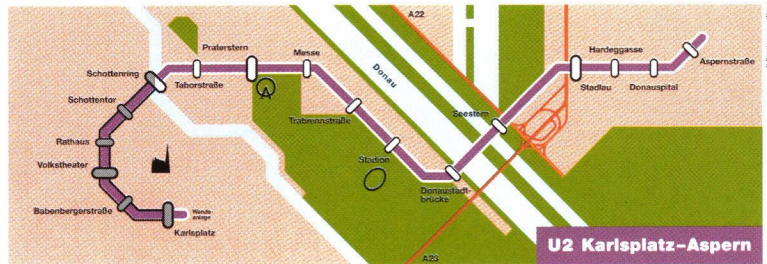


Nr. 40



## Begleitende Öffentlichkeitsarbeit



WERKSTATT  
STADT  
BERICHT



**U2**  
**Begleitende**  
**Öffentlichkeitsarbeit**

Werkstattbericht Nr. 40

Einleitung	
<b>1. Zur Kommunikationspolitik bei Großbauvorhaben</b>	<b>4</b>
<b>2. Planerische Aufgabenstellung beim Projekt "U2-Verlängerung"</b>	<b>9</b>
<b>3. Aufgabenstellung und Erstkonzept für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>11</b>
<b>4. Chronologie und verwirklichte Maßnahmen</b>	<b>24</b>
<b>5. Über den Nutzen der bisherigen begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und Empfehlungen zur Weiterarbeit</b>	<b>35</b>
<b>6. Materialien aus der Praxis</b>	<b>36</b>
Betroffenengespräche	37
Infotage mit Werkstattausstellung	42
Imagebroschüre	49
Infobroschüre	54
Presseauschnitte	75
Ausstellung über die Planung zur Gestaltung der Oberfläche	78

Ein Großprojekt wie die Verlängerung der U-Bahnstrecke 2 berührt in seiner Komplexität viele Menschengruppen: Entscheidungsträger wie Politiker und Politikerinnen auf Landes- und Bezirksebene, Fachbeamte und Fachbeamtinnen und schließlich die vom Bauvorhaben betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Sie haben die unterschiedlichsten Interessen, Hoffnungen und Erwartungen – aber auch Abwehr und Konfliktbereitschaft, da ihr unmittelbarer Lebens- und Nahraum durch das Projekt teilweise gravierend betroffen ist. Mit dem Blick auf die unmittelbar Betroffenen ist aber das Arbeitsfeld nicht abgesteckt, denn darüber hinaus gibt es die zukünftigen Nutzer, denen durch die neue Streckenführung der U2 eine wesentliche Verbesserung der Anbindung ihres Lebensbereiches durch ein öffentliches Verkehrsmittel zugute kommt. Die Diskussion in diesem Spannungsfeld führt daher zu einem permanenten Abwägen zwischen Einzel- und Gruppeninteressen der jeweils unmittelbar Betroffenen und der ganzheitlichen Betrachtungsweise im Sinne des öffentlichen Interesses.

So muss eine effiziente Kommunikationspolitik von Beginn des Projektes an, beide Gruppen (unmittelbar Betroffene und zukünftige Nutzer) durch entsprechende Maßnahmen berücksichtigen. Dies bedeutet sowohl offensives Zurverfügung-Stellen von Informationen und Angeboten zur aktiven Teilnahme an Planungsprozessen als auch Informationsarbeit im Sinne von Imagearbeit gegenüber den zukünftigen Nutzern.

Und das alles auf dem Hintergrund, dass die Realisierung des Projektes zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt erfolgt als die Ernsthaftigkeit des Planungsprozesses der Generellen Planung vermittelt.

Der vorliegende Werkstattbericht soll einen Einblick in den Prozess der begleitenden Informations- und Kommunikationsarbeit zur Generellen Planung seitens der MA 18 mit Unterstützung durch eine externe Agentur geben.

Es werden einerseits theoretische Hintergründe der Arbeit andererseits der tatsächliche Ablauf des geplanten Informations- und Kommunikationsprozesses samt seiner projektbedingten Anpassungsveränderungen in der Praxis dargestellt, um so Anregungen für andere Großbauvorhaben geben zu können.

## 1.1. Kommunikation in komplexen Systemen

Informations- und Kommunikationsarbeit im Zusammenhang mit Großbauvorhaben bewegt sich im Gefüge und in Zusammenhängen von komplexen Systemen: es geht sowohl um das komplexe System, das sich aus den inhaltlichen Zusammenhängen wie Planungskomponenten und Umweltdimensionen ergibt als auch um die betroffenen sozialen Systeme im engeren und weiteren Umfeld des Vorhabens. Die Komplexität wird bei Infrastrukturprojekten zusätzlich angereichert einerseits durch die Längsausdehnung von Infrastrukturprojekten – wie eben bei einem U-Bahnbau – andererseits durch eine dadurch vergleichsweise sehr große Anzahl von Betroffenen mit einer erhöhten Vielfalt von oft widersprüchlichen Interessen.

Planungsprozesse, die eine Einbindung von Betroffenen vorsehen, gehen von der Erfahrung aus, dass bei komplexen Planungsvorhaben der Sachverstand, das Fachwissen nur einen – zwar wesentlichen – Beitrag zur Lösung des Planungsproblems leisten können. Der Einsatz von Fachwissen kann zwar helfen, die Komplexität, die durch das Zusammenwirken der unterschiedlichen Fachkomponenten entsteht, zu lösen. Fachwissen allein hilft aber selten jenen Teil der Komplexität zu lösen, der durch soziale, emotionale und wahrnehmungs-psychologische Komponenten zu definieren ist. Insofern wird eine mitwirkungsorientierte oder offene Planung zu einem multidisziplinären Arbeitsfeld.

Mitwirkungsorientierte Planung akzeptiert die wahrnehmungspsychologische Tatsache, dass jede und jeder von uns nur einen Teil der objektivierbaren Wirklichkeit wahrnimmt, also auch bei noch so hohem Sachverstand nur einen Ausschnitt der "Wahrheit" erfahren und erkennen kann. So gesehen trägt der Prozess der offenen Planung zur Optimierung der Konstruktion einer neuen Wirklichkeit, also des zu planenden Projekts, bei.

Diese Optimierung schlägt sich zumeist in einer Minimierung von Planungsfehlern und einer Erhöhung der Umweltverträglichkeit nieder. Zusätzlich leisten Prozesse derartiger Planungsprozesse auch einen gesellschafts- und demokratiepolitischen Beitrag, der besonders dann gefordert ist, wenn ein Projekt von der öffentlichen Hand betrieben wird.

Wenn offene Planung gelingen soll, dann sollten unter anderem

- alle Beteiligten wissen und verstehen können, unter welchen "Zwangspunkten", Bewertungskriterien und unter welchen sachpolitischen, rechtlichen, technischen und finanziellen Rahmenbedingungen das Planungsverfahren stattfindet;
- alle Beteiligten verstehen, wer wann welche Entscheidungen trifft;
- alle Planungsgrundlagen, -informationen und -verfahren transparent sein und verständlich dargestellt werden;
- alle Beteiligten das Recht haben, Informationen und Ideen zur Verfügung stellen zu können, die angehört und gleichwertig behandelt werden;

- Handlungs- und Verhandlungsspielräume, aber auch Verhandlungsbereitschaft vorhanden sein;
- Möglichkeiten für Interessensausgleiche vorhanden sein;
- erarbeitete Ergebnisse für alle nachvollziehbar dokumentiert werden;
- die Prozesse der gemeinsamen Planung zwischen den verschiedenen Interessensgruppen durch einen/eine neutrale(n) ProzessbegleiterIn begleitet und gesteuert werden;
- Informationen über Vorgänge im und Ergebnisse aus dem offenen Planungsverfahren in der (Medien-) Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Erschwerend für die Kommunikationspolitik bei Großbauvorhaben ist auch noch die Tatsache der langen Realisierungshorizonte von fünf bis 10 Jahren und mehr.

## 1.2. Öffentlichkeitsarbeit als vertrauensbildende Kommunikationsarbeit

Vertrauen ist nicht etwas, was von heute auf morgen entsteht.

Vertrauen ist ein Prozess, der – wenn Vertrauen auch einmal hergestellt worden ist – ständig fortgesetzt werden muss. Jeder kleinste Anlass zu Misstrauen, wie z.B. zu geringe oder halbherzige Informationsweitergabe, kann bis dahin wertvolle Vertrauensarbeit zunichte machen.

In diesem Sinn umfasst Öffentlichkeitsarbeit alle bewussten, geplanten, dauernden und langfristigen Bemühungen und Maßnahmen, um im Rahmen eines Planungsprozesses gegenseitiges Vertrauen aufzubauen und zu fördern.

Herkömmliche Öffentlichkeitsarbeit wählte ausschließlich Maßnahmen, die in den meisten Fällen eine Einbahn darstellten: Es wurden zwar in Richtung des Umfeldes Informationen gegeben, der "Empfänger" wurde aber nur in den seltensten Fällen eingeladen, über die erhaltenen Informationen ein Gespräch aufzunehmen.

Ergebnisse der Effektivitätsforschung zeigen aber, dass Öffentlichkeitsarbeit im Sinne einer Vertrauensarbeit Kommunikations- und Gesprächsprozesse ermöglichen muss.

So werden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit vorrangig danach zu beurteilen sein, inwieweit sie ein Gespräch über Informationsinhalte, über Befürchtungen der Adressaten, über Fragen der Betroffenen usw. ermöglichen.

Informationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit müssen auch – oder gerade – im Rahmen einer "Mehrweg-Kommunikation" für den jeweiligen Empfänger (oder Adressaten oder für die Zielgruppe) sprachlich abgestimmt, also VERSTÄNDLICH sein.

Informationen müssen so RECHTZEITIG gegeben werden, dass der Empfänger das Gefühl hat, dass er aufgrund dieser Information in der Lage ist,

# 1 Zur Kommunikationspolitik bei Großbauvorhaben



noch entsprechende Handlungen zu setzen und Einfluss auf das Projekt nehmen zu können.

Informationen müssen auf ihre Herkunft und ihre Richtigkeit hin KONTROLLIERBAR sein. Dadurch gewinnen sie zusätzlich an Glaubwürdigkeit.

Eine auf Mitwirkung hin orientierte Öffentlichkeitsarbeit ist kontinuierliche, oft mühevollere "Klein-Klein-Arbeit". "Dranbleiben" an und "Kontakthaben" mit den einzelnen Zielgruppen, "im Gespräch bleiben" gerade mit dem unangenehm erlebten und kritischen Adressaten hilft, Öffentlichkeitsarbeit effektiv werden zu lassen.

Im Gespräch kommt man einander näher; die Chance wird erhöht, dass sich gegenseitige Vorurteile auflösen.

Das wesentlichste Argument für eine offensive Öffentlichkeitsarbeit zum Schluss:

Analysen von eskalierenden Situationen zwischen Planern von Projekten und Umfeld, Bürgern und Betroffenen zeigen, dass die Hauptursache für Irrationalität, Emotionalisierung und für Ängste, die in Aggressionen sich Luft machen, HÄUFIG MANGELNDE INFORMATIONEN sind.

In bereits "aufgeladenen" Situationen, in denen zumeist kein Vertrauen in die Informationsgeber mehr besteht, ist es sehr schwer und nur mit einem ungleich höheren Aufwand an Zeit und Geld möglich, korrigierende und vertrauensbildende Informationen an die Adressaten heranzubringen.

Was vorher an offener und offensiver Informationsarbeit versäumt wurde, muss dann in einem langwierigen, oft für alle Seiten mühsamen Vertrauensbildungsprozess nachgeholt werden.

Nicht erst der Konfliktfall soll Anstoß für eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit sein, sondern eine bis dahin offensiv und glaubwürdig durchgeführte Öffentlichkeitsarbeit wird helfen, auftauchende Konflikte ebenso offen und fair zu lösen!

## 1.3. Hauptaspekte des bei der U2 angewandten Modells

Das Modell, das von Kienast & Kienast unter dem Namen "Ephesos-Modell" publiziert wurde, ist Kernstück einer Öffentlichkeitsarbeitsstrategie, die auf Information und Mitwirkung ausgerichtet ist.

Eine so angelegte Informations- und Kommunikationsarbeit versucht,  
zu überzeugen statt zu überreden,  
Entscheidungen "im stillen Kämmerlein" zu vermeiden  
Mitwirkung durch Rückinformation und Kommunikation zu ermöglichen.

In der Praxis heißt das:

- Betreiber und Planer werden hinsichtlich ihres Kommunikationsverhaltens beraten, Informationshilfsmittel auf ihre Verständlichkeit hin überprüft.
- Betroffene BürgerInnen werden offensiv im Rahmen eines Informations- und Maßnahmenmix informiert, beraten und zu einem gemeinsamen Kommunikationsprozess eingeladen. Sie erhalten alle dafür erforderlichen Projektunterlagen;
- Vertreter der öffentlichen Medien erhalten kontinuierlich professionelle Informationen

### Prozessbegleitung durch Moderation/Meditation

Um eine professionelle, für alle Seiten faire und effektive Kommunikationsarbeit in den begleitenden Gesprächen und Informationsveranstaltungen zu gewährleisten, wird der gesamte Arbeitsprozess durch einen Moderator/Mediator begleitet, der in keinem der beteiligten Sozialsysteme Mitglied ist. Daher kann diese Aufgabe aufgrund unserer Erfahrungen z.B. nicht durch einen politischen Funktionär oder durch einen Betreiber-/Planervertreter oder durch ein Mitglied einer Bürgerinitiative oder durch einen Vertreter der Medien in der erforderlichen "neutralen" Weise wahrgenommen werden.

Durch die Moderation von Kommunikationsprozessen soll sicher gestellt werden, dass der Arbeitsprozess in den verschiedenen Begegnungen nach den Erkenntnissen und Erfahrungen aus den Kommunikationswissenschaften und z.B. der Gruppendynamik gesteuert wird.

Das heißt unter anderem, dass

- Konfliktaustragung nicht nur zugelassen, sondern zum Nutzen für die Sache gefördert wird, ohne eine Eskalierung, die zum Abbruch der Kommunikation führen würde, entstehen zu lassen;
- alle Ebenen einer Kommunikation (Sache, Emotionen, Beziehungen) zum Tragen kommen;
- eine angstfreie Arbeits-Atmosphäre gefördert wird, indem die Gesprächspartner einander auf gleicher Ebene begegnen und Informationsgleichheit



z.B. durch die Offenlegung aller Unterlagen, die den Planern zur Verfügung stehen, hergestellt wird.

Um diese Aufgaben erfüllen zu können, muss dem Moderator/der Moderatorin von allen Beteiligten in den Gesprächsprozessen die absolute Steuerungshoheit hinsichtlich der Kommunikationsprozesse zugesprochen werden.

## **Schriftlichen Dokumentation von Ergebnissen**

Um den Prozess, Anfragen und Wünsche, Ergebnisse und Zusagen festzuhalten, aber auch um die Ernsthaftigkeit der Arbeit hervorzuheben, wird eine schriftliche Dokumentation seitens der Prozessbegleitung durchgeführt. Diese schriftlichen Dokumente sind allen Beteiligten, aber auch anderen Interessierten der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

## **Anerkennung des Modells durch die Beteiligten**

Die Anerkennung des Modells hängt in erster Linie mit dem Vertrauen in die handelnden Personen zusammen. Nicht das Reden über Vertrauen und das Appellieren insbesondere an die betroffenen Bürger, man solle dem Betreiber, dem Moderator doch Vertrauen entgegenbringen, schafft Vertrauen, sondern erst die im Verlauf des gemeinsamen Prozesses gesetzten Handlungen, Aussagen und Verhaltensweisen lassen Vertrauen oder Misstrauen wachsen. Dies gilt besonders für die Arbeit des Moderators/Prozessbegleiters. Er steht im Spannungsfeld, einerseits im Regelfall vom Betreiber bezahlt zu sein, andererseits die Rolle des neutralen Mittlers zwischen den betroffenen Parteien glaubhaft ausüben zu sollen. Daher muss gerade er von Beginn an allen Seiten vermitteln, dass er sowohl das Vertrauen den Betroffenen gegenüber aufbringt, dass diese ernsthaft an der "Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen" durch ihre Mitarbeit interessiert sind als auch durch seine Handlungen zeigen, dass er zwischen den Parteien steht und sich streng jeglicher wertenden Aussage im Zusammenhang mit dem Projekt enthält.

Wertungen und Beurteilungen durch den Moderator dürfen sich ausschließlich auf die Art und Weise des Informations- und Kommunikationsprozesses beziehen.

# 2 Planerische Aufgabenstellung beim Projekt "U2-Verlängerung"



In der 3. Ausbauphase der Wiener U-Bahn wurde auf Basis

- des Verkehrskonzeptes,
- des Übereinkommens von Bund und Stadt Wien sowie
- der Prioritätenreihung der "Generellen U-Bahn-Planung"

neben der Verlängerung der U1 von Kagran nach Leopoldau auch die Verlängerung der Linie U2 vom Schottentor nach Stadlau/Aspern festgelegt.

## Planungsphasen

Im Sommer 1998 begann die MA18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) mit dem "Generellen Projekt" der U2-Verlängerung nach Stadlau/Aspern.

Die U2 wird nach dem Schottenring im 2. Bezirk über die Taborstraße zum Praterstern und weiter über die Ausstellungsstraße und das Stadion zur Donaustadtbrücke verlängert.

Im 22. Bezirk wird die U2 vom Donauespital bis zur geplanten Endstelle bei der Erzherzog-Karl-Straße geführt.

In der Optimierungsphase, die im August 1999 abgeschlossen wurde, ist die Trasse inklusive der Stationen festgelegt worden. Bis September 2000 wurde schließlich die Planung der Oberflächengestaltung durchgeführt.

## Zahlen & Fakten

Die derzeit 3,5 Kilometer lange Streckenführung der U2 wird nach der Fertigstellung 12.547 Meter betragen – das bedeutet: 9.028 Meter neue U-Bahn-Strecke für die U2!

Der durchschnittliche Stationsabstand der insgesamt siebzehn U2-Stationen wird bei ca. 740 Meter liegen.

Die verlängerte U2 bietet – mit 11 neuen Stationen – den Bezirken Donaustadt, einem der flächengrößten Bezirke Wiens und der bevölkerungsstarken Leopoldstadt ein neues attraktives Verkehrsangebot.

Derzeit geplant ist ein 4 Minuten-Intervall. Die Gesamtfahrzeit von Karlsplatz bis zur Aspernstraße wird – inklusive Stationsaufenthalte – rund 25 Minuten betragen.

Die U2 verbindet 8 Wiener Bezirke (1., 2., 4., 6., 7., 8., 9. und 22. Bezirk).

Die U2 bietet Umsteigemöglichkeiten zu drei anderen U-Bahn-Linien – zur U1, U3 und U4 – und zu Schnellbahnlinien – am Praterstern und in Stadlau.

Die Kosten von rund 15 Milliarden Schilling werden von Bund und der Stadt Wien je zur Hälfte getragen werden.

## 2 Planerische Aufgabenstellung beim Projekt "U2-Verlängerung"



### **Verbesserung der Stammstrecke (ist die bestehende Strecke der U2)**

Die bereits seit 1966 existierende Linienführung der ehemaligen 2er-Linie, die zwischen Karlsplatz und Rathaus geführt wurde, wurde in den 70er Jahren auf U-Bahn-Betrieb umgestellt. Im August 1980 wurde der Betrieb der U2 zwischen Karlsplatz und Schottenring aufgenommen.

Die Bahnsteige der alten 2er-Linie waren nur für Kurzzüge der U-Bahn geeignet (2 Doppeltriebwagen statt der üblichen 3 Doppeltriebwagen). Die Verlängerung der U2 nach Stadlau/Aspern macht die Verlängerung der Bahnsteige der Stationen Babenbergerstraße, Volkstheater und Rathaus von 75m auf 115m notwendig.

Der extrem kurze Stationsabstand zwischen den Stationen Volkstheater und Lerchenfelderstraße, der sich durch die Bahnsteigverlängerungen zusätzlich verkürzen würde, führte zur Entscheidung, die U2-Station Lerchenfelderstraße aufzulassen.

**Aus betriebsrechnischen Gründen wurde zusätzlich die Planung zur Errichtung eines Betriebsgleises zwischen der verlängerten U2 und Erdberg erforderlich.**

# 3 Aufgabenstellung und Erstkonzept



## 3.1. Öffentliche Ausschreibung der Leistungen für die Bürgerinformation

Die Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, entschloss sich, für die "Bürgerinformation zur generellen Planung der Verlängerung der U-Bahnlinie 2 in den Raum Stadlau/Aspern" am 19.11.1998 eine öffentliche Ausschreibung durch zu führen.

(MA 18 – 181/98/I.)

MAGISTRAT DER STADT WIEN  
Magistratsabteilung 18  
Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Referat Öffentlichkeitsarbeit und  
technischer Fotodienst

### Öffentliche Erkundung des Bieterkreises für die Bürgerinformation zur Verlängerung der U-Bahnlinie 2

**Gegenstand:** Werkvertrag zur Projektdurchführung „Bürgerinformation zur Verlängerung der U-Bahnlinie 2 in den Raum Stadlau/Aspern“.

Die Vergabe der Leistungen ist als Gesamtauftrag vorgesehen. Es sind jene Firmen zugelassen, die alle notwendigen Berechtigungen für die Erbringung dieser Leistungen besitzen. Detaillierte Informationen finden Sie in den Bewerbungsunterlagen.

**Vergabeverfahren:** Verhandlungsverfahren.

**Auftragsart:** Dienstleistungsauftrag.

**Ort der Leistungserbringung:** Wien.

**Kurze Beschreibung:** Erstellung von Modulen zur Öffentlichkeitsarbeit: Detailkonzept, Informationsveranstaltungen, Hotline, Externe Medienarbeit, Gespräche mit Anrainern, Begleitende Markt- und Medienbeobachtung, Erstellung und Produktion von Informationsmedien, Erstellung einer Wanderausstellung für U-Bahn-Stationen etc.

**Fristen für die Leistungserbringung:** Beginn: ab Jänner 1999; Dauer: mindestens ein Jahr.

**Aufteilung in Lose:** keine.

**Alternativangebote:** Alternativangebote sind zulässig.

**Bietergemeinschaften:** Bietergemeinschaften haben die Erklärung abzugeben, daß sie im Auftragsfalle die Leistung als Arbeitsgemeinschaft erbringen.

**Abgabetermin für Teilnahmeanträge:** Teilnahmeanträge müssen bis zum 4. Dezember 1998, 10.00 Uhr, bei der MA 18 in 1010 Wien, Rathausstraße 9, Stiege 1, Halbstock, Zimmer 101c, eingelangt sein.

**Informationen und Unterlagen:** Die Bewerbungsunterlagen sind unter Angabe der Geschäftszahl MA 18 – 181/98/I beim Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Öffentlichkeitsarbeit, 1082 Wien, Rathausstraße 9, Stiege 1, Halbstock, schriftlich oder per Fax (++43-1) 40 00-72 71 bzw e-Mail: [gru@m18.magwien.gv.at](mailto:gru@m18.magwien.gv.at) anzufordern.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte während der Amtszeiten an Frau Grüssinger, Telefon (++43-1) 40 00-887 23

Die **Zielsetzung der Bürgerinformation** wurde wie folgt beschrieben:

"Ziel der ausgeschriebenen Leistung ist die Konzeption und Durchführung der zur Erreichung der Projektziele (Ausbau U2 Verlängerung in den Raum Stadlau/Aspern) notwendigen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen (Erstellung von Modulen zur Öffentlichkeitsarbeit: Strategiekonzept und Detailplanung, Informationsveranstaltungen, Hotline, Externe Medienarbeit, Gespräche mit Anrainern, Begleitende Markt- und Medienbeobachtung, Erstellung einer Wanderausstellung für U-Bahn-Stationen, etc.) gegenüber den diesbezüglich relevanten Teilöffentlichkeiten wie beispielsweise Anrainern, betroffenen Eigentümern, Wirtschaftstreibenden, Initiativen, politischen und anderen Interessensgruppen, Medien, Magistratsabteilungen, allgemeine Öffentlichkeit (insbesondere alle U-Bahn-Benutzer)".

