



Züge aus bis zu neun Zweiachsern prägten lange das Bild der „Stadtbahn“. Hier durchfährt ein solcher Zug im Jahr 1987 die Baustelle der Station „Thaliastraße“ auf der Gürtelstrecke

ALLE FOTOS, AUSSER ANDERS VERMERKT: HARALD A. JAHN

Zwischen Gesamtkunstwerk und Durchwurstein

Die Architektur von Stadt- und U-Bahn in Wien ■ Heute prägen zwei als Gesamtkunstwerk entworfene Verkehrsstrukturen Wien: Otto Wagners Stadtbahn und die anfangs ebenso als homogenes Bauwerk mit hohem architektonischen Anspruch entworfene U-Bahn. In krassem Gegensatz dazu steht die inkonsistente, von Provisorien und Geldmangel geprägte ÖPNV-Planung zwischen dem Ersten Weltkrieg und den 1960er-Jahren



Als imposantes Bauwerk präsentiert sich der Bahnhof Alser Straße, eine der insgesamt acht repräsentativen Hochstationen. Fünf stehen an der Gürtelstadtbahn, drei an der Vorortelinie, keine gleicht der anderen

18G: Die Übergangslinie

Kein Reiseführer kommt ohne Otto Wagner aus: Neben berühmten Wohnbauten wie dem bunten „Majolika-Haus“ an der Wienzeile oder der goldenen „Kirche am Steinhof“ sind es die Bauten der Stadtbahn, die Touristen dringend zur Besichtigung empfohlen werden. Man findet sie an drei Strecken, die inzwischen im U- und S-Bahn-Netz aufgegangen sind: der „Wiental-Donaukanallinie“ (heute U4), der „Gürtellinie“ (U6) sowie der „Vorortelinie“ (immer noch als Vollbahn betrieben, heute S45). Wagner träumte von der „unbegrenzten Großstadt“; Wien als Zentrum der Habsburgermonarchie zog Menschen aus dem ganzen Reichsgebiet an und wie heute glaubte man an immerwährendes Wachstum. Wagner plante eine bis weit in die Vororte reichende Rasterstadt, mit regelmäßigen großen Baublöcken und sie ebenso regelmäßig durchziehenden Verkehrsmagistralen mit Stadtbahnen.

Start mit Dampf

Die tatsächlich realisierten Stadtbahnstrecken wurden um die Jahrhundertwende fertiggestellt. Während die Hochbauten zeitgemäß waren – sie sind größtenteils im Stil einer freien Renaissance errichtet, nur wenige Bauten gehen eher Richtung Jugendstil –, war der Betrieb von Anfang an zu konservativ. Die Personenzüge wurden von Dampfloks gezo-

Die Idee der Übergangslinien zwischen Stadt- und Straßenbahn wurde leider nur mit einer einzigen Linie verwirklicht: Die Züge des 18G verließen bei der Station Gumpendorfer Straße die Stadtbahntrasse und fuhren entlang des Südgürtels zum Süd/Ostbahnhof – diese Strecke wurde seinerzeit aus Geldmangel nicht gebaut. Beim Betriebsbahnhof Michelbeuern errichtete man ebenfalls Aus- und Einfahrten, womit die Züge über ein Straßenbahngleis die Stadtbahntrasse nahe der Volksoper zum Wenden unterfahren konnten. Das Ende für den 18G kam während des Zweiten Weltkrieges am 18. Februar 1945. Überzählige Stadtbahnwagen setzte man im Straßennetz ein: Die n1-Beiwagen fuhren vor allem auf den Strecken jenseits der Donau; es fuhren aber auch Dreiwagenzüge auf der Linie 118, die den 18G ersetzte oder auf der Linie 60 in Hietzing – sie war ursprünglich ebenfalls Kandidat für einen Übergangsbetrieb Stadtbahn-Straßenbahn gewesen.

