



# DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Stadtbahn und U-Bahn in Wien. Zur Geschichte eines  
verspäteten Massenverkehrsmittels“

Verfasser

Harald Helml

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2011

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt: Geschichte

Betreuerin / Betreuer: Dr. Peter Eigner



## Inhaltsverzeichnis

Einleitung .....	VII
1. Die Wiener Stadtbahn .....	1
1. 1. Erste Eingemeindungen und Ringstraßenbau .....	1
1. 2. Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Wien .....	2
1. 3. Geplante Projekte für eine Wiener Stadtbahn .....	4
1. 3. 1. Das Projekt Zichy .....	4
1. 3. 2. Das Projekt Fogerty .....	10
1. 3. 3. Das Projekt des Wiener Stadtbauamtes .....	14
1. 4. Voraussetzungen für den Bau der Stadtbahn in Wien .....	18
1. 5. Gesetzliche Grundlagen und Bau der Stadtbahn .....	22
1. 6. Der Betrieb der Stadtbahn .....	30
1. 7. Der elektrische Testbetrieb der Firma František Křížík .....	37
1. 8. Konkurrent Straßenbahn .....	39
1. 8. 1. Der Wiener Omnibusbetrieb im Schatten der Straßenbahn .....	47
1. 8. 2. Die Dampfstadtbahn im Vergleich zur Elektrischen Straßenbahn .....	48
1. 9. Geplante Um- bzw. Ausbaupläne für die Wiener Stadtbahn .....	51
1. 9. 1. Carl Hochenegg (1909, 1910) .....	51
1. 9. 2. Alois von Feyrer (1910) .....	57
1. 9. 3. Franz Musil (1910) .....	61
1. 9. 4. Gustav Kemmann (1911) .....	66
1. 9. 5. Der kleinste gemeinsame Nenner der Stadtbahn .....	70

1. 9. 6. Richard Ferge (1912) .....	72
1. 10. Die Elektrifizierung der Stadtbahn nach dem Ersten Weltkrieg .....	77
1. 11. Optimierungsvorschlag für den Wiener Nahverkehr unter Berücksichtigung der Stadt- und Verbindungsbahn .....	85
1. 11. 1. Carl Hocheneegg (1925) .....	85
1. 11. 2. Erwin Ilz (1935, 1938) .....	88
2. Die Wiener U-Bahn.....	94
2. 1. Verkehrs- und Stadtplanung vor dem Beschluss zum U-Bahn-Bau .....	94
2. 1. 1. Roland Rainer: Städtebauliche Prosa .....	94
2. 1. 2. Karl H. Brunner: Stadtplanung für Wien .....	97
2. 1. 3. Das Wiener Schnellbahnnetz von Kurt Keller .....	99
2. 1. 4. Erste Wiener Straßenverkehrsenquete .....	104
2. 1. 5. Karl H. Brunner: Städtebau und Schnellverkehr.....	113
2. 1. 6. Roland Rainer: Planungskonzept Wien.....	115
2. 2. Die U-Bahn wird verschoben .....	118
2. 2. 1. Die Wurzeln der autogerechten Stadt.....	119
2. 2. 2. Wiener Fussgängerpassagen .....	122
2. 2. 3. U-Pflab und U-Strab.....	124
2. 2. 4. ALWEG – Wien ist kein Vergnügungspark .....	127
2. 2. 5. Neuer Verkehrsträger gesucht.....	128
2. 3. Das Grundnetz wird beschlossen .....	130
2. 4. Organisation des U-Bahn-Baues .....	131

2. 5. Die U-Bahn wird gebaut .....	132
2. 6. Die Linien des Grundnetzes .....	133
2. 6. 1. Die U-Bahnlinie U1 .....	133
2. 6. 2. Die U-Bahnlinie U2 .....	135
2. 6. 3. Die U-Bahnlinie U4 .....	137
2. 7. Verkehrs- und Stadtplanung nach dem Beschluss zum U-Bahn-Bau .....	139
2. 7. 1. Verkehrskonzept für Wien 1971 .....	139
2. 7. 2. Leitlinien für die Stadtentwicklung 1972 .....	140
2. 7. 3. Wiener Stadtplanungsenquete 1972/73 .....	140
2.7.4. Die menschengerechte Stadt .....	142
2.7.5. Wiener Fußgängerzonen .....	144
2. 7. 6. Der STEP 1984.....	149
2. 7. 7. Der STEP 1994.....	152
2. 8. Die zweite Phase des U-Bahn-Baues: U3 und U6 .....	154
2. 8. 1. Die Linie U3.....	155
2. 8. 2. Die Linie U6.....	156
2. 9. Die Finanzierung des Grundnetzes und der 2. Ausbauphase .....	159
2. 10. Fahrgastfrequenz der Stadtbahn, Straßenbahn und U-Bahn ab 1945.....	160
2. 11. Ausblick in die Zukunft.....	165
Zusammenfassung.....	176
Literatur.....	180
Abbildungsnachweis .....	188

Tabellennachweis .....	190
Anhang .....	191
Abstract .....	191
Lebenslauf .....	192

## Einleitung

Der Grundstein für das öffentliche Schnell- und Massenverkehrsmittel Wiens, die U-Bahn, wurde in Wien nicht erst in den 1960er Jahren gelegt. Nein, die Geschichte der U-Bahn reicht viel weiter zurück, nämlich in das 19. Jahrhundert. Eine erste große Ausschreibung, ein erster Planungswettbewerb fand bereits in den 1870er Jahren statt, blieb jedoch vorerst ohne konkrete Folgen.

Die Planung eines umfassenden öffentlichen Verkehrsnetzes war eng mit der Entwicklung der Stadt und deren politischen bzw. geographischen Grenzen verbunden. In diesem Zusammenhang sind zunächst die Eingemeindungen der Jahre 1850 (Vorstädte) bzw. 1890 (Vororte) zu nennen. Noch wichtiger als die formale Erweiterung der Stadt waren jedoch die Abtragung der alten Stadtbefestigung und die Schaffung der Ringstraße einerseits sowie die Beseitigung des Linienwalles, der 1704 als zweiter Befestigungsring um die Stadt angelegt worden war, andererseits.

Die Beseitigung dieser Hindernisse war wesentlich für die Errichtung der Stadtbahn, aber nicht minder bedeutend für die Entwicklung des Straßenbahnnetzes im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Als die Stadtbahn fertiggestellt war und endlich den Betrieb aufgenommen hatte, bestand bereits ein sehr dichtes Straßenbahnnetz in Wien. Die Innere Stadt, das Zentrum Wiens, wurde allerdings von beiden Verkehrsnetzen kaum erfasst. Einzig der Omnibusverkehr, der eine Nebenrolle spielte, erschloss das Herz der Stadt. Die städtische Straßenbahn und die Stadtbahn standen noch dazu in einer ungesunden Konkurrenz zueinander, was für die Fahrgäste nicht unbedingt ein Vorteil war. Die städtische Straßenbahn, die Wiener Elektrische, blühte mit ihrer Kommunalisierung und Elektrifizierung auf – so wie auch später die Stadtbahn. Doch zunächst führte die Stadtbahn eher ein Schattendasein. Sie wurde vor allem für den Ausflugsverkehr genutzt, als Schnellverkehrsmittel blieb ihr vorerst der Erfolg versagt, was von Zeitgenossen folgendermaßen kommentiert wurde:

„Ein Musterbeispiel für das Unheil, was eine Kommission von an sich verständigen Leuten anrichten kann, ist die immer wieder erwähnte Wiener Stadtbahn. (...) Für die Linienführung waren alle möglichen Rücksichten (militärische, ästhetische, Eisenbahnfernverkehr usw.) maßgebend, nur nicht

die Bedürfnisse des Ortsverkehrs; sie ist daher so unheilbar verpfuscht worden, dass es das Beste wäre, man bräche sie wieder ab, da sie jetzt nur die Herstellung besserer Anlagen behindert.“<sup>1</sup>

Diese Kritik an der Wiener Dampfstadtbahn lässt nichts Gutes erahnen. So waren die ersten zweieinhalb Jahrzehnte der Stadtbahn von mangelnder Auslastung und betriebswirtschaftlichem Misserfolg geprägt. Dieser Umstand trug dazu bei, dass in dieser Periode eine Vielzahl an Verbesserungs- und Erweiterungsvorschlägen erarbeitet, publiziert und diskutiert wurde, doch machte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges eine Ausführung der Vorschläge zunichte. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Projekte war die Elektrifizierung der Stadtbahn, die von den meisten Experten als unbedingt notwendige Maßnahme angesehen wurde. Darüberhinaus war sich die Fachwelt einig, dass es einen Ausbau des Liniennetzes brauchte.

Einige ausgewählte Projekte aus verschiedenen Perioden sollen im Rahmen dieser Arbeit vorgestellt werden, nicht nur weil sie interessant erscheinen, sondern wegen ihrer scheinbar zeitlosen Bedeutung. Von Beginn an waren die freien Flächen, die von der Natur gewissermaßen vorgegebenen Linien, fester Bestandteil der Planungen (aus finanziellen, aber auch aus pragmatischen Gründen). Auch jene Vorschläge, die eine Harmonisierung des öffentlichen Verkehrs in Wien allgemein und eine Beschleunigung des Wiener Schnellverkehrs im Speziellen zum Inhalt hatten, reichen weit in die Geschichte zurück.

Neben dieser historischen Entwicklung des öffentlichen, städtischen Verkehrsnetzes ist noch eine zweite Phase von entscheidender Bedeutung, weil sie bis in die Gegenwart reicht und nunmehr notwendig geworden ist, um das Problem Verkehr in einer Stadt überhaupt lösen zu können. Die 1920er und 1930er Jahre standen ganz im Zeichen der frühen Motorisierung. Mitte der 1930er Jahre wurde in Wien die Höhenstraße errichtet, ein Symbol dafür. Spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg feierte die Motorisierung ihren Siegeszug. Die Städte mussten nach Meinung vieler Experten dem Verkehr angepasst werden, denn die Motorisierung bzw. die Mobilität der Menschen stieg rasant an bzw. sollte gefördert werden. Das Ergebnis der zunehmenden Motorisierung waren Verkehrs- und Umweltbelästigungen (Lärm, Schadstoffe, geparkte Autos, verstopfte Straßen, ineffiziente Ressourcennutzung), unter denen die Menschen zu leiden hatten. Einige Zeit wurde dem motorisierten Individualverkehr (MIV) der Vorzug gegeben, während der Ausbau des öffentlichen Verkehrs

---

<sup>1</sup> Richard Peterson, zitiert nach: Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 128.

als nicht notwendig und nicht aktuell abgetan wurde. Zunächst wurde noch die Straßenbahn teilweise unter die Erde verlegt (Planungen für unterirdische Straßenbahnen: Upflab, Ustrab), sozusagen von der Straße verbannt, nachdem bereits die Fußgänger Unterführungen und Passagen erhalten hatten. Erst allmählich wurde den politisch Verantwortlichen klar, dass einzig im Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine Möglichkeit der Beseitigung der städtischen Verkehrsbelastungen liegen würde. Es erschien sinnvoll, den zunehmenden Autoverkehr auf öffentliche Massenverkehrsmittel zu verlagern. Der Paradigmenwechsel von der „autogerechten Stadt“ zur „menschengerechten Stadt“ vollzog sich etwa ab den 1960er Jahren. Schließlich wurde auch verstanden, dass Wien eine U-Bahn benötigen werde. Trotz aller Bedenken und Skepsis wurde zunächst ein großzügiges U-Bahnnetz entworfen und, wieder als Parallele zur Stadtbahn, ein Minimalnetz umgesetzt. Aber bereits dieses Grundgerüst der U-Bahn wurde ein Erfolg, das stets erweitert wurde, auch, wenn der Ausbau schleppend erfolgt und dem tatsächlichen Bedarf hinterherhinkt. Der Erfolg dieses neuen Verkehrsmittels auf einer neuen Ebene, nämlich unter der Erde, rechtfertigt doch die hohen Aufwendungen.

Das Ziel dieser Arbeit soll sein, die wichtigsten Ereignisse, Wendepunkte, Entscheidungen und vor allem die Zusammenhänge in der Geschichte von Stadtbahn- und U-Bahn-Bau aufzuzeigen. War die Wiener Stadtbahn ein Erfolg oder ein Misserfolg? Ist die U-Bahn ein Erfolg? Welche Kontinuitäten bestehen in den Planungen für die Stadtbahn bzw. welche Ähnlichkeiten bestehen zwischen historischen Verbesserungsvorschlägen und dem bestehenden U-Bahnnetz? Welche Rolle spielt die historische Entwicklung der Stadt für den öffentlichen Massenverkehr? Und welche Bedeutung hatte die Stadt- und Verkehrsplanung bei der Entscheidung für eine U-Bahn in Wien?

Die U-Bahn kann nicht allein behandelt werden, ihre Planung und Ausführung ist das Ergebnis einer bestimmten historischen Entwicklung und im Kontext mit der Entwicklung der Stadt und des städtischen Verkehrs insgesamt zu sehen. Die Entwicklung und vor allem der (Miss)Erfolg der Stadtbahn als Verkehrsmittel standen in einem engen Zusammenhang mit der Straßenbahn, weshalb auch die Entstehung derselben in der vorliegenden Arbeit erläutert werden soll.

An dieser Stelle soll noch die Gliederung der vorliegenden Darstellung kommentiert und begründet werden. Die vorliegende Arbeit weist zwei Schwerpunkte auf, nämlich die

Stadtbahn auf der einen und die U-Bahn auf der anderen Seite. Der Beginn dieser Arbeit widmet sich sozusagen den Rahmenbedingungen für die Schaffung einer Stadtbahn in Wien. In diesem Zusammenhang sollen zunächst die beiden Stadterweiterungen von 1850 und 1890 besprochen werden, wodurch das Gemeindegebiet einerseits vergrößert wurde und andererseits die Barrieren (Stadtbefestigung und Linienwall) abgetragen worden waren. Ein erster Höhepunkt in der Stadtbahnfrage wurde mit dem Wettbewerb im Jahre 1873 erreicht. Die Kurzdarstellung der 23 beim Handelsministerium eingereichten Projekte, das sogenannte „Exposé über die eingelangten Lokalbahn- und Wienfluß-Projekte“, wurde im Staatsarchiv wiederentdeckt, und es konnte daher diese einzigartige Quelle für die Beschreibung des Siegerprojektes Zichy berücksichtigt werden. Für das Projekt Fogerty lag eine Konzession vor, aber es konnte auch eine Originalbeschreibung des Projektes samt Karten in der Österreichischen Nationalbibliothek gefunden werden, wie auch für das Konkurrenzprojekt des Stadtbauamtes. Aus Sicht des Verfassers sollten nur diese drei herausragenden Projekte vor dem tatsächlichen Stadtbahnprojekt berücksichtigt werden. Zum Bau der Stadtbahn lagen einerseits viele zeitgenössische Darstellungen vor, andererseits konnte auf zahlreiche Gesetzestexte zur Stadtbahn zurückgegriffen werden. Die Darstellungen der namhaften Experten zur Umgestaltung der Dampfstadtbahn wurden zum Teil in Monographien publiziert, zum Teil in der „Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins“ (ZÖIAV) publiziert und diskutiert. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Dampfstadtbahn von den Bundesbahnen größtenteils den Wiener Verkehrsbetrieben, unter der Bedingung die Stadtbahn zu elektrifizieren, überlassen. Zu diesem wichtigen Thema bestehen einige zeitgenössische Darstellungen, aber auch Gesetzestexte wurden vom Autor bearbeitet. Einen markanten Bruch stellt der Zweite Weltkrieg dar, so dass nach 1945 das zweite große Kapitel „U-Bahn“ beginnt. Nach dem Krieg gewann die geordnete Stadtplanung an Bedeutung und die Motorisierung wurde zunehmend zu einem Problem, so dass der Ausbau des Verkehrssystems im Vordergrund stand. Aus diesem Grunde fanden Dokumente zur Stadt- und Verkehrsplanung besondere Berücksichtigung, auch um den Übergang von der „autogerechten Stadt“ zur „menschengerechten Stadt“ deutlich zu machen. Zusätzlich fanden Fachaufsätze in Monographien und Zeitschriften (ZÖIAV bzw. „Der Aufbau“) sowie Gesetzestexte Berücksichtigung.

Dem Autor war es stets ein Anliegen, so viele relevante Quellen wie möglich zu erfassen, um so authentisch wie möglich zu arbeiten.

# 1. Die Wiener Stadtbahn

## *1. 1. Erste Eingemeindungen und Ringstraßenbau*

Der Bedarf an zusätzlichen, neuen Verkehrsmitteln steigt, wenn Distanzen mit den bestehenden Verkehrsmitteln nicht mehr überwunden werden können bzw. deren Kapazitäten erschöpft und die vorherrschenden Verkehrszustände untragbar sind. Wenn eine Stadt in ihrer Größe (Fläche) wächst, aber auch ihre Bevölkerungszahl zunimmt und es zu einer Trennung von Wohn- und Arbeitsvierteln kommt, dann nimmt die Mobilität zu, weil die zu überwindenden Distanzen größer werden.

Die Entwicklung Wiens zu einer Metropole fand im Vergleich zu anderen westeuropäischen Hauptstädten mit einer merklichen Verzögerung statt.<sup>2</sup> Erst mit der Eingemeindung der Vorstädte im Jahre 1850<sup>3</sup>, bis dahin bestand Wien im Wesentlichen aus der heutigen Inneren Stadt, wurden die Bezirke 1-8<sup>4</sup> geschaffen. Die Teilung des Bezirkes Wieden in Wieden und Margareten erfolgte erst durch den Gemeinderatsbeschluss vom 8. Oktober 1861.<sup>5</sup> Aus Teilen der Bezirke 3-5 wurde 1873 der Bezirk Favoriten geschaffen.<sup>6</sup> Bis zur Eingemeindung der Vorstädte, die selbst jeweils eine funktionstüchtige Einheit gebildet hatten, war Wien eine Fußgängerstadt.<sup>7</sup> Das vorrangige Ziel dieser Stadterweiterung war die harmonische Zusammenführung der Vorstädte und der Inneren Stadt. Dazu bedurfte es der Auflassung der Befestigungsanlagen, also der Stadtmauern und des Glacis.<sup>8</sup> Doch zunächst war es zu keiner physischen, sondern nur zu einer formalen Vereinigung Wiens mit den Vorstädten gekommen. Erst mit dem kaiserlichen Handschreiben vom 20. Dezember 1857 wurde der Abbruch der Umwallung um die Innere Stadt angekündigt.<sup>9</sup> Am 30. März 1858 wurde mit der Demolierung der Basteien begonnen<sup>10</sup>, so dass bis 1864 die Festungswälle um die Innere Stadt abgetragen und beseitigt waren. Diese Maßnahme war eine grundlegende

---

<sup>2</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 7.

<sup>3</sup> NÖ L.G.- u. Vo. Bl. Nr. 21/1850.

<sup>4</sup> Innere Stadt, Leopoldstadt, Landstraße, Wieden, Mariahilf, Neubau, Josephstadt, Alsergrund.

<sup>5</sup> Mayer, Gebietsänderungen im Raume Wien 1850 - 1910 und die Debatten um das Entstehen eines Generalregulierungsplanes von Wien, S. 92.

<sup>6</sup> Ebenda, S. 93.

<sup>7</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 75.

<sup>8</sup> Simlinger, Wiens Wachstum seit dem Niederreißen der Festungsmauern 1858-1914, S. 26.

<sup>9</sup> Mayreder, Stadtentwicklung, S. 62.

<sup>10</sup> Simlinger, Wiens Wachstum seit dem Niederreißen der Festungsmauern 1858-1914, S. 38.

Voraussetzung, um aus den vormals eigenständigen Agglomerationen eine zusammenhängende städtische Einheit zu formen.

„Wien war eine alte, finstere, ungesunde, den Verkehr hemmende Kleinstadt. Es sollte in eine gesündere, den Verkehr fördernde, den materiellen und geistigen Bedürfnissen angemessene Weltstadt verwandelt werden.“<sup>11</sup>

Die Demolierung der Stadtumwallung schuf die unmittelbare Grundlage für die Anlage der Ringstraße und des Franz Josefs-Kais. Der Ausbau des Franz Josefs-Kais (eröffnet 1858) und der Ringstraße (eröffnet am 1. Mai 1865) war im Jahre 1885 vollendet.<sup>12</sup> Die Stadterweiterung löste nun im Zusammenspiel mit dem Bevölkerungswachstum ein verstärktes Berufspendeln zwischen den Vororten und den ehemaligen Vorstädten, aber auch zwischen letztgenannten und dem Stadtzentrum aus. Zwischen den Vororten und den ehemaligen Vorstädten lag der sogenannte Linienwall, der als Steuergrenze diente. Durch das Anwachsen der Mobilität stieg der Bedarf nach einem leistungsfähigen innerstädtischen Verkehrsmittel.

## ***1. 2. Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Wien***

Das Zeitalter der Dampfeisenbahnen begann in Österreich mit dem Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1836, deren erste Teilstrecke von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram am 23. November 1837 feierlich eröffnet wurde. Die Verlängerung zum Wiener Nordbahnhof am Praterstern konnte erstmals am 6. Jänner 1838 befahren werden.<sup>13</sup> In den folgenden Jahren und Jahrzehnten wurden weitere Eisenbahnlinien gegründet. Sie hatten in Wien ihren Ausgangs- bzw. Endpunkt in Form eines Kopfbahnhofes. Die Eisenbahngesellschaften mussten diese Endbahnhöfe, aus fiskalischen und militärischen Gründen, außerhalb des Linienwalles errichten (z.B.: Südbahn, Westbahn, Ostbahn).<sup>14</sup> Bei der Anlage der Verbindungsbahn, der Aspangbahn oder der Franz Josefs-Bahn wurde hingegen keine Rücksicht mehr auf den Linienwall genommen, da seine Auflassung bereits in Aussicht gestellt worden war.<sup>15</sup> Die Eisenbahnlinien konnten daher zunächst nicht bis an die Innere

---

<sup>11</sup> Presse vom 27. Juni 1868, zitiert nach: Simlinger, Wiens Wachstum seit dem Niederreißen der Festungsmauern 1858-1914, S. 48.

<sup>12</sup> Mayreder, Stadtentwicklung, S. 65.

<sup>13</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 11f.

<sup>14</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 10.

<sup>15</sup> Mayer, Der Linienwall, S. 9.

Stadt herangeführt werden. Es entstanden repräsentative Bahnhofsbauten, die über das Stadtgebiet verstreut, im noch unbebauten Gebiet errichtet wurden und untereinander nicht verbunden waren. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, um Truppenverschiebungen, aber auch Transitgüterverkehr zu ermöglichen, die einzelnen Bahnhöfe durch ein Verkehrsmittel miteinander in Verbindung zu bringen.

Im Jahre 1848 wurde ein Projekt in Angriff genommen, das die Süd- und die Nordbahn miteinander verknüpfen sollte – die Wiener Verbindungsbahn. Dieses Vorhaben beruhte auf Plänen von Carl Ritter von Ghega. Diese Verbindungsbahn wurde im Jahre 1860 (1859 bereits provisorisch) eröffnet und 1861 von Meidling nach Penzing fortgesetzt. Die Trasse erstreckte sich vom Nordbahnhof (neben dem Praterstern) über den Donaukanal zum Südbahnhof. Eine Verlängerung dieser Verbindungsbahn führte von Meidling an der Südbahn über Maxing, Speising, Lainz und St. Veit nach Penzing bzw. Hütteldorf – beide Stationen an der Westbahn gelegen. Ein Großteil dieser Strecke stellt nunmehr das Grundgerüst der heutigen Wiener Schnellbahn dar. Parallel war Ghega für den Bau der Semmeringbahn (1848-1854) verantwortlich. Die Donaulände- bzw. Donauuferbahn wurde nach der Regulierung der Donau 1875 errichtet und hatte auch den Charakter einer Verbindungsbahn, da nunmehr am stadtseitigen Ufer der Donau ein Verkehrsweg, der Handelskai, errichtet werden sollte. Die Donauländebahn zweigte in Maxing von der Wiener Verbindungsbahn ab und führte von dort über Inzersdorf, Kleinschwechat an die Mündung des Donaukanals (an den Hafen) und das Hauptbett der Donau. Stromaufwärts führte sie als Donauuferbahn bis zum Brigittaspitz und überquerte dort den Donaukanal, um in der Station Nußdorf in die Franz Josephs-Bahn einzumünden.<sup>16</sup> Dieses nunmehr teilweise geschlossene Schienennetz diente zunächst ausschließlich dem Güterverkehr.

Im Jahre 1881 bzw. 1884 gingen die Kaiserin Elisabeth West- bzw. Kaiser Franz Josephs-Bahn in Staatsbesitz über.<sup>17</sup> Aus diesem Grunde bestand fortan ein besonderes Interesse, diese beiden Bahnlinien miteinander zu verbinden.

---

<sup>16</sup> Gerstel, Hauptbahnen, S. 97f.

<sup>17</sup> Ebenda, S. 85f.

### ***1. 3. Geplante Projekte für eine Wiener Stadtbahn***

Die Zeit zwischen 1867 und 1873 war eine Phase des Baubooms und Gründerfiebers.<sup>18</sup> In jener Zeit entstanden mehrere Projekte zum Bau einer Wiener Stadtbahn, die der Funktion eines Massenverkehrsmittels gerecht werden sollte. Bis zum 1. März 1873 wurden insgesamt 23 Projekte bezüglich Stadtbahn und Wienflussregulierung beim Handelsministerium eingereicht.<sup>19</sup> Keines der Projekte wurde jedoch ausgeführt oder erhielt eine Konzession. Dennoch stach ein Entwurf hervor:

„Die Gemeinde bezeichnete unter den vielen vorliegenden Entwürfen das Projekt des Konsortiums Graf Edmund Zichy sowohl hinsichtlich des beantragten Lokalbahnnetzes als auch der vorgeschlagenen Wienableitung als das den öffentlichen Interessen am meisten entsprechende.“<sup>20</sup>

#### **1. 3. 1. Das Projekt Zichy**

Diese Stadtbahnstudie steht am Beginn der in dieser Arbeit vorgestellten Projekte und Studien. Die Wahl fällt nicht zufällig auf dieses Projekt, nicht deshalb, weil bereits Otto Wagner, der später für die Ausgestaltung der Wiener Stadtbahn große Bedeutung erlangen sollte, daran beteiligt war, sondern weil diese Studie den Ausschreibungswettbewerb des Jahres 1873 gewann. Zu jedem der 23 Projekte wurde ein Spezialgutachten erstellt, deren Kurzfassungen in einem Exposé zusammengefasst wurden. Im Exposé aus dem Jahre 1873 heißt es dazu:

„Nach den gegebenen Erläuterungen bietet das Projekt: „Graf Zichy und Konsorten“ in Bezug eines künftigen Lokalbahn- und Wasserstraßen-Netzes, sowie in sanitärer und baulicher Hinsicht die größten Vortheile für Wien dar, und muß daher als das vorzüglichste der eingelangten Projekte zur Ausführung empfohlen werden.“<sup>21</sup>

Neben der Beschreibung des Projektes und den von den staatlichen Stellen vorgeschlagenen Verbesserungs- bzw. Erweiterungsvorschlägen im zuvor genannten Exposé ist auch noch eine Publikation des Konsortiums selbst erhalten geblieben.<sup>22</sup> In der Darstellung des Konsortiums gingen die Projektanten auf die Regulierung des Wienflusses, die Errichtung des sogenannten Schönbrunner Boulevards und die Errichtung der Stadtbahn ein.

---

<sup>18</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 11.

<sup>19</sup> Exposé über die eingelangten Lokalbahn- und Wienfluß-Projekte, S. 3.

<sup>20</sup> Sonnenschein, Die Wiener Stadtbahn, S. 827.

<sup>21</sup> Exposé, S. 18.

<sup>22</sup> „Das Projekt der Wiener Stadt- und Verbindungsbahnen in der Verbindung mit der Wienflussableitung, Anlage des Schönbrunner Boulevard's und Regulierung der Wiener Canalisation (Wien 1873)“.

Der Wienfluss muss in seiner damaligen Erscheinung eine Zumutung für die hygienischen und sanitären Umstände gewesen sein. Die Wien wurde zu jener Zeit sehr stark von Abwässern aus den Vororten und Vorstädten verunreinigt, und wenn man daran denkt, dass in diesem Gewässer auch Tierkadaver zurückgelassen wurden, kann man sich vorstellen, welche Verhältnisse geherrscht haben müssen. Vor allem in der warmen Jahreszeit neigte der Fluss dazu, auszutrocknen. Es ist davon die Rede, dass „mephistische Ausdünstungen an heissen, trockenen Sommertagen diese Wiengosse in die Luft sendet.“<sup>23</sup>

Das Projekt des Konsortiums rund um Zichy und Schwarz hatte sich vorgenommen, den Wienfluss in ein vollkommen neues Flussbett zu legen:

„...von der Meidlinger Brücke ab in ein neues Bett, welches vom alten rechts abzweigend in gerader Richtung hinter dem Hundsthurmer Friedhofe vorbei, ausserhalb der Linienwälle und diesen entlang, an der Matzleinsdorfer-, Favoriten- und Belvedere-Linie vorüber läuft, die grossen Bahnhöfe und das Arsenal rechts lassend, schliesslich in gerader östlicher Richtung die tiefgelegenen Erdberger Gründe durchschneidet und kurz oberhalb der Staatsbahnbrücke in den Donaucanal einmündet.“<sup>24</sup>

Der Plan war, das alte Bett der Wien aufzulassen. Das freigewordene alte Wienbett sollte einerseits der Anlage einer Eisenbahn Raum bieten, andererseits sollte darüber ein neuer prachtvoller Boulevard von der verlängerten Kärntnerstraße bis nach Schönbrunn errichtet werden, der sogenannte Schönbrunner Boulevard.

Der neue Schönbrunner Boulevard konnte nach Ansicht der Projektanten sogar die Ringstraße übertrumpfen und diese in den Schatten stellen. Die Breite des Boulevards wurde mit 25 Klafter (etwa 47 m) bemessen. Er sollte u.a. zwei Gehsteigen mit jeweils 4 m, zwei Straßenbahnschienen mit je mit 6 m und zwei Reitalleen mit je 6 m sowie in der Mitte einer Hauptstraße mit insgesamt 17 m Platz bieten.<sup>25</sup>

In der Mitte des alten Wienbettes, genau unter der Hauptstraße, sollte eine zweigleisige Untergrundbahn gebaut werden, die in der Zentralstation ihren Anfang nehmen sollte, nach Schönbrunn das Tageslicht erreichen und dann bis nach Baumgarten geführt würde. Zusätzlich zur Untergrundbahn war ein neues Kanalisierungssystem geplant, das die hygienischen und sanitären Zustände verbessern sollte.<sup>26</sup> Der Teil des alten Wienbettes

---

<sup>23</sup> Das Projekt der Wiener Stadt- und Verbindungsbahnen in der Verbindung mit der Wienflussableitung, Anlage des Schönbrunner Boulevard's und Regulierung der Wiener Canalisation, S. 10.

<sup>24</sup> Ebenda, S. 9.

<sup>25</sup> Ebenda, S. 12.

<sup>26</sup> Ebenda, S. 13.

zwischen Elisabethbrücke und Donaukanal war zur Verbauung (zur Linderung der Wohnungsnot) bzw. zur Erweiterung des Stadtparks (aufgelassenes Flussbett entlang des Stadtparks) vorgesehen.<sup>27</sup>

Die neue Peripheriebahn war als Grundgerüst der neuen Wiener Stadtbahn gedacht. Zwischen Ferdinandsbrücke und Aspernbrücke sollte parallel zum Franz Josephs-Kai, auf den Böschungen des Donaukanals, eine Zentralstation errichtet werden. Von dieser Station war die Gleisverbindung zum Bahnhof Hauptzollamt geplant, um dort in die Gleise der Verbindungsbahn zu münden.<sup>28</sup> An der Linie am Staatsbahnhof sollte die neue Bahn die Geleise der Verbindungsbahn wieder verlassen, um sich an das neue Bett des Wienflusses anzuschmiegen. Entlang desselben bzw. an der Matzleinsdorfer Linie vorbei war die Linie bis zur Hundsthurmer Linie zu führen, um dort den Boulevard zu übersetzen und die Gumpendorfer Linie zu erreichen. Der weitere Verlauf der Linie ging außerhalb der Mariahilfer Linie, wobei am Westbahnhof eine Verbindung zur Westbahn herzustellen war.<sup>29</sup> Entlang der Linienwälle (Westbahn-, Lerchenfelder-, Hernalser-, Währinger- und Nußdorfer Linie) sollte die Bahn verlaufen, wobei nach der Nußdorfer Linie ein Zweig zum Franz-Josephs-Bahnhof bzw. ein weiterer Zweig zum Nordwestbahnhof errichtet werden sollte. Ab der Spittelau war die Bahn im Untergrund bzw. auf der Seite des Donaukanals als Galeriebahn zu führen und sollte wieder in die Zentralstation münden.<sup>30</sup> Von dieser Peripheriebahn wurden zwei weitere Abzweigungen geplant, die allerdings einem späteren Zeitpunkt vorbehalten waren. Erstaunlich ist, dass dabei an eine Bahn durch die Vororte gedacht wurde. Der erste Ast sollte in Währing von der Peripheriebahn abzweigen und über Hernals nach Dornbach führen. Der zweite Ast sollte in Hernals vom ersten Ast abzweigen und über Ottakring sowie den Gallitzinberg nach Baumgarten gelangen.<sup>31</sup>

Der Verfasser des Gutachtens war auch mit der Verbesserung des Siegerprojektes beauftragt worden. Da die Donaukanal- und Wienflussbahn einen großen Teil der Inneren Stadt umkreisen sollte, wurde eine Ergänzung, also eine Schließung dieses inneren Ringes, gefordert. An der Elisabethbrücke sollte deshalb eine Abzweigung von der Wienflussbahn

---

<sup>27</sup> Das Projekt der Wiener Stadt- und Verbindungsbahnen in der Verbindung mit der Wienflussableitung, Anlage des Schönbrunner Boulevard's und Regulierung der Wiener Canalisation, S. 14.

<sup>28</sup> Exposé, S. 16: Hier wird die Erweiterung der Verbindungsbahn um ein drittes Gleis erwähnt.

<sup>29</sup> Das Projekt der Wiener Stadt- und Verbindungsbahnen in der Verbindung mit der Wienflussableitung, Anlage des Schönbrunner Boulevard's und Regulierung der Wiener Canalisation, S. 16.

<sup>30</sup> Ebenda, S. 17.

<sup>31</sup> Ebenda, S. 18.

errichtet werden und entlang der inneren Seite der Vorstädte zur Augartenbrücke geführt werden, um dort in die Donaukanalbahn zu münden. Ein weiterer Flügel von der Wienbettbahn sollte über den Opernring, den Neuen Markt, Stephansplatz, Graben, Sankt Peter und Freyung zur inneren Ringbahn führen.<sup>32</sup>

Die Vorgaben, die seitens der Kommune bereits zu jener Zeit gemacht wurden, waren von großer Bedeutung und haben wohl auch für das realisierte Stadtbahnprojekt Geltung gehabt. Die Linienplanung der Bahn zielte darauf ab, mit möglichst geringen Mitteln, so viele Verbindungen als möglich zu schaffen, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, ob diese Bahn den Verkehrsbedürfnissen entspricht. Die neue Stadtbahn sollte nicht nur dem internen und externen Personenverkehr dienen, sondern auch möglichst viele Stationen des Personen- und Güterverkehrs verbinden. Das für die ersten Stadtbahnen Europas typische kreisförmige Netz, das in London, aber auch in Berlin Anwendung fand, sollte auch in Wien umgesetzt werden:

„Hiernach soll, wie dies bei der Londoner Metropolitan=Eisenbahn der Fall ist, das Zentrale des Betriebes eine Fahrt im Kreise herum sein. (...) Das Lokalbahnnetz ist mit allen Bahnhöfen in Verbindung zu setzen, so daß es möglich ist, ohne Umsteigen, von den Hauptbahnen auf die Lokalbahnen und umgekehrt überzufahren.“<sup>33</sup>

Zu jener Zeit wurde immer in größeren Zusammenhängen gedacht, so dass der innerstädtische Verkehr immer direkt mit dem Regional- und Fernverkehr verknüpft werden musste. Es wurde stets der Übergang der Züge des internen und externen Verkehrs als Grundvoraussetzung in die Planung miteinbezogen. Das Grundgerüst der Stadtbahn musste eine Bahn im Kreis sein, deren Flügel alle Bahnhöfe miteinander in Verbindung setzen sollten. Eine Bahn ohne Kreischarakter zu errichten, das heißt, ein Netz, das nur aus Radialbahnen entsteht, galt als ausgeschlossen:

„Würde ein System gewählt, nach welchem vom Zentralbahnhofe ringsum Zweige auslaufen, so würde auf jedem Zweig ein beständiges Hin= und Herfahren eintreten, wonach der Zentralbahnhof, ohne eine größere Leistung zu entwickeln, eine größere Anzahl von Zügen empfangen und absenden müßte, und überdies den Passagieren die Unbequemlichkeit eines öfteren Umsteigens erwächst, als es bei den Zirkumferenzfahrten der Fall ist.“<sup>34</sup>

Überhaupt war die Linienführung im alten Wienbett, auf den Böschungen entlang des Donaukanals bzw. über die Gründe des Linienwalls die finanziell günstigste Möglichkeit, eine Eisenbahn zu errichten. Es handelte sich dabei um freie Flächen, auf denen Gebäude

---

<sup>32</sup> Exposé, S. 17.

<sup>33</sup> Ebenda, S. 12.

<sup>34</sup> Ebenda, S. 12.

weder abgelöst noch demoliert werden mussten. Es mussten auch keine Tunnel gegraben werden, sondern die Einschnitte konnten kostengünstig eingedeckt werden und die Bahnen wurden unabhängig vom Straßenverkehr geführt. In Erinnerung sollte auch gerufen werden, dass an den Flussläufen die Steigungen keine größeren Probleme verursachen würden. Was die Trasse über die Linienwallgründe betrifft, so konnte mit einem Schlag das Problem der Linienwälle gelöst werden. Die Schleifung der Wälle war nur noch eine Frage der Zeit gewesen, da sie ein massives Hindernis darstellten. Nach der Beseitigung derselben war ausreichend viel Platz für die Anlage einer Eisenbahn vorhanden, die Kosten würden wohl niedrig gehalten werden können und die nach der Anlage der Stadtbahn verbleibenden freien Flächen könnten der Verbauung zugeführt werden.

Diese günstigen Umstände, abgesehen von den Vorgaben der Kommune, wurden bei den nachfolgenden Stadtbahnprojekten, bis hin zur ausgeführten Wiener Stadtbahn, stets berücksichtigt. Das Projekt von Zichy und Konsorten wurde in einer denkbar ungünstigen Zeit, unter den schlechten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Jahres 1873, diskutiert und ist an diesen Rahmenbedingungen gescheitert.



### 1. 3. 2. Das Projekt Fogerty

Angesichts der im Jahre 1873 eingetretenen Wirtschaftskrise verloren die Stadtbahnplanungen an Bedeutung und wurden beiseite gelegt.<sup>35</sup> Zu Beginn der 1880er Jahre, nach der Überwindung der Wirtschaftskrise und deren Folgen, wurde die Frage der Stadtbahn in Wien neuerlich heftig diskutiert. Das Projekt Fogerty erlangte deshalb große Bedeutung, weil es erstens das einzige Projekt war, das eine Konzession erhielt (abgesehen vom eigentlichen Stadtbahnprojekt 1892), und zweitens, weil es in Wien sehr heftig diskutiert wurde und sehr umstritten war.

Ein englisches Konsortium unterbreitete der Gemeinde Wien seine Planungen für die sogenannte Gürtelbahn. Das Besondere an diesem Projekt war, dass das Konsortium sein Projekt selbst finanzieren wollte und die Gemeinde Wien lediglich darum bat, das Projekt verwirklichen zu dürfen. Wie bereits angedeutet, hatte das Projekt Fogertys, abgesehen von dem eigentlichen Stadtbahnprojekt, das 1892 beschlossen wurde, als einziges der unzählig vorgeschlagenen Stadtbahnplanungen, eine Konzession erhalten.<sup>36</sup>

Es handelte sich um ein Projekt von Joseph Fogerty und James Clarke Bunten<sup>37</sup>, das 1881 vorgestellt wurde. Das britische Konsortium schlug den Bau einer „Wiener Gürtel-Eisenbahn“<sup>38</sup> vor. Das Projekt Fogertys bestand aus einer Ringbahn mit etwa 12,9 km Länge entlang des Donaukanals, des Wientals und der Gürtelstraße mit Abzweigungen zu sämtlichen Fernbahnstrecken (Kaiser Franz Josephs-Bahn, Nordwestbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Donauuferbahn, Wiener Verbindungsbahn, Südbahn, Kaiserin Elisabeth-Westbahn), sowie einer Radialbahn nach Hietzing.<sup>39</sup> Die Ringbahn alleine umfasste 19 Stationen und sollte in 38 Minuten durchfahren werden können.<sup>40</sup> Alle Strecken sollten zweigleisig und in Normalspur ausgeführt werden. Die geplante Trasse stimmte weitgehend mit jener der später gebauten Stadtbahn, aber auch mit dem Projekt von Schwarz und Wagner überein. Auch Fogerty plante den Bau eines Zentralbahnhofes, welcher am Donaukanal zwischen Schottenring und Salztorbrücke seinen Platz finden sollte.

---

<sup>35</sup> Simlinger, Wiens Wachstum seit dem Niederreißen der Festungsmauern 1858-1914, S. 67.

<sup>36</sup> Ebenda, S. 68.

<sup>37</sup> In modernen Darstellungen James Clarence Bunton, in zeitgenössischen Darstellungen James Clarke Bunten.

<sup>38</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 18.

<sup>39</sup> R. G. Bl. Nr. 18/1883.

<sup>40</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 96.

Die Halle des Bahnhofes würde etwa 215 m lang und 45 m breit sein bzw. 6 m über dem Straßenniveau liegen. Mit vier Bahnsteigen ausgestattet, sollte der künftige Zentralbahnhof sechs Gleise beheimaten. Allerdings war am Donaukanal für einen solchen Bahnhof, sollte dieser tatsächlich über ausreichende Kapazitäten verfügen, zu wenig Platz vorhanden. Hinzu kam, dass die Verbindung der verschiedenen und untereinander konkurrierenden Privatbahnen, aller Voraussicht nach, beträchtliche betriebliche Schwierigkeiten verursacht hätte.<sup>41</sup> Im Bereich Wiental und Donaukanal war eine Führung als Hochbahn auf eisernen Viadukten, im Bereich der Gürtelstraße auf gemauerten Viadukten bzw. in offenen und gedeckten Einschnitten vorgesehen.<sup>42</sup> Auch die Flügellinien sollten als Hochbahnen ausgeführt werden. Auf die Regulierung des Wienflusses wurde keine Rücksicht genommen.<sup>43</sup> Insgesamt umfasste das Projekt in seiner ersten Ausbaustufe eine Länge von rund 19,7 km. Das Ziel Fogertys war es gewesen, kostengünstig ein brauchbares, gemeinnütziges Massentransportmittel herzustellen. Dies sollte ohne finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand erfolgen. Um teure Grundstückseinlösungen zu vermeiden, fiel deshalb die Trassenwahl auf öffentliche und unbenutzbare Flussböschungen.<sup>44</sup>

Das Kernproblem des Projektes war allerdings die scheinbare Unvereinbarkeit mit der Ästhetik. Die Gemeinde Wien sprach sich zwar grundsätzlich für die Errichtung einer Stadtbahn in Wien aus. Sie stellte sich jedoch gegen das Projekt Fogertys. Einerseits sollte der Bau einer Hochbahn aus ästhetischen Gründen vermieden, andererseits sollte Rücksicht auf eine notwendige Regulierung des Wienflusses genommen werden. Nach einem im Mai 1881 aufgetretenen Hochwasser auf dem Wienfluss, sah sich der Wiener Gemeinderat in seiner Meinung bestätigt. Dieser beschloss daher am 17. März 1882:

„Die Anlage einer Stadtbahn kann nur dann gutgeheißen werden, wenn zugleich mit derselben auch die Regulierung des Wienflusses und die Auflassung der Linienwälle erfolgt.“<sup>45</sup>

Vom Handelsministerium erhielt das Projekt Fogerty am 25. Jänner 1883<sup>46</sup> dennoch eine Konzession zum Bau dieser Gürtelbahn mit bestimmten Auflagen. Noch vor dem Sommer

---

<sup>41</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 21.

<sup>42</sup> Koestler, Die Wiener Stadtbahn, S. 431.

<sup>43</sup> Sonnenschein, Die Wiener Stadtbahn, S. 830.

<sup>44</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 96.

<sup>45</sup> Gemeinderatsbeschluss vom 17. März 1882, zitiert nach: Koestler, Die Wiener Stadtbahn, S. 431 bzw.

Sonnenschein, Die Wiener Stadtbahn, S. 830.

<sup>46</sup> R. G. Bl. Nr. 18/1883.

1883 sollte die Baubewilligung vorliegen und wollte die Projektleitung mit den Bauarbeiten beginnen.

In Wien formierten sich mehrere Bürgerinitiativen gegen das Gürtelbahn-Projekt Fogertys. Es waren vor allem Hausbesitzer, die einen eklatanten Wertverlust ihrer Immobilien an der Stadtbahntrasse befürchteten.<sup>47</sup> Daher bezog auch die Gemeinde Wien Stellung und leistete ebenfalls erbitterten Widerstand, sodass eine Realisierung des Projektes in weite Ferne rückte und äußerst unwahrscheinlich wurde. Das Wiener Stadtbauamt hatte in der Zwischenzeit eigene Projekte bezüglich Regulierung des Wienflusses und Errichtung einer Stadtbahn ausgearbeitet, die sich nicht mit dem geplanten Projekt Fogertys deckten. Der Wiener Gemeinderat beschloss daher am 22. Juni 1883, dass die ausgearbeiteten Projekte des Stadtbauamtes zur Ausführung gelangen sollten.<sup>48</sup> Mit diesem Beschluss des Wiener Gemeinderates hatte das Projekt von Fogerty jegliche Möglichkeit ausgeführt zu werden verloren.<sup>49</sup> Der Widerstand der Gemeinde und Verschlechterungen auf dem englischen Kapitalmarkt führten schließlich dazu, dass das Projekt der Wiener Gürtelbahn aufgegeben wurde. Am 14. März 1886 wurde die Konzession für erloschen erklärt, nachdem mit dem Bau nicht begonnen worden war. Die hinterlegte Kautions in Höhe von einer Million Gulden war verfallen.<sup>50</sup>

„Die Kritik zog in der Folge generell die Berechtigung einer Hochbahn im bebauten Stadtgebiet in Zweifel und nahm besonders an der Eisenkonstruktion, die ihren technisch rationellen Ursprung so unverhüllt zur Schau stellte, aus ästhetischen Gründen Anstoß.“<sup>51</sup>

Jedoch gerade eine Eisenkonstruktion bildet eine leicht und transparent wirkende Alternative und übt sich in optischer Zurückhaltung, im Vergleich zum gemauerten Viadukt. Die Linienführung war pragmatisch und zweckmäßig bzw. naheliegend und daher überrascht es nicht, dass jener Linienplan, abgesehen von kleineren Änderungen, beim späteren Stadtbahnprojekt tatsächlich ausgeführt wurde.<sup>52</sup>

---

<sup>47</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 25.

<sup>48</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 101.

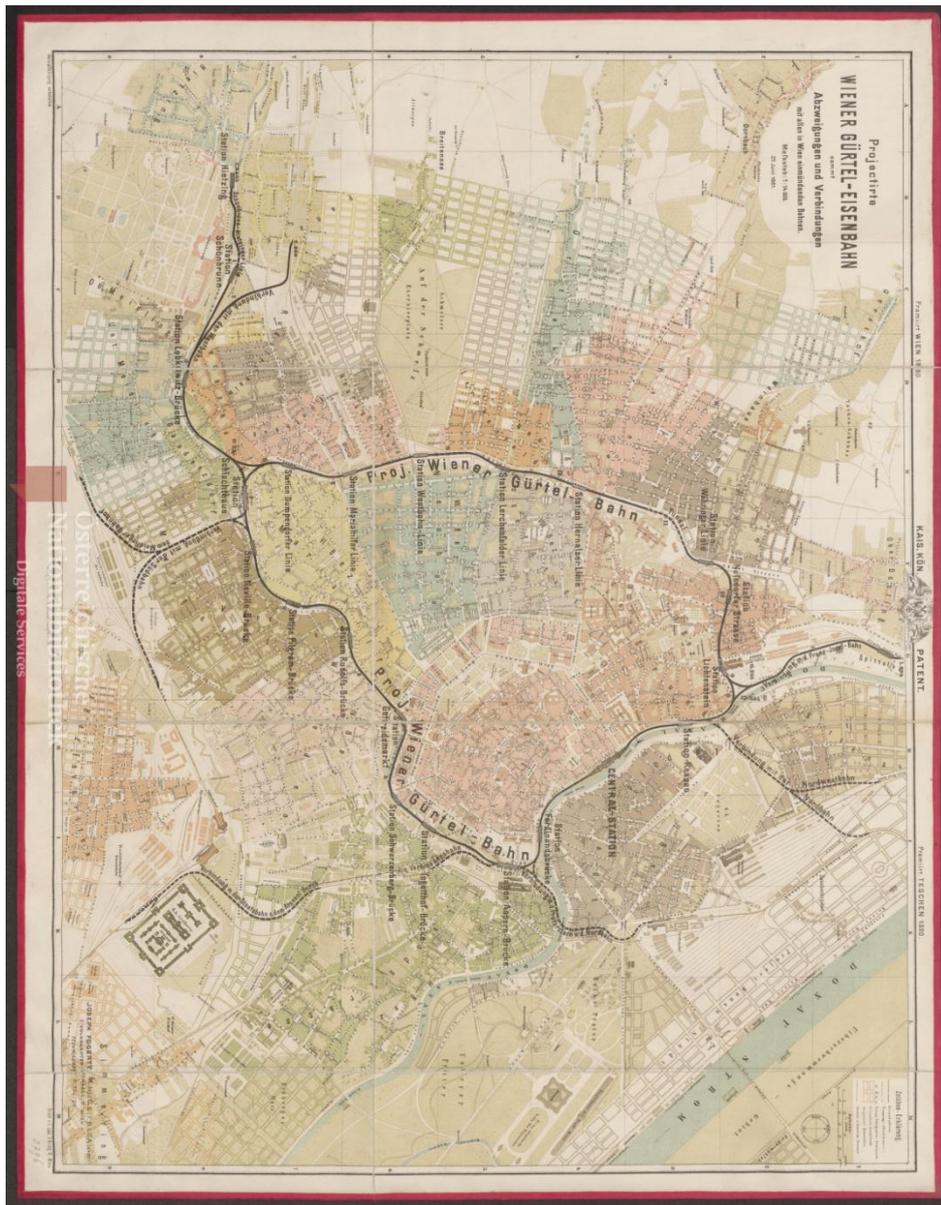
<sup>49</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 29.

<sup>50</sup> Sonnenschein, Die Wiener Stadtbahn, S. 831.

<sup>51</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 25.

<sup>52</sup> Sonnenschein, Die Wiener Stadtbahn, S. 832.

Abbildung 2: Der Plan der Wiener Gürtel-Eisenbahn von Joseph Fogerty



### 1. 3. 3. Das Projekt des Wiener Stadtbauamtes

Beim Projekt des Wiener Stadtbauamtes handelt es sich um jenen Vorschlag, den die Gemeinde Wien gegen das Projekt Fogerty in Stellung gebracht hatte. Es entstand als Konkurrenzprojekt zu Fogertys Gürteleisenbahn-Plänen und wurde vom Wiener Gemeinderat zu jenem Projekt erklärt, welches aus der Sicht der Gemeinde Wien zur Ausführung gelangen sollte. Mit dieser Maßnahme wurde seitens der Gemeinde die Ablehnung für das Projekt Fogerty zum Ausdruck gebracht, welches gegen den Willen der Gemeinde nicht zur Ausführung gebracht werden konnte.

Bereits im September 1882 hatte das Stadtbauamt ein Projekt über die „Wienfluß=Regulierung in Verbindung mit der Stadtbahnfrage“ veröffentlicht. Dabei wurde auf die Dringlichkeit der Stadtbahnfrage hingewiesen. Im Februar 1883 wurde eine überarbeitete Version des Stadtbauamtes, das damals unter der Leitung von Franz Berger stand, publiziert.<sup>53</sup> Die Frage der Stadtbahn wurde nicht allein auf eine Bahn, die internen Zwecken dienen sollte, beschränkt, sondern es mussten auch der externe Verkehr, der Frachtverkehr und der Verkehr auf dem Wasser, also der allgemeine Güterumschlag, berücksichtigt werden.<sup>54</sup>

Der interne Verkehr musste vor allem zwei Aufgaben gerecht werden. Zunächst sollten die bestehenden Verkehrsverhältnisse verbessert werden. Die zweite Bedingung, die erfüllt werden sollte, war die der Bahn als Erschließungsfaktor neuer Wohngebiete, um diese der Verbauung zuzuführen, was die Wohnqualität (die Wohnhygiene) insgesamt erhöhen sollte. Das Projekt des Stadtbauamtes ging zunächst von einer Dreiteilung Wiens, durch den Wienfluss und den Donaukanal, aus: Wien östlich des Wienflusses, Wien zwischen Wienfluss und Donaukanal sowie Wien zwischen Donaukanal und Donaustrom. Der Stadtteil zwischen Wienfluss und Donaukanal wurde als der bevölkerungsreichste und folglich für die Verkehrserschließung als bedeutendster Raum erkannt und die Linien des Wientales, Donaukanals und der Gürtelstraße als von der Natur vorgegebene Verkehrslinien betrachtet. Zwar wurde die Linie der Gürtelstraße wegen ihrer Lage als besonders wichtig bezeichnet, dennoch wurde darauf verwiesen, dass es außerdem einer Linie in den Vororten bedurfte „zwischen Gürtel und Gebirge“, um die Westbahn mit der Franz-Josephs-Bahn zu

---

<sup>53</sup> Berger, Projekt für die Anlage einer Stadtbahn in Wien.

<sup>54</sup> Ebenda, S. 5.

verbinden.<sup>55</sup> Das bedeutet, dass im Stadtbauamts-Projekt wieder die Gürtel-, Wiental- und Donaukanallinie vorweggenommen wurden, aber auch eine Vorortelinie.

Aus der Sicht des Stadtbauamtes würde eine Ringlinie, bestehend aus Donaukanal-, Wiental- und Gürtelstraßenlinie, die bestehenden Verkehrsverhältnisse beschleunigen und verbessern, allerdings könnten dadurch nur die internen Verhältnisse befriedigt werden, nicht aber die wesentlichen Verkehrsadern, nämlich die Linien des Nordens (Nordbahn, Nordwestbahn) bzw. des Südens (Südbahn) und Ostens (Staatsbahn). Aus diesem Grunde müsste die Gürtelstraßenlinie einerseits bis Meidling bzw. Matzleinsdorf, andererseits bis an den Nordwestbahnhof bzw. Nordbahnhof verlängert werden, um so einen Verkehrsring zu schaffen, der allen drei zuvor genannten Stadtteilen zu Gute kommen würde. Insgesamt müssten also ein Äußerer Ring, ein Innerer Ring, eine Durchmesserlinie sowie die Donaukanal- bzw. Wientallinie geschaffen werden.<sup>56</sup> Das Liniennetz würde nunmehr den externen und den internen Verkehr berücksichtigen und sämtliche in Wien einmündende Bahnen miteinander in Verbindung setzen. Der Äußere Gürtel wäre vor allem dem Frachtverkehr vorbehalten, da er in großem Radius anzulegen wäre bzw. teilweise bereits bestand. Die anderen Linien, Innerer Gürtel, Durchmesser und Radiallinien, würden besonders dem Personenverkehr dienen.

Die Aufgabe des sogenannten Durchmessers war es also, die Süd- bzw. Staatsbahn mit der Nord- und Nordwestbahn zu verknüpfen. Diese Linie sollte am Südbahnhof von der Verbindungsbahn abzweigen und zunächst über die heutige Prinz Eugen-Straße zum Schwarzenbergplatz führen. Über den Karlsplatz, am Naschmarkt vorbei (hier sollte die Einbindung der Wientallinie erfolgen) und über den Getreidemarkt sollte die Linie führen, danach den Maria Theresien Platz queren, um die Ringstraße zu erreichen. Entlang des Rings sollte die Bahn zur Universität gelangen, unter der Hörlgasse ginge es zum Donaukanal (im Bereich der heutigen Rossauer Kaserne sollte es zur Einmündung der Donaukanallinie kommen), um nach der Übersetzung des Donaukanals die Rembrandtstraße zu durchqueren und am Rande des Augartens den Nordwestbahnhof zu erreichen. Dieser Streckenabschnitt war als viergleisige Bahn geplant. Vom Nordwestbahnhof gab es nun einen zweigleisigen Bogen zum Nordbahnhof bzw. zur Verbindungsbahn. Der zweite zweigleisige Bogen sollte auf der donau nahen Seite des Nordwestbahnhofes vorbei führen und etwa im Bereich der

---

<sup>55</sup> Berger, Projekt für die Anlage einer Stadtbahn in Wien, S. 6.

<sup>56</sup> Ebenda, S. 7.

Stromstraße in Richtung Gürtel einbiegen, um an der Spittelau in die Gürtelstraßen-Bahn einzumünden. Die Durchmesserlinie war vorwiegend als Untergrundlinie geplant.<sup>57</sup>

Die Gürtelstraßen-Linie sollte als zweigleisige Hochbahn dem Verlauf der zu erbauenden Gürtelstraße folgen. Der Gürtel hatte eine große Bedeutung, einerseits wegen der dichten Besiedelung, andererseits weil er sich in der Mitte eines industriereichen Gebietes befand. Dieser Umstand würde die Anlage von Frachtenstationen entlang dieser Strecke attraktiv machen.

Die Innere Gürtellinie würde somit aus zwei zweigleisigen Ringen bestehen, nämlich dem westlichen und dem östlichen Ring. Der westliche Ring sollte eben aus der Gürtelstraßen-Bahn, vom Nordwestbahnhof über die Gürtelstraße mit jeweils einem Bogen nach Matzleinsdorf bzw. Meidling, bestehen, um am Südbahnhof die Durchmesserlinie zu erreichen und den westlichen Ring zu schließen. Den östlichen Ring bildeten die Verbindungsbahn und die Durchmesserlinie.

Als Radiallinien waren schließlich die Wiental- sowie die Donaukanallinie geplant. Die Wientallinie sollte bereits in Baumgarten von der Westbahn abzweigen und zunächst parallel zu ihr geführt werden. Entlang des Wienflusses sollte diese Linie, wie bereits erwähnt, im Bereich Naschmarkt-Getreidemarkt, in die Durchmesserlinie einbiegen. Die Donaukanallinie sollte als Obere und Untere Donaukanallinie ausgeführt werden, wobei letztere einem späteren Zeitpunkt vorbehalten und in der Relation Verbindungsbahnbrücke-Stadlauerbrücke der Staatsbahn projektiert war. Die Obere Donaukanallinie hingegen sollte am Ufer des Kanals vom Franz Josefs-Bahnhof bis zur Augartenbrücke angelegt werden, wo sie in die Durchmesserlinie einmünden sollte.

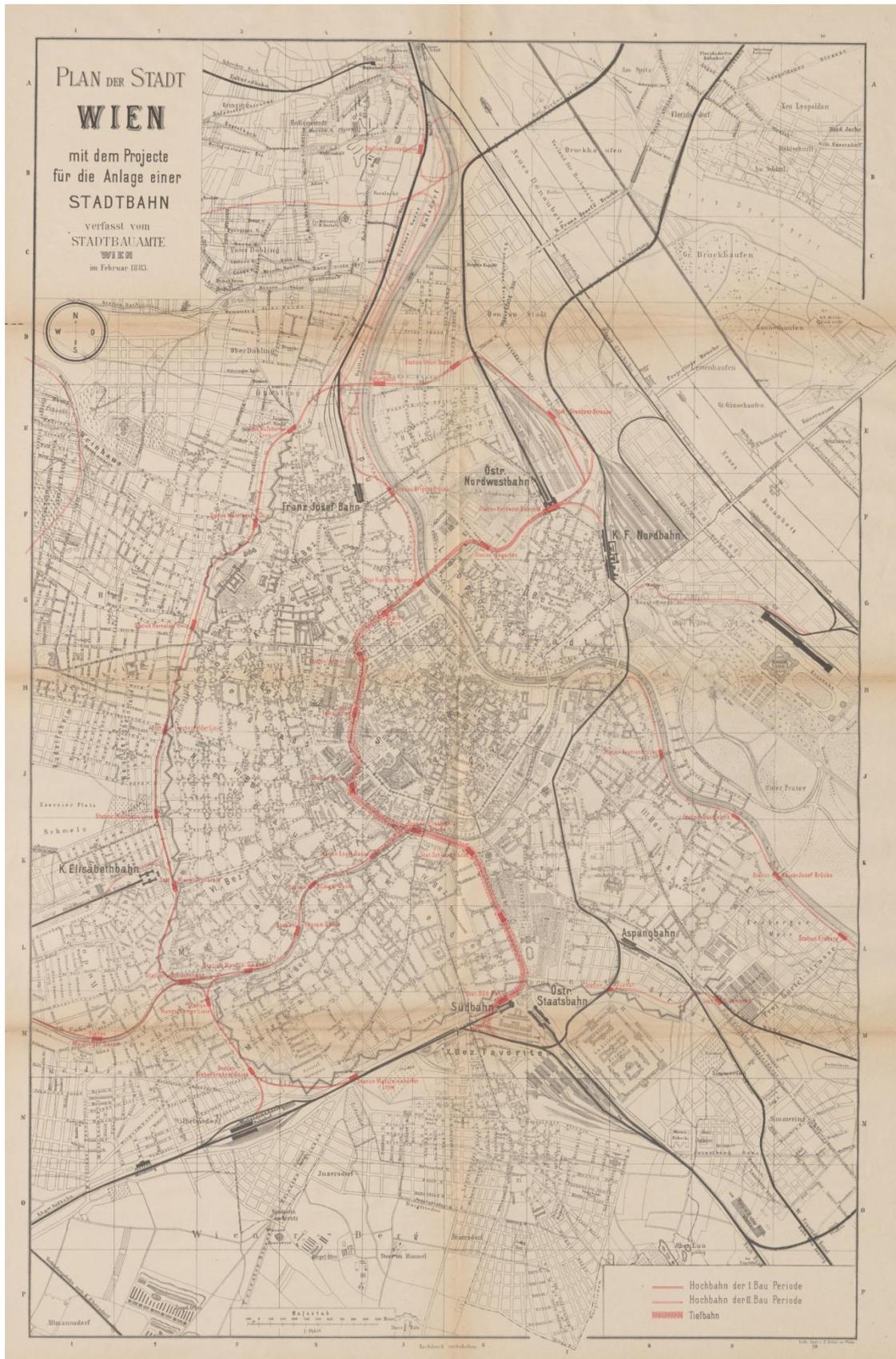
Die geplanten Streckenführungen dürften insgesamt nicht auf die Zustimmung der verantwortlichen Architekten und Techniker gestoßen sein, worin der Grund für die Nichtausführung dieses Projektes liegen dürfte.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Berger, Projekt für die Anlage einer Stadtbahn in Wien, S. 9.

<sup>58</sup> Gröger, Die unvollendeten Stadtbahnen, S. 61.

Abbildung 3: Das Stadtbahnprojekt des Wiener Stadtbauamtes aus dem Jahre 1883



#### ***1. 4. Voraussetzungen für den Bau der Stadtbahn in Wien***

Der entscheidende Impuls für den Bau einer Stadtbahn in Wien war schließlich die Eingemeindung der Vororte im Jahre 1890.

Der sogenannte „Linienwall“ trennte die Vorstädte von den Vororten. Mit einem Dekret vom 24. März 1704 war die Befestigung um die Vorstädte Wiens beschlossen worden, die einen wirksamen Schutz vor den Kuruzzen bieten sollte.<sup>59</sup> Bereits am 25. März 1704 begannen die Aussteckarbeiten, der geplante Start der Bauarbeiten wurde mit 26. März 1704 festgelegt.<sup>60</sup> Die Arbeiten dauerten allerdings nicht lange an, so dass bereits im Juli 1704 dieselben wieder eingestellt bzw. beendet worden sein dürften.<sup>61</sup>

Der Linienwall war ein in Eile erbauter Erdwall und sollte zunächst die Aufgabe eines Befestigungs- und Verteidigungsbauwerkes erfüllen. Diese Funktion erfüllte er nur ein einziges Mal, nämlich am 11. Juni 1704.<sup>62</sup> Die vor Wien stehenden Kuruzzen konnten dabei erfolgreich abgewehrt werden. Vor dem Wall befand sich ein tiefer Graben. Die gesamte Anlage erstreckte sich von Sankt Marx über die Vorstädte bis nach Liechtental. Der Linienwall verlor bereits kurz nach seiner Erbauung an strategischer Bedeutung und hatte fortan fiskalischen Zwecken zu dienen. Die Anlage eignete sich ganz hervorragend als Steuergrenze, denn für die Behörden war diese leicht kontrollierbar.<sup>63</sup> Der Linienwall selbst stellte ein physisches Hindernis dar und war nicht bestechlich (im Gegensatz zu den Kontrolloren an den Linientoren). An wichtigen Straßenzügen waren sogenannte Linientore eingerichtet worden, die den Verkehr zwischen den Vorstädten und den Vororten ermöglichten. Allerdings kam es immer wieder vor, dass abseits der Linientore Schmuggel stattfand. Im Laufe des Jahres 1705 wurden die sogenannten Linienämter bei dem Linientoren positioniert.<sup>64</sup> An den Linienämtern wurden Mauten (Pferde- und Wegemaut) sowie Zölle (Konsumgüteraufschläge) eingehoben.<sup>65</sup>

---

<sup>59</sup> Buchmann, Linienwall, S. 23.

<sup>60</sup> Ebenda, S. 25.

<sup>61</sup> Ebenda, S. 28.

<sup>62</sup> Ebenda, S. 27.

<sup>63</sup> Ebenda, S. 1.

<sup>64</sup> Ebenda, S. 83.

<sup>65</sup> Ebenda, S. 85.

