

Womit die Wienerinnen und Wiener fahren

Tramways und andere öffentliche Transportmittel von 1945 bis zur Gegenwart



Abb. 1: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. 39 Sitzplätze bieten die Tramways der Type E/E1 (Baujahre 1959 bis 1975).

Im folgenden geht es darum, womit die Wienerinnen und Wiener fahren, wenn sie nicht mit dem Auto fahren, nämlich um die Tramways, die das Verkehrsgeschehen bis vor wenigen Jahren dominierten, um die U-Bahn und nebenher auch um die Autobusse. Außerdem werden Stationen und Zugsgarnituren der von den ÖBB betriebenen Wiener Schnellbahn behandelt.

Wien ist eine Tramwaystadt.¹ Selbst nachdem Privatautomobil und Untergrundbahn der Tramway den Rang abgelaufen haben, ist sie ein charakteristisches Element des Wiener Stadtbildes und Alltagslebens geblieben. Das zweite Jahrhundert der elektrischen Tramway in Wien begann mit einer technischen Revolution. Nach der Ausschreibung im Jahr 1992 und der 1995 begonnenen Erprobungsphase wurden die ersten neuen Niederflurgarnituren der Typen A und B im Laufe des Jahres 1998 in Betrieb genommen,² bis Ende 2001 sollen 29 Stück A und 54 Stück B geliefert werden.³ Es handelt sich dabei um die dritte Vergabe der Typenbezeichnungen A und B und der Wagennummer 1 (nach der ersten 1897/1898 und der zweiten 1945/1951), also ein deutliches Zeichen des Neubeginns. In Parenthese sei ange-



Abb. 2: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Niederflur-Tramway B 617, Baujahr 1999.

merkt, daß im vorliegenden Essay bewußt die Typenbezeichnungen der Waggons verwendet werden. Es geht dabei nicht darum, ein spezialisiertes Fachpublikum anzusprechen, sondern schlicht um die präzise Bezeichnung, so wie es ja auch als alltäglich empfunden wird, von einer Boing 747 oder einem Alfa Romeo 166 zu sprechen.⁴

Der Hersteller der Wiener Niederflurgarnituren ist die *Siemens AG Österreich, Verkehrstechnik*, die nach dem Kauf der SGP (*Simmering Graz Pauker AG*) durch Siemens entstanden ist. Elektrische Komponenten liefert auch Elin. Als revolutionär ist in erster Linie die sehr tief liegende Konstruktion des Wagenbodens zu bezeichnen, die durch Portalfahrwerke mit Einzerradaufhängung möglich wurde. An Haltestellen, wo der Gehsteig bis an die Gleise vorgezogen ist (Haltestellenkaps), kann stufenlos ein- und ausgestiegen werden. Vom Straßenniveau aus sind nur 18 Zentimeter zu überwinden. Die Typen A und B, die aus den gleichen Modulen bestehen und sich durch die Zahl der Zwischenmodule (3 beim A, 5 beim B) unterscheiden, werden von den Herstellerfirmen unter der Bezeichnung ULF (*Ultra Low Floor*) vermarktet. Ihre Besonderheiten erschöpfen sich aber nicht in der komfortablen Einstiegshöhe. Seit der Type M aus den späten 1920er Jahren⁵, die auf ein früheres unter Beteiligung Otto Wagners entwickeltes Design zurückgeht⁶, wurde zum ersten Mal wieder Wert auf ein konzises eigenständiges Gestaltungskonzept gelegt. Die Innengestaltung ist kühl, Rollstuhl- und Kinderwagenplätze sind vorhanden, der Sitzkomfort gut. Die Belüftung ist im Vergleich zu früheren Garnituren besser. Die großen, hoch hinaufreichenden Fenster gewähren sitzenden und stehenden großen

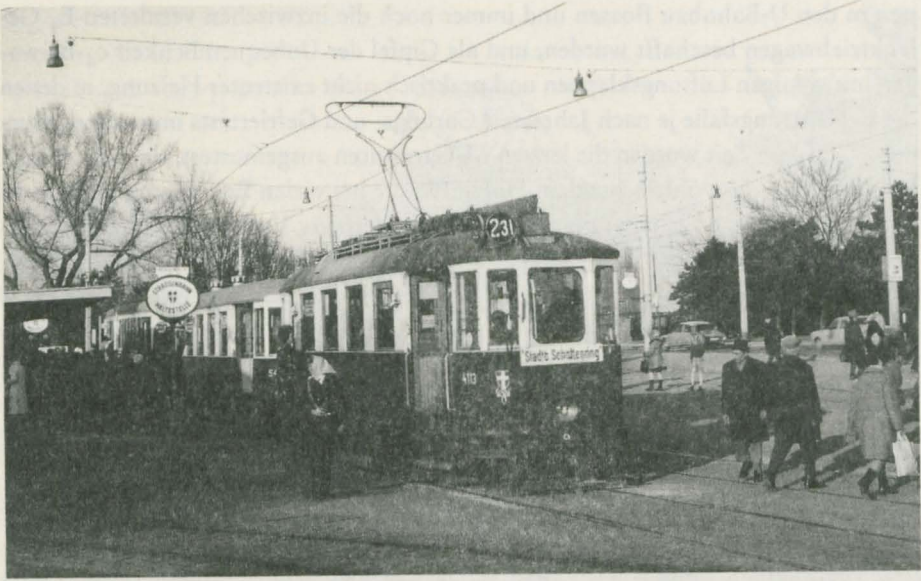


Abb. 3: Paul W. Herzog (Foto): 26.2.1976. Motorwagen M 4113, Baujahr 1929, und ein m3-Beiwagen als 231er auf dem Friedrich-Engels-Platz. Die winterlich uniformierte Schaffnerin ist von der offenen Plattform abgestiegen, um das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste besser überwachen zu können. Mit dem Ruf »Vorwärts« wird sie den Zug zur Abfahrt freigeben, worauf der Fahrer mit einem zweimaligen Läuten der Glocke das Abfahrtszeichen geben und den Zug in Bewegung setzen wird.

und kleinen Menschen eine freie Aussicht. Beim Fahren mit den neuen Wiener Niederflurgarnituren gewinnt man den Eindruck, daß sie konsequent für die Bedürfnisse ihrer Fahrgäste geplant wurden. Diese Qualität würdigte *Der Standard* in einem Kommentar geradezu hymnisch: »Lieber Ulf! Du bist formschön, modern, kommst uns hilfreich entgegen mit tiefen Stufen und viel Platz. Mütter können ihre Kinderwagen ohne helfende Arme hineinschieben, alte Menschen brauchen nicht über hohe Stufen zu turnen.«⁷

Die *Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe*, seit 1999 *Wiener Linien GmbH & Co KG* (als Tochter der nunmehr privatrechtlich organisierten, aber nach wie vor zu hundert Prozent im Gemeindeigentum stehenden *Wiener Stadtwerke Holding AG*), sind mit den neuen A und B in technischer und unternehmerischer Hinsicht über ihren eigenen Schatten gesprungen. Technisch gesehen hat die Wiener Straßenbahn seit 1945 nur deutsche Baumuster erworben oder plumpe, veraltete und unkomfortable Eigenkonstruktionen der Wiener Waggonbauindustrie. Schwerer wiegt, daß die Passagiere nicht als Fahrgäste oder Kunden, sondern als »Beförderungsfälle« behandelt wurden, die mit dem Gebotenen zufrieden zu sein hatten und, wenn sie es wagten aufzubegehren, auf das Taxi verwiesen wurden. Ein Tiefpunkt war diesbezüglich in den siebziger Jahren erreicht, als die meisten Investitio-

nen in den U-Bahnbau flossen und immer noch die inzwischen veralteten E₁ Gelenktriebwagen beschafft wurden, und als Gipfel der Unbequemlichkeit c₄-Beiwagen mit wenigen Lüftungsklappen und praktisch nicht existenter Heizung, in denen die Beförderungsfälle je nach Jahreszeit Garungs- und Gefriertests unterzogen wurden. Zu dieser Zeit wurden die letzten M-Garnituren ausgemustert, die mit offenen Plattformen und wohlriechendem Holzinterieur bei vielen Fahrgästen trotz ihres Alters immer noch beliebter waren als die »modernen« Verlegenheitskonstruktionen der Nachkriegszeit.

Die Personalknappheit der vorangegangenen Vollbeschäftigungsperiode hatte zur Einstellung von manchen Fahrern und Schaffnern geführt, die in ihrer sprichwörtlichen »Ang'fressenheit« (einer aggressiven Wiener Mischung aus Weltschmerz und Selbstmitleid) die Beförderungsfälle als persönliche Feinde behandelten und dadurch beitrugen, daß sich das Image der Tramway verschlechterte und Ende der neunziger Jahre weit hinter dem der U-Bahn oder des Privatautos liegt (Umfragedaten, veröffentlicht im *Kurier* vom 31.10.1997: 73 Prozent pro U-Bahnbau, 27 Prozent pro Autobus, 17 Prozent pro Tramway, 17 Prozent gegen den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel). Die Initiative, die die Wiener Linien mit den Niederflurwaggonen setzen, hat also auch viel verlorenes Terrain wieder gutzumachen, denn Wien ist trotz der Einstellung zahlreicher Tramwaylinien und des wachsenden U-Bahnnetzes nach wie vor eine ausgeprägte Tramwaystadt. Es lohnt sich daher, einen näheren Blick auf die Fahrzeuge zu werfen, die die Wiener Bevölkerung benützt hat. Die diesbezüglichen Beobachtungen sind auch von weitergehender technischer und wirtschaftsgeschichtlicher Relevanz. Folgende Thesen möchte ich zur Diskussion stellen:

- Die Wiener Tramway überlebte aufgrund der Trägheit der Verhältnisse, nicht als Resultat eines verkehrspolitischen Gestaltungswillens.
- Der in den politischen Erklärungen immer wieder betonte Modernisierungswille wurde nicht wirksam.
- Es wurden ausschließlich technische Konzepte der deutschen Industrie (mit Verspätung) übernommen.
- Die Wiener bzw. österreichische Waggonbau- und Elektroindustrie konnte den nach internationalen Maßstäben sehr großen Wiener Straßenbahnbetrieb nicht als Heimmarkt dazu nutzen, innovative Eigenentwicklungen zu vermarkten, und blieb ein deutscher Appendix.

Die Tramways vom zweiten A bis Z

Georg Schmid hat in seinem Essay *Österreich bauen* dargelegt, wie vollständig die Weigerung in Wien war, nicht-deutsche Technikmuster zu übernehmen und die in der Nachkriegszeit in den vierziger Jahren viel weiter fortgeschrittenen amerikanischen, italienischen oder auch Schweizer Vorbilder aufzugreifen oder sie auch nur

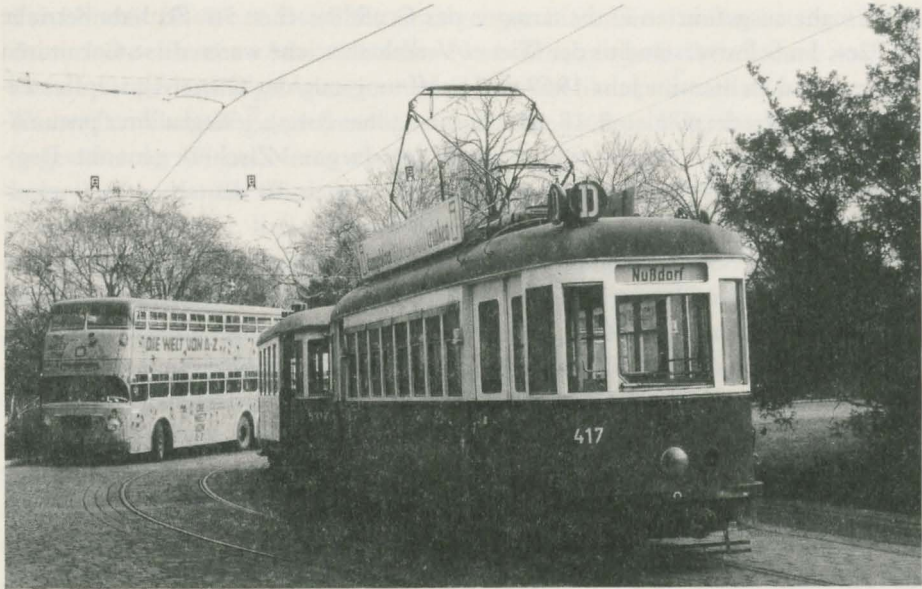


Abb. 4: Paul W. Herzog (Foto): 27.2.1976. Der Motorwagen T1 417, Umbaujahr 1954 (ursprüngliches Baujahr 1900), mit dem Beiwagen m3 5317, Baujahr 1928, in der Schleife des D-Wagens beim Südbahnhof. Im Hintergrund ein für die Linie 13A bereitgestellter Doppeldeckerbus der Type DD-U10H (mit Totalwerbung) aus der 1960 bis 1964 gelieferten Serie.

