

### TOP 3.4.7 Linienkreuz U5/U2

Im Jahr 2014 wurden erste Pläne zum Ausbau und zur Neustrukturierung der Linie U2 bzw U5 präsentiert. Nach zweijährigem Planungsprozess liegen nun seitens der Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) die Planungsdetails zur generellen Planung der ersten Baustufe des Linienkreuzes U2/U5 (Frankhplatz – Matzleinsdorfer Platz siehe nebenstehende Abbildung) vor.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Wien insbesondere in den flächigen Außenbezirken stark wächst. Diese sind mit hochrangigem öffentlichen Verkehr (ÖV) allerdings weniger gut erschlossen. Viele ArbeitnehmerInnen pendeln zwischen diesen Bezirken. Hier herrscht großer Bedarf an attraktiven Angeboten zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere zur Bewältigung des Arbeitsweges.

Durch vorliegende Planung werden innerstädtische mit ÖV bereits gut versorgte Gebiete weiter versorgt. Die erwünschte hochrangige ÖV-Anbindung in derzeit weniger gut versorgten Gebieten (Wienerberg) sowie die Entlastungen im Westen Wiens, erfolgen allerdings erst mit der derzeit ungesicherten zweiten Baustufe (Endstationen Elterleinplatz bzw Wienerberg). Darüber hinaus ist der U-Bahn-Bau im Vergleich zu Investitionen in das S-Bahn-System oder auch die Straßenbahn sehr teuer: Die aktuelle AK-Studie „S-Bahn in Wien – Chance für die wachsende Stadt“ zeigt auf: ein U-Bahnkilometer in Tieflage kostet etwa € 220 Mio, die zeitgemäße Ausgestaltung einer bestehenden S-Bahn-Trasse hingegen kommt pro Kilometer nur auf € 35 Mio. Darüber hinaus übernimmt beim U-Bahn-Bau der Bund die Hälfte der Kosten, bei Investitionen in die S-Bahn-Infrastruktur allerdings sogar 80%. Vor dem Hintergrund des Stadt- und regionalen Wachstums sowie von Sparprogrammen (WiStA), sind aus Sicht der AK Wien verkehrswirksame nachhaltige Lösungen im ÖV gefragt. Insbesondere die S-Bahn könnte hier einen großen Beitrag leisten. Aus Sicht der AK Wien wäre die Investition in die S-Bahn sinnvoller.



#### **Einschätzung der vorliegenden Planung aus Sicht der AK:**

Die Kostenhöhe einer U-Bahninvestition erfordert jedenfalls die Berücksichtigung und Umsetzung einer optimalen Verkehrswirksamkeit sowie die Sicherstellung der optimalen Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für das im Einzugsbereich liegende Stadtgebiet. Beim Linienkreuz U2/U5 sind aus Sicht der AK Wien jedenfalls alle neuen U-Bahnaufgänge den erwartbaren Fahrgastströmen entsprechend zu gestalten sowie bestehende Stationen nachzurüsten: Barrierefreiheit an allen Aufgängen, entsprechende Dimensionierung der Durchgangsbreiten und Bahnsteige sowie Ausstattung mit/Errichtung von Aufzügen und Rolltreppen. Prioritär sind weiters die Berücksichtigung und Optimierung der Umsteigeerfordernisse, die fußläufige Erreichbarkeit der Stationen sowie die qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums im Stationsumfeld.

Aus Sicht der AK sollten bei der Umsetzung folgende Punkte berücksichtigt werden:

- **Künftige Fahrgastströme berücksichtigen/Haltestellennachrüstung:**  
Bestehende Haltestellen: im Zuge der Umbaumaßnahmen müssen die Haltestellen der jetzigen Linie U2 künftig U5 sowie die Verknüpfungsstationen an der U4 Pilgramgasse sowie U3 Neubaugasse zeitgemäß adaptiert werden; durchgängig barrierefreie Ausgestaltung der U-Bahnaufgänge, Vorsehung von Bypässen im Schadensfall; den Fahrgastströmen entsprechende Dimensionierung der Durchgangs- und Zugangsbreiten;  
Neue Stationen: Möglichkeiten der Haltestellen-Nachrüstung neuer Stationen sind bereits jetzt vorzusehen. Denn die Erfahrungen mit den derzeit bestehenden Kapazitätsengpässen zeigen, dass künftig erwartbare Fahrgastströme unbedingt berücksichtigt werden müssen. Es bedarf einer entsprechenden Dimensionierung der Haltestellen bezüglich Bahnsteig- und Durchgangsbreiten, der Anzahl und Ausgestaltung der Rolltreppen und Aufzüge.
- **Berücksichtigung und Optimierung der Umsteigeerfordernisse:**  
Der Wechsel zwischen öffentlichen Verkehrsmittel muss umweg- und barrierefrei, ohne Querungsnotwendigkeiten von Hauptverkehrsrouten, möglich sein: dies gilt gleichermaßen für U- und S-Bahnknotenpunkte sowie für die Verknüpfung vom Sekundärnetz mit der U-Bahn.
- **Stationserreichbarkeit:** die fußläufige Erreichbarkeit der U-Bahnaufgänge muss umweg- und barrierefrei für FußgängerInnen, ohne Querungsnotwendigkeiten von Hauptverkehrsrouten, möglich sein. Wegführungen zu Schulen/Kindergärten in der Stationsumgebung müssen besondere Berücksichtigung finden.
- **Barrierefreiheit:** Durchgängig barrierefreie Ausgestaltung aller U-Bahnaufgänge, Vorsehung von Bypässen je Zugang im Schadensfall (die direkte barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle muss auch im Service- bzw Schadensfall gewährleistet bleiben); Dimensionierung der Durchgangs- und Zugangsbreiten entsprechend den (künftigen) Fahrgastströmen;
- **Stationsgestaltung an der Oberfläche:** Die Sicherstellung der Qualität des öffentlichen Raums und Minimierung der Flächeninanspruchnahme (gezielte Platzierung der Lüftungsschächte, Notausstiege) hat insbesondere in Bezug auf das starke Bevölkerungswachstum hohe Bedeutung.
- **Multimodale Haltestellenausstattung (mit Radabstellanlagen).**
- **Parallele ÖV-Verkehre:** aufgrund der Erfahrungen bezüglich U-Bahnbau und derzeit bestehenden Kapazitätsengpässen regt die AK Wien an, die Grundsatzhaltung der generellen Einstellungen von zur U-Bahn parallel geführten Linien zu überdenken.
- **Künftige Wohnbauentwicklungen berücksichtigen:** die Lage der U-Bahnaufgänge sind mit der künftigen Entwicklung abzustimmen; insbesondere gilt dies bei den Stationen Matzleinsdorfer Platz (Entwicklungsgebiet Rainer-Tower bzw Entwicklungsflächen an der Triesterstraße) sowie bei der Station Wienerberg (Entwicklungsgebiet Coca-Cola Areal).
- **Da während der Bauphase mit erheblichen Beeinträchtigungen an der Oberfläche zu rechnen ist, ist eine geordnete Baustellenabwicklung mit adäquater Berücksichtigung der Verkehrsflüsse und entsprechender Verkehrsorganisation aller Verkehrsarten, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs, sicher zu stellen. Die Aufrechterhaltung des bestehenden öffentlichen Verkehrs während der Bauarbeiten (Straßenbahnlinien sowie Buslinien zB 13A, 14A) ist zu gewährleisten.**
- **Die nun enthaltene Festlegung von Mindestqualitäten für die Oberflächengestaltung, insbesondere der Fokus auf Fußverkehr sowie die Aufenthalts- und Erholungsqualität im öffentlichen Raum, wird ausdrücklich begrüßt. Die durchgängige Optimierung der in vielen Bereichen nicht mehr den Erfordernissen entsprechenden Radinfrastruktur im jeweiligen Stationsumfeld sollte noch ergänzt werden.**