Ein Patent vom 27. Juni 1718 schrieb vor, dass innerhalb (18 Klafter=34,1m) und außerhalb (100 Klafter=189,6m) des Linienwalles ein Bebauungsverbot eingehalten werden musste.<sup>66</sup> Das Verbauungsverbot hatte den Zweck, bei möglichen Angriffen, den Verteidigern eine bessere Sicht auf die Angreifer zu bieten. Den Angreifern wiederum wurde durch die freie Fläche jeglicher Schutz genommen. Das Verbauungsverbot geriet in den folgenden Jahrzehnten allmählich in Vergessenheit, so dass sich die Vorstädte beinahe bis an den Linienwall ausbreiteten.<sup>67</sup>

Beim Linienwall handelte es sich also vorerst um einen Erdwall. Wegen der äußeren Einwirkungen, die Erosion zur Folge hatten (im Besonderen Regen), waren intensive Instandhaltungsarbeiten zum Erhalt des Linienwalles notwendig. Aus diesem Grund wurde in den Jahren zwischen 1720 und 1738, der genaue Zeitraum lässt sich nicht mehr feststellen, die sogenannte Eskarpe (die Höhenwand zwischen dem Erdwall und dem Graben) mit gebrannten Ziegeln ausgemauert.<sup>68</sup> Die Bauarbeiten erfolgten vermutlich in mehreren Etappen. Das heißt, der Linienwall erhielt eine gemauerte Ziegelverkleidung an seiner stadtauswärts befindlichen Seite. Die Nutzung des Linienwalles als leicht zu kontrollierende Steuergrenze war schließlich der Grund für die Erhaltung und Instandsetzung des Bauwerkes.<sup>69</sup>

Am 24. Oktober 1811 wurde der sogenannte Stadtsteuertarif eingeführt. Es handelte sich dabei sozusagen um einen Vorläufer der im Jahre 1829 eingeführten Verzehrungssteuer.<sup>70</sup> Im Herbst des Jahres 1829 wurde in der gesamten Habsburgischen Monarchie die Allgemeine Verzehrungssteuer eingeführt. Es gab einerseits Tarife für das flache Land und kleine Städte, andererseits solche für geschlossene Orte. Die Gemeinde Wien zählte zu den geschlossenen Orten. Mit der Einführung der Verzehrungssteuer am 1. November 1829 wurden alle anderen bis dahin eingehobenen Aufschläge außer Kraft gesetzt.<sup>71</sup> Die Verzehrungssteuer musste von all jenen Personen entrichtet werden, die versteuerbare Gegenstände durch die Linien nach Wien einfuhrten. Wegen der Außerkraftsetzung aller anderen Mauten und Aufschläge und um dadurch entstehende Verluste zu decken, durfte in Wien ein Aufschlag zur Verzehrungssteuer eingehoben werden. Dieser Aufschlag konnte bis zu 25% der Verzehrungssteuer betragen.

---

<sup>66</sup> Simlinger, Wiens Wachstum seit dem Niederreißen der Festungsmauern 1858-1914, S. 97 bzw. Buchmann, Linienwall, S. 99.

<sup>67</sup> Buchmann, Linienwall, S. 99.

<sup>68</sup> Ebenda, S. 48.

<sup>69</sup> Ebenda, S. 127.

<sup>70</sup> Ebenda, S. 134.

<sup>71</sup> Ebenda, S. 137.

War der Aufschlag höher als ein Viertel der Verzehrungssteuer bedurfte es der Genehmigung des Landtages.<sup>72</sup>

Aus der unterschiedlich hohen steuerlichen Belastung ergaben sich unterschiedlich hohe Lebenshaltungskosten. Daher wurden die Vororte vorwiegend von ärmeren Menschen bewohnt. Der Linienwall verstärkte die soziale Segregation zwischen der Stadt und den Vororten.

„Besonders die Vorortgemeinden hatten infolge ihrer Lage außerhalb des Wiener Verzehrsteuerrayons, den niedrigeren Lebenshaltungskosten, Grund- und Mietpreise eine starke Anziehungskraft auf vor allem ärmere Bevölkerungsschichten ausgeübt und um die Jahrhundertwende bereits eine starke Entwicklung erfahren.“<sup>73</sup>

Diese niedrigen Preise in den Vororten führten dazu, dass die Regionen außerhalb des Linienwalles, die sich trotzdem in der Nähe der Stadt Wien befanden, eine unglaubliche Attraktivität auf die Bewohner Wiens ausübten. Die Vororte profitierten sozusagen von den höheren Lebenshaltungskosten innerhalb der Linien und wurden damit zum Ziel für innerhalb des Linienwalls lebende Menschen. Innerhalb des Linienwalls war das Leben teuer.

„Wien dürfte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die am stärksten besteuerte Stadt Europas gewesen sein, wobei allerdings auch die hohen Hauszinsen ins Gewicht fielen.“<sup>74</sup>

Die Verzehrungssteuer und der Linienwall an sich bildeten ein großes Hemmnis für die wirtschaftliche Entwicklung in Wien, vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Diese Behinderungen trugen allerdings dazu bei, dass der Großhandel bzw. die Industrie- und Gewerbebetriebe von den Vorstädten in die Vororte abwanderten.<sup>75</sup> Eine Folge dieser Entwicklung war das zunehmende Wachstum der Vororte, denn diese profitierten von den niedrigeren Lebenshaltungskosten und der geringeren Steuerlast außerhalb der Linien.<sup>76</sup>

Am 24. Februar 1858 verkündete Kaiser Franz Joseph, dass der Linienwall dem Finanzministerium zu übertragen sei. In demselben Handschreiben ordnete Franz Joseph an, die Trasse für eine künftige Gürtelstraße auszuarbeiten. Mit dieser Maßnahme verlor das Befestigungswerk offiziell seine militärische Bedeutung, was zur Folge hatte, dass einerseits das Bauverbot aus dem Jahre 1718 aufgehoben wurde. Es konnte nunmehr bis unmittelbar an

---

<sup>72</sup> Buchmann, Linienwall, S. 142.

<sup>73</sup> Mayer, Gebietsänderungen im Raume Wien 1850 - 1910 und die Debatten um das Entstehen eines Generalregulierungsplanes von Wien, S. 74.

<sup>74</sup> Buchmann, Linienwall, S. 147.

<sup>75</sup> Ebenda, S. 149.

<sup>76</sup> Ebenda, S. 171.

den Linienwall heran gebaut werden.<sup>77</sup> Was andererseits die Fläche außerhalb des Walls betraf, so galt dafür eine besondere Regelung. Es wurde eben nicht die gesamte freie Fläche zur Verbauung freigegeben, denn es galt die Trassierung der künftigen Gürtelstraße nicht zu behindern.<sup>78</sup> Der Verlauf der späteren Gürtelstraße und Gürtelbahn wurde unmittelbar durch den Linienwall vorgegeben.<sup>79</sup>

Als die Abtragung des Linienwalles bereits als notwendig erachtet wurde, um Fragen des Verkehrs, des Wohnens oder des Gütertransportes zu lösen, und nur noch eine Frage der Zeit war, herrschte Unklarheit über die Eigentumsverhältnisse bezüglich des Linienwalles. Die Gemeinde Wien trat daher im Jahre 1885 mit einer Bitte an den Reichsrat heran, ihr die Linienwallgründe unentgeltlich zu überlassen. Die Grundfläche war notwendig für die Errichtung der Gürtelstraße und die Gemeinde hatte kein Interesse an Ablösungszahlungen für den Grunderwerb für die neue Straße.<sup>80</sup> Zunächst wurde mit dem Reichsgesetz vom 10. Mai 1890<sup>81</sup> die Verzehrststeuer auf die Vorortgemeinden und weitere Gemeindeteile ausgedehnt und gleichzeitig der Steuersatz gesenkt. Erst am 19. Dezember 1890 wurde die politische Vereinigung der Vororte mit der Gemeinde Wien gesetzlich fixiert, welche nunmehr aus 19 Bezirken<sup>82</sup> bestand.<sup>83</sup> Das Gemeindegebiet vergrößerte sich dadurch von 55,49 km<sup>2</sup> auf 178,9 km<sup>2</sup>. Die Bevölkerungszahl stieg von rund 800.000 auf über 1,3 Mio. Menschen.<sup>84</sup> Erst im Jahre 1892 wurde der Linienwall seiner Funktion als Verzehrungssteuergrenze enthoben. Am 19. Februar 1893 konnte Übereinstimmung zwischen dem Bürgermeister und dem Finanzminister über die zukünftigen Eigentumsverhältnisse des Linienwalles erzielt werden, so dass ein Kaufvertrag (24. Februar) unterzeichnet werden konnte.<sup>85</sup> Die Gemeinde Wien musste insgesamt 300.000 Gulden in zehn Jahresraten bezahlen. Nach der Übertragung der Linienwallgründe an die Stadt Wien<sup>86</sup> konnte mit der Abtragung der Anlagen begonnen werden.<sup>87</sup> Die Demolierungskosten in Höhe von etwa

---

<sup>77</sup> Buchmann, Linienwall, S. 93 bzw. S. 179.

<sup>78</sup> Ebenda, S. 102.

<sup>79</sup> Ebenda, S. 184.

<sup>80</sup> Simlinger, Wiens Wachstum seit dem Niederreißen der Festungsmauern 1858-1914, S. 98.

<sup>81</sup> R. G. Bl. Nr. 78/1890.

<sup>82</sup> Innere Stadt, Leopoldstadt, Landstraße, Wieden, Margarethen, Mariahilf, Neubau, Josefstadt, Alsergrund, Favoriten, Simmering, Meidling, Hietzing, Rudolfsheim, Fünfhaus, Ottakring, Hernals, Währing, Döbling.

<sup>83</sup> NÖ L.G.- u. Vo. Bl. Nr. 45/1890.

<sup>84</sup> Koestler, Die Wiener Stadtbahn, S. 433.

<sup>85</sup> Buchmann, Der Linienwall, S. 94.

<sup>86</sup> R. G. Bl. Nr. 51/1893.

<sup>87</sup> Buchmann, Der Linienwall, S. 179.

91.500 Gulden wurden von der Stadt Wien beglichen. Dafür wurden durch Grundstücksverkäufe rund 784.000 Gulden in die städtische Kasse gespült.<sup>88</sup>

Die Vororte hatten durch eine fortschreitende Verbauung und die Ansiedlung von gewerblichen und industriellen Unternehmungen ihren ländlichen Charakter abgestreift und sich an die eigentliche Stadt weitgehend angenähert. Der Linienwall hatte aber eine weitreichendere Entwicklung der Vororte unmöglich gemacht. Den Vororten fehlte einerseits die Kraft für eine selbständige Entwicklung bzw. waren auch die infrastrukturellen Voraussetzungen unzureichend.<sup>89</sup> Die Eingliederung der Vororte in Wien und der damit verbundene Fall der Linienwälle waren eine Grundvoraussetzung für die Schaffung eines neuen Bahnnetzes.<sup>90</sup> Die Kapazitäten der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel waren allmählich an ihre Grenzen gestoßen.<sup>91</sup>

„Das Bedürfnis nach einer der Massenbeförderung dienenden Stadtbahn hat sich in Wien, angesichts der fortgesetzten rapiden Steigerung des öffentlichen Verkehrs, welchem die vorhandenen Transportgelegenheiten nicht mehr zu genügen vermögen, schon seit einer längeren Reihe von Jahren immer fühlbarer gemacht.“<sup>92</sup>

### ***1. 5. Gesetzliche Grundlagen und Bau der Stadtbahn***

Es „wirkte die Eingemeindung der Vororte als Initialzündung für umfassende Stadtbahnplanungen“.<sup>93</sup> Von 5. Oktober bis 16. November 1891 fand im Eisenbahnministerium eine Enquête statt, welche die Frage der Stadtbahn beriet. Dabei kristallisierte sich heraus, dass die Stadtbahnentscheidung nur gemeinsam, das heißt von Staat, Land und Gemeinde, zu fällen wäre. Das Ministerium schlug aus diesem Grunde die Gründung einer paritätisch besetzten Kommission vor, in der Vertreter des Staates, des Landes unter der Enns und der Gemeinde Wien gemeinsam eine Entscheidung herbeiführen sollten. Ergebnis dieser zuvor genannten Enquête war das „Programm für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien“. Dieses Programm bildete die Grundlage für den Gesetzesentwurf, über den im Reichsrat abgestimmt wurde.

---

<sup>88</sup> Buchmann, Der Linienwall, S. 98.

<sup>89</sup> Mayreder, Stadtentwicklung, S. 72.

<sup>90</sup> Ebenda, S. 73.

<sup>91</sup> Vgl. Koestler, Die Wiener Stadtbahn, S. 434.

<sup>92</sup> Die Wiener Stadtbahn, S. 1.

<sup>93</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 38.

Alle darin enthaltenen Projekte sollten parallel ausgeführt werden. Die Leitung des Unternehmens wurde einer aus Vertretern von Staat, Land Österreich unter der Enns und Gemeinde Wien bestehenden Körperschaft übertragen, die am 25. Juli 1892 gegründet wurde. Diese hieß *Commission für Verkehrsanlagen in Wien*.

Das Gesetz vom 18. Juli 1892 (R.G.Bl. Nr. 109/1892) regelte die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien. Staat, Land Österreich unter der Enns und Gemeinde Wien trafen darin eine Übereinkunft zur Finanzierung und Ausführung folgender Verkehrsanlagenprojekte:

- Wiener Stadtbahn
- Regulierung des Wienflusses und Anlage von beidseitigen Sammelkanälen
- Anlage von Hauptsammelkanälen entlang des Donaukanals
- Umbau des Donaukanals zu einem hochwassersicheren Handels- und Winterhafen.

Der Donaukanal wurde in jener Weise umgebaut, dass in Nußdorf ein Sperrwerk sowie eine Kammerschleuse errichtet wurden. Von der Augartenbrücke bis zur Brücke der Verbindungsbahn wurden Kaimauern und Vorkais gebaut. Der neue Winterhafen wurde an der Mündung des Donaukanals in die Donau angelegt. Der Hafen ermöglichte auf Grund seiner Geräumigkeit Platz für den Warenumschat und verfügte über einen Anschluss an die Eisenbahn.<sup>94</sup>

Die Finanzierung der genannten Projekte erfolgte mittels Anleihen. Verzinsung und Tilgungsgarantien wurden von den drei Kurien übernommen. Das Stadtbahnnetz sollte in zwei Gruppen unterteilt werden; einerseits Hauptbahnen, andererseits Lokalbahnen. Der Finanzierungsschlüssel für die Errichtung der Stadtbahn sah daher folgendermaßen aus: Hauptbahnen: Staat 87,5%, Land 5% und Gemeinde 7,5% bzw. Lokalbahnen: Staat 85%, Land 5% und Gemeinde 10%.<sup>95</sup> Für die Lokalbahnen war jedoch geplant, die Konzessionen an private Unternehmen zu vergeben. Nur wenn diese Möglichkeit nicht umsetzbar wäre, sollte der Staat die Ausführung der Lokalbahnen übernehmen.

---

<sup>94</sup> Mayreder, Stadtentwicklung, S. 74.

<sup>95</sup> Vgl. R. G. Bl. Nr. 109/1892.

Das Kennzeichen der Hauptbahnen war, dass sie im Charakter von Vollbahnen ausgeführt werden sollten. Das heißt, sie mussten mit allen anderen Hauptbahnen kompatibel sein und einen Anschluss an bestehende Hauptbahnen erhalten. Diese Anforderung wurde an die Lokalbahnen nicht gestellt, dennoch sollte an bestimmten Stellen ein Übergang zu den Hauptbahnen unter gewissen Beschränkungen möglich sein. Da bei den Lokalbahnlinien eine Konzessionsvergabe an private Unternehmungen geplant war, wurden bauliche Erleichterungen (geringeres Lichtraumprofil, geringere Kurvenradien,...), die zu verminderten Baukosten beitragen sollten, gewährt. Alle Bahnen waren als doppelgleisige Anlagen geplant und auszuführen.

Die Stadtbahn hatte den primären Zweck, die über Wien verstreuten Endbahnhöfe miteinander zu verbinden. Neben der Funktion des Personenverkehrs, des internen Stadtverkehrs als auch Transits von Fernzügen sollte auch der Transport von Gütern erfolgen. Der Transport militärischer Truppen stellte einen nicht unwesentlichen Aspekt dar. Im Ernstfall sollte der Transport von Truppen oberste Priorität haben.

Die Planungen der Wiener Stadtbahn unterschieden sich signifikant von den tatsächlichen Ausführungen. Während der Realisierung des Stadtbahnprojektes kam es mehrmals zu Veränderungen. Zwei geplante Linien, eine Hauptbahn (Donaustadtlinie) und eine Lokalbahn (innere Ringlinie), wurden zur Gänze verworfen. Geplante Erweiterungen des Grundnetzes wurden entweder nicht realisiert bzw. verändert oder in verkürztem Maße gebaut. Aus diesem Grunde erscheint es sinnvoll, die Planung chronologisch nach den beschlossenen Gesetzen nachzuzeichnen.

Als **Hauptbahnen** waren eine Gürtellinie (15,3 km), eine Donaustadtlinie (5,6 km) und eine Vorortelinie (9,3 km) geplant.<sup>96</sup>

Die *Gürtellinie* hatte die Aufgabe, die Kaiser Franz Josephs-Bahn, die Wiener Verbindungsbahn und die Südbahn, aber auch die Donauuferbahn und die Kaiserin Elisabeth-Westbahn miteinander zu verknüpfen. Ausgangspunkt dieser Bahnlinie war Heiligenstadt. Dieser Bahnhof sollte, neben Hütteldorf, zu einem wesentlichen Element aller neuen Stadtbahnverbindungen werden. Von hier sollte die Trasse an die Gürtelstraße heranführen und entlang derselben bis zum Westbahnhof verlaufen. Vom Westbahnhof war eine

---

<sup>96</sup> R. G. Bl. Nr. 109/1892.

Verlängerung zur Südbahn nach Meidling bzw. zur Verbindungsbahn nach Matzleinsdorf geplant. Bei entsprechender Notwendigkeit könnte auch eine Heranführung der Trasse an die Station Penzing der Westbahn realisiert werden. Von Heiligenstadt aus war außerdem eine Verbindung zur Donauuferbahn angedacht worden. Die Strecke war teilweise als Hoch- bzw. Tiefbahn auszuführen. Für die Gürtellinie wurde von Beginn an mit einem hohen Personenverkehrsaufkommen gerechnet.

Die *Donaustadtlinie* sollte vorerst teilweise als Provisorium ausgeführt werden. Zunächst führte die Trasse vom Praterstern in die Donaustadt<sup>97</sup> und entlang der Donauuferbahn nach Nußdorf, einer Station der Franz Josepchs-Bahn. Daher war die Trasse vom Praterstern zur Vorgartenstraße als Hochbahn geplant, während der weitere Verlauf als Provisorium in Straßenniveau (als Niveaubahn) hergestellt werden sollte.

Die *Vorortelinie* als dritte Hauptbahnlinie hatte den Zweck, die Kaiserin Elisabeth-Westbahn mit der Franz Josepchs-Bahn zu verbinden. In der Station Penzing der Westbahn fand diese Linie ihren Ausgangspunkt und sollte über die ehemaligen Vororte Breitensee, Ottakring, Hernals, Währing und Döbling zur Station Heiligenstadt führen. Auf der Vorortelinie wurde zunächst mit einem geringen Fahrgastaufkommen gerechnet, so dass diese Linie vor allem den Industrie- und Gewerbebetrieben der Wiener Vororte dienen sollte. Die Trasse war vor allem auf Dämmen und in Einschnitten geplant, wobei besonders kostensparend gebaut werden sollte.

Als **Nebenbahnen** waren die Wientallinie (7,2 km), die Donaukanallinie (3,8 km+2,2 km) und die Innere Ringlinie (4,0 km) geplant.<sup>98</sup>

Die *Wientallinie* sollte ihren Ausgangspunkt am Westbahnhof haben und der Gürtelstraße bzw. der Gürtellinie folgend zum Gumpendorfer Schlachthause und entlang des Wienflusses bis zur Elisabethbrücke, weiter über den Heumarkt zum Hauptzollamt (heutige Schnellbahn bzw. U-Bahn-Station Wien Mitte-Landstraße) herangeführt werden. Entlang der Wiener Verbindungsbahn sollte diese Linie im Bahnhof Praterstern ihren Endpunkt finden. Außerdem wurde eine Abzweigung vom Gumpendorfer Schlachthaus zur Dampftramway Schönbrunnerlinie in Aussicht gestellt. Würde Bedarf bestehen, könnte die Abzweigung aufwärts der Wien bis zur Station Hütteldorf verlängert werden.

---

<sup>97</sup> Unter Donaustadt war der rechtsseitige Uferbereich der Donau in der Brigittenau zu verstehen.

<sup>98</sup> R. G. Bl. Nr. 109/1892.

Die *Donaukanallinie* sollte ihren Anfangspunkt am Bahnhof Hauptzollamt haben. Von dort war die Führung entlang des Donaukanals aufwärts bis zum Franz Josephs-Bahnhof geplant, jedoch war eine Verlängerung bis zur Station Heiligenstadt möglich.

Die *innere Ringlinie* sollte entlang der Museumsstraße, der Landesgerichtsstraße und der Universitätsstraße sowie des Schottenrings führen. Nächste der Elisabethbrücke könnte diese Linie in die Wientallinie abzweigen, deren Gleiskörper benutzen und an einem geeigneten Punkt der Donaukanallinie wieder in die innere Ringlinie am Schottenring einmünden.

Zusätzlich zu diesen geplanten Strecken – Teilstrecken von diesen sollten bereits 1897 fertiggestellt werden – wurden bereits mögliche Ausbau- bzw. Erweiterungspläne angedacht. So sollte etwa die Wientallinie an einem geeigneten Punkt eine Abzweigung erhalten und entlang des Rennwegs zur Wien-Aspangbahn führen (Ziel Zentralfriedhof bzw. Abzweigung zum Süd- und Staatsbahnhof). Die innere Ringlinie sollte an der Landesgerichtsstraße einen Arm zur Gürtellinie und weiter zur Vorortelinie erhalten und nach Dornbach bzw. Pötzleinsdorf fortgesetzt werden. Unter anderem wurde aber auch der Bau von die Innere Stadt durchquerenden Radiallinien überlegt. Diese Innenstadt-Bahnen sollten jedoch elektrisch betrieben werden und von der Elisabethbrücke über den Stephansplatz zur Ferdinandsbrücke bzw. vom Schottenring über Freyung, Hof, Graben, Stephansplatz zum Hauptzollamt führen.<sup>99</sup>

Immerhin konnten im Jahre 1892 die Hauptbahnlinien Konzessionen erhalten. Die Erteilung der Konzession erfolgte am 18. Dezember 1892. Der Kommission für Verkehrsanlagen wurde das Recht zum Bau und Betrieb der Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn verliehen:

„1. der Gürtellinie von einem Punkte der Kaiser Franz Josef-Bahn nächst Heiligenstadt mit thunlichster Benützung der Gürtelstraße, den bestehenden Wiener Bahnhof der Kaiserin Elisabeth-Bahn berührend, zum Anschlusse einerseits an die Wiener Verbindungsbahn und beziehungsweise an die Südbahn bei Matzleinsdorf, andererseits an die Südbahn bei Meidling mit Verbindungslinien zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa in der Station Penzing, dann an die Donauuferbahn, beziehungsweise zur Donaustadtlinie (§.2);

2. der Donaustadtlinie von der Wiener Verbindungsbahn am Praterstern in die Donaustadt und sodann entlang der bestehenden Donauuferbahn zur Station Nußdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn mit einer Verbindung zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

---

<sup>99</sup> R. G. Bl. Nr. 109/1892.

3. der Vorortelinie von der neu anzulegenden Station Heiligenstadt der in §.1 genannten Gürtellinie über Döbling, Währing, Hernals, Ottakring und Breitensee zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn in der Strecke Penzing-Hütteldorf.<sup>100</sup>

In dieser Konzessionsurkunde wurden auch darüber Bestimmungen getroffen, welche Teilstrecken unmittelbar auszuführen wären. Die Gürtellinie betreffend sollten zunächst der Abschnitt Heiligenstadt-Westbahnhof bzw. die Verbindung Heiligenstadt-Donauuferbahn hergestellt werden. Bei der Donaustadtlinie war die Teilstrecke zum Bahnhof Donaustadt in definitiver Weise herzustellen. Die Teilstrecke nach Nußdorf bzw. die Verbindung zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn sollten in provisorischer Weise errichtet werden. Von der Vorortelinie hatte der Abschnitt Heiligenstadt-Ottakring oberste Priorität. Die Bahnen waren unverzüglich nach Fertigstellung (geplant Ende 1897) dem öffentlichen Verkehr zu übergeben und für die Dauer der Konzession in Betrieb zu halten.

Bereits mit dem Gesetz Nr. 73/1894 wurden Veränderungen an den Streckenführungen beschlossen. Darüber hinaus konnte kein Privatunternehmen gefunden werden, das den Bau der Lokalbahnlinien übernahm. Daher wurde nicht nur die Errichtung der Hauptbahnlinien, sondern auch jene der Lokalbahnlinien der k.k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen bzw. nach deren Liquidierung der k.k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn, für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen, übertragen.<sup>101</sup> Weil nunmehr der Bau der sogenannten Lokalbahnlinien der öffentlichen Hand übertragen worden war, wurden die Donaukanal- und die Wientallinie „ganz im Charakter der Hauptbahnen“<sup>102</sup> errichtet. Die Ausführung der inneren Ringlinie wurde aufgeschoben. Für diese Linie sollte weiterhin nach einem Privatunternehmen gesucht werden.

Für die Betriebsführung der Wiener Stadtbahn war die k.k. Staatsbahndirektion Wien ebenfalls für Rechnung der Kommission verantwortlich. Am 25. Juni 1902 wurde zwischen der k.k. Staatsbahndirektion Wien und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ein Anschluss- und Betriebsvertrag geschlossen, der rückwirkend mit 1. Jänner 1902 in Kraft trat. Darin wurde vereinbart, dass die Stadtbahnbetriebsführung vom Staat auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen geführt werde.<sup>103</sup>

---

<sup>100</sup> R. G. Bl. Nr. 230/1892.

<sup>101</sup> Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande 1898- 1908, S. 2, Vgl. dazu Koestler, Die Wiener Stadtbahn, S. 436 und Oelwein, Die Stadtbahn, S. 115.

<sup>102</sup> Oelwein, Die Stadtbahn, S. 115.

<sup>103</sup> Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande 1898- 1908, S. 3.

Bei der Wientallinie ergab sich insoweit eine Änderung, als bestimmt wurde, dass die Fortsetzung dieser Linie vom Gumpendorfer Schlachthaus im Wiental aufwärts nach Hütteldorf sofort umgesetzt werden sollte. Im Gegenzug sollte die vorgesehene und parallel zur Gürtellinie verlaufende Strecke der Wientallinie vom Gumpendorfer Schlachthaus zum Westbahnhof zunächst nicht ausgeführt werden. Die direkte Verbindung der Gürtellinie mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Bereich der Station Penzing wurde zur Gänze verworfen. Von der für die zweite Bauperiode geplanten Strecke (der Gürtellinie) Westbahnhof - Matzleinsdorf, sollte die Teilstrecke Westbahnhof-Gumpendorfer Linie in die erste Bauperiode vorgezogen werden. Außerdem war die Errichtung einer Verbindungskurve von der Gumpendorferlinie zur Wientallinie „in der Richtung gegen die Stiegerbrücke“<sup>104</sup> beschlossen worden.

Endlich konnte am 3. August 1894 der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien die Konzession für die Errichtung der Lokalbahnen (Wiental- und Donaukanallinie) erteilt werden. In § 1 heißt es dazu:

„1. der Wienthallinie: von der Station Hütteldorf der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Wienthale abwärts, unter Einbeziehung der abzulösenden und entsprechend umzubauenden Dampftramwaystrecke Hietzing-Gaudenzdorf, dann weiter, längs dem regulierten Wienflusse bis zum Hauptzollamt mit einer Fortsetzung zum Praterstern oder in die Nähe desselben, sowie mit einer Verbindungskurve von einem geeigneten Punkte nächst der Stiegerbrücke zum Anschlusse an die im §.1, Zahl 1 der Concessionsurkunde vom 18. Dezember 1892, R.G.Bl. Nr. 230, bezeichnete Gürtellinie nächst dem Gumpendorfer Schlachthause;

2. der Donaucanallinie: vom Hauptzollamte längs des Donaucanales zum Franz Josef-Bahnhofe und entlang der Kaiser Franz Josef-Bahn bis Heiligenstadt mit einer Verbindung zur Gürtellinie der Stadtbahn.“<sup>105</sup>

In der Konzessionsurkunde (R. G. Bl. Nr. 185/1894) findet sich nochmals ein Hinweis auf den Entfall der Verbindung der Gürtellinie mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Bereich der Station Penzing. Die Bauarbeiten an der Wiental- und Donaukanallinie seien außerdem sofort zu beginnen und bis Ende des Jahres 1897 zu vollenden. Die Verbindungskurve zwischen Donaukanal- und Gürtellinie sei bei eintretendem Bedarf zu errichten, jedoch spätestens bei Verlängerung der Gürtellinie nach Matzleinsdorf. Die Strecke Westbahnhof-Gumpendorferlinie sei bis Ende 1897 fertigzustellen.

---

<sup>104</sup> R. G. Bl. Nr. 73/1894.

<sup>105</sup> R. G. Bl. Nr. 185/1894.

Eine weitere Konkretisierung des Stadtbahnnetzes erfolgte durch das Gesetz vom 23. Mai 1896.<sup>106</sup> In diesem Gesetz wurde darauf hingewiesen, dass der Bau der Donaustadtlinie gänzlich zu entfallen hätte. Die Finanzierung des Ausbaus der Vorortelinie (Hernals-Penzing) und der Gürtelstrecke (Gumpendorferstraße-Matzleinsdorf) wäre sicherzustellen. Jedoch wurde zum Ausbau der Gürtellinie angemerkt:

„Der Bau der Strecke Gumpendorferstraße-Matzleinsdorf der Gürtellinie ist erst dann zur Ausführung zu bringen, wenn die Beziehungen der Südbahn zum Staatseisenbahnbetriebe endgiltig geregelt sein werden.“<sup>107</sup>

Noch zu Beginn des Jahres 1898 war die tatsächliche Fertigstellung der Stadtbahn noch vor der Jahrhundertwende vorgesehen, und zwar

„1. für die Vororte-Linie bis Ende April 1898;

2. für die obere Wienthal- und die anschließende Gürtel-Linie (Hütteldorf-Meidlinger Hauptstraße-Heiligenstadt) bis 1. Juni 1898;

3. für die untere Wienthal-Linie (Meidlinger Hauptstraße-Hauptzollamt-Praterstern) bis 1. Juni 1899

4. für die Donaukanal-Linie bis Ende 1899 (...).“<sup>108</sup>

Zur Auswahl der Stadtbahntrassen:

Die Wiental- und Donaukanallinie profitierten vor allem von dem geringen Gefälle der Flüsse (Wienfluss und Donaukanal). Durch die Wahl dieser Trassen war es möglich geworden, die Wiener Gelände-Unebenheiten zu umgehen. Bei der Gürtellinie wurde mittels Brücken, Viadukten und Einschnitten ein ähnliches Ergebnis erzielt. Die starken Steigungen und Gefälle entlang des Gürtels konnten auf diese Weise weitgehend kompensiert werden, während bei der Vorortelinie zusätzlich Tunnelanlagen gebaut wurden.<sup>109</sup> Die Wiener Stadtbahn sollte eine deutliche Beschleunigung des Verkehrs bewirken. Daher war klar, dass eine solche Bahn unabhängig vom Straßenniveau geführt werden musste.

---

<sup>106</sup> R. G. Bl. Nr. 83/1896.

<sup>107</sup> Ebenda.

<sup>108</sup> R. G. Bl. Nr. 9/1898.

<sup>109</sup> Sarnitz, Otto Wagner, S. 34.

## ***1. 6. Der Betrieb der Stadtbahn***

Die Abbrucharbeiten am Wasserreservoir der Kaiser Ferdinand-Wasserleitung, ab 7. November 1892, können als Vorbereitungsarbeiten für die tatsächlichen Baumaßnahmen für die Wiener Stadtbahn bezeichnet werden.<sup>110</sup> Die effektiven Bauarbeiten an der Wiener Stadtbahn begannen offiziell am 16. Februar 1893 in der Station Michelbeuern. Die feierliche Eröffnung der bereits vollendeten Stadtbahnstrecken erfolgte am Montag den 9. Mai 1898 um Viertel zehn Uhr durch Kaiser Franz Joseph. Dieser Akt fand ebenfalls in der Station Michelbeuern statt. Kaiser Franz Joseph fuhr von dort über die Gürtellinie nach Heiligenstadt, dann weiter über die Vorortelinie nach Hütteldorf, um über die obere Wiental- und Gürtellinie die Station Alserstraße zu erreichen.<sup>111</sup>

Als erste Stadtbahnstrecke wurde die Vorortelinie am 11. Mai 1898 dem Verkehr übergeben. Diese Linie umfasste die Stationen Heiligenstadt, Unter-Döbling, Ober-Döbling, Gersthof, Hernals, Ottakring, Breitensee und Penzing. Diese Strecke wurde zunächst nur eingleisig errichtet, war jedoch für einen zweigleisigen Ausbau vorbereitet worden. Aufgrund des Bedarfs innerhalb des ersten halben Jahres, wurde bereits am 24. Oktober 1898 der Beschluss gefasst ein zweites Gleis zu legen, welches am 27. Juli 1899<sup>112</sup> dem Verkehr übergeben wurde.<sup>113</sup> Diese Strecke diente vor allem dem Güterverkehr.<sup>114</sup>

Bereits wenige Wochen nach Eröffnung der Vorortelinie, wurde am 1. Juni 1898 auf der Gürtellinie und der oberen Wientallinie der Betrieb aufgenommen. Die Streckenführung der Gürtellinie umfasste Heiligenstadt, Nußdorfer Straße, Währinger Straße, Michelbeuern (keine Personenstation), Alser Straße, Josefstädter Straße, Burggasse, Westbahnhof, Gumpendorfer Straße und Meidling Hauptstraße. Die Trasse der oberen Wientallinie verlief von Hütteldorf über Ober Sankt Veit, Unter Sankt Veit-Baumgarten, Braunschweigasse, Hietzing, Schönbrunn nach Meidling Hauptstraße. Die Strecke Heiligenstadt nach Brigittenau-Floridsdorf wurde ebenfalls am 1. Juni 1898 eröffnet.

---

<sup>110</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 57.

<sup>111</sup> OESTA, AVAFHKA, Verkehr, Varia Stadtbahn 1898-1924, Karton 74.

<sup>112</sup> OESTA, AVAFHKA, Verkehr, Varia Stadtbahn 1898-1924, Karton 74: Bericht der Commission für Verkehrsanlagen in Wien über die Fondsgebarung und den Fortschritt der Arbeiten im Jahre 1899, S. 3.

<sup>113</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 56.

<sup>114</sup> Schlöss, Die Vorortelinie, S. 8.

Am 30. Juni 1899 wurde die untere Wientallinie dem Verkehr übergeben. Von der Schnittstelle Meidling Hauptstraße verlief die Strecke weiter über Margaretengürtel, Pilgramgasse, Kettenbrückengasse, Akademiestraße, Stadtpark zum Hauptzollamt.

Erst am 6. August 1901 konnten die Verbindungskurve von der Brigittabrücke zur Nußdorfer Straße bzw. die Donaukanallinie eröffnet werden. Die Donaukanallinie nahm im Bahnhof Hauptzollamt ihren Anfang und führte weiter über Ferdinandsbrücke, Schottenring, Rossauer Lände und Brigittabrücke nach Heiligenstadt.

Die Verzögerungen bei der Fertigstellung der unteren Wientallinie und der Donaukanallinie ergaben sich durch Probleme im Bereich der Regulierung des Wienflusses (zum Teil auch durch Hochwasser), wegen der Tieferlegung des Bahnhofes Hauptzollamt und diverser Einsprüche seitens der Bevölkerung im 9. Bezirk, die einen Hochbau der Stadtbahn auf Viadukten im Bereich Rossau verhinderten. Der Bahnhof Hauptzollamt war im Zuge der Errichtung der Wiener Verbindungsbahn im Straßenniveau errichtet worden. Alle von der Landstraße in die Innere Stadt führenden Straßen kreuzten diesen Bahnhof mittels Unterführungen. Im Rahmen des Baus der Stadtbahn erfolgte eine Tieferlegung des Bahnhofes Hauptzollamt um etwa 6,8 m.<sup>115</sup>

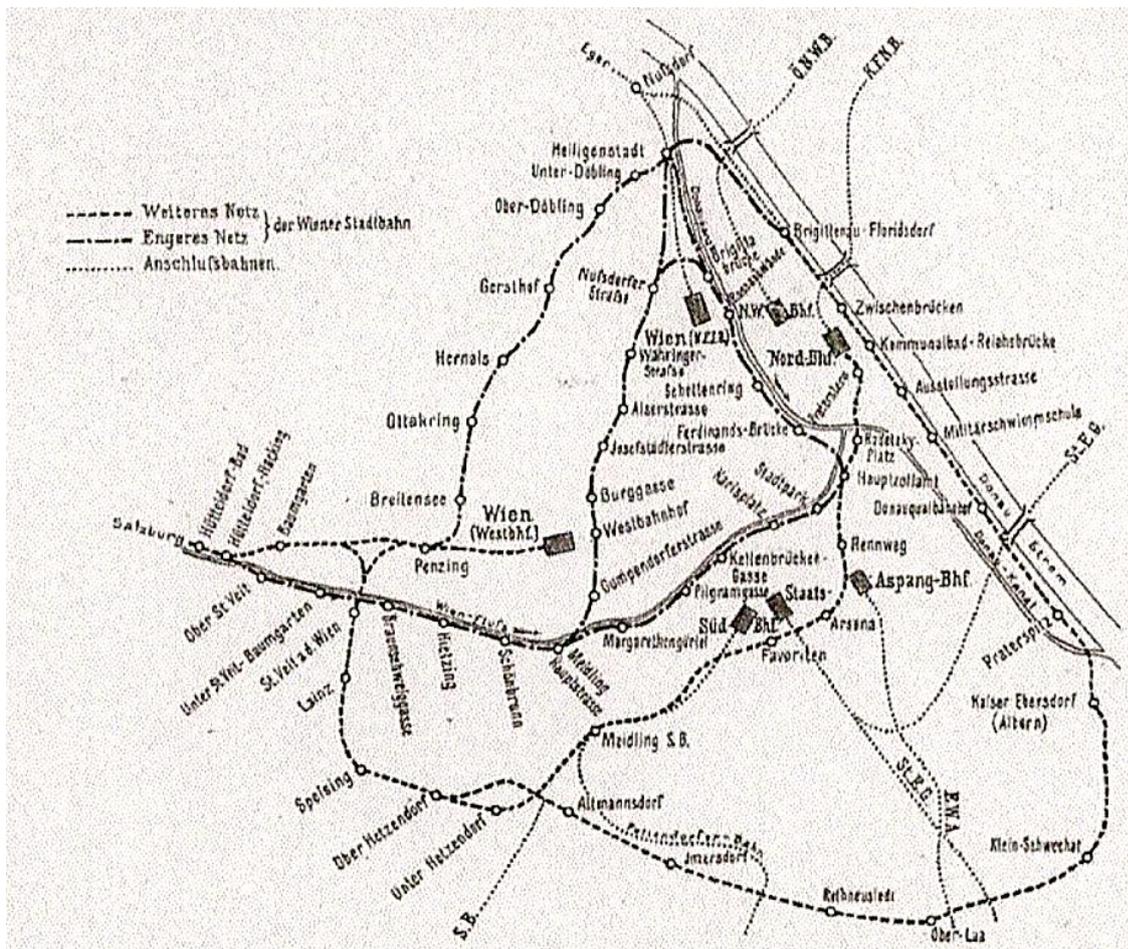
Die Gesamtlänge des Bahnkörpers der Wiener Stadtbahn betrug 38,832 km. Davon entfielen auf horizontale Strecken 8,595 km und auf Bahnstrecken in Steigungen oder Gefällen 30,237 km. Alle Strecken der Stadtbahn wurden als doppelgleisige Anlagen ausgeführt, mit Ausnahme der Verbindungskurve von Heiligenstadt nach Brigittenau-Floridsdorf.<sup>116</sup>

---

<sup>115</sup> Oelwein, Die Stadtbahn, S. 117.

<sup>116</sup> Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande 1898-1908, S. 5.

Abbildung 4: Darstellung der Wiener Dampfstadtbahn von Artur Oelwein



Ab dem Jahre 1890 standen bei der „City- and South London Railway“ elektrische Lokomotiven im Einsatz, und auf der im Jahre 1896 eröffneten U-Bahn in Budapest verkehrten Elektrotriebwagen. Dies verursachte in Wien eine Diskussion darüber, welche Betriebsmittel auf der Stadtbahn zum Einsatz kommen sollten.<sup>117</sup> Die Wiener Elektrizitätswerke konnten keine Garantie über eine sichere und ausreichende Versorgung für Elektrotriebwagen abgeben. Die Kommission für Verkehrsanlagen entschied sich daher für den Einsatz von Dampflokomotiven, um jegliches Risiko zu vermeiden. Dennoch holte das österreichische Eisenbahnministerium Angebote zu einer möglichen Elektrifizierung ein, und

<sup>117</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 125.

es wurden auch zahlreiche Testfahrten absolviert. Die Elektrifizierung der Stadtbahn erfolgte jedoch erst nach dem Ersten Weltkrieg.

Das Fahrbetriebsmittel auf der neugeschaffenen Stadtbahn war die Reihe 30, eine 5-achsige, dreifach gekuppelte Tenderlokomotive. Diese Lokomotive war derart ausgestattet, dass sie eine möglichst rauchfreie Verbrennung sicherstellen sollte. Sie verfügte über einen ungewöhnlich großen Wasservorrat, um im Krisenfall Massentransporte, auch über größere Entfernungen hinweg, bewältigen zu können. Die sogenannte Stadtbahnlokomotive der Reihe 30 konnte sich im Stadtbahn-Betrieb nicht bewähren, sie leistete allerdings während des Ersten Weltkrieges sehr gute Dienste.

Die Typenentscheidung bei den Waggonen fiel auf zweiachsige Interkommunikationswagen. Sie erhielten den Vorzug gegenüber Coupé-Wagen. Die Stadtbahnwagen ermöglichten eine gute Verteilung der Fahrgäste auf den gesamten Zug, durch die Möglichkeit, die Wagen auch während der Fahrt zu wechseln, und hatten gegenüber Coupé-Wagen auch einen Gewichtsvorteil. Außerdem war diese Wagengattung im Winter leichter zu beheizen, da sie nur zwei Türen hatte. Bemerkenswert sei, dass ausschließlich Wagen der zweiten (40 Sitz- und 31 Stehplätze) und dritten (48 Sitz- und 31 Stehplätze) Klasse zum Einsatz kamen. Die Wiener Stadtbahnwagen sollten vor allem komfortabel sein. Im Gegensatz zu den Wagen der Berliner Stadtbahn, welche zwei Stufen zu je 35 cm hatten, hatten die Wagen in Wien drei Stufen zu je 23 cm.<sup>118</sup>

Die neugeschaffene Stadtbahn als Bauwerk hatte monumentalen Charakter. Bereits vor Baubeginn war klar, dass sie das Wiener Stadtbild verändern bzw. zukünftig prägen würde. Aus diesem Grunde erschien es notwendig, der künstlerischen Ausgestaltung der Bahnanlage erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Eine fachliche Autorität sollte herangezogen werden und sich diesem Projekt widmen. Die Genossenschaft der bildenden Künstler nominierte einstimmig Otto Wagner, der ab dem Frühjahr 1894 als künstlerischer Beirat für die Kommission für Verkehrsanlagen tätig war. Von diesem Augenblick an war Otto Wagner für die architektonische Ausstattung der zu bauenden Objekte, in Einvernehmen mit der k.k. Baudirektion, verantwortlich.

---

<sup>118</sup> Koestler, Die Wiener Stadtbahn, S. 447.

Otto Wagner hatte bereits in den 1870er Jahren an einem Stadtbahn-Entwurf, gemeinsam mit Carl Schwarz und Edmund Zichy, gearbeitet. Otto Wagner wurde am 13. Juli 1841 in Wien geboren. Seine schulische Laufbahn führte ihn unter anderem an das elitäre Akademische Gymnasium in der Wiener Innenstadt. In den Jahren 1857 bis 1863 studierte Otto Wagner an mehreren Instituten im In- und Ausland. Er studierte am Wiener Polytechnischen Institut, aber sein Weg führte ihn auch an die Akademie der Bildenden Künste. An der Akademie hatte er die Möglichkeit, von zwei sehr prominenten Persönlichkeiten zu lernen. Es handelte sich dabei um die bekannten Ringstraßen-Architekten August Sicard von Sicardsburg und Eduard van der Nüll, deren Namen untrennbar mit der Wiener Staatsoper verbunden sind. An der Königlichen Bauakademie in Berlin sammelte Wagner Auslandserfahrung. Während Wagner bei dem Projekt Schwarz und Zichy noch ein wenig prominenter Architekt gewesen war, wurden ihm in seinen späteren Jahren große Ehren zuteil.<sup>119</sup> Als Wagner am 25. April 1894 auf Empfehlung der „Genossenschaft der bildenden Künstler Wien“ zum künstlerischen Beirat der Kommission für Verkehrsanlagen bestellt wurde, war er bereits ein namhafter Architekt. Das vertragliche Übereinkommen zwischen ihm und der Kommission für Verkehrsanlagen kam am 22. Mai 1894 zustande.<sup>120</sup> Otto Wagner übernahm damit die Leitung für sämtliche baukünstlerischen Aufgaben. Es war nicht Wagners Aufgabe, nachträglich nur Schönheitskorrekturen an dem Projekt der Wiener Stadtbahn durchzuführen. Was die Unterbauarbeiten betraf, hatte er Einfluss auf die Wahl von diversen Konstruktionen. Gestaltungsfreiheit genoss Wagner bei den Hochbauten, die alleine seiner Planung unterlagen.<sup>121</sup>

Einige Monate vor dem Ende des Ersten Weltkrieges verstarb Otto Wagner am 11. April 1918 in Wien. Wagner setzte sich selbst und der Stadt Wien mit der künstlerischen Ausgestaltung der Wiener Stadtbahn ein Denkmal. Eng verbunden ist Wagners Name jedoch nicht ausschließlich mit der Stadtbahn. Es ist durchaus angebracht darauf hinzuweisen, dass Wagner ein sehr vielseitiger und gefragter Architekt war. Er baute nicht nur dieses gewaltige Eisenbahnprojekt, sondern auch Wohnhäuser, Bürogebäude (dabei darf das Gebäude der Österreichischen Postsparcasse nicht unerwähnt bleiben) und sogar Kirchen (wie zum Beispiel die Kirche am Steinhof).

---

<sup>119</sup> Sarnitz, Otto Wagner, S. 91.

<sup>120</sup> Ebenda, S. 33.

<sup>121</sup> Kolb, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, S. 221.

Bei der Stadtbahn fallen neben den Rohziegelbögen an der Gürtel- und der Vorortelinie, die übrigens von Beginn an zur Vermietung angedacht waren, vor allem die Personenaufnahmegebäude der einzelnen Haltestellen auf. Eine besonders prunkvolle Gestaltung weisen dabei der Hofpavillon und die beiden Pavillons am Karlsplatz auf. Grundsätzlich kann bei den Haltestellen zwischen zwei Bautypen unterschieden werden: Typ der Hochbahn- bzw. dem der Tiefbahnstation.

Die Aufnahmegebäude der Hochbahnhaltestellen waren direkt unter dem Bahnviadukt situiert und zeichneten sich durch ein ebenerdiges Vestibül aus, das von beiden Straßenseiten aus zugänglich war. In dieser Halle befanden sich die Kassen, aber auch die Aufgänge (im rechten Winkel zu den Kassenhalleneingängen) für die beiden getrennt angeordneten Bahnsteige. In den Tiefbahnstationen war der Raum über dem Bahneinschnitt als Vestibül ausgestaltet. An der Stirnseite befanden sich die Kassen. Beiderseits der Kassen befanden sich die Abgänge zu den Bahnsteigen, die ebenfalls voneinander getrennt waren. Die Perrons wurden sozusagen als Verlängerung der Stiegen angelegt.<sup>122</sup>

Im Jahre 1901 wurden sämtliche Streckenteile der Wiener Stadtbahn fertiggestellt. Das Jahr 1902 gilt daher als erstes Jahr, in dem ganzjährig voller Betrieb geführt wurde. Mit Ende des Jahres 1901 betrug das verwendete Anlagekapital bereits 136,303.086 Kronen. Vom Jahr der Betriebsaufnahme an, im Jahre 1898, ergab sich jährlich ein Betriebskostenabgang<sup>123</sup>, der stetig zunahm. Vor allem seit dem Jahre 1903 sah sich die Stadtbahn einer starken Konkurrenz in Form der elektrifizierten städtischen Straßenbahnen ausgesetzt, so dass der Ausbau der elektrischen Straßenbahnen der Stadtbahn bald viele Fahrgäste abwarb.<sup>124</sup> Diese Entwicklung kann anhand der Zahl der Beförderungsfälle deutlich unterlegt werden.

Die Koordination zwischen Stadtbahn und Straßenbahn kann als unglücklich bezeichnet werden, auch bestand keine Tarifgemeinschaft, was sich zu Ungunsten der Stadtbahn auswirkte. Die Straßenbahnen blieben in den folgenden Jahren das beliebtere Verkehrsmittel, denn sie waren billiger, die Intervalle deutlich kürzer, und sie verfügten über ein sehr dichtes Netz.

Ein großes Problem der Stadtbahn war zweifelsohne der Dampfbetrieb.

---

<sup>122</sup> Vgl. Die Wiener Stadtbahn, S. 10 bzw. Koestler, Die Wiener Stadtbahn, S. 448f.

<sup>123</sup> Vgl. Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande 1898- 1908, S. 26.

<sup>124</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 72.

„Der Gedanke, das Stadtbahnnetz elektrisch zu betreiben, ist allerdings, wenn auch erst in den letzten Jahren, ernstlich erwogen worden. (...) Es ist also wohl fraglos, daß die Einführung des elektrischen Betriebes nur eine Frage der Zeit ist, sobald die Kosten der elektrischen Kraft einen billigeren als den gegenwärtigen Betrieb gestatten.“<sup>125</sup>

Die Wiener Dampf-Stadtbahn war von Beginn an ein defizitäres Unternehmen.<sup>126</sup> Jedoch waren die Wochenendzüge der Stadtbahn, auf Grund der Ausflügler, oftmals überlastet.<sup>127</sup> Die Stadtbahn erhielt daher den wenig schmeichelhaften Beinamen Ausflugsbahn.

Die Gründe für den Misserfolg der Wiener Stadtbahn sind vielschichtig:

- 1) Die Trassierung der Stadtbahn orientierte sich an natürlichen Gegebenheiten: Donaukanal und Wienfluss, jedoch nicht am Verkehrsbedarf.
- 2) Es kamen nur Ringlinien, aber keine Radiallinien zur Ausführung. Aus diesem Grunde blieben wichtige Regionen der Stadt unerschlossen und bildete die Stadtbahn ein lückenhaftes Netz.
- 3) Es wurden aus verschiedenen Gründen Verkehrsschwerpunkte geschaffen, die an der Peripherie, nicht aber im Zentrum lagen.
- 4) Eine fehlende Verbindungskurve von der Gürtellinie zur unteren Wientallinie wirkte sich nachteilig aus, da kein direkter Ringverkehr (Donaukanal-, Gürtel- und Untere Wientallinie) möglich war. Die betriebsführende Staatsbahndirektion war zwar in dieser Angelegenheit an die Kommission für Verkehrsanlagen herangetreten und es wurden auch Studien ausgearbeitet, doch es kam zu keiner Einigung.<sup>128</sup>
- 5) Die höchste Zugdichte herrschte auf Strecken, die dünn besiedelt waren.
- 6) Der Betrieb mittels Dampflokomotiven erwies sich als schwerwiegender Nachteil gegenüber einer elektrischen Betriebsführung.
- 7) Der fehlende Tarifverbund der Stadtbahn mit den städtischen Straßenbahnen und die bestehende Konkurrenz zwischen den beiden schadeten vor allem der Stadtbahn.

---

<sup>125</sup> Oelwein, Die Stadtbahn, S. 122.

<sup>126</sup> Vgl. Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 127 bzw. Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande 1898- 1908, S. 26.

<sup>127</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 127.

<sup>128</sup> OESTA, AVAFHKA, Verkehr, Varia Stadtbahn 1898-1924, Karton 74: Bericht der Commission für Verkehrsanlagen in Wien über die Fondsgebarung und den Fortschritt der Arbeiten im Jahre 1899, S. 4.

- 8) Die städtische Straßenbahn war gegenüber der Stadtbahn das schnellere und billigere Verkehrsmittel.
- 9) In den Stationen der Stadtbahn gab es weder Aufzüge noch Rolltreppen.

Die beiden wesentlichsten Gründe für das Scheitern der Stadtbahn waren sicherlich, dass erstens die Stadtbahn in Konkurrenz zur Straßenbahn stand. Zweitens war der Betrieb einer Stadtbahn mittels Dampflokomotiven bereits veraltet, zu teuer und zu träge.

### ***1. 7. Der elektrische Testbetrieb der Firma František Křížik***

Wie oben bereits angedeutet wurde, interessierte sich das Verkehrsministerium für eine Elektrifizierung der eben erst fertiggestellten Wiener Stadtbahn. Es wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, wobei fünf Firmen Vorschläge zur Elektrifizierung der Stadtbahn eingereicht hatten.<sup>129</sup>

„Das k.k. Ministerium gelangte nach eingehender und in jeder Hinsicht vollkommener Überprüfung der eingereichten Projekte zu der Erkenntnis, daß das Projekt der Elektrotechnischen Fabrik Fr. Křížik in erster Reihe berücksichtigt zu werden verdient und wurde durch diesen Umstand, sowie durch die günstigen Bedingungen der antragstellenden Firma zu dem Entschluß geleitet, eine Versuchsstrecke zwischen den Stationen Hauptzollamt – Praterstern einzurichten und auf derselben Versuchsfahrten mit einer nach dem vorgeschlagenen Systeme konstruierten Lokomotive zu veranstalten.“<sup>130</sup>

Für die beiden Verfasser der Studie, Rosa und List, schien der elektrische Betrieb der Stadtbahn kein Problem darzustellen. Vielmehr waren die beiden von den Vorzügen des elektrischen Betriebes überzeugt, der nicht nur betriebswirtschaftlich von Vorteil wäre, sondern auch den Fahrgästen zugute käme. Wie später immer wieder von verschiedener Stelle wiederholt werden wird, war auch für Rosa und List die Beseitigung der Rauchgase von entscheidender Bedeutung. Bereits im Jahre 1906, also acht Jahre nach der Eröffnung der ersten Teilstrecken der Stadtbahn, warnten die beiden Herren vor den schädlichen Auswirkungen des Rauches. Sie wiesen im Besonderen auf die Verunreinigung der Fahrzeuge und der Baulichkeiten hin. Diese müssten aufwendig und sehr kostspielig nicht nur gereinigt, sondern auch instandgesetzt werden. Sie bemerkten, dass vor allem die Eisen- und Walzeisenkonstruktionen unter den Emissionen zu leiden hatten. Verunreinigt wurden durch die Abgase nicht nur die Bauwerke und die Fahrzeuge, sondern es litten auch die Fahrgäste

---

<sup>129</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 127.

<sup>130</sup> Rosa, List, Elektrischer Betrieb der Wiener Stadtbahn, S. 9.

unter dieser Belästigung. Verschlimmert wurde dieses Problem durch den Umstand, dass beinahe ein Viertel der Strecken unterirdisch situiert waren. Für Rosa und List stellte diese Belästigung auch einen schwerwiegenden Grund dafür dar, dass die Fahrgäste auf der Stadtbahn ausblieben und stattdessen die elektrischen Straßenbahnen benutzten.<sup>131</sup> Rosa und List gingen bei elektrischer Betriebsführung von wesentlich geringeren Erhaltungskosten für die Bahnanlagen aus. Aber es wurde auch berechnet, dass der elektrische Betrieb dichtere Intervalle und eine höhere Geschwindigkeit (bis zu 50 km/h) zulassen würde, daher wäre eine Elektrifizierung sicherlich wünschenswert und notwendig. Interessant ist der Umstand, dass bereits damals die Vorortelinie von der Elektrifizierung ausgeschlossen bleiben sollte. Es wurde für folgende Strecken der elektrische Betrieb vorgeschlagen:

- ) Wientallinie
- ) Gürtellinie
- ) Donaukanallinie
- ) Verbindungsbogen zwischen Brigittabrücke und Nußdorferstraße
- ) die Versuchsstrecke zwischen Hauptzollamt und Praterstern
- ) sowie zu einem späteren Zeitpunkt die Strecke zwischen Hütteldorf und Purkersdorf.<sup>132</sup>

Die Elektrifizierung würde einerseits einen Ringbetrieb auf der Strecke Hütteldorf-Meidling-Nußdorferstraße-Brigittabrücke-Hauptzollamt-Meidling-Hütteldorf und zurück ermöglichen. Zusätzlich wurden folgende Verbindungen vorgeschlagen:

- ) Hütteldorf-Meidling-Heiligenstadt
- ) Hütteldorf-Hauptzollamt-Heiligenstadt
- ) Hütteldorf-Praterstern
- ) sowie Hauptzollamt-Praterstern.<sup>133</sup>

---

<sup>131</sup> Rosa, List, Elektrischer Betrieb der Wiener Stadtbahn, S. 4.

<sup>132</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>133</sup> Ebenda, S. 7.

In den Jahren 1906 und 1907 wurde auf der Strecke zwischen HZA und Praterstern ein elektrischer Probetrieb eingeführt, der erfolgversprechend war. Wegen Unstimmigkeiten innerhalb der Kommission für Verkehrsanlagen wurde eine Entscheidung so lange vertagt, dass schließlich der Erste Weltkrieg einer konkreten Maßnahme zuvorkam.<sup>134</sup>

## ***1. 8. Konkurrent Straßenbahn***

In den 1840er Jahren wurde zum ersten Mal eine Pferdestraßenbahn in Wien in Betrieb genommen, deren Schicksal jedoch von einer Vergnügungsstätte abhängig gewesen war. Die erste Pferdestraßenbahn Wiens wurde im Juni des Jahres 1840 errichtet und war etwa 1.800 m lang.<sup>135</sup> Sie führte von der Augartenbrücke zum sogenannten Colosseum, einer Vergnügungsstätte, in der Nähe der heutigen Nordwestbahnstraße. Bereits zwei Jahre später wurde der Betrieb, am 29. Juni 1842<sup>136</sup>, wieder eingestellt.<sup>137</sup> Ab etwa der Mitte der 1860er Jahre begann sich das Pferdestraßenbahnwesen zu einem brauchbaren Massenverkehrsmittel zu entwickeln. Die beiden Hauptakteure waren dabei die Wiener Tramway Gesellschaft (WTG) und die Neue Wiener Tramway Gesellschaft (NWTG). Bis zur Jahrhundertwende war ein sehr dichtes Netz an Straßenbahnlinien geschaffen worden, das schließlich um die Jahrhundertwende kommunalisiert und elektrifiziert wurde. Die kommunalen Straßenbahnen und die staatliche Stadtbahn standen in scharfer Konkurrenz zueinander. Erst rund zweieinhalb Jahrzehnte nach der Fertigstellung der Stadtbahn wurden die beiden Kontrahenten Partner, wovon die Fahrgäste profitierten. Der Rückblick auf die Entwicklung der Straßenbahn in Wien zeigt sehr deutlich, dass die Vereinigung der Straßenbahngesellschaften, also die Kommunalisierung, sehr positive Effekte für die Fahrgäste, aber auch allgemein für die Straßenbahn als Massenverkehrsmittel hatte. Die Kommunalisierung war ein erster Schritt hin zur Schaffung eines öffentlichen Massenverkehrsmittels.

Die schienengebundene Pferdestraßenbahn ab den 1860er Jahren stellte eine Weiterentwicklung der Stellwägen- und Omnibusse dar. Die Politik förderte vorwiegend private Initiativen und zeigte wenig Engagement bei der Lösung der Verkehrsprobleme.

---

<sup>134</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 127.

<sup>135</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 14.

<sup>136</sup> Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 1.

<sup>137</sup> Schöber, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, In: Verkehrstechnik, 21. Jg, (Berlin 1940), Heft 21, S. 307.

Dieses mangelnde kommunale Interesse trug wesentlich dazu bei, dass das Wiener Verkehrswesen im internationalen Vergleich rückständig blieb.<sup>138</sup>

Am 21. Oktober 1864 beschloss der Wiener Gemeinderat eine Empfehlung an die Niederösterreichische Statthalterei. Es sollte eine Pferdestraßenbahnlinie vom Schottenring nach Hernals versuchsweise bewilligt werden, bevor eine definitive Konzessionserteilung erfolgte.<sup>139</sup> Am 30. Mai 1865 genehmigte der Wiener Gemeinderat die Linie zwischen Schottenring und Hernals, sodass diese Probelinie am 4. Oktober 1865 eröffnet werden konnte.<sup>140</sup> Bereits im April 1866 konnte die Verlängerung nach Dornbach (Neuwaldegg) in Betrieb genommen werden.<sup>141</sup> Die Firma Schaeck, Jaquet & Cie erhielt schließlich vom Handelsministerium eine Konzession (8. März 1867<sup>142</sup>) für den Betrieb von Pferdebahnlagen. Neben der Probelinie wurden folgende Linien genehmigt: Ringstraße-Prater, Mariahilfer Straße-Penzing. Nach der Verlängerung der Probelinie bewarben sich auch andere Interessenten für eine Konzession einer Pferdebahnlage. Neben der Firma Schaeck, Jaquet & Cie traten außerdem die Anglo-Bank und einzelne Persönlichkeiten, die sich zu einem Konsortium zusammengeschlossen hatten, als Konzessionswerber auf. Am 13. November 1867 schlossen sich die drei Bewerber zusammen, um ihre Interessen gegenüber der Gemeinde Wien besser vertreten zu können.<sup>143</sup> Die Gemeinde Wien schloss in der Folge am 7. März 1868 mit den drei Offerenten einen Vertrag, welcher eine Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb von Pferdeisenbahnen im Wiener Stadtgebiet enthielt.<sup>144</sup> Schon am 29. April 1868 gründeten die Bewerber die Wiener Tramway-Gesellschaft. Da nun die WTG gegründet worden war, übernahm sie die Strecke vom Schottentor nach Dornbach. Der Tag der Übernahme dieser Linie, der 8. Mai 1868, gilt als erster Betriebstag der WTG.<sup>145</sup> Nunmehr wurde der Ausbau des Streckennetzes mit den Hauptverkehrslagen Prater-Ring-Kai-Dornbach, Penzing, Döbling angestrebt und diese Linien bis zum Jahresende 1870 tatsächlich eröffnet. Dadurch verfügte die Wiener Tramway-Gesellschaft über 21,8 km Tramway-Strecken.

---

<sup>138</sup> Czeike, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich, S. 1.

<sup>139</sup> Schöber, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, S. 307.

<sup>140</sup> Zur Geschichte der Wiener Tramway-Gesellschaft 1864-1880, S. 3.

<sup>141</sup> Schöber, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, S. 308 und Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 2 führen als Eröffnungsdatum den 24. April 1866 an, während Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 20 den 26. April 1866 annehmen.

<sup>142</sup> Zur Geschichte der Wiener Tramway-Gesellschaft 1864-1880, S. 3.

<sup>143</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 20.

<sup>144</sup> Czeike, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich, S. 1.

<sup>145</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 22.

Wegen der hohen Investitionskosten kam das Unternehmen allerdings in finanzielle Schwierigkeiten, sodass der weitere Streckenausbau zumindest bis zum Jahresende 1972 ruhen musste.<sup>146</sup> Im Jahr 1873 fand die Weltausstellung in Wien statt, so dass die Gemeinde Wien Interesse zeigte, dass Straßenbahnlinien von den verschiedenen Wiener Bahnhöfen in den Prater führen. Von der Weltausstellung und dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen, erwartete sich auch die WTG gute Gewinnmöglichkeiten. Diese Hoffnungen auf reiche Einnahmen führten dazu, dass das Netz wieder erweitert wurde.<sup>147</sup> Es kam dabei zum Bau der sogenannten Weltausstellungslinien. Die geplanten Linien konnten tatsächlich im Mai des Jahres 1873 in Betrieb genommen werden.<sup>148</sup> Die im selben Jahr eintretende Wirtschaftskrise wirkte sich jedoch nicht nur negativ auf den Erfolg der Weltausstellung aus, sondern auch auf das Wiener Straßenbahnnetz, dessen Ausbau durch die ökonomischen Schwierigkeiten allmählich zum Erliegen kam. Erschwerend war der Umstand, dass die Weltausstellungslinien eben nur während der Weltausstellung übermäßig genutzt wurden und das nachfolgende „gewöhnliche“ Verkehrsaufkommen nicht ausreichte, um die Baukosten zu amortisieren.

Neben der Wiener Tramway-Gesellschaft (WTG) wurde 1872 die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft gegründet, welche vorwiegend Straßenbahnlinien in den Vororten errichtete. Gustav von Dreyhausen, der bereits bei Schaeck, Jaquet & Cie federführend gewesen war, hatte am 27. September 1871 gemeinsam mit der Wiener Baugesellschaft um eine Konzession für Pferdebahnlinsen angesucht, die das Netz der WTG ergänzen würden. Diese Konzession vom 21. Mai 1872 beinhaltete Radialstrecken vom Linienwall nach Nußdorf, Ottakring, Hütteldorf, Inzersdorf und zum Laaer Berg.<sup>149</sup> Die erste Linie der NWTG führte von Neulerchenfeld nach Ottakring und konnte am 25. Juni 1873 in Betrieb genommen werden.<sup>150</sup>

Eine schwere Last, welche die Pferdebahn-Gesellschaften zu tragen hatten war, dass sie einerseits auf eigene Kosten Häusereinlösungen bewältigen mussten, um Platz für die Anlage einer Tramway zu schaffen, andererseits mussten auch hohe Abgaben für die Benützung der Straßen geleistet werden. Diese Abgaben wurden an die Gemeinde entrichtet, u.a. in Form

---

<sup>146</sup> Zur Geschichte der Wiener Tramway-Gesellschaft 1864-1880, S. 6.

<sup>147</sup> Ebenda, S. 7.

<sup>148</sup> Ebenda, S. 8.

<sup>149</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 36.

<sup>150</sup> Czeike, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich, S. 2, Vgl. Schöber, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, S. 309, Liez, Die Strassenbahnen, S. 123, 75 Jahre Wiener Verkehrsbetriebe, S. 12.

von direkten Abgaben, aber auch Beiträge für die Reinigung und Erhaltung der Straßen usw.<sup>151</sup> Diese finanziellen Belastungen führten dazu, dass die Kosten für die Errichtung eines Kilometers Straßenbahn etwa verfünffacht wurden.<sup>152</sup> Dennoch wurden weitere Linien gebaut bzw. ausgebaut, wie z.B. die Linie zum neu eröffneten Zentralfriedhof am 1. November 1874.<sup>153</sup>

Zu Beginn der 1880er Jahre wurde in Wien die erste Dampftramway eingerichtet. Die Firma Krauss & Co erhielt am 30. Juli 1882 eine Konzession für eine Dampftramway von Hietzing nach Perchtoldsdorf.<sup>154</sup> Nach zahlreichen Versuchen konnte diese am 27. Oktober 1883 in Betrieb genommen werden.<sup>155</sup>

In den 1880er Jahren wurden allmählich auch die Leistungsgrenzen der Pferde- und Dampftramway erkannt und in Fachkreisen diskutiert. Es schien so, als würde die Zukunft dem Antrieb mit Elektrizität gehören. Im Jahre 1879 hatte Werner von Siemens einen elektrischen Motor präsentiert. Bei der Gewerbeausstellung in Berlin präsentierte er eine elektrische Kleinbahn.<sup>156</sup> Bei der niederösterreichischen Gewerbeausstellung in der Rotunde fuhr ebenfalls eine elektrische Bahn (1880), und ein Jahr später nahm die erste elektrische Straßenbahn der Welt in Berlin ihren Dienst auf. Im Jahre 1883 präsentierte Siemens&Halske anlässlich der Wiener Internationalen Elektrischen Ausstellung eine elektrische Probestrecke im Wiener Prater. Es war nun der Beginn einer neuen Ära angebrochen, in der die Elektrizität eine zentrale Rolle als Antriebsenergie spielen sollte. Zwischen Mödling und Klausen (ab 1885 Hinterbrühl) nahm die erste elektrische Straßenbahn Österreichs am 22. Oktober 1883<sup>157</sup> ihren Betrieb auf.<sup>158</sup>

Einen Wendepunkt in der kommunalen Politik stellte die Wahl Karl Luegers zum Bürgermeister dar. Er bekundete Interesse an einer Kommunalisierung der Energieversorgung und des Verkehrswesens. Zu einer technischen Weichenstellung in der Entwicklung des Straßenbahnverkehrs in Wien kam es im Jahre 1897. Auf der 9,4 km langen Strecke der

---

<sup>151</sup> Zur Geschichte der Wiener Tramway-Gesellschaft 1864-1880, S. 14.

