

Vom Schottenring zur Aspernstraße: die neuen U2-Stationen

Die Station Schottenring

Durch die Verlängerung der U2 wird aus der bestehenden Station (U2/U4) ein mehrgeschoßiger Umsteigeknoten. Die beiden Mittelbahnsteige werden zu einem breiten Bahnsteig der U4 verbunden, in den der Abgang zur U2 integriert wird.

Die neue U2-Station liegt quer unter dem Donaukanal (bis zu 21 Meter tief). Sie wird in geschlossener Bauweise errichtet und erhält zwei getrennte Bahnsteigtunnels mit innen liegenden Seitenbahnsteigen. Der Hauptaufgang Schottenring liegt auf der Seite des ersten Bezirks. Von hier gelangen die Fahrgäste über eine Treppe, zwei Lifte und drei Rolltreppen auf den U4-Bahnsteig bzw. an die Oberfläche. Der Aufgang Herminengasse auf der Seite des zweiten Bezirks befindet sich vor dem Wohnhaus Herminengasse 2. Hier entstehen eine Treppe und zwei Lifte, über die man im Bereich Herminengasse/Obere Donaustraße bzw. über ein Zwischengeschoß zur Donaukanal-Promenade an die Oberfläche kommt.

Die Station Taborstraße

Diese Station liegt schräg zwischen der Kreuzung Taborstraße/Obere Augartenstraße und der Novaragasse ca. 16 bis 17 Meter unter dem Gelände. Sie wird in geschlossener Bauweise hergestellt. Geplant sind innen liegende Seitenbahnsteige und zwei Aufgänge. Zum Aufgang Taborstraße führen eine Treppe und drei Rolltreppen in das Zwischengeschoß. An die Oberfläche kommen die Fahrgäste über eine Treppe zur Kleinen Pfarrgasse und über eine weitere Treppe sowie eine Rolltreppe zur Taborstraße (Hauptaufgang). Mit dem Lift gelangt man direkt vom Bahnsteig auf das Straßenniveau. Der Aufgang Novaragasse erhält eine Treppe und zwei Lifte.

Die Station Praterstern

Dieser stark frequentierte Umsteigeknoten erhält durch die Anknüpfung an die U2 noch mehr an Bedeutung. Die neue U2-Station, die in offener Bauweise errichtet wird, liegt östlich der ÖBB-Station ca. 17 Meter unter dem Niveau und bekommt einen Mittelbahnsteig. Für den U2-Aufgang Praterstern (Hauptaufgang), der zu einem neuen Zwischengeschoß führen wird, sind zwei Treppen, drei Rolltreppen und drei Lifte geplant. Von dort aus gelangen die Fahrgäste direkt zur U1 bzw. über weitere Treppen, Rolltreppen und Lifte in die erweiterte Halle des Bahnhofs Wien Nord (S-Bahn). Vom stadtauswärts gerichteten Stationsende bringen eine Treppe und zwei Lifte die Fahrgäste zum Aufgang Venediger Au. Im Zuge der Bauarbeiten wird auch die U1-Station Praterstern umgestaltet.

Die Station Messe Prater

Die Station befindet sich auf Seite des Praters ca. 8 Meter unter den Fahrbahnen der Ausstellungsstraße. Sie wird in offener Bauweise hergestellt und besitzt einen Mittelbahnsteig mit Aufgängen an beiden Enden. Der Aufgang Nordportalstraße erhält eine Treppe und einen Lift, ebenso der Aufgang Messestraße (Hauptaufgang), der zusätzlich mit einer aufwärts führenden Rolltreppe ausgestattet wird.

Die Station Krieau

Diese Station ist als Brückentragwerk mit Mittelbahnsteig und Abgängen an beiden Bahnsteigenden konzipiert und liegt 6 Meter über dem Gelände. Aus Witterungs- und Schallschutzgründen wird sie komplett eingehaust. Der Abgang Sturgasse erhält eine Treppe und einen Lift, beim Abgang Trabrennstraße (Hauptaufgang) sind eine Treppe, eine Rolltreppe und ein Lift vorgesehen.

