

JUHÁSZ & MARKGRAF

VerkehrsConsulting OG



Planungsbüro für Verkehrswesen und Betrieb
Gesellschafter: Dr. Andreas Juhász
Tel.: (+43) 676 / 551 91 80
Mag. (FH) Gerold Markgraf
Tel.: (+43) 650 / 214 30 76

Kranzgasse 11/10
1150 Wien
e-mail: verkehrsconsulting@aon.at
www.verkehrsconsulting.at

Überlegungen zur

Reaktivierung der Straßenbahnlinie 11

Inhaltsverzeichnis

- Ausgangssituation und Aufgabenstellung
- derzeitiges Liniengut
- ehemalige Straßenbahn Linie 11 (Betrieb bis 1974)
- Argumente für eine Straßenbahn-Linie 11
- Vorgaben hinsichtlich der Linienführung
- Verlängerung der Schnellbahnlinie S45: Alternative?
- Trassierung mit Varianten
- Konfliktbereiche und Lösungsansätze
- Trassierungsmerkmale, Haltestellen
- Fahrplan, Betriebskonzept
- ÖV-Begleitmaßnahmen
- Bildteil
- Resümee, Fazit
- Quellen-/Fotoverzeichnis

Die Autobuslinie 11A der Wiener Linien verkehrt zwischen Heiligenstadt (U4, S-Bahn) und Krieau (U2). Im Abschnitt Floridsdorfer Brücke – Krieau bedient diese Autobuslinie die „Donauachse“ entlang der Engerthstraße bzw. Vorgartenstraße. Die Linie 11A ersetzte 1974 die Straßenbahnlinie 11 (Floridsdorfer Brücke – Engerthstraße – Wehlstraße/Stadlauer Brücke) und verkehrte ursprünglich zwischen Griegstraße und Elderschplatz. Der Bereich Griegstraße wird nunmehr durch die Linie 5A (Nestroyplatz – Griegstraße) bedient.

Die Linie 11A verkehrt während der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 4-6 Minuten-Takt. Zum Einsatz kommen Gelenkbusse mit einer Gesamtkapazität für 144 Fahrgäste (Sitz- und Stehplätze). Aufgrund des derzeitigen Fahrgastaufkommens kommt es insbesondere im Abschnitt Floridsdorfer Brücke – Lasallestraße (U1) zu regelmäßigen Überfüllungen. Demnach treten dort auch die stärksten Fahrgastwechsel auf.

Im Hinblick auf die oben geschilderte Bestandsituation soll eine gegenüber dem Bus leistungsfähigere Straßenbahnlinie zwischen Floridsdorfer Brücke und Krieau (U-Bahn) untersucht werden.

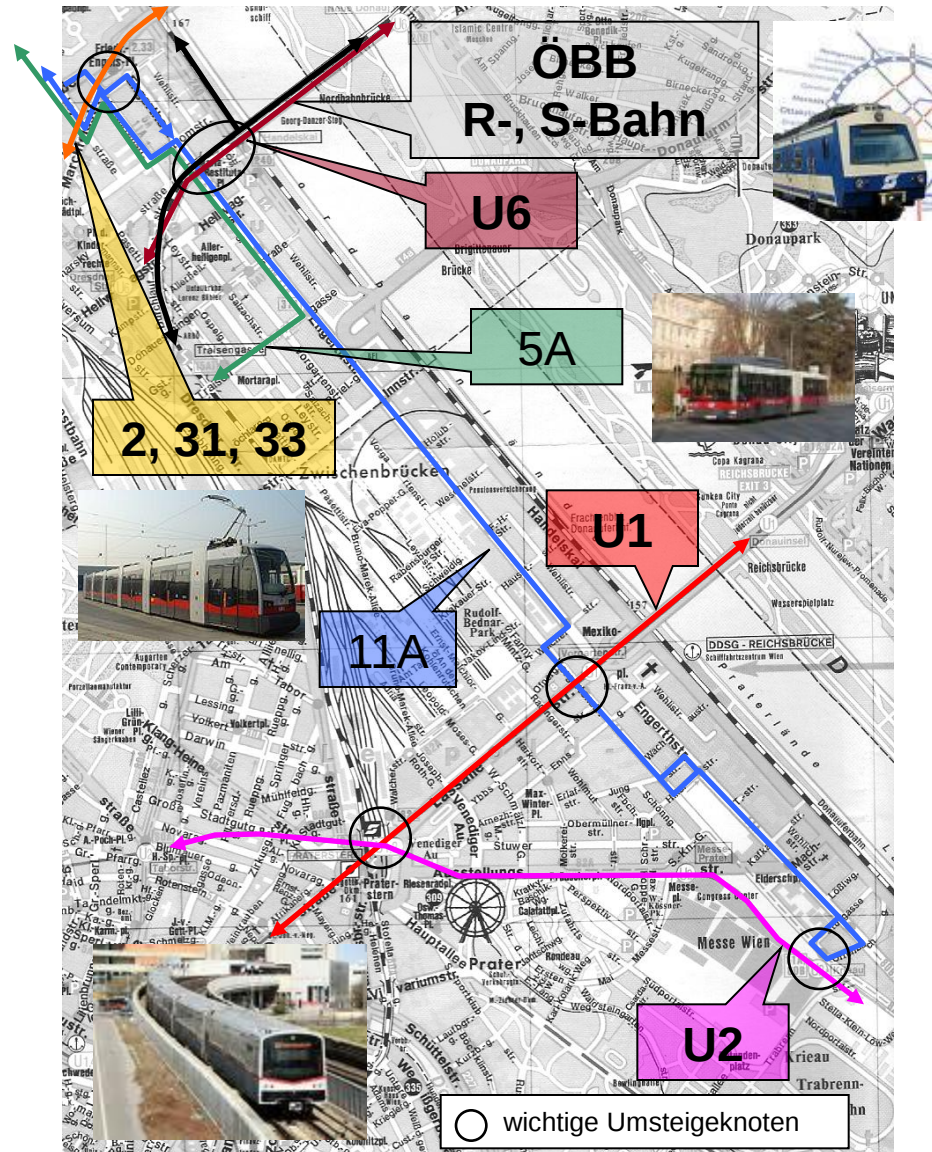
derzeitiges Liniengut (Auswahl) im Projektgebiet

ÖBB (R- und S-Bahnen):
Richtung Wien Meidling, Wien
Hütteldorf; Gänserndorf,
Mistelbach, Hollabrunn.

U-Bahn U1, U2, U6:
Leopoldau – Reumannplatz;
Stadion – Karlsplatz;
Siebenhirten – Floridsdorf.

Straßenbahnlinien 2, 31, 33:
Ottakring – Fr.-Engels-Platz;
Schottenring – Stammersdorf;
Josefstädter Straße – Fr.-
Engels-Platz.

Autobuslinien 5A, 11A:
Nestroyplatz – Griegstraße;
Heiligenstadt – Krieau.



Autobuslinie 11A



Die Linie 11A verkehrt zwischen Heiligenstadt (U4, S-Bahn) und Krieau (U2). Die Gesamtlänge beträgt rund 6,7 km; die Fahrzeit beläuft sich auf 23 Minuten.

