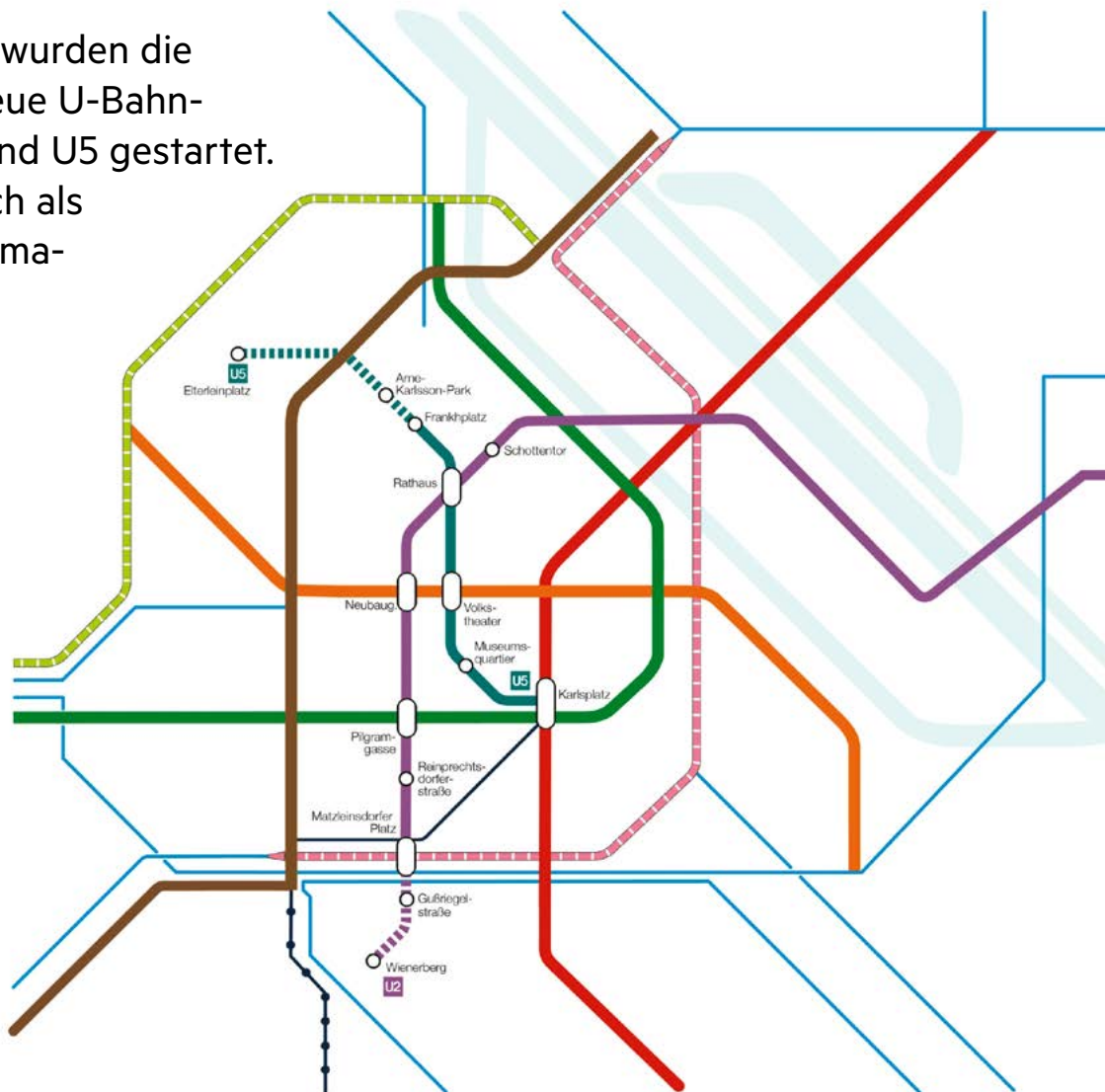


Wiens größte Untergrundbewegung

Vor knapp einem Jahr wurden die Bauarbeiten für das neue U-Bahn-Linien-Kreuz von U2 und U5 gestartet. Das Projekt erweist sich als Meilenstein für den Klimaschutz und verbindet neue Stadtteile auf noch direkterem Weg mit der Stadt.

TEXT, FOTOS, PLAN: WIENER LINIEN



Otto Wagner hätte es sich nicht träumen lassen – dass erstens so sorgsam mit den von ihm entwickelten Stadtbahnstationen einmal umgegangen wird und zweitens, welchen Weitblick er mit seiner Planung zur Erschließung des öffentlichen Verkehrs in Wien bewies. Aktuell befindet sich bei der Pilgramgasse im 5. Bezirk eine der größten Tiefbaustellen der Baugeschichte Wiens. Mit den neuen Strecken entstehen zusätzlich zu den bestehenden zehn U-Bahn-Knoten vier neue Umsteigestationen. Darüber hinaus wird die U2 am Matzleinsdorfer Platz mit der S-Bahn-Stammstrecke verknüpft.