Die Station Stadion

Die Station liegt parallel zur Vorgartenstraße vor und über der Meiereistraße in einer Entfernung von ca. 150 Meter zum Ernst-Happel-Stadion. Sie ist als vollständig eingehautes Brückentragwerk (knapp 7 Meter über dem Niveau) mit zwei symmetrischen Mittelbahnsteigen und Abgängen an beiden Enden sowie – für Großveranstaltungen – mit je vier zusätzlichen Abgängen dazwischen konzipiert. Der stadteinwärts gerichtete Abgang, seitlich der Vorgartenstraße auf Höhe des Fußweges zur Engerthstraße gelegen, wird eine Treppe und einen Lift je Bahnsteig erhalten, für den Hauptabgang südöstlich der Meiereistraße sind eine Treppe und ein Lift pro Bahnsteig geplant.

Die Station Donaumarina

Diese Station liegt am rechten Donauufer im Bereich der Yachthafenanlage „Marina Wien“ über den ÖBB-Gleisanlagen und dem Handelskai auf einem Brückentragwerk ca. 12 Meter über dem Gelände und ist mit zwei Seitenbahnsteigen konzipiert. Pro Bahnsteig sind zwei Abgänge geplant. Der stadteinwärts gerichtete Hauptabgang Wehlstraße sowie der Abgang Hochwasserschutzdamm erhalten Treppen und je einen Lift zu den Seitenbahnsteigen.

Die Station Donaustadtbrücke

Mit dieser am linken Donauufer gelegenen Station wird ein neuer Anknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs an die Donauinsel geschaffen. Sie liegt unmittelbar nach der Donaustadtbrücke 13 Meter über der Donauuferautobahn A22. Von den Seitenbahnsteigen erreicht man an beiden Enden die Abgänge Neue Donau und Am Kaisermühlendamm (Hauptaufgang), die jeweils mit Treppen und Liften ausgestattet werden.

Die Station Stadlau

Die neue U2-Station liegt auf einem Brückentragwerk etwa 13 bis 14 Meter über dem Niveau schräg über der geplanten S80-Trasse, der Kaisermühlenstraße und den bestehenden Sportplätzen. Sie erhält einen Mittelbahnsteig und wird vollständig eingehaust. Beim Hauptabgang Kaisermühlenstraße führen Treppen und Rolltreppen vom U-Bahn- zum S-Bahn-Bahnsteig und zum Straßengeschoß. Zwei Lifte verbinden die Geschoße. Für den Abgang Konstanziagasse sind eine Treppe und zwei Lifte vorgesehen.

Die Station Hardeggasse

Diese Station wird nördlich des Stadlauer Friedhofs im Bereich der Kreuzung Hardeggasse/Schickgasse auf einem Brückentragwerk (ca. 7 Meter über dem Gelände) errichtet. Aus Witterungs- und Schallschutzgründen wird das Bauwerk komplett eingehaust. Es erhält einen Mittelbahnsteig und einen Mittelaufgang mit zwei Treppen und zwei Liften.

Die Station Donauspital

Die Station liegt nördlich der Langobardenstraße auf Höhe der Tamariskengasse auf einem Brückentragwerk ca. 7 Meter über dem Niveau und wird vollständig eingehaust. Hier ist ein Mittelbahnsteig mit Endabgängen vorgesehen. Der Abgang Zschokkegasse, mit Treppen, Rolltreppen und einem Lift ausgestattet, ist für die zu erwartenden Umsteiger zur Straßenbahnlinie 26 und als Zugang zum Donauspital konzipiert. Der Abgang Buchsgasse wird eine Treppe und einen Lift erhalten.

