# Das Bangen vor der großen Baustelle

Nirgendwo sonst in Wien sind so viele kleine Unternehmer vom U-Bahn-Ausbau betroffen wie rund um die künftige **U2-Station Neubaugasse.** Der Angst vor Umsatzeinbrüchen durch die jahrelange Baustelle wollen sie nun mit kreativen Ideen begegnen. • VON MIRJAM MARITS

as Schreckgespenst, sagt Stephan Klein, sei langsam angeschlichen. Zwei oder drei Jahre habe es zuerst geheißen, dann waren es drei bis fünf – und nun dürften es, rechnet man die Vorarbeiten, die bereits losgegangen sind, und die Neugestaltung der Oberflächen danach mit, ganze acht Jahre werden.

Acht Jahre, bis 2026, wird es dauern, bis sich das nun doch ziemlich große Schreckgespenst, das sich "U-Bahn-Baustelle" nennt, wieder verzogen hat, die U2 auf ihrer neuen Strecke vom Rathaus über die Station Neubaugasse in Richtung Matzleinsdorfer Platz unterwegs sein wird, sämtliche Spuren der Bauarbeiten von der Oberfläche verschwunden sind - und das Grätzel eine Aufwertung erfahren wird.

In den nächsten Jahren wird an vielen Ecken Wiens gleichzeitig an Stationen und Strecken der neuen U5 und der U2 gebaut: Aber nirgendwo sonst sind so viele Händler und Gastronomen so unmittelbar betroffen wie rund um die Kirchengasse im siebenten Bezirk, wo unter anderem ein Abgang zur Station und Lifte entstehen: Eine jahrelange Baustelle, auch wenn es zwischendurch Phasen ohne Bauarbeiten geben wird, die für manche der kleinen Unternehmer in der Kirchen- und ihrer Nebengassen existenzbedrohend sein könnte. Lärm, Umleitungen, zeitweise Straßensperren, (noch) weniger Parkplätze, Baulöcher hier und dort: All das könnte, fürchten viele in der Gegend, die Kunden abschrecken, die Umsätze

Stephan Klein, der mit seiner Frau, Beate, das Kindermoden- und -möbelgeschäft herr und frau klein in der Kirchengasse betreibt, will keine Hysterie verbreiten, aber: "Wir kämpfen ums Überleben der Unternehmer hier, da hängen viele Existenzen dran." Denn anders als ums Eck auf der Mariahilfer Straße, wo soeben die Vorarbeiten für den U-Bahn-Bau begonnen haben (siehe Grafik), gibt es im Siebensternviertel – außer den Supermärkten – keine Filialen großer Ketten, die Umsatzeinbrüche leichter wegstecken könnten. "Hier haben sich in den vergangenen zehn Jahren fast nur Einzelunternehmen angesiedelt, das ist ja das Besondere an unserem Grätzel", sagt Klein.

Siedeln mehrere Händler ab, verliert das Viertel seinen besonderen Charme.

Auch Martina Pühringer, die mit dem Stahlwarengeschäft Franz Musick in der Lindengasse eine Institution in Neubau in vierter Generation führt, sorgt sich um das Grätzel: Kleine Unternehmer könnten aus Angst vor der Baustelle sperren und anderswo aufmachen. "Und die", sagt Pühringer, "werden nach dem Umbau sicher nicht zurückkehren" - allein schon wegen der nach der U2-Anbindung zu erwartenden höheren Mietpreise. "Das wird sich von den Kleinen niemand leisten können." Das Problem dabei: Siedeln mehrere ab, verliert das Viertel seinen besonderen Charme, der es bis in diverse Reiseführer geschafft hat - und von dem längst auch die Mariahilfer Straße dank kaufkräftiger Kunden, die die kleinen Läden anziehen, profitiert.