Als Fahrzeuge kommen Gelenkbusse mit einer Fahrgastkapazität für 144 Personen (48 Sitz- und 96 Stehplätze) zum Einsatz.

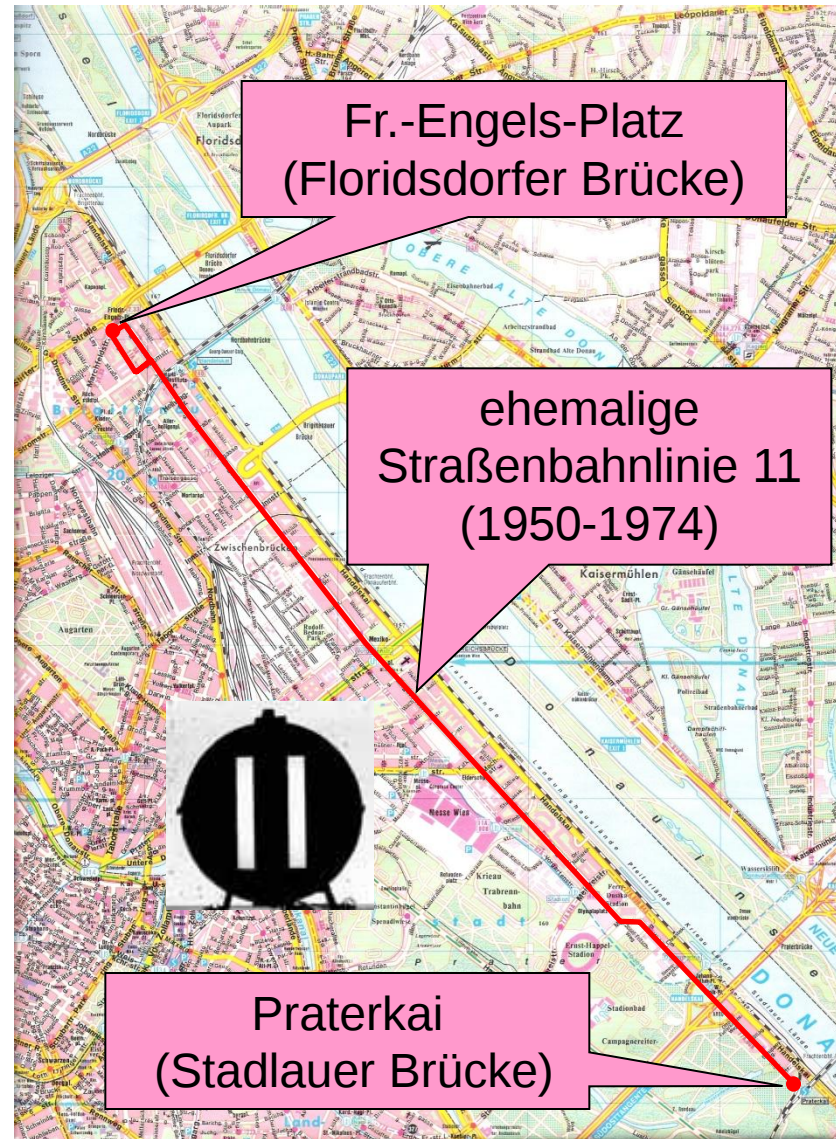
Während der Hauptverkehrszeit (an Schultagen ausgenommen Samstage) verkehrt die Linie im 4 bis 6 Minuten-Intervall.

Die stärkste Fahrgastauslastung weist der 11A zwischen Friedrich-Engels-Platz bzw. Handelskai (U6/S-Bahn) und Vorgartenstraße (U1) auf. Eher schwach frequentiert ist die Linie im Abschnitt nach Heiligenstadt.

ehemalige Straßenbahn Linie 11 (Betrieb bis 1974)

Von 1923 bis 1974 verkehrte die Linie 11 als Straßenbahn.

Ab 1950 bis zur Betriebseinstellung Anfang 1974 führte die Straßenbahnlinie 11 entlang der Engerthstraße vom Friedrichs-Engels-Platz über den Mexikoplatz und Elderschplatz zum Praterstadion und weiter über die Wehlstraße zur Endhaltestelle Stadlauer Brücke (heute Praterkai). Als Besonderheiten wies die Linie 11 einige eingleisige Abschnitte auf (z.B. zwischen Fr.-Engels-Platz und Mexikoplatz) und querte zweimal eine Eisenbahnstrecke (im Bereich Innstraße und Messegelände).



Argumente für eine Straßenbahn-Linie 11

- **Höhere Gefäßkapazität (plus 40% gegenüber heute)**
Ulf/Typ B mit 66 Sitzplätze und 141 Stehplätze, somit insgesamt 207 Fahrgäste
zum Vergleich Gelenkbus mit 48 Sitz- und 96 Stehplätzen (144 Fahrgäste)
- **Höherer Komfort**
- **Höhere Akzeptanz („Schienenbonus“)**
- **Beschleunigungsmaßnahmen möglich**
z.B. Ampelbeeinflussung durch Fahrleitungsschalter
- **Machbarkeit in der Vergangenheit bereits nachgewiesen („Echtbetrieb“ bis 1974)**
- **Durchbindemöglichkeit mit anderen Linien**
z.B. mit Linie 2 in Richtung Kai/Ring
- **Neuordnung der Autobus-Linien nördlich Fr.-Engels-Platz möglich (dadurch bessere Wirtschaftlichkeit)**
Verkürzung der Linie 11A; evt. Ersatz durch 5A (bzw. 39A)

Vorgaben hinsichtlich der Linienführung

Im wesentlichen soll die Straßenbahnlinie 11 das Bedienungsgebiet der heutigen 11A-Buslinie zwischen Floridsdorfer Brücke und Krieau abdecken.

Demnach ist von einer Trassenführung entlang der Engerthstraße und/oder Vorgartenstraße auszugehen.

Im Hinblick auf das Betriebsprogramm ist von einer durchgehend zweigleisigen Strecke auszugehen.

Ferner ist die Einbindung in das Straßenbahnstammnetz in geeigneter Form vorzusehen.