Im Detail wurde dann die Ausarbeitung und Auspreisung folgender Leistungen gefordert:

## 1. Strategiekonzept

- Grundsätzliche Herangehensweise (Basisphilosophie, Grundstrategie) an das konkrete Projekt bzw. die relevanten Zielgruppen/Teilöffentlichkeiten
- kurze Beschreibung der Organisation der Öffentlichkeitsarbeit und Regelung der Schnittstellen zum Auftraggeber, Planer/Bauausführung einschließlich eines Experteneinsatzdiagramms,
- Kurzbeschreibung des Einsatzes der PR-Maßnahmen (hinsichtlich der Teilöffentlichkeiten),
- Vorschlag für einen mit dem möglichen technischen Projektablauf abgestimmten Fahrplan (Projektchart),
- Experteneinsatztabelle (welche Experten zu welchen Schritten zum Einsatz kommen).

Auch eine Kurzbeschreibung der Vorgangsweise in **Krisenszenarien** wurde abverlangt.

## 2. Leistungen zur "Kommunikation"

Grundbetreuung, Informationsveranstaltungen, Hotline, Externe Medienarbeit, Betroffenenengespräche, Begleitende Markt- und Meinungsforschung, Dokumentation, Argumentarium, Informationsmedien (Informationsbroschüre, Informationsfolder), Video, Wanderausstellung.

Aus dem Verhandlungsverfahren ging das Unternehmen Kienast & Kienast GesmbH., das bereits über jahrelange Erfahrungen im Bereich Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturprojekten einbrachte, als Bestbieter hervor.

## 3.2. Das Ausgangskonzept für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Das nachstehend dargestellte Konzept wurde bewusst als "Erstkonzept" vorgelegt, da die Erfahrung aus ähnlichen Projekten zeigt, dass ein derartiges Konzept zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit permanent der konkreten Entwicklung des Projektprozesses angepasst werden muss.

Diese Anpassung sollte im Einvernehmen mit Auftraggeber-VertreterInnen und wo immer möglich mit VertreterInnen von Betroffenengruppen vorgenommen werden.

Im vorliegenden Fall wurde die Weiterentwicklung des Konzeptes im Jourfixe-Team und teilweise mit den BezirksvorsteherInnen der betroffenen Bezirke vorgenommen.

### 3.2.1. Das Strategiekonzept (Kurzfassung)

Grundsätzlich sollte der Informations- und Kommunikationsprozess wie folgt gestaltet werden:

- Bei den Betroffenen durch entsprechende Informationsarbeit Verständnis für die Notwendigkeit des Projektes und für die erforderlichen Planungskomponenten herzustellen.
- Einen Dialog mit Teilöffentlichkeiten in der Phase der Generellen Planung so zu führen, dass auftretende Konflikte in einem fairen Kommunikationsprozess bearbeitet werden können und womöglich Konsens erzielt wird.
- Die Stadt Wien im Image einer bürgerorientiert planenden Verwaltung zu verstärken.

Bei der **Gestaltung** von begleitender Öffentlichkeitsarbeit **unter diesen Zielsetzungen** kommen unter anderem vorrangig folgende Prinzipien zur Anwendung:

- Informations- und Kommunikationsprozesse müssen **offensiv, offen** und **ehrlich** sein.
- Es muss bei den Betroffenen das Gefühl der Gleichbehandlung und des Ernstnehmens von Argumenten eintreten.
- **Ergebnisse** der Kommunikationsprozesse werden **schriftlich dokumentiert**, um allen Seiten Sicherheit zu geben.
- Die Informations- und **Kommunikationsprozesse** werden von einem Prozessbegleiter/**MediatorIn** in der Rolle des neutralen Dritten gesteuert und begleitet. Er/Sie ist nicht "Projektverkäufer", sondern Mittler zwischen Betreibern, Planern und Betroffenen.
- Informations- und Kommunikationsprozesse müssen offensiv, kontinuierlich und geplant erfolgen. Die zeitliche Abfolge ist den Betroffenen transparent zu machen.

# 3 Aufgabenstellung und Erstkonzept



Eine der Grundlagen effizienter Öffentlichkeitsarbeit ist die **detaillierte und systemorientierte Analyse der betroffenen Teilöffentlichkeiten/Zielgruppen**.

Man kann dabei Kernzielgruppen (unmittelbare Betroffenheit) und Randzielgruppen (mittelbare Betroffenheit) herausarbeiten. Innerhalb dieser Kategorien ist nochmals in "interne Zielgruppen", das sind Zielgruppen z.B. innerhalb der Wiener Stadtverwaltung und "externe Zielgruppen", das sind z.B. Anrainer, Presse zu unterscheiden.

In dem von Kienast & Kienast angewandten Analyseverfahren ist es in der Folge wichtig, dass in einer **vernetzenden Analyse** unter den Zielgruppen **Wechselwirkungen und Wirkzusammenhänge** herausgearbeitet werden, um so effiziente **Multiplikatoreneffekte** feststellen zu können.

In einem ersten Schritt sind aufgrund bisheriger Erfahrungen folgende Teilöffentlichkeiten bei der Planung einer U-Bahn zu benennen:

## Kernzielgruppen

**interne:** Büro Bürgermeister, Büro Vzbgm. Görg, Büro StR Ederer, unmittelbar betroffene Abteilungen, die jetzt schon in einem Arbeitskreis zusammengefasst sind; Wiener Linien und ihre MitarbeiterInnen; beauftragte Planer;

**externe:** unmittelbare Anrainer (Wohnen/Wirtschaft/Spital), Grundeigentümer, Initiativen, U-Bahn-Nutzer; Bezirksvorsteher und -räte; Schulen im Planungsraum; regionale Medien (Bezirksblätter); Tageszeitungen; Radio Wien; W1; Medien der Stadt Wien und der Wiener Linien; VOR-Magazin.

## Randzielgruppen

**interne:** Büros der anderen Stadträte, Obleute der Fraktion im Wiener Landtag, Mitglieder von Planungs- und Verkehrsausschuss, mittelbar berührte Abteilungen und Stellen; Verkehrsverbund OST;

**externe:** erweiterter Wohn- und Wirtschaftsraum; Bezirksstelle der WWK; Vertreter der Parteien in den betroffenen Bezirken; Studenten; BM für Verkehr und zuständige Beamte; Wochen- und Monatszeitungen; Fachmagazine; Österreich heute;

# 3 Aufgabenstellung und Erstkonzept



Bei der **Planung** der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit sind folgende Planungsschienen aufeinander abzustimmen:

**Planungsschiene 1:** die Tätigkeiten und Planungsschritte der technischen Planer und Experten der MA18,

**Planungsschiene 2:** die internen Kommunikations- und Vorbereitungsarbeiten,

**Planungsschiene 3:** die Informationstätigkeiten,

**Planungsschiene 4:** die Kommunikationsarbeit,

**Planungsschiene 5:** die Pressearbeit.



## 3.2.2. Informations- und Kommunikationsmaßnahmen

Die in der Ausschreibung geforderten Informations- und Kommunikationsmaßnahmen wurden im Erstkonzept wie folgt beschrieben:

### Grundbetreuung

- sämtliche Gespräche mit dem Auftraggeber (inkl. Vor- und Nacharbeiten)
- sämtliche Gespräche mit den hauptverantwortlichen Politikern (inkl. Vor- und Nacharbeiten)
- Teilnahme an Jourfixen/Steuerungsteam  
Die Jourfixe sollen der internen Koordination zwischen betroffenen MA-Abteilungen, externen Planern/Experten und der Öffentlichkeitsarbeit dienen. Kurze, gut vorbereitete Sitzungen.
- Teilnahme an Arbeitskreisen
- Beratung/Coaching und Vorbereitung der "Lobbyisten" und "Projektverkäufer" hinsichtlich der spezifischen Adressatengruppe, die Gespräche werden von Politikern und Fachbeamten durchgeführt
- Protokollierung bei Jourfixen und Arbeitskreisen, Analyse aus Sicht der ÖA, Fax-Versand
- Fortschreibung des Strategiekonzeptes nach wöchentlichen Jourfixe
- Abwicklung der Bewerbung der Info-Line (Fremdkosten werden gesondert mit der Stadt Wien abgerechnet)
- Dokumentation (Monatsberichte, Zwischenbericht)
- Überprüfung der Notwendigkeit der Aktualisierung der Internet-Informationen

### Informationsveranstaltungen

Die Informationsveranstaltungen sollen zielgruppenorientierte Veranstaltungen sein, die Betroffenen und Interessierten ermöglichen, auf aktuelle Fragen Antworten zu bekommen und Wünsche und Beschwerden in die Diskussion miteinzubringen.

Durch Informationsveranstaltungen sollen einerseits betroffene Anrainer und Interessierte angesprochen, so v.a. Fahrgäste der Wiener U-Bahn, andererseits sollen Opinion-Leader innerhalb der Bezirke (Wirtschaftstreibende, Prominente, Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens), aber auch Wiener Politiker in den Prozess miteinbezogen werden.

Die Informationsveranstaltungen werden moderiert und Ergebnisse schriftlich dokumentiert.

### Informationstelefon

Ein Informationstelefon – und somit die "Erreichbarkeit von Experten für den Bürger" – ist eine Serviceleistung, die einen wichtigen Stellenwert innerhalb des Maßnahmenpaketes Öffentlichkeitsarbeit einnimmt.

Öffentlichkeitsarbeit, als Prozess der Mitwirkung aller Betroffenen gesehen, dient dem besseren Verstehen von Inhalten und Vorgängen. Ein Infor-

mationstelefon hilft Uninformiertheit und Ängste abzubauen und ermöglicht ein offeneres und aggressionsfreieres Kommunikationsklima zwischen allen Beteiligten.

Zu fixen Info-Line-Zeiten haben interessierte bzw. betroffene BürgerInnen die Möglichkeit

- den Ablauf und aktuellen Entwicklungsstand abzurufen
- Beschwerden, Wünsche und Anregungen zu deponieren
- mit kompetenten Experten über das Projekt zu diskutieren und
- Informationen über ihr Problem betreffende kompetente Stellen und Kontaktpersonen einzuholen.

Außerhalb dieser Zeiten werden die Anrufer mittels "Public Voice" an kompetente Gesprächspartner weitergeleitet bzw. können auf Tonband eine Nachricht hinterlassen.

Hier kann außerdem auf Informationen im Internet und die e-mai-Adresse hingewiesen werden.

## **Pressearbeit**

Eine wesentliche Schiene der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit stellt die Pressearbeit dar, die mit dem Strategiekonzept abgestimmt ist.

In enger Abstimmung mit den Pressesprechern der maßgeblichen Politiker und der zuständigen Magistratsabteilungen stellen wir unsere Leistungen zur Verfügung.

Kontinuierliche Pressearbeit und damit zusammenhängend Medienpräsenz soll in Zusammenarbeit mit dem PID, der MA18 und allen verantwortlichen Öffentlichkeitsarbeitern der eingebundenen Magistratsabteilungen und der Politikerbüros erzielt werden.

Im Anschluss an Jourfixe-Treffen finden Besprechungen statt, wobei koordiniert werden soll, wer welche Themen behandelt und welche Medien dazu herangezogen werden sollen.

Inserate sollen nur dann geschaltet werden, wenn dies in Verbindung mit der Veröffentlichung eines Artikels im redaktionellen Bereich vereinbart wurde.

Sicherzustellen ist, dass die Koordination mit den Pressesprechern der maßgeblichen Politiker, der betroffenen Magistratsabteilungen und des ÖA-Teams von Kienast & Kienast gewährleistet ist und die Informationen rechtzeitig und im Vorhinein übermittelt werden.

## **Betroffenengespräche**

Spezialgespräche im kleineren Kreis (max. 30 Personen) zur Behandlung spezieller Konfliktpunkte bzw. Integration von Anregungen in den Planungsprozess, unter Teilnahme auch interner Auftraggeber- bzw. Ausführenden-Vertreter.

Die Gespräche sind als Arbeitsgespräche gestaltet, ihre Ergebnisse sollen eine hohe Verbindlichkeit erlangen.

Die Gespräche werden fachlich von "Außenteams" unter Begleitung eines/einer Moderatorin durchgeführt. Die Teilnahme zumindest eines/einer Bezirksrate/-rätin wäre sinnvoll. Anschauungsmaterial wie Pläne etc. sind für Pinwände und Overheadprojektor erforderlich. Ergebnisse werden durch den/die ModeratorIn protokolliert.

## **Begleitende Markt- und Meinungsforschung**

Mit Hilfe von Meinungsforschungsmethoden sind begleitend zu den technischen und kommunikativen Maßnahmen wichtige Daten wie Informationsstand, Grundhaltungen, Vorbehalte, Schlüsselthemen (Keyissues) relevanter Teilöffentlichkeiten zu messen: vor dem Start, zwischendurch und abschließend. Ein Teil der zu erhebenden Fragen wird von vornherein festgelegt (Vergleichbarkeit!), ein Teil situativ ausgearbeitet.

Die Ergebnisse von Erhebungen sollen sowohl in das Argumentarium einfließen als auch zur Adressatengerichtetheit beitragen, weiters stellen sie den ersten Informations-Input für die Planer für die jeweilige Planungsphase dar.

## **Dokumentation**

Der gesamte Prozess der Bürgerinformation wird ausführlich dokumentiert und nach Abschluss der Arbeiten in einem Dokumentationsband zusammengestellt.

Durch eine kontinuierliche Dokumentation sind folgende Ergebnisse zu erwarten:

Es wird ausführliches Material über Interessenslagen, mögliche Kompromisse und noch bestehende Einwände – also Material über den Grad der Sozialverträglichkeit der festzulegenden Trassenführung – vorhanden sein.

Auf Basis dieses Materials können Empfehlungen für die Entscheidungsverantwortlichen (Politiker/Beamte/WVB) ausgearbeitet werden.

Aufgrund dieses Materials kann die weitere Vorgangsweise (Informations- und Kommunikationsmaßnahmen, mit welchen Gruppen, in welcher Intensität) bestimmt werden.

Ziel ist es, in einem 40-50seitigen Werkstattbericht (10 Seiten Zusammenfassung) das Projekt in seiner Gesamtheit darzustellen (inkl. Fotos und Grafiken).

## **Argumentarium/Projektmappe**

Ein Argumentarium – und in Erweiterung die Projektmappe – soll die Informationsarbeit erleichtern und immer wiederkehrende Fragen dokumentieren und präzisieren, sowie sachliche und informative Antworten ermögli-

# 3 Aufgabenstellung und Erstkonzept



chen. Zu Beginn wird ein Basisargumentarium entwickelt, das unter Berücksichtigung der bei Veranstaltungen, Hotline etc. hereinkommenden Inputs laufend erweitert und bei Gelegenheit neu aufgelegt wird.

Grundlagen des Argumentariums/der Projektmappe sind ein Basisargumentarium aufgrund der vorhandenen Fragen-Dokumentation der MA18 und der Ergebnisse einer repräsentativen Erhebung.

Es soll helfen, auf die wichtigsten Fragen der BürgerInnen klare, von allen Informierenden gleichlautend anwendbare Antworten zu geben und das Projekt zu präsentieren.

Das kann bei Informationsveranstaltungen, Betroffenenengesprächen und Einzelgesprächen, aber auch im Zuge der externen Medienarbeit der Fall sein.

Die Projektmappe dient als Loseblattsammlung insbesondere als Arbeitsunterlage in den Betroffenenengesprächen.

Neben Plänen zur Trassenführung und zu Stationen soll auf die "Geschichte des Projektes", die Vorgangsweise und laufende Entwicklungen eingegangen werden.

Aktuelle Informationen werden laufend ergänzt, ebenso können diverse Informationsmedien (Folder) und Zeitungsbeilagen und -artikel beigelegt werden.

Die graphische Gestaltung sollte so erfolgen, dass die Projektmappen auch im Kopierverfahren hergestellt werden können.

## **Informationsmedien**

Aktuelle Informationen werden in "kleinen" Portionen aufbereitet, es wird aber auch klare Antworten auf im Rahmen des Prozesses gestellte Fragen geben. Adressaten sind die unterschiedlichen Zielgruppen und Randzielgruppen. Sie werden bei Infoveranstaltungen und auf Anforderung eingesetzt. Geplant sind fünf Infolyer und drei Infobroschüren

## **Video**

Ein Video soll einerseits einen kurzen Einblick in die Planungsphasen des Projektes "U2" geben und über die Trassenführung (auch über die projektierten Stationen) informieren.

Andererseits – und das ist die Hauptaufgabe dieses Mediums – soll die Botschaft transportiert werden, dass für die Wienerinnen und Wiener das U-Bahn-Netz ausgebaut und somit die öffentlichen Transportmittel gegenüber dem Individualverkehr an Attraktivität gewinnen.

## **Wanderausstellung**

U-Bahn-Benützer sollen durch eine anschauliche Wanderausstellung im Stationsbereich über Sinn, Planung und Ausführungsstand informiert werden. Diese Ausstellung soll daher neben acht fixen Informationstafeln vier zu aktua-

# 3 Aufgabenstellung und Erstkonzept



lisierende Tafeln (in der Größe 70 x 100 cm) enthalten, die im Gesamtzeitraum zweimal erneuert werden. Die Ausstellung soll in Form von zwei identen Garnituren vorliegen und außer in U-Bahnstationen auch in Schulen, bei Informationsveranstaltungen etc. eingesetzt werden. Das Ausstellungssystem ist bereits vorhanden und wird von der Stadt Wien beigestellt.

## **U2 - Signet**

Zusätzlich wurde vorgeschlagen ein U2-Signet zu entwickeln, das standardmäßig bei allen Veröffentlichungen im Zusammenhang mit dem Projekt verwendet werden sollte

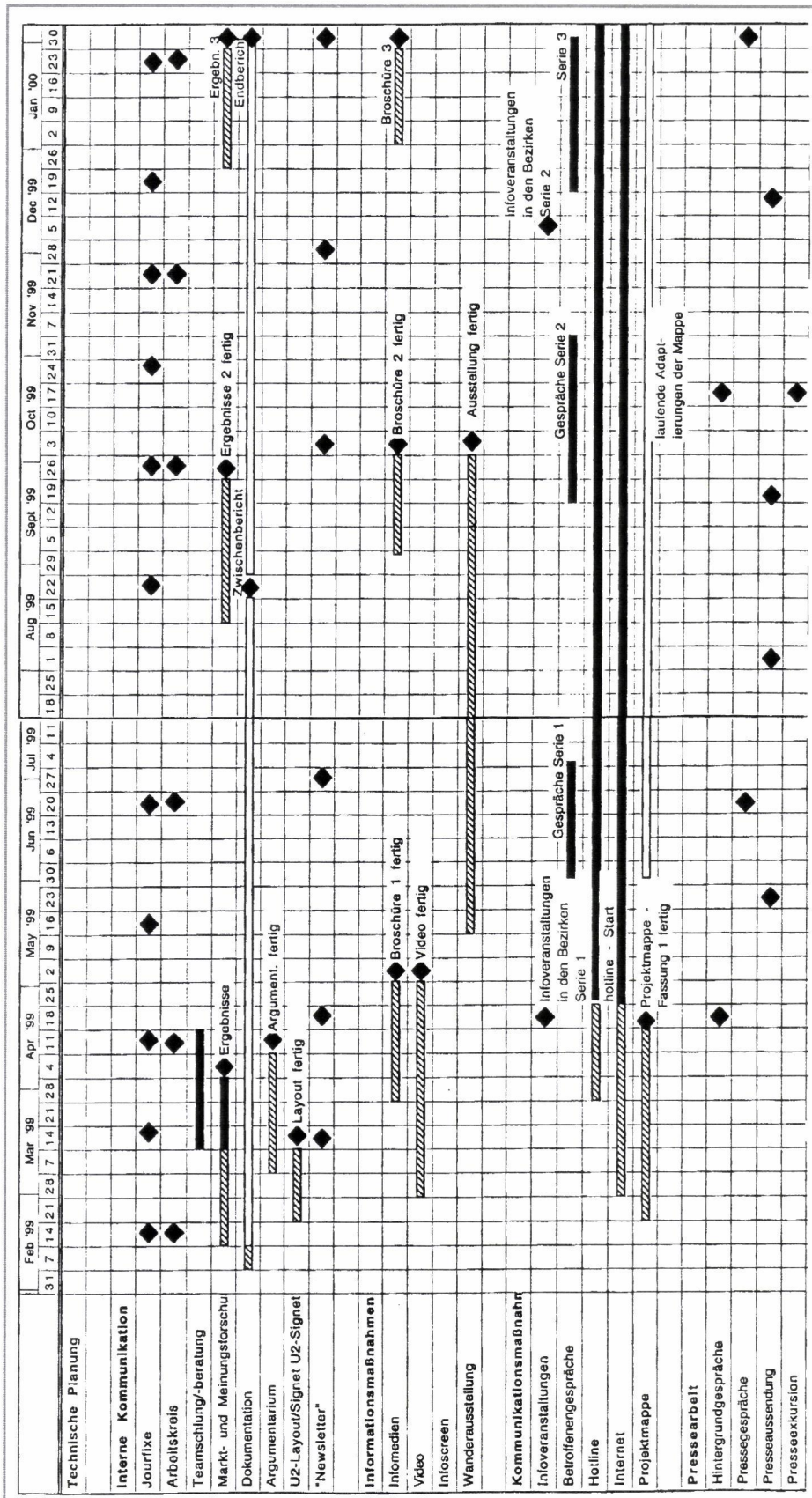
## **Internet-Nutzung**

In Zusammenarbeit mit dem PID und der MA 18 sollten im Internet stets aktuelle Informationen über die Planung und Realisierung des Projektes abrufbar sein. Einerseits sollte generell über den Ausbau des U-Bahn-Netzes informiert werden, andererseits sollten Detailinformationen zur Trassenführung und den jeweiligen Stationen angeboten werden.

# 3 Aufgabenstellung und Erstkonzept



## 3.3. Der erste Zeitplan



## 3.4. Zur internen Organisation und Abstimmung der Arbeiten

Um die Arbeiten zwischen PlanerInnen und dem Team der Öffentlichkeitsarbeit effizient ab zu stimmen wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

### **Jourfixe-Team**

In diesem Team sollten vertreten sein:

- VertreterInnen der zuständigen PolitikerInnen
- Fachliche Öffentlichkeitsarbeit der MA 18
- Planer der MA 18
- Wiener Linien
- Koordinierender externer Planer

Ziel der Jourfixe sollte die interne Abstimmung und Weiterentwicklung der ÖA-Strategie und der daraus resultierenden Maßnahmen sein.