Für Pühringers Schleifgeschäft kommt ein Umzug nicht infrage: man nicht woanders wieder aufbauen." Wohl aber überlegt sie, während wird es nicht reichen, eine nette Broeröffnen, um die Umsatzeinbußen ab- detaillierte Informationen, "wann wo

zufedern und für ihre Kunden ("Viele kommen mit dem Auto") weiter gut erreichbar zu sein.

nik verfallen ("Das haben wir jetzt zwei Jahre lang gemacht, und es hat uns nichts gebracht"), sondern gemeinsam mit anderen Unternehmern die Initiative ergreifen: Soeben hat er einen (noch namenlosen) Betroffenenverein gegründet, in dem sich möglichst viele Internehmer wiederfinden sollen. Der Verein soll zentraler Ansprechpartner für Wiener Linien und die Stadt sein, wenn es um Informationen und offene Fragen geht - vor allem aber Ideen entwickeln, wie man mit dem Schreckgespenst U-Bahn-Baustelle am besten klarkommen kann. "Wir sind aber", betont Klein, "keine Bürgerinitiative gegen die U-Bahn. Wir wollen unsere Kräfte

## Die Unternehmer sammeln Ideen, wie die Straße trotz Baustelle attraktiv bleibt.

Baustelle attraktiv sein kann. "Wir wollen", sagt die ebenfalls im Verein engagierte Vivien Sakura Brandl vom Modegeschäft Sight Store Vienna, "dass die Baustelle nicht nur als schmutzig, sondern vielleicht sogar als Erlebnis wahrgenommen werden kann. Und wir müssen die Kirchengasse im Vorfeld noch mehr ins Bewusstsein rücken und die Kunden an uns binden." Auch wenn sie selbst immer wieder mit dem Gedanken spielt, während der Umbauzeit mit ihrem Geschäft abzusiedeln. "Ich habe jeden Tag ein anderes Gefühl. Niemand kann uns sagen, was die Baustelle wirklich bedeuten wird, aber dass sie ein große Belastung wird, das kann niemand negieren.

Die Sorgen und Ängste - auch der Bewohner, für die etwa die geplanten Bauzeiten von sechs bis 22 Uhr eine enorme Belastung bedeuten - nimmt man bei den Wiener Linien ernst. "Die Baustelle geht einmal quer durch die Stadt", sagt Sprecherin Johanna Griesmayr. "Sie wird an niemandem vonen Händler besonders stark betroffen ist. Mit der letzten U1-Erweiterung am Stadtrand (oder dem U2-Ausbau nach Aspern) ist die kommende Erweiterung des U-Bahn-Netzes nicht ansatzweise vergleichbar, weil ungleich herausfordernder, auch was die Bauarbeiten selbst betrifft (siehe Artikel rechts). Um die Händler zu unterstützen, planen die Wiener Linien jedenfalls "Aktionen", welche genau, werde man gemeinsam erarbeiten. Eine Idee: Kunden, die im Grätzel eingekauft haben, könnten gegen Vorweis der Rechnung eine Baustellenführung bekommen.

Es gebe jedenfalls bis zum Baustellenbeginn noch viel zu tun, findet auch der grüne Bezirksvorsteher von Neubau, Markus Reiter. Er kündigt kulturelle und kreative Aktionen an, um das Grätzel im Bewusstsein der Leute zu verankern. Gefragt seien aber auch die Stadt Wien und die Wirtschaftskammer, um Anrainer und Unternehmer nicht im Stich zu lassen. "Der Siebente ist der Kreativbezirk, da sprühen die Unternehmer alle vor Ideen und Wil-"99 Jahre an einem Standort, das kann len" – es gelte, diese auch einzubinden. Und "bestmöglich zu informieren. Da der Bauarbeiten eine zweite Filiale zu schüre zu machen." Notwendig seien

Stephan Klein will aber nicht in Pa-

sammeln, bevor es richtig losgeht."