als Vorbilder zu erkennen.⁸ Es herrschte eine regelrechte Fixierung auf die deutsche Technik, die dem Anschein nach einen Nimbus quasi natürlicher Überlegenheit hatte. Der wagenbauliche Neubeginn nach 1945 wurde ausgerechnet mit dem sogenannten Kriegsstraßenbahnwagen A und der Realisierung eines Planungskonzepts aus der NS-Zeit mit der Type B begonnen (den jeweils zweiten Typen A und B). Beides waren schwach motorisierte Zweiachser mit mäßigem Fahrkomfort. Als Neuerung gegenüber den bis dahin üblichen Holzaufbauten wiesen sie Stahlkarosserien auf. Die 1944 von der Heidelberger Waggonbaufirma Fuchs gelieferten und nach Kriegsende in Wien elektrisch ausgerüsteten dreißig Triebwagen der (zweiten) Type A hatten nur 12 Sitzplätze und 50 Stehplätze, das entsprach einem Sitzplatzanteil von 19 Prozent.⁹ Sie wurden bis 1975 verwendet. Die 1951/52 von SGP und ELIN gelieferten 50 Triebwagen und 90 Beiwagen der Type B und b waren für die in Wien klassischen Dreiwagenzüge (Motorwagen / Triebwagen und zwei Anhänger / Beiwagen) ausgelegt und dieser Betriebsform entsprechend gemächlich unterwegs, wie überhaupt wenig Augenmerk auf eine Steigerung der Reisegeschwindigkeit gelegt wurde und später auch Linien mit schnelleren Garnituren im Tempo der Pferdetramway geführt wurden, am krassesten in der inneren Mariahilferstraße, die fast im Schrittempo durchschlichen wurde. SGP hielt sich bei der Konstruktion der Type B bis in die meisten Details an einen im Zweiten Weltkrieg geplanten, aber

nicht mehr ausgeführten Einheitswagen der Großdeutschen Straßenbahnbetriebe »ET2r«. Im Selbstverständnis der Wiener Verkehrsbetriebe waren diese Garnituren modern und stellten im Jahr 1969 den Eröffnungszug der Gürtel-Unterpflasterstraßenbahnstrecke (Linien 6, 18, 62, 65 und Badner Bahn).¹⁰ Wegen ihrer pneumatischen Schiebetüren wurden sie im Tramwayer-Jargon »Zischer« genannt. Drei-wagenzüge mit zwei Beiwagen waren eine Besonderheit der deutschen Technokultur.

Es kam aber noch schlimmer. Für eine konsequente Modernisierung des Wagenparks, der zum Großteil noch aus der Zeit vor 1914 stammte, fehlte das Geld, oder man wollte es nicht bereitstellen, und es begann eine Phase sogenannter Umbauten, die de facto bis auf wenige Einzelteile Neubauten waren, aber antiquierten technischen Standards folgten. Noch Anfang der fünfziger Jahre entstanden einige Wagons mit Holzkarosserien nach dem Vorbild der Type K von 1912 (H₂, k₈). Die Type T₁ bildete den Übergang von der Holzkastengeneration zu den äußerlich fast gleichen Zweiachsern der Typen T₂, L₃ und L₄, deren Stahlkarosserien die schmale Fenstereinteilung der Holzaufbauten zitierten. Die T₂, L₃ und L₄ schaukelten von den fünfziger bis weit in die achtziger Jahre durch die Straßen Wiens. Die 29 T₂ und 50 L₃ rangierten als Umbauten, die in 110 Exemplaren beschafften L₄ waren komplette Neubauten.

Jämmerliche Gefährte waren die Gelenktriebwagen der Type F: Die Fahrgestelle des Vorderteils entsprachen dem technischen Niveau der Jahrhundertwende, das Karosseriedesign und die Konstruktion der hinteren Wagenhälfte dem der fünfziger Jahre, bezüglich der Fenstereinteilung aber ebenfalls der Jahrhundertwende. Die Type F verdankte ihre Entstehung dem Schaffnermangel der sechziger Jahre, der den Weiterbau von Dreiwagenzügen, die vier Personen Fahrpersonal erforderten, unterband. Beim F wurden der Triebwagen und der erste Beiwagen in einem Fahrzeug zusammengefaßt, wodurch ein Schaffner eingespart werden konnte. Diese Type, die bis Mitte der neunziger Jahre in Verwendung stand, löste auf den Floridsdorfer Linien (132, 331) die berühmten »Amerikaner« der Type Z ab, die 1949 gebracht aus New York vom *Third Avenue Railway System* (TARS) nach Wien kamen und hier von 1950 bis 1969 verkehrten. Der Kauf wurde mit ERP-Mitteln finanziert. Somit waren die Z de facto geschenkt, weil die Verzinsung der ERP-Kredite deutlich unter der damaligen österreichischen Inflationsrate lag. Diese 42 Amerikaner wurden in den eigenen Werkstätten des TARS 1938 und 1939 gebaut und fuhren gerade ein Jahrzehnt lang auf den Linien des New Yorker Unternehmens, bevor sie nach Einstellung der New Yorker Trolleys nach Wien transferiert wurden. Obwohl sie in den USA nicht den neuesten Stand der Technik repräsentiert hatten, waren sie für Wiener Verhältnisse hochmodern.¹¹

Die vierachsigen Z boten einen gegenüber den bisherigen Wiener Zweiachsern einmaligen Fahrkomfort. Die weichgefederten Drehgestelle gewährleisteten einen ruhigen Lauf, Polstersitzbänke in der Anordnung 2+2 und elektro-pneumatische Falttüren mit einer herunterklappenden niedrigen Eingangsstufe waren ebenfalls

eine Novität für Wien. Der Preis eines gebrauchten Amerikaners betrug nur ein Zehntel von dem eines österreichischen Neubetriebwagens. Dazu kamen noch die Kosten für geringfügige Adaptierungen. Die Amerikaner hatten allerdings unter Wiener Betriebsbedingungen auch Nachteile. Ihre größere Wagenbreite von 2,50 m (gegenüber der Wiener Norm von 2,20 m) gestattete zwar die erwähnte Sitzanordnung (2+2) und – für Wien ganz untypisch – einen höheren Sitzplatz- als Stehplatzanteil (48+42), ließ aber nur eine Verwendung auf wenigen Strecken mit einem aus der Dampftramwayzeit stammenden größeren Gleisabstand zu. Einen konstruktiven Nachteil bildete die über einen Fußhebel zu bedienende pneumatische Bremse, die mit Bremsklötzen auf die Räder wirkte. Während der Fahrt mußten die Fahrer diesen Fußhebel gegen einen Federwiderstand ständig hinuntergedrückt halten und, um zu bremsen, langsam in die Höhe lassen. Diese Bedienungsweise war sehr anstrengend. Außerdem fehlte den Amerikanern die sogenannte Schienenbremse, eine für Notbremsungen sehr effiziente, direkt auf die Schiene wirkende elektromagnetische Bremse. Die Besonderheit der Bremsanlage und der Bedienungselemente trug dazu bei, daß die Z in Wien relativ häufig in Unfälle verwickelt waren (nicht in New York, wo die Trolley-Fahrer an diese Art Bremse gewöhnt waren.) Als bequeme Transportmittel boten die Amerikaner freilich ein Niveau wie es erst jüngst – nach beinahe einem halben Jahrhundert – mit den neuen A und B wieder erreicht wurde. Bei den Technikern der Verkehrsbetriebe waren die Z jedoch nicht beliebt, und die Neugierde, sich mit den Vorzügen der jüngeren amerikanischen Tramway-Generation, den PCC Cars, zu beschäftigen, hielt sich in engen Grenzen. Die Abkürzung PCC bedeutet *Presidents' Conference Committee*. Die in diesem Komitee versammelten Präsidenten von Straßenbahnunternehmen beschlossen, mit einer gemeinsamen Waggon-Neuentwicklung, eben den PCC Cars, der Konkurrenz durch die Massenmotorisierung Paroli zu bieten. Die PCC Cars wurden ab 1934 entwickelt und von 1936 bis 1952 in fast 5000 Exemplaren gebaut.¹² Sie waren und sind (in San Francisco, Boston, Newark und Pittsburgh) für ihre exzellente Laufkultur berühmt, die auch gröbere Mängel der Gleislage abfedert. Die PCC Cars in Boston, Massachusetts, wurden jüngst generalüberholt und für die kommenden Jahr(zehnt)e fit gemacht.

Daß die Amerikaner in Wien eine Ausnahmeerscheinung bleiben sollen, markierte im Grunde schon die Typenbezeichnung mit dem letzten Buchstaben des Alphabets Z, denn der Reihe nach hätte sie B lauten müssen, doch B blieb den plumpen SGP-Zweiachsern vorbehalten.

Man kann übrigens nicht sagen, die Wiener Tramway wäre technisch auf Ostblock-Niveau zurückgefallen, weil der Ostblock mit einem etwas vergrößerten, aber sukzessive weiter entwickelten Nachbau der amerikanischen PCC Cars aus der Waggonfabrik Tatra versorgt wurde (Ausnahme Polen, wo die Waggonfabrik Konstal PCCs erzeugte) und daher zumindest bis Mitte der sechziger Jahre technisch *up to date* war. Aber auch in Antwerpen, Gent, Den Haag, Saint-Etienne und Mar-



Abb.5 Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. In einem c3-Beiwagen auf dem 18er (Baujahre 1959-1962).

saille liefen PCC-Typen. Die westeuropäische Lizenz wurde von *La Brugeoise et Nivelles* gehalten.

Ähnlich rückständig wie die Wiener Verkehrsbetriebe waren nur einige Betriebe in der DDR, wo bis in die sechziger Jahre Zweiachser hergestellt wurden. In der DDR setzten sich die Tatra-PCCs nicht überall durch, obwohl sie auch in dieses Land importiert wurden und in Magdeburg, Leipzig oder Dresden nach wie vor Verwendung finden.¹³ In den fünfziger und sechziger Jahren hätte für Wien durchaus die Chance bestanden gebrauchte PCC Garnituren aus den USA zu



Abb.6: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Ein- und Aussteigen aus einer E2+c5 Garnitur (Baujahre 1978 bis 1990) im »Jonasreindl«.

kaufen. Der Wiener Finanzstadtrat Felix Slavik befürwortete den Kauf von bestens erhaltenen PCCs aus Washington, konnte sich aber gegen die ablehnende Haltung der Verkehrsbetriebe, denen die PCCs zu breit, zu schnell, zu anders waren, nicht durchsetzen.¹⁴

Der eleganten, aber unausgereiften Eigenkonstruktion eines Vierachsers in nur einem Exemplar (der Type C von 1954) folgten in Wien neben diversen minimalistischen Umbaureihen nur noch Lizenzprodukte deutscher Nachkriegskonstruktionen. Es begann mit der Beschaffung einer großen Zahl vierachsiger Beiwagen der Typen c_2 und c_3 (zusammen 270 Exemplare), die zunächst nur mit alten zweiachsigen Holzkastenmotorwagen zu sogenannten »halbstarken« Garnituren gekuppelt wurden (1955 bis 1973).¹⁵ So waren noch bis 1971 im Planauslauf der Linie J Triebwagen der 1913 gebauten Type K mit den um rund 45 Jahre jüngeren c_- -Beiwagen unterwegs. 1955 bis 1959 wurden vierachsige Großraumtriebwagen mit dazu passenden Beiwagen in Lizenz der Düsseldorfer Waggonfabrik (DÜWAG) beschafft (Type C_1+c_1 , 58 Züge) denen 1959 bis 1976 sechsachsige, von *Lohner / Bombardier* und SGP gebaute Gelenktriebwagen der Typen E und E_1 des gleichen Lizenzgebers folgten. Von den E wurden 89 Stück geliefert, von den stärker motorisierten E_1 beachtliche 338 Exemplare.

Von 1977 bis 1990 lieferten *Bombardier* und SGP 122 Gelenk-Sechssachser des Nachfolgemodells E_2 , die den deutschen Standard der sechziger Jahre in Wien perpetuierten. Als zum E_2 passende Beiwagentype kauften die Verkehrsbetriebe 117

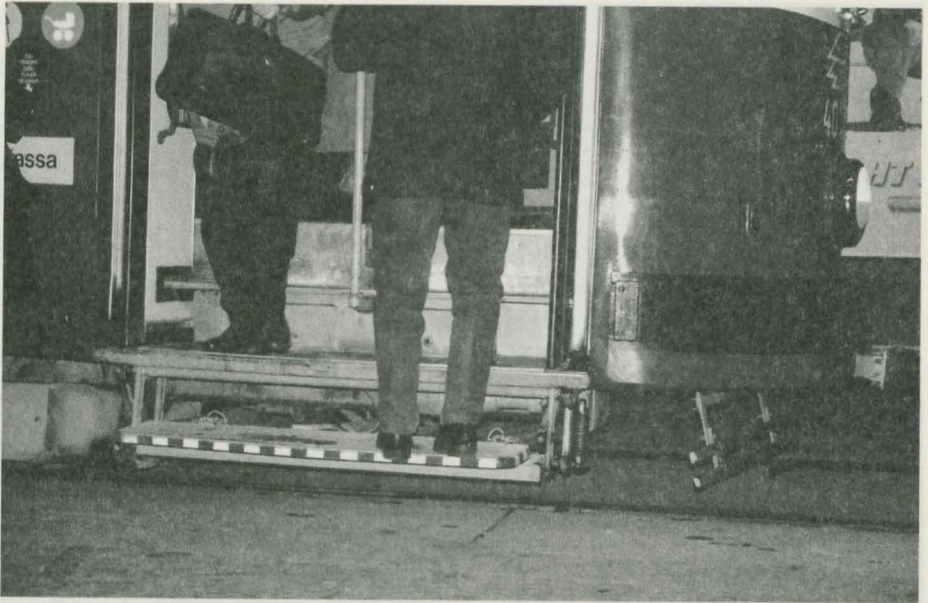


Abb. 7: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Die ausgefahrene Zusatzstufe eines E2.

