

Treiben nicht länger zusehen und begann daher, die wenig profitablen Eisenbahnstrecken zwischen 1880 und 1884 mit großzügigen Kaufsummen zu verstaatlichen und in diesem Zuge die k. k. Staatsbahnen, einen Vorläufer der heutigen ÖBB, zu gründen.



Überfüllte Tramways gehörten in der liberalen Ära Wiens zur Tagesordnung

WIEN DURFTE NICHT LONDON WERDEN

Davon unberührt landeten die Pläne von Joseph Fogerty und James Clarke Bunten – zweier englischer Ingenieure und Investoren aus dem Nahbereich der Londoner Metropolitan-Gesellschaft, die 1881 der Stadt Wien anboten, kostenlos ein umfangreiches, zusammenhängendes Stadtbahnnetz zu realisieren – in der Schublade. Der Grund: Die entlang von Gürtel, Wiental und Donaukanal geplanten Hochstrecken auf Stahlträgern animierte aufgebrauchte Ensembleschützer und Stadtbildästheten zu erbittertem Widerstand. Das Projekt erstickte im Keim.

Ausschnitt aus der von den Engländern geplanten Wiener Gürtelbahn



1889 kam es in Wien zu einem aufsehenerregenden Streik der Tramway-Kutscher gegen die unsozialen Arbeitsbedingungen in der von Aktionären rigoros geführten Tramway-Gesellschaft, die die Habsburger nur mit Säbelhieben und Kavallerieattacken zu bändigen wussten. Während der Sozialdemokrat Victor Adler für seine Unterstützung der Streikenden ins Gefängnis musste, konnte der christlich-soziale Karl Lueger aus den unhaltbaren Arbeitsbedingungen der Tramwayer politisches Kapital schlagen und bestritt 1895 als Wiener Bürgermeister den Weg der Kommunalisierung der Energieversorgung und der Verkehrsunternehmen. 1903 wurden die Straßenbahn und in Folge auch die Omnibus-Linien in die Obhut der Stadtverwaltung übernommen.



Kein Pardon gab es 1889 für die streikenden Tramwayer

Schon bald wurde klar, dass Wien dringend ein kreuzungsunabhängiges Schnellverkehrsmittel benötigte, wie dies schon seit der Weltausstellung 1873 seit gut 30 Jahren immer wieder diskutiert und zerredet wurde – und wie dies von Fogerty und Bunten bereits zwei Jahrzehnte zuvor vergeblich aufs Tapet gebracht wurde. Dank einem kaiserlichen Machtwort nahm das Vorhaben nun endlich Gestalt an. Die Stadt Wien, das Land Niederösterreich und die Staatsverwaltung gründeten zur Abwicklung des Projekts eine gemeinsame „Kommission

für Verkehrsanlagen“, wobei der Staat mit 87,5 Prozent der Kosten den Löwenanteil beisteuerte. Entsprechend den Usancen bei der Planung von Eisenbahnen, sich an Flüssen und Tälern zu orientieren, wurde die Stadtbahntrasse entlang von Wiental und Donaukanal sowie entlang des Gürtels angelegt. Mit einer Gesamtlänge von 38 Kilometern und 32 Stationen gab es nun eine dreifache Verbindung zwischen Hütteldorf und Heiligenstadt.

STADTBahn ODER SPINNENNETZ?

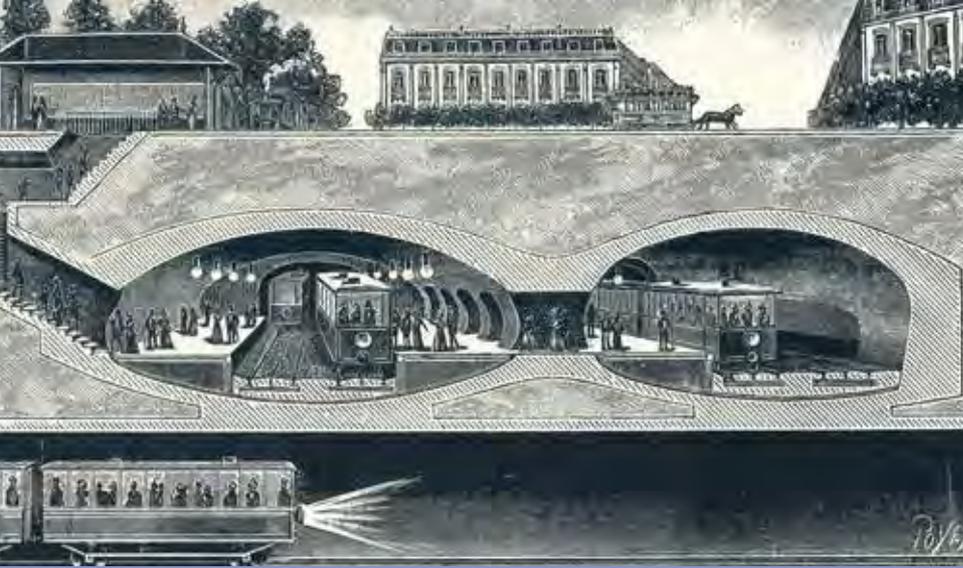
Dass im spinnennetzartigen angelegten Wien die Verkehrsströme vom Stadtzentrum in die Vorstädte und Vororte aus historischen Gründen stets über große Radialstraßen führten, schien bei der Planung der 1901 eröffneten Stadtbahn übersehen worden zu sein. Kein Wunder also, dass die Wiener das neue Schnellverbindungsnetz schon bald als „Um-die-Stadt-Bahn“ bezeichneten. Innenstadt und Stephansplatz wurden von ihr in großen Schlaufen umfahren. Hinzu kommt, dass im Gegensatz zur massiv ausgebauten und vom Pferdebetrieb sukzessive auf Strom umgestellten Tramway – zur nunmehrigen Elektrischen – die dampfende und rauchende Stadtbahn mit ihrem antiquierten Dampftrieb und ihren steilen Zutrittsstufen in die Waggons wie aus einem anderen Jahrhundert gewirkt haben muss. Da es darüber hinaus zwischen Straßenbahn und Stadtbahn keinen Tarifverbund gab, entpuppte sich Letztere schon bald als veritabler wirtschaftlicher Flop.



Rauchende Ungetüme in der Stadt: die defizitäre Stadtbahn

Der Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert kann als Beginn des U-Bahn-Zeitalters bezeichnet werden (die ab 1863 errichtete Londoner „Tube“ ist ein weltweit verkehrshistorischer Sonderfall). Viele Millionenstädte wie etwa Paris, Berlin, Budapest, New York oder Boston begannen, U-Bahn-Linien mit elektrischem Antrieb zu errichten. Die Frage einer Elektrifizierung und Erweiterung der dampfbetriebenen Wiener Stadtbahn beschäftigte die Verkehrsplaner daher noch über einen längeren Zeitraum. Vor allem der U-Bahn-Experte und spätere Wiener Baudirektor Franz Musil erarbeitete sehr konkrete U-Bahn-Netzplanungen. Knapp vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges fanden diesbezüglich noch konkrete Gespräche mit französischen Banken und Baukonsortien statt.





