# U-Bahn-Station im Ausnahmezustand

Ein Jahr lang ist die U-Bahn-Station **Pilgramgasse** für Fahrgäste gesperrt. In dieser Zeit wird der U4-Bereich komplett saniert – und die Station so vorbereitet, dass in einigen Jahren auch die neue U2 hier einziehen kann. Ohne Behinderungen läuft das nicht. VON ERICH KOCINA

Als stv. Projektleiter koordiniert Martin Jatzko den Umbau. Das Otto-Wagner-Gebäude im Hintergrund bleibt, der Rest kommt weg. Und: Der Wienfluss wurde überplattet (l.), um Raum für Baugeräte zu schaffen. /// Clemens Fabry

Die Wiener Linien haben eine nüchterne Bezeichnung dafür: „U2/20 – Pilgramgasse". Dahinter steckt allerdings ein Bauvorhaben, welches das Leben in der Stadt ziemlich umkrempeln wird. Beim Umbau der Station Pilgramgasse laufen gleich zwei Projekte zusammen: erstens die Modernisierung der in die Jahre gekommenen U4-Trasse und zweitens die Verlängerung der U2 in den Süden. Gearbeitet wird hier schon seit vergangenem Herbst, doch nun wird es auch für die Fahrgäste spürbar: Die Station Pilgramgasse ist ab 3. Februar, 19.30 Uhr, für ein Jahr gesperrt.

Eine Station geht in den Off-Modus, zumindest aus Sicht der Fahrgäste, die hier nicht mehr ein- und aussteigen können. Für Martin Jatzko ist es alles andere als ein Off – als Projektleiter-Stellvertreter von U2/20 hat er den Überblick über das Vorhaben. „Es ist schon eine der anspruchsvolleren Baustellen für die Wiener Linien", meint er. Denn am Ende wird hier eine neue Station stehen – nur der denkmalgeschützte Otto-Wagner-Aufgang bleibt, alles andere wird neu gemacht.

**Eine neue Station.** Eine Aufgabe, die an sich schon aufwendig ist, die aber noch komplizierter wird, weil künftig darunter noch die U2 halten soll. In einem neuen Stationsbereich unter der bestehenden Anlage, der mit Stiegenhäusern, Rolltreppen und Aufzügen angebunden wird. Und – die U4 soll während der Arbeiten weiter fahren. „Es wird einen eingleisigen Betrieb geben", sagt Jatzko. Ein Nadelöhr, durch das Garnituren aus beiden Richtungen müssen. Lediglich im heurigen Juli und August müssen die Bauarbeiter keine Rücksicht nehmen – da wird der U4-Betrieb zwischen Karlsplatz und Längenfeldgasse eingestellt, damit Gleisuntergrund und Gleise erneuert werden können. In dieser Zeit wird besonders viel weitergehen – gleichzeitig mit der U4-Sanierung geht es auch nach unten. Mitte bis Ende März rollt dafür ein eigenes Bohrpfahlgerät an.

Durch das Bett des Wienflusses fährt es über eine eigens errichtete Rampe auf das Niveau der U4-Gleise. Dort treibt es Pfähle bis zu 35 Meter tief in den Boden. Sie bilden die Hülle für Stiegenhäuser, Aufzugschächte und andere Bereiche der U2-Station. „Zwölf Meter unter dem Wiener Null liegt der tiefste Punkt", sagt Jatzko. Das Wiener Null, das Höhenbezugssystem in Wien, das sich am Mittelwasser des Donaukanalpegels an der Schwedenbrücke orientiert, liegt 156,68 Meter über dem Meeresspiegel der Adria.

Im Jänner 2020 soll die Station wieder öffnen, wenn auch mit einigen Provisorien.

