Öffi-Bau statt täglich Stau – Entlastung für Floridsdorf und die Donaustadt!

Das NEOS Wien Öffi-Konzept für Floridsdorf und die Donaustadt

Stand Dezember 2018

Inhalt

Einleitung 3
1. Allgemeine Planungsprämissen 4
2. Primärnetz: U-Bahn, S-Bahn, Lokalbahn 5
3. Sekundärnetz: Straßenbahn 6
4. Sekundärnetz: Bus (Trägerlinien) 8
5. Tertiärnetz (Bus) 10
6. Fazit und Übersicht Gesamtverkehrsnetz 12

Bearbeitung

Stephan Steinbach: Fachliche Bearbeitung, Grafik

Sebastian Beiglböck: Redaktion

Mit herzlichem Dank für die Inputs an die Floridsdorfer_innen und Donaustädter_innen!

Glossar

Primärnetz: S-Bahn, U-Bahn, Lokalbahn (Light Rail)

Sekundärnetz: Straßenbahn, Busnetz Trägerlinien (strukturbildende Linien: besondere Bevorrangung, dichte Intervalle)

Tertiärnetz: Buslinien mit lokaler Bedeutung (Zubringerfunktion)

Einleitung

Floridsdorf und Donaustadt – zusammen liebevoll auch „LIDO“ (= Bezirke LInks der DOnau) genannt – gehören zu den großen Wachstumsgebieten Wiens. Die beiden Bezirke haben zusammen bereits rund 330.000 Einwohner_innen, in 15 Jahren werden es knapp 400.000 sein. **Ein effizientes und systematisches Verkehrsnetz in den Bezirken links der Donau wurde leider nie ausgearbeitet, das bestehende Netz ist historisch gewachsen und nimmt nur wenig auf die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte Rücksicht.**

Schon jetzt mehren sich die Verkehrsprobleme – die Infrastruktur ist längst nicht mehr ausreichend. Es braucht einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs, um langfristig für Entlastung zu sorgen. Einzelne Prestigestrecken wie die U2 reichen aber bei weitem nicht, wenn gleichzeitig andere wichtige Ausbauprojekte auf die lange Bank geschoben werden. **Wir müssen den Öffi-Verkehr in Floridsdorf und der Donaustadt völlig neu denken!**

NEOS Wien hat in Kooperation mit den Bezirksgruppen Floridsdorf und Donaustadt im Rahmen der Kampagne „Bleiben wir außen vor?“ im Frühsommer 2018 bei mehreren Veranstaltungen die Wünsche, Anregungen und Bedürfnisse der Bürger_innen gesammelt. Gemeinsam mit Verkehrsexpert_innen wurde daraufhin ein völlig neues Verkehrskonzept für Floridsdorf und die Donaustadt erarbeitet. Im Wesentlichen lässt sich das Konzept so zusammenfassen: Neue – im Vergleich zum U-Bahnbau kostengünstigere und schneller umsetzbare – Straßenbahnverbindungen, direkter und in dichteren Intervallen fahrende Buslinien statt des historisch gewachsenen Wildwuchses und mehr Umsteigemöglichkeiten auf die Primärlinien U1, U2, U6 und die S-Bahnen.

Das vorliegende Gesamtverkehrsnetz für den Öffi-Verkehr dient als Grundlage für zukünftige politische Diskussionen und Forderungen von NEOS Wien für die Bezirke links der Donau.

1. Allgemeine Planungsprämissen

Ausbildung von effizienten Umsteigeknoten

Das Sekundärnetz und Tertiärnetz sollen so gestaltet werden, dass sich möglichst drei bis vier Linien sternförmig treffen und so einen starken Umsteigeknoten bilden. Solche Knotenpunkte sollen an Stellen entstehen, wo es ausreichend Platz gibt, auch baulich optimale Umsteigewege zu ermöglichen. Derzeit gibt es sehr oft unattraktive lange Wege mit mehreren Querungen von Straßen, was den Komfort verschlechtert und die Reisezeit verlängert.

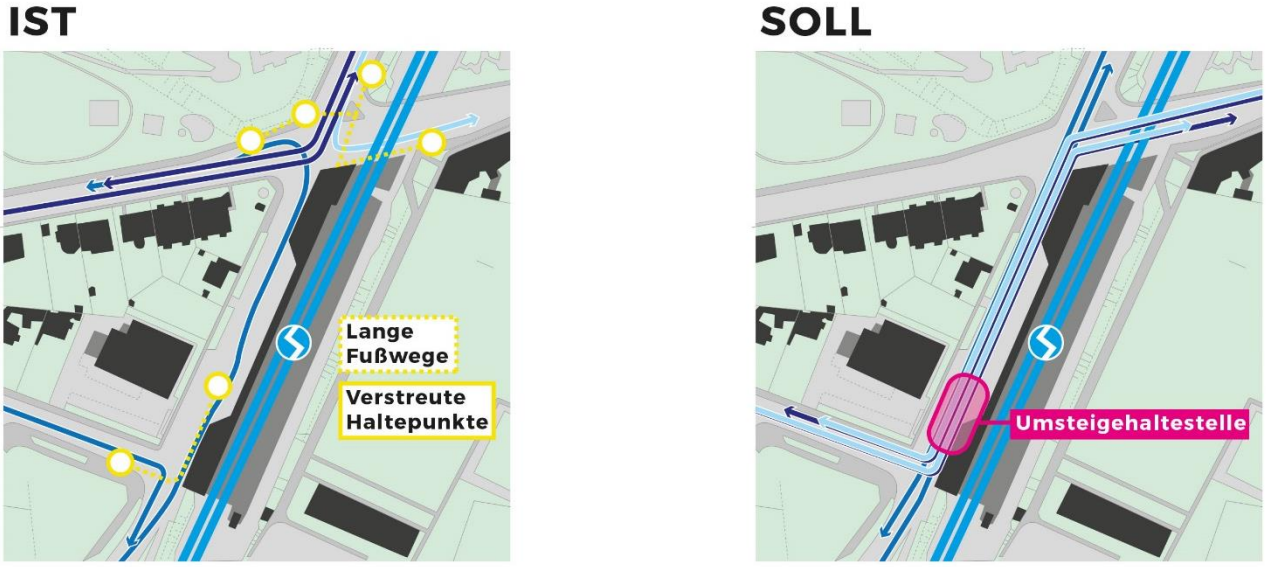


Abbildung: Prinzip der effizienten Umsteigeknoten

Gerade Linienführung

Eine unserer weiteren Prämissen ist, Buslinien möglichst in eine gleichbleibende Himmelsrichtung zu führen. Derzeit gibt es zahlreiche Linien, die, um mehr Fläche abzudecken, durch Siedlungen mäandrieren, was zu einem deutlichen Fahrzeit- und damit Attraktivitätsverlust führt. Dazu sind zwar mehr Linien erforderlich, jedoch nicht unbedingt mehr Fahrzeugkilometer.