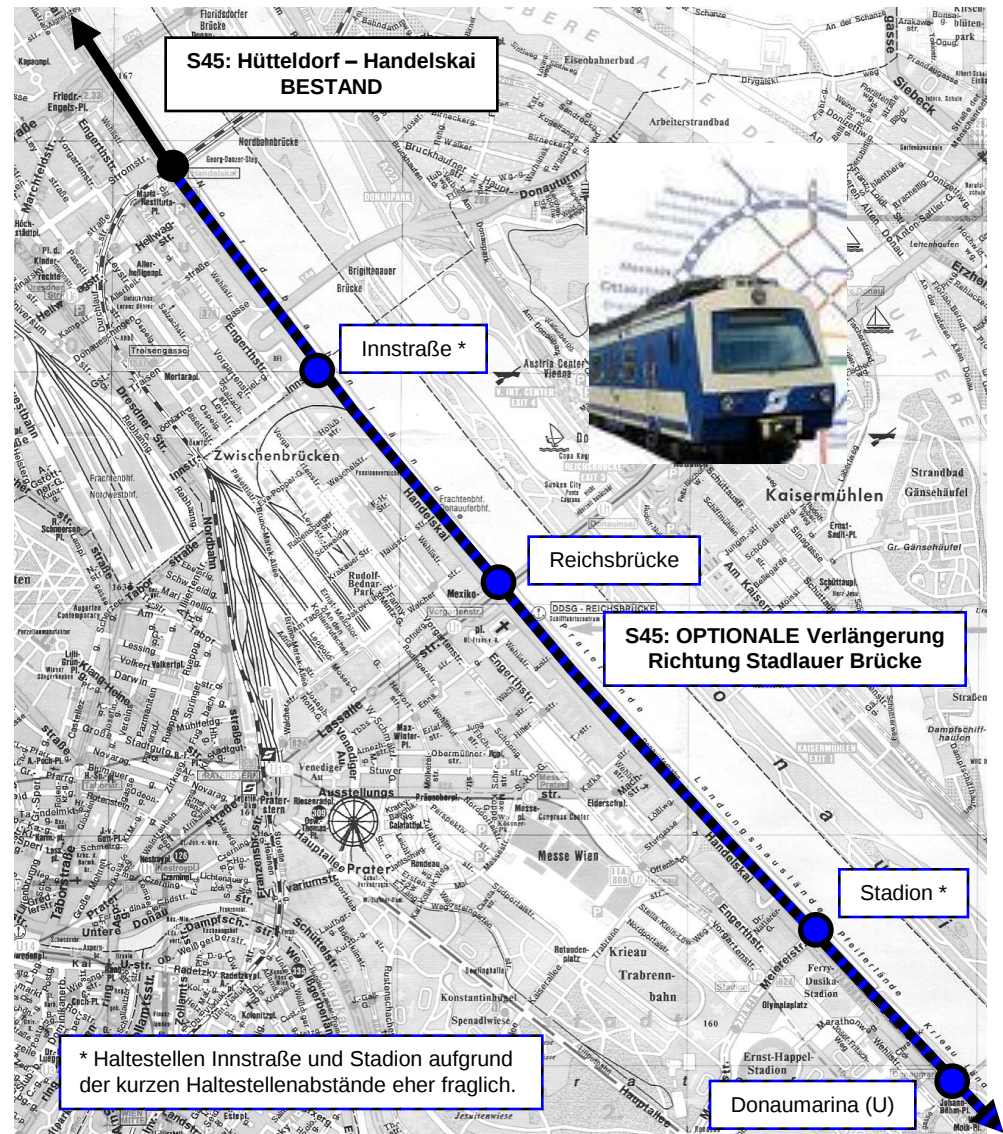
Verlängerung der Vorortelinie S45 Richtung U2-Station Donaumarina: Alternative?

Im Zuge der Planungen für ein neues Schnellbahnkonzept Wien steht auch eine Verlängerung der S45 Richtung Stadlauerbrücke und evt. weiter zur Donauländebahn im Raum.

Die verlängerte S45 verläuft dabei parallel zum Bedienungsgebiet des 11ers. Die S45 (NEU) stellt jedoch keinen Ersatz des 11ers dar, weil:

- zu große Haltestellenabstände (keine Feinbedienung möglich)
- Trassierung zu abseits von den Siedlungsgebieten (nebst „Barriere“ Handelskai)

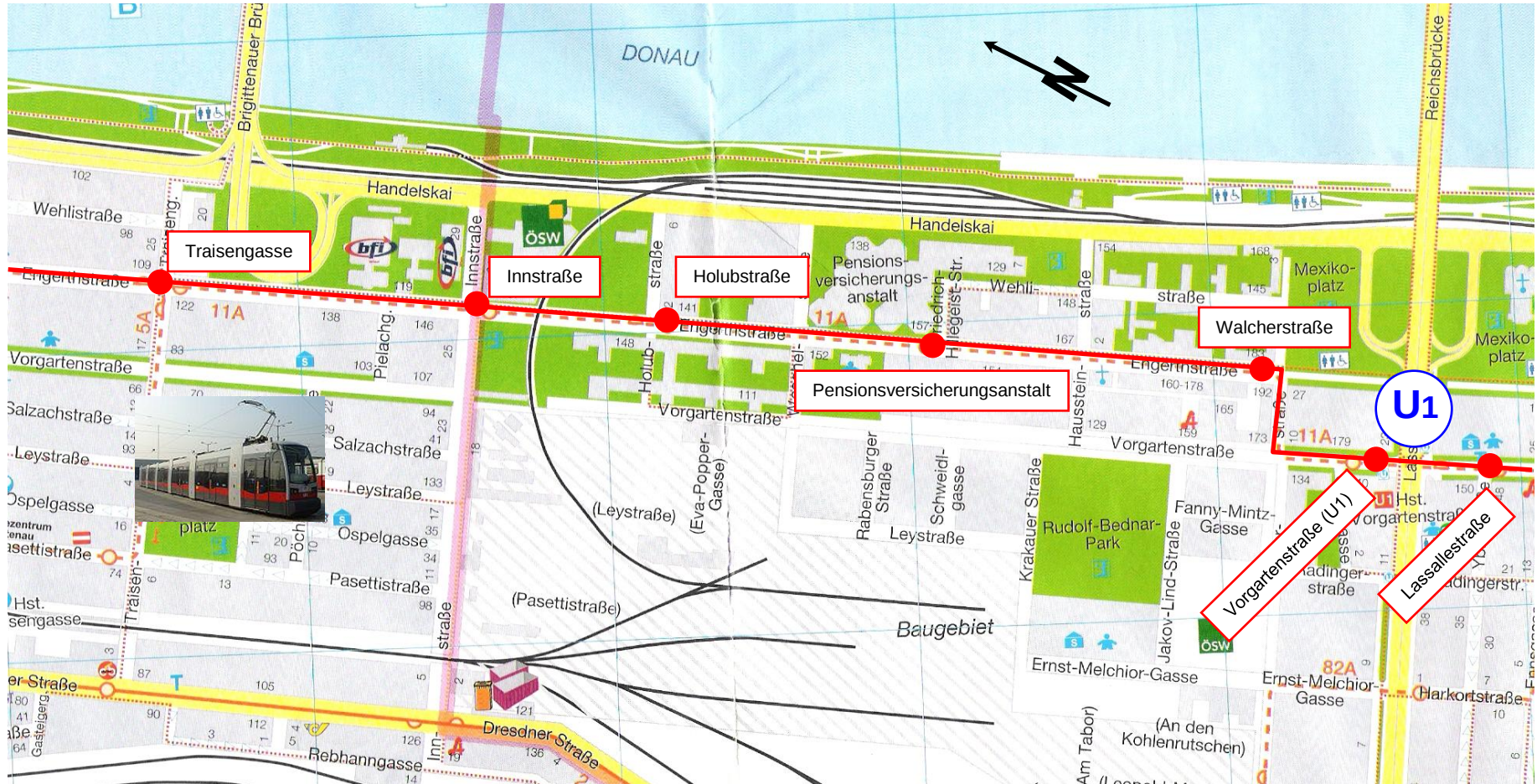
Sehr wohl kann die verlängerte S45 als sinnvolle (über-)regionale Ergänzung gesehen werden (ähnlich wie bei U-Bahnlinien).



