



Pressekonferenz

Vassilakou/Sima: Linienkreuz U2/U5 – Erstmaliger „Blick in den Untergrund“

28. April 2016, Steinsaal 2, Rathaus

Mit:

Öffi-Stadträtin Ulli Sima

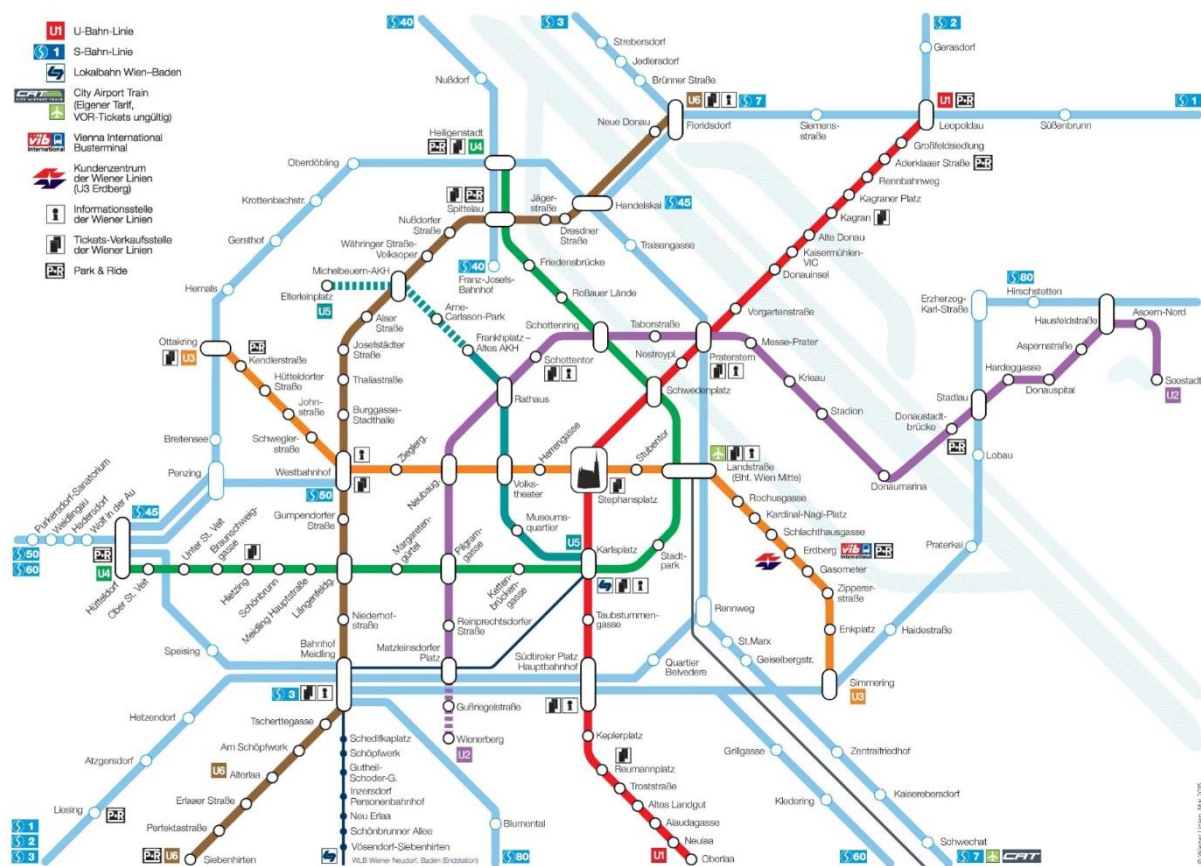
Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou



Wien wächst – die Öffis wachsen mit!

Im Jahr 2030 werden über zwei Millionen Menschen in unserer Stadt wohnen. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, muss auch das Öffi-Angebot ausgebaut und verbessert werden. Nach großen Stadtentwicklungsprojekten, wie die U2-Verlängerung nach Aspern Seestadt, erfolgt mit dem Linienkreuz U2/U5 ein wichtiger Lückenschluss im innerstädtischen U-Bahn-Netz. Damit kann Wien weiter wachsen und Fahrgäste werden auch zu Stoßzeiten genug Platz haben.