Vierachser der Type c_5 . Gut gemeint, aber nicht gut bei den E_2+c_5 Garnituren sind die zusätzlichen Stufen, die beim Öffnen der Türen von einem Elektromotor ausgefahren werden, was das Einsteigen oder Hinaufklettern ins Waggoninnere (Bodenhöhe ca. 1 Meter) erleichtert, aber lähmend langsam vor sich geht und komplizierte Steuereinrichtungen erfordert.¹⁶ Seit den dreißiger Jahren sind in Italien, dann auch in der Schweiz einfache, schnelle und effiziente Klappstufen üblich, die in Wien aber nicht übernommen wurden. Während Wien E_2 Garnituren neu bauen ließ, erwarb Graz die gleiche Type (ohne Ausfahrstufen) in achtschiger Ausführung gebraucht, worüber sich der damalige Wiener Verkehrsstadtrat in Verkennung der technischen Tatsachen und der Kosten lustig machte und meinte, für Wien kämen nur neue Garnituren in Frage. Überhaupt ist die Wiener Tramway durch ein Paradoxon der Trägheit oder, um aus dem Buchtitel von Schmid / Lindenbaum / Staudacher zu zitieren, ein großes Moment der Beharrung gekennzeichnet. Während viele Länder, die in den dreißiger und vierziger Jahren ihre Tramways modernisierten, sich ab den fünfziger Jahren ganz der Motorisierung und dem Straßenbau verschrieben und ihre Straßenbahnnetze radikal verkleinerten, blieb die altmodische Tramway das wichtigste Transportmittel Wiens.

Sie ist träge im Sinn ihrer Geschwindigkeit, die aufgrund der Linienführung, der Ausführung der Waggonen und des Fahrstils der Motorführer, wie man zu den Fahrern sagte, sehr bescheiden war und ist. Sie ist träge als Existenzprinzip, weil das bis heute respektable Liniennetz nicht aus einem verkehrspolitischen Bekenntnis zur Straßenbahn erhalten und ausgebaut wurde, sondern einfach überlebt hat, einfach

nicht eingestellt wurde, weil gerade kein Geld für Autobusse da war oder die Dinge eben blieben wie sie waren, d. h. die Tramway nicht modernisiert, aber auch nicht abgeschafft wurde. Als sich Verkehrsplaner und Politiker der Tramway als technisch und wirtschaftlich effizientem Transportsystem wieder besannen, war die Wiener Tramway immer noch mehr oder weniger unverändert da. Das scheinbar überholte Verkehrssystem erwies sich wieder als wertvolles Kapital für die Transportökonomie und die urbane Lebensqualität in Wien.

Die Zurückhaltung bei den Investitionen ins kommunale Transportsystem während der fünfziger und sechziger Jahre liegt in einer Tradition begründet, die in die zwanziger Jahre zurückreicht, als Johann Resch in die Direktion der Städtischen Straßenbahnen mit dem Auftrag entsandt wurde, diese finanziell zu sanieren. Resch war von 1930 bis 1934 leitender Direktor der Straßenbahnen und wurde 1945 neuerlich auf diesen Posten berufen, wo er maßgeblich am Aufbau des Konzerns der Wiener Stadtwerke mitwirkte. Von 1947 bis 1957 war Resch amtsführender Stadtrat für Finanzen und führte seine Geschäftsgruppe mit strenger Hand. Der Wiener Bürgermeister Theodor Körner vermutete, daß sich alle Mitglieder des Stadtsenats vor Resch, der den Stadthaushalt gegen die Begehrlichkeiten seiner Kollegen hart verteidigte, fürchteten. Körner versuchte in den Jahren der eklatanten Wohnungsnot vor allem für Schnellbauprogramme zusätzliches Geld loszueisen. In der Werteskala der Wiener Sozialdemokraten stand der Wohnbau an oberster Stelle, während andere Bereiche der kommunalen Infrastruktur zurückstehen mußten. Es schien im damaligen Kontext gerechtfertigt, das öffentliche Transportsystem von seiner Substanz zehren zu lassen, wenn selbst die an erster Stelle stehende Wohnungsfürsorge mit schweren Beschränkungen kämpfen mußte. Körner dürfte der einzige ernstzunehmende Gegenspieler des Finanzstadtrats gewesen sein, und Resch soll, wie der Körner-Biograph Eric Kollman schreibt, einen Freudentanz vollführt haben, als er von Körners Wahl zum Bundespräsidenten hörte.¹⁷ Körners Nachfolger Franz Jonas scheint sich der »Finanzdiktatur« Reschs (Kollman) als technokratischer Gegebenheit gefügt zu haben.¹⁸ Außerdem stieg in der Amtszeit von Jonas der Motorisierungsdruck stark.

Ab den späten fünfziger Jahren stellten die Verkehrsbetriebe einige Strecken auf Autobus um, aber eher im Verlauf eines langsamen Erosionsprozesses als in Konsequenz einer gewollten Strategie, die Straßenbahn vollständig zu beseitigen, wie in den meisten westeuropäischen und amerikanischen Metropolen. Die Jahre um 1960 bildeten eine Zäsur, weil das Liniensystem deutlich verschlechtert wurde. Es blieben zwar die meisten Straßenbahnstrecken (Gleistrassen) erhalten, aber viele überlappende Linien wurden aufgegeben und Verbindungen von Radialstraßen zum Ring unterbrochen. Gab es bis dahin zahlreiche Durchmesserlinien, die zwei radiale Strecken über die Ringstraße oder die Lastenstraße/2er Linie verbanden und so umsteigefreie Verbindungen boten, wurden die Fahrgäste seitdem häufiger zum Umsteigen und Warten gezwungen.¹⁹ Es handelte sich um die Linie L und die Sonntagslinie P (eingestellt 1959), C und F (eingestellt 1960).²⁰ Im Zusammenhang mit

dem U-Bahn-Bau wurden weitere Linien eingestellt (A, Ak, B, Bk, E2, G2, H2, 25r, 25k). Es grenzt an ein Wunder, daß die mit Eröffnung der U1 im Jahr 1978 teilweise eingestellte Linie O aufgrund vehementer Proteste von Bürgern und Bezirkspolitikern nach drei Monaten wieder nach Favoriten verlängert wurde. Mit Beginn des Baus der U3 im 3. Bezirk stellten die Verkehrsbetriebe den T-Wagen (Schottenring – Landsstraßer Hauptstraße – St. Marx) ganz ein und kürzten den J-Wagen um den Erdberger Flügel. Die knapp vor der Einstellung in der Landstraßer Hauptstraße neu verlegten Gleise und das hohe Fahrgastaufkommen hätten es zweifellos gerechtfertigt, nach der U3-Eröffnung den J-Wagen über die ehemalige T-Wagen-Strecke durch die Landstraßer Hauptstraße weiterzuführen. Dies hätte jedoch dem Wiener Dogma, daß U-Bahnen parallele Straßenbahnen komplett zu ersetzen haben, widersprochen.²¹ Die einzige verbliebene echte Durchmesserlinie ist der D-Wagen (Nußdorf – Ring – Südbahnhof).

Der durch fünf Innenbezirke vom Südbahnhof zur Alserstraße führende und sehr frequentierte 13er wurde 1961 auf Doppeldeckerbusse der Type DD-U10H umgestellt, was damals im Sinne der Modernisierung und der besseren Anpassung an den Autoverkehr allgemein begrüßt wurde. Die Fahrt im Oberdeck der Stockbusse war für Wien ein neuer Genuß und bot gerade auf dem 13er (13A) für Flaneure und Touristen viele Reize, weil die Strecke durch gewerblich und zum Teil industriell genutzte Viertel führt und mehrere Geschäftsstraßen mit den vielfältigsten Angeboten passiert. Der Schriftsteller und Künstler Bodo Hell hat der Aussicht aus dem 13A-Oberdeck den Foto-Text-Band *Stadtschrift* gewidmet.²² Ab dem Jahr 1976 beschafften die Wiener Verkehrsbetriebe eine neue Generation Stockautobusse der Type DDH-200/43/16. Als deren Ersatz in den neunziger Jahren anstand, entschied man sich gegen neue Stockbusse und statt dessen für zweiachsige Normalbusse LU200M11, die sich für den 13A aber nicht bewährten, weil sie meistens überfüllt waren, während die Doppeldecker nicht nur mehr Personen faßten, sondern auch einen höheren Sitzplatzanteil aufwiesen (die ältere Type DD-U10H hatte 60 Sitzplätze, davon 36 im Oberdeck, und 43 Stehplätze, zusammen 103; die DDH-200/43/16 faßten 129 Personen). Auch die Mitte der neunziger Jahre eingeführten Niederflrbusse sind auf dem 13A oft zum Bersten voll. Schade, daß keine neuen Stockbusse mehr beschafft wurden – sie seien bei den Fahrgästen nicht beliebt gewesen, hieß es. Die aus Kostengründen unerwünschte Typenvielfalt wurde insofern nicht reduziert, als eine neue kurze »Midibus«-Type für schwach frequentierte Linien angeschafft wurde.

Die häufigen Betriebseinstellungen auf Teilstrecken des 13A zeigen, daß es mit der Flexibilität des Autobusses gegenüber der Tramway nicht so weit her ist, wie man in den fünfziger und sechziger Jahren gehofft hatte.²³ In Gelenk-Trolleybussen (Obussen) wurde für den 13A von den Verkehrsbetrieben keine Alternative gesehen, obwohl diese am ehesten dem Bedürfnis nach abgasfreiem Antrieb und hoher Beförderungskapazität entsprochen hätten.

Für die Wiener Linienbus-Typen läßt sich ähnliches sagen wie für die Tramways. Die Beschaffungspolitik war von den fünfziger bis Anfang der neunziger Jahre stets konservativ. Modelle mit Heckmotor, die bereits Jahrzehnte vor der Entwicklung der heutigen Niederflurtechnik relativ niedrige Wagenböden in der vorderen Wagenhälfte gestatteten und wartungsfreundlich sind, weil der Motor ohne Service-schacht oder Hebebühne zugänglich ist, wurden bis zu den aktuellen Niederflurmodellen nicht gekauft. Vielmehr wurde das 1958 eingeführte Prinzip des Mittelmotorbusses (*Großraum-Trambus*) bis 1990 beibehalten.

Die erfolgreichste Vorkriegstypen waren die 1928/29 gelieferten 104 Exemplare Fross-Büssing W IV O, deren Karosserie mit ihren großen Fenstern der Straßenbahn-typen M ähnlich war. 70 Fross-Büssing W IV O überlebten den Zweiten Weltkrieg und standen bis 1960 im Dienst. Sie erreichten somit das für Autobusse sehr hohe Alter von 32 Jahren.²⁴

Trolleybussen stand und steht man seitens der Wiener Linien ablehnend gegenüber. Von 1908 bis 1938 existierte eine elektrische Oberleitungs-Automobillinie von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf, zwei andere Oberleitungsbusse an der Wiener Peripherie hielten sich nur wenige Jahre (Liesing – Kalksburg 1909 bis 1920, Weidling 1908 bis 1919, beide durch Benzinbusse ersetzt).²⁵ Die einzige Linie moderner Bauart, d. h. mit für höhere Geschwindigkeiten geeigneten Stangenstromabnehmern, die Linie 22 vom Gürtel nach Salmannsdorf, wurde nach nur zwölf Jahren auf Dieselbusse umgestellt (1946 bis 1958). Heute bedient der 35A diese Strecke.²⁶ Die nach dem Zweiten Weltkrieg bestandene Option, ein bis Klosterneuburg reichendes Trolleybusnetz im hügeligen Nordwesten Wien aufzubauen, wurde nicht genutzt.

