




Am Frankhplatz soll bald die U-Bahn fahren, rund um die Uhr wird an den Tunneln gebaut

KLZ/CHRISTOPH KLEINSASSER (4)

Meter für Meter unter der Erde durch die Stadt

REPORTAGE. Der Ausbau der Wiener U-Bahn ist ein Megaprojekt, das auch auf Kritik stößt. Was im Untergrund getrieben wird und was eine Stadt klimafreundlicher macht.

Von Anna Stockhammer

VIDEO 
QR-Code
 scannen und mit der Video-Reportage ganz nah am großen Ausbau dran sein.



Mitten in der Stadt: der Frankhplatz „von oben“

Aus dem tiefen Loch fällt der Blick 25 Meter nach oben auf die schicke Fassade eines Altbauhauses. Mitten in der Stadt, in Wien am Frankhplatz zwischen 8. und 9. Bezirk, wo oben Anrainer vorbeiradeln, Touristen zur Votivkirche spazieren und Autos sich ihren Weg durch den zähen Verkehr bahnen, bauen unten Eva-Maria Weiss und ihr Team riesige Tunnel. Maschinen bohren sich durch die Stadt. 2026 soll hier die U-Bahn fahren.

Die Baustelle am Frankhplatz gehört zum großen U-Bahn-Ausbau. Elf Kilometer Tunnel und zwölf neue Stationen sollen das Netz in der Innenstadt verdichten, aber auch zu den Stadträndern führen, etwa zum Wienerberg. Ein Milliardenprojekt mit dem Ziel, mehr Menschen in öffentliche Verkehrsmittel zu bringen und Wien klimafreundlicher zu machen.

Ins Loch am Frankhplatz führen hölzerne Treppen, feiner Staub steigt auf. Vor zweieinhalb Jahren haben die Arbeiten begonnen. Rund 100 Menschen und 30 Maschinen sind 24/7 im Einsatz. Projektleiterin Eva-

Maria Weiss arbeitet seit elf Jahren bei den Wiener Linien, nur so etwas hatte sie noch nie: „Wir arbeiten unter sehr beengten Platzverhältnissen mitten unter der Stadt.“ Viele Leitungen für Gas oder Strom haben die Bauarbeiterinnen und Bauarbeiter umleiten müssen. Archäologinnen und Archäologen haben sich über Funde wie eine alte Komödienmaske gefreut. Bei Anrainerinnen und Anrainern war hingegen die Angst vor Schäden groß. Im Vorfeld gab es Hausbegehungen, mancherorts wurden Fundamente vertieft, Keller sicherer gemacht. Bisher gab es 100 Versicherungsmeldungen bei 250.000 Anrainerinnen und Anrainern, zum Beispiel über Risse. Das „übliche Ausmaß“, so die Wiener Linien. Die Schäden übernehme eine Versicherung.

Stück für Stück graben sich Bagger, Bohrgeräte und Co durch das Erdreich. 14 Meter werden vorausgesichert, dann heißt es 12 Meter graben, Spritzbeton drauf und alles von vorne. So stürzt nichts ein. Die Stirnlampen leuchten, dicke, gelbliche Schläuche versorgen die



Eva-Maria Weiss ist beim Ausbau die einzige weibliche Projektleiterin

Arbeiterinnen und Arbeiter mit frischer Luft. „Wir sind gut im Zeitplan“, ist Weiss zufrieden.

Oben am Platz spannt ein Restaurantbesitzer gerade weiße Tischdecken auf seine Tische. Er klagt über fehlende Gäste, „wegen dem Staub und dem Lärm“. Letzten Dezember hat er eröffnet, „mein Vorgänger hat sicher wegen der Baustelle schließen müssen.“ Er ist längst nicht der Einzige. In der Kirchengasse, wo auch gearbeitet wird, erzählt eine Frau in einer Bäckerei davon, dass sie um bis zu 70 Prozent weniger Umsatz macht. Außerdem gäbe es wegen der Baustelle mehr Ratten. Im Café Figar wünscht sich Benedikt Öllinger mehr Unterstützung. Bis zu 7000 Euro gibt es pro Jahr für Betroffene.

Vom U-Bahn-Ausbau sollen am Ende viele profitieren. 600.000 Menschen, die entlang der neuen Stationen unterwegs sind, sollen sich täglich rund 1,3 Millionen Minuten an Fahrzeit sparen, rechnen die Wiener Linien vor. Und der Ausbau soll vor allem auch dem Klima nützen. Vom „größten Umweltschutzprojekt der Stadt“ spricht die Politik. 75.000 Tonnen CO₂ könnten pro Jahr gespart werden, wenn die Menschen auf die U-Bahn umsteigen, so die Wiener Linien. Dass die U-Bahn wichtig für eine klimafreundliche Stadt ist, darüber sind sich alle einig. Denn immer noch verwenden zu viele Menschen

das eigene Auto und stoßen damit Unmengen an CO₂ aus.