<sup>152</sup> Ebenda, S. 16.

<sup>153</sup> Ebenda, S. 9.

<sup>154</sup> R. G. Bl. Nr. 118/1882.

<sup>155</sup> Schöber, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, S. 309.

<sup>156</sup> Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 15.

<sup>157</sup> Ebenda, S. 15.

<sup>158</sup> Czeike, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich, S. 3.

Wiener Tramway Gesellschaft zwischen Prater-Remise (Vorgartenstraße) und Wallgasse wurde ab dem 28. Jänner 1897 der elektrische Probetrieb eingeführt.<sup>159</sup>

Seit den Anfängen des Straßenbahnwesens war in Wien bis zum Jahre 1897 ein Straßenbahnnetz mit einer Gesamtlänge von 111,7 km entstanden (Wiener Tramway-Gesellschaft 80,8 km bzw. Neue Wiener Tramway-Gesellschaft 30,9 km). Im gleichen Zeitraum waren auch die Fahrgastzahlen dramatisch angestiegen, nämlich von 265.000 auf 76 Mio. Personen. Die Stadterweiterungen von 1850 und 1890, also die Eingemeindung der Vorstädte bzw. Vororte, vergrößerten die Fläche der Stadt außerordentlich und ließen damit nicht nur die Bevölkerungszahl massiv ansteigen, sondern auch das Fahrgastpotential.

Nach der Inbetriebnahme der elektrischen Probestrecke im Jahre 1897 und den dabei gewonnenen Erkenntnissen, sollte es zu weitreichenden und nachhaltigen Veränderungen im Wiener Tramwayverkehr kommen. Bereits im August 1897 empfahl Siemens&Halske, als Hauptaktionär der WTG, die Liquidierung der WTG.<sup>160</sup> Nach Beratungen beschloss der Gemeinderat am 4. und 8. November 1898 auf ein Angebot von Siemens einzugehen. Der springende Punkt war, dass sich die WTG vertraglich das Monopol der Straßenbenützung gesichert hatte. Das heißt, in jenen Straßen, in denen die WTG das Straßenbenützungsrecht hatte, konnte die Gemeinde Wien kein anderes Unternehmen für den Tramwaybetrieb zulassen. Siemens&Halske war allerdings bereit die WTG zu liquidieren und den Straßenbenützungsvertrag aufzulösen, wenn die Gemeinde Wien ein von Siemens&Halske neu zu gründendes Unternehmen mit der Elektrifizierung und der Erweiterung des Straßenbahnnetzes beauftragen würde.<sup>161</sup> Auf dieser Grundlage schlossen die Gemeinde Wien und Siemens&Halske am 28. November 1898 einen Vertrag, in dem sich die genannte Firma verpflichtete, eine „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen“ zu gründen. Bereits am 1. Dezember 1898 wurde die WTG liquidiert und sämtliche bestehenden Konzessionen an die Gemeinde Wien übertragen. Am 24. März 1899 wurde nunmehr der Gemeinde Wien eine neue Konzession für den Betrieb eines normalspurigen, elektrischen Kleinbahnnetzes verliehen.<sup>162</sup> Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen wurde am 5. September 1899 gegründet und bereits am 28. Oktober 1899 wurde diese mit dem Betrieb (rückwirkend ab 1. Jänner 1899) sowie dem Ausbau des Netzes (Elektrifizierung

---

<sup>159</sup> Czeike, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich, S. 4.

<sup>160</sup> Ebenda, S. 4.

<sup>161</sup> 50 Jahre stadteigene Verkehrsbetriebe in Wien, S. 20.

<sup>162</sup> R. G. Bl. Nr. 58/1899.

des bestehenden WTG-Netzes, Neubau elektrischer Straßenbahnlinien) beauftragt.<sup>163</sup> Das Ziel der Gemeinde Wien war, den Straßenbahnbetrieb so rasch als möglich selbst zu übernehmen. Am Ende des Jahres 1901 bot die Gemeinde Wien der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen die Übernahme des Netzes mit 1. Jänner 1902 an, doch noch lehnte das die Bau- und Betriebsgesellschaft ab. Nachdem die Gesellschaft in wirtschaftliche Turbulenzen gekommen war, stimmte sie schließlich am 28. Jänner 1902 ihrer Auflösung und Liquidation zu.<sup>164</sup> Linien und Fuhrpark der genannten Bau- und Betriebsgesellschaft gingen mit 14. April 1902 in das Eigentum der Gemeinde Wien über. Die Eintragung der „Gemeinde Wien-Städtische Straßenbahnen“ ins Handelsregister erfolgte schließlich am 4. April 1902.<sup>165</sup> Den Betrieb führte allerdings Siemens&Halske noch bis zum 30. Juni 1903 weiter.<sup>166</sup>

Währenddessen waren die Gemeinde Wien und die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Verhandlungen bezüglich einer Übernahme des Tramwaynetzes durch die Gemeinde Wien eingetreten, sodass der Wiener Gemeinderat ein diesbezügliches Angebot für die NWTG am 6. Mai 1902 beschließen konnte.<sup>167</sup> Die NWTG hatte einerseits die Lage der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen beobachtet, andererseits waren die eigene Ertragslage und die Entwicklung des Unternehmens unbefriedigend. In einer Generalversammlung der NWTG wurde daher am 25. Juni 1902 dem Angebot des Gemeinderates zugestimmt.<sup>168</sup> Am 5. August 1902 schloss die Gemeinde Wien mit der NWTG einen Ablösungs- und Betriebsvertrag<sup>169</sup>, nachdem sie bereits am 25. Juli 1902 die Konzession für das Netz dieser Gesellschaft erhalten hatte.<sup>170</sup> Mit der Elektrifizierung dieser Linien wurden die Österreichischen Schuckert-Werke betraut, die ein Subunternehmen der Länderbank waren, die selbst Hauptaktionärin der NWTG war.<sup>171</sup> Den Betrieb sollte die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft bis längstens 31. Juli 1903 weiterführen.

Bereits am 1. Juli 1903 konnte die Gemeinde Wien alle städtischen Straßenbahnlinien übernehmen und selbst den Betrieb führen. Der letzte Pferdebahnzug war bereits am 27. Juni des Jahres 1903 zwischen Schottenring und Liechtensteinstraße gefahren. Damit war die

---

<sup>163</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 31.

<sup>164</sup> Czeike, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich, S. 6.

<sup>165</sup> Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 27.

<sup>166</sup> Czeike, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich, S. 7.

<sup>167</sup> Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 17.

<sup>168</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 40.

<sup>169</sup> Schöber, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, S. 310.

<sup>170</sup> R. G. Bl. Nr. 150/1902.

<sup>171</sup> Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien, S. 40.

Verstadtlichung der Straßenbahnen in Wien abgeschlossen. Das Interesse der Gemeinde Wien war nicht nur die elektrische Straßenbahn zu einem tauglichen Massenverkehrsmittel auszubauen, sondern auch die soziale und wirtschaftliche Situation der Bediensteten der ehemaligen WTG und NWTG zu verbessern.<sup>172</sup>

Bis zum Jahre 1907 wurden noch weitere private Linien kommunalisiert. Der Wiener Gemeinderat beschloss am 12. Juli 1904 die Kagranner Bahn der Firma Rischtl & Co, Wien Kagranner Bahn, anzukaufen. Und so wurde ab 1. Juli 1904 der Betrieb auf Rechnung der Gemeinde Wien geführt. Für die Linie von der Vorgartenstraße nach Kagran, mit einer Abzweigung zum Schüttauplatz in Kaisermühlen, erhielt die Gemeinde Wien am 6. Oktober 1904 eine Konzession.<sup>173</sup> Die Dampftramway Krauss & Co wurde von der Gemeinde Wien mit Vertrag vom 31. Dezember 1907, rückwirkend mit 1. Jänner 1907, erworben, nachdem sie bereits im Herbst 1907 die Konzession für die Linien erhalten hatte.<sup>174</sup>

Während der ersten Dekade des 20. Jahrhundert war es der Gemeinde Wien gelungen, das Straßenbahnnetz zu kommunalisieren und selbst den Betrieb zu führen. Es handelte sich dabei um ein sehr dichtes und gut ausgebautes Netz an nunmehr elektrischen Straßenbahnen. Doch bereits in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg zeichnete sich ab, dass die Straßenbahnen Wiens an ihre Leistungsgrenzen gestoßen waren. Der Bau von Untergrundschnellbahnen bzw. der Ausbau der Stadtbahn scheiterten zunächst am Ausbruch des Ersten Weltkrieges.<sup>175</sup>

---

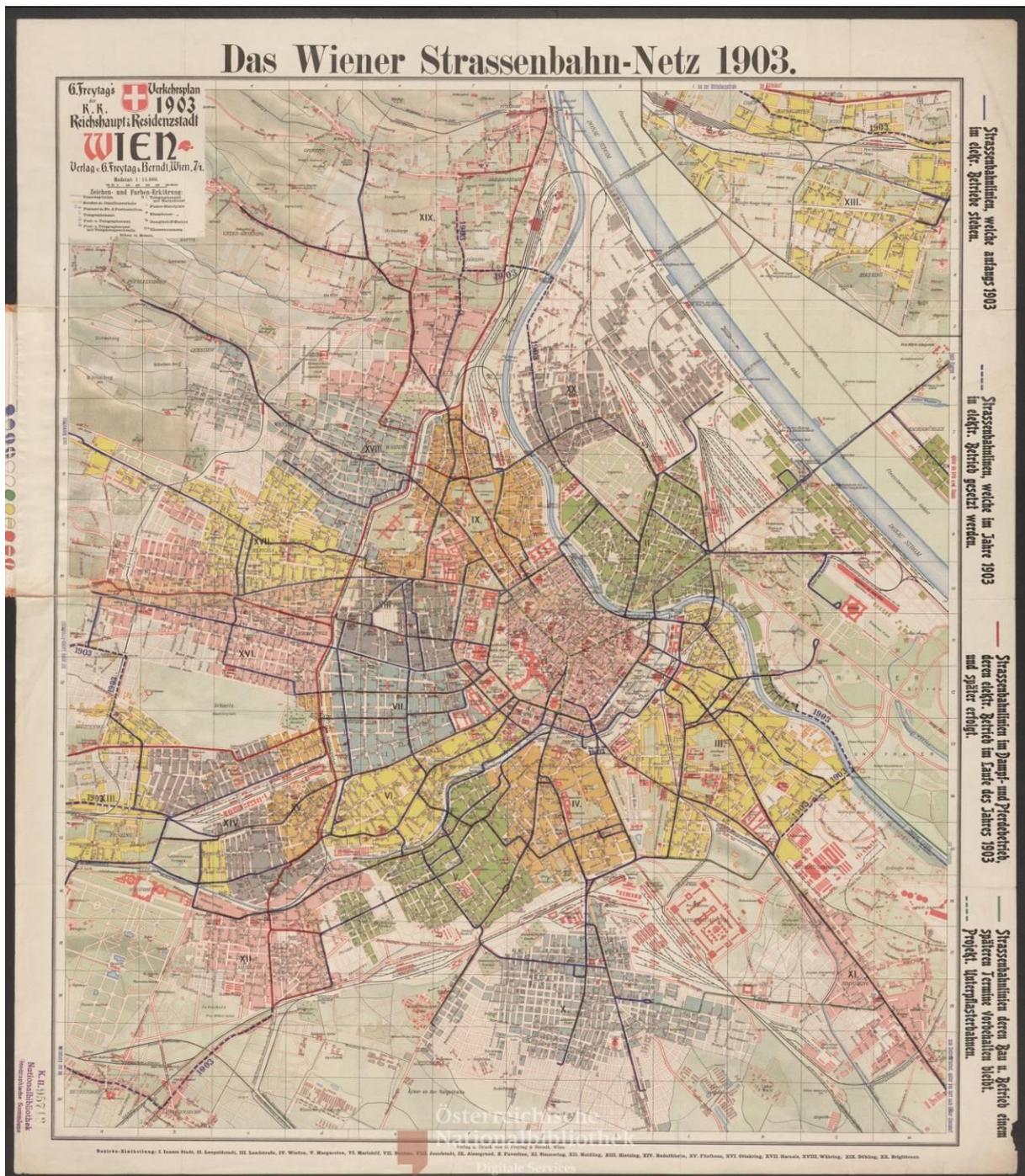
<sup>172</sup> 50 Jahre stadteigene Verkehrsbetriebe in Wien, S. 22.

<sup>173</sup> R. G. Bl. Nr. 113/1904.

<sup>174</sup> R. G. Bl. Nr. 234/1907.

<sup>175</sup> Schöber, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, S. 310.

Abbildung 5: Das Netz der verstadtlichten Straßenbahn im Jahre 1903



### 1. 8. 1. Der Wiener Omnibusbetrieb im Schatten der Straßenbahn

Der Omnibusbetrieb in Wien konnte sich nur sehr schwer entwickeln. Dies lag vor allem daran, dass Wien bereits zu jener Zeit, als die technischen Voraussetzungen für einen Kraftomnibusbetrieb noch nicht bestanden, ein sehr gut ausgebautes und dichtes Straßenbahnnetz hatte. Diese Dominanz erschwerte die Etablierung des Kraftomnibusbetriebes erheblich.<sup>176</sup> Im Jahre 1905 beschloss der Wiener Gemeinderat die Einrichtung eines Automobilomnibusverkehrs von der Simmeringer Hauptstraße nach Kaiserebersdorf. Da dieses Gebiet nur sehr dünn besiedelt war und die Anlagekosten einer Straßenbahn als zu hoch erachtet wurden, hatte sich die Stadt zu diesem Schritt entschlossen. Die für diese Linie notwendige Konzession wurde der Gemeinde Wien im Jahre 1906 verliehen. Die erste Kraftomnibuslinie konnte am 23. März 1907 in Betrieb genommen werden. Eine zweite Kraftomnibuslinie wurde am 16. Oktober 1907 zwischen Floridsdorf über Leopoldau nach Kagran eröffnet.<sup>177</sup> Im darauffolgenden Jahr (14. Oktober 1908<sup>178</sup>) wurde eine O-Buslinie von Salmansdorf nach Pötzleinsdorf eingerichtet. Das Jahr 1908 hat eine besondere Bedeutung, weil am 15. Juli des Jahres die Gemeinde Wien (in der Folge „Gemeinde Wien-Städtische Stellwagenunternehmung“) die „Vienna General Omnibus Company“ (VGOC) übernahm.

In Wien ergab sich vor allem in den engen Gassen der Inneren Stadt, in denen eine Straßenbahn unzweckmäßig war, die Notwendigkeit Omnibuslinien einzuführen. Daher wurde mit 1. März 1912 die erste innerstädtische Omnibuslinie zwischen Volksoper und Stephansplatz eingerichtet. Auf dieser Strecke wurden Akkumulatorwagen eingesetzt, am 25. Mai 1913 wurden versuchsweise Benzinomnibusse verwendet. Auf Grund des Ausbruches des Ersten Weltkrieges wurden die benzinbetriebenen Busse im August 1914 für Kriegszwecke eingezogen. Im März 1917 musste auch der Betrieb mit Akkumulatorwagen eingestellt werden, weil ein akuter Bleimangel herrschte.<sup>179</sup> Erst nach dem Krieg ergab sich wieder die Notwendigkeit Kraftomnibuslinien einzusetzen.<sup>180</sup> Nachdem im Mai 1919 die „Gemeinde Wien-städtische Kraftstellwagenunternehmung“ neu gegründet worden war, konnte am 7. September 1919<sup>181</sup> die Linie Praterstern-Rotenturmstraße-Stephansplatz-

---

<sup>176</sup> Schöber, Der Omnibusbetrieb der Stadt Wien, S. 71.

<sup>177</sup> 50 Jahre stadteigene Verkehrsbetriebe in Wien, S. 31.

<sup>178</sup> Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 30.

<sup>179</sup> Ebenda, S. 30.

<sup>180</sup> Schöber, Der Omnibusbetrieb der Stadt Wien, S. 71.

<sup>181</sup> Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 36.

Schottentor in Betrieb genommen werden. Diese Linie erfreute sich großer Beliebtheit. Noch im Jahr 1919 konnten weitere Linien in Betrieb genommen werden, so dass sowohl Benzinomnibusse als auch Speicherbatterieomnibusse in Dienst standen. Das Netz wurde zwar weiter ausgebaut, doch es fiel zunehmend schwerer, die Kosten des Betriebes zu decken. So wurde zunächst der Sonn- und Feiertagsverkehr und ab März des Jahres 1922 der Tagverkehr eingestellt. Diese Maßnahme traf vor allem die Innere Stadt, weil diese allein von den Omnibussen erschlossen worden war. Ab März 1922 verkehrten nur noch Nachtlinien. Eine wichtige Umstrukturierung fand mit 3. November 1922 statt. Der Omnibusbetrieb wurde nämlich zu jener Zeit der Direktion der städtischen Straßenbahnen übertragen. Da allerdings in der Inneren Stadt, vor allem im Berufsverkehr, ein Bedürfnis nach einem Verkehrsmittel bestand, begannen 1923 die Planungen für die Wiedererrichtung des Omnibustagverkehrs, der ab Oktober 1923 wieder aufgenommen wurde. Es wurden drei Stadtlinien eingerichtet, die sich jeweils am Stephansplatz trafen.<sup>182</sup> Wegen der wachsenden Nachfrage wurden weitere Omnibusse (Benzin betriebene Busse) bestellt und konnten im Jahre 1929 weitere sechs Linien eröffnet werden, welche durch die Innere Stadt führten. Insgesamt gab es daher neun Stadtlinien, die jeweils tagsüber verkehrten.<sup>183</sup> Im Nachtverkehr wurde das Liniennetz von fünf auf acht Linien erweitert, die ihrerseits allesamt in das Zentrum Wiens, zum Stephansplatz, führten.<sup>184</sup> Ab dem Jahre 1936 wurden effizientere, dieselbetriebene Omnibusse in Dienst gestellt und mit der Umrüstung von Benzin auf Diesel-Kraftstoff begonnen.<sup>185</sup> Der Betrieb der Linie zwischen Pötzleinsdorf und Salmansdorf war durch den Ersten Weltkrieg nicht beeinträchtigt worden, doch die O-Busse mussten im Jahre 1938 wegen Überalterung des Wagenmaterials durch Benzinomnibusse ersetzt werden.<sup>186</sup>

### **1. 8. 2. Die Dampfstadtbahn im Vergleich zur Elektrischen Straßenbahn**

Während sich die kommunalisierte bzw. elektrisierte Straßenbahn in Wien zum beliebtesten Verkehrsmittel entwickelte, das die weitaus höchste Fahrgastfrequenz erreichen konnte, konnte die Dampfstadtbahn, die den Verkehr in Wien beschleunigen sollte, die an sie gerichteten Ziele und Erwartungen nicht erfüllen. Es wurden bereits einige Ursachen für das

---

<sup>182</sup> Schöber, Der Omnibusbetrieb der Stadt Wien, S. 72.

<sup>183</sup> Ebenda, S. 73.

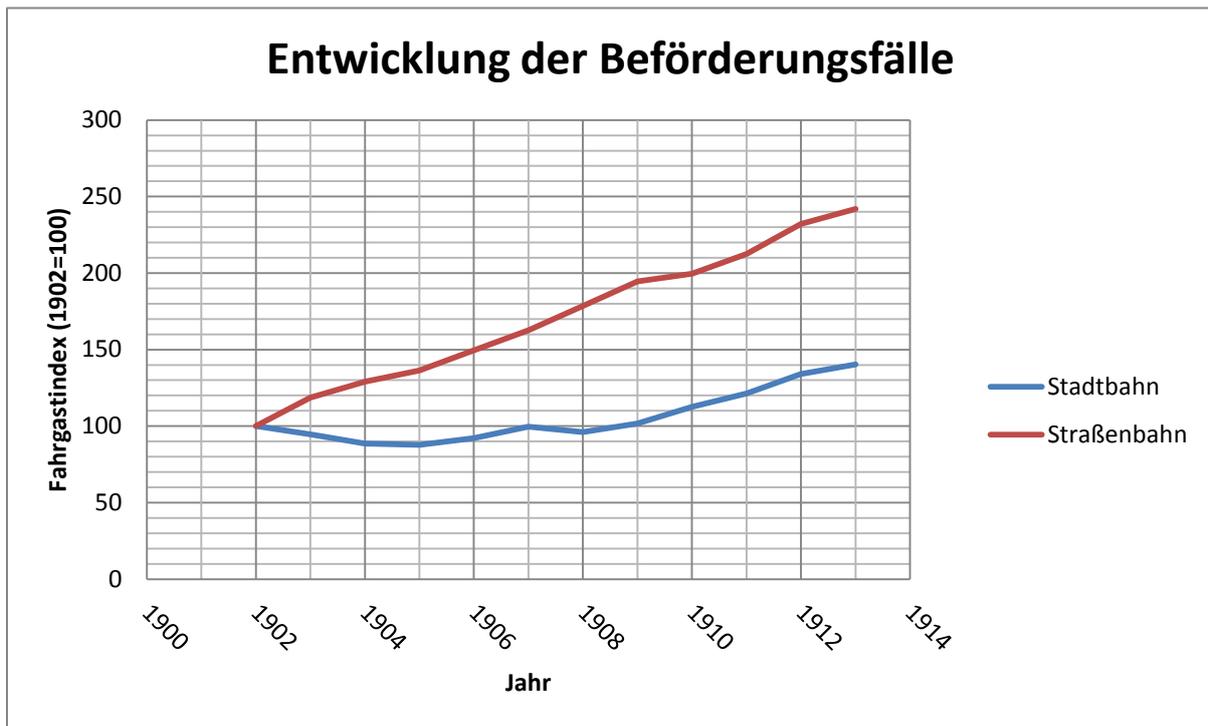
<sup>184</sup> Ebenda, S. 74.

<sup>185</sup> Aigner, 100 Jahre Wiener Tramway, S. 37.

<sup>186</sup> 50 Jahre stadteigene Verkehrsbetriebe in Wien, S. 32.

Versagen der Dampfstadtbahn angeführt und sicherlich war die Verquickung mehrerer Gründe letztendlich für den Misserfolg verantwortlich.

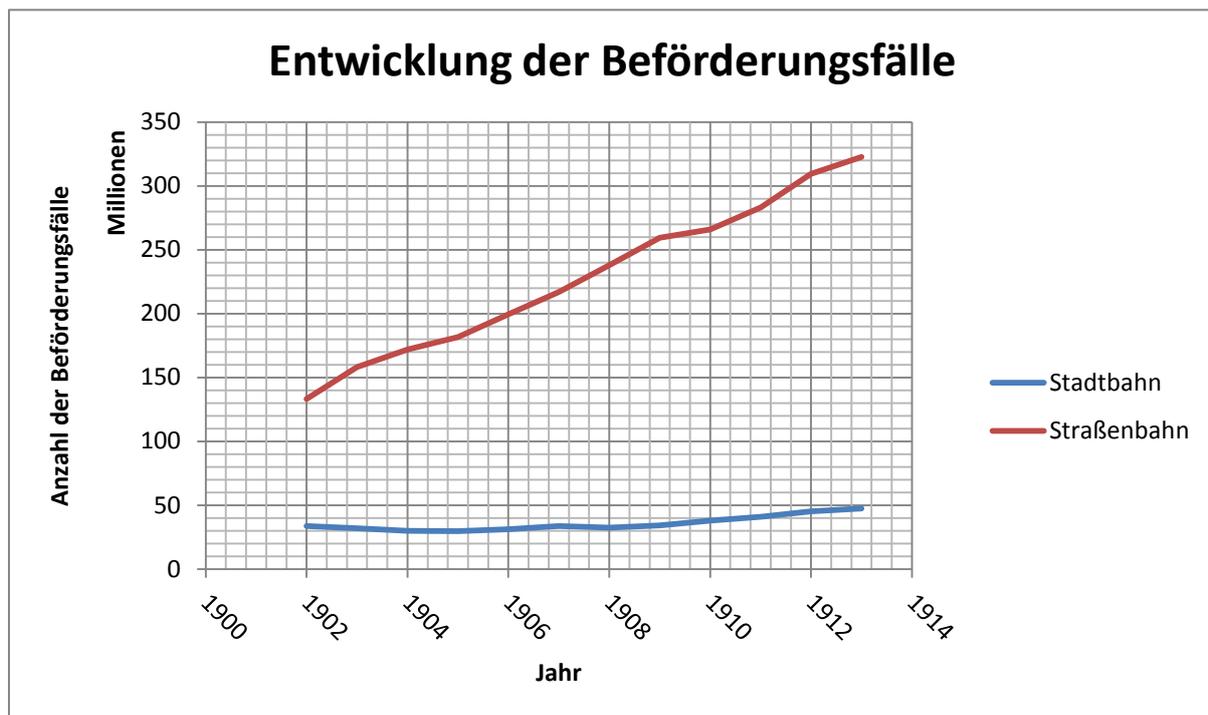
**Abbildung 6: Vergleich der Entwicklung der Beförderungsfälle auf der Straßenbahn und der Dampfstadtbahn in den Jahren 1902 bis 1913. (1902 = Index 100).**



In der oben angeführten Abbildung 6 soll die Entwicklung der Beförderungsfälle, die Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste, veranschaulicht werden. Als Ausgangsjahr dient das Jahr 1902, also jenes Jahr in dem alle Anlagen des Stadtbahnnetzes in Vollbetrieb standen. Anhand der statistischen Daten kann gezeigt werden, dass die Straßenbahn die Fahrgastzahl kontinuierlich steigern konnte. Bis zum Jahre 1906 konnte der Verkehr auf der Straßenbahn um rund 50 % gesteigert werden, während auf der Stadtbahn die Fahrgastfrequenz bis zum Jahre 1909 mehr oder weniger stagnierte. Erst in der weiteren Folge stieg die Fahrgastfrequenz der Stadtbahn relativ gleichmäßig an, um bis zum Jahre 1913 eine Steigerung von rund 40 % zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Straßenbahn ihre Fahrgastfrequenz beinahe verzweieinhalbfacht. Die unten befindliche Abbildung 7 zeigt die

Beförderungsfälle in absoluten Zahlen und bringt das unterschiedliche Ausgangs- und Wachstumsniveau zum Ausdruck.

**Abbildung 7: Vergleich der Entwicklung der Beförderungsfälle der Straßenbahn und der Dampfstadtbahn in den Jahren 1902 bis 1913 in absoluten Zahlen.**



Eine Betrachtung der Fahrgastentwicklung in absoluten Zahlen zeigt, dass die Entwicklung der Stadtbahn eine sehr bescheidene war. Zwischen 1902 und 1913 war es gelungen die Anzahl der Beförderungsfälle von 34 Mio. auf 47 Mio. zu steigern, jedoch darf nicht übersehen werden, dass erst 1909 das Niveau von 1902 wiederreicht worden war und ein stärkeres Wachstum erst 1910 eingesetzt hatte. Die Straßenbahn konnte sich hingegen auf einem relativ hohen Niveau positiv weiterentwickeln. Wurden im Jahre 1902 133 Mio. Fahrgäste befördert so waren es im Jahre 1913 bereits 323 Mio. Fahrgäste.

Anhand dieser Zahlen ist ganz deutlich erkennbar, dass die Stadtbahn im Gegensatz zur Straßenbahn nur eine sehr bescheidene Entwicklung vollzog.

## ***1. 9. Geplante Um- bzw. Ausbaupläne für die Wiener Stadtbahn***

Seit der Inbetriebnahme war die Betriebsführung der Stadtbahn ein schwieriges Unterfangen. In keinem Jahr konnte ein Überschuss bzw. Gewinn erwirtschaftet werden, stattdessen vergrößerte sich das Defizit. Die Straßenbahnen hatten in Wien die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs zu tragen und waren dabei an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen. Deshalb war es notwendig, die Stadtbahn zu einem attraktiven Massenschnellverkehrsmittel zu machen bzw. deren Netz zu einem Schnellbahnnetz auszubauen. Am Vorabend des Ersten Weltkrieges wurden einige interessante Umgestaltungspläne ausgearbeitet, welche eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn zum Ziel hatten. Die Vorschläge wurden allerdings nicht ausgeführt. Ein wichtiger Grund mag dabei gewesen sein, dass zu diesem Zeitpunkt der Fuhrpark der Stadtbahn erst rund zehn Jahre alt war und daher eine Investition in neue Fahrbetriebsmittel, elektrische Triebwagen, nicht zur Diskussion stand. Darüberhinaus hatte die Dampfstadtbahn keinerlei Gewinne, die teilweise als Rücklagen für Investitionen dienen sollten, erwirtschaften können, was der Investitionsbereitschaft in keiner Weise förderlich war.

### **1. 9. 1. Carl Hochenegg<sup>187</sup> (1909, 1910)**

Im Jahre 1909 legte Carl Hochenegg einen Plan für unterirdische Straßenbahnlinien mit einem Linienkreuz in der Inneren Stadt vor, um den Verkehrsbedürfnissen zwischen den äußeren und den inneren Bezirken Wiens gerecht zu werden.<sup>188</sup>

Hochenegg wies darauf hin, dass Wien ein Schnellverkehrsmittel fehlte. Dieses musste in das Herz der Stadt, in die City, eindringen. Es wurde aber auch ein leistungsfähiges Verkehrsmittel gebraucht, welches die Menschen vom Inneren der Stadt in die äußeren Bezirke bzw. in die Vororte transportiert, auch um die Wohnverhältnisse zu verbessern.<sup>189</sup>

Hochenegg schlug deshalb zwei die Innere Stadt Wiens durchquerende Untergrundstraßenbahnlinien vor:

-) Sezession-Morzinplatz

---

<sup>187</sup> Elektrotechniker, Professor und Rektor an der Technischen Hochschule Wien. Außerdem war er Mitglied und Präsident des ÖIAV (Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein).

<sup>188</sup> Hochenegg, Projekt betreffend elektrische Untergrundbahnen durch die Innere Stadt Wien.

<sup>189</sup> Hochenegg, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, S. 202.

-) Alsergrund (Votivkirche)-Stubenbrücke

Die beiden Linien sollten in einer Weise gebaut werden, dass die Betriebsmittel der Straßenbahn verwendet werden konnten.<sup>190</sup> Bereits zu jener Zeit wurde die Ringstraße intensiv von Straßenbahnen benutzt und war die Kreuzung mit derselben eine sehr störende bzw. Zeit raubende Sache.

Hochenegg hatte vorgeschlagen, zunächst die Linie Sezession-Morzinplatz zu realisieren.<sup>191</sup> Der Ausgangspunkt der Linie sollte an der Ecke Friedrichstraße-Getreidemarkt liegen. In diesem Bereich sollte die Bahn eine Haltestelle bekommen und in deren Anschluss über eine Rampe in einen Tunnel gelangen, so dass bereits die Nibelungengasse unterfahren werden konnte. Für die Straßenbahn müsste eine neue Schleife in der Elisabethstraße gebaut werden, um die Operschleife sowie die Straßenbahn zum Neuen Markt zu ersetzen. In weiterer Folge sollten die Haltestellen „Oper“, „Graben“ und „Bauernmarkt“ angelegt werden.<sup>192</sup> Bei der Ruprechtsstiege am Morzinplatz war die Einmündung der Bahn in das Straßenniveau vorgesehen. Hochenegg berücksichtigte bereits das Problem von Verkehrsstockungen und dass die Straßenbahnen, die den Tunnel befahren würden, Verzögerungen von der Oberfläche mit in den Tunnel nehmen würden. Er verwies deshalb auf die Anlage von Wendeschleifen einerseits im Bereich der Sezession und andererseits am Morzinplatz/Franz Josepchs-Kai. Mit Hilfe dieser Schleifen würde die Möglichkeit geboten, Züge bereits vor dem Befahren des Tunnels umkehren zu lassen.<sup>193</sup>

Hocheneggs Intention war es nicht nur, eine Untergrundstraßenbahn-Verbindung zwischen Sezession und Morzinplatz zu bauen, sondern er dachte daran, die nach Westen bzw. nach Süden führenden Radiallinien der Straßenbahn zu vereinigen und in die Innere Stadt fortzuführen (Schaffung von Durchgangslinien). Mittels dieser Verbindung wären die genannten Straßenbahnlinien mit jenen des Nordens und Ostens verbunden worden. Zusätzlich ergäbe sich eine Anknüpfung an die Stadtbahn bei der Kettenbrückengasse der Wientallinie bzw. am Schottenring an der Donaukanallinie.<sup>194</sup> Aus diesem Grunde müssten besondere Gleisschleifen an den Stadtbahnstationen eingerichtet werden, die von sogenannten

---

<sup>190</sup> Hochenegg, Projekt betreffend elektrische Untergrundbahnen durch die Innere Stadt Wien, S. 413.

<sup>191</sup> Ebenda, S. 414.

<sup>192</sup> Ebenda, S. 415.

<sup>193</sup> Ebenda, S. 416.

<sup>194</sup> Ebenda, S. 432.

Stadtbahn-Anschlusswagen angefahren werden sollten – wie Hochenegg im Jahre 1910 konkretisierte.<sup>195</sup>

Der Ausgangspunkt der zweiten Linie von Alsergrund zur Stubenbrücke war in einer neu anzulegenden Straße geplant. Einerseits sollten die Verlängerungen der Schwarzspanier Straße und der Frankgasse an einem Platze zusammenführen und dort auf die Mariannengasse treffen. Dieser Platz, der bereits von der Bahn unterfahren würde, sollte in einer neu zu schaffenden Verbindungsgasse der Rothenhausgasse und der Alser Straße liegen. In dieser genannten Verbindungsgasse wäre die Rampe der Untergrundstraßenbahn anzulegen.<sup>196</sup> Hochenegg versprach sich von dieser Linie eine Entlastung der Alser bzw. Währinger Straße, aber auch der Kreuzung Schottengasse-Schottenring. Als Untergrundhaltestellen dieser Linie waren „Schottenring“, „Freyung“, „Graben“ und „Gartenbaugesellschaft“ vorgesehen, wobei die Haltestelle Graben das Drehkreuz mit der Linie Sezession-Morzinplatz bilden sollte. Am linken Ufer des Wienflusses, vor der Stubenbrücke, sollte die Linie wieder das Straßenniveau erreichen und in die Straßenbahngeleise der Linie zur Landstraßer Hauptstraße einmünden. An den Enden dieser Linie war ebenfalls die Anlage von Gleisschleifen vorgesehen, aber auch zum Anschluss an die Stadtbahn sollten zu diesem Zwecke jeweils eine Schleife an der Station Hauptzollamt sowie bei der Alser Straße errichtet werden.<sup>197</sup>

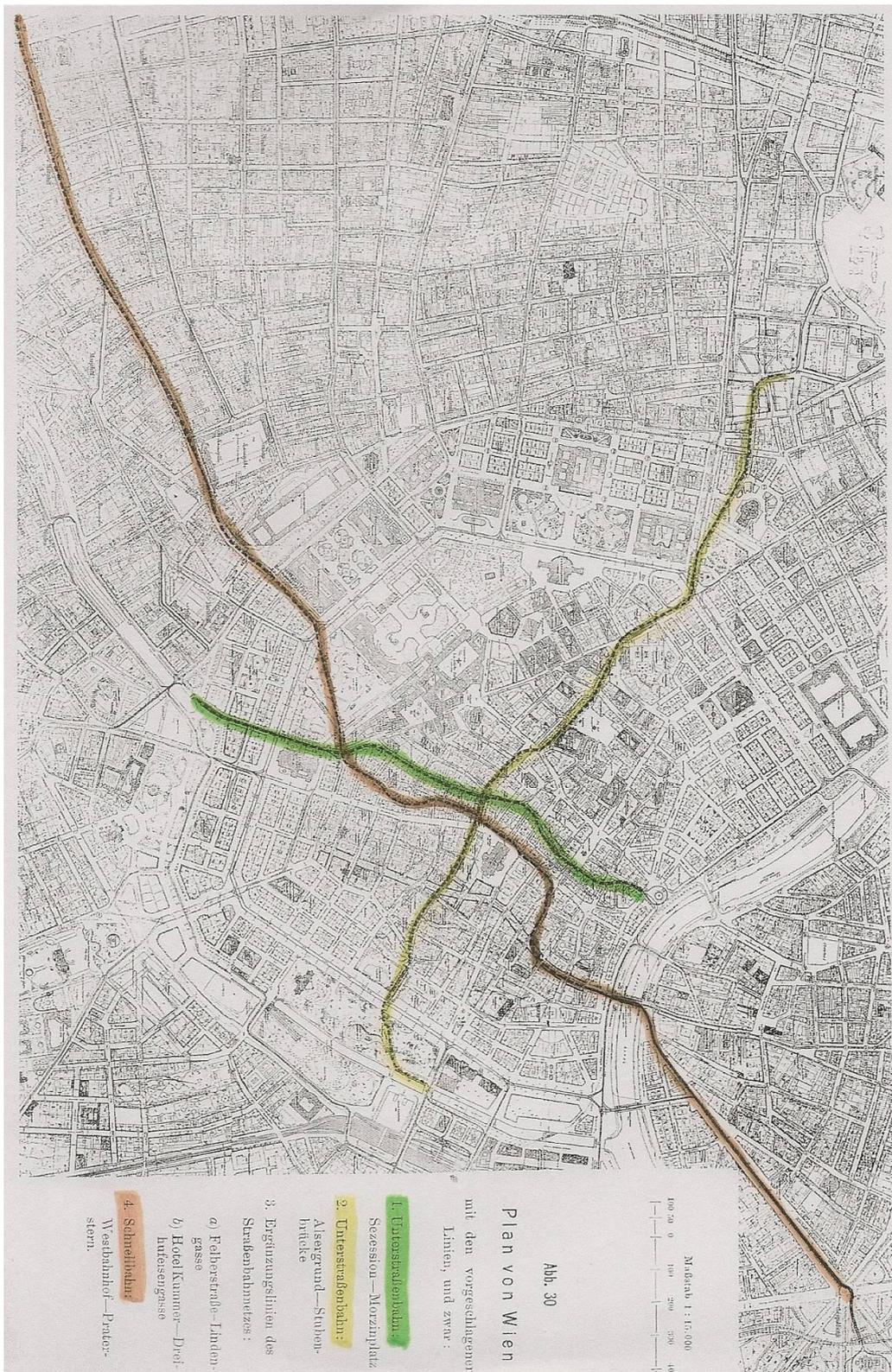
---

<sup>195</sup> Hochenegg, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, S. 208.

<sup>196</sup> Ebenda, S. 209.

<sup>197</sup> Ebenda, S. 210.

Abbildung 8: Das Untergrund-Straßenbahn-Modell von Carl Hochenegg aus dem Jahre 1910.



Im Jahre 1910 wurden Carl Hocheneggs „Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse“<sup>198</sup> publiziert. Hochenegg stellte einmal mehr fest, dass in den vergangenen Jahrzehnten alle bedeutenden europäischen Großstädte gewachsen waren. In Wien hatte diese Entwicklung dazu geführt, dass die Kapazitäten der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr ausreichten. Die räumliche Ausdehnung der Städte erforderte unweigerlich einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs bzw. die Schaffung neuer leistungsfähiger Verkehrsmittel. In Wien bestand zu jener Zeit bereits das Stückwerk der Stadtbahn. Hochenegg hatte bemerkt, dass der Dampfbetrieb und die damit verbundenen Belästigungen dem elektrischen Betrieb weichen müssten. Mit Hilfe von elektrischen Schnellbahnen ließen sich viel höhere Geschwindigkeiten erzielen, als es der Dampfbetrieb zuließ.<sup>199</sup> Der Straßenbahnbetrieb war in Wien bereits seit beinahe einem Jahrzehnt auf elektrischen Betrieb umgestellt, doch konnte die Straßenbahn allein die Erwartungen eines Nahschnellverkehrsmittels nicht mehr ausreichend erfüllen. Hochenegg schlug aus diesem Grunde die Anlage von elektrischen Schnellbahnen (als Niveau-, Untergrund- bzw. Hochbahn) vor.<sup>200</sup> Als Zukunftsprojekte wurden dabei Schnellbahnen in folgenden Relationen vorgeschlagen, wobei die erstgenannte Linie näher erläutert wurde:<sup>201</sup>

- 1) (Hütteldorf-)Westbahnhof-Graben-Praterstern(-Kagran) via Mariahilfer Straße bzw. Reichsbrücke (Abb. 8)
- 2) Favoriten-Nordwestbahnhof-Dresdner Straße via Kärntner Straße
- 3) Döbling-Landstraße via Wipplinger Straße

Jene Linien müssten eine weite Ausdehnung besitzen, gegenüber anderen Verkehrsmitteln eine große Zeitersparnis bieten und durch dicht bewohntes Gebiet führen, um rentabel betrieben werden zu können. Bei der erstgenannten Linie sollten die Lokalbahngleise der Westbahn nach Möglichkeit in die künftige Schnellbahn integriert werden.<sup>202</sup> Am Praterstern könnte diese Linie das Straßenniveau erreichen und entweder eine Umkehrschleife erhalten oder über bestehende Straßenbahngleise weiterführen. Bei einer Benützung der Straßenbahngleise würden einerseits jene der Ausstellungsstraße und andererseits jene der

---

<sup>198</sup> Hochenegg, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, S. 181.

<sup>199</sup> Ebenda, S. 181.

<sup>200</sup> Ebenda, S. 182.

<sup>201</sup> Ebenda, S. 219.

<sup>202</sup> Ebenda, S. 217.

Kronprinz Rudolf Straße (Lassallestraße) zur Verfügung stehen. Für den letzteren Fall könnte die Bahn bis nach Kagran gelangen.<sup>203</sup>

Als dringendste Aufgabe wurde allerdings die Sanierung der Stadtbahn bezeichnet, die eine unbedingte Voraussetzung für den Bau der elektrischen Schnellbahnen war.<sup>204</sup> Die Elektrifizierung der Stadtbahnstammstrecke wurde dabei als bedeutendste Maßnahme angesehen, denn die bisherige Betriebsführung mittels Dampf hatte sich als unzweckmäßig erwiesen bzw. hohe Betriebsverluste verursacht. Hocheneggs Plan war, auf der Wientallinie, der Donaukanallinie und der Gürtellinie (inklusive Verbindungskurve Brigittabrücke-Nussdorfer Straße) sowie der Verbindungsbahnstrecke der Stadtbahn vom Hauptzollamt zum Praterstern, den elektrischen Betrieb einzuführen. Zusätzlich sollte eine weitere Verbindungskurve, nämlich Margaretengürtel-Gumpendorfer Straße, errichtet werden, um einen Ringbetrieb (Untere Wientallinie-Donaukanallinie-Gürtellinie) zu ermöglichen. Als Argument dazu diente, dass gerade entlang dieses Ringes eine hohe Bevölkerungsdichte herrschte und somit ein großes Mobilitätsbedürfnis bestehe.<sup>205</sup>

Zunächst sollte das südliche Gleis der Wientallinie, also das flussaufwärts führende Gleis, nach Süden verschoben werden. Südlich von diesem Gleis würde der Bahnsteig vier geschaffen werden. In dem zuvor freigewordenen Raum würden nunmehr die Bahnsteige zwei und drei bzw. zwischen denselben die Gleise zwei und drei errichtet werden (Perron 1, Gleis 1, Perron 2, Gleis 2, Gleis 3, Perron 3, Gleis 4, Perron 4 – von Nord nach Süd).<sup>206</sup> Auf den Gleisen 1 und 2 würden alle flussabwärts führenden und auf den Gleisen 3 und 4 alle flussaufwärts führenden Züge fahren. Die beiden äußeren Gleise würden von der Wientallinie, die innen liegenden Gleise von der neuen Ringlinie benutzt werden. Außerdem könnten die beiden äußeren Gleise der Station Margaretengürtel als sogenannte Aufstellungsgleise dienen, um einen Pendelverkehr zwischen Margaretengürtel und Hütteldorf möglich zu machen. Flussabwärts der Station Margaretengürtel sollten die Gleise der Ringlinie wieder in jene der Wientallinie einmünden. Dadurch könnte eine Niveaureuzung vermieden werden. Die Verbindungskurve Brigittabrücke-Nussdorfer Straße (Niveaureuzung) sollte ebenfalls zu einer Niveaueinmündung umgebaut werden. Derartige Gleiskreuzungen im Schienenniveau wären vor allem beim elektrischen Betrieb gefährlich, weil es dabei zu dichten Zugfolgen

---

<sup>203</sup> Hochenegg, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, S. 218.

<sup>204</sup> Ebenda, S. 219.

<sup>205</sup> Ebenda, S. 220.

<sup>206</sup> Ebenda, S. 222.

(Intervallen) kommen würde und solche Kreuzungen nicht nur ein Leistungshindernis, sondern auch eine große Gefahr darstellen würden.<sup>207</sup>

Hochenegg erwartete sich mit diesen Plänen einerseits eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Stadtbahn und andererseits damit die Attraktivität der Stadtbahn als Verkehrsmittel zu steigern.

### **1. 9. 2. Alois von Feyrer<sup>208</sup> (1910)**

Feyrer war der Ansicht, dass die Elektrifizierung der Stadtbahn eine wichtige Maßnahme wäre, die allerdings im Verband mit anderen Netzerweiterungen ergriffen werden müsste.

Nach einer Elektrifizierung der Stadtbahn sollte der Betrieb mittels Motorwagen und Beiwagen geführt werden. Die Stromart und die Art der Zuführung desselben wurde den zuständigen Technikern überlassen. Es sollte allerdings möglich sein, Züge mit einer Länge von etwa 100 Metern mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h zu befördern.<sup>209</sup> Es bedurfte weiters eines Ausbaus, einer Weiterentwicklung des bestehenden Netzes, und zwar in einer Weise, dass die Linienführung zukünftig besser den Bedürfnissen der Fahrgäste entspreche. Die Stadtbahn wäre ein effizienteres Verkehrsmittel, wenn sie von der Inneren Stadt in alle Richtungen ausströmen würde, auch unter Berücksichtigung der Hauptbahnlinien bzw. der Vergnügungs- bzw. Freizeitorte. Die Station Karlsplatz hatte in dem Plan die größte Bedeutung, weil sie der City am nächsten gelegen war. Das zukünftige Stadtbahnnetz sollte aus folgenden Linien bestehen.<sup>210</sup>

- ) Obere Wientallinie von Hütteldorf nach Meidling Hauptstraße
- ) Untere Wientallinie von Meidling Hauptstraße nach Hauptzollamt
- ) Donaukanallinie von Hauptzollamt nach Brigittabrücke
- ) Gürtellinie von Brigittabrücke nach Matzleinsdorf

---

<sup>207</sup> Hochenegg, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, S. 223.

<sup>208</sup> Ingenieur. Er verfasste bereits eine Studie zur Erweiterung der Wiener Stadtbahn, die im Jahre 1902 in der Zeitschrift des ÖIAV veröffentlicht wurde.

<sup>209</sup> Feyrer, Die Wiener Stadtbahn als Schnellbahn, ihr Ausbau und ihre Rentabilität, S. 14.

<sup>210</sup> Ebenda, S. 8.

- ) Wiednerlinie von Matzleinsdorf nach Karlsplatz
- ) Linie von Karlsplatz nach Hauptzollamt
- ) Praterlinie von Hauptzollamt nach Praterstern
- ) Brigittenerlinie von Praterstern nach Unter-Döbling
- ) Vorortelinie von Unter-Döbling nach Breitensee
- ) Westbahnlinie von Breitensee nach Westbahnhof
- ) Verbindungslinie von Brigittabrücke nach Heiligenstadt
- ) Verbindungslinie von Meidling Hauptstraße nach Gumpendorferstraße

Auf diesen Relationen waren nun vier verschiedene Linien geplant<sup>211</sup>:

- ) Linie A: Hütteldorf-Wiental-Hauptzollamt-Heiligenstadt
- ) Linie B: Michelbeuern-Gürtel-Matzleinsdorf-Karlsplatz-Hauptzollamt-Praterstern-Unter-Döbling-Breitensee-Westbahnhof
- ) Linie C: Meidling Hauptstraße-Wiental-Hauptzollamt-Brigittabrücke-Gürtel-Matzleinsdorf-Karlsplatz-Hauptzollamt-Praterstern
- ) Linie D: Hütteldorf-Meidling Hauptstraße-Gumpendorferstraße

Durch die Verbindung der einzelnen Wiener Bahnhöfe wären Übergänge von Zügen bestimmter Fernbahnhöfe auf das Netz der Stadtbahn möglich geworden. Allerdings galt dies nur für die Lokalbahnstrecke der Westbahn bzw. für die in Aussicht gestellte Lokalbahnstrecke auf der Franz Josefs-Bahn.

Feyrer schlug vor, nur eine einzige Wagenklasse auf der Stadtbahn zuzulassen und einen Einheitstarif, unabhängig von Strecke und Linie, einzuführen. Allerdings sollte zwischen einem günstigen Werktagtarif und einem geringfügig höheren Wochenendtarif differenziert werden.<sup>212</sup>

---

<sup>211</sup> Feyrer, Die Wiener Stadtbahn als Schnellbahn, ihr Ausbau und ihre Rentabilität, S. 14.

<sup>212</sup> Ebenda, S. 20.

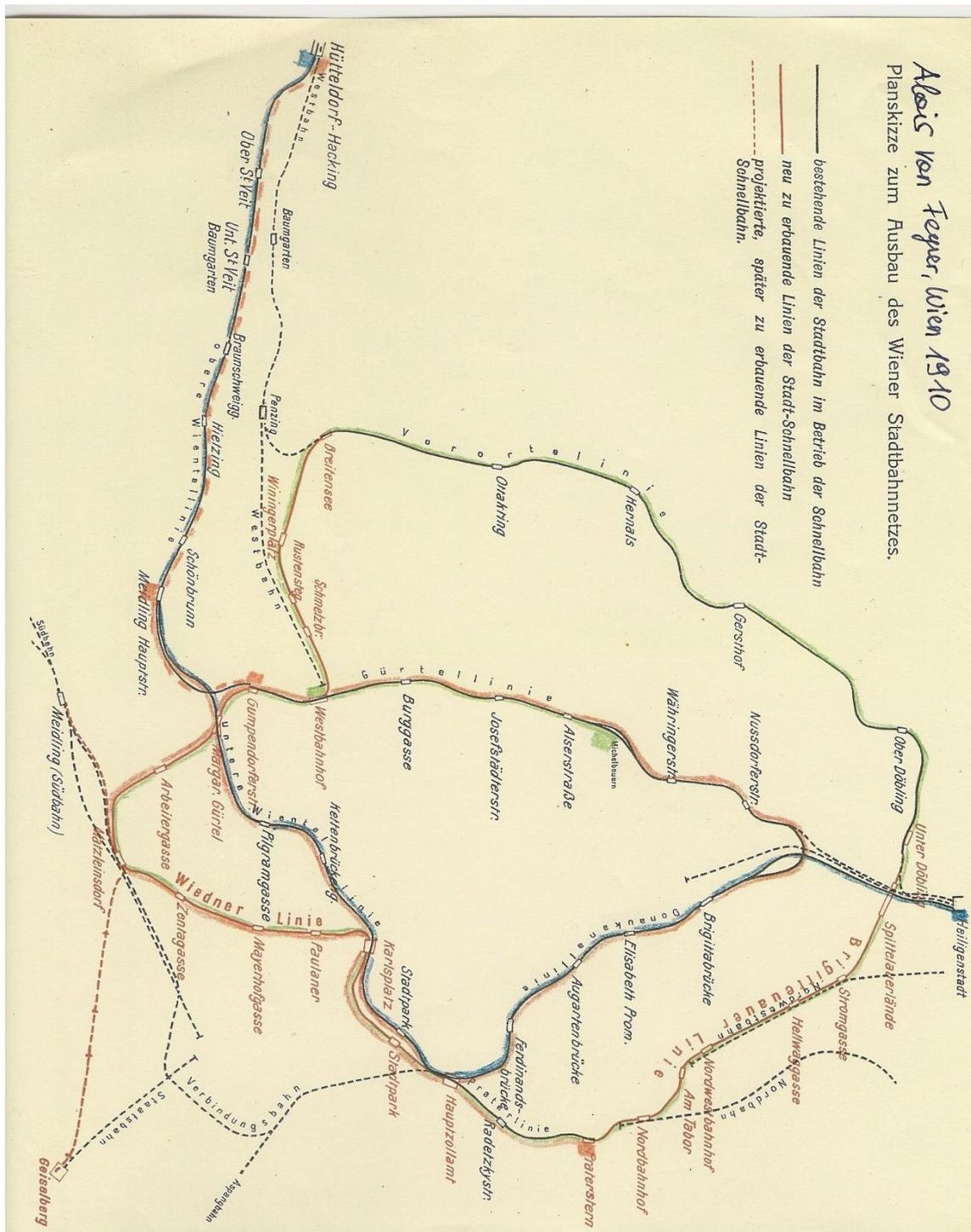
„Schließlich und nur nebenbei“<sup>213</sup> erwähnte Feyrer die Notwendigkeit von Unterpflasterbahnen für die Erschließung der Inneren Stadt. Diese Unterpflasterbahnen müssten unabhängig vom Straßenverkehr, Feyrer erwähnte hierbei auch explizit, unabhängig von der Straßenbahn, geführt werden. Als mögliche Straßenzüge, die eine solche Bahn erhalten sollten, wurden die Kärntnerstraße, die Rotenturmstraße, der Graben, die Mariahilferstraße und die Praterstraße genannt.

Es darf doch bezweifelt werden, ob die geplanten Streckenführungen Feyrers in der Praxis sinnvoll gewesen wären. Vor allem Überschneidungen bzw. Gabelungen wurden in späterer Zeit von Fachleuten stets als Fehlplanung bewertet, die es zu vermeiden gelte.

---

<sup>213</sup> Feyrer, Die Wiener Stadtbahn als Schnellbahn, ihr Ausbau und ihre Rentabilität, S. 23.

Abbildung 9: Planskizze des Vorschlags zum Stadtbahnausbau nach Alois von Feyrer im Jahre 1910.



### 1. 9. 3. Franz Musil<sup>214</sup> (1910)

Franz Musil kann durchaus als Protagonist für den Bau einer Untergrund-Schnellbahn (U-Bahn) in Wien bezeichnet werden. Er war in späterer Zeit Direktor des Wiener Stadtbauamtes und veröffentlichte zahlreiche Publikationen zum Thema des öffentlichen Schnellverkehrs. Bereits im Jahre 1910 legte er in einer Publikation Vorschläge für die Verbesserung des öffentlichen Schnellverkehrs in Wien vor.

Musil wies darauf hin, dass die Wiener Stadtbahn von Beginn an die an sie gerichteten Erwartungen eines Schnellverkehrsmittels nicht erfüllen hatte können und daher nur einen geringen Anteil am Wiener Gesamtverkehr hatte. Diese geringe Bedeutung lag Musils Meinung nach an der Linienführung, aber auch an der Betriebsweise.<sup>215</sup> Er erkannte die Bedeutung der Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten und die damit verbundene City-Bildung der Inneren Stadt. Gerade dadurch machte sich der Mangel an leistungsfähigen Verkehrsmitteln in der Innenstadt bemerkbar. Diese wären aber notwendig, um die äußeren Stadtgebiete sozusagen näher an das Zentrum zu rücken.<sup>216</sup> Musil kritisierte, dass die Trassenwahl der Stadtbahn von strategischen Aspekten beeinflusst worden war und den Menschen der Stadt nur wenig Nutzen brachte. Die Vorortelinie führte nicht durch dicht bewohntes Gebiet, sondern verband in erster Linie Franz Josephs-Bahn, Nordbahn, Westbahn und mittels Verbindungsbahn auch die Südbahn bzw. Staatsbahn. Die mehr oder weniger parallel zur Vorortelinie verlaufende Gürtellinie durchfuhr zwar dicht bevölkertes Gebiet, jedoch fehlten ihr die kreuzenden Radiallinien. Am trägen Betrieb der Stadtbahn hatte vor allem der Dampfbetrieb seinen Anteil.<sup>217</sup> Er erinnerte jedoch daran, dass die Ringführung ein Charakteristikum der ersten Stadtbahnen gewesen war (London Metropolitan and District Railway bzw. Berliner Stadtbahn), so wie es auch im Jahre 1873 im oben genannten Exposé von öffentlicher Stelle gefordert worden war. Es sollten möglichst viele Stadtteile erfasst werden und weitgehend alle Fernbahnen Anschluss finden. Jedoch verliefen solche Bahnen senkrecht zu den Hauptverkehrsrichtungen. Im Gegensatz dazu war Musil der Meinung, dass eine moderne elektrische Stadtbahn eine kräftige Verkehrsrichtung zu erfassen hätte.<sup>218</sup> Musil kritisierte zwar, dass die Vorortelinie durch dünn besiedeltes Gebiet führte und daher nur eine

---

<sup>214</sup> Wiener Stadtbaudirektor und Verfasser zahlreicher Studien zum öffentlichen Schnellverkehr, Dr. techn.

<sup>215</sup> Musil, Die künftigen Wiener elektrischen Untergrund-Schnellbahnen, S. 3.

<sup>216</sup> Ebenda, S. 4.

<sup>217</sup> Ebenda, S. 7.

<sup>218</sup> Musil, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn mit besonderer Berücksichtigung des der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erstatteten Berichtes, S. 3.

geringe Bedeutung für den Verkehr hatte. Gleichzeitig forderte er aber auch solche Bahnen, um würdige Gebiete für die Verbauung zu erschließen. Diese Bahnen nannte er Erschließungsbahnen. Aus diesem Grunde könnte auch ein Betriebsdefizit in Kauf genommen werden. Nach dieser Definition war die Vorortelinie durchwegs eine Erschließungsbahn.<sup>219</sup>

Seit der Eröffnung der Stadtbahnlinien wurde, wie bereits mehrfach festgehalten, ein Defizit erwirtschaftet. Von großer Wichtigkeit war der Umstand, dass die Betriebsführung mittels Dampflokomotiven schädlich war, einerseits aus Kostengründen, andererseits aus betriebstechnischen Gründen. Bereits neun Jahre nachdem alle Linien eröffnet waren, wies u.a. Musil auf die spürbar negativen Auswirkungen auf die baulichen Anlagen hin.<sup>220</sup>

Musil war der festen Überzeugung, dass eine Elektrifizierung der Stadtbahn, in Verbindung mit weiteren Maßnahmen, die Frequenz deutlich erhöhen würde.<sup>221</sup> Allein von der Einführung des elektrischen Betriebes erwartete er sich keine deutliche Zunahme des Fahrgastaufkommens:

„Daher verspricht die vielfach angeregte Elektrisierung des heutigen Stadtbahnnetzes und die Einrichtung eines dichten Rundverkehrs keinen durchschlagenden Erfolg und es ist nur zu verständlich, daß den seit längerem durchgeführten Versuchen und Studien über die Einführung des elektrischen Betriebes die Tat nicht folgte.“<sup>222</sup>

Eine deutliche Absage erteilte Musil den Ideen, die Innere Stadt mittels Straßenbahnen zu erschließen. Die engen Platzverhältnisse in derselben ließen eine Straßenbahn im Niveau als nicht nachhaltig erscheinen. Einerseits ließe sich keine hohe Geschwindigkeit erreichen, andererseits hätten die engen Straßen keine ausreichenden Kapazitäten für ein leistungsfähiges und schnelles Massenverkehrsmittel. Die Errichtung einer Untergrund-Straßenbahn lehnte Musil ebenso ab. Sie würde mit denselben Betriebsmitteln geführt wie die terrestrische Straßenbahn und hätte daher eine zu geringe Kapazität. Hinzu käme, dass eine teilweise Tieferlegung der Straßenbahn keine Vorteile bezüglich Geschwindigkeit und Fahrzeit hätte, denn die Verzögerungen würden von der Oberfläche in den Tunnel mitgeschleppt werden.<sup>223</sup>

---

<sup>219</sup> Musil, Die künftigen Wiener elektrischen Untergrund-Schnellbahnen, S. 13.

<sup>220</sup> Ebenda, S. 3.

<sup>221</sup> Ebenda, S. 8.

<sup>222</sup> Musil, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn mit besonderer Berücksichtigung des der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erstatteten Berichtes, S. 4.

<sup>223</sup> Musil, Die künftigen Wiener elektrischen Untergrund-Schnellbahnen, S. 11.

„Trambahntunnels sind hierzu nicht geeignet, weil ihr Betrieb stets von den zufälligen Störungen des anschließenden Straßenverkehrs abhängig ist und weil sie für dichten Verkehr nicht sicher genug betrieben werden können.“<sup>224</sup>

Wien brauchte ein Verkehrsmittel, das über ausreichende Beförderungskapazitäten und eine hohe Geschwindigkeit verfügte, aber auch die Erschließung der Randgebiete förderte und die Ringlinien der Stadtbahn bediente.<sup>225</sup> Aus diesem Grunde sollten unterirdische Schnellbahnlinien mit radialem Charakter eingerichtet werden, die einerseits die Innere Stadt durchqueren, andererseits die Gürtel- und Vorortelinie kreuzen. Musil schlug daher zunächst den Bau von drei Linien vor:

-) Westbahnhof-Praterstern: Der vorläufige Ausgangspunkt dieser Linie war die Station Westbahnhof der Gürtelstadtbahn. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte die Linie darüber hinaus über die Schmelz nach Ottakring zur Vorortelinie verlängert werden. Die Linie würde vom Westbahnhof über die Mariahilfer Straße zur Oper geführt werden. Dieser Haltestelle käme besondere Bedeutung, als Tor zum ersten Bezirk, bei, auch als Verkehrsknotenpunkt mit der Bedeutung einer Umsteigestelle zu den Straßenbahnlinien am Ring. Weiter über die Kärntner Straße, Stephansplatz, Rotenturmstraße zur Ferdinandsbrücke, um dort die Donaukanallinie zu schneiden. Nach Unterfahrung des Donaukanals sollte die Linie in der Nähe der Tempelgasse in die Praterstraße einmünden und beim Praterstern ihren Endpunkt finden. Die Linie könnte weiter über die Nordbahnstraße geführt werden, dort als Hochbahn aufsteigen und nach Floridsdorf gelangen. Kreuzungspunkte wären hier Ottakring, Westbahnhof, Stephansplatz/Graben und Ferdinandsbrücke.<sup>226</sup>

-) Währing-Favoriten: Ausgangspunkt dieser Linie sollte die Station Gersthof der Vorortelinie sein. Von dort über die Währinger Straße führend, sollte sie die gleichnamige Station der Gürtellinie kreuzen und weiter über dieselbe Straße zum Schottenring verlaufen. Weiter führte die Linie über Freyung, Bognergasse und Graben, um über Singerstraße, Seilerstätte und Akademiestraße die Haltestelle Karlsplatz der Wientallinie zu erreichen. Die Favoritenstraße suchend und derselben folgend könnte diese Linie in den 10. Bezirk gelangen.

---

<sup>224</sup> Musil, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn mit besonderer Berücksichtigung des der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erstatteten Berichtes, S. 8.

<sup>225</sup> Musil, Die künftigen Wiener elektrischen Untergrund-Schnellbahnen, S. 12.

<sup>226</sup> Ebenda, S. 14.

Gersthof, Währinger Straße, Stephansplatz/Graben und Karlsplatz wären die Schnittstellen dieser Linie.<sup>227</sup>

-) Hernals-Landstraßer Hauptstraße: Diese Linie der neuen Untergrund-Schnellbahn sollte ihren Ausgangspunkt in der Station Hernals der Vorortelinie erhalten und der Hernalser Hauptstraße folgen, um die Gürtellinie in der Station Alser Straße zu kreuzen. Unter der Alser Straße würde diese Linie an die Universität herangeführt, vereinigte sich mit der Linie Währing-Favoriten in der Schottengasse und teilte sich mit ihr die Station Freyung. Weiter ginge die Strecke über den Hof, Hohen Markt und Wollzeile zum Hauptzollamt, um dort die Wiental/Donaukanallinie zu kreuzen. Über die Landstraßer Hauptstraße könnte diese Linie bis zur Vereinigung mit dem Rennweg weitergeführt werden. Kreuzungsstationen wären dabei Hernals, Alser Straße, Freyung, Hauptzollamt.<sup>228</sup>

Durch die Anlage der neuen Linien und die Elektrifizierung der Stadtbahn würde nicht nur der Verkehr beschleunigt werden können, sondern auch die Fahrgastfrequenz erhöht werden. Gleichzeitig würden die betroffenen Hauptverkehrsstraßen, vor allem in der Inneren Stadt, deutlich entlastet. Die Anknüpfung der Randgebiete an den Schnellverkehr hätte zudem positive Auswirkungen auf die Siedlungstätigkeit in diesen Gebieten, und damit verbunden wäre eine deutliche Hebung der Wohnhygiene bzw. der Wohn- und Lebensqualität.<sup>229</sup> Allerdings, und auch hier bewies Musil Weitblick, müsste der gesamte öffentliche städtische Verkehr zentral gesteuert bzw. verwaltet werden, um schadhafte Konkurrenz zu vermeiden und eine Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel zu garantieren. Jedes Verkehrsmittel hätte dann seine Berechtigung und Funktion.<sup>230</sup> Musil empfahl ein einheitliches Betriebssystem für Stadtbahn und die neuen Schnellbahnlinien einzusetzen.<sup>231</sup> Beachtenswert ist vor allem die Verknüpfung der einzelnen Radiallinien mit der Gürtellinie sowie der Vorortelinie, die davon zweifelsohne profitiert hätten.

---

<sup>227</sup> Musil, Die künftigen Wiener elektrischen Untergrund-Schnellbahnen, S. 14.