Gar kein einfaches Unterfangen, wie der Wiener Linien-Projektleiter am Matzleinsdorfer Platz, Martin Kronberger, erläutert: „An einem großen Verkehrsknotenpunkt wie dem Matzleinsdorfer Platz müssen wir darauf achten, dass trotz Großbaustelle der Verkehr fließen kann. Deshalb haben wir die verkehrsunruhigeren Sommermonate genutzt, um hier

wichtige Vorarbeiten für die neue U2-Station durchzuführen, darunter auch eine neue Gürtelauffahrt, um sicherzustellen, dass der Verkehr bei bevorstehenden Bauphasen umgeleitet werden kann.“ Aktuell wird am Matzleinsdorfer Platz und bei der Pilgramgasse u. a. an der Baugrubensicherung der zukünftigen neuen U2-Stationen nach Plan gearbeitet. Zusätzlich laufen diverse Vorarbeiten wie Einbautenumlegungen oder Hausertüchtigungen entlang der Strecke, bzw. sind diese teilweise bereits abgeschlossen. Beim Rathaus wird aktuell an der Errichtung der Nottankstelle gearbeitet. Dort, wo an der Oberfläche künftig Aufgänge bzw. unterirdisch Stiegen- oder Lifanlagen sein werden, sind offene Schächte erforderlich. Bei der Deckelbauweise, die dabei angewandt wird, werden Schlitzwände oder Bohrpfähle aus Stahlbeton errichtet, zwischen denen die Baugrube ausgehoben wird. Sobald die Tiefe erreicht ist, in der Bagger und Radlader arbeiten können, wird die oberste Decke hergestellt.



„Wenn wir den Boden ausheben, ist uns wichtig, dass auch möglichst viel Material wiederverwertet wird. Das ist im Sinne der Umwelt und für die Firmen natürlich auch kostenrelevant.“

– MARTIN KRONBERGER

Das Linienkreuz U2xU5 ist das erste U-Bahn-Projekt im Zentrum der Stadt seit dem Bau der U3 in den 1990er Jahren. Rund 370.000 Menschen leben und arbeiten im unmittelbaren Einzugsbereich der neuen Strecken. Anders als bei

U-Bahn-Verlängerungen am Stadtrand, die vor allem lokal eine große Bedeutung haben, werden die positiven Auswirkungen des Linienkreuzes U2xU5 im gesamten Wiener U-Bahn-Netz spürbar sein. Die U5 wird übrigens Wiens erste vollautomatische U-Bahn – die U2 Wiens längste U-Bahn-Strecke.

Tunnelbohrmaschine in der Stadt

Die umfangreichen Vorarbeiten und Sicherungsmaßnahmen haben sich bewährt. Schon Jahre vor Baubeginn wurden

Untergrund, Grundwasser und Fundamente der umliegenden Häuser genau untersucht, um einen reibungslosen Bauablauf zu ermöglichen. Der Bau des Linienkreuzes wird in zwei Baustufen erfolgen. Die U5 schafft voll ausgebaut 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 zum Matzleinsdorfer Platz verlängert. Die neue U5 wird im ersten Schritt vom Rathaus zur neuen Station

Frankhplatz gebaut. Sie übernimmt die Bestandsstrecke der U2 vom Rathaus zum Karlsplatz. Die zweite Baustufe sieht für die U5 eine Verlängerung Richtung 17. Bezirk bis zum Elterleinplatz und für die U2 bis zum Wienerberg im 10. Bezirk vor.

Die Streckentunnel vom Matzleinsdorfer Platz bis zum Augustinplatz im 7. Bezirk werden mit einer Tunnelbohrmaschine hergestellt. Diese Bauweise hat den großen Vorteil, dass der gesamte Aushub – rund 140.000 Kubikmeter – bei einem großen Schacht am Anfang der Triester Straße an die Oberfläche kommt. Rund 15.000 Lkw-Ladungen müssen dadurch nicht quer durch die dicht verbaute Innenstadt transportiert werden. Der Tunnel wird nach der Rohbohrung mit der Innenschale für die U-Bahn ausgestattet.

Mit 30 bis 35 Metern Tieflage werden die neuen U2-Stationen zu den tiefsten im Wiener U-Bahn-Netz gehören. Je tiefer die Station, desto komplexer und aufwändiger ist der Bau. „Das Linienkreuz U2xU5 ist ein wichtiges Klimaschutzprojekt. Deswegen ist uns das Thema Umwelt während aller Bauphasen wichtig. Wir haben zum Beispiel Firmen mit emissionsarmen Baumaschinen beauftragt. Wenn wir den Boden ausheben, ist uns wichtig, dass auch möglichst viel Material wiederverwertet wird. Das ist im Sinne der Umwelt und für die Firmen natürlich auch kostenrelevant“, erläutert Kronberger.

PROJEKTDATEN

Erste Ausbaustufe U2 und U5, Wien

Planung: Stadt Wien & Wiener Linien

Projektleitung: Wiener Linien

Architektur U5: YF Architekten und Franz Architekten

Architektur U2: Katzberger, Moßburger, AGU

Länge Streckenausbau: 5 km, 6 neue U-Bahn-Stationen (1. Ausbaustufe)

Aushub der Streckentunnel: rund 140.000 m³ zwischen Matzleinsdorfer Platz & Augustinplatz (mit der Tunnelbohrmaschine)

Fertigstellung: U2: 2027, U5: 2025

u2u5.wien.at

