

DIE EINBEZIEHUNG DER EHEMALIGEN WIENER STADTBÄHNLINIEN IN DAS STRECKENNETZ DER U-BÄHNANLAGE UND DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESBAHNEN AUS DENKMALPFLEGERISCHER SICHT

Die politische Entscheidung für den Bau einer U-Bahn in Wien¹ fiel bereits im September 1966 durch eine diesbezügliche Empfehlung der sogenannten »gemeinderätlichen Stadtplanungs-Kommission«; der entsprechende Beschluß des Wiener Gemeinderates folgte am 26. Jänner 1968.

1976 wurde die erste Probestrecke zwischen den Stationen Friedensbrücke und Heiligenstadt eröffnet. 1981 war die erste Ausbauphase, das sogenannte »engere Grundnetz« mit annähernd 30 km Länge, 39 Stationen und den U-Bahnlinien U1, U2 und U4 abgeschlossen. Im Herbst 1983 begann man mit der zweiten Ausbauphase, welche die Umstellung der ehemaligen Gürtelstadtbahn auf U-Bahn-Betrieb (Linie U6), deren Verlängerung im Süden und im Norden sowie die Errichtung der neuen U-Bahn-Linie U3 umfaßte. Heute verfügt die Wiener U-Bahn, deren Ausbau noch lange nicht abgeschlossen ist,² über fünf Linien mit ca. 57 km Streckenlänge und 79 Stationen (Stand: 1997). Zwei der Wiener U-Bahn-Linien bewegen sich auf historischen Strecken:

- Die Linie U4, am 20. Dezember 1981 eröffnet, benützt auf ihrer vollen Länge von ca. 16,5 km zwischen den beiden Endstationen Heiligenstadt und Hütteldorf die ehemaligen Stadtbahnlinien Wiental und Donaukanal.
- Die Linie U6, deren Bau bzw. Umbau der zweiten Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Netzes angehört und der zu einem guten Teil bei aufrechtem Fahrbetrieb durchgeführt werden konnte, besitzt zwischen den Stationen Heiligenstadt und Meidling-Philadelphibrücke eine Länge von ca. 11,3 km, von welchen ca. 8,9 km der alten »Gürtellinie« angehören.

Zum Thema der Einbeziehung der Wiener Stadtbahnlinien in ein modernes Verkehrskonzept ist ferner die ehemalige »Vorortlinie« anzuführen, die immer im Besitz der Österreichischen Bundesbahnen blieb, und seit 1987 wieder als Vollbahn über ca. 9,5 km Streckenlänge zwischen Heiligenstadt und der Westbahn, Höhe Braunschweigasse, in Betrieb ist.³

Die bereits mehrmals angesprochene historische Wiener Stadtbahnanlage⁴ entstand im wesentlichen zwischen 1896 und 1901 und umfaßte folgende Linien:

- Gürtellinie (Meidling-Hauptstraße bis Heiligenstadt), begonnen am 7. November 1892 (Abbrucharbeiten), 16. Februar 1893 (Bauarbeiten), eröffnet am 1. Juni 1898
- Obere Wientallinie (Meidling-Hauptstraße bis Hütteldorf-Hacking), begonnen 1895, eröffnet am 1. Juni 1898
- Untere Wientallinie (Hauptzollamt, heute Landstraße – Wien Mitte, bis Meidling-Hauptstraße), begonnen 1896, eröffnet am 30. Juni 1899
- Donaukanallinie (Hauptzollamt, heute Landstraße

- Wien Mitte, bis Heiligenstadt), begonnen am 13. Jänner 1898, eröffnet am 6. August 1901

- Vorortlinie (Heiligenstadt bis Penzing), begonnen 1894, eröffnet am 11. Mai 1898

Der Bau der Stadtbahnanlage war eine der städtebaulichen Großtaten in Wien am Ende des 19. Jahrhunderts, welche wesentlich zur Entwicklung und zum Ruf Wiens als eine der Metropolen Europas beitrug. Sie umfaßte gleichzeitig – das heißt nach einheitlichen städtebaulichen und gestalterischen Richtlinien – die Regulierung von Donaukanal und Wienfluß sowie die Generalsanierung und den Ausbau des Wiener Kanalnetzes, vor allem den Bau des sogenannten »Rechten« und »Linken Hauptsammelkanales« beiderseits des Wienflusses.⁵

Ein ebenso entscheidender Schritt war die Übertragung der architektonischen Gestaltung aller Bauten an Otto Wagner im Jahre 1894.⁶ Die Wiener Stadtbahnanlage stellt damit bis heute ein Gesamtkunstwerk von internationaler Bedeutung dar.

Für die Mehrzahl der Stationsgebäude entwickelte Otto Wagner zwei Bautypen, je nach Situierung der Bahntrasse: Dem Bautypus mit der Bahn in Höhenlage entsprechen u. a. die noch bestehenden historischen Stationsgebäude der Gürtellinie, z. B. die Station Währinger Straße (Abb. 1). Das Gebäude kann jeweils von beiden Straßenseiten über eine die darüberliegende Bahn rechtwinkelig kreuzende, breitgelagerte Eingangs- und Kassenhalle betreten werden, von der aus bequeme Stiegenanlagen zu den beiden Bahnsteigen führen, die im ersten Stock des Gebäudes zu liegen kommen. Die Bahnsteige sind von Flugdächern geschützt, die straßenseitig auf dem hochgezogenen und von Fenstern durchbrochenen Mauerwerk des Stationsgebäudes und bahnseitig auf gußeisernen Säulen aufrufen.

Als Beispiel für den Bautypus mit der Bahn in Tieflage seien die noch erhaltenen Stationsgebäude der Wientallinie, z. B. die Station Stadtpark angeführt (Abb. 3 und 11). Die Gebäude werden bei diesem Bautypus stirnseitig betreten. Die Eingangs- und Kassenhalle liegt über der Bahntrasse, zu der links und rechts breite Stiegenanlagen hinabführen. Die Perrons sind von Flugdächern überdeckt, die außen jeweils auf den Stützmauern des Trasseneinschnittes, bahnseitig auf Gußeisensäulen aufliegen.

Die Architektur ist – wie jene des Großteils der Bauten der ehemaligen Stadtbahnanlage – von einer massiven, in blendendem Weiß gehaltenen Putzarchitektur mit Nutungen im Erdgeschoßbereich geprägt. Die Fenster zeigen eine charakteristische schmale hochrechteckige Form. Alle Eisenteile zeigen das typische »Otto-Wagner-Grün«.

