

# Restauratorische Untersuchung an drei Stadtbahnstationen Otto Wagners – Bauzeitliche Gestaltung

SIMONE DONAUBAUER / SABINE FORMÄNEK / MICHAEL FORMÄNEK /  
CHRISTOPH MELICHAR / ALEXANDRA SAGMEISTER / SUSANNE WUTZIG

## Einleitung

Im Vorfeld der Instandsetzung der Stadtbahnstationen Stadtpark, Währinger Straße und Nußdorfer Straße wurde von den Wiener Linien in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt jeweils eine restauratorische Untersuchung der Stationsgebäude beauftragt, die sowohl im Inneren als auch an der Fassade alle Materialien und so eine gesamtheitliche Erfassung der Objekte beinhaltet. Es erfolgte eine Erforschung der bauzeitlichen Gestaltung und Überarbeitungsphasen durch das Anlegen von Stratigraphien an den einzelnen Bauteilen und an deren Übergängen sowie eine begleitende Analyse von punktuell entnommenen Proben. Zudem wurde der bauzeitliche Bestand vor allem bei den Ausstattungselementen detailliert aufgenommen, um eine Grundlage für die Planung der Maßnahmen der Instandsetzung zu schaffen.

Die Untersuchung an den Putz- und Stuckoberflächen erfolgte durch Mag. Susanne Wutzig und Mag. Alexandra Sagmeister, jene der Metallbauteile durch Mag. Christoph Melichar. Die Holzbauteile wurden von Mag. Sabine und Mag. Michael Formànek befundet, die Werksteinteile von Dipl.-Rest. Simone Donaubaue. Die naturwissenschaftliche Analyse der Proben wurde im Labor des Bundesdenkmalamtes von Dr. Robert Linke und Dr. Farkas Pinter durchgeführt.

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse der genannten Stationen sowie weiterer Befunde von KollegInnen an verschiedenen Elementen des Stadtbahnkomplexes eröffneten spannende Einblicke in das bauzeitliche Erscheinungsbild und darüber hinaus in die Werktechnik eines der größten Infrastrukturprojekte Wiens, dessen Inbetriebnahme sich heuer zum 120. Mal jährt und das nach wie vor die Erscheinung und Benutzung der Stadt stark mitbestimmt.

## Historische Eckdaten – Bauzeitliche Gestaltung

Nachdem mit der Schleifung des äußeren Linienwalls, der Regulierung des Wienflusses und dem Ausbau des Donaukanals maßgebliche städtebauliche Veränderungen stattgefunden hatten und bereits erste Stadtbahnprojekte in den 1870er und -80er Jahren

Abb. 1: Station Stadtpark der Wientallinie, Ansicht des Aufnahmegebäudes von West.

Abb. 2: Station Währinger Straße der Gürtellinie, Mittelteil des Stationsgebäudes (Fassade zum Inneren Gürtel).

1



2





3



4

erarbeitet worden waren, übernahm Otto Wagner im Mai 1894 den umfassenden Gestaltungsauftrag der Bahnanlagen für die k.u.k. General Direction der österreichischen Staatsbahnen. Der von Wagner und über 70 Mitarbeitern übernommene Auftrag reichte von Entwürfen des Unterbaus der Trassen, der Stationsgebäude bis zur Ausstattung und Möblierung der Stationen, inklusive unzähliger Detailpläne mit ausführlichen Hinweisen auf zu verwendende Materialien und zur Ausführung. Die Stadtbahn war damit ein städtebauliches Projekt von bisher unvorstellbarer Dimension: Etwa 40 Kilometer Tief- und Untergrundbahn-, Galeriebahn- und Hochbahnstrecke, mehrere Brückenbauten mit 36 Bahnhöfen und Stationsgebäuden wurden errichtet.

Wagner entwarf mehrere Stationstypen und ging im Vorprojekt zunächst von einer Ausführung als Eisenschalungskonstruktion (wie sie bei der Station Karlsplatz verwirklicht wurde) aus. Die Normaltype der Stationsgebäude ist in Ziegelmauerwerk errichtet, konstruktive Elemente aus Metall bleiben jedoch an der Fassade, wie auch im Inneren sichtbar. Die Stationen der Tiefbahnstrecken sind als zierliche Pavillons über dem Bahneinschnitt gelegen, die Hochbahntrasse flankieren monumentale „Torbauten“. Die erhaltenen Pläne lassen eine Entwicklung der Gestaltung erkennen, v. a. die Putzgestaltung und Ornamentierung der Wandflächen wurde modifiziert, die sichtbaren konstruktiven und ornamentalen Metallelemente und je nach an der Planung beteiligten Architekten.