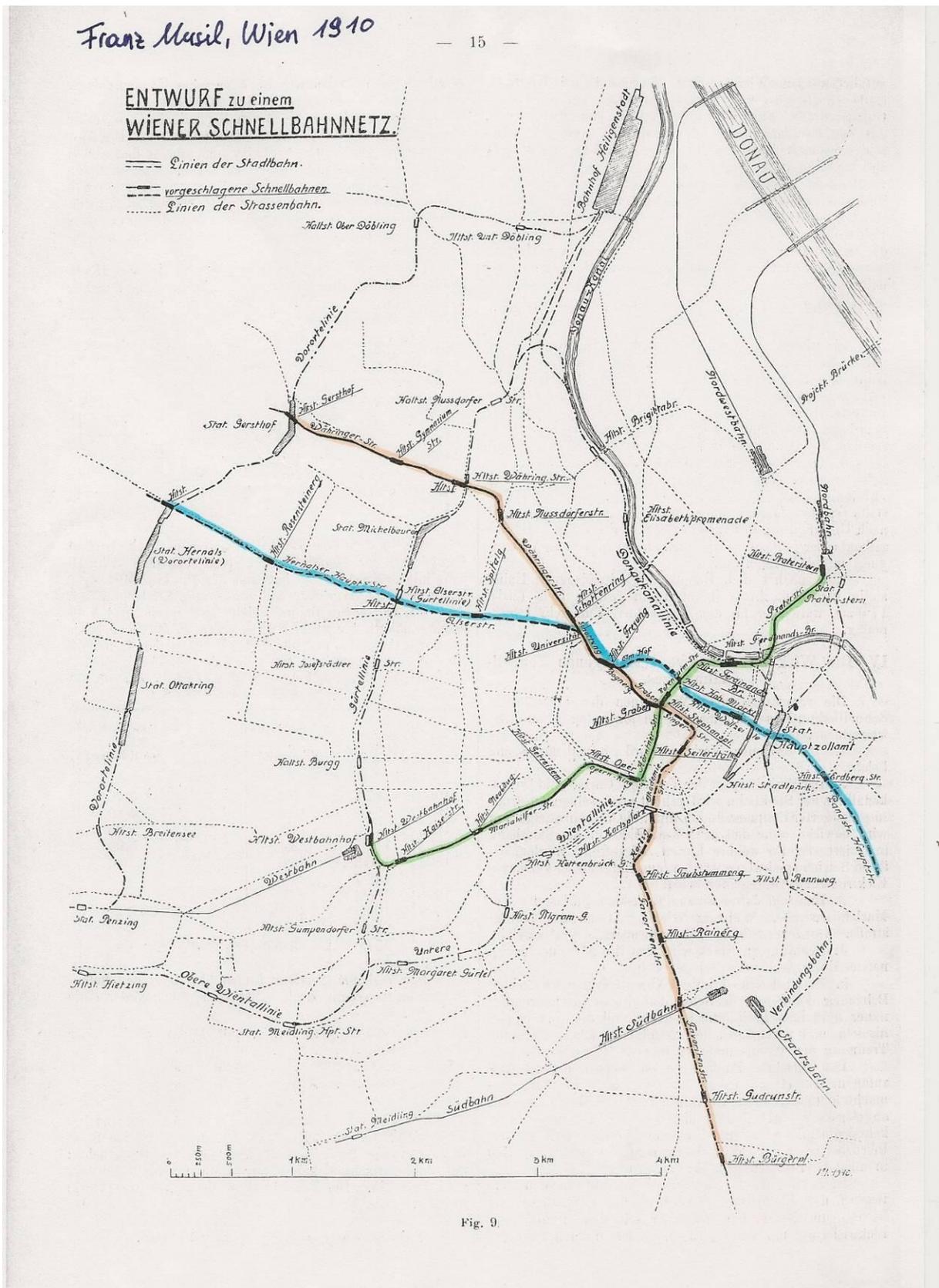
<sup>228</sup> Ebenda, S. 16.

<sup>229</sup> Ebenda, S. 16.

<sup>230</sup> Ebenda, S. 17.

<sup>231</sup> Musil, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn mit besonderer Berücksichtigung des der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erstatteten Berichtes, S. 10.

Abbildung 10: Franz Musils Entwurf zu einem Wiener Schnellbahnnetz im Jahre 1910.



#### 1. 9. 4. Gustav Kemmann<sup>232</sup> (1911)

Im Jahre 1911 verfasste Gustav Kemmann im Auftrag der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ein Gutachten zur Zukunft der Wiener Stadtbahn.<sup>233</sup> Kemmann war ein deutscher Verkehrsexperte, der sich vor allem mit der Berliner Stadtbahn beschäftigte, jedoch eine ganze Reihe an Expertisen für Verkehrsunternehmungen im In- und Ausland erstellte.

Die Entwicklung der modernen Großstädte, die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten, war laut Kemmann das entscheidende Moment, welches den Ausbau von städtischen Verkehrsmitteln erforderlich machte. Vor allem in den innerstädtischen Bereichen nahm die Bevölkerungszahl ab, während Geschäfts-, Arbeits- und Verkaufsräume zunahmen. Die Ausbildung der Inneren Stadt zur sogenannten City war in Gange.<sup>234</sup>

Aus diesem Verständnis sollten die öffentlichen Verkehrsmittel einer Stadt so ausgerichtet werden, dass sie den Stadtkern mit den Vorstädten und den Vororten verbinden. Die Wiener Stadtbahnlinien, konkret die Gürtel- und die Vorortelinie, waren jedoch keine Radial-, sondern Kreislinien (Ringlinien). Eine genauere Betrachtung zeigte, dass sie Hauptbahnstrecken verbanden. Das heißt, sie hatten eine zentrifugale und keine zentripetale Funktion. Dies kam besonders dem Ausflugsverkehr, jedoch nicht dem täglichen, städtischen Berufsverkehr entgegen.<sup>235</sup> Auf der Stadtbahn war daher ein Übergang des Ausflugsverkehrs von innerstädtischen Linien auf die Lokalstrecken der Hauptbahnen möglich. Mit dem Anwachsen des Verkehrsaufkommens beider Verkehrsarten war es notwendig geworden, diese zu entflechten und getrennt von einander zu führen.<sup>236</sup> Der innerstädtische Schnellverkehr sollte ausschließlich der Beförderung der städtischen Bevölkerung dienen und daher müsste keine Rücksicht auf die Anschlüsse an Hauptbahnen genommen werden.<sup>237</sup>

Kemmann verwies in diesem Zusammenhang auf eine Diskussion, die in Paris geführt wurde. Auch dabei wurde der Schluss gezogen, dass der städtische Schnellverkehr der Bevölkerung dazu diene, die Menschen von ihren Wohnstätten zur Arbeit bzw. zu den Freizeitgebieten zu bringen. Der Schnellverkehr erfordere dabei rasche Zugfolgen, so dass eine Verkettung der

---

<sup>232</sup> Studierter Regierungsbauführer und Regierungsbaumeister. Er war als Verkehrs-Sachverständiger für Unternehmen tätig, wobei die Berliner U-Bahn sein Hauptaufgabengebiet war.

<sup>233</sup> Kemmann, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn.

<sup>234</sup> Ebenda, S. 7.

<sup>235</sup> Ebenda, S. 9.

<sup>236</sup> Ebenda, S. 10.

<sup>237</sup> Ebenda, S. 11.

beiden Verkehrsarten hinderlich sei. Kemmann nannte dies die „Individualisierung der örtlichen Bahnen“<sup>238</sup>.

Als oberste Priorität nannte Kemmann die Schaffung eines Gesamtverkehrskonzeptes in Wien. Dieses sollte einerseits die Elektrifizierung der Stadtbahn, andererseits deren Erweiterung um sogenannte Kernlinien zum Inhalt haben. Diese Kernlinien waren zur Erschließung der Inneren Stadt gedacht, die diese mit den Vorstädten als auch mit den Vororten verbinden sollten.<sup>239</sup> Die Betriebsführung des gesamten städtischen Schnellverkehrs müsste zentral gesteuert und organisiert werden, um den Interessen des öffentlichen Verkehrs zu entsprechen. Diese wäre auch für eine wirtschaftliche Betriebsführung bedeutsam.<sup>240</sup> Hier stimmte Kemmann vollkommen mit Musil überein.

Die Elektrifizierung der Stadtbahn war aus Kemmanns Sicht unbedingt erforderlich, nicht ausschließlich aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen. Der Dampfbetrieb war zu jener Zeit bereits überholt. Er war zu träge und zu unflexibel für ein städtisches Schnellverkehrsmittel. Einerseits ermöglichte der Dampfbetrieb nur eine geringe Beschleunigung/Verzögerung, was negative Auswirkungen auf die Reisegeschwindigkeit hatte. Andererseits handelte es sich um eine starre Betriebsführung, weil die Zuglängen nur schwer den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst werden konnten, was viele tote Wagenkilometer verursachte. Hinzu kam, dass die Wagen der Stadtbahn unzweckmäßig waren. Die hohen Stufen bzw. die schlecht platzierten Türen führten zu unnötig langen Stationsaufenthalten.<sup>241</sup> Mit ein wichtiger Grund, den Dampfbetrieb auf der Stadtbahn einzustellen, war allerdings die Tatsache, dass die Rauchgase den Tunnelbauwerken (Stahlbetondecken und Metallträgern) bereits stark zugesetzt hatten und damit die Bahnanlage zunehmend beschädigten.<sup>242</sup>

Kritik übte Kemmann auch an der Linienführung. Er lehnte grundsätzlich Verkettungen ab, da diese nach dem damaligen Wissensstand veraltet waren. Vor allem aber war es die Ringführung der Gürtel- und Vorortelinie, die ihm wenig zweckmäßig erschien. Dadurch

---

<sup>238</sup> Kemmann, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn, S. 11.

<sup>239</sup> Ebenda, S. 12.

<sup>240</sup> Ebenda, S. 14.

<sup>241</sup> Ebenda, S. 15.

<sup>242</sup> Ebenda, S. 16.

umkreiste die Stadtbahn die Verkehrsgebiete, obwohl die Durchdringung derselben ihre Aufgabe gewesen wäre.<sup>243</sup>

Der elektrische Betrieb der Stadtbahn wäre nicht nur sauberer und gesünder als der Dampfbetrieb, sondern der Verkehr würde an Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit gewinnen und dadurch mehr Fahrgäste anziehen. Elektrische Betriebsmittel erreichten eine höhere Anfahrbeschleunigung sowie Bremsverzögerung. Gerade diese beiden Parameter würden über die Attraktivität eines öffentlichen Massenverkehrsmittels entscheiden. Die Anpassung der Zuglängen an den tatsächlichen Bedarf würde erleichtert werden und den Betrieb damit flexibilisieren.<sup>244</sup> Kemmann empfahl eine einheitliche Betriebsführung. Sie würde den Betrieb nicht nur vereinfachen, sondern auch wirtschaftlich gestalten. Diese Vereinheitlichung bezog sich auf die Organisation und Betriebsführung, aber auch auf die Betriebsmittel und den Tarif. Eine Zugeinheit müsste aus zwei Motorwagen und zwei Zwischenwagen bestehen. Eine solche Einheit könnte vorwärts und rückwärts fahren, der Lokführer müsste dazu nur den jeweiligen Führerstand bedienen und ein Umhängen der Lokomotive wäre nicht notwendig. Es sollte möglich sein, aus zwei solchen Einheiten einen achteiligen Zug zu stellen.<sup>245</sup> Bei den Wagen sollten solche zur Anwendung kommen, die an jeder Wagenseite drei Türen hätten, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern und so die Stationsaufenthalte zu verkürzen. Auf verschiedene Wagenklassen sollte verzichtet werden.<sup>246</sup> Durch diese Maßnahmen könnte die Fahrzeit um bis zu 25 Prozent verkürzt werden.<sup>247</sup>

Kemmann schlug außerdem vor, neue Linien nach dem zentripetalen Bedarf zu planen und zu errichten. Die zentrifugalen Bedürfnisse würden ohnehin der Stadterweiterung folgen. Dringend wären die Elektrifizierung der Gürtellinie sowie jene der Wiental- und Donaukanallinie. Diese drei Linien sollten mit den Kernlinien verschmelzen und ein Schnellbahnsystem ergeben.<sup>248</sup> Was die Stationsentfernungen anging, schlug Kemmann vor, in innerstädtischen Bereichen 400 bis 500 Meter nicht zu überschreiten, während die Stationen in Vororten auch bis zu 1.000 Meter voneinander entfernt sein könnten.<sup>249</sup>

---

<sup>243</sup> Kemmann, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn, S. 17.

<sup>244</sup> Ebenda, S. 20.

<sup>245</sup> Ebenda, S. 27.

<sup>246</sup> Ebenda, S. 29.

<sup>247</sup> Ebenda, S. 61.

<sup>248</sup> Ebenda, S. 36.

<sup>249</sup> Ebenda, S. 38.

Das Ziel der neuen, ergänzenden Linien war, den innersten Bereich der Stadt zu erfassen und zu durchdringen. Diese Linien sollten jedoch bis in die Außengebiete verlängert werden. Wichtig war die Linienführung durch die Hauptverkehrsadern der Stadt, denn nur so würde ein attraktives Liniennetz geschaffen.<sup>250</sup> Kemmann empfahl drei Linien:<sup>251</sup>

-) Westostlinie: Ottakring, Schmelz, Westbahnhof, Mariahilfer Straße, Kärntner Straße, Rotenturmstraße, Praterstraße, Praterstern

-) Nordsüdlinie: Zweigabelig von Gersthof, Währinger Straße bzw. von Alser Straße zum Schottentor (Vereinigung), Am Hof, Graben, Stephansplatz, Wollzeile, Hauptzollamt

-) Ringlinie: Brigittenau, Schottenring, Ring, Karlsplatz, Favoritenstraße, Favoriten

Diese drei zusätzlichen Schnellbahnlinien sollten an ihren sieben offenen Enden Anknüpfungspunkte für weitere Ausbauten bieten. Die Strecken selbst eröffneten an zahlreichen Stellen Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Linien, so dass Kreis- und Radiallinien miteinander verknüpft würden.

Direkte Verbindungsgleise zwischen den einzelnen Strecken waren für das Erreichen der Betriebswerkstätten sowie die Remisen notwendig und vorgesehen.<sup>252</sup> Für die Umsetzung der Pläne wurde ein Zeitplan erstellt. Die Elektrifizierung der Stadtbahn sollte 1912 beginnen und während aufrechten Betriebes 1913 abgeschlossen werden können. Währenddessen sollte der Bau der Westostlinie beginnen und 1914 fertiggestellt werden. Die Eröffnung der Nordsüdlinie war für das Jahr 1916, die der Ringlinie für das Jahr 1918 geplant gewesen.<sup>253</sup>

Bedeutend ist, dass Kemmann ausdrücklich bemerkte, dass allein eine Elektrifizierung der Stadtbahn keinen Sinn machen würde. Nur im Verband mit einer Erweiterung des Schnellbahnnetzes könnte eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs einerseits und eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit andererseits erreicht werden:

„Die Berechnungen ergeben, dass eine Maßnahme, die sich lediglich auf die Elektrisierung der Stadtbahn beschränkte, durchaus verfehlt wäre. Erfolgte nur diese, ohne dass das Stadtbahnnetz durch

---

<sup>250</sup> Kemmann, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn, S. 42.

<sup>251</sup> Ebenda, S. 43f.

<sup>252</sup> Ebenda, S. 56.

<sup>253</sup> Ebenda, S. 57.

neue Kernlinien ergänzt würde, so wäre das Erträgnis auch bei allen Vorteilen, die der elektrische Betrieb an sich bietet, zur Beseitigung der Fehlbeträge doch nicht ausreichend.“<sup>254</sup>

Auch geringfügige, lokale Ergänzungen an den Stadtbahnstrecken und der Verzicht auf weitere Linien würden nicht zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Situation der Stadtbahn beitragen.<sup>255</sup> Die Straßenbahn müsste keine Konkurrentin in der neuen Schnellbahn sehen. Ihr würde vielmehr eine Ergänzungsfunktion zukommen. Durch Erfahrungen aus anderen Großstädten, in denen Straßenbahn und Schnellbahn parallel bestehen, fühlte sich Kemmann in dieser Frage bestätigt.<sup>256</sup>

### **1. 9. 5. Der kleinste gemeinsame Nenner der Stadtbahn**

Hochenegg, Feyrer, Musil und Kemmann waren jene vier Experten, die eine Umgestaltung und Erweiterung der Wiener Stadtbahn im engeren Sinn vor Augen hatten, während Ferge die Eisenbahn im Raum Wien allgemein neu zu gestalten versuchte. Mit Blick auf die in der Mitte der 1920er Jahre stattgefundenen Kommunalisierung und Elektrifizierung der Stadtbahn lassen sich folgende Punkte festhalten:

Alle vier Fachmänner empfahlen in ihren Darstellungen ein Ende des Dampfbetriebes und eine Elektrifizierung der Stadtbahn, um einerseits die baulichen Anlagen und die Fahrgäste vor den Abgasen zu schützen, andererseits, um eine Beschleunigung des Stadtbahnverkehrs zu erreichen, wobei Hochenegg und Kemmann auf die besonderer Dringlichkeit der Elektrifizierung für die Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie hinwiesen. Während Hochenegg eine Verbindungskurve zwischen Gürtellinie und unterem Wiental vorschlug, lehnte Feyrer eine solche ab<sup>257</sup>, denn diese Verbindung würde die ohnehin bereits überlastete untere Wientallinie völlig überfordern.

Die Elektrifizierung war also der kleinste gemeinsame Nenner der Experten, aber es war auch jene Maßnahme, von der sie sich, würde sie allein ausgeführt, keine wesentlichen Verbesserungen für die Stadtbahn erwarteten.

---

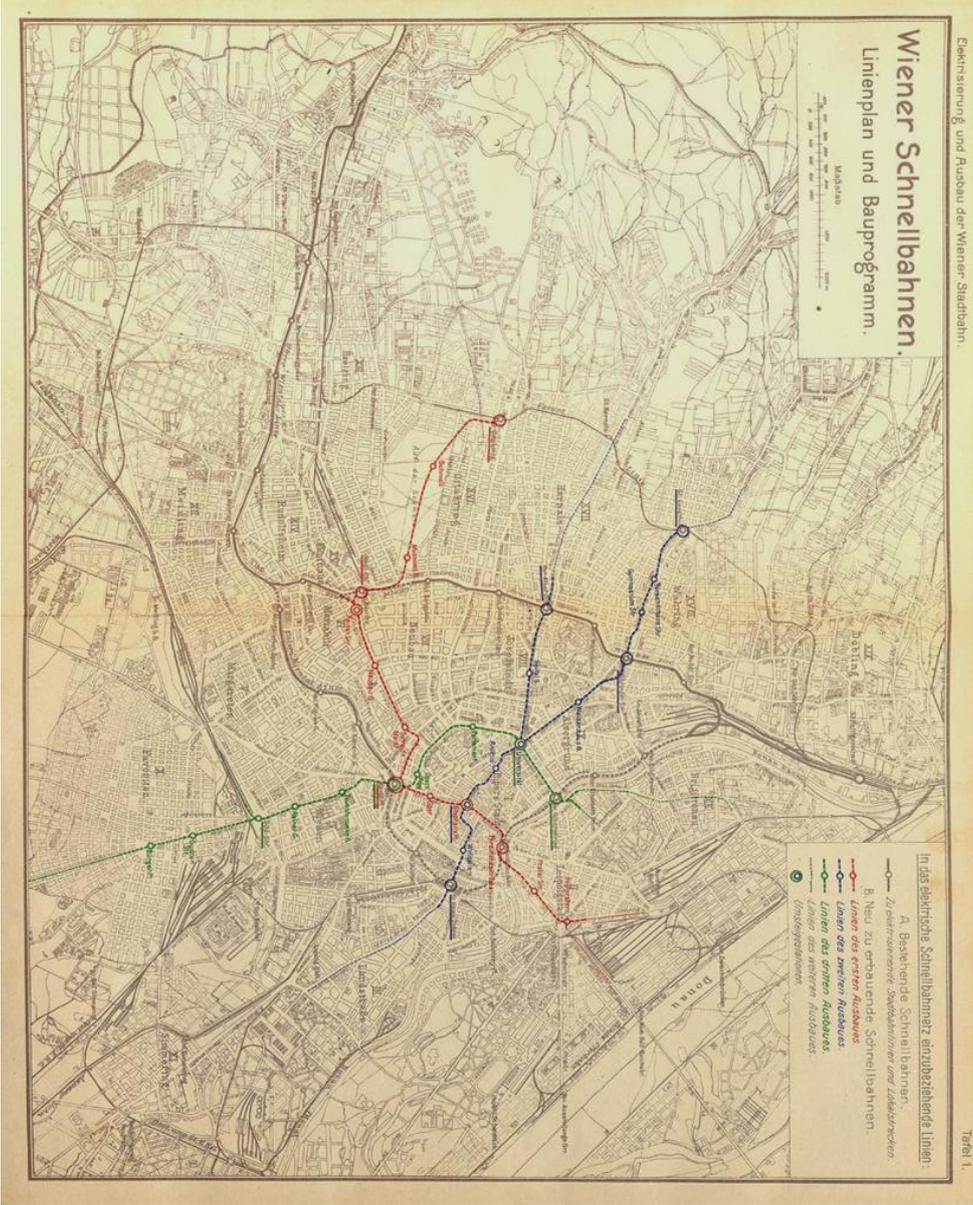
<sup>254</sup> Kemmann, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn, S. 61.

<sup>255</sup> Ebenda, S. 62.

<sup>256</sup> Ebenda, S. 63.

<sup>257</sup> Feyrer, Die Wiener Stadtbahn als Schnellbahn, ihr Ausbau und ihre Rentabilität, S. 13.

Abbildung 11: Plan zum Gutachten über den Ausbau und die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn von Gustav Kemmann aus dem Jahre 1911.



### 1. 9. 6. Richard Ferge<sup>258</sup> (1912)

Ferge widmete sich dem Verkehrsproblem insgesamt, deshalb berücksichtigten seine Pläne den Fern-, Nah- und Güterverkehr in der Region Wien, denn Investitionen in den Ausbau der Bahn in und um Wien wären wegen der steigenden Ansprüche bezüglich Verkehr und Wohnen unumgänglich.<sup>259</sup> Er konzentrierte sich in seiner Studie vor allem auf die Optimierung des bestehenden Eisenbahn- und Liniennetzes und auf die Zusammenführung der einzelnen Eisenbahnlinien in Wien. Es sollte dadurch möglich sein, den öffentlichen Schienennahverkehr leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten.

Ferge erwähnte bereits die Musilschen Pläne zum Bau von Untergrundschnellbahnen zur Erschließung der Inneren Stadt. Ferge verwies dabei auf die Bedeutung eines Schnellverkehrsmittels, das nicht nur den Oberflächenverkehr entlasten würde, sondern auch die Wohnungsnot im dicht verbauten Stadtgebiet beheben könnte. Durch Schnellverkehrsmittel würden nämlich neue, bisher unerschlossene Gebiete dem Wohnungsbau zugeführt werden. Es wurde als notwendig erachtet, sowohl den Nahverkehr als auch den Fern- und den Güterverkehr vollkommen neu zu ordnen und auf einander abzustimmen.<sup>260</sup> Ferge konzentrierte sich also auf den Um- und Ausbau der bereits vorhandenen Eisenbahnlinien in Wien. Vor allem die Wirtschafts- und Wohnungspolitik würden davon profitieren, während für den innenstädtischen Schnellverkehr die elektrischen Straßenbahnen und die neu zu schaffenden Untergrundschnellbahnen geeignet wären.<sup>261</sup>

Ferge, selbst im Dienste der Nordwestbahn, bevorzugte grundsätzlich die Errichtung eines Hauptbahnhofes in Wien. Dieser würde nicht nur die Führung des Fern- und Nahverkehrs erleichtern, sondern wäre vor allem für den Güterumschlag, also für den Güterverkehr eine positive Maßnahme. Der neue Hauptbahnhof könnte aus seiner Sicht einzig auf dem Areal des Süd- bzw. Staatsbahnhofes errichtet werden, da dort ausreichende Kapazitäten an Grundflächen verfügbar wären.<sup>262</sup>

---

<sup>258</sup> Ingenieur und Architekt. Ferge war Bauadjunkt der k.k. Nordwestbahndirektion.

<sup>259</sup> Ferge, Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems, S. 3.

<sup>260</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>261</sup> Ebenda, S. 14.

<sup>262</sup> Ebenda, S. 13.

Der Umbau des Wiener Schienennetzes sollte in zwei Phasen erfolgen. Augenmerk soll ausschließlich auf die Pläne für den Fern- und Nahverkehr gelegt werden, weil nur sie für diese Arbeit relevant sind.

In einer ersten Bauperiode sollten zunächst die Fernbahnlinien aus dem Nordosten zusammengefasst werden. Konkret ging es dabei um die Konzentration von den Fernbahnzügen der Franz Josephs-Bahn, der Nordwestbahn, der Staatsbahn (Brünnerlinie) und der Nordbahn. Die Fernzüge der Franz Josephs-Bahn sollten über Absdorf-Hippersdorf und Stockerau, die Fernzüge der Staatsbahn (Brünnerlinie) und der Nordbahn über die neu zu errichtende Strecke Deutsch-Wagram, Gerasdorf, Stammersdorf, Strebersdorf und Jedlesee geführt werden. Der Bahnhof der Nordwestbahn sollte zunächst diesen Anforderungen angepasst werden. Der Nordwestbahnhof verfügte außerdem über ausreichenden Platz. Nunmehr würden Züge von jenseits der Donau bis an den Nordwestbahnhof herangeführt.<sup>263</sup> Der Lokalverkehr von jenseits der Donau könnte in der Folge über den Nordbahnhof und über den Praterstern zum Hauptzollamt gelangen, sodass die Fahrgäste einen unmittelbaren Anschluss an den Wiener Nahverkehr fänden.<sup>264</sup>

Während dieser ersten Phase sollte der Wiener Stadtbahnverkehr auf einer einzigen Linie geführt werden. Durch eine Verbindung der Vorortelinie bei Breitensee mit der Wientallinie auf Höhe Meidling Hauptstraße sollte zunächst folgende Linie geschaffen werden:

Heiligenstadt-Vorortelinie-Breitensee-Meidling Hauptstraße-Untere Wientallinie-Hauptzollamt-Brigittabrücke-Gürtel-Meidling Hauptstraße und zurück.

Zusätzlich könnte der Verkehr durch Führung von Nahverkehrszügen von der Westbahn zur Franz Josephs-Bahn und umgekehrt über Wiental- bzw.- Donaukanallinie (Hütteldorf-Hauptzollamt-Heiligenstadt) verdichtet, gleichzeitig die Obere Wientallinie entlastet werden. Die Verbindung der Gürtellinie von Heiligenstadt zur Nußdorfer Straße sollte eingestellt werden. Dadurch könnte die gefährliche Niveaureuzung lahmgelegt werden.<sup>265</sup>

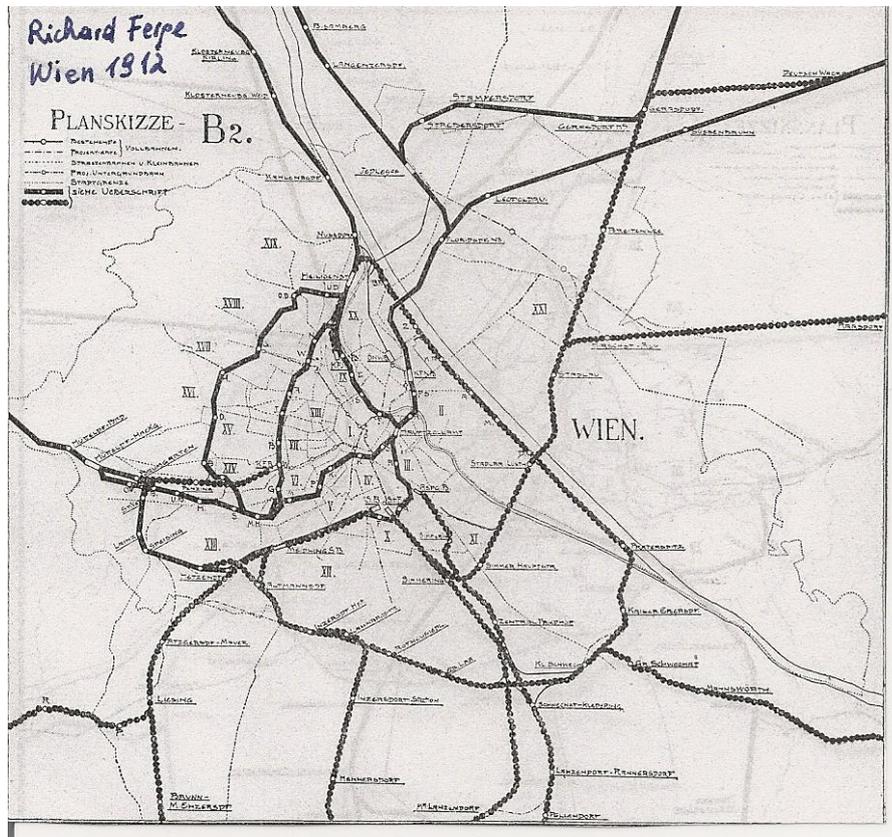
---

<sup>263</sup> Ferge, Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems, S. 8f.

<sup>264</sup> Ebenda, S. 8.

<sup>265</sup> Ebenda, S. 9.

Abbildung 12: Wiener Nahverkehrsnetz nach der ersten Ausbauphase nach einem Beitrag von Richard Ferge 1912.



Die zweite Bauperiode sollte ganz im Zeichen der Schaffung des Wiener Hauptbahnhofes stehen. Ferge dachte dabei an die Vereinigung der Bahnhöfe der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft (später bekannt als Ostbahnhof) und der Südbahn (Südbahnhof).<sup>266</sup> Der neue Hauptbahnhof sollte aus zwei Hallen bestehen, einer Osthalle und einer Westhalle.

In der Osthalle sollten folgende Fernbahnlinien vereinigt werden:

- Franz Josefs-Bahn
- Nordwestbahn (inklusive der neuen Verbindung für die Franz Josefs-Bahn und die Nordwestbahn von Jedlese über Leopoldau-Donaufeld, Kagran nach Stadlau)
- Staatsbahnlinie (nach Brünn)

<sup>266</sup> Ferge, Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems, S. 11.

- Nordbahn
- Staatsbahnlinie (nach Marchegg)
- Staatsbahnlinie (nach Bruck/Leitha)
- Aspangbahn (inklusive Neubau der Verbindung von Maria Lanzendorf nach Lanzendorf-Rannersdorf)

In der Westhalle sollten nachstehende Fernbahnlinien zusammengefasst werden:

- Südbahn
- Westbahn (inklusive Neubau der Verbindung von Hütteldorf-Hacking nach Meidling längs der Verbindungsbahn). Für den Durchgangsverkehr von besonderen Zügen sollten eigene Gleise eingerichtet werden.<sup>267</sup>

Die zweite Bauperiode würde zusätzlich dem Nahverkehr eine Integration der Verbindungsbahn in die Stadtbahn bescheren und damit einen Anschluss an den Hauptbahnhof bieten. Die Verbindungsbahn sollte eine unterirdische Haltestelle am Hauptbahnhof erhalten, so dass den Fahrgästen eine komfortable Verbindung von Nah- und Fernverkehr zu Verfügung stünde.<sup>268</sup> Die Gürtellinie würde an der Kreuzung mit der Wientallinie eine Umsteigestation erhalten und über Gürtel nach Matzleinsdorf und somit an den Hauptbahnhof herangeführt. Damit müsste die Stadtbahn nicht mehr in Meidling-Hauptstraße enden, sondern könnte folgendes Streckennetz befahren:

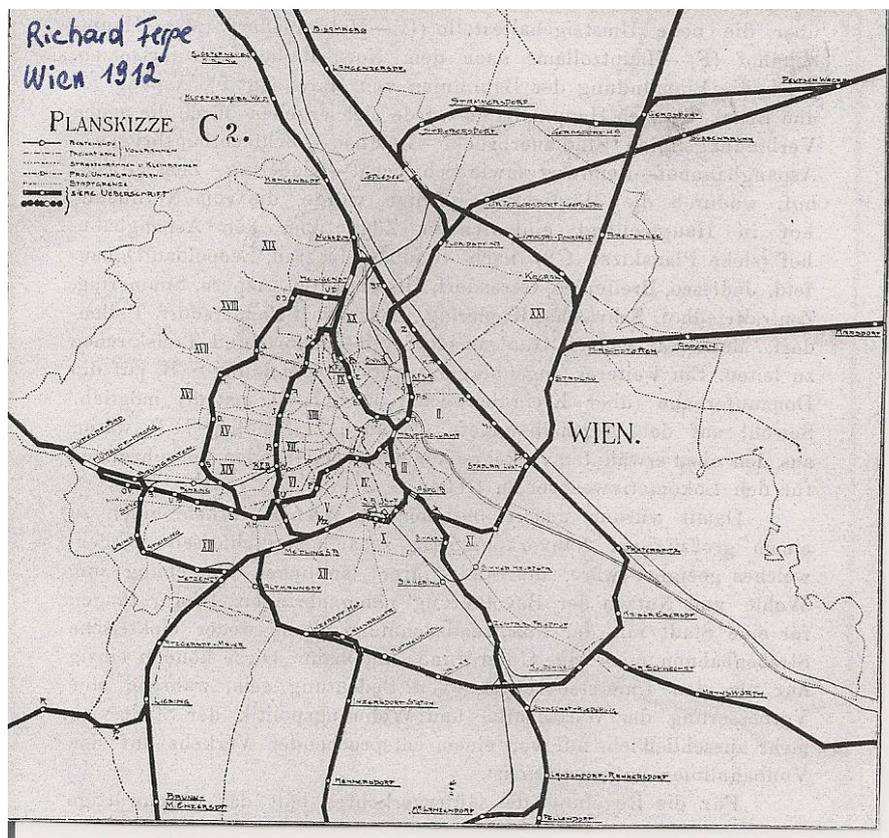
Heiligenstadt-Vorortlinie-Breitensee-Meidling Hauptstraße-Untere Wientallinie-Hauptzollamt-Brigittabrücke-Gürtel-Matzleinsdorf-Hauptbahnhof-Hauptzollamt, Nordbahnhof und zurück.

---

<sup>267</sup> Ferge, Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems, S. 12.

<sup>268</sup> Ebenda, S. 13.

Abbildung 13: Wiener Nahverkehrsnetz nach der zweiten Ausbauphase nach einem Beitrag von Richard Ferge 1912.



Ferge sah seine Planungen im Rahmen eines überregionalen Verkehrskonzeptes, dass die Stadt mit der Umgebung verbinden sollte. Er hatte noch weitreichendere Pläne zur Schaffung eines leistungsfähigen Eisenbahnnetzes in Wien, doch stehen die oben geschilderten Pläne in einem unmittelbaren Zusammenhang zur Stadtbahn und deshalb haben nur sie Relevanz für die vorliegende Arbeit. Sein Ziel war es nicht, allein ein innerstädtisches Schnellverkehrsmittel zu schaffen. Dies äußerte sich vor allem dadurch, dass weder eine Entscheidung über Betriebsform noch über Betriebsmittel, Tarif usw. getroffen wurde. Nein, Ferge wollte einen Beitrag dazu leisten, die bestehenden Eisenbahnlinien in Wien in einen engeren Zusammenhang zu bringen. Sein Ziel war, das vorhandene Potential zu nutzen und die Leistung der Linien zu optimieren, um die Mobilität der Menschen zu erhöhen und auch um freie Gebiete der Besiedelung zuzuführen.<sup>269</sup>

<sup>269</sup> Ferge, Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems, S. 14.

## ***1. 10. Die Elektrifizierung der Stadtbahn nach dem Ersten Weltkrieg***

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges erlitt der Betrieb der Stadtbahn einen großen Rückschlag. Das gesamte Schienennetz wurde für Truppenverschiebungen bzw. Truppentransporte genutzt. Personenverkehr war nur unter Einschränkungen möglich.<sup>270</sup> Die Behebung der bereits vor dem Weltkrieg unzureichenden Verkehrssituation, die städtischen Straßenbahnen waren nicht mehr in der Lage gewesen die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, wurde durch den Kriegsbeginn zunichte gemacht.<sup>271</sup> Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde der Betrieb auf der Stadtbahn am 8. Dezember 1918 wegen Kohlemangel endgültig eingestellt. Außerdem war der Zustand der Stadtbahnanlagen schlecht, denn die Rauchgase hatten vor allem den Tunneldecken schwer zugesetzt.<sup>272</sup> Im Juni 1922 wurde zwar ein Überleitungsverkehr zwischen Heiligenstadt und Hütteldorf über die obere Wiental- bzw. Gürtellinie aufgenommen, der bis 30. September 1924<sup>273</sup> aufrechterhalten wurde.<sup>274</sup> Dieser Überleitungsverkehr diente aber nicht den innerstädtischen Verkehrsbedürfnissen, sondern sollte allein den Westbahnhof entlasten.<sup>275</sup> Allmählich waren die allgemeinen Lebensbedingungen besser geworden, und die Mobilität der Wiener Bevölkerung hatte zugenommen. Der Stillstand der Wiener Dampfstadtbahn hatte natürlich negative Auswirkungen für viele Linien der Straßenbahnen. Die in der Folge heillos überlasteten Straßenbahnen mussten wegen des Stillstandes der Stadtbahn den gesamten Verkehr tragen.<sup>276</sup> Diese widrigen Verkehrsverhältnisse veranlassten den damaligen Wiener Bürgermeister Jakob Reumann am 25. August 1923<sup>277</sup> an die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen heranzutreten und um die Überlassung eines Großteiles des Stadtbahnnetzes anzusuchen. Glücklicherweise stellte sich heraus, dass die Kommission für Verkehrsanlagen an einer neuerlichen Betriebsaufnahme ohnehin kein Interesse hatte. Der Grund dafür lag wohl in den hohen Kosten des Dampfbetriebes und auch in den daraus folgenden unzumutbaren weiteren Beschädigungen der Stadtbahnanlagen. Die Gemeinde Wien bat um Überlassung der oberen und unteren Wientallinie, der Donaukanallinie sowie der Gürtellinie samt Verbindungsbogen Nussdorfer Straße-Brigittabrücke. Am 1. Dezember 1923 gelang es

---

<sup>270</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 132.

<sup>271</sup> Seitz, Zum Geleite.

<sup>272</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 133.

<sup>273</sup> 60 Jahre Wiener elektrische Stadtbahn 1925-1985, S. 4.

<sup>274</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 133f.

<sup>275</sup> Spängler, Die Wiener elektrische Stadtbahn, S. 5.

<sup>276</sup> Emmerling, Ein Werk des Wiederaufbaues.

<sup>277</sup> Vgl.: 23. August 1924 bei: Hinkel, U-Bahnen von 1863 bis 2010, S. 203.

unter Bürgermeister Karl Seitz das Abkommen abzuschließen. Die Stadt Wien verpflichtete sich die genannten Strecken zu elektrifizieren, dafür wurden ihr die Strecken für eine Dauer von 30 Jahren unentgeltlich überlassen.<sup>278</sup>

Für die Wiederinbetriebnahme und die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn war es von besonderer Bedeutung gewesen, die Anlagekosten wegen der angespannten finanziellen Situation so niedrig als möglich zu halten. Bezugsnehmend auf eine Verkehrsenquete des Jahres 1910 konnte innerhalb der städtischen Verwaltung Übereinkunft erzielt werden, dass für die Wiener Bevölkerung vor allem die innerstädtischen Linien, also die Wiental, Donaukanal und Gürtellinie, von entscheidender Bedeutung waren. Die Vorortelinie, aber auch die Verbindungsbahnstrecken von Hütteldorf nach Meidling und weiter nach Wien Hauptzollamt (Wien Mitte) bzw. Wien Nord blieben im Eigentum der Bundesbahn, weil diese Strecken den Überleitungsverkehr der Hauptbahnlinien zu sichern hatten. Eine weitere Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb der elektrischen Stadtbahn war der Zusammenschluss (Tarifgemeinschaft) und die gemeinsame Betriebsführung (gemeinsamer Wagenpark) mit den städtischen Straßenbahnen.<sup>279</sup> Das Prinzip eines gemeinschaftlichen Wagenparks schuf die Möglichkeit Kosten zu senken, weil u.a. Remisen und Werkstätten gemeinsam verwendet werden konnten. Es wurden daher positive administrative, technische und kaufmännische Effekte erwartet. Der gemeinsame Wagenpark ermöglichte aber auch ein Übergehen von Garnituren von der Straßenbahn auf die Stadtbahn und umgekehrt (Beispiel Linie 18 G).<sup>280</sup>

Mit dem Bundesgesetz vom 11. Jänner 1924, das rückwirkend mit 21. Dezember 1923 in Kraft getreten war, wurde sozusagen die Grundlage für die Wiederinbetriebnahme der Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie samt Verbindungskurve Brigittabrücke-Nußdorferstraße geschaffen. Die Österreichischen Bundesbahnen wurden durch dieses Gesetz ermächtigt, einen Vertrag bezüglich Überlassung der zuvor genannten Linien, zwecks Betriebsführung und Elektrifizierung, mit der Gemeinde Wien-Städtische Straßenbahnen abzuschließen.<sup>281</sup> Am 13. März 1924<sup>282</sup> schlossen BBÖ und Gemeinde Wien einen Pacht- und Betriebsvertrag. Für die Dauer von 30 Jahren sollten der Gemeinde Wien die genannten

---

<sup>278</sup> Emmerling, Ein Werk des Wiederaufbaues.

<sup>279</sup> Spängler, Die Wiener elektrische Stadtbahn, S. 6.

<sup>280</sup> Ebenda, S. 7.

<sup>281</sup> B. G. Bl. Nr. 20/1924.

<sup>282</sup> Hinkel, U-Bahnen von 1863 bis 2010, S. 203.

Linien überlassen werden. Außerdem nahmen sich die BBÖ die Möglichkeit, den Vertrag nach zehn Jahren vorzeitig zu kündigen. Diese Frist trug ebenfalls dazu bei, dass die Stadtbahn mittels Straßenbahngarnituren betrieben werden sollte. Um den zu erwarteten Verkehr bewältigen zu können, wurden neue, kräftige Motorwagen angekauft, die auf der Straßenbahn und der Stadtbahn eingesetzt werden und zwei Anhängewagen ziehen konnten.<sup>283</sup>

Der Umbau der Stadtbahnanlagen selbst wurde in relativ kurzer Zeit bewältigt. Am 30. September 1924 wurde der Verkehr auf der Dampfstadtbahn endgültig eingestellt, so dass die Anlagen am 10. Oktober der Straßenbahndirektion übergeben werden konnten.<sup>284</sup> Bedingt durch einen milden Winter, konnte bereits am 3. Juni 1925 auf einer ersten Teilstrecke zwischen Alserstraße und Hütteldorf der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Ab 20. Oktober 1925 war das gesamte Stadtbahnnetz (Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie sowie Verbindungskurve Brigittabrücke-Nußdorferstraße<sup>285</sup>) der Gemeinde Wien elektrisch befahrbar.<sup>286</sup> Die gemeinsam mit der Bundesbahn verwendeten Anlagen in Hütteldorf und Heiligenstadt wurden voneinander getrennt. Außerdem wurden die für die Garnituren notwendigen Wendeschleifen (Hütteldorf und Heiligenstadt) bzw. Wendeanlagen (Hietzing, Meidling Hauptstraße) errichtet.

Die neuen Garnituren konnten als Drei-, Sechs- und Neunwagenzüge (mit ein, zwei oder drei Motorwagen) eingesetzt werden. Diese flexible Verwendung der Garnituren erlaubte es, die Zugsgarnituren den Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Als Straßenbahn erzielten die Garnituren eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, während als Stadtbahn infolge der höheren Spannung 40 km/h erreicht werden konnten.<sup>287</sup> Die Fahrzeuge verfügten über eine Vielfachsteuerung, sodass der gesamte Zug von einem Zugführer gesteuert werden konnte. Eine Besonderheit war die automatische Lichtanlage der Garnituren. Wegen der ständig wechselnden Lichtverhältnisse im Zug (offene Strecken, Tunnelstrecken) wurde die Wagenbeleuchtung sozusagen automatisch betätigt. Da sich in Tunnelstrecken der

---

<sup>283</sup> Spängler, Die Wiener elektrische Stadtbahn, S. 9.

<sup>284</sup> Ebenda, S. 13.

<sup>285</sup> Schlöss, Die Wiener Stadtbahn, S. 5.

<sup>286</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 139, Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 140 bzw. 60 Jahre Wiener elektrische Stadtbahn 1925-1985, S. 8.

<sup>287</sup> Spängler, Die Wiener elektrische Stadtbahn, S. 12.

Stromabnehmer des Triebfahrzeuges absenkte, wurde durch diesen ein Lichtschalter ein oder ausgeschaltet.<sup>288</sup>

Abbildung 14: Liniennetz der elektrifizierten Stadtbahn 1925



Die ursprünglich bei der Dampfstadtbahn geplante, jedoch nicht realisierte Verlängerung der Gürtellinie über den Gaudenzdorfer- und Margaretengürtel zum Matzleinsdorferplatz und der Südbahn wurde mit der Elektrifizierung der Stadtbahn mittels einer Kombination aus Stadtbahn-Straßenbahn-Linie, einer sogenannten Einschleifungslinie, kompensiert. Die Linie 18 G führte ab 20. Oktober 1925 von Heiligenstadt über die Gürtellinie zum Südbahnhof. Bis zur Gumpendorfer Straße wurde die Stadtbahnstrecke befahren, dann wechselte die Garnitur auf die Gleise der Straßenbahn.<sup>289</sup> Die Züge der Linie 18 G fuhren immer in der Zusammenstellung einer Straßenbahngarnitur (Triebwagen+ zwei Beiwagen). Ab dem Jahr

<sup>288</sup> 60 Jahre Wiener elektrische Stadtbahn 1925-1985, S. 9.

<sup>289</sup> Spängler, Die Wiener elektrische Stadtbahn, S. 63.

1927 fuhr die Linie 18 G während der Betriebszeit der Gürtellinie nur noch bis zur Alser Straße und benutzte dann die Verbindung zur Straßenbahn bei Michelbeuern, um zu wenden. Noch vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde diese Linie allerdings eingestellt.<sup>290</sup> Eine zweite Verbindung zwischen der Stadtbahn und der Straßenbahn war bei Michelbeuern eingerichtet worden. Diese Verbindung wurde nur für Betriebsfahrten ohne Fahrgäste genutzt.<sup>291</sup> Um die Anlage außerhalb der Betriebszeiten zu sichern, wurden während dieser Zeit die Gittertore geschlossen, um ein Ein- bzw. Ausfahren zu verhindern.<sup>292</sup>

Mit der Betriebsübernahme der drei Stadtbahnlinien durch die Gemeinde Wien und der Elektrifizierung allein konnten die Probleme der Stadtbahn noch nicht gelöst werden. Auf dieser galt zunächst ein Tarif von 30 Groschen, während für eine Straßenbahnfahrkarte nur 20 Groschen zu bezahlen waren. Die Folge war, dass sich an der schlechten Kundenfrequenz der Stadtbahn nichts änderte. Ab 20. Oktober 1925 konnte ein Tarifverbund für Stadt- und Straßenbahn eingeführt werden. Es galt nunmehr ein einheitlicher Tarif von 24 Groschen, was die Frequenz stark ansteigen ließ. Dichte Zugfolgen, Pünktlichkeit und der sichere Betrieb trugen dazu bei, dass die elektrische Stadtbahn schnell an Beliebtheit gewann.<sup>293</sup> Die Vereinigung der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel ließ die Stadtbahn zu einem beliebten Massenverkehrsmittel werden. Vor allem war es dadurch möglich geworden, dass jedes Verkehrsmittel, also Bus, Straßenbahn und Stadtbahn, seine eigentliche Funktion einnehmen konnte. Die Stadtbahn war endlich ein Schnellverkehrsmittel geworden, während Bus und Straßenbahn vor allem ihrer Funktion als Zubringer zur Stadtbahn gerecht werden konnten.

Im Juni 1934 wurden die Liquidierung der Kommission für Verkehrsanlagen (mit 1. Juli 1934), die Aufhebung folgender Gesetze: 18. Juli 1892 (R. G. Bl. Nr. 109/1892), 9. April 1894 (R. G. Bl. Nr. 73/1894), 23. Mai 1896 (R. G. Bl. Nr. 83/1896) und 11. Jänner 1924 (B. G. Bl. Nr. 20/1924) sowie die Aufteilung des Bestandes beschlossen.<sup>294</sup> Die beiden Konzessionen vom 18. Dezember 1892 (R. G. Bl. Nr. 230/1892) sowie vom 3. August 1894 (R. G. Bl. Nr. 185/1894) wurden ebenfalls im Juni 1934 für erloschen erklärt. Endlich wurden auch die Besitzverhältnisse zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Gemeinde

---

<sup>290</sup> 60 Jahre Wiener elektrische Stadtbahn 1925-1985, S. 14.

<sup>291</sup> Spängler, Die Wiener elektrische Stadtbahn, S. 27.

<sup>292</sup> Ebenda, S. 30.

<sup>293</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 170 bzw. 60 Jahre Wiener elektrische Stadtbahn 1925-1985, S. 12.

<sup>294</sup> B. G. Bl., II., Nr. 95/1934.

Wien-Städtische Straßenbahnen geklärt. Die Wientallinie, die Donaukanallinie und die Gürtellinie samt Verbindungskurve Nußdorferstraße-Friedensbrücke<sup>295</sup> gingen in das Eigentum der Stadt Wien über. Der Bund erhielt das Eigentum an der Vorortelinie, der Verbindungsstrecke Heiligenstadt-Donauuferbahn und die im Eigentum der Kommission für Verkehrsanlagen stehenden Bahnhöfe Hütteldorf-Hacking, Heiligenstadt und Wien Hauptzollamt.<sup>296</sup> Der Gemeinde Wien, als Inhaberin der Firma „Gemeinde Wien-Städtische Straßenbahnen“, wurde eine Konzession zum Bau bzw. Ausbau und zum Betrieb der elektrifizierten Linien der Wiener Stadtbahn erteilt.<sup>297</sup> Damit wurde eine eventuelle Rückgabe an die BBÖ hinfällig.<sup>298</sup>

Das Streckennetz der Wiener Stadtbahn bestand bis zum Bau der Wiener U-Bahn fort und wurde in das neue U-Bahnnetz integriert. Die anfangs geplanten und angedachten Erweiterungen wurden niemals durchgeführt, obwohl zur Zeit der Eröffnung der Stadtbahn diesbezüglich große Zuversicht bestand:

„(...) der sodann vorhandene Complex von Bahnlinien wird zwar noch keineswegs den Anspruch erheben, für ein abgeschlossenes, keiner Ergänzung bedürftiges Ganzes angesehen zu werden, allein er wird dem dringendsten Erfordernisse, u. zw. in einer Weise, wie sie einer Weltstadt würdig ist, abhelfen und einen Stamm bilden, an welchen sich die im Laufe der Zeit noch weiter als nothwendig erkannten Zweiglinien, zumal radiale Ausläufer mit elektrischem Betriebe, angliedern werden.“<sup>299</sup>

Die Vorortelinie verblieb im Eigentum der BBÖ, der Betrieb wurde allerdings nur notdürftig aufrecht erhalten. Bereits im Jahre 1932 wurde ein Gleis abgetragen, ehe im Jahre 1936 der Personenverkehr ganz eingestellt wurde. Im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, wurde die Linie nach dem Krieg notdürftig repariert, doch verfiel sie zunehmend. Zunächst blieben Wünsche seitens der Bevölkerung nach einer Revitalisierung, einer Wiederinbetriebnahme der Bahn für den Personenverkehr ungehört.<sup>300</sup> Erst die sogenannte Nahverkehrsmilliarde der Bundesregierung Mitte der 1970er Jahre hauchte der Vorortelinie wieder neues Leben ein. Der Bund verpflichtete sich für die zweite Bauphase der Wiener U-Bahn (U3 und U6) jeweils die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Die Stadt Wien sagte im Gegenzug zu, für die Vorortelinie als auch für den Ausbau der Flughafen-Schnellbahn 20 Prozent der Kosten zu tragen (Schienenverbundprojekt vom Frühjahr 1979). Die ÖBB entschlossen sich das Projekt

---

<sup>295</sup> Im B. G. Bl. Nr. 20/1924: Brigittabrücke, im B. G. Bl., II., Nr. 289/1934: Friedensbrücke.

<sup>296</sup> B. G. Bl., II., Nr. 282/1934.

<sup>297</sup> B. G. Bl., II., Nr. 289/1934.

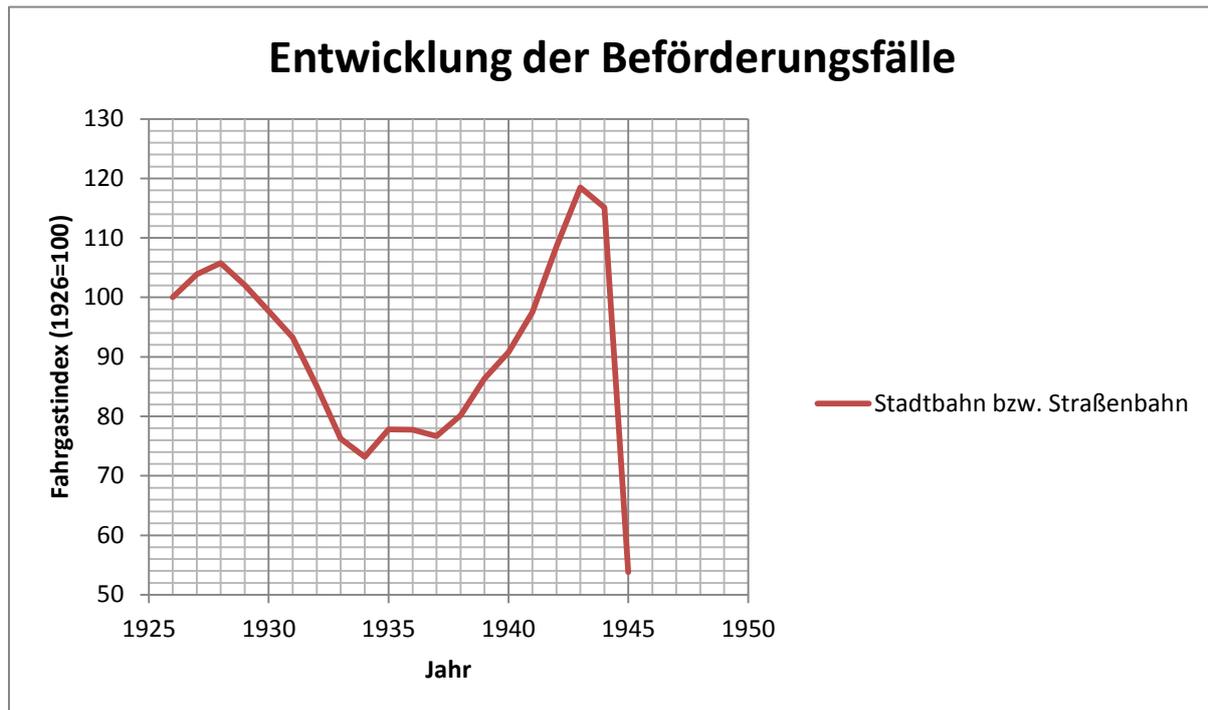
<sup>298</sup> 60 Jahre Wiener elektrische Stadtbahn 1925-1985, S. 16.

<sup>299</sup> Die Wiener Stadtbahn, S. 19.

<sup>300</sup> Kaudelka, Der Bau der Vorortelinie 1893-1899 und ihre Revitalisierung 1979-1987, S. 230.

der Revitalisierung der Vorortelinie vorzuziehen, so dass bereits im Juni 1979 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte.<sup>301</sup> Die Vorortelinie konnte im Jahre 1987 zum zweiten Mal feierlich eröffnet werden.

**Abbildung 15: Entwicklung der Beförderungsfälle der Wiener Straßenbahn und Stadtbahn von der Elektrifizierung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. (1926 = Index 100).**

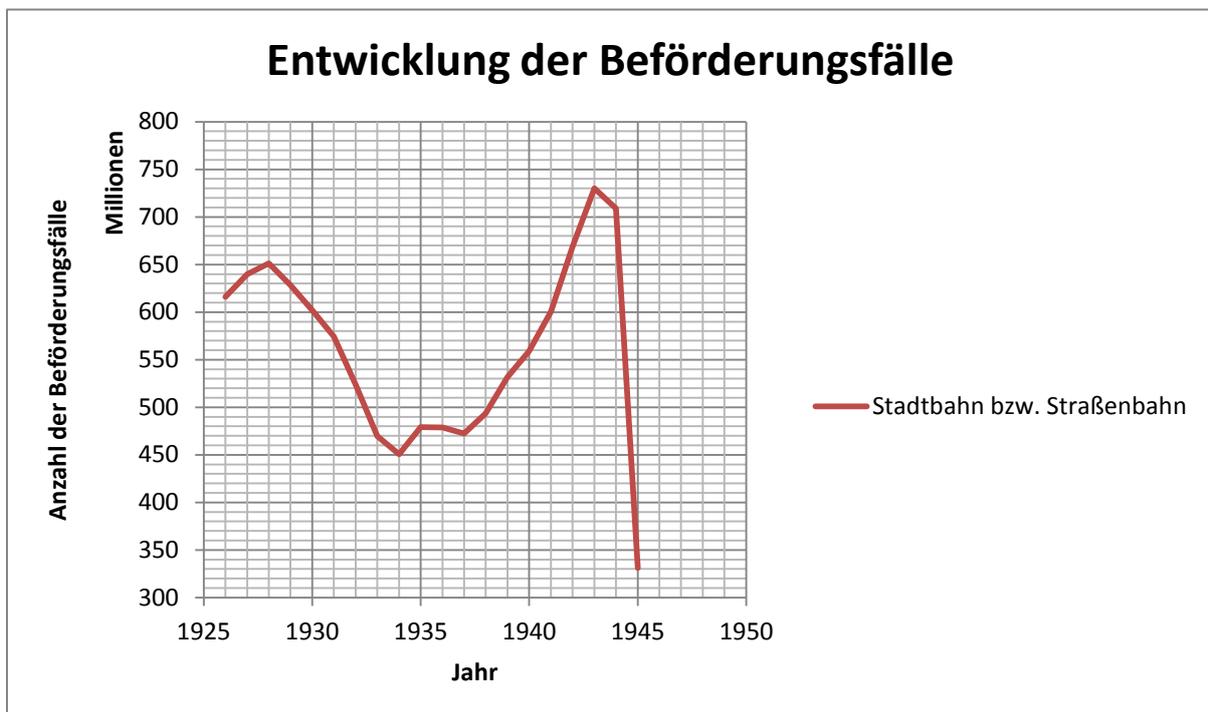


Nach der Übernahme von Stadtbahnstrecken der BBÖ durch die Wiener Verkehrsbetriebe wurden die Daten über die Beförderungsfälle der Straßenbahn bzw. der Stadtbahn im Statistischen Jahrbuch für Wien zusammengefasst und eine Differenzierung verabsäumt. Die obige Abbildung 15 zeigt die Entwicklung der Beförderungsfälle ausgehend vom Jahr 1926. Dieses Anfangsjahr wurde deshalb ausgewählt, weil es das erste Jahr war, in dem ganzjährig elektrischer Betrieb auf der Stadtbahn geführt werden konnte. Während die Personenfrequenz für wenige Jahre gesteigert werden konnte, zeigt sich sehr bald das Einbrechen der Wirtschaft und die daraus folgenden Auswirkungen, nämlich der starke Rückgang der Fahrgastzahlen. Ein Wendejahr für diesen Trend stellte schließlich das politisch bedeutende Jahr 1938 dar.

<sup>301</sup> Wünschmann, 100 Jahre Planung an der Vorortelinie, S. 229.

Der „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich bewirkte zunächst einen wirtschaftlichen Aufschwung. Ab 1938 gingen die Fahrgastzahlen steil nach oben und erst mit den Misserfolgen im Zweiten Weltkrieg und den damit verbundenen Behinderungen und Einschränkungen begannen sie wieder zu sinken. Während die Fahrgastfrequenz im Jahre 1944 nur geringfügig sank, fiel sie im Jahre 1945 stark ab. Hauptverantwortlich dafür dürften die Zerstörungen an den Infrastruktureinrichtungen in den letzten Kriegsmonaten gewesen sein. Im Jahre 1945 wurden vor allem die Anlagen der Stadtbahn und der Straßenbahn schwer beschädigt, so dass der Betrieb nicht durchgehend aufrecht erhalten werden konnte. Bemerkenswert ist allerdings die hohe Frequenz in den Jahren 1943 und 1944, die in der unten angeführten Abbildung 16 anhand absoluter Zahlen ablesbar ist. Sie wurde nicht einmal in den nachfolgenden Jahren und Jahrzehnten erreicht. Allerdings spielte dabei der massive Anstieg des MIV (Motorisierter Individualverkehr) eine wesentliche Rolle.

**Abbildung 16: Entwicklung der Beförderungsfälle der Wiener Straßenbahn und Stadtbahn von der Elektrifizierung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in absoluten Zahlen.**



Nicht unerwähnt soll ein Vergleich zum Jahre 1913 bleiben. In diesem Jahr vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs hatte die Fahrgastfrequenz auf der Dampfstadtbahn und der Straßenbahn einen vorläufigen Höhepunkt erreicht, nämlich rund 370 Mio. Fahrgäste. Als in der Zwischenkriegszeit, im Jahre 1934, ein Tiefststand bei den Fahrgastzahlen erreicht worden war, konnten trotz allem rund 450 Mio. Fahrgäste gezählt werden. Die Elektrifizierung der Stadtbahn kann aus dieser Perspektive als Erfolg gewertet werden.

## ***1. 11. Optimierungsvorschlag für den Wiener Nahverkehr unter Berücksichtigung der Stadt- und Verbindungsbahn***

### **1. 11. 1. Carl Hochenegg (1925)**

Als Carl Hochenegg fünfzehn Jahre nach seinen zuvor beschriebenen Verbesserungsvorschlägen für die Wiener Stadtbahn im Jahre 1925 einen Beitrag zu den Wiener Verkehrsverhältnissen veröffentlichte, nannte er diesen nur noch „Vorschlag zur Verbesserung der Wiener Stadtbahn“. Es wurde allein der Bau einer Verbindungslinie zwischen Margaretengürtel und Mariahilf vorgeschlagen, um einerseits die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn zu fördern bzw. andererseits Beschäftigung zu schaffen. Das südliche Gleis der Wientallinie, also das flussaufwärts führende Gleis, sollte flussabwärts der Haltestelle Margaretengürtel nach Süden geschwenkt werden, um Platz für ein drittes Gleis zu schaffen. Das nördliche Gleis, flussabwärts führend, würde weiterhin von Zügen benutzt werden, die von Hütteldorf nach Hauptzollamt fahren. Das mittlere Gleis sollte jenen Zügen der Ergänzungslinie vorbehalten sein, die aus Mariahilf kamen. Das nach Süden geschwenkte dritte Gleis, flussaufwärts führend, würde sich nach der Haltestelle Margaretengürtel aufgabeln. Der südliche Zweig sollte in das flussaufwärts führende Gleis der Wientallinie münden, während der nördliche Zweig von der Ergänzungslinie Richtung Mariahilf benutzt werden sollte.<sup>302</sup> Die Ergänzungslinie würde nach Überführung des nördlichen Gleises der Wientallinie bzw. des Wienflusses knapp unterhalb der Straßenoberfläche bzw. an der östlichen Seitenwand des Viaduktes der Gürtellinie zur Haltestelle Mariahilf führen. Diese Station war unter der Kreuzung Mariahilfer Straße-Gürtel geplant. Die Anlage hätte gemeinsam mit einer später gebauten Untergrund-Schnellbahnlinie in der Flucht der

---

<sup>302</sup> Hochenegg, Vorschlag zur Verbesserung der Wiener Stadtbahn, S. 139.

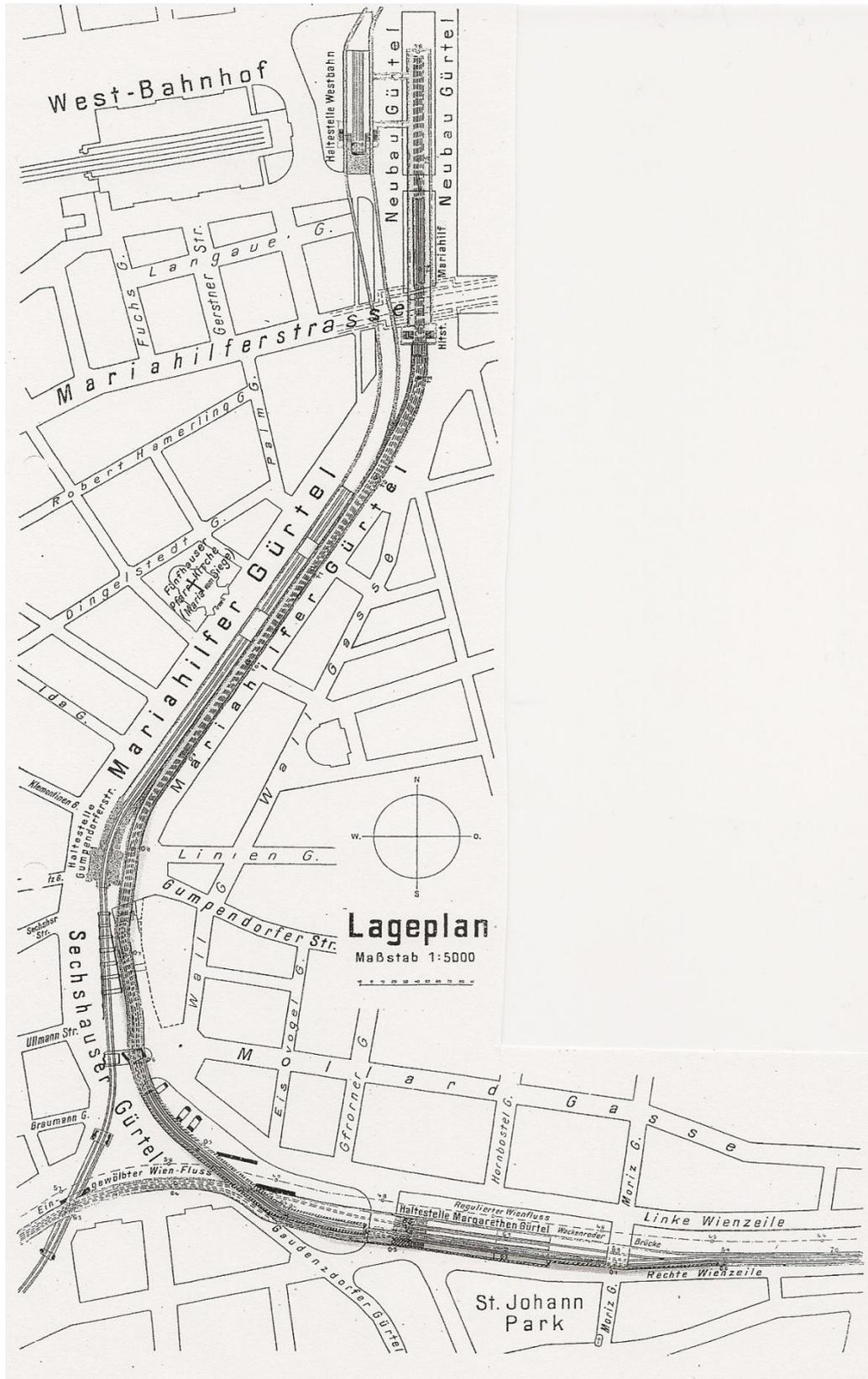
Mariahilfer Straße Verwendung finden können.<sup>303</sup> Die Haltestelle Westbahnhof der Gürtellinie sollte die Endstation der Ergänzungslinie werden, um ein bequemes Umsteigen der Fahrgäste zu ermöglichen.<sup>304</sup>

---

<sup>303</sup> Hochenegg, Vorschlag zur Verbesserung der Wiener Stadtbahn, S. 140.

<sup>304</sup> Ebenda, S. 141.

Abbildung 17: Vorschlag Carl Hocheneggs zur Verbesserung der Wiener Stadtbahn durch eine Ergänzungslinie im Jahre 1925.