gen; bei Zugfolgen von bis zu acht stündlichen Zügen pro Richtung würde man die Wohnungen entlang des steigungsreichen innerstädtischen Gürtels heute wohl euphemistisch mit „atemberaubende Lage“ inserieren. Konzeptuell war die Stadtbahn von Anfang an veraltet und unvollständig; einerseits zeigt

ten U-Bahnen in London (1890) oder Paris (1900), dass elektrischer Betrieb zuverlässig und alltagstauglich war, andererseits fehlte eine wichtige Verbindungsstrecke von der Gürtellinie zur Südbahn – diese fiel den Mehrkosten für die Donaukanallinie zum Opfer, wo eine frühe Bürgerinitiative die teurere unterirdische Führung erkämpft hatte.

Verschleppte Elektrifizierung

Schon in der Bauphase überlegte man eine Elektrifizierung, zweimal wurden Probestrecken installiert: Siemens & Halske experimentierte ab 1901 mit einer mittleren Stromschiene auf der Gürtellinie, 1906 die Prager Firma Krizik & Co zwischen Hauptzollamt und Praterstern mit zweipoliger Oberleitung. Die Staatsbahn sah allerdings keinen wirtschaftlichen Vorteil und beendete die Experimente wieder, obwohl der Dampfbetrieb problematisch war.

Um 1910 schlug der Elektrotechniker Carl Hochenegg – er war bei Siemens & Halske beschäftigt und Vorsitzender des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins – erneut die Elektrifizierung und Aufwertung der Stadtbahn zu einem Schnellbahnnetz vor. Die von ihm entworfenen Doppeltriebwagen hätten der Budapester Földalatti mit gekröpften Längsträgern und niedrigem Einstieg geähnelt; die Stadtregierung hatte allerdings kein Interesse an einer Konkurrenz für ihre Straßenbahn. Der Erste Weltkrieg brachte das vorläufige Aus für den Stadtbahnbetrieb: Nach deutlichen Angebotseinschränkungen ab 1914 war es nach Kriegsende 1918 wegen Kohlemangels weitgehend vorbei mit der Dampfstadtbahn.

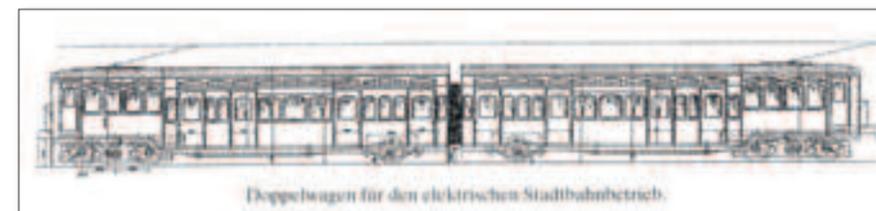
Betriebskonzept von Ludwig Spängler

Wien wurde politisch vom umgebenden Bundesland Niederösterreich getrennt. In der Stadt regierte nun die Sozialdemokratie und das Verhältnis zur Christdemokratie in Niederösterreich war angespannt. Die Arbeiterpartei wollte sich auf die Verbesserung der Lebensbedingungen ihrer Wiener Wählerschaft konzentrieren – es war der Anfang des „Roten Wien“, das mit seinen sozialen Errungenschaften und den „Gemeindebauten“ weltberühmt wurde. Ein Glücksfall für die Entwicklung des Straßennetzes war Ludwig Spängler, der bereits seit 1903, seit der Verstaatlichung, an der Spitze des Betriebs stand – trotz der Systemänderung von Monarchie zu Republik, trotz Änderung der politischen Richtung von christlich-sozial zu sozialdemokratisch.