Straßenbahn-Linie 11 (NEU): mögliche Trassierung



Straßenbahn-Linie 11 (NEU): mögliche Trassierung



Variantenvergleich (Bereich Elderschplatz)

Var. 1 via Vorgartenstraße	aus Sicht der Infrastruktur eher einfach. Erschließung neuer Fahrgastpotentiale (Vorgartenstraße). Haltestelle Hillerstraße entfällt (ca. 100 m zur Haltestelle Jungstraße entfernt), (neue) Haltestelle Elderschplatz mit Entfernung ca. 100 m von der Bestandhaltestelle.
Var. 2 ab Elderschplatz via Engerthstraße	aus Sicht der Infrastruktur eher einfach; ab Elderschplatz auf Trasse des ehemaligen 21er; z. Zt. hier Verlegung der Fernwärme; noch Prüfung ob für Unterbau geeignet. Haltestelle Hillerstraße entfällt (ca. 100 m zur Haltestelle Jungstraße entfernt).
Var. 3 via Jungstraße/Hillerstraße und Engerthstraße (wie heutige Linie 11A)	aus Sicht der Infrastruktur eher kompliziert; Gleisverlegung in schmalen Straßenverbindungen zwischen Vorgartenstraße und Engerthstraße: Jungstraße (Richtung Norden) bzw. Hillerstraße (Richtung Süden); evt. auch Stellplatz-Verluste. Haltestellenbedienung gegenüber heute (11A) unverändert.

Konfliktbereiche und Lösungsansätze

Problem: Querparkordnung.

Lösungsansatz: nochmalige Prüfung ob dies tatsächlich ein „Problem“ darstellt; evt. Umstellung auf Schrägparkordnung.

Problem: Kreuzung mit elektrifizierter Vollbahn (ÖBB).

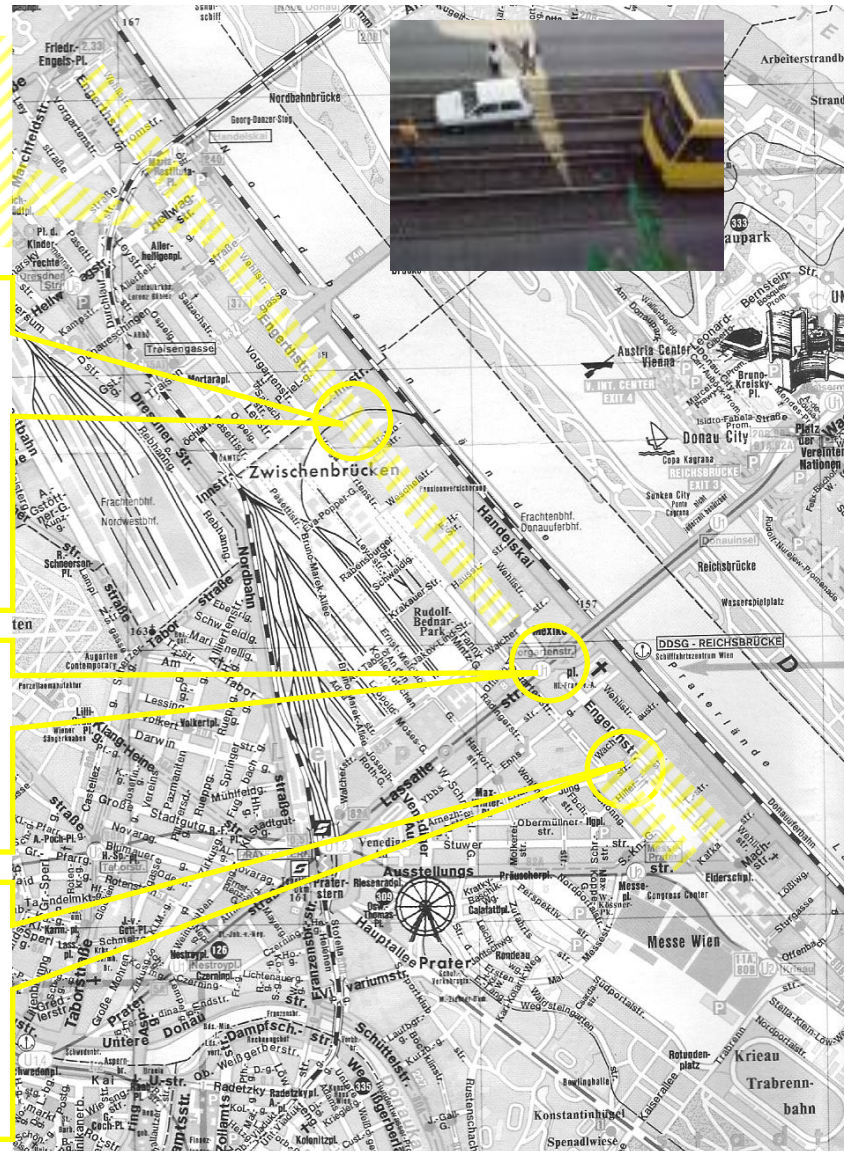
Lösungsansatz: Weiterbestand nach Vollendung Umbau Nordbahnhof (Frachtenbahnhof) fraglich; andernfalls Weiterbetrieb als Anschlussbahn auch ohne Fahrleitung denkbar (vgl. Situation in Linz-Urfahr).

Problem: Unterbrechung der Engerthstraße im Bereich Mexikoplatz (ursprüngliche 11er-Strecke).

Lösungsansatz: Straßenbahntrassierung entlang (heutigem) 11A-Bus (Vorgartenstraße).

Problem: beengte Platzverhältnisse bei Trassierung entlang (heutigem) 11A im Bereich Jungstraße/Hillerstraße.

Lösungsansatz: Weiterführung über Vorgartenstraße (gemäß Variante 1).



Trassierungsmerkmale, Haltestellen

- Anordnung der Gleisanlagen im Fahrbahnbereich (kein eigener Gleiskörper möglich) und durchgehend zweigleisige Trassierung (ausgenommen Schleifengleise).
- Haltestellen mit vorgezogenen Haltestellen-Kap oder überfahrbaren Haltestellen-Kap.

Bestandausführungen:



Thaliastraße (Linie 46) mit vorgezogenem Haltestellen-Kap (Hst. Brunnengasse).



Panikengasse (Linie 9) mit überfahrbarem Haltestellen-Kap (Hst. Koppstraße).