Das lange Beharren auf dem Autobus-Antriebskonzept des Mittelmotors unter dem Fußboden hat jedoch auch mit einer für die Wiener Luftqualität positiven Entscheidung der Verkehrsbetriebe zu tun. Die Motoren der städtischen Linienbusse werden nämlich nicht mit Diesel, sondern mit Flüssiggas betrieben. (Aufgrund des geradezu manischen Diesel-Booms bei Privatautomobilen bleibt den WienerInnen die Belastung der Atemwege mit Rußpartikeln trotzdem nicht erspart.) Die Flüssiggastanks ließen sich bei der konventionellen Trambus-Bauart bequem unter dem Boden des Fahrgastraumes unterbringen. Bei den Niederflurbussen sind die Flüssiggastanks auf dem Dach unter den charakteristischen grauen »Rucksäcken« montiert.

Die ab 1992 erprobten und seit 1994 in großer Zahl beschafften Niederflurbusse (bis Ende 1999 190 Stück zweiachsige Normalbusse vom Type NL205, 84 Stück dreiachsige Gelenkbusse vom Typ NFGB235 und 21 Stück NM155 verkürzter zweiachsiger »Midibus« Baujahr 1992 bis 1993) kommen den Bedürfnissen der Fahrgäste mit vielen Details entgegen und sind wesentlich komfortabler ausgestattet als ihre Vorgängertypen – in mancher Beziehung sogar luxuriös. Eleganz wirkt



Abb. 8: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Niederflurbus des Typs NL205 auf dem 13A.

die sehr große ungeteilte Frontscheibe oder bei den Seitenfenstern die bis zum Heck durchgezogene untere Fensterkante, die zum homogenen Erscheinungsbild beiträgt (im Gegensatz zu den seinerzeit von Privatlinien beschafften Varianten desselben Grundmusters mit einer Stufe im Verlauf der unteren Fensterkanten). Die getönten Scheiben sind ohne Dichtungswülste bündig mit dem Karosserieblech eingesetzt (geklebt). Dadurch wirkt die Außenhaut vollkommen glatt. Sehr praktisch und bei Kindern als Sitzgelegenheit beliebt ist das Gepäckbrett über dem rechten Vorderrad. Eine vom Chauffeur gesteuerte pneumatische »Kneeling«-Einrichtung ermöglicht die türseitige Absenkung des Wagenkastens in der Station, womit praktisch eben eingestiegen werden kann. Voraussetzung dafür ist allerdings eine im dichten Verkehrsgewühl nicht immer zu erwartende hohe Aufmerksamkeit der Chauffeure für ihre Fahrgäste und ein besonders präzises Ansteuern der Haltestellen. In die zweiachsigen Normalbusse wurden nachträglich bei der Mitteltür herausklappbare Rampen zum Hereinfahren mit Rollstühlen eingebaut.

Ein hoher Sitzplatzanteil ergibt sich durch eine 2+2 Sitzeinteilung ab der relativ weit vorn befindlichen Mitteltür, allerdings entsteht leicht ein Gedränge bei der hinteren Tür. Auf stark frequentierte Linien wie dem 13A wird es im Auffangraum in der Mitte rasch eng. Die Motoren der Niederflurbusse sind relativ laut. Was an ihnen jedoch besonders erfreut, ist die gute Lüftung durch Oberlichter in den meisten Fenstern und – als mentalitätsgeschichtliche Neuerung – daß der Fahrgast so etwas selber aufmachen darf; Lüftungskappen auf dem Dach sorgen für zusätzliche Ventilation. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß die Wiener Tramways

traditionell sehr luftig gebaut waren und noch der nicht in Serie gegangene Prototyp eines Wiener Großraum-Vierachsers aus dem Jahr 1954 mit ganz herunterließbaren Fenstern nach Schweizer Muster ausgestattet war. Die in deutscher Lizenz gebauten Vierachser und Gelenk-Sechssachser (C_1+c_1 , c_2 , c_3 , E und E_1 mit Ausnahme der letzten Serie) erhielten zunächst geteilte Fenster, deren obere Hälfte heruntergeschoben werden kann. Dann wuchs aber die Angst vor der Zugluft zu einer regelrechten kollektiven Zugluft-Neurose heran, die dazu führte, daß in die neuen Busse und Tramways ab Mitte der siebziger Jahre nur noch bei jedem zweiten Fenster schmale Lüftungsklappen bzw. Schiebefensterchen eingebaut wurden und man an heißen Tagen regelrecht gedünstet wurde. Der zuständige Stadtrat meinte damals in den siebziger Jahren, daß es in Wien ohnehin nur zwei Monate im Jahr heiß sei und daß das bisserl Schwitzen schon zumutbar sei. Das war allerdings noch in der Epoche der »Beförderungsfälle«.

Seitens der Erzeugerfirmen der Wiener Niederflurbusse, der MAN-Tochter ÖAF-Gräf&Stift (Bodengruppe) und der Volvo-Tochter Steyr Bus GmbH (Aufbauten) gibt es allerdings Bestrebungen, die Kleinserien-Produktion der maßgeschneiderten Wiener Modelle aufzugeben und als Ersatz für die vertraglich vereinbarten Busse solche »von der Stange« zu liefern, weil diese Fahrzeuge in Herstellung und Unterhalt kostengünstiger wären. Diese Standardbaumuster, die in Wien bereits auf zahlreichen von Privatfirmen betriebenen Linien fahren (nur Normalbusse), haben zwei statt drei Türen, Diesel- statt Flüssiggasmotoren und vom Chauffeur manuell zu steuernde Türen.²⁷

»Vua aner Schaffnerunifum hot ma fria fost salutiert.«²⁸

Ende 1996 verschwanden mit der Ausmusterung der letzten vierachsigen Großraumzüge C_1+c_1 (Baujahre 1955-1959) die Schaffner von den Wiener Linien.²⁹ Die Umstellung auf schaffnerlosen Betrieb begann am 1. Dezember 1964 versuchsweise auf der Linie 43 und dauerte 32 Jahre lang. 1968 wurden schaffnerlose Beiwagen mit Fahrscheinentwertern eingeführt. Schaffnerlose Züge mit E_1 -Triebwagen fuhren ab 1972. In den sechziger Jahren war der große Personalmangel für die Einsparung der Schaffner ausschlaggebend, später vor allem die Notwendigkeit, die Personalkosten zu senken. Bis 1961 zwickten die Schaffner mit einer Lochzange die Fahrscheine an drei Stellen, und zwar je ein Feld für die Linie, für Tag und Uhrzeit und für die Betriebswoche. In den bis 1952 beschafften Garnituren bedienten die Schaffner die Fahrgäste ambulant, in den ab 1954 beschafften Großraumwaggons amtierten sie in festen thronartigen Schaffnersitzen. In diesen Waggons wurde der »Fahrgastfluß« eingeführt: das Einsteigen war nur hinten bzw. »rückwärts« erlaubt und das Aussteigen nur in der Mitte und vorne. So war gewährleistet, daß alle Fahrgäste am Schaffner vorbei defilierten und – »Bitte in das Waginnere vorgehen!« – ihren Weg durch den Waggon nahmen.

Mit der Umstellung auf schaffnerlose Waggons setzten sich Netzkarten immer mehr durch, und das komplizierte Tarifsystem wurde allmählich vereinfacht. Im *Verkehrsverbund Ost-Region* (VOR) gelten die gleichen Fahrscheine für alle öffentlichen Verkehrsmittel (außer das Taxi). Das gesamte Stadtgebiet Wiens bildet eine Tarifzone. Früher waren die Tarife eine regelrechte Wissenschaft. Als die Schaffnerin Rosi Hofmann im Jahr 1953 den Lehrbehelf *Fahrscheine und Fahrausweise der Straßenbahn und Stadtbahn im Tarifgebiet I und II* durcharbeitete, gab es an Straßenbahn-Schaffnerfahrscheinen einen Kinderfahrschein, einen Tagesfahrschein, einen Gepäcksfahrschein, einen Kinder-Sonn- und Feiertags-Zweifahrtenfahrschein, einen Sonn- und Feiertags-Zweifahrtenfahrschein (für Erwachsene, bzw. Kinder über 1,50 m), einen Nachtfahrschein, drei verschiedene Übergangsfahrscheine, die in diversen Kombinationen zum Umsteigen von peripheren oder innerstädtischen Autobus- in Straßenbahn- oder Stadtbahnlinien berechtigten, verschiedene Stadtbahn-Fahrscheine, eigene Übergangsfahrscheine für die Obuslinie 22, nicht zu vergessen die Arbeitslosen-Fahrscheine mit rotem Kopfstreifen und die Arbeitslosen-fahrscheine mit gelbem Kopfstreifen sowie die orangen Jugendfürsorgefahrscheine – alles in allem 42, in Worten: zweiundvierzig Fahrscheine, zu denen noch die verschiedensten Strecken- und Netzkarten kamen.³⁰ Eine spezielle »Bescheinigung berechtigt[e] den Vorweiser zur Beförderung eines Rettungsschlittens im Ausmaße von etwa 200:60:30 cm auf vorgeschriebener Strecke. Die einfache Gepäckgebühr muß[te] hierfür entrichtet werden. Nach dem letzten Umsteigen [war] die Bescheinigung vom Schaffner abzunehmen und in der Verkehrskanzlei abzugeben.«³¹

»Den Anweisungen des Fahrpersonals ist unbedingt Folge zu leisten!« Schaffner waren uniformierte Amtspersonen mit Autorität. Die Wiener brachten ihnen bis zur Unterminierung ihrer Position durch die Wiedereinführung des freien Fahrgastflusses durch alle Waggontüren Respekt entgegen. Die letzten zehn Jahre dagegen saßen sie nur noch einsam auf ihren Schaffnerthronen und forderten nicht einmal mehr jene Fahrgäste auf, den »Fahrausweis« vorzuweisen, die an ihnen vorbeizugehen liebten.

Der Preis für einen normalen Straßenbahn »Tagesfahrschein« betrug 1945 25 Groschen und wurde bis 1950 schrittweise auf 1 Schilling erhöht und bis 1967 auf 5 Schilling, 1975 auf 8 Schilling und im Jahr 1999 auf 22 Schilling.

Stadtbahn und U-Bahn

Das zur Jahrhundertwende eröffnete Netz der Wiener *Stadtbahn* wurde als »Vollbahn« ausgelegt, das heißt, es wurde im Stil eines großzügigen metropolitanen Schnellbahnsystems von Eisenbahnzügen befahren, die beispielsweise von der Wientallinie auf die Westbahn und von der Gürtellinie auf die Franz-Josefs-Bahn übergingen. Auf der Vorortelinie und sogar auf der Gürtellinie fuhren auch Güterzüge.³² Bekannt ist das Manko des anfänglichen Dampfbetriebes, der angeblich auf



Abb. 9: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Am Bahnsteig der U2-Station Schottentor-Universität.



Abb. 10: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Am Bahnsteig der U4-Station Stadtpark (eröffnet 1901 als Stadtbahnstation, als U-Bahnstation seit 1978).

Verlangen des Militärs der elektrischen Traktion vorgezogen wurde. (Dem Autor ist aus der Literatur kein Quellenbeleg für diese viel publizierte Begründung des Dampfbetriebs bekannt.) Ein zusätzliches Manko lag in der geringen Bahnsteighöhe der Stationen, übrigens ein grundlegendes, selbst noch beim Bau der Wiener Schnellbahn Anfang der sechziger Jahre fortgesetztes Problem der österreichischen Eisenbahnen.

Die von Otto Wagner geplanten Stadtbahnstationen zeichnen sich durch eine klare Funktionalität aus.³³ Die Bahnsteige der Hochbahnstationen an der Vorortlinie (heute ÖBB S45) und der Gürtellinie (heute U6) sind mit zentralen Stiegenaufgängen erschlossen, die auf dem kürzestmöglichen Weg nach außen führen. Zu den Bahnsteigen der Tiefbahnstationen (Stationen in Einschnitten und in Galerien) führen von den Stationspavillons in der Regel jeweils von einem Bahnsteig-Ende Stiegenabgänge hinunter. Die Otto Wagner Stationen verfügten zwar bis in die achtziger Jahre über keine Aufzüge und Rolltreppen, aber über ideal proportionierte Stufen mit flachem Profil, über die man ebenso bequem langsam steigen wie schnell laufen kann.

Die Elektrifizierung der Gürtel-, Wiental- und Donaukanallinie in den Jahren 1924/25 änderte an den Stationen wenig, mit Ausnahme der nunmehrigen Endstationen Hütteldorf und Heiligenstadt, wo Umkehrschleifen angelegt wurden. Diese Teilelektrifizierung leitete aber die Aufspaltung des Stadtbahnnetzes in heute drei verschiedene technische System ein: die elektrifizierte Vollbahn (Schnellbahn), die straßenbahnmäßig elektrifizierte Stadtbahn (U6) und die U-Bahn mit Hochbahnsteigen und seitlichen Stromschiene (U4). Die etappenweise 1978 bis 1982 eröffnete Linie U4 Heiligenstadt – Hütteldorf führte auf der Wiental-Donaukanal-Linie zu einer grundlegenden Verbesserung: Die Bahnsteige wurden erhöht, sodaß nun eben ein- und ausgestiegen wird.

