

Dezember 2017

**Kronen
Zeitung**

WIEN

Eine Stadt bewegt

So tickt
unsere
Metropole



Foto: Bubu Dujmic Photography

Entgeltliche Beilage

Auch auf
**Kronen
Zeitung**
epaper
verfügbar



Foto: Wiener Linien/Thomas Jantzen

Wien ist auf dem Weg zur Zwei-Millionen-Metropole. Die Stadt ist auf Expansionskurs. Um hunderte Millionen Euro wird das U-Bahn-Netz daher auf die neuen Herausforderungen vorbereitet – ein logistischer Kraftakt.

Vier Verkehrsminister und 600 Millionen Euro später, nahm die verlängerte U1 nach sieben Jahren Bauzeit im vergangenen September ihren Dienst auf. Als im Herbst 2010 die Vorarbeiten für die Verlängerung der U1 starteten, ging dem ganzen Projekt eine lange Planungszeit voraus. Seit September 2012 wird effektiv an der U-Bahn-Trasse gebaut. Im September wurde die verlängerte U1 in Dienst gestellt. Durch die Verlängerung wuchs die U1 ab Reumannplatz um 4,6 Kilometer beziehungsweise fünf Stationen an. Heute ist sie mit 19,2

Kilometern die längste U-Bahn-Linie Wiens. Die neue Trasse schließt direkt an die bestehende Station Reumannplatz an. Von dort führt sie in Tiefelage unter der Favoritenstraße zum Alten Landgut und weiter zur Alaudagasse. Im Bereich des Alten Landgutes wird die Trasse zwischen Oberfläche und A 23 (Südosttangente) geführt. Rund 600 Millionen Euro wurden in die Erweiterung der roten Linie investiert. Das soll sich auszahlen. Rund 10.000 Arbeitsplätze wollte man so schaffen und Pendler zum Umstieg auf die U-Bahn verleiten.

Fortsetzung auf Seite 22



Foto: Johannes Zimmer

Wien macht die U-Bahn fit für die Zukunft



Ein wahres Monsterprojekt, das erst vor wenigen Wochen seinen Abschluss fand. Doch die nächsten stehen bereits bevor. Die U4 wird modernisiert, die U2 verlängert und mit der nagelneuen U5 gekreuzt. Vor allem die Bauarbeiten im dicht besiedelten Zentralraum Wiens stellen die Stadtplaner vor große Herausforderungen. Wir haben uns diese logistische

Herausforderung genauer angesehen. **U4 wird zuverlässiger** Unter dem Titel „NEU4“ investieren Stadt Wien und Wiener Linien 335 Millionen Euro in die Verbesserung der Linie U4. Im Rahmen der umfassenden Modernisierung werden Stellwerke getauscht, Gleise und Gleisuntergrund erneuert sowie

Wiens neue U-Bahnen

■ Nach der Erweiterung nach Aspern im Norden der Stadt, bekommt die U2 ab der Station Rathaus einen komplett neuen Südstast. 2018 beginnt die Verlängerung der U2 ab Rathaus (U5) über die Stationen Neubaugasse (U3), Pilgramgasse (U4) und Reinprechtsdorfer Straße zur vorläufigen End-

Stationen und Tunneldecken saniert. Die Arbeiten starteten im Frühjahr 2014 und werden insgesamt bis 2024 dauern; in der letzten Phase nach 2019 werden sie den Betrieb der U4 aber kaum mehr beeinträchtigen.