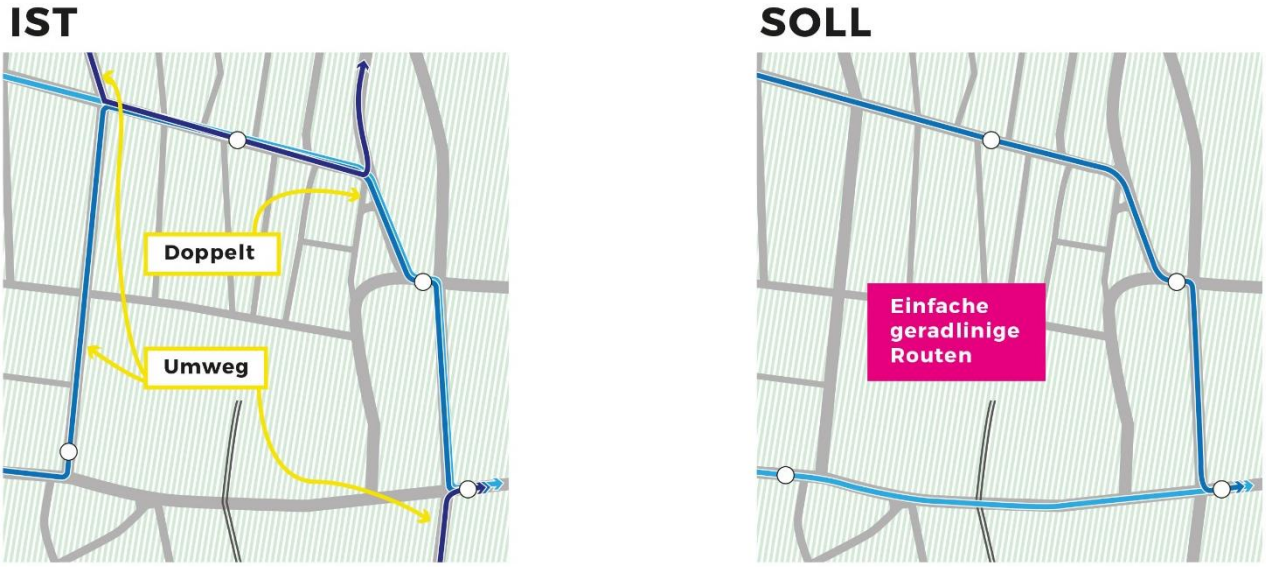


Abbildung: Prinzip der geraden Linienführung

Optimierung der Anschlüsse an das Primärnetz

Durch die Gestaltung des Verkehrsnetzes mit möglichst geradlinigen Linien soll auch die Anzahl von Anschlüssen an das schnelle Primärverkehrsnetz erhöht werden. Die Verlängerung der durchschnittlichen Linienlänge (von 6190 m auf 7913 m) führt auch zur Erhöhung der durchschnittlichen S- und U-Bahn Anschlüsse von 2 auf 3.

Abbildung: Prinzip des optimalen Anschlusses an das Primärnetz (Beispiel: neue Linie 26 A)

2. Primärnetz: U-Bahn, S-Bahn, Lokalbahn

Der Hauptfokus des vorliegenden Entwurfes war es, ein effizientes, kosteneffektives und gesamtheitliches Netz zu konzipieren. Wir haben als ersten Schritt bewusst keine neuen U-Bahnen vorgeschlagen, da im Sekundärnetz bei vergleichbarem Mitteleinsatz deutlich schneller und flächenwirksamer Maßnahmen umgesetzt werden können. Sollten ausreichend Mittel zur Verfügung stehen, wäre langfristig aber auch ein U-Bahn-Ausbau eine mögliche Option. Wir wollen aber nicht wie bei der Großfeldsiedlung vier Jahrzehnte lang auf die U-Bahn warten, sondern so schnell wie möglich ins Tun kommen - **die Bürger_innen von Floridsdorf und der Donaustadt können nicht länger warten!**

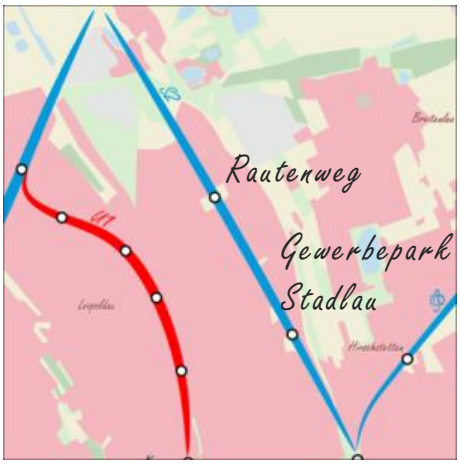


Abbildung: Reaktivierung des S-Bahn-Verkehrs auf der Laaer Ostbahn

Im S-Bahn-Netz schlagen wir eine (kostengünstige) Reaktivierung des S-Bahn-Verkehrs auf der Laaer Ostbahn (direkte Züge zwischen Hauptbahnhof, Simmering, Stadlau und Wolkersdorf) sowie die Errichtung der neuen

Stationen „Gewerbepark Stadlau“ und „Rautenweg“ vor, um die Anschlussmöglichkeiten des Sekundär- und Tertiärnetzes zu optimieren.

Als zusätzliches innovatives Element wird der Neubau einer Lokalbahn, vergleichbar der Badener Bahn, in die größte Umlandgemeinde ohne Bahnanschluss - Groß Enzersdorf (12.000 Einwohner) - vorgeschlagen. Diese Lokalbahn soll vom Bahnhof Aspern Nord, mit U-Bahn und S-Bahn-Anschluss, neben den bestehenden General-Motors-Betriebsgleisen bis Essling und dann auf einer Neubaustrecke bis zur geplanten Endstelle am östlichen Ortsrand von Groß-Enzersdorf fahren (an der geplanten Straßenumfahrung Groß-Enzersdorf, Park & Ride möglich). Optional wäre eine Verlängerung nach Orth an der Donau möglich (in Kooperation mit dem Land Niederösterreich). Die Bahn könnte den KFZ-Durchzugsverkehr in Groß Enzersdorf, Essling und Aspern maßgeblich verringern und so die Lebensqualität dieser Ortschaften erhöhen.