Wendeschleife Friedrich-Engels-Platz

(Krieau →) Engerthstraße – Stromstraße – Vorgartenstraße – Fr.-Engels-Platz (Haltestelle Linie 2) – Engerthstraße (– Krieau)

Einbindung in das Wendegleis der Linie 2;
Abzweigweiche (zur Engerthstraße) möglichst
mit vorgezogenem Zungenbereich zwecks
Vorsortierung der Straßenbahnzüge



Ecke Vorgartenstraße/Fr.-Engels-Platz
Einbindung in die „2er-Schleife“



Ecke Fr.-Engels-Platz/Engerthstraße
Ausbindung aus der „2er-Schleife“

Wendeschleife Krieau

mehrere Optionen für Wendeschleifen



Sturgasse
(von Vorgartenstraße aus gesehen)



Offenbachgasse
in Richtung
Vorgartenstraße
gesehen (nur
stadt-auswärts
befahrbar)

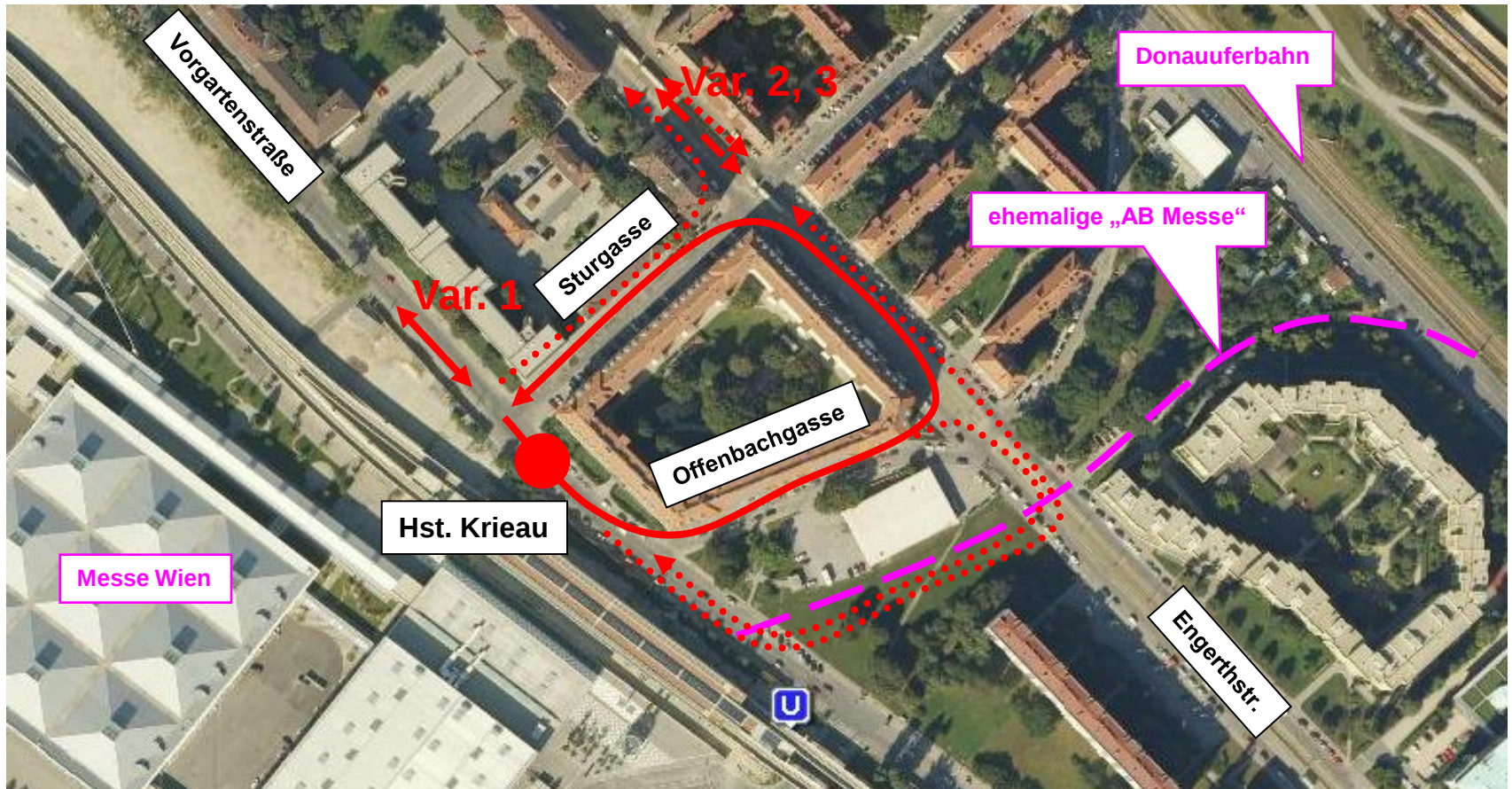


Hst.
Krieau
(11A)



Teil der ehem.
Trasse der
Anschlussbahn (AB)
Donauuferbahn –
Messe

Wendeschleife Krieau (mehrere Varianten)



Optionen:

Sturgasse in beiden Richtungen befahrbar

Offenbachgasse nur Stadtauswärts befahrbar

Trasse der ehemaligen Anschlussbahn Donauuferbahn – Messe („AB Messe“) in beiden Richtungen befahrbar

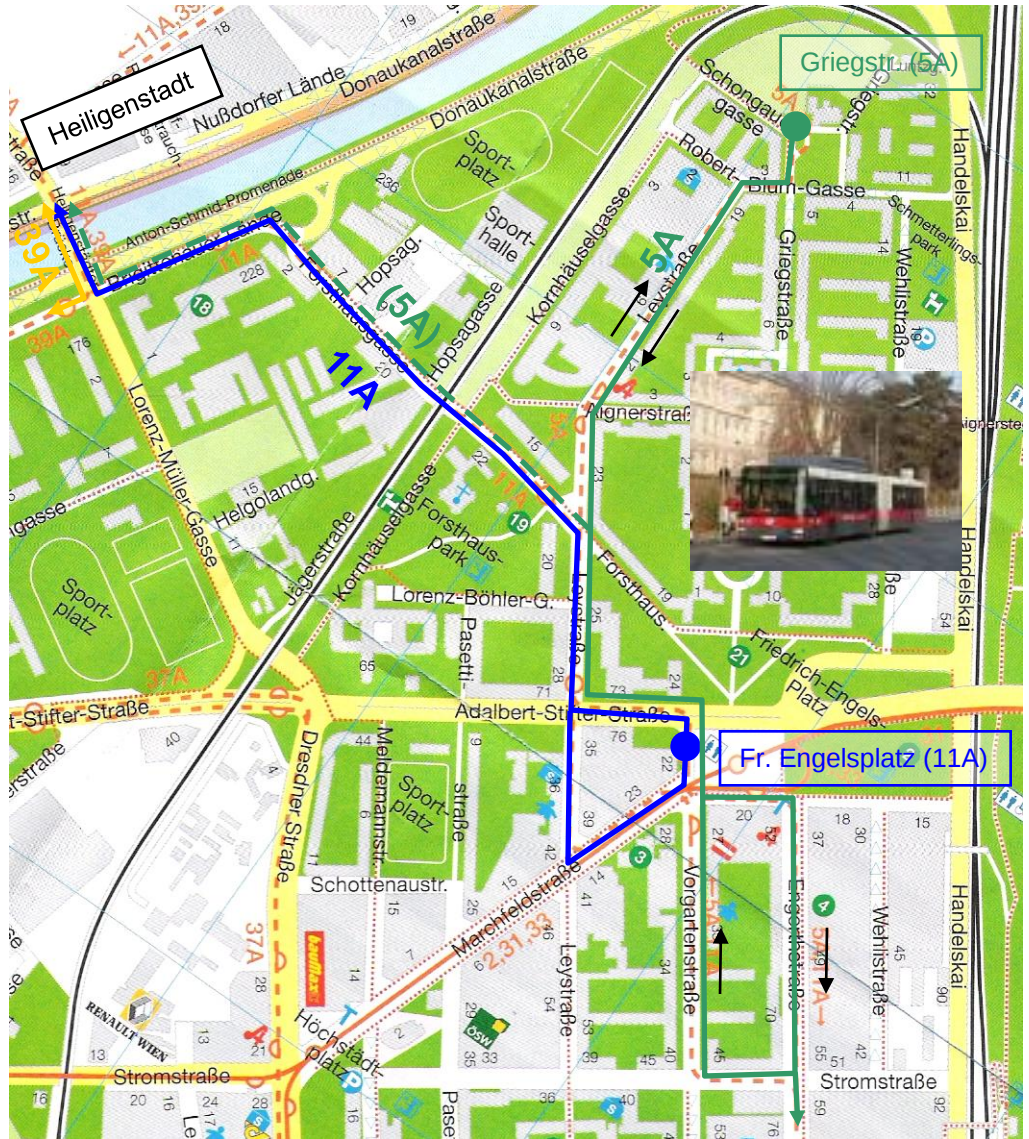
- **Fahrplanangebot ähnlich wie bei heutigem 11A**
während der Hauptverkehrszeit (HVZ) 5-Minuten Takt
MO bis SA tagsüber bzw. SoF nachmittag 7,5-Minuten-Takt
restliche Zeit 10-Minuten-Takt (15-Minuten-Takt ab 22 Uhr)
- **Haltestellensituierung: etwa wie bei heutigem 11A**
- **Fahrzeit (Fr.-Engels-Pl. – Krieau od. umgek.): 15 Minuten**
noch ohne besondere Beschleunigungsmaßnahmen (wie Ampelregelungen u. dgl.)
- **Eingesetzte Fahrzeuge: 7-gliedrige Niederflur-ULF-Garnituren**
Einsatz grundsätzlich ULF/Typ B oder B₁ – Fassungsvermögen 207 Fahrgäste;
in der Übergangsphase auch Einsatz von Altfahrzeugen (z.B.) E₁ + c₄ (179 Fahrgäste)
Garniturenübernachtung: (z.B.) Abstellanlage Brigittenau (zu Betriebsbahnhof Floridsdorf)
- **Garniturenzahl während der HVZ (ohne Reserven): 8**
Annahme: 5-Minuten-Takt; 15 Minuten Fahrzeit sowie je 5 Min. Wendezeit in den Endhaltestellen
- **OPTIONAL: Durchbindung mit Linie 2**
evt. nur während der Hauptverkehrszeit (HVZ)