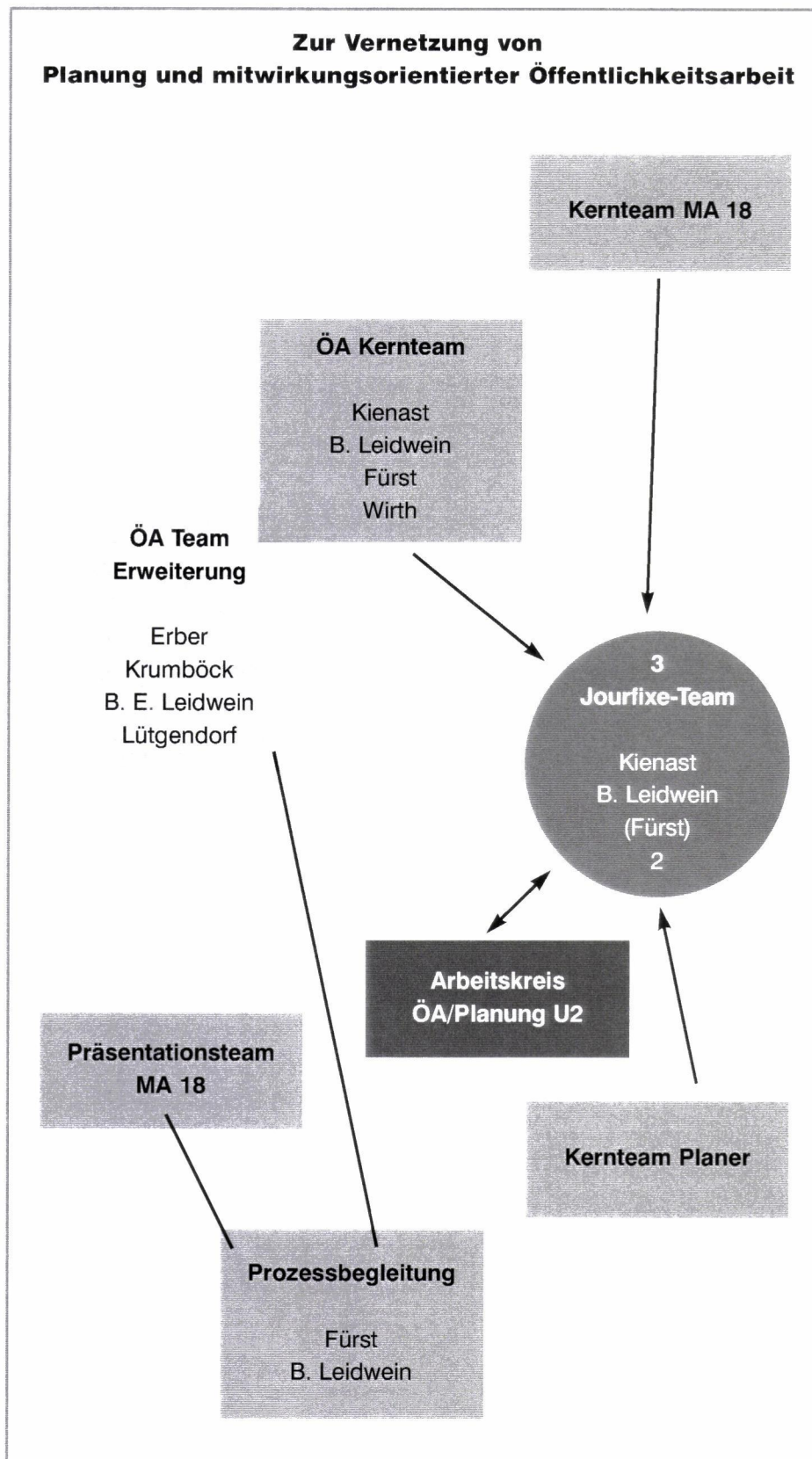
### **Teilnahme von VertreterInnen des ÖA-Teams an Planer- und Arbeitskreisbesprechungen**

Im von der MA 18 geleiteten Arbeitskreis tauschten beauftragte Planer und andere betroffene Magistratsabteilungen Informationen aus und führten erforderliche Abstimmungen durch.

### **Regelmäßige Gespräche mit den betroffenen Bezirksvorstehern**

# 3 Aufgabenstellung und Erstkonzept

Zur Vernetzung von Planung und Öffentlichkeitsarbeit wurde folgende Grafik vorgelegt:





# 4 Chronologie und verwirklichte Maßnahmen



Beauftragung der Agentur Kienast & Kienast GesmbH. durch die MA 18

März 1999

Strategieklausuren

April 1999

Zu Beginn der Zusammenarbeit zwischen MA18 und Kienast & Kienast wurden zwei Strategieklausuren abgehalten (15.4. und 29.4.1999), deren Ergebnisse als "Strategische Leitlinien" zusammengefasst wurden.

Folgende Personen waren TeilnehmerInnen der Strategieklausur:

**MA18:** DI Köberl, DI Rauscher; Ing. Dvorak, Grüssinger, Böck  
**Büro Dr. Görg:** Mag. Leitner, Mag. Krusche  
**Büro Mag. Ederer:** Martinez-Weinberger  
**Wiener Linien:** Hödl, Ing. Höfling, Mag. Schillinger  
**Stadtbaudirektion:** Mag. Zunke  
**Kienast & Kienast:** Dr. Kienast, Erber, Mag. Leidwein

In der ersten Strategieklausur wurden – neben grundsätzlichen Erwartungen an die Zusammenarbeit – sowohl der Nutzen als auch die "Neuralgischen Punkte" der U2-Verlängerung erarbeitet. In der zweiten Strategieklausur wurden auf dieser Basis U2-Imageaspekte und Imagemarken entwickelt, die u.a. in die Gestaltung der Wortbildmarke einfließen. Festgelegt wurden auch die "Strategischen Linien" für die Produktion von schriftlichem Informationsmaterial, die Informationsarbeit in den Bezirken, die Medienarbeit und für die interne Informationsarbeit.

In den "Strategischen Leitlinien" wird der Planungsprozess in zwei Phasen eingeteilt, Kommunikation und Information werden in vier Ebenen dargestellt und die einzelnen Maßnahmen im Detail erläutert.

# 4 Chronologie und verwirklichte Maßnahmen



## Der Planungsprozess wird in zwei Phasen geteilt

**Phase 1:** Das **Generelle Projekt** (bis Ende 99 / Anfang 2000)  
Informationsprozesse stehen im Vordergrund

Ziele der Bürgerinformation: Darstellung des Nutzens der U2.  
Informationen über die Fakten und Rahmenbedingungen unter denen die Trassenauswahl erfolgte.

Weitere Vorgangsweise: Ansprechen auch vielleicht neuralgischer Punkte

**Phase 2:** **Oberflächengestaltung** (ab Anfang 2000, etwa 6 Monate)  
Bürgermitarbeit steht im Vordergrund

Ziele der Bürgermitarbeit: Oberflächengestaltung mit den Bezirksverantwortlichen und Betroffenen bearbeiten.

Nach der Phase 1, dem Generellen Projekt, wird das Projekt zur Realisierung den Wiener Linien übergeben. Nach entsprechender Vertiefung der Planung werden seitens der Wiener Linien die notwendigen Behörden- und Genehmigungsverfahren eingeleitet.

# 4 Chronologie und verwirklichte Maßnahmen



Es werden vier Informations- und Kommunikationsebenen herausgearbeitet:

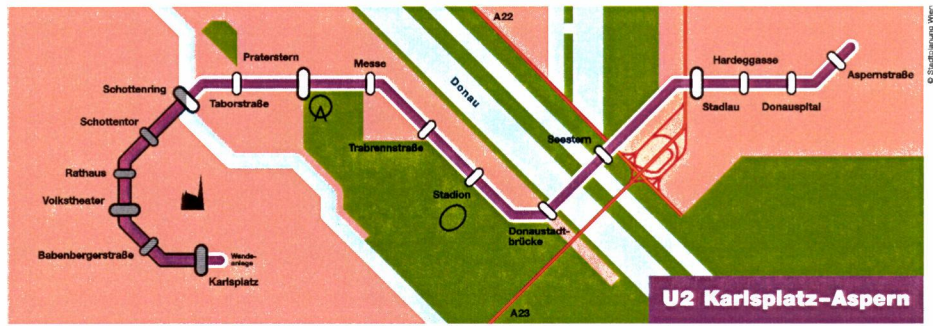
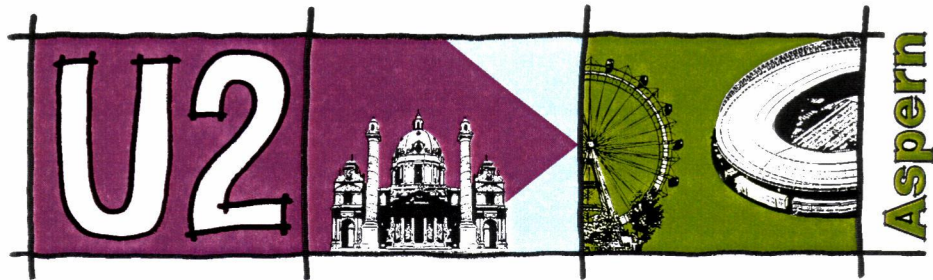
Zielgruppe / Teilöffentlichkeit	Maßnahmen / <i>Hilfsmittel</i>
Nutzer, Gesamtbevölkerung Wien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Artikel in "Unser Wien", "24-Stunden Wien" mit Coupon für weitere Info-Zusendungen</li> <li>• Imagebroschüren / Flyer (auf Anforderung)</li> <li>• Info-Line (telefonisches Info-Service) – <i>Projektmappe</i></li> <li>• Befragung: Repräsentative Erhebung zu Motiven und emotionaler Lage bei Nutzern und Betroffenen</li> <li>• Nach innen gerichtete Informationen (<i>Newsletter</i>)</li> </ul>
Bezirke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellung und Diskussion des Projektes bei Bezirksentwicklungskommission und -verkehrskommission</li> <li>• zeitweise Teilnahme von Vzbgm. Dr. Görg</li> <li>• Gespräche mit Multiplikatoren (Wirtschaft, Initiativen, Vereinsobleute, ...) – <i>Projektmappe</i></li> <li>• Infotage / Infobüro mit Ausstellung (Ideenbuch für BürgerInnen)</li> <li>• einmal wöchentlich: Anwesenheit eines kompetenten Ansprechpartners bzw. eines Politikers – <i>Projektmappe</i></li> <li>• Imagebroschüren / FlyerInfo-Line (telefonisches Info-Service) – <i>Projektmappe</i></li> </ul>
Stationsbereiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Befragung (Motivenbefragung)</li> <li>• Imagebroschüren / Flyer</li> <li>• Info-Line (telefonisches Info-Service) – <i>Projektmappe</i></li> <li>• Betroffenenengespräche, Einzelgespräche – <i>Projektmappe</i></li> <li>• Abschluss: 4 Informationsveranstaltungen</li> </ul>
Medien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pressehintergrundgespräche – <i>Projektmappe</i></li> <li>• Presseaussendungen, Pressegespräche, "TOP-Infos" über U2</li> <li>• Imagebroschüren / Flyer</li> <li>• Info-Line (telefonisches Info-Service) – <i>Projektmappe, Medienbeobachtung</i></li> </ul>

# 4 Chronologie und verwirklichte Maßnahmen



Präsentation eines U2-Signet und eines grafischen Streckenplanes

Mai 1999



Maï 1999

## Präsentation der strategischen Leitlinien

Am 5. Mai 1999 wurden die "Strategischen Leitlinien" den verantwortlichen PolitikerInnen, Vizebürgermeister Dr. Görg und Stadträtin Mag. Ederer, präsentiert.

Seitens der PolitikerInnen wurde vor allem die Wichtigkeit einer offensiven Medienarbeit und des Transportes der positiven Imagekomponenten der U2 in die Öffentlichkeit betont.

Im Juni wurden den Bezirksvertretungen des 2. und 22. Bezirks die "Strategischen Leitlinien" vorgestellt.

Die "Strategischen Leitlinien" wurden von den Bezirksvertretern begrüßt und es wurde der Wunsch geäußert, kontinuierlich Gespräche abzuhalten, die auch dazu dienen sollen, die Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit auf die jeweiligen Bedürfnisse der Bezirksbewohner anzupassen.

Jun. - Jul. 1999

## Pressehintergrundgespräch und Pressefahrt

Am 16. Juni 1999 fand – im Anschluss an eine Pressefahrt im innerstädtischen Abschnitt der U2-Verlängerung – im "Schweizerhaus" ein Pressehintergrundgespräch statt.

Vizebürgermeister Dr. Görg und Stadträtin Mag. Ederer präsentierten – gemeinsam mit PlanerInnen der MA18 und der Wiener Linien – den Stand der Planungen, Knackpunkte der U2-Verlängerung und die Eckpfeiler der Bürgerinformation.

Die zahlreichen Presse-Reaktionen spiegeln das rege Interesse wider, das auch bei dem Pressegespräch erkennbar war.

## Informationstage und Werkstattausstellungen im 2. und 22. Bezirk

Als "Startschuss" der Bürgerinformation wurden Informationstage im 2. und 22. Bezirk abgehalten, die von einer Werkstatt-Ausstellung begleitet wurden.

Im 2. Bezirk fanden die Informationstage (23. und 24.6.1999) im Planetarium statt. Die Ausstellung war jeweils ab 9.00 Uhr zugänglich, die fachliche Betreuung durch ExpertInnen wurde zwischen 15.00 und 19.00 Uhr angeboten.

Die fachliche Betreuung erfolgte durch DI Danner, DI Köberl, DI Rauscher, DI Wünschmann (MA18); Ing. Höfling (Wiener Linien); Ing. David (Schickl & Partner); DI Hotko, DI Jerabek (AGU); DI Pieler (Büro Bernstein); Ing. Dvorak, Frau Grüssinger (MA18, FÖ) waren ebenfalls anwesend.

Weiters vertreten waren MitarbeiterInnen des Büros Kienast & Kienast.

# 4 Chronologie und verwirklichte Maßnahmen



Die Informationstage im Planetarium wurden von rund 300 Personen besucht. Generell kann die Stimmung an den beiden Informationstagen als positiv gewertet werden.

Nach den Informationstagen fanden sich die ExpertInnen zusammen, um in einer "Nachlese" die Eindrücke und Fragen aus der Bevölkerung zusammenzufassen.

Im folgenden werden die Fragen – nach Stationen geordnet – thematisch zusammengefasst dargestellt.

- **Station Schottenring**

- **Station Taborstraße**

Die Vorschläge zu diesen beiden Stationen wurden Interessierten präsentiert. Einwände von AnrainerInnen wurden keine vermerkt.

- **Praterstern**

Die bessere Anbindung an die Schnellbahn wird als Wunsch von einigen BesucherInnen bei den PlanerInnen deponiert.

Nur etwa ein Drittel der Besucher spricht sich gegen die Variante Hochlage in der Ausstellungsstraße aus.

- **Station Messe**

Für Kindergarten (und Rollerplatz) wird die rechtzeitige Errichtung des Ersatzgebäudes und somit ungestörter Betrieb gefordert.

- **Station Trabrennstraße**

Die Vorschläge zur Oberflächengestaltung stoßen auf Interesse und überwiegend Zustimmung bei den BesucherInnen (Begrünung, Einhausung der Stationen; Oberflächengestaltung wird als Chance gesehen).

- **Station Stadion**

Auch hier werden die Vorschläge zur Oberflächengestaltung von den BesucherInnen positiv angenommen (Aufwertung des Stadionparkplatzes erhofft, Grünstreifen in der Vorgartenstraße).

Für die Volksschule/Kindertagesheim wird ungestörter Betrieb (Übersiedlung nach Fertigstellung der Neubauten) gefordert.

Die Einstellung der Straßenbahnlinie 21 wird v.a. von Bewohnern des Pensionistenheims Engerthstraße als problematisch gesehen.

Ein Vorschlag gilt der Buslinie 11A, die zum Stadion verlängert werden soll, um das Umsteigen auf die Buslinie 80B zu ermöglichen. Für die Buslinie 80B wird gefordert, durch verdichtete Intervalle die Attraktivität zu erhöhen.

- **Station Donaustadtbrücke**

Kleingärtner, die von der U2-Trasse berührt sind, äußern ihre Befürchtungen und ihren Bedarf an mehr Information.

- **Betriebsgleis**

Hier gilt die Sorge v.a. dem Baumbestand im Prater, den es zu schützen gilt.

## **Informationstage und Werkstatt-Ausstellung im Donauspital**

Die Informationstage im 22. Bezirk (30.6. und 1.7.1999) wurden im Donauspital abgehalten.

Die Ausstellung im Donauspital wurde – aus organisatorischen Gründen – jeweils ab 9.00 Uhr von einer Mitarbeiterin von Kienast & Kienast betreut, die fachliche Betreuung durch ExpertInnen wurde zwischen 15.00 und 19.00 Uhr angeboten.

Die fachliche Betreuung erfolgte durch DI Danner, DI Köberl, DI Rauscher, DI Wünschmann (MA18); Ing. Höfling (Wiener Linien); Ing. David (Schickl & Partner); DI Moßburger, Frau Stöger (Ku&Pa); DI Pieler (Büro Bernstein); Ing. Dvorak, Frau Grüssinger (MA18, FÖ) waren ebenfalls anwesend.

Weiters vertreten waren MitarbeiterInnen des Büros Kienast & Kienast.

Etwa 900 Personen nutzten die Gelegenheit, sich über die U2-Verlängerung zu informieren. Die BesucherInnen wurden von den ExpertInnen als besonders interessiert erlebt, die Stimmung an beiden Informationstagen wurde als überwiegend positiv empfunden.

Anerkennung fand die große Anzahl von ExpertInnen, die den BesucherInnen für Fragen zur Verfügung standen.

Auch nach den Informationstagen im 22. Bezirk fand eine "Nachlese" statt.

Die Fragen aus der Bevölkerung werden hier – wiederum nach Stationen geordnet – thematisch zusammengefasst dargestellt.

- **Station Seestern**

Kritisiert wird teilweise der Entfall der Buslinie, die über die Donaustadtbrücke führt und zukünftig durch die U2 ersetzt wird. Die Verbindung nach Erdberg wird dadurch als problematisch gesehen.

- **Station Stadlau**

Die fußläufige Entfernung vom derzeitigen Siedlungsgebiet Alt-Stadlau wird als zu weit entfernt gesehen.

Die Verknüpfung mit der S-Bahn und die Abschirmung zu dieser wird begrüßt.

Die Chance "Entwicklungsgebiet" wird positiv angenommen, wenn ein Grünzug gesichert ist.

Die Trasse Richtung Hardeggasse wird wegen der räumlichen Nähe von einzelnen AnrainerInnen (Einfamilienhäuser) problematisch gesehen.

- **Station Hardeggasse**

Für die Volksschule und das Kindertagesheim wurden Ersatzbauten, die rechtzeitig vor dem Abbruch zu beziehen sind, gefordert, um den ungestör-

ten Betrieb zu gewährleisten.

AnrainerInnen aus der Schrickgasse und südlich des Friedhofs fordern Lärm- und Sichtschutz-Maßnahmen.

Es werden Befürchtungen wegen des Neubaus in der Langobardenstraße geäußert.

Direkt betroffene AnrainerInnen aus der Heinrich-Lefler-Gasse (3 Einfamilien-Häuser) äußern massive Bedenken.

## • Station Donauspital

Der Informationsbedarf über diese Station ist – besonders von den MitarbeiterInnen des Donauspitals – sehr hoch.

Gewünscht ist eine behinderten- bzw. patientengerechte Verbindung zwischen U-Bahn-Station und Donauspital.

Einfamilienhäuser vor der Rainer-Siedlung und z.T. die Randhäuser dieser sind von der neuen Straßenbahn-Lage und der U-Bahn in Hochlage betroffen. Ein "grüner Hang" als Lärmschutz, Sichtschutz und Einlösungen sind hier Thema.

Fragen zu Lärmschutzmaßnahmen kommen auch von Bewohnern der Tamarisken-Siedlung.

## • Station Aspernstraße

Auch hier ist der Informationsbedarf erwartungsgemäß sehr hoch - zumal die U2 hier eine Reihe von strukturellen Veränderungen nach sich ziehen wird.

Für das neue Zentrum werden kulturelle Einrichtungen gewünscht.

Die Park & Ride-Anlage löst Angst vor "Suchverkehr", wildem P&R und Lärmbelästigung aus. Von AnrainerInnen werden verkehrspolitische Lösungen gefordert. Diese Forderung beinhaltet ferner den Ausbau der B3d und S80, damit die Verkehrslawinen durch die Ortskerne nicht eskalieren.

Dem Sekundärnetz wird misstraut, da die Wohngebiete sehr dispers verteilt sind (Eßling, Hausfeld). Es wird eine effiziente Lösung verlangt, d.h. Buszubringer, die lieber großmaschig abdecken, aber dafür in dichteren Intervallen verkehren.

Die Weiterführung der U2 zur Quadenstraße bzw. Hausfeld wird gewünscht und es herrscht Unverständnis, warum diese Verlängerung nicht gleich mitgeplant bzw. weitergebaut wurde. Die daraus resultierende Unsicherheit der Entwicklung verursacht Unbehagen. Einer gewünschten Ansiedlung in diesem Gebiet steht der mögliche U2-Ausbau entgegen.

## Sekundärnetz

Zum Bereich Taborstraße - Praterstraße (Heinestraße) wurden Fragen nach dem zukünftigen Sekundärnetz gestellt, der jetzt von der Straßenbahnlinie 21 abdeckt wird, die nach Inbetriebnahme der U2 eingestellt wird.

Der Wunsch nach einer Anbindung an die U3/Erdberg wird von einer kleineren Gruppe vertreten.

Gefordert wird auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 ins Gebiet Eßling (abhängig vom Bau der B3d, die eine Entlastung des Verkehrs erwarten lässt) bzw. bis nach Großenzersdorf.



## Kleingruppengespräche

Am 15. Juli 1999 fand das erste Kleingruppengespräch mit Mitgliedern des **Wiener Praterverbandes** statt. Der Praterverband war durch rund 30 Mitglieder vertreten.

Die MA18 wurde durch DI Köberl und DI Rauscher vertreten, Ing. David (Schickl & Partner) stand als federführender Planer ebenfalls zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung, Dr. Kienast moderierte das Kleingruppen-Gespräch (Protokollierung: Mag. Leidwein).

DI Köberl präsentierte zu Beginn den aktuellen Planungsstand der U2-Verlängerung – der besondere Schwerpunkt lag beim Bereich Prater. Als Kernpunkte der anschließenden Diskussion sind der Wunsch nach Parkplätzen bzw. Parkgaragen, Ausbau der Ausstellungsstraße (vierspurig) sowie Tieflage der U-Bahn – zumindest bis inklusive der Station Messe – zu nennen.

Das zweite Kleingruppengespräch wurde am 22. Juli 1999 mit sechs VertreterInnen der **Gebietsbetreuungen Karmeliterviertel und Leopoldstadt** geführt.

Seitens der MA18 waren DI Köberl, DI Rauscher sowie Ing. Dvorak und Frau Grüssinger vertreten (MA18, FÖ). Ebenfalls anwesend war Ing. David (Schickl & Partner). (Protokollierung: Mag. Leidwein)

Die VertreterInnen der Gebietsbetreuungen legten eine Arbeitsunterlage vor, die ihre Wünsche an die U2-PlanerInnen zusammenfasst. Die Wünsche betreffen hauptsächlich zusätzliche Stationsaufgänge bzw. Rolltreppen, Oberflächengestaltung und fußgängerfreundliche Passagen.

Von Seiten der Gebietsbetreuungen wurde der Wunsch geäußert, Pläne in den Gebietsbetreuungen aufzulegen, um die AnwohnerInnen informieren zu können.

Seitens der beamteten sowie beauftragten Planer wird ersucht, bei Wünschen auch gleichzeitig die Konsequenzen mitzudenken, um bereits im "Vorfeld" Widersprüchlichkeiten auszuräumen.

## Coupon-Aktion

In "Unser Wien" und den Bezirkszeitungen des 2. und 22. Bezirks waren im Juni 1999 Coupons erschienen, die LeserInnen die Möglichkeit boten, ihr Interesse an der U2-Verlängerung bei der MA18 bekanntzugeben.

Dieses Angebot wurde von rund 1.300 LeserInnen genutzt. Anfang August wurden Antwortbriefe an diese Interessenten ausgesandt – mit dem Hinweis, dass sie im Herbst weitere Informationen (Informationsbroschüre) erhalten.

## Internet

Aug. & Sep. 1999

Die Internet-Seiten der MA18 zum Thema "U2-Verlängerung" wurden im August textlich aktualisiert. Die Wortbildmarke zur U2 und die simplifizierte Darstellung der U2-Streckenführung werden ebenfalls integriert, um – speziell die Wortbildmarke – als Erkennungszeichen für das Projekt "U2-Verlängerung" bei den Interessierten zu verankern.

## Gespräche mit Bezirksvertretern

Seitens der Öffentlichkeitsarbeit (MA18 und externes Öffentlichkeitsarbeitsteam) wurden im August/September Folgegespräche mit den Bezirksvertretern des 2. und 22. Bezirks mit dem Ziel durchgeführt, die weitere Vorgangsweise im Rahmen der Bürgerinformation bzw. -mitarbeit in den Bezirken zu planen.

Die Bezirksvertreter des 1. und 9. Bezirks wurden im August bzw. September über die U2-Verlängerung und deren Auswirkungen auf die Stammstrecke von Vizebürgermeister Dr. Görg, den verantwortlichen PlanerInnen und dem Öffentlichkeitsarbeitsteam informiert.

Stadträtin Ederer und die Wiener Linien gaben den Bezirksvertretern des 4., 6., 7. und 8. Bezirks Informationen über die Stammstrecke bekannt.

Ein **Zwischenbericht über die Aktivitäten des ersten Halbjahres** wird vorgelegt.

## Informationstage mit Werkstattausstellungen und Pressekonferenz (6.10.1999)

Sep. & Okt. 1999

## Informationsbroschüre und Imagebroschüre

Ausarbeitung, Produktion und erste Verteilung.