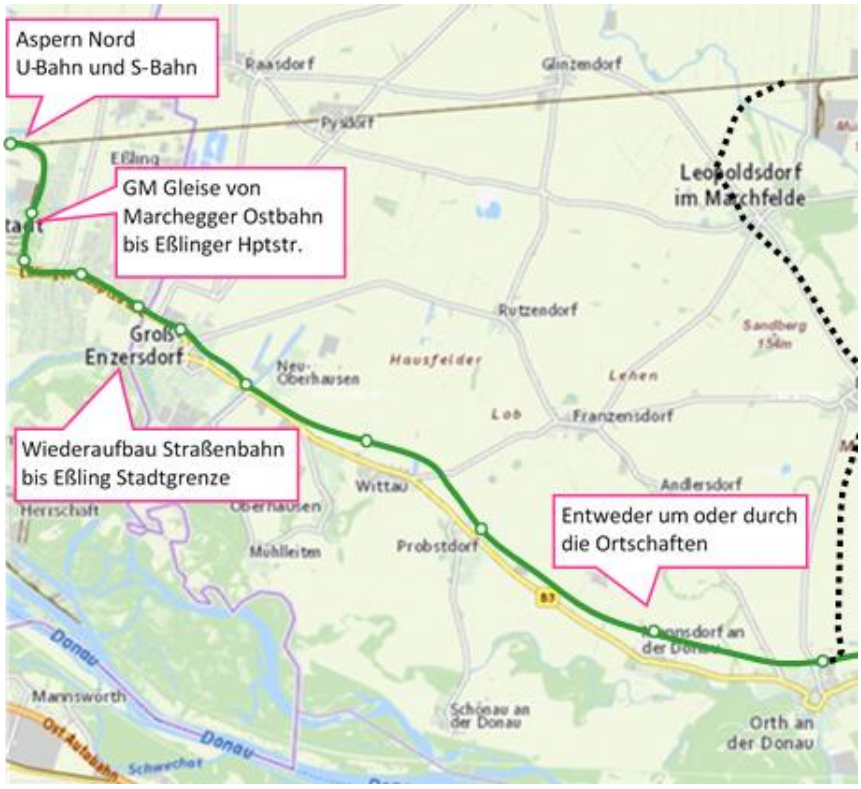


Abbildung: Neubau einer Lokalbahn nach Groß-Enzersdorf und weiter nach Orth

(Hintergrundkarte Basemap.at)

3. Sekundärnetz: Straßenbahn

Nach unserem Konzept sollen 23,4 km Straßenbahnstrecken neu gebaut werden. Bei einer Annahme von 10 bis 15 Millionen EUR Baukosten pro Kilometer (je nach Komplexität) wäre eine Investition von rund 280 Millionen Euro erforderlich. Umkehrschleifen wären beim Leopoldauer Musikverein, im Donaufeld, in Aspern Nord, Hirschstetten, der Kutscheragasse und der Ödenburger Straße eingeplant.

Das Straßenbahnnetz würde sich so von wenigen Radialstrecken zu einem vollwertigen Netz weiterentwickeln; was den Vorteil hätte, dass man bei Störungen oder Baustellen mehr Umleitungsmöglichkeiten hat.

Im Vergleich zum Bestand weist das Konzept fünf (längere) statt vier (kürzere) Linien auf. Die durchschnittliche Linienlänge würde von 9,7 km auf 12,8 km erhöht werden, die Anschlüsse ans Primärnetz würden von durchschnittlich 4,5 auf 5,2 steigen. Es würden zur Spitzenverkehrszeit 639 Kilometer gefahren (heute: 413 Kilometer) werden. Die Betriebskosten würden dadurch im Vergleich zu heute um 55% steigen (dem stehen allerdings Einsparungen bei den Betriebskosten im Busnetz gegenüber).

Strecke	Linien	Länge km	Kosten Mio. EUR
Bahnhof Strebersdorf	25 & 26	0,8	25
Neujedlersdorf - Stebersdorf	25	3,0	33
Siemenstraße	25	2,6	29
Josef Baumann Gasse	25	1,4	15
Katsushika Str. – Bessemerstr.	22	1,7	18
Donaufeld	22	2,2	22
Spargelfeldstr.	26	1,1	12
Hirschstetten – Aspern	26	2,1	25
Aspern – Aspern Nord	26	3,2	32
Am Heidljöchl – Aspern Nord	22	1,5	22
Aspern - Eßling	25	3,8	45
Summe		**23,4**	**280**

Tabelle: Neubaustrecken Straßenbahn

	U1	U2	U6	S1 S7	S2	S4 S3	S8
31	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
30	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
22	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
25	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
26	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Tabelle: Umsteigeknoten Sekundärnetz Straßenbahn mit dem Primärnetz

Linie	Von - Bis	FZG/H	Kapazität	Länge m	Durchschnitts-geschwindigkeit km/h	Fahrkm/h
Bestand						
31	Schottenring - Stammersdorf	12	837 Sitz/h	11483	18,4	138
30	Stammersdorf - Floridsdorf	10	735 Sitz/h	5352	17,8	54
25	Oberdorfstraße - Floridsdorf	10	677 Sitz/h	9811	19	98
26	Hausfeldstraße - Strebersdorf, E.-Hawranek-Platz	10	677 Sitz/h	12272	20,2	123
Summe/Schnitt					**18,9**	**413,0**
Konzept						
31	Schottenring - Stammersdorf	10	698 Sitz/h	11483	19	115
30	Stammersdorf - Floridsdorf	10	735 Sitz/h	5352	18	54
22	Floridsdorf - Donau Feld - Kagran - Aspern Nord	10	677 Sitz/h	11933	19,5	119
25	Strebersdorf - Eßling	10	677 Sitz/h	19311	19	193
26	Strebersdorf - Aspern Nord	10	677 Sitz/h	15825	20,2	158
Summe/Schnitt					**19,1**	**639,0**

