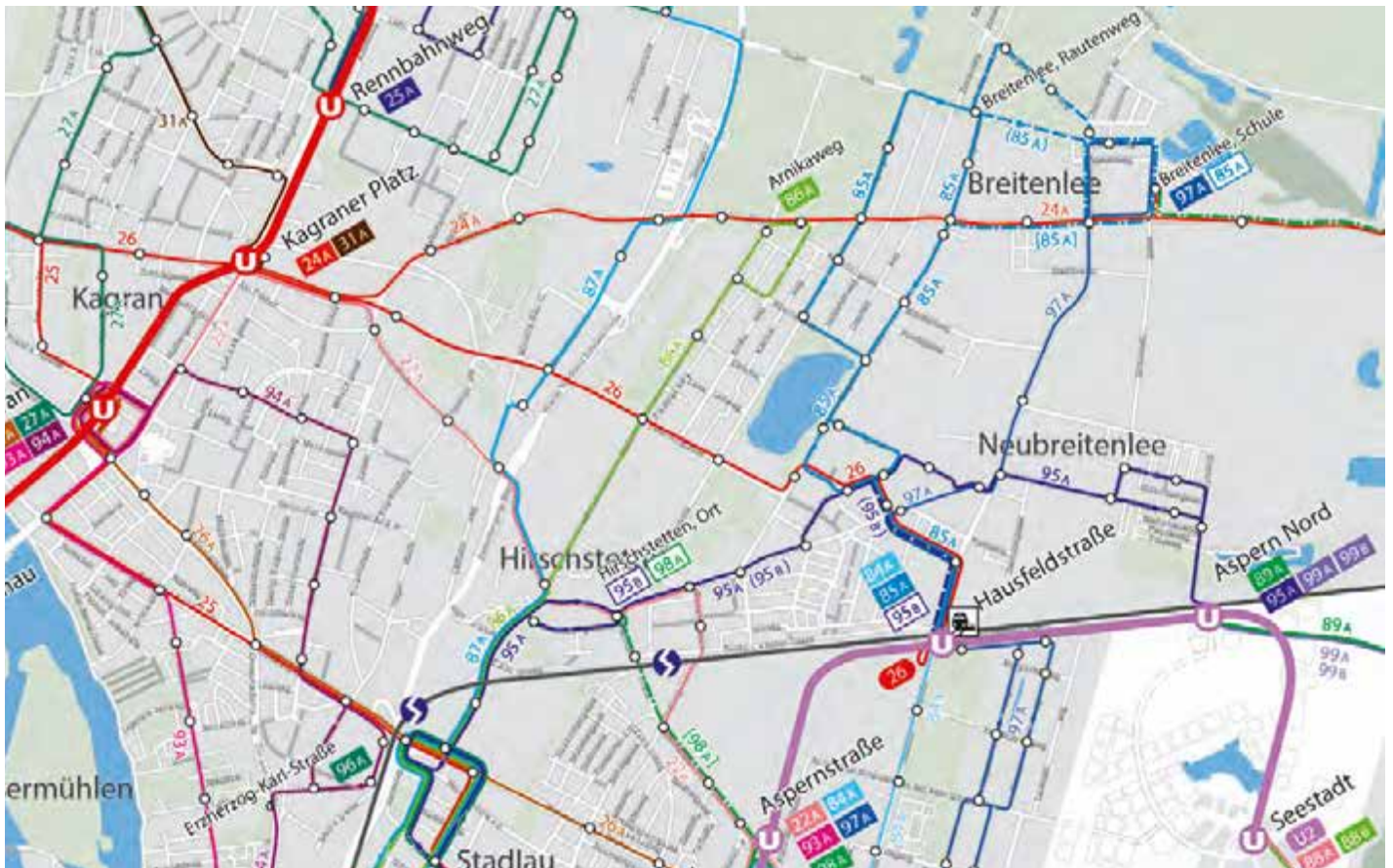


Mit der Bim von Floridsdorf nach Donaustadt

Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 Wien, 2013

Text | Michael Gröb1, IKK Kaufmann-Kribernegg | Markus Fuchsberger, Wiener Linien
Bilder und Grafik | © Wiener Linien, Frank Huber, Z+B