Die Entwicklung von Bautypen entspricht durchaus dem Gedanken der seriellen Produktion der hochindustrialisier-

ten Zeit um 1900, wenngleich Otto Wagner die Gebäude in der Realisierung – zwar wiederum durch den Einsatz präfabrizierter Teile, z.B. durch verschieden ornamentierte Eisenträger – in der Detailausbildung jeweils abwandelte (Abb. 12). Eines der besten Beispiele für den Einsatz präfabrizierter Bauteile sind die berühmten Eisengitter, welche als Geländer die Stützmauern der Trasseneinschnitte und Brücken absichern. Ein Ausführungsdetail für diese Gitterelemente, denen man bekanntlich nachsagt, daß sie die Initialen ihres Schöpfers Otto Wagner tragen, ist 1895 datiert (Abb. 4). Die Gitter wurden in den Eisengußwerken R. Ph. Waagner, Wien und Breitfeld, Danek & Co in Blansko hergestellt und prägen heute noch über mehrere Kilometer Länge das Wiener Stadtbild.

Zum Entwurf von Sonderbauten kam es bei den Kopfbahnhöfen, bei einzelnen speziellen Stationen sowie im Bereich der gesamten Vorortelinie: Von den beiden historischen Kopfbahnhöfen wurde Heiligenstadt im Zuge des Zweiten Weltkrieges stark in Mitleidenschaft gezogen und zeigt heute ein stark verändertes Bild (so fehlt der gesamte Mittelrisalit), während Hütteldorf, trotz aller technisch not-

Das zweite Sonderbauwerk von überragender architektonischer Bedeutung ist die Station Karlsplatz (ursprünglich Akademiestraße), mit ihren beiden sich spiegelbildlich gegenüberliegenden Pavillons, die eine der wenigen Wiener Stahlskelettbauten darstellen (Abb. 10). Die Grundrisse der beiden Pavillons entsprechen in etwa jenem des Bautypus mit Bahn in Tieflage. Aufgrund der zweifachen Ausbildung der Grundform war aber auch eine weitgehende Trennung von ankommenden und abfahrenden Gästen gegeben. Die beiden Pavillons der Wiener Stadtbahnstation Karlsplatz stellen die technisch am weitesten entwickelten Hochbauten der Wiener Stadtbahnanlage dar. Sie bestehen aus einem eisernen Gerüst mit gewalzten Normprofilen, das auch die Gewölbeformen bildet. Die Wände zwischen diesem Skelett sind mit 10 cm starken, außen mit Platten aus Carrara-Marmor verkleideten Gipsdielen ausgefacht. Die Gewölbeformen wurden mit Hilfe einer Schalung ausbetoniert, als Dachhaut fand Kupferwellblech Verwendung. Auch die Flachdächer werden durch das Eisengerüst getragen, darüber lagen Holzträmme, die das Auflager für das einstige Holzzementdach bildeten. Die Überbauung der Stadt-

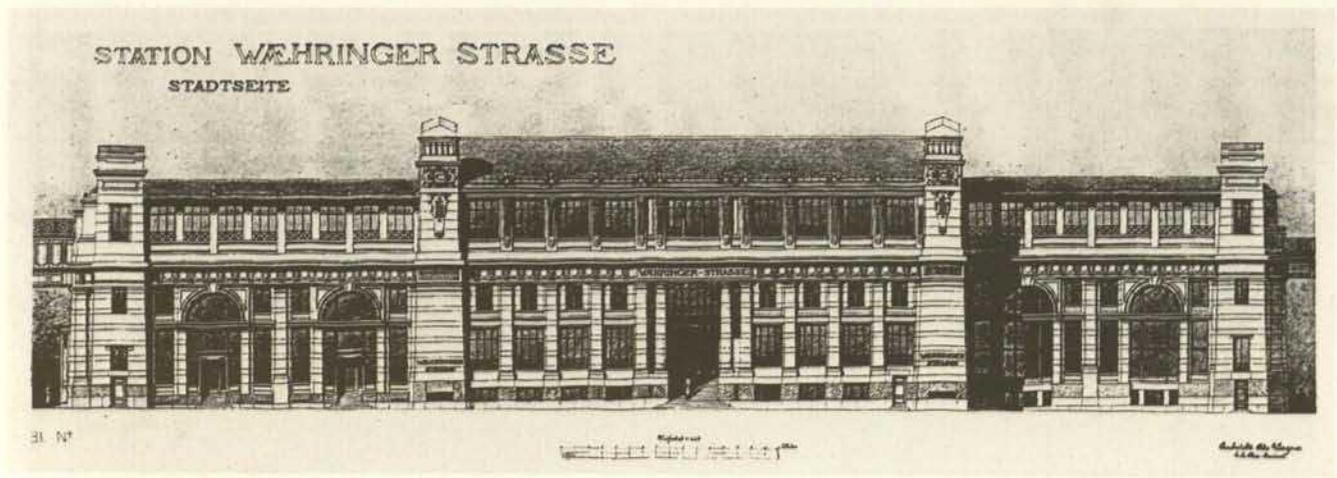


Abb. 1. Wien, Station Wehringer Straße (Bautypus mit Bahn in Höhenlage), Vorprojekt, Ansicht, Originalplan von Otto Wagner, zeitgenössische Reproduktion um 1894

wendig gewordenen Veränderungen, das historische Erscheinungsbild noch immer gut widerspiegelt.

Hütteldorf folgt im Aufbau des Grundrisses dem klassischen Bahnhofstypus Ende des 19. Jahrhunderts: Vom Bahnhofsvorplatz her wird eine große Schalterhalle betreten, von der aus man zum ersten Gleis niveaugleich zugehen kann. Zu den anderen Gleisen führt der Weg achsial aus der Halle in einen unterirdischen tunnelartigen Verbindungsgang, von dem aus man wieder über Stiegenanlagen zu den einzelnen Gleisen hochgehen kann. Aufgrund der Hanglage des Bahnhofes besitzt der unterirdische Verbindungstunnel einen hinteren, nur wenige Stufen höher gelegenen direkten Ausgang zum Wiental (Abb. 5).

Von den Sonderbauwerken ist der sogenannte Hofpavillon, der dem Kaiser als Station für Schloß Schönbrunn dienen sollte, von besonderem Interesse. Es ist die Idee des Kaiserzeltes, die Otto Wagner hier über der in Tieflage befindlichen Bahntrasse realisierte (Abb. 2). Der Hofpavillon wurde übrigens nicht in die neue U-Bahn-Anlage integriert, sondern dient dem Historischen Museum der Stadt Wien als Außenstelle.

bahntrasse erfolgte mit einem Eisenskelett aus vier genieteten I-Trägern und einem Netz aus niedrigeren Längsträgern, die das Auflager für eine Betonplatte bildeten.

Die Bauten der Vorortelinie besitzen ebenfalls einen besonderen Stellenwert innerhalb des Œuvres von Otto Wagner. Die Vorortelinie war als erste realisierte Teilstrecke der Stadtbahn zwischen 1894 und 1898 entstanden. Die Hochbauten dieser Strecke sind als erste Bauten Otto Wagners im Bereich der Wiener Stadtbahn zu bezeichnen und basieren – vielleicht auch aus diesem Grunde – durchwegs auf Einzelentwürfen. Sie bauen zwar auf einem einheitlichen Grundkonzept auf, unterscheiden sich voneinander jedoch nicht nur in Bauvolumen und Fassadenausbildung, sondern bis in die kleinsten Details, wie Perrongestaltung, Parapetverkleidungen u. a. m. Von den Hochbauten der ehemaligen Vorortelinie haben sich bis heute die Aufnahmegebäude Hernals, Gersthof und Ottakring erhalten.