# erarbeiten, wie die Kirchengasse trotz

**Neuer Stationsname?** Details, die man vorerst schuldig bleiben muss, da die einzelnen Aufgaben noch gar nicht ausgeschrieben wurden. Der grobe Zeitplan freilich steht: Die Vorarbeiten werden auf der Mariahilfer Straße bis Mitte 2019 dauern, in der Zollergasse sollen sie bis zum Sommer 2018 fertig sein, um dem Café Europa und Co. eine Gastgartensaison zu ermöglichen. Richtig los geht es dann etwa Mitte 2019 in der Lindengasse, Mitte 2020 wird es in der Kirchengasse ernst. Indirekt betroffen durch Umleitungen und Baufahrzeuge werden aber auch die umliegenden Gassen wie die Stift- und Mondscheingasse sein. Die für die Station namensgebende Neubaugasse rübergehen." Auch Griesmayr sagt, dass bleibt wohl weitgehend verschont. das Siebensternviertel aufgrund seiner Apropos Stationsnamen: Bezirksvordichten Bebauung und der vielen kleisteher Reiter und viele Unternehmer wünschen sich, dass nach der U2-Eröffnung die Station Neubaugasse/Kirchengasse heißen soll. Die für die Öffis zuständige Stadträtin Ulli Sima (SPÖ) zeigt dafür eher kein Verständnis: Der Name Neubaugasse sei gut etabliert, heißt es aus ihrem Büro, "Doppelnamen werden an sich vermieden

welche Zufahrt gesperrt und welches

Loch gegraben wird<sup>\*</sup>.

Eine finanzielle Unterstützung für von Umsatzeinbußen betroffene Unternehmen wird es jedenfalls geben: Zuständig ist die Wirtschaftsagentur, die einen U-Bahn-Fonds verwalten wird, der von der Stadt und der Wirtschaftskammer finanziert wird. Um welche Summen es sich handeln wird, stehe



Stephan und Beate Klein (herr und frau klein) auf der Baustelle in der Zollergasse im siebenten Bezirk: Hier – und auf der Mariahilfer Straße finden zurzeit Vorarbeiten für den U2-Ausbau statt.

noch nicht fest, sagt eine Sprecherin. Ab dem Sommer soll aber der Fördertopf "umsetzungsbereit" sein - und sehr niederschwellig funktionieren. Darüber hinaus soll es weitere Förderungen geben – etwa für Firmen, die während der Baustelle kurzfristig anderswo einen Pop-up-Store eröffnen wollen. Unabhängig davon kann jeder Unternehmer (und auch Anrainer) bei seinem Vermieter um eine Mietzinsminderung aufgrund der Belastung durch die Baustelle ansuchen: Ob sich das viele antun werden - Stichwort mögliche Gerichtskosten -, ist eine andere Frage.

## Ein Fonds soll die kleinen Händler während der Bauzeit finanziell unterstützen.

Ob finanzielle Hilfe und kreative deen reichen werden, um die Folgen der U-Bahn-Erweiterung abzufedern? Vergleichbare Erfahrungen gibt es kaum: Die Umgestaltung der Mariahilfer Straße zur Fußgänger- und Begegnungszone war deutlich kürzer - und zudem nicht direkt vor den Türen der kleinen Händler in den Nebengassen. Und der Ausbau der U3 unter der Mariahilfer Straße Anfang der 1990er liegt lang zurück – "war aber damals schon dramatisch", erinnert sich Barbara Sickenberg, die in der Kirchengasse die Institution Edelhausrat Niessner betreibt. Allerdings lagen Mariahilfer Straße - die damals ob der ungarischen (Ramsch-)Läden den Spitznamen Magyarhilfer Straße bekam - und die Nebengassen damals sowieso eher brach. Der Aufschwung kam erst später, nach und dank U3-Anbindung.

Auch deshalb sieht Sickenberg die U2-Baustelle nicht so pessimistisch wie andere. "Keine Frage: Es wird dreckig, es wird laut. Aber im Großen und Ganzen wird es halb so wild", glaubt sie. Und ist die U2-Station erst eröffnet, werden Tausende Fahrgäste täglich direkt in der Kirchengasse vis-à-vis von ihrem Laden über die Treppen und Lifte in die Kirchengasse kommen: "Und das", sagt Sickenberg, "wird natürlich nicht schlecht fürs Geschäft sein."