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 stellt eine direkte Verbindung zwischen Floridsdorf und Donaustadt her und erfolgte zwischen der Donauefelder Straße – Kagraner Platz (U1-Station) und der neu errichteten U2-Station Hausfeldstraße. Viele vom Autoverkehr unabhängige Gleisbereiche ermöglichen nun ein rascheres Vorankommen und bringen vor allem für die BewohnerInnen der Donaustadt Verbesserungen. Eine weitere Besonderheit: Auf knapp 1.200 m ist die Straßenbahn auf einem Grün- bzw. Rasengleis unterwegs. Die Linie 26 hat nach Fertigstellung des Projekts insgesamt 25 Stationen. Die Neubaustrecke ist ca. 4,5 km lang und umfasst zehn Stationen. Sie wurde in drei Bauabschnitten errichtet (Bauabschnitt 1: Donauefelder Straße bis Forstnergasse, Bauabschnitt 2: Forstnergasse bis Süßenbrunner Straße, Bauabschnitt 3: Süßenbrunner Straße bis zur Umkehrschleife).





Der 26er quert von Floridsdorf kommend die Wagramer Straße und fährt in den Kagraner Platz auf einem selbstständigen Gleiskörper, den die Buslinien 22A und 24A ebenfalls benutzen. Durch die mittige Lage des Gleiskörpers sind die beiden Fahrrichtungen künftig voneinander baulich getrennt. Nördlich vom Bezirksmuseum fährt die Straßenbahn bis zur neu gestalteten Kreuzung Kagraner Platz – Breitenleer Straße – Zillingerasse in die Forstnergasse. Von hier wird die Linie 26, ähnlich der U6, auf einem Damm geführt, quert die ÖBB-Strecke und hat im Gewerbepark eine neue Station. Nach der Querung der Schnellbahnlinie S 2 wechselt die Straßenbahn kurz vor der Süßenbrunner Straße von Dammlage in straßengleiches Niveau und fährt in einem Rasengleis dann in der Oberfeldgasse, bis kurz vor der Ziegelhofstraße, wo sie in der Mitte der Fahrbahn fährt. Die Straßenbahn fährt in der Ziegelhofstraße auf einem selbstständigen Gleiskörper, abgetrennt vom motorisierten Individualverkehr. In der Prinzgasse ist dies für Züge auf Gleis 2 ebenso geregelt, Züge auf Gleis 1 fahren mit den Autos und Bussen mit. Vor der Volks- und Hauptschule an der Ecke Pirquetgasse schwenkt die Linie 26 in einen selbstständigen Gleiskörper. Hier gibt es beim Zugang zur Schule über die Gleise eine Druckknopfampel. Am Beginn der Pirquetgasse schwenkt die Straßenbahn vom selbstständigen Gleiskörper wieder in die Fahrbahn und fährt über die Zanggasse, Am Heidjöchl bis zur Hausfeldstraße. Auch hier sind die selbstständigen Gleiskörper abgetrennt vom motorisierten

Individualverkehr. Die Busse der Linien 85A und 97A fahren in diesem Bereich ebenfalls auf dem selbstständigen Gleiskörper mit. Die Umkehrschleife ist nur für die Straßenbahn und Fahrzeuge des Busdienstes befahrbar. Eine Alternativzu- und -ausfahrt ist über die Kreuzung mit der Hausfeldstraße/Ostbahnbegleitstraße möglich. Neben neuesten schallarmen Gleisaufbauten werden überall, wo kleine Radien erforderlich sind, Schmieranlagen errichtet. Weiters wurden auf der Linie 26 hauptsächlich die neuesten lärmarmen ULF-Niederflurstraßenbahnfahrzeuge eingesetzt.