Während Gürtel-, Wiental- und Donaukanallinie 1934 von der Stadt Wien erworben und in der Folge adaptiert und elektrifiziert worden waren, blieb die Vorortelinie stets im Besitz der Österreichischen Bundesbahnen. Ihr techni-

scher Ausbau wurde erst 1979 in Angriff genommen – durchaus nicht freiwillig – in Abstimmung mit denkmalpflegerischen Aspekten. Aus heutiger kulturhistorischer Sicht ist es jedenfalls erstaunlich, daß noch Anfang der achtziger Jahre Otto-Wagner-Bauten in Wien als Ruinen existierten, um deren Bestand gekämpft werden mußte. Eines der wesentlichen Probleme der Bauten der historischen Vorortelinie bestand darin, daß sie als vollwertige Empfangsgebäude im Sinne des 19. Jahrhunderts, d. h. mit Restaurants, Warterhallen verschiedener Klassen und Wohnungen im ersten Stock, konzipiert waren. Ihr Bauvolumen war de facto für einen zeitgemäßen Bahnbetrieb zu groß und unwirtschaftlich.

Am Beispiel der Station Ottakring (Abb. 7-8), welche der Verfasser auch als Architekt betreute,⁷ ist die Problematik der funktionell und technisch notwendigen Veränderungen

zeitlichen Gründen, den Einbau von Liftanlagen zur behindertengerechten Perronerschießung, die teilweise Kürzung der Perrondächer entsprechend dem derzeitigen Leerprofil der Bahnen und vieles anderes mehr. All diese Eingriffe zogen einen wesentlichen Verlust und eine Erneuerung der Originalsubstanz in weiten Bereichen nach sich und stellen aus denkmalpflegerischer Sicht keineswegs einen wünschenswerten Zustand dar, sie bildeten aber doch die Voraussetzungen, um die drei historischen Aufnahmegebäude der Vorortelinie in das neue Bahnkonzept integrieren zu können. Am 30. Mai 1987 kam es zur feierlichen Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf der ehemaligen Vorortelinie. Erst nach Fertigstellung des Gesamtprojektes erkannten die Verantwortlichen den public-relation-Wert der historischen Bahnanlage, die seither als Jugendstilbahn – im Sinne eines Identifikationswertes, welcher historische Bahnan-

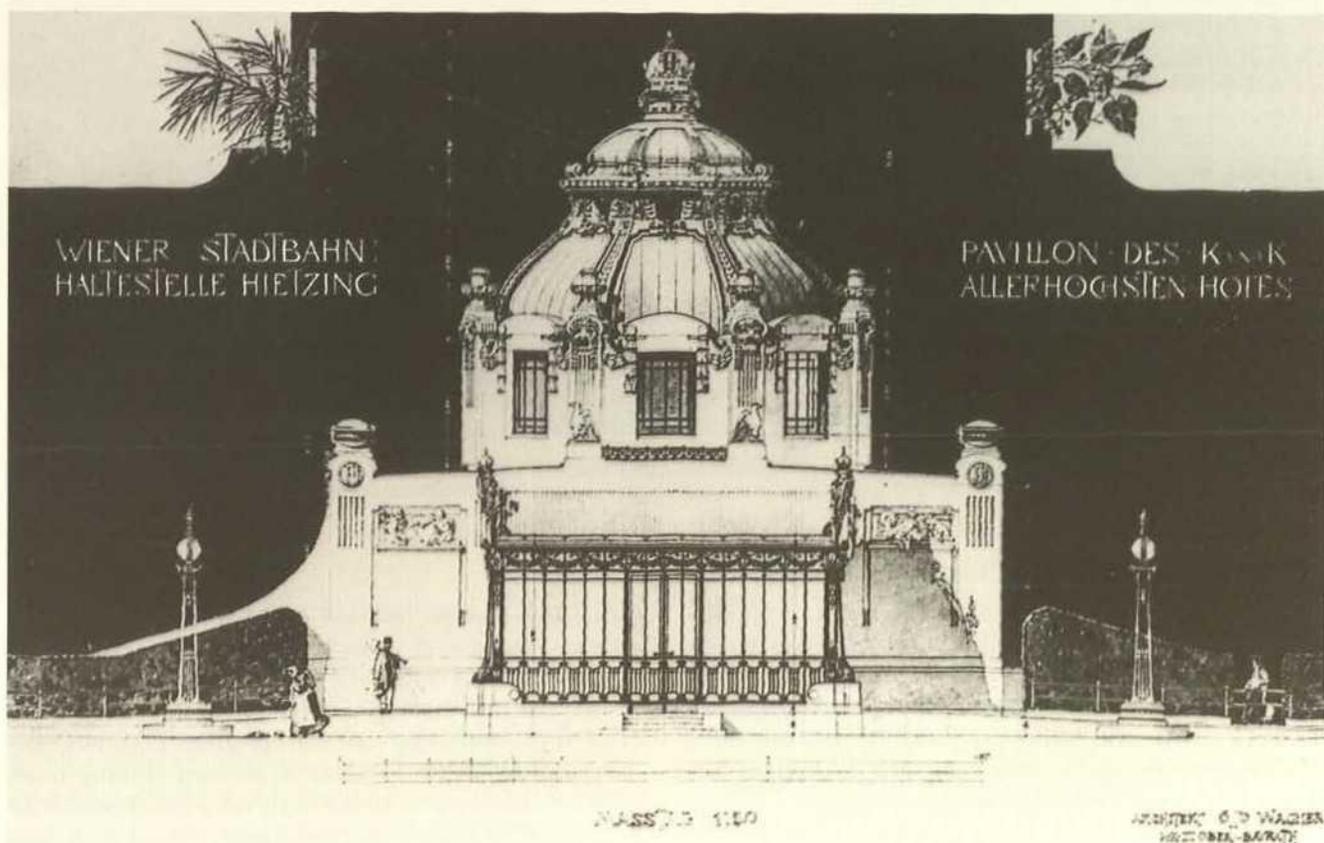


Abb. 2. Wien, Hofpavillon, Vorentwurf, straßenseitige Ansicht, Originalzeichnung von Otto Wagner, 1894

aus denkmalpflegerischer Sicht gut nachvollziehbar: Die Vorortelinie wird im Bereich dieser Station in Hochlage geführt. Das 1897 errichtete Empfangsgebäude ist daher zweigeschossig ausgebildet. Von der Straße her betritt der Besucher eine große Halle, von der aus einerseits eine Treppe zu den Bahnsteigen in das Obergeschoß, andererseits ein Tunnel zu einem zweiten, erst 1899 errichteten Perrongebäude auf der gegenüberliegenden Bahnseite führen. Die notwendigen baulichen Veränderungen erforderten – unabhängig von der Erneuerung der gesamten technischen Infrastruktur – die Verlängerung des bestehenden Tunnels zur Schaffung eines Notausganges, die Erneuerung der Stiegenanlagen vom Tunnel zum Perrongebäude aus baupoli-

lagen aufgrund ihres meist einheitlichen Gestaltungsprinzips generell auszeichnet – einen wesentlichen Stellenwert im Marketing-Konzept der Österreichischen Bundesbahnen einnimmt.

