



KATHARINA
PROSKE

Die Stadtbahn prägt die Stadt Wien in Optik und Struktur wohl so stark wie kaum ein anderes Bauwerk. Sie wurde von Otto Wagner und seinen rund siebzig Mitarbeitern, unter anderem Joseph Maria Olbrich, welcher als Chefzeichner tätig war, ab etwa 1892 geplant und 1898 bereits streckenweise eröffnet. Mit rund 2.000 Plänen und Skizzen erstellten Otto Wagner und sein Team das innerstädtische Gesamtkonzept. Der damalige Handelsminister Gundaker Graf Wurmbrand-Stuppach fand keinen Gefallen an den gotischen Plänen des eigentlichen Architekten, woraufhin Wagner durch eine Empfehlung der Genossenschaft bildender Künstler Wiens vorgeschlagen und 1894 mit dem Projekt beauftragt wurde.

TEILE DES BAUS IN DER GANZEN STADT

Der Verlauf gliedert sich in vier Teilabschnitte, welche sich bezüglich der Länge, Konstruktion und Detailierung unterscheiden. Das 38 Kilometer lange Projekt umfasst insgesamt 42 Viadukte, 78 Brücken sowie 34 Haltestellen.

Die Vorortelinie hatte eine ursprüngliche Länge von 9,9 Kilometern und erschloss, wie der Name auch schon erkennen lässt, die damals noch als Vororte bezeichneten nördlichen Gebiete von Wien. Früher war dieses Gebiet wenig urbanisiert und die Linie wurde vor allem zum Transport von Industrieerzeugnissen genutzt. Aufgrund der geringen Bebauung und relativ starken Höhenschwankungen wurde hier eine Kombination aus Hoch- und Tiefbahn in freiem Gelände gewählt. Heute ist diese Linie in das Schenllbahn-Netz eingebunden und wird deutlich stärker genutzt als zu damaliger Zeit.

Die Gürtellinie hat eine Länge von 8,9 Kilometern und führt entlang des damaligen Linienwalls (Trennung der Vororte von den vorstädtischen Bezirken). Es wurden damals an den Hauptverbindungen Tore gebaut, daran erinnert auch die heutige Gestalt der Viadukte, die Otto Wagner hauptsächlich verwendet hat. Ab den 1990er-Jahren wurden die Stadtbahnbögen dann zu der uns heute bekannten Lokalszene.

Die Wientallinie wurde zeitgleich mit der Regulierung des Wienflusses errichtet. Sie hat eine Länge von 10,8 Kilometern und verläuft von dem damaligen Vorort Hütteldorf entlang des Wienflusses, bis in die Innere Stadt. Sie wird als Tiefbahn sechs Meter unter Straßen-Niveau und vier Meter über Wienflusniveau geführt. Diese Bahnführung erfolgt als offener Einschnitt, auf den, bei den jeweiligen Stationen, Pavillongebäude errichtet wurden. Diese Pavillon-Bauart wurde bei allen Stationen angewandt, mit Ausnahme der Station am Karlsplatz. Die Donaukanallinie wurde ebenfalls während der Flussregulierung im

Herbst 1898 angelegt. Otto Wagner wurde durch den Entwurf der Wehr- und Schleusenanlage in Nussdorf auch direkt an der Donau-Regulierung beteiligt. Aufgrund des direkt daneben liegenden Kanals, wurde diese als 5,8 km lange Galerielinie ausgeführt. Otto Wagner war der Meinung, dass die Wiener ‚hinausschauen‘ wollen.

Die Donaukanallinie, Wientallinie und die Gürtellinie wurden von der Stadt Wien übernommen und sind in das U-Bahn-Netz miteingebunden. Viele der ehemaligen Otto Wagner-Stationsgebäude sind nicht mehr erhalten – sie wurden im Laufe der Zeit durch Neubauten ersetzt. Die verbliebenen wurden restauriert und werden, wenn möglich, weiterhin als Station genutzt. Wenn man mit offenen Augen durch Wien fährt, kann man doch noch ein paar Originalbauten Otto Wagners erkennen.