Tabelle: Vergleich Sekundärnetz Straßenbahn Bestand / Konzept

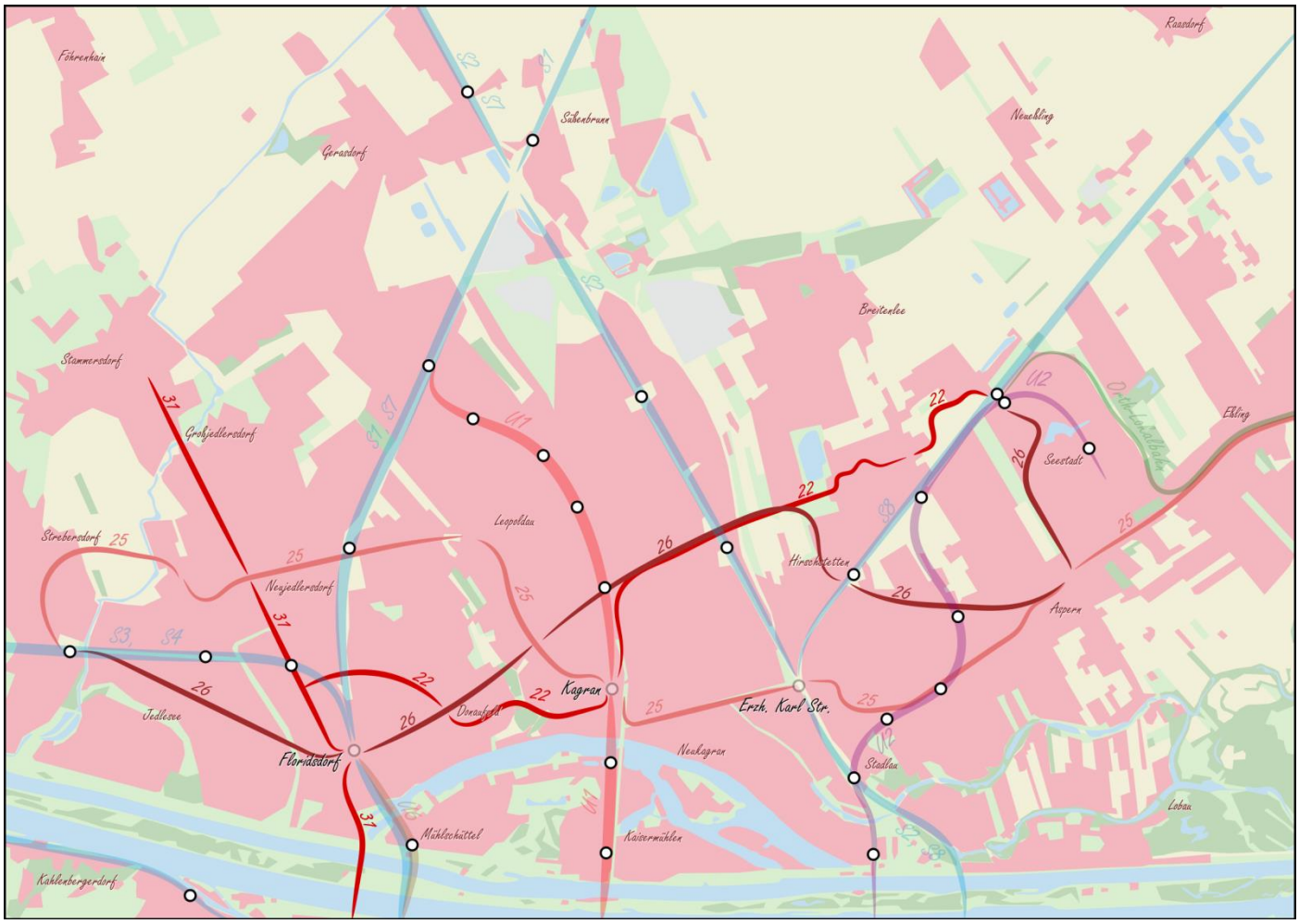


Abbildung: Sekundärnetz Straßenbahn Konzept

4. Sekundärnetz: Bus (Trägerlinien)

Im Donaustädter und Floridsdorfer Busnetz steckt deutlich mehr Potenzial, als derzeit genutzt wird. Die derzeitigen Linien sind über Jahrzehnte historisch gewachsen, fahren teils lange Umwege und erreichen dadurch nur geringe Reisegeschwindigkeiten. Sie sind für Menschen, die auch ein privates KFZ zur Auswahl haben, keine Alternative, sondern werden vorrangig von Schüler_innen und älteren Menschen genutzt, die auf sie angewiesen sind. Eine umfassende Neuordnung würde, bei annähernd gleich bleibenden Kosten, eine massive Verbesserung bringen.

Buslinien mit einer Kapazität von mehr als 328 Sitzplätzen pro Richtung pro Stunde werden als „Trägerlinien“ und somit als Teil des Sekundärnetzes definiert. Diese Buslinien sollen mit dichten Intervallen und besonders komfortablen Fahrzeugen möglichst zügig unterwegs sein.

Im Vergleich zum Bestand wurde die Geradlinigkeit der Buslinien erhöht. Insgesamt sollen genau wie derzeit sechs Linien unterwegs sein. Durchschnittlich bieten die Sekundärnetzbuslinien Anschluss zu 3,5 statt 2,5 Primärverkehrsmitteln.

	U1	U2	U6	S1 S7	S2	S4 S3	S8
34A	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
92A	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓
24A	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
26A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
29A	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✗
32A	✓	✗	✗	✓	✗	✓	✗

Tabelle: Umsteigeknoten Sekundärnetz Bus mit dem Primärnetz

Es würden zur Spitzenverkehrszeit 317 Kilometer gefahren werden (gleich wie im Bestand, wobei einige derzeitige Trägerlinien zukünftig von der Straßenbahn übernommen werden). Die Betriebskosten blieben also weitgehend gleich wie heute.

Linie	Von - Bis	FZG/H	Kapazität	Länge m	Durchschnitts-geschwindigkeit km/h	Fahrkm/h
Bestand						
34A	Floridsdorf - Jedlesee	12	636 Sitz/h	3000 (6462)	15,7	18
26A	Kagran - Großenzersdorf	12	528 Sitz/h	10990	23,1	132
92A	Kaisermühlen-VIC - Donaustadtbrücke	12	528 Sitz/h	3295 (8557)	23,3	20
24A	Kagraner Platz - Breitenlee	11	451 Sitz/h	4480 (6901)	22,4	27
29A	Floridsdorf - Großfeldsiedlung	10	410 Sitz/h	7728	20,6	77
31A	Kagraner Platz - Großjedlersdorf, Jochbergeng.	8	328 Sitz/h	5372	17,9	43
Summe/Schnitt					**20,5**	**317**
Konzept						
34A	Floridsdorf - Jedlesee	4	530 Sitz/h	3000	16	12
92A	Kaisermühlen-VIC - Donaustadtbrücke	6	528 Sitz/h	3295	23,3	20
24A	Kagraner Platz - Breitenlee	6	410 Sitz/h	4480	22,4	27
26A	Handelskai - Kagran - Aspern	10	440 Sitz/h	10449	23	104
29A	Floridsdorf - Großfeldsiedlung	10	410 Sitz/h	5400	20	54
32A	Leopoldau - Großjedlersdorf - Floridsdorf	10	440 Sitz/h	9981	21	100
Summe/Schnitt					**20,95**	**317**