# Türen am Bahnsteig und Fahren ohne Fahrer

Mit der U5 sollen ab 2024 erstmals voll automatisch fahrende U-Bahnen im Wiener Netz unterwegs sein.

In Wien wird man sich erst daran gewöhnen müssen. In anderen Städten hat man längst Erfahrung damit. Mit fahrerlosen U-Bahnen nämlich. Wer etwa in London die Docklands Light Railway besteigt, findet dort niemandie U2 und U3 in Nürnberg kommen die Metrolinie 14 in Paris und einige andere. Und wenn 2024 die U5 in Wien nur mehr von der Leitstelle aus gesteuert werden. Zwar soll weiter zumindest ein Mitarbeiter der Wiener Linien an Bord sein, doch soll seine Funktion nur informieren und Kontakt zu den Kun-

den halten soll. Der Vorteil der fahrerlosen U-Bahn Intervalle und ein flexiblerer Betrieb möglich, weil schneller auf Änderunentfallen etwa Wartezeiten an Wendestellen, wenn ein Fahrer vom einen Ende des Zuges zum anderen gehen muss, um die Garnitur dort wieder in Betrieb zu nehmen. Abgesehen davon gelten für Maschinen auch keine Arbeitszeitgesetze, was fahrerlose U-Bahnen noch besser und flexibler einsetzbar macht.

**Umstieg von Halbautomatik.** Schon die derzeit in Wien eingesetzten U-Bahn-Garnituren sind halb automatisch unterwegs. Soll heißen, dass der Fahrer nur für die Abfertigung verantwortlich ist, für das Fahren selbst wird er eigentlich nicht mehr benötigt - Ausnahme angewandt wird. Mit der voll automatischen U5 wird auch die Abfertigung auf dem Bahnsteig automatisch erfol-

gen. Und damit das funktioniert, folgt auch ein weiterer Paradigmenwechsel im Wiener U-Bahn-Netz. Der offene Bahnsteig hat auf der neuen Linie nämlich ausgedient. Plexiglaswände und voll automatische Türen an den den vor, der das Gefährt steuert. Auch Bahnsteigen schirmen den Gleisbereich von den Passagieren ab. Erst komplett ohne Fahrer aus, so wie auch wenn ein Zug eingefahren ist, öffnen

Zoneo

für Omnibusse u.

Schienenstraßen

ihren Betrieb aufnimmt, soll sie auch Neue Wagen kommen 2020. Die neue Rathaus wird neu gebaut, außerdem US eignet sich deswegen für das neue wird es neue Ausgänge und Lifte ge-System, weil es erstens eine recht kurze Strecke ist, die zweitens recht rasch auf das neue System adaptiert werden mehr jene eines Zugbegleiters sein, der kann. Die neuen U-Bahnen, die hier fahren werden, sollen schon ab 2020 im Netz unterwegs sein: die X-Wagen von Siemens. Bis 2030 sollen 34 Züge liegt auf der Hand: Es sind kürzere ausgeliefert werden, die dann sukzessive die alten Silberpfeile ersetzen sollen. Sie sollen auf den Linien U1 bis U4 gen reagiert werden kann. Außerdem mit Fahrer unterwegs sein, ab 2024 auf der U5 dagegen fahrerlos.

## Es gibt auch in den neuen Garnituren ein Cockpit, nur wird es auf der U5 leer bleiben.

Das bedeutet, dass man sich als Fahrgast nicht ganz an die Frontscheibe pressen und die Fahrt durch den Tunnel beobachten kann - denn die X-Wagen werden weiter eine Fahrerkabine haben. Sie ist aber vom Fahrgastbereich nur durch eine Glasscheibe getrennt - der Blick nach vorn wird also trotzdem möglich sein. Er wird wohl ist die U6, wo dieses System noch nicht vor allem in der ersten Zeit eine Attraktion für die Wiener U-Bahn-Passagiere sein. Aber dann vermutlich schnell zur Normalität werden.