Das Zusammenspiel verschiedener Materialien – Putz, Metall, Holz und Stein – bestimmt die Architektur. Das Ziegelmauerwerk war an den Fassaden mit einem hellen, gut geglätteten Edelputz versehen, der aufgrund seiner hochwertig verarbeiteten Oberfläche umgangssprachlich als Marmorputz bezeichnet wird. Die tatsächlich aus unterschiedlichen Natursteinen gefertigten Elemente, vorwiegend im Sockel und als Zierelemente etwa an den Pylonen der Hochbahnstationen, blieben meist steinsichtig und zeigten so ihre helle, leicht variierende Materialfarbigkeit. Die Metallelemente, die als Überlager sichtbar und mit Verzierungen betont in die Fassade eingelassen sind sowie als Stützelemente etwa die Dächer der Perrons tragen, waren in einem hellen, weiß-gelblichen Farbton gestrichen, ebenso die Metallfenster. Die hölzernen Ausstattungselemente wie Türen oder Kartenschalter waren dazu kontrastierend mit einer braunen Holzimitationsmalerei versehen. Auch die ornamentale Attikaverblechung war dunkel in schwarz patiniertem Kupferblech ausgeführt.

Es zeigt sich, dass die Bauteile der Stationsgebäude der Stadtbahn baueitlich einen hellen, weiß-gelblichen Farbton aufweisen. Die Materialien Putz, Metall und Stein werden farblich nicht differenziert. Konstruktive Elemente wie eiserne Überlager werden zwar gezeigt, nicht aber farblich hervorgehoben. Leichte Unterschiede in der Farbigkeit ergeben sich aus den unterschiedlichen verwendeten Materialien beziehungsweise den jeweiligen Werktechniken. Einen deutlichen Kontrast bilden dazu die dunkelbraunen Ausstattungselemente.

Die unterschiedliche Alterung der Oberflächen sowie die variierende Behandlung der einzelnen Materialien im Zuge von späteren Überarbeitungen (neu gefasster Putz steht neben gealterten Steinoberflächen etc.) und vor allem die Entscheidung, Ausstattungs-

Abb. 3: Station Nußdorfer Straße der Gürtellinie, Bahnsteige.

Abb. 4: Station Stadtpark, zentrales Vestibül mit Abgängen zu den Bahnsteigen.

elemente aus Holz und Bauelemente aus Metall gleich zu behandeln und grün zu fassen, veränderte die Erscheinung der Stationen maßgeblich. Wann genau jenes „Otto Wagner Grün“ in den Stadtbahnstationen Einzug gehalten hat, welches das Stadtbild heute so prägt, konnte im Zuge der Untersuchungen nicht genau datiert werden. Den Stratigraphien und naturwissenschaftlichen Untersuchungen zufolge aber sicher erst nach dem Zweiten Weltkrieg, vermutlich steht es im Zusammenhang mit der Eingliederung der Stationen ins U-Bahnnetz ab den späten 1960er Jahren.

Im Folgenden wird auf die Untersuchungsergebnisse der einzelnen Materialien näher eingegangen.

## Wand / Putz

Die Befundung der Wandoberflächen lässt ein einheitliches Gestaltungskonzept der Bahnhofsgebäude erkennen. Obgleich jeder Station ein individueller architektonischer Entwurf, der den spezifischen Gegebenheiten des Terrains und der Nutzung angepasst ist, zugrunde liegt und der bauplastische Dekor verschieden ist, sind die Materialität und Oberflächenbehandlung der Wände vergleichbar. Sowohl die Fassaden inklusive der Rückwände der offenen Bahnsteige als auch die Innenräume waren ursprünglich durch hochwertige Edelputze gestaltet. Deren gebrochen weiße, sehr helle Oberfläche wurde geglättet und wies durch kristalline Zuschläge ein mineralisches, marmorähnliches Erscheinungsbild auf.