Tabelle: Vergleich Sekundärnetz Bus Bestand / Konzept

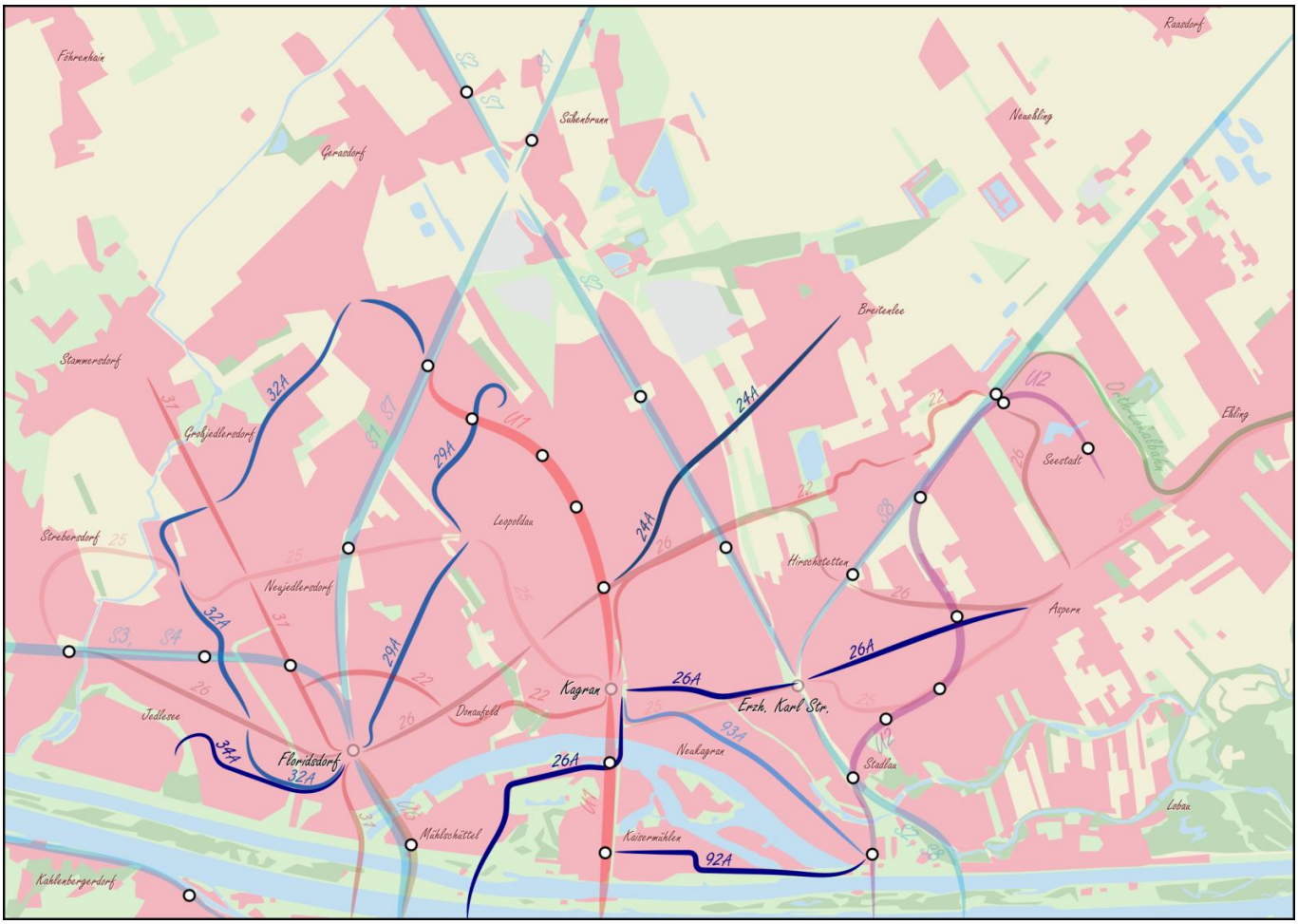


Abbildung: Sekundärnetz Bus Konzept

5. Tertiärnetz (Bus)

Auch das untergeordnete Busnetz wurde vereinfacht und Anschlussmöglichkeiten und Reisegeschwindigkeit wurden erhöht. Insgesamt fahren 12 % weniger Busse im Tertiärnetz (deren Rolle wird zum Teil vom Sekundärnetz übernommen, teilweise kommt es durch die neue Linienführung zu Einsparungen an Betriebskosten).

Die Linie 20A wurde durch die neue Linie 26A und einen Anrufsammelbus für den Mühlschüttel (20T) ersetzt. Die Linie 85A wurde im Bereich Seestadt durch einen ausgebauten autonom fahrenden Sammelbus ersetzt (90T).