## Die U-Bahn unter der U-Bahn: So tief entstehen neue Stationen

Der Verlauf des neuen Südasts der U2 führt durch große Tiefen. Verantwortlich dafür ist vor allem die **Topografie** der Stadt – aber auch, dass U-Bahnen nur Steigungen von bis zu vier Prozent befahren können.

Der Begriff U-Bahn kann in die Irre führen. Immerhin gibt es keine einzige Linie in Wien, die komplett unter der Erde fährt - zumindest einige mehr oder weniger lange Teilstücke werden in Hochlage geführt. Beim laufenden Ausbau von U2 und U5 bleibt die Strecke aber ausschließlich unter der Erde. Und das teilweise so tief wie noch nie in Wien. Mit 35 Metern wird die neue U2-Station Neubaugasse sogar die tiefste im gesamten Netz. Und auch die übrigen Stationen der U2-Südverlängerung werden recht tief liegen.

Verantwortlich dafür sind zwei Faktoren. Zum einen, dass man bei einigen Knotenpunkten unter bestehenden Linien bauen muss. Zum anderen, und das ist noch entscheidender, weil die Topografie der Stadt es erfordert. Würde die neue U2, die künftig vom Rathaus in Richtung Süden führt, nicht schon vom Schottentor weg tief abtauchen, könnte man sie nicht komplett unterirdisch weiterbauen. Immerhin iegt zwischen hier und der für diesen Ausbau geplanten Endstation, Matzleinsdorfer Platz, das Wiental. Die große Tiefe in höheren Lagen ist also notwendig, um nicht in tieferen Lagen zu nahe an die Oberfläche zu kommen. Das hängt auch damit zusammen, dass U-Bahn-Züge nur Steigerungen von bis zu vier Prozent bewältigen können man also nicht einfach einen Streckenteil steiler bauen kann.

Das Linienkreuz. Die erste Herausforderung der neuen U2, die ihren bisherigen Streckenabschnitt zwischen Rathaus und Karlsplatz an die U5 abtreten und stattdessen in Richtung Süden abzweigen wird, ist die Station Rathaus selbst. Hier treffen die beiden Linien, die jetzt ge- bzw. ausgebaut werden, aufeinander. In rund 30 Metern Tiefe wird hier die neue U2 unter der künftigen U5 (der jetzigen U2) durchgeführt. Die künftige Doppelstation wird dabei mehr oder weniger komplett neu gebaut. Erhalten bleiben natürlich die bestehende Strecke und der Bahnsteig der aber für die voll automatisch fahrende U5 mit Glastüren ausgerüstet wird. Das Hauptaufnahmegebäude am Friedrich-Schmidt-Platz hinter dem ben. Und es wird möglich sein, unterirdisch zwischen den Linien und Zügen in allen Fahrtrichtungen zu wechseln.

STATIONEN

Station mit Ausstiegen beim Alten AKH und die erste neue Station der U5. Ab 2024 soll die neue Linie vollautomatisch von hie bis zum Rathaus und dann über die jetzige

jetzige U2-Station wird damit zu einer für die US darunter wird ein weiterer Stationsteil für die neue Streckenführung der U2 gebaut.

Karlsplatz fahren.

treffen künftig die U3 und die neue U2

neue Knotenpunkt bestehende U4 mit der neuen U2, die 2026 in Betrieb gehei

raße. Kein Knotenpunkt mit anderen hochrangigen ein U-Bahn-Anschluss

latz. S-Bahn und nehrere Straßenoahnen bzw. die Badner Bahn laufen hier zusammen und

