

MOBIL

Wien

Jänner 2016
www.wien-mobil.at

DAS MOBILITÄTSMAGAZIN DER
WIENER STADTWERKE

SONDER-
AUSGABE



INTERVIEW

U-Bahn-Planer
Kurt Höfling über das
Linienkreuz U2/U5

MEILEN- STEINE

Vom ersten Spaten-
stich bis zum Bau
der neuen U5

KOLUMNE

Alles muss anders
werden, aber nix
darf sich ändern?

EINE NEUE U-BAHN FÜR WIEN

Was das Linienkreuz U2/U5 bringt

„Vorsorge für eine wachsende Stadt“

Mit der neuen Nord-Süd-Verbindung verbessern wir die Anbindung zahlreicher Grätzeln an die U-Bahn.

Interview mit der für die Wiener Linien zuständigen Stadträtin Ulli Sima

Wien Mobil: Seit 24. November 2015 sind Sie in der Stadtregierung auch für die U-Bahnen in Wien zuständig. Was ist für diesen Bereich demnächst geplant?

Ulli Sima: Als Umweltstadträtin freut es mich ganz besonders, nun auch für die Öffis in unserer Stadt zuständig zu sein. Die U-Bahn ist das Rückgrat städtischer Mobilität. Sie ist umweltfreundlich, effizient und schnell: Moderne U-Bahn-Züge verursachen nur ein Zehntel der CO₂-Emissionen eines Pkws und befördern dabei bis zu 900 Personen. Der laufende Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sind für die Stadt Wien deshalb selbstverständlich. Eine klimafreundliche urbane Mobilität ist der Schlüssel für eine lebenswerte Zukunft. 2017 wird die U1-Verlängerung nach Oberlaa fertiggestellt und dann folgt das Linienkreuz U2/U5.

Warum braucht Wien neue U-Bahn-Linien?

Die Stadt Wien wächst und wir wollen das Öffi-Angebot noch weiter verbessern. Daher braucht es den weiteren U-Bahn-Ausbau. Mit dem Linienkreuz U2/U5 verkürzen wir nicht nur Reisezeiten, wir schaffen auch neue Verbindungen für Pendler aus der S-Bahn und entlasten stark frequentierte Linien wie die U6, U3, die Straßenbahnlinien 6, 43 und den 13A. Welche Linienführungen sind für die U2-Verlängerung und die neue Linie U5 konkret vorgesehen und warum wird gerade hier gebaut?

Die neue U5 übernimmt die jetzige U2-Strecke vom Karlsplatz bis zum



ÖFFIS HELFEN DER UMWELT
In den Händen von Ulli Sima liegen jetzt die Umweltdaten und die Zukunft der Wiener U-Bahn.

Rathaus. Ab der Station Rathaus wird sie weiter Richtung Westen geführt und zwar über Frankhplatz/Altes AKH, Arne-Carlsson-Park und die U6-Station Michelbeuern-AKH bis zum Elterleinplatz. Die U2 fährt wie gewohnt von der Seestadt bis zum Rathaus und fährt dann weiter zur U3-Station Neubaugasse, zur U4-Station Pilgramgasse und über Reinprechtsdorfer Straße, Matzleinsdorfer Platz zur S-Bahn und über die Gußriegelstraße zum Wienerberg. Mit der Linienführung schaffen wir eine neue Nord-Süd-Querung durch Wien, verbinden die existierenden U-Bahn-Knoten und verbessern die Anbindung vieler Grätzeln.

Wie werden die zwei neuen Projekte finanziert?

Die Kosten für den U-Bahn-Bau teilen sich Stadt Wien und Bund traditionell 50:50. Aus der 4. Ausbaustufe sind die Strecken bis Matzleinsdorfer Platz und Frankhplatz finanziert. Über die Finanzierung der weiteren Verlängerungen von U2 und U5 wird verhandelt.

U-Bahn AUSBAU U2/U5



Die Gestaltung der neuen türkisen Stationsbauten der U5 ist bereits fixiert. Die Züge werden übrigens vollautomatisch unterwegs sein.