Linie	Von - Bis	FZG/H	Kapazität	Länge m	Durchschnitts-geschwindigkeit km/h	Fahrkm/h
Bestand						
34A	Floridsdorf - Bahnhof Strebersdorf	6	318 Sitz/h	6462	19,4	39
93A	Kagran - Donaustadtbrücke	4	288 Sitz/h	4434	26,6	18
92A	Kaisermühlen-VIC - Aspern, Zachgasse	6	264 Sitz/h	8557	21	51
32A	Leopoldau - Strebersdorf	8	248 Sitz/h	10389	21,9	83
85A	Hausfeldstraße - Breitenlee, Rautenweg	8	240 Sitz/h	3685	18,4	29
94A	Stadlau - Kagran	8	240 Sitz/h	5209	19,5	42
27A	Kagran - Hermann-Gebauer-Straße	8	232 Sitz/h	7877	20,1	63
84A	Aspernstraße - Seestadt	7	217 Sitz/h	3356	21,2	23
97A	Aspernstraße - Breitenlee Schule	6	216 Sitz/h	6393	18,7	38
22A	Kagran - Aspernstraße U	7	210 Sitz/h	6188	19	43
24A	Kagraner Platz - Neueßling	5	205 Sitz/h	6901	25,9	35
88A	Seestadt - Eßling, Stadtgrenze	6	180 Sitz/h	3749	25	22
95A	Aspern Nord - Großer Biberhaufen	6	180 Sitz/h	10070	23,7	60
98A	Aspernstraße - Eßling, Schippanisiedlung	6	180 Sitz/h	7784	19,1	47
30A	Siemensstraße - Stammersdorf, Freiheitsplatz	5	155 Sitz/h	5509	20,7	28
95B	Hirschstetten Ort - Hausfeldstraße	5	150 Sitz/h	2965	18,7	15
93A	Kagran - Aspernstraße	4	144 Sitz/h	13390	25,9	54
28A	Floridsdorf - Aderklaaer Straße	4	124 Sitz/h	6491	19	26
88B	Seestadt - Eßling, Wegmayersiedlung	4	120 Sitz/h	4602	20,5	18
96A	Schillwasserweg - Erzherzog-Karl-Straße	4	120 Sitz/h	3059	19,3	12
99A	Aspern Nord - Eßling Schule	4	120 Sitz/h	5208	25	21
99B	Aspern Nord - Eßling Schule	4	120 Sitz/h	5208	26	21
36A	Bellgasse - Carabelligasse	4	116 Sitz/h	4589	18,4	18
86A	Stadlau - Breitenleer Straße, Arnikaweg	4	116 Sitz/h	4939	25,8	20
125	Strebersdorfer Platz - Stammersdorf - Leopoldau	3	108 Sitz/h	11810	33	35
33A	Floridsdorf - Mühlschüttel	3	90 Sitz/h	2483	18,6	7
89A	Aspern Nord - Invalidensiedlung	3	90 Sitz/h	5550	26,6	17
124	Wien Süßenbrunner Platz - Gerasdorf Mozartweg	2	72 Sitz/h	5262	23,4	11
25A	Rennbahnweg - Lichtblaustraße	2	62 Sitz/h	3614	18,9	7
87A	Stadlau - Hermann-Gebauer-Straße	2	62 Sitz/h	7177	21,5	14
20A	Kaisermühlen-VIC - Neue Donau	2	60 Sitz/h	3786	18,9	8
20A	Kaisermühlen-VIC - Wildbadgasse	2	60 Sitz/h	1203	13,1	2
20B	Alte Donau - Neue Donau	2	60 Sitz/h	2503	21,5	5
92B	Donaustadtbrücke - Ölhafen	2	60 Sitz/h	7778	37,3	16
Summe/Schnitt					**22,1**	**948,0**
Konzept						
34A	Floridsdorf - Bahnhof Strebersdorf	6	318 Sitz/h	6462	19,4	39
93A	Kagran - Donaustadtbrücke	8	288 Sitz/h	4434	26,6	35
92A	Kaisermühlen-VIC - Aspern, Zachgasse	6	264 Sitz/h	10176	21	61
91A	Hausfeldstraße - Badeteich Hirschstetten - Rautenw	8	240 Sitz/h	9296	20,5	74
94A	Stadlau - Kagran	8	240 Sitz/h	5209	19,5	42
96A	Stadlau - Hirschstetten - Breitenlee Schule	8	240 Sitz/h	6958	19	56
97A	Aspernstraße - Lobau - Stadlau	6	216 Sitz/h	10437	19	63
30A	Stammersdorf, Freiheitsplatz - Siemensstraße - Kag	6	186 Sitz/h	8258	21	50
95A	Kagraner Platz - Großer Biberhaufen	6	180 Sitz/h	9310	23	56
98A	Aspernstraße - Eßling, Schippanisiedlung	6	180 Sitz/h	7784	19,1	47
24A	Kagraner Platz - Neueßling	4	164 Sitz/h	6901	25,9	28
33A	Strebersdorfer Platz - Stammersdorf - Leopoldau	4	144 Sitz/h	10006	31	40
28A	Floridsdorf - Leopoldau Bhf	4	124 Sitz/h	5417	19	22
27A	Floridsdorf - Mühlschüttel - Leopoldau - Rennbahnw	4	120 Sitz/h	9766	20	39
89A	Aspern Nord - Invalidensiedlung	4	120 Sitz/h	5550	26,6	22
99A	Aspern Nord - Eßling Schule	4	120 Sitz/h	7256	23	29
99B	Aspern Nord - Eßling Schule	4	120 Sitz/h	7256	23	29
90A	Hirschstetten - Rautenweg - Aderklaaer Str.	4	116 Sitz/h	7619	25	30
124	Wien Süßenbrunner Platz - Gerasdorf Mozartweg	3	108 Sitz/h	6676	24	20
125	Stammersdorf - Gerasdorf - Süßenbrunn - Aderklaae	3	108 Sitz/h	12264	30	37
25A	Aderklaaer Str. - Süßenbrunn	3	93 Sitz/h	4430	30	13
93A	Donaustadtbrücke - Ölhafen	2	60 Sitz/h	7778	37,3	16
20T	Kaisermühlen-VIC - Wildbadgasse	0	0 Sitz/h	1203	23	0
90T	Aspernstraße - Seestadt	0	0 Sitz/h	6000	23	0
Summe/Schnitt					**23,7**	**848,0**