## 1. 11. 2. Erwin Ilz<sup>305</sup> (1935, 1938)

In der Mitte der 1930er Jahre erschien von Erwin Ilz ein Beitrag mit dem Titel „Wiener Verkehrsfragen. Zentralbahnhof und Nahverkehr“. Ilz setzte sich zunächst mit den Hauptbahnlinien auseinander und hielt die Unterteilung der darauf stattfindenden Verkehrsarten für bedeutend. Er differenzierte also zwischen Fernverkehr und Lokalverkehr, wobei er kritisierte, dass nicht nur der Fern- sondern auch der Lokalverkehr in den jeweiligen Endbahnhöfen enden würde. Ilz erklärte diesen nachteiligen Umstand mit der historischen Entwicklung, doch ein modernes Schienennetz müsste auch den inneren Stadtkern erschließen.<sup>306</sup> Er war der Meinung, dass es überhaupt vorteilhaft und zweckmäßig wäre, den beiden unterschiedlichen Verkehrsarten eigene Verkehrsräume zu geben. Durch diese Trennung sollte die Schaffung eines hochwertigen Nahverkehrsnetzes ermöglicht werden.<sup>307</sup> Das Nahverkehrsnetz sollte in weiterer Folge mit dem städtischen Schnellbahnnetz zu einem System verschmelzen.<sup>308</sup> Dieses System sollte nicht von den politischen Grenzen der Stadt Wien eingeeignet werden, sondern sich auf das gesamte Wirtschaftsgebiet erstrecken. Einerseits sollte dieses neue Schnellverkehrssystem den Stadtkern erfassen, andererseits aber auch die umliegenden Gebiete, also auch die Stadt- bzw. Siedlungserweiterungsgebiete, einschließen. Als solche Erweiterungsgebiete nannte Ilz den Raum südlich von Wien bis Wiener Neustadt, aber auch das Wiental und das Tullnerfeld. Daraus folgt, dass vor allem den Lokalbahnstrecken der Südbahn, der Westbahn und der Franz Josephs-Bahn eine große Bedeutung beigemessen wurde.<sup>309</sup> Ilz wollte mit seiner Studie auch die Barriere der Donau überwinden und die jenseitigen Gebiete Wiens besser an die Stadt anschließen. Die verschiedenen Nahverkehrsstrecken sollten gruppenweise zusammengefasst und mittels unterirdischer Streckenführungen an den Stadtkern herangeführt werden.<sup>310</sup>

Durch diese Trennung von Fernverkehr und Nahverkehr versprach sich Ilz eine dauerhafte Entlastung des Verkehrs im Stadtgebiet. Der Fernverkehr selbst sollte aus diesem Grunde im Stadtgebiet räumlich möglichst zurückgedrängt werden, was durch Zusammenlegungen von Fernbahnstrecken zu erreichen sein sollte. Es wurde deshalb vorgeschlagen Hauptbahnstrecken folgendermaßen umzustrukturieren:

---

<sup>305</sup> Architekt und Stadtplaner, Universitätsprofessor, Dr. techn.

<sup>306</sup> Ilz, Wiener Verkehrsfragen, S. 7.

<sup>307</sup> Ebenda, S. 8.

<sup>308</sup> Ebenda, S. 9.

<sup>309</sup> Ebenda, S. 11f.

<sup>310</sup> Ebenda, S. 12.

- Südbahn: Die Hauptstrecke der Südbahn sollte dem Nahverkehr vorbehalten bleiben, während die beiden Linien über Pottendorf bzw. Gramatneusiedl den Fernverkehr aufnehmen sollten.
- Westbahn: Für die Westbahn wurde ein viergleisiger Ausbau bis nach Sankt Pölten gefordert.
- Franz Josephs-Bahn (FJB): Die Nahverkehrszüge sollten über die Stammstrecke der FJB verkehren. Die Fernzüge der FJB sollten allerdings über die Nordwestbahnstrecke (Absdorf-Hippersdorf und Stockerau) geführt werden. Zusätzlich sollte eine neue Strecke von Jedlersdorf über Donaufeld, Kagran nach Stadlau errichtet werden, sodass Fernzüge der FJB, Nordwestbahn (NWB), Ostbahn (Grusbach), Nordbahn und Ostbahn (Marchegg) zusammengefasst werden könnten.<sup>311</sup>

Ilz Idee war es also, die Fernbahnen zusammengefasst in einen Zentralbahnhof einmünden zu lassen. Dieser Hauptbahnhof sollte am Wiedner Gürtel, anstelle des Südbahnhofes, seinen Platz finden. Der Zentralbahnhof war außerdem als Durchgangsbahnhof ausgelegt.

An der Ostseite des neuen Bahnhofes würden die jenseits der Donau gebündelten Fernbahnen sowie die Ostbahn (Bruck/Leitha) einmünden. Zwischen Zentralbahnhof und Stadlau wurde deshalb eine neue Hochbahntrasse geplant, die im dritten Bezirk in gerader Linie zur Schlachthausbrücke führen sollte. Nach der Überbrückung des Donaukanals würde die Strecke eine Kurve machen, in gerader Linie den Prater und die Donau queren und nach einer weiteren Kurve in den Bahnhof Stadlau einmünden.<sup>312</sup>

Über die Westseite des Hauptbahnhofes würden die Süd- und die Westbahn bedient. Zur Verbindung mit der Westbahn sollte vom Zentralbahnhof bis Speising längs der Verbindungsbahn eine neue zweigleisige Strecke gebaut werden.<sup>313</sup> Ab Speising war eine möglichst gerade Strecke nach Nordwesten geplant, die in Hütteldorf in die Westbahn einmünden würde.<sup>314</sup>

---

<sup>311</sup> Ilz, Wiener Verkehrsfragen, S. 16.

<sup>312</sup> Ebenda, S. 18.

<sup>313</sup> Ebenda, S. 16.

<sup>314</sup> Ebenda, S. 18.

Für den eigentlichen Wiener Nahverkehr waren zwei unterirdische Achsen, eine Nord-Süd-Achse und eine West-Ost-Achse, vorgesehen.

Der Lokalverkehr der Nord-Süd-Achse hätte ihren Ausgangspunkt im Bereich der Franz Josefs-Bahn gehabt. Die Strecken der Hauptbahnlinien nördlich der Donau sollten wie bereits erwähnt, am linken Donauufer zusammengefasst werden, sodass auch der Lokal- bzw. Nahverkehr dieser Linien (NWB, Landesbahn nach Leopoldau, Ostbahn nach Grusbach, Nordbahn) davon profitieren sollte. Die Linien würden über die Nordwestbahnbrücke bzw. in weiterer Folge nach Heiligenstadt geführt werden. In Heiligenstadt würden sich die genannten Linien mit dem Lokalverkehr der FJB vereinigen und in die neue Untergrundbahn übergehen.<sup>315</sup> Diese Achse würde über Liechtenthal, Bauernfeldplatz, Liechtensteinstraße, Freyung, Graben, Kärntner Straße, Wiedner Hauptstraße und Favoritenstraße in ein Untergeschoß des Hauptbahnhofes führen.<sup>316</sup> Diese aus dem Norden kommenden Linien würden am Hauptbahnhof nach Süden in die Südbahn sowie Badener Lokalbahn und nach Osten hin in die Ostbahn münden. Diese Ostbahn erhielte eine neue Station Zentralfriedhof, um sich ab dort in Aspangbahn, Ostbahn (Bruck/Leitha) und Schwechat (bzw. Preßburger Lokalbahn) zu teilen.<sup>317</sup>

Die West-Ost-Achse würde ihren Anfang bei Penzing im Bereich der Westbahn nehmen und sich in zwei Stränge aufgliedern.

Der nördliche Strang sollte die Verbindung zu den nördlichen Strecken herstellen (Franz Josefs-Bahn, Nordwestbahn, Landesbahn nach Leopoldau, Ostbahn nach Grusbach, Nordbahn).<sup>318</sup> Diese West-Ost-Verbindung sollte ab Westbahnhof in die neue Untergrundachse münden und über Lindengasse, Spittelberg, Bellariastraße, Ballhausplatz, Michaeler Platz, Tuchlauben, Hoher Markt, Laurenzerberg, Schwedenplatz und Praterstraße (ab Praterstraße als Hochbahn) zum Nordbahnhof führen und dort in die Verbindungsbahn münden.<sup>319</sup> Vom Nordbahnhof würde nunmehr eine Verbindung nach Nußdorf zur FJB (über NWB, Brigittenau, Donauuferbahn) hergestellt werden, aber auch eine Verbindung über die Nordbahn nach Floridsdorf.

---

<sup>315</sup> Ilz, Wiener Verkehrsfragen, S. 19.

<sup>316</sup> Ebenda, S. 23.

<sup>317</sup> Ebenda, S. 19.

<sup>318</sup> Ebenda, S. 19f.

<sup>319</sup> Ebenda, S. 23.

Ein südlicher Strang der West-Ost-Achse sollte der Verbindungsbahn nach Meidling bzw. zur Südbahn folgen, um im Hauptbahnhof einerseits in die Ostbahn (Marchegg) andererseits über Ostbahn und Zentralfriedhof in die Aspangbahn, Ostbahn (Bruck/Leitha) und Preßburger Lokalbahn zu münden.<sup>320</sup>

Zusätzlich zu der Nord-Süd-Achse und der West-Ost-Achse sollten weitere ergänzende Linien beigefügt werden. Es handelte sich dabei um drei Gruppen von Ergänzungen<sup>321</sup>:

- 1) Die erste Gruppe bildeten die sogenannten Ergänzungslinien und sollten auf den Stadtbahnlinien beruhen. Die Vorortelinie sollte als Verbindung der Westbahn mit der Franz Josephs-Bahn dienen. Die Gürtellinie, bis nach Matzleinsdorf verlängert, würde eine Verbindung der oberen Wientallinie bzw. der Südbahn mit der Franz Josephs-Bahn herstellen, während die Donaukanallinie zwischen Hauptzollamt und Franz Josephs-Bahn verkehren sollte.
- 2) Die sogenannten Umgehungslinien sollten, ohne den Hauptbahnhof zu berühren, die Außenlinien miteinander verbinden; West-Ost-Verbindung (Westbahn-Verbindungsbahn-Donauländebahn-Preßburger Lokalbahn), Nordwest-Südost-Verbindung (Franz Josephs-Bahn-Verbindungsbahn-Preßburger Lokalbahn), Nord-Süd-Verbindung (Verbindung der Ostbahnäste) und Verbindung der Nordwestbahn mit der Nordbahn am linken Donauufer über Leopoldau und Jedlersdorf.
- 3) Der Gedanke der Rundlinien war einerseits den Verkehr zu verdichten, andererseits entlegene Gebiete an das hochrangige Schienennetz anzuschließen. Vor allem das Gebiet jenseits der Donau sollte dadurch einen Anschluss an das hochwertige Schienennetz erhalten. Es sollte insgesamt drei Kreise geben; westlicher, mittlerer, östlicher Kreis. Der westliche Kreis sollte Heiligenstadt über die Vorortelinie und die Verbindungsbahn mit dem Zentralbahnhof verbinden. Der östliche Kreis sollte seinen Anfang in Jedlersdorf nehmen, um über die neue Trasse nach Stadlau und die alte Ostbahnstrecke zum Hauptbahnhof zu gelangen. Diese beiden Rundlinien würden zwischen Zentralbahnhof und Heiligenstadt die Trasse der Nord-Süd-Achse befahren. Der mittlere Kreis würde aus der Strecke Heiligenstadt-Gürtellinie-Zentralbahnhof-

---

<sup>320</sup> Ilz, Wiener Verkehrsfragen, S. 20.

<sup>321</sup> Ebenda, S. 21f.

Hauptzollamt-Donaukanallinie-Heiligenstadt bestehen und die beiden anderen Kreise im Zentralbahnhof berühren.

Nach dem „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich erschien im Jahre 1938 ein weiterer Artikel von Ilz zur Wiener Landes- und Stadtplanung. Ilz wiederholte dabei weitgehend seine Ausführungen aus dem Jahre 1935. Für Ilz waren vor allem die Wiener Kopfbahnhöfe ein Sinnbild für die veralteten Strukturen im Wiener Verkehrswesen. Auch die Art und Weise, wie die Wiener Stadtbahn wieder in Betrieb gesetzt wurde, war für ihn nicht optimal. Für ihn war die realisierte Stadtbahnlösung, mit Fahrbetriebsmitteln der Straßenbahn einerseits und Nichtberücksichtigung der Vorortelinie andererseits, aus verkehrspolitischer Sicht kurzfristig, denn in dieser Form konnte nicht das gesamte Potential der Stadtbahn genützt werden.<sup>322</sup>

Für ihn stellte das Jahr 1925, also die Elektrifizierung und Wiederinbetriebnahme der Stadtbahn, eine verpasste Chance dar, die Wiener Verkehrsverhältnisse zu verbessern.

Seine detaillierten Ausführungen aus dem Jahre 1935 sollten einen Beitrag leisten, den öffentlichen Verkehr in und um Wien neu zu ordnen, zu verdichten und zu beschleunigen. Die von ihm vorgeschlagenen neuen Linien sollten neue Siedlungsgebiete erschließen und damit einen Anreiz zur Umsiedlung bzw. Entlastung zu dicht besiedelter Wohngebiete bieten. Seine Vorschläge für das Wiener Nahverkehrsnetz erfassten viele bis dahin vernachlässigte Randgebiete, die allerdings in seinen Studien mit dem Stadtkern in Verbindung gesetzt wurden.<sup>323</sup>

---

<sup>322</sup> Ilz, Der Gau Wien im Rahmen der Landes- und Stadtplanung, S. 431.

<sup>323</sup> Ebenda, S. 432.

Abbildung 18: Verkehrskonzept von Erwin Ilz aus dem Jahre 1935.



## 2. Die Wiener U-Bahn

### 2. 1. Verkehrs- und Stadtplanung vor dem Beschluss zum U-Bahn-Bau

Nachdem am 27. April 1945 Österreich in seinen alten Grenzen vor dem „Anschluss“ wieder zu bestehen begonnen hatte, stand der Wiederaufbau des Landes, insbesondere der Bundeshauptstadt Wien, im Vordergrund. In der zweiten Jahreshälfte 1945 wurde von Bürgermeister Theodor Körner eine „Enquete über den Wiederaufbau der Stadt Wien“ einberufen.<sup>324</sup> Das Ziel der Enquete war, einen nachhaltigen Plan für die Wiederherstellung der zerstörten Stadt auszuarbeiten. Zunächst ging es auch um die Frage Wiederaufbau so wie es war oder Wiederaufbau als Chance, um Fehler in der Stadtplanung der Vergangenheit zu beheben. Die dringendsten Probleme, die es zu lösen galt, waren die Instandsetzung und Wiederherstellung der zerstörten Wohnungen sowie der Infrastruktur.

#### 2. 1. 1. Roland Rainer:<sup>325</sup> Städtebauliche Prosa

Dieses Werk wurde unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1948 publiziert. Roland Rainer widmete sich darin vor allem dem Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Städte. Ihn beschäftigte die Deutung des Begriffes „Wiederaufbau“. Sollte Wiederaufbau im Sinne von „wiederaufbauen wie es war“ verstanden werden? Rainer kritisierte diese Ansicht und war der Meinung, dass durch eine Wiederherstellung der alten Kulturgüter nur ähnliche Formen wieder geschaffen werden könnten.

„Die heutigen Handwerker werden Dinge schaffen, die dem Verlorenen für unser Auge – und nur für dieses – sehr ähnlich sehen werden. Zeugen alter Kultur werden diese Dinge trotzdem nicht mehr sein (...).“<sup>326</sup>

Er stellt allerdings die Frage nach dem Sinn, alte Formen wieder zu errichten. Die alten Städte hatten ihre Fehler, waren der Situation zur Zeit ihres Schaffens angepasst, jedoch genügten sie nicht mehr den modernen Ansprüchen. Rainer vertrat die Meinung, nicht alte, vielleicht sogar veraltete, Strukturen wiederherzustellen. Er gehörte zu jenen, die die Zerstörungen für eine Neuordnung des Raumes nutzen mochten.

---

<sup>324</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 28.

<sup>325</sup> Architekt und Stadtplaner, Universitätsprofessor, Dr. techn.

<sup>326</sup> Rainer, Städtebauliche Prosa, S. 2.

Die Vorschläge zum besseren Funktionieren von Städten bezogen sich nicht konkret auf Wien. Dennoch erscheint es interessant, wie sich Rainers Ideen bezüglich des Verkehrs in der Stadt 1948 von denen aus dem Jahre 1961/62 (Planungskonzept Wien) unterscheiden<sup>327</sup>.

Rainer sah beim Personenverkehr (wie auch beim Güterverkehr) Handlungsbedarf, denn es würden Kapazitäten falsch genutzt. Er bezog sich dabei vor allem auf die Unausgeglichenheit, dass Kapazitäten nur in jeweils eine Richtung voll und in die andere Richtung nur zu einem geringen Teil genutzt würden. Ein solches Ungleichgewicht entstünde beim Personenverkehr wegen der Spitzenbelastungen während der Hauptverkehrszeit im Berufsverkehr. Rainer führte dies teilweise auf die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten und auf die Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land zurück. Der schwerwiegendste Grund wäre nicht die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte an sich, sondern die außergewöhnlich weiten Distanzen, die dabei zurückzulegen wären. Diese weiten Entfernungen entstünden einerseits durch eine mangelnde Raumordnung (räumliche Ordnung/Planung von Wohnungen, Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen und Erholungsräumen,...), andererseits auf Grund eines Wohnungsmangels. Rainer bemerkte daher:

„Ein gewisser Wohnungsüberschuss – gleichgültig, ob er durch Neubau oder Bevölkerungsrückgang entsteht – würde es vielen Arbeitenden möglich machen, in die Nähe ihrer Arbeitsstelle zu übersiedeln“.<sup>328</sup>

Außer Acht gelassen wurden dabei zwei wesentliche Momente: Ein Wohnungsüberschuss würde bedeuten, dass das Angebot größer als die Nachfrage wäre, was zu einem Preisverfall führen würde. Um eine optimale Verteilung im Falle eines Wohnungsüberschusses zu gewährleisten, müsste jedoch eine Bereitschaft bzw. große Flexibilität seitens der Bevölkerung bestehen, den Wohnort dem Arbeitsort anzupassen. Sind Menschen wirklich bereit, sozusagen der Arbeit nachzuziehen? Eine sinnvollere Raumordnung/Raumplanung würde die Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten reduzieren und grundsätzlich das gesamte Verkehrsbedürfnis verringern.<sup>329</sup> Dabei ging es Rainer nicht nur um den Berufsverkehr, sondern auch der Ausflugsverkehr an den Wochenenden könnte deutlich reduziert werden. Dies wäre möglich, wenn Menschen an ihren Wohnstätten über Grünflächen verfügen würden. Ein solcher Zustand würde das Bedürfnis, an den Wochenende ins Grüne, in die Naherholungsgebiete zu fahren, deutlich vermindern. Wenn allerdings jede Wohnstätte über

---

<sup>327</sup> Siehe Kapitel Roland Rainer, Planungskonzept Wien.

<sup>328</sup> Rainer, Städtebauliche Prosa, S. 114.

<sup>329</sup> Ebenda, S. 114.

eine dermaßen große Grünfläche verfügen würde, kann davon ausgegangen werden, dass es sich um eine sehr lockere Verbauung handeln muss. Das bedeutet aber, dass solche Siedlungsformen sehr flächenintensiv sind, was wiederum große zu überwindende Distanzen und somit wieder Mobilität (Verkehr) schafft.

Rainer untersuchte auch die Wahl des richtigen Verkehrsmittels. Er kam zu dem Schluss, dass das schnellste Verkehrsmittel nicht unbedingt das leistungsfähigste und brauchbarste sei. Das Personenauto ist jedenfalls das ineffizienteste Verkehrsmittel für den Einzelnen (geringe Kapazität, enormer Raumbedarf), der Autobus ist das unwirtschaftlichste Massenverkehrsmittel. Trotzdem sind die beiden genannten Verkehrsmittel überall dort sinnvoll, wo es sich nicht um Massenverkehr handelt, sondern um Fahrten von einzelnen Personen zu vereinzelt Zielen, also für jene Regionen und Gebiete, in denen die Einrichtung eines Massenverkehrsmittel unrentabel wäre.<sup>330</sup> Massenverkehrsmittel sind überall dort einzurichten, wo es das Verkehrsaufkommen erfordert, nämlich dort, wo viele Nutzer den gleichen Weg haben.<sup>331</sup>

Rainer bemerkte, dass ein Massenverkehrsmittel besonders effizient sei, wenn ihm eine eigene Verkehrsfläche zur Verfügung stünde und es aus diesem Grunde ohne Berührung mit anderen Verkehrsteilnehmern agieren könnte.<sup>332</sup> Daraus würden sich Möglichkeiten ergeben, diese in verschiedenen Ebenen zu führen. Während die Anlagekosten einer U-Bahn extrem hoch, einer Hochbahn zwar günstiger seien, wären die Kosten für eine Schnellbahn, die in Grünstreifen geführt würde, deutlich billiger. Es würde sich allerdings das Problem ergeben, dass in dicht verbauten Städten solche brachliegenden Grünflächen nur unzureichend vorhanden wären. Rainer meinte, Massenverkehrsmittel müssten sich nach dem Bedarf orientieren, „wo Menschen einen gemeinsamen Weg haben“.<sup>333</sup>

„Denn eine Verkehrsmaschine kann ihre Geschwindigkeit und ihre volle Leistung nur dann ohne unfruchtbaren Energieverlust und Materialverschleiß entfalten, ohne zu gefährden und gefährdet zu werden, wenn sie frei von jeder Behinderung durch andersartigen langsameren Verkehr, frei von Kreuzungen und Bindungen durch Bebauung nach ihren eigenen Gesetzen laufen kann.“<sup>334</sup>

Das ist ein klares und deutliches Bekenntnis Rainers, dass einem Verkehrsmittel sein eigener Verkehrsraum zugeteilt werden muss, wenn es effizient funktionieren soll. Besonders

---

<sup>330</sup> Rainer, Städtebauliche Prosa, S. 118.

<sup>331</sup> Ebenda, S. 119.

<sup>332</sup> Ebenda, S. 121.

<sup>333</sup> Ebenda, S. 119.

<sup>334</sup> Ebenda, S. 121.

interessant ist dieser Grundsatz, wenn er in einen Bezug zu Rainers Planungskonzept Wien gestellt wird. In diesem Konzept wird nämlich die Straßenbahn als Hauptträger des öffentlichen Verkehrs bezeichnet und werden dazu keine Alternativen angeboten. Zwar verkehrten die Stadtbahn und ab 1962 die Schnellbahn auf einer eigenen Ebene, doch wurden für die stärkst frequentierten Stellen der Stadt keine Entlastungen in Form der Errichtung eines Massenverkehrsmittels auf eigener Ebene vorgeschlagen.

### **2. 1. 2. Karl H. Brunner:<sup>335</sup> Stadtplanung für Wien**

Karl Brunner wurde im November 1948 zum Leiter der Wiener Stadtplanung berufen.<sup>336</sup> Brunner hatte Architektur und Nationalökonomie studiert und er hatte bereits Erfahrungen als Stadtplaner gesammelt. Er sollte in Wien nicht nur einzelne Projekte der Stadtentwicklung betreuen, sondern seine Aufgabe war auch die Erarbeitung eines neuen Flächenwidmungs- und Bbauungsplanes. Das Ergebnis seiner Arbeiten stellte das Werk „Stadtplanung Wien“ dar.

Brunner merkte an, dass die im 19. Jahrhundert entstandenen Kopfbahnhöfe, die sich nunmehr im dicht verbauten Gebiet befanden, ein Hindernis darstellten. Jedoch musste er feststellen, dass an den bestehenden Strukturen, bezüglich der Bahnanlagen in Wien, nur geringfügige Veränderungen möglich seien. Ihm schwebte zu diesem Zeitpunkt etwa die Auflassung der Verbindungsbahn sowie der Donauuferbahn vor und er wollte auch den Beginn der Südbahn erst in Meidling-Südbahnhof sehen, um die trennende Wirkung des Bahnviaduktes zwischen der Stadt und Favoriten zu entschärfen.<sup>337</sup> Auffallend ist, dass sich Brunner in seinem Kapitel Verkehrsplanung ausschließlich den Themen Schnellbahnsystem, Stadtbahn und Untergrundbahn widmete. Straßenbahnen und Autobusse wurden von seinem Verkehrskonzept ausgeklammert.<sup>338</sup>

Das Stadtbahnnetz bestand zu dieser Zeit aus der Wiental- bzw. Donaukanallinie, sowie aus der Gürtellinie. Kritisiert wurde in diesem Zusammenhang, dass die Stadtbahn zwar die inneren Bezirke, sowie die nördlichen und westlichen Bezirke entlang des Gürtels und des

---

<sup>335</sup> Architekt und Stadtplaner, Universitätsprofessor, Dr. techn.

<sup>336</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 37.

<sup>337</sup> Brunner, Stadtplanung für Wien, S. 21.

<sup>338</sup> Brunner, Stadtplanung für Wien.

Wienflusses berücksichtigte, jedoch nicht die Stadterweiterungsgebiete nördlich der Donau bzw. die Bezirke im Süden Wiens. Brunner erschien dabei vor allem der Ausbau der Gürtellinie besonders sinnvoll. Brunner wies darauf hin, dass zwischen Meidling Hauptstraße und Meidling-Südbahnhof bereits eine Straßenbahnlinie und zwischen Lobkowitzbrücke und Meidling-Südbahnhof eine Autobuslinie verkehrten. Es bestehe somit ein Bedarf in dieser Relation eine Schnellverkehrsverbindung einzurichten. Aus diesem Grunde müsste eine Verlängerung der Stadtbahn von der Gumpendorfer Straße über den Wienfluss und dann im Zuge des Margaretengürtels und weiter entweder über die Eichenstraße oder unter dem Matzleinsdorfer Frachtenbahnhof nach Meidling-Südbahnhof errichtet werden. Eine weitere Verlängerung etwa im Zuge der Pottendorfer Linie würde die zukünftigen Tochterstädte im Süden Wiens mit dem Stadtzentrum verbinden.<sup>339</sup> Der bestehende Viadukt vom Gumpendorfergürtel über den Wienfluss nach Meidling Hauptstraße sollte für Betriebszwecke bzw. für betriebliche Sonderfälle erhalten werden. Es sollte vielmehr eine Verbindungsschleife von der Gumpendorfer Straße über den Wienfluss zum Margaretengürtel gebaut werden. An der Kreuzung zwischen Gürtellinie und Wientallinie sollte dann eine gemeinsame Station eingerichtet werden. Zu diesem Zwecke müsste die Station Margaretengürtel der Wientallinie verlegt werden. Diese moderne Haltestelle sollte ein Umsteigeknoten werden, um die Verbindung zwischen Wiental und Gürtel zu erleichtern. Die Fahrgäste könnten dadurch direkt am Margaretengürtel umsteigen und würden sich eine Weiterfahrt zur Meidlinger Hauptstraße und eine dann folgende Rückfahrt zum Gürtel ersparen. Die Züge könnten von Hütteldorf über Wiental, Donaukanal, Gürtel, Margaretengürtel nach Meidling-Südbahnhof-Philadelphiabrücke geführt werden.<sup>340</sup>

Brunner erachtete nicht nur eine Verlängerung der Gürtelbahn in den Süden als erstrebenswert, auch ein Ausbau Richtung Norden, konkret über die Donau nach Floridsdorf, sollte überlegt werden. Der Ausbau Richtung Norden sei zwar noch nicht sehr dringend, sollte jedoch bereits in die Planungen einbezogen werden. Die Gürtellinie könnte dann über Heiligenstadt hinaus, möglicherweise nach einem Ausbau der Nordwestbahnbrücke, zunächst nach Floridsdorf gelangen und später nach Groß-Jedlersdorf bzw. Strebersdorf geführt werden.<sup>341</sup>

---

<sup>339</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 22.

<sup>340</sup> Brunner, Stadtplanung für Wien, S. 24.

<sup>341</sup> Ebenda, S. 22.

Brunner integrierte in sein Verkehrskonzept auch die Notwendigkeit einer U-Bahn. Zwar dachte er nicht an eine rasche Verwirklichung eines U-Bahnprojektes, doch bezeichnete er die U-Bahn als unerlässlich. Die Trassenwahl musste nach klaren Kriterien erfolgen, dazu schlug Brunner drei wesentliche Kennzeichen vor:<sup>342</sup>

-) Berücksichtigung der Bevölkerungsverteilung bzw. Bevölkerungsdichte. Das heißt, alle dicht bewohnten Bezirke sollten erfasst werden.

-) Es sollte kein zentralisierendes U-Bahnsystem geschaffen werden, sondern Stadtbahn und zukünftige U-Bahn sollten ein ausgewogenes, gleichmaschiges Schnellverkehrsnetz bilden. Aus diesem Grunde sei eine rechtwinkelige Kreuzung im Stadtzentrum, Stephansplatz, mit vier radialen Ausläufern, zu vermeiden. Stattdessen wäre die Bildung eines Dreiecks Schottentor-Stephansplatz-Karlsplatz anzustreben, um von jeder Ecke des Dreiecks eine Radiallinie ausströmen zu lassen. Damit könnte eine Zentrumsbildung am Stephansplatz, die zu einer übermäßigen Verkehrsbelastung führen würde und negative Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens hätte, vermieden werden.

-) Herstellung möglichst ausgeglichener bzw. Vermeidung einseitiger Belastungen.

Brunner erteilte einer U-Bahnlinie auf das linke Donauufer nach Floridsdorf bzw. Donaustadt eine Absage, denn das linke Ufer würde ohnehin durch die geplante Verlängerung der Gürtellinie nach Floridsdorf an das Schnellverkehrsnetz angebunden.<sup>343</sup>

### **2. 1. 3. Das Wiener Schnellbahnnetz von Kurt Keller<sup>344</sup>**

Im Jahr 1955, als die Erste Wiener Straßenverkehrsenquête stattfand, wurde eine Untersuchung zum öffentlichen Wiener Schnellverkehr abgeschlossen. Kurt Keller setzte sich in seiner Dissertation mit der Frage der Schaffung eines Schnellbahnnetzes auseinander, in welches die Wiener Schnellbahn (die in absehbarer Zeit realisiert werden sollte), die Wiener Stadtbahn und auch die Lokalbahn Wien-Baden integriert werden sollten. Zehn Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war der Verkehr auf den Straßen Wiens auf ein Niveau angewachsen, das es notwendig gemacht hatte, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Das

---

<sup>342</sup> Brunner, Stadtplanung für Wien, S. 27.

<sup>343</sup> Ebenda, S. 27.

<sup>344</sup> Dr. techn.

Ziel von Kellers Vorschlag war, den öffentlichen Massenverkehr auf eine zweite Ebene zu verlagern, um die Straßen für den MIV frei zu machen, sowie eine Beschleunigung des Massenverkehrs zu erreichen.

Keller betrachtete die bestehenden Stadtbahnlinien in ihrer Linienführung als nicht-optimal, die ihre Fahrgastfrequenz „ihrer Monopolstellung und tarifarischen Einbeziehung in das Straßenbahnnetz“<sup>345</sup> verdanke. Er kritisierte an der Stadtbahn ihren ringförmigen Charakter, da die Stadtbahn den inneren Kern der Stadt Wien umfuhr. Keller war der Meinung, dass Wien mit seinem stark ausgeprägten Stadtkern eine Schnellbahn mit radialer Struktur besser entgegenkäme.<sup>346</sup> Die ringförmigen Trassen der Stadtbahn hingegen könnten die Mobilitätsbedürfnisse der Wiener Bevölkerung nur eingeschränkt erfüllen.<sup>347</sup>

Kellers Plan war es daher, die Linien der Stadtbahn in einzelne Teile zu zerlegen und diese mittels neuer Strecken zu ergänzen, um eine optimale Streckenführung und eine Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse zu erlangen. Er schlug eine nord-südliche Linie, eine west-östliche Linie und eine „Restlinie“ vor.<sup>348</sup>

Die nord-südliche Linie sollte zunächst die bestehende Trasse der Gürtellinie von Heiligenstadt bis zum Westbahnhof benutzen.<sup>349</sup> Die Endpunkte dieser Linie sollten allerdings im Norden in Floridsdorf und im Süden, unter Einbeziehung der Lokalbahn, in Baden liegen. Durch die Verbindung von Wohn- und Industriegebieten versprach sich Keller eine konstante Auslastung bzw. Fahrgastfrequenz.<sup>350</sup> Für die alte Trasse von Heiligenstadt zum Westbahnhof plante Keller zwei neue Stationen ein. Zunächst sollte es zwischen Heiligenstadt und Nußdorfer Straße eine Haltestelle Döbling geben, da die beiden erstgenannten Stationen zwei Kilometer von einander entfernt waren. Eine zusätzliche Station wäre aus dieser Sicht notwendig. Die zweite neue Station ergäbe sich vor dem Hintergrund des Neubaus des Allgemeinen Krankenhauses, aber auch aus der dichten Besiedelung. Diese Station Michelbeuern sollte also zwischen Währinger Straße und Alser Straße eingefügt werden.<sup>351</sup> Vom Westbahnhof bis nach Meidling (Philadelphiabrücke) sollte eine neue Trasse

---

<sup>345</sup> Keller, Die Einbeziehung der Stadtbahn in ein Wiener Schnellbahnnetz, S. 2.

<sup>346</sup> Ebenda, S. 3.

<sup>347</sup> Ebenda, S. 4.

<sup>348</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>349</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>350</sup> Ebenda, S. 6.

<sup>351</sup> Ebenda, S. 27.

gebaut werden, und zwar unter der äußeren Gürtelstraße, parallel zur alten Trasse.<sup>352</sup> Erstaunlich ist, dass Keller keine direkte Verbindung zwischen der alten und der neuen Station Gumpendorfer Straße vorgesehen hatte.<sup>353</sup> Die Südbahn sollte in Meidling unterfahren werden und rund 600 m nach der Philadelphiabrücke könnten bereits die Gleise der Lokalbahn nach Baden befahren werden.<sup>354</sup> Die Verlängerung im Norden von Heiligenstadt nach Floridsdorf sollte über die Gleise der Nordwestbahn bewerkstelligt werden.<sup>355</sup>

Die west-östliche Linie sollte den Altbestand der oberen Wientallinie bzw. der Gürtellinie von Hütteldorf über Meidling Hauptstraße bis zum Westbahnhof befahren.<sup>356</sup> Während Hütteldorf die westliche Endstation sein sollte, war Kagran als östliche angedacht.<sup>357</sup> Die Station Westbahnhof/Mariahilfer Straße sollte entsprechend adaptiert werden, um die Streckenweiterführung in die Mariahilfer Straße (mit einer Station Neubaugasse) zu ermöglichen.<sup>358</sup> Interessanterweise hielt Keller in diesem Zusammenhang fest, dass eine Schnellbahnlinie von Ottakring „nie über Westbahnhof und Mariahilfer Straße“ führen sollte.<sup>359</sup> Die weitere Streckenführung war gedacht über die Babenbergerstraße, den Ring (mit einer Station Oper), die Kärntner Straße, den Stephansplatz, die Rotenturmstraße, den Schwedenplatz und die Praterstraße um den Praterstern zu erreichen.<sup>360</sup> Von hier in die Donaustadt ergaben sich wegen der verschiedenen Überquerungsmöglichkeiten der Donau unterschiedliche Trassierungen. Bei einer Unterfahrung der Donau sollte die Lassallestraße benutzt werden<sup>361</sup>, so wie auch bei einer Benützung der Reichsbrücke (unter Benützung der Straßenbahngleise<sup>362</sup>), jedoch im Falle einer Überbrückung mittels einer neu zu errichtenden Brücke die Ausstellungsstraße, um die Donau flußabwärts der Reichsbrücke zu überqueren<sup>363</sup>.

---

<sup>352</sup> Keller, Die Einbeziehung der Stadtbahn in ein Wiener Schnellbahnnetz, S. 30.

<sup>353</sup> Ebenda, S. 31.

<sup>354</sup> Ebenda, S. 32.

<sup>355</sup> Ebenda, S. 33.

<sup>356</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>357</sup> Ebenda, S. 8.

<sup>358</sup> Ebenda, S. 35.

<sup>359</sup> Ebenda, S. 10.

<sup>360</sup> Ebenda, S. 36.

<sup>361</sup> Ebenda, S. 37.

<sup>362</sup> Ebenda, S. 40.

<sup>363</sup> Ebenda, S. 38.

Der „Restlinie“, bestehend aus der Donaukanal Linie und der unteren Wientallinie, wurde von Keller nur eine geringe Bedeutung zugemessen.<sup>364</sup> Sie sollte zunächst unverändert bleiben, abgesehen von einer zusätzlichen Station zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke.<sup>365</sup>

Interessant erscheint die Auflistung der Knotenpunkte in Kellers Schnellbahnsystem.<sup>366</sup>

- Heiligenstadt
- Westbahnhof
- Meidling Hauptstraße
- Philadelphiabrücke
- Schwedenplatz
- Praterstern
- Hauptzollamt (Wien Mitte)

---

<sup>364</sup> Keller, Die Einbeziehung der Stadtbahn in ein Wiener Schnellbahnnetz, S. 5.

<sup>365</sup> Ebenda, S. 41.

<sup>366</sup> Ebenda, S. 13.



## **2. 1. 4. Erste Wiener Straßenverkehrsenquête**

Die 1. Wiener Straßenverkehrsenquête wurde vom 7. bis zum 16. November 1955 vom Wiener Bürgermeister Franz Jonas einberufen, um die Verkehrssituation in Wien zu analysieren und Lösungsvorschläge in Form von Empfehlungen auszuarbeiten. Insgesamt tagten fünf Kommissionen, deren Ergebnisse in 109 Empfehlungen Ausdruck fanden.

Die Kommissionen I, II, IV und V gaben bezüglich der Stadtbahn bzw. des zu bauenden U-Bahnnetzes interessante Empfehlungen ab. Jede Empfehlung gliederte sich dabei in einen sogenannten Wortlaut und einen Motivenbericht, das heißt jeder Empfehlung folgte eine Begründung.

In der Empfehlung Nr. 6 wurde auf die geplante Schnellbahn zwischen Wien Meidling und Wien Floridsdorf eingegangen. Vor allem vom weiteren Übergang der Züge auf die Nahverkehrsstrecken versprach man sich bessere Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt und ihrem Umland, aber auch eine Auflockerung der Siedlungssituation.<sup>367</sup>

Die Empfehlung Nr. 11 legte nahe, alle Planungen, die sich mit dem Ausbau der Stadtbahn bzw. dem Bau eines U-Bahnnetzes beschäftigten, nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu überprüfen, um die Dringlichkeit bzw. die Aktualität der Projekte festzustellen. Die Massenverkehrsmittel stellten nämlich das wirksamste Instrument zur Bewältigung des städtischen Verkehrs dar.<sup>368</sup>

Die Empfehlung Nr. 12 widmete sich allein der U-Bahn. Zunächst sollte eine Stammlinie im Bereich Praterstern-Innere Stadt-Westbahnhof detailliert geplant und zur Baureife gebracht werden. Das Ziel war eine spürbare Entlastung des Oberflächenverkehrs. Die Grundlagen für die genaue Festlegung der Trasse waren Bevölkerungsverteilung, Verkehrsdichte und Verkehrstendenzen. Eine genaue Planung der Trasse war deswegen von größter Bedeutung, um Bauvorhaben zu vermeiden, die den Bau einer U-Bahn behindern, verteuern oder vielleicht ganz unmöglich machten.<sup>369</sup>

Die Empfehlung Nr. 13 befasste sich mit einem möglichen Aus- bzw. Umbau der Stadtbahn. Dabei sollte der Umbau der Stadtbahn zu einer Schnellbahn untersucht werden. Ohne

---

<sup>367</sup> I. Wiener Straßenverkehrsenquête 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien, S. 13.

<sup>368</sup> Ebenda, S. 18.

<sup>369</sup> Ebenda, S. 19.

besondere Umgestaltung der bestehenden baulichen Anlagen sollten die Fahrzeuge ausgewechselt werden. Die Schaffung eines Stadtbahnringes, durch den Bau einer Verbindungsschleife zwischen Gürtellinie und Wientallinie gegen die Stadt, sowie die Verwirklichung der Verlängerungen der Gürtellinie nach Norden (Floridsdorf) und nach Süden (Meidling-Südbahnhof) würden die Attraktivität der Stadtbahn deutlich erhöhen. Die Stadtbahn stellte zu jenem Zeitpunkt das einzige öffentliche Verkehrsmittel dar, das in einer eigenen Verkehrsebene geführt wurde. Kapazität, Komfort und Wirtschaftlichkeit sollten gesteigert werden. Das Ziel der Stadtbahn blieb weiterhin für eine Entlastung des Oberflächenverkehrs zu sorgen. Durch Adaptierungsmaßnahmen sollte die Stadtbahn in ein künftiges U-Bahn- bzw. Schnellbahnnetz integriert werden.<sup>370</sup>

Die Kommission V gab zum oben genannten Thema insgesamt neun Empfehlungen ab.

In der Empfehlung Nr. 89 wurde angeführt, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖNV) zu fördern sei und das aus mehreren Gründen:

- ) der ÖNV benötigt von allen Verkehrsmitteln die geringste Fläche
- ) der ÖNV stellt die leistungsfähigste Beförderungsart dar
- ) der ÖNV allein ist in der Lage ein völliges Verkehrschaos an der Oberfläche zu verhindern.

Darüberhinaus diene der ÖNV allen Menschen, das bedeutete, er stand im Interesse der Allgemeinheit. Nur durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ließ sich der ansteigende Individualverkehr eindämmen, denn die öffentlichen Massenverkehrsmittel weisen den geringsten Flächenbedarf pro beförderte Person auf.<sup>371</sup>

In der Empfehlung Nr. 91 wurde darauf hingewiesen, dass es notwendig sei, verkehrsstatistische Erhebungen durchzuführen. Denn auf deren Basis erfolgte die Planung eines U-Bahnnetzes, um verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Erfordernissen zu entsprechen.<sup>372</sup>

Interessant erschien Empfehlung Nr. 96: Während bisher der Anschein erweckt wurde, der Ausbau der Stadtbahn bzw. der Bau einer U-Bahn stünden im Vordergrund, wurde dabei

---

<sup>370</sup> I. Wiener Straßenverkehrsenquête 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien, S. 20.

<sup>371</sup> Ebenda, S. 114.

<sup>372</sup> Ebenda, S. 116.

hervorgehoben, dass die Straßenbahn das Rückgrat des öffentlichen Massenverkehrs in Wien darstellte. Aus diesem Grunde war die Straßenbahn leistungsfähiger zu gestalten, nämlich durch den Einsatz moderner Fahrbetriebsmittel, durch die Zuweisung zweckdienlicher Fahrwege sowie durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen an Verkehrsknotenpunkten.<sup>373</sup>

Bedeutend war auch Empfehlung Nr. 100, denn sie steht in einem gewissen Widerspruch zu einer Empfehlung der Kommission I, Empfehlung 13. Betreffend der Erweiterung der Gürtellinie wurde zwar die Verlängerung nach Meidling-Südbahnhof empfohlen, die Verlängerung nach Floridsdorf sollte jedoch zurückgestellt und nach Aufnahme des Schnellbahnverkehrs durch die ÖBB nochmals geprüft werden.<sup>374</sup>

Die Empfehlung Nr. 101 griff nochmals, nach Empfehlung I/13, die Erneuerung des Wagenparkes der Stadtbahn auf. Die Stadtbahn sollte die Wagen der zukünftigen U-Bahn erhalten, um zu vermeiden, dass mehrere verschiedene Systeme entstehen, was besonders kostenintensiv wäre.<sup>375</sup>

In der Empfehlung Nr. 102 wurde ausgesprochen, was in der Empfehlung V/96 angedeutet worden war, nämlich die Verlegung der Straßenbahn unter die Erde – zumindest auf kurzen Strecken, um dadurch Schwierigkeiten, die auf der Oberfläche bestehen, zu beheben. Allerdings wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Verlegung der Straßenbahn (aus Kostengründen) nur auf kurzen Strecken vertreten werden kann.<sup>376</sup>

In der Empfehlung Nr. 103 kam eine Ablehnung der U-Bahn offen zum Vorschein. In Anlehnung an die Empfehlung V/96, hieß es, dass die Straßenbahn, wenn ihr die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt würden, das heißt Anschaffung von Großraumwagen, das Verkehrsaufkommen durchaus bewältigen könnte und der Bau einer U-Bahn nicht unbedingt notwendig wäre. Diese sei nur im Falle eines sprunghaften Anstieges des MIV notwendig. Aus diesem Grunde sei zumindest die Planung der U-Bahn ins Endstadium zu bringen, um im notwendigen Falle zumindest einen Plan sozusagen in der Schublade zu haben.<sup>377</sup> Ein

---

<sup>373</sup> I. Wiener Straßenverkehrsenquête 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien, S. 121.

<sup>374</sup> Ebenda, S. 125.

<sup>375</sup> Ebenda, S. 126.

<sup>376</sup> Ebenda, S. 127.

<sup>377</sup> Ebenda, S. 128.

wesentliches Element, für oder gegen den Bau einer U-Bahn zu entscheiden, stellten die Kosten dar.

In der Empfehlung Nr. 104 wurde festgestellt, dass die U-Bahn im Interesse aller stünde, denn sie entlaste den Verkehr an der Oberfläche und sei aus diesem Grunde gleich zu finanzieren wie der Straßenbau. Das bedeutete, dass nicht nur die Gemeinde, sondern auch der Bund seinen Beitrag zum Bau einer U-Bahn leisten müsste.<sup>378</sup>

Die Empfehlung Nr. 105 stand in einem gewissen Widerspruch zu Empfehlung V/103. Erstgenannte bestätigt eine bereits bestehende Verdichtung des Individualverkehrs, zumindest in den Hauptstraßen der Stadt Wien, und prognostizierte einen weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens an der Oberfläche. Deshalb bedürfte es einer Verlegung des öffentlichen Verkehrs in eine zweite Ebene, um notwendige Erleichterungen an der Oberfläche zu ermöglichen.<sup>379</sup>

Im Zusammenhang mit der 1955 in Wien stattfindenden Ersten Wiener Straßenverkehrsenquête wurden Vorschläge von namhaften Verkehrsexperten gesammelt und publiziert.

### **Max Mroß<sup>380</sup>**

Für Max Mroß stand fest, dass die Kapazitäten des oberflächlichen, öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft waren. Vor allem durch die stetige Zunahme des Individualverkehrs musste daran gedacht werden, Verkehrsmittel zu schaffen, die unabhängig vom Individualverkehr, also in einer zweiten Ebene, geführt werden müssten. Dieses neu zu schaffende Massenverkehrsmittel sei in einer zweiten Ebene, nämlich dem Untergrund, als U-Bahn auszuführen. Dies sei vor allem im dichten innerstädtischen, aber auch in allen anderen überlasteten Verkehrsräumen der Stadt Wien notwendig. Trotz der Errichtung einer U-Bahn seien jedoch Unterführungen von Straßenbahnen an besonders verkehrskritischen Stellen notwendig.<sup>381</sup>

---

<sup>378</sup> I. Wiener Straßenverkehrsenquête 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien, S. 129.

<sup>379</sup> Ebenda, S. 130.

<sup>380</sup> Direktor der Hamburger Hochbahn AG (HHA).

<sup>381</sup> Mroß, Bedeutung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, S. 81.

Während zu Ende des 19. bzw. zu Beginn des 20. Jahrhunderts U-Bahnen aus dem Grunde der Schaffung von Schnellverbindungen geschaffen wurden, seien sie nun aus einem zweiten Grund notwendig geworden. Die vollkommen überlasteten Verkehrsflächen an der Oberfläche mussten entlastet werden. Unabhängig von der Bevölkerungsentwicklung, selbst wenn diese zukünftig stagniert oder rückläufig ist, sei mit einer Zunahme des Straßenverkehrs, auf Grund der zunehmenden Motorisierung, zu rechnen.

Das besondere Problem in Wien war, dass die Innere Stadt weder von Straßenbahnen noch von der Stadtbahn erschlossen war. Zwar hatte es bereits beim Bau der Stadtbahn Pläne für eine Untergrundbahn durch die Innere Stadt geben, doch wurden diese niemals umgesetzt. Der erste Bezirk wurde daher nur von einem Omnibus-Netz erschlossen bzw. war nur mit einem Auto erreichbar.

Aus der Sicht Mroß` war es daher besonders wichtig, die Innere Stadt Wien in ein modernes U-Bahn-Netz zu integrieren. Vor allem die Aufschließung des Stadtkerns und auch der Einkaufsstraßen (Mariahilfer Straße, Kärntner Straße,...) sei erforderlich. Dies würde deren Attraktivität steigern. Mroß bemerkte, dass ausschließlich Untergrundbahnen über ausreichende Leistungsreserven verfügen würden.<sup>382</sup>

Während andere Stadtplaner und Verkehrsexperten vor einer Anknüpfung der Inneren Stadt (also des Stadtkerns um den Stephansplatz) und der Einkaufsstraßen mit der Begründung einer Überlastung und zu großen Anhäufung an Menschen und durch die Attraktivierung hervorgerufenen Bodenpreissteigerungen warnten, befürwortete Mroß diese.

Mroß` Gedankengang war nämlich, die Einkaufsstraßen und die City durch die Anknüpfung an ein U-Bahn-Netz zu stärken, um eine Entwertung auf Grund mangelnder Infrastruktur und eine mögliche Abwanderung zu verhindern.<sup>383</sup> Beim Bau einer U-Bahn sei es jedoch tunlichst zu vermeiden, neben Straßenbahn und Stadtbahn ein drittes Betriebssystem zu schaffen. Es wäre daher von Vorteil, die Stadtbahn einem modernen System anzupassen. Dadurch würde die Stadtbahn insgesamt modernisiert werden und wäre betriebswirtschaftlich sinnvoll.<sup>384</sup>

Wie später ersichtlich werden wird, wurden nur die Donaukanal- und die Wientallinie in das neue U-Bahnsystem integriert, während die Gürtellinie zwar zu einem späteren Zeitpunkt

---

<sup>382</sup> Mroß, Bedeutung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, S. 82.

<sup>383</sup> Ebenda, S. 82.

<sup>384</sup> Ebenda, S. 83.

vollkommen umgebaut und modernisiert, aber nicht in das U-Bahnsystem integriert werden konnte.

### **Karl H. Brunner**

Bereits in seinen Publikationen zur Stadtplanung 1952 und 1955 äußerte sich Brunner zur Lage des öffentlichen Verkehrs in Wien.<sup>385</sup> Er forderte die Erschließung von Gebieten Wiens durch die Gürtellinie, einerseits im Norden Floridsdorf, über Heiligenstadt hinaus, andererseits im Süden Meidling. Ausbau und Modernisierung (z.B.: der Einbau von Rolltreppen in die Stationsgebäude) würden die Straßenbahnlinien am Gürtel entlasten und den Zugang zur Stadtbahn erleichtern.<sup>386</sup> Brunner schlug eine neue Station zwischen Karlsplatz und Kettenbrückengasse vor, etwa im Bereich des ehemaligen Verkehrsbüros. Jedoch erst gemeinsam mit einem neu zu schaffenden Verkehrsmittel in einer zweiten Ebene, sollte die Stadtbahn mit dieser Untergrundbahn das Wiener Schnellbahn-Netz begründen. Von einer zukünftigen U-Bahn erwartete sich Brunner:

- ) raschere Fortbewegung bei gleichzeitig mehr Verkehrssicherheit
- ) Entlastung des Oberflächenverkehrs
- ) bessere Erschließung von Randgebieten bzw. größere Reichweite der öffentlichen Verkehrsmittel
- ) positive Effekte des U-Bahnbaus auf die städtische Wirtschaft.<sup>387</sup>

### **Josef Schmidt<sup>388</sup>**

Josef Schmidts Vorschläge konzentrierten sich vor allem auf drei Punkte:

- ) Schaffung eines Stadtbahnringes (Gürtel-Wiental-Donaukanal) durch die Errichtung einer Verbindungsschleife zwischen Gumpendorfer Straße und Margaretengürtel. Damit sollte eine höhere und vor allem ausgeglichene Frequenz erreicht werden.

---

<sup>385</sup> Brunner, Stadtplanung für Wien bzw. Brunner, Städtebau und Schnellverkehr.

<sup>386</sup> Brunner, Grundsätzliches, S. 97.

<sup>387</sup> Ebenda, S. 98.

<sup>388</sup> Sektionschef a.D., Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Dipl.-Ing.

-) Umgestaltung der Stadtbahn zu einer Schnellbahn. Gedacht wurde dabei an einen Ersatz der zweiachsigen Stadtbahnwagen durch vierachsige Wagen, die mehr Komfort, höhere Kapazitäten, einen rascheren Fahrgastwechsel und somit kürzere Stationsaufenthalte ermöglichen sollten.

-) Anschluss der Stadtbahn an Vollbahnstrecken. Die Stadtbahn könnte über Hütteldorf hinaus über die Westbahn bis etwa Purkersdorf, im Norden über Heiligenstadt einerseits über die Franz Josephs-Bahn nach Kritzendorf, andererseits nach Floridsdorf, Jedlersdorf und Stammersdorf geführt werden. Darüberhinaus wurde der Ast der Gürtellinie Gumpendorfer Straße-Meidling-Südbahnhof empfohlen.<sup>389</sup>

### **Bertold Ostersetzer<sup>390</sup>**

Bertold Ostersetzer war die Verlängerung der Gürtellinie nach Süden, Wien-Meidling, eine sinnvolle Maßnahme. Trotz der Planungen der ÖBB, eine Schnellbahnverbindung Wien Meidling-Hauptzollamt-Floridsdorf einzurichten, würde eine Verlängerung der Gürtellinie nach Floridsdorf nicht entbehrlich. Darüberhinaus bestand die Idee, zusätzlich die Donaukanallinie über Heiligenstadt nach Floridsdorf-Jedlersdorf (und Stammersdorf) zu führen, da die Schnellbahn der ÖBB nicht unbedingt die Verkehrsschwerpunkte berücksichtigen würde.<sup>391</sup> In Bezug auf die Notwendigkeit einer U-Bahn, die auch die Innere Stadt versorgt, führte Ostersetzer an, dass der Schienenverkehr in den Ersten Bezirk eindringen müsste und dies nur in Form einer U-Bahn sinnvoll möglich sei.<sup>392</sup>

### **Viktor Benesch<sup>393</sup>**

Viktor Benesch sah die Verlängerung der Gürtellinie nach Süden bis nach Meidling-Südbahnhof positiv, denn es bestünde dafür ausreichender Bedarf und die neue Strecke würde den Wert der Stadtbahn durchaus steigern. Allerdings sei die Verlängerung nach Norden nunmehr, mit dem Ausbau der Schnellbahn der ÖBB, überflüssig geworden. Dem Bau einer

---

<sup>389</sup> Schmidt, Vorschläge für einen schnellbahnmäßigen Ausbau der Wiener Stadtbahn, S. 99.

<sup>390</sup> Sektionschef, Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein (ÖIAV), Dr. techn.

<sup>391</sup> Ostersetzer, Zur Frage der Erweiterung der Stadtbahn und des Baus einer Untergrundbahn in Wien, S. 100.

<sup>392</sup> Ebenda, S. 101.

<sup>393</sup> Direktor a.D. der WVB (Wiener Verkehrsbetriebe), Dipl.-Ing.

U-Bahn stand er überhaupt sehr skeptisch gegenüber, denn seiner Meinung nach bestünde dazu kein Bedarf. Erst nach einer restlosen Ausschöpfung aller Kapazitäten an der Oberfläche, sei zu klären, wie die weitere Vorgangsweise sein könnte. Er stellte grundsätzlich die Frage, ob die Lösung des Verkehrsproblems nur durch eine Verlegung in den Untergrund zu erreichen sei. Zwar maß er der U-Bahn aus volkswirtschaftlicher Sicht große Bedeutung bei, jedoch bezweifelte er die tatsächliche Notwendigkeit zur Bewältigung des Massenverkehrs. Trotz seiner ablehnenden Haltung gegenüber dem Projekt einer U-Bahn, forderte er die Ausarbeitung von Plänen, um im Bedarfsfall gerüstet zu sein.<sup>394</sup> Eine Verlegung der Straßenbahn unter die Erde sei nur an gewissen Stellen eine geeignete Maßnahme und schon gar nicht ersetze eine unterirdische Straßenbahn eine U-Bahn.<sup>395</sup> Gegen eine Verlegung der Straßenbahn in eine zweite Ebene an verkehrsneuralgischen Punkten sprach sich allerdings Bertold Grohs<sup>396</sup> aus, denn dadurch ergäben sich für Schienenfahrzeuge überlange Rampen und erhöhte Betriebskosten.<sup>397</sup>

### **Franz Musil**

In einer Zeit des aufstrebenden Individualverkehrs zu Beginn der 1950er Jahre erkannte Musil, dass es das Ziel des öffentlichen Verkehrs sein musste, attraktiver zu werden. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge nahm in einem Ausmaß zu, dass der Verkehr an der Oberfläche ins Stocken geriet. Es musste ein Anreiz geschaffen werden, das Auto stehen zu lassen und stattdessen öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Ein Anreiz konnte nur dann bestehen, wenn das öffentliche Verkehrsmittel Menschen in einem feinmaschigen Netz schnell, günstig und sicher befördert. Die öffentlichen Verkehrsmittel benötigen viel weniger Raum als der Motorisierte Individualverkehr (MIV).

Die gegenwärtige Situation sah so aus, dass die Stadtbahn das einzige Verkehrsmittel war, das in einer zweiten Ebene, unabhängig vom Straßenverkehr, geführt wurde. Doch war dieses Stadtbahnnetz unvollständig, tangierte weder den Süden noch den Norden Wiens. Außerdem durchfuhr die Stadtbahn nicht die Innere Stadt, sondern fuhr nur teilweise um sie herum.

---

<sup>394</sup> Benesch, Gestaltung des öffentlichen Verkehrs; Wahl der Verkehrsmittel, S. 121.

<sup>395</sup> Ebenda, S. 122.

<sup>396</sup> Direktor der WVB (Wiener Verkehrsbetriebe), Dipl.Ing.

<sup>397</sup> Grohs, Betriebswirtschaftliche Probleme des Wiener öffentlichen Verkehrs, S. 118.

Musil schlug aus diesem Grunde, wie bereits 1910, die Verlängerung der Gürtellinie nach Meidling-Südbahn, aber auch die Verlängerung der Gürtel- und Donaukanallinie über Heiligenstadt nach Floridsdorf vor. Wenn allerdings die ÖBB eine Schnellbahn über die Verbindungsbahn von Meidling-Hauptzollamt-Floridsdorf einrichten sollte, könnte die Verlängerung der Stadtbahn nach Floridsdorf aufgeschoben werden. Musil dachte, nicht wie andere Experten, dass die Schnellbahn der ÖBB eine Verlängerung der Stadtbahn entbehrlich machen würde. Als weiteren Mangel führte er an, dass die Innere Stadt, Mariahilfer Straße, Währinger Straße, Alser Straße, Landstraßer Hauptstraße, also besonders die Hauptgeschäftsstraßen, von der Stadtbahn überhaupt nicht erfasst würden. Auf den genannten Straßen bestand jedoch ein großer Bedarf an einem leistungsfähigen öffentlichen Massenverkehrsmittel. Die neu zu schaffenden U-Bahnlinien müssten die Hauptgeschäftsstraßen bzw. die Innenstadt erschließen. Diese neuen Schnellverbindungen könnten eine Auflockerung der zu dicht bebauten Stadt bewirken, in dem sie die Stadt mit den Randbezirken verknüpften. An diesen Rändern könnten lockerverbaute, gartenstadtähnliche Siedlungen entstehen. Aus finanziellen Gründen würden die neuen Untergrundschnellbahnen zwar zunächst auf die inneren Stadtgebiete beschränkt bleiben, zukünftig jedoch auch die Randlagen erschließen und aufgelockertes, gesundes Wohnen ermöglichen.<sup>398</sup> Seiner Meinung nach sollte die Stadt nicht länger zögern dieses notwendige Massenverkehrsmittel in einer zweiten Verkehrsebene einzurichten.<sup>399</sup> Vor allem ergebe sich die Notwendigkeit, weil die Motorisierung noch lange nicht abgeschlossen sei. Eine Entlastung der verkehrsintensivsten Stellen sei nur durch unterirdische Schnellbahnen möglich. Wenn Musil schrieb „Jedem Einsichtigen ist dies seit Jahrzehnten klar“, dann darf darauf hingewiesen werden, dass er bereits im Jahre 1910 einen Plan für die Ausführung für Untergrundschnellbahnen in Wien vorgelegt hatte. Er war überzeugt davon, dass der Bau einer U-Bahn und der Ausbau der Stadtbahn die bestehenden Mängel im öffentlichen Verkehrsnetz der Stadt Wien mildern, dadurch ein sinnvolles Schnellbahnnetz entstehen lassen und die Verkehrsbedeutung heben würden.<sup>400</sup>

---

<sup>398</sup> Musil, Zu den Wiener Verkehrsproblemen, S. 158.

<sup>399</sup> Ebenda, S. 159.

<sup>400</sup> Ebenda, S. 160.

## **2. 1. 5. Karl H. Brunner: Städtebau und Schnellverkehr**

Im Jahre 1955 wurde Karl H. Brunners Werk „Städtebau und Schnellverkehr“ veröffentlicht, in welchem er in der zweiten Hälfte seiner Darstellung ausschließlich auf die Situation in Wien einging.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nahm die Anzahl der in Betrieb stehenden Kraftfahrzeuge kontinuierlich zu. In Wien stieg die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge von 47.242 im Jahre 1948 auf 104.634 im Jahre 1954.<sup>401</sup> Diese Entwicklung führte zu einer Überlastung des Straßenverkehrs, jedoch war die zunehmende Motorisierung ein Trend jener Zeit. Brunner hielt fest, dass das Verkehrsvolumen schneller stieg als die Bevölkerungszahl, und selbst bei stagnierender Bevölkerungszahl würde die Intensität des Verkehrs zunehmen. In den Jahren zwischen 1949 und 1953 nahm die Anzahl der durch Stadtbahn und Straßenbahn beförderten Personen stetig ab. Insgesamt reduzierte sich die Zahl der von öffentlichen Verkehrsmitteln transportierten Personen von 593,6 Mio. (1949) auf 541,5 Mio. (1953).<sup>402</sup>

Der Raum wurde allmählich zu eng für all die Fahrzeuge, die sich durch die verstopften Straßen drängten. Ihre Verbreiterung würde allerdings nicht nur massive finanzielle und wirtschaftliche Anstrengungen erfordern, vor allem musste eine Lösung in städtebaulicher Hinsicht (Denkmalschutz) gefunden werden. Kreuzungen konnten nicht beliebig erweitert bzw. vergrößert werden, jedoch konnten Verkehrsströmungen je nach Möglichkeit unter- oder überführt werden.

Durch die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs stieß die Kapazität der Straßen bald an ihre Grenzen. Der Anstieg an Autos führte einerseits zu einem größeren Bedarf an Verkehrsflächen, andererseits stieg auch die Nachfrage nach Parkraum. Nun sind Verkehrsflächen nur in begrenztem Ausmaß vorhanden. Durch einen zunehmenden Bedarf an Verkehrsflächen für den Autoverkehr, bei begrenzt vorhandenem Raum, ergab sich früher oder später die Situation, dass sich die Verkehrsteilnehmer in einer Ebene gegenseitig behinderten. Brunner erkannte bereits in den 1950er Jahren, dass die Verkehrssituation insgesamt nur durch eine Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs verbessert werden könnte. Er war daher der Ansicht, dass eine Lösung des Verkehrsproblems „einzig und allein

---

<sup>401</sup> Brunner, Städtebau und Schnellverkehr, S. 133.

<sup>402</sup> Ebenda, S. 135.

durch die Heranziehung einer zweiten Verkehrsebene, d.h. durch den Ausbau eines integralen U-Bahnsystems erzielt werden<sup>403</sup> könnte. Er schlug daher den Ausbau der Stadtbahn, aber auch den Bau einer komplett neuen U-Bahn vor. Für ihn war der Bau einer neuen U-Bahn, eben als ergänzendes Verkehrsmittel, unerlässlich. Es bedurfte allerdings einer einheitlichen Betriebsführung aller kommunalen Verkehrsmittel (Einheitstarif). Aus diesem Grunde sollte ein zukunftsorientiertes Konzept ausgearbeitet werden, auch deshalb, um den Bau einer neuen U-Bahn mit den Umbauten bzw. Investitionen im Bereich der Stadtbahn und Straßenbahn zu koordinieren. Denn nur Stadtbahn, U-Bahn und Straßenbahn ergäben ein sinnvolles, gesamtheitliches Verkehrssystem.<sup>404</sup>

„Auch ist es deshalb wichtig, beizeiten die prinzipiellen Beschlüsse hinsichtlich der künftigen U-Bahn zu fassen, weil dies auf das Investitionsprogramm der anderen Verkehrsmittel, der Stadtbahn und der Straßenbahnen, von Einfluss ist.“<sup>405</sup>

Brunner wiederholte 1955 was er bereits in seiner Publikation zur Wiener Stadtplanung 1952 gefordert hatte. Besonders wichtig für die Gürtellinie der Stadtbahn wäre nach Brunner eine Verlängerung sowohl nach Norden (Floridsdorf), aber auch nach Süden (zumindest bis Wien Meidling). Verkehrszählungen aus dem Jahre 1952 bestätigten, dass der Straßenbahnverkehr über die Floridsdorfer Brücke der weitaus stärkste in ganz Wien war.<sup>406</sup> Weitere Untersuchungen zeigten, dass in Floridsdorf ein besonderes Verkehrsbedürfnis nach den im Westen gelegenen Bezirken, entlang des Gürtels, bestand.<sup>407</sup> Wie schon 1952 sprach sich Brunner auch nun für einen Stationsbau zwischen der Kettenbrückengasse und dem Karlsplatz an der Wientallinie, durch eine Verkehrszählung aus dem Jahre 1953 bestärkt, aus. In diesem Abschnitt bestand eine Tagesfrequenz von etwa 80.000 Fahrgästen, während diese vergleichsweise zwischen Burggasse und Mariahilfer Straße-Westbahnhof 56.000 oder zwischen Schwedenplatz und Schottenring nur 52.000 betrug. Brunner argumentierte, dass der Abstand zwischen den beiden erstgenannten Stationen 1.150 m betrage, was im Zentrum, in einer Zone dichtesten Berufs-, Geschäfts- und Fremdenverkehrs deutlich zu groß sei. Eine neue Station beim Verkehrsbüro wäre eine sinnvolle Maßnahme, die entlastende Wirkung

---

<sup>403</sup> Brunner, Städtebau und Schnellverkehr, S. 156.

<sup>404</sup> Ebenda, S. 161.

<sup>405</sup> Ebenda, S. 171.

<sup>406</sup> Ebenda, S. 144.

<sup>407</sup> Ebenda, S. 169.

hätte und Getreidemarkt, Schillerplatz, Friedrichstraße, Naschmarkt usw. bedienen würde. Diese neue Station würde den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenkommen.<sup>408</sup>

Im Kreise der Stadtplaner schien es durchaus Zustimmung für ein U-Bahn-Projekt zu geben und es bestand weitgehend Konsens darüber, dass in Wien ein Bedarf an einer leistungsfähigen U-Bahn bestünde und dass diese früher oder später unentbehrlich sei.<sup>409</sup> Eigentlich hatte Wien bereits so etwas wie eine U-Bahn, nämlich die Wiener Stadtbahn.

„Jeder Fremde, der die früher erwähnte renovierte Haltestelle Mariahilfer Straße-Westbahnhof betritt, die durch eine unterirdische Passage sowohl vom Gürtel wie von der Halle des Westbahnhofes zugänglich ist, glaubt in eine moderne U-Bahn zu gelangen; erst wenn der Stadtbahnzug einfährt, wird er an der Bauart der Wagen den einzigen wesentlichen Unterschied bemerken.“<sup>410</sup>

Der Fuhrpark der Stadtbahn war veraltet und ihr Netz nicht mehr als ein Grundgerüst. Die Stadt Wien, die politische Führung, hatte nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges jedoch ihre Prioritäten nicht im Bereich Verkehr gesetzt, sondern im Wohnbau, so dass ein U-Bahnprojekt vorerst nicht realisiert werden konnte. Im Wissen dessen, führte Brunner in seinen Ausführungen an, dass der Bau einer modernen U-Bahn durchaus eine sinnvolle und soziale Maßnahme wäre. Der Verkehr könnte nämlich dadurch beruhigt und sicherer werden, außerdem könnten die alltäglichen Verzögerungen, hervorgerufen durch die Überlastung des bestehenden Systems, bedeutend reduziert werden. Darüberhinaus wäre das Bauprogramm selbst ein Wirtschaftsmotor, der einerseits Arbeitsplätze schaffen und andererseits dadurch den Konsum und damit die Wirtschaft insgesamt ankurbeln würde.<sup>411</sup>

## **2. 1. 6. Roland Rainer: Planungskonzept Wien**

Am 17. Juni 1958 fällte der Wiener Gemeinderat den Beschluss, Roland Rainer mit 1. Juli 1958 zum Stadtplaner der Stadt Wien zu bestellen. Bei seiner Berufung erhielt Rainer den Auftrag, innerhalb von drei Jahren ein städtebauliches Grundkonzept auszuarbeiten. Die Ergebnisse dieser Arbeit mussten einer gemeinderätlichen Stadtplanungskommission

---

<sup>408</sup> Brunner, Städtebau und Schnellverkehr, S. 168.

