Nachmittag</b>	1,00	0,68	1,00	0,90	0,69
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	4.000	1.360	6.000	1.800	1.250
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	4.000	1.360	6.000	1.800	1.247
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=35,0	Gz=35,0	Gz=37,0	Gz=10,0	Gz=25,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=35,0	Gz=35,0	Gz=37,0	Gz=10,0	Gz=25,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	1.400	476	2.220	180	312
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	1.400	476	2.220	180	312
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	1.185	55	1.842	249	218
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	1.644	113	1.443	199	277
Sättigungsgrad - Morgen	0,85	0,12	0,83	1,38	0,70
Sättigungsgrad - Nachmittag	1,17	0,24	0,65	1,11	0,89
<b>Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 &amp; HBS 2001 - Morgen</b>					
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	32,1	21,1	29,2	730,5	35,3
Zahl der Halte n1 [Pkw]	11	1	10	54	4
Zahl der Halte n2 [Pkw]	11	1	11	6	5
mittlere Staulänge [m]	66	6	66	324	30
Dimensionierungsstaulänge [m]	78	6	78	42	30
vorhandene Aufstelllänge [m]	300	30	300	90	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,1%	8,5%	0,1%	0,9%	0,1%
<b>Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 &amp; HBS 2001 - Nachmittag</b>					
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	344,8	21,1	19,8	291,4	62,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	86	2	7	19	8
Zahl der Halte n2 [Pkw]	15	2	8	5	6
mittlere Staulänge [m]	516	12	48	114	48
Dimensionierungsstaulänge [m]	108	12	60	36	42
vorhandene Aufstelllänge [m]	300	30	300	90	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,0%	8,6%	0,1%	1,1%	0,1%

- Die Relation R1G ist in der Nachmittagsspitzenstunde rechnerisch überlastet. Dies ist durch die Reduktion von drei auf zwei Fahrstreifen im Zuge des geplanten Radweg-Projektes (siehe Kap. 4.4) bedingt. Auf die Leistungsfähigkeit dieser Relation hat die Linie 12 keine Auswirkungen.
- Die rechnerische Überlastung der Relation R3L während der Spitzenstunden ist bereits im Bestand gegeben, für diese Relation ergibt sich durch die Linie 12 keine Veränderung.
- Die Reduktion der Grünzeit der Relation R3G infolge des Straßenbahnfensters im VLSA-Programm für die Linie 12 bedingt eine Erhöhung des Sättigungsgrades während der Morgenspitzenstunde von 0,58 auf 0,83. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit ist daher gegeben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in jenen Relationen, in denen die Implementierung der Linie 12 eine Veränderung der Grünzeiten bedingt, weiterhin eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben sein wird. Die rechnerischen Überlastungen in anderen Relationen sind entweder durch Maßnahmen anderer Projekte bedingt, die nicht in Zusammenhang mit der Linie 12 stehen oder treten in jenen Relationen auf, die bereits im Bestand überlastet sind.

## 7.13 GROBKOSTENSCHÄTZUNG

### 7.13.1 Kostenansätze Herstellung Infrastruktur

Die Grobkostenschätzung für die zu erwartenden Infrastrukturkosten zur Errichtung der Linie 12 erfolgt im Rahmen der Machbarkeitsstudie modulartig, abschnittsweise und auf Laufmeter- bzw. Stückbasis. Bedingt durch die noch sehr frühe Projektphase sind größere Unsicherheiten in der Genauigkeit der Kostenschätzung vorhanden. Der Kostenrahmen ist mit einer Spanne von +/- 40 % bezogen auf die angegebenen Gesamtkosten anzunehmen.

Die Kostenschätzung erfolgt in sechs Modulen. Die detaillierte Kalkulation der Einheitspreise je Modul findet sich in Beilage 6. Alle Kosten wurden auf das Jahr 2019 indexiert sowie um 8 % für Unvorhergesehenes erhöht.

#### **Modul 01: freie Strecke [lfm]**

Anhand eines exemplarischen Regelquerschnittes werden die Kosten für Aufbruch und Neuherstellung des Straßenraumes ermittelt und auf einen Laufmeter Querschnitt normiert. Die Kostenschätzung beinhaltet die Kosten für die Herstellung von Fahrbahnen, Gehsteigen, Radwegen, Grünflächen, Randsteinen, Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen, Möblierungselementen, Beleuchtung und Bäumen (Fällung und Neupflanzung). Die Kosten für die Errichtung des Gleiskörpers (Wiener Linien) sind in diesem Modul nicht enthalten, diese werden in Modul 06 gesondert ausgewiesen. Als Preisbasis für die Einzelpositionen dient die Preistabelle der MA 28. Die Herstellungskosten betragen exkl. MwSt. 4.900 €/lfm Regelquerschnitt. Für einzelne Streckenabschnitte werden in Kap. 7.13.3 Abminderungen des Laufmeterpreises vorgenommen; beispielsweise, wenn der Straßenquerschnitt nur halbseitig neu hergestellt wird.

#### **Modul 02: Einbautenumlegungen [lfm]**

Der Kostenschätzung werden Laufmeterpreise für die Umlegung von Einbauten, welche sich direkt unter dem Gleiskörper befinden, zugrunde gelegt. Als Preisbasis dient die Preistabelle der MA 28, die Preise wurden um Zuschläge erhöht. Die Kosten werden nicht hinsichtlich der Rohrdimensionen differenziert. Die mittleren Kosten für die Umlegung von Wasserleitungen betragen exkl. MwSt. 1.800 €/lfm, für Mischwasserkanäle exkl. MwSt. 3.000 €/lfm und für Gasleitungen exkl. MwSt. 1.200 €/lfm.

#### **Modul 03: Kreuzungsplateaus [Stk]**

Die Kosten für Aufbruch und Neuherstellung von Kreuzungsplateaus werden für zwei verschiedene Kreuzungsplateaugrößen kalkuliert. Es werden dieselben Leistungspositionen wie in Modul 01

berücksichtigt, die Kosten für Gleisbau (Modul 06) und die Errichtung bzw. Adaptierung von VLSA (Modul 04) sind nicht berücksichtigt. Die Kosten für ein großes Kreuzungsplateau (Bsp.: Nordbahnstraße – Taborstraße) betragen exkl. MwSt. 725.000 €/Kreuzung (Modul 03a), die Kosten für ein kleines Kreuzungsplateau (Bsp. Vorgartenstraße – Jungstraße) betragen exkl. MwSt. 188.000 €/Kreuzung (Modul 03b).

**Modul 04: VLSA** [Stk]

Die Neuerrichtung einer VLSA wird exkl. MwSt. mit 357.000 €/VLSA, die Adaptierung einer VLSA exkl. MwSt. mit 119.000 €/VLSA kalkuliert.

**Modul 05: Platzgestaltung Endhaltestelle** [Stk]

Die Herstellung einer attraktiven Platzgestaltung an einer Endhaltestelle der Linie 12 wird anhand der Endhaltestelle bei der U1-Station Vorgartenstraße mit exkl. MwSt. 474.000 €/Platz kalkuliert.

