

Rieder: Neue U-Bahn-Züge starten regulären Fahrgastbetrieb

Utl.: Die ersten klimatisierten U-Bahn-Züge sind im Fahrgasteinsatz. Die neuen Garnituren werden vor allem auf der U1 unterwegs sein, die am 2. September bis Leopoldau verlängert wird. =

Wien (OTS) - "Die neuen U-Bahn-Garnituren zeichnen sich durch richtungsweisende technische Standards mit modernster Sicherheitsausstattung und vor allem durch mehr Komfort für die Fahrgäste aus", erklärten Wiens Finanz- und Wirtschaftsstadtrat Vizebürgermeister Dr. Sepp Rieder und Wiener Linien-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Günter Steinbauer heute im Rahmen einer Pressefahrt. Vor kurzem hat die oberste Eisenbahnbehörde endgültig grünes Licht für den Einsatz der Fahrzeuge im Linienverkehr gegeben. Damit können die Wiener Linien den Nachfolger des Silberpfeils im Fahrgastbetrieb zum Einsatz bringen. Die bisher bereits ausgelieferten neuen U-Bahn-Züge werden, nachdem sie ihre ersten Betriebskilometer sozusagen "zum Einfahren" auf der U3 zurückgelegt haben, schwerpunktmäßig auf der U1 unterwegs sein.

Zwtl.: 112 Meter Fahrgastkomfort

Grundeinheit des neuen technischen Konzeptes ist ein durchgehend benützbare sechsteiliges Gelenkfahrzeug von rund 112 Metern Länge. Es besteht aus zwei Stirnwagen und vier Zwischenwagen. Die Zwischenwagen fungieren als Triebwagen, die Stirnwagen haben keinen Antrieb, sondern nur Bremsen, und dienen als Steuereinheiten. Durch diese Bauform steigt das Platzangebot im Fahrzeug bei etwa gleichbleibender Baulänge.

Zwtl.: Noch bequemer und sicherer einsteigen

Verglichen mit den klassischen Silberpfeilen haben die neuen U-Bahn-Fahrzeuge in der Breite ein wenig zugelegt. Das vergrößert den Fahrgastraum und verkleinert gleichzeitig den Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante auf wenige Zentimeter. Überhaupt keinen Spalt gibt es bei den Einstiegen hinter den Fahrerständen. Hier steigt man nämlich in eines der beiden Mehrzweckabteile ein. Diese besitzen ausfahrbare Rampen, die den Spalt vollständig überbrücken. Ein spezielles Service für behinderte Fahrgäste und Mütter mit Kinderwagen. Das Mehrzweckabteil bietet übrigens ausreichend Platz

für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder, aber auch für Koffer, und schwere Einkaufs- oder Reisetaschen.

Zwtl.: Besserer Fahrgastfluss und erhöhte Sicherheit

Das durchgängig konstruierte Fahrzeug hat gegenüber den bisherigen aneinandergeschlossenen Doppeltriebwagen den Vorteil, dass sich in Stoßzeiten die Passagiere im Wageninneren besser und schneller verteilen können. Die Durchgängigkeit ist aber auch ein Sicherheitsfaktor. In Schwachlastzeiten und vor allem in den Abendstunden wird sich dadurch das Sicherheitsgefühl bei den Fahrgästen erheblich erhöhen.

Zwtl.: Angenehmes Klima

Der neue U-Bahn-Wagen verfügt über eine Klimaanlage, die für Vollklimatisierung der Fahrgasträume und Fahrerstände sorgt. Das bedeutet angenehme Wärme im Winter und wohltuende Kühle im Sommer.

Zwtl.: Displays zur Fahrgastinformation

Im Wageninneren wird - ähnlich wie im Niederflurbus und im ULF - auf Displays angezeigt, wie die nächste Station heißt. Da die Bahnsteige in den einzelnen U-Bahn-Stationen unterschiedlich angeordnet sind, informiert die Anzeige auch darüber, auf welcher Seite die Türen in der nächsten Station aufgehen werden.