LINIENMIX
Mit einem optimalen Umsteigeknoten können die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien noch attraktiver werden.

STATIONSBAUTEN

Eine eindrucksvolle Architektur zeichnet die Pläne für die neuen Stationsbauten der geplanten U5 zwischen Rathaus und dem Alten AKH aus.



Die U5 fehlt bisher im Linienplan

Bei der Planung der Wiener U-Bahn während der Jahre 1966 bis 1973 wurden auch die Liniennummern von 1 bis 6 vergeben. Die Bezeichnung U5 wurde in dieser Phase aber immer wieder für Linien verwendet, die sich nach genauerer Prüfung als nicht ausbaufähig erwiesen haben und daher zurückgestellt wurden. Das wird mit dem Umbau der U2-Strecke zur neuen U5 vom Karlsplatz über die Station Rathaus und weiter als Neubaustrecke in Richtung Hernals nun anders. Die neue Linie U2 wird aus der bestehenden U2 von der Seestadt bis zur Station Rathaus und der Neubaustrecke zwischen der späteren Umsteigestation Rathaus und dem Matzleinsdorfer Platz sowie später sogar bis zum Wienerberg bestehen.

Wirkung verglichen. Das Ergebnis war ein Hauptvorschlag, der seither in vielen Gesprächen und unter Einbeziehung der Bezirksvertretungen diskutiert und angepasst wurde. Mittlerweile laufen die Planungs- und Vorbereitungsarbeiten auf Hochtouren. Voraussichtlich 2018 kann mit dem Bau begonnen werden, damit die beiden Neubaustrecken frühestens Ende 2023 eröffnet werden können. Parallel laufen bereits Gespräche zwischen Bund und Stadt Wien zur Finanzierung der 5. Ausbaustufe, damit auch die Verlängerung der U5 bis zum Elterleinplatz und der U2 bis zum Wienerberg gesichert werden kann.

ENTLASTUNG FÜR HAUPTSTRECKEN

Trotz laufend verdichteter Intervalle, neuer Fahrzeuge und baulicher Verbesserungen werden einige U-Bahn-Linien und manche Stationsgebäude in den kommenden Jahren zu den Spitzenstunden die Kapazitätsgrenzen erreichen. Die Stadt hat deshalb beschlossen, zusätzlich zu vielen anderen Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

auch beim weiteren U-Bahn-Ausbau anzusetzen. Unter der Bezeichnung „Linienkreuz U2/U5“ werden neue Verbindungen geschaffen, die sich optimal in das bestehende Netz der Wiener Linien einfügen. Die am stärksten ausgelasteten Abschnitte im Wiener Öffi-Netz können damit weitgehend und dauerhaft entlastet werden. Das Linienkreuz U2/U5 wird auch das Wachstum des Gesamtnetzes beflügeln. Vor allem die zentralen Abschnitte der U6, aber auch der U3 und der U4, und die Linie 43 sollen durch die Schaffung von neuen Umsteigeknoten wesentlich entlastet werden. Zusätzlich wird mit der Verlängerung der U2 bis zum Matzleinsdorfer Platz und in der Folge zum Wienerberg eine verbesserte Erschließung des Südens der Stadt mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln erzielt.

BEWÄHRTE BAUARTEN

Bereits 2016 starten in den Bezirken entlang der Trasse Informationskampagnen, damit bis zu Baubeginn alle Bürger bestens informiert sind und ▶



**DI THOMAS
MADREITER**
Planungsdirektor
Stadt Wien

„Der U-Bahn-Bau hat für die Stadt eine ganz besondere Bedeutung. Der Stadtentwicklung geht es dabei nicht nur darum, im Zuge der generellen Trassenplanung die Voraussetzungen für das beste Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen, sondern Qualitäten der Stadt zu optimieren. Der U-Bahn-Bau bietet dazu viele Chancen - vor allem ermöglicht er die öffentlichen Räume an der Oberfläche attraktiv für andere Nutzungen, wie z.B. den Fußverkehr und alternative Mobilitätsangebote, neu zu gestalten.“



**FAKTEN ÜBER DIE
U-BAHN IN WIEN**

- 5 Linien (Stand 2016)
- 78,5 km Länge
- 104 Stationen
- Kürzester Takt: 2 Minuten
- 439,8 Millionen Passagiere

VOLLAUTOMATISCH

Die Züge der neuen U5 werden vollautomatisch unterwegs sein. Zugbegleiter wird es aber dennoch zur Sicherheit der Passagiere geben.