**Modul 06: Gleisbau** [Pauschale]

Die Kostenschätzung für den Gleisbau erfolgte durch die Wiener Linien /7/. Die Kosten für Aushub, Planumsherstellung und Neubau der Trasse [lfm] samt Weichenanlagen und Kreuzungszuschläge [Stk] wurden je Planausschnitt gem. Kap. 6.3 geschätzt. Je Ausbaustufe wurden Pauschalen für Lichtwellenleiter, Haltestellenausrüstung, Unterwerke sowie Planungs- und Gutachterkosten hinzugerechnet. Oberflächenarbeiten außerhalb des Gleiskörpers (z. B. im Bereich der Haltestellen) sind im Modul 01 enthalten. Im Bereich des Nordwestbahnhof-Areals wurde von einer Trassenerrichtung auf einem fertigen Planum ausgegangen. Die Errichtung des Planums in diesem Abschnitt ist in den Entwicklungskosten des Nordwestbahnhof-Areals enthalten.

### 7.13.2 Kostenansätze Anschaffung Fahrzeugmaterial

Durch die Errichtung der Linie 12 wird die Anschaffung von zusätzlichen Straßenbahngarnituren erforderlich. Die Anschaffungskosten für dieses zusätzliche Wagenmaterial wurden je Ausbaustufe und inklusive Wagenreserve seitens der Wiener Linien kalkuliert /7/. Es wurde von der Anschaffung von Straßenbahngarnituren des Typs „Flexity“ [REDACTED] <sup>\*</sup> ausgegangen.

\* Einzelpreis für Straßenbahnfahrzeug Typ "Flexity Wien"

### 7.13.3 Kostenkalkulation Herstellung Infrastruktur

Auf Basis der in Kap. 7.13.1 dargestellten Kostenansätze wurden nachfolgende Infrastrukturkosten je Streckenabschnitt für **AUSBAUSTUFE 1** ermittelt (Länge der Neubauabschnitte ca. 2,4 km). Die ausgewiesenen Kosten verstehen sich allesamt exkl. MwSt.

Die Infrastrukturkosten für Ausbaustufe 1 belaufen sich in Summe auf **ca. 40,1 Mio. € exkl. MwSt.**

Ab-schnitt	Modul 01 Freie Strecke	Modul 02 Einbauten- umlegung	Modul 03 Kreuzungs- plateau	Modul 04 VLSA	Modul 05 Endhalte- stelle	Modul 06 Gleisbau /7//7/	SUMME
<b>C</b>	235 m <b>€ 1.151.500</b>	235 m G,W,K <b>€ 1.410.000</b>	1 x klein <b>€ 188.000</b>	2 x adapt. <b>€ 238.000</b>	-	<b>€ 4.318.100</b>	<b>€ 7.305.600</b>
<b>D</b>	1	-	-	1x adapt. <b>€ 119.000</b>	-	<b>€ 3.177.400</b>	<b>€ 3.296.400</b>
<b>F</b>	2	-	1 x groß <b>€ 725.000</b>	1 x neu <b>€ 357.000</b>	-	<b>€ 7.183.500</b>	<b>€ 8.265.500</b>
<b>G</b>	790 m x 70% <b>€ 2.709.700</b>	370 m (W) 710 m (K) <b>€ 2.796.000</b>	1 x klein <b>€ 188.000</b>	2 x adapt. <b>€ 238.000</b>	-	<b>€ 6.207.600</b>	<b>€ 12.139.300</b>
<b>H</b>	285 m x 50% <b>€ 698.300</b>	290 m (K) <b>€ 870.000</b>	2 x klein <b>€ 376.000</b>	2 x adapt. <b>€ 238.000</b>	1 x <b>€ 474.000</b>	<b>€ 1.604.500</b>	<b>€ 4.260.800</b>
keinem Abschnitt zuordenbar <sup>3</sup>						<b>€ 4.872.600</b>	<b>€ 4.872.600</b>
<b>Sum-me</b>	€ 4.559.500	€ 5.076.000	€ 1.477.000	€ 1.190.000	€ 474.000	€ 27.363.700	<b>€ 40.140.200</b>

<sup>1</sup> in Entwicklungskosten Nordwestbahnhof-Areal abgebildet

<sup>2</sup> in Entwicklungskosten Nordbahnhof-Areal abgebildet

<sup>3</sup> Pauschalkosten gem. Wiener Linien /7/: Lichtwellenleiter, Haltestellenausrüstung Bestands- und Neubaustrecke, Unterwerke, Planungs- und Gutachterkosten

Auf Basis der in Kap. 7.13.1 dargestellten Kostenansätze wurden nachfolgende Infrastrukturkosten je Streckenabschnitt für **AUSBAUSTUFE 2** ermittelt (Länge der Neubauabschnitte ca. 1,4 km). Die ausgewiesenen Kosten verstehen sich allesamt exkl. MwSt.

Die Infrastrukturkosten für Ausbaustufe 2 belaufen sich in Summe auf **ca. 21,5 Mio. € exkl. MwSt.**

Ab-schnitt	Modul 01 Freie Strecke	Modul 02 Einbauten- umlegung	Modul 03 Kreuzungs- plateau	Modul 04 VLSA	Modul 05 Endhalte- stelle	Modul 06 Gleisbau /7/	SUMME
H <sup>4</sup>	285 m x 30% <b>€ 419.000</b>	-	2 x klein <b>€ 376.000</b>	2 x adapt. <b>€ 238.000</b>	1 x 20 % <b>€ 94.800</b>	<b>€ 2.154.900</b>	<b>€ 3.282.700</b>
I	695 m x 50% <b>€ 1.702.800</b>	395 m (W) 695 m (K) 85 m (G) <b>€ 2.898.000</b>	4 x klein <b>€ 752.000</b>	1x neu 1 x adapt. <b>€ 476.000</b>	-	<b>€ 1.678.700</b>	<b>€ 7.507.500</b>
J	660 m x 70% <b>€ 2.263.800</b>	450 m (W) 325 m (K) <b>€ 1.785.000</b>	2 x klein <b>€ 376.000</b>	1x adapt. <b>€ 238.000</b>	1 x <b>€ 474.000</b>	<b>€ 3.560.480</b>	<b>€ 8.697.300</b>
keinem Abschnitt zuordenbar <sup>3</sup>						<b>€ 1.991.200</b>	<b>€ 1.991.200</b>
<b>Sum-me</b>	€ 4.385.600	€ 4.683.000	€ 1.504.000	€ 952.000	€ 568.800	€ 9.385.280	<b>€ 21.478.700</b>

<sup>4</sup> Abbruch Endschleife und Wiederherstellung Straßenoberflächen

#### 7.13.4 Kostenkalkulation Anschaffung Fahrzeugmaterial

Gemäß Kostenschätzung der Wiener Linien /7/ ist für **AUSBAUSTUFE 1** die Anschaffung [REDACTED] [REDACTED]<sup>\*</sup> des Typs „Flexity“ erforderlich. Dies entspricht einem Kostenaufwand von **ca. 27,0 Mio. € exkl. MwSt.**

Für **AUSBAUSTUFE 2** ist die Anschaffung [REDACTED]<sup>\*</sup> des Typs „Flexity“ erforderlich. Dies entspricht einem Kostenaufwand von **ca. 2,7 Mio. € exkl. MwSt.**

\* Einzelpreis für Straßenbahnfahrzeug Typ "Flexity Wien"

### 7.13.5 Kostenkalkulation Zusammenstellung

		exkl. MwSt.		inkl. MwSt.	
		ermittelte Kosten	Spanne +/- 40 %	ermittelte Kosten	Spanne +/- 40 %
<b>AUSBAU STUFE 1</b>	<b>Infrastruktur</b>	40,1 Mio. €	<b>24,1 – 56,1 Mio. €</b>	48,1 Mio. €	<b>28,9 – 67,3 Mio. €</b>
	<b>Fahrzeugmaterial</b>	27,0 Mio. €	<b>16,2 – 37,8 Mio. €</b>	32,4 Mio. €	<b>19,4 – 45,4 Mio. €</b>
<b>AUSBAU STUFE 2</b>	<b>Infrastruktur</b>	21,5 Mio. €	<b>12,9 – 34,4 Mio. €</b>	25,8 Mio. €	<b>15,5 – 36,1 Mio. €</b>
	<b>Fahrzeugmaterial</b>	2,7 Mio. €	<b>1,6 – 3,8 Mio. €</b>	3,2 Mio. €	<b>1,9 – 4,5 Mio. €</b>

## 7.14 OFFENE PUNKTE

Nachfolgende Punkte sind in den weiteren Planungsschritten für Ausbaustufe 1 noch zu klären bzw. vertieft zu behandeln.