All das sind Vorarbeiten – wann die Tiefbauarbeiten an der U2-Station starten, ist noch nicht fix. Denn die Ausschreibung wird wiederholt, wie die Wiener Linien im November 2018 verkündeten. Weil die Angebote der Baufirmen „inakzeptabel" gewesen seien. Während oben also schon gewerkt wird, laufen noch die Verhandlungen, wer zu welchen Konditionen unten weitermacht. Geht alles glatt, sollte es im Herbst feststehen. Wenn dann tatsächlich der U2-Bau beginnt, soll die U4 schon wieder fahren. Ende Jänner 2020 ist die Inbetriebnahme geplant, wenn auch noch mit Provisorien.

Aufzüge wird es für einige Zeit keine geben, dafür eine annähernd barrierefreie Rampe entlang des Wienflusses. Der Vordereingang mit dem Otto-Wagner-Bau soll dann auch wieder geöffnet sein. Bis die Station fertig ist und auch die U2 hier hält, dauert es aber – nach derzeitigem Stand bis 2027. Dazwischen, etwa ab Herbst 2020, wird die Rechte Wienzeile entlang der Station für den Verkehr gesperrt. Auch die historischen Otto-Wagner-Geländer werden abmontiert und zwischengelagert. Alles in Absprache mit dem Denkmalamt, sagt Jatzko: „Wir schauen schon, dass der Otto Wagner gut schlafen kann." Spektakulär ist, dass für die Bauarbeiten der Wienfluss entlang der Station überplattet wurde – hier können Baufahrzeuge von der Linken Wienzeile zu- und abfahren, und hier kann Material gelagert werden.

**Folgen für die Fahrgäste.** Was bedeutet all das für die Fahrgäste? „Es ist eine Einschränkung", sagt Wiener Linien-Sprecherin Johanna Griesmayr. Aber man versuche, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. So sollen die Intervalle auf der U3 verdichtet und so täglich 300.000 Plätze mehr geschaffen werden, durch die Umstellung des 14A auf Gelenkbusse soll es auch ein tägliches Plus von rund 45.000 Plätzen geben. Die angrenzenden U4-Stationen Kettenbrückengasse und Margaretengürtel seien 650 bzw. 950 Meter von der Pilgramgasse entfernt. Je nachdem, wo man wohnt und hinmöchte, werde es auch unterschiedliche Wege geben, wie man weiterkommt – zu Fuß oder

Mit Verdichtungen bei Bussen und U3 sollen die Fahrgäste umgelenkt werden.

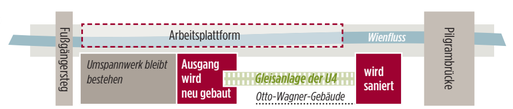
mit Bussen. Einen eigenen Ersatzbus für die U4 wird es aber nicht geben – der hätte, so Griesmayr, keinen Sinn. Lediglich bei der Vollsperre im Sommer werde es mit der Linie U4Z einen Ersatzverkehr zwischen Längenfeldgasse und Karlsplatz geben – „das hat eine andere Dimension".

Es ist absehbar, dass am Montag, dem ersten Arbeitstag mit der U4-Sperre, Fahrgäste überrascht sein werden – obwohl es in den vergangenen Tagen laufend Durchsagen gab. Und dass viele Klagen auftauchen, um wie viel länger und umständlicher man nun in die Arbeit fahren muss. Bei einem Projekt dieser Größenordnung wird sich das nicht ohne solche Auswirkungen machen lassen. Als Trost können die Wiener Linien anbieten, dass die U4-Station in einem Jahr wieder in Betrieb gehen wird. Und dass es mit dem Vollbetrieb der neuen Station eine bessere Anbindung geben wird. Nur, bis voraussichtlich 2027 dauert es halt noch ein bisschen . . . ///

**U4 Pilgramgasse**

Sperre von 3. 2. 2019 bis 31. 1. 2020

**Totalsperre** U4 zwischen Karlsplatz und Längenfeldgasse Juli und August 2019



# Das Ende einer rollenden Institution

Die Buslinie O, jahrzehntelang eines der inoffiziellen – und oft unbequemen – Wahrzeichen von **Innsbruck,** wurde vergangenen Samstag eingestellt und durch die zwei neuen Straßenbahnlinien 2 und 5 ersetzt. VON KÖKSAL BALTACI

Sie fuhr vom äußersten Westen der Stadt, der Technik, über die Innenstadt bis an den Stadtrand im Osten, dem Olympischen Dorf, von Innsbruckern schlicht O-Dorf genannt. Trotz der großen Gelenkbusse und der vergleichsweise kurzen Intervalle von rund fünf Minuten war sie fast immer überfüllt – vor allem im Zentrumsbereich, zwischen dem Busterminal und der Station Sillpark.