Bei der Einbeziehung der ehemaligen Stadtbahnanlage in das Wiener U-Bahnnetz sind entsprechend dem stufenweisen Ausbau auch aus denkmalpflegerischer Sicht zwei Entwicklungsphasen erkennbar: In der ersten, frühen Phase, der im Prinzip die Errichtung des -engeren Grundnetzes- und der Ausbau der Vorortelinie angehören, kam es im Bereich der historischen Bauten entsprechend der damals zumindest in Wien vorherrschenden Einstellung der Denkmalpflege zu einer weitgehend einheitlich geschlossenen

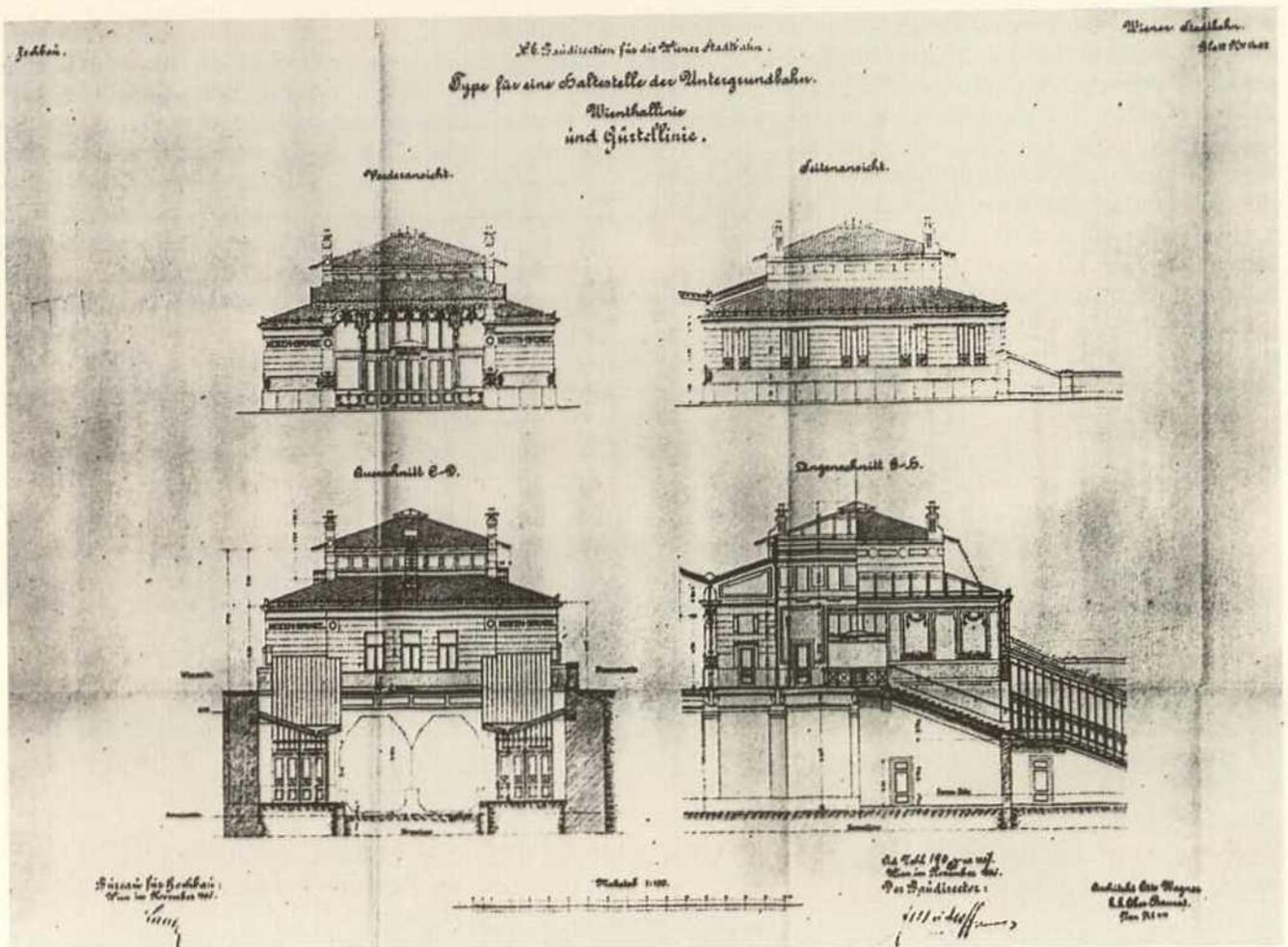


Abb. 3. -Type für eine Haltestelle der Untergrundbahn Wientallinie und Gürtellinie, Originalplan von Otto Wagner, datiert November 1893

Wiederherstellung im Sinne einer »integrativen« Erneuerung. Im Zuge dieser Einstellung verschwanden oft die Grenzen einer sinnhaften Denkmalpflege: So kam es bei der Sanierung der beiden Pavillons der Stadtbahnstation Karlsplatz mehr oder minder zu einer Gesamterneuerung der Originalsubstanz, welche auch den gänzlichen Austausch der tragenden Stahlkonstruktion betraf.

1971 waren die Objekte im Zuge der Errichtung des fünfgeschossigen U-Bahn-Knotens Karlsplatz abgetragen, 1977/78 wiederaufgestellt bzw. erneuert worden, wobei es nicht gelang, sie sinnvoll in den neuen Funktionsablauf einzubinden: Ein Pavillon dient seither – getrennt vom U-Bahn-Betrieb – als Caféhaus, der andere als Museum. Darüber hinaus kam es zu einer wesentlichen Veränderung der Höhenlage. Die beiden Bauten – weitestgehend Kopien der Originale – stehen wie Pokale in einem vollkommen veränderten Bezug zu ihrer Umgebung. Heute schon ist diese »Sanierung« nur mehr als warnendes Beispiel zur Geschichte der Denkmalpflege in Wien anzuführen.