- Die Errichtung von Ausbaustufe 1 bedingt die Anschaffung von [REDACTED]\* Straßenbahngarnituren (inklusive Wagenreserve). Die Abstellkapazitäten in den Remisen der Wiener Linien sind mit den Verlängerungen der Linie D (2019) und der Linie O (2020) erschöpft. Zusätzliche Abstellkapazitäten sind erst mit dem Vollausbau der Remise Kagran (aus derzeitiger Sicht 2028) verfügbar /7/. Das Erfordernis der Schaffung zusätzlicher Abstellkapazitäten für die neuen Garnituren der Linie 12 ist daher zu prüfen. \* Einzelpreis für Straßenbahnfahrzeug Typ "Flexity Wien"
- Bei der Trassierung der Straßenbahn sind Kurvenradien von <25 m zu vermeiden (z. B. Kreuzungsplateau Nordbahnstraße – Taborstraße).
- Eine Abmilderung des Fahrgassenversatzes an der Kreuzung Wallensteinstraße – Rauscherstraße ist zu prüfen.
- Verkehrstechnischer Nachweis eines ausreichenden Abstandes der Haltestelle „Rauscherstraße“ in der Wallensteinstraße von der Kreuzung – zur Gewährleistung ausreichender Aufstellflächen von Linksabbiegern aus der Dammstraße hinter haltenden Straßenbahngarnituren.
- Diskussion, ob die Zufahrt in das Nordwestbahnhof-Areal zum Zweck der Anlieferung über die Kreuzung Nordwestbahnstraße – Wallensteinstraße ermöglicht werden soll und in welcher Form diese ausgeführt werden kann.
- Detaillierte Ausgestaltung des Kreuzungsplateaus Nordbahnstraße – Taborstraße in Abstimmung mit den Ergebnissen der Planungsprozesses zur Querschnittsgestaltung Nordbahnstraße.
- Art und Richtung der Anbindung der Rebhanggasse an die Taborstraße.
- Untersuchung der Verlagerungseffekte durch den Entfall von Abbiegerelationen an der Kreuzung Nordbahnstraße – Taborstraße.
- Geplante Baumpflanzungen hinsichtlich der bestehenden Beleuchtungsmasten mit der MA 33 abstimmen.
- Detaillierte Ausbildung der Querungsstelle (lichtsignalgeregelter Schutzweg) über die Lassallestraße auf Höhe Radingerstraße samt Radverkehrsführung.
- Nachweis der Tragfähigkeit der Decke des U-Bahn-Schachtes in der Lassallestraße.

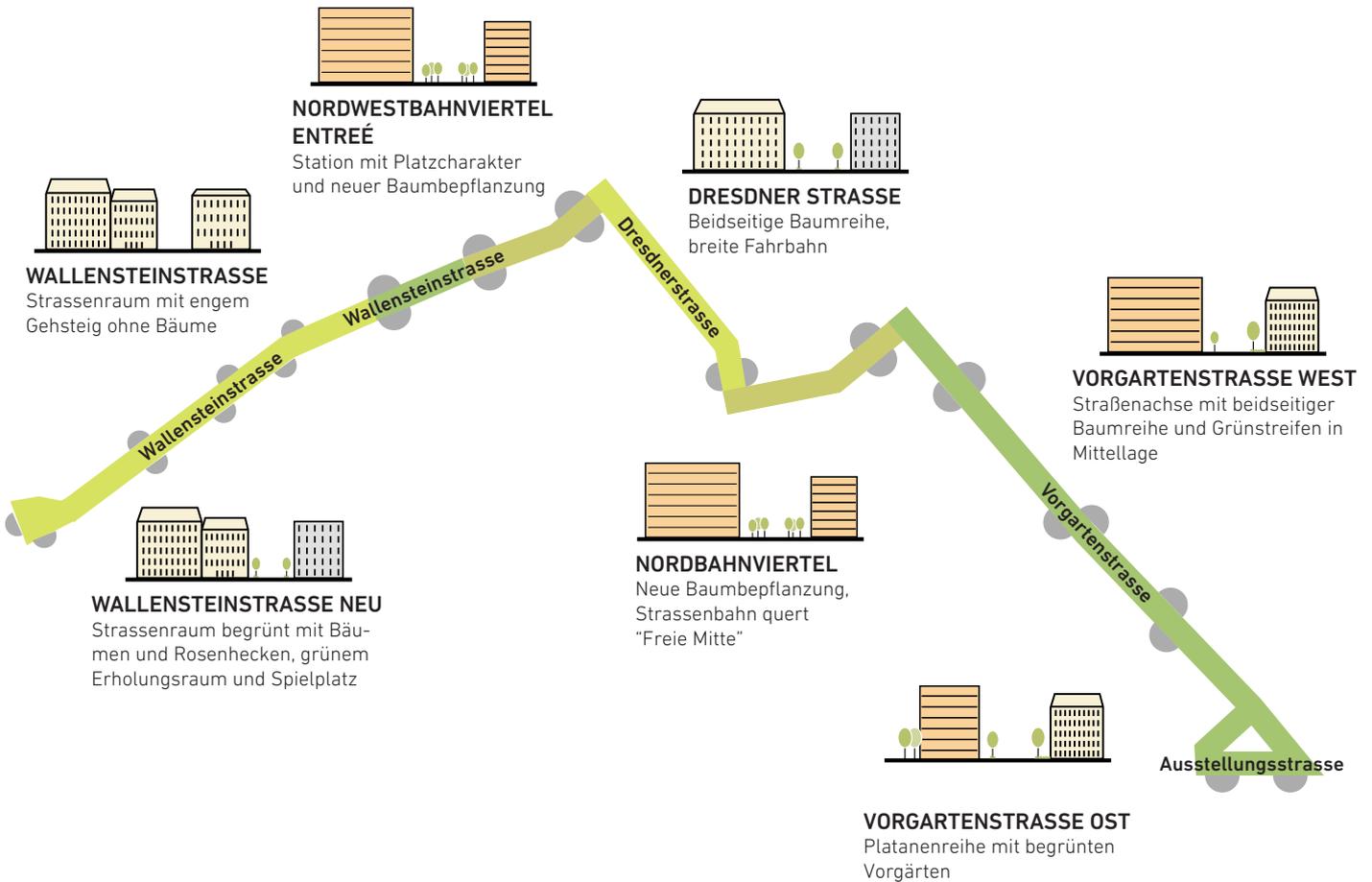
## 8 VERWENDETE UNTERLAGEN

- /1/ Angebotsausweitung und Optimierung Oberflächennetz 2. und 20. Bezirk  
Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR)  
im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, MA 18  
Wien, Juni 2017
- /2/ RVS 05.04.32 Planen von Verkehrslichtsignalanlagen  
Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)  
Wien, Oktober 1998
- /3/ RVS 03.02.13 Radverkehr  
Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)  
Wien, Februar 2014
- /4/ RVS 02.03.11 Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen  
Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)  
Wien, März 2019
- /5/ Lichtraumvorschrift für die Wiener Straßenbahn  
Wiener Linien  
Wien, Dezember 2017
- /6/ Trassierungsvorschrift für die Wiener Straßenbahn  
Wiener Linien  
Wien, Dezember 2017
- /7/ Wiener Linien  
per E-Mail am 12.03.2019