Nov. & Dez. 1999

## Die Planer arbeiten an der Gestaltung der Oberfläche

Die Aktivitäten der Informationsarbeit beschränken sich auf Informationen durch die Planer und durch das Internet.

Jän. - Okt. 2000

## Ausstellung über die Ergebnisse der Planung zur Gestaltung der Oberfläche

Ausarbeitung, Produktion und erste Aufstellung.

Nov. - Jul. 2001

# 4 Chronologie und verwirklichte Maßnahmen



## Gegenüberstellung ursprüngliche Vorhaben und tatsächliche Umsetzung

Leistungen	durchgeführt	nicht durchgeführt
a) Strategiekonzept	✓	
b) Grundbetreuung	✓	
c) Infoveranstaltung als Infotage mit Werkstattausstellung	✓	
d) Info-Line/Hot-Line		x
e) externe Medienarbeit	✓	
f) Betroffenengespräche	✓	
g) Begleitende Markt- und Meinungsforschung		x
h) Internet	✓	
i) Dokumentation	✓	
j) Argumentarium		x
k) Informationsmedien: 1 Informationsbroschüre 1 Imagebroschüre	✓	
l) Zusätzliche Grafikleistungen: Gestaltung Transparent Wortbildmarke (Signet) Streckenführung Gestaltung Schilder (Wortbildmarke)	✓	
m) Video		x
n) Wanderausstellung		x
o) Infoausstellung "Oberfläche"	✓	

# 5 Über den Nutzen der bisherigen Öffentlichkeitsarbeit



Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass durch die gewählte Vorgangsweise die Planung der Verlängerung der U2 mit einem überwiegend positiven Image belegt wurde – was unter anderem in den zahlreichen neutralen bis positiven Pressemeldungen seinen Niederschlag fand.

Es konnte der Nutzen des Projektes "Verlängerung der U2" für die betroffenen Bevölkerungsteile deutlich gemacht werden. So werden Museen, Messengelände, Stadion, Donauspital für alle Wienerinnen und Wiener diesseits und jenseits der Donau durch eine U-bahn-Linie rasch erreichbar sein.

Die offene und flexible Haltung der Planenden machte es möglich, dass neben vielen kleinen Detailkorrekturen an den ursprünglichen in den diversen Gesprächen eingebrachten Planungsgrundlagen auch größere Veränderungen in die endgültigen Pläne der Generellen Planung eingearbeitet wurden:

- nutzerorientierte Verlegung von Aufgängen aus den Stationen
- späterer "Aufstieg" der Trasse aus dem Untergrund im zweiten Bezirk
- Bündelung des Betriebsgleises mit der Süd-Ost-Tangente zur effektiveren "Schonung" der betroffenen Kleingartensiedlung
- lärmschützende Einhausung aller Stationen in Hochlage.

Insgesamt zeichnete sich der Kommunikationsprozess bedingt durch die offensive Informationspolitik eher durch einen geringen Grad an unmittelbar geäußelter Aggression sondern viel mehr durch ein konstruktives Gesprächsklima aus.

Die weitere Projektdurchführung wurde mit dem Jahr 2000 seitens der Wiener Stadtplanung an die Wiener Linien als Betreiber übergeben.

Es wird nun an den Wiener Linien liegen durch die Weiterführung der begonnenen offensiven Informations- und Kommunikationsarbeit über einen langen Zeitraum hinweg – der sowohl durch die langen Behördenverfahren (beginnend mit der Umweltverträglichkeitsprüfung) als auch durch die aufwendigen Bauarbeiten bedingt ist – dieses grundsätzlich positive Gesprächsklima aufrecht zu erhalten. Dies erfordert weiterhin regelmäßige Informations- und Kommunikationskontakte zu den unmittelbar betroffenen Bevölkerungsgruppen durch zu führen und die vorhandenen Materialien sowohl zu nutzen als auch weiterzuentwickeln.

# 6 Materialien aus der Praxis



Betroffenengespräche	37
Infotage mit Werkstattausstellung	42
Imagebroschüre	49
Infobroschüre	54
Presseauschnitte	75
Ausstellung über die Planung zur Gestaltung der Oberfläche	78

## **Betroffenengespräche**

Ziel der Betroffenengespräche war, für kleinere Gruppen von Betroffenen mit "Spezialanliegen" die Möglichkeit zu geben unter Moderation intensive Gespräche mit den Planungsverantwortlichen führen zu können.

Die Ergebnisse der Gespräche wurden in einem Protokoll zusammengefasst, das allen am Gespräch Beteiligten zur Verfügung gestellt wurde.

Aufgrund der intensiven Gesprächstätigkeit der PlanerInnen der MA 18 und der beauftragten PlanerInnen (Telefon, Vier-Augen-Gespräche), stellte sich der Bedarf an Betroffenengesprächen als sehr gering heraus. Insgesamt fanden nur zwei derartiger Gespräche statt.

Anschließend finden Sie als Beispiel das Protokoll des Gespräches mit den Praterunternehmern.

## Protokoll - Gespräch Praterunternehmer

15.7.1999, 10.00 Uhr, Restaurant Luftburg, Prater

Beispiel

Zu Beginn wurde das Projekt "U2-Verlängerung" von Herrn DI Köberl präsentiert (30 Minuten). Im Anschluss wurden folgende Fragen erörtert:

- **Wann ist mit dem Baubeginn am Praterstern zu rechnen?**

Etwa im Herbst 2002.

- **Muss die Shell-Tankstelle in jedem Fall weg?**

Was die Oberflächengestaltung betrifft, so handelt es sich jetzt nur um Vorschläge. Es kommt also auf die tatsächliche Oberflächengestaltung an, ob die Tankstelle wekommt oder nicht.

- **Welche Betriebe werden in der Ausstellungsstraße abgesiedelt - und wohin?**

Bei Tiefelage ist nur der Prater-Rand betroffen – es ist nur die "Grüne Hütte" betroffen. Bei Hochlage ist der Bereich von W.-Schmelzl-Gasse bis Präuscherplatz betroffen, d.h. es müssen das Briefmarkengeschäft, das Verbandsheim (Straßenverlegung) und "Wieselburger" abgesiedelt werden. In der jetzigen Phase werden Überlegungen angestellt, was die Ablösen und Ersatzstandorte betrifft. Die Entscheidungen werden auf politischer Ebene getroffen und sind von den Verhandlungen abhängig.

- **Die Ausstellungsstraße ist jetzt eine "Holperstrecke" mit Verkehrsbehinderungen. Ist eine vierspurige ungehinderte Zufahrt zur Messe in Zukunft möglich?**

Dieser Wunsch kann in die Planungsüberlegungen einbezogen werden.

- **Welche Variante beeinträchtigt den Praterbetrieb am wenigsten?**

Bei Tiefelage ergeben sich durch den Bau Störungen, nach dem Bau wird es wenig Neugestaltungen geben, der Parkplatz (Präuscherplatz) bleibt erhalten. Bei Hochlage fällt der Parkplatz. Es besteht aber die Möglichkeit der Neugestaltung.

- **Die Parkplätze der Messe sollen benutzbar und die Zufahrt möglich sein!**

Bei Hochlage: In der Ausstellungsstraße wird die linke Spur (Praterseitig) eine Parkspur (Kurzparkzone). Der Parkplatz Präuscherplatz fällt, ebenso der Parkplatz bei der Shell-Tankstelle. Untergenutzte Flächen im Prater sollen für Parkplätze verwendet werden.

- **Im Bereich Messe braucht man mehr Parkplätze für ein attraktives Unterhaltungsangebot (Cirque Soleil, "Körperwelten", ...)!**

Für den Messeparkplatz gibt es Überlegungen, ihn auf einige Etagen aufzustoßen.

- **Wie hoch sind die Kostenunterschiede zwischen Hoch- und Tieflage (nur U-Bahn-Bau)?**

Ohne Ablösen: ATS 150 Millionen.

- **Entscheiden nur die Kosten über Hoch- bzw. Tieflage?**

Nein, nicht nur. Es ist auch zu überlegen, ob man die Fahrgäste in Tief- oder Hochlage führen will. Die Variante Hochlage bietet mehr Entwicklungsmöglichkeiten für das Gebiet (durch Neugestaltung).

Bei Hochlage werden die Anrainer vom Prater-Lärm abgeschirmt, die Zugänglichkeit ist besser (Fußgängerachsen), für Autofahrer wird die Zufahrt verlegt.

- **Besteht die Möglichkeit, am Praterstern eine Tiefgarage zu bauen?**

Das ist nicht Aufgabe der U-Bahn-Planung, ist aber prinzipiell möglich, sofern sich ein Betreiber findet.

- **Die Kosten für den U-Bahn-Bau werden von Bund und Gemeinde bestritten. Bei einer Variante Tieflage mit einer attraktiven Oberflächengestaltung nehmen die Praterunternehmer mehr ein – und somit auch Bund und Gemeinde!**

Für den U-Bahn-Bau gibt es ein 20-Milliarden-Paket. Die Generelle Planung zeigt Lösungen auf, aus der Summe der Vorteile und Nachteile wird eine politische Entscheidung getroffen.

- **Bei Hochlage - wie hoch ist die Lärmbelastung für Anrainer?**

Etwa 40% der Wiener U-Bahn wurde in Hochlage gebaut. Entlang der U1 im 22. Bezirk wurden neue Wohnungen gebaut, die alle vergeben sind – und es gibt keine Beschwerden. Es werden ja auch Schallschutz-Maßnahmen getroffen.

- **Das Lärmschutz-Argument trifft nicht zu, wenn die U-Bahn erst nach dem "Wieselburger" auftaucht – hier kommt kein Lärm mehr vom Prater! Außerdem gibt es keine Beschwerden von Anrainern dieses Bereichs!**

Der Lärm breitet sich über den Präuscherplatz hinweg aus.

- **Die Menschen sollen umerzogen werden, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Für den Prater ist das einerseits erfreulich, andererseits sind aber auch die Autofahrer wichtig, gerade wegen der neuen Erlebniswelten und Unterhaltungsangebote. Die U-Bahn ist keine "Aussichtsbahn" – die Hochlage ist eine optische und akustische Beeinträchtigung (Beispiel U6).**

Die Vorteile der Hochlage sind nur das Tageslicht und die Kosten.

Es ist im Interesse aller und des Bezirks, die U-Bahn in Tieflage zu bauen.

Man darf die Menschen nicht mit Gewalt zur Benützung des öffentlichen Verkehrs zwingen – nur als Erweiterung anbieten!

Entlang der U6 ist der Individualverkehr das Lärmproblem, nicht die U-Bahn



– dieses Beispiel kann man nicht als "Lärmvergleich" heranziehen.  
Im Bereich "Alte Donau" wurden 13 Meter neben der U1 in Hochlage Wohnungen gebaut, die alle vergeben sind.

- **Es wäre sinnvoll, eine Studie über die Lärmbelastung entlang der U-Bahn in Hochlage machen zu lassen (Beispiel: U1-Hochlage - Anrainer, die sich sehr gestört fühlen!).**

Die Wünsche der Praterunternehmer werden hoffentlich aufgegriffen!  
Bedarf an Parkmöglichkeiten (Tiefgarage-Bau mit U-Bahn-Bau kombinieren)  
– im internationalen Vergleich werden 3.000 - 4.000 Parkplätze benötigt!  
Jede Lösung, die die Menschen in den Prater bringt, ist gut (Beispiel: neue attraktive Fußgänger-Passagen).  
Es wird einen kreuzungsfreien Zugang für Fußgänger geben.  
Tiefgarage: Es fallen durch den U-Bahn-Bau keine Hohlräume an, die sich für eine Tiefgarage anbieten würden.

- **Inwieweit wird die Breite der Ausstellungsstraße beeinträchtigt?**  
Seitlich der Ausstellungsstraße, am Praterstrand, wird die U-Bahn-Trasse (im Fall der Hochlage) gebaut.

- **Wenn man an die Veranstaltungen in der Krieau denkt, ist es notwendig, die Ausstellungsstraße mehr als zweispurig auszubauen.**  
Die Planer nehmen diesen Wunsch mit.  
Bei Hochlage ist es möglich, im Unterbau Stellplätze, Geschäfte u.ä. unterzubringen (auch Nutzbarkeit für Messe).

- **Wer ist für die Ausgestaltung bei Hochlage zuständig?**  
Die Wiener Linien machen dazu eine EU-weite Ausschreibung.

- **Es ist gewünscht, dass der Zugang zum Prater (von der Messe) attraktiver wird (auch von der Station weg).**  
Bei Hochlage kann eine attraktive Zugänglichkeit geschaffen werden, bei einer Neugestaltung können solche Wünsche besser umgesetzt werden (Erschließung des Ausgangsbereichs – attraktive Nutzung).

- **Warum gibt es eine Präferenz der Planung für die Hochlage?**  
Die Hochlage entspricht eher der menschlichen Natur – er wird nicht unterirdisch in der U-Bahn transportiert. Neben der Kostenvorteile gegenüber der Tiefgarage kann mit der Hochlage eine Initialzündung für die Entwicklung eines bestimmten Gebietes herbeigeführt werden.  
Es gibt keine Präferenz der Planer – die Entscheidung über Hoch- oder Tiefgarage ist eine politische. Die Planer binden Vorschläge zur Oberflächenplanung in ihre Planung ein – um die Fakten sichtbar zu machen.

- **Man muss sich bewusst machen, dass es keine Neutralität gibt! Wenn man von Initialzündung spricht, so sollte sie in beide Lösungen eingebaut werden!**

Bei Hochlage verändert die U-Bahn die Umgebung, es muss also neu gestaltet werden.

Bei Tieflage gibt es keinen Grund für Gestaltungsmaßnahmen, es wird der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt.

- **Wird die Ausstellungsstraße während des U-Bahn-Baus gesperrt?**

Die Ausstellungsstraße wird nie völlig gesperrt sein.

- **Bei Hochlage wird es im Bereich Präuscherplatz eine riesige Baustelle geben, somit ist der zweite Zugang zum Prater gesperrt.**

Die Bauzeit im Bereich Prater beträgt sowohl bei Hochlage als auch bei Tieflage etwa eineinhalb Jahre.

Die anwesenden Praterunternehmer sind (im Plenum) größtenteils einig, dass die Variante Tieflage die bessere Lösung für sie darstellt. Die Forderungen nach mehr Parkplätzen und einer guten Zufahrtsmöglichkeit über die Ausstellungsstraße sind Kernpunkte der Diskussion.

Rund 30 Praterunternehmer nahmen an dem Gespräch teil.

## Informationstage in Form von "Werkstatt-Ausstellungen"

Ziel der Informationstage in Form von "Werkstatt-Ausstellungen" war, Interessierten sowohl die Möglichkeit zugeben, sich über den Stand des Planungsprozesses an Hand von Plänen, Grafiken und Bildern anschaulich zu informieren als ,auch eine Dialog zwischen Planern und Betroffenen zu ermöglichen.

Insgesamt fanden im Rahmen der Generellen Planung 9 Werkstattausstellungen statt, die jeweils im Zeitraum von zwei Tagen geöffnet waren.

Besucheranzahl rund 2.000.

### Ausstellungsorte waren:

Besuchersinformationszentrum U3  
Donauzentrum  
Haus der Begegnung im 2. Bezirk  
Donauspital (SMZ Ost)  
Planetarium

Anschließend finden Sie folgende Materialien:

- Beispiel für eine Checkliste zur Gestaltung einer Werkstatt-Ausstellung.
- Beispiel einer Auswertung von Rückmeldungen/Anfragen anlässlich von Informationstagen.
- Bildmaterial von Werkstattausstellungen.

## Checkliste zur Gestaltung einer Werkstatt-Ausstellung

Beispiel

Die Ausstellung soll **Werkstatt-Charakter** vermitteln. Daher wird mit Pinwänden und mit darauf aufgepinntem Anschauungsmaterial gearbeitet (+ Werkstattleuchten).

- Wand 1:** Wortbildmarke-Schild  
Vorwort Görg (Leitner)
- Wand 2:** Stand der Planungen  
Zeitplan – Wie geht es weiter?
- Wand 3:** "Generelles Projekt" (MA18, Text)  
Streckenführung, simplifiziert
- Wand 4 + 5:** Streckenplan 1:2000 (David)
- Wand 6 + 7:** 2 Lagepläne mit Querschnitten (David)  
(Praterstern - Handelskai; Handelskai - Erzherzog-Karl-Stadt/Aspern)
- Wand 8:** Nutzen der U2 (Text)  
Stationsabstände + Fahrtzeiten (Hödl)
- Wand 9:** Bauphasen- + Kosten-Darstellung (Hödl)  
U-Bahn-Gesamtnetz (Hödl)
- Wand 10:** Bürgerinformation (Text)  
Zeitschiene
- Wand 11:** Behördenverfahren: UVP (Hödl)  
Eisenbahnrechtliches Verfahren (Hödl)

**Kopien der Pinwandplakate** könnten als "einfache" Handreichungen an die BesucherInnen ausgegeben werden.

**Rückmeldeformulare** werden aufliegen (Fragen, Anregungen der BesucherInnen; Name + Adresse für Info-Zusendungen)

Kästen mit **Flugblättern** (A3, gefaltet; schwarz-weiß-Kopien), wenn Ausstellung geschlossen ist (Wortbildmarke, Streckenführung; Coupon; Text: Vorwort Görg, Stand der Planungen, Zeitplan – Wie geht es weiter?)

Personelle Besetzung auflisten, Teilnehmerliste.

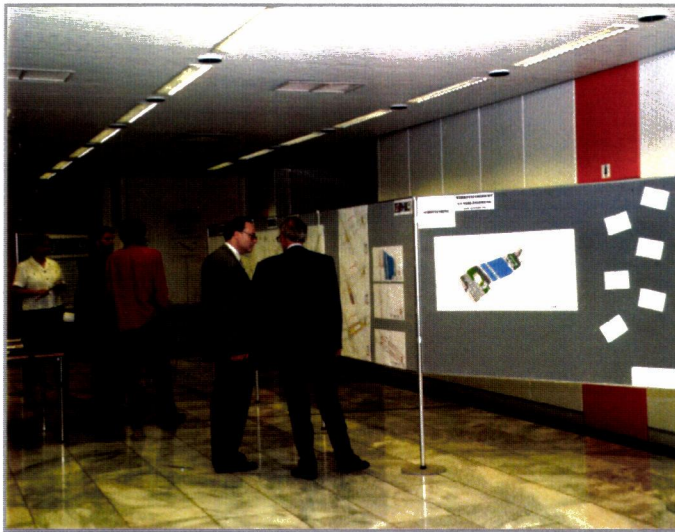
## Auswertung von Rückmeldungen: Kupons, Informationstage (23.6.+24.6.99; 30.6.+1.7.99)

Beispiel

Anliegen / Anregungen	Anzahl
Zusammenlegung Zebrastreifen Siegesplatz	1
besser: U-Bahn-Linie Donaustadt-Floridsdorf (U2 geht an Bezirkszentren vorbei)	1
Verbindung 22. Bezirk $\Rightarrow$ 3. oder 11. Bezirk schlecht mit U2 (auch 10., 1. Bezirk)	6
$\Rightarrow$ daher weiterhin Benützung des eigenen Autos	1
Beibehaltung des 84A - bessere Verbindung nach Erdberg	1
für unterirdische U-Bahn	6
Tiefelage in Ausstellungsstraße bis Messe	4
Linie 26 bis Essling	1
U2 nach Essling (bzw. Großenzersdorf, Stadtgrenze, Hirschstetten)	6
H.-Lefler-Gasse: Lärmschutz, Baumreihen	1
unmittelbar betroffen (Konstanziag.2; Sportverein; Buchsg.23; Anbog.2; Hufnagl-Bau; Hardegg.)	6
U2 entspricht nicht dem Bedarf der Bürger (nur Stadion, SMZO)	1
warum Hochlage wischen Stadlauerstraße und SMZO	1
Anschluss S-Bahn Hausfeldstraße	2
warum nicht U3 von Erdberg nach Aspern/Stadlau?	3
Volksschule, Kindergarten – warum Abriss notwendig?	4
für P+R-Anlage in Essling bzw. Stadtrand	2
87A verlängern $\Rightarrow$ Verbindung Südwesten Stadlaus mit nördl. Teil	1
Patienten-freundliche Stegverbindung für SMZO	3
U2-Bau vorantreiben, willkommen	4
keine Verbesserung durch U2-Bau	1
Sekundärnetz (95B, 92A) – Anbindung an Wohngebiete verbessern (Intervalle, Streckenführung)Verlängerung 86B, Verknüpfung 83B mit 91B, 92B, 93B	1

für Aufgang Kapellenweg (SMZO, Gesiba)	1
Planer planen nicht bürger bzw. umweltfreundlich	1
bestehendes Netz – Anbindung an U1 ausreichend	2
Station Hardeggasse unnötig	1
Tieflage im Bereich Stadlauer Friedhof, Trasse näher zum Friedhof	2
Bereich Stadlauer Friedhof: bei Hochlage Sicht- und Lärmschutz	2
Verlängerung des Kapellenwegs	1
SMZO: für Stationsvariante Süd (weniger Belästigungen für Siedlung)	1
<b>"Anregungsbriefe"</b>	<b>42</b>
<b>"Kuponbriefe" (nur Info)</b>	<b>6</b>
<b>Kleingärtner</b>	<b>4</b>
<b>Plan zusenden</b>	<b>4</b>
<b>konkrete Antwort notwendig</b>	<b>13</b>

## Bildmaterial aus den Werkstattausstellungen



## Bildmaterial aus den Werkstattausstellungen





## Bildmaterial aus den Werkstattausstellungen



## Die Imagebroschüre

Ziel der Imagebroschüre war es, in einer ansprechenden Form insbesondere die zukünftigen Nutzer auf die Vorteile der zukünftigen U2 aufmerksam zu machen.

Sie wurde in einem quadratischen Format (120 x 120 mm) und in einer Auflage von Stück hergestellt.

Anschließend finden Sie eine verkleinerte Darstellung dieser Imagebroschüre.

Rückseite Umschlag



Vorderseite Umschlag



	Wolfgang Dvorak Öffentlichkeitsarbeit, MA 18		Beatrix Raucher Stadtplanung, MA 18		Wolfgang David U-Bahn-Planung
	Doris Stöger U-Bahn-Planung	<b>Ihr Team der U2</b>			Bernhard Görg Vizebürgermeister
	Erika Martínez-Wentberger Pressensekretärin	<b>Wir planen für Sie</b>			Günther Crois Wiener Linien
	Heide Piret Stadtplanung, MA 18		Günther Crois Wiener Linien		Heide Piret Stadtplanung, MA 18

## Vorwort

**Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg**

Als für die U-Bahn-Planung verantwortlicher Politiker freue ich mich besonders, Sie über die U2-Verlängerung vom Schottenring nach Aspern zu informieren.

Den Wienerinnen und Wienern – aber auch den Gästen unserer Stadt – wird mit der U2 ein überaus attraktives öffentliches Verkehrsmittel angeboten.

Nicht nur für staugeplagte Berufstätige wird die U2 besondere Bedeutung erlangen. In Zukunft werden sowohl Freizeitbereiche, wie z.B. Prater oder Stadion, als auch Kulturbereiche der inneren Bezirke rasch und bequem erreichbar sein.

2007 soll der Abschnitt bis zum Stadion, 2008 die Verlängerung bis zur Aspernstraße eröffnet werden – die Verlängerung der U2 ist das U-Bahn-Projekt für das 21. Jahrhundert!

Wien, im Jänner 2000

## Verlängerung der U2

In der 3. Ausbauphase der Wiener U-Bahn wurde auf Basis

- des Verkehrskonzeptes,
- des Übereinkommens von Bund und Stadt Wien (das sog. 30-Milliarden-Paket) sowie
- der Prioritätenreihung der „Generellen Planung“

neben der Verlängerung der U1 von Kagran nach Leopoldau auch die Verlängerung der Linie U2 vom Schottenring nach Aspern festgelegt.

Die U2 wird nach dem Schottenring im 2. Bezirk über die Taborstraße zum Praterstern und weiter über die Ausstellungsstraße und das Stadion zur Donaustadtbrücke verlängert. Im 22. Bezirk wird die U2 von der Donaustadtbrücke über das Donauespital bis zur geplanten Endstelle bei der Aspernstraße geführt.