Das Projekt für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 wurde im Jahre 2005 erstellt und 2007 aktualisiert. Die Detailplanungen begannen im April 2009, die Genehmigung der Fachkommission Verkehr erfolgte im November 2010 bzw. März 2011 und danach die eisenbahnrechtlichen Einreichungen der Abschnitte 1 und 3 im März bzw. April 2011. Der Bauabschnitt 2 wurde bereits im Juli 2010 eingereicht. Dazwischen wurden intensive Planungen, Abstimmungen und Umplanungen in Abstimmung mit allen Beteiligten durchgeführt.

Da die Trasse in die bestehenden Straßenquerschnitte integriert wurde, war es notwendig, diese zu adaptieren. Deswegen wurde besonderes Augenmerk auf die Abstimmung der Bauphasen mit der MA 28 gelegt, um die Straßenzüge möglichst in einem Aufzug errichten zu können und die Behinderungen für die Bevölkerung auf ein Minimum zu reduzieren.



Da der Großteil der Trasse durch bebauten Gebiet geht und die Verkehrsflächen gemeinsam mit dem Individualverkehr, aber auch von den Buslinien (im Bereich der selbstständigen Gleiskörper z. B. am Kagraner Platz bzw. der Hausfeldstraße) benutzt werden, musste der Oberbau auf die Einhaltung der Normen für Erschütterungen, Sekundärschall und direkten Luftschall ausgelegt werden. In Abhängigkeit der Trassierung, der Betriebsgeschwindigkeiten und der Bebauung kamen drei Oberbauformen zur Ausführung:

- Schallgedämmter Oberbau 30 cm (Standardoberbau)
- hochschallgedämmter Oberbau 25 cm bzw. 50 cm (Masse-Feder-Bauweise)
- Grüngleis

Grundvoraussetzung für den Einbau der Oberbauformen war die Belastbarkeit des Untergrundes, der mit einem statischen Lastplattenversuch überprüft wurde und einen Mindestwert von 35 MN/m² erreichen musste. Als Verbesserungsmaßnahmen wurde eine Bodenauswechslung, Zementstabilisierung oder ein verstärkter Unterlagsbeton aus C8/10 vorgesehen.

Beim schallgedämmten Oberbau erfolgte der Einbau einer 30 cm starken Betonplatte aus C25/30/B2 auf einem Unter-

lagsbeton aus C8/10. Nach der Montage der Gleise wurden der Seitentrog, auch „Bandplatte“ genannt, und der Mitteltrug aus C30/37 betoniert und mit einem Besenstrich versehen. Als Abschluss wurden die Großflächenplatten auf einem Splittbett zwischen den Schienen verlegt.

Beim hochschallgedämmten Oberbau wurde die Massenplatte in der jeweils erforderlichen Stärke (25 cm bzw. 50 cm) aus C25/30/B5 mit den Schienen auf einer elastischen Lagerung (zweilagige Gummigranulatmatte) auf einem Unterlagsbeton aus C8/10 betoniert. Der Seitentrog und der Mitteltrug wurden von der Massenplatte durch eine Granulatmatte getrennt aus C30/37 betoniert und mit einem Besenstrich versehen. Als Abschluss wurden die Großflächenplatten auf einem Splittbett zwischen den Schienen verlegt.

Die Herstellung der Ortbetonfelder erfolgte durch die Anlieferung mit Betonmischern und direkten Einbau vor Ort, weiters immer in Abstimmung auf die Gleisrahmen mit einer Regellänge von 15 m. Somit konnte in der Regel immer eine Richtungsfahrbahn aufrechterhalten bleiben, und der Verkehr wurde durch eine Einbahnregelung bzw. im Kreuzungsbereich durch eine Baustellenampelregelung geleitet.