## **LINIE 12 | FREIRAUMKONZEPT**

STAND 09.04.2019



LEGENDE

Bestehende Strasse

Adaptierung der bestehenden Straße

Neubau | Neue Strassen

Neubau

Altbau

Neubau aktuell | zukünftig



WALLENSTEINSTRASSE



DRESDNERSTRASSE



VORGARTENSTRASSE



LASSALLESTRASSE



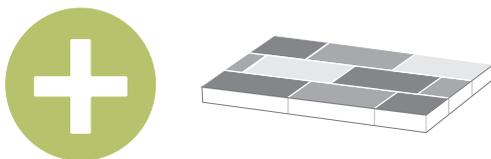
## GRÜNRAUM

Mit der Verdichtung und Neupflanzung soll der Charakter der Route verstärkt werden. Das begleitende Grün der Linie 12 gleicht den zusätzlichen Verkehr aus und bringt klimaregulierende Eigenschaften mit sich.



## AUFENTHALTSQUALITÄT FÜR DEN ERWEITERTEN STRASSENBAHNBEREICH

Sitzmöglichkeiten bei der Stassenbahnstation ergänzen die Möblierung im Stadtraum. Hier gibt es Platz zum Rasten und Warten. Eine Gestaltungssprache des Mobiliars ermöglicht die Wiedererkennbarkeit, trotz unterschiedlicher Möbelvarianten, die sich an die Strassensituation anpassen.



## MATERIALITÄT

Der Bodenbelag bei den Haltestellen definiert die Station, vereinheitlicht die Route und fördert die Wiedererkennbarkeit.

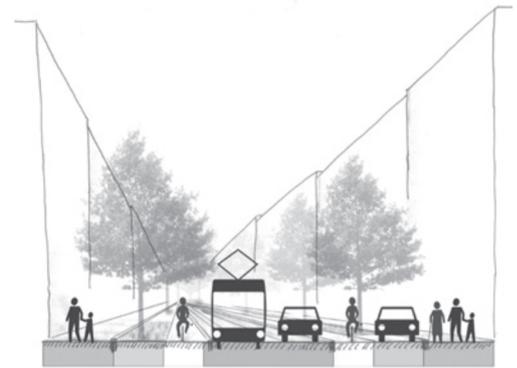
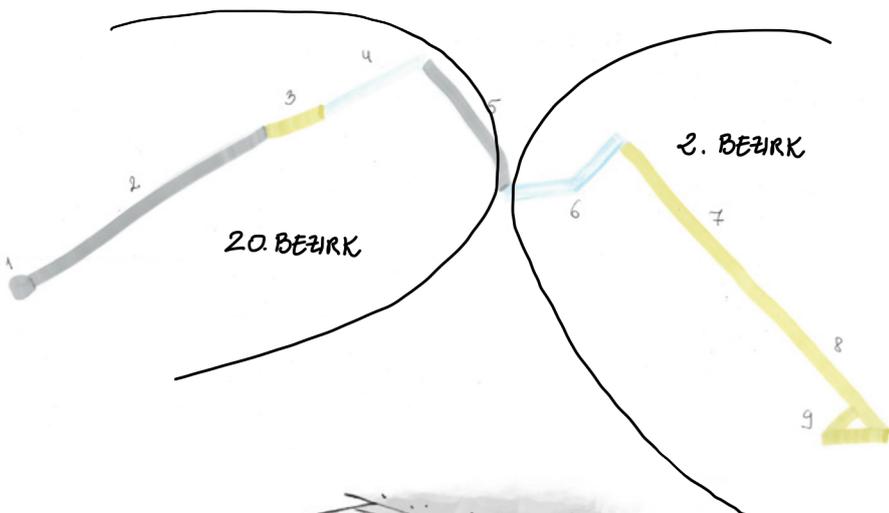


## WIEDERERKENNBARKEIT

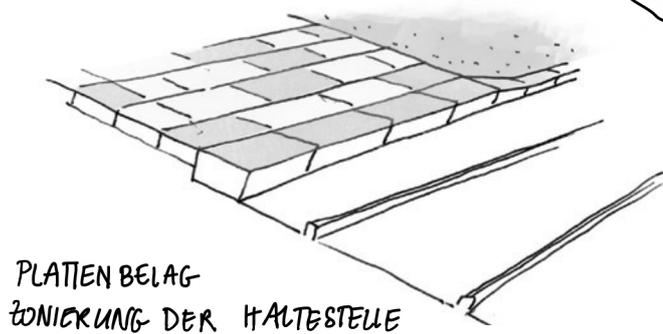
Der GRÜNE CHARAKTER der bereits existierenden Strassenzüge wie in der Dresdner Strasse oder Vorgartenstrasse Ost soll erhalten und weitergeführt werden. Die WIEDERHOLUNG der dezent gestalteten Stationselemente unterstützt die Wiedererkennbarkeit und schafft eine Identität für die Linie 12.

# STRASSEN MIT GRÜNEM CHARAKTER

IDEEN ZUR GESTALTUNG DER HALTESTELLEN

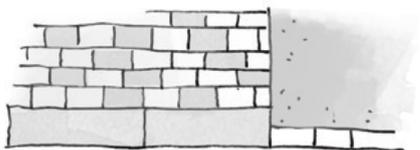
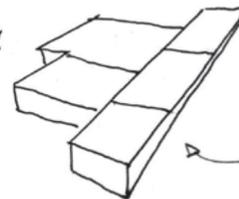


QUERSCHNITT



PLATTENBELAG  
ZONIERUNG DER HALTESTELLE

PLATTENBELAG & FARBEN  
MIT NEUEN  
ELEMENTEN  
ABGESTIMMT



MATERIALITÄT

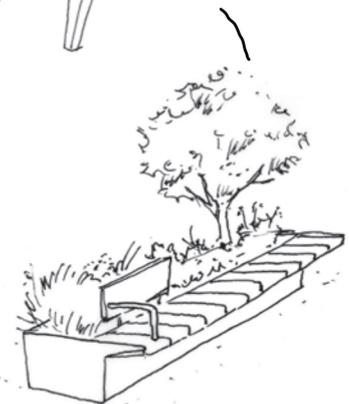
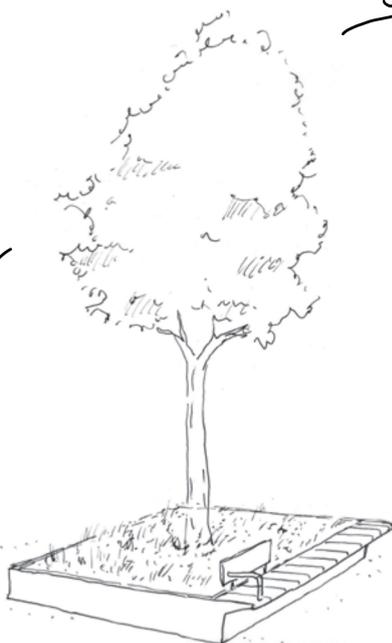


- ♥ ... elegant
- ... Nachhaltigkeit
- ... filigrane Gestaltung

GRÜN

SITZEN

ERLEBNIS



AUFENTHALTSQUALITÄT

MULTIFUNKTIONAL



● **BEGRÜNTE SITZBANK**

Ein Pflanztrog mit integrierter Sitzfläche bringt in schmalen Strassenzonierungen einen grünen Charakter ein und bietet mehr Platz für ein lebendiges Stadtleben.