### Stand der Planungen

Im Sommer 1998 begann, nach der grundsätzlichen Trassenentscheidung, die MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung), auf Grundlage von umfassenden Variantenuntersuchungen, mit dem „Generellen Projekt“ der U2-Verlängerung. Die Optimierungsphase, die im Spätsommer 1999 abgeschlossen wurde, beinhaltet die genaue Festlegung der Trasse und der Stationen.

Nach Abschluß des „Generellen Projektes“ (etwa Anfang 2000) erfolgt die Übergabe der Federführung an die Wiener Linien zur Realisierung des Projektes.

## ab 2007 Station Schottenring

**Stau auf der Süd-Ost-Tangente?  
Nein, danke!  
Die U2 fährt mich ab 2008 streßfrei vom 22. Bezirk  
in mein Büro in der City!**

**Station Taborstraße** ab 2007

Shopping mit dem Auto ist ziemlich nervig!  
Parkplatzsuchen sowieso.  
Mit der neuen U2 macht einkaufen doppelt Spaß!

ab 2007 **Station Praterstern**

Für uns war der Prater noch nie so nah!  
Unsere gemeinsame Freizeit beginnt dann schon  
mit der U-Bahnfahrt!

**Station Messe** ab 2007

Die U2 ist, aus meiner Sicht - wirtschaftlich gesehen - sehr  
interessant. Es werden zukünftig mehr und neue  
Interessentengruppen angesprochen, die ohne Streß die  
Wiener Messen besuchen können.

ab 2007 **Station Trabrennstraße**

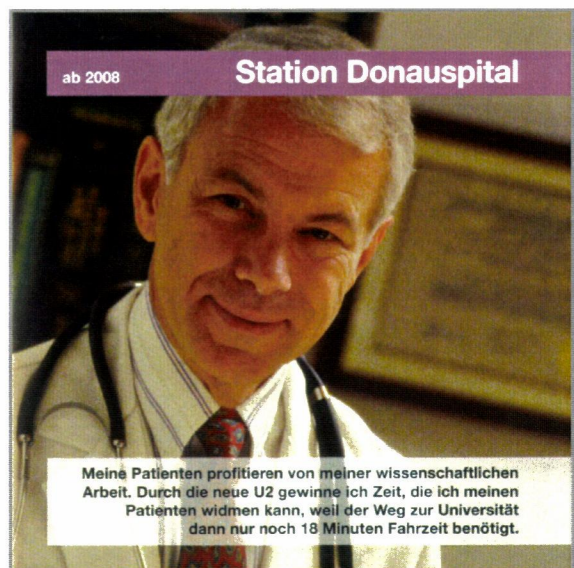
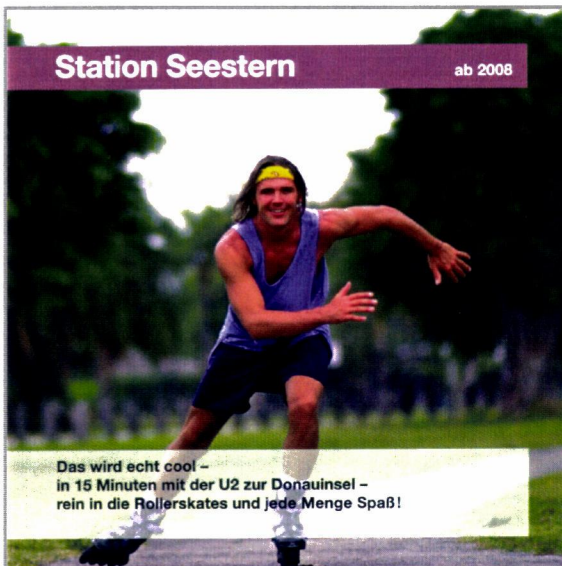
Unsere Clique zieht es in der warmen Jahreszeit oft auf die  
Trabrennbahn! Wir brauchen also die PS nicht unter der  
Motorhaube - wir lassen uns fahren.  
Und das mit der U2.

**Station Stadion** ab 2007

Mit der „U“ zum Training oder Match?  
Ohne Auto?  
Schneller und bequemer?  
Meine Mannschaft ist dabei!

ab 2008 **Station Donautadtbrücke**

Als Lehrerin weiß ich, daß Kinder sehr gern Ausflüge machen.  
Die neue U2 macht da vieles möglich: Spaziergänge in der  
Natur oder auch der Besuch eines Museums -  
das alles wird bald kein Problem mehr sein.



## Station Aspernstraße ab 2008

Kunst ist mein Leben! So habe ich mich schon oft gefragt, wie zeitaufwendig es für mich sein wird, das Museumsquartier zu erreichen – wenn es hier so richtig losgeht. Aber mit der neuen U2 bin ich dieses Problem los...

## Die bestehende U2-Strecke

Die bereits seit 1966 existierende Trasse der Ustrab (Unterpfasterstraßenbahn) zwischen Karlsplatz und Rathaus (Teil der ehemaligen 2er-Linie) wurde in den 70er Jahren für den U-Bahn-Betrieb umgebaut. Im August 1980 wurde der Betrieb der U2 zwischen Karlsplatz und Schottenring aufgenommen.

Die Bahnsteige der alten 2er-Linie waren nur für Kurzzüge der U-Bahn geeignet (2 Doppeltriebwagen statt der üblichen 3 Doppeltriebwagen). Der Ausbau der U2 nach Aspern macht die Verlängerung der Bahnsteige der Stationen Babenbergerstraße, Volkstheater und Rathaus von 75m auf 115m notwendig.

Der extrem kurze Stationsabstand zwischen den Stationen Volkstheater und Lerchenfelder Straße, der sich durch die Bahnsteigverlängerungen zusätzlich verkürzt, führte zu der Entscheidung, die U2-Station Lerchenfelder Straße – nach Beendigung der genannten Maßnahmen und Betriebsaufnahme von Langzügen (ca. ab Herbst 2002) – aufzulassen.

## Zahlen, Daten, Fakten

- Die derzeit 3,5 Kilometer lange Linie der U2 wird nach der Fertigstellung 12,5 Kilometer aufweisen – das bedeutet: 9 Kilometer neue U-Bahnstrecke für die U2!
- Der durchschnittliche Stationsabstand der insgesamt 17 U2-Stationen wird bei ca. 740 Meter liegen.
- Die verlängerte U2 bietet – mit 11 Stationen – der Donaustadt, dem flächengrößten Bezirk Wiens, und der bevölkerungsstarken Leopoldstadt ein neues, attraktives Verkehrsangebot.
- Planungsgrundlage ist ein Zugintervall von 4 Minuten, das je nach Bedarf verdichtet werden kann. Die Gesamtfahrtzeit vom Karlsplatz bis zur Aspernstraße wird – inklusive der Stationsaufenthalte – rund 25 Minuten betragen.
- Die U2 verbindet acht Wiener Bezirke (1., 2., 4., 6., 7., 8., 9. und 22. Bezirk).
- Die U2 bietet direkte Umsteigemöglichkeiten zu drei anderen U-Bahn-Linien – zur U1, U3 und U4 – sowie zu den Schnellbahnlinien S1, S2, S3 und S15 am Praterstern bzw. S80 in Stadlau.
- Die Kosten von rund 16 Milliarden Schilling (rund 1,16 Milliarden Euro) werden je zur Hälfte von Bund und Stadt Wien getragen.

## Chancen für das Stadtbild

Die Verlängerung der U2 bietet auch Chancen, Straßen und Plätze im Bereich der U-Bahn neu und attraktiv zu gestalten. So werden beispielsweise folgende, für Wien bedeutende Bereiche neu gestaltet werden:

- der Großraum des Pratersternes mit verbesserten Zugängen zum Nordbahnhof und zum Freizeitbereich „Prater“
- Ausstellungsstraße und Messegelände mit der Möglichkeit einer u-bahnseitigen Begrünung der Ausstellungsstraße und einer besucherfreundlichen Neugestaltung des Messegeländes

Für die Gestaltung der Stationen, insbesondere für die Stationen in Hochlage, wird ein Architektenwettbewerb europaweit ausgeschrieben werden.

Impressum • Für den Inhalt verantwortlich: Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung • 1082 Wien, Rathausstraße 14-16 • Telefon: 4000 888 31, Fax: 4000 99 80 18 • E-mail: regent@m18.magwien.gv.at • Internet: http://www.magwien.gv.at/ma18/ • Fotos: © The Stock Market/2002 (12), © Tph - Peter Widmann (2) • Textkonzeption: Kienast und Kienast, Retz und Wien • Grafik Design, Illustrationen: Gerhard E. Wirth, Wien

## Wie geht es weiter?

<b>bis Anfang 2000</b>	Fertigstellung des „Generellen U-Bahn-Projektes“ (Teil 2 der Generellen Planung), anschließend Übergabe der Federführung an die Wiener Linien zur Realisierung des Projektes Teil 3 der Generellen Planung (Oberflächenlösungen, Begleit- und Folgemaßnahmen) soll bis Mitte 2000 fertiggestellt werden
<b>2000-2001</b>	Behörden-Verfahren für die Neubaustrecke: Einreichung um Konzession nach dem Eisenbahngesetz beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Einleitung eines Prüfungsverfahrens nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)
<b>Anfang 2002</b>	Nach Erteilung der Konzession einschließlich positiver Erledigung des UVP-Verfahrens: Eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren Ausführungsplanung Ausschreibung der Bauleistungen
<b>Ende 2002</b>	Baubeginn U2: Schottenring bis Stadion
<b>Ende 2004</b>	Baubeginn U2: Stadion bis Aspernstraße
<b>Ende 2007</b>	Eröffnung: Schottenring bis Stadion
<b>Ende 2008</b>	Eröffnung: Stadion bis Aspernstraße

## Ihr Team der U2

Wir planen für Sie

	Siegfried Köberl Stadtplanung, MA 18		Brigitte Edler Wirtschaftsstadträtin		Günther Kienast Öffentlichkeitsarbeit
	Andrea Leitner Pressereferat		Brigitte Jilka Stadtplanung, MA 18		Diana Grössinger Öffentlichkeitsarbeit, MA 18
	Gerhard E. Wirth Grafik-Design		Kurt Höfling Wiener Linien		Diana Grössinger Öffentlichkeitsarbeit, MA 18

## Die Informationsbroschüre

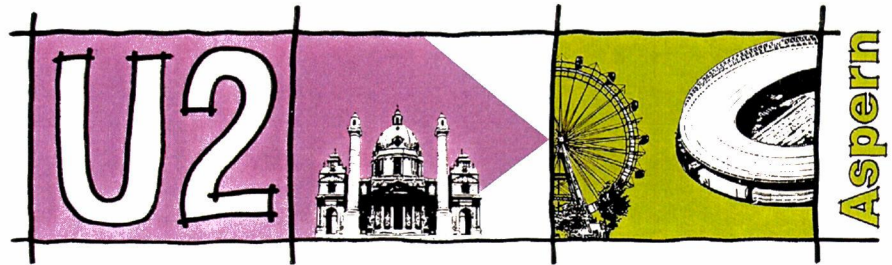
Ziel der Informationsbroschüre war es, zum Abschluss der Generellen Planung zusammenfassend ausführliche Informationen für Interessierte zur Verfügung zu stellen.

Gewählt wurde die Form einer Zeitung im Format A3.

Bisher wurde diese Informationsbroschüre in einer Auflage von 120.000 Stück zur Verteilung gebracht.

Anschließend finden Sie eine verkleinerte Wiedergabe der Informationsbroschüre.

1999/2000



Eine U-Bahn vom Karlsplatz nach Aspern

# U2-Verlängerung Schottenring – Aspern

Werkstatt

  
STADTPLANUNG WIEN

An einen Haushalt

Ämtliche Mitteilung • Postgebühr bar bezahlt

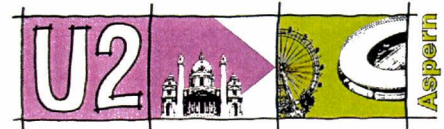
Die Stadt gehört Dir.  WIENER LINIEN





Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Liebe Bürgerinnen und Bürger!



Als für die U-Bahn-Planung verantwortlicher Politiker freue ich mich, Ihnen eine umfassende Informationsbroschüre zur Verlängerung der U2 nach Aspern zu überreichen.

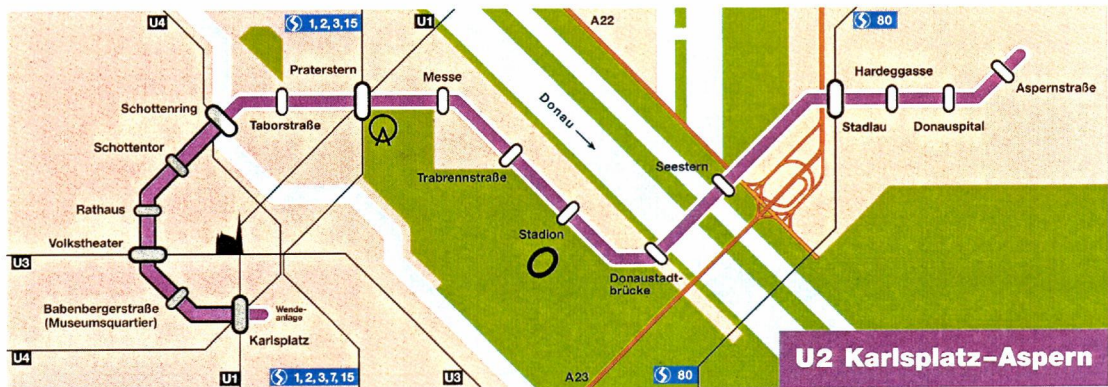
Im Sommer 1998 begann die MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) auf Grundlage von umfassenden Variantenuntersuchungen mit der Planung des Projektes, die U2 nach Aspern zu verlängern. Die Optimierungsphase, die im Spätsommer 1999 abgeschlossen wurde, beinhaltete die Festlegung der Trasse und der Stationen.

In dieser Broschüre – einem „Baustein“ der aktiven Bürgerinformation – werden Ihnen die aktuellsten Entwürfe der Planerinnen und Planer vorgestellt. Auskunft über die U2-Verlängerung geben auch die Informationstage der Stadtplanung und die Gespräche im kleinen Rahmen mit AnrainerInnen und Interessierten. In diesen zahlreichen Gesprächen sind die Planerinnen und Planer stets bemüht, auf die vielen verschiedenen Anliegen einzugehen und sie nach Möglichkeit bei der Planung zu berücksichtigen.

Ich möchte Sie einladen, auch weiterhin die Informationsangebote der U-Bahn-PlanerInnen in Anspruch zu nehmen, um gemeinsam bestmögliche Voraussetzungen für das Gelingen der U2-Verlängerung zu schaffen.

Wien, im Jänner 2000

## Vorwort



In der Optimierungsphase wurden AnrainerInnen und Interessierte der geplanten U2-Trasse zum Dialog eingeladen und darüber hinaus regelmäßig über den aktuellen Stand der Planungen informiert. Im Spätsommer 1999 wurde die Optimierungsphase abgeschlossen, die die Festlegung der Trasse und der Stationen beinhaltete.

Ende Juni/Anfang Juli 1999 fanden Informationstage im 2. und 22. Bezirk statt, die – von einer Werkstatt-Ausstellung begleitet – den aktuellen Stand der Planungen zeigten.

Im September wurden Informationstage im U3-Besucherforum angeboten, die schwerpunktmäßig den Umbau der bestehenden Strecke der U2 zum Inhalt hatten. Es bot sich hier die Gelegenheit, mit verantwortlichen PlanerInnen u.a. auch über das Projekt „U2-Verlängerung“ zu sprechen und offene Fragen zu diskutieren.

Neben diesen Informationstagen werden regelmäßig Gespräche im kleineren Rahmen mit AnrainerInnen und Interessierten durchgeführt.

Im Oktober 1999 wurden weitere Informationstage im 2. und 22. Bezirk abgehalten, die über den aktuellen Planungsstand informierten.

Falls auch Sie am Ausbau der U2 interessiert sind und Informationsmaterial zugesandt bekommen möchten, füllen Sie bitte den Kupon (auf der vorletzten Seite) aus und werfen ihn – frankiert – in den nächsten Postkasten!

## Bürgerinformation

## Zahlen und Fakten

- Die derzeit 3,5 Kilometer lange Linie der U2 wird nach der Fertigstellung 12,5 Kilometer aufweisen – das bedeutet: 9 Kilometer neue U-Bahnstrecke für die U2!
- Der durchschnittliche Stationsabstand der insgesamt 17 U2-Stationen wird bei ca. 740 Meter liegen.
- Die verlängerte U2 bietet – mit 11 Stationen – der Donaustadt, dem flächengrößten Bezirk Wiens, und der bevölkerungsstarken Leopoldstadt ein neues, attraktives Verkehrsangebot.
- Planungsgrundlage ist ein Zugsintervall von 4 Minuten, das je nach Bedarf verdichtet werden kann. Die Gesamtfahrzeit vom Karlsplatz bis zur Aspernstraße wird – inklusive der Stationsaufenthalte – rund 25 Minuten betragen.
- Die U2 verbindet acht Wiener Bezirke (1., 2., 4., 6., 7., 8., 9. und 22. Bezirk).
- Die U2 bietet direkte Umsteigemöglichkeiten zu drei anderen U-Bahn-Linien – zur U1, U3 und U4 – sowie zu den Schnellbahnlinien S1, S2, S3 und S15 am Praterstern bzw. S80 in Stadlau.
- Die Kosten von rund 16 Milliarden Schilling (rund 1,16 Milliarden Euro) werden je zur Hälfte von Bund und Stadt Wien getragen.

## Verlängerung der U2 vom Schottenring nach Aspern

### In der 3. Ausbauphase der Wiener U-Bahn wurde auf Basis

- des Verkehrskonzeptes,
- des Übereinkommens von Bund und Stadt Wien (das sog. 30-Milliarden-Paket) sowie
- der Prioritätenreihung der „Generellen Planung“ neben der Verlängerung der U1 von Kagran nach Leopoldau auch die Verlängerung der Linie U2 vom Schottenring nach Aspern festgelegt.

Die U2 wird nach dem Schottenring im 2. Bezirk über die Taborstraße zum Praterstern und weiter über die Ausstellungsstraße und das Stadion zur Donaustadtbrücke verlängert. Im 22. Bezirk wird die U2 von der Donaustadtbrücke über das Donauespital bis zur geplanten Endstelle bei der Aspernstraße geführt.

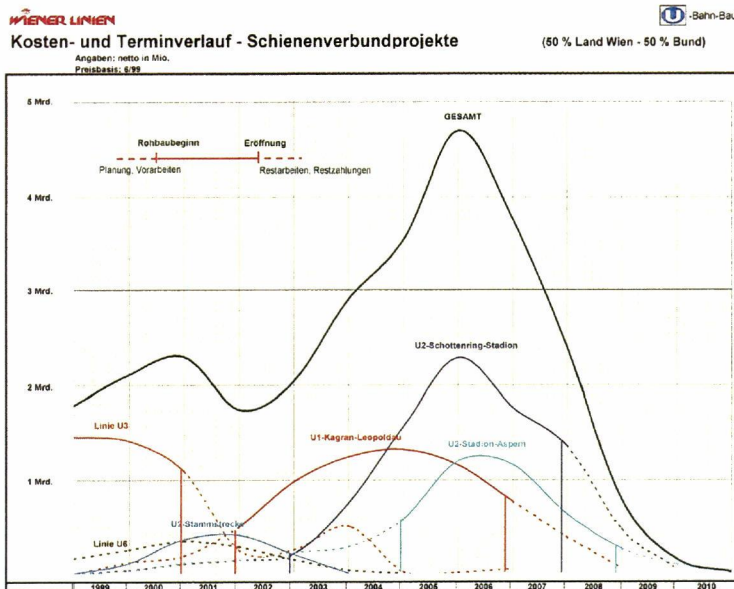
## Stand der Planungen

Nach umfangreichen Variantenuntersuchungen begann die MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) im Sommer 1998 mit dem „Generellen Projekt“ der U2-Verlängerung nach Aspern.

In dieser Planungsphase wurden zahlreiche Gespräche geführt. Bürgerinformationsveranstaltungen im Sommer und Herbst 1999 boten Interessierten die Gelegenheit, mit zuständigen Planerinnen und Planern über den aktuellen Stand der Planungen zu diskutieren. Nach dieser intensiven Planungs- und Diskussionsphase wurde die Trasse optimiert und danach samt Stationen festgelegt. Im wesentlichen wurden dabei folgende Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Entwurf vorgenommen:

- Die Trasse wird in der Ausstellungsstraße in Tiefelage geführt, die U2 „taucht“ erst im Bereich Messe auf.
- Im Bereich der Station Donauespital (nördlich der Langobardenstraße) verläuft die U2 in einfacher Hochlage. Ein Fußgängersteg verbindet Station und Donauespital.
- Alle Stationen in Hochlage werden „eingehaust“.

# Zahlen Fakten



**Mag. Brigitte Ederer**  
 Stadträtin für Finanzen, Wirtschaftspolitik  
 und Wiener Stadtwerke

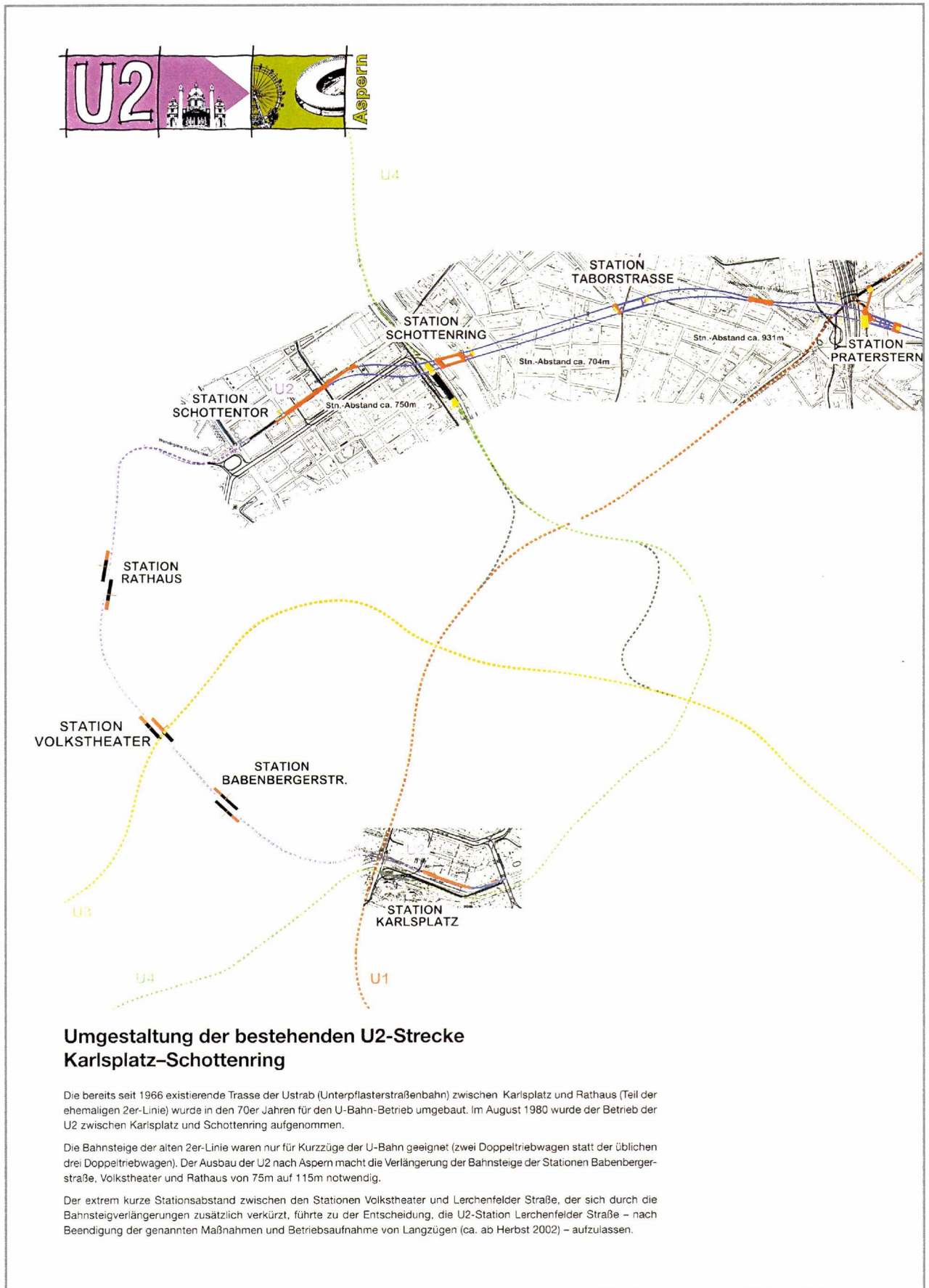


Mit der Entscheidung der Stadtregierung, die derzeitige U2-Strecke vom Schottenring über den 2. Bezirk bis nach Aspern zu verlängern, sind städtebauliche Würfel für das neue Jahrtausend gefallen.