Sie brachte die Innsbrucker in die Schule, zur Universität, in die Arbeit, zu den größten Einkaufszentren bzw. -straßen und natürlich zu den wichtigsten Restaurants, Bars und Nachtlokalen. Touristen wiederum nutzten die Linie, um so schnell und so günstig wie möglich (fast) die ganze Stadt zu sehen – auch „O-Tourismus" genannt.

**Stark frequentierte Linie.** Die Rede ist von der Buslinie O, die seit vergangenem Samstag Geschichte ist. Für Einheimische gehörte sie zu Innsbruck wie die Altstadt, die Bergiselschanze, Schloss Ambras und die Buzihütte. Ein Spaziergang durch die Stadt, ohne ihr zu begegnen, war schlicht unmöglich, sie war Teil des Innsbrucker Erscheinungsbildes.

Mit 36.000 Fahrgästen täglich gehörte sie sogar zu den am stärksten frequentierten Buslinien Österreichs. Was schließlich auch der Grund war, dass schon vor rund zehn Jahren beschlossen wurde, im Zuge eines massiven Ausbaus des öffentlichen Verkehrs (56 Millionen Fahrgäste werden in Innsbrucks Bussen und Straßenbahnen jährlich gezählt) den Bus durch Straßenbahnen zu ersetzen, die mehr Passagieren Platz bieten – 160, um genau zu sein. Also um 50 mehr als in einem Gelenkbus. Als Doppelgarnitur kann eine Straßenbahn sogar 320 Gäste transportieren. Im Vergleich zu den Dieselbussen sind die strombetriebenen Straßenbahnen zudem umweltfreundlicher und auch leiser.

**7,5-Minuten-Takt.** Mit den beiden neuen Linien 2 und 5 soll die Strecke der Linie O jedenfalls nachhaltig entlastet werden. Vergangenen Samstag gingen sie nach einer feierlichen Eröffnung mit viel Politprominenz von Bürgermeister Georg Willi abwärts in Betrieb – und ersetzen damit die Linie O.

Die 2er wird zwischen den Haltestellen Josef-Kerschbaumer-Straße im Olympischen Dorf und Technik im 7,5-Minuten-Takt unterwegs sein und fährt abwechselnd zu den Stationen Peerhofsiedlung bzw. Technik West. Die Linie 5 – die im Übrigen noch ausgebaut wird und in drei bis vier Jahren bis zu den Vororten Rum und Völs fahren soll – wird im 15-Minuten-Takt zwischen dem Olympischen Dorf und Technik West unterwegs sein.

Beide Linien fahren also dieselben Endstationen an, haben allerdings im innerstädtischen Bereich unterschiedliche Streckenführungen: Während die Linie 2 über die Museumstraße und den Innrain (durch das Zentrum an der Altstadt vorbei) fährt, wird die 5er über den Hauptbahnhof, die Salurner Straße und Anichstraße (an der Universitätsklinik vorbei) geführt.

**400 Millionen Euro.** Der Ausbau war die mit Abstand größte Investition in den öffentlichen Verkehr Innsbrucks seit Jahrzehnten. Unter anderem mussten fast zwölf Kilometer an neuen Gleisen verlegt werden, das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt knapp 400 Millionen Euro. Die Kosten teilen sich Stadt und Land. ///

**AUF EINEN BLICK**

**Straßenbahnlinie 2 und 5.**
Seit 26. Jänner sind in Innsbruck mit der Linie 2 und 5 zwei neue Straßenbahnlinien unterwegs, die zwischen Josef-Kerschbaumer-Straße im Olympischen Dorf und Technik West bzw. Peerhofsiedlung fahren und die Buslinie O komplett ersetzen. Die 1er und die 3er werden daher vorübergehend (bis neue Garnituren geliefert werden, es gab Verzögerungen) mit Bussen geführt, bei der 1er bleiben Strecken und Abfahrtszeiten gleich, die 3er ist zwischen Amras und Marktplatz unterwegs.