Vorbild für viele U-Bahnen: die Pariser Metro



Eine elektrische Stadtbahn im Linksverkehr fährt in die Station Gumpendorfer Straße ein

U-BAHN-PLÄNE FÜR DIE PERLE DES OSTENS

Mit Ende des Ersten Weltkrieges musste die Stadtbahn aufgrund des Kohlemangels komplett eingestellt werden. Mit Ausnahme der Vorortelinie, der heutigen S45, wurde die Stadtbahn in Folge ins Eigentum der Stadt übernommen, elektrifiziert und in den Tarifverbund mit Straßenbahn und Bus eingegliedert. Für eine Erweiterung des Netzes jedoch reichten die Mittel bei Weitem nicht aus. Erst mit der Machtübernahme Hitler-Deutschlands in Österreich kamen wieder große U-Bahn-Baupläne zum Vorschein. Für die „Perle des Ostens“ mit ihren geplanten vier Millionen Einwohnern wollte man ein adäquates U-Bahn-Netz errichten. Nach den ersten Probebohrungen jedoch bereiteten die Kriegsereignisse den U-Bahn-Ideen ein rasches Ende.

Im „Roten Wien“ der Zwischenkriegszeit wurde die Stadtbahn elektrifiziert



Relativ rasch konnte sich Wien von der Katastrophe des Zweiten Weltkrieges erholen und vom bald einsetzenden deutschen Wirtschaftswunder profitieren. In den 1950er-Jahren wollte Wien seine Internationalität unter Beweis stellen und sich als Metropole an der Schnittstelle zwischen Ost und West positionieren. Dazu zählen etwa die Bewerbungen für die Olympischen Sommerspiele 1964 und für die Weltausstellung 1966. An den finanziellen Mittel für einen U-Bahn-Bau dürfte es nicht gefehlt haben – jedoch an der nötigen Expertise. Und so wurde als Stadt- und Verkehrsplaner ein externer Experte bestellt. Von 1948 bis 1952 war dies der Architekt Karl Heinrich Brunner, dessen massiver Einsatz für den Bau einer U-Bahn jedoch auf taube Ohren stieß. Bürgermeister Franz Jonas, ab 1951 im Amt, war dem U-Bahn-Bau gegenüber äußerst skeptisch eingestellt und beschloss, Brunners Vertrag auslaufen zu lassen. Damit waren die Pläne ein weiteres Mal zu Grabe getragen.

Von nun an machte sich die ÖVP-Fraktion für einen U-Bahn-Ausbau stark. Damit wurde die U-Bahn-Frage mehr und mehr zum Politikum. Statt einer eigenen Untergrundbahn begnügte man sich in den Folgejahren mit punktuellen baulichen Maßnahmen wie etwa etlichen Ringstraßenpassagen für die Fußgänger oder Straßenunter-

Alweg-Bahn als zu wenig durchdacht erwies, setzte Rainer auf die Unterpflasterstraßenbahn (USTRAB). Der Bau begann 1963 auf der Zweierlinie sowie im Bereich der Wiedner Hauptstraße und des Gürtels. Der Fachbeirat kritisierte die Maßnahmen als fragwürdig und wenig visionär. Mit der Stadtregulierungsabteilung MA 18 im Rathaus kam es zu heftigen Auseinandersetzungen. Die Konflikte führten 1962 zur Beendigung der Tätigkeit Roland Rainers als Stadtplaner.

In Folge wurde die MA 18 mit Roland Rainers Stadtplanungsgruppe fusioniert und dessen Mitarbeiter Georg Conditt zum Leiter ernannt. Gemeinsam mit seinem Stellvertreter Otto Engelberger setzte dieser den alles entscheidenden Schritt: Sie beauftragten Edwin Engel vom Institut für Eisenbahnwesen an der TU Wien, die Sache wissenschaftlich zu betrachten und anhand von computerunterstützten Verkehrsmodellrechnungen eine Prognose für die Zukunft zu erstellen. Die Ergebnisse, Anfang 1965 präsentiert, waren eindeutig: Wien braucht eine U-Bahn. ›

führungen für den Autoverkehr am Südtiroler Platz und Matzleinsdorfer Platz. Zur Erstellung eines „Generalverkehrsplanes“ und zur Beendigung des ewigen Hin und Her wurde 1958 nun endlich der (seit dem Abgang Brunners jahrelang verwaiste) Posten eines Wiener Stadtplaners besetzt, und zwar mit niemandem Geringeren als mit Roland Rainer. Die mit Ende der 1950er-Jahre massiv einsetzende Motorisierungswelle sowie extremer Personalmangel bei den Verkehrsbetrieben machte klare Entscheidungen und moderne Lösungsansätze im öffentlichen Verkehr dringend notwendig.

KEINE EINSCHIENEN-BAHN FÜR WIEN

Allein, die in Rainers Ära fallenden Maßnahmen waren äußerst dürftig, da Rainer den U-Bahn-Bau strikt ablehnte. Ihm schwebte eine polyzentrische Stadtstruktur zur verkehrsmäßigen Entlastung der Inneren Stadt vor. U-Bahn-Stationen in der City, meinte er, würden dies durch ihren Verdichtungseffekt konterkarieren. Nachdem sich das zwischen 1958 und 1961 intensiv geplante und kontroversiell diskutierte Einschiennen-Verkehrsmodell der sogenannten



Bundespräsident Franz Jonas besucht die USTRAB-Bauarbeiten auf der Zweierlinie

DER FLIEGENDE SILBERPFEIL

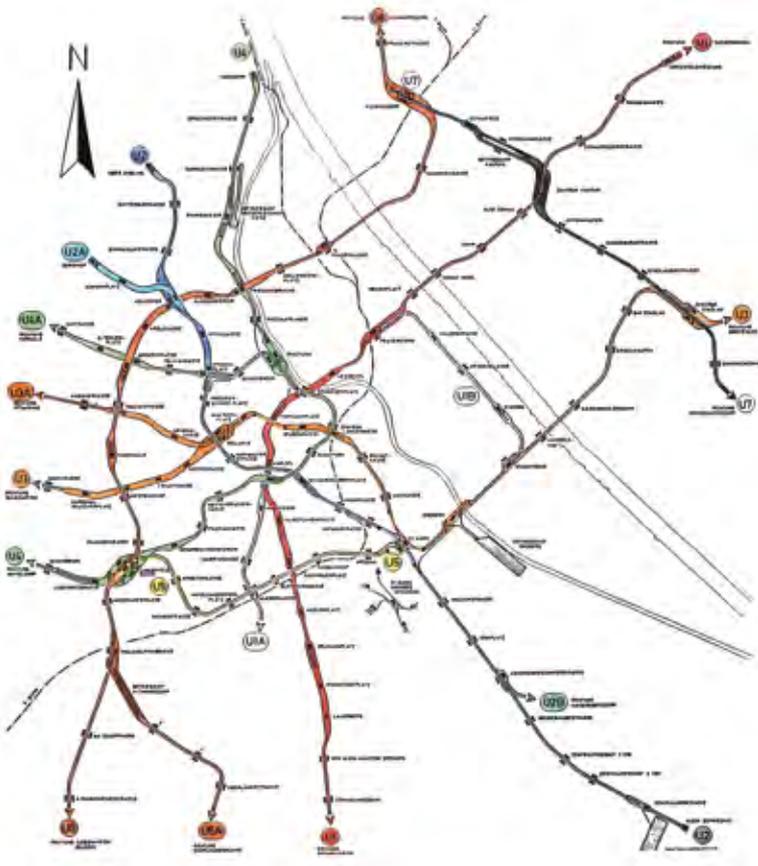
Von da an ging es Schlag auf Schlag. Bereits im September 1965 wurden auf einer Klubtagung der sozialistischen Gemeinderäte in Steyr die politischen Weichen für den Wiener U-Bahn-Bau gestellt. Im Jahr darauf beschloss die gemeinderätliche Stadtplanungskommission eine Empfehlung zum Bau eines U-Bahn-Netzes. Am 26. Jänner 1968 stimmte der Wiener Gemeinderat in einem Grundsatzbeschluss dem U-Bahn-Bau zu. Am 3. November 1969 begannen am Karlsplatz die Bauarbeiten. Berühmtes Bild im Wiener-U-Bahn-Bau: Am 18. August 1973 wird der erste Silberpfeil-Waggon fürs Publikum mit einem Kran in den Schacht gehievt.