● **BAUM MIT SITZDECKE**

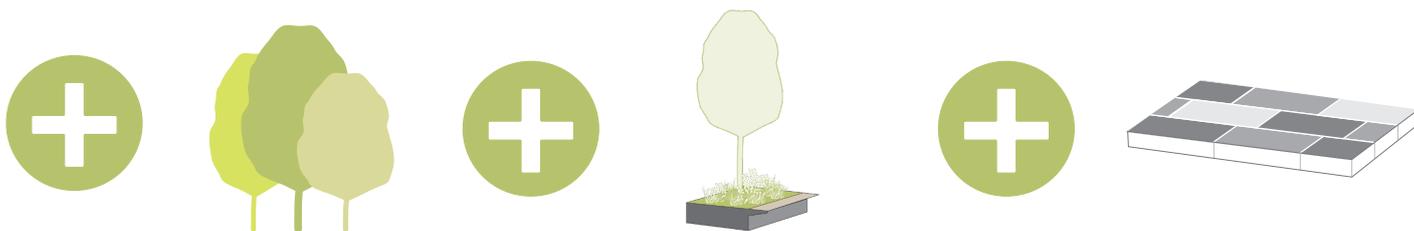
In Leichtbau gestaltete Baumscheiben mit integriertem Sitzelement bieten eine grüne, schattige Aufenthaltszone, sowohl für Wartende als auch für angrenzende BewohnerInnen.

● **BEGRÜNTE SITZBANK MIT LEHNE**

Die Kombination aus Sitzen und begrüntem Trog ermöglicht je nach Größe auch die Integration von Kleingehölze, Rückenlehne und Armlehne für ältere Personen.

# WIEDERERKENNBARKEIT DURCH WIEDERHOLUNG

BEISPIELHAFTE HALTESTELLE



## HOCHBEET MIT SITZMÖGLICHKEIT

Mit einem erhöhtem Beet werden zahlreiche Nutzungen ermöglicht.



## BELAGSÜBERGANG

Die Pflasterung der Haltestelle geht in einen asphaltierten Bodenbelag über.

# STATIONEN MIT AUFENTHALTSQUALITÄT

## BEISPIELHAFTE HALTESTELLEN



### WALLENSTEINSTRASSE

Die Parkplätze wurden zu Gehwegen und einer Haltestelle umgewandelt. Die vorhandenen Bäume und Pflanzen dienen jetzt als Ergänzung der Haltestelle und Sitzmöglichkeit für die wartenden Passagiere.

### VORGARTENSTRASSE

Der grüne Mittelstreifen wurde erhalten in Form eines Rasengleises und die entfernten Bäume wurden durch Ersatzpflanzungen an der Seite in begrünten Baumscheiben positioniert. Auf den breiten Gesteig entstehen qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche, die auch einen Mehrwert für die Erdgeschosszone in der Vorgartenstrasse schaffen.



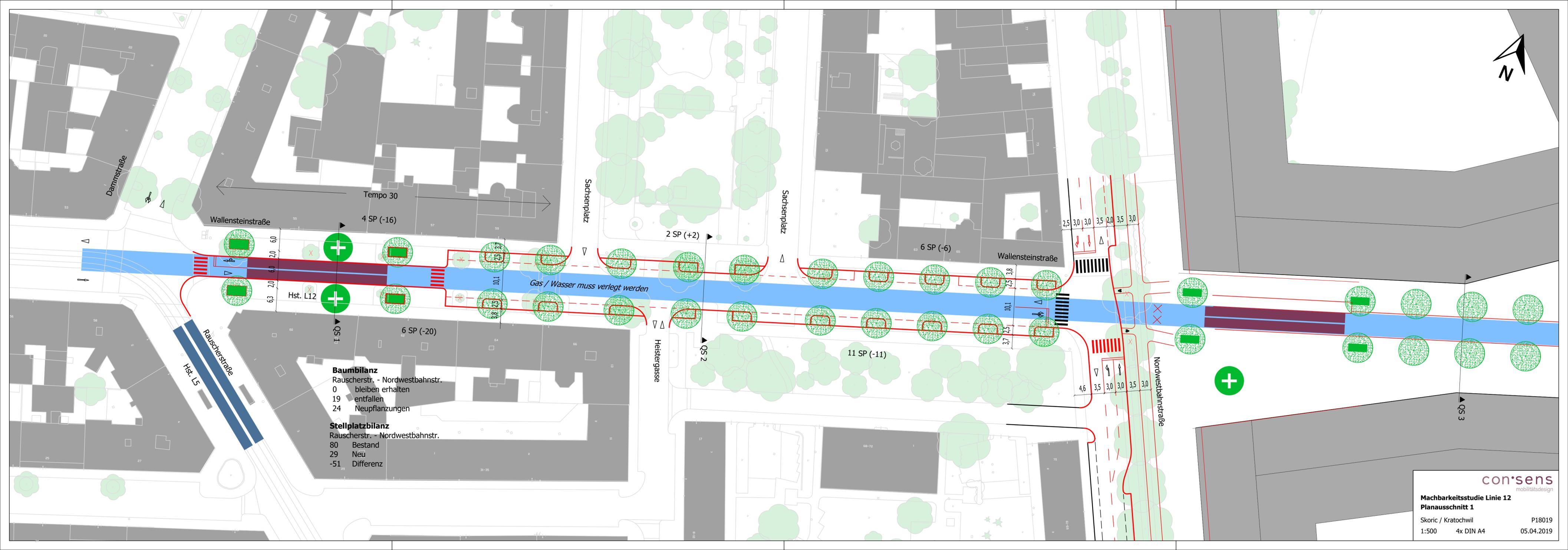
### ENDHALTESTELLE

Die historische grüne Mittelzone auf der Lassallestrasse wurde durch ein Rasengleis weiter erhalten. Die Umgestaltung bei der Radingerstrasse zu einem Platz mit grünem Charakter schafft mehr Raum und Übersichtlichkeit für FußgängerInnen!



