

## 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 Grüngleis 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>