**Zwölf Kilometer an neuen Gleisen.**
In Innsbruck nutzen jährlich rund 56 Millionen Fahrgäste die öffentlichen Busse und Straßenbahnen, Tendenz stark steigend. Knapp zehn Jahre haben Planung und Bau der neuen Straßenbahnlinien gedauert, das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt knapp 400 Millionen Euro. Die Kosten teilen sich die Stadt Innsbruck und das Land Tirol. Das ist die mit Abstand größte Investition in den öffentlichen Verkehr seit Jahrzehnten. Unter anderem mussten fast zwölf Kilometer an neuen Gleisen verlegt werden.

# »Wird Opfer beim motorisierten Individualverkehr erfordern«

Als neuer Vorsitzender des **Fahrgastbeirats** will Josef Michael Schopf, dass der öffentliche Verkehr gegenüber Autos weiter bessergestellt wird. VON ERICH KOCINA

» Wir schauen schon, dass der Otto Wagner gut schlafen kann. «
**MARTIN JATZKO**
**Stv. Bauleiter des Abschnitts Pilgramgasse über den Denkmalschutz**

» Bei der Vollsperre im Sommer wird es einen Ersatzbus geben. «
**JOHANNA GRIESMAYR**
**Sprecherin der Wiener Linien über Ersatzverkehr**

**Was sind die größten Probleme für die Fahrgäste der Wiener Linien?**
**Josef Michael Schopf:** Wien wächst stark. Wenn der öffentliche Verkehr an die Leistungsgrenzen geht, sind Störungen das größte Problem. Sonst funktioniert es ja ganz gut. Aber zum Teil geht es schon an die Grenze. Da muss man schauen, welche Investitionen nötig sind. Es ist wesentlich, dass der öffentliche Verkehr mit der Stadtplanung Hand in Hand geht.

**Die inneren Bezirke sind gut versorgt, außerhalb gibt es schon Linien, in denen man trotz kurzer Intervalle kaum Platz bekommt.**
Es wird die U5 gebaut, das wird halt noch einige Zeit dauern. Man muss auch politisch entscheiden, für wen der beschränkte Platz in der Stadt ist. Es geht darum, den öffentlichen Verkehr zu beschleunigen, das wird aber Opfer beim motorisierten Individualverkehr erfordern.

**Ihr Vorgänger als Vorsitzender, Hermann Knoflacher, hat ja offen gesagt, dass man den Autoverkehr beschneiden muss.**
Ich will nicht sagen, dass man ihn unattraktiver machen muss. Wer hat die besten Chancen, zu einer Verbesserung beizutragen? Wenn die Bevölkerung mehr wird, wird auch der öffentliche Verkehr die Kapazitäten deutlich erweitern müssen.

**Dann muss man halt etwas anderes opfern.**
Zumindest an den Ampeln sollte der öffentliche Verkehr absoluten Vorrang haben.

**Den hat er ja teilweise jetzt schon.**
Ja, aber bei der Straßenbahn geht noch viel. Sobald es etwa grün blinkt, kann der Fahrer die Grünzeit nicht mehr verlängern.

**Also muss man anderen Verkehrsteilnehmern etwas wegnehmen.**
Ohne das wird es nicht gehen. Man muss Prioritäten setzen.

**Ihrer Ansicht nach bedeutet das weniger Priorität für Autofahrer?**
In diese Richtung wird es gehen müssen. In Wien sind die Verhältnisse für motorisierten Individualverkehr im Vergleich zu anderen Städten gut. Auch, weil schon viel öffentlicher Verkehr unter der Erde stattfindet. Und weil Wien einen geringen Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zur Bevölkerung hat. Wichtig ist: Fürs Gesamtsystem muss es gut ausschauen. In Summe soll es für die Menschen besser sein.