Auch Spängler kam von Siemens & Halske, er hatte zuvor den Bau der Straßenbahn von Sarajevo geleitet und war schon bei den Elektrifizierungsversuchen der Stadtbahn beteiligt gewesen. Spängler war international vernetzt – auf ihn gingen auch



OBEN Der Plan von 1907 zeigt in Hellblau die Strecken der Wiener Stadtbahn – und gleichzeitig auch das große Manko des tangential angelegten Wiener Bahnnetzes. Schnellverbindungen vom Zentrum in die bevölkerungsreichen Westbezirke haben bis zum Bau der U3 in den 1990er-Jahren gefehlt



Der Elektrotechniker Carl Hochenegg schlug bereits 1910 die Elektrifizierung der Stadtbahn vor, mit Wagen ähnlich der Budapester Földalatti ...

... und das wurde dann Realität: Ludwig Spängler schickte 1925 „vorläufig“ Straßenbahnwagen auf die Stadtbahnstrecken – leider halten Provisorien in Wien lang, erst 2008 war Schluss mit Hochflur ALFRED LUFT



die Versuche mit Tramway-Doppelstockwagen zurück; die Konzepte dafür hatte er aus New York mitgebracht. 1923 drängte die Gemeinde Wien auf eine Lösung des Stadtbahnproblems, und Spängler schlug eine Schnellstraßenbahn mit durchgehenden Zügen in das Straßennetz vor – eine Stadtbahnlösung, wie sie heute in immer mehr Städten zum Erfolgsmodell wird. In Wien gab es allerdings die Trennung der Strecken vom Eisenbahnnetz und keine Weiterführung ins Umland.

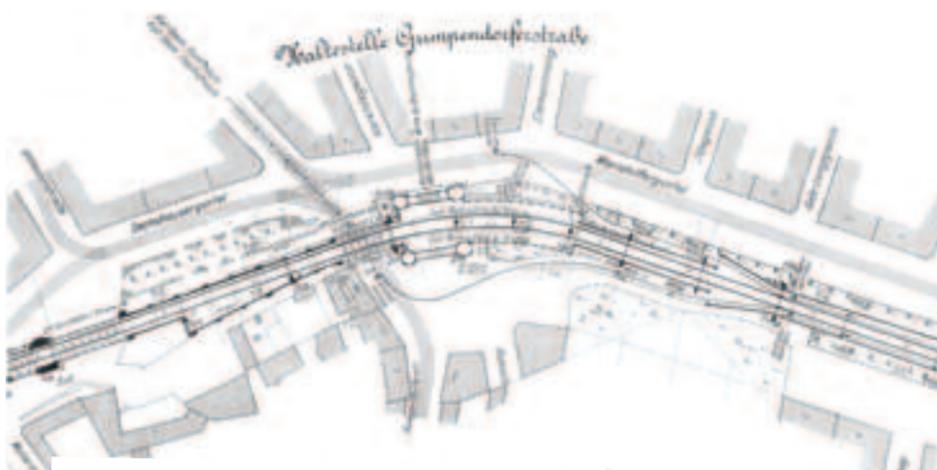
Spängler war sich ebenso wie die Stadtverwaltung bewusst, dass der straßenbahnartige Betrieb nur ein Provisorium sein konnte; allerdings machte er die Not zur

Tugend: Die im Jahresgang unterschiedliche Auslastung der beiden Systeme sollte durch die Kompatibilität Wagenreserven einsparen. Der Spitzenbedarf der Straßenbahn war neben Allerheiligen in den Wintermonaten, die Stadtbahn hatte hingegen eher gleichmäßigen Betrieb mit Spitzen im sommerlichen Bäderverkehr entlang der Donau. Mit dem geringeren Schadstand gegenüber den schneereichen Wintermonaten könnte damit der gesamte Wagenpark gleichmäßiger genutzt werden. Außerdem könnte man

mit dieser Lösung alle künftigen Entwicklungen offenhalten und die zu bauenden Tramwaywagen später im normalen Netz weiterverwenden.