Heute, fast 50 Jahre später, verfügt Wien über ein U-Bahn-Netz von

84 Kilometern Länge und 109 Stationen, wobei die historischen Stadtbahnlinien mit ihren Otto-Wagner-Haltestellen Teil dieses U-Bahn-Netzes wurden. Über neun Milliarden Euro an Investitionen waren dafür notwendig. Traditionell werden die Kosten zwischen Bund und Land Wien aufgeteilt. Dieses alle Wiener Bezirke umspannende U-Bahn-Netz ist ein Hauptgrund für die bestehende hohe Lebensqualität in Wien, die von internationalen Studien immer wieder bestätigt wird. Wien ohne U-Bahn ist heute nicht mehr vorstellbar. Mit den weiteren Ausbauschritten der U-Bahn in den nächsten Jahrzehnten rüstet sich die Stadt in punkto Mobilität, Infrastruktur und Umweltqualität für die künftigen Herausforderungen.



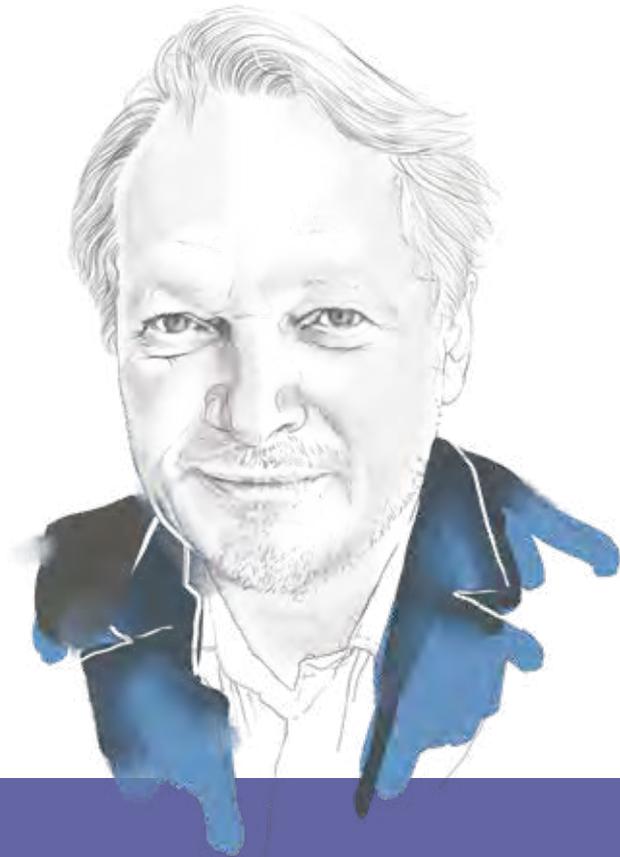
**ZU BEGINN WAR DIE U-BAHN-PLANUNGSEUPHORIE AM GRÖSSTEN:
NETZENTWURF VON 1972**



WIENS U-BAHN-NETZ DER ZUKUNFT



Johann Hödl, geboren 1955 in Korneuburg, startete 1975 seine Berufstätigkeit beim Magistrat der Stadt Wien. 1992 wurde er Leiter der Stabsstelle für Budget, Kredit- und Rechnungswesen für den U-Bahn-Neubau. 2002 wurde er Leiter der Abteilung für Kaufmännische Dienste und Controlling bei den Wiener Linien. Er war u. a. zuständig für Kunstprojekte in den U-Bahn-Stationen und betreute Arbeiten von Margot Pilz, Ingeborg Strobl, Peter Kogler, Heimo Zobernig, Oswald Oberhuber etc. Er ist Beiratsmitglied im Verkehrsmuseum Remise und verfasste bereits einige Bücher zum U-Bahn-Bau und zur Wiener Verkehrsgeschichte.



Von der Stadtbahn zum Silberpfeil

Der Wiener U-Bahn-Bau blickt auf eine lange Geschichte zurück. Von der ersten Metro-Idee zweier Briten bis zur Einweihung des ersten Silberpfeils zogen beachtliche 92 Jahre ins Land. Heute ist das U-Bahn-Netz ein zentraler Motor der Stadtplanung. Eine Reise durch die Zeit.

Johann Hödl

Die Planung von Schnellverkehrsanlagen im städtischen Bereich gehört wohl zu den schwierigsten Aufgaben, die Stadtplaner und Architektinnen zu lösen haben. Während fehlgeplante Häuser schnell abgerissen, unnötige Straßenbahngleise kurzfristig umgelegt und öffentliche Busse über Nacht umgeleitet werden können, prägen U-Bahn, Schnellbahn und Eisenbahnkorridore die Strukturen und Entwicklungsmöglichkeiten einer Stadt oft über Jahrhunderte. Aufgrund der zeitlich und finanziell extrem aufwändigen Herstellung sind international kaum Beispiele bekannt, wo Schnellverkehrstrassen aufgrund von Fehlplanung oder veränderten Verkehrsbedingungen abgetragen werden mussten. Oder, wie der Wiener beim Schnapsen sagt: „Wos liegt, des pickt.“

Bei dieser Nachhaltigkeit von Eisenbahntrassen wundert es nicht, dass die Stadtbahn-Frage im Wien des 19. und 20. Jahrhunderts zu langen, meist ergebnislosen Diskussionen führte. Zudem war die Frage dadurch

noch erschwert, dass in der wirtschaftsliberalen Ära bis 1895 fast ausschließlich private Investoren und Firmenkonsortien als Errichter und Betreiber von Verkehrsanlagen fungierten. Für ihre nach rein profitorientierten Gesichtspunkten geplanten Linien benötigten sie von der Hoheitsverwaltung lediglich die entsprechenden Konzessionen. Ob Fiaker, Tramway, Omnibus oder Eisenbahn: Der öffentliche Verkehr war damals – was rückwirkend überraschen mag – eine regelrechte Cashcow in überwiegend privater Hand, deren Dividenden die Anleger und Aktionäre immer weiter zu steigern trachteten.

Die Auswüchse solch liberaler Wirtschafts- und Verkehrspolitik sind bekannt: Vernachlässigung unprofitabler Strecken, minimalste Erhaltungsaufwendungen, überfüllte Züge, unterbezahltes Personal sowie zum Teil erpresserisches Drängen nach staatlicher Unterstützung. Allein schon aus militärischen, überregionalen Gründen konnte die Staatsverwaltung diesem





ebenso aufschlussreichen wie humorvollen Panorama-Collage zusammen, die an diesem Ort im städtebaulichen Umbruch einen weit gefassten Kontext herstellt, der den neuen Stadtteil in der Geschichte verankert.

Ein weiteres Jahrhundert später sind neue Geschichten im Entstehen, und am Ziel angekommen offenbaren sich hier nicht nur Bemühungen um eine neue Kultur der Stadtplanung, sondern auch der Gendergerechtigkeit. Während in den Wiener Straßennamen bislang weit über 3.900 männliche Persönlich-

und noch der weiteren Entwicklung harrenden Gärtnerei- und Landwirtschaftsflächen wie ein Livestream über das Wachsen und Verdichten der Donaustadt an, bei dem es kontinuierlich Neues zu sehen gibt. Wo heute noch ein Glashaus steht, tut sich morgen eine Baugrube auf.