Eine technische Herausforderung wird auch die Station Neubaugasse. Wegen der Tiefe, aber auch, weil es im dicht bebauten Gebiet nur wenig Platz an der Oberfläche gibt. Zum Vergleich: Beim Bau der U1-Station Altes Landgut hatte man 10.000 bis 15.000 Quadratmeter Baustelleneinrichtungsfläche, für die Neubaugasse hat man nur ein Zehntel davon zur Verfügung. So muss man kreativ bauen - also etwa unterirdische Baustellenflächen nutzen, um dort Material zu lagern. Ein ähnliches Problem hat man auch bei der Station Pilgramgasse - hier löst man das Platzproblem dadurch, dass der Wienfluss auf etwa 2000 Quadratmetern überplattet wird. In immerhin 30 Metern Tiefe wird die Station Matzleinsdorferplatz errichtet - hier müssen dann Verbindungen zur S-Bahn und den unterirdisch fahrenden Straßenbahnen ge-

schaffen werden.

Tunnelbohrmaschine. Der Platz am Gürtel ist auch die Einstiegsstelle für die Tunnelbohrmaschine, mit der die Strecke vorangetrieben wird. Bis zum Augustinplatz in Neubau wird mit dieser Methode gegraben. Die anderen Streckenteile werden mit der sogenannten neuen österreichischen Tunnelbaumethode vorangetrieben - hier wird ein Tunnel ausgeschlagen und danach mit Spritzbeton ausgekleidet. Die se Variante ist vor allem bei wechselhaften Bodenverhältnissen zielführender. Für die Tunnelbohrmaschine ist ein gleichmäßiger Untergrund wichtig, da man sonst ständig die Zahnräder tauschen müsste. Es wird aber auch einen Bereich geben, in dem offen gebaut wird - nämlich auf einem kleinen Abschnitt zwischen Universitätsstraße und Florianigasse beim Rathaus.

Im Grunde handelt es sich um mehrere Bauprojekte, die nicht zeitgleich ablaufen. Die Vorarbeiten haben zum Teil schon begonnen, der tatsächliche Start ist aber im Herbst 2018 am Matzleinsdorfer Platz und bei der Pilgramgasse. Alle anderen Baustellen starten erst zu verschiedenen Zeitpunkten im Jahr 2019. Wirklich zu spüren bekommen Nutzer der U-Bahn die Arbeiten zwei Mal besonders stark: Die U2 wird von Sommer 2019 bis Herbst 2021 vom Norden aus am Schottenton enden, und die U4-Station Pilgramgasse wird ab Februar 2019 ein Jahr lang durchfahren.

## Michelbeuern-AKH Arne-Carlsson-Park Schottentor ab 2026 U5 Rathaus Volkstheater Pilgramgasse Reinprechtsdorfer Straße Matzleinsdorfer Platz ab 2026 Wienerberg Gußriegelstraße ab 2028 U2

ursprünglich nur für die Unterpflasterstraßenbahn konzipiert war. Die Strecke verläuft bereits recht tief, etwa 30 Meter unter U2, Neubaugasse

Die große Herausforderung ist, dass die neue U2-Station unter

der derzeit bestehenden Station gebaut werden muss – die

U2/U5, Rathaus

35 Meter unter der Erde wird die Strecke der neuen U2 bei der Neubaugasse verlaufen – der tiefsten Station des U-Bahn-Netzes. Schwierig ist zum einen, dass unter der bestehenden U3 gebaut wird, zum anderen im dicht verbauten Gebiet.

## U2, Pilgramgasse

Unter dem Wienfluss und unter der U4 verläuft die U2 bei der Station Pilgramgasse. Bis auf den denkmalgeschützten Otto-Wagner-Bau wird hier alles neu gebaut. Für die Bauarbeiten wird der Wienfluss überplattet, um dort Material lagern zu können.

## **U2, Matzleinsdorfer Platz**

Auf drei Ebenen wird der Matzleinsdorfer Platz künftig befahren – per S-Bahn in Hochlage, unterirdisch per Straßenbahn und darunter kommt neu hinzu die U-Bahn. Der ÖBB-Bahnhof soll auch komplett neu adaptiert werden.