Wiener elektrische Stadtbahn

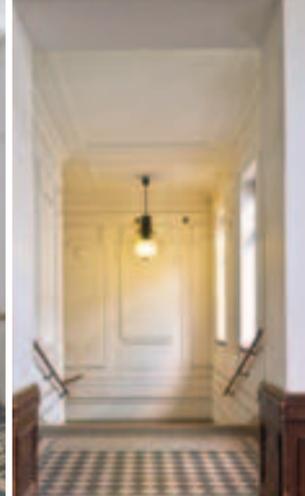
Die Gemeinde schlug dem Bund einen Pachtvertrag für Gürtel-, Wiental- und Donaukanallinie auf 30 Jahre vor, der 1924 abgeschlossen wurde. Dabei finanzierte die Stadt Wien die Elektrifizierung zur Gänze selbst. Gleichzeitig wurden wegen der allge-



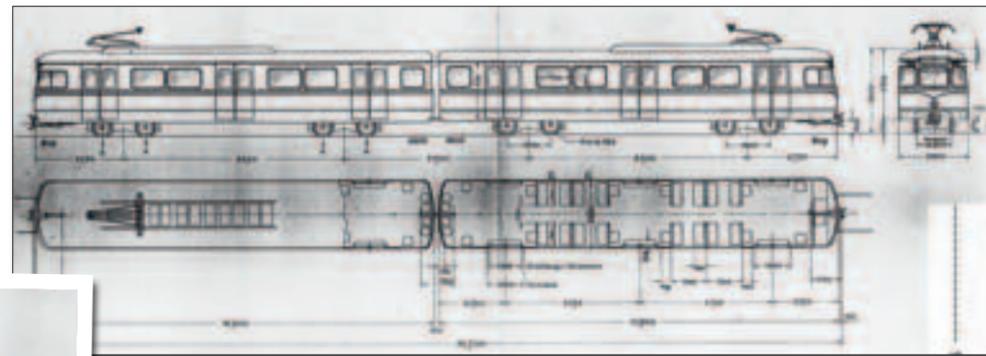
Der Gleisplan der Ausfädelung der Übergangslinie 18G zeigt auch die Aufweitung der Trasse links der Station – sie hätte eine Zweigstrecke in Richtung Südgürtel ermöglicht



Von den klassischen Stadtbahnloks der Reihe 30 wurden insgesamt 113 Maschinen gebaut. Auf dem Bild ist 30.87 zu sehen; 30.33 ist bis heute betriebsfähig erhalten geblieben



Etwa gleichzeitig mit der Indienststellung der ersten N₁/n₂-Züge, für die auch Teile der Altwagen verwendet wurden, entstanden 1956 bei den Wiener Verkehrsbetrieben Entwürfe für angemessene Fahrzeuge ...



... realisiert wurden sie nicht. Die grundlegende Konzeption findet sich bei den späteren U-Bahn-Doppelwagen wieder



Das typische Bild der Stadtbahn in den 1970er-Jahren: lange Schlangen von schuhschachtelartigen Wagen, die Gleise braun vom Bremsabrieb, die Stationen ungepflegt (Gumpendorfer Straße)