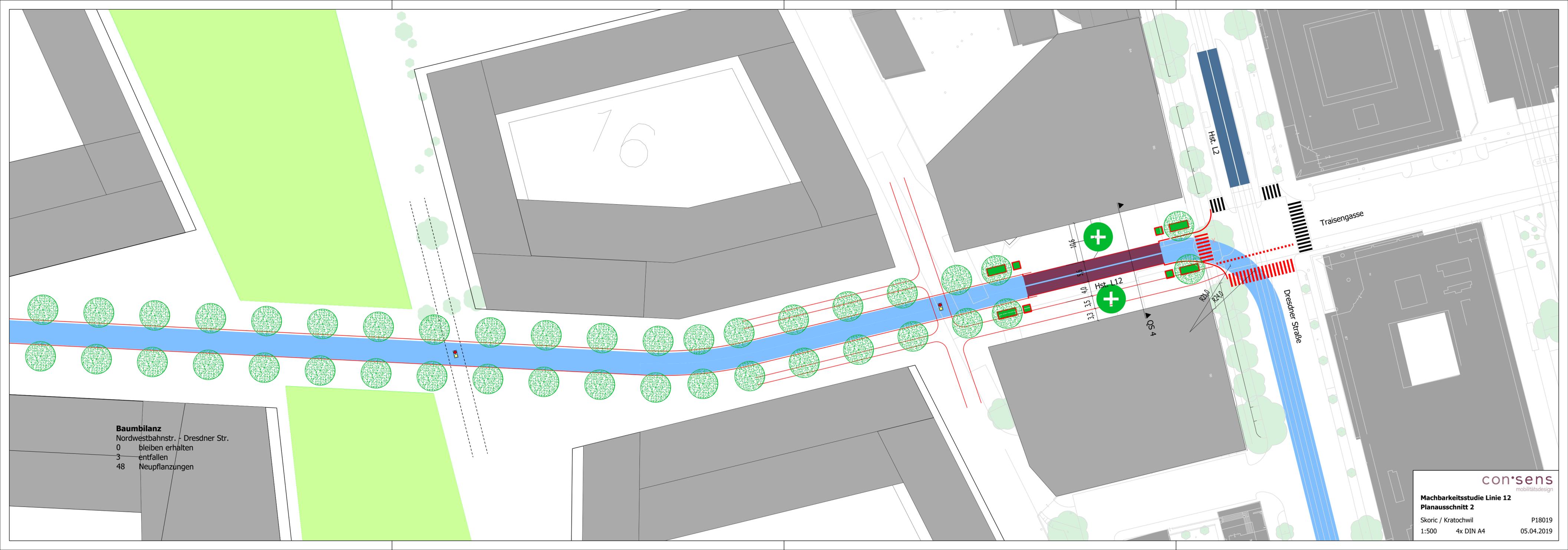


Machbarkeitsstudie Linie 12, Stand 31.01.2019  
Hintergrundkarte © OpenStreetMap-Mitwirkende