Beim Grüngleis wird auf der Bodenauswechslung zuerst ein 70 cm breiter und 35 cm hoher Ortbetonlängsbalken aus C25/30/B2 betoniert, darauf ein weiterer 50 cm breiter und 25 cm hoher. Auf diesem wird dann die Schiene montiert. Der Bereich zwischen den Balken wird mit Kies und dann mit Humus aufgefüllt und mit einer Spezialmischung besäht. Die Haltestellen der Straßenbahn wurden in großen Bereichen als Doppelhaltestellen ausgeführt, um auch für die am Gleis fahrenden Buslinien verwendet werden zu können.

Um nicht nur das Verkehrsnetz, sondern auch das Stadtbild zu verbessern, wurde mit der MA 33 – Wien leuchtet, der MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau, Bereich Projektentwicklung und -management, der MA 42 – Wiener Stadtgärten und der MA 19 – in Wien zuständig für Architektur und Stadtgestaltung, intensiv die Abstimmung der neuen Trassenführung, über neue Grünflächen, die Gestaltung des Straßenraums und die Situierung der Oberleitungsmasten diskutiert und festgelegt.

Die bestehenden Straßen wurden im Zuge der Neugestaltung der Straßenbahnlinie 26 saniert beziehungsweise erneuert und auf den neuesten technischen Stand gebracht. Für den zu erwartenden FußgängerInnen-Verkehr wurden großzügige Gehweganlagen und gestaltete Platzbereiche errichtet. Für den Radverkehr wurden auf dem Kagraner Platz Mehrzweckstreifen beziehungsweise Radfahrstreifen vorgesehen und an das bestehende Radwegenetz angebunden. In der Hausfeldstraße gibt es ebenfalls neue Radfahrstreifen, die an die neue U-Bahn- und Straßenbahn-Station sowie an das bestehende Radwegenetz anbinden. Am 5. Oktober wurde die Verlängerungsstrecke der Linie 26 gleichzeitig mit der Verlängerung der U2 zur Seestadt Aspern in Betrieb genommen. Mit einer Streckenlänge von 172 Kilometern ist Österreichs Straßenbahnnetz das fünftgrößte der Welt – und es wächst weiter.



Projektdaten:

Bauabschnitt 1:

Gleisbau: ARGE Gleisbau STRAB 26/1 MÖRTINGER & DINSTL-RESINGER

Straßenbau: ARGE STRABAG AG – TEERAG ASDAG AG

Statiker, Oberflächenplaner: IKK Kaufmann-Kribernegg ZT GmbH

Gleisplanung: Wiener Linien GmbH & Co KG, Abteilung B64 Oberbau und Geodäsie

Bauabschnitt 2:

Architekt: Architekt Katzberger Ziviltechniker Gesellschaft mbH

Gleisbau: PORR Bau GmbH

Straßenbau: TEERAG-ASDAG AG, Nowak Walter GmbH

Statiker: Tecton Consult Engineering ZT GmbH, ISP Ziviltechniker GmbH

Bauabschnitt 3:

Gleisbau: PORR Bau GmbH

Straßenbau: STRABAG AG, ARGE TEERAG ASDAG AG/Leyrer+Graf

Statiker, Oberflächenplaner: IKK Kaufmann-Kribernegg ZT GmbH

Gleisplanung: Wiener Linien GmbH & Co KG, Abteilung B64 Oberbau und Geodäsie

Projektdaten:

Adresse: 1210 und 1220 Wien | **Auftraggeber:** Wiener Linien GmbH & Co KG | **Projektleitung:** Wiener Linien GmbH & Co KG, Abteilungen Planung, Bau- und Projektmanagement, Bahnbau B63 | **Trassierung:** VSP Vermessung Stoltzka & Partner ZT-GesmbH | **Planungsbeginn:** 2005 | **Baubeginn:** April 2012 | **Fertigstellung:** Oktober 2013 | **Kosten:** 107 Mio. Euro |

Autoren:

DI Michael Größl, IKK Kaufmann-Kribernegg ZT GmbH

■ www.ikk.at

Ing. Markus Fuchsberger

■ www.wienerlinien.at