Der lange Weg zur U-Bahn

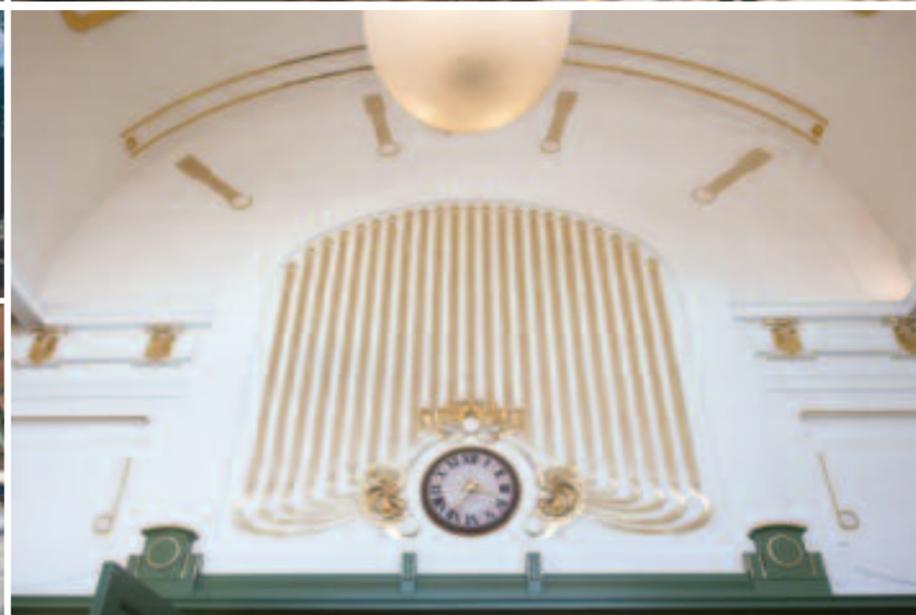
Ab etwa 1960 sollte Wien zur autogerechten Stadt umgebaut werden. Pläne für innerstädtische Autobahnen entstanden, sogar die Gürtelstadtbahn wollte man abtragen und durch eine aufgeständerte „Alweg-Einschienebahn“ ersetzen. Die Straßenbahn wurde sowieso als Auslaufmodell gesehen. „Wien kommt im richtigen Moment zu spät“ – das ist ein unter hiesigen Stadtplanern verbreitetes Bonmot. Und so war es auch bei den Autobahnen: Der Unmut der Bevölkerung war überhörbar; die Stadtregierung beugte sich und sagte die Projekte weitgehend ab; die Verwüstungen deutscher Städte blieben Wien damit erspart.

Die Politik konnte sich endlich zu einer umfassenden Lösung des ÖPNV-Problems durchringen: Am 26. Januar 1968 beschloss der Gemeinderat den Bau eines U-Bahn-Grundnetzes – aus Kostengründen in einer sparsamen Erstversion. Neben der neuen stadtkreuzenden Linie U1 sollte ein Straßenbahntunnel zur U2 und die Wiental/Donaukanallinie der Stadtbahn zur U4 umgebaut werden. Die Gürtelstadtbahn blieb bestehen und sollte erst in einer späteren Phase zur U-Bahn ausgebaut werden.

Vieles war damals Neuland in einer Stadt, deren öffentliche Verkehrsmittel unterfinanziert waren und deren einzige „Metro“ eine schon bei der Eröffnung veraltete „Stadtbahn“ war. Der Regierung war das Thema U-Bahn lange suspekt gewesen; man versuchte sich mit tiefgelegten Straßenbahnlinien in die unklare Verkehrszukunft zu retten. Vorbild dafür war die Premetro von Brüssel. Erst nach jahrelangem Druck der Opposition öffnete man sich der U-Bahn-Idee – Pläne hatte es seit der Ringstraßenzeit genug gegeben.



4. Januar 1981: Die Station Meidling wird für den Umbau der Wiental-Linie auf U4 vorbereitet. Rechts ist das bereits tiefer liegende künftige U-Bahn-Gleis sichtbar, das Mittelgleis wird nach Fertigstellung die Endstation für die Gürtellinie



Lange als „Kitsch“ verschmäht, gehören Wagners Stadtbahnstationen heute wohl zu den schönsten Verkehrsbauwerken der Welt

meinen Verkehrssteigerung dringend neue Straßenbahnwagen notwendig: Es war der Beginn der legendären Type M, in Folge ergänzt durch die Stadtbahnversion als Type N. Bereits 1925 konnte die „Wiener elektrische Stadtbahn“ in Etappen eröffnet werden und ab 20. Oktober stand das ganze neue Stadtbahnnetz zur Verfügung. Die anderen Verbindungsstrecken sowie die Vorortlinie blieben bei der Staatsbahn, da sie betrieblich für die Vollbahn notwendig waren.

