

CITY TUNNEL - Großzügiger neuer Platz durch Untertunnelung



Abb.9: Luftbild-Projekt. Quelle: Architekt Stefan Unger

Credit: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt
Fotograf: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt

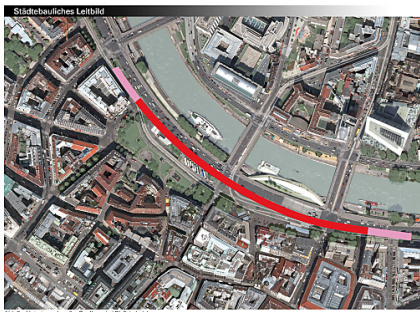
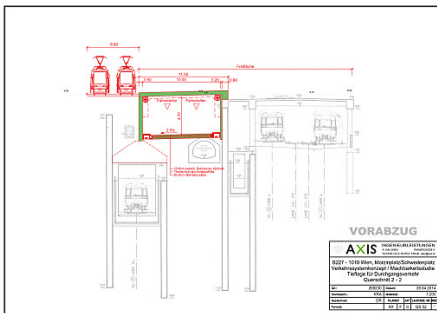


Abb.8: Untertunnelung. Quelle: axis/DI. Friedreich

Credit: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt
Fotograf: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt



Tiefelage für Durchgangsverkehr Querschnitt 2-2.

Credit: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt
Fotograf: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt



Tiefelage für Durchgangsverkehr Querschnitt 2-2.

Credit: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt
Fotograf: Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt

Utl.: Ende mit "Verkehrshölle" Morzinplatz und Schwedenplatz" -
neuer Frei-Raum - perfekte Anbindung der City an die "Kleine
Donau" und zweiten Bezirk =

Wien (OTS) - Durch die Verlegung des Autoverkehrs vom

Franz-Josefs-Kai unter den Morzin- bzw. Schwedenplatz würde ein großzügiger Freiraum im Ausmaß von bis zu 30.000 Quadratmeter gewonnen und die Innere Stadt an die "Kleine Donau" (Donaukanal) herangeführt - sowie eine noch attraktivere Verbindung zum zweiten Bezirk geschaffen. Die entsprechende technische Machbarkeitsstudie einer 2-spurigen Unterführung im Bereich Morzinplatz und Schwedenplatz liegt nun vor und zeigt: eine Untertunnelung ist machbar und sinnvoll.

Zwtl.: Studie bestätigt: Tunnel ist sinnvoll

Im November 2013 beauftragte Bezirksvorsteherin Ursula Stenzel sowohl Architekt Mag. Stephan Unger (Raumplaner), als auch DI Ortfried Friedreich (Zivilingenieur der Firma AXIS) mit einer technischen Machbarkeitsstudie über einen City Tunnel, der eine großzügige Neu-Gestaltung und verkehrsmäßige Entlastung des Morzinplatzes und Schwedenplatzes zulassen würde.

Diese Studie hat offen gelegt, was bisher von der Stadt Wien immer in Abrede gestellt wurde: die technischen und räumlichen Voraussetzungen für eine Untertunnelung des Morzinplatzes und Schwedenplatzes sind gegeben.

Unter dem Morzinplatz und Schwedenplatz verlaufen zwar die U1, die U4 und der Hauptsammelkanal der Stadt Wien. Unabhängig davon bleibt aber auch für eine 2-spurige Auto-Tunnelröhre ausreichend Platz. Die Rahmenbedingungen für eine Untertunnelung sind - wie die Studie beweist - ideal:

Denn erstens gibt es bereits Stützmauern, die man als Abgrenzung zwischen Tunnelröhre und U-Bahn bzw. Morzin-Garage nützen könnte. Zweitens ist dieser vorhandene Raum ohne wesentliche Umbauten des Kanals möglich. Der nutzbare Hohlraum ist derzeit mit Erdreich und Bauschutt aus der Zeit des U-Bahn-Baues gefüllt.

Dies bedeutet, dass man die Errichtung der Tunnelröhre mit zwei Fahrspuren, sowie der erforderlichen Einfahrts- und Ausfahrtsrampen in offener Bauweise durchführen könnte - und zwar in einer Gesamtlänge von 550 m.