Doch es braucht die Kombination von verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln, sagt Ulrich Leth von der Technischen Uni Wien. Die U-Bahn könne viele Leute auf einmal transportieren, die Stationen liegen aber weiter auseinander. Damit das System funktioniert, brauche es Straßenbahnen und Busse. „Deshalb ist kritisch zu sehen, wenn der Fokus so auf dem U-Bahn-Ausbau liegt, der enorm teuer ist und der öffentliche Oberflächenverkehr ein bisschen vernachlässigt wird.“ Die Kosten stehen noch nicht fest, sie dürften sechs Milliarden Euro übersteigen. Leth findet es auch bedenklich, dass beim U-Bahn-Bau viel CO₂ ausgestoßen wird, viel Beton und Stahl verbaut werden. Die Wiener Linien argumentieren, dass sich das mit der Zeit ausgleicht, U-Bahnen seien langlebig.

Wenn es um die klimafreundliche Stadt im Gesamten geht, sieht Leth noch viel Potenzial in Wien. Gerade die Radwege müssten ausgebaut werden, das wäre auch relativ billig. Dafür, dass man die Nachhaltigkeit bei der Stadtplanung immer mitdenkt, ist Kerstin Krellenberg von der Uni Wien.

Wie sich der U-Bahn-Ausbau in die Stadt Wien einfügt und sie verändert, wird wohl erst die Zeit zeigen. Bis dahin bleibt Baustelle.

WIEN

Schells Tochter: „Er war Engel und Teufel“

Maximilian Schells Tochter Nastassja stützt die Missbrauchsvorwürfe seiner Nichte.

Im inneren Familienkreis sei es ein offenes Geheimnis gewesen, dass ihr Vater auf jüngere Frauen stehe. „Ich meine damit nicht 18-Jährige, sondern ganz Junge.“ Alle aus „unserem Umfeld wussten davon. Nur haben mich alle mundtot gemacht.“ Das sagte Nastassja Schell, die Tochter von Oscar-Preisträger Maximilian Schell, nun gegenüber der deutschen „Bild“-Zeitung. Auch sie soll von ihrem Vater missbraucht worden sein. Zuvor hatte Marie Theres Relin in ihrem neuen Buch „Szenen keiner Ehe“ ihrem 2014 verstorbenen Onkel Schell sexuellen Missbrauch vorgeworfen. Laut Relin haben es in der Familie keinen Schutzraum gegeben. Die „Übergriffigkeit der Männer“ wäre auch von Maria Schell geduldet worden.

Schells Tochter Nastassja – ihre Mutter ist die Moskauer Schauspielerin Natalja Andreitschenko – ist heute 34 Jahre alt. Sie schilderte der Zeitung, dass ihr Schell ab ihrem neunten Lebensjahr immer wieder erzählt haben soll, dass „es früher üblich war, dass die Väter ihre Töchter entjungfert haben.“ Sie sei an-

geblich als kleine Tochter angeleitet worden, wie sie sich im Bett mit ihrem Vater zu verhalten habe. „Streichleinheiten und im intimen Bereich berührt werden, ist sexueller Missbrauch. Und das hat er gemacht“, wird die 34-Jährige zitiert. Auch mit einem damals minderjährigen Kindermädchen soll der berühmte Mime angeblich eine Beziehung gehabt haben. Sie habe das erste Mal im Alter von 18 Jahren über diese Vorfälle gesprochen, wäre aber mundtot gemacht worden.

Und trotzdem sprach Nastassja Schell nicht nur schlecht über ihren Vater Maximilian. Er sei der einzige in der Familie, der lieb zu ihr gewesen war. „Mein Vater war für mich Engel und Teufel.“

Rat und Hilfe in scheinbar ausweglosen Situation gibt es von vielen Seiten: Rat auf Draht unter 147 ist der Notruf für Kinder und Jugendliche. Unter Tel. 0800/222-555 ist rund um die Uhr die Frauenhelpline erreichbar. Beratung für Frauen und Mädchen in Kärnten unter 0660/244 24 01; PsyNot Steiermark 0800 44 99 33.



Maximilian Schell auf einem Archivbild aus 2010 in Wien APA/PFARRHOFER