AUF NAPOLEONS SPUREN

Der Höhepunkt der Spannungskurve tut sich am nördlichsten Punkt der U-Bahn-Trasse auf, wo aus der Distanz der Blick auf die wachsende Seestadt fällt. Auf die Tatsache, dass die neuen Wohnviertel in Aspern auf geschichtsträchtigen Boden entstehen, weist die künstlerische Intervention hin, für die es sich lohnt, in der Station Aspern-Nord die U-Bahn zu verlassen. Am 22. Mai 1809 verlor hier Napoleon während der Koalitionskriege gegen die österreichischen Truppen unter Erzherzog Karl seine erste Schlacht. Ein zweites Mal ging der Ort ein Jahrhundert später in die Weltgeschichte ein, als am 23. Juni 1912 der damals größte Verkehrsflughafen Europas seinen Betrieb aufnahm. Um diese zwei Daten spinnt der Künstler Stephan Huber seine Arbeit *Aspern Affairs*. An den Stirnseiten der Bahnsteige setzte er historische Karten Wiens, Abbildungen, Porträts, Lebenslinien, Zitate und eigene Kommentare zu einer dichten, vielschichtigen und



keiten verewigt wurden, ist die Zahl der weiblichen Namensgeberinnen mit 356 erstaunlich gering – das sind gerade mal neun Prozent. In den weiblichen Straßennamen der Seestadt Aspern, die uns dazu animieren, neue Geschichten über die Stadt und die Welt zu erfahren, soll die Ungleichheit ein wenig ausbalanciert werden. Am besten macht man dies in einem der beiden autonom fahrenden Elektrobusse, auch Busserl genannt, die

in den Nebenstraßen der Seestadt ihre fahrerlosen Testrunden drehen. Damit gehört Wien zu den ersten Städten weltweit, in denen der autonome Verkehr im urbanen, öffentlichen Lebensalltag erprobt wird.

DIE EWIGE BAUSTELLE UNTERGRUNDBAHN

Wien und die U-Bahn: Auch das ist eine lange und wechselvolle Geschichte. „London hat eine, Paris hat eine, Berlin hat eine. Wir nicht.“ Wien fehlt eine Untergrundbahn, lautete besonders



länder gehen anders vor. Sie bauen vor allem eine Stadtbahn und dann erst die Stadt. Bei uns zerbrechen sich die armen Ingenieure den Kopf, wie sie sich mit der Linie durch die Stadt winden könnten, ohne den Häusern zu nahe zu kommen; in England dagegen müssen sich die Architekten plagen, Grundstücke für Bauten zu benützen, ohne der Bahn zu nahe zu kommen.“

Barenyi spricht damit eine Frage an, die auch die Wiener Stadtentwicklung der letzten hundert Jahre prägte. Was kommt zuerst: Die Henne oder das Ei? Während die Seestadt schon an die U-Bahn angeschlossen war, als dort noch die Kräne über den Baugruben tanzten und noch keine einzige Wohnung errichtet war, gelang es nicht überall, dass „Stadterweiterung ausschließlich entlang der Linien leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel“ erfolgte, wie es zum Beispiel der Stadtentwicklungsplan 1984 forderte. Am Wienerberg beispielsweise, der erst mit Fertigstellung der U2-Verlängerung 2028 direkt an das Stadtzentrum angebunden sein wird. Die violette U-Bahn wird sich dann von der ursprünglich kürzesten zur längsten Untergrundlinie gemauert haben.

VON DER ZWEIERLINIE ZUR FÜNFERLINIE

Von 1980 bis 2008 verlief die U2 auf der durchaus auch zu Fuß bewältigbaren Strecke zwischen Karlsplatz und Schottenring, die schon in der

während der 1920er-Jahre der Grundton in zahlreichen Zeitungsartikeln und Stadtplanungskonzepten. Dabei hatte man in Wien so früh und so häufig die Errichtung unterirdischer Bahnverbindungen diskutiert, geplant und wieder verworfen wie kaum anderswo. „Bei uns zu Lande baut man erst Straßen und Häuser einer Stadt und viel, viel später erst eine Stadtbahn“, monierte 1900 der Ingenieur Edmund Barenyi. „Die Eng-





Vergangenheit ober- und unterirdisch von etlichen Straßenbahnlinien mit der Kennziffer 2 befahren wurde. Bis heute nennen die Wiener die Abfolge von Getreidemarkt, Museumsstraße, Averspergstraße und Landesgerichtsstraße „Zweierlinie“ – ein Begriff, der in keinem Stadtplan vorkommt. Wenn in Zukunft die U2 am Rathaus abbiegt, um den Wiener Süden anzusteuern, und der Streckenabschnitt zum Karlsplatz fortan von der automatisch betriebenen U5 befahren wird, dürfen sich künftige Generationen für die einstige Zweier-

linie, die die Alten noch ebenso volkmündlich als Lastenstraße kennen, dafür einen neuen Vulgonamen einfallen lassen.

Zunächst bis zum Frankhplatz beim Alten AKH, im Endausbau über den Elterleinplatz bis zur S-Bahn-Station Hernals wird die U5 die polyzentrale Struktur Wiens stärken und hochfrequentierte Lagen besser an das U-Bahn-Netz anbinden. Aller Voraussicht nach wird die vollautomatisch fahrende Bahn ab Ende der 2020er-Jahre eine ähnlich neue Ära im Wiener öffentlichen Verkehr besiegeln, wie dies ab 1978 die U1 tat, als sie zunächst die Innenstadt an den Arbeiterbezirk Favoriten anknüpfte. Heute führt die in mehreren Etappen sukzessive erweiterte U1 nach Leopoldau an der nördlichen Stadtgrenze und bindet auf dem Weg dorthin Großsiedlungen der 1970er-Jahre – darunter die Großfeldsiedlung und die Siedlung Trabrenngründe – an das schnelle öffentliche Verkehrsnetz an. Mit der 2017 in Betrieb genommenen Verlängerung nach Oberlaa ist zwar ein bequemer, autofreier Ausflug in die Therme Wien möglich, viel wichtiger jedoch ist die öffentliche Anbindung der bestehenden und derzeit entstehenden Wohnquartiere im Südraum Favoriten.

DIE SCHIENEN KOMMEN, DIE SCHIENEN GEHEN

Die Schiene und die Stadt: Das ist eine seit der Zeit der Industrialisierung enge und zugleich sprunghafte Verbindung. So wie die Adern des öffentlichen Verkehrs das Stadtbild prägen, haben auch die aufgelassenen und neu konzipierten Gleisanlagen sichtbare Auswirkungen auf das urbane Gefüge. Anderthalb Jahrhunderte lang waren der bürgerliche Bezirk Wieden und der Arbeiterbezirk Favoriten durch die weitläufigen Gleisanlagen von Süd- und Ostbahn getrennt. Erst mit deren Abbruch und die gleichzeitigen Errichtung des neuen Hauptbahnhofs konnten die städtebaulichen Barrieren beseitigt und

neue Chancen für ein mentales Miteinander geschaffen werden. Einen wichtigen Beitrag leistet dazu das grüne Herz des Sonnwendviertels: der 70.000 Quadratmeter große Helmut-Zilk-Park auf dem ehemaligen Gelände des Frachtenbahnhofs. Das somit größte Parkprojekt der letzten 40 Jahre entwickelte sich rasch zum Open-Air-Wohnzimmer für die umgebenden Quartiere.