Die neue U5 wird durch neue Umsteigeknoten für die ausgelasteten Linien U6 und U3 sowie für die stark frequentierten Straßenbahnen 43 und 44 eine deutliche Entlastung bringen.

über die unmittelbar bevorstehenden Baumaßnahmen Bescheid wissen. Wie bereits bei anderen U-Bahn-Bau-Projekten erprobt und bewährt, wird auch jeder Bauabschnitt des Linienkreuzes U2/U5 von Ombudsleuten betreut werden. Sie nehmen die Anliegen und Sorgen der Bevölkerung ernst, sind die erste Anlaufstelle für Fragen und helfen dabei, Lösungen zu finden, damit sich alle auf die neue U-Bahn freuen können.

DIE NEUE U5 WIRD TÜRKIS

Das Aussehen der neuen U5 steht bereits fest und sogar die Kennfarbe der Linie ist schon festgelegt worden. Die Wiener selbst konnten zwischen den Farben Türkis und Pink wählen und haben sich mit großer Mehrheit für Türkis entschieden. Das Liniendesign der U5 baut auf der bekannten Grundgestaltung der über 45-jährigen U-Bahn-Baugeschichte mit einer zeitgemäßen Interpretation und Weiterentwicklung auf. Das architektonische Aussehen der Stationsbereiche wurde in einem Architekturwettbewerb entschieden, bei dem 33 internationale Teams teilgenommen haben. Dass ein Wiener Planungsteam von der

internationalen Jury als Sieger auserkoren wurde, ist eine besondere Ehre und Auszeichnung für den innovativen Gestaltungsgeist in der Stadt. Die Arbeitsgemeinschaft aus zwei jungen Wiener Architekturbüros (YF Architekten und Franz Architekten) setzte sich im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbs gegenüber den 32 anderen Einreichungen aus acht Ländern durch. Das moderne Liniendesign knüpft an die qualitativ hochwertige Gestaltung der Wiener U-Bahn an und führt die mosaikdominierten Standards der alten USTRAB und späteren U2-Teilstrecke vom Karlsplatz bis zur Station Rathaus neu formuliert in der Linienführung fort.

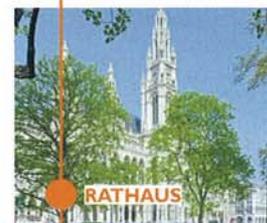
Die seinerzeitige Öffi-Stadträtin Renate Brauner meinte bei der Präsentation der Entscheidung dazu: „Wien ist bekannt für seine Innovationskraft auf vielen Ebenen. Das unterstreicht auch das Siegerprojekt der zwei Wiener Architekturbüros, die sich gegenüber starker Konkurrenz durchsetzen konnten.“ „Die Dynamik der U-Bahn und die Linienfarbe bilden dabei die wesentlichen Komponenten des Liniendesigns“, so Architekt Markus Bösch.



ELTERLEINPLATZ



ALTES AKH



RATHAUS



KARLSPLATZ

DIE NEUE LINIE U5
Wichtige Stationen der neuen Linie zwischen Karlsplatz und Hernalis.