Sowohl die von der Altersstruktur her überwiegend von Jungfamilien bewohnte Donaustadt, als auch die bevölkerungsstarke Leopoldstadt bekommen mit der Linie U2 ein sehr attraktives öffentliches Verkehrsangebot.

Die Verlängerung der U2 wird auch auf die Wirtschaft positive Auswirkungen haben: Einerseits werden durch die Bauarbeiten zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen, andererseits wird die Attraktivität der erschlossenen Gebiete für die Gründung von Wirtschaftsstandorten erhöht.

# Projekt



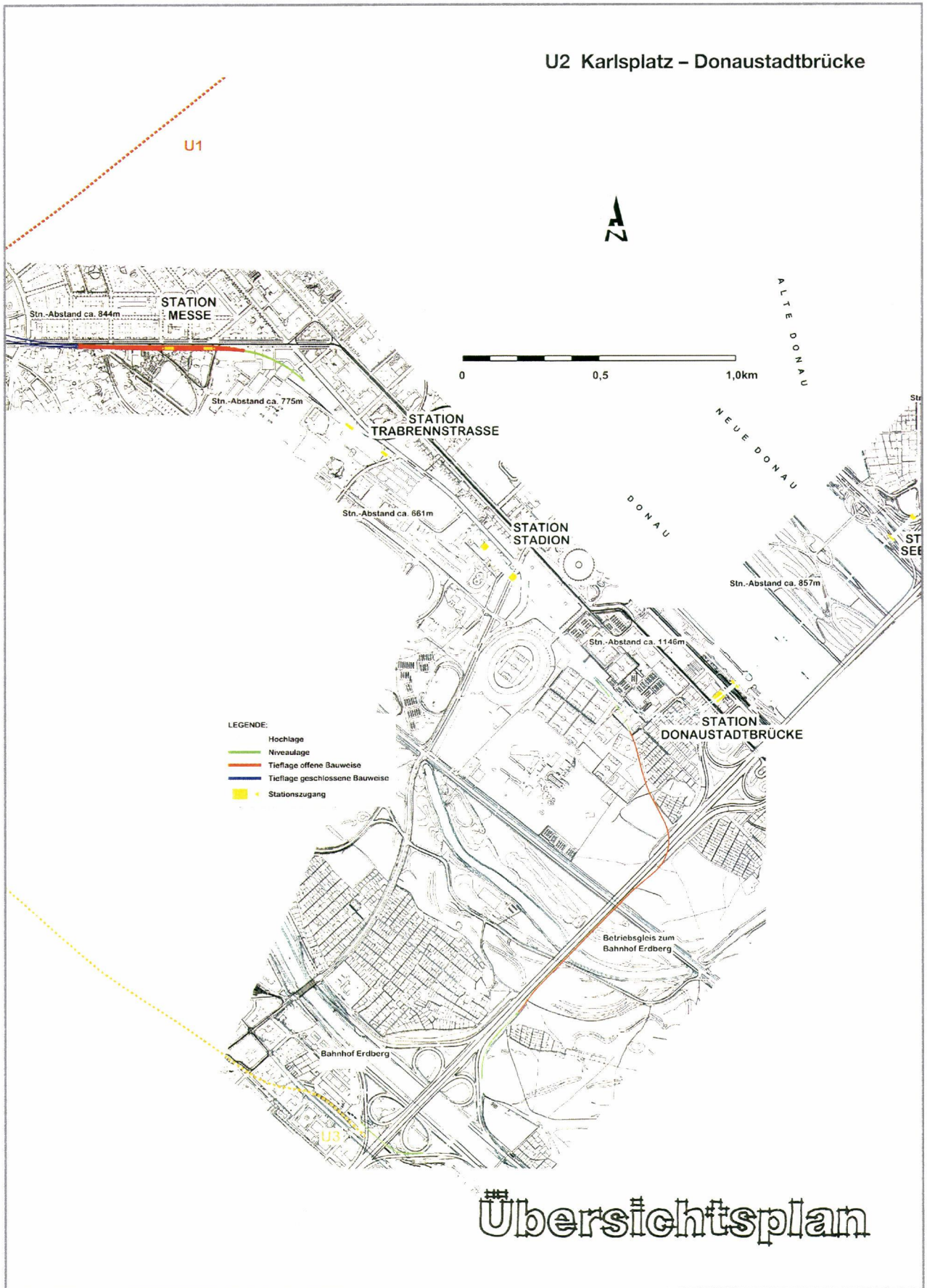
## Umgestaltung der bestehenden U2-Strecke Karlsplatz–Schottenring

Die bereits seit 1966 existierende Trasse der Ustrab (Unterpflasterstraßenbahn) zwischen Karlsplatz und Rathaus (Teil der ehemaligen 2er-Linie) wurde in den 70er Jahren für den U-Bahn-Betrieb umgebaut. Im August 1980 wurde der Betrieb der U2 zwischen Karlsplatz und Schottenring aufgenommen.

Die Bahnsteige der alten 2er-Linie waren nur für Kurzzüge der U-Bahn geeignet (zwei Doppeltriebwagen statt der üblichen drei Doppeltriebwagen). Der Ausbau der U2 nach Aspern macht die Verlängerung der Bahnsteige der Stationen Babenbergerstraße, Volkstheater und Rathaus von 75m auf 115m notwendig.

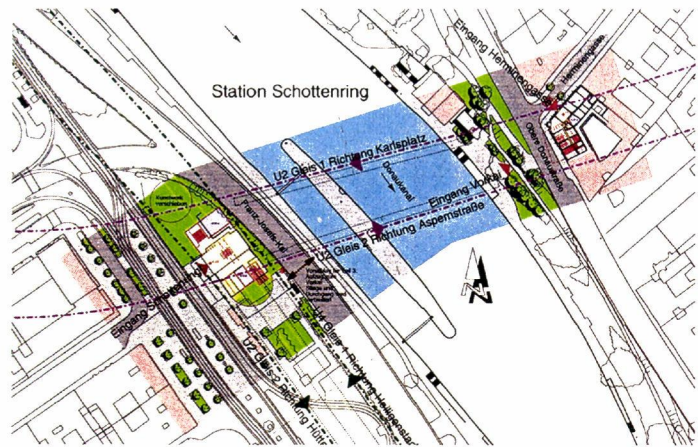
Der extrem kurze Stationsabstand zwischen den Stationen Volkstheater und Lerchenfelder Straße, der sich durch die Bahnsteigverlängerungen zusätzlich verkürzt, führte zu der Entscheidung, die U2-Station Lerchenfelder Straße – nach Beendigung der genannten Maßnahmen und Betriebsaufnahme von Langzügen (ca. ab Herbst 2002) – aufzulassen.

## U2 Karlsplatz – Donaustadtbrücke

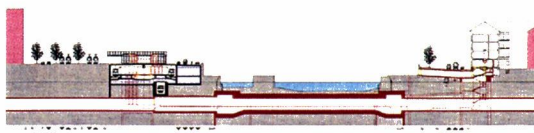


## Station Schottenring

Im Bereich Schottenring wird der Donaukanal unterfahren. Dadurch erhält der Kreuzungspunkt U2/U4 Schottenring auch einen direkten Aufgang zum 2. Bezirk (Vorkai und Herminengasse).



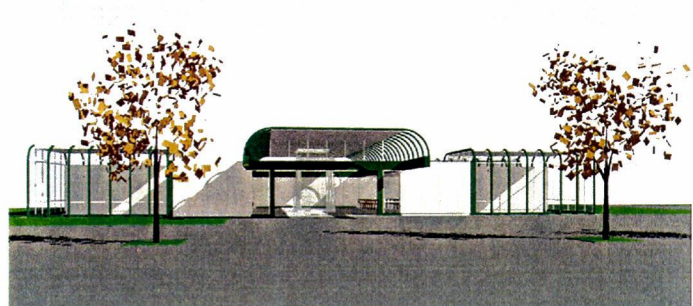
Station Schottenring, mögliche Oberflächengestaltung



Station Schottenring, Schnitt durch die Station der U2



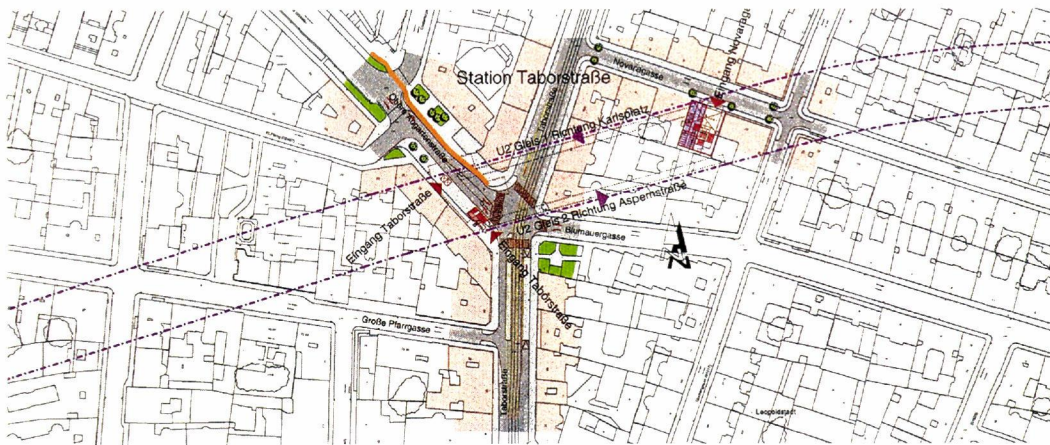
Station Schottenring, Schnitt durch die Station der U4



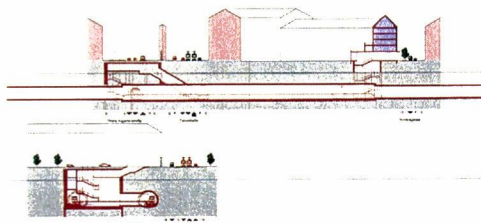
Station Schottenring, Stationsgebäude nach dem Umbau

# Stationen

## Station Taborstraße



Station Taborstraße, mögliche Oberflächengestaltung



Station Taborstraße, Schnitte

Die **Station Taborstraße** liegt ca. 16 Meter unter Niveau und wird als Mittelbahnsteig-Station ausgeführt. Die Aufgänge Taborstraße (Ecke Obere Augartenstraße) und Novaragasse ergeben – über ihre Erschließungswirkung hinaus – auch einen wirtschaftlichen Impuls für diesen Bezirksteil.

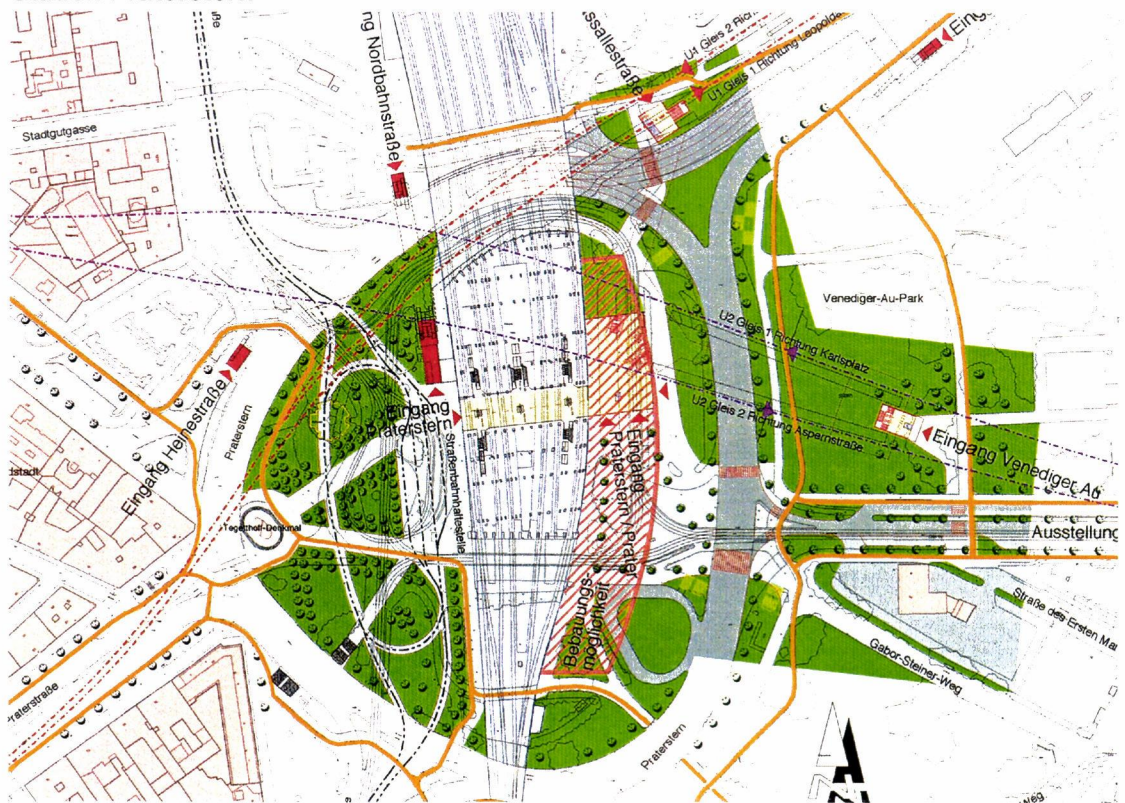
**Gerhard Kubik**  
Bezirksvorsteher 2. Bezirk



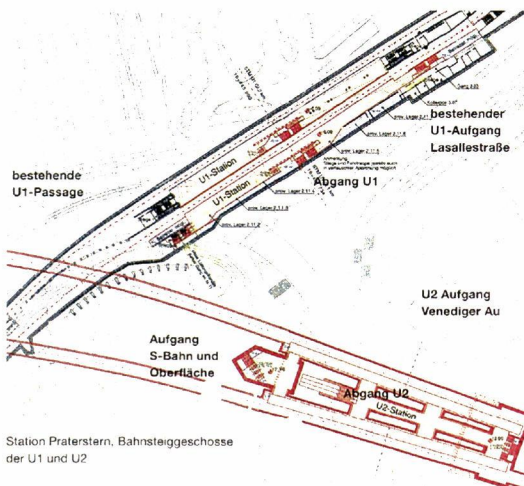
Als Bezirksvorsteher für den zweiten Bezirk freue ich mich, daß die U2 für unseren Bezirk ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel sein wird. Planung und Bau werden auch dazu beitragen, daß weitere Planungsvorhaben in unserem Bezirk vorangetrieben werden wie z.B. die Gestaltung des Pratersterns und des Messegeländes.

# Stationen

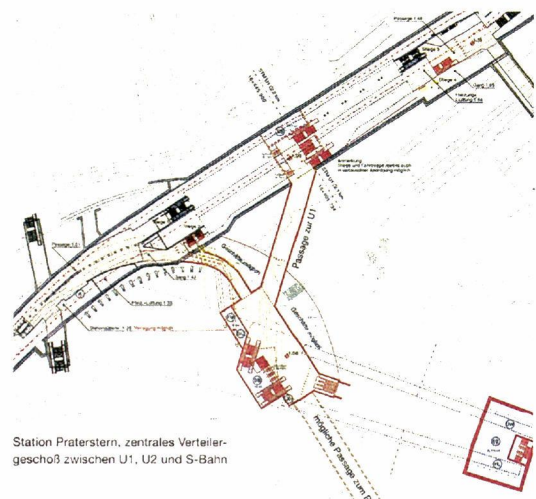
## Station Praterstern



Station Praterstern, mögliche Oberflächengestaltung



Station Praterstern, Bahnsteigeschosse der U1 und U2

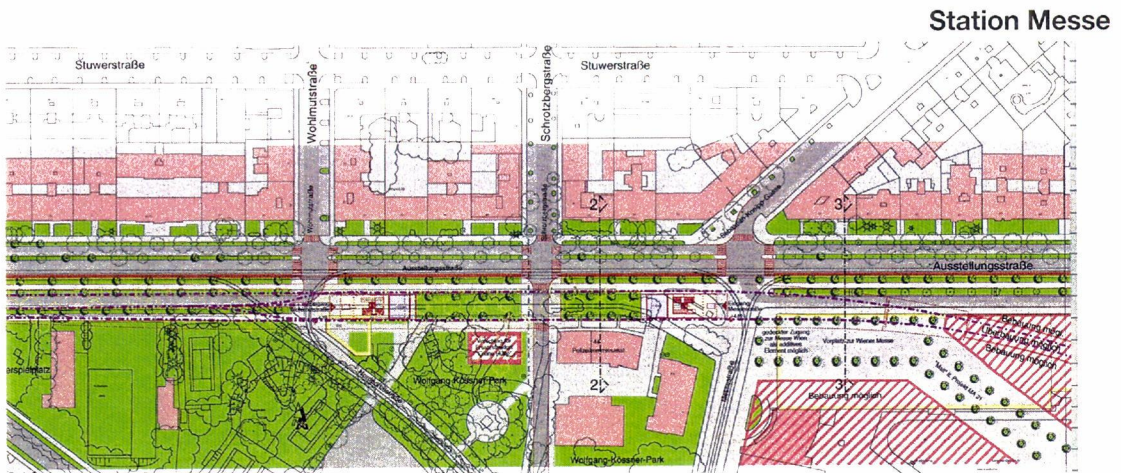


Station Praterstern, zentrales Verteiler-geschoß zwischen U1, U2 und S-Bahn

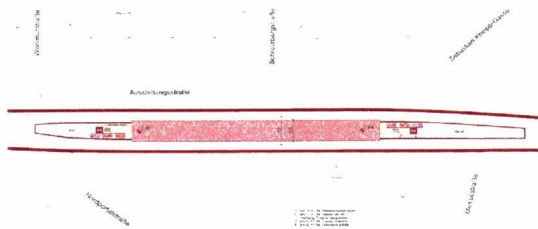
Als Mittelbahnsteig-Station in Tieflage wird auch die **Station Praterstern** ausgeführt. Das östliche Bahnsteigende führt zum Ausgang Venediger Au, das westliche Bahnsteigende zum Verteiler-geschoß; Hier gelangt man zu U1 und S-Bahn. Bei der Oberflächengestaltung wird an einer Lösung gearbeitet, die für Fahrgäste einen komfortablen und sicheren Übergang zum Prater ermöglicht.

Die U1-Station wird behindertengerecht ausgebaut: 2 Seitenbahnsteige werden mit Liften und Fahrtreppen ausgestattet.

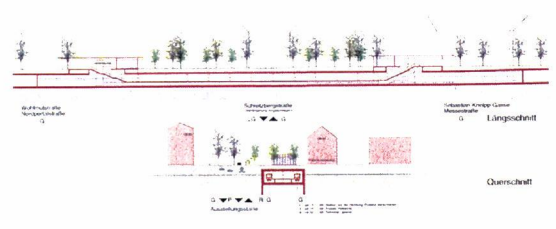
# Stationen



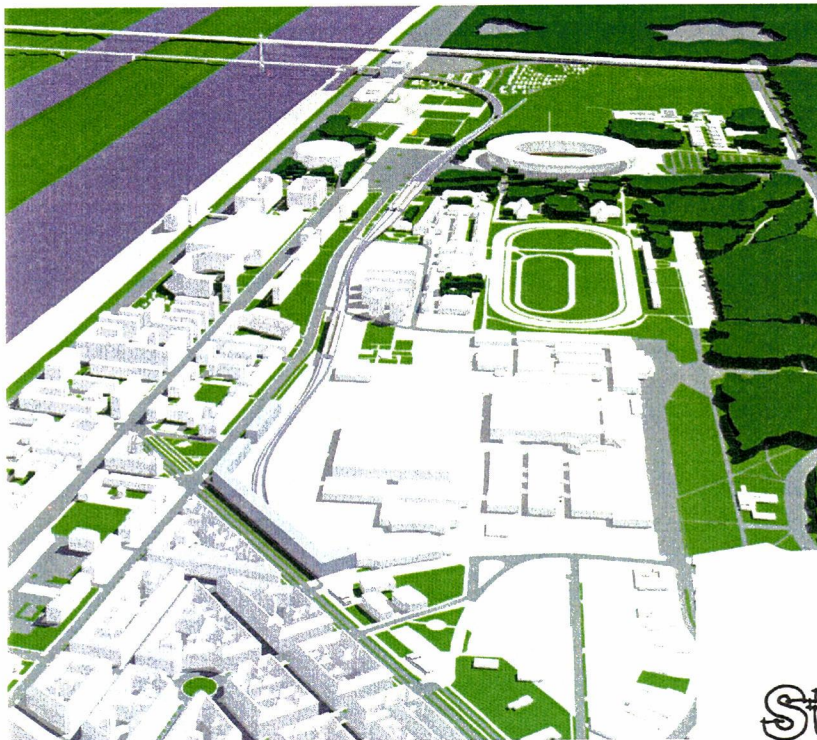
Station Messe, mögliche Oberflächengestaltung



Station Messe, Bahnsteiggeschoß



Station Messe, Schnitte



Nach dem Praterstern führt die U2 unter der Ausstellungsstraße bis zur **Station Messe**. In Tieflage mit Mittelbahnsteig, erhält diese Station Ausgänge in Höhe Wohlmutterstraße und Messestraße.

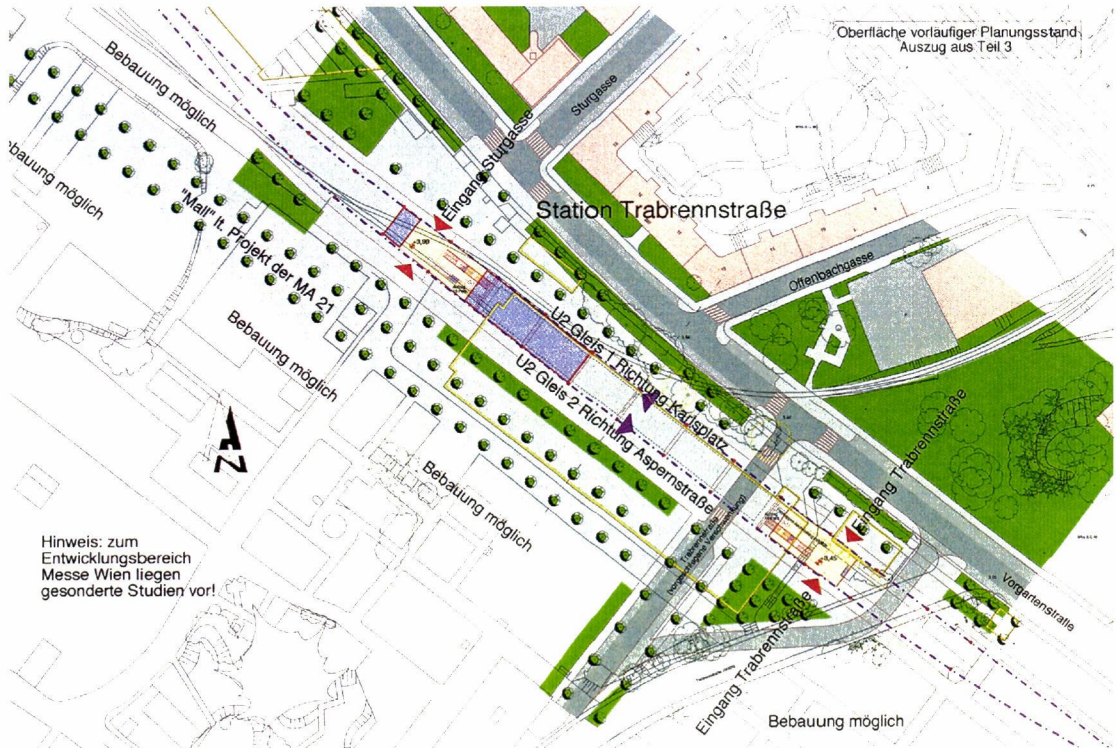
Nach dieser Station taucht die U2 im Übergang zur Vorgartenstraße an die Oberfläche und verläuft weiter in Hochlage.