Auch der einst 85 Hektar große Nordbahnhof wurde in den letzten Jahren komplett umgewandelt. Rund um das Karree des Rudolf-Bednar-Parks entstanden innerhalb der Rasterfelder des 1994 beschlossenen städtebaulichen Leitbilds Wohnungen für etwa 20.000 Menschen. Die Bauten gingen aus Bauträger-Wettbewerben zu Themen wie „Wohnen am Park“, „Junges Wohnen“ oder „Interkulturelles Wohnen“ hervor und spiegeln damit die Bandbreite des aktuellen Wiener Wohnbaus wider. Wie schon in der See-

stadt und im Sonnwendviertel sind es auch hier die Akteure der Baugruppen, die wertvolle Impulse für das kulturelle Leben und das soziale Miteinander liefern.

Für die verbleibenden 32 Hektar des Nordbahnhof-Areals entschloss sich die Stadtplanung zur Abkehr von der bisher praktizierten Blockrandbebauung. Begleitet von einem umfassenden Bürgerbeteiligungsprozess entstand das neue Leitbild, das mit stark differenzierten Gebäudehöhen, durchlässigen Sockelzonen und einem ambitionierten Freiraumkonzept einen vielgestaltigen, gut durchmischten und zeitgemäßen Städtebau in Aussicht stellt. Die Bebauung konzentriert sich an den Rändern und bildet auf diese Weise den Rahmen für die Freie Mitte – für einen Landschaftspark neuer Prägung, dessen Gestaltung die Topografie und Ruderalvegetation der Bahnbrache integriert. ›





ALTE BAHNHÖFE ALS NEUE RESERVEN

Unweit davon ist das benachbarte Gelände des Nordwestbahnhofs die letzte großflächige innerstädtische Flächenreserve Wiens. Angrenzend an den Augarten und die gründerzeitliche Bebauung des 2. und 20. Bezirks, wird um eine Grünachse ein neues Stadtquartier entstehen, das die umliegenden, bislang getrennten Stadtquartiere miteinander verweben soll. Auch in Meidling wird sich durch die Absiedelung der Wiener Lokalbahnen (WLB) die historische Remise mit Kultur- und Gastronomieangeboten zum Grätzelnzentrum des künftigen Lebenscampus Wolfganggasse entwickeln können. Soziale Bildungseinrichtungen und Werkstätten werden hier ein vielfältiges Wohnangebot für Senioren, Alleinerziehende und Menschen in Not ergänzen.

Ebenfalls im Umbruch befindet sich das Areal des Franz-Josefs-Bahnhofs. Von Beginn an wurde der Bahnhof im Stadtraum als Störfaktor wahrgenommen. Zwar wurde der in den 1970er-Jahren errichtete, multifunktionale Bahnhofskomplex als „gestaffelte Terrassenlandschaft“ und „Fußgängerzone zum Donaukanal“ konzipiert, allerdings entpuppte sich der gläserne Bau nach einer skandalträchtigen Baugeschichte als undurchdringlicher Koloss, der bis heute den Bezirk zerschneidet. Nach Auszug der Bank Austria sowie der ebenfalls hier untergebrachten Wirtschaftsuniversität ist nun der Weg für einen Neustart als „Althan Quartier“ geebnet – mit einem Mix aus Wohnen, Büros, Hotel, Nahversorgern und zusätzlicher Infrastruktur. Mit dem geplanten Umbau bis Ende 2023 könnte diese urbane Barriere nun endlich fallen. 





Franziska Leeb,

geboren 1968 in Hollabrunn, studierte Kunstgeschichte in Wien und Innsbruck. Seit 1996 arbeitet sie als freischaffende Architekturjournalistin für Tageszeitungen und Fachzeitschriften, zunächst für *Der Standard*, heute u. a. für *Die Presse* und *architektur.aktuell*. Von 1998 bis 2001 war sie Chefredakteurin des Fachmagazins *architektur*. Von 2003 bis 2006 leitete sie das ORTE Architekturnetzwerk Niederösterreich. Von 2015 bis 2016 war sie Chefredakteurin der Kammerzeitschrift *KONstruktiv*. Zuletzt erschienen bei Birkhäuser die beiden Bücher *Architektur von Dietrich / Untertrifaller* und *querkraft livin' architecture*, beide in Co-Herausgeberschaft mit Gabriele Lenz.



Die Stadt auf Schiene

**Über die Wechselwirkung zwischen U-Bahn-Bau
und urbanem Wachstum**

Bahnverbindungen – oberirdisch wie unter der Erde – sind seit jeher Stimulatoren für urbane und wirtschaftliche Entwicklung. Eine weitere Hauptrolle bei der Verdichtung der wachsenden Stadt spielen aber auch weichende Schienen, wie sich anhand ehemaliger Bahnhofsareale wunderbar zeigt.

Franziska Leeb



Die bequemste Art, das aktuelle Wiener Stadtwachstum zu beobachten, ist eine Fahrt mit der U2. Seit Oktober 2013 fährt sie bis zur Seestadt, wo es damals außer Baugruben und Dutzenden Kränen noch nicht viel zu sehen gab. Vom Karlsplatz bis zum Prater wird sie der Bezeichnung U-Bahn noch gerecht, ehe sie sich in der Krieau in Hochlage begibt, wo man dem neuen Stadtteil Viertel Zwei beim Wachsen zusehen kann. Vor Überquerung der Donau erhascht man einen Blick auf einen der längsten Straßenzüge der Stadt – auf den Handelskai, wo nächst der Donaumarina mit dem Marina Tower ein Wohnhochhaus für gehobeneren Ansprüche emporwächst. Ein kurzes Stück stromaufwärts entstehen anstelle eines desolaten Parkhauses bis 2022 rund 300 neue Gemeindewohnungen mit Donaublick.

Jenseits der Donau, die malerische Naturlandschaft am Mühlwasser hinter sich gelassen, erreicht die Trasse ihren höchsten Punkt. Im Bereich der Station

Stadlau dockt die U-Bahn an einen bereits bestehenden Regionalbahnhof an. Nach einem städtebaulichen Leitbild aus dem Jahr 2000 geht es hier darum, von der Bahntrasse zum Einfamilienhaussiedlungsgebiet und den Grünräumen am Wasser überzuleiten und mit dichteren Wohnformen unterschiedlicher Höhe für den notwendigen Kitt zu sorgen. Auf diese Weise soll aus einem heterogenen Etwas ein städtisches Gefüge mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Stand zunächst das gedeihliche Zusammenleben der Generationen im Vordergrund, wird jüngst mit dem Thema „Essbare Stadt“ und einer 100-prozentigen Versorgung mit erneuerbarer Energie ein großer Schritt in Richtung CO₂-neutraler Stadt gemacht.

Ab dem Donauspital, in dessen Umfeld die Siedlungsentwicklung des späten 20. Jahrhunderts bereits in die Zukunft weiterwächst, fühlt sich die U2-Fahrt im schleunigen Durchkurven von abwechselnd neuen Siedlungsgebieten ›



Sabine Fasching, geboren 1971 in Mürzzuschlag, arbeitete bis zu ihrem 46. Lebensjahr als selbstständige Fitness-Trainerin. 2017 hat sie beschlossen, einen Berufsumstieg zu machen und bewarb sich bei den Wiener Linien als U-Bahn-Fahrerin. Die Ausbildung zur U-Bahn-Lenkerin dauert insgesamt zwölf Wochen.

wieder die gleichen Menschen, tagein, tagaus, und baut zu ihnen fast schon eine Art Beziehung auf – zum Herrn mit der Sporttasche, zur Frau mit dem Labrador-Blindenhund, zu der Gruppe Jugendlicher, die immer gemeinsam in die Schule fährt. Einen Rollstuhlfahrer habe ich jetzt schon länger nicht mehr gesehen. Seit ein paar Wochen frage ich mich schon: Ist er umgezogen? Oder ist er vielleicht einfach nur auf Urlaub?