**Da gibt es diesen Vergleich: Wenn ich eine Hand unter heißes, eine unter kaltes Wasser halte, ist es in Summe auch lauwarm. . .**
Es geht ja nicht um alles oder nichts. Da geht es etwa darum, dass man halt statt 28 Prozent nur 25 Prozent motorisierten Individualverkehr hat und beim öffentlichen nicht 39, sondern 41 Prozent.

**Wer mit dem Auto fährt, hat ja einen Grund dafür. Wie kann man diese Leute motivieren, in den öffentlichen Verkehr umzusteigen, der jetzt oft schon an der Grenze ist?**
Ich sehe meine Rolle als Mediator. Ein Wunsch ans Christkind wäre schön, aber es muss finanzierbar sein. Es braucht Studien und Konzepte, was an Autoverkehr notwendig und was im öffentlichen Verkehr bei Ausbau und Verdichtung möglich ist. Eine Taktverdichtung kostet nicht mehr, man kann mit demselben Personal und Material einen dichteren Takt fahren. Man muss schauen, was möglich ist, wenn es vielleicht auch zu Lasten der Autos geht.

**Manchmal wird ohne Neubau nichts gehen.**
Das Problem ist die Finanzierbarkeit bzw. eine gewisse politische Lage. Bei manchen Bezirksvorstehern ist ja jeder Parkplatz, der verloren geht, ein Problem. Man soll da aber keine Gräben aufreißen, sondern schauen, was gemeinsam geht.

**Als eines Ihrer Vorhaben haben Sie bessere Information für Fahrgäste angekündigt.**
Ich werde darauf drängen, dass man bei Standardstörfällen gleich erfährt, ob es sinnvoll ist, umzusteigen und eine andere Linie zu nehmen oder ob es sich auszahlt, sitzen zu bleiben.

**Da werden die Fahrgäste jetzt noch im Dunkeln gelassen?**
Ja, da sitzt man oft noch und weiß nicht, wie es weitergeht und wie man selbst weitertun soll.

**Man wird sich bei Wünschen von Fahrgästen halt auch darauf einstellen müssen, dass manches nicht möglich ist?**
Genau. Ich bin auch nicht mit allem zufrieden. Die Wiener Linien müssen einfach ausloten, wie weit etwas doch gehen kann.

**Ist der Fahrgastbeirat ein zahnloser Tiger?**
Das sehe ich nicht so. Das ist ein Ansprechpartner, zu dem man sich traut. Die Leute kommen mit ihren Anliegen und werden ernst genommen. Ich verlange von den Wiener Linien auch eine Stellungnahme. Aber es wird natürlich auch Nichtlösungen geben.

**Das Thema des vorigen Jahres war ja das Essverbot in der U-Bahn.**
Bei manchen Dingen würde ich die Augen zudrücken, bei manchen aber schon etwas sagen. Eine Mehrheit hat sich bei einer Befragung gegen das Essen ausgesprochen.

**Unlogisch ist halt, dass das Essverbot nun nur in der U-Bahn gilt.**
In der Straßenbahn oder dem Bus ist die Gefahr noch größer, dass es zu einer Vollbremsung kommt, und es einen Rumpler macht. Ein generelles Essverbot in allen öffentlichen Verkehrsmitteln wäre also der richtige Weg. Man muss es dann nicht unbedingt so hart exekutieren. ///

ZUR PERSON

**Josef Michael Schopf** (geb. 1953) ist emeritierter Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien. Am 1. Jänner übernahm er von Hermann Knoflacher den Vorsitz im Fahrgastbeirat der Wiener Linien.

**Der Fahrgastbeirat** wurde 2004 als Sprachrohr der Kunden an die Wiener Linien eingerichtet. Er soll Anregungen und Kritik der Fahrgäste sammeln und sie gegenüber dem Unternehmen vertreten.

/// Michele Pauty