Vogelperspektive, Blick Richtung Süd-Osten, im Vordergrund die Station Messe

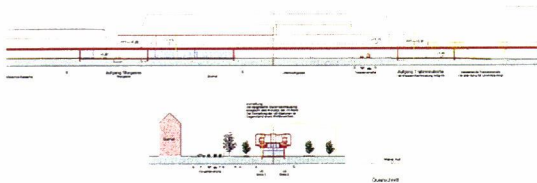
## Stationen



## Station Trabrennstraße



Station Trabrennstraße, mögliche Oberflächengestaltung

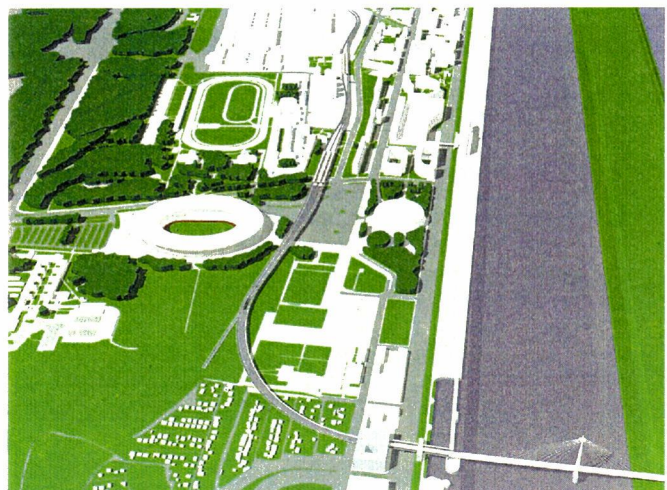


Station Trabrennstraße, Längsschnitt

Station Trabrennstraße, Querschnitt

Bei der Station Trabrennstraße, der ersten Station in Hochlage, rückt die Trasse ins Messegelände, der Wohnbau „Sturhof“ wird durch zwei Baumreihen von der künftigen U2-Trasse getrennt.

Vogelperspektive, Blickrichtung donaufwärts (Nordosten), mit den Stationen Donaustadtbrücke, Stadion und Trabrennstraße



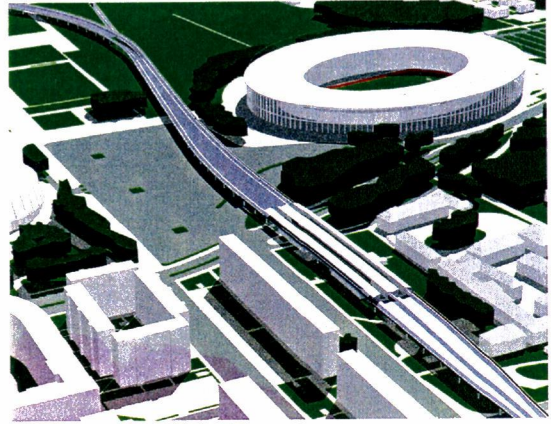
# Stationen

Die **Station Stadion** (in Hochlage) erhält zwei Mittelbahnsteige und entsprechend großzügige Zugangslösungen. Damit entspricht die Station den bei Großveranstaltungen entstehenden Anforderungen.

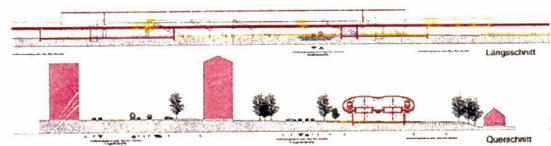


Station Stadion, mögliche Oberflächengestaltung

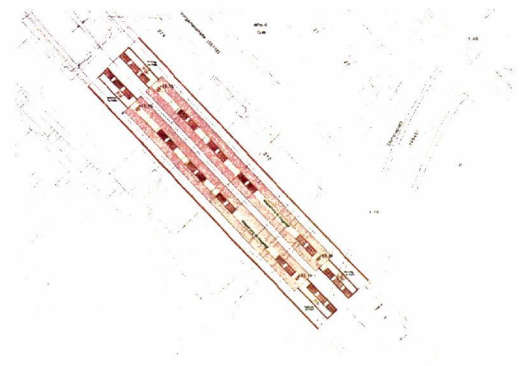
## Station Stadion



Vogelperspektive, Blickrichtung Süden

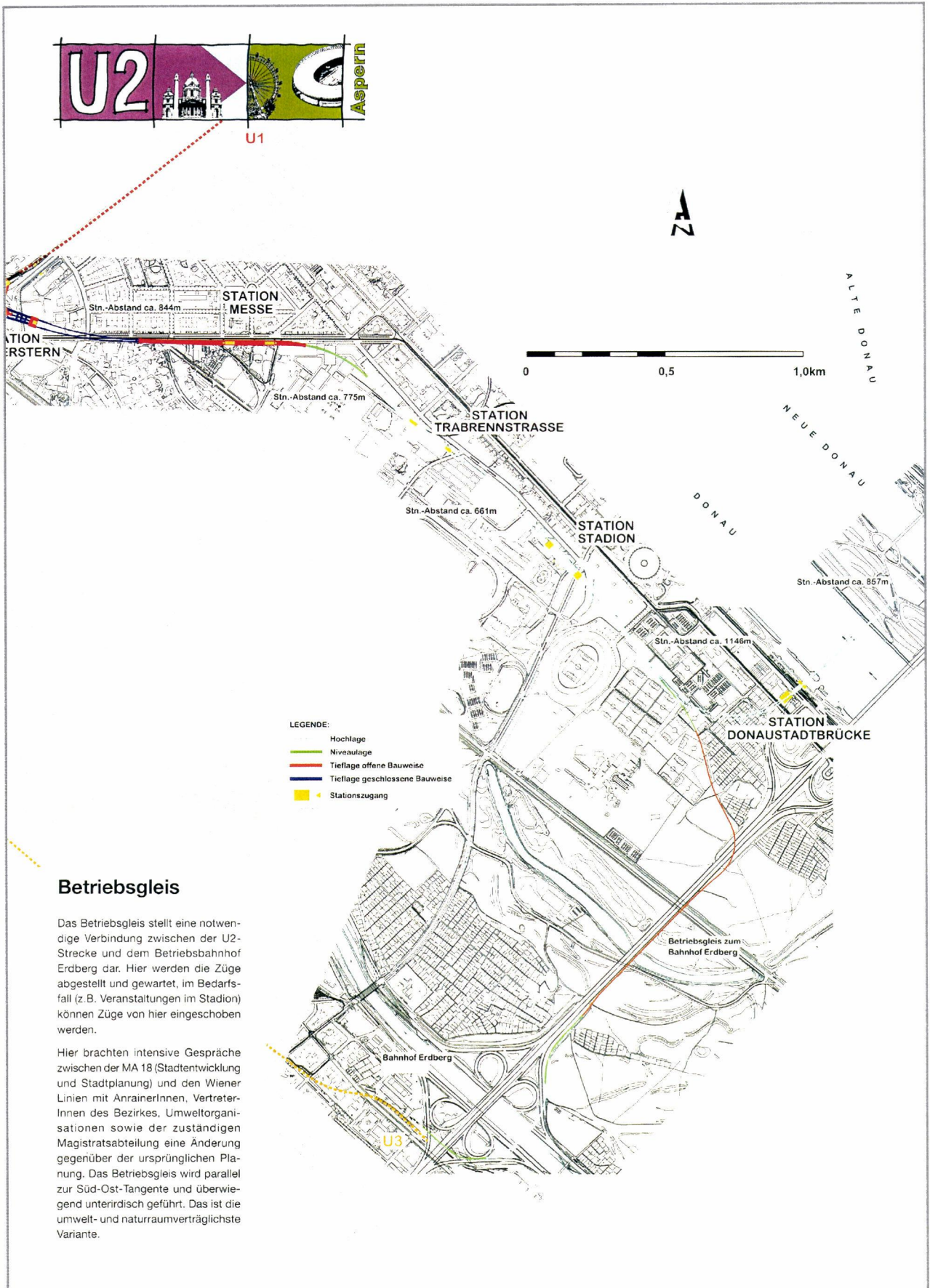


Station Stadion, Schnitte



Station Stadion, Bahnsteiggescloß

# Stationen





**DI Siegfried Köberl**  
Stadtplaner

Ich möchte nochmals erinnern, wofür U2 steht: Es steht für weitere 9 Kilometer

U-Bahn, für zusätzliche 11 Stationen, für ein hochleistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel, welches in Tief- und Hochlage sowohl dicht- als auch locker bebaute Siedlungs- und Erholungsgebiete erschließen wird, für ein Projekt, welches weiters für die nächsten 20-50 Jahre und mehr unsere Stadt wesentlich prägen wird.

Angesichts dieser Dimensionen ist es nicht überraschend, daß es beim Werden eines solch gewaltigen und langwirksamen Projektes zum Aufeinandertreffen unterschiedlichster Interessenslagen kommt.

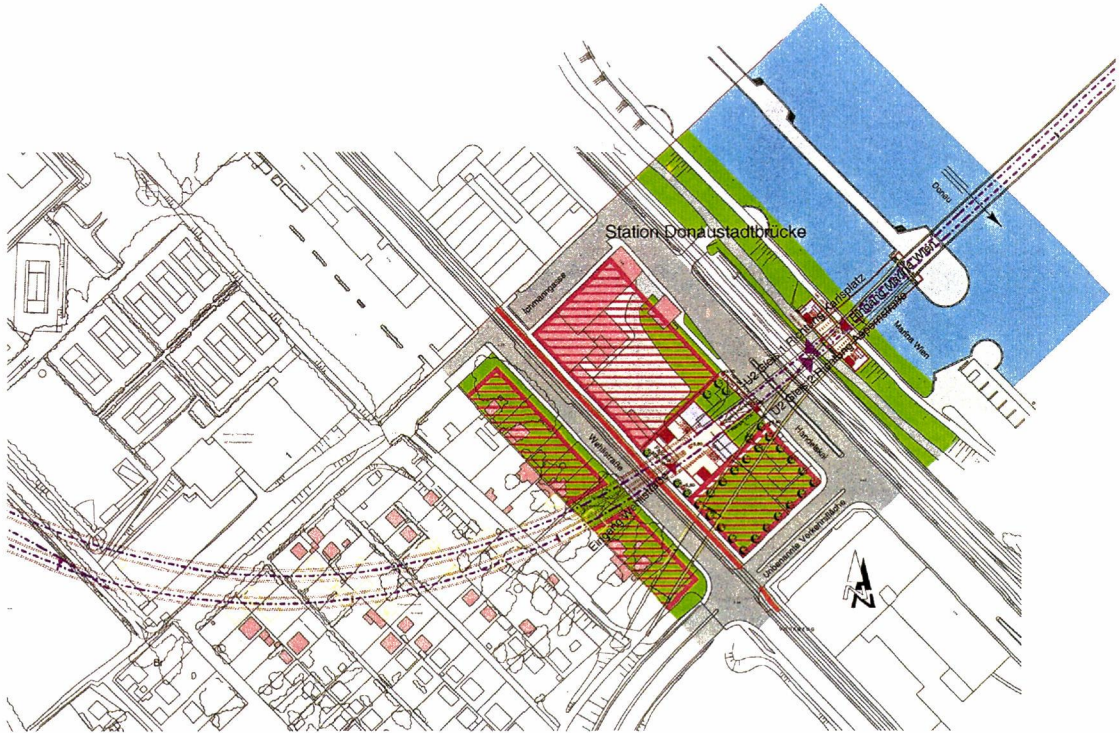
Ich als Planer und seitens der MA18 in dieser Projektphase zuständige Koordinator fühle mich daher verpflichtet, dafür zu sorgen, daß diese unterschiedlichen Sichtweisen angehört, abgewogen und zum Zweck einer für uns alle – Benutzer, Betreiber, Bewohner und auch Planer – annehmbaren Lösung in die Planung eingebracht werden.

## Wie geht es weiter?

- |                        |   |
|------------------------|---|
| <b>bis Anfang 2000</b> | Fertigstellung des „Generellen U-Bahn-Projektes“ (Teil 2 der Generellen Planung), anschließend Übergabe der Federführung an die Wiener Linien zur Realisierung des Projektes  |
| <b>2000 – 2001</b>     | Teil 3 der Generellen Planung (Oberflächenlösungen, Begleit- und Folgemaßnahmen) soll bis Mitte 2000 fertiggestellt werden  |
| <b>2000 – 2001</b>     | Behörden-Verfahren für die Neubaustrecke:<br>Einreichung um Konzession nach dem Eisenbahngesetz beim zuständigen Bundesministerium,<br>Einleitung eines Prüfungsverfahrens nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) |
| <b>Anfang 2002</b>     | Nach Erteilung der Konzession einschließlich positiver Erledigung des UVP-Verfahrens:<br>Eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren<br>Ausführungsplanung<br>Ausschreibung der Bauleistungen                                 |
| <b>Ende 2002</b>       | Baubeginn U2: Schottenring bis Stadion (und Betriebsgleis)  |
| <b>Ende 2004</b>       | Baubeginn U2: Stadion bis Aspernstraße  |
| <b>Ende 2007</b>       | Eröffnung: Schottenring bis Stadion   |
| <b>Ende 2008</b>       | Eröffnung: Stadion bis Aspernstraße   |

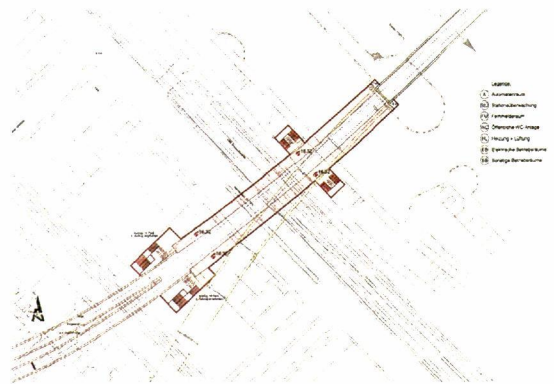
# Übersichtsplan

## Station Donaustadtbrücke

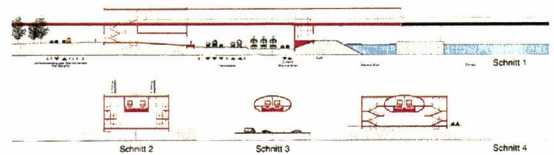


Station Donaustadtbrücke, mögliche Oberflächengestaltung

Die **Station Donaustadtbrücke** (Station in Hochlage mit Seitenbahnsteigen) wird mit den Ausgängen Wehlstraße, Handelskai und „Marina Wien“ (Sporthafen an der Donau) Wohn-, Arbeits- und Freizeitbereiche erschließen.



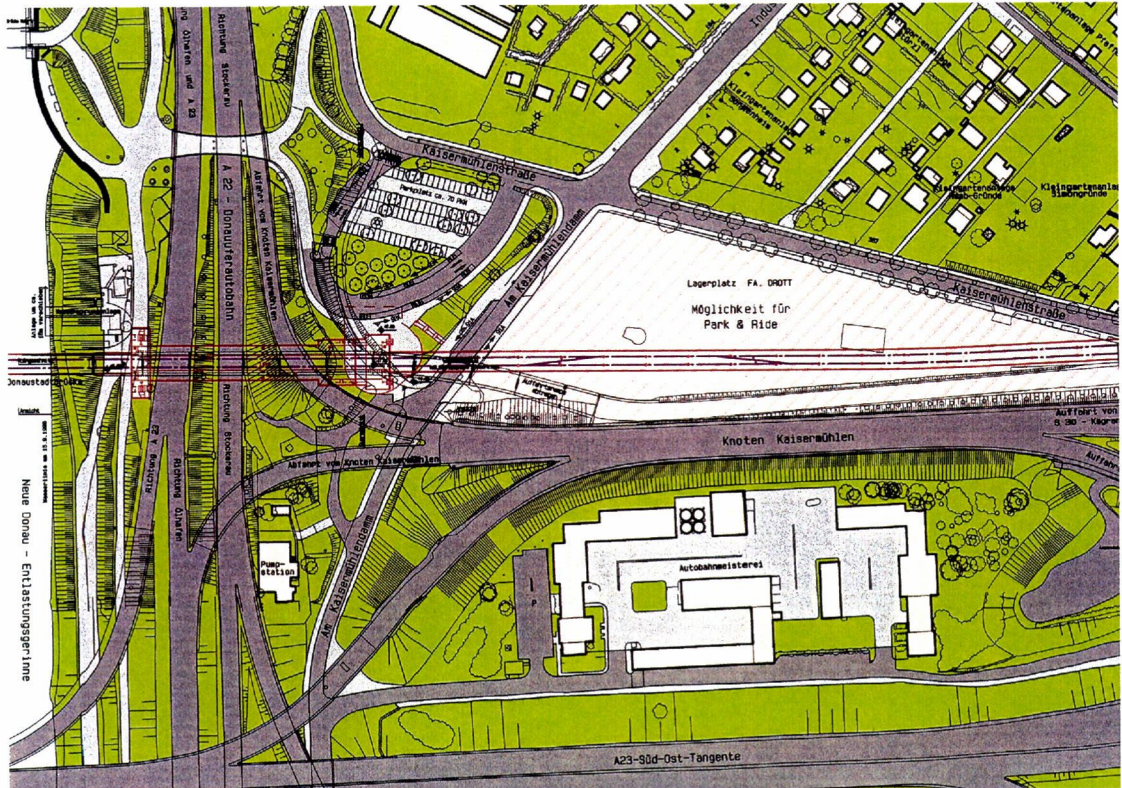
Station Donaustadtbrücke, Bahnsteiggeschoß



Station Donaustadtbrücke, Schnitte

# Stationen

## Station Seestern

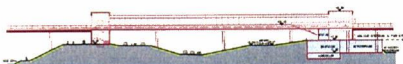


Station Seestern, mögliche Oberflächengestaltung

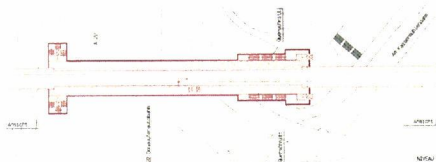
Die Lage der **Station Seestern** an den Autobahnen A22 und A23 macht sie auch als Park-and-ride-Station geeignet. Die unmittelbare Nähe zur Neuen Donau verleiht dieser Station darüberhinaus den Nutzen einer Freizeit-Station.



Station Seestern, Querschnitt



Station Seestern, Schnitt Nord-Westansicht



Station Seestern, Bahnsteiggeschoß

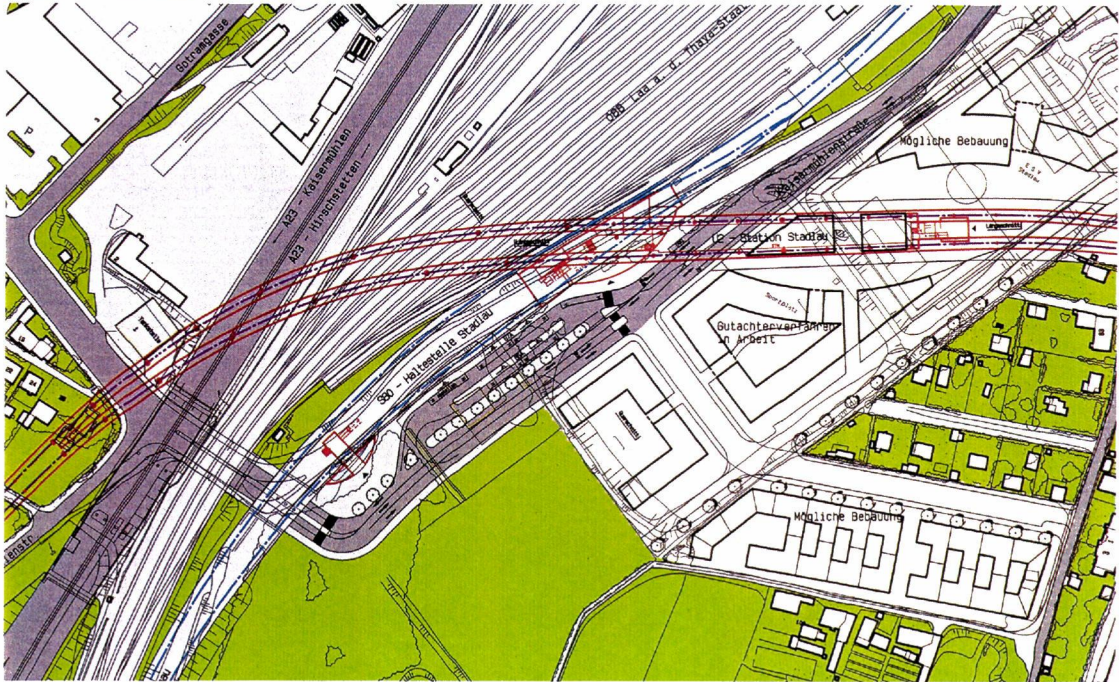


**Ing. Kurt Höfling**  
Planer Wiener Linien

Mit dem Ausbau der U2 bis Aspern setzen wir einen wesentlichen Schritt für ein zukunftsorientiertes Netz öffentlichen Verkehrs. Die Wienerinnen und Wiener – vor allem aber die BewohnerInnen des 2. und 22. Bezirkes – werden schnell und bequem wichtige Bereiche der Stadt, den Arbeitsplatz in den inneren Bezirken oder aber die Freizeitbereiche Prater und Stadion erreichen. Fahrgäste der Wiener Linien können dann z.B. in 15 Minuten vom Karlsplatz zum Stadion oder in 18 Minuten vom Donauspital zum Schottentor gelangen. Dieses Angebot wird das Straßennetz entlasten – der tägliche Stau auf der Südost-Tangente und deren Zufahrtsstraßen sollte dann der Vergangenheit angehören. Attraktive Fahrzeiten bei den Zubringerlinien (Straßenbahn, Busse) sind damit ebenfalls in Sicht.

# Stationen

## Station Stadlau



Station Stadlau, mögliche Oberflächengestaltung  
Es wird ein Gutachtungsverfahren zur Oberflächengestaltung, bei dieser Station, durchgeführt.

In der **Station Stadlau** besteht die Möglichkeit des Umsteigens zwischen der Schnellbahnlinie S80 und der U2.



**Franz-Karl Effenberg**  
Bezirksvorsteher 22. Bezirk

Mit der Verlängerung der U2 bis in den 22. Bezirk wird eine alte Forderung unseres Bezirkes erfüllt werden. Die Realisierung dieses Großprojektes, gegründet auch auf Initiative unseres Bezirkes, erhöht die Attraktivität der Donaustadt – als Wohnbezirk und auch als Wirtschaftstandort.

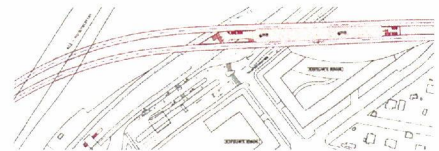
Die Bürgerinnen und Bürger der Donaustadt werden mit der neuen U2, einem hochmodernen und leistungsstarken öffentlichen Verkehrsmittel, an den Kern von Wien angebunden.