Jeder dritte Fahrgast der Wiener Linien ist derzeit im Einzugsbereich von 13A, 43,6, U6 und U3 unterwegs. Netzanalysen und Variantenuntersuchungen haben ergeben, dass mit der Realisierung des Linienkreuzes U2/U5 gerade diese Linien bestmöglich entlastet werden. Mehrere Hunderttausend Fahrgäste werden durch neue, direkte Verbindungen oder die Entlastung auf den Parallelrouten und Umsteigeknoten tagtäglich vom Linienkreuz U2/U5 profitieren. Durch die neuen U-Bahn-Verbindungen und Umsteigeknoten werden sich die Fahrgäste gleichmäßiger im Netz verteilen.





Zahlen & Fakten im Überblick

Streckenführung und weitere Vorgangsweise

- › Der **Bau** des Linienkreuzes wird in **zwei Baustufen** erfolgen. Die U5 schafft eine Verbindung vom 17. Bezirk bis in die Innenstadt zum Karlsplatz. Die U2 wird vom Rathaus bis zum Matzleinsdorfer Platz und in der letzten Ausbaustufe bis zum Wienerberg führen.
- › In der **ersten Baustufe** wird die U2 vom Schottentor über Rathaus in Richtung 7., 6. und 5. Bezirk bis Matzleinsdorfer Platz verlängert. Die neue U5 wird im ersten Schritt vom Rathaus zur neuen Station Frankhplatz/Altes AKH gebaut. Sie übernimmt die Bestandsstrecke der U2 vom Rathaus zum Karlsplatz.
- › Die **zweite Baustufe** sieht für die U5 eine Verlängerung Richtung 17. Bezirk bis Elterleinplatz und für die U2 bis zum Wienerberg im 10. Bezirk vor.
- › Es werden **neue Umsteigeknoten** bei den Stationen Michelbeuern (U6/U5), Rathaus (U2/U5), Neubaugasse (U3/U2), Pilgramgasse (U4/U2) und Matzleinsdorfer Platz (S-Bahn/U2) geschaffen.
- › Mit dem Matzleinsdorfer Platz wird ein starker **Umsteigeknoten von der U-Bahn zur S-Bahn** entstehen. Das bringt verkürzte Reisezeiten vor allem für die vielen S-Bahn-Pendlerinnen und -Pendler aus dem Süden. Diese können dann die U6, U1 und U2 nutzen.
- › Mit der U5-Station im Bereich Arne-Carlsson-Park wird einer der **größten Straßenbahn-Knoten Wiens** mit sieben Straßenbahnlinien (5, 33, 37, 38, 40, 41, 42) an die U-Bahn angebunden.
- › Noch 2018 wird mit der Verlängerung der U2 ab dem Rathaus sowie mit dem Bau des ersten Teilstücks der U5 zum Frankhplatz/Altes AKH begonnen. Die Eröffnung der ersten Abschnitte des U2-Südastes und der neuen U5 sind für Ende 2023 geplant.

Neue Stationen der ersten Bauphase

› **U5 Station Frankhplatz**

Am Frankhplatz entsteht die erste U5-Station als Neubau. Der nördliche Stationszugang befindet sich in der Schwarzspanierstraße westlich der Garnisongasse. Auf der Südseite im Bereich der Kreuzung Landesgerichtsstraße/Frankhplatz/Universitätsstraße sind über eine Zwischenpassage drei Ausgänge mit Anbindung an die Straßenbahnlinien 43 und 44 vorgesehen, die den WienerInnen voraussichtlich während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen werden.



› **Anschluss U2 – Bereich Schottentor/Universität**

Der neue U-Bahntunnel der U2 beginnt etwa 200 Meter nach dem Schottentor. Es sind dafür an der U2-Station Schottentor keine Umbauten notwendig. Die neue U5-Stationen Rathaus, Frankhplatz und Arne-Carlsson-Park (2. Baustufe) werden die Fahrgastfrequenz der Station Schottentor etwa um etwa ein Drittel reduzieren und damit diesen Umsteigeknoten auch ohne bauliche Maßnahmen deutlich entlasten.

› **U2/U5 Station Rathaus**

Bei der Station Rathaus wird die U5 die Bahnsteige der derzeitigen U2 nutzen. Die neue U2-Station wird darunter entstehen. Der südliche Zugang Stadiongasse zu einem künftigen U5-Bahnsteig bleibt erhalten. Die bestehenden U2-Stationzugänge Landesgerichtsstraße/Lichtenfelsgasse werden so ausgebaut, dass von hier beide Linien erreichbar sein werden. Ein zusätzlicher U2-Zugang wird bei der Josefstädter Straße/Landesgerichtsstraße errichtet. Er bindet die Straßenbahnlinie 2 direkt an, die den Fahrgästen auch während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen wird.