In einer zweiten Phase des U-Bahn-Baues kam es – durchaus im Sinne der wesentlich später verabschiedeten »Berliner Erklärung zwischen Denkmalpflege, Städtebau und Architektur« – zu einer Klärung zwischen alter und neuer Bausubstanz. Wesentlichen Anteil daran hatte die Architektengruppe U-Bahn,⁹ die aus den Architekten Bert Gantar, Wilhelm Holzbauer, Georg Ladstätter und Heinz

Marschalek bestand und aus einem im Jahr 1969 veranstalteten Wettbewerb hervorgegangen war. – Bereits zu Beginn der U-Bahn-Planung war die Notwendigkeit einer einheitlichen Gestaltung erkannt worden und man zog die Architektengruppe – so wie seinerzeit Otto Wagner – mehr oder minder von Anfang an zu allen Planungen bei, wobei an dieser Stelle nicht zuletzt die gesamtheitliche Ingenieurplanung durch das Büro Rupert Schickl zu nennen ist.

Als positive Beispiele für die Integration zeitgemäßer Architektur in die historischen Stadtbahnstrecken sind aus dieser Sicht die neuen Stationen Längenfeldgasse, als Umsteigstation zwischen der ehemaligen Gürtellinie und Wientallinie 1985 bis 1989 erbaut, und die Station Westbahnhof im Bereich der ehemaligen Gürtellinie, 1989 bis 1993 für den U-Bahn-Knoten U3 und U6 errichtet, anzuführen.

Im Zuge der »zweiten« Bauphase des Wiener U-Bahn-Baues aus denkmalpflegerischer Sicht, welche von der Verlängerung und Verdichtung des Streckennetzes geprägt ist, kam es im Bereich der historischen Stationen zur Schaffung hinterer Ausgänge, jeweils am Ende der historischen Perrons. Als charakteristisches Beispiel dieser Art ist die Stadtbahnstation Schönbrunn anzuführen, die in Richtung des Schlosses Schönbrunn einen zweiten Ausgang erhielt. Das im Herbst 1997 fertiggestellte Annex-Bauwerk setzt sich in einer selbstbewußten Formen- und Materialsprache mit

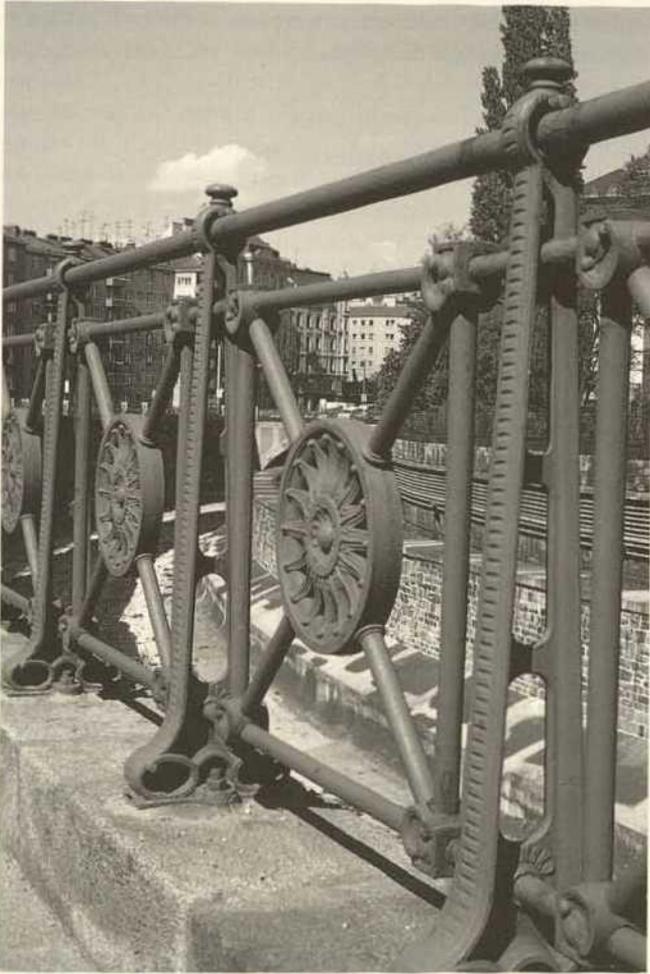


Abb. 4. Wien, historische Stadtbahnanlage, sogenanntes Otto-Wagner-Gitter, Bestand im Bereich der Wientallinie

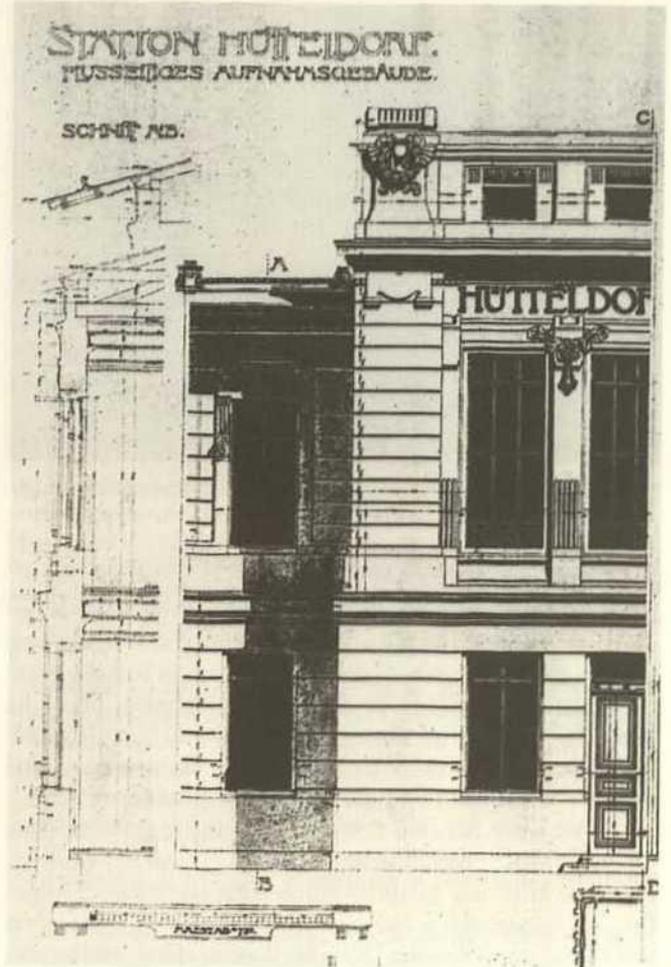


Abb. 5. Wien, Empfangsgebäude Hütteldorf, flussseitiges Stationsgebäude, Aufrißdetails und Schnitte, Originalplan von Otto Wagner, zeitgenössische Reproduktion um 1894

Niro-Glas-Konstruktionen vom massiv gemauerten, historischen Bauwerk ab.

Aus der Sicht der Denkmalpflege und Altstadterhaltung geht der U-Bahn-Bau verständlicherweise weit über die unmittelbaren Bahnanlagen hinaus. Der U-Bahn-Bau war und ist – im sprichwörtlichen Sinn – im historischen Gefüge der Stadt allgegenwärtig. An erster Stelle ist in diesem Zusammenhang das im Zuge der ersten Teilstrecke der U1 zwischen 1969 und 1978 errichtete Tiefbauwerk Stephansplatz anzuführen, das mit fünf Geschossen bis ca. 27 m unter Straßenniveau reicht. Zum Schutz des Wiener Wahrzeichens erfolgten u.a. eine Baugrubenumschließung mit 40 m tief reichenden Bohrpfehlwänden, Bodeninjektionen und Schildvortrieb des Stationstunnels unter Druckluft, um ein Ausfließen der wasserführenden Feinsandschichten zu unterbinden.