Zwtl.: Das Design

Die Außengestaltung der neuen U-Bahn hat - wie bereits bei der Niederflurstraßenbahn ULF- "Porsche Design" übernommen. Für die Gestaltung der Innenräume zeichnet Prof. Helmut Margreiter von der Hochschule für Angewandte Kunst verantwortlich.

Im März 2000 wurde der Prototyp den Wiener Linien übergeben. Seine erste Fahrt mit Fahrgästen absolvierte er als "Eröffnungszug" anlässlich der U3-Verlängerung nach Simmering im Dezember 2000. Seit April 2001 läuft der Prototyp im Probetrieb mit Fahrgästen und hat dabei auch alle Hörtetests souverän bestanden. Im Sommer 2002 wurde der Auftrag zur Serienproduktion erteilt. 2005 wurden die ersten Serienfahrzeuge des neuen U-Bahn-Wagens an die Wiener Linien ausgeliefert.

Nach intensiver und konstruktiver Zusammenarbeit zwischen Wiener

Linien und Behörde ist die Betriebsbewilligung für den Fahrgasteinsatz der neuen U-Bahn-Züge nun erteilt. Bis Ende 2007 werden den Wiener Linien 25 Züge der neuen Generation zu Verfügung stehen.

Zwtl.: Verbesserungen aufgrund des Testbetriebs

Technische Probleme sind während des Probetriebs mit dem Prototypen so gut wie keine aufgetreten. Von den Fahrgästen gab's durchwegs positives Feedback. Ein paar Kleinigkeiten wurden für die Serie trotzdem geändert. Der Fahrgastraum wird glatte statt strukturierte Seitenwände haben. Diese lassen sich besser reinigen. Wegfallen werden auch die Armlehnen. Nicht bewährt hat sich der ursprünglich sehr helle Fußboden. Er ist bei den Serienfahrzeugen dunkler ausfallen und wird dadurch weniger schmutzanfällig sein. Gepolsterte Sitze in der bisherigen Form sind passe. Die im Prototyp getesteten Metallsitze mit Kunststoffauflagen haben klare Vorteile in Bezug auf Hygiene und Vandalismus und sind bei den Benutzern gut angekommen..

Zwtl.: Zusätzliche Sicherheitstechnik in jedem neuen U-Bahn-Wagen
Die neuen Garnituren sind mit einer Videoüberwachung des Fahrgastraums ausgestattet. Durch Rauchmelder am Dach und Temperaturfühler am Untergestell sowie Rohrleitungen mit Spritzdüsen zur besseren Brandbekämpfung gehört die neue Generation punkto Brandschutz zu den sichersten U-Bahn-Fahrzeugen europaweit.

Zwtl.: Tunnel frei für Leopoldau

Am 2. September wird die Verlängerung von Wiens erster U-Bahnstrecke U1 an die nördliche Stadtgrenze eröffnet. Eine echte Verbesserung im Öffentlichen Verkehr und Grund genug für ein großes Fest.

Am 25. Februar 1978 begann mit der Eröffnung des ersten Teilstückes der U1 zwischen Karlsplatz und Reumannplatz für die Wienerinnen und Wiener das U-Bahn-Zeitalter

Noch im gleichen Jahr, nämlich am 18. November 1978, bekam die U1 eine weitere Station dazu und fuhr bis zum Stephansplatz. Rund ein Jahr später, am 24. November 1979, wurde der Abschnitt zwischen Stephansplatz und Nestroyplatz in Betrieb genommen. Am 28. Februar 1981 wurde die Station Praterstern eröffnet und seit 3. September 1982 überquert die U1 die Donau und fährt bis Kagran.

Seit Herbst 2001 wurde an der rund fünf Kilometer langen Verlängerungstrecke bis an den nördlichen Stadtrand gebaut.