Große Schwierigkeiten traten hingegen bei der Gestaltung der Kreuzungsstationen mit anderen U-Bahnlinien auf, insbesondere bei der Station Karlsplatz, wo die U1, die U2 und die U4 zusammentreffen (Baubeginn der U-Bahn 1.11.1969). Auf das seit der Wienflußregulierung virulente urbanistische Dauerproblem Karlsplatz kann in diesem Beitrag nicht näher eingegangen werden. Es wurde mit der U-Bahn insofern verschärft, als ein irreversibler Planungsfehler zu einer Hebung des Straßenniveaus führte und sich der Platz seither als »Gupf« oder Blase präsentiert. Was die funktionalen Aspekte der U-Bahnstation Karlsplatz betrifft, sind vor allem die verwinkelten Verbindungsgänge zwischen den Linien zu kritisieren. An manchen Stellen, z. B. zum U1-Abgang bei der alten Opernpassage, wurden als Schikanen für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Kinderwagen sogar sinnlose Stufen eingebaut, die nachträglich durch Rampen ersetzt werden mußten. Es scheint – allerdings nicht nur in Wien – ein nahezu unlösbares Problem darzustellen, Kreuzungsstationen so anzulegen, daß ein direkter Übergang von einer Linie zur anderen möglich ist. Eine Ausnahme bildet in dieser Beziehung die 1996 eröffnete Station Spittelau (U6, U4, S40 und Franz Josefs Bahn), wo direkte Aufzüge von der U6 zur U4 und zur Eisenbahn führen. Auch in der Station Westbahnhof existieren immerhin direkte Aufzüge zwischen dem Niveau der U6 und dem der U3.

Eine Ursache der auftretenden Probleme scheint im schematischen Denken zu liegen. Beispielsweise sind alle drei Stiegen vom U6-Bahnsteig der 1989 eröffneten Station Philadelphiabrücke (U6 / Schnellbahn / Südbahn / Badnerbahn) gleich nach Norden ausgerichtet, obwohl man die südlichste Stiege genausogut nach Süden zum Ausgang Schedifkaplatz richten hätte können, was für das Umsteigen zur Badnerbahn von Vorteil gewesen wäre. (Der direkte Aufzug ist, soweit funktionsfähig, meist überfüllt.)

Bei der U3, deren Bau in den frühen achtziger Jahren aufgenommen wurde, deutet alles darauf hin, daß die inoffizielle Maxime lautete, möglichst viel unterirdischen Raum zu verbauen, gleichgültig ob es dem Fahrgast etwas bringt oder nicht. Beispiele: In der Station Landstraße (ehemalige Stadtbahnstation Hauptzollamt) trafen einander die Verbindungsbahn und die Stadtbahn in einem gemeinsamen Bahnhof. Seit dem Ausbau der Verbindungsbahn zur Stammstrecke der Schnellbahn (eröffnet 1962) waren die Stadtbahn und die Schnellbahnstation über eine

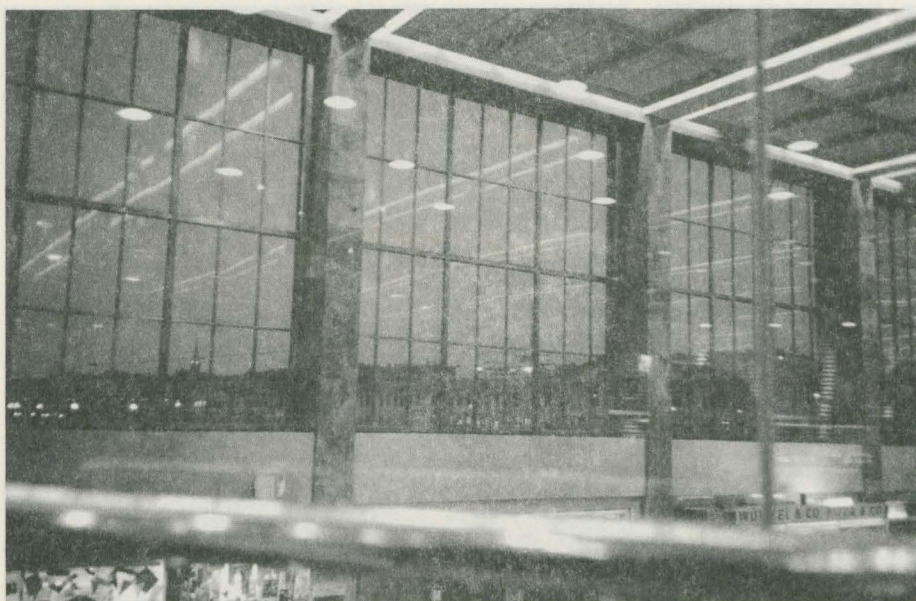


Abb. 11: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Halle des Westbahnhofs (Bahnhofshalle vollendet 1954, verknüpft mit der U3 seit 1993).

Halle auf Straßenniveau verbunden, zu der jeweils an den Bahnsteig-Enden Aufgänge führten. Mit dem Umbau der Stadtbahn zur U4 änderte sich daran im Prinzip nichts, es wurden aber die Seitenbahnsteige der Stadtbahn für die U4 durch einen Mittelbahnsteig mit einer breiten Stiege ersetzt. In der Mitte der Stiege wurde eine aufwärts führende Rolltreppe eingebaut. Beim Bau der U3 unter der Landstraßer Hauptstraße trieb der Bauherr einen eminenten Aufwand, der nur zum Teil den Benützern zugute kommt. Die U3-Station liegt nämlich nicht unter der U4 bzw. Schnellbahnstation, sondern stadtauswärts unter der Landstraßer Hauptstraße, wodurch zwangsweise lange Umsteigewege entstehen, die durch eine Passage unter der sogenannten Landstraßer Brücke bzw. unter den Eisenbahngleisen führen. Der Abgang von der U4 zur Passage liegt am Ende des Bahnsteigs. Der Stiegenaufgang von der U4 zur bestehenden Halle wurde um eine Hälfte verschmälert, um seitliche Durchgänge auf dem Bahnsteig zum neuen Abgang in die Passage zu gewinnen. Die Planer scheinen davon ausgegangen zu sein, daß die Fahrgäste nun auch über die neue Passagenebene in die Schnellbahn umsteigen würden. Das tun sie aber nur zum Teil, weil die Aufgänge zur Schnellbahn aus der Passage erst über einen langen Gang erreichbar sind, den zu durchheilen die entscheidenden Sekunden für das Erreichen der Schnellbahn kosten kann. Eine raschere Verbindung als über die ebenerdige Halle bildet die Passage nur zwischen der U3 und der Schnellbahn. Wenn hingegen zwei Züge der U4 zugleich in der Station Landstraße halten, kommt es beim verengten Aufgang in die Halle jedesmal zu einem beängstigenden

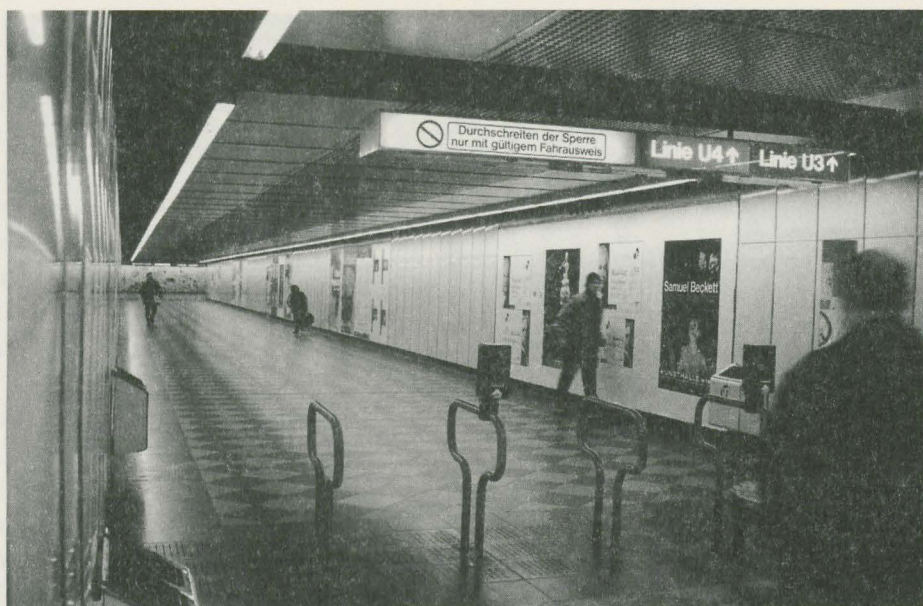


Abb. 12: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Station Landstraße / Bahnhof Wien Mitte. Der lange Gang von der Schnellbahn zur U-Bahn (eröffnet 1991)

Gedränge. Fatal an diesem Mißstand ist, daß er sich praktisch nicht beheben läßt. Es existiert auch ein eigener Abgang von der Halle zur Passage, der zunächst großzügig wirkt, sich jedoch in einem geradezu grotesken Winkelwerk verliert.

Für Leser, die mit der Situation nicht vertraut sind, mag es etwas umständlich klingen, derartige bauliche Details zu beschreiben. Es ist aber notwendig, auf sie hinzuweisen, weil gerade der Wiener Lokaljournalismus, dessen Aufgabe es wäre, kommunale Einrichtungen kritisch und sachkundig auf ihre Alltagstauglichkeit zu untersuchen, diesbezüglich weitgehend versagt. Jörg Mauthes Einschätzung der »Kommunal-Journaille" als völlig inkompetent ist nach wie vor zuzustimmen.³⁴ Selbst Zeitungen, die sich als Qualitätsblätter anpreisen, berichten über U-Bahnprojekte meist nur in Form von Reportagen im Chronikteil oder geben das bei Pressekonferenzen Aufgetischte unreflektiert wieder. Es fehlt ein qualifizierter Fachjournalismus, der die milliardenteuren Projekte im Interesse ihrer zukünftigen Benützer und der Steuerzahler durchleuchtet. Fahrgastvertretungen und Verkehrsclubs, die die Interessen der Benützer öffentlicher Transportmittel artikulieren, sind erst in den achtziger Jahren entstanden und noch nicht breit genug verankert, um Planungsprozesse wirksam beeinflussen zu können (der *Verkehrsclub Österreich* VCO, der sich u.a. als Herausgeber zahlreicher wissenschaftlicher Studien einen Namen gemacht hat, hatte 1999 rund 15.000 Mitglieder; die Interessenvertretung *Fahrgast* an die 1.000). Ende der neunziger Jahre tendiert der amtierende Planungsstadtrat eher dazu, bei der Projektierung neuer U-Bahnen kleinliche Einwände von

Anrainern zu berücksichtigen (die Kosten übersteigen die großzügigste Ablöse der betreffenden Objekte vermutlich bei weitem), als nüchterne Kosten-Nutzen-Analysen anzustellen. Geradezu absurd erscheint das (laut *Presse*) Argument von Bewohnern einer Siedlung bei der zukünftigen U1-Endstation Leopoldau³⁵, daß die Verbindung der Bahnsteige von U-Bahn und Schnellbahn nicht mit einem verglasten Steg, sondern mit einem Fußgängertunnel erfolgen soll, damit die Passagiere nicht in ihre Gärten schauen können.³⁶ In einer räumlich und sozial peripheren Gegend wie der Leopoldau bedeutete der Bau eines Tunnels aber, einen »Angstraum« par excellence zu schaffen, der Frauen, alte Menschen und nicht zur Selbstverteidigung bereite Jugendliche von der Benützung diskriminieren würde.

Die vom Ingenieurbüro A. Pauser geplante Kreuzungsstation von U3 und U6 Westbahnhof wäre vermutlich Siegerin im fiktiven Wettbewerb »Wie verbaue ich möglichst viel toten Raum«. Die dortige Passage unter dem Gürtel hat ungefähr die Fläche eines Fußballplatzes (genau 4.750 m²).³⁷ Von der früheren Stadtbahnstation führte ein kurzer Gang in die Halle des Westbahnhofs. Die neue U6 Station ist vom Bahnhof weggerückt, aber mit einer zwischen den Gürtel-Fahrbahnen liegenden, weitgehend sinnlosen Halle überdeckt, die allerdings trotz ihres Volumens nicht über alle Straßenbahngleise an der Oberfläche reicht. Der U3-Bahnsteig liegt nicht unter dem der U6, sondern außerhalb des Gürtels.