Damit wird nicht zuletzt die technische Entwicklung beim U-Bahn-Bau angesprochen, die durchaus auch von den Forderungen der Denkmalpflege und Altstadterhaltung mitgetragen wurde. War es beim Bau des -engeren Grundnetzes- durchwegs noch die Schildmaschine, die zum Einsatz kam, entwickelte sich im weiteren Verlauf der Arbeiten die sogenannte Neue Österreichische Tunnelbaumethode¹⁰ mit wesentlichen wirtschaftlichen und technischen Vorteilen. Und aus der zwar wirtschaftlich optimalen, aber verkehrstechnisch und umweltpolitisch auf längere Zeit kaum zu-

mutbaren -offenen Bauweise- entstand die zwischenzeitlich allgemein angewendete Deckelbauweise.¹¹

Für die Stadtarchäologie brachte vor allem die Erweiterung des U-Bahn-Netzes ungeahnte Möglichkeiten – allerdings auch unter Beachtung der wirtschaftlichen Bedingungen. Die konkreten Terminvorgaben und die vorhandenen Geräte führten zu einer Art -Baggerarchäologie-, die lernen mußte, Wesentliches von Unwesentlichem zu unterscheiden. In dem gegenseitigen Verständnis, das von beiden Seiten – von den Technikern wie den Archäologen notwendig und gegeben war – kam es geradezu erwartungsgemäß zu einer Fülle archäologischer Sensationen: Die Aufdeckung der mittelalterlichen Virgilkapelle unter dem Stephansplatz und der mittelalterlichen Ludwigskapelle unter dem Minoritenplatz sind nur zwei Beispiele von vielen.¹² Im Falle der Virgilkapelle ermöglichte eine Umplanung des Tiefbauwerkes die Bewahrung der wesentlichen Funde in situ, die seither von der unterirdischen Verteilerhalle der U-Bahn-Station Stephansplatz durch eine große Glasscheibe hindurch für jedermann einsehbar sind.

Die bisher betrachteten Hochbauten wie Stationen und Aufnahmegebäude sind nur ein kleiner Teil des technischen Erbes der historischen Stadtbahnanlage. Wesentlicher für das Stadtgefüge sind die Streckenführungen mit ihren Einschnitten oder Dämmen, mit den Tunnelstrecken und ihren Portalbauten, mit den Brücken und Viadukten

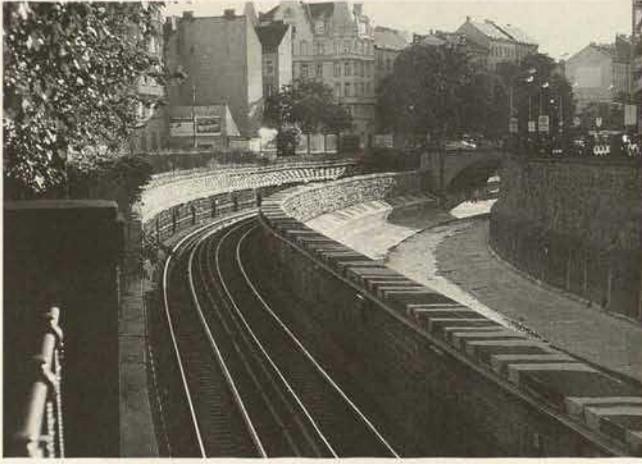


Abb. 6. Wien, Streckenführung der ehemaligen Wientallinie im Bereich zwischen den Stationen Kettenbrückengasse und Pilgramgasse, Bestand

u. v. a. m. Die Skala der denkmalpflegerischen Interventionen bewegt sich bei diesen Bauten im gleichen Rahmen wie bei den Hochbauten, das heißt, sie reicht von der weitgehenden Stilkopie (z. B. Brückenüberführung über die Richthausenstraße im Zuge der Vorortelinie) bis zur klassischen Restaurierung (z. B. Brücke am Währinger Gürtel über die Schulgasse und die Währinger Straße).

Die Eingriffe bei den Brücken sind meist auch im Falle des scheinbar unveränderten Bildes aufgrund der notwendigen technischen Adaptierungen (Bremsverbände, Anhebevorrichtungen u. a. m.) relativ groß. Einen besonders schwierig zu lösenden Fall in diesem Sinn stellte der Brückenzug über die sogenannte Gumpendorfer Zeile dar, das heißt über Wiental und Sechshauser Gürtel, und zwar sowohl aufgrund seiner Situierung in einer Kurve wie aufgrund seiner absoluten Höhenlage. In diesem Fall wurden tatsächlich betriebliche Restriktionen zu Gunsten der optischen Erhaltung der Brücke in Kauf genommen. Unter anderem trug dies dazu bei, daß auf der gesamten U6, der die Brücke angehört, nicht das gleiche Betriebssystem wie auf den anderen U-Bahn-Linien eingesetzt wurde, sondern ein Betrieb mit Oberleitungen und Niederflurfahrzeugen besteht. In ihrer äußeren Erscheinungsform blieb der Brückenzug über die Gumpendorfer Zeile scheinbar unverändert. Tatsächlich mußte aber die gesamte Fahrbahnebene mit allen Querträgern ausgetauscht und um ca. 60 cm abgesenkt werden; nur die Hauptfachwerksträger blieben in der originalen Höhenlage.

Den städtebaulichen Aspekt, aber auch die städtebaulichen Chancen, welche die historische Stadtbahnanlage bietet, zeigen verschiedene, teilweise unter EU-Förderung laufende Projekte, welche sich u. a. um die Revitalisierung der ehemaligen, ursprünglich teilweise zu Depotzwecken verwendeten Viaduktbögen für Geschäfte und andere Zwecke bemühen.¹¹ Es geht bei der Wiener Stadtbahn wie bei den meisten historischen Bahnanlagen um mehr als nur die Erhaltung einzelner Bauten, dies wurde schon betont.

Die Streckenführungen, besonders in den offenen Bereichen, lassen eine Art stadtmorphologischer Struktur entstehen, welche – wie wir heute wissen – auch über ein eigenes Mikroklima und eine eigene Mikrobiologie verfügt. In diesem Zusammenhang stellt sich generell die Frage, ob es sinnvoll und aus der Sicht einer Umweltverträglichkeit zu

verantworten ist, daß derzeit weltweit versucht wird, auch die letzten städtebaulichen Schneisen zu überbauen oder zuzubetonieren?