**Baumbilanz**  
 Rauscherstr. - Nordwestbahnstr.  
 0 bleiben erhalten  
 19 entfallen  
 24 Neupflanzungen

**Stellplatzbilanz**  
 Rauscherstr. - Nordwestbahnstr.  
 80 Bestand  
 29 Neu  
 -51 Differenz

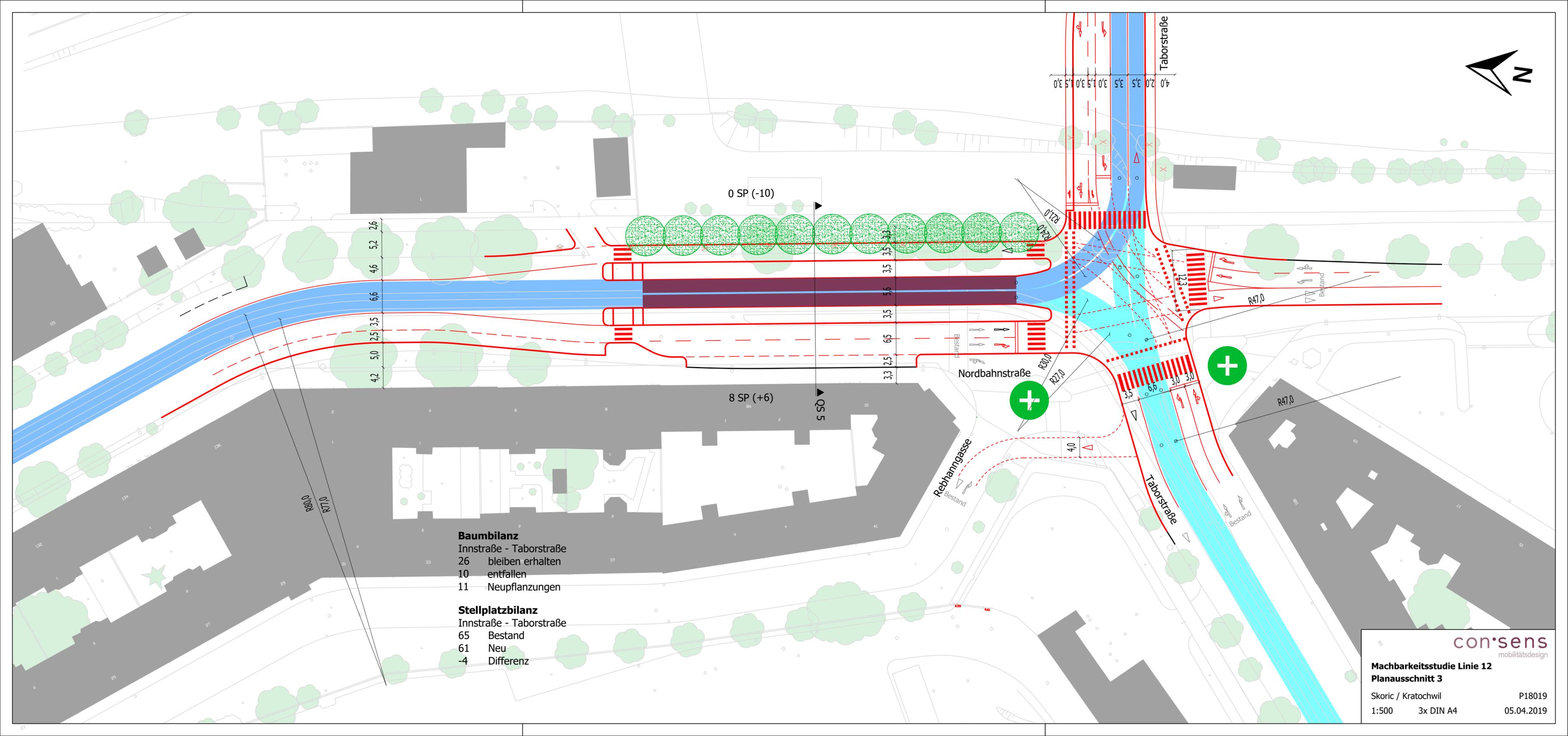


**Baumbilanz**  
 Nordwestbahnstr. - Dresdner Str.  
 0 bleiben erhalten  
 3 entfallen  
 48 Neupflanzungen

**con'sens**  
 mobilitätsdesign

**Machbarkeitsstudie Linie 12**  
**Planausschnitt 2**

Skoric / Kratochwil P18019  
 1:500 4x DIN A4 05.04.2019



**Baumbilanz**

Innstraße - Taborstraße  
26 bleiben erhalten  
10 entfallen  
11 Neupflanzungen

**Stellplatzbilanz**

Innstraße - Taborstraße  
65 Bestand  
61 Neu  
-4 Differenz

**con·sens**  
mobilitätsdesign

**Machbarkeitsstudie Linie 12**  
**Planausschnitt 3**

Skoric / Kratochwil P18019  
1:500 3x DIN A4 05.04.2019



Bauleid Ea  
 K18B + SRE  
 200 Wohnungen  
 02/2022 - 03/2024

Bauleid B2  
 350 Wohnungen  
 350 + Wiener Städtische  
 02/2021 - 02/2023

Abschluss Plan: 15/2018

Q56

Q57

Taborstraße

Rebhänggasse

Nordbahnstraße

Taborstraße

Taborstraße

Taborstraße

Taborstraße

1,8, 2,3, 2,5

5,2, 2,0, 8

6,8

1,8, 2,3, 2,5

6,8

1,8, 2,3, 2,5

6,8

1,8, 2,3, 2,5

6,8

1,8, 2,3, 2,5

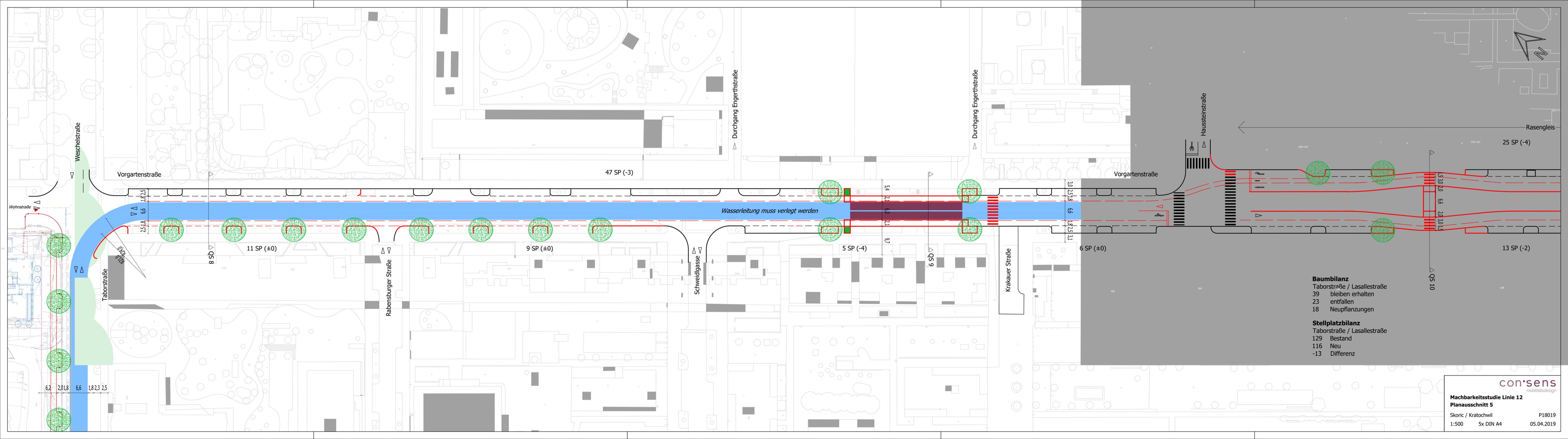
6,8

1,8, 2,3, 2,5

6,8

1,8, 2,3, 2,5

6,8



**Baumbilanz**  
Taborstraße / Lasallestraße  
39 bleiben erhalten  
23 entfallen  
18 Neupflanzungen

**Stellplatzbilanz**  
Taborstraße / Lasallestraße  
129 Bestand  
116 Neu  
-13 Differenz

Wasserleitung muss verlegt werden

47 SP (-3)

11 SP (±0)

9 SP (±0)

5 SP (-4)

6 SP (±0)

13 SP (-2)

25 SP (-4)

Wöschelstraße

Vorgartenstraße

Durchgang Engerthstraße

Durchgang Engerthstraße

Haussteinstraße

Vorgartenstraße