Neues Stadtbild durch die neue U5

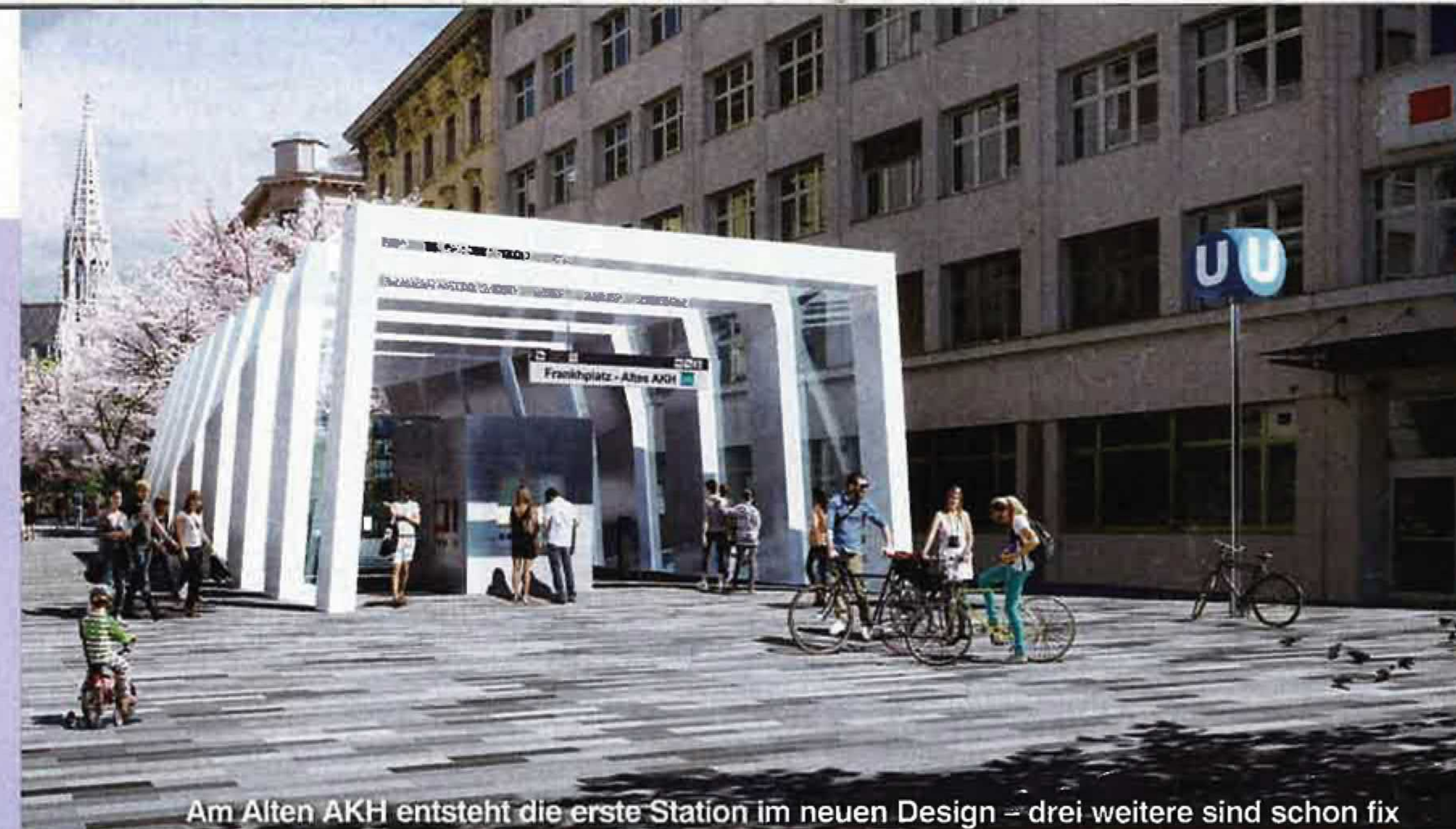
Das Liniennetz U2/U5 ist Teil des Öffi-Investitionspakets für das kommende Jahrzehnt. Stark frequentierte Linien werden entlastet, Pendler und Wiener dürfen sich auf kürzere Reisezeiten freuen. Jeder dritte Fahrgast der Wiener Linien ist im Einzugsbereich von 13A, 43, 6, U6 und U3 unterwegs. Der Ausbau der U2 und die neue U5 werden gerade diese Linien enorm entlasten und einen höheren Komfort für alle Fahrgäste bringen. Konkret sehen die Pläne ab der Station Rathaus in Richtung Süden eine komplette Linienführung vor. Die neue Strecke der U2 führt dann über die Stationen Neu-

station Matzleinsdorfer Platz. ■ Die U5 wird Wiens erste vollautomatische U-Bahn. Sie übernimmt den U2-Abschnitt zwischen Rathaus und Karlsplatz und bringt Sie vorerst bis zum Frankhplatz beim Alten AKH. In der nächsten Ausbaustufe soll die neue U-Bahn bis nach Hernals verlängert werden.

baugasse, Pilgramgasse und Reinprechtsdorfer Straße bis zum Matzleinsdorfer Platz. Hier starten im Sommer 2018 auch die ersten Rohbauarbeiten. Die neue U5 wird die bestehende U2-Strecke zwischen Karlsplatz und Rathaus übernehmen und bis zum Frankhplatz verlängert. Knapp eine Milliarde Euro investiert die Stadt in den Ausbau. Damit erhofft man sich auf vielen Ebenen positive Effekte. So schafft und sichert man Tausende Arbeitsplätze über viele Jahre. Mit einer Investition von 100 Millionen können rund 1.700 Vollzeit-Arbeitsplätze geschaffen werden. Umgerechnet auf die erste Bauphase – Verlängerung der U2 bis zum Matzleinsdorfer Platz und Bau der U5 bis Frankhplatz / Altes AKH – entstehen bei einer Investitionssumme von rund 950 Millionen Euro über 16.000 Arbeitsplätze. Die neue U5-Strecke soll 2024 fertig sein, für die neue U2-Linie rechnet man mit einem Fertigstellungstermin 2026. ■