ÖV-Begleitmaßnahmen (Bereich Fr.-Engels-Pl. – Heiligenstadt)

Variante B1: Linie 11A (NEU): verkürzte Führung zwischen Fr.-Engels-Platz und Heiligenstadt auf der Bestandsroute; Linie 5A unverändert.
Vorteil: geringere Betriebskosten durch Einsatz Normalbus statt Gelenkbus; kürzere Fahrtroute; evt. auch Intervallverlängerung denkbar.
Nachteil: keine direkte Anbindung zur U6 bzw. ÖBB (Handelkai).

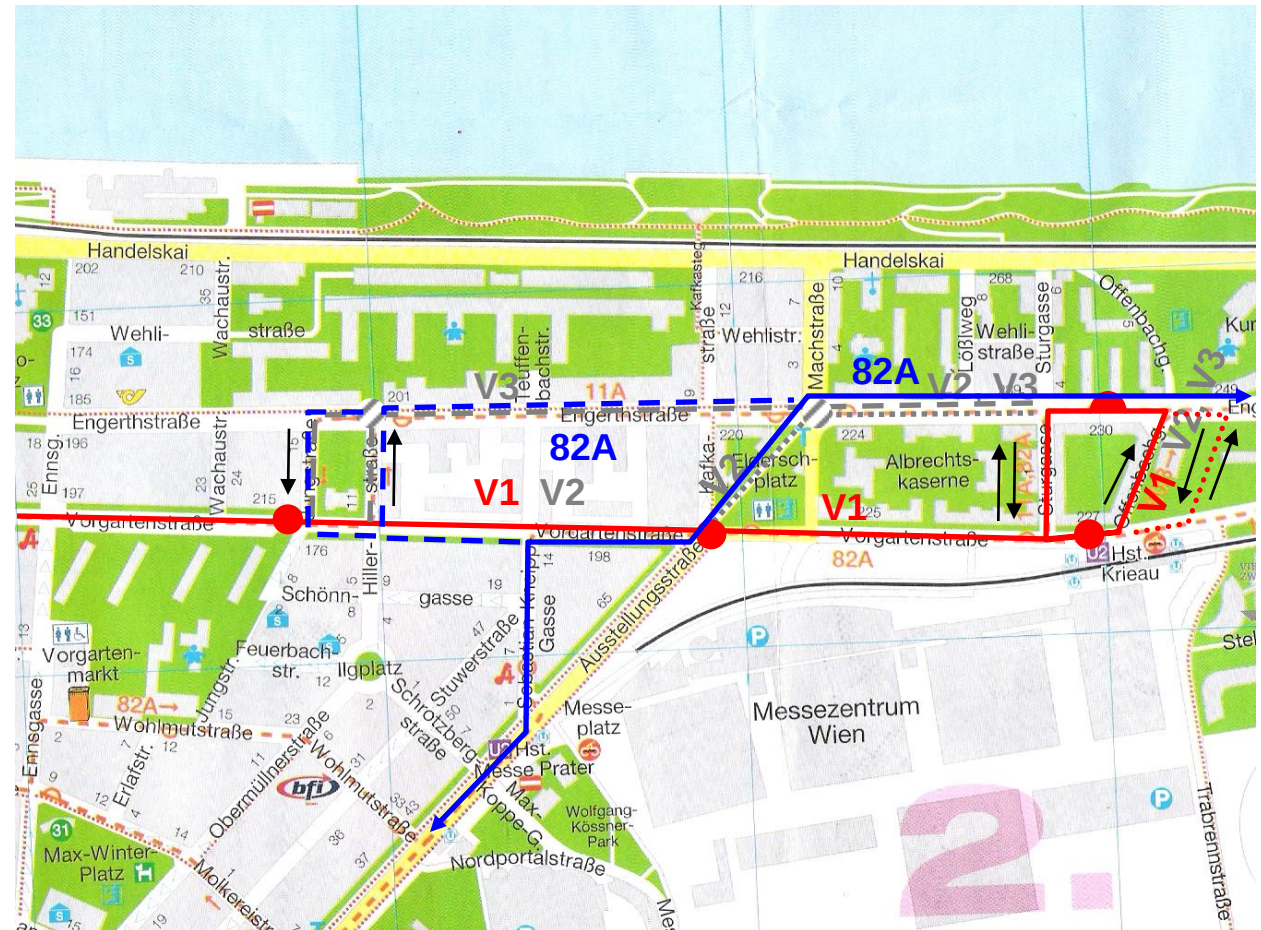
Variante B2: Linie 5A (NEU): Verlängerung (---) ab Griegstraße/ Forsthausgasse bis Heiligenstadt (ersetzt Linie 11A); Auflösung 11A.
Vorteil: Linienbereinigung (Betriebskosten).
Nachteil: Reisezeitverlängerung (Heiligenstadt) durch Stichfahrt Griegstraße.