<sup>409</sup> Ebenda, S. 183.

<sup>410</sup> Ebenda, S. 171.

<sup>411</sup> Ebenda, S. 184.

vorgelegt werden. Während Rainers Amtszeit von 1958 bis 1961 tagte diese Kommission insgesamt 13 Mal.<sup>412</sup>

Wie schon Brunner bedauerte Rainer die Entwicklungen des 19. Jahrhunderts. Damals wurden zahlreiche Eisenbahnlinien und Kopfbahnhöfe errichtet. Diese flächenintensiven Bahnhöfe zogen nunmehr Kritik auf sich. Wien war seit dem Zerfall der Monarchie im November 1918 nicht mehr Zentrum eines Großreiches, sondern Hauptstadt eines kleinen Staates. Wien war von einem Zentrum der Wirtschaftsräume zu einer Vermittlerin geworden. Die Bahnhöfe lagen nach der im Laufe der Zeit stattgefundenen Stadterweiterungen nicht mehr am Rande derselben, sondern bildeten nunmehr große Barrieren inmitten des Stadtgebietes. Dieser Zustand wirkte sich negativ auf die täglichen Berufspendler aus, denn die Endpunkte der einzelnen Bahnlinien stellten bedeutende Verkehrsknoten des städtischen Verkehrsnetzes dar, was für den öffentlichen Nahverkehr eine wesentliche Herausforderung darstellte.<sup>413</sup>

Rainer wies darauf hin, dass der Großteil des täglich anfallenden Berufsverkehrs von den öffentlichen Verkehrsmitteln getragen wird. Dieser Zustand, bemerkte Rainer, sei einerseits wirtschaftlich, andererseits städtebaulich sehr sinnvoll. In Konkurrenz zum Öffentlichen Nahverkehr (ÖNV) steht der Motorisierte Individualverkehr (MIV). Dieser sei gegenüber dem öffentlichen Verkehr vor allem aus zwei Gründen benachteiligt: Erstens wegen der höheren Betriebskosten und zweitens, das schwerwiegendere Problem, wegen des hohen Bedarfs an Verkehrsflächen. Aus diesem Grunde ergab sich die Forderung, eine Abwanderung von Fahrgästen vom öffentlichen Verkehr hin zum MIV zu verhindern. Dieses Ziel konnte nur durch eine Steigerung der Attraktivität erreicht werden:

- ) günstige Tarife
- ) gute Umsteigemöglichkeiten
- ) Einrichtung von Durchgangslinien

Rainer wies im Bereich Verkehr ausdrücklich darauf hin, dass der Verkehr ein wichtiges Element der Stadtentwicklung sei. Durch eine verbesserte Raumordnung könnte das Verkehrsbedürfnis und damit das Verkehrsaufkommen vermindert werden. Darüberhinaus

---

<sup>412</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 45.

<sup>413</sup> Rainer, Planungskonzept Wien, S. 75.

sollten zu dicht verbaute Gebiete aufgelockert und zu locker besiedelte Regionen verdichtet werden. Damit könnte eine Überlastung der Verkehrsmittel bzw. ein Verlust auf Grund von Nichtauslastung von Verkehrsmitteln vermieden werden.<sup>414</sup> Hier argumentiert Rainer in der gleichen Art wie in seiner „Städtebaulichen Prosa“.

Bei einer Erhebung der Verkehrsziele fand Rainer heraus, dass die 12 am stärksten frequentierten Verkehrsziele am Rand der Inneren Stadt, etwa im Bereich bzw. um den Ring lagen, was für diese Gebiete eine große Belastung war. Dieser Umstand war wohl eine Folge der mangelhaften Erschließung der Inneren Stadt mittels öffentlicher Verkehrsmittel.<sup>415</sup>

Im „Planungskonzept Wien“ wurde die Straßenbahn als das bedeutendste, bestehende öffentliche Verkehrsmittel dargestellt. Es bestand zu diesem Zeitpunkt immerhin aus 61 Linien mit einem Streckennetz von 278 km. Dieses Straßenbahnnetz bestand vor allem aus Radiallinien, die aus der Nähe des Rings ausströmten und durch ergänzende Ringlinien vervollständigt wurde. Dieses Straßenbahnnetz sollte ausgebaut und optimiert werden, um den Anforderungen bezüglich Leistungsfähigkeit und Bequemlichkeit gerecht zu werden.<sup>416</sup>

In der Inneren Stadt bevorzugte Rainer den Autobus, denn dieser würde dem dortigen engen Straßennetz am besten gerecht werden. Der Autoverkehr in der City sollte keineswegs ansteigen, denn dies würde sich vor allem auf die wirtschaftliche Entwicklung der Innenstadt besonders negativ auswirken.<sup>417</sup>

Was die Errichtung einer zweiten Verkehrsebene in der City betraf, so äußerte sich Rainer darüber sehr skeptisch. Die geplanten Untergrund- und Unterpflasterlinien in der Inneren Stadt seien bisher immer aus finanziellen Gründen gescheitert. Ihm erschien eine Entlastung der Lastenstraße sinnvoller. Wo die Führung einer Straßenbahn auf einem eigenen Bankett aus Platzmangel nicht möglich sei, sollte diese auf einer zweiten Ebene geführt werden.<sup>418</sup> Konkret wurden die Strecken zwischen Alser Straße und Karlsplatz bzw. zwischen Eichenstraße und Südtiroler Platz genannt.

Neben Straßenbahn und Autobus waren die Stadtbahn und die Schnellbahn Träger des öffentlichen Verkehrs in Wien. Sie alle sollten gemeinsam in einem zusammenhängenden und

---

<sup>414</sup> Rainer, Planungskonzept Wien, S. 80.

<sup>415</sup> Ebenda, S. 81.

<sup>416</sup> Ebenda, S. 81.

<sup>417</sup> Ebenda, S. 84.

<sup>418</sup> Ebenda, S. 84.

koordinierten Verbund handeln. Die Stadtbahn bestand in der Form der Wiental-Donaukanal-Linie und der Gürtellinie. Erstere berührte die Innere Stadt an mehreren Punkten bzw. fuhr teilweise um sie herum. Kritik rief jedoch die Gürtellinie hervor. Rainer kritisierte, dass die Haltestellen teilweise eine ungünstige Lage in Bezug zu den kreuzenden Radialstraßen aufwiesen. Auch die Stationsgebäude würden unzureichend ausgestattet sein, was teilweise bis heute so geblieben und auf die baulichen Gegebenheiten zurückzuführen ist. Das größte Defizit der Gürtellinie lag allerdings in der fehlenden Anknüpfung an die Stadterweiterungsgebiete im Süden und Norden Wiens. Richtung Norden war sich Rainer sicher, dass eine Verlängerung zur Engerthstraße ausreichen würde, da die dortige Schnellbahn einen weiteren Anschluss nach Floridsdorf sicherstellen würde. Richtung Süden wurde, wie in vergangenen Jahren, eine Verlängerung nach Meidling-Philadelphia-Brücke geplant.<sup>419</sup> Das Planungskonzept ging jedoch davon aus, dass eine baldige Verlängerung bis in das Gebiet von Siebenhirten notwendig wäre. Diese Verlängerungen der Gürtellinie würden die Stadterweiterungsgebiete mit den verdichteten Gebieten am Gürtel verbinden, was zu einer Auflockerung der Strukturen beitragen würde. Die Schnellbahn würde die südlichen und östlichen Stadtteile integrieren. Ein Einheitstarif mit den übrigen Verkehrsmitteln und ein Fahrplan mit kurzen Intervallen würden zu einem Erfolg beitragen.<sup>420</sup>

## ***2. 2. Die U-Bahn wird verschoben***

Ein Vergleich der oben genannten Konzepte der verschiedenen Stadtplaner zeigt doch einige Gemeinsamkeiten. Was die Stadtbahn anging, so war man sich durchaus einig, die bestehende Gürtellinie auszubauen. Die Verlängerung nach Süden wurde bis zum Bahnhof in Meidling vorgeschlagen, Rainer hatte bereits eine Verlängerung bis nach Siebenhirten als sinnvoll erachtet. Was den Ausbau dieser Linie nach Norden anging, herrschte geteilte Meinung über das richtige Ausmaß. Während Brunner und Keller die Verlängerung der Gürtellinie bis nach Floridsdorf forderten, liefen die Empfehlungen der Straßenverkehrs-enquete und auch Rainers darauf hinaus, dass dies nicht notwendig wäre. Allein der Ausbau der Schnellbahn zwischen Meidling und Floridsdorf würde ausreichen, um die jenseitigen Gebiete der Donau an das hochwertige öffentliche Verkehrsnetz anzuschließen. Stattdessen sollte die Gürtellinie

---

<sup>419</sup> Rainer, Planungskonzept Wien, S. 85.

<sup>420</sup> Ebenda, S. 86.

Richtung Norden nur an die Schnellbahn, zum Beispiel bei der Engerthstraße, herangeführt werden. In einem Punkt herrschte vollkommene Übereinstimmung, nämlich, dass ein U-Bahn-Projekt ausgearbeitet werden müsste, um bei Bedarf darauf vorbereitet zu sein und die Vorlaufzeit zu verkürzen. Die Wiener Kommunalpolitik wehrte sich zu diesem Zeitpunkt noch gegen eine U-Bahn und griff freudig die Empfehlungen der Straßenverkehrs-enquete und jene Rainers auf. Zunächst wurde versucht die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn zu erhöhen und dieselbe zu beschleunigen. Noch wurde versucht, ganz im Sinne der autogerechten Stadt, Fußgänger als auch Straßenbahn an verkehrsintensiven Stellen von der Oberfläche zu entfernen und unter die Erde zu verlegen.

### **2. 2. 1. Die Wurzeln der autogerechten Stadt**

Unter der Leitung von Le Corbusier wurde im Jahre 1933 auf dem IV. Internationalen Kongress für Moderne Architektur (IV. Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) in Athen, die sogenannte Charta von Athen verabschiedet. Stadtplaner und Architekten hatten sich dabei mit den Aufgaben und Anforderungen der modernen Siedlungsentwicklung auseinander gesetzt. Erst im Jahre 1943 publizierte Le Corbusier die Abschlusserklärung, mit Kommentaren versehen, als Charta von Athen. Im Mittelpunkt des Interesses standen dabei die Themen Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Der Städtebau sollte sich diesen drei elementaren Funktionen widmen. Die Entflechtung der städtischen Funktionsbereiche, die Entlastung (Auflockerung) sowie die verkehrsgerechte Gestaltung der Städte sollten dazu beitragen, die Effizienz zu steigern.<sup>421</sup> Le Corbusier bemerkte dabei vor allem am Beispiel der historisch gewachsenen Städte, dass sie den modernen Bedürfnissen nicht mehr genügten. In Bezug auf den modernen städtischen Verkehr waren die Strukturen veraltet. Es störten ihn besonders die inzwischen zu eng gewordenen Straßen und die Vermischung der verschiedenen Verkehrsarten.<sup>422</sup> Die Breiten der Straßen waren noch in einer Zeit bestimmt worden, in der es nur Fußgänger und Kutschen gegeben hatte. Doch nun gab es Kraftfahrzeuge. Einerseits nahm deren Anzahl stetig zu und andererseits wurde deren Geschwindigkeit ständig erhöht. Darüberhinaus mussten sich die Kraftfahrzeuge unter diesen Voraussetzungen auch noch den ihnen zugewiesenen Raum mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen, was Le Corbusier dazu

---

<sup>421</sup> Hilpert, Le Corbusiers „Charta von Athen“, S. 13 bzw. Gruen, Die lebenswerte Stadt, S. 161.

<sup>422</sup> Hilpert, Le Corbusiers „Charta von Athen“, S. 146.

brachte, sich Gedanken zu einer Verbesserung der Verkehrssituation zu machen. Dabei soll festgehalten werden, dass für Le Corbusier der Kraftfahrzeugverkehr im Mittelpunkt stand und er daher als Wegbereiter bzw. als Vorbote des Konzepts der „autogerechten Stadt“ gelten darf.<sup>423</sup> Die Stadt sollte dem Verkehr angepasst werden. Interessant ist auch der Standpunkt Le Corbusiers zu Eisenbahnen im städtischen Gebiet. Er nahm eine ähnliche Meinung ein, wie sie später Karl Brunner hatte, nämlich, dass Eisenbahnen städtische Gebiete willkürlich teilen und somit ganze Stadtteile von einander isoliert werden.<sup>424</sup>

Es ging ihm nicht nur um die Trennung der Verkehrsarten aus Gründen der Beschleunigung des Kraftfahrzeugverkehrs, sondern es lag ihm auch die Senkung des Unfallrisikos und die Steigerung der Verkehrssicherheit am Herzen, vor allem die Sicherheit der Fußgänger. Es sei

„jeder der Verkehrsstraßen eine präzise Bestimmung zuzuteilen, sei es, daß sie den Fußgängern, den Autos, den Lastwagen oder den Fernfahrern zugedacht ist; dann muß man diesen Straßen je nach der Rolle, die ihnen zugeschrieben wird, spezielle Ausmaße und spezielle Merkmale geben (...).“<sup>425</sup>

Die Gedanken Le Corbusiers fortsetzend, publizierte Hans Bernhard Reichow seine Gedanken und Vorschläge zur „autogerechten Stadt“. Das Werk erschien zu einer Zeit, als die Motorisierung der Massen bereits voll eingesetzt hatte und der Raum auf den Straßen der europäischen, und auch amerikanischen, Straßen allmählich knapp wurde. So wie bereits bei Le Corbusier findet sich auch bei Reichow das Prinzip der strikten räumlichen Trennung der einzelnen Verkehrsarten auf eigene Verkehrsflächen, um einerseits den Verkehrsfluss sicherzustellen und andererseits die Sicherheit, vor dem Hintergrund der ständig steigenden Geschwindigkeiten, der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

„In der autogerechten Stadt von morgen sollten Fahrzeuge und Fußgänger sowohl in der City als auch in den Wohnbezirken und in der freien Natur grundsätzlich auf räumlich voneinander getrennten Wegen verkehren.“<sup>426</sup>

Das Vorbild, das Ideal, das Reichow im Sinn hatte war der menschliche Blutkreislauf. Der Verkehr sollte fließen können, ohne Stockungen, ohne Stauungen oder irgendwelchen Zusammenstöße.<sup>427</sup> Die Stadt sollte dem Verkehr angepasst werden. Für die vorliegende Arbeit soll vor allem Reichows Umgang mit den Fußgängern näher beleuchtet werden. Die Fußgänger waren und sind jene Verkehrsteilnehmer, die zunächst die geringste

---

<sup>423</sup> Hilpert, Le Corbusiers „Charta von Athen“, S. 147.

<sup>424</sup> Ebenda, S. 148.

<sup>425</sup> Ebenda, S. 149.

<sup>426</sup> Reichow, Die autogerechte Stadt, S. 39.

<sup>427</sup> Ebenda, S. 19.

Geschwindigkeit aufweisen und darüber hinaus, im Vergleich zu Kraftfahrzeugen, über keinerlei „Knautschzonen“ verfügen. Die Fußgänger werden also am stärksten vom Kraftfahrzeugverkehr beeinträchtigt, sei es durch Lärm und Abgase oder eben durch Unfall- bzw. Gesundheitsgefährdung. Für die ersten beiden Formen der Belästigung hatte Reichow die Idee, die Fußwege abseits der Fahrstraßen zu führen, möglichst durchs Grüne – was allerdings in dichtverbauten Städten schwierig umzusetzen scheint.<sup>428</sup> Viel interessanter sind seine Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger in Städten, weil sich dabei eine Parallele zur damaligen Entwicklung in Wien ziehen lässt. Reichow gestand ein, dass die Gehsteige teilweise ihren Schutzcharakter eingebüßt hätten, weil sie keinen wirksamen Schutz vor Kraftfahrzeugen mehr bieten:

„Nehmen doch die Unfälle, selbst auf den Bürgersteigen immer mehr zu, weil die Fahrer im Falle eigener Gefährdung aus dem stärksten aller Triebe, dem Selbsterhaltungstrieb, auch die Bürgersteige zur Fahrbahn machen.“<sup>429</sup>

Reichow kritisierte allerdings die hohen Geschwindigkeiten im Stadtgebiet und forderte deshalb eine Geschwindigkeitsbegrenzung bei 50 km/h.<sup>430</sup> Er regte auch die Ausschaltung des Fahrverkehrs im Inneren von Einkaufszentren an. Er rechtfertigte die Einrichtung von Fußgängerzonen im Bereich von Einkaufszentren damit, dass dies sowohl die Bequemlichkeit als auch die Ruhe der (potentiellen) Käufer fördern würde. Die Menschen könnten sich viel besser auf die Schaufenster und das Gespräch miteinander konzentrieren. Zwar meinte Reichow dabei das Innere von Einkaufszentren, die nach außen hin weiterhin mit Kraftfahrzeugen erreicht werden sollten, doch diese Diskussion der Verkehrsberuhigung in innerstädtischen Einkaufsstraßen sollte beim Bau der Wiener U-Bahn und der damit verbundenen Einrichtung von Fußgängerzonen geführt werden.<sup>431</sup>

Was jedoch in den 1950er und 1960er Jahren bereits von großer Bedeutung war, sind die Fußgängerunterführungen bzw. Fußgängerpassagen, wie sie zum Beispiel an der Wiener Ringstraße entstanden sind. Vor dem Hintergrund der Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger, regte Reichow die Anlage von attraktiven Fußgängerunterführungen an stark frequentierten Straßen bzw. Kreuzungen an. Die Attraktivität solcher Unterführungen würde nach Reichow

---

<sup>428</sup> Reichow, Die autogerechte Stadt, S. 33.

<sup>429</sup> Ebenda, S. 34.

<sup>430</sup> Ebenda, S. 34.

<sup>431</sup> Ebenda, S. 35.

von den Geschäften und deren Schaufenstern sowie den Cafés in den Passagen abhängen.<sup>432</sup> Dennoch bemerkte er, dass das Treppensteigen bei den Benutzern unbeliebt sei und deshalb, bei Unter- oder Überführungen, möglichst darauf zu achten sei, dass Rolltreppen zur Verfügung stehen. Dort, wo ausreichend viel Platz war, sollten überhaupt Treppen vermieden und stattdessen Rampen errichtet werden.<sup>433</sup>

Die Problematik der unterirdischen Passagen waren nicht nur die Treppen, sondern auch die Sicherheit, vor allem nach Ladenschluss. Und, die Fußgänger wurden unter die Erde verbannt, ganz klar wurde dem Kraftfahrzeug der Vorzug gegeben, wenn man will, unter dem Vorwand, die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen.

### **2. 2. 2. Wiener Fussgängerpassagen**

Wien ist eine historisch gewachsene Stadt, die viele Baudenkmäler vergangener Zeiten beheimatet. Wenn es um die Lösung von Verkehrsproblemen ging, dann konnte nicht allein auf den Verkehr Rücksicht genommen werden, sondern die zu ergreifenden Maßnahmen mussten im Einklang mit der Denkmalpflege stehen. Die Verkehrslage an der Wiener Ringstraße spitzte sich allmählich zu. Der Ring selbst umschließt die Innere Stadt, die eine Häufung von Geschäften und Büros aufweist und in welcher ein reger Fußgängerverkehr herrscht. Zahlreiche Radiallinien der Straßenbahn und bedeutende Radialstraßen mündeten in diese Straße. Die Kreuzung der Kärntnerstraße mit der Ringstraße war eine der am stärksten belasteten am gesamten Ring.

---

<sup>432</sup> Reichow, Die autogerechte Stadt, S. 37.

<sup>433</sup> Ebenda, S. 38.

**Tabelle 1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der Kreuzung Kärntnerstraße/Kärntnerring.**

Kärntnerring/Kärntnerstraße	Anzahl der Straßenbahnen pro Tag	Anzahl der PKW pro Tag
1948	1.861	7.373
1951	2.171	11.478
1954	2.242	20.658

Dieses außerordentlich hohe Verkehrsaufkommen stellte einerseits eine Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer dar, andererseits behinderten einander dieselben. Im Jahre 1952 wurde daher begonnen, Lösungen zu erarbeiten, um diesen verkehrsneuralgischen Punkt zu entschärfen. Schließlich wurden drei Vorschläge ausgearbeitet:

- ) Unterführung der Ringstraße unter Kärntnerstraße und Operngasse
- ) Unterführung der Kärntnerstraße und der Operngasse unter der Ringstraße
- ) Fußgängerunterführung/Fußgängerpassage

Aus städtebaulichen Gründen (zu lange Rampen, unerträgliches Erscheinungsbild bzw. Zerstörung des harmonischen Gefüges) war es nicht möglich, die Varianten eins und zwei umzusetzen. Aus diesem Grunde wurde die dritte Variante zur Ausführung angenommen. Ein elliptischer Grundriss sollte die kürzesten Gehwege garantieren. Der Einbau von Rolltreppen hob den Komfort für die Benutzer, was dazu führen würde, dass die Unterführung gut angenommen wurde.<sup>434</sup> Benutzer, also Fußgänger und Umsteiger, sollten nicht nur diesen Knotenpunkt sicher passieren können, sondern durch den Einbau von Geschäften in der Passage, die Möglichkeit haben, einzukaufen. Interessant ist das Belüftungssystem der Opernpassage. Durch eine Luftentnahmestelle im Burggarten wurde gefilterte Frischluft, über Lüftungskanäle in den Geschäften, in das Verkehrsbauwerk geführt und auf Grund des entstehenden Überdrucks wurde die verbrauchte Luft über die Stiegenanlagen abgeführt, was zusätzlich das Eindringen von Abgasen verhindert. Diese Passage konnte am 4. November

<sup>434</sup> Kment, Parrer, Wiener Fußgängerpassagen, In: Der Aufbau 01,02/1966, S. 29.

1955 eröffnet werden.<sup>435</sup> Auf der Ersten Wiener Straßenverkehrsenquête wurden unter- und oberirdische Fußgängerpassagen als „das beste Mittel zum Schutz der Fussgänger“ bezeichnet. Solche Passagen sollten wegen der hohen Errichtungskosten allerdings nur an den bedeutendsten und verkehrintensivsten Stellen errichtet werden.<sup>436</sup> Weitere Fußgängerpassagen am Ring waren die Albertinapassage (Operngasse-Ring) sowie die Babenbergerpassage (Babenbergerstraße-Ring).

Durch die Anlage von unterirdischen Passagen wurde zumindest erreicht, dass der Fussgängerverkehr in eine zweite, sichere Ebene verlegt wurde. Das Ziel war nicht nur den Verkehrsfluss zu verbessern, sondern die Teilnehmer zu schützen, vor allem die Fußgänger, die das schwächste Glied in der Kette Verkehr darstellen. Dennoch darf nicht darüber hinweggesehen werden, dass die Fußgänger letztendlich von der Straße, von der Oberfläche, verbannt wurden. Diese Vorgangsweise, die „Oberfläche“ dem MIV vorzubehalten, ist ein wesentliches Kennzeichen des Prinzips der „autogerechten Stadt“. Eine Umkehr hin zur „lebensgerechten Stadt“, wie sie Viktor Gruen skizziert hat, wird in Wien erst mit dem U-Bahn-Bau zu Beginn der 1970er Jahre erfolgen. Zunächst stand noch das Paradigma der „autogerechten Stadt“ im Vordergrund, was ganz im europäischen Trend lag und auch Auswirkungen auf die Trassierung der Wiener Straßenbahn haben sollte.

### **2. 2. 3. U-Pflab und U-Strab**

In der Geschichte reicht die Idee der Führung einer Straßenbahn auf einer zweiten Ebene bis ins Jahr 1885 zurück. Anlässlich der Weltausstellung 1958 in Brüssel fand diese Methode wieder Anwendung.<sup>437</sup> Auch auf der Ersten Wiener Straßenverkehrsenquête im Jahre 1955 wurde die Verlegung der Straßenbahn unter die Erde thematisiert. Zwar wurde ausdrücklich davon Abstand genommen, die Verlegung von Straßenbahnen in den Untergrund über längere Strecken hinweg zu empfehlen, jedoch wären überall dort Unterpflasterbahnstrecken gerecht „wo durch kurze Unterführungen alle Verkehrsschwierigkeiten auf der Oberfläche behoben werden können.“<sup>438</sup>

---

<sup>435</sup> Wrana, Verkehrsbauten in Wien, In: Der Aufbau 02/1962, S. 42.

<sup>436</sup> I. Wiener Straßenverkehrsenquête 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien, S. 96.

<sup>437</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 164.

<sup>438</sup> Wiener Straßenverkehrsenquête 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien, S. 127.

In Wien dauerte die Periode der Planung und Herstellung solcher Unterpflasterstraßenbahnen etwa von 1949 bis 1969. Diese U-Straßenbahn-Phase lässt sich nach Kurz in drei Abschnitte gliedern:

-) 1949-1959: Unterfahrung von stark frequentierten Plätzen durch die Straßenbahn (Beispiel: Südtiroler Platz, Eröffnung am 7. Mai 1959)

Am Südtiroler Platz kreuzt der Gürtel die Favoritenstraße sowie die Laxenburger Straße, wobei zu bedenken ist, dass vor der Regulierung auf allen drei Straßen Straßenbahnverkehr herrschte. Dieser Knotenpunkt wurde zu einem Nadelöhr, an dem sich der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr gegenseitig behinderten. Die Lösung des Problems sah so aus, dass der Verkehr in der Radialrichtung im Niveau belassen wurde, während in Richtung des Gürtels der gesamte Verkehr in die Tiefe verlegt wurde. Am Südtiroler Platz wurde die Straßenbahn zum ersten Mal in Wien in eine zweite Verkehrsebene, in eine Unterführung, mit einbezogen. Das Tiefbauwerk besteht aus einer Autounterführung, einer Straßenbahnunterführung samt Haltestellen und einer Fußgängerpassage. Letztere ist direkt mit der Schnellbahn verbunden.<sup>439</sup>

-) U-Pflab (Beispiel: Schottentor, Eröffnung am 16. September 1961):

Dieses System ist allein auf die Straßenbahn zugeschnitten. Ein späterer Umbau auf U-Bahn-Betrieb war daher nicht möglich. Die Haltestelle Schottentor gleicht einem Stern, der in fünf Richtungen ausstrahlt; Schottenring, Schottengasse, Dr. Karl Lueger-Ring, Universitätsstraße und Währingerstraße. Alle fünf Straßen wurden auch von Straßenbahnlinien befahren, so daß ein reger Kreuzungsverkehr herrschte. An dieser Stelle bedurfte es einer großzügigen Verkehrslösung. Schließlich wurde ein Projekt angenommen, das die Schaffung einer zweiten Verkehrsebene sowie eine Fußgängerpassage vorsah. Die Radiallinien sollten nunmehr vor dem Ring ihre Endschleife haben und nicht mehr die Ringstraße kreuzen. Die Straßenbahnlinien der Währingerstraße bekamen eine unterirdische, jene der Alser Straße eine oberirdische Schleife. Die Haltestelle der Ringlinien in Richtung der Oper wurde nach der Kreuzung des Ringes mit der Schottengasse errichtet, also neben jener der Straßenbahnlinien aus der Alser Straße. Dadurch konnten die Umsteigewege kurz gehalten werden und war eine Überquerung der Straße nicht mehr notwendig. Die inneren Ringlinien waren mit den übrigen

---

<sup>439</sup> Kment, Parrer, Wiener Fußgängerpassagen, In: Der Aufbau 01,02/1966, S. 31.

Linien durch die Fußgängerpassage verbunden. Diese wurde mit insgesamt sechs Stiegenanlagen ausgestattet, wobei fünf davon eine Rolltreppe erhielten. Der Aufgang zur Maria Theresien Straße hatte nur eine geringe Bedeutung und wurde daher nur mit einer schmalen festen Treppe versehen. An den unterirdischen Teil der neuen Station anschließend, wurde die Tiefgarage unter dem Motivpark errichtet. Die beiden Bauwerke wurden durch einen Gang miteinander verbunden. Diese Maßnahme sollte vor allem für die Autofahrer ein Anreiz sein, nach dem Abstellen des Autos bequem auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen. Eine Besonderheit der Station stellt die direkte Versorgung mit Frischluft und Sonnenlicht dar. Durch die Entfernung des Erdkernes innerhalb der unterirdischen Gleisschleife konnten natürliche Belichtung und Belüftung erreicht werden.<sup>440</sup>

-)1964-1969: U-Strab (Beispiel: Lastenstraßentunnel, Margaretengürtel-Wiedner Hauptstraße)

Das System der U-Strab wurde in Deutschland entwickelt. Bei diesem Typus wurde bereits bei der Planung darauf geachtet, die Konstruktionen in einer Art auszuführen, dass ein möglicher Umbau auf eine U-Bahn mit geringstem Aufwand möglich ist (sozusagen reine Adaptierungsarbeiten). In Wien entstanden zwei solcher Bauwerke; der sogenannte Lastenstraßentunnel der 2er-Linie (eröffnet am 8. Oktober 1966) bzw. im Anschluss an den Südtiroler Platz in die Wiedner Hauptstraße (eröffnet am 11. Jänner 1969). Angemerkt sei, dass auf der Strecke im 5. Bezirk neben der Straßenbahn auch die Wiener Lokalbahn (Wien-Baden) verkehrt.<sup>441</sup> Diese beiden Tunnelanlagen wurden bereits in der Absicht erbaut, diese in ein zukünftiges U-Bahnsystem zu integrieren.<sup>442</sup>

Die Einsparungen durch den U-Strab-Bau im Gegensatz zum U-Bahn-Bau ergeben sich vor allem durch die Verwendung der bestehenden Betriebsmittel. In Bezug zu Reisezeit und Kapazität ist die U-Bahn im Vorteil, da sie auf einer eigenen Ebene, unabhängig von allen anderen Verkehrsmitteln, verkehrt, während die U-Strab die Behinderungen von der Oberfläche in den Tunnel einschleppt.<sup>443</sup> Bezüglich der Leistungsfähigkeit hätte eine U-Bahn im Lastenstraßentunnel etwa die dreifache Kapazität einer U-Strab.<sup>444</sup>

---

<sup>440</sup> Kment, Parrer, Wiener Fußgängerpassagen, In: Der Aufbau 01,02/1966, S. 35.

<sup>441</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 164f.

<sup>442</sup> Gilnrainer, U-Bahnplanung im Rahmen der Wiener Stadtplanung, S. 3.

<sup>443</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 167.

<sup>444</sup> Ebenda, S. 166.

## 2. 2. 4. ALWEG – Wien ist kein Vergnügungspark

Seit 1955 interessierte sich die Stadt Wien für ein alternatives Transportmittel für den öffentlichen Verkehr; das sogenannte ALWEG-Bahn-Projekt, das auf den schwedischen Unternehmer Axel Leonhard Wenner-Green zurückgeht. Es handelte sich dabei um ein Sattelbahnsystem, das nach der ursprünglichen Idee als Hochgeschwindigkeitsfernbahn gedacht war.<sup>445</sup> Dieses Einschienenbahnsystem wurde als innovatives Verkehrsmittel der Zukunft angepriesen. Die Herstellerfirma versprach ein Bahnsystem, das sicher, platzsparend, schnell und kostensparend sei.<sup>446</sup> In den Jahren 1957/58 interessierte sich die brasilianische Metropole Sao Paulo für eine Alweg-Bahn, das Projekt scheiterte allerdings.<sup>447</sup> Im Juni 1959 wurde die erste Alweg-Bahn der Welt eröffnet. Walt Disney hatte sich für dieses System interessiert, daher wurde im Juni 1959 eine solche Einschienenbahn im Disney-Park Anaheim in Californien eröffnet. Beim Bau der Bahn hatte Alweg allerdings nur eine beratende Funktion. Es folgten mehrere Erweiterungen und auch im neuen Disneyland in Florida (seit 1971) wurde eine solche Einschienenbahn gebaut.<sup>448</sup> In Turin wurde anlässlich der Ausstellung „Italia `61“, die von Mai bis Oktober 1961 dauerte, eine ALWEG-Bahn gebaut. Sie sollte die beiden Haupteingänge des Ausstellungsgeländes miteinander verbinden. Dies war das erste Projekt, das von Alweg selbst umgesetzt wurde.<sup>449</sup> Nach dem Ende der Ausstellung wurde die Bahn außer Betrieb gestellt. Eine weitere Alweg-Bahn wurde in Seattle, zur Weltausstellung 1962 „Century 21 – Der Mensch im Zeitalter der Raumfahrt“ gebaut. Die Entscheidung für dieses System dürfte der Stadt Seattle nicht allzu schwer gefallen sein, denn Alweg sicherte zu, das Projekt selbst zu finanzieren und notfalls auch die Kosten für eine eventuelle spätere Abtragung zu übernehmen.<sup>450</sup> Die Bahn in Seattle wurde in Betrieb gehalten. In Japan hatte Hitachi im Jahre 1960 die Lizenz zum Bau von Alweg- bzw. Monorail-Bahnen erworben und einige Bahnen errichtet.<sup>451</sup>

In Wien wurde zunächst überlegt, die bestehenden Stadtbahnlinien bzw. zu bauende Verlängerungen derselben in dieser Art zu gestalten. Im Oktober 1959 wurde der Stadt Wien die Errichtung einer Versuchsstrecke angeboten, doch erteilte die Stadt Wien dem System, auf

---

<sup>445</sup> Horn, Wiener Stadtbahn. 90 Jahre Stadtbahn, 10 Jahre U-Bahn, S. 219.

<sup>446</sup> Krischer, Alweg-Bahn. Technik, Geschichte und Zukunft der legendären Einschienenbahn, S. 8.

<sup>447</sup> Ebenda, S. 84.

<sup>448</sup> Ebenda, S. 91f.

<sup>449</sup> Ebenda, S. 96.

<sup>450</sup> Ebenda, S. 105.

<sup>451</sup> Ebenda, S. 117.

Grund der zu erwartenden Mängel, zunächst eine Absage.<sup>452</sup> In den Jahren 1960 und 1961 wurden technische, aber auch kaufmännische Gespräche geführt. Die in Turin gewonnenen Erfahrungen wurden in das Wiener Projekt eingearbeitet, so dass der Stadt Wien im Jahre 1961 ein neuerliches Angebot vorgelegt wurde. Die Stadt Wien stellte daraufhin Bedingungen, die von ALWEG erfüllt werden müssten, sollte sich die Gemeinde zum Bau einer solchen Bahn entschließen:

- ) ALWEG trägt das Risiko im Bereich Technik und Finanzierung
- ) ALWEG verpflichtet sich nach Inbetriebnahme der Bahn, ein Jahr lang selbständig die Geschäfte zu führen
- ) erst nach Ablauf dieses Jahres bzw. nach Beseitigung aller Mängel soll die Stadt Wien die Anlagen übernehmen, tritt dieser Fall nicht ein, könnte die Stadt Wien von einem Rücktrittsrecht Gebrauch machen.

Daraufhin zog ALWEG alle Angebote an die Stadt Wien zurück. Damit war das Projekt ALWEG in Wien gescheitert.<sup>453</sup> Das Alweg-System steckte noch in den Kinderschuhen, keine Stadtverwaltung war bereit, dieses Projekt im großen Stil umzusetzen, denn das Risiko eines Scheiterns war zu groß. Alweg-Bahnen wurden in Vergnügungsparks oder zur kurzfristigen Verwendung auf Ausstellungsgeländen errichtet. Es bestanden noch überhaupt keine Erfahrungswerte im alltäglichen Massenverkehr. Kostenvorteile konnte diese Einschienenbahn nur erreichen, wenn sie als Hochbahn umgesetzt wurde. Eine solche Balkenstrecke war kostengünstig und platzsparend zu errichten. Doch in historischen Städten, in denen Rücksicht auf die Denkmalpflege zu nehmen wäre, schien eine Hochbahn nicht umsetzbar zu sein – aus städtebaulicher Sicht, aber auch aus Platzgründen. Eine unterirdische Alweg-Bahn bot daher gegenüber dem Zweischienenbahnsystem keine Kostenvorteile.

### **2. 2. 5. Neuer Verkehrsträger gesucht**

Es war offensichtlich geworden, dass der MIV seit dem Ende des Krieges zugenommen hatte. Dieser Anstieg führte einerseits zu einer Überlastung der Straßen, andererseits behinderte der

---

<sup>452</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 159.

<sup>453</sup> Ebenda, S. 161.

MIV auch wesentliche Teile des öffentlichen Verkehrs, also Straßenbahnen und Autobusse.<sup>454</sup> Aus diesem Grunde erschien es notwendig ein neues öffentliches Verkehrsmittel zu schaffen, das unabhängig vom Oberflächenverkehr seine Aufgabe als leistungsfähiges Massenverkehrsmittel erfüllen konnte.<sup>455</sup> Dabei gab es einige wichtige Anforderungen, die erfüllt werden sollten:

- ) gute Erreichbarkeit der Haltestellen
- ) kurze Intervalle
- ) Tarifeinheit mit anderen Verkehrsmitteln
- ) hohe Reisegeschwindigkeit
- ) minimale Anzahl an Umsteigefällen, aber trotzdem gute Verknüpfung untereinander bzw. zu nachgeordneten Verkehrsmitteln
- ) Summe der Reisezeit im gesamten Netz so kurz als möglich

Noch zu Beginn der 1960er Jahre wurde über ein Netz aus Schnellbahn (ab 1962) und Straßenbahn nachgedacht. Dabei sollte die Straßenbahn vor allem im dicht bebauten Gebiet als Unterpflaster-Straßenbahn geführt werden. Zu diesem Zwecke wurden Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit eines solchen kombinierten Systems in Auftrag gegeben. Doch die Kapazitätsgrenze bei der U-Strab wurde bei rund 15.000 Fahrgästen in der Stunde prognostiziert, während für die U-Bahn eine Kapazität von bis zu 40.000 Fahrgästen in der Stunde berechnet wurde. Daraus konnte der Schluss gezogen werden, dass ein leistungsfähiges U-Strab-Netz aus einem engmaschigeren Tunnelsystem bestehen müsste, als es bei einer U-Bahn notwendig wäre. Dies würde natürlich wesentlich höhere Baukosten veranschlagen. Hinzu käme, dass eine Straßenbahn eine niedrigere Geschwindigkeit aufweisen würde und außerdem die Verzögerungen von den Oberflächen in den Tunnel mitnehmen würde. Eine U-Bahn wäre aus dieser Sicht attraktiver für die Benutzer (weil schneller), aber auch weitaus billiger (höhere Leistungsfähigkeit, geringerer Personalaufwand, niedrigere Baukosten).<sup>456</sup> Diese neuen Erkenntnisse führten dazu, „die U-Strab-Planung zu verlassen und den Weg einer Stadtbahn-U-Bahn-Planung für das übergeordnete

---

<sup>454</sup> Engelberger, Eine U-Bahn für Wien, S. 4.

<sup>455</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>456</sup> Ebenda, S. 10.

Massenverkehrsnetz zu beschreiten.<sup>457</sup> Doch zunächst bezeichnete Engelberger die Untertunnelung der Lastenstraße als einen Schritt in die richtige Richtung.<sup>458</sup>

### **2. 3. Das Grundnetz wird beschlossen**

Von allergrößter Bedeutung waren schließlich die Empfehlungen der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission in ihrer 23. Sitzung<sup>459</sup>:

-) Im Sinne des sechsten Punktes des Gemeinderatsbeschlusses vom 30. November 1961 wurde festgehalten, dass eine Notwendigkeit bestehe, den öffentlichen Verkehr auszubauen, da er der Hauptträger des Personenverkehrs sei.

-) Es bestand der dringende Bedarf ein Verkehrsmittel zu schaffen, dass in einer zweiten Ebene geführt wird. Dieses Massenverkehrsmittel müsse in Form eines U-Bahnnetzes ausgeführt werden. Das Straßenbahn-, aber auch das Autobusnetz, sei auf das U-Bahnnetz abzustimmen, um Synergieeffekte zu erreichen und Doppelgleisigkeiten zu vermeiden.

-) Bei der Planung und dem Bau dieses U-Bahnnetzes sei auf das Schnellbahnnetz der ÖBB Rücksicht zu nehmen.

-) Es wurde ein Grundnetz vorgeschlagen, welches aus vier Linien bestehen sollte: Linie 1 (Praterstern-Stephansplatz-Karlsplatz-Reumannplatz), Linie 2 (Schottenring-Ringturm-Lastenstraße-Karlsplatz-Rennweg-St.Marx), Linie 3 (Ost-West-Durchmesser durch die Innere Stadt und Linie 4 (Wiental-Donaukanal der Stadtbahn).

Die Vorschläge und Empfehlungen der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission vom 14. September 1966 wurden am 17. November 1966 vom Wiener Gemeinderat zur Kenntnis genommen.<sup>460</sup> In der Gemeinderatssitzung vom 26. Jänner 1968 wurde schließlich der Bau eines U-Bahn-Grundnetzes beschlossen<sup>461</sup>:

-) Im Sinne des Beschlusses vom 17. November 1966 soll ein Verkehrsmittel auf einer zweiten Verkehrsebene geschaffen werden.

---

<sup>457</sup> Engelberger, Eine U-Bahn für Wien, S. 32.

<sup>458</sup> Engelberger, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung, S. 591.

<sup>459</sup> Gilnraier, U-Bahnplanung im Rahmen der Wiener Stadtplanung, S. 3.

<sup>460</sup> Ebenda, S. 4.

<sup>461</sup> Ebenda, S. 4.

-) Dieses Verkehrsmittel soll als U-Bahn ausgeführt und aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

-) Das Netz der Straßenbahn und der Autobusse sei auf das U-Bahn-Netz abzustimmen.

-) Auf den Ausbau der Schnellbahn der ÖBB ist Rücksicht zu nehmen.

-) Es wurde beschlossen, zunächst folgende Linien zur Ausführung zu bringen:

Linie 1 (Nord-Süd-Durchmesser), Linie 2 (Ringturm-Rathaus-Karlsplatz) und Linie 4 (Wiental-Donaukanal). Am 9. September 1968 verlieh das Bundesministerium für Verkehr und Verstaatlichte Unternehmen der Stadt Wien die Konzession für die genannten Linien.

Der Ost-West-Durchmesser, die Linie 3, wurde zunächst vor allem wegen der schwierigen Trassenplanung in die 2. Ausbauphase verschoben. Die Planungsarbeiten an der Linie 3 wurden jedoch fortgesetzt. Bereits am 25. Februar 1972 konnte der Wiener Gemeinderat grundsätzlich die Linie U3 als Ost-West-Verbindung beschließen. Es wurde festgelegt die Trasse etwa vom Westbahnhof durch die Innere Stadt über den Stephansplatz nach St. Marx zu führen. Dieser Schritt war notwendig, um am Stephansplatz eine Kreuzungsstation zu errichten.<sup>462</sup> Dadurch sollte ein nochmaliges Aufgraben des Stephansplatzes beim Bau der U3 vermieden werden.

## ***2. 4. Organisation des U-Bahn-Baues***

Der Bau der Wiener U-Bahn begann im November 1969 am Karlsplatz. Für den Bau der Wiener U-Bahn wurde anfangs eine Untergruppe in der MA 29 Brücken- und Wasserbau eingerichtet, denn zunächst war die Organisation des U-Bahn-Baues gar nicht näher diskutiert worden. Nach einiger Zeit war jedoch der Aufgabenbereich der MA 29 so enorm angewachsen (U-Bahn-Bau und Hochwasserschutz auf der Donau), dass es im April 1972 notwendig geworden war, eine eigene Magistratsabteilung, die MA 38, zu gründen.<sup>463</sup> Die MA 38 kooperierte weiterhin mit den Verkehrsbetrieben und zuständigen Fachabteilungen des Magistrates. In dieser Form wurden die jeweiligen Teilbereiche bearbeitet. Die Politik drängte allerdings darauf, eine zentrale Stelle zu schaffen, die den gesamten U-Bahn-Bau

---

<sup>462</sup> Gilnraier, U-Bahnplanung im Rahmen der Wiener Stadtplanung, S. 4.

<sup>463</sup> Fuchs, Fortschritte beim Ausbau des Grundnetzes der Wiener U-Bahn, S. 411.

koordinieren sollte. Deshalb kam es am 4. September 1974 zu einem Erlass des Bürgermeisters, wodurch die „Zentrale Projektleitung in Angelegenheiten des U-Bahn-Baues“ geschaffen wurde, die in der Stadtbauamtsdirektion angesiedelt wurde. Das heißt, formal wurde der Direktor des Stadtbauamtes mit der zentralen Projektleitung beauftragt, tatsächlich übernahm der Leiter der Gruppe Tiefbau die Agenden. Die Aufgabe war nun eine optimale Koordination zwischen Planungsabteilungen, Rechtsabteilungen und Einbautendienststellen einerseits und MA 38 sowie Verkehrsbetrieben andererseits herzustellen.<sup>464</sup>

## ***2. 5. Die U-Bahn wird gebaut***

Die Stadt Wien fällte im März 1969 den Entschluss, für die Ausgestaltung der Wiener U-Bahn einen Architektenwettbewerb auszuschreiben. Der Anforderungskatalog umfasste den Entwurf von vier verschiedenen Stationstypen:

- ) Station als Tiefbau (offene Bauweise)
- ) Station als Tiefbau (geschlossene Bauweise)
- ) Station als Hochbau
- ) Umbau/Adaptierung von bestehenden Otto Wagner-Stationen.

Insgesamt sollte der Wettbewerb dazu dienen, ein Konzept auszuarbeiten, auf dessen Grundlage die Ausgestaltung des gesamten U-Bahn-Systems erfolgen konnte.<sup>465</sup> Die Bewerbung lief zunächst vom 30. April bis zum 17. August 1970, die Frist wurde jedoch bis zum 27. Oktober des Jahres verlängert. Eine internationale Jury sollte über die eingereichten Projekte beraten und einen Sieger küren. Das Preisgericht tagte daher vom 9. bis 11. November 1970, entschied sich aber, keinen ersten Preis zu vergeben. Keines der eingereichten Projekte konnte derart überzeugen, um zum alleinigen Sieger gewählt zu werden. Daher wurden zwei zweite Plätze vergeben. Die Preisträger der zweiten Plätze waren die Architekten Holzbauer (2. Platz) sowie Marschalek, Gantar und Ladstätter (2. Platz). Sie

---

<sup>464</sup> Gassner, Zentrale Projektleitung in Angelegenheiten des U-Bahn-Baues, S. U2.

<sup>465</sup> Kolowrath, Der Wettbewerb für die Gestaltung der U-Bahn Wien, S. 458.

wurden zunächst mit der Ausarbeitung eines Entwurfes für die Linie U1 zwischen Reumannplatz und Praterstern beauftragt (ausgenommen Karlsplatz).<sup>466</sup>

Die beiden Preisträger der zweiten Plätze bildeten zukünftig eine Arbeitsgemeinschaft (Architektengruppe U-Bahn).<sup>467</sup> Um die Aufgaben in Bezug auf die Ausgestaltung und Einrichtung der U-Bahn besser koordinieren zu können, wurde zu Beginn des Jahres 1971 die Arbeitsgruppe „U-Bahn-Ausbau“ gegründet, der die Architektengruppe U-Bahn von Beginn an angehörte. Wegen der umfangreichen Aufgaben war es notwendig insgesamt vier Unterausschüsse einzusetzen, die wöchentlich ihre Ergebnisse präsentierten und berieten. Die Unterausschüsse behandelten folgende Themen:

- ) Betrieb
- ) Architektur
- ) Ausstattungsmaterialien
- ) städtebauliche Angelegenheiten im Bereich der Stationen.<sup>468</sup>

## ***2. 6. Die Linien des Grundnetzes***

### **2. 6. 1. Die U-Bahnlinie U1**

Die Trasse der U-Bahnlinie U1 wurde vollkommen neu errichtet und ist daher als Neubaustrecke zu bezeichnen. Die Wahl einer neuen Trasse beruht wohl auf einem optimalen Kompromiss, der städtebauliche, verkehrsbetriebliche, bauliche, rechtliche, finanzielle, aber auch wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen hat. Die gewählte Trasse der Linie U1 verbindet den Süden mit dem Nordosten Wiens unter Berücksichtigung der Inneren Stadt. Der Verlauf der U1 zwischen Praterstern und Stephansplatz geht weitgehend auf Planungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts zurück (siehe Musil, Hochenegg, Kemmann), denn bereits damals wurden die in der U1 festgelegten Schwerpunkte in der Planung berücksichtigt. Die

---

<sup>466</sup> Kolowrath, Der Wettbewerb für die Gestaltung der U-Bahn Wien, S. 459.

<sup>467</sup> Fuchs, Fortschritte beim Ausbau des Grundnetzes der Wiener U-Bahn, S. 411.

<sup>468</sup> Huber, Ausbau der Wiener U-Bahn-Stationen, S. 461.

U1 sollte von Favoriten über Südtiroler Platz, Karlsplatz, Stephansplatz, Schwedenplatz zum Praterstern und zu einem späteren Zeitpunkt bis nach Kagran führen.<sup>469</sup>

Bereits vor dem Einsturz der Reichsbrücke am 1. August 1976 gab es weitgediehene Planungen für den Ausbau der Linie U1 vom Praterstern nach Kagran. Diese über das engere Grundnetz hinausgehende Verlängerung wurde bereits 1971 von der Stadtplanungskommission als dringend eingestuft.<sup>470</sup> Grundsätzlich sollte die Linie vom Praterstern bis zum Mexikoplatz als Tiefbahn geführt werden. Die Überquerung der Donau stellte eine heikle Aufgabe dar. Eine Unterführung der Donau wäre sehr kostenintensiv gewesen, die Überführung, über eine zusätzliche Brücke neben der bestehenden Reichsbrücke würde aus städtebaulicher Sicht heftige Diskussionen auslösen. Nun war bereits am Vorabend des Einsturzes der Reichsbrücke ein generelles Projekt ausgearbeitet und auch Grundstücke waren bereits erworben worden. Durch den Einsturz der Brücke wurde dieses Projekt gestoppt, um die neue Situation einer Überprüfung zu unterziehen.<sup>471</sup> Der völlig unerwartete Einsturz der Wiener Reichsbrücke war im Sinne der U-Bahn-Planer ein willkommenes Ereignis mit angenehmen Effekten für die Bevölkerung. Denn dadurch wurde das Problem der Verlängerung der U1 über die Donau gelöst, d.h. das Projekt der U1-Verlängerung wurde in die erste Ausbauphase vorgezogen. Der Teil Wiens am linken Donauufer war (und ist es heute noch) Stadterweiterungsgebiet, welches infrastrukturell noch nicht ausreichend erfasst war. Während Floridsdorf seit dem Jahre 1962 an das Schnellbahnnetz angeschlossen war, fehlte in der Donaustadt ein gleichwertiges öffentliches Verkehrsmittel. Da nun eine neue Brücke gebaut werden musste, konnte die U-Bahn Verlängerung nach Kagran in die neu zu errichtende Brücke integriert und damit zeitlich vorgezogen werden. Bereits am 16. Dezember 1976 fasste der Wiener Gemeinderat den Beschluss, die U1 bis nach Kagran zu führen.<sup>472</sup> Am 7. April 1978 verlieh das Bundesministerium für Verkehr der Stadt Wien die Konzession zur Verlängerung der U-Bahnlinie U1 bis nach Kagran.<sup>473</sup> Die Station Karlsplatz bildet das Herzstück der Wiener U-Bahn. An diesem Knotenpunkt treffen U1, U2 und die U4 zusammen, wobei die U1 in etwa 25 m, die U2 in 15 m und die U4 in 10 m Tiefe liegt. Die besonders kritischen Stellen bei den Bauarbeiten waren der Stephansplatz bzw. die

---

<sup>469</sup> Döllnerl, Die Wahl der Trasse der Linie U1, S. 40.

<sup>470</sup> Wünschmann, Planung der U1 im Abschnitt zwischen Praterstern und Kagran, S. 9.

<sup>471</sup> Ebenda, S. 10.

<sup>472</sup> Slezak, U-Bahn Wien, S. 5.

<sup>473</sup> Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, S. 190.

Unterfahrung des Donaukanals. Am Stephansplatz mussten zahlreiche Maßnahmen ergriffen werden, um den Dom während der Aushub- und Bauarbeiten an dem Stationsbauwerk Stephansplatz, das einen Knoten der Linien U1 und U3 bildet, zu sichern.<sup>474</sup> Zwischen der U1 und der U4 wurde außerdem ein Betriebsgleis zwischen Stephansplatz und Schottenring eingerichtet, um die U1 mit dem Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese zu verbinden.<sup>475</sup>

Die Linie U1 wurde, so wie die Linie U4, in mehreren Etappen dem Verkehr übergeben:<sup>476</sup>

Reumannplatz – Karlsplatz: 25. Februar 1978

Verlängerung bis:

Stephansplatz am 18. November 1978

Nestroyplatz am 24. November 1979

Praterstern am 28. Februar 1981

Kagran am 3. September 1982.

## **2. 6. 2. Die U-Bahnlinie U2**

Durch die Zunahme des Individualverkehrs in der Innenstadt waren die Kapazitäten auf der Ringstraße, aber auch auf der sogenannten Lastenstraße nicht mehr ausreichend. Daher wurden die auf der Lastenstraße verkehrenden Straßenbahnlinien, die sogenannten 2er Linien, von der Oberfläche entfernt und in einen Tunnel verlegt. Dadurch sollte die Straße an der Oberfläche allein dem MIV zur Verfügung stehen, während die Straßenbahn im Tunnel nicht mehr vom Straßenverkehr behindert werden sollte. Die Bauarbeiten für diesen beinahe zwei Kilometer langen Tunnel wurden im Jahre 1963 begonnen, so dass die Arbeiten 1966 abgeschlossen waren und die Strecke am 6. Oktober des Jahres 1966 eröffnet werden konnte.<sup>477</sup>

Die Trasse der U-Bahnlinie U2 lässt sich in drei Abschnitte gliedern;

---

<sup>474</sup> Hinkel, U-Bahn-Linie U1 – Rückblick, S. 12.

<sup>475</sup> Cabana, Das engere Grundnetz mit stufenweiser Inbetriebnahme, S. 13.

<sup>476</sup> Hinkel, U-Bahn-Linie U1 – Rückblick, S. 11.

<sup>477</sup> 1969-1993. Die 1. und 2. Ausbauphase der Wiener U-Bahn, S. 57.

- ) eine Neubaustrecke vom Schottenring über Schottentor (Station Schottentor/Universität) zur Landesgerichtsstraße
- ) Umbau der U-Strab-Strecke 2er Linie mit den Stationen Rathaus, Lerchenfelder Straße, Volkstheater und Mariahilfer Straße
- ) Neubaustrecke von der Secession zum Karlsplatz. Der Streckentunnel wurde über die Station Karlsplatz hinaus bis etwa zum Künstlerhaus ausgeführt, um eine spätere Verlängerung nach Rennweg bzw. St. Marx zu erleichtern.<sup>478</sup>

Die Bauarbeiten für die Linie U2 begannen im Jahre 1974. Die Arbeiten an den neu zu errichtenden Anlagen wurden in solcher Weise durchgeführt, dass diese nach Abschluss des Umbaus des U-Strab-Tunnels, an diesen angeschlossen und somit die gesamte Strecke in Betrieb genommen werden konnte.

Besondere Beachtung verdient der Umbau des ehemaligen U-Strab-Tunnels, denn bereits beim Bau des Tunnels bestand die Absicht, den Tunnel zu einem späteren Zeitpunkt auf U-Bahnbetrieb umzustellen. Zum Bauzeitpunkt war allerdings noch nichts über die Beschaffenheit bzw. über die Maße des künftigen U-Bahn-Wagens bekannt. Um genug Platz zur Verfügung zu haben, wurde die Tunnelsohle beim Bau mit einer großen Menge Schotter aufgefüllt. Im Jahre 1978 begannen die Umbauarbeiten im Tunnel. Zunächst wurde der Gleiskörper den zukünftigen U-Bahn-Erfordernissen angepasst. Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen wurde entschieden, nicht den überflüssigen Schotter abzugraben, um dadurch die Gleise abzusenken, sondern die Bahnsteige entsprechend anzuheben (um etwa 70 cm). Die Umbauarbeiten betrafen nicht nur Gleiskörper und Bahnsteige, sondern auch die elektrischen Einrichtungen und die Sicherheitsanlagen. Die Bahnsteiglängen waren auf 80 m beschränkt (Normallänge 115 m für drei Doppelgarnituren) und damit nur für vier Wagenzüge (Kurzzüge) geeignet. Ein weiteres Merkmal dieser Linie, das sich aus der U-Strab-Vergangenheit ergab, war die kurze Distanz zwischen den einzelnen Stationen. Jedoch wurden zunächst keine Stationen aufgelassen, um eine Umsteigemöglichkeit zu den kreuzenden Radiallinien der Straßenbahn zu ermöglichen. Schließlich musste am 27. Juni

---

<sup>478</sup> Horn, Wiener Stadtbahn, S. 256.

1980 der Straßenbahn-Betrieb eingestellt werden. Der U-Bahn-Betrieb konnte jedoch bereits am 30. August 1980 aufgenommen werden.<sup>479</sup>

Die U-Bahnlinie U2 bildet gemeinsam mit Teilen der Linie U4 einen Ring um den 1. Bezirk.

### **2. 6. 3. Die U-Bahnlinie U4**

Die U-Bahnlinie U4 ging aus der Wiental- bzw. Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn hervor (Hütteldorf-Hauptzollamt-Heiligenstadt). Die ehemalige Stadtbahnlinie eignete sich durchaus für die Umrüstung auf U-Bahnbetrieb. Zwei sehr schwerwiegende Gründe bestanden und erleichterten die Entscheidung für einen Umbau der alten Stadtbahnlinie auf U-Bahn-Betrieb. Einerseits war der Zustand der Strecke insgesamt, aber auch der Zustand des Wagenmaterials so erdenklich schlecht, so dass unmittelbarer Handlungsbedarf bestand (die Tunnelanlagen waren wegen des früheren Dampfbetriebes sanierungsbedürftig und der Wagenpark konnte als altersschwach bezeichnet werden). Andererseits bot sich im Bereich Heiligenstadt ein großflächiges Areal an, das als zukünftiger Betriebsbahnhof genutzt werden konnte. Dadurch war es möglich, den Betriebsbahnhof in einer zentralen Lage zu errichten und musste dafür kein geeignetes Gelände am Stadtrand gesucht werden.<sup>480</sup>

Für die Umstellung von Stadtbahn- auf U-Bahn-Betrieb war allerdings ein kompletter Umbau der Strecke notwendig. Diese Arbeiten mussten auf Grund der hohen Bedeutung der Linie, während aufrechten Betriebes vollzogen werden. Auf der neuen U4 war selbstverständlich geplant, die neuen U-Bahn-Züge einzusetzen. Da der „Silberpfeil“ schneller, schwerer und größer als die bestehenden Stadtbahn-Garnituren sein sollte, bedurfte es umfassender Baumaßnahmen. Unmittelbar betroffen waren davon die gesamten Gleisanlagen, die Bahnsteige bzw. Bahnsteigdächer, aber auch die Stationsgebäude sowie die elektrischen Anlagen (Stromversorgung, Signal- und Zugsicherungsanlagen). Sogar Abbruch und Neubau der Tunnelanlagen wurden unter Aufrechterhaltung des Betriebes durchgeführt. Der bei der Stadtbahn übliche Linksverkehr wurde aufgelassen und der Rechtsverkehr eingeführt.<sup>481</sup> Die bestehenden Wendeschleifen in Heiligenstadt und Hütteldorf der Stadtbahn konnten nicht für

---

<sup>479</sup> Florian, U2- Umbau der USTRAB-Lastenstraße, S. 23.

<sup>480</sup> Vgl. Buchsbaum, Umbau der Stadtbahnlinie „Wiental-Donaukanal“ auf U-Bahn-Betrieb, S. 77 bzw. Spitzer, U4 - Umstellung der Stadtbahn auf U-Bahn, S. 25.

<sup>481</sup> Buchsbaum, Umbau der Stadtbahnlinie „Wiental-Donaukanal“ auf U-Bahn-Betrieb, S. 77.

die U-Bahn genutzt werden. Aus diesem Grunde wurden sie abgetragen und neue Wendeanlagen mit Zungenbahnsteigen errichtet.<sup>482</sup> Wesentlich war auch die Anhebung der Bahnsteighöhe auf 95 cm über SOK (Schienenoberkante).<sup>483</sup> Bereits im Mai 1976 wurde der Abschnitt zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke als U-Bahn-Linie 4 in Betrieb genommen. Dieser Abschnitt diente als Versuchsstrecke, um einerseits den „Silberpfeil“, andererseits die elektrischen Anlagen und Sicherungssysteme, zu testen. In diesem Abschnitt befindet sich auch der Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese, so dass durch die Inbetriebnahme dieses Abschnittes die notwendigen Abstellplätze für die neuen Triebwagen zur Verfügung standen.<sup>484</sup>

Die Linie U4 wurde in den darauffolgenden Jahren schrittweise fertiggestellt und in Betrieb genommen.<sup>485</sup>

Heiligenstadt-Friedensbrücke: 8. Mai 1976

Die restlichen Teilstrecken wurden wie folgt eröffnet:<sup>486</sup>

Verlängerung bis:

Schottenring am 3. April 1978

Karlsplatz am 15. August 1978

Meidling Hauptstraße am 26. Oktober 1980

Hietzing am 31. August 1981

Hütteldorf am 20. Dezember 1981.

Für den Umbau des letzten Teiles der Strecke wurde der Betrieb für vier Monate eingestellt, was dazu führte, dass die Eröffnung des Abschnittes zwischen Hietzing und Hütteldorf früher als geplant fertiggestellt werden konnte.<sup>487</sup>

---

<sup>482</sup> Buchsbaum, Umbau der Stadtbahnlinie „Wiental-Donaukanal“ auf U-Bahn-Betrieb, S. 77.

<sup>483</sup> Treiber, U-Bahn-Linie U4 – Rückblick, S. 18.

<sup>484</sup> Cabana, Das engere Grundnetz mit stufenweiser Inbetriebnahme, S. 13.

<sup>485</sup> Spitzer, U4 – Umstellung der Stadtbahn auf U-Bahn, S. 26.

<sup>486</sup> Treiber, U-Bahn-Linie U4 – Rückblick, S. 17.

<sup>487</sup> Ebenda, S. 18.

Die Inbetriebnahme der U1-Verlängerung nach Kagran stellte den Abschluss der ersten Ausbauphase der Wiener U-Bahn dar. Es bestand nunmehr ein rund 32 km langes U-Bahn-Netz, das aus den Linien U1, U2 und U4 bestand.<sup>488</sup>

## ***2. 7. Verkehrs- und Stadtplanung nach dem Beschluss zum U-Bahn-Bau***

### **2. 7. 1. Verkehrskonzept für Wien 1971**

Besonders intensiv beschäftigte sich Otto Engelberger in seinem „Verkehrskonzept für Wien“ mit dem Thema Verkehr.

Engelberger ist als bedeutender Fürsprecher für die Wiener U-Bahn zu bezeichnen. Er hatte mit Hilfe seiner Untersuchungen viele Argumente für einen Vorrang einer U-Bahn formuliert. Für ihn war klar, dass die öffentlichen Verkehrsmittel am besten dazu geeignet sind, den täglichen Berufsverkehr zu bewältigen. Vor allem im dicht verbauten innerstädtischen Gebiet könnte die U-Bahn ihre Vorzüge zur Geltung bringen.<sup>489</sup> Engelberger bemerkte, dass eine moderne U-Bahn, im Gegensatz zur Straßenbahn, über große Leistungsreserven verfügte. Dies war vor allem deshalb möglich (abgesehen von der hohen Reisegeschwindigkeit und der Kapazitäten der Wagen), weil die U-Bahn auf einer eigenen Ebene geführt und nicht durch andere Verkehrsarten behindert wird.<sup>490</sup> Bereits in einer Publikation im Jahre 1966 präferierte er den Bau einer U-Bahn und zählte deren Vorteile gegenüber einer Straßenbahn in Tunnelführung auf.<sup>491</sup> Er wies u.a. auf die Verflechtung des Verkehrs in Wien und den umliegenden Gebieten hin und schlug deshalb die Schaffung eines Verkehrsverbundes vor. Das heißt, die verschiedenen Träger des öffentlichen Verkehrs sollten sich unter dem Dach einer Organisation zusammenschließen und gemeinsam profitieren, aber auch die daraus entstehenden Vorteile, in der Form eines attraktiveren Angebotes, an die Kunden weitergeben.<sup>492</sup>

---

<sup>488</sup> Hinkel, U-Bahn-Linie U1 – Rückblick, S. 13.

<sup>489</sup> Engelberger, Verkehrskonzept für Wien, S. 88.

<sup>490</sup> Ebenda, S. 92.

<sup>491</sup> Engelberger, Eine U-Bahn für Wien, S. 10.

<sup>492</sup> Engelberger, Verkehrskonzept für Wien, S. 90.

Engelberger war sich auch sicher, dass die U-Bahn ein Impulsgeber für die diversen Stadterweiterungsgebiete sein wird, wodurch sich die angespannte Lage in dicht bebauten innenstädtischen Gebieten verbessern könnte.<sup>493</sup>

### **2. 7. 2. Leitlinien für die Stadtentwicklung 1972**

In den Leitlinien für die Stadtentwicklung in Wien wurden die aktuellen Probleme und zukünftigen Ziele der Stadtentwicklung erarbeitet und zusammengefasst, um sie anschließend in einer breiten öffentlichen Diskussion weiterzuverarbeiten.<sup>494</sup> Als besonders wichtig wurde der weitere Ausbau der U-Bahn und der Schnellbahn eingestuft. Dieser Ausbau wurde als Grundlage für eine weitere positive Entwicklung der Stadt in Bezug auf Umwelt, Wirtschaft, Verkehr und Lebensqualität angesehen.<sup>495</sup> Vor allem vor dem Hintergrund der zunehmenden Motorisierung und den damit verbundenen enger werdenden räumlichen Verhältnissen auf den Straßen, wurde der Ausbau des hochwertigen öffentlichen Verkehrsnetzes als einzige Lösung gesehen. Dieses Problem der begrenzten Verkehrsflächen sollte, wegen der immer weiter voranschreitenden Motorisierung, auch in späteren Stadtplanungs- bzw. Stadtentwicklungsdokumenten zur Sprache gebracht werden. Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und die damit einhergehende Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel sollten eine Trendwende dahin gehend ermöglichen, Menschen davon abzuhalten, ihren PKW zu benutzen und stattdessen die U-Bahn oder die Schnellbahn zu verwenden.<sup>496</sup>

### **2. 7. 3. Wiener Stadtplanungsenquête 1972/73**

In den Jahren 1972/73 fand in Wien auch eine Enquete zum Thema Stadtentwicklung statt. Ein Arbeitskreis widmete sich dabei dem Thema Verkehr. Ziel der Enquete war, die vorhandenen Unterlagen, die Leitlinien des Magistrates, zu diskutieren und alternative bzw. konstruktive Vorschläge dazu zu machen.<sup>497</sup>

---

<sup>493</sup> Engelberger, Verkehrskonzept für Wien, S. 169.