Fotos: Stefan Joham, PFD/Schaub-Walzer, MA 28/Silber, Manfred Helmer, Universität Wien, David Bohmann

PRAKTISCH UND ATTRAKTIV:

Das Design der U5

Das Liniendesign soll die Fahrgäste ansprechen, muss aber noch einiges mehr können als nur gut ausschauen.

von Anna Hausmann

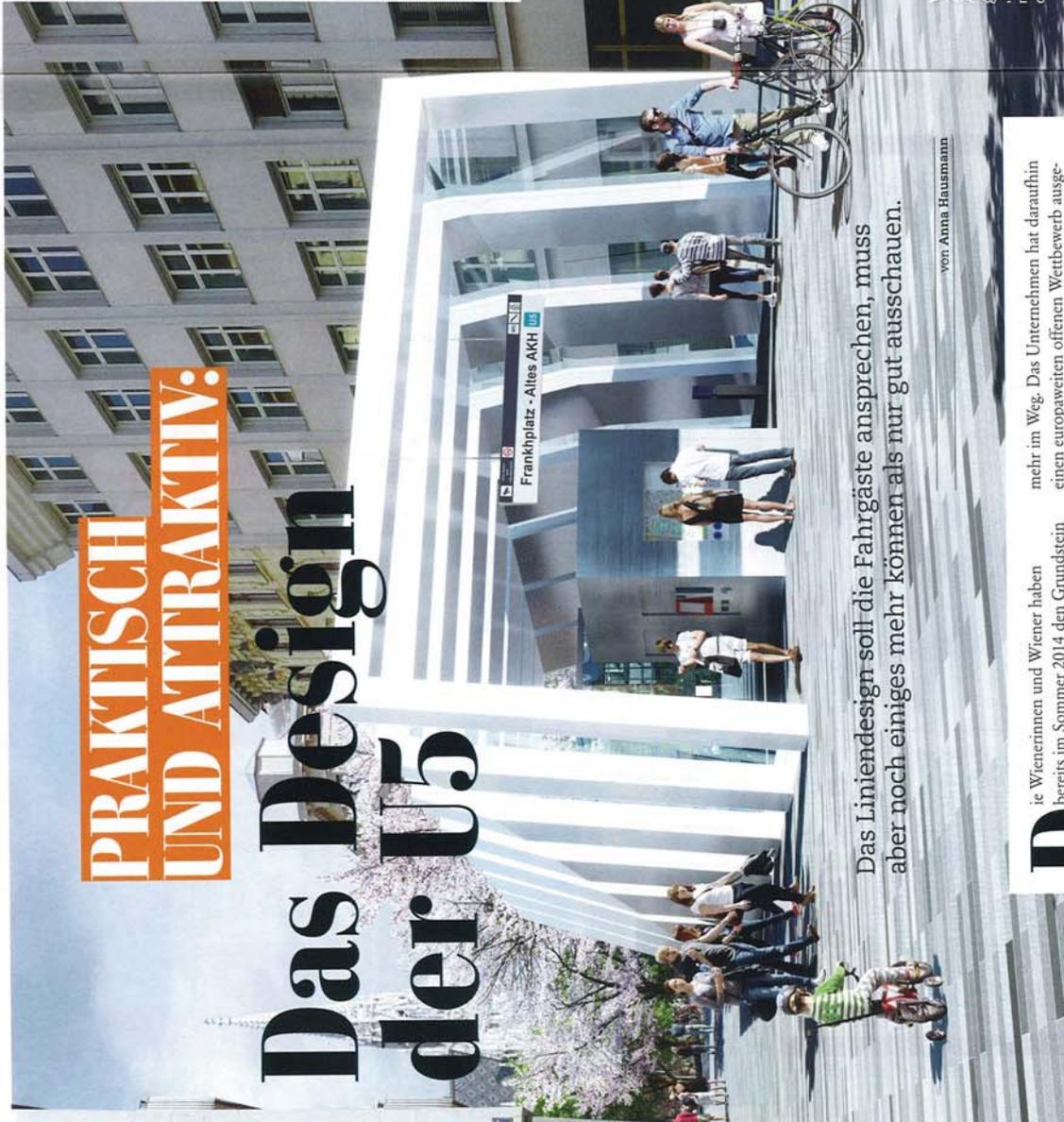
Die Wienerinnen und Wiener haben bereits im Sommer 2014 den Grundstein für das Design der neuen U-Bahn-Linie gelegt. 143.000 Fahrgäste der Wiener Linien haben abgestimmt und sich mit 65 Prozent relativ eindeutig für Türkis als Farbe für die U5 entschieden. Schon bei der Farbwahl galt es einiges zu beachten, denn die U5 soll sich von den bisherigen Farben Rot, Lila, Orange, Grün und Braun abheben, gut sichtbar sein (auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigung) und ansprechend wirken. Nachdem zwischen Pink und dem Türkis-Ton gewählt wurde, stand der weiteren Planung nichts