Wie oft werden Sie von Passagieren gesehen und angesprochen?

Fasching: Öfter als man vermuten würde! Immer wieder nehmen die Passagiere am Bahnsteig mit mir Augenkontakt auf, winken mir zu, wünschen mir schöne Ostern, fröhliche Weihnachten. Manchmal schauen Eltern mit ihren kleinen Kindern im Arm in die Fahrerkabine hinein, dann mache ich das Fenster auf, und wenn es nur für ein paar Sekunden ist. Einmal haben sich fünf Burschen nach dem Aussteigen am Bahnsteig neben mir aufgestellt und haben sich bedankt und verbeugt, weil ich beim Zusteigen, als sie zum Zug gelaufen sind, noch auf sie gewartet habe. Solche Begegnungen bereichern den Job.

Die Stadt wächst, und mit ihr wächst auch das U-Bahn-Netz mit. Wie nehmen Sie die Veränderungen wahr?

Fasching: Je länger die U-Bahn-Strecke, desto weniger Fahrten absolviere ich in

einer Schicht. Gerade bei den Stadterweiterungsgebieten an den Enden der U1 und U2 sieht man im Wochen- und Monatsrhythmus, wie sich die Stadt permanent verändert. Unglaublich, wie schnell und intensiv da gebaut wird ...

Wie verändern sich die Menschen?

Fasching: Lustig finde ich, dass es zwei Stationen gibt, die sehr von Sakko- und Krawattenträgern geprägt sind: Erdberg und Kaisermühlen, wo die UNO-City liegt. Da erkennt man ganz gut die Business-Konzentrationen in der Stadt. Und bei den neuen Stadterweiterungsgebieten wie der Seestadt Aspern sehe ich vor allem eines: Vielfalt, Vielfalt, Vielfalt.

Haben Sie einen Wunsch für die Zukunft?

Fasching: Für die Wiener Linien wünsche ich mir, dass der Bau der U2 und U5 gut und reibungslos über die Bühne geht. Für mich persönlich wünsche ich mir, dass ich einmal – quasi in der Anfangsphase, noch bevor die autonome Betriebsphase startet – mit der neuen U5 fahren kann. Aber wissen Sie, was mein größter Traum ist?

Sagen Sie!

Fasching: Alle reden davon, dass Berlin so eine tolle Stadt ist. Auch ich liebe Berlin. Doch am liebsten würde ich mir Berlin aus der Fahrerkabine eines gelben U-Bahn-Waggons anschauen. Das wäre mein Berlin!



Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Sabine Fasching

**„Ich sinniere mich
durch den Wiener
Untergrund“**



Sabine Fasching arbeitet seit drei Jahren als U-Bahn-Fahrerin für die Wiener Linien. Sie liebt die Dunkelheit und somit auch die unterirdischen U-Bahn-Strecken. Taucht sie dennoch mal aus der Röhre nach oben, ist sie vom schnellen Wachstum Wiens an seinen städtischen Rändern fasziniert. Und dann wäre da noch die Sache mit Berlin.

Seit drei Jahren arbeiten Sie als U-Bahn-Fahrerin für die Wiener Linien. Warum ausgerechnet dieser Job?

Fasching: Ich wollte zu den Wiener Linien und habe mir kurz überlegt, ob ich nicht als Straßenbahnfahrerin anheuern soll. Aber letztendlich habe ich mich für die U-Bahn entschieden. Ich liebe die Finsternis.

Warum?

Fasching: Dunkelheit hat für mich absolut nichts Bedrohliches. Sie ist angenehm und beruhigend. Sie trägt dazu bei, dass man hochkonzentriert bei der Sache ist, durch nichts abgelenkt wird, aber dennoch ganz bei sich bleibt und über das Leben nachdenken kann. Ich sinniere mich durch den Wiener Untergrund.

Welche ist die dunkelste U-Bahn-Linie Wiens?

Fasching: Die U3. Meine absolute Lieblingslinie! In Ottakring und in Erdberg ist man kurz an der Oberfläche, um zu checken, wie spät es ist, wie das Wetter gerade ist, aber die meiste Zeit fährt man unter Tag. Ist das nicht wunderbar?

Die U2, die vom Prater bis zur Seestadt überirdisch fährt, ist nicht Ihr Ding?

Fasching: Ich befahre die U2 genauso oft wie die U1, U3 und U4. Das ist mein Job. Nur die U6 fällt nicht in mein Repertoire, weil sie aufgrund der Oberleitung und der ganz anderen Garnituren eine eigene Ausbildung verlangt. Aber

ja, keine Frage, lieber als auf der Zweier fahre ich auf der Dreier!

Was gefällt Ihnen sonst noch an diesem Beruf?

Fasching: Es ist ein Job, in dem Männer und Frauen absolut gleichberechtigt sind. Ich habe die gleichen Rechte und Pflichten wie meine männlichen Kollegen. Und ich verdiene keinen Cent weniger. Ich fahre im Wochenrhythmus abwechselnd Früh- und Spätdienst. Und das Allerbeste ist: Meine freien Tage liegen unter der Woche. Mein Wochenende ist Mittwoch und Donnerstag.

Und was sind die Schattenseiten?

Fasching: Das weiß ich nicht. Denn, na ja, die Schattenseite ist eigentlich meine Sonnenseite.

Wie oft passieren Zwischenfälle?

Fasching: Zweimal im Jahr passiert ein Zwischenfall mit einem defekten Zug oder mit einer Störung auf der Strecke oder in der Station. Zum Glück hatte ich noch nie einen Unfall. Das möge so bleiben!

Als U-Bahn-Fahrerin sehen Sie täglich Tausende Menschen, werden aber selbst nur von wenigen wahrgenommen. Wie ist das?

Fasching: Ich sehe Unmengen von Menschen, in jeder Station, alle paar Minuten immer wieder neue Gesichter. An manchen Tagen, zu manchen Uhrzeiten, in manchen Stationen sieht man immer >

“
Es ist ein Job,
in dem Männer
und Frauen
absolut gleich-
berechtigt sind.

“



Nutzen statt besitzen!

„In 20 Jahren wird sich der Besitz eines Autos, das nicht autonom fährt, anfühlen wie heute der Besitz eines Pferdes“, sagt der nordamerikanische Unternehmer Elon Musk. In Wien steht ein Privatauto mehr als 95 Prozent seiner Zeit herum, meist auf der Straße, an einem für andere Nutzungen heiß umkämpften Ort. Dabei ist die Bedeutung des eigenen Autos in der Stadt im Sinken begriffen. Viele junge Leute verzichten auf den Führerschein oder machen ihn später. In Zukunft wird niemand mehr ein Auto kaufen, sondern Autofahren nur noch als Service in Anspruch nehmen. „Nutzen statt besitzen“ lautet die Devise: keine Parkplatzsorgen, kein Kümmern ums Service, Frühstück to Go vermehrt im Auto. Bald wird es auch keinen Unterschied mehr machen, ob jemand im Auto oder im Bus sitzt. Der öffentliche Verkehr wird individueller (Mobility on Demand), der private Verkehr wird öffentlicher (Shared Mobility). Für die täglichen Wege verwenden die Wienerinnen in Zukunft weiterhin die Öffis, das Rad und gehen zu Fuß. Es wird auf den Straßen weniger Autos geben, dafür aber wieder mehr Bäume und mehr Menschen. Und wer immer noch selbst Auto fahren will, geht in Zukunft in einen Funpark.