Wohnstraße

Taborstraße

Rabensburger Straße

Schweidlgasse

Krakauer Straße

Rasengleis

25 SP (-4)

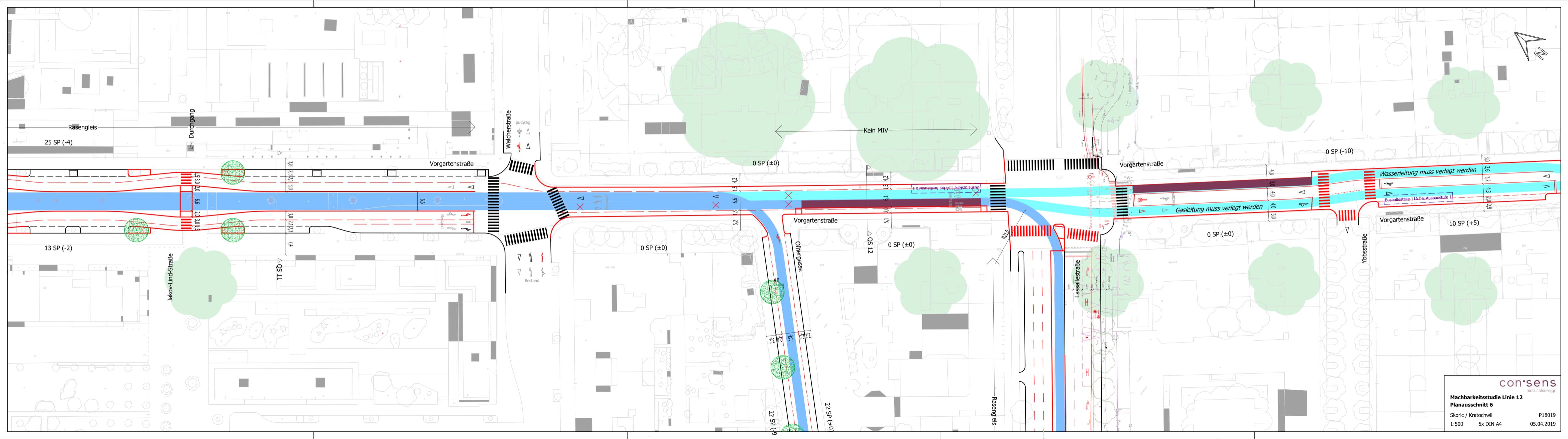
Q5 9  
Q5 10

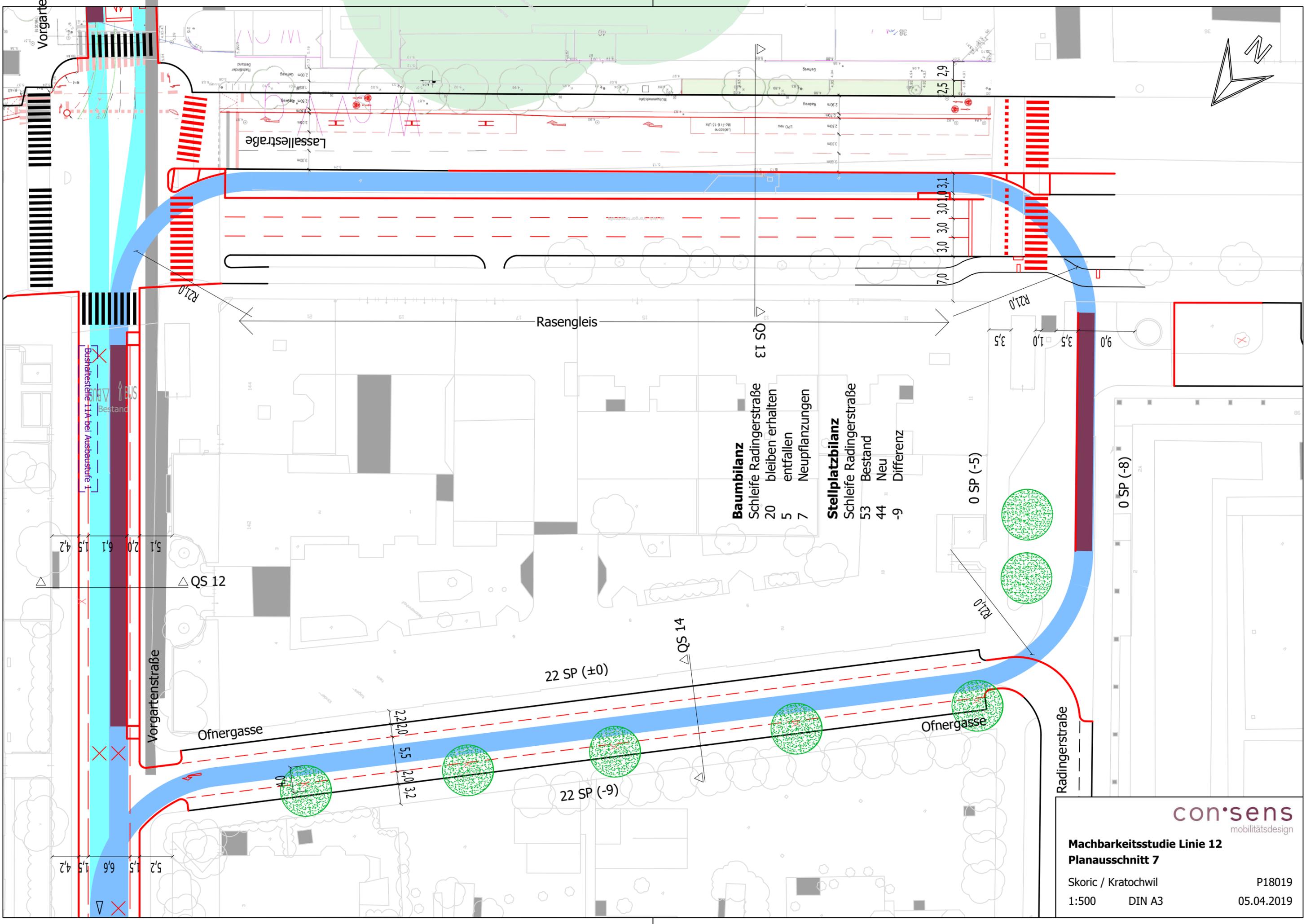
6,2 2,0 1,8 6,6 1,8 2,3 2,5

2,5 1,8 6,6 1,8 2,5

5,4 2,1 6,0 2,1 9,7  
3,0 2,5 1,8 6,6 1,8 2,5 3,1

1,5 3,0 2,0 6,6 2,0 3,0 1,5





**Baumbilanz**  
 Schleife Radingerstraße  
 20 bleiben erhalten  
 5 entfallen  
 7 Neupflanzungen

**Stellplatzbilanz**  
 Schleife Radingerstraße  
 53 Bestand  
 44 Neu  
 -9 Differenz

0 SP (-5)

0 SP (-8)

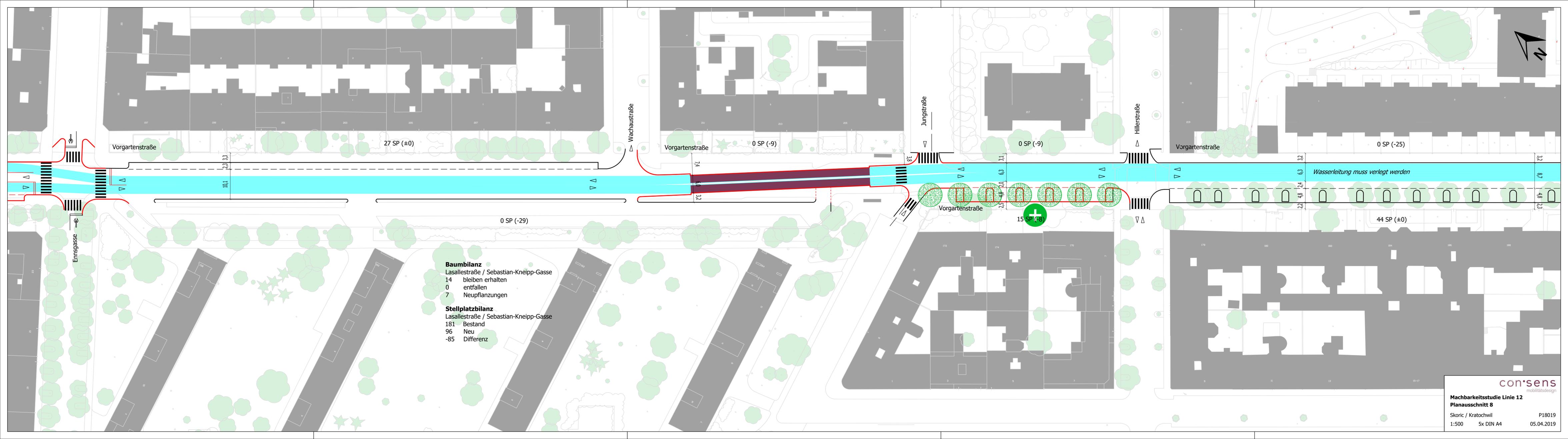
22 SP (±0)

22 SP (-9)

**con'sens**  
 mobilitätsdesign

**Machbarkeitsstudie Linie 12**  
**Planausschnitt 7**

Skoric / Kratochwil P18019  
 1:500 DIN A3 05.04.2019



Vorgartenstraße

27 SP (±0)

Vorgartenstraße

0 SP (-9)

Jungstraße

0 SP (-9)

Hillerstraße

Vorgartenstraße

0 SP (-25)

0 SP (-29)

Vorgartenstraße

15 SP (+8)

44 SP (±0)

Wasserleitung muss verlegt werden

**Baumbilanz**  
 Lasallestraße / Sebastian-Kneipp-Gasse  
 14 bleiben erhalten  
 0 entfallen  
 7 Neupflanzungen

**Stellplatzbilanz**  
 Lasallestraße / Sebastian-Kneipp-Gasse  
 181 Bestand  
 96 Neu  
 -85 Differenz



Elderschplatz

Kafkastraße

Vorgartenstraße

0 SP (-25)

Wasserleitung muss verlegt werden

Vorgartenstraße

45 SP (-3)



Ausstellungstraße

8 SP (±0)

Schönngasse

Stuwerstraße

27 SP (-32)

Sebastian-Kneipp-Gasse

17 SP (±0)

Sebastian-Kneipp-Gasse

Ausstellungsstraße

**Baumbilanz**  
 Schleife Messe-Prater  
 59 bleiben erhalten  
 18 entfallen  
 7 Neupflanzungen

**Stellplatzbilanz**  
 Schleife Messe-Prater  
 194 Bestand  
 134 Neu  
 -60 Differenz

37 SP (±0)

Wasserleitung muss verlegt werden

Vorfahrt Messegelände (Nebenfahrbahn) entfällt