Die Station Aspernstraße

Die vorläufige U2-Endstelle liegt nördlich bzw. unmittelbar über der Erzherzog-Karl-Straße in Hochlage (ca. 7 Meter über dem Gelände). Sie erhält einen Mittelbahnsteig mit zwei Endabgängen und einen Abgang in Stationsmitte. Auch diese Station wird vollständig eingehaust. Der Abgang Aspernstraße wird mit einer Treppe, einer aufwärts führenden Rolltreppe und einem Lift ausgestattet, für den Abgang Erzherzog-Karl-Straße Nord sind eine Treppe und ein Lift vorgesehen. Beide Abgänge bringen die Fahrgäste zu den Anschlüssen an voraussichtlich fünf städtische und fünf regionale Buslinien. Der Abgang Erzherzog-Karl-Straße Süd, der hauptsächlich das künftige Wohngebiet südlich der Erzherzog-Karl-Straße erschließen wird, erhält eine Treppe und einen Lift. Rund um diese Station sind ein Einkaufszentrum, Büros und Wohnungen sowie Parkmöglichkeiten geplant.

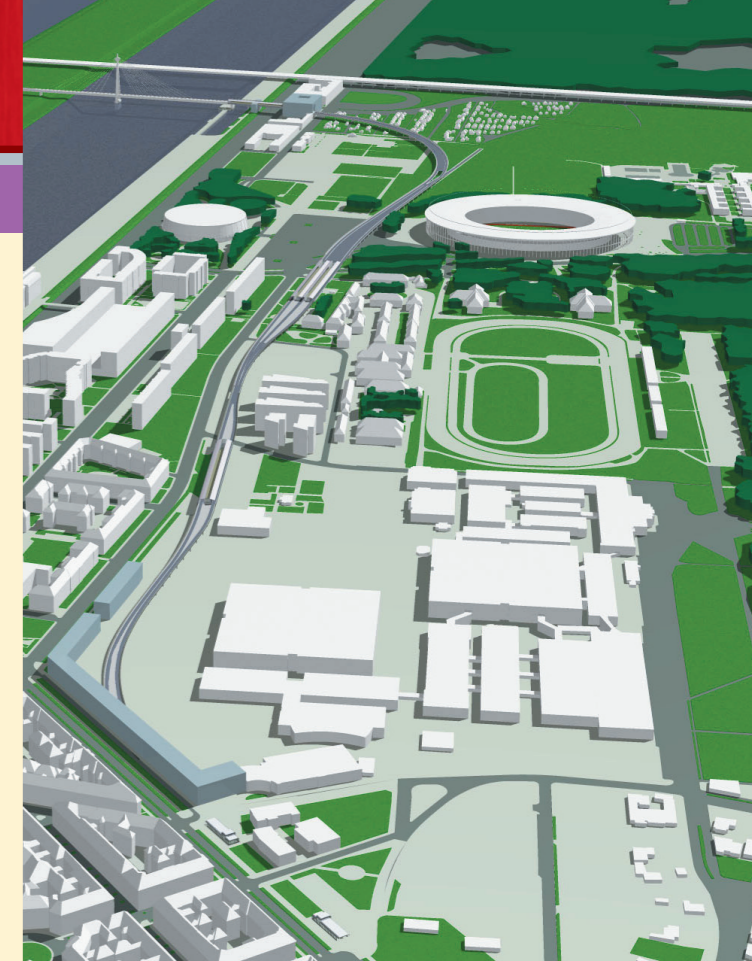
2008 zum Stadion, 2010 zur Aspernstraße



Wir bauen die Stadt von morgen.

WIENER LINIEN

DIE U2 WIRD VERLÄNGERT.



Ein U2-Streckenabschnitt aus der Vogelperspektive in Blickrichtung Südost: im Vordergrund die Station Messe Prater, in der Mitte die Stationen Krieau und Stadion und am oberen Bildrand die Donaustadtbrücke mit der Station Donaumarina.

So entsteht die neue U2

Mitte 2008: Eröffnung der Strecke Schottenring–Stadion
Ende 2010: Eröffnung der Strecke Stadion–Aspernstraße

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Wiener Linien GmbH & Co KG, Abteilung Marketing & Medien, 1030 Wien, Erdbergstraße 202.
Gestaltung: WIENCOM WerbeBeratungsGmbH, 1010 Wien.
Grafik: ISP, Architektengruppe U-Bahn.
Druck: Gerin, 2120 Wolkersdorf.

Der Streckenplan