Angelika Winkler, geboren 1967, studierte Raumplanung und Political Management und arbeitet seit 1993 beim Magistrat Wien. Sie ist Leiterin des Referats Mobilitätsstrategien und stellvertretende Abteilungsleiterin der MA 18.



Lange bevor der Maulwurf gräbt

Wir stehen am Frankhplatz, 9. Wiener Gemeindebezirk. Neben dem Wind zischt uns auch der Autoverkehr um die Ohren. Schwierig, sein eigenes Wort zu verstehen. Also starten wir gleich los. Wir – das bin ich mit einer Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern, die die geplante Streckenführung der U5 erkunden wollen. Warum führt die neue Trasse genau hier entlang? Wie tief liegt sie unter der Erde? Und sind während des Baus Erschütterungen zu spüren? Fragen wie diese bekomme ich viele gestellt. Auch heute während des „City Walks“, einem Informationsformat für Anrainerinnen und U-Bahn-Interessierte.

Kommunikation spielt in der Stadtentwicklung eine wesentliche Rolle, so auch beim aktuellen U-Bahn-Projekt, dem Linienkreuz U2xU5. Die Antworten sind scheinbar einfach, die Komplexität des milliardenschweren Vorhabens und des Planungsprozesses im Hintergrund jedoch ist enorm. Im Rahmen des sogenannten „Generellen Projekts“ ist die Stadtplanung für die Strategie- und Streckenplanung einer neuen U-Bahn-Linie verantwortlich, bevor diese an die Wiener Linien zur Detailplanung und zum Bau übergeben werden. Dabei gilt es eine Vielzahl an Parametern zu berücksichtigen: Streckenführung, Bodenbeschaffenheit, Kanäle, Gas- und Strom-

Judith Frank,
geboren 1977 in Waidhofen
an der Thaya, studierte
Kulturtechnik und Wasser-
wirtschaft an der BOKU
Wien und arbeitet seit 2009
für die Stadt Wien, seit 2014
in der MA 18 und zuständig
für die Planung des öffentli-
chen Verkehrs.

u2u5.wien.gv.at

leitungen, Lage der Stationen, Schienenradien, Stationsabstände, Notausstiege, Verkehrs- und Kostenwirksamkeit, Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung, Eigentumsverhältnisse auf den betroffenen und benachbarten Grundstücken – und natürlich Hunderte Gesetze, Normen und Vorschriften.

Heute kann ich bereits die Version Nr. 16 des Planentwurfes der Station Michelbeuern/AKH präsentieren. Diese sieht ganz anders aus, als wir uns das in der Machbarkeitsuntersuchung noch überlegt hatten. Denn neue Rahmenbedingungen verlangen nach neuen Lösungen. Auch diese wird nicht die letzte Variante sein, das ist mir klar. Will man das Projekt bis zu einer zeitgemäßen Umsetzung reifen lassen, braucht es nicht nur fachliches Know-how, sondern auch einen langen Atem, jede Menge Kreativität und eine große Portion Sensibilität in der Kommunikation. Insgesamt wird die Mappe zur „Generellen Planung“ eines Tages mehr als 400 A3-Seiten umfassen.

Geschafft – wir sind am Elterleinplatz. Eine Mitarbeiterin des Bezirksmuseums erzählt uns ein wenig über die lokale Geschichte. Denn auch die Historie spielt bei der U-Bahn-Planung eine Rolle: Wenn der Bagger oder der „Maulwurf“ sich einmal durch den Untergrund frisst, können auch archäologische Fundstücke zu Tage treten. Die historische Alsbach-Einwölbung werden wir während des Baus sicher zu Gesicht bekommen. Spannend. Doch davor wollen noch Kosten geschätzt, Gutachten eingeholt, Pläne gezeichnet, Infoveranstaltungen abgehalten und zahlreiche Dienststellen kontaktiert werden. Wie gesagt, langer Atem für eine wohlgerne gute Sache. ♡



Wien, Praterstern, Sonntagabend an einem Spätsommertag: Die U-Bahn füllt sich, vier jugendliche Mädchen, Geschwister in identischem Kostüm, steigen ein, sie bleiben im Türbereich stehen, in scherzhafter Unterhaltung, die Eltern sitzen ein wenig abseits, in der Nähe der Mädchen zwei junge Männer, sie tuscheln, deuten auf den Rücken eines der Mädchen, immer mehr Fahrgäste entdecken die Spinne, die auf dem Kostüm entlangkrabbelt, bis einer der beiden sich durchringt, sich dem Mädchen zuwendet, das nicht gleich versteht, dann aber laut loslacht, als sie das Tier sieht, das in einer der nächsten Stationen mit den beiden Burschen die U-Bahn verlässt.

Wien, Hauptbahnhof: Ein Straßenmusiker nimmt seine Ziehharmonika, die Musik, sehr poetisch, schafft einen Raum zum Durchatmen, Wegträumen, niemand gibt aber auch nur einen Cent, niemand blickt dem Musiker in die Augen, niemand sagt Danke.

In irgendeiner U-Bahn, in welcher auch immer, tägliche Szene in unterschiedlicher Besetzung: Eine junge Frau mit kleinem Kind will aussteigen, der Ausstiegsbereich ist durch andere Fahrgäste blockiert, von hinten wird gedrängt, niemand sagt ein Wort, bis jemand von seinem Mobilgerät aufblickt und den Weg freimacht.

ENGAGEMENT UND DISTANZIERUNG

Masterpläne und nachholende Metropolitanisierung: Als ich jung war, gab es noch die Stadtbahn, und nicht wenige lästerten gegen die geplante U-Bahn. Heute ist Wien ohne U-Bahn nicht denkbar. Wäre die Linie 5 auch gebaut worden, wenn es die Lücke in der Zahlenreihe nicht gegeben hätte? Die Frage erübrigt sich. Laut Wiener Linien nutzen jährlich fast 465 Millionen Fahrgäste die U-Bahn, pro Tag sind das fast 1,3 Millionen, Tendenz weiter steigend. 1978, als die U1 ihren Betrieb aufnahm, war Wien eine schrumpfende Stadt, grau, grantig, alt, eine ehemalige Metropole an Europas Peripherie. Heute

wächst die Stadt, ist internationaler, vielsprachiger, jünger, dynamischer, mobiler. Über viele Jahre war das U-Bahn-Fahren in Wien viel entspannter als in anderen Städten. Nun aber ist es auch hier dicht, enger, anstrengender.

Was erzählt uns der Alltag in der U-Bahn? Ist die unterirdische Bahn vielleicht sogar Spiegel globalisierter städtischer Zusammenhänge? Schafft sie, wie Marc Augé zugespitzt formuliert, einen der letzten öffentlichen Räume, wo jeder jeden treffen, mit beliebigen anderen in Interaktion treten, sich verbünden kann? Oder führt sie uns eher vor Augen, dass es uns nicht mehr gelingt, den anderen zu denken? Die Wiener U-Bahn als Raum von Mikrosolidarität und Aufmerksamkeit, aber auch von Rückzug und Einkapselung. In kaum einer anderen Stadt jedoch scheinen mir die Menschen gehemmter, spontan miteinander in Kontakt treten, ein Gespräch zu beginnen, einander zuzulächeln als in Wien. Warum sind so viele stumm? Sagen nichts, wenn sie aussteigen wollen? Fixieren ihr Handy? Warum und woher diese Unsicherheit?