› **U2/U3-Station Neubaugasse**

Eines der Highlights des Projektes: Sie wird nicht nur die tiefste Station (37m), sondern nach der Station Stephansplatz auch die zweit-frequentierte Station im Wiener Netz. Neue Aufgänge entstehen im 7. Bezirk zur Mariahilfer Straße und in der Kirchengasse beim Siebensternplatz.

› **U2/U4 Station Pilgramgasse**

Die U2 wird hier unter dem Wienfluss und der U4 queren und die Station Pilgramgasse zu einem neuen wichtigen Umsteigeknoten machen. Der bestehende Aufgang Pilgrambrücke bleibt unter Rücksichtnahme auf den denkmalgeschützten Otto-Wagner-Bau erhalten und wird über ein Zwischengeschoss den Zugang zur U2 ermöglichen. Die U2 wird von beiden Seiten des Wienflusses erreichbar sein. Im Bereich Sonnenhofgasse (5. Bezirk) und in der Hofmühlgasse (6. Bezirk) entstehen neue Aufgänge.

› **U2 Station Reinprechtsdorfer Straße**

Der nördliche Ausgang ist in der Spengergasse im Bereich Bacherpark, dort befindet sich auch die Verknüpfung mit der Buslinie 59A. Der zweite Aufgang am südlichen Stationsende liegt in der Siebenbrunnengasse und orientiert sich zur Reinprechtsdorfer Straße und zum Siebenbrunnen Platz, wo die Fahrgäste in den 13A umsteigen können.

› **U2 Station Matzleindsdorfer Platz**

Diese Station wird neben dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Meidling zu einem dritten Umsteigeknoten im Süden Wiens von der S-Bahn zur U-Bahn und zur bestehenden Ustrab-Station (Linien 1, 6, 18 und 62, Wiener Lokalbahn). Neue Aufgänge werden im 10. Bezirk in



der Gudrunstraße und im 5. Bezirk am Matzleinsdorfer Platz bei der Reinprechtsdorfer Straße entstehen.

Neues U5-Design setzt architektonische Akzente

Neue U-Bahn-Linien werden nicht jeden Tag gebaut und prägen das Bild einer Stadt für Jahrzehnte. Damit sich die Fahrgäste auf lange Sicht in den Stationen wohl fühlen, muss ein Spagat zwischen zeitloser Ästhetik und Funktionalität gelingen. Um die Orientierung zu erleichtern, setzt Wien seit Beginn des U-Bahn-Baus zusätzlich zur Linienfarbe auf ein einheitliches Liniendesign – alle Stationen einer Linie sollen wie aus einem Guss erscheinen. Die Stationsgebäude der U5 werden in einem neuen Design gestaltet und damit zusätzliche architektonische Akzente setzen. Das Design der neuen U2-Stationen wird sich an den bestehenden Stationen Praterstern, Taborstraße und Schottenring orientieren und damit das bewährte Design der violetten Linie fortsetzen.

Erster vollautomatischer U-Bahn-Betrieb in Wien

Die neue U-Bahn-Linie U5 setzt auch in anderer Hinsicht neue Maßstäbe: Sie wird bei der Inbetriebnahme 2023 die erste vollautomatische U-Bahn-Linie in Wien sein. Viele Wienerinnen und Wiener kennen vollautomatische Fahrzeuge bereits von diversen Flughäfen, wo Airport Trains zwischen Parkdeck und Flughafengebäude pendeln. Auch in London, Nürnberg, Kopenhagen, sowie Barcelona sind bereits vollautomatische U-Bahnen seit Jahren in Betrieb. In internationalen Metropolen haben sich weiters Bahnsteigtüren bei stark frequentierten Stationen etabliert. Diese sorgen nicht nur für mehr Zuverlässigkeit und ermöglichen kürzere Intervalle, sondern verhindern auch, dass Menschen auf die Gleise gelangen.

Weiterführende Links:

Gesamtprojekt Linienkreuz U2/U5:

www.wienerlinien.at/u2u5

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/index.html>

Infos Probebohrungen:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/grundbau/baustellen/probebohrungen.html>