An den Fassaden und Bahnsteigrückwänden findet sich folgender Putzaufbau (Abb. 5): Auf dem Ziegelmauerwerk liegt ein Grobputz mit Kalkbindung (Station Stadtpark), teils auch mit hydraulischem Anteil (Stationen Währinger Straße, Nußdorfer Straße), der als Zuschlag einen typischen Wienflusssand mit einer Körnung bis ca. 8 mm bei einem sehr hohen Feinanteil aufweist. Der bräunliche Grobputz ist eher bindemittelarm und weist eine geringe Härte auf. Bei der Station Währinger Straße sind die Rustikabänder der Pylone des Mitteltraktes durch den Grobputz gestaltet, der hier mit einer Körnung bis 2 cm als Spritzputz aufgetragen und anschließend geschlämmt wurde. In beanspruchten Bereichen wie der Sockelzone konnte die Verwendung einer Mischung aus Romazement und Portlandzement als Unterputz festgestellt werden.

Auf dem Grobputz erfolgte der Feinputzauftrag in einer Schichtstärke zwischen 0,5 und 0,8 cm. Der Feinputz ist eine auf Material-sichtigkeit angelegte Kalkglätte mit sehr feinkörnigem, hellem calzitischem Zuschlag. Die Oberfläche ist stark geglättet und intendierte offenbar eine marmorähnliche verdichtete Steinoberfläche.

Bei den ornamentalen Dekorationselementen handelt es sich um Gussteile aus Romazement, die mit Eisenklammern an der Fassade befestigt und anschließend eingeputzt wurden (Abb. 6). Die rötlich-gelbliche Gussmasse wurde mit einer dem „Marmorputz“ entsprechenden Schlämme bzw. einer dünnen Feinputzschicht überzogen, um eine Vereinheitlichung von Flächen und bauplastischem Relief zu erzielen.

Die Wandflächen des inneren Stationsbereiches, des Vestibüls (zentrale Aufnahmehalle) und der Stiegen zu den Gleisen werden analog zur Außenfassade durch gegliederte verputzte Flächen und bauplastischen Dekor gestaltet. Die verputzten Wandflächen zeigen einen zweischichtigen Putzaufbau (Abb. 7). Auf dem Ziegelmauerwerk liegt ein bis zu mehreren Zentimetern starker, gelblicher Gipsputz (Stadtpark) bzw. Kalk-Gipsputz (Währinger Straße). Dieser weist einen Zuschlag bis ca. 8 mm aber auch einen hohen Feinanteil auf und erscheint kompakt und gut gebunden. Auf dem Grundputz der Flächen liegt eine 2 bis 5 mm starke Gipsglätte. Die Körnung dieses weißen Putzes ist sehr fein, vereinzelt sind auch winzige schwarze Zuschläge sichtbar. Der Putz ist stark geglättet, die verdichtete Oberfläche wirkt nach der Freilegung nahezu glänzend. Die Oberfläche war putzsichtig, lediglich die stark beanspruchte Sockelzone der Bahnsteige und der Stiegenhäuser erhielt einen, ebenfalls weißen, Ölstrich zur besseren Pflegebarkeit (Station Nußdorfer Straße).

Die vegetabilen und geometrischen Ornamente des Außenbereiches finden in Variationen auch im Innenraum Verwendung. Es handelt sich ebenfalls um versetzte Gusselemente, hier aus Gips gefertigt (Abb. 8).

Es wird vermutet, dass die Gussteile bauzeitlich ungefasst verblieben und nicht durch einen Anstrich vereinheitlicht wurden. Dies konnte durch die naturwissenschaftlichen Analysen allerdings nicht bestätigt werden. Das Erscheinungsbild der gesamten Flächen



5



6



7



8

Abb. 5: Station Nußdorfer Straße, Fassade zum Inneren Gürtel: Bauzeitlicher Putzaufbau mit bräunlichem Grobputz (1) und weißem, geglättetem Feinputz (2). Darauf liegen zementhaltige Putzüberriebe der Renovierungen (3 u. 4).

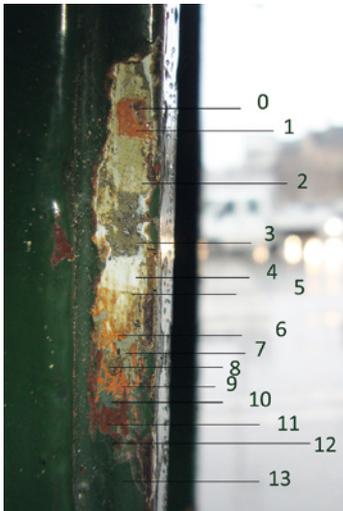
Abb. 6: Station Stadtpark: bauzeitliches, dreiteiliges Romazementgusselement am Dachaufbau. Die bauzeitliche, putzfarbige Schlämme ist an dieser Stelle bereits abgewittert, sichtbar ist die Montage mit Eisenklammern.