Unter dem Asphalt, da liegt der Strand. 109 durchdesignte Stationen, barrierefrei, mit Kunst garniert, im Pilotversuch sogar parfümiert, 2.500 Überwachungskameras, eine Summe aus Geboten und Verboten: Die U-Bahn ist vor allem ein durchorganisierter, sozial normierter Raum. Aber da sind auch die Momente von Subjektivität, von Improvisation, von Gastfreundschaft. Sie erinnern die U-Bahn als einen Gegenort zur Welt des Normalen „da oben“. An geschützten Orten, schreibt Massimo Cacciari, Altbürgermeister von Venedig, fühlten wir uns letztlich noch mehr entfremdet als in der Metro. ▽



Christoph Reinprecht, geboren 1957 in Linz, arbeitete zunächst von 1979 bis 1983 im Amerlinghaus und schließlich bis 1989 als Redakteur der kulturpolitischen Monatszeitschrift *Wiener Tagebuch*, ehe er Soziologie studierte. Heute unterrichtet er an der Universität Wien. Seine Forschungsschwerpunkte kreisen um Fragen der sozialen Ungleichheit mit spezieller Aufmerksamkeit für städtische Lebenszusammenhänge, Migration und Exil, Wohnen, auch als Beitrag zu einer Soziologie Wiens. Er ist assoziierter Wissenschaftler am Centre de Recherche sur l'Habitat in Paris und Mitglied des European Network of Housing Research. Zuletzt erschien (gemeinsam mit Andreas Kranebitter) bei transcript *Die Soziologie und der Nationalsozialismus in Österreich*.



Wien, Praterstern, Sonntagabend an einem Spätsommertag: Die U-Bahn füllt sich, vier jugendliche Mädchen, Geschwister in identischem Kostüm, steigen ein, sie bleiben im Türbereich stehen, in scherzhafter Unterhaltung, die Eltern sitzen ein wenig abseits, in der Nähe der Mädchen zwei junge Männer, sie tuscheln, deuten auf den Rücken eines der Mädchen, immer mehr Fahrgäste entdecken die Spinne, die auf dem Kostüm entlangkrabbelt, bis einer der beiden sich durchringt, sich dem Mädchen zuwendet, das nicht gleich versteht, dann aber laut loslacht, als sie das Tier sieht, das in einer der nächsten Stationen mit den beiden Burschen die U-Bahn verlässt.

Wien, Hauptbahnhof: Ein Straßenmusiker nimmt seine Ziehharmonika, die Musik, sehr poetisch, schafft einen Raum zum Durchatmen, Wegträumen, niemand gibt aber auch nur einen Cent, niemand blickt dem Musiker in die Augen, niemand sagt Danke.

In irgendeiner U-Bahn, in welcher auch immer, tägliche Szene in unterschiedlicher Besetzung: Eine junge Frau mit kleinem Kind will aussteigen, der Ausstiegsbereich ist durch andere Fahrgäste blockiert, von hinten wird gedrängt, niemand sagt ein Wort, bis jemand von seinem Mobilgerät aufblickt und den Weg freimacht.

ENGAGEMENT UND DISTANZIERUNG

Masterpläne und nachholende Metropolitanisierung: Als ich jung war, gab es noch die Stadtbahn, und nicht wenige lästerten gegen die geplante U-Bahn. Heute ist Wien ohne U-Bahn nicht denkbar. Wäre die Linie 5 auch gebaut worden, wenn es die Lücke in der Zahlenreihe nicht gegeben hätte? Die Frage erübrigt sich. Laut Wiener Linien nutzen jährlich fast 465 Millionen Fahrgäste die U-Bahn, pro Tag sind das fast 1,3 Millionen, Tendenz weiter steigend. 1978, als die U1 ihren Betrieb aufnahm, war Wien eine schrumpfende Stadt, grau, grantig, alt, eine ehemalige Metropole an Europas Peripherie. Heute

wächst die Stadt, ist internationaler, vielsprachiger, jünger, dynamischer, mobiler. Über viele Jahre war das U-Bahn-Fahren in Wien viel entspannter als in anderen Städten. Nun aber ist es auch hier dicht, enger, anstrengender.

Was erzählt uns der Alltag in der U-Bahn? Ist die unterirdische Bahn vielleicht sogar Spiegel globalisierter städtischer Zusammenhänge? Schafft sie, wie Marc Augé zugespitzt formuliert, einen der letzten öffentlichen Räume, wo jeder jeden treffen, mit beliebigen anderen in Interaktion treten, sich verbünden kann? Oder führt sie uns eher vor Augen, dass es uns nicht mehr gelingt, den anderen zu denken? Die Wiener U-Bahn als Raum von Mikrosolidarität und Aufmerksamkeit, aber auch von Rückzug und Einkapselung. In kaum einer anderen Stadt jedoch scheinen mir die Menschen gehemmter, spontan miteinander in Kontakt treten, ein Gespräch zu beginnen, einander zuzulächeln als in Wien. Warum sind so viele stumm? Sagen nichts, wenn sie aussteigen wollen? Fixieren ihr Handy? Warum und woher diese Unsicherheit?

Unter dem Asphalt, da liegt der Strand. 109 durchdesignte Stationen, barrierefrei, mit Kunst garniert, im Pilotversuch sogar parfümiert, 2.500 Überwachungskameras, eine Summe aus Geboten und Verboten: Die U-Bahn ist vor allem ein durchorganisierter, sozial normierter Raum. Aber da sind auch die Momente von Subjektivität, von Improvisation, von Gastfreundschaft. Sie erinnern die U-Bahn als einen Gegenort zur Welt des Normalen „da oben“. An geschützten Orten, schreibt Massimo Cacciari, Altbürgermeister von Venedig, fühlten wir uns letztlich noch mehr entfremdet als in der Metro. ▽



Christoph Reinprecht, geboren 1957 in Linz, arbeitete zunächst von 1979 bis 1983 im Amerlinghaus und schließlich bis 1989 als Redakteur der kulturpolitischen Monatszeitschrift *Wiener Tagebuch*, ehe er Soziologie studierte. Heute unterrichtet er an der Universität Wien. Seine Forschungsschwerpunkte kreisen um Fragen der sozialen Ungleichheit mit spezieller Aufmerksamkeit für städtische Lebenszusammenhänge, Migration und Exil, Wohnen, auch als Beitrag zu einer Soziologie Wiens. Er ist assoziierter Wissenschaftler am Centre de Recherche sur l'Habitat in Paris und Mitglied des European Network of Housing Research. Zuletzt erschien (gemeinsam mit Andreas Kranebitter) bei transcript *Die Soziologie und der Nationalsozialismus in Österreich*.



Unter dem Asphalt, da liegt der Strand

Soziologische Gedankensplitter zur Wiener Untergrundstadt: Die U-Bahn als Spiegel des Sozialen: Nach Marc Augé, dem Anthropologen der Metro und der Nicht-Orte, zwingt die Untergrundbahn „jedem Individuum Wege auf, bei denen dieses ganz besonders den Sinn der Beziehung zu anderen zu spüren bekommt“. Drei beliebige Szenen aus der Wiener U-Bahn liefern die Praxis zur Theorie.

Christoph Reinprecht



Von der Elektrischen zum elektrischen Busserl



 **WIENER LINIEN**

gefördert im Rahmen des Programmes „Innovativ für Zukunft“
Antrieb des
 **Bundesministerium**
Verkehr, Innovation
und Technologie

 **FFG**
Forschung wirkt

AIT AUSTRIAN INSTITUTE
OF TECHNOLOGY

TÜV **KFV**
AUSTRIA

SIEMENS
Ingenuity for life



8398

20