Die Einfahrtsrampe (in Fahrtrichtung Flughafen) wäre kurz nach der Kreuzung Salztorgasse/Franz-Josefs-Kai geplant. Ungefähr bei der Kreuzung Biberstraße/Franz-Josefs-Kai kommt der Autoverkehr wieder an

die Oberfläche.

Durch die Verlegung des Autoverkehrs vom Franz-Josefs-Kai unter den Morzinplatz bzw. Schwedenplatz würde ein großzügiger Freiraum im Ausmaß von bis zu 30.000 Quadratmeter gewonnen und die Innere Stadt an die "Kleine Donau" herangeführt - sowie eine noch attraktivere Verbindung zum zweiten Bezirk geschaffen. Die Gleisanlagen müssten verlegt werden. Die Querungen über die bestehenden Brücken bleiben nach dem vorliegenden Plan bestehen.

Zwtl.: Untertunnelung für ca. 15,3 Millionen Euro

Auf Basis des Projektes wurde eine Kostenschätzung ermittelt: für eine großzügige Adaptierung des Raumes "Morzinplatz und Schwedenplatz, sowie Franz-Josefs-Kai" ist somit mit einem Kostenaufwand von rund 42,8 Millionen Euro zu rechnen - davon ca. 8,5 Millionen Euro für die Erneuerung der Straßenbahnführung, ca. 19 Millionen Euro für die Oberflächengestaltung und ca. 15,3 Millionen Euro für die Untertunnelung. Der Großteil der Kosten würde also auch bei einer Umgestaltungs-Variante ohne Tunnel anfallen. Die geschätzten Kosten bewegen sich in einer Schwankungsbreite von +I- 25 Prozent, 15% Unvorhergesehenes sowie zusätzlich der anfallenden Steuer.

Zwtl.: Was würde der City Tunnel für ganz Wien bedeuten?

Wesentliche Vorteile des Projektes laut Bezirksvorsteherin Ursula Stenzel wären: "Die Verkehrshölle am Morzinplatz und Schwedenplatz wird durch das Tunnel-Projekt der Vergangenheit angehören, die City rückt ans Wasser - an die "Kleine Donau" (Donaukanal), ein großzügiger neuer Lebensraum wird geschaffen - und die Verbindung zur Leopoldstadt wird intensiviert und gewinnt an Attraktivität!"

Die Planungen betreffend Morzinplatz und Schwedenplatz seitens der zuständigen Stadträtin, Mag.a Maria Vassilakou, haben sich bisher darin erschöpft, vorzuschlagen, eine Fahrspur auf dem Franz-Josefs-Kai zu kappen. Das Verkehrschaos, das sich daraus für alle Verkehrsteilnehmer ergeben würde, könne sich jeder ausmalen. "Der Morzinplatz und Schwedenplatz verdienen eine große Lösung. Daher setzen wir uns für eine Untertunnelung ein, die - so paradox es klingen mag, dank U-Bahnbau und Hauptsammel-Kanal - relativ einfach umsetzbar wäre", betonte Bezirksvorsteherin Stenzel.

Der Schwedenplatz und der Morzinplatz sollen als wichtiger Verkehrsknotenpunkt zu einer weiteren, eindrucksvollen "Visitenkarte der Stadt" werden.

Straßenbahnen, Autobusse und U-Bahnen der Wiener Linien kreuzen sich hier. Reisebusse machen am Schwedenplatz halt. Vom "Stadthafen" der Schiffsstation City, strömen die Schiffspassagiere über diesen Platz in die Innenstadt.

Zwtl.: Unger: Gestaltungspotenzial für die Zukunft

Architekt und Bezirksrat Mag. Stephan Unger: "Wir sind nicht nur verantwortlich für das was wir tun, sondern auch für das was wir nicht tun. Beim Leitbildprozess habe ich stets die Auffassung vertreten, dass nur durch eine autofreie Platzgestaltung das vollständige Flächenpotenzial der beiden Plätze bis hin zum Donaukanal ausgeschöpft werden kann. Es soll nun das gemeinsame Ziel sein, dass diese jetzt vorliegenden Erkenntnisse beim anstehenden Architektur-Wettbewerb als Grundlage herangezogen werden. Eine kleinmütige Oberflächengestaltung mit Fahrspuren an der Oberfläche käme dem Steuerzahler nicht viel günstiger. Vor allem wäre es eines: Eine vertane Chance!"- betonte Unger.