Zwtl.: Fünf neue U-Bahn-Kilometer

Wenn am 2. September 2006 nach fünf Jahren Bauzeit die aufwändigen Bauarbeiten abgeschlossen sind wird die U1 um fünf Kilometer - also um die Hälfte - auf 15 Kilometer angewachsen sein. Statt 14 Stationen stehen den Fahrgästen entlang der U1 dann 19 Stationen zur Verfügung. Insgesamt umfasst das Wiener U-Bahnnetz damit über 66 Kilometer Länge, etwa die Entfernung zwischen Wien und St. Pölten.

Der neue Streckenabschnitt ist 4,6 Kilometer (inkl. Wende und Abstellanlage 5,1 km) lang und bringt fünf neue Stationen. Mit der Fertigstellung des neuen Teilstücks beträgt die Gesamtlänge der U-Bahn-Linie U1 14.656 Meter. Die U1 verbindet sechs Bezirke (1., 2., 4., 10., 21. und 22.). Sie bietet Umsteigemöglichkeiten zu drei anderen U-Bahn-Linien (U2, U3 und U4) sowie zu den Schnellbahnlinien am Südtiroler Platz, Praterstern und in Leopoldau.

Zwtl.: Durch die U1 rückt der Stadtrand näher ans Zentrum

Die Notwendigkeit der Verlängerung der Linie U1 über die derzeitige Endstelle Kagran hinaus bis zur Stadtgrenze war für die Wiener Linien immer unbestritten. Zum einen war es naheliegend, die großen Wohnsiedlungen Rennbahnweg und Großfeldsiedlung direkt ans U-Bahn-Netz anzuschließen, andererseits konnte damit dem Gedanken des "Schienenverbundprojekts" durch einen optimierten Anschluss an den ÖBB-Bahnhof Leopoldau samt Park+Ride Anlage mit rund 1.100 Stellplätzen Rechnung getragen werden. Die Linie U1 wird - nach der Linie U6 in Siebenhirten - damit zur zweiten U-Bahn-Linie, die bis an den Stadtrand geführt wird. Sie wird die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt wesentlich vom Durchzugsverkehr (Einpendler aus dem Weinviertel) entlasten und darüber hinaus die bestehenden Verkehrsprobleme des großen Einzugsbereichs nördlich der Donau spürbar entschärfen.

Zwtl.: U-Bahn-Anschluss für 90.000 Wienerinnen und Wiener

Sowohl die überwiegend von Jungfamilien bewohnte Donaustadt, der flächenmäßig mit Abstand größte Bezirk Wiens, als auch der bevölkerungsstarke Bezirk Floridsdorf bekommen mit der "neuen" U1 ein weiteres attraktives öffentliches Verkehrsangebot. Immerhin wohnen

allein im Einzugsgebiet entlang der Verlängerungsstrecke von Kagran nach Leopoldau fast 92.000 Menschen.

Zwtl.: Nord-Süd-Durchquerung in nur 26 Minuten

Bereits ab 2. September 2006 geht's über die bisherige Endstelle Kagran hinaus zu den neuen Stationen Kagraner Platz, Rennbahnweg, Aderklaaer Straße, Großfeldsiedlung und Leopoldau. Für die nahezu komplette Nord-Süd-Durchquerung Wiens vom Reumannplatz bis zur neuen Endstelle Leopoldau wird man ca. 26 Minuten benötigen. Bewohner der Großfeldsiedlung, die ihrem Auto eine Pause gönnen, sind dann in nur 7 Minuten an der Alten Donau, in 10 Minuten auf der Donauinsel, in 13 Minuten beim Praterstern und in 16 Minuten im Stadtzentrum. Wer beim Rennbahnweg zusteigt, benötigt für diese Strecken jeweils um drei Minuten weniger.

Durch den Ausbau der U1 bis zur nördlichen Stadtgrenze wird zweifellos der Autoverkehr innerhalb Wiens "entschärft". Aber auch für die zahlreichen Einpendler aus dem Weinviertel bietet sich dann die Möglichkeit, bei der Station Leopoldau vom Auto auf die Wiener Linien umzusteigen.