Variante B3: Ersatzlose Auflösung der Heiligenstadt-Anbindung und Ersatz durch Bestandslinie 39A (Sievering – Heiligenstadt – Jägerstraße/U6).



ÖV-Begleitmaßnahmen (Bereich Elderschplatz/Krieau)

Nur bei Variante 1:
Prüfung: Verlegung der
Autobuslinie 82A
(Praterstern – Stadion)
in die Engerthstraße
über Elderschplatz oder
Hillerstraße/Jungstraße
als Ersatz für Linie 11A
in diesem Bereich.



Bildteil



Ecke Engerthstraße/Walcherstraße mit Haltestelle Walcherstraße – Vergleich 60er-Jahre mit heute.

Der ursprüngliche 11er (hier mit dem bis 1969 verkehrenden „Amerikaner“) fuhr geradeaus über die Lasallestraße, neu verläuft die Trasse (Richtung Krieau) über Walcherstraße und Vorgartenstraße (wie 11A).

Man beachte die schon damals geltende Querparkordnung, die – im Gegensatz zu heutigen Auffassungen – kein Problem darstellte.

Bildteil (Linie 11 bis 1974)



Kreuzung mit der Bahnlinie Donauuferbahnhof – Nordbahnhof. Die Elektrifizierung dieser Strecke führte letztlich zur Einstellung des 11ers (1965).



S-Bahnbrücke (heute Hst. Handelskai) mit 11er (Typ H₁) Richtung Fr.-Engels-Platz.



Gelenkwagen Typ E₁ in der Ausweiche Allerheiligenplatz in Fahrtrichtung Stadlauer Brücke (1973).



Der legendäre „Amerikaner“ (Typ Z) quert den Mexikoplatz (1969).

Bildteil (Linie 11 NEU)



**Vorgartenstraße (Blickrichtung Stromstraße).
11er in Richtung Schleife Fr.-Engels-Platz.**



**Engerthstraße (Blickrichtung Stromstraße).
11er aus Schleife Fr.-Engels-Platz.**

Bildteil (Linie 11 NEU)



Haltestelle Handelskai (Blickrichtung Krieau).



Engerthstraße/Donaueschingenstraße (Blickrichtung Krieau).

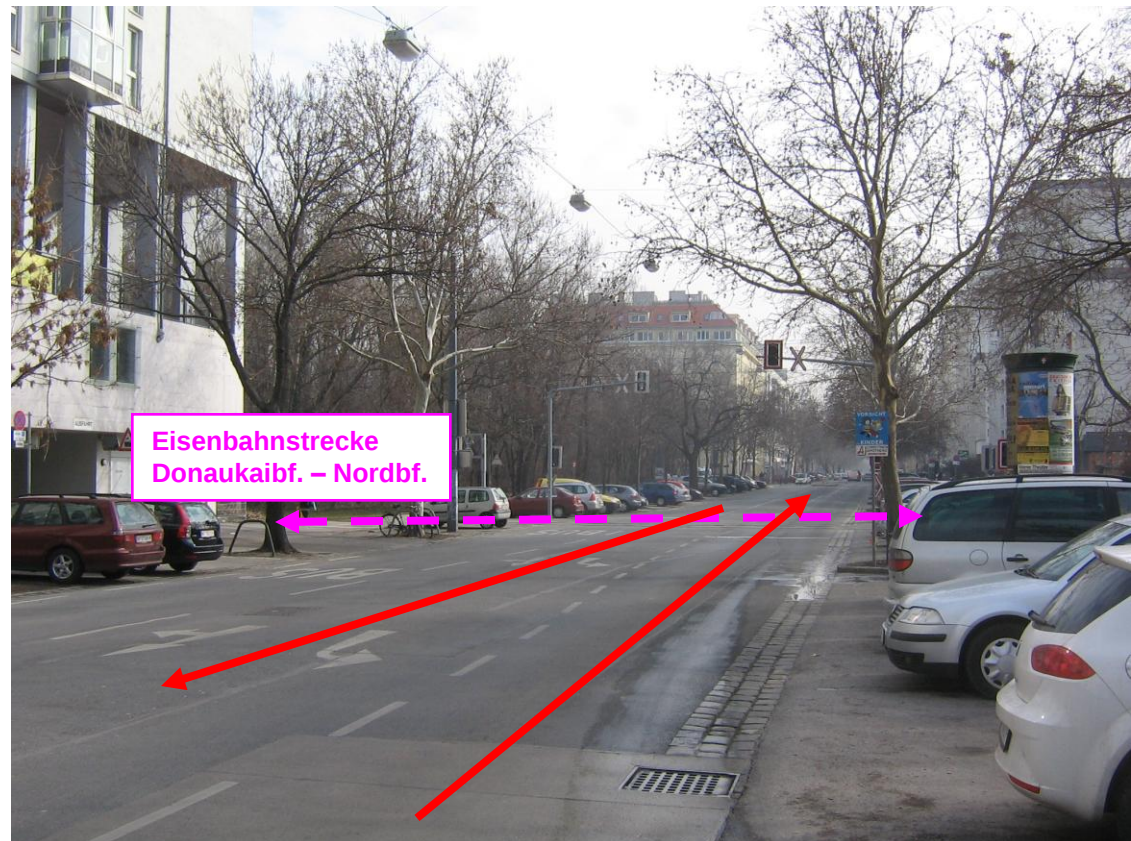
Bildteil (Linie 11 NEU)

Kreuzung mit der Bahnlinie Donauuferbahnhof – Nordbahnhof.

Der Weiterbestand dieser Strecke ist derzeit ungewiss (durch Umbau des Frachtenbahnhofes eher entbehrlich). Möglich wäre auch ein Weiterbetrieb als de-elektrifizierte Anschlussbahn (AB). Kreuzungen dieser Art gibt es in Linz-Urfahr (Str.bahn-Linie 1 quert Verbindungsbahn; Pöstlingsbergbahn quert Mühlkreisbahn [=Vollbahn!]*).

* Die Straßenbahnverordnung verbietet zwar eine niveaugleiche Kreuzung zwischen einer Straßenbahn und einer Vollbahn, jedoch kann die Behörde im begründeten Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung erteilen.

Selbst die Beibehaltung der Elektrifizierung der ggst. Strecke stellt technisch kein unlösbares Problem dar (dazu mehrere internationale Beispiele).



Bildteil (Linie 11 NEU)



Engerthstraße mit Haltestelle Walcherstraße (Blickrichtung Fr.-Engels-Platz).