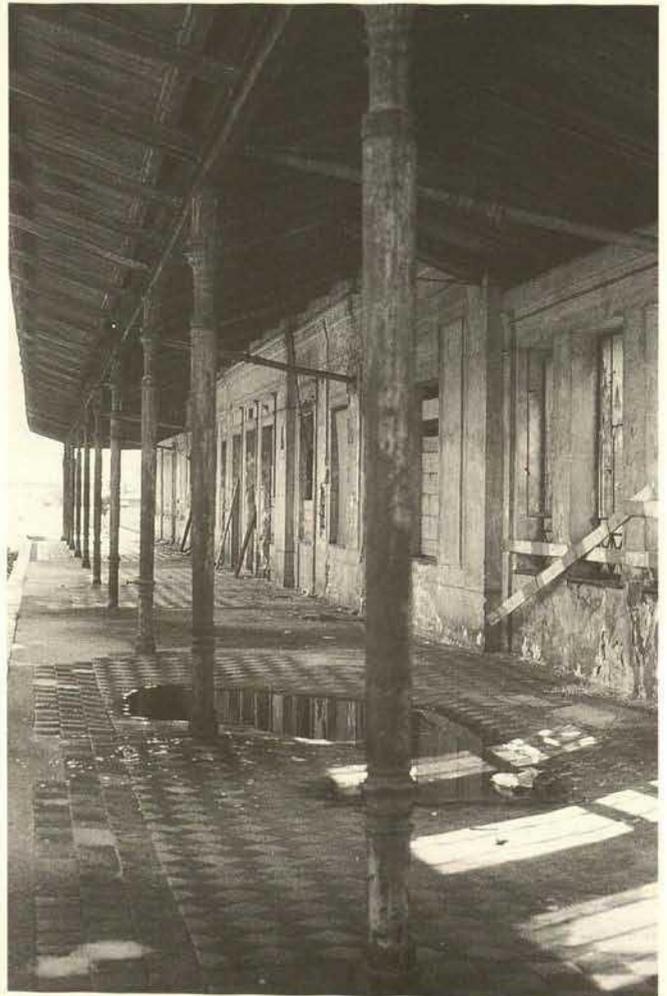
Der stadtmorphologische Aspekt kommt bei der Wiener Stadtbahnanlage besonders eindrucksvoll durch die offene Parallelführung von Bahn und Wienfluß – zum Beispiel im Bereich der Wientallinie zwischen Hütteldorf und Naschmarkt – zur Geltung (Abb. 6).

Aus dieser Sicht ist ein Projekt des Magistrats der Stadt Wien mit den Architekten Bernd Stanzel und Manfred Wehdorn sowie der ökologischen Betreuung von Architekt Alfons Oberhofer, welches die Nutzung der Wienflußsohle als Fuß- und Radweg vorsieht, von besonderer stadtstruktureller Bedeutung (Abb. 9).¹⁴

Aufgrund der notwendigen Erneuerung der den Wienfluß begleitenden Kanalanlagen und wirtschaftlicher Vorteile aus dem Fuß- und Radweg hat das Projekt auch gute Aussichten auf eine Realisierung. Noch wichtiger erscheint der Vorschlag aber in Hinblick auf die noch immer in der Diskussion stehende Überdeckung des Wienflusses zum Zweck einer Stadtautobahn und von PKW-Parkplätzen ...

Ein Blick auf Wienfluß und Stadtbahn in Höhe des Hofpavillons zeigt die architektonischen Qualitäten und die Schönheit der historischen Anlage in ihrer Umgebung. Das Wiental ist ein gutes Beispiel dafür, daß technische Anlagen nicht stören, sondern vielmehr – im Sinne der World-Heri-

Abb. 7. Wien, Empfangsgebäude Ottakring, Perrongebäude vor Beginn der Sanierungsarbeiten, 1979



tage-Convention¹⁵ – integrierender Bestandteil der Stadtlandschaft sind, die Architektur wie Natur gleichermaßen umfaßt.

Quellennachweis

1 Der Bau der Wiener U-Bahn ist bestens dokumentiert durch Festschriften, die meist anlässlich der Fertigstellung einzelner Abschnitte veröffentlicht wurden. Sofern nicht ausdrücklich anders erwähnt, sind daher alle Daten des gegenständlichen Beitrages – ohne speziell darauf hinzuweisen – folgenden Veröffentlichungen dieser Art entnommen:

MA 38 – U-Bahn-Bau (Hrsg.), Die 1. und 2. Ausbauphase der Wiener U-Bahn. Eine Dokumentation über das im Betrieb und im Bau befindliche Wiener U-Bahn-Netz, Stand 1. August 1985, Wien 1985.

MA 38 – U-Bahn-Bau (Hrsg.), Die U-Bahn-Linie U6. 1983-1989. Eine Dokumentation über den Bau und Betrieb der U3. Stand 6. Oktober 1989, Wien 1989.

MA 38 – U-Bahn-Bau (Hrsg.), Die U-Bahn-Linie U3. 1981-1987. Eine Dokumentation über den Bau und Betrieb der U3, Stand 6. April 1991, Wien 1991.

Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe, Gruppe MD U-Bahn-Bau (Hrsg.), Wiens längste U-Bahnlinie, 1983-1996. Eine Dokumentation über Planung, Bau und Betrieb der U6 sowie allgemeine Informationen über die Wiener U-Bahn. Stand Dezember 1996, Wien 1996.

In diesem Zusammenhang dankt der Verfasser im besonderen Herrn Oberstadtbaurat Mag. arch. Klaudius Foltin, Leiter des

Abb. 8. Wien, Empfangsgebäude Ottakring, Perrongebäude nach der Sanierung

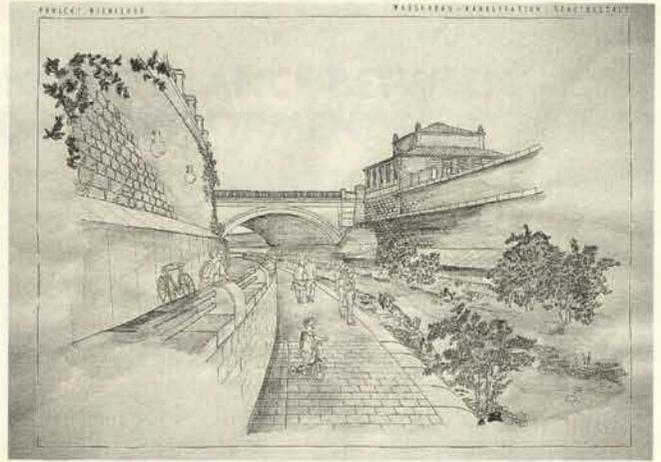


Abb. 9. Wien, Projekt eines Fußgänger- und Radweges im Wiental, Architekten Bernd Stanzel und Manfred Wehdorn, im Auftrag des Magistrates der Stadt Wien, ökologische Betreuung Alfons Oberbofer, Schaubild der Streckenführung in Richtung der Station Pilgramgasse, 1995/1996

Referates 'Gestaltung öffentlicher Raum' im Magistrat der Stadt Wien, für dessen Unterstützung bei Quellen- und Materialsuche zum gegenständlichen Beitrag.