Der Weg von der U6 dorthin (außer man benützt die erwähnten Aufzüge) führt am Kunstwerk »Circa fünfundfünfzig Schritte durch Europa« – wir befinden uns unterhalb des Europaplatzes – von Adolf Frohner vorbei. Es handelt sich um ein Wandrelief aus verschiedenen Materialien mit vorgebauten freistehenden Elementen und einer Toninstallation des Komponisten und Sopransaxophonisten Fritz Novotny. Thema ist ein erdgeschichtlicher Längsschnitt von der Entstehung der Erdkruste bis zur Gegenwart. Frohner und die Wiener Linien gingen eine unfreiwillige Symbiose mit dem »Zetteldichter« Helmut Seethaler ein. Seethaler benutzt die Distributionstechnik, seine Gedichte und Aphorismen auf kleine Zettel zu kopieren, die man im Vorbeigehen von Tixobändern »pflücken« kann. Die Tixobänder klebt Seethaler bisweilen an die Stationswände, was die Wiener Linien nicht schätzen, oder er spannt sie zwischen Elemente des Frohnerschen Wandreliefs, was dessen Schöpfer im Fernsehen zur Klagsdrohungen veranlaßte. Tatsächlich zeigte Frohner Seethaler mehrere Male an. Das Gericht erhob aber nie Anklage, weil die Gedichte zum Pflücken keinerlei Beschädigung an den »Circa fünfundfünfzig Schritten durch Europa« hinterließen. Die Wiener Linien erreichten eine Verurteilung Seethalers wegen Ehrenbeleidigung, weil er sie des Vandalismus geziehen hatte.

Die U3 wurde als »Kunstlinie« ausgestaltet. In der Passage der Station Landstraße hat Oswald Oberhuber eine »Grafitti«-Wand gestaltet. Die Mosaik von Anton Lehmden in der Station Volkstheater (Bellaria) nehmen insofern eine Sonderstellung ein, als sie architektonisch voll integriert und nicht bloß an eine Wand appliziert sind. Weitere Stationen wurden mit Werken von lebenden KünstlerInnen und mit archäologischen Funden geschmückt.³⁸

Ich möchte bezweifeln, ob die Anbringung von Monumentalwerken etablierter Kunstprofessoren in U-Bahnstationen am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts noch eine zeitgemäße Form der Kulturpolitik ist (Eröffnung der U3 bis zum Westbahnhof 1993), oder ob es im Grunde nicht einer bevormundenden Einstellung entspricht, den Passanten Kunst auf diesem Weg nahebringen zu wollen. Schließlich steht der Bevölkerung der Wiener Region ein vielfältiges Kunstangebot in Museen, Galerien, Medien und auch im öffentlichen Raum offen. Die starke Kommerzialisierung des Ausstellungswesens und der boomende Kulturtourismus sprechen dafür, daß die Aufgabe der Kulturpolitik nicht mehr primär in der Beseitigung von »Schwellenängsten« durch das Herausragen der Kunst aus den Museen liegen muß.

Der künstlerische Wert eines technischen Großbauwerks wie einer U-Bahn manifestiert sich in der Gesamtanlage, und nicht in der nachträglichen Möblierung mit Kunst, so prestigeträchtig diese auch sein mag. Die Stadtbahnbrücken und -stationen von Otto Wagner haben in Wien den Maßstab für ein transporttechnisches Gesamtkunstwerk gesetzt. Die im Gegensatz zu Wagner erst spät (im Jahr 1970, ein Jahr nach Baubeginn) in den Planungsprozeß des U-Bahn-Grundnetzes einbezogene Architektengruppe U-Bahn, bestehend aus Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter und Norbert Gantar, konnte den von ihr »bekleideten« Stationen des Grundnetzes (U1, U2 und U4) und der U3 sowie der U6 im Floridsdorfer Ast ein charakteristisches Design verleihen, ohne das technische Grundkonzept mitzubestimmen.³⁹ Ambitioniert und markant wirken die Mitte der neunziger Jahre gebauten Hochbahnstationen am südlichen Ast der U6 (Stationen Tschettegasse, Am Schöpfwerk, Alterlaa, Perfektastraße und Siebenhirten) des Architekten Johann Georg Gsteu mit ihren zylindrischen Aluminiumfassaden aus speziell gebogenen Trapez-Profilen.

Zwei weitere zu kritisierende Beispiele von U-Bahnstationen der Planungsphase der achtziger Jahre befinden sich in der Mariahilferstraße. Die U3-Stationen Neubaugasse und Zieglergasse zeigen, daß nicht nur die äußerst komplexen technischen Parameter von Kreuzungs- bzw. Umsteigestationen für den Fahrgast problematische Ergebnisse provozieren. Die Gleise der U3 verlaufen in diesem Abschnitt der inneren Mariahilferstraße übereinander, was an sich die Möglichkeit zu sehr unkomplizierten Stationszugängen eröffnet hätte. Zentrale, d. h. in Bahnsteigmitte angeordnete Aufzüge hätten vom Straßenniveau direkt zu den Bahnsteigen führen können. Statt dessen wurden weitflächige unterirdische Passagen jenseits der Bahnsteig-Enden gebaut mit mehreren Abgängen von der Straße und jeweils in zwei Abschnitte geteilten Aufzügen (Straße – Zwischenpassage, Zwischenpassage – Bahnsteige). Angenommen, der Aufzug zu den Bahnsteigen ist kaputt, was häufig vorkommt, bedeutet das für Menschen, die nicht Stiegen steigen oder Rolltreppe fahren können, von der Zwischenpassage wieder hinauf auf die Straße zu fahren, fast 300 Meter zum anderen Stationsende zu gehen und dort aufs neue ihr Glück zu probieren. Die Alternative zweier zentral angeordneter Aufzüge wäre nicht nur billiger gewesen als vier separate, die zentrale Variante hätte auch die Wahrscheinlich-

keit gesteigert, daß man zumindest von einem funktionierenden Aufzug zur U-Bahn gebracht wird. (In der Station Stubentor der U3 gibt es übrigens drei direkte, von der Ringstraße auf die Bahnsteigniveaus führende Lifte.) Charakteristisch für die Stationsanordnung ist der Umstand, daß die äußersten Stationsabgänge der Station Neubaugasse und Zieglergasse nur 200 Meter von einander entfernt liegen (Aufgänge Esterházygasse und Otto Bauer Gasse) während sich die Stationen selbst über mehrere 100 Meter erstrecken (Neubaugasse ca. 400 Meter, Zieglergasse ca. 280 Meter. Die Bahnsteiglänge beträgt jeweils 115 Meter). Man denke an die Baukosten, die allein im Bauabschnitt U3/13 Westbahnhof über 3 Milliarden Schilling betragen. Im Zusammenhang mit den Kosten sei auch auf die verschwenderische Verwendung von polierten Granitplatten hingewiesen, die allerdings zum Teil nicht bündig verlegt wurden (v.a. bei den Ummauerungen der Aufgänge auf die Straße), und das luxuriöse Material nachträglich dilettantisch zurechtgeschliffen wurde. Eine hohe finanzielle Dauerbelastung stellen Reinigung und Instandhaltung der ausgedehnten Stationsanlagen dar.

Die Rolltreppen in den U3-Stationen sind weniger steil als sonst üblich, fahren ausgesprochen langsam und kosten dem Benutzer viel Zeit. Die zwischen den Rolltreppen liegenden Stiegen nehmen die flache Ausführung der Rolltreppen aber nicht mit flach proportionierten Stufen in der Art der Otto Wagner-Stationen auf. Die alten Stationen der Wiental- und Donaukanallinie der Stadtbahn bzw. der heutigen U4 sind 12 cm hoch und 36 cm tief (Verhältnis 1:3). Aber auch bei den Hochbahnstationen der Gürtel- und der Vorortlinie erhöhte Otto Wagner die Stufen nicht über 14 cm bei der gleichen Tiefe von 36 cm (1:2,6). Die Stufen in den Stationen der zweiten Ausbaustufe der Wiener U-Bahn (U3 und U6), zu denen die Stationen Neubaugasse und Zieglergasse zählen, sind gegenüber den Stufen in den Bauwerken des Grundnetzes (16:31 cm, 1:1,9) etwas flacher proportioniert: 15 cm hoch, 33 cm tief (1:2,2), aber nicht in der bequemen Tiefe der Wagner-Ära.

Abgesehen von der Frage, wer eigentlich aus den ausufernden Stationsanordnungen einen Nutzen zieht, ist der Grund für deren Ausführung im erwähnten Dogma der U-Bahnplanung zu suchen, daß es keine parallel geführten Straßenbahnlinien geben darf. So wurde 1989 mit der Umbenennung der Gürtelstadtbahn in U6 die Linie 8 eingestellt, obwohl der 8er seit Bestehen der Stadtbahn parallel zu ihr fuhr und die Aufgaben der Feinerschließung des Gürtels erfüllte, während die Stadtbahn mit langen Stationsabständen als übergeordnetes Schnellverkehrsmittel diente.⁴⁰ Die Folge der Einstellung des 8ers war, daß die Stadtbahn/U6 mit den damals verwendeten vierteiligen Zugkompositionen $E_6-e_6-e_6-E_6$ bis zur Einführung der Niederflurgarnituren der Type T stets überfüllt war und außerdem die Mitnahme von Fahrrädern im Gegensatz zu den eigentlichen U-Bahnlinien verboten war, weil die Wagenböden im Türbereich extrem schmal sind.

Beim Bau der U3 schlossen die Verkehrsbetriebe die Beibehaltung der Tramway auf der Mariahilferstraße kategorisch aus und ersetzten die weggefallene Oberflächenerschließung der Wiener Hauptgeschäftstraße durch die beiden geschilder-

ten, ausfransenden U-Bahnstationen. Dennoch mußte zur Verbesserung der Erreichbarkeit der unteren Mariahilferstraße schließlich die innerstädtische Autobuslinie 2A zur Kirchengasse (U3 Neubaugasse) verlängert werden. Wäre statt der beiden kritisierten Stationen nur eine einzige, klar strukturierte U3 Station im Bereich Neubaugasse gebaut worden, hätte mit der Kostenersparnis nicht nur auf Jahrzehnte hinaus die Tramway weiter finanziert werden können, es hätte auch die Effizienz der U3 gesteigert, weil der jetzige Stationsabstand von 500 Metern zwischen den Stationen Neubau- und Zieglergasse für ein Schnellverkehrsmittel ausgesprochen kurz ist. Die U3-Stationen als »Meisterwerke urbaner Verkehrsbaukunst« zu bezeichnen (Eigenwerbung der Wiener Linien) scheint daher einigermaßen kühn.⁴¹

Die Wiener U-Bahn ist, wie auch hier anerkannt werden soll, ungeachtet der skizzierten Gestaltungsmängel ein sehr beliebtes und erfolgreiches Verkehrsmittel mit stetig steigenden Fahrgastzahlen. Die U1 und die U4 stoßen bereits an ihre Kapazitätsgrenzen. Die neue U2/5 soll deshalb vom Schottentor bzw. Schottenring zum Praterstern geführt werden, um die U1 zu entlasten. Auf das Projekt U2/5 wird im Zusammenhang mit der Wiener Schnellbahn noch einmal hingewiesen werden. Die U1 soll von Kagran bis an die Stadtgrenze nach Leopoldau verlängert werden. Die Endstation Heiligenstadt der U4 ist großzügig ausgebaut worden, damit es keine »Staus« bei der Einfahrt in die Station mehr gibt und die Intervalle weiter gekürzt werden können.

In einer kritischen Bestandsaufnahme der Wiener U-Bahn ist es auch angebracht, auf einige sehr gut gelungene Stationen hinzuweisen, wie zum Beispiel die U3-Station Rochusmarkt, in der direkte Aufzüge und Rolltreppen von der Straße zum Bahnsteig führen. Die beiden Eingänge sind sinnvoll in das lokale Platzgefüge integriert, und an der Oberfläche wurden praktische Verbindungswege und Durchgänge geschaffen. Die städtebauliche Kontextualisierung der 1998 eröffneten U3-Endstation Ottakring, die mit der Otto Wagnerschen Station der Vorortelinie verknüpft ist, fand großes Lob.⁴² Die markanten Hochbahnstationen des südlichen U6-Astes ab Schöpfwerk, die Architekt Johann Georg Gsteu geplant hat, wurden bereits erwähnt.

Zu den Pluspunkten der Wiener U-Bahn zählen die Zugsgarnituren, deren Konzept sich bereits ein Viertel Jahrhundert lang gut bewährt. Seit den siebziger Jahren wurden die U-Bahn Garnituren unter Beibehaltung des Grundkonzepts technisch weiterentwickelt und sowohl die Laufeigenschaften (kurvenabhängige Achseinstellung in den Drehgestellen) als auch der Wirkungsgrad (Drehstrommotoren) stark verbessert. Verbesserungsfähig ist nach wie vor die zu schwache Belüftung und die Heizung, die manchmal den Geruch von Erbrochenem verbreitet. Die kommende, nach dem Gliederzugprinzip geplante U-Bahn-Generation soll mit einer Klimaanlage ausgerüstet werden. Für die Wiener U-Bahn wurde das Breitprofil-Konzept gewählt, das die Anordnung von 2+2 (in 4er Gruppen) Sitzreihen quer zur Fahrtrichtung mit Mittelgang ermöglicht. (Schmalprofil-Waggons mit durchgehend angeordneten Sitzbänken an den beiden Waggonseiten wurden vor allem bei den um die



Abb. 13: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. In einem Zug der U4.