Tabelle: Vergleich Tertiärnetz Bestand / Konzept

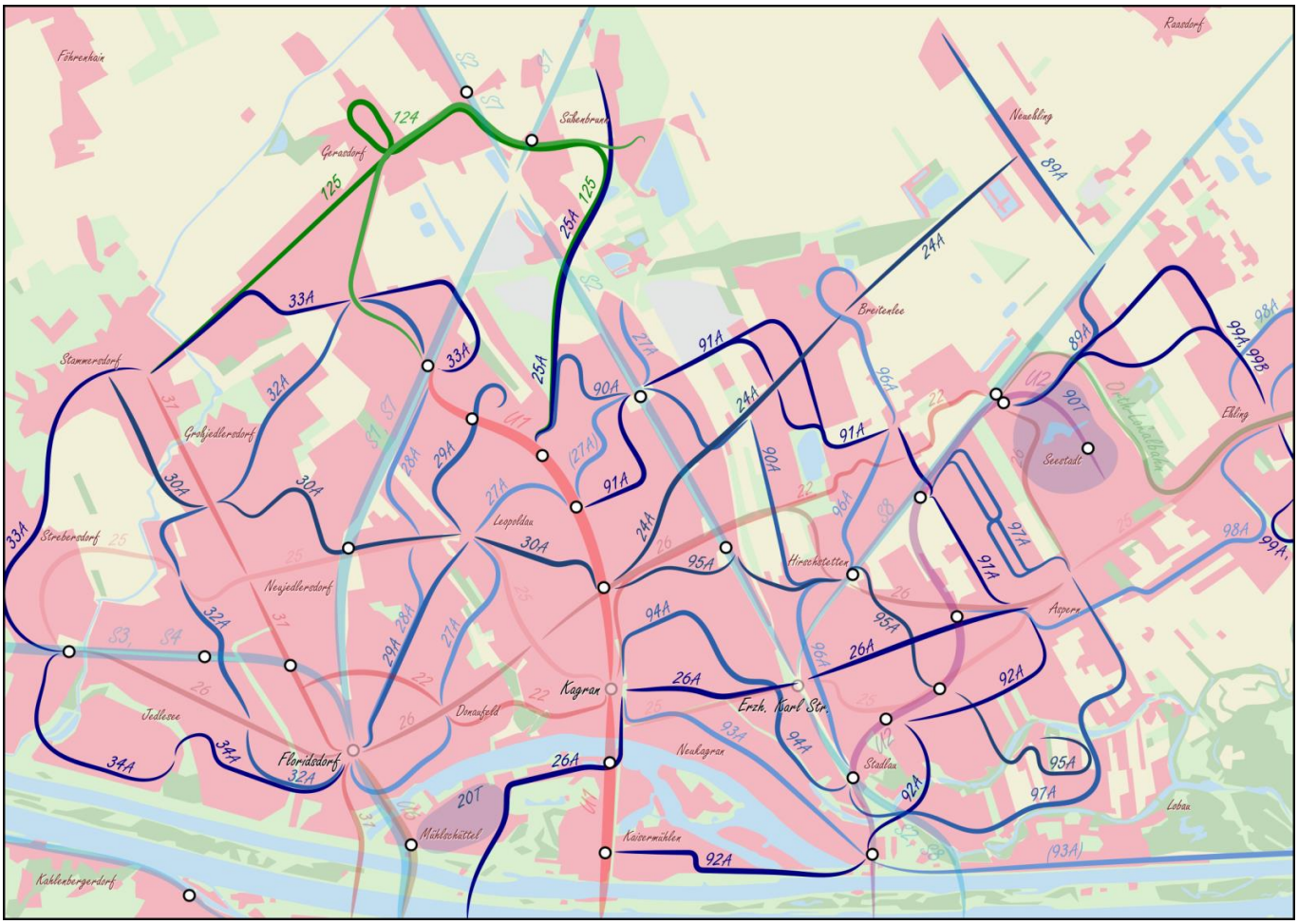


Abbildung: Tertiärnetz Bus Konzept

6. Fazit und Übersicht Gesamtverkehrsnetz

Das vorliegende Konzept für die Neuordnung des öffentlichen Verkehrs in Floridsdorf und der Donaustadt besteht aus folgenden Elementen:

Ausbau von Schnell- und Lokalbahnen

- Wiederaufnahme des S-Bahn-Betriebes auf der Laaer Ostbahn (neue Stationen Gewerbepark, Rautenweg).
- Neubau einer Lokalbahn nach Groß-Enzersdorf und optional weiter nach Orth an der Donau.

Neue Straßenbahnlinien für Floridsdorf und die Donaustadt

- Neue Linie 22: Floridsdorf S U /Brünner Straße S – Donaufeld – Kagran U – Gewerbepark Stadlau S – Berresgasse – Aspern Nord S U
- Verlängerung Linie 25 Strebersdorf – Kagran U (-Aspern, Siegesplatz) sowie Aspern, Siegesplatz – Essling
- Verlängerung Linie 26: (Strebersdorf, Edmund-Hawranek-Platz -) Hirschstetten S – Aspern, Siegesplatz – Aspern Nord S U

Komplette Neuordnung des Busnetzes

- Wichtigstes Element ist die Bildung von strukturbildenden „Trägerlinien“ mit einer Bedienqualität ähnlich wie bei Straßenbahnlinien.
- Zudem sollen effiziente Verkehrsknotenpunkte mit kurzen Umsteigewegen und Taktnoten geschaffen werden.

- Insgesamt sollen mehr und direktere Buslinien entstehen, statt wenigen, durch Siedlungen mäandernden Linien. Dadurch gelangen die Fahrgäste deutlich schneller zu einem Umsteigeknoten für U-Bahn oder S-Bahn.