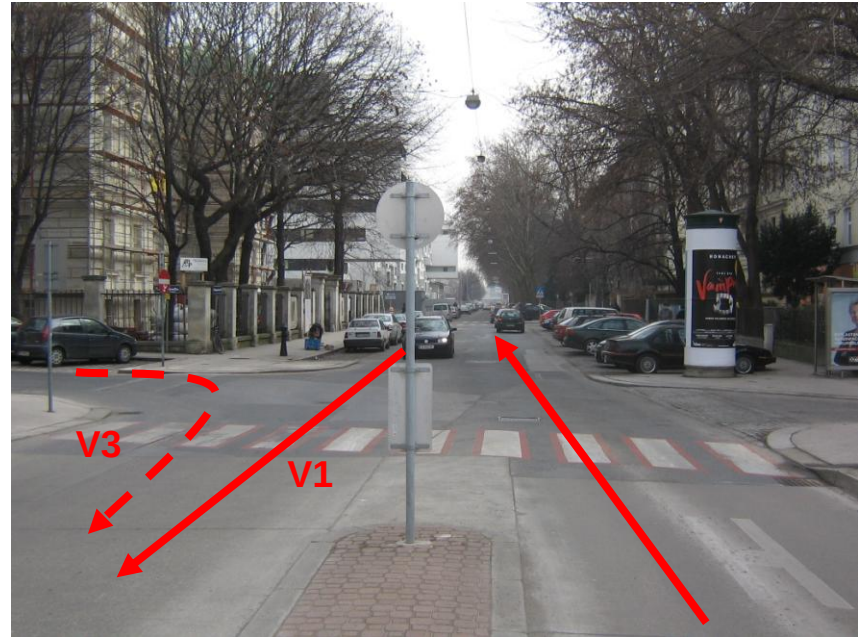


Walcherstraße (Blickrichtung Vorgartenstraße/stadteinwärts)

Bildteil (Linie 11 NEU)



Vorgartenstraße mit gleichnamiger Haltestelle (U-Bahn)
(Blickrichtung Fr.-Engels-Platz).



Vorgartenstraße/Jungstraße (Blickrichtung Krieau).

Bildteil (Linie 11 NEU)

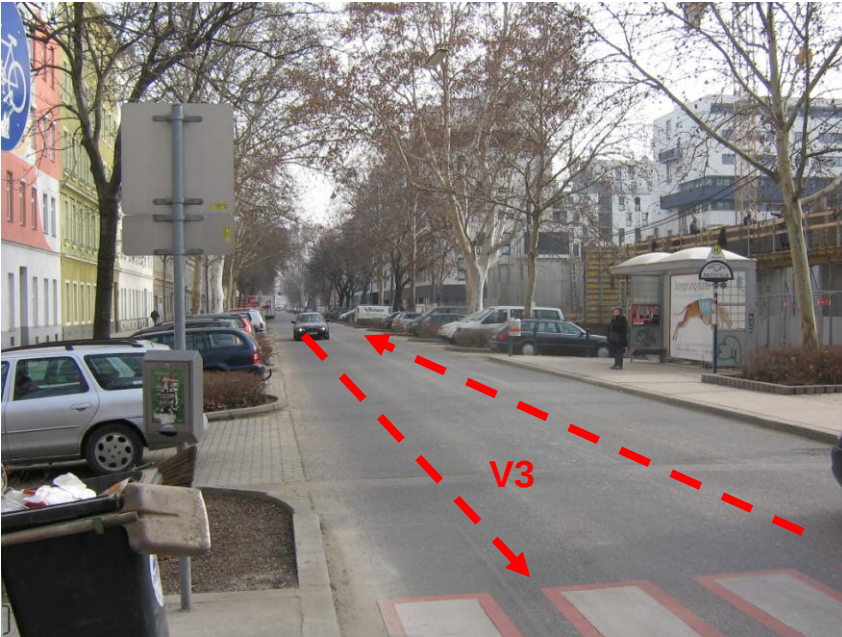


Jungstraße (Blickrichtung Engerthstraße).



Hillerstraße (Blickrichtung Engerthstraße).

Bildteil (Linie 11 NEU)

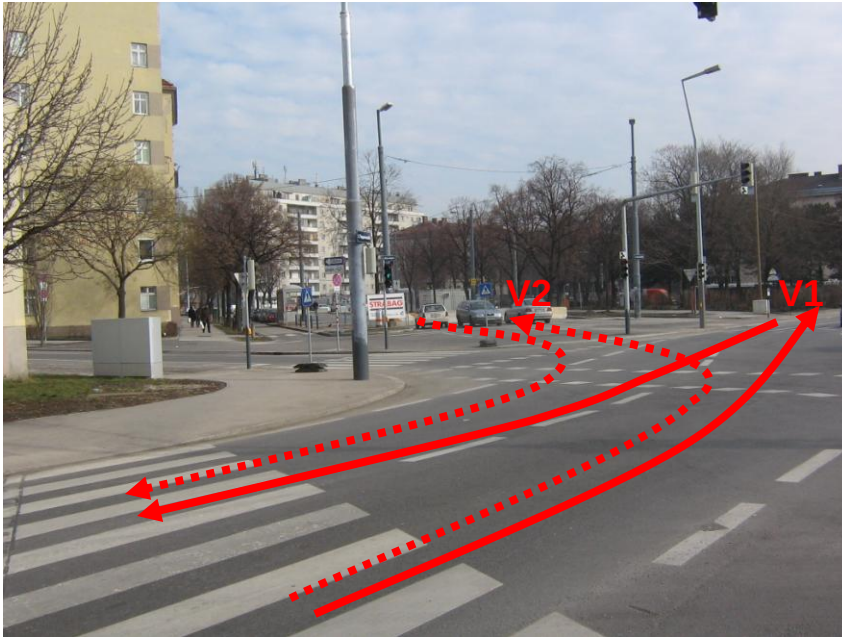


Engerthstraße (Blickrichtung Krieau).



Vorgartenstraße (Blickrichtung Krieau).

Bildteil (Linie 11 NEU)



Elderschplatz (Blickrichtung Engerthstraße/Krieau).



Vorgartenstraße (Blickrichtung Fr.-Engels-Platz).
Derzeit Einbahn Richtung Elderschplatz: Sonderregelung für
Straßenbahn oder Führung Richtung Fr.-Engels-Platz über
Engerthstraße zum Elderschplatz (Var. 1a).

Aufgrund der starken Frequentierung der heutigen Autobuslinie 11A – insbesondere im Abschnitt Friedrich-Engels-Platz/Floridsdorfer Brücke Richtung Krieau – erscheinen die Überlegungen hinsichtlich einer Umstellung auf einen Straßenbahnbetrieb bzw. die Reaktivierung des 11ers für sehr sinnvoll und weiter verfolgungswürdig.

Nach den ersten Vorerhebungen kann die technische Machbarkeit dieser neuen Straßenbahnlinie festgestellt werden, zumal die Machbarkeit durch den „Echtbetrieb“ bis zur Einstellung 1974 nachgewiesen werden konnte. Unbedingt empfohlen wird jedoch eine durchgehend zweigleisige Trassierung (im Gegensatz zum alten 11er).

Die verbleibenden Probleme (Eisenbahnkreuzung, Querparkordnung) scheinen eher „organisatorischer“ denn „technischer“ Natur zu sein und sind demnach auch als lösbar zu betrachten.

Quellen- und Fotoverzeichnis

Kartengrundlagen:

Stadtplan (Freytag & Berndt)

Bezirkspläne (Bohmann-Verlag)

Google earth

Fotos und weitere Datenquellen (sofern nicht Eigenherstellung bzw. eigene Quellen/Recherchen):

Wiener Linien - Homepage

Lit.: Die Wiener Linien; Harald Marincig

Lit.: Die Verbindungsstrecken im Raum Wien; Peter Wegenstein

Lit.: Eingestellte Straßenbahnlinien in Wien; Peter Lehnhart