- 2 Derzeit ist die dritte Bauphase, welche die Verlängerung der U1 nach Norden und die Erschließung vom Prater und des ehemaligen Randbezirkes Stadlau durch die U2/5 zum Ziele hat, in Vorbereitung. Vgl. hierzu: Wiener U-Bahn, 3. Bauphase. Bürgerinformation U1-Nord. Ausstellung in der Wiener Planungswerkstatt, Wien 1998.
- 3 Erich Schölls, die Vorortlinie. Ein bebildertes Essay zur Wiedereröffnung am 30. Mai 1987, Wien 1987.
- 4 Zur Wiener Stadtbahnanlage im allgemeinen und aus technischer Sicht im besonderen siehe: Manfred Wehdorn, Die Bau-technik der Wiener Ringstraße (Die Wiener Ringstraße – Bild einer Epoche, Bd. XI), Wiesbaden 1979, S. 330-349.
- 5 Gesetz über den Ausbau der Wiener Verkehrsanlagen RGBL. Nr. 109 vom 17. Juli 1892.
- 6 Zu den Arbeiten Otto Wagners im Bereich der Wiener Stadtbahnanlage siehe: Otto Antonia Graf, Otto Wagner, Das Werk des Architekten 1860-1902, (Bd. 1) Wien, Köln, Graz 1985, S. 134-248.
- 7 Zur Station Ottakring siehe: Manfred Wehdorn und Ute Georgacopol-Winischhofer, Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, Wien, Niederösterreich, Burgenland, (Bd. 1) Wien, Köln, Graz 1984, S. 76.
- 8 Architektenkammer Berlin (Hrsg.), Berliner Erklärung zur Beziehung zwischen Architektur, Städtebau und Denkmalpflege (Schriftenreihe der Architektenkammer Berlin, Bd. 4), Berlin 1991.
- 9 Architektengruppe U-Bahn (Hrsg.), Die Arbeiten der Architektengruppe U-Bahn 1970-1993, Wien – New York 1993.
- 10 Vereinfacht läßt sich die sog. Neue Österreichische Tunnelbaumethode wie folgt beschreiben: Ausgehend von einem Anfahr-schacht wird der Boden mit Baggern oder Fräsladern meterweise abgebaut. In den aufgebrochenen Querschnitten wird der Boden mit Stahlbögen, Baustahlgitter und Spritzbeton gesichert. Dies erfolgt bis zur Fertigstellung des gesamten elliptischen Tunnelrings in drei Teilen. Zuerst das obere Drittel, dann der Mittelteil und zum Schluß die Sohle. In einem so aufgefah-renen Tunnel wird später die wesentlich dickere Innenschale (40 cm dicker Spezialbeton) aufgebracht. In dieser fährt dann auch die U-Bahn. Der größte Vorteil dieser Baumethode: Unter-schiedlichste Querschnitte von Kanalgrößen bis zu Quer-schnitten über 100 m² sind möglich.
- 11 Die sog. Deckelbauweise ist von der klassischen offenen Bau-weise abgeleitet und stellt derzeit die modernste nichtberg-

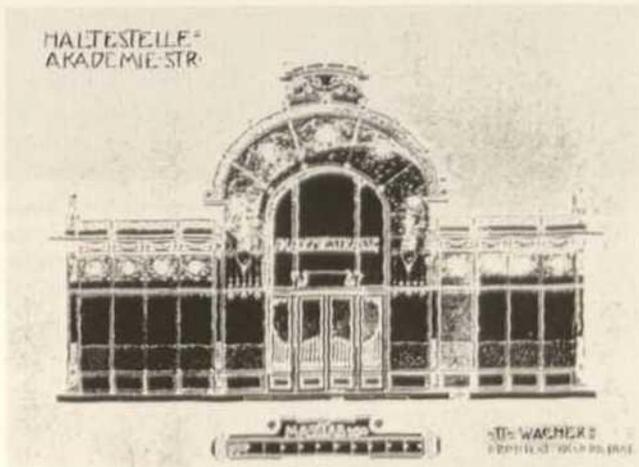


Abb. 10. Wien, Stadtbahnstation Karlsplatz (Akademiestraße), Detail des Ausführungsplans, Originalplan von Otto Wagner, zeitgenössische Reproduktion um 1894

männische Tunnelbauweise dar. Dabei wird nach der Fertigstellung der seitlichen Schlitzwände nicht zuerst die Sohle des Tunnels, sondern dessen Decke errichtet. Der offensichtliche Vorteil: Mit Fertigstellung der Decke kann nicht nur der Tunnel gleichsam von oben nach unten ausgehoben werden, sondern auf der Decke kann gleichzeitig die Oberfläche zumindest provisorisch wiederhergestellt und befahren werden. Der Aushub wird dann über freigehaltene Förderöffnungen abgewickelt.

- 12 Zur Virgilkapelle siehe: Gertrud Mossler, Die Virgil- und die Maria Magdalena-Kapelle auf dem Stephansplatz in Wien. Die Ausgrabungen des Bundesdenkmalamtes, in: *Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege*, XXVII, 1973, Heft 3/4, S. 144-153. Richard Perger, Zur Geschichte des neuen Karners und der Kapellen St. Virgilius und St. Maria Magdalena auf dem Wiener Stephansfriedhof, in: *Österreichische Zeit-*

Abb. 11. Wien, Station Stadtpark, Eingangsballe, Bestand



Abb. 12. Wien, Station Schönbrunn, Hauptansicht, Vorballe mit Eisenträger

schrift für Kunst und Denkmalpflege, XXVII, 1973, Heft 3/4, S. 153-160. Marlene Zykan, Zur kunstgeschichtlichen Bedeutung der neuentdeckten Unterkirche, in: *Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege*, XXVII, 1973, Heft 3/4, S. 160-169.

Zur Ludwigskapelle siehe: Maria Parucki, Überraschende Erkenntnisse an der Wiener Minoritenkirche: Eigentliche Ludwigskapelle wiederentdeckt, in: *Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege*, JG. X/VII, Heft 1/2, Wien 1993, S. 10-14.

- 13 Silja Tillner, Neugestaltung von vier ausgewählten Teilbereichen am Westgürtel im Rahmen des Programmes Urban Gürtel Plus (Studie im Auftrag des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 19), Wien 1997.

14 Vgl. hierzu: Gernot Ludwig, Wienfluß – wasserwirtschaftliches Gesamtkonzept, in: *Perspektive*, Heft 5-6, Wien 1997, S. 69-70. Magistrat der Stadt Wien – MA 45 (Hrsg.), *Der neue Wienfluß. Natur und Technik im Einklang*, Wien 1996.

15 Convention for the Protection of the World Cultural and Natural Heritage, beschlossen im Rahmen der Generalkonferenz der UNESCO 1972 in Paris.