Zwtl.: DI Friedreich: City Tunnel ist einzig richtige Lösung

DI Ortfried Friedreich, Planer der "Überplattung" der A 22 im Bereich Donau-City und östlich der Reichsbrücke, sowie in St. Pölten den Tunnel im Regierungsviertel: "Als Verkehrsplaner und Tragwerksplaner beschäftigen wir uns seit Jahren intensiv mit der Zukunft urbaner Straßen und Plätze. Daher habe ich sofort zugesagt, als man an mich herangetreten ist. Ich halte es für notwendig, diese G`stetten wieder im Sinne einer modernen Stadtplanung zu nutzen. Dazu ist es erforderlich, den Verkehr durch einen Tunnel umzuleiten - und somit auch die Innere Stadt an die "Kleine Donau" zu bringen. Unabhängig von den Straßenflächen ist es auch höchste Eisenbahn, die Straßenbahngleise und Straßenbahnanlage auf das notwendige Maß umzubauen und zurück zu bauen. Nach über 40 Jahren kann man ja gescheiter werden. Ebenso gehören die Touristenbusse weg - im Rahmen eines Bus-Konzeptes eventuell an den Rand des Platzes situiert oder an eine völlig andere Örtlichkeit.

Verkehrsplaner DI Friedreich fügte hinzu, dass es am Franz-Josefs-Kai bzw. am Morzinplatz und Schwedenplatz primär darum

gehe, den Durchzugsverkehr weg zu bekommen, denn der regionale Quellverkehr (aus der City Richtung Schwedenplatz bzw. andere Bezirke) sei keine große Verkehrsbelastung. "Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, diese Untertunnelung umzusetzen, weil in den letzten Jahren der Durchzugsverkehr um rund ein Drittel reduziert wurde - und somit dieser City Tunnel keinen zusätzlichen Verkehr anziehen wird". Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten in diesem Bereich könne nicht erhöht werden (u.a. aufgrund der kurzen Abstände dazwischen), daher sei für eine zukunftssträchtige Lösung die Tunnel-Variante die einzig effiziente Möglichkeit, "diese G'stetten" herzeigbar, funktionell und für Besucherinnen und Besucher attraktiver zu gestalten.

Zwtl.: City Tunnel - Die Errichtung

Zwtl.: Rampen

Rampen und Tunnelbauwerk mit einer Gesamtlänge von ca. 550 m erfolgt in offener Bauweise.

Die Einfahrtsrampe des untersuchten 2-streifigen Tunnels beginnt kurz nach der Kreuzung Salztorgasse/Franz-Josefs-Kai. Bereits am Beginn des Morzinplatzes, auf Höhe der Marc-Aurel-Straße, ist die Tieflage überdeckt und der 2-streifige Tunnel verläuft parallel zum bestehenden U4-Bauwerk bis auf Höhe der Kreuzung Postgasse/Franz-Josefs-Kai.

Dort beginnt die Ausfahrtsrampe, welche östlich der Kreuzung Dominikanerbastei/ Franz-Josefs-Kai das Bestandsniveau erreicht.

Zwtl.: Rechter Hauptsammelkanal

Eine Besonderheit stellt der "Rechte Hauptsammelkanal" dar, welcher ebenfalls parallel zur U4-Trasse verläuft. Der Tunnel befindet sich über diesem Kanal, dessen bestehende Tiefenlage die Errichtung des Tunnels ohne wesentliche Umbauten des Kanals ermöglicht.

Zwtl.: U-Bahn und Straßenbahn

Der neue Tunnel durchquert ebenso wie der "Rechte Hauptsammelkanal" die U1-Station Schwedenplatz. Dies betrifft aber nur das Betriebsgeschoss, welches entsprechend adaptiert wird.