Station Stadlau, Querschnitt



Station Stadlau, Systemschnitt



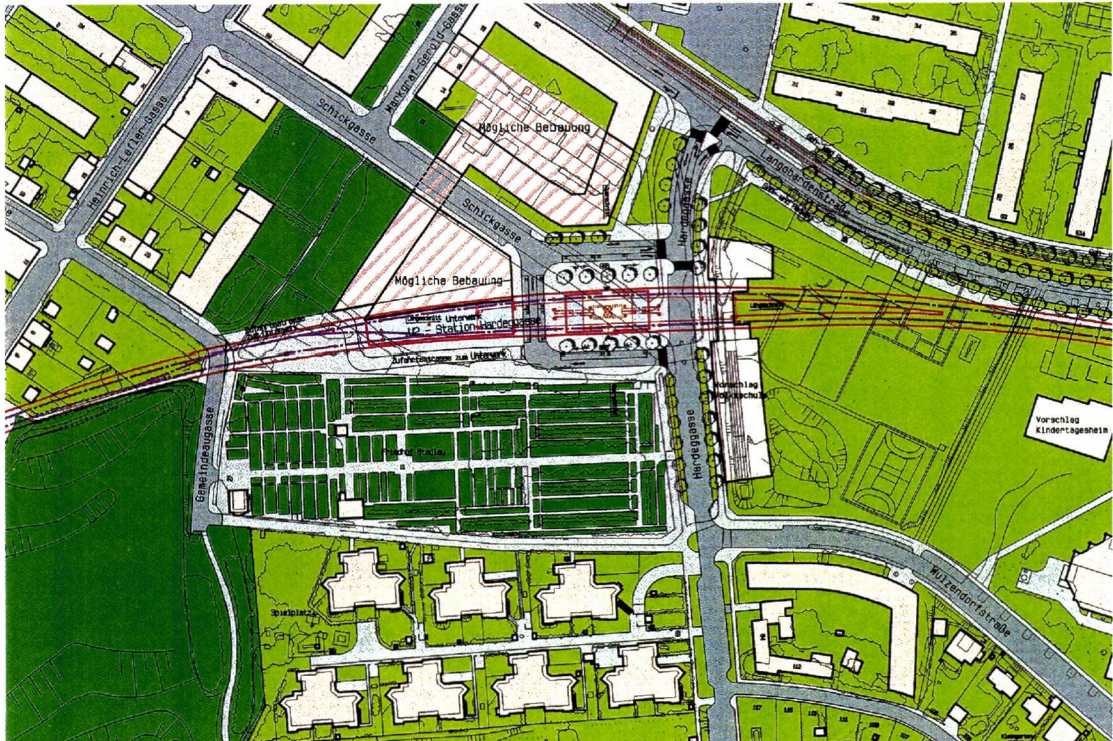
Station Stadlau, Bahnsteigeschoß, U-Bahn



Station Stadlau, Bahnsteigeschoß, Umsteigegechoß zur S-Bahn

# Stationen

## Station Hardeggasse



Station Hardeggasse, mögliche Oberflächengestaltung



U2 Bereich Hardeggasse-Donauspital, Vogelperspektive, Blickrichtung Osten



Station Hardeggasse, Längsschnitt



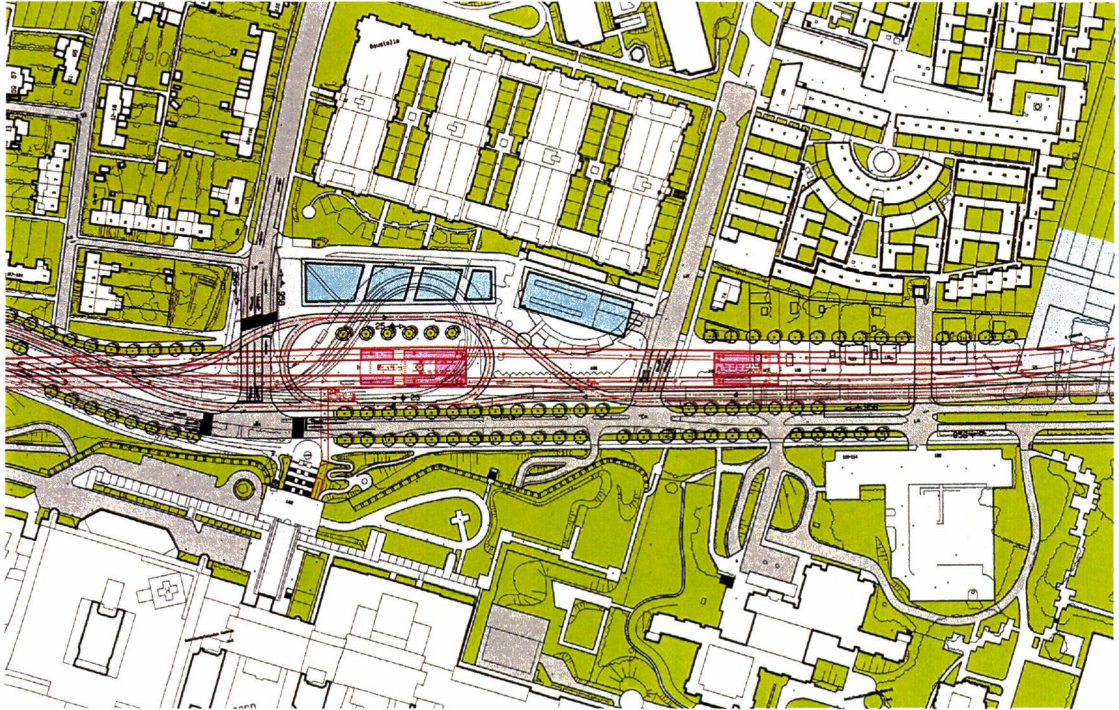
Station Hardeggasse, Querschnitt

Die Bedeutung der **Station Hardeggasse** (Station in Hochlage mit Mittelbahnsteig) liegt einerseits darin, daß dieser Bereich als Wohngebiet eine Aufwertung erfährt. Andererseits kann dieser Grün- und Erholungsraum mit der U2 in Zukunft besser erreicht werden.

# Stationen



## Station Donauspital

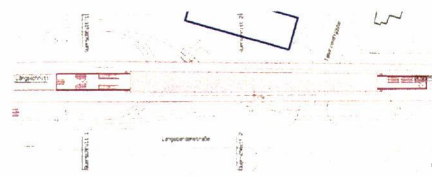


Station Donauspital, mögliche Oberflächengestaltung

Die **Station Donauspital** liegt in einfacher Hochlage. Ein Steg wird die Eingangsebene des Donauspitals mit der U2-Station verbinden. Für Umsteiger zwischen U-Bahn und Straßenbahn wird die Station so gestaltet, daß ein Umsteigen ohne Querung von Fahrbahnen bzw. Straßenbahngleisen möglich ist.



Station Donauspital, Querschnitte



Station Donauspital, Bahnsteiggeschoß

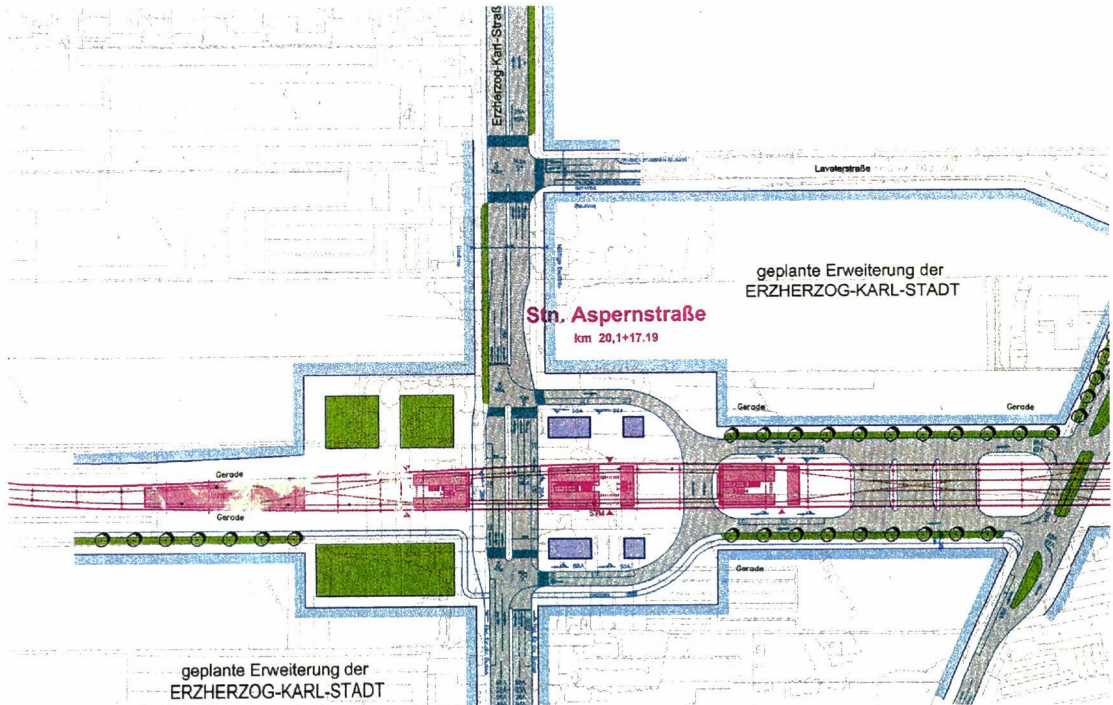


**DI Beatrix Rauscher**  
Stadtplanerin

Eine U-Bahn mitplanen zu können, ist generell eine komplexe Herausforderung. Die U2 zu planen, macht mir zusätzlich Freude, da die verlängerte U2 ein besonders attraktives öffentliches Verkehrsmittel für Wien sein wird.

# Stationen

## Station Aspernstraße



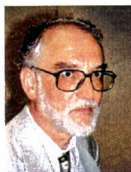
Station Aspernstraße, mögliche Oberflächengestaltung  
Es wird ein Gutachterverfahren zur Oberflächengestaltung, bei dieser Station, durchgeführt.



Station Aspernstraße, Schnitt 1



Station Aspernstraße, Schnitt 2



**Ing. Wolfgang David**  
Planer

Als Leiter des von der Stadt Wien beauftragten Planerteams stehen für mich neben den technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen besonders die Interessen der zukünftigen Nutzer und die damit verbundene Qualität, zum Beispiel bei der benutzerfreundlichen Gestaltung von Stationen, im Vordergrund.

Mit der Endstelle der verlängerten U2, **Station Aspernstraße** (Station in Hochlage mit Mittelbahnsteig), können in diesem Gebiet neue Entwicklungsschwerpunkte gesetzt werden. Beispielsweise könnte hier ein Bezirksteilzentrum entstehen – mit neuen Wohn-, Arbeits- und Freizeitbereichen.

Park-and-ride-Möglichkeiten und die direkte Anbindung des öffentlichen Busnetzes (auch Regionalbusse) an die U2 machen ein „Umsteigen“ besonders attraktiv.



Wenn Sie uns noch keinen Kupon gesendet haben, dann nutzen Sie nun die Gelegenheit!

**Ich bin interessiert an der U2-Verlängerung**  
und ersuche um Zusendung von Informationsmaterial

Mein spezielles Interessensgebiet:

**2. Bezirk  
22. Bezirk  
ganze U2**

**Kupon**

Impressum • Für den Inhalt verantwortlich: Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung • 1082 Wien, Rathausstrasse 1-16 • Telefon: (0)20 888 31, Fax: (0)20 89 80 18 • E-mail: mag18@wien.gv.at  
Internet: <http://www.magn.at/magn18> • Planungsbüro: Schick & Partner, Architekturbüro KU & PA, AGU – Architektengruppe U-Bahn, Architekturbüro D.D. Barzani • Textkonzeption: Kienast und Kienast, Retz und Wien • Grafik Design: Illustrationen: Gerard E. Wirth, Wien

Die abgebildeten Pläne entsprechen dem Bearbeitungsstand Jänner 2000

Für die Gestaltung der neuen U2-Stationen wird von den Wiener Linien ein europaweiter Wettbewerb ausgeschrieben.



So etwa könnte eine Station in Hochlage mit Mittelbahnsteig aussehen.



So etwa könnte das Innere einer Station in Hochlage aussehen.

<p><small>Koll bei Erhalt einzureichen, daß die MA 18 und die Wiener Linien, für die Zustellung der vom Bewerber/der Bewerberin übermittelten Unterlagen, die für die Ausschreibung erforderlich sind, spezialisiert sind.</small></p>	<p>Name</p> <p>Adresse</p>
--	----------------------------

Bitte mit  
6.50-Märke  
frankieren

*Wien*  
STADTPLANUNG WIEN

**Magistratsabteilung 18**  
Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Rathausstraße 14-16  
1082 Wien

Werkstatt

## Pressearbeit

Ziel der Pressearbeit war, kontinuierlich Informationen über den Prozess beim Projekt "Verlängerung der U2" an die öffentlichen Medien heran zu tragen, um so auch für mögliche Konfliktsituationen das nötige Hintergrundwissen zu ermöglichen.

Dies erfolgte durch:

- Presseaussendungen
- Pressegespräche von Dr. Görg und Mag. Ederer
- eine Pressefahrt
- Artikel in "Unser Wien" und "24-Stunden" mit Informationsbons
- die Bezirkszeitungen des 2. und 22. Bezirkes
- Internet

Anschließend finden Sie eine Auswahl von Presseartikel im Zusammenhang mit der Verlängerung der U2.

## U 2/5: In 15 Minuten von Aspern bis ins Zentrum

Im Zeitplan liegt die Verlängerung der U 2, 2008 wird sie nach Aspern rollen. Dafür werden auch Schulen abgerissen. Letzte Details werden im Sommer geklärt.

WIEN (stu). In 15 Minuten von Aspern bis zum Schottenring, in 20 Minuten bis zum Karlsplatz. Das soll 2008 Realität werden – dann donnert der Silberpfeil auf der verlängerten U 2-Strecke von der Aspernstraße Richtung In-

Schottenring geht es unterirdisch über die Station Taborstraße bis zum Praterstern. Zwischen dem Messegelände und dem Ernst-Happel-Stadion erblickt die U 2/5 wieder das Tageslicht. Danach quert sie die Donaustadtbrücke, den Seestern und führt weiter zu den Haltestellen Stadlau, Hardeggasse, Donauspital bis zur Endstation Aspernstraße.

Eine Streitfrage ist noch, an welcher Stelle genau die U 2/5 wieder auftauchen wird. „Im Bereich der Messe sind Mög-

Planer vor der Wahl, die U-Bahn quer durch einen Friedhof donnern zu lassen oder durch eine Schule. Deshalb wurde beschlossen, die Schule abzureißen und später an derselben Stelle wieder zu errichten.

Allgemein gebe es „viele Sorgen“ bei den Anrainern, meinte der Planungsstadtrat: „Wir haben deshalb ein detailliertes Bürgereinbindungsverfahren entwickelt. Es wird genauer, umfangreicher und früher als sonst durchgeführt.“

Finanzstadträtin Ederer betonte vor allem die wirtschaftliche Bedeutung der U 2/5: „60 Firmen werden pro Bauabschnitt tätig sein, Hunderte Arbeitsplätze werden geschaffen.“ Außerdem führe der U-Bahn-Bau zu einer Belebung von Stadtteilen.

### „U 2/5 kommt zu spät“

Mit dem Bau des ersten Abschnittes (Schottenring bis zum Stadion) wird Ende 2002 begonnen, mit der Wendeanlage am Karlsplatz bereits im

# Wiener U-Bahn: Drunter und drüber um 15 Mrd. Schilling

15 Mrd. S kostet der Umbau und Ausbau der Wiener U-Bahnlinie U2. Ende 2007 soll sie vom Karlsplatz zum Stadion, Ende 2008 bis Aspern fahren.

werden das eisenbahnrechtliche Verfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Neubaustrecke durchgeführt, Ende 2002 soll Baubeginn für den ersten Abschnitt bis zum Ernst-Happel-Stadion sein.

Ende 2004 wird im Abschnitt Stadion-Aspern mit den Bauarbeiten begonnen. Da im Zuge der Verlänge-

in Hochlage die Station Stadl der Folge wird die Donau au bereits bestehenden Donau brücke gequert. Seestern, St. Hardeggasse, Donauspital, Asstraße lauten die weiteren Stati im Bereich der Station Stadion im Bereich Langobarden (Wien-Donaustadt) müssen

## Karlsplatz-Aspern in 20 Minuten: U2-Verlängerung bis zum Jahr 2008

Von Christian Rösner

Karlsplatz-Aspern in 20 Minuten: Bis zum Jahr 2008 soll die U2 um 9 km bis nach Aspern verlängert werden, erklärten Wiens Vizebürgermeister, Planungsstadtrat Bernhard Görg und Finanzstadträtin Brigitte Ederer Mittwoch abend in Wien.

die Alternative wäre die Querung eines Friedhofes, „das wird aber wohl kaum möglich sein“, meinte Görg. Schwieg werde sich weiters der Umbau der Station „Praterstern“ gestalten, ge-

formationstage finden für den 2. Bezirk am 23. und 24. Juni im Planetarium sowie für den 22. Bezirk am 30. Juni und 1. Juli im Foyer des SMZ-Ost statt. Für Ederer stehen bei dem Pro-

## U-Bahn-Verlängerung: Zwei Schulen und Kindertagesheime müssen dran glauben

Die Stadträte Bernhard Görg und Brigitte Ederer stellten die neuesten Details für die geplante Verlängerung der U 2 in den 22. Bezirk vor: Den Bewohnern der Donaustadt werden fünf Stationen zur Verfügung stehen. Wermutstropfen: Zwei Schulen und Kindertagesheime beim Stadion und in der Langobardenstraße müssen abgerissen und neu errichtet werden. Ab dem Jahr 2000 werden auf der bestehenden Strecke die Stationen verlängert,

damit auch Sechs-Waggon-Züge halten können. In der Maria-Theresien-Straße werden die Gleise tiefergelegt, um den Donaukanal zu unterqueren. Vom Schottenring geht es über die Taborstraße zum Praterstern. In der Ausstellungsstraße taucht die U 2 dann auf, geht oberirdisch zur Messe, von dort über die Trabrennstraße zu Donaustadtbrücke, Stadlau, Hardeggasse, Donauspital zur Aspernstraße. Bis 2008 wird sie fertig sein.

U 2 wird bis „Transdanubien“ verlängert:

## Mit dem Silberpfeil in 15 Minuten in die City

Die U 2 wird verlängert: Ab 2008 ist es dadurch möglich, mit dem Silberpfeil in 15 Minuten von der künftigen Endstation Stadlau/Aspern bis zum Karlsplatz zu brausen. Ein Durchbruch ist schon jetzt gelungen: „Erstmals in der Geschichte des Wiener U-Bahn-Baus hat die Bevölkerung Mitspracherecht“, betont Vizebürgermeister Görg.

Zehn zusätzliche U-Bahn-Kilometer führen die U 2 künftig vom Schottenring über die Taborstraße zum Praterstern. Dann geht's weiter zum Messegelände und dem Ernst-Happel-Stadion, Endstation: „Transdanubien“. Bereits nächste Woche geht's los – dann haben die Anrainer der Leopoldstadt am 23. und am 24. Juni im Prater-Planetarium (15–19 Uhr) Gelegenheit, im Zuge der geplanten U-2-Verlängerung ihre Meinung

zu sagen: Am 30. Juni und am 1. Juli stehen die verantwortlichen Politiker dann den Bewohnern des 22. Bezirks im Foyer des SMZ Ost (15–19 Uhr) Rede und Antwort.

Doch bis das 15-Milliarden-Projekt abgewickelt ist, wartet noch ein steinigere Weg. So will man unter anderem den Praterstern komplett neu gestalten. Außerdem wird auch die Maria-Theresien-Straße für zwei Jahre für den Verkehr gesperrt.

## Keine lila Pause

**U-BAHN-BAU** *Daß die U2 über den Praterstern nach Transdanubien führen soll, ist schon seit gut einem Jahr fixiert. Nun nimmt die Planung konkrete Formen an – und es formiert sich Widerstand.* THOMAS ROTTENBERG

**D**as wäre eine Katastrophe.“ Finanzstadträtin Brigitte Ederer macht sich Sorgen. Allerdings nicht um die U2. Die soll nämlich bis 2008 verlängert und fertig sein – und unter anderem Fußballfans bis zum Stadion bringen. Das, betont Brigitte Ederer, sei eine tolle Sache. Eine Katastrophe, so die Wiener-Linien-Stadträtin, wäre es aber, wenn die Fußball-Europameisterschaft – um deren Austragung 2004

Am Praterstern ist bis heute nicht klar, wie der Platz, die Schnellbahnstation und die U-Bahn-Anbindung in Zukunft aussehen sollen. Einzig, daß das hier von einer deutschen Investmentgruppe geplante Entertainmentcenter, das vergangenen Herbst unter dem Namen „UFO“ (*Falter* 45/98) für Furore sorgte, vermutlich „in dieser Form“ (Bernhard Görg) nicht

## Ausstellung über die Planung zur Gestaltung der Oberfläche

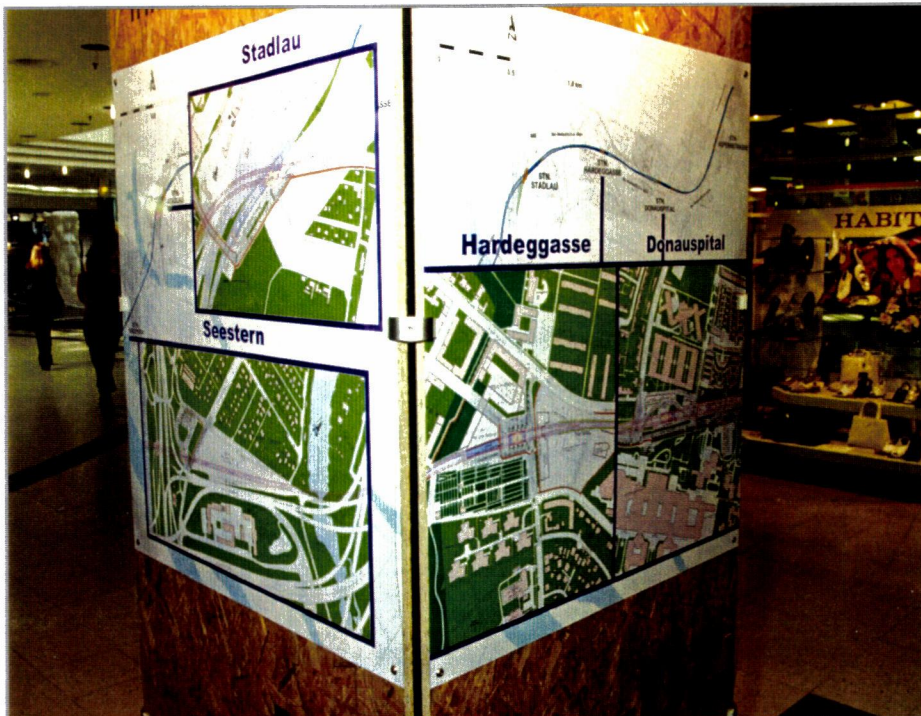
**Ziel Ausstellung über die Planung zur Gestaltung der Oberfläche war es, Interessierten im 2. und 22. Bezirk die Möglichkeit zu geben, sich über den vorläufigen Abschluss der Planungen zur Gestaltung der Oberfläche im Bereich der zukünftigen U2-Streckenführung zu informieren.**

Die Ausstellung wurde in Form von zwei quaderförmigen Säulen mit entsprechender Beleuchtung gestaltet. Als Zusatzinformation wurde im 22. Bezirk das Ergebnis eines städtebaulichen Gutachterverfahrens präsentiert.

Die Ausstellung steht über den Zeitraum von mehreren Monaten hinweg und wurde beginnend mit Dezember 2000 im Amtshaus für den 2. Bezirk im Donauzentrum im Donauspital aufgestellt.

Anschließend finden Sie eine kleine Fotodokumentation zu dieser Informationsausstellung.

# 6 Materialien aus der Praxis





# 6 Materialien aus der Praxis



Eigentümer und Herausgeber:

Stadtplanung Wien  
Magistratsabteilung 18  
info@m18.magwien.gv.at

Für den Inhalt verantwortlich und technische Koordination:

Ing. Wolfgang Dvorak  
Magistratsabteilung 18

Textliche Bearbeitung und Redaktion:

Dr. Günther Kienast  
Kienast & Kienast GesmbH.  
Forschung • Bildung • Öffentlichkeitsarbeit  
2070 Retz

Grafik und Gestaltung:

Grenus Design  
Layout / Satz • Producing • Webdesign  
www.grenus.com

Fotos:

Magistratsabteilung 18 - Bildarchiv  
Kienast & Kienast GesmbH.

Druck:

MA21B, Astoria

© Wien 2001

ISBN 3-902015-31-4

Die Informations- und Kommunikationsarbeit bei dem Projekt "Verlängerung der U2" war Teamarbeit. Diesem Team gehörten an:

Wolfgang David, Wolfgang Dvorak, Brigitte Ederer, Wolfgang Grenus, Günther Grois, Bernhard Görg, Diana Grüssinger, Kurt Höfling, Beatrix Leidwein, Brigitte Jilka, Günther Kienast, Siegfried Köberl, Andrea Leitner, Elga Martinez-