Von 1925 bis 1927 wurden insgesamt 180 Triebwagen der Type N und 270 Beiwagen der Typen n und n₁ (zweitere mit

etwas leichterem Fahrgestell) geliefert. Die Zweiachser konnten zu Zügen mit bis zu neun Wagen, drei davon Triebwagen, zusammengestellt werden; über die Vielfachsteuerung konnten alle Funktionen vom führenden Triebwagen ferngesteuert werden. Dabei dachte man auch im Kleinen praktisch: Die Innenbeleuchtung wurde einfach über die Höhenlage des Stromabnehmers gesteuert – in Tunnel verlegte man die Oberleitung tiefer. Bei ihrer Lieferung waren die Stadtbahnwagen ebenso rot-weiß lackiert wie die Straßenbahnzüge, allerdings erzeugte der Abrieb der Klotzbremsen so

viel Flugrost, dass die Wagen bald braun wirkten – ab 1929 lackierte man sie daher gänzlich dunkelrot.

Es geht bergab

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Reparatur der Zerstörungen begann der Niedergang des ursprünglich so modernen Stadtbahnbetriebes. Eigentlich wäre eine neue Wagenserie nötig gewesen: Pläne für vierachsige, breite Doppeltriebwagen existierten bereits, aber aus Kostengründen wurden nur Zweiachser gebaut, bei denen viele Teile der Altwagen verwendet wurden. Es waren zwar

Stahlkastenwagen mit pneumatischen Türen, aber die Gelegenheit für eine echte Weiterentwicklung wurde vertan: Wieder fuhren lange Schlangen von roten Straßenbahnwagen, insgesamt waren es 130 Triebwagen (N₁) und 200 Beiwagen (n₂), mit maximal 40 km/h über die frühere Vollbahnstrecke. Auch im Straßenbahnnetz begann der Abbau: Anfang der 1960er-Jahre wurden die ersten schwachen Linien „probeweise“ auf Busbetrieb umgestellt, dann folgten rasch wichtige Verbindungen wie die Linie 13. Um den Autoverkehr auf der Ringstraße nicht zu behindern, wurden die Durchgangslinien gekappt. Sie kamen

von Außenbezirken, fuhren ein Stück am Ring und verließen ihn wieder in Richtung eines anderen Vororts – erkennbar waren sie daran, dass sie Buchstaben als Liniensignal trugen. Der „D-Wagen“ ist die letzte, bis heute verbliebene klassische Durchgangslinie.

Start der U-Bahn-Architektur

Ursprünglich war die neue U-Bahn als reines Ingenieurbauwerk konzipiert. Während sich 1970 schon die Bagger durch die Stadt fraßen, wurde doch noch ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben, der mit eher schwacher Beteiligung und ohne ersten Preis abgeschlossen

wurde. Beeindruckend und im Rückblick überraschend ist, dass Wien tatsächlich Nägel mit Köpfen machte und mit dem verspäteten Wettbewerb ein Architektenteam zusammenbrachte, dem ein wirklich großer Wurf gelang: Die „Architektengruppe U-Bahn“, kurz AGU, bildete sich aus den Teams der beiden zweiten Preise, den Architekten Holzbauer, Marschalek, Ladstätter und Gantar.

Die Grundidee ist jedem Wiener bekannt, auch wenn kaum jemand auf die Details achtet: eine eindeutige Farbe für jede Linie, weiße glatte Flächen, regelmäßig unterbrochen durch Stege in Linienfarbe, ein heller



Am 23. Dezember 2008 war der letzte Einsatztag für die Stadtbahn-Hochflurgarnituren der Type E₆



Eine Pressefahrt am 17. April 1996 anlässlich der bevorstehenden U6-Verlängerung nach Floridsdorf machte es möglich, noch einmal einen N1/n2-Zug auf die (noch nicht eröffnete) Strecke zu schicken