Jahrhundertwende gebauten U-Bahnen der europäischen Metropolen und in New York gewählt. Die Wiener Sitzanordnung, die man zum Beispiel auch bei den Breitprofilinien der *London Underground* findet, hat also weniger mit der Wiener Gemütlichkeit und Vorliebe für Vierer-Grüppchen zu tun als mit der größeren Wagenbreite.)

Bei den Stadtbahn-/U6-Zügen wurde mit der Niederflurtype T in den neunziger Jahren (68 Stück, 1992 bis 1995, 10 weitere 1999 bis 2000), also rund 70 Jahre nach der Elektrifizierung der Stadtbahn eine im großen und ganzen befriedigende Lösung gefunden. Die ursprünglichen elektrischen Stadtbahnzüge waren zweiachsige, etwas robuster ausgeführte Tramways, die in den fünfziger Jahren neu karosiert wurden und eine neue spartanische Inneneinrichtung erhielten. Nach einer Unfallserie Mitte der siebziger Jahre wurden sie wieder durch modifizierte Tramways ersetzt. Diese zweite Generation der elektrischen Stadtbahnwaggons, die bereits erwähnten E_6/e_6 Züge, verkehren heute im Mischbetrieb mit der Niederflurtype T. Neben reinen drei- bis vierteiligen T-Zügen werden noch viele Jahre »Sandwich«-Züge $E_6-e_6-T-e_6-E_6$ auf der U6 fahren, weil die 48 Exemplare E_6 und 46 e_6 zur Verschrottung zu neu, aber aufgrund ihres antiquierten wagenbaulichen Konzepts unverkäuflich sind (45 Stück E_6 , 1979 bis 1985; 3 Stück 1990 bis 1991 / 46 e_6 , 1979 bis 1990⁴³). Während die T 80 km/h schnell fahren könnten, hemmen die E_6/e_6 die Höchstgeschwindigkeit der U6 auf 60 km/h. Auch die Doppelgelenk-Waggons (drei mit zwei Gelenken verbundene Teile) der Type T sind im Prinzip Tramways, ausgelegt für den modernen »Stadtbahnbetrieb«, d. h. sowohl für ober- und unterirdische

eigene Trassen als auch für Streckenabschnitte im Straßenniveau, zum Beispiel in Fußgängerzonen. Die T sind breiter als ihre Vorgänger und entsprechend geräumig mit ausreichenden Abstellflächen für Kinderwagen und Fahrräder. Lediglich die Belüftung läßt sehr zu wünschen übrig – eine hartnäckige Schwäche. Hersteller sind die zum kanadischen Bombardier-Konzern gehörenden ehemaligen Lohner-Werke im 22. Bezirk. Im Gegensatz zur Niederflurtramway (Type A und B), die ausschließlich auf Portalfahrwerken mit Einzelradaufhängung rollt, verfügen die Niederflurstadtbahnen über niedrig konstruierte konventionelle Drehgestelle an den Waggonenden, wo der Fußboden etwas ansteigt, während das Mittelsegment des Waggons auf vier Einzelrädern rollt. Für einen ruhigen Lauf ist ein exzellenter Gleiszustand unabdingbar. Von der Type T abgeleitete Modelle werden international erfolgreich vermarktet, was für die Wiener Waggonbauindustrie, die bisher vor allem Lizenznehmerin war, eine echte Sensation darstellt und im übrigen auch als positiver Effekt der Globalisierung gelesen werden kann. Neben der Kölner Straßenbahn (bzw. Stadtbahn) hat die neu gegründete *Tramlink Croyden Limited* Londons bei *Bombardier* Stadtbahngarnituren beschafft. Mit der Eröffnung dreier Linien im Jahr 1999, fast 47 Jahre nach der Einstellung der früheren Londoner Tramway, hat die *Tramlink Croyden* die Renaissance der Straßenbahn in der britischen Metropole eingeleitet.⁴⁴ Die Wiener Lokalbahnen beschaffen für die Badner Bahn ebenfalls neue von der Type T abgeleitete Garnituren. In diesem Zusammenhang liegt natürlich der Gedanke nahe, Züge der Badner Bahn auf die U6 übergehen zu lassen und auf der Gürtelstrecke weiterzuführen. Die Verknüpfung der U6 mit der Badner Bahn wäre an der Stelle, wo bereits ein einfaches Übergangsgleis existiert, mit relativ geringen Mitteln zu bewerkstelligen, weil kein technischer Systemsprung bestünde. Allerdings stehen die Wiener Linien derartigen Kombinationen sehr distanziert gegenüber. Das klägliche Scheitern der Linie U2/4 im September 1981, einer Fortführung der U2 über die U4 bis Hietzing während der Hauptverkehrszeit, scheint nach wie vor traumatisch zu wirken.

Für die Niederflurtramways »ULF« (Typen A und B) bestehen jedoch kaum Exportchancen, weil der Siemens-Konzern ein anderes Modell mit dem Namen »Combino« vermarktet, das von der ehemaligen DÜWAG gebaut wird. Während der Entwicklungsphase des ULF wurde auch SGP von Siemens gekauft. Die Produktion der eigenen Wiener Niederflurtype hängt vom politischen Willen der Stadt Wien ab. Der ULF droht, wie es ein Kommentator zuspitzte, »ein Denkmal für SGP zu werden«.⁴⁵ Ein Beispiel, daß diese Befürchtung belegt, ist eine 1999 in einer französischen Fachzeitschrift erschienene Reportage über die aktuellen Tramway- und Trolleybusmodelle in Europa, in der wohl der Combino, nicht aber der ULF vorgestellt wird.⁴⁶ (Ob »ULF«, was phonetisch an das außerirdische TV-Plüschmonster Alf erinnert und im US-Diskurs auch für *Unknown Life Form* steht, ein gut gewählter Produktname ist, hat sich nicht nur der seinerzeitige Wiener Finanzstadtrat Hans Mayr gefragt.) Der Generaldirektor von Siemens Österreich, Albert Hochleitner, wurde mit dem Bonmot zitiert, daß es vorstellbar sei, daß ein »Unternehmen

wie Siemens an einem einzigen Tag einem anderen Unternehmen als Zulieferer, als Käufer, als Konkurrent oder als Partner begegnet«⁴⁷ – wir können ergänzen: offensichtlich auch sich selbst.

Die moderne Niederflurtechnik wurde übrigens bereits 1987 in Frankreich eingeführt bei der neuen Tramway von Grenoble.⁴⁸

Die Wiener Schnellbahn

Die Wiener Schnellbahn hat viele Vorzüge. Als metropolitane Vollbahn führt sie das ursprüngliche Konzept der Wiener Stadtbahn fort. Der Unterschied zu einer U-Bahn besteht darin, daß neben den in kurzen Intervallen an allen Stationen haltenden Triebwagenzügen der Schnellbahn auf derselben Strecke auch Eisenbahnzüge aller Art geführt werden können. Baubeginn der Schnellbahn war 1955. Die erste Teilstrecke wurde am 12. Jänner 1962 zwischen Meidling und Floridsdorf eröffnet.⁴⁹ Die ÖBB adaptierte bestehende Strecken der Südbahn, der Verbindungsbahn und der Nordbahn mit passagenweisen Neutrassierungen und elektrifizierte sie. Die Stationen Matzleinsdorferplatz, Südbahnhof-Schnellbahn, Landstraße (ehemals Hauptzollamt, später auch »Wien Mitte«), Praterstern (später auch »Wien-Nord«)⁵⁰, Traisengasse, Strandbäder und Floridsdorf wurden nach damaligen Kriterien modern neu errichtet. 1971 folgte die Station Rennweg. In Floridsdorf, am Praterstern, in der Station Landstraße und in Meidling bedient die Schnellbahn zentrale städtische Knotenpunkte. Ihre Stationsabstände sind größer als die der U-Bahn, daher entwickelt sie eine attraktive Reisegeschwindigkeit (38 km/h auf der Stammstrecke Meidling – Floridsdorf). Seit den sechziger Jahren wurde ausgehend von der Stammstrecke sukzessive ein Netz entwickelt, das die meisten Bahnachsen in der Wiener Agglomeration bedient. Die Intervalle variieren zwischen einer Stunde auf den Außenästen nach Mistelbach (S2), Retz (S3) und Wiener Neustadt (S1, S2) und 15 Minuten bzw. 7 Minuten in den Spitzenzeiten auf der bis Liesing ausgeweiteten Stammstrecke. Das Tempo und die Qualität des Ausbaus hingen stark von der wechselnden Kooperationsbereitschaft der Länder Wien und Niederösterreich und den Bundesbahnen ab.

Viele Möglichkeiten sind ungenutzt geblieben.⁵¹ Die S80, die den Wiener Südbahnhof über Simmering und die Stadlauer Donaubrücke mit Stadlau im 30-Minuten-Intervall verbindet, wird wahrscheinlich nicht weiter ausgebaut, obwohl sie sich zur Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete im 22. Bezirk anböte. Das Projekt einer Intervallverdichtung auf der S80 wurde im Grunde bereits vertan, als im Zusammenhang mit dem 1998 vollendeten Donaukraftwerk Freudenau die Stadlauer Eisenbahnbrücke zwar angehoben, aber nicht viergleisig ausgebaut wurde. Dies wäre aber unumgänglich, weil über die Stadlauer Brücke auch die meisten Güterzüge von nördlich der Donau zum Zentralverschiebebahnhof Kledering fahren.

In den achtziger Jahren wurde die Schnellbahn stark erweitert. Als Höhepunkt dieser positiven Phase konnte 1987 die Stadtbahn-Vorortelinie Heiligenstadt – Penzing – Hütteldorf als S45 wiedereröffnet werden (15 Minuten Intervall), die trassierungsmäßig die interessanteste Bahnlinie Wiens darstellt und deren Otto Wagner-Stationen mustergültig renoviert wurden.⁵² Auch die Verbindungsbahn Hütteldorf – Meidling, die bereits zum ursprünglichen Stadtbahnnetz gehört hatte, wurde ins Schnellbahnnetz aufgenommen (S15).

Bedauerlicherweise zeigen die ÖBB bei der Pflege der Stationen nicht genügend Konsequenz. Es wäre insbesondere bei den Otto-Wagner-Stationen der Vorortelinie angebracht, durch bessere Überwachung deren Vandalisierung und Verunreinigung zu unterbinden. Die Imbißlokale in einigen Stationen sind von letztklassigem Niveau, das in keiner Weise zum guten Verkehrsangebot und der künstlerischen Qualität der Stationen paßt. Die Stationen der Stammstrecke müßten nach vierzigjährigem Bestand dringend modernisiert werden. Wo dies, wie in der Station Landstraße im Zusammenhang mit dem Bau der U3 geschehen ist, haben die ÖBB Schwierigkeiten bei der Reinigung und Instandhaltung. Während die Wiener Linien ihre Stationen täglich gründlich putzen lassen und auftretende Schäden rasch reparieren, wirken die Schnellbahnstationen ungepflegt bis verkommen. Der schwerste Vandalismus bestand freilich in der Zerstörung der Wiener Kopfbahnhöfe in der Wiederaufbauära und der mutwilligen Sprengung des Aufnahmegebäudes des ehemaligen Nordbahnhofes im Jahr 1965. Hier wurde ein Symbol österreichischer Geschichte ausradiert.

Das grundlegende technische Problem der Wiener Schnellbahn, die niedrigen Bahnsteige, die den Fahrgastwechsel behindernde Stufen in den Waggons notwendig machen, ließe sich durch eine Erhöhung sämtlicher Bahnsteige oder mit Niederflurgarnituren lösen, aber weder die ÖBB noch die Länder Wien und Niederösterreich scheinen bereit, einen großzügigen Generationswechsel der Schnellbahngarnituren zu finanzieren. Lediglich im Zusammenhang mit der Flughafenschnellbahn S7 ist die Beschaffung neuer Züge geplant. Ein Ausschreibungsverfahren für eine neue Triebwagengeneration wurde im September 1999 eingeleitet.⁵³ Was tatsächlich gekauft wird, hängt von der Bereitschaft der Bundesländer ab, sich an der Finanzierung zu beteiligen. Wien ist so U-Bahn-fixiert, daß es zum Beispiel auf den Ausbau der S80 zugunsten des ökonomisch vergleichsweise sehr riskanten Projekts der U2/5 verzichtet. Niederösterreich scheint in den »Wiesel«-Doppelstock-Wendzügen die Lösung zu sehen, die aber nicht für die Schnellbahn geeignet sind, unter anderem deshalb, weil sie mit Loks der Baureihe 1142 geführt werden, die für diesen Zweck nicht gut geeignet sind und sich dem Ende ihres Lebenszyklus nähern (jüngstes Baujahr 1977). Mit den derzeit vorhandenen Schnellbahn-Triebwagengarnituren der Reihe 4020 (Baujahre 1979 bis 1987) ist keine Optimierung des Angebots möglich. Das Außendesign der 4020er ist blamabel, die Fahrleistung liegt unter dem Niveau, das zur Zeit ihrer Konstruktion internationaler Standard war, geschweige denn dem heutigen (Hersteller waren die SGP und das Konsortium BBC/



Abb. 14: Christiane Zintzen (Foto): 20.3.2000. Ausgang aus der Schnellbahnstation Südbahnhof.