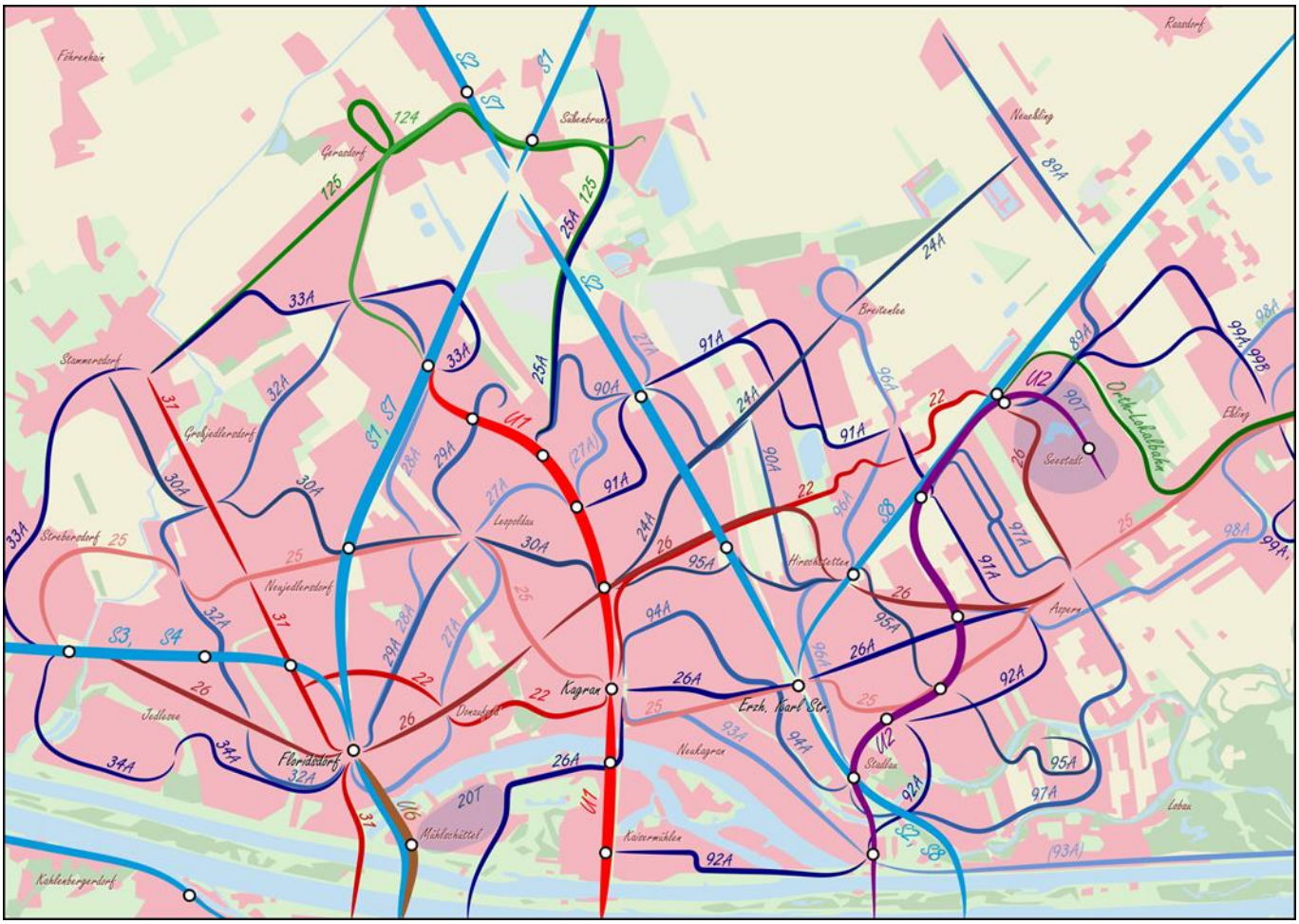
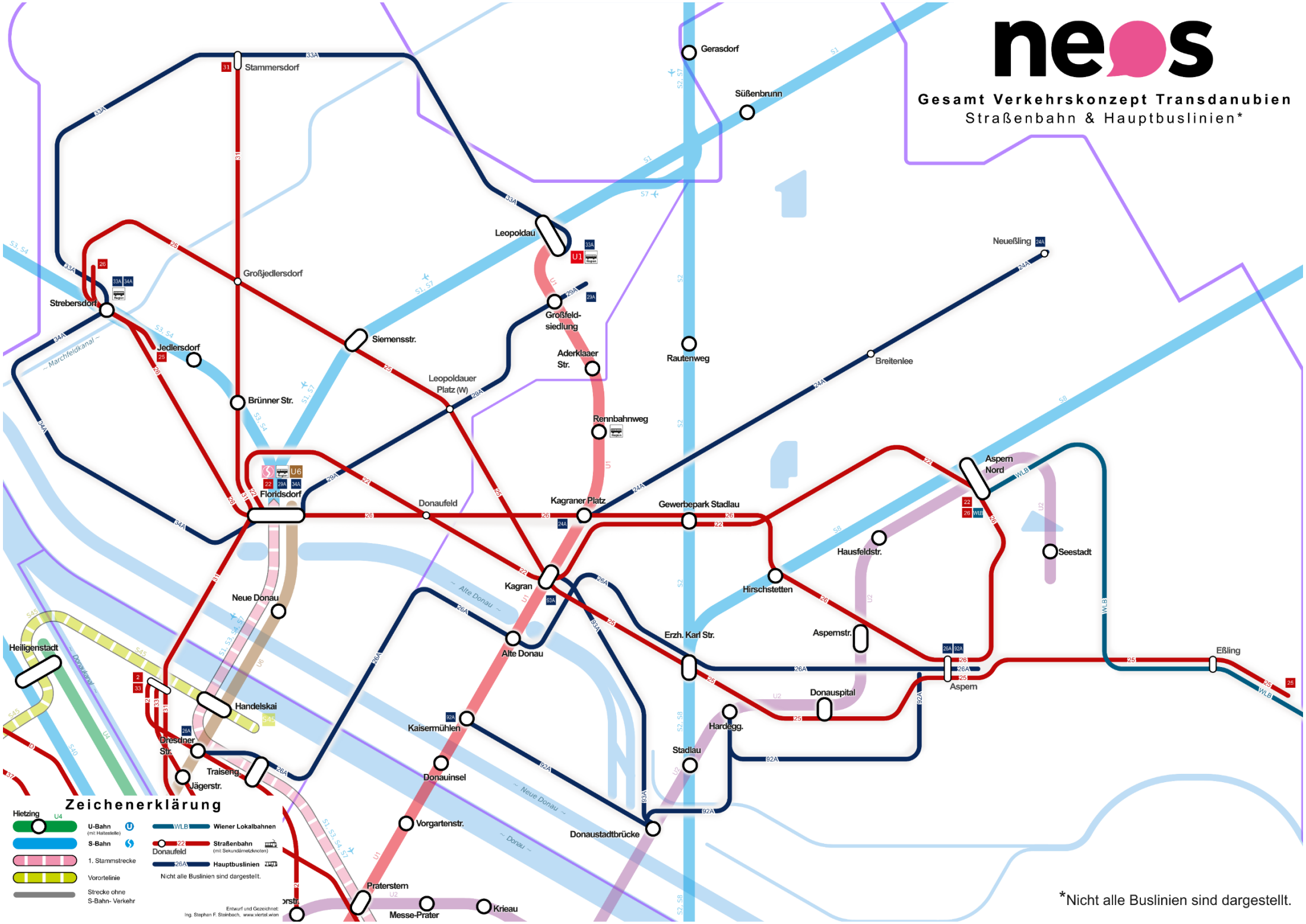


Abbildung: Gesamtverkehrsnetz Konzept

Die Erhöhung der gefahrenen Kilometer bei den Straßenbahnen beträgt rund 55%. Die Reduktion der gefahrenen Kilometer bei den Bussen beträgt 9%. In Summe werden 7% mehr gefahren – das entspricht in etwa auch dem Mehrbedarf an Betriebskosten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenbahnnetz würde um 2% steigen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Busnetz würde um 5% steigen.

Abbildung Folgeseite: Gesamtverkehrsnetz Konzept: Straßenbahn und Trägerlinien Bus schematisch


neos
Gesamt Verkehrskonzept Transdanubien
Straßenbahn & Hauptbuslinien*
Stammersdorf
Gerasdorf
Süßenbrunn
Leopoldau
Großjedlersdorf
Strebersdorf
Jedlersdorf
Siemensstr.
Großfeld-siedlung
Aderklaaer Str.
Rautenweg
Neueßling
Breitenlee
Leopoldauer Platz (W)
Brünner Str.
Rennbahnweg
Floridsdorf
Donaufeld
Kagraner Platz
Gewerbepark Stadlau
Aspern Nord
Hausfeldstr.
Seestadt
Kagran
Hirschstetten
Neue Donau
Alte Donau
Erzh. Karl Str.
Aspernstr.
Aspern
Eßling
Heiligenstadt
Handelskai
Dresdner Str.
Traiseng
Jägerstr.
Kaisermühlen
Donauspital
Hardegg.
Stadlau
Donauinsel
Vorgartenstr.
Donaustadtbrücke
Praterstern
Messe-Prater
Krieau
Marchfeldkanal
Donaukanal
Alte Donau
Neue Donau
Donau
Zeichenerklärung
Hietzing
U4
U-Bahn (mit Haltestelle)
S-Bahn
1. Stammstrecke
Vorortelinie
Strecke ohne S-Bahn- Verkehr
WLB
Wiener Lokalbahnen
Donaufeld
22
Straßenbahn (mit Sekundärnetzknoten)
26A
Hauptbuslinien
Nicht alle Buslinien sind dargestellt.
Entwurf und Gezeichnet:
Ing. Stephan F. Steinbach, www.viertel.wien
*Nicht alle Buslinien sind dargestellt.