INTERVIEW

Im kommenden Jahr beginnen die Bauarbeiten für die neue U5. Sie wird Wien ein neues Gesicht geben. Sie ist nicht nur die erste automatisierte U-Bahn-Linie, mit ihr hält auch ein neues Design Einzug. Wir haben uns mit den beiden Architekten Erwin Stättner (unten rechts) und Markus Bösch (unten Mitte), die mit ihren Architekturbüros der U5 ein Gesicht verleihen, unterhalten. Sie haben sich mit ihrem Entwurf gegen 32 internationale Architekten durchgesetzt. **Wollen Sie irgendwann einmal als die neuen Otto**



Am Alten AKH entsteht die erste Station im neuen Design – drei weitere sind schon fix

Foto: YF Architekten & Franz Architekten

hinterlassen. Flippt man da nicht aus? **Markus Bösch:** Wir geben der Stadt an zentraler Stelle sicher

Erwin Stättner: Die unterschiedlich breiten Bögen haben auch einen ganz praktischen Nutzen. Eine U-Bahn-

Markus Bösch: Eine U-Bahn-Station ist ein Hochhaus in die Erde gesteckt mit all seinen Auflagen. Viele der Räume

„Wir bauen ein Hochhaus unter der Erde“

Wagner gelten?

Erwin Stättner: Selbstverständlich wäre das schön. So ehrlich und selbstbewusst muss man schon sein. Die U-Bahn-Stationen prägen ja auch das Stadtbild von Wien. Es ist noch ein langer Weg.

Markus Bösch: Den Anspruch stelle ich nicht. Wir werden sehen wohin uns die Reise führt. Wir haben jetzt einmal den Wettbewerb gewonnen. Aber, natürlich ist es eine große Chance, aber für einen Vergleich mit Otto Wagner bin ich noch zu jung.

Sie werden als Architekten schon in jungen Jahren in Wien einen Fußabdruck

ein markantes Auftreten. Wir sind bei diesem Projekt aber nicht alleine. Wir arbeiten eng mit den Experten der Stadt und den Wiener Linien zusammen. Insofern ist es gewissermaßen eine Gemeinschaftsarbeit.

Was können Sie zu Ihrem Entwurf sagen?

Markus Bösch: Wir wollten das Abbremsen und Beschleunigen darstellen. Die unterschiedlichen Intervalle der Balken sollen das stilisieren. Es dominiert eine klare Funktionalität. Die Station soll klar als Eingang erkennbar sein. Viel Glas und schmale Bögen definieren den Zugang. Generell soll es aber keine dunklen Ecken geben.

Station hat viele Nebenräume. Sei es für Geräte zum Schneeschaukeln oder für den Fahrkartenautomaten. Die können in den breiteren Intervallen untergebracht werden.

Es ist die erste U-Bahnstation, die Sie entworfen haben. Vor welchen Herausforderungen steht man da?

Erwin Stättner: Was wir bei unserem ersten Entwurf berücksichtigen mussten, war nur ein Bruchteil dessen, was jetzt in der Planung einfließt. Hier kommen die Experten der Wiener Linien zum Zug. Ihr Know-how bezüglich Themen wie Robustheit, Materialien, Wartung oder Pflege fließen jetzt ein.

einer U-Bahn-Station sieht man als Fahrgast nicht. Das sind gewaltige Herausforderungen. Es hilft, wenn man viel U-Bahn fährt. Dann kann man den Bestand gut analysieren. **Wofür soll die U5 einmal stehen?**

Erwin Stättner: Wir würden uns freuen, wenn unser Entwurf von den Fahrgästen einfach angenommen wird. Die Stationen sollen als spannend wahrgenommen werden, aber nicht so, dass man permanent darüber reden müsste. Im Unterbewusstsein soll bei den Menschen hängen bleiben: „Ah, das ist die U-Bahn von Wien!“ ■



Die neuen U5-Stationen haben erstmals geschlossene Gleise

Foto: YF Architekten & Franz Architekten



Die neue U2-Station Pilgramgasse wirkt wie ein Ameisenbau.

Foto: Arch Mossburger / oIn Datenquelle: data.wien.gv.at



Fotos: Christian A. Pichler