WACHSTUM ZU EINER GROSSSTADT

Infolge der Industrialisierung wurde auch der Begriff der ‚Großstadt‘ geboren. Durch die neuen Techniken und Entwicklungen war es notwendig, auch den öffentlichen Verkehr weiterzuentwickeln. Wien nahm sich hierbei ein Beispiel an Paris, doch auch London wuchs unter anderem durch den Ausbau der U-Bahnen. Die Ausführungen und das Verhalten der Fahrgäste waren allerdings sehr unterschiedlich. In Paris wurden die Züge hauptsächlich unterirdisch ausgeführt, hieraus entwickelte sich das ‚Zeitungslesen‘ als Beschäftigung, da es von außen keinerlei Ablenkung gab. Otto Wagner hingegen setzte in Wien stark auf das ‚Hinaussehen‘. Ab etwa 1968 wurde das U-Bahn-Netz in Wien adaptiert und mit anderen Linien ergänzt. Heute ist Wien ein Beispiel für ein modern ausgebautes Stadtnetz. Im internationalen Vergleich zeigt es allerdings einen relativ geringen Umfang von 78,5 Kilometern Länge auf fast zwei Millionen Einwohner:innen. Die erhaltenen, denkmalgeschützten Pavillons Otto Wagners sind herausragende Beispiele des Wiener Jugendstils und wurden behutsam an die Erfordernisse eines modernen, zeitgenössischen Transportsystems angepasst.

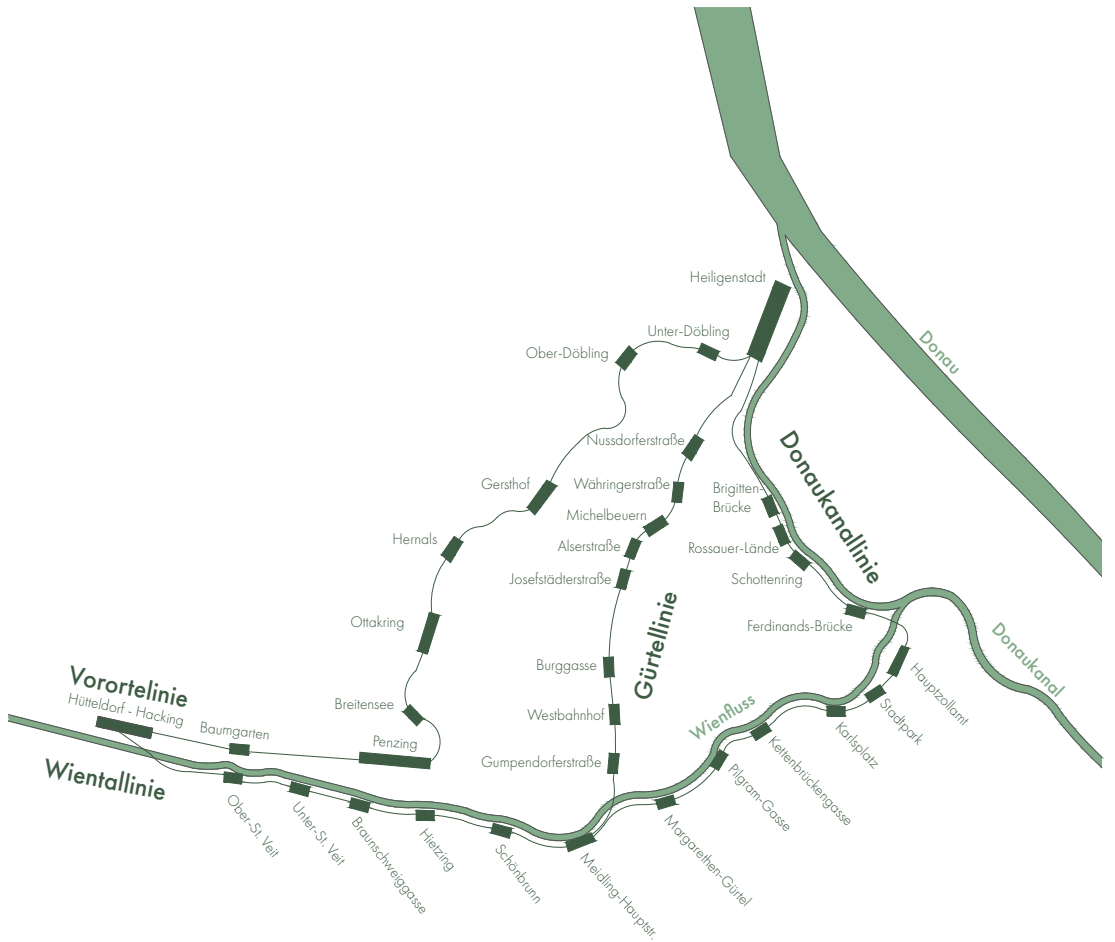


Abb. 1: Otto Wagner: Wiener Stadtbahn, 1901, Ursprünglicher Verlauf der vier Stadtbahnliesen.



Abb. 2–3: Station Hütteldorf, Bahnhofsgelände und Bahnsteig.



Abb. 4–6: Station Stadtpark, Bahnsteig, Stationsgebäude Karlsplatz und Hofpavillon Hietzing mit Verlauf.