<sup>494</sup> Leitlinien für die Stadtentwicklung, S. 1.

<sup>495</sup> Ebenda, S. 3.

<sup>496</sup> Ebenda, S. 22.

<sup>497</sup> Neukirchen, Gedanken zum Arbeitskreis Verkehr, S. 345.

Zunächst wurde die gegenwärtige Situation analysiert. Es konnte festgestellt werden, dass das Verkehrsbedürfnis auf Grund der zunehmenden Trennung von Wohn-, Arbeits- und Erholungsgebieten stark angewachsen war. Doch dieses ansteigende Verkehrsbedürfnis wurde erst durch die modernen leistungsfähigen Verkehrsmittel ermöglicht. Da der Verkehr wegen des nur begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes nicht beliebig wachsen kann, müssten sinnvolle und vertretbare Regulierungen des MIV erfolgen. Keineswegs sollte durch Restriktionen des Verkehrs die wirtschaftliche Entwicklung Wiens negativ beeinträchtigt werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass vor allem jene Gebiete der dichten Verbauung zugeführt werden sollten, die über einen Anschluss an ein übergeordnetes öffentliches Verkehrsmittel verfügen.<sup>498</sup>

Wie schon Roland Rainer angemerkt hatte, wurde abermals die ungünstige Verteilung der Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung kritisiert, was dazu geführt hatte, dass es morgens und abends zu Frequenzspitzen im Verkehr kommt. Mit der steigenden Motorisierung wurde nicht nur der fließende Verkehr zu einem Problem, sondern auch die Befriedigung des Flächenbedarfs für den ruhenden Verkehr wurde zunehmend schwieriger. Trotz des gewichtigen Vorteils der individuellen Freiheit, den das Automobil bietet, schien es nun keinen anderen Ausweg als die öffentlichen Verkehrsmittel zu geben. Es wurde deshalb als notwendig erachtet, überall dort den Individualverkehr einzuschränken, wo ein öffentliches Verkehrsmittel die Verkehrsbedürfnisse befriedigen konnte.

„Nun, da die Grenze des Erträglichen erreicht ist, erfolgt der Wandel in der allgemeinen Ansicht, das öffentliche Verkehrsmittel als einzig brauchbare Alternative zur Lösung der Verkehrsprobleme heranzuziehen, und Rationalisierungsmaßnahmen und Ausbau werden von einem anderen Gesichtspunkt gesehen.“<sup>499</sup>

Es war den handelnden Personen natürlich klar, dass es einer Reihe von Begleitmaßnahmen bedurfte. Die Straßenbahnen und Busse sowie der Individualverkehr (in Verbindung mit Park & Ride-Anlagen) sollten eine wichtige Funktion als Zubringer innehaben. Es war allmählich klar geworden, dass es notwendig war ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz zu schaffen, wenn die Probleme gelöst werden sollten. Da der Ausbau eines solchen umfangreichen Verkehrsnetzes viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte in Anspruch nehmen

---

<sup>498</sup> Neukirchen, Gedanken zum Arbeitskreis Verkehr, S. 345.

<sup>499</sup> Ebenda, S. 346.

musste, wurde angeregt, den Straßenbahnen eigene Gleiskörper zur Verfügung zu stellen und ihnen Vorrang zu geben (durch geeignete Lichtsignalanlagen) gegenüber dem MIV.<sup>500</sup>

Im Gegensatz zu früheren Planungskonzepten hieß es nun: „Langfristige Verbesserungen werden nur im Bau und Ausbau eines U-Bahn-Netzes und eines S-Bahn-Netzes in einer zweiten Verkehrsebene gesehen.“<sup>501</sup> Es kam in den späten 1960er bzw. den frühen 1970er Jahren zu einem Paradigmenwechsel. Die Stadt- und Verkehrsplanung war nun bemüht den Verkehr an die Gegebenheiten der Stadt anzupassen.

#### **2.7.4. Die menschengerechte Stadt**

In der Mitte der 1970er Jahre kam es zu einigen zukunftsweisenden Veränderungen in der Wiener Stadtplanungspolitik. Seit der „Charta von Athen“ wurde dem Paradigma der Entflechtung, der Auflockerung und der Bevorzugung bzw. Förderung des Individualverkehrs der Vorzug gegeben. Das Ziel war gewesen, durch eine Entflechtung eine horizontale Trennung jener Funktionen zu erreichen, die erfahrungsgemäß viel Verkehr anziehen. Solche Funktionen waren Arbeitsstätten, Verwaltungsgebäude, Geschäfte etc., während gleichzeitig Wohngebiete vor Verkehr geschützt werden sollten. Die Folge davon war die Ausbildung von „Monokulturen“. Doch gerade diese Trennung der verschiedenen Funktionen in Verbindung mit der großen räumlichen Ausdehnung, die sich durch diese Monokulturen ergaben, rief ein ungeheures Verkehrsbedürfnis hervor.

Der amerikanische Stadtplaner Victor Gruen, der in Wien aufgewachsen war und vor dem Zweiten Weltkrieg emigrierte, konnte auf langjährige Erfahrung zurückgreifen, als er dazu aufrief, von der autogerechten Stadt Abstand zu nehmen und endlich menschengerechte Städte zu planen. Gruen propagierte:<sup>502</sup>

- Konzentration
- Verflechtung
- Menschengerechte Stadt

---

<sup>500</sup> Neukirchen, Gedanken zum Arbeitskreis Verkehr, S. 346f.

<sup>501</sup> Ebenda, S. 347.

<sup>502</sup> Gruen, Die lebenswerte Stadt, S. 131.

Er war sich sicher, dass erst in einer multifunktionellen Stadt das Mobilitätsbedürfnis, welches durch öffentliche Massenverkehrsmittel besorgt werden müsse, sinken werde. Ihm lag vor allem daran, die Hauptstadtkerne zu stärken, denn aus seiner Sicht waren sie der wichtigste Bestandteil der Städte. Jedoch hatte die Zahl der Wohnbevölkerung in den Stadtkernen, so auch in Wien, zu jener Zeit bereits stark abgenommen. Er führte diesen Zustand vor allem auf die funktionelle Trennung, auf die Entlastung und Entflechtung, der Städte zurück. Er war der Ansicht, dass mit fortschreitender Entlastung, Entflechtung und Anpassung der Stadt an das Automobil vor allem die Bedeutung der Stadtkerne vermindert würde und dies zu einer Verödung derselben führe.<sup>503</sup> Im Gegensatz dazu nahm allerdings der Individualverkehr in den Stadtzentren immer mehr zu, denn die funktionelle Trennung in Städten erhöht das Bedürfnis nach Mobilität. Die Straßen in den historisch gewachsenen Zentren waren nicht imstande eine so große Anzahl an Fahrzeugen aufzunehmen. Wenn die Zentren nicht im Verkehr ersticken sollten, dann mussten sie vom Verkehr an der Oberfläche befreit werden.<sup>504</sup>

„Je größer der Blutdruck im Herzen der Stadt durch Verkehrsüberlastung wird, desto ernstlicher ist dessen Gesundheitszustand zu beurteilen und desto dringlicher sind jene Maßnahmen, die zu einer Wiedergesundung des Stadtkernes beitragen können.“<sup>505</sup>

Gruen wies auf diesbezügliche Erfahrungen in den Vereinigten Staaten von Amerika hin, wo mit sogenannten „Urban Redevelopment“-Gesetzen versucht wurde, diesen Entwicklungen Einhalt zu gebieten. Doch wie sahen die Wiederbelebungsversuche der verödeten Städte aus? Zunächst wurde versucht, die Wohnbevölkerung wieder in die Zentren der Städte zu locken. Bedeutend war, dass öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen den Außenbezirken und dem Stadtzentrum geschaffen wurden. In den Zentren selbst wurde versucht, die Attraktivität durch eine Neugestaltung der Stadtkerne z.B. mittels Fußgängerzonen zu erhöhen.<sup>506</sup> Eine Fußgängerzone war nach Gruen nicht einfach nur eine Straße, sondern ein wesentliches Element des Zentrums, ein Großteil des Stadtkerns. Dieser urbane Kern sollte mit neuen Inhalten gefüllt werden, wie z.B.: Pflasterung für Fußgänger, Blumenbeete, Cafés, Schaufenster, Kunstwerke, Ruhe- und Erholungsmöglichkeiten, etc. und durch ein öffentliches Untergrundverkehrsmittel erschlossen werden.<sup>507</sup> Das Zentrum müsse

---

<sup>503</sup> Gruen, Die lebenswerte Stadt, S. 135.

<sup>504</sup> Ebenda, S. 133.

<sup>505</sup> Ebenda, S. 142.

<sup>506</sup> Ebenda, S. 137.

<sup>507</sup> Ebenda, S. 146.

multifunktionell sein, denn nur ein solches Zentrum erhöhe die Wirtschaftlichkeit und mache öffentliche Verkehrsmittel rentabel.<sup>508</sup> Neben dem innerstädtischen Hauptzentrum sollte es auch multifunktionelle Nebenzentren geben, sogenannte Nebenkerne. Auch das Hauptzentrum und die Nebenkerne sollten durch öffentliche Verkehrsmittel miteinander in Verbindung gesetzt werden.<sup>509</sup>

Reinhard Seiß wird Jahrzehnte später abermals auf die Bedeutung von solchen Subzentren hinweisen, die vor allem durch die Endstationen der U-Bahn geschaffen worden waren (z.B.: Kagran, Favoriten, Floridsdorf).<sup>510</sup>

### **2.7.5. Wiener Fußgängerzonen**

Bereits bei der Ersten Wiener Straßenverkehrsenquête wurde das Thema Fußgängerzonen in Wien diskutiert. In Empfehlung 21 hieß es dazu:

„Der Verkehr muß alle Teile der Altstadt bedienen können, nur so kann sie lebendig erhalten werden. Die Erklärung der Altstadt zu einer Fußgängerstadt muß abgelehnt werden, was nicht ausschließt, daß beschränkte Fußgängerbereiche möglich wären.“<sup>511</sup>

Damals stand noch das Prinzip der „autogerechten Stadt“ im Vordergrund. Die City musste mit dem Auto erreichbar und befahrbar sein, denn es herrschte der Gedanke, dass die Stadt, die Geschäftsviertel, ohne den Autoverkehr ab- und aussterben würde. Es sollte sich jedoch herausstellen, dass das genaue Gegenteil der Fall war. Dennoch hatte man sich für „beschränkte Fußgängerbereiche“ ausgesprochen, die auf einzelne Geschäftsviertel ausgeweitet werden könnten.<sup>512</sup>

Im Jahre 1969 erhielt Victor Gruen von der Stadt Wien den Auftrag, ein Konzept für die zukünftige Gestaltung des Kerngebietes auszuarbeiten. Zunächst hielt Gruen positiv fest, dass die Wiener Innenstadt einen multifunktionellen Charakter besitze und die Innere Stadt überhaupt, im Vergleich zum restlichen Stadtgebiet, die höchste Konzentration an städtischen Funktionen aufweise. Doch die Wohnbevölkerung hatte im Ersten Bezirk mit 25.000 Einwohnern einen neuen Tiefstand erreicht. Gruen hatte dafür zwei Erklärungen: Einerseits

---

<sup>508</sup> Gruen, Die lebenswerte Stadt, S. 145.

<sup>509</sup> Ebenda, S. 147f.

<sup>510</sup> Seiß, Wer baut Wien, S. 170.

<sup>511</sup> I. Wiener Straßenverkehrsenquête 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien, S. 28.

<sup>512</sup> Ebenda, S. 47.

verdrängte der Raumbedarf von anderen Funktionen die Wohnfunktion, andererseits machte er den wachsenden Straßenverkehr in der Innenstadt dafür verantwortlich. Gruen war sich sicher, dass die durch den Verkehr hervorgerufenen schlechteren Umwelt- und Lebensbedingungen einen wesentlichen Grund für die Verdrängung der Wohnfunktion darstellten. Er schlug deshalb die Verbesserung der Umweltsituation vor, was wesentlich zu einer Erhöhung der Attraktivität des Stadtkernes beitragen würde.<sup>513</sup> Die Voraussetzungen für eine Erschließung des Zentrums durch den öffentlichen Massenverkehr waren bereits getroffen, die Wiener U-Bahn befand sich bereits in Bau. Gruen begrüßte die U-Bahn-Planungen, denn aus seiner Sicht war es sinnvoll, die Linien vom Rand des dichtbebauten Stadtgebietes in das Kerngebiet zu führen. Mit dieser Maßnahme würde nicht nur die City gestärkt, sondern es würden sich dadurch auch Nebenzentren ausbilden können.<sup>514</sup> Was das Straßennetz in der Innenstadt anbelangte, war Gruen davon überzeugt, dass die Kapazitäten bereits überschritten waren. Das Straßensystem der historisch gewachsenen Innenstadt mit ihren engen verwinkelten Gassen war nicht und ist nicht für den Individualverkehr geeignet. Gruen schlug deshalb vor, den Verkehr im Ersten Bezirk zu beruhigen, jedoch die Kapazitäten am Ring und am Kai sowie auf der Lastenstraße zu optimieren. An diesen Umfahungsstraßen sollten auch unterirdische Abstellplätze geschaffen werden.<sup>515</sup> In der Innenstadt wollte Gruen den Oberflächenverkehr um 95% reduzieren, auch, um für die Menschen eine sogenannte Umweltoase zu errichten. Der Vorteil der Umweltoase gegenüber von Fußgängerstraßen lag darin, dass der Verkehr der Fußgängerstraßen nicht auf parallel geführte Seitenstraßen verlagert werden könnte. Von der Verkehrsberuhigung versprach sich Gruen nicht die Aufrechterhaltung, sondern eine Bereicherung der Multifunktionalität.<sup>516</sup> In seiner Umweltoase sollte der Fußgänger, der Mensch, die Vorherrschaft erringen. Dieser neuen innerstädtischen Qualität sollte mit verschiedenen Maßnahmen Ausdruck verliehen werden:

- Aufhebung des Niveauunterschiedes von ehemaliger Fahrbahn und Gehsteig
- Fußgängerfreundliche Straßenpflasterung
- Straßenbeleuchtung für Fußgänger

---

<sup>513</sup> Gruen, Das Überleben der Städte, S. 230.

<sup>514</sup> Ebenda, S. 232.

<sup>515</sup> Ebenda, S. 233.

<sup>516</sup> Ebenda, S. 239.

- Begrünung der Umweltoasen
- Aufstellen von Bänken
- Straßencafés
- Märkte
- Unterhaltung, etc.<sup>517</sup>

## **Fußgängerzone Innere Stadt**

Im Jahre 1971 wurde Gruens Konzept den zuständigen Stellen des Magistrates übergeben. Schon am 12. Oktober 1971 wurde vom Wiener Stadtsenat die Einrichtung einer provisorischen Fußgängerzone beschlossen, so dass Ende November 1971 das Provisorium eröffnet werden konnte. Die Aktion war zunächst auf die Weihnachtszeit (27. November 1971 bis 2. Jänner 1972) beschränkt.<sup>518</sup> Diese Fußgängerzone war in eine innere und eine äußere Zone gegliedert. Es mussten erst Erfahrungen damit gesammelt werden, herrschte doch in der Bevölkerung und auch unter den Unternehmungen im Ersten Bezirk Unsicherheit darüber, wie sich die Fußgängerzone auf die wirtschaftliche Entwicklung auswirken würde.

Die innere Zone bildeten im Wesentlichen ein Teil des Grabens, ein Teil der Kärntner Straße, der Stock im Eisen-Platz sowie ein Teil des Stephansplatzes.<sup>519</sup> Allgemeine Fahr- und Halteverbote galten in diesem Bereich an Werktagen von 10 Uhr 30 bis 19 Uhr, wobei von 7 bis 10 Uhr 30 Lieferverkehr gestattet war. Von 19 bis 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen konnte die innere Zone, den geltenden Regeln entsprechend, befahren werden.<sup>520</sup> Die umliegenden Seitenstraßen bildeten die äußere Zone. Werktags war in diesen Straßen in der Zeit von 7 bis 19 Uhr Lieferverkehr erlaubt, während in der übrigen Zeit der normale Verkehr gestattet war.<sup>521</sup> Nach Gruens Definition handelte es sich in dieser Testphase mehr oder weniger um eine Fußgängerstraße. Innerhalb der Fußgängerzone wurden anfangs Veranstaltungen geboten, die jedoch großteils abgelehnt wurden. Es wurden auch kleinere

---

<sup>517</sup> Gruen, Das Überleben der Städte, S. 240.

<sup>518</sup> Freytag, Fußgängerzonen, S. 173.

<sup>519</sup> Ebenda, S. 162.

<sup>520</sup> Ebenda, S. 182.

<sup>521</sup> Ebenda, S. 183.

Ausgestaltungen vollzogen, größere Adaptierungen waren auf Grund des provisorischen Charakters nicht möglich gewesen. Bereits im Dezember 1971 wurde die Fußgängerzone so positiv bewertet, dass es zu einer unbefristeten Verlängerung kam. Im darauffolgenden Sommer, 1972, richtete eine große Anzahl an Geschäftsleuten eine Petition an den Wiener Bürgermeister, er möge die Fußgängerzone auf die gesamte Kärntner Straße ausdehnen und auch endlich baulich an die Bedürfnisse von Fußgängern anpassen. Allein die Betreiber von Hotels und Gastronomie in den Seitengassen leisteten Widerstand, da sie arge Umsatzeinbußen befürchteten.<sup>522</sup> Die tatsächliche Ausgestaltung der Kärntner Straße zur echten Fußgängerzone mit Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängern erfolgte ab dem Jahre 1974 nach Vorschlägen von Holzbauer und Windbrechtinger. Die Kärntner Straße sollte die Menschen zum gemütlichen Aufenthalt, zum ungestörten Flanieren einladen und somit die Attraktivität dieser wichtigen Einkaufsstraße sichern.<sup>523</sup> So wurde ein abwechslungsreiches Bodenpflaster verlegt, es wurden Bänke aufgestellt und auch einige Bäume gepflanzt. Die endgültige Aufwertung stellte die Erschließung mittels U-Bahn dar. In der Kärntner Straße wurden 7.700 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche eliminiert, bis 1978 wurden insgesamt 12.300 m<sup>2</sup> Fußgängerzone geschaffen.<sup>524</sup> Nach dem Abschluss der U-Bahn-Bauarbeiten am Stephansplatz wurde auch dieser von den genannten Architekten zur Fußgängerzone umgebaut. Dies geschah in den Jahren 1977/78. Dieser stark befahrene Platz hatte zunächst eine Verkehrsfläche von 9.500 m<sup>2</sup>, während die Fußgängerfläche nur 4.000 m<sup>2</sup> betragen hatte. Seit dem Umbau des Stephansplatzes stehen dem Verkehr nur noch 1.100 m<sup>2</sup> zur Verfügung, so dass die Fußgängerzone auf 12.400 m<sup>2</sup> ausgeweitet werden konnte.<sup>525</sup> Durch den U-Bahn-Bau erhielt der Stephansplatz einen erstklassigen Anschluss an das hochwertige öffentliche Verkehrsnetz. Jeweils ein Zugang zur U-Bahn-Station befindet sich auf der Kärntner Straße, dem Graben und am Stephansplatz. Die Fußgängerzone bietet heute nicht nur Spaziergängern, Einkäufern, Touristen und der Gastronomie Platz, sondern der Stephansplatz hat sich zu einem Ort entwickelt, der verschiedenen Künstlern eine Bühne bietet, aber auch zu zahlreichen Veranstaltungen einlädt.

Unter den Geschäftsleuten fand die Fußgängerzone immer größeren Anklang, so dass nach einer Unterschriftenaktion der Kohlmarkt (und auch die Naglergasse) ab 16. April 1973 für

---

<sup>522</sup> Freytag, Fußgängerzonen, S. 176.

<sup>523</sup> Stadt für Fußgänger, S. 20.

<sup>524</sup> Ebenda, S. 25.

<sup>525</sup> Ebenda, S. 29.

einen Monat zur Fußgängerzone erklärt werden sollte.<sup>526</sup> Nach der Erprobung kam es zu einer sehr positiven Reaktion von Bewohnern und Geschäftsleuten, so dass dieser Bereich als Fußgängerzone aufrecht erhalten wurde. Der Umbau zur endgültigen Fußgängerzone am Kohlmarkt erfolgte erst im Zuge der Errichtung der U3. Die Naglergasse konnte zwischen 1975 und 1978 zur echten Fußgängerzone umgestaltet werden und erfuhr dadurch eine unheimliche Aufwertung. Es löste diese Maßnahme eine positive Dynamik aus, so dass private Investoren zur Eröffnung neuer Lokale und Geschäfte beitrugen und auch die Hausbesitzer ihre Häuser renovierten, so dass das Erscheinungsbild der Gasse insgesamt deutlich verbessert werden konnte.<sup>527</sup> Für die angrenzenden Straßenzüge hatte die Verkehrsberuhigung am Kohlmarkt und in der Naglergasse den angenehmen Effekt, dass der Durchzugsverkehr beinahe zum Erliegen kam und nur noch Zubringerverkehr stattfindet. Das Verkehrsaufkommen konnte dabei um etwa ein Drittel reduziert werden.<sup>528</sup>

Zunächst herrschte noch die Meinung vor, man müsse in der Stadt ausreichend viele PKW-Abstellplätze schaffen, denn würde die Innere Stadt nicht mehr mit dem Auto erreichbar sein, könnte dies besonders schädliche Auswirkungen für den Standort Innere Stadt haben. Aus diesem Grund wurden am Heldenplatz und im Inneren Burghof Abstellplätze geschaffen. Diese wurden allerdings nicht angenommen.<sup>529</sup> Die Fußgängerzone benötigte vor allem den Anschluss an ein öffentliches Massenverkehrsmittel, an die Wiener U-Bahn.

Vor dem Hintergrund dieses großen Erfolges der Fußgängerzonen, wurde im Dezember 1972 (Einkaufssamstag in der Vorweihnachtszeit) erstmals auf der inneren Mariahilfer Straße an Samstagen eine „Verkehrsarme Zone“ eingerichtet. Zwischen 10 und 18 Uhr 30 herrschte ein allgemeines Fahrverbot für den Individualverkehr. Die damals noch auf der inneren Mariahilfer Straße verkehrenden Straßenbahnlinien wurden in dichteren Intervallen als sonst geführt.<sup>530</sup> Noch heute wird über eine Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße diskutiert. Die Gegner einer solchen Fußgängerzone führen seltsam anmutende Argumente an. So wäre die Mariahilfer Straße deshalb nicht als Fußgängerzone geeignet, weil sie zu lang und zu breit sei.<sup>531</sup>

---

<sup>526</sup> Freytag, Fußgängerzonen, S. 177.

<sup>527</sup> Stadt für Fußgänger, S. 43.

<sup>528</sup> Freytag, Fußgängerzonen, S. 195.

<sup>529</sup> Ebenda, S. 185f.

<sup>530</sup> Ebenda, S. 194.

<sup>531</sup> Business, S. 4.

Im Jahre 1977 wurde auch der Platz an der Oper, im Bereich der Kärntner Straße, für Fußgänger eingerichtet. Diesem Platz kommt eine besondere Bedeutung zu, da er am Ring liegt und unmittelbar mit der Fußgängerpassage (Opernpassage) sowie der Station Karlsplatz verknüpft ist. Dieser Bereich kann deshalb als Tor zur Inneren Stadt bezeichnet werden. Die Möglichkeit seiner Neugestaltung ergab sich vor allem durch den Bau einer Tiefgarage. Bei dem Umbau zu einer verkehrsberuhigten Zone wurde einerseits auf unterschiedliche Materialien für den Boden geachtet (Gehweg, Straße), andererseits wurde auch die Beleuchtung an die verschiedenen Bedürfnisse angepasst. Durch die Adaptierungsarbeiten konnte die Verkehrsfläche halbiert und gleichzeitig die Fußgängerfläche verdoppelt werden.<sup>532</sup>

### **Fußgängerzone Favoritenstraße**

Die Fußgängerzone Favoritenstraße umfasst nicht nur Teile der Favoritenstraße, sondern auch den Columbusplatz, dieser bildet sozusagen das nördliche Eingangsportal, den Keplerplatz, den Viktor Adler-Markt sowie den Reumannplatz, der das südliche Ende dieser Fußgängerzone darstellt. In mehreren Etappen wurde die Fußgängerzone in den Jahren zwischen 1974 und 1983 errichtet. Die Favoritenstraße selbst ist die bedeutendste Geschäftsstraße im südlichen Wien und sollte durch den U-Bahn-Anschluss gegen die am Stadtrand befindliche Konkurrenz (SCS) gestärkt werden. Die Situierung der Endstelle am Reumannplatz hatte die klare Absicht, dieses Subzentrum zu erhalten und auszubauen. Die Fußgängerzone kann heute als Lebensader von Favoriten angesehen werden. Die Ausgestaltung mittels Fußgängerpflasterung, Begrünung, Schanigärten usw. hat dazu beigetragen, dass auch Handelsriesen in dieser Zone investiert und somit die Attraktivität gesteigert haben.

#### **2. 7. 6. Der STEP 1984**

Als der Stadtentwicklungsplan (STEP) 84 in der Mitte der 1980er Jahre publiziert wurde, war das Grundnetz der Wiener U-Bahn bereits ausgestaltet. Die Linie U1 verkehrte zwischen Reumannplatz und Kagran, die Linie U2 zwischen Karlsplatz und Schottenring und die Linie U4 fuhr auf der modernisierten Stadtbahntrasse zwischen Heiligenstadt über Wien Mitte nach

---

<sup>532</sup> Stadt für Fußgänger, S. 19.

Hütteldorf, während die Gürtellinie der Stadtbahn zwischen Heiligenstadt bzw. Friedensbrücke und Meidling Hauptstraße in Betrieb war. Der öffentliche Verkehr war also in einer ersten Phase beschleunigt worden, doch es war davon auszugehen, dass das Verkehrsbedürfnis in Wien weiterhin steigen würde. Trotz der Öl-Krisen und den damit verbundenen Preissteigerungen nahm die Motorisierung weiter zu und auch das Grundnetz der U-Bahn hatte eine stimulierende Wirkung auf das Mobilitätsbedürfnis. Natürlich darf auch das weitere Fortschreiten der Entmischung der Lebensbereiche (weitere Zunahme der Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten) nicht unbeachtet bleiben.<sup>533</sup>

Das war nunmehr die Ausgangslage für den STEP 84. Während die verfügbaren Verkehrsflächen in etwa gleich bleiben würden, war weiterhin mit einem Anstieg des Verkehrs zu rechnen. Das erklärte Ziel der Stadtplaner für den zukünftigen Verkehr in Wien war es, den öffentlichen Verkehr zu attraktivieren und als Alternative für den Autoverkehr anzubieten. Das Problem des Verkehrs konnte nur dann einigermaßen gelöst werden, wenn einem Verkehrssystem der Vorzug gegeben würde, das mit möglichst wenig Flächenbedarf möglichst viele Menschen befördert. Besonders deutlich kommt der Vorzug für den weiteren Ausbau des öffentlichen Schnellverkehrs in folgender Forderung zum Ausdruck: „Die autogerechte Stadt kann und soll es nicht geben.“ Mit einer Reihe an Maßnahmen sollten die Menschen in Wien dazu animiert werden, anstatt des Autos ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen.<sup>534</sup>

Für die Stadterweiterung galt vor allem, auf die sogenannten Entwicklungsachsen bzw. Siedlungsachsen Rücksicht zu nehmen. Zwischen den einzelnen Achsen sollten im Besonderen Grünkeile (Grünräume) liegen und Betriebsgebiete zur Verfügung gestellt werden. Wichtig für die Siedlungsachsen war allerdings, die auch beim STEP 94 zur Sprache kommen werden, dass jede Achse mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel ausgestattet bzw. erschlossen werden soll. „Das ist in der Regel die U- oder S-Bahn (...)“.<sup>535</sup> Dabei waren bereits wichtige Entscheidungen für den weiteren Ausbau der U-Bahn getroffen

---

<sup>533</sup> Stadtentwicklungsplan Wien 1984, S. 189.

<sup>534</sup> Ebenda, S. 26.

<sup>535</sup> Ebenda, S. 64.

worden. Im STEP 84 wurden bereits die U3 zwischen Ottakring und Simmering<sup>536</sup> bzw. die U6 zwischen Siebenhirten und Floridsdorf angesprochen.<sup>537</sup>

Vor allem in den Stadterneuerungsgebieten der inneren Bezirke sollte eine weitgehende Verkehrsberuhigung bzw. eine Verminderung der Verkehrsbelastung erreicht werden. Wie bereits mehrmals erwähnt, war die Stadtplanung der Überzeugung, dass diese Ziele nur mittels vermehrter Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden könnten. Die Steigerung des öffentlichen Verkehrs war durch einen Ausbau der S- und U-Bahn zu erreichen. Zusätzlich sollte der Individualverkehr mit Hilfe gezielter Maßnahmen zurückgedrängt werden. In diesem Zusammenhang fiel auch das Wort der Stellplatzbewirtschaftung (Parkraumbewirtschaftung → späteres „Parkpickerl“). Diese Bewirtschaftung der Parkflächen hat die Abnahme der Mobilität mittels Automobilen zum Ziel, d.h. ortsfremde Autofahrer sollen abgehalten werden, in jene Gebiete einzufahren. Stattdessen sollten an geeigneten Standorten, also an jenen Stellen, die einen Anschluss an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz bieten, sogenannte Park&Ride-Anlagen errichtet werden.<sup>538</sup> Im STEP 84 ist sogar die Rede, solche Park&Ride-Anlagen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.<sup>539</sup> Für die Wohnbevölkerung sollte die Parkraumbewirtschaftung einen angenehmen positiven Effekt haben. Durch die Verdrängung der ortsfremden Autos wurde auf eine Entspannung der Parkplatzsituation gehofft. Zusätzlich sollte bei Neubauten darauf geachtet werden, dass für jede Wohnung eine Abstellfläche außerhalb des Straßenraumes geschaffen wird.<sup>540</sup>

Der STEP 84 bot also eine ganze Reihe an Maßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung (betrifft den MIV) ergriffen werden sollen. Es wurde deutlich zum Ausdruck gebracht, dass es eine Verlagerung vom MIV zum öffentlichen Verkehr geben soll und muss, um die sozialen, ökologischen und verkehrlichen Probleme zu lösen.

---

<sup>536</sup> Stadtentwicklungsplan Wien 1984, S. 208.

<sup>537</sup> Ebenda, S. 207f.

<sup>538</sup> Ebenda, S. 203.

<sup>539</sup> Ebenda, S. 26.

<sup>540</sup> Ebenda, S. 27.

### 2. 7. 7. Der STEP 1994

Ein Grundgedanke im STEP 1994 war die Bewahrung der Grün- und Erholungsbereiche in Wien und die Einschränkung der dortigen Besiedelung. Stattdessen sollte die Besiedelung entlang der sogenannten Achsen des öffentlichen Verkehrs forciert und durch eine dichte Verbauung zustande gebracht werden.<sup>541</sup> Die Achsen des öffentlichen Verkehrs können also auch als Entwicklungsachsen bezeichnet werden, was die Bedeutung und die Notwendigkeit des öffentlichen Verkehrs unterstreicht. Bevor neue Siedlungsgebiete der Verbauung zugeführt werden sollten, waren zunächst die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, nämlich der Ausbau der U-Bahn und Straßenbahn.<sup>542</sup> In der Praxis hielt sich die Stadtplanung nicht immer an diese Vorgabe, so dass es geschah, dass neue Siedlungsgebiete erschlossen, aber nicht an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz angebunden wurden.

Der öffentliche Verkehr wurde im STEP 95 als Teil des sogenannten Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Verkehr) bezeichnet. Mit dem Terminus Umweltverbund ließ sich nunmehr ein gewisses Interesse an ökologischen Fragen erkennen. Angemerkt sei, dass 1994 an der zweiten Ausbauphase der U-Bahn gearbeitet wurde. Doch die U-Bahn wurde bereits als das beliebteste Verkehrsmittel gehandelt, zu deren weiteren Ausbau sich die Stadt bekannte.<sup>543</sup> Vor dem Hintergrund der noch immer zunehmenden Anzahl von Automobilen und den damit verbundenen Problemen (Raumnot: stehender und fließender Verkehr, Umweltschutz, Abgas- und Lärmbelastigungen) war es ein Ziel des STEP 94, den zuvor genannten Umweltverbund zu stärken.<sup>544</sup>

Im Gegensatz zu den Meinungen der 1950er und 1960er Jahre, als noch davon gesprochen wurde, dass in absehbarer Zeit keine U-Bahn notwendig wäre, sondern mit den bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln das Auslangen gefunden würde, sah der STEP 94 einen kontinuierlichen Ausbau und eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs vor. So sollten nicht nur Straßenbahn und Bus Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhalten, sondern es wurde davon gesprochen, dass eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Grundnetzes unumgänglich sei.<sup>545</sup> Es war klar geworden, dass eine Stadterweiterung nur im Einklang mit einem Ausbau des hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetzes Sinn machen

---

<sup>541</sup> STEP 1994, S. VII.

<sup>542</sup> Ebenda, S. 9.

<sup>543</sup> Ebenda, S. XI.

<sup>544</sup> Ebenda, S. 8.

<sup>545</sup> Ebenda, S. 170.

würde. Dieses hochrangige Netz besteht also aus der U-Bahn auf der einen Seite und der Schnellbahn auf der anderen Seite. Die Stadtplaner waren bemüht, den MIV zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen. Deshalb sollten die öffentlichen Verkehrsmittel in einer Weise attraktiviert werden, damit sich das Gewicht weg vom MIV hin zum öffentlichen Verkehr verschiebt, um die Mobilität zu sichern und die ökologische Qualität und damit die Lebensqualität zu erhalten.<sup>546</sup> Diese Forderungen wurden seit den 1970er Jahren immer wieder wiederholt und als Ziele festgelegt. Tatsächlich kam es zu einem weiteren Ansteigen des MIV, allerdings nahmen auch die Beförderungsfälle auf der U-Bahn bzw. Straßenbahn zu.

Letztlich muss den Bewohnern selbst klar werden, dass die Lösung der Verkehrsprobleme, die durch die Zunahme des MIV verursacht werden, im Ausbau und der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel liegt. Die Stadtplanung hat sozusagen die Werkzeuge in der Hand, mit denen sie die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen kann, um eine „Wende“ herbeizuführen. Die Vorschläge im STEP 94 stellen daher eine Fortsetzung der Arbeit des STEP 84 dar.

Mit dem Beschluss zum Bau einer U-Bahn in Wien kam es in Wien ganz offensichtlich zu einem Umschwenken in der Verkehrspolitik. Das Modell der „autogerechten Stadt“ wurde zugunsten der „Menschengerechten Stadt“ aufgegeben. Die Errichtung der U-Bahn förderte in der Folge die Verkehrsberuhigung und die Schaffung von Fußgängerzonen in Wien. Es war der Stadtpolitik klar geworden, dass der MIV negative Auswirkungen auf die Entwicklung der City im Besonderen, aber auch auf die Lebensqualität in anderen Stadtgebieten zur Folge hatte. Durch die U-Bahn und deren Ausbau wurde den Bewohnern der Stadt endlich eine leistungsfähige und schnelle Alternative zum Automobil geboten. Wurde noch bis in die 1960er Jahre hinein versucht, dem Automobilverkehr Platz zu machen, wurden nunmehr Maßnahmen ergriffen denselben einzuschränken und zu reduzieren. Die U-Bahn wurde als ökologisches Schnellverkehrsmittel forciert und setzte wirtschaftliche sowie siedlungstechnische Impulse. Der Verkehr sollte nun der Stadt angepasst werden.

---

<sup>546</sup> STEP 1994, S. 172.

## **2. 8. Die zweite Phase des U-Bahn-Baues: U3 und U6**

Die Grundlage für die zweite Ausbauphase der Wiener U-Bahn war die sogenannte „Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchen der Bund und das Land Wien interessiert sind, samt Anlagen.“ Diese Vereinbarung beinhaltet verschiedene Vorhaben, unter anderem das sogenannte Schienenverbundprojekt. Dieses Projekt widmete sich dem Bau bzw. Aus- und Umbau der Linien U3, U6 und der Schnellbahn zum Flughafen Wien-Schwechat. Das Ziel war die U-Bahn besser mit den Schnellbahnlinien der Bundesbahn zu verknüpfen.<sup>547</sup>

Der Ost-West-Durchmesser, also die Linie U3, sollte ursprünglich von Breitensee nach Erdberg führen. Der Gedanke war, diese Linie in den Stationen Breitensee (Vorortelinie) und Landstraße mit der Schnellbahn zu verbinden. Im Laufe der weiteren Planungen wurde allerdings beschlossen, die Linie U3 nicht in der Station Breitensee, sondern in der Station Ottakring, was bereits von Musil und Kemmann gefordert worden war, mit der Vorortelinie zu verbinden (Wiener Vertrag vom 13. November 1986<sup>548</sup>).

Die Vorortelinie wurde damit wieder zum Leben erweckt, denn sie sollte wieder zweigleisig aufgebaut und elektrifiziert werden. Und auch der Ausbau der Schnellbahn zum Flughafen war eingeleitet worden, auch wenn dieser nicht sofort umgesetzt wurde.

Die Linie U6 sollte aus der Gürtellinie der Stadtbahn hervorgehen und die neue Nord-Süd-Tangente bilden. Diese Linie sollte zwischen Heiligenstadt und Siebenhirten verkehren. Zu diesem Zwecke sollte die Gürtelstrecke umgebaut und zwischen Gumpendorfer Straße und Philadelphiabrücke eine Neubaustrecke errichtet werden.<sup>549</sup> Als fiktiver Baubeginn wurde der 1. Jänner 1982 festgelegt.<sup>550</sup> Mit dem Übereinkommen vom 27. Juni 1990 wurden u.a. die Verlängerungen nach Simmering (U3) sowie nach Floridsdorf (U6) beschlossen.<sup>551</sup>

---

<sup>547</sup> B. G. Bl. Nr. 18/1980 bzw. L. G. Bl. Nr. 21/1979.

<sup>548</sup> Hödl, Die Finanzierung der U 3, S. 53.

<sup>549</sup> Pelz, Der Bau der Linie, S. 35.

<sup>550</sup> Hödl, Budgetführung und finanzielle Dimension des Baues, S. 17.

<sup>551</sup> Hödl, Die Finanzierung der U 3, S. 60.

### 2. 8. 1. Die Linie U3

Die Linie U3 sollte, wie oben erwähnt, bereits während der ersten Ausbauphase der Wiener U-Bahn realisiert werden. Zunächst zwischen Breitensee, Stephansplatz und Sankt Marx geplant, wurde die Linie wegen der noch nicht befriedigenden Trassenplanung in die zweite Ausbauphase verschoben.<sup>552</sup> Mit dem Vertrag vom 13. November 1986 wurde der endgültige Verlauf der Trasse für die Linie U3 beschlossen. Es wurde als sinnvoll erachtet, die westliche Endstelle der U3 nach Ottakring zu verlegen.<sup>553</sup> Besondere Bedeutung kam den Haltestellen „Westbahnhof“ (Verknüpfungsstelle mit U6: 1990 wurde die neu errichtete Station eröffnet), „Volkstheater“ (Verknüpfung mit U2), „Stephansplatz“ (Verknüpfung mit U1), „Wien Mitte“ (Verknüpfung mit U4 und der Schnellbahn) und „Erdberg“ (Betriebsbahnhof) zu. Da eine Einigung über die zukünftige Trasse der U3 über die Mariahilfer Straße erzielt werden konnte, erschließt diese Linie nunmehr eine sehr wichtige, wenn nicht die bedeutendste, Einkaufsstraße Wiens.<sup>554</sup> Die Führung der Linie U3 über die Mariahilfer Straße hat einen wichtigen Beitrag dafür geleistet, dass sich diese wichtige Wiener Einkaufsstraße behaupten konnte und nachhaltig gestärkt wurde.<sup>555</sup> Für eine Erschließung der Mariahilfer Straße durch eine U-Bahn hatten sich bereits Hochenegg, Musil und Kemmann, aber auch Keller ausgesprochen.

Die Teilstrecken der Linie U3 wurden zwischen 1991 und 2000 schrittweise wie folgt eröffnet:

6. April 1991: U3 Erdberg – Volkstheater
4. September 1993: U3 Volkstheater – Westbahnhof
3. September 1994: U3 Westbahnhof – Johnstraße
5. Dezember 1998: U3 Johnstraße – Ottakring
2. Dezember 2000: U3 Erdberg – Simmering.

---

<sup>552</sup> Pelz, Der Bau der Linie, S. 35.

<sup>553</sup> Ebenda, S. 36.

<sup>554</sup> Spitzer, Linienführung bei der U 3 und U 6, S. 121.

<sup>555</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 98.

Die Verlängerung der Linie nach Simmering wurde im Übereinkommen vom 27. Juni 1990 festgelegt. Mit der Eröffnung der U3-Verlängerung nach Simmering wurde die zweite Ausbauphase der Wiener U-Bahn abgeschlossen.

### **2. 8. 2. Die Linie U6**

Die Linie U6 basiert auf der alten Gürtellinie der Stadtbahn von Heiligenstadt bzw. Friedensbrücke nach Meidling Hauptstraße.

Neben der Verlängerung der alten Stadtbahnstrecke (neu zu errichtende Strecken) bedurfte es einer grundlegenden Sanierung der alten Gürteltrasse. Zunächst waren die Ziegelgewölbe entlang des Westgürtels in Stand zu setzen. Mittels eines Stahlbetontroges der direkt auf die Gewölbe aufgebracht wurde, konnten die Gewölbe abgedichtet werden. Zusätzlich wurde eine elastische Dichtmasse aufgetragen. Bis zum Jahr 1995 konnten alle Gewölbe zwischen Ullmannstraße und Heiligenstädter Straße für den zukünftigen Betrieb saniert werden.<sup>556</sup>

Im Zuge der Umbauarbeiten der Gürtellinie zur U-Bahn wurde eine weitere Personenstation am Allgemeinen Krankenhaus eingebaut, die den Namen „Michelbeuern-Allgemeines Krankenhaus“ trägt und am 31. Oktober 1987 eröffnet werden konnte. Die Station Thaliastraße an der so wichtigen Kreuzung Gürtel-Thaliastraße/Lerchenfelderstraße wurde bereits während des Stadtbahnbetriebes (Eröffnung am 27. September 1980<sup>557</sup>) eingefügt.

Die bedeutendste Erneuerung der neuen U6 liegt aber zwischen der Gumpendorfer Straße und der vorläufigen Endstation Philadelphiabrücke. Zunächst wurde die U6 um eine Neubaustrecke zwischen Gumpendorfer Straße und Philadelphiabrücke erweitert, wobei das alte Otto Wagner-Brückenensemble über den Wienfluss in die neue Trasse integriert wurde. Nach der weitgehend in ihrer ursprünglichen Form erhalten gebliebenen Überbrückung der Wienzeile wurde die Rampe auf der rechten Wienzeile vollkommen abgetragen und neu aufgebaut.<sup>558</sup> Aus diesem Grunde wurde der Stadtbahnverkehr zwischen Gumpendorfer Straße und Meidling Hauptstraße bereits am 13. April 1985 eingestellt<sup>559</sup> und am 15. April

---

<sup>556</sup> Stockinger, Die Gürtelstammstrecke der U 6, S. 97.

<sup>557</sup> Marincig, Die Geschichte der Gürtelstrecke, S. 28.

<sup>558</sup> Treiber, U-Bahn-Linie U6 – Rückblick, S. 21.

<sup>559</sup> Marincig, Die Geschichte der Gürtelstrecke, S. 28.

1985 mit den Bauarbeiten begonnen.<sup>560</sup> Die neue, steilere Rampe führt die U6 nunmehr zur neuen Verknüpfungsstation Längenfeldgasse, die in Tieflage errichtet wurde und die U6 mit der U4 verbindet. Von der Station Längenfeldgasse führt die neue Trasse über die neue Tiefbahnstation Niederhofstraße zur Station Meidling Philadelphiabrücke.<sup>561</sup> Im Sommer des Jahres 1988 musste die Stadtbahn in den Monaten Juli und August eine Betriebspause einlegen. In der zweimonatigen Pause wurden die alten Stellwerke und Signalanlagen durch neue Anlagen ersetzt, um einen Gleiswechselbetrieb zu ermöglichen. Nach Beendigung der Betriebspause am 5. September 1988 konnte der Rechtsverkehr auf der Stadtbahn aufgenommen werden.<sup>562</sup> Der Gleiswechselbetrieb ermöglicht einen abschnittswisen eingleisigen Betrieb, was vor allem bei Gebrechen (z.B.: Panne eines Zuges) oder bei Bauarbeiten von Vorteil ist, weil der Betrieb über das intakte zweite Gleis weitergeführt werden kann.<sup>563</sup> Die Verlängerung der U6 in Richtung Süden bis Philadelphiabrücke konnte schließlich am 7. Oktober 1989 eröffnet werden.<sup>564</sup> In Meidling besteht nunmehr ein Anschluss an die Nah- und Fernverkehrszüge der ÖBB und diese Schnittstelle stellt einen bedeutenden Knotenpunkt im Wiener Stadtverkehr dar.<sup>565</sup>

Die weitere Verlängerung der Linie bis nach Siebenhirten wurde vor allem durch die Integration der Trasse der ehemaligen Straßenbahnlinie 64 erreicht. Den Beginn der U6-Verlängerung stellt ein etwa 90 m langer Tunnel dar, nach dessen Ende die U-Bahn wieder die Oberfläche und die Trasse der Linie 64 erreicht. Die bestehende Straßenbahnstation Tscherttegasse wurde für den U-Bahnbetrieb umgebaut, die Station Schöpfwerk wurde in Hochlage neu errichtet. Die Straßenbahnstation Alt Erlaa wurde ebenfalls umgebaut und vergrößert und in die U6 integriert. Als weitere Stationen wurden Erlaaer Straße, Perfektastraße und die Endstation Siebenhirten gebaut.<sup>566</sup> Die zweite Verlängerung Richtung Süden nach Siebenhirten konnte am 15. April 1995 in Betrieb genommen werden.

Am 27. Juni 1990 wurde zwischen dem Bund und dem Land Wien eine Übereinkunft über die Verlängerung der U6 nach Norden getroffen. Die Wahl der Trasse war kein Ergebnis der

---

<sup>560</sup> Treiber, U-Bahn-Linie U6 – Rückblick, S. 22.

<sup>561</sup> Ebenda, S. 21.

<sup>562</sup> Marincig, Die Geschichte der Gürtelstrecke, S. 28.

<sup>563</sup> Stockinger, Gürtelstammstrecke, S. 73.

<sup>564</sup> Sailler, Die Bedeutung der U6 aus betrieblicher Sicht, S. 15.

<sup>565</sup> Treiber, U-Bahn-Linie U6 – Rückblick, S. 22.

<sup>566</sup> Steinbauer, U6-Süd – Vorschau, S. 27.

unmittelbaren Vergangenheit, sondern das Ergebnis einer jahrzehntelangen Diskussion.<sup>567</sup> Schließlich verständigte man sich darauf, die U6 bei der neuen Kreuzungsstation U4/U6 „Spittelau“, teilweise über den Verbindungsbogen, zu verlängern, um dann den Donaukanal zu überqueren. Im 20. Bezirk wurde die Trasse im Untergrund geführt, wobei die Stationen „Jägerstraße“ und „Dresdnerstraße“ errichtet wurden. An der Schnellbahnstation „Handelskai“ erreicht die Linie wieder das Tageslicht und erhielt eine Hochbahnstation. Diese Station „Handelskai“ wurde ein weiterer wichtiger Knotenpunkt, denn hier treffen nunmehr die Stammstrecke der Schnellbahn (Floridsdorf-Meidling), die Vorortelinie und die U6 zusammen. Außerdem wurde hier ein Einkaufs- und Bürozentrum samt Wohneinheiten, der Millenniumtower, errichtet. So fuhr am 30. April des Jahres 1996 der letzte Zug der Linie U6 nach Heiligenstadt, ehe der Heiligenstädter-Ast still gelegt wurde. Am 4. Mai 1996<sup>568</sup> wurde die Verlängerung der U6 nach Floridsdorf dem Verkehr übergeben.

Die Linie U6 stellt in Bezug auf die Fahrbetriebsmittel eine Besonderheit im Bereich der Wiener U-Bahn dar, denn diese Linie wird nicht mittels U-Bahn-Wagen mit seitlicher Stromschiene betrieben, sondern es blieben zunächst die in den 1980er Jahren neu beschafften Stadtbahn-Züge (Zweirichtungs-Gelenktriebwagen Typ E<sub>6</sub>/C<sub>6</sub>) mit Oberleitung in Betrieb, die in den 1990er Jahren durch neue Niederflurwagen ergänzt und später ersetzt wurden.<sup>569</sup> Dass die Linie U6 nicht für den Einsatz von U-Bahnwagen, wie sie auf den restlichen U-Bahnlinien verkehren, umgebaut wurde, hatte wirtschaftliche als auch technische Gründe. Zunächst wurden die Stadtbahnwagen zu Beginn der 1980er Jahre angeschafft und waren zum Zeitpunkt der Umstellung der Stadtbahn auf U-Bahn relativ neu. Das schwerwiegendere Problem war allerdings, dass die Bahnsteige für die U-Bahnwagen um 60 cm gehoben hätten werden müssen, was vor allem bei der Hochbahnstrecke zu Problemen geführt hätte, weil das Auswirkungen auf die Hochbauten (Stationsgebäude) als auch auf die Brücken gehabt hätte.<sup>570</sup> Da auf Grund der unter dem Gleiskörper befindlichen Ziegelgewölbe die Gleise nicht abgesenkt werden konnten, bestand nur die Möglichkeit, die Bahnsteige auf 95 cm über Schienenoberkante anzuheben. Diese Maßnahme hätte auf die Hochbauten der Stationen und auf zahlreiche Brücken massive Auswirkungen gehabt, wobei der Denkmalschutz nicht zu vergessen ist. Diese Alternative war somit aus Sicht der Denkmalschutzes und der

---

<sup>567</sup> Winkler, U6-Nord – Vorschau, S. 25.

<sup>568</sup> Hinkel, U-Bahnen von 1863 bis 2010, S. 210.

<sup>569</sup> Treiber, U-Bahn-Linie U6 – Rückblick, S. 23.

<sup>570</sup> Sailler, Die Bedeutung der U6 aus betrieblicher Sicht, S. 15.

Wirtschaftlichkeit nicht vertretbar. Zudem hätten die U-Bahnwagen einen breiteren Wagenkasten, was vor allem in der Station Gumpendorferstraße mit ihren engen Radien zu größeren Umbauten geführt hätte. Es kam daher zu einer Kompromisslösung. Zunächst als Ergänzung und schließlich zur Ablöse der alten Stadtbahnwagen, wurden sukzessive neue Niederflurwagen angekauft. Mit Hilfe der neuen Wagen konnten der Komfort, aber auch die Fahrgeschwindigkeit der U6 erhöht werden.<sup>571</sup>

## ***2. 9. Die Finanzierung des Grundnetzes und der 2. Ausbauphase***

Die Finanzierung des Grundnetzes der Wiener U-Bahn wurde von der Stadt Wien bzw. durch Bundesmittel ermöglicht. Bereits im Jahre 1969 wurde eine Dienstgeberabgabe vom Wiener Landtag beschlossen.<sup>572</sup> Im Falle eines Dienstverhältnisses musste der Dienstgeber eine Abgabe leisten. Der Ertrag der Abgabe war zweckgebunden und kam der Stadt Wien für die Errichtung einer U-Bahn zugute. Die ursprüngliche Form musste jedoch im Jahre 1970 durch ein neues Gesetz korrigiert werden.<sup>573</sup> Jährlich konnten durch die Dienstgeberabgabe rund 250 Mio. Schilling abgeschöpft werden.<sup>574</sup> Im Jahre 1979 erfolgte abermals eine Abänderung der Dienstgeberabgabe.<sup>575</sup>

Der Zuschuss des Bundes betrug insgesamt 2,4 Mrd. Schilling. Diese Hilfe war für die Errichtung einer U-Bahn zweckgebunden. Einerseits sollte der U-Bahn-Bau finanziell unterstützt, andererseits sollte die Anschaffung der Doppeltriebwagen erleichtert werden. Diese Bundesförderungen, in Form von Ratenzahlungen, erstreckten sich über einen Zeitraum von 1972 bis zum Jahre 1981. Im Jahre 1972 betrug der Zuschuss 150 Mio., im Jahre 1973 200 Mio. Schilling, von 1974 bis 1980 jährlich 250 Mio. und 1981 300 Mio. Schilling.<sup>576</sup> Im Jahre 1976 wurde eine Bundeskraftfahrzeugsteuer eingeführt, deren Ertrag dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs insgesamt diente.<sup>577</sup> Dieses Bundesgesetz wurde 1978 repariert.<sup>578</sup>

---

<sup>571</sup> Stockinger, Die Gürtelstammstrecke der U6, S. 96f.

<sup>572</sup> L. G. Bl. Nr. 32/1969.

<sup>573</sup> L. G. Bl. Nr. 17/1970.

<sup>574</sup> Hinkel, Skyba, Finanzierung und Budgetierung der Wiener U-Bahn, S. 19.

<sup>575</sup> L. G. Bl. Nr. 5/1979.

<sup>576</sup> B. G. Bl. Nr. 355/1970.

<sup>577</sup> B. G. Bl. Nr. 143/1976.

<sup>578</sup> B. G. Bl. Nr. 138/1978.

Die 2. Ausbauphase der Wiener U-Bahn wurde im sogenannten „Schienenverbundprojekt“ vereinbart. Insgesamt wurden für die Projekte (U3 von Breitensee nach Erdberg, U6 von Heiligenstadt nach Siebenhirten sowie für die Schnellbahn von Landstraße nach Flughafen Wien-Schwechat) etwa 27,4 Mrd. Schilling veranschlagt. Davon sollten 23,1 Mrd. Schilling für die U-Bahn (U3: 18,6 Mrd., U6: 4,5 Mrd.) und 4,3 Mrd. Schilling für die Schnellbahn aufgewendet werden. Was die U-Bahn-Strecken betraf, kamen Bund und Land überein, sich die Kosten zu teilen, während für den Ausbau der Schnellbahn der Bund 80 % und das Land 20 % der Kosten übernehmen sollte.<sup>579</sup> Der „Wiener Vertrag“ regelte nicht nur die Verlängerungen der U3 und der U6, sondern traf auch eine bedeutende Entscheidung in der Finanzierungsfrage. Für die Jahre 1987 bis 1989 wurde der Bundeszuschuss auf 1,8 Mrd. Schilling reduziert, allerdings wurde ein zusätzlicher Bundesbeitrag in der Höhe von 1,9 Mrd. Schilling für den genannten Zeitraum gewährt, der in den 1990er Jahren von den Bundesraten abgezogen werden sollte. Für das Jahr 1990 waren 2 Mrd. Schilling vorgesehen.<sup>580</sup> Mit dem Übereinkommen vom 27. Juni 1990 wurde der Bundeszuschuss weiter reduziert. So sollte der Beitrag im Jahr 1990 nicht 2 Mrd. Schilling, sondern nur 1,8 Mrd. Schilling, in den folgenden Jahren überhaupt nur 1,5 Mrd. Schilling betragen. Jedoch wurde der zuvor genannte Beitrag zur Deckung der Ausgabenspitzen in den Jahren 1987 bis 1989 von 1,9 Mrd. Schilling auf 2,2 Mrd. Schilling erhöht. Es war geplant, die Bundesbeiträge im Jahre 2000 auslaufen zu lassen, die Rückzahlung der zusätzlichen Mittel an den Bund konnte allerdings über das Jahr 2000 hinaus erfolgen.<sup>581</sup> Die tatsächlichen Kosten für den Ausbau der U6 zwischen Heiligenstadt bzw. Friedensbrücke bis Philadelphiabrücke überschritten die geplanten 4,5 Mrd. Schilling und betragen letztlich 6,1 Mrd. Schilling.

## ***2. 10. Fahrgastfrequenz der Stadtbahn, Straßenbahn und U-Bahn ab 1945***

Wie war also 1945 die Ausgangslage für die Mobilität der Wiener Bevölkerung? Die Anlagen der Stadtbahn sowie der Straßenbahn, einerseits, waren im Zweiten Weltkrieg teilweise beschädigt bzw. zerstört und, andererseits, der Bestand an Personenkraftwagen stark dezimiert, worden. Nach der Instandsetzung der Stadtbahnanlagen und der Straßenbahn

---

<sup>579</sup> B. G. Bl. Nr. 18/1980 bzw. L. G. Bl. Nr. 21/1979.

<sup>580</sup> Hödl, Die Finanzierung der U3, S. 53.

<sup>581</sup> Ebenda, S. 60.

konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Zugegebenermaßen lag die Frequenz der Beförderungsfälle im Jahre 1945 auf einem sehr niedrigen Niveau, wie Abbildung 20 zeigt. Jedoch konnte in den Jahren 1946 bis 1948 eine sehr hohe Fahrgastzahl, jeweils über 600 Mio. Beförderungsfälle, erreicht werden, ebenfalls in dieser Abbildung ersichtlich. Dieses Niveau konnte erst wieder nach der Jahrtausendwende erreicht werden.

**Abbildung 20: Die Entwicklung der Beförderungsfälle auf der Wiener Straßenbahn und Stadtbahn bzw. U-Bahn seit 1945 in absoluten Zahlen.**

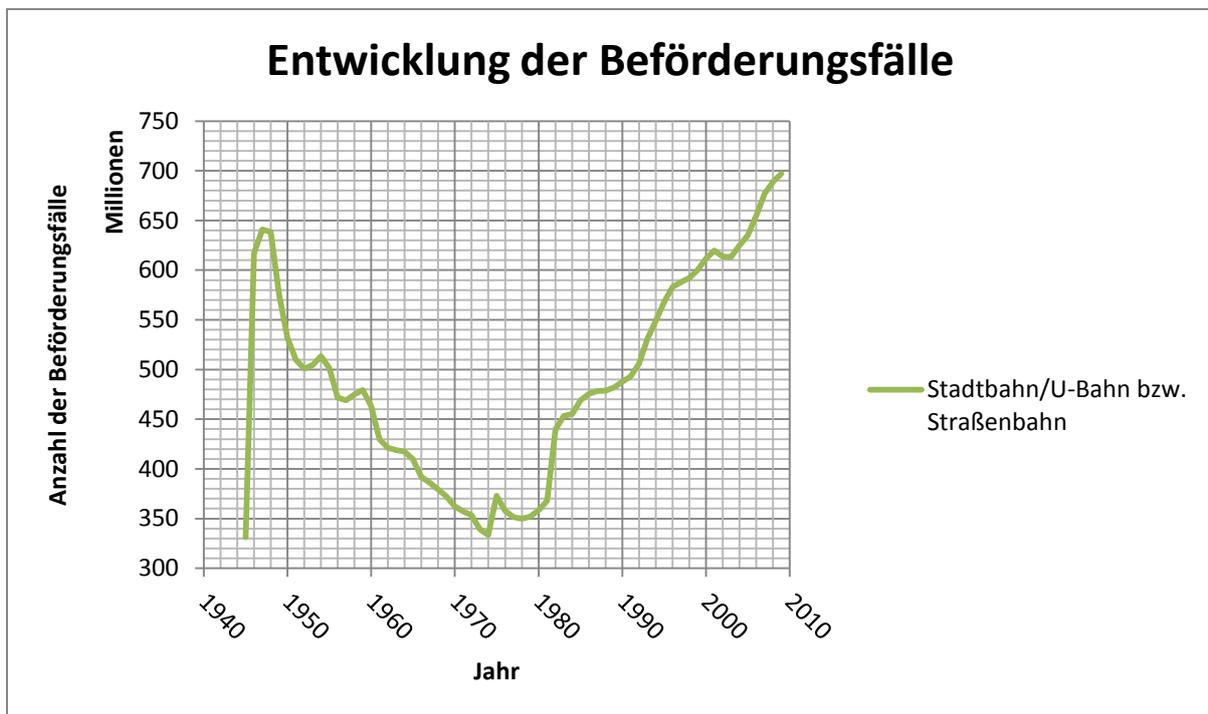
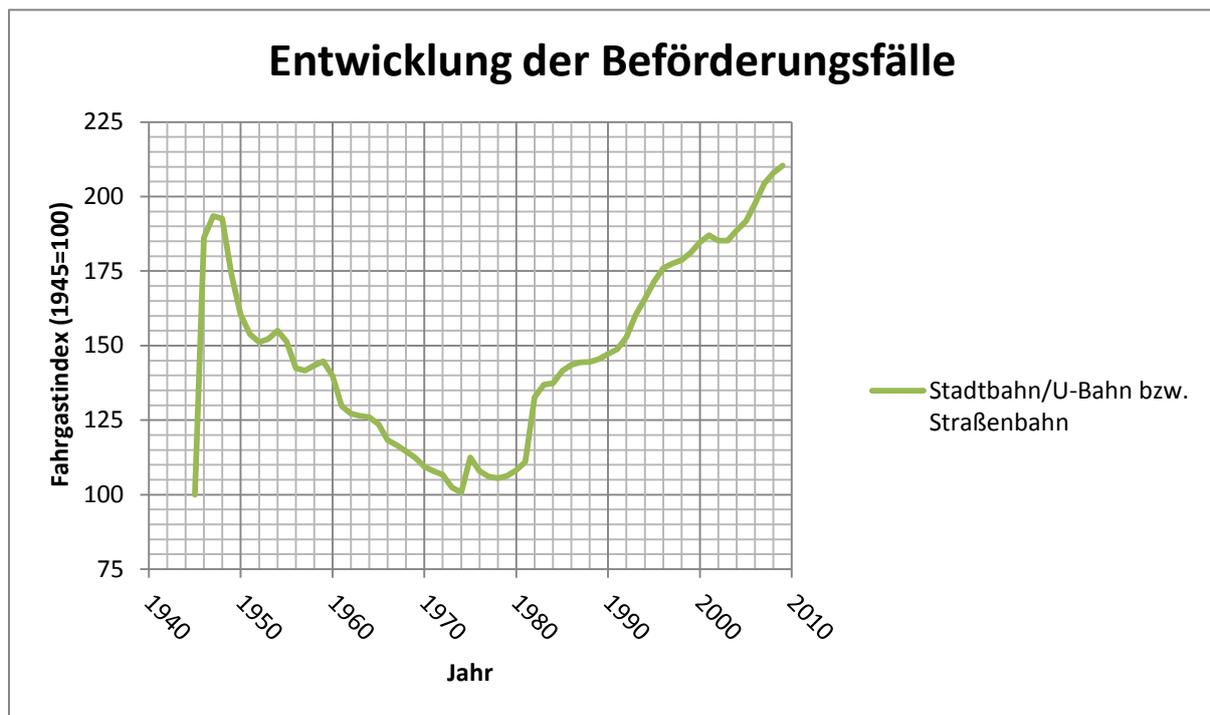


Abbildung 21 zeigt anhand von Indexwerten die Entwicklung der Fahrgastfrequenz. Während es in den Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gelungen war, die Fahrgastfrequenz dramatisch zu steigern, kam es ab dem Jahr 1948 zu einem kontinuierlichen Rückgang der Fahrgastzahlen, wobei der Trend erst in der ersten Hälfte der 1970er umgekehrt werden konnte. Der absolute Tiefpunkt wurde 1974 mit nur 334 Mio. Beförderungsfällen erreicht, was etwa dem Wert von 1945 entspricht. Ab den 1980er Jahren, ist klar erkennbar, dass wohl ein Zusammenhang zwischen Fahrgastfrequenz und der Inbetriebnahme der U-Bahn in Wien

besteht. Die Periode ab der (teilweisen) Inbetriebnahme der U-Bahn bzw. der Fertigstellung des U-Bahn-Grundnetzes geht eindeutig mit einem Anstieg der Beförderungsfälle einher.

**Abbildung 21: Die Entwicklung der Beförderungsfälle auf der Wiener Straßenbahn und Stadtbahn bzw. U-Bahn seit 1945 (1945 = Index 100).**



Der ab dem Ende der 1940er Jahre eintretende kontinuierliche Fahrgastrückgang im Bereich der Stadtbahn und der Straßenbahn ist wohl zu einem wesentlichen Teil auf die Zunahme des MIV zurückzuführen. Besonders deutlich erkennbar ist das starke Wachstum des PKW-Bestandes ab dem Jahre 1955, also dem Jahr in dem der Staatsvertrag unterschrieben sowie die Neutralität beschlossen wurden (Abbildung 22). Durch die Stabilisierung der politischen Lage waren die Menschen wieder bereit zu investieren. Die Erlangung der vollen Souveränität Österreichs, der Wirtschaftsaufschwung, auch bekannt als die Zeit des Wirtschaftswunders, und die damit verbundene Motorisierung trugen dazu bei, dass sich der Verkehr zunehmend vom öffentlichen Verkehr hin zum MIV verlagerte. Ein Rückblick auf die Stadtplanung der 1950er und 1960er Jahre erinnert wieder daran, dass die Verkehrsflächen an der Oberfläche eher dem MIV zugesprochen wurden, während Fußgänger und Straßenbahn unter die Erde

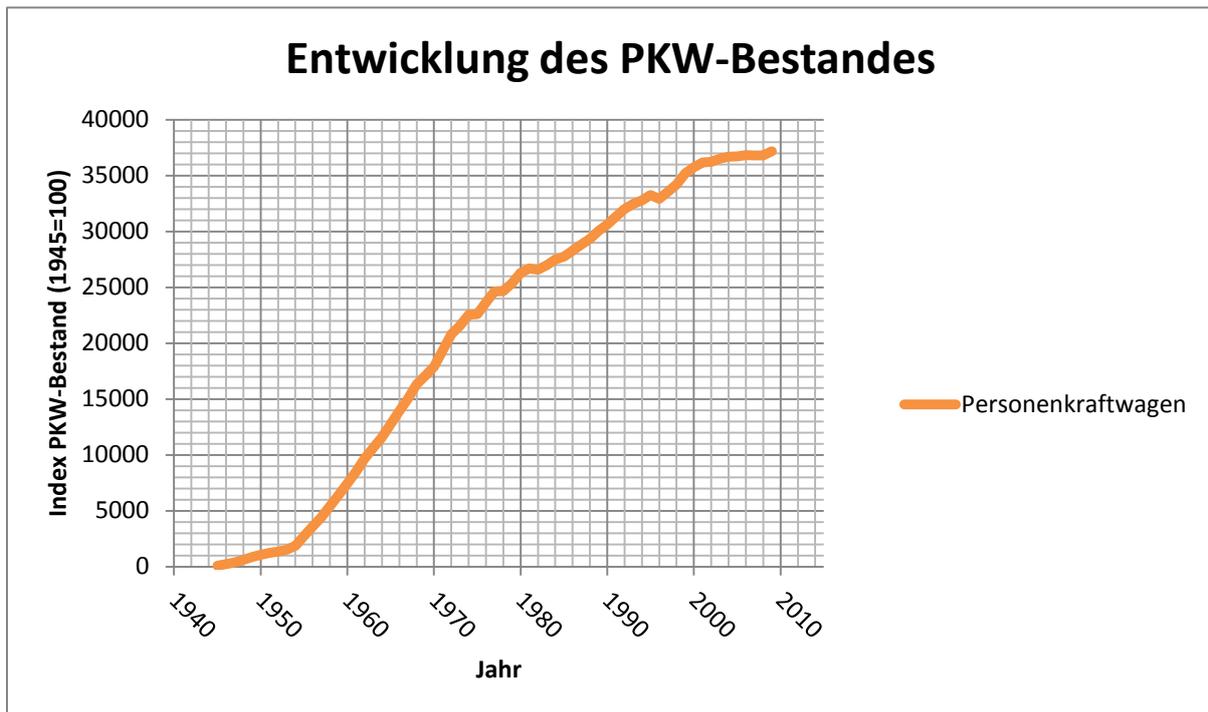
verbannt wurden, um dem Automobil Platz zu machen. Bis zum Jahre 1960 konnte die Anzahl der PKW in Wien etwa verfünfundsiebzigfach werden (bezogen auf die Ausgangslage 1945). Dass der zunehmende Individualverkehr den Stadt- und Verkehrsplanern im Laufe der Zeit in arge Nöte brachte zeigt wohl die Tatsache eines etwa 372fach größeren PKW-Bestandes im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 1945 (siehe Abbildung 22). Etwa zwischen 1955 und 1980 gab es wohl die stärksten Zuwachsraten bei Personenkraftwagen, während sich in der Periode ab 1980 bis zur Gegenwart das Wachstum etwas langsamer gestaltete. Dieser Wandel ist sicherlich auf mehrere Faktoren zurückzuführen:

-) Der immer weiter voranschreitende Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs.