Die Untertunnelung des Franz-Josef-Kais (B227) hat Auswirkungen auf die Führung der bestehenden Straßenbahnlinien. Diese werden während der Errichtung des Tunnels teilweise temporär umgelegt und direkt neben dem Tunnel zweigleisig wiedererrichtet, wobei die Straßenbahnhaltestelle Schwedenplatz ebenfalls erneuert wird. Die neue Straßenbahnführung ermöglicht eine ohnehin sinnvolle neue Betriebsorganisation sowie eine Erneuerung der Gleisanlagen.

Zwtl.: Autoverkehr

Für den Autoverkehr bleiben die heute bestehenden Querungen des Franz-Josef-Kais (wie die Rotenturmstraße, Laurenzberg und Postgasse) erhalten. Die heute bestehende Ausfahrt vom Morzinplatz zum Franz-Josefs-Kai wird in Zukunft über die Gonzagagasse und Salztorgasse geführt. Die Dominikanerbastei wird zur Sackgasse und die dort heute vorhandene Fahrrelation zum Franz-Josefs-Kai wird über die Wiesingerstraße und die Biberstraße geführt.

Die Rechtsabbieger von der Rotenturmstraße auf den Franz-Josefs-Kai werden in Zukunft über die Marienbrücke, die Obere Donaustraße und die Salztorbrücke zum Franz-Josefs-Kai geführt.

Zwtl.: Zu- und Ausfahrt der Garage Morzinplatz

Alle weiteren Verkehrsrelationen und die Zu- und Ausfahrt der Garage Morzinplatz bleiben wie im Bestand erhalten.

Zwtl.: Die Kosten für diese Maßnahmen

~

Neugestaltung Oberfläche

Morzinplatz/Schwedenplatz	ca. 19,0 Mio. Euro *
Straßenbahn, Gleiserneuerung, Betriebsneuorganisation	ca. 8,5 Mio. Euro *
Untertunnelung - City-Tunnel	ca. 15,3 Mio. Euro *
Summe	ca. 42,8 Mio. Euro *

~

* Genauigkeit +/- 25%, ohne Ust., Preisbasis 2014, inkl. 15% Unvorhergesehenem

Zwtl.: Fakten

Bruttofläche Projektgebiet Salztor-Schwedenbrücke
(inkl.Verkehrsfläche) = ca. 30.000 m²

Bestehende Verkehrsfläche (Verkehrsband Franz-Josefs-Kai,
Gleisanlagen, Busparkplatz, Tankstelle) = ca. 20.000 m²

Bestehende Nutzfläche (Fußgängerzonen, Grünflächen) = ca. 10.000 m²

Projektierte oberirdische Verkehrsfläche (Gleisanlagen, Fahrradwege)
= ca. 8.500 m²

Projektierte Nutzfläche (Platz- und Grünflächen) = 21.500 m²

FAZIT: Die Verdoppelung der Nutzfläche mit einer Investition von 15,3
Mio. Euro (Untertunnelung Gesamtlänge ca. 550 m)!

Die Anschaffungskosten für 11.500 m² gewonnene Fläche ließen sich mit
1.300 Euro/m² beziffern.

Anhänge zu dieser Aussendung finden Sie als Verknüpfung im
AOM / Originaltext-Service sowie im Volltext der Aussendung auf
<http://www.ots.at>

~

Rückfragehinweis:

Bezirksvorstehung Wien Innere Stadt
Büro BV Ursula Stenzel
1010 Wien, Wipplingerstraße 8
Tel.: +43 1 4000 01199,

Mayrhofer-Battlogg, MSc, MBA
Tel.: +43 1 4000 01111, angelika.mayrhofer-battlogg@wien.gv.at

Martina Krejci
Tel.: +43 1 4000 01115, martina.krejci@wien.gv.at

~

Digitale Pressemappe: <http://www.ots.at/pressemappe/3283/aom>

*** OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSSENDERS - WWW.OTS.AT ***

OTS0186 2014-06-04/13:20

041320 Jun 14

Link zur Aussendung:

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20140604_OTS0186