Von der Stadtbahn zur U6

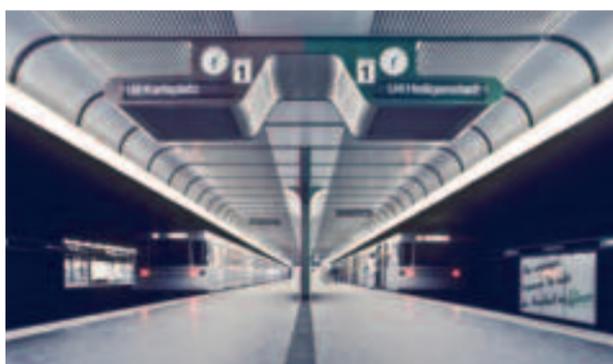
Als 1978 die neuen U-Bahn-Linien eröffnet wurden, fuhr die Gürtelstadtbahn noch mit ihren straßenbahnartigen, inzwischen völlig veralteten Zweirichtern. Und wieder wurde eine Entscheidung getroffen, die frappant an die Anfangszeit der Stadtbahn erinnert: Neue Fahrzeuge mussten her; allerdings war mittelfristig ein U-Bahn-Umbau absehbar, also sollten die Wagen später auf der Straßenbahn einsetzbar sein! Zu dieser Zeit wurde gerade der Typ Mannheim nach DUEWAG-Lizenz in Wien produziert; die österreichischen Baureihen waren Nachzügler der deutschen Serien. Neben den hier von den Wiener Firmen Lohner und Simmering-Graz-Pauker gebauten E₂/c₅ genannten Straßenbahn-Einrichtungszügen entstanden bei Bombardier (früher Lohner) die Zweirichtungsvariante E₆ sowie die Gelenkbeiwagen (Type c₆). Der letzte aus Zweirichtern gebildete Altwagenzug der Stadtbahn fuhr am 1. Juli 1983.

Inzwischen war die Entscheidung gefallen, dass die Stadtbahn Teil des U-Bahn-Projektes wird: Die Gürtelstadtbahn sollte als U6 unterirdisch ver-

längert werden. Zu dumm: Sie hatte gerade erst neue Wagen bekommen, die zwar straßenbahntauglich waren, jedoch als Zweirichtungswagen suboptimal und mit den Gelenkbeiwagen zu lang fürs Straßenbahnnetz. So beließ man das Betriebssystem und baute die neuen Tunnelstrecken im Querschnitt für beide Systeme. Eröffnet wurde die U6 im Jahr 1989 mit den Hochflurwagen! Allerdings begann sich ab Ende der 1980er-Jahre langsam die Niederflurtechnik durchzusetzen und mit der Bombardier-Entwicklung einer Mittelflur-Typenfamilie gelang endlich der Sprung in die Gegenwart: Mit der Type T waren neun Jahrzehnte nach der Eröffnung zum ersten Mal zeitgemäße und passende Fahrzeuge auf der Stadtbahn unterwegs. Um den U6-Fahrgästen bei allen Zügen zeitgemäßen Komfort anzubieten, wurden die T-Wagen mit den E₆/c₆-Zügen gekuppelt; die Abstände vom Gleis zur Bahnsteigkante mussten dafür vergrößert werden und die Altwagen erhielten breitere Trittbretter.



OBEIN UND RECHTS Ende 1971 wurde ein Designkompensium fertiggestellt, das die Entwurfsgrundlagen der neuen U-Bahn enthielt; oben die Musterstation Taubstummengasse. Die dann gebauten Stationen entsprechen den Konzepten weitestgehend, besonders reizvoll war die inzwischen veränderte Station Schottenring mit den beiden Liniensfarben Lila und Grün



Bei der Verlängerung der U1 wurde auf die alten Konzepte aus den 1970er-Jahren zurückgegriffen. Hier die Station Altes Landgut

Bahnsteigbereich, der durch das Lichtband vom dunklen Gleisbereich klar abgetrennt ist, einheitliche Beschriftung mit großer Primärinformation und Piktogrammen für die Richtungsangaben – all das war zu Zeiten einer „Stadtbahn“, die sich durch ruinöse Stationen bewegte, vollkommen neu.