Elin/Siemens). Andererseits erschließt die Schnellbahn auf angenehme Weise verlängerte Wiener Wohngebiete in freundlichen niederösterreichischen Ortschaften und rettet die Stadtflüchtigen vor der vollständigen Abhängigkeit vom Auto.

Resümee

Wien ist nach dem Zweiten Weltkrieg eine Tramway-Stadt geblieben, ohne daß die Wiener Bevölkerung ihrer Tramway eine ausgeprägte Liebe entgegengebracht hätte. Vielmehr hält auf dem Sektor der öffentlichen Transportmittel vor allem die U-Bahn dem gewaltigen Motorisierungsdruck stand, so daß der Modal Split in Wien immer noch zu Gunsten der öffentlichen Transportmittel ausfällt. Die Politik, Opposition wie Regierungsparteien gleichermaßen, hat sich daher ganz dem U-Bahnbau und neuerdings wieder dem Straßenbau verschrieben.

Die Straßenbahn, für die viele Vernunftgründe, vor allem ihre hohe Leistungsfähigkeit bei moderaten Investitions- und Betriebskosten sprechen, ist, was ihren symbolischen Stellenwert und ihr Image betrifft, weit ins Hintertreffen geraten.

Schlechtes Waggonmaterial, mürrisches Fahrpersonal und geringe Reisegeschwindigkeiten haben die Tramway unbeliebt gemacht. Gerade in den siebziger Jahren, als sich ein großer Teil der Bevölkerung motorisierte, wurde die Qualität der Tramway stark vernachlässigt. Obwohl die Wiener Niederflur-Straßenbahnen einen relativ langsamen Start hatten (es gab Ende 1999 rund zehnmal so viele Nie-

derflur-Autobusse wie Niederflurtramways) und das konzernpolitische Umfeld bei der Herstellerfirma Siemens nicht sehr günstig für die Wiener Straßenbahntwicklung ist, besteht die berechtigte Hoffnung, daß mit diesen bemerkenswerten Fahrzeugen eine Trendwende zugunsten der Tramway eingeleitet wird. Wenn das Image der Straßenbahn steigt, wird es auch möglich sein, auf extrem teure Prestigelinien bei der U-Bahn zu verzichten und die öffentlichen Transportmittel nach rationaleren und sparsameren Kriterien als bisher weiter auszubauen.

Im Jahr 1999 lancierten die Wiener Linien eine Plakat- und Inseratenkampagne mit dem Slogan »Die Stadt gehört Dir« (Werbeagentur McCann-Erickson), die die Funktion der öffentlichen Transportmittel als funktionalen Bestandteil eines urbanen Lebensstils genau trifft, dabei aber hauptsächlich die U-Bahn als Imageträger benützt. Die Botschaft der Kampagne ist klar: Gute öffentliche Transportmittel bieten individuelle Bewegungsfreiheit.

Anmerkungen

- ¹ Günther Chaloupek, Peter Eigner u. Michael Wagner, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740-1938, Teil 2: Dienstleistungen, Wien 1991, 733-736.
- ² Der Prototyp A 1 wurde am 28.3.1995 geliefert, der erste Serienwagen A 2 am 25.11.1997, der A 3 am 14.1.1998, der Prototyp B 601 am 18.5.1995, der erste Serienwagen B 602 am 9.3.1998, tramway&modell 4/98, 35.
- ³ Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn e.V., Hg., Straßenbahnatlas Österreich 1999, Berlin 1999, 49.
- ⁴ In der Schweiz ist die Nennung von Schienenfahrzeugstypen allgemein geläufig. Ein Zitat aus der NZZ vom 22.10.1999, 27: »Für den Reiseverkehr handelt es sich um 79 Re 460, 142 Re 4/4 II, 13 Re 6/6, 115 S-Bahn-Triebköpfe, 126 NPZ, 79 Rbe 4/4 [...]« (im Zusammenhang mit der Divisionalisierung der SBB in eine Personen- und einen Güterbereich).
- ⁵ Alfred Laula u. Alfred Rosenkranz, Wiener Straßenbahnwagen. Technik und Fotos, Wien 1983, 68.
- ⁶ Alfred Horn, Preßburgerbahn. 75 Jahre in Bildern, Wien, o. J. (1989), 56.
- ⁷ Susanne Mitterbauer, Der Standard, 12.7.1999, 11.
- ⁸ Georg Schmid, Österreich bauen. Konstruktion und Dekonstruktion eines Konzepts, in: Wolfgang Kos u. Georg Rigele, Hg., Inventur 45/55. Österreich im ersten Jahrzehnt der Zweiten Republik, Wien 1996, 103-125.
- ⁹ Walter Krobot u.a., Straßenbahn in Wien – vorgestern und übermorgen, Wien 1972, 59.
- ¹⁰ Peter Bader, »Zischen« für Tür und Sand. Die erste Wiener Nachkriegsbauart B+b im Detail, in: tramway&modell 4 (1996), 11-19.
- ¹¹ Peter Bader, Alle Wiener »Amerikaner« von Z 4201 bis 4242. Eine Bilddokumentation, 2. Auflage, Wien 1996; E. Aktuelle Berichte über den öffentlichen Stadtverkehr 9 (1999), 7-8.
Peter Bader, Das amerikanische Abenteuer, in: tramway&modell 4 (1999), 6-17.
- ¹² Stephen P. Carlson u. Fred W. Schneider III, PCC. The Car That Fought Back, Glendale CA 1980.
- ¹³ E. Aktuelle Berichte über den öffentlichen Stadtverkehr 7 (1999), 3 und laufende Berichterstattung in dieser Zeitschrift.

- ¹⁴ Ernst Lassbacher, PCCs für Wien?, in: E. Aktuelle Berichte über den öffentlichen Stadtverkehr 1 (2000), 7-8.
- ¹⁵ tramway&modell 1 (1997), 24-30.
- ¹⁶ Laula u. Rosenkranz, Straßenbahnwagen, wie Anm. 5, 75 f.
- ¹⁷ Eric C. Kollman, Theodor Körner. Militär und Politik, Wien 1973, 342-343.
- ¹⁸ Franz Jonas, Straßenbahn oder Autobus, in: ders., Wiener Probleme. Eine Sammlung der Radioreden des Bürgermeisters der Stadt Wien 1954/1955, Wien 1955, 51-57.
- ¹⁹ Hans Peter Pawlik u. Josef Otto Slezak, Ring-Rund. Das Jahrhundert der elektrischen Straßenbahn in Wien, Wien 1999.
- ²⁰ Linie C: Kaisermühlen – Hernals, Teichgasse; Linie F: Währing, Kreuzgasse – St. Marx; Linie L: Rudolfsheim – Rotundenbrücke (nach Bedarf bis Hauptallee); Linie P: Ottakring – Prater (an Sonn- und Feiertagen nach Bedarf); vor den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs war die Zahl der Durchmesserlinien noch um einiges größer. Zur Liniengeschichte siehe: Krobot, Slezak u. Sternhart, Straßenbahn, wie Anm. 9, 316-337; Pawlik u. Slezak, Ring-Rund, wie Anm. 19, 145-156.
- ²¹ MA38-U-Bahn-Bau, Hg., Die U-Bahn-Linie U3. Eine Dokumentation über den Bau und Betrieb der U3. Stand 6.4.1991, Wien 1991, 45.
- ²² Bodo Hell, Stadtschrift, Linz 1983.
- ²³ Antonia Coffey u. Harald Kuchwalek, Grünes Licht für die Straßenbahn. Renaissance eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels, Wien 1992, 39-41.
- ²⁴ Erich Nowak, 90 Jahre Autobus in Wien (1. Teil), in: E. Aktuelle Berichte über den öffentlichen Stadtverkehr 4 (1997), 4,8.
- ²⁵ Herbert Wöber, Frühe Obusse 1907-1938. Oberleitungs-Automobile in Österreich-Ungarn. (erweiterter Sonderdruck aus den Blättern für Technikgeschichte 53-54 (1993)), Wien 1994.
- ²⁶ Es ist in diesem Zusammenhang interessant, daß es in den siebziger Jahren ein Verkehrskonzept der Döblinger ÖVP gab, in dem der Einsatz von O-Bussen gefordert wurde – aber nicht als Ersatz für normale Busse, sondern für die Straßenbahn. Nebenbei bemerkt, legte die ÖVP-nahe Gruppe CITYIN im Jahr 1975 ein Konzept vor, das in seiner Fußgänger- und Tramway-freundlichen Haltung heute dem Verkehrsclub VCÖ alle Ehre machen würde. CITYIN, Hg., Öffentlicher Verkehr in Wien, Wien 1975.
- ²⁷ E. Aktuelle Berichte über den öffentlichen Stadtverkehr 11-12 (1999), 6.
- ²⁸ M. O. Tauchen, W. Ambros (Musik), J. Prokopetz (Liedtexte), Schaffnerlos. Die letzte Fahrt des Schaffners Fritz Knottek, Langspielplatte Bellaphon Records Austria, Wien 1977.
- ²⁹ Schienenverkehr aktuell 3 (1999), 39-40.
- ³⁰ Wiener Stadtwerke–Verkehrsbetriebe, Fahrscheine und Fahrausweise der Straßenbahn und Stadtbahn im Tarifgebiet I und II. Lehrbehelf. November 1953, Exemplar mit handschriftlichen Notizen von Rosi Hofmann, WStLA, H.A. Akten, Kleine Bestände, 25-4, Mappe 8.
- ³¹ Ebd., 48.
- ³² Hans Peter Pawlik u. Josef Otto Slezak, Wagners Werk für Wien. Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Wien 1999.
- ³³ Otto Antonia Graf, Otto Wagner. Band 1. Das Werk des Architekten 1860-1902, 2. Auflage, Wien 1994, 134-248.
- ³⁴ Jörg Mauthe, Demnächst oder Der Stein des Sisyphos, Wien 1986, 205
- ³⁵ <http://www.magwien.gv.at/ma18/02/24/11.htm> (1.10.1999)
- ³⁶ Die Presse, 9.6.1999, 11.
- ³⁷ MA38-U-Bahn-Bau, U-Bahn-Linie U3, wie Anm. 21, 163.
- ³⁸ Wiener Stadtwerke, 24 Stunden für Wien, Sonderheft U3, 27.
- ³⁹ Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter, Norbert Gantar, Die Arbeiten der Architektengruppe U-Bahn. 1970-1993, Wien-New York 1993; Friedrich Achleitner, Öster-

reichische Architektur im 20. Jahrhundert, Band III/1 Wien 1.-12. Bezirk, Salzburg 1990, 83-84.

⁴⁰ Fahrgast 15. Jg., 3 (1999), 8-9.

⁴¹ Wiener Stadtwerke, 24 Stunden, wie Anm. 38, 19.

⁴² Walter Zschokke, Mehr Judo in den Städtebau!, in: Die Presse, 19.6.1999, Spectrum, XI.

⁴³ Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn, Straßenbahnatlas Österreich, wie Anm. 3, 54.

⁴⁴ Die Strecke führt von der südlichen Endstation Wimbledon der District-Line der London Underground nach Croyden, wo sie sich in drei Äste aufteilt. Sie benützte 17 km stillgelegte Eisenbahntrassen, 8 km neu gebaute Trassen mit eigenem Gleiskörper, und ist auf 3 km im Straßenraum bzw. in der Fußgängerzone trassiert. SVA 9/1998, 25-26; SVA 1/2000, 32; Railway World, September 1999, 56-59.

⁴⁵ Fahrgast 4 (1997), 9.

⁴⁶ Le tour d'Europe des trams et trolleys, in: La Vie du Rail et des Transports, Nr. 76 / 7.4.1999, 14-19.

⁴⁷ Schweizer Eisenbahn-Revue 9 (1999), 350-351.

⁴⁸ Coffey u. Kuchwalek, Grünes Licht, wie Anm. 23, 159.

⁴⁹ Ernst Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Heft 6), Wien 1981, 161-164.

⁵⁰ Wiens Nordbahnhof einst und jetzt (=Kleine Bahnreihe Heft 6, Peter Wegenstein, Hg.), Wien o.J. (ca. 1987).

⁵¹ Hermann Möcker, Schienengebundener Nah- und Lokalverkehr in Österreich – am Beispiel Wien, in: Karl Gutkas u. Ernst Bruckmüller, Hg., Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlaß des Jubiläums »150 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich«. Redigiert von Hermann Möcker (= Schriften des Institutes für Österreichkunde 53), Wien 1989, 169-223; ders., Vier Landesviertel, vier Eisenbahnlandschaften und eine neue Landeshauptstadt. Niederösterreichs Schienenverkehr: historisch, regional und lokal betrachtet und auf St. Pölten ausgerichtet, in: Österreich in Geschichte und Literatur, 33 (1989), H. 3/4, 195-251.

⁵² Erich Schlöss, Die Vorortelinie, Wien 1987.

⁵³ Schienenverkehr aktuell 11 (1999), 15.