Zwtl.: Große Eröffnungsfeier für jung und alt

Die offizielle Eröffnung der neuen Strecke durch Bürgermeister Michael Häupl findet am 2. September um 9.00 Uhr bei der neuen U1-Endstelle Leopoldau statt. Nach der offiziellen Eröffnung gibt es den ganzen Tag ein buntes Programm mit Musik und Unterhaltung bei allen neuen U1-Stationen.

Am Kagraner Platz sorgt nicht nur die Wiener Linien Blues Band für coolen Sound, sondern es unterhalten unter anderem auch Ex-Songcontestteilnehmerin Bobby Singer, die Sieger des Ö3 Soundchecks 2005 SheSays und der Deutschland-sucht-den-Superstar-Gewinner Tobias Regner sowie Christina Stürmer und Band.

Um den Kagraner Platz herum bietet eine Veranstaltungsserie Kultur abseits des Mainstreams von Jazz, Klassik bis Literatur. Auch das Donaplex an der "alten" U-Bahnstation Kagran lädt beim Super-Family-Samstag zum Spielen und Basteln ein. Die erste Stunde Kinderbetreuung ist an diesem Tag gratis.

Sportbegeisterte kommen am Abend gratis voll auf ihre Kosten, denn

beim Eishockeyspiel Vienna Capitals gegen den Wiener Eislöwen Verein in der Albert-Schultz-Halle gilt der Ersttagsfahrchein als Eintrittskarte.

Während an der Station Rennbahnweg Kleinkünstler auftreten, gehört die Station Aderklaaerstraße ganz den kleinen Fahrgästen. Es erwartet sie ein Programm zum Staunen und Mitmachen.

In der Station Großfeldsiedlung findet ein durchgehendes Showprogramm statt. Höhepunkte sind die Auftritte von Reinhold Bilgeri und Tamee Harrison.

Zünftig geht's bei der Station Leopoldau zu: Ein Oktoberfest im September mit Bratwurst und einem passenden Showprogramm mit Blasmusik, den Schürzenträgern, den Paldauern, Simone und Hansi Hinterseer.

Zwtl.: Die "neue" U1

19 Stationen

Gesamtstreckenlänge: 14,6 km

Länge des neuen Teilstücks: 4,6 km (inkl. Wende- und Abstellanlage 5,1 km)

Fahrzeit vom Reumannplatz bis Leopoldau: 26 Minuten (einschließlich der Stationsaufenthalte)

Fahrzeit auf dem neuen Teilstück von Kagran nach Leopoldau: 8 Minuten

Kürzestes Intervall: 2 ½ Minuten (an Schultagen von 6.30 bis 8 Uhr)

Längstes Intervall: 7 ½ Minuten (nach 20.30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen früh vor 7.45 Uhr)

Bis zu 25 (beim kürzesten Intervall) U-Bahn-Züge im Einsatz

Erster Zug ab Reumannplatz: 5.05 Uhr

Erster Zug ab Leopoldau: 4.59 Uhr

Letzter Zug ab Reumannplatz: 0.20 Uhr

Letzter Zug ab Leopoldau: 0.06 Uhr

Erster Zug ab Kagraner Platz Richtung Reumannplatz: 4.58 Uhr

Die U1 verbindet insgesamt sechs Bezirke (1., 2., 4., 10., 21. und 22) (Schluss) wstw

Rückfragehinweis:

~

Wiener Linien GmbH & Co KG

Pressestelle

Mag. Johann Ehrengruber
Tel.: (01) 7909 - 42200
Fax: (01) 7909 - 42209
mailto: johann.ehrengruber@wienerlinien.at
http: //www.wienerlinien.at

~

*** OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLIESSLICHER
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT ***

OTS0172 2006-08-24/13:46

241346 Aug 06

Link zur Aussendung:

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20060824_OTS0172