Es spricht für die hohe Qualität des Entwurfes, dass alle Zugeständnisse an den damaligen Zeitgeist herausreduziert wurden –

immerhin war es die Epoche der Pop-Art, der orange-braunen Plastikmöbel, der Space-Age-Plexiglaskuppeln. Einzig die typischen Viertelrundbögen und die damit ineinanderfließenden Wand- und Deckenverkleidungen verraten die Entstehungszeit.

Hoher Wiedererkennungswert

Bewusst entschied sich die „Architekten-gruppe U-Bahn“ dafür, alle Stationen in ein-

heitlicher Formsprache auszuführen. Ähnlich wie Otto Wagners Stadtbahn sollte ein überall wiedererkennbares Bauwerk die ganze Stadt durchziehen – und es sollte sich bewusst in die bestehende Ikonografie einschreiben. Wie das Sonnenradgeländer Wagners sollten die Elemente der neuen U-Bahn mit der Stadt verschmelzen. Dabei war Wagner in den 1960er-Jahren nur in Architekturbereichen geschätzt; in der allgemeinen



Die von der AGU entwickelte Formensprache der ersten Baustufe passt sich Tief- und Hochstationen, Röhren- und Rechteckquerschnitten an

Wahrnehmung war Jugendstil Kitsch, dessen Baudenkmäler man ohne Weiteres abreißen konnte. Mit viel Glück wurden die Karlsplatz-Pavillons gerettet, die heute in keinem Tourismuskatalog fehlen dürfen; andere Bauwerke wie die Stationen Meidling, Hietzing oder Hauptzollamt (heute Wien Mitte) gingen verloren. Die sorgfältigen Sanierungen im Zuge der U-Bahn-Umbauten trugen dazu bei, dass die Öffentlichkeit Wagners Wert wieder wahrnahm.

Für die Architektur der neuen U-Bahn-Linie U3 und der als U6 verlängerten Stadtbahnlinie entwickelte die AGU ihre Arbeit harmonisch weiter, auch wenn sie bereits in Konkurrenz zu anderen Büros stand. Bei der danach folgenden U2-Verlängerung wurden andere Architekten beauftragt, das Design wurde technoider, auch beliebiger – die typische Identität ging verloren. Überraschenderweise können aber die Entwürfe aus der Anfangszeit nach 2000 noch einmal ihre

Stärken ausspielen: Mit nur wenigen Anpassungen wurde die U1 im Stil der 1970er-Jahre an beiden Enden weiter gebaut! Mit der Strecke nach Oberlaa wurde die U1 2017 endgültig fertiggestellt – eine unglaubliche Bestätigung der hohen Qualität, die die AGU 50 Jahre zuvor abgeliefert hatte.

Aus zwei Epochen

Damit schließt sich der Kreis gleich doppelt: Einerseits hat das typische Design des Grundnetzes seinen Platz im Stadtbild gefunden und kann ihn bis heute verteidigen. 70 Jahre nach

Otto Wagner entstand erneut ein hochmodernes Verkehrsbauwerk, das mit seinen Begleitmaßnahmen die Stadt nachhaltig verändert hat und als Gesamtkunstwerk gesehen werden kann. Andererseits teilen inzwischen vor allem die frühen Bauwerke der U1 das Schicksal der Stadtbahnstationen: Sie werden als alltäglich wahrgenommen und schlecht gepflegt. Dass es – zum Beispiel durch Lift-einbauten – im Lauf der Jahrzehnte zu Veränderungen kommt, ist selbstverständlich. Wünschenswert wäre aber, einen ganz kleinen Teil der Milliardenbeträge, die in die Neubaustrecken fließen, für den Altbestand aufzuwenden: Er hätte es verdient, nicht wie Otto Wagner erst nach Jahrzehnten wiederentdeckt zu werden. HARALD A. JAHN



Am 7. Oktober 1987 wurde die Stadtbahn mit Verlängerung zur Philadelphiabrücke als „U6“ und weiterhin mit Straßenbahnwagen neu eröffnet