ANFORDERUNGEN
Modern, sicher, aber auch wirtschaftlich leistungsfähig: Das waren einige der Planungsanforderungen an die 33 Architektenteams, die am Wettbewerb teilnahmen.

mehr im Weg. Das Unternehmen hat daraufhin einen europaweiten offenen Wettbewerb ausgeschrieben, dem sich 33 Architektenteams gestellt haben.

Gefragt war ein modernes Erscheinungsbild der neuen Stationen, zeitlos, sauber, attraktiv, sicher und mit großer Außenwirkung, aber auch wirtschaftlich leistungsfähig.

ZWEI STATIONEN WURDEN GEPLANT
Unter allen Teams, die ihre Visionen vom Look der Bahnsteige, aber auch der Aufgänge anonym eingereicht haben, schafften es neun in die engere



WETTBEWERB
Zwei Stationen wurden vollständig geplant und gestaltet. Im Bild die Station "Frankplatz - Altes AKH". Jetzt machen sich die Gewinner an den Feinschliff.

FARBAUSWAHL
TÜRKIS
Klares Votum der Fahrgäste: 63% stimmten für die Farbe Türkis.

Projekt: Visualisierung U5 Architekt: Franz & YF Architekten, Manfred Höfner



VISIONÄR
Modell des zukunftsigen U5-Stationenbereiches Frankplatz - Altes AKH.

Auswahl. In der zweiten Bewerbungsrunde galt es, zwei künftige Stationen inklusive Oberfläche und eingehäusete Aufgänge zu planen und zu gestalten. Eine internationale Expertjury entschied sich schließlich für das Architektenteam Franz & YF. Das Konzept dieser beiden Architekturbüros überzeugte mit seiner minimalistisch eleganten Linie, die mit dem Einsatz von nur wenigen Materialien den Blick auf das Wesentliche lenkt. Farbstreifen im neuen U5-Türkis an Wänden und Decken sorgen für Dynamik in den Stationen, während sich die Außenbereiche möglichst gut in die bestehende Umgebung integrieren sollen. Ein Spagat, der nicht ganz leicht umzusetzen ist, aber Franz & YF bestens gelungen ist. So präsentieren sich die Abgänge zu den neuen Stationen als luftige Rahmenkonstruktionen mit weißer Beschichtung und Glaselementen, die nach hinten hin schmaler werden und den Fahrgast so symbolbildlich in die Station ziehen sollen. Ein wichtiger Aspekt, den es zu beachten galt, ist weiters, dass sich das Design der neuen Stationen einerseits in das der bisherigen einfügt, gleichzeitig aber als zeitgemäße Weiterentwicklung des mittlerweile 40 Jahre alten Wiener U-Bahn-Konzepts funktioniert.

Neben dem modernen Äußeren darf natürlich auch die Praktikabilität nicht untergehen. Eine weitere Herausforderung für die Planer, denn die Stationen müssen leicht zu reinigen und langlebig sein. Sollte dennoch einmal etwas kaputt gehen, muss auch eine einfache Wartung und der unkomplizierte Austausch von einzelnen Elementen möglich sein.

DIE SIEGREICHEN ARCHITEKTEN
Die Arbeitsgemeinschaft Franz & YF setzt sich zusammen aus den beiden jungen Wiener Agenturen Franz Architekten (www.franz-architekten.at) und YF Architekten (www.yfstonef.com).



Gebaut für die Ewigkeit

DAS NEUE DIGITALE MAGAZIN IST DA!
U-Bahn-Architektur vom blauen U-Bahn-Wortel bis zur türkisen U5: 2018 wird mit dem Bau begonnen, aber bereits jetzt ist ein Blick in die Zukunft möglich. Das neue digitale Magazin der Wiener Linien finden Sie auf: bit.ly/U5-Architektur