-) In den 1970er Jahren hatten die Ölkrise einen wesentlichen Anteil am gebremsten Wachstum der PKW-Anzahl. Nicht zuletzt in der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts, einer Periode der zunehmenden Steigerung der Rohstoffpreise, gab es ein verlangsamtes Wachstum der Motorisierung, was vermutlich auch mit einer gewissen Sättigung, nahezu Vollmotorisierung, zu tun hat.

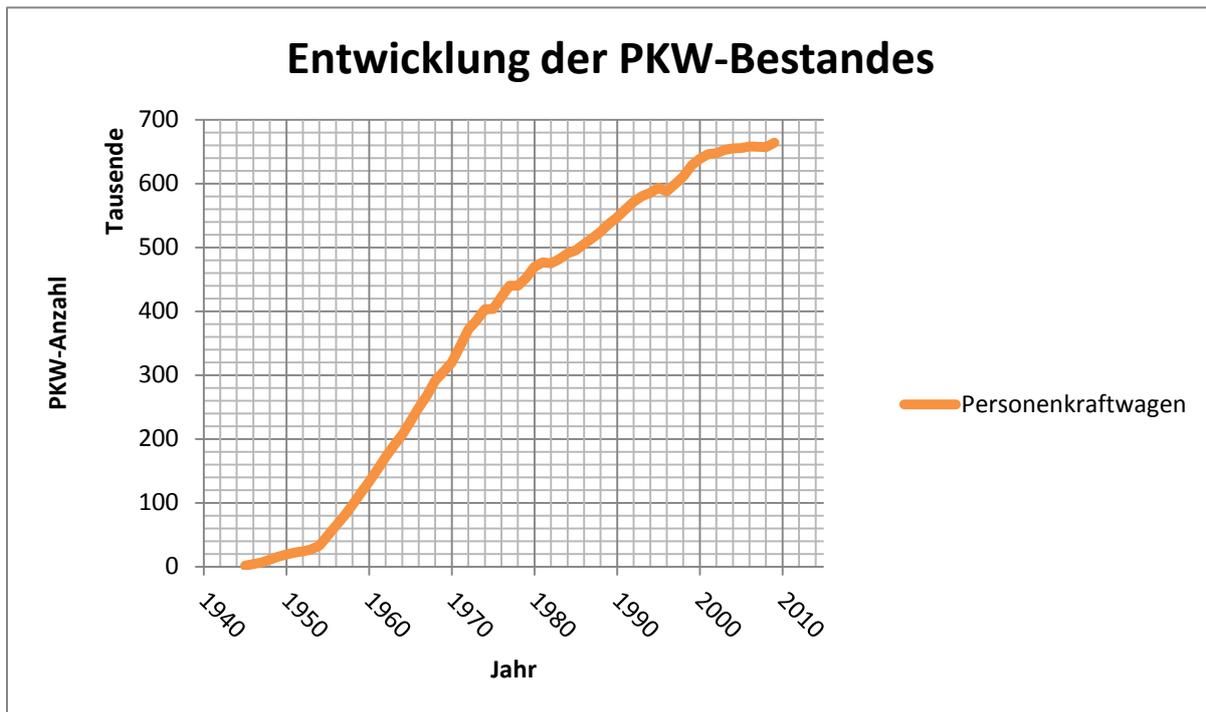
-) Eine Rolle dürfte auch die nunmehr praktizierte Parkraumbewirtschaftung spielen, welche die Betriebskosten für einen PKW erhöht, wobei gegenwärtig in Wien eine Diskussion in Gange ist, die darauf hinauslaufen könnte, im gesamten Gemeindegebiet das sogenannte Parkpickerl einzuführen.

Abbildung 22: Die Entwicklung des PKW-Bestandes in Wien seit 1945 (1945 = Index 100).



Während die Wachstumskurve beim PKW-Bestand ab dem Ende der 1970er Jahre ein wenig abflachte, nahm die Fahrgastfrequenz der Stadtbahn, U-Bahn und Straßenbahn in der Zeit zwischen 1978 und 1983, also in nur fünf Jahren, um rund 103 Mio. Fahrgäste bzw. Beförderungsfälle zu (Abbildung 20). Der größte Wachstumssprung ereignete sich von 1981 auf 1982 (etwa 22 Indexpunkte bzw. 72 Mio. Beförderungsfälle). Durch den weiterhin stattfindenden Ausbau des U-Bahn-Netzes und die damit verbundene Erschließung neuer Gebiete bzw. durch die Erhöhung der Anzahl der potentiellen Fahrgäste konnte in der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts der bisherige absolute Höhepunkt an Beförderungsfällen, der mit 641 Mio. Fahrgästen im Jahre 1947 erreicht wurde, im Jahre 2006 mit 655 Mio. Fahrgästen übertroffen werden. Es darf angemerkt werden, dass die Anzahl der Beförderungsfälle seit dem Jahr 2006 weiterhin gesteigert werden konnte.

Abbildung 23: Die Entwicklung des PKW-Bestandes in Wien seit 1945 in absoluten Zahlen.



Wie bereits erwähnt wurde, kam es bei der Anzahl der Personenkraftwagen seit dem Ende der 1990er Jahre nur zu einem geringen Wachstum (Abbildung 23).

## 2. 11. Ausblick in die Zukunft

Im Jahr 2009 umfasste das Netz der Wiener Linien (U-Bahn und Straßenbahn) zusammen rund 284 km, wobei auf die U-Bahn 68,9 km und auf die Straßenbahn 214,9 km entfallen.<sup>582</sup> Seit der Eröffnung der U2 Verlängerung von der Station Stadion bis zur Haltestelle Aspernstraße beträgt das U-Bahn-Netz nun rund 74,2 km. Das Bus-Netz ist zwar mit 382,6 km (tagsüber) bzw. 258,8 km (nachts) sehr weitläufig, jedoch werden nur rund 114,7 Mio. Beförderungsfälle von Bussen erbracht. Seit der Jahrtausendwende werden in den Statistischen Jahrbüchern der Stadt Wien die Beförderungsfälle der U-Bahn und Straßenbahn wieder getrennt von einander angeführt. Für das Jahr 2009 ergibt sich folgende Situation:

-) 510,2 Mio. Beförderungsfälle auf der U-Bahn

<sup>582</sup> Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien (2010).

-) 186,9 Mio. Beförderungsfälle auf der Straßenbahn.

Anhand der aktuellen Zahlen wird eines ganz deutlich sichtbar. Die U-Bahn, in deren Netz die Stadtbahn integriert worden war, ist das bedeutendste öffentliche Massenverkehrsmittel in Wien geworden. Das Netz der U-Bahn soll in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden, wobei nicht der Neubau einer Linie geplant ist, sondern vor allem die Verlängerung der U1, U2 und U6 vorangetrieben werden soll. Trotz der zuvor angeführten eindrucksvollen Zahlen, welche die Entwicklung der U-Bahn als eine Erfolgsgeschichte darstellen, rufen die hohen Kosten des U-Bahn-Ausbaus auch Kritiker auf den Plan, die nicht nur auf die massiven finanziellen Belastungen hinweisen, sondern auch die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit des U-Bahn-Ausbaus in Frage stellen.

Reinhard Seiß, promovierter Raumplaner, sieht den U-Bahn-Ausbau und die Schwerpunkt-Verlagerung des öffentlichen städtischen Verkehrs von der Straßenbahn hin zur U-Bahn sehr kritisch. Er argumentiert, dass das Straßenbahnnetz, das einerseits sehr weitläufig und andererseits sehr engmaschig ist, zunehmend zu Gunsten der U-Bahn beschnitten wird, obwohl die Straßenbahn aus seiner Sicht durchaus Potential hätte. Wenn die Straßenbahn eigene Gleiskörper und eigene Grünschalungen an den Ampeln hätte, dann könnte die Straßenbahn wesentlich beschleunigt werden und eine deutlich wichtigere Rolle im öffentlichen städtischen Verkehr erlangen.<sup>583</sup> Jedoch ist die Beschleunigung der Straßenbahn, die vor allem in den 1950er und 1960er Jahren vorangetrieben worden war, gescheitert, weil die erhofften Verbesserungen nicht erreicht werden konnten. Seiß ist auch ein scharfer Kritiker von Straßenbahn-Einstellungen, wenn im selben Abschnitt eine U-Bahn in Betrieb genommen wird. Straßenbahn und U-Bahn hätten unterschiedliche Aufgaben und daher auch nebeneinander eine Berechtigung.<sup>584</sup> Dabei ist vor allem die unterschiedliche Entfernung zwischen den Stationen zu erwähnen. Während das Haltestellenintervall bei U-Bahnen zwischen 500 m und 1.000 m beträgt, betragen diese Abstände zwischen Straßenbahnhaltestellen nur etwa 200 m bis 400 m. Zusätzlich kann eine U-Bahn-Station oftmals eine Barriere, sei es räumlicher oder emotionaler Art, darstellen. Seiß hinterfragt darüberhinaus u.a. die Sinnhaftigkeit der U2-Verlängerung zum Flughafen Aspern:

---

<sup>583</sup> Seiß, Wer baut Wien, S. 165.

<sup>584</sup> Ebenda, S. 166.

„So sinnvoll der Ausbau der U2 im dicht bebauten Stadtgebiet ist, so sehr sind die Motive ihrer Verlängerung über den bestehenden Siedlungskörper des 22. Bezirks hinaus zum Flugfeld Aspern zu hinterfragen.“<sup>585</sup>

Das Zielgebiet Flugfeld Aspern zählt zu den größten verfügbaren Flächenreserven der Stadt Wien. Das Areal erstreckt sich über rund 200 ha. Hier soll ein urbaner und dichtverbauter neuer Stadtteil entstehen, der vor allem über die U2 Anschluss an die Stadt und das Zentrum finden soll. Die Verlängerung der U2 ist daher eine Bedingung für die Verbauung und Besiedelung dieses Gebietes.<sup>586</sup>

Seiß weist jedoch auch auf den Erschließungsfaktor der U-Bahn hin, denn erst die U-Bahn wird die Voraussetzungen für die Besiedelung schaffen. Die U-Bahn ist also ein wesentlicher Teil von Infrastrukturvorleistungen, die notwendig sind, um Menschen in einem Gebiet anzusiedeln. Seiß bezweifelt allerdings den Sinn dieser teuren infrastrukturellen Vorleistungen in unerschlossenen Randlagen, denn seiner Meinung nach gibt es ausreichend viele innerstädtische Entwicklungsgebiete, die bereits über solche infrastrukturellen Voraussetzungen verfügen. In diesem Zusammenhang könnte zum Beispiel das im STEP 05 ausgewiesene Zielgebiet Bahnhof Wien - Erdberger Mais, mit den Entwicklungszonen Arsenal, Aspengründe und Erdberger Mais, genannt werden. Am Erdberger Mais soll ein neuer multifunktionaler Stadtteil mit einem zweiten „Central Business District“ (CBD), neben der City, entstehen.<sup>587</sup> Die Hochwertigkeit dieses innerstädtischen Entwicklungsgebietes ergibt sich nicht allein aus der guten Anbindung an die Autobahn (A4 bzw. A23) und an die Schnellbahn, sondern vor allem aus der Anbindung an die U-Bahn (U3).

Die geplante Verlängerung der U1 nach Rothneusiedl sowie die der U6 nach Stammersdorf sind nach Seiß` Meinung, wie eben jene zum Flugfeld Aspern, nicht notwendig. Es wäre aus seiner Sicht viel klüger hier die Straßenbahnlinien 31 und 67 zu beschleunigen. Die U-Bahn-Endstationen waren absichtlich in den Bezirkszentren errichtet worden, damit diese vom Umsteigeverkehr profitieren könnten. Bei einer Verlängerung der U-Bahnlinien über diese Subzentren hinaus, würden, so Seiß` These, diese Bezirkszentren an Attraktivität verlieren,

---

<sup>585</sup> Seiß, Wer baut Wien, S. 168.

<sup>586</sup> STEP 05, S. 217.

<sup>587</sup> Ebenda, S. 214.

weil eben der Umsteigeverkehr wegfallen würde. Schnellstraßenbahnen könnten darüber hinaus wesentlich schneller und auch kostengünstiger umgesetzt werden.<sup>588</sup>

Seiß' kritische Haltung zum Ausbau der U-Bahn einerseits und zur Beschleunigung der Straßenbahn andererseits erinnert ein wenig an die Haltung der Stadtplanung der 1950er und frühen 1960er Jahre, als die Notwendigkeit einer U-Bahn verneint und die Beschleunigung der Straßenbahn propagiert wurde. In einer Sache hat Seiß sicherlich Recht, nämlich, dass die U-Bahn zur Bildung von Subzentren beigetragen hat. Diese Schaffung von Nebenzentren war von der Stadtplanung durchaus erwünscht. Durch den U1/U3-Knoten Stephansplatz war die Monozentrität Wiens verstärkt worden und daher sollten entlang der U-Bahnlinien Neben- bzw. Bezirkszentren entstehen und ein Gegengewicht zum Stadtzentrum bilden.<sup>589</sup> An dieser Stelle können Beispiele wie die (teilweise ehemaligen) Endstationen Favoriten, Floridsdorf, Kagran oder Ottakring angeführt werden. Es muss aber auch darauf vertraut werden, dass sich diese Subzentren zwischenzeitlich derart gefestigt haben bzw. sich an neue Bedingungen anpassen können, um den weiteren Ausbau der U-Bahn zu ermöglichen. Wie bereits im STEP 84 und im STEP 95, so blieb auch im STEP 05 das Konzept der Entwicklungsachsen erhalten. Die Entwicklung soll auch in Zukunft an diesen U-Bahn-Achsen erfolgen. Deshalb wurde im STEP 05 angemerkt, dass die nächsten Ausbaustufen der U-Bahn jene Gebiete umfassen sollen, die „ein ausreichendes Potential zu weiteren Stadtentwicklung erkennen lassen“<sup>590</sup>. Dieses klare Bekenntnis zum „sinnvollen“ Ausbau der U-Bahn gilt vor allem für die Erschließung der im Stadtentwicklungsplan 05 ausgewiesenen Entwicklungszonen, die noch nicht über einen Anschluss an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz, die U-Bahn, verfügen. Als sehr positives Beispiel für die Entwicklung entlang einer Entwicklungsachse kann die U2 zwischen Praterstern und Stadion genannt werden. Der Ausbau der U-Bahn hat in diesem Bereich massive Investitionen der privaten und öffentlichen Hand ausgelöst.<sup>591</sup> Die umliegenden Flächen wurden aufgewertet und zu neuer Attraktivität geführt. In diesem Bereich konnten das Ernst Happel-Stadion, das sogenannte Stadion-Center (Einkaufszentrum), die Messe Wien und zahlreiche große kommunale Wohnanlagen an die U-Bahn angeschlossen werden. Auch die wichtigen Erholungsräume Prater, Donau und Donauinsel wurden durch die U2 attraktiver. Über der Donau wurde endlich das Großspital

---

<sup>588</sup> Seiß, Wer baut Wien, S. 170.

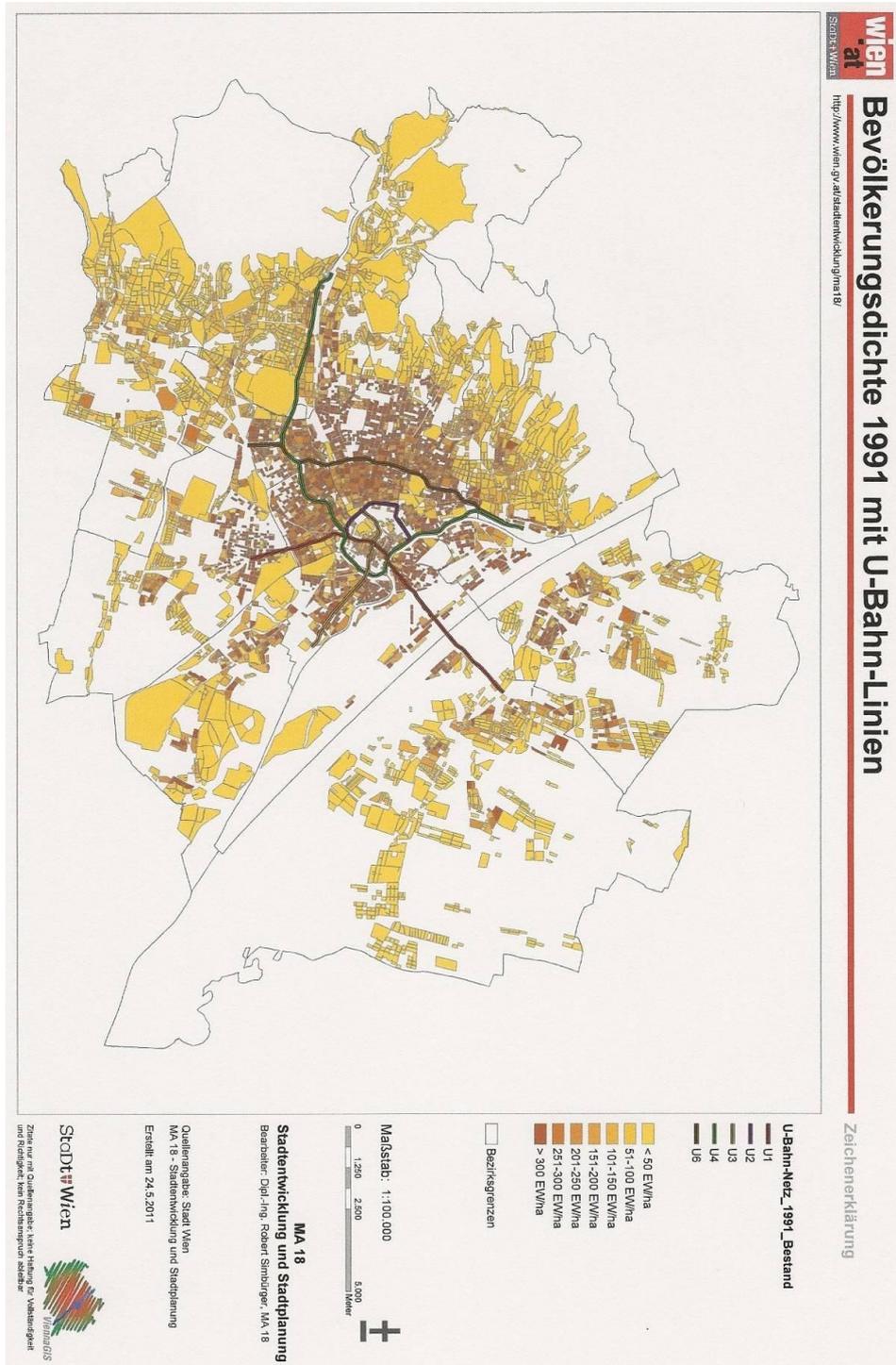
<sup>589</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 97.

<sup>590</sup> STEP 05, S. 72.

<sup>591</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 177.

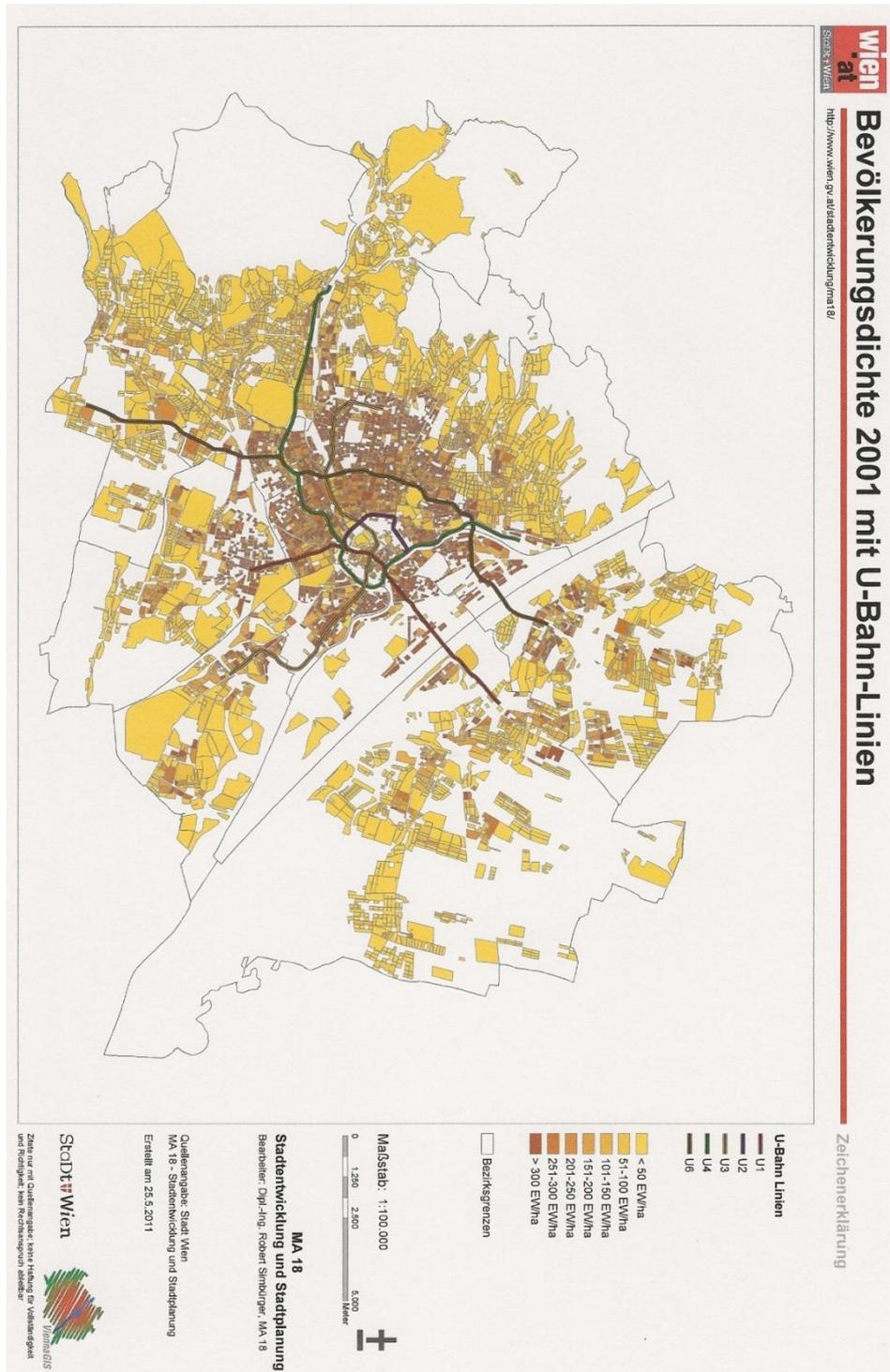
Sozialmedizinisches Zentrum Ost (SMZ-Ost) mit einer U-Bahnstation erschlossen. Im weiteren Verlauf und der folgenden Erweiterung der U2 zum Flughafen Aspern wird diese Achse sicherlich für eine dynamische Entwicklung, eine Steigerung der Attraktivität und eine weitere Erschließung bzw. Entwicklung urbaner Räume sorgen.

Abbildung 24: Plan Wiens unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte und des U-Bahn-Netzes im Jahre 1991.



Die ehemaligen Stadtbahnlinien, im Besonderen die Gürtellinie, die Donaukanallinie und die untere Wientallinie, führten bereits zur Zeit ihrer Errichtung durch dicht bebautes Gebiet, während die obere Wientallinie und die Vorortelinie als Erschließungsbahnen gedacht waren. Ein Blick auf die Abbildung 24 zeigt, dass das Grundnetz der U-Bahn vor allem eines im Sinn hatte, nämlich die Erschließung der dicht besiedelten Wohngebiete, wobei bereits 1987 die Vorortelinie von den ÖBB wieder in Betrieb genommen worden war. Die Besiedelung entlang der Vorortelinie hatte ein Ausmaß erreicht, das die Wiederinbetriebnahme der Linie nicht nur rechtfertigte, sondern erforderlich machte. An Werktagen mussten wegen des hohen Verkehrsaufkommens die Intervalle von 15 auf 10 Minuten verkürzt werden. Durch den Bau der Linie U3, in Abbildung 24 vom Volkstheater nach Erdberg, konnte der dichtbewohnte Bezirksteil Erdberg an die U-Bahn angeschlossen werden.

Abbildung 25: Plan Wiens unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte und des U-Bahn-Netzes im Jahre 2001.

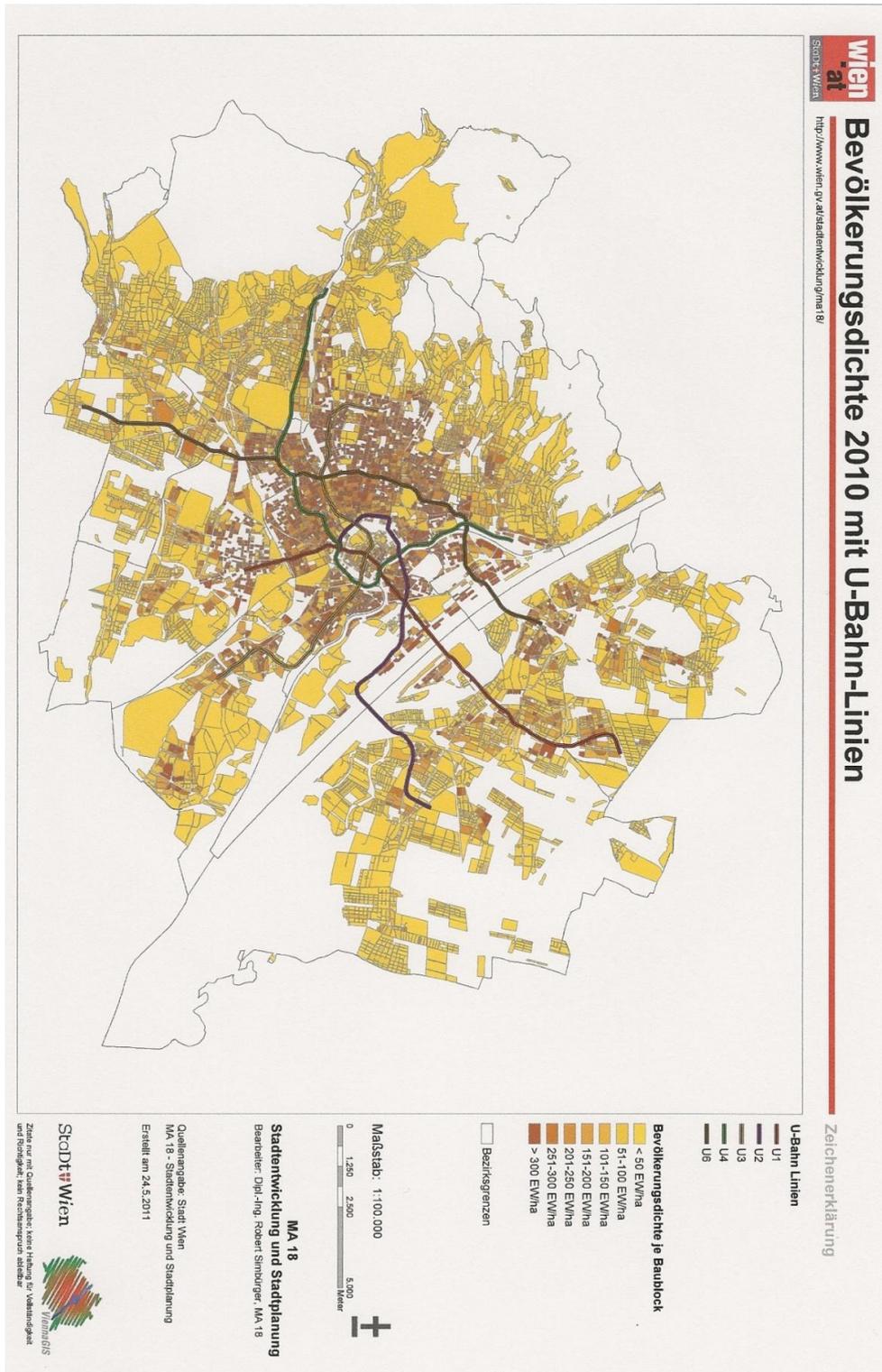


In der Abbildung 25 sind bereits die Verlängerungen der U3 nach Simmering und nach Ottakring ersichtlich. In Richtung Simmering konnte vorausschauend sowohl das spätere Zielgebiet Erdberger Mais des STEP 05 als auch das Stadtentwicklungsgebiet Simmering in das U-Bahn-Netz integriert werden. Schließlich hat die Verlängerung der U3 zu einem Siedlungsausbau, geradezu zu einem Boom, in Simmering beigetragen. Dieser Ausbau der U3 stellte eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklungsfähigkeit des Zielgebietes Erdberger Mais dar. In Richtung Ottakring wurde die U3 sozusagen historischen Vorplanungen entsprechend (Musil, Kemmann) über die Mariahilfer Straße zum Westbahnhof und weiter nach Ottakring geführt. Die Linie führt dabei von der Ringstraße bis zur Gürtelstraße und in Folge zur Vorortelinie nicht nur durch dicht bewohntes Gebiet, sondern unterfährt die wichtigste innerstädtische Einkaufsstraße, eben die Mariahilfer Straße. Die U-Bahn hat dabei dieser Einkaufsstraße nicht nur das Überleben gesichert, sondern hat ihr zu neuer Blüte verholfen. Was Ottakring betrifft, so konnte der ganze Bezirk vom U-Bahn-Anschluss profitieren und eine Aufwertung erfahren (Stichwort „Sanfte Stadterneuerung“).<sup>592</sup> In der Abbildung 25 ist darüberhinaus die Nord-Süd-Tangente in Form der U6 erkennbar. Sie stellt eine Verbindung zwischen dem Subzentrum rund um den Floridsdorfer Schnellbahnhof mit dem Erholungsgebiet Alte und Neue Donau, dem dichtbewohnten Gebiet entlang des Gürtels bis zum Bahnhof Wien Meidling und weiter in den Süden bis nach Siebenhirten her. Für das Gebiet um Siebenhirten hatte bereits Roland Rainer in seinem Planungskonzept Wien eine Verlängerung angeregt. Durch diese Verlängerung der U6 konnten endlich die großen Wohnsiedlungen Schöpfwerk und Alt Erlaa Anschluss an die U-Bahn finden.

---

<sup>592</sup> Pirhofer, Stimmer, Pläne für Wien, S. 98.

Abbildung 26: Plan Wiens unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte und des U-Bahn-Netzes im Jahre 2010.



Besonders deutlich kommt die Signifikanz der Erweiterung des U-Bahn-Netzes durch einen Vergleich der Abbildungen 25 und 26 zum Vorschein. Dies betrifft vor allem die Verlängerung der U1 von Kagran nach Leopoldau, wodurch endlich die großen Gemeindewohnanlagen an die U-Bahn angeschlossen werden konnten. Die Achse kann einerseits als Versuch angesehen werden, die Stadtteile diesseits und jenseits der Donau näher aneinander zu rücken. Andererseits wird über diese Entwicklungsachse auch versucht die Vision einer zweiten City zu verwirklichen, denn die U1 verbindet in Richtung Norden das Zentrum mit einer ganzen Reihe an Entwicklungsträgern (Riesenrad, Prater, Donau, Donau-City,...). Daher kann sich diese Siedlungsachse, deren Umgebung noch durchaus Potential für eine Verdichtung aufweist, weiterentwickeln.

Die Bedeutung bzw. das Potential der U-Bahn für die Stadtentwicklung und die damit verbundene Aufwertung der umliegenden Gebiete ist daran zu erkennen, dass im STEP 05 unter den Zielgebieten der Wiener Stadtentwicklung auch die alten Stadtbahnstrecken zu finden sind. Wiental, Westgürtel und Donaukanal, also jene Gebiete, die bereits von der alten Dampfstadtbahn befahren und im Jahre 1925 elektrifiziert und fortan von den Wiener Verkehrsbetrieben bewirtschaftet wurden, attraktive Entwicklungsgebiete geblieben sind, ist wohl auch ein Zeichen dafür, dass die damals gewählte Streckenführung Sinn machte und so zu einer positiven Entwicklung beitragen konnte.

Aus dieser Perspektive wäre es geradezu fatal, würde die U-Bahn in Wien nicht weiter ausgebaut werden, sondern würden Entwicklungsgebiete allein von Straßenbahnen und/oder hauptsächlich durch den MIV erschlossen. In den nächsten Jahren wird es wohl auch zu einem Ausbau der U6 in Floridsdorf kommen müssen, wo ein neues Groß-Spital entstehen wird. Die Straßenbahn auf der Brünnerstraße, übrigens auch ein Zielgebiet des STEP 05, verfügt bereits über einen eigenen Gleiskörper, doch kann von einer Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs keine Rede sein. Ganz typisch für Wien ist, dass bereits die Entscheidung für das neue Groß-Spital gefallen ist, jedoch wird es eine U6 Verlängerung erst nach seiner Eröffnung geben. Gerade in Floridsdorf würde eine Verlängerung Sinn machen, denn es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen und nur eine Straßenbahnlinie einerseits, es wäre eine infrastrukturelle Verbesserung für die vielen Wohnsiedlungen entlang der Brünnerstraße andererseits und würde weitere Entwicklungsmöglichkeiten bieten.

Die U-Bahn ist das beliebteste und erfolgreichste innerstädtische Verkehrsmittel in Wien. Soll das Ziel einer Zurückdrängung des MIV nicht aus den Augen verloren werden, dann wird es einen weiteren Ausbau der U-Bahn in Wien geben müssen. Die große Zustimmung zur U-Bahn, die sich in den durchaus erfreulichen Fahrgastzahlen ausdrückt, kann durch die weitere Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten mit Sicherheit zunehmen. Der Anschluss an dieses hochwertige öffentliche Verkehrsmittel wird für jedes Zielgebiet, das sich positiv entwickeln soll, eine Grundbedingung bleiben.

## **Zusammenfassung**

Der Ausbau des öffentlichen Schnellverkehrs in Wien erforderte vor allem zwei Dinge: Viel Zeit und viel Geduld. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden nicht nur die weitreichendsten Voraussetzungen für den Bau eines öffentlichen Schnellverkehrsmittels geschaffen, die damaligen Planungen sollten sich auch durch Beständigkeit auszeichnen, denn sie bildeten oftmals die Grundlage für spätere Projekte.

Die Abtragung zweier großer Hindernisse, die längst ihre Bedeutung und ihre Berechtigung verloren hatten, war aus städtebaulicher Sicht notwendig. Zunächst wurde die Stadtumwallung um die Innere Stadt abgetragen, um endlich auch eine physische Vereinigung der ersten Stadterweiterung zu ermöglichen. Danach folgte eine echte Blütezeit, die Gründerzeit, in der viele Projekte für eine Stadtbahn ausgearbeitet wurden.

In den 1870er Jahren hatte es einen Wettbewerb gegeben, über zwanzig Projekte wurden eingereicht, eines wurde in höchsten Tönen gelobt, aber kein einziges wurde realisiert. Dennoch blieb die im Projekt Zichy, Schwarz und Wagner gewählte Trasse, durch das Wiental, am Donaukanal und über den Gürtel, aktuell.

Am Beginn der 1880er Jahre wurde das Projekt der beiden Briten Fogerty und Bunton vorgestellt und erhielt als einziges Stadtbahn-Vorläuferprojekt eine Konzession. Die massive Ablehnung der Gemeinde Wien führte allerdings dazu, dass das Projekt Fogerty niemals realisiert wurde. Auch dieses Projekt beruhte auf den schon von Zichy, Schwarz und Wagner bekannten Trassen. Der Widerstand der Gemeinde Wien hatte zur Ausarbeitung eines eigenen

Projektes durch das Wiener Stadtbauamt geführt. Erwähnenswert dabei ist, dass nunmehr zusätzlich u.a. eine Vorortelinie vorgeschlagen wurde.

Die wichtigste Zäsur war wohl die Eingemeindung der Vororte und der Fall des Linienwalls sowie die gemeinsame Anstrengung der Gemeinde, des Landes und des Staates zur Schaffung einer Wiener Stadtbahn. Zwar wurde die Stadtbahn großzügig geplant, doch wurde wegen der außerordentlich hohen Kosten, auch zurückzuführen auf die teure künstlerische Ausgestaltung der Anlagen, nur ein Minimalnetz realisiert. Während im Jahre 1896 in Budapest bereits eine mit elektrischem Strom betriebene U-Bahn in Betrieb genommen wurde, kamen in Wien ab 1898 Dampflokomotiven zum Einsatz, was sich für den Betrieb der Stadtbahn als sehr nachteilig herausstellen sollte. In Wien war man der Meinung, dass die Technik der elektrischen Lokomotiven und Triebwagen noch nicht ausgereift war und daher wurde auf eine bewährte Technik, auf Dampflokomotiven, zurückgegriffen.

Nach der Fertigstellung der Wiener Stadtbahn kam es, vor allem in der Zeit bis zum Ersten Weltkrieg, zu einer ganzen Reihe an Verbesserungsvorschlägen für die Stadtbahn. Diese reichten von einer Elektrifizierung bis zum Bau von weiteren Linien, die auch das Innere der Stadt erschließen sollten (Hochenegg, Feyrer, Musil, Kemmann, Ferge). Die Stadtbahnanlagen blieben ein Torso und waren aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine Belastung. Vor dem Hintergrund eines jährlichen Betriebskostenabganges und den hohen Errichtungskosten der Stadtbahn war die Staatsbahn nicht bereit in eine Elektrifizierung zu investieren. Es muss denn auch bedacht werden, dass der Fuhrpark praktisch neuwertig und eigens für die Wiener Stadtbahn angeschafft worden war. Der Erste Weltkrieg führte schließlich zur Einstellung des Personenverkehrs auf der Stadtbahn und nach dem Krieg hatte die Bundesbahn kein rechtes Interesse den Betrieb wieder aufzunehmen. Das rief die Stadt Wien auf den Plan, es bedurfte doch eines Schnellverkehrsmittels. Die Gemeinde Wien übernahm also die Wiental-, die Donaukanal- und die Gürtellinie der Stadtbahn, während die Bundesbahn die Vorortelinie behielt und mehr oder weniger für Jahrzehnte in einen Dornröschenschlaf schickte. Die Anlagen, die von der Gemeinde Wien übernommen wurden, mussten elektrifiziert werden und der Erfolg blieb nicht aus. Während im Jahre 1913 auf der Stadtbahn und der Straßenbahn gemeinsam rund 382 Mio. Beförderungsfälle zu bewältigen waren, ereigneten sich im Jahre 1926 ebenda bereits 616 Mio. Beförderungsfälle, wobei in der Zwischenkriegszeit im Jahre 1934 mit 451 Mio. ein Tiefststand erreicht wurde, der allerdings

noch weitaus höher war als der Höhepunkt in der Vorkriegszeit im Jahre 1913. Die elektrische Stadtbahn in Wien war zumindest im Vergleich zur Dampfstadtbahn ein voller Erfolg.

Auch in dieser Phase gab es zahlreiche Ausbauvorschläge (Hochenegg, Ilz) doch unter den wirtschaftlich schlechten Rahmenbedingungen der am Ende der 1920er Jahre eingetretenen Wirtschaftskrise konnte ein Ausbau des Netzes nicht umgesetzt werden. In „Groß-Wien“ gab es zwar Überlegungen eines U-Bahn-Baues doch wurden wegen des Zweiten Weltkrieges nicht mehr als Probebohrungen durchgeführt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann zunächst die Wiederinstandsetzung der zerstörten Anlagen (Stadtbahn, Straßenbahn). Überhaupt hatte die Instandsetzung der Wohnungen und der Infrastruktur Vorrang und niemand dachte ernsthaft über die Anlage einer U-Bahn nach. In der unmittelbaren Nachkriegszeit setzte mit zunehmender wirtschaftlicher und politischer Stabilität der Siegeszug der Motorisierung ein, die zunächst ungebremst war und der durchaus der Vorzug gegeben wurde (Stichwort autogerechte Stadt). Der MIV war hungrig nach neuen Verkehrsflächen, Fußgänger und Straßenbahn wurden an neuralgischen Stellen von der Oberfläche verbannt. In den 1950er Jahren wurden die zahlreichen Passagen (Oper, Albertina, Babenbergerstraße) am Ring gebaut, es folgten die Unterführungen am Südtiroler Platz und am Matzleinsdorfer Platz bis hin zu den U-Pflasterstraßenbahn (Südtiroler Platz, Matzleinsdorfer Platz, Schottentor) und U-Straßenbahn (Wiedner Hauptstraße bzw. Kliebergasse, „Lastenstraße“) Bauwerken. Auch in der Wiener Stadtplanung und den Expertendiskussionen der 1950er und frühen 1960er Jahre wurde von der Gemeinde eine U-Bahn abgelehnt, da angenommen wurde, weiterhin mit der Stadtbahn und vor allem der Beschleunigung der Straßenbahn das Auslangen zu finden. Die Stadtbahn sollte maximal in Richtung Süden verlängert werden, denn während zwar Brunner noch eine Verlängerung nach Norden bis Floridsdorf forderte, wurde diese auf der Straßenverkehrsenquête als auch von Rainer als nicht notwendig abgelehnt. Der Paradigmenwechsel fand erst zur Mitte der 1960er Jahre statt und fand vor allem seit den 1970er Jahren in der Stadtplanung Ausdruck. Nicht die Stadt sollte dem Verkehr angepasst werden, sondern der Verkehr trat in den Vordergrund und sollte auf die Bedürfnisse und Gegebenheiten der Stadt abgestimmt werden. Zum ersten Mal wurde der Ausbau eines Massenverkehrsmittels auf einer eigenen Verkehrsebene und gleichzeitig die Einschränkung und Zurückdrängung des MIV gefordert. In der Stadtplanung

seit den 1970er Jahren wurden die U-Bahn und der U-Bahn-Ausbau als Entwicklungsfaktor und Impulsgeber für die Entwicklung der Stadt allgemein angesehen. Die Entwicklungsachsen wurden mit den Achsen des hochrangigen öffentlichen Verkehrs gleichgesetzt. Stadtentwicklung und öffentlicher Verkehr standen fortan in einem ganz engen Zusammenhang.

Seit dem Jahr 2000 wurden die U1 und die U2 verlängert. Die U1 verkehrt nunmehr zwischen Reumannplatz und Leopoldau (Eröffnung Kagran-Leopoldau am 2. September 2006), während die U2 zwischen Karlsplatz und Aspernstraße (Eröffnung Schottenring-Stadion am 10. Mai 2008 bzw. Eröffnung Stadion-Aspernstraße am 2. Oktober 2010) in Betrieb ist. In naher Zukunft wird es weitere Streckenverlängerungen auf den Linien U1 und U2, aber wohl auch auf der Linie U6 geben.

Es ist sehr spannend zu beobachten, wie sich ein Verkehrsmittel im Laufe der Jahrzehnte, beinahe im Laufe der Jahrhunderte, entwickelt. Ausgehend von einem oftmals kritisierten Stadtbahnnetz, das allein durch eine Elektrifizierung und Integration in die Verkehrsbetriebe an großer Attraktivität gewinnen konnte, wurde ein U-Bahn-Netz geschaffen, dessen Linien teilweise mit Planungen aus der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts übereinstimmen und das sich in der Gegenwart großer Beliebtheit erfreut, in Ausbau begriffen ist und eine wichtige Rolle in der Stadt- und Siedlungsentwicklung spielt sowie eine Alternative zum Automobil darstellt.

## Literatur

- Aigner Helmut, 100 Jahre Wiener Tramway (Wien 1968)
- Benesch Viktor, Gestaltung des öffentlichen Verkehrs; Wahl der Verkehrsmittel, In: Wiener Straßenverkehrsprobleme. Unterlagen zur 1. Wiener Straßenverkehrsenquête (Wien 1955), S. 119-122
- Berger Franz, Projekt für die Anlage einer Stadtbahn in Wien (Wien 1883)
- Brunner Karl H., Stadtplanung für Wien (Wien 1952)
- Brunner Karl H., Grundsätzliches, In: Wiener Straßenverkehrsprobleme. Unterlagen zur 1. Wiener Straßenverkehrsenquête (Wien 1955), S. 95-99
- Brunner Karl H., Städtebau und Schnellverkehr (Wien 1955)
- Buchmann Bertrand Michael, Der Linienwall (Wien 1974)
- Buchsbaum Friedrich, Umbau der Stadtbahnlinie „Wiental-Donaukanal“ auf U-Bahn-Betrieb, In: Der Aufbau 1-3/1978, S. 77
- Business, Beilage zum „Kurier“ am 25. August 2011
- Cabana Rudolf, Das engere Grundnetz mit stufenweiser Inbetriebnahme, In: Der Aufbau 1-3/1978, S. 13
- Cipek Lambert P., Von der Pferdeisenbahn zur „Elektrischen“. Die ersten fünf Jahrzehnte der Straßenbahn in Wien (Wien 1982)
- Czeike Felix, 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich. 80 Jahre Wiener Städtische Straßenbahn (Wien 1983)
- Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande 1898- 1908 (Wien 1909)
- Die Wiener Stadtbahn. Kurze Beschreibung derselben aus Anlass der am 9. Mai 1898 stattfindenden Eröffnung der Vororte-, Gürtel- und oberen Wienthallinie (Wien 1898)
- Döllnerl Anton, Die Wahl der Trasse der Linie U1, In: Der Aufbau 1-3/1978, S. 40
- Elektrisierung der Wiener Stadtbahn (Wien 1925)
- Emmerling Georg, Ein Werk des Wiederaufbaues, In: Elektrisierung der Wiener Stadtbahn (Wien 1925)

- Engelberger Otto, Eine U-Bahn für Wien (Wien 1966)
- Engelberger Otto, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung, In: Der Aufbau 12/1965, S. 591
- Engelberger Otto, Verkehrskonzept für Wien (Wien 1971)
- Erste Wiener Straßenverkehrsenquete 1955. Empfehlungen an die Stadt Wien (Wien 1955)
- Exposé über die eingelangten Lokalbahn- und Wienfluß-Projekte als kurzgefaßter Auszug aus den betreffenden Specialgutachten und Anträge für die Ausführung, In: OESTA, AVAFHKA, Verkehr, III. E. 21, Zl.: 1.769 ex 1875
- Ferge Richard, Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems. Umlegung der Vollbahn-Verkehrslinien zum Zwecke der Errichtung eines Hauptbahnhofes und der Erweiterung und besseren Nutzbarmachung der Stadtbahn für den Personen- und Güterverkehr (Wien 1912)
- Feyrer Alois von, Die Wiener Stadtbahn als Schnellbahn, ihr Ausbau und ihre Rentabilität (Wien 1910)
- Florian Peter, U2- Umbau der USTRAB-Lastenstraße, In: Der Aufbau 1-3/1981, S.23
- Freytag Norbert, Vajna Othmar, Fußgängerzonen. Erfahrungen aus wirtschaftlicher Sicht (Wien 1973)
- Fuchs Wilhelm, Fortschritte beim Ausbau des Grundnetzes der Wiener U-Bahn, In: Der Aufbau 11,12/1972, S. 411
- 75 Jahre Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 1978)
- 50 Jahre stadteigene Verkehrsbetriebe Wiens. 1903-1953 (Wien 1953)
- Gassner Franz, Zentrale Projektleitung in Angelegenheiten des U-Bahn-Baues, In: Der Aufbau 3/1976, S. U2
- Gerlich Rudolf, Wiener U-Bahn. Ein Jahrhundertprojekt (Wien 1980)
- Gerstel Gustav, Hauptbahnen (1904), In: Kortz Paul (Red.), Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung (Wien 1905), Bd.1 S. 85-109
- Gilnrainer Gerhard, U-Bahnplanung im Rahmen der Wiener Stadtplanung, In: Der Aufbau 1-3/1978, S. 3

- Gröger Roman Hans, Die unvollendeten Stadtbahnen. Wiener Schnellverkehrsprojekte aus den Akten des Österreichischen Staatsarchivs (Innsbruck, Wien 2010)
- Gruen Victor, Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte (Wien 1973)
- Gruen Victor, Die lebenswerte Stadt. Visionen eines Umweltplaners (München 1975)
- Heller Kurt, Das städtebauliche Grundkonzept von Wien, In: Der Aufbau 01/1962, S. 3-20
- Hilpert Thilo (Hrsg.), Le Corbusiers „Charta von Athen“. Texte und Dokumente, kritische Neuausgabe (Braunschweig 1984)
- Hinkel Walter, Die U-Bahn-Linie U3. 1981-1997 (Wien 1991)
- Hinkel Walter, Die 1. und 2. Ausbauphase der Wiener U-Bahn. 1969 – 1993 (Wien 1985)
- Hinkel Walter, Die U-Bahnlinie U6. 1983-1989 (Wien 1989)
- Hinkel Walter, U-Bahnen von 1863 bis 2010 (Wien 2004)
- Hinkel Walter, U-Bahn-Linie U1 – Rückblick, In: Hinkel, Die U-Bahn-Linie U3, S. 11-14
- Hinkel Walter, Skyba Karl, Finanzierung und Budgetierung der Wiener U-Bahn, In: Der Aufbau 01-03/1978, S. 19
- Hochenegg Carl, Projekt betreffend elektrische Untergrundbahnen durch die Innere Stadt Wien, In: ZÖIAV, Heft Nr. 26 (Wien 1909), S. 413-417
- Hochenegg Carl, Projekt betreffend elektrische Untergrundbahnen durch die Innere Stadt Wien, In: ZÖIAV, Heft Nr. 27 (Wien 1909), S. 432-436
- Hochenegg Carl, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, In: ZÖIAV, Heft Nr. 12 (Wien 1910), S. 181-184
- Hochenegg Carl, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, In: ZÖIAV, Heft Nr. 13 (Wien 1910), S. 201-211
- Hochenegg Carl, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, In: ZÖIAV, Heft Nr. 14 (Wien 1910), S. 217-224
- Hochenegg Carl, Vorschlag zur Verbesserung der Wiener Stadtbahn, In: ZÖIAV, Heft Nr. 17/18 (Wien 1925), S. 139-142
- Hödl Johann, Die Finanzierung der U3, In: Hinkel, Die U-Bahn-Linie U3, S. 53-60

- Hödl, Johann, Budgetführung und finanzielle Dimension des Baues, In: Hinkel, Die U-Bahnlinie U6, S. 17-20
- Horn Alfred, 75 Jahre Stadtbahn. „Zwischen 30er Bock und Silberpfeil“ (Wien 1974)
- Horn Alfred, Reihe 30- und der Dampfbetrieb der Wiener Stadtbahn (Wien 1969)
- Horn Alfred, Wiener Stadtbahn. 90 Jahre Stadtbahn, 10 Jahre U-Bahn (Wien 1988)
- Huber Leo, Ausbau der Wiener U-Bahn-Stationen, In: Der Aufbau 11, 12/1972, S. 461-463
- Ilz Erwin, Wiener Verkehrsfragen. Zentralbahnhof und Nahverkehr (Wien, Leipzig 1935)
- Ilz Erwin, Der Gau Wien im Rahmen der Landes- und Stadtplanung (Heidelberg 1938), In: Zeitschrift für Raumforschung und Raumordnung, Jg. 2, Heft 9, S. 430-439
- Jahrbuch der Stadt Wien
- Kaudelka Udo, Der Bau der Vorortelinie 1893-1899 und ihre Revitalisierung 1979-1987, In: Der Aufbau 5/1987, S. 230-231
- Keller Kurt, Die Einbeziehung der Stadtbahn in ein Wiener Schnellbahnnetz (Wien 1955)
- Kemmann Gustav, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn (Berlin 1911)
- Klasz Ferdinand, U6. Wiens längste U-Bahn-Linie 1983-1996 (Wien 1996)
- Kment Wilhelm, Parrer Friedrich, Wiener Fußgängerpassagen, In: Der Aufbau 1, 2/1966
- Koestler Hugo, Die Wiener Stadtbahn, In: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (Wien, Teschen, Leipzig 1898), Bd.1, II.
- Kolb Günter, Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn (München 1989), Teil 1
- Kolowrath Rudolf, Der Wettbewerb für die Gestaltung der U-Bahn Wien, In: Der Aufbau 11, 12/1972, S. 458-460
- Krischer, Alweg-Bahn. Technik, Geschichte und Zukunft der legendären Einschienenbahn (Stuttgart 2003)
- Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien. Vorgestern und übermorgen (Wien 1972)

- Kurz Ernst, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr (Wien 1981)
- Leitlinien für die Stadtentwicklung (Wien 1972)
- Liez Paul, Die Strassenbahnen (1904), In: Kortz Paul (Red.), Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung (Wien 1905), Bd.1 S. 123-137
- Marincig Harald, Die Geschichte der Gürtelstrecke, In: Hinkel, Die U-Bahnlinie U6, S. 25-30
- Mayer Wolfgang, Der Linienwall. Von der Befestigungsanlage zum Gürtel (Wien 1986)
- Mayer Wolfgang, Gebietsänderungen im Raume Wien 1850 - 1910 und die Debatten um das Entstehen eines Generalregulierungsplanes von Wien (Wien 1972)
- Mayreder Karl, Stadtentwicklung (1904), In: Kortz Paul (Red.), Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung (Wien 1905), Bd.1 S. 49-79
- Mroß Max, Bedeutung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, In: Wiener Straßenverkehrsprobleme. Unterlagen zur 1. Wiener Straßenverkehrsenquete (Wien 1955), S. 73-91
- Musil Franz, Die künftigen Wiener elektrischen Untergrund-Schnellbahnen (Wien 1910)
- Musil Franz, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn mit besonderer Berücksichtigung des der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erstatteten Berichtes, In: Österreichische polytechnische Zeitschrift, Nr. 9 (1911)
- Musil Franz, Zu den Wiener Verkehrsproblemen, In: Wiener Straßenverkehrsprobleme. Unterlagen zur 1. Wiener Straßenverkehrsenquete (Wien 1955), S. 158-161
- Neukirchen Hermann, Gedanken zum Arbeitskreis Verkehr, In: Der Aufbau 9, 10/1973, S. 345-347
- 1969-1993. Die 1. und 2. Ausbauphase der Wiener U-Bahn (Wien 1985)

- Ostersetzer Bertold, Zur Frage der Erweiterung der Stadtbahn und des Baus einer Untergrundbahn in Wien, In: Wiener Straßenverkehrsprobleme. Unterlagen zur 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete (Wien 1955), S. 100-101
- Oelwein Artur, Die Stadtbahn (1904), In: Kortz Paul (Red.), Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung (Wien 1905), Bd.1 S. 110-122
- Pelz Josef, Der Bau der Linie, In: Hinkel, Die U-Bahn-Linie U3, S. 35-40
- Pirhofer Gottfried, Stimmer Kurt, Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005 (Wien )
- Rainer Roland, Planungskonzept Wien (Wien 1962)
- Rainer Roland, Städtebauliche Prosa. Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte (Wien 1948)
- Reichow Hans Bernhard, Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos (Ravensburg 1959)
- Rosa Karl, List Vladimir, Elektrischer Betrieb der Wiener Stadtbahn. Projektiert von der Elektrotechnischen Fabrik Fr. Křižík in Prag-Karolinental (Prag 1906)
- Sarnitz August, Otto Wagner 1841-1918. Wegbereiter der modernen Architektur (Köln 2005)
- Schlöss Erich, Die Wiener Stadtbahn. Wiental- und Donaukanallinie (Wien 1987)
- Schlöss, Erich, Die Vorortelinie (Wien 1987)
- Schmidt Josef, Vorschläge für einen schnellbahnmäßigen Ausbau der Wiener Stadtbahn, In: Wiener Straßenverkehrsprobleme. Unterlagen zur 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete (Wien 1955), S. 99-100
- Schöber Karl, 75 Jahre Wiener Straßenbahn, In: Verkehrstechnik, Heft 21 (Berlin 1940), S. 307-311
- Schöber Karl, Der Omnibusbetrieb der Stadt Wien, In: Verkehrstechnik, Heft 5 (Berlin 1941), S. 71-75
- 60 Jahre Wiener elektrische Stadtbahn. 1925-1985 (Wien 1985)

- Seiller Josef, Die Bedeutung der U6 aus betrieblicher Sicht, In: Hinkel, Die U-Bahnlinie U6, S. 15-16
- Seiß Reinhard, Wer baut Wien (Wien 2007)
- Seitz Karl, Zum Geleite, In: Elektrisierung der Wiener Stadtbahn (Wien 1925)
- Simlinger Rolf, Wiens Wachstum seit dem Niederreißen der Festungsmauern 1858-1914 (Wien 1965)
- Slezak Friedrich, U-Bahn Wien (Wien 1978)
- Sonnenschein Sigmund, Die Wiener Stadtbahn, In: Archiv für Eisenbahnwesen, 17, (1894)
- Spängler Ludwig, Die Wiener elektrische Stadtbahn, In: Elektrisierung der Wiener Stadtbahn (Wien 1925)
- Spitzer Alexander, U4-Umstellung der Stadtbahn auf U-Bahn, In: Der Aufbau 1-3/1981, S. 25-26
- Spitzer Alexander, Linienführung bei der U3 und U6, In: Hinkel, Die 1. und 2. Ausbauphase der Wiener U-Bahn, S. 121
- Stadt für Fußgänger. Gestaltung öffentlicher Räume in Wien - ausgewählte Beispiele (Wien 1985)
- Stadtentwicklungsplan Wien. STEP Wien (Wien 1985)
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien
- Steinbauer Günter, U6-Süd – Vorschau, In: Hinkel, Die U-Bahn-Linie U3, S. 27-28
- STEP 1994. Stadtentwicklungsplan für Wien (Wien 1994)
- STEP 05. Stadtentwicklung Wien 2005 (Wien 2005)
- Stockinger Hans, Die Gürtelstammstrecke der U6, In: Klasz, U6. Wiens längste U-Bahn-Linie 1983-1996 (Wien 1996), S. 95-98
- Stockinger Hans, Gürtelstammstrecke, In: Hinkel Walter, Die U-Bahnlinie U6. 1983-1989 (Wien 1989), S. 69-73
- Treiber Karl, U-Bahn-Linie U4 – Rückblick, In: Hinkel, Die U-Bahn-Linie U3, S. 17-20

- Treiber Karl, U-Bahn-Linie U6 – Rückblick, In: Hinkel, Die U-Bahn-Linie U3, S. 21-24
- Wegenstein Peter, Die Vorortelinie in Wien (Wien 1987)
- Wegenstein Peter, Die Wiener elektrische Stadtbahn (Wien 1981)
- Wiener Straßenverkehrsprobleme. Unterlagen zur 1. Wiener Straßenverkehrsenquete
- Winkler Ferdinand, U6-Nord – Vorschau, In: Hinkel Walter, Die U-Bahn-Linie U3, S. 25-26
- Wrana Rudolf, Verkehrsbauten in Wien, In: Der Aufbau 2/1962, S. 41-48
- Wünschmann Peter, 100 Jahre Planung an der Vorortelinie, In: Der Aufbau 5/1987, S. 226-229
- Wünschmann Peter, Planung der U1 im Abschnitt zwischen Praterstern und Kagran, In: Der Aufbau 1-3/1978, S. 9
- Zur Geschichte der Wiener Tramway-Gesellschaft 1864-1880 (Wien 1881)

#### Gesetzesblätter:

- NÖ L.G.- u. Vo. Bl. Nr. 21/1850
- NÖ L.G.- u. Vo. Bl. Nr. 45/1890
- L. G. Bl. Nr. 32/1969
- L. G. Bl. Nr. 17/1970
- L. G. Bl. Nr. 05/1979
- L. G. Bl. Nr. 21/1979
- R.G.Bl. Nr. 73/1894
- R.G.Bl. Nr. 18/1883
- R.G.Bl. Nr. 58/1899
- R.G.Bl. Nr.09/1898
- R.G.Bl. Nr.109/1892
- R.G.Bl. Nr.185/1894
- R.G.Bl. Nr.230/1892
- R.G.Bl. Nr.51/1893

- R.G.Bl. Nr.78/1890
- R.G.Bl. Nr.83/1896
- R.G.Bl. Nr. 150/1902
- R.G.Bl. Nr. 113/1904
- R.G.Bl. Nr. 234/1907
- B. G. Bl. Nr. 20/1924
- B. G. Bl., II, Nr. 95/1934
- B. G. Bl., II, Nr. 282/1934
- B. G. Bl., II, Nr. 289/1934
- B. G. Bl. Nr. 355/1970
- B. G. Bl. Nr. 143/1976
- B. G. Bl. Nr. 138/1978
- B. G. Bl. Nr. 18/1980

Akten im Österreichischen Staatsarchiv:

- OESTA, AVAFHKA, Verkehr, Varia Stadtbahn 1898-1924, Karton 74
- OESTA, AVAFHKA, Verkehr, III. E. 21, Zl.: 1.769 ex 1875

## Abbildungsnachweis

- Abb. 1: Österreichisches Staatsarchiv, AVAFHKA
- Abb. 2: Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv
- Abb. 3: Berger Franz, Projekt für die Anlage einer Stadtbahn in Wien (Wien 1883)
- Abb. 4: Oelwein Artur, Die Stadtbahn (1904), In: Kortz Paul (Red.), Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung (Wien 1905)
- Abb. 5: Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv

- Abb. 6: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, Jahrbuch der Stadt Wien
- Abb. 7: Siehe Abb. 6
- Abb. 8: Hochenegg Carl, Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse, In: ZÖIAV, Heft Nr. 13 (Wien 1910)
- Abb. 9: Feyrer Alois von, Die Wiener Stadtbahn als Schnellbahn, ihr Ausbau und ihre Rentabilität (Wien 1910)
- Abb. 10: Musil Franz, Die künftigen Wiener elektrischen Untergrund-Schnellbahnen (Wien 1910)
- Abb. 11: Kemmann Gustav, Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn (Berlin 1911)
- Abb. 12: Ferge Richard, Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems. Umlegung der Vollbahn-Verkehrslinien zum Zwecke der Errichtung eines Hauptbahnhofes und der Erweiterung und besseren Nutzbarmachung der Stadtbahn für den Personen- und Güterverkehr (Wien 1912)
- Abb. 13: Siehe Abb. 12
- Abb. 14: Spängler, Ludwig, Die Wiener elektrische Stadtbahn, In: Elektrisierung der Wiener Stadtbahn (Wien 1925)
- Abb. 15: Siehe Abb. 6
- Abb. 16: Siehe Abb. 6
- Abb. 17: Hochenegg Carl, Vorschlag zur Verbesserung der Wiener Stadtbahn, In: ZÖIAV, Heft Nr. 17/18 (Wien 1925)
- Abb. 18: Ilz Erwin, Wiener Verkehrsfragen. Zentralbahnhof und Nahverkehr (Wien, Leipzig 1935)
- Abb. 19: Keller Kurt, Die Einbeziehung der Stadtbahn in ein Wiener Schnellbahnnetz (Wien 1955)
- Abb. 20: Siehe Abb. 6

- Abb. 21: Siehe Abb. 6
- Abb. 22: Siehe Abb. 6
- Abb. 23: Siehe Abb. 6
- Abb. 24: Robert Simbürger, MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien
- Abb. 25: Robert Simbürger, MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien
- Abb. 26: Robert Simbürger, MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien

## **Tabellennachweis**

- Tabelle 1: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, Jahrbuch der Stadt Wien

## **Anhang**

### ***Abstract***

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war eine Zeit des Aufbruchs. In dieser Zeit fanden die beiden großen Stadterweiterungen in Wien statt. Im Zuge der ersten Stadterweiterung fielen die Basteien und die Stadtumwallung, sodass endlich das enge Korsett um die Stadt Wien abgelegt werden konnte, welches das Wachstum der Stadt und vor allem die Mobilität der Bewohner stark behindert und eingeschränkt hatte. In der Folge kam es zur Anlegung der Ringstraße und zur Verbauung der frei gewordenen Flächen. Die zweite große Stadterweiterung führte zum Abriss des Linienwalls. Es war dies eine Befestigungsanlage, die eigentlich militärischen Zwecken dienen sollte, jedoch als Steuergrenze Verwendung fand. Dieser Fall der Befestigungsanlagen war die Grundvoraussetzung für die Schaffung eines neuartigen Schnellverkehrsmittels. Vor diesem Hintergrund ist die Errichtung der Wiener Dampfstadtbahn zu sehen. Das Netz der neuen Stadtbahn blieb für Jahrzehnte ein Stückwerk. Die Bahn selbst war zunächst unbeliebt. Die Betreiber erwirtschafteten nur Verluste, und mussten zusehen, wie die Rauchgase den Tunnelanlagen zusetzten. Bei den Fahrgästen war die Stadtbahn vor allem am Wochenende beliebt und erhielt daher den wenig schmeichelhaften Namen „Ausflugsbahn“. Doch schon die Kommunalisierung und die Elektrifizierung der Stadtbahn führte sie zu einer ersten Blüte.

Der große Siegeszug des Automobils, also die Errungenschaft der Massenmotorisierung, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg gefeiert. Ganz im Sinne des vorherrschenden Paradigmas der autogerechten Stadt wurde versucht, die Stadt dem Verkehr anzupassen. Als der Raum auf den Straßen allmählich zu eng geworden war, wurde zunächst noch dem Autoverkehr der Vorrang gegeben und die Straßenbahn bzw. die Fußgänger unter die Erde verlegt. Erst die scheinbare Unlösbarkeit des Nebeneinanders der verschiedenen Verkehrsarten an der Oberfläche, führte zu einem Paradigmenwechsel. Der Verkehr sollte nun der Stadt angepasst werden. Nicht das Automobil, sondern der Umweltverbund (also Fußgänger, Radfahrer und der öffentliche Verkehr) sollte Vorrang haben. In jene Zeit fällt auch die Entscheidung für die Erschließung einer zweiten Verkehrsebene. Die Wiener U-Bahn, in deren Netz die Stadtbahn eingebunden wurde, sollte die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs in Wien tragen. Trotz aller Bedenken und Einwände entwickelte sich die U-Bahn zum beliebtesten und bedeutendsten öffentlichen Massenverkehrsmittel Wiens.

## ***Lebenslauf***

Harald HELML

### **Geburtsdatum:**

24. Juli 1980

### **Geburtsort:**

Wien

### **Staatsbürgerschaft:**

Österreich

### **Religion:**

römisch- katholisch

### **Familienstand:**

verheiratet

### **Präsenzdienst beim Österreichischen Bundesheer:**

-) Gardebataillon von Juli 1998 bis März 1999

### **Ausbildung:**

-) Volksschule: 1986-1990 VS Löwengasse, Wien III

-) Bundesrealgymnasium: 1990-1998 BRG III Radetzkystraße,

Reifeprüfung (Matura) im BRG Wien III Radetzkystraße, Juni 1998

-) Universität Wien: Studium der Unterrichtsfächer Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung / Geographie und Wirtschaftskunde (seit 1999) bzw. Diplomstudium Geschichte (seit 2002)