Abb. 7: Station Stadtpark, Stiegenhaus: Bauzeitlicher Putzaufbau mit gipsgebundenem Grobputz (1) und heller Gipsglätte (2). Die geglättete Oberfläche wurde putzsichtig belassen.

Abb. 8: Station Währinger Straße, Vestibül: Bauzeitlicher Feinputz und Gusselement aus Gips. Die ungefassten, bauzeitlich materialsichtigen Oberflächen zeigen infolge unterschiedlicher Alterung nicht mehr das ursprünglich homogene, helle Erscheinungsbild.



9



10

und Ornamente war einheitlich weiß und wies jenen mineralischen Charakter auf, den auch die Fassadengestaltung zeigt.

Die hochwertigen Putzoberflächen erwiesen sich jedoch als sehr anfällig für Verschmutzungen in Kombination mit einer Vergipsung der Oberfläche, die durch die Emissionen der anfänglich dampfbetriebenen Stadtbahn stark gefördert wurde. Historische Fotografien zeigen daher schon bald nach der Fertigstellung Schäden. In der Folge kam es zu Renovierungen, bei denen die Edelputzoberflächen mit Anstrichen versehen wurden. Das bauzeitlich intendierte mineralische Erscheinungsbild ging damit verloren.

Trotz der zeitweisen Vernachlässigung der Stationen sowie der Überarbeitungen, die jeweils mit starkem Verlust der Putzsubstanz einhergingen, hat sich unter jüngeren Putzüberrieben und kunstharzgebundenen Anstrichen relativ umfangreich bauzeitlicher Putz erhalten.

## Metall

Der Werkstoff Metall spielt eine essentielle Rolle bei der Anlage der Stadtbahn: Eisen wurde zur Konstruktion der Brücken, der Bahnsteigüberdachungen, als Überlager im Stationsgebäude und als ornamentale Verzierung eingesetzt. Eine wesentliche Neuheit in der Architektur Wagners ist, dass konstruktive Elemente sichtbarer Teil der Gestaltung bleiben und funktionale Aspekte mit Zierformen kombiniert werden. Die Ausführung der konstruktiven und ornamentalen Bauteile aus Metall ist durch die erhaltenen, sehr detaillierten Entwurfszeichnungen und Pläne Otto Wagners gut dokumentiert. Die heute an den Stationen vorhandenen Metallteile sind im Wesentlichen jene der Erbauungszeit. Änderungen und Überarbeitungen der Oberflächen resultieren erst von Umbauten und Nutzungsänderungen im späten 20. Jahrhundert, die mit der schrittweisen Adaptierung der Station und der Eingliederung in das U-Bahnsystem einhergingen.

Während die Metallsubstanz nur in geringem Ausmaß verändert wurde, kam es im Zuge von Renovierungen in vielen Bereichen zu einer Reduzierung bzw. zum kompletten Entfernen des Schichtenpaketes der Farbfassungen. Dennoch konnte die bauzeitliche Gestaltung der Metalloberflächen in vielen Bereichen nachgewiesen werden, so dass sich anhand der Befunde das ursprüngliche Erscheinungsbild nachvollziehen lässt.

### Bauzeitliche Gestaltung

Im Unterschied zu den heute prägnanten Grünfassungen, durch welche die Metallteile der Stationsgebäude in starkem farblichen Kontrast zu den verputzten, weißen Wandflächen stehen, war das bauzeitliche Farbkonzept nur um Nuancen differenziert. Diese ergaben sich vorrangig durch materialtechnische Unterschiede und andere Oberflächenbeschaffenheit.

Die Metallelemente an den Fassaden, im Inneren der Stationen sowie an den Bahnsteigen zeigen als ersten Anstrich eine helle weiß-ockerfarbige Fassung. Den Laborberichten zufolge sind die Erstfassungen der untersuchten Stationen sowie verschiedener Bauteile in den Gebäuden selbst nahezu ident. Lediglich deren chemische Zusammensetzung variiert gering.

Die Erstfassung der befundeten Stationen basiert auf einer ölgebundenen Bleiweiß- bzw. Zinkweißfassung (Station Stadtpark), die auf einer Miniumgrundierung (Korrosionsschutz der Eisenteile) liegt und mit Ocker- und Schwarzpigmenten abgetönt ist (Abb. 9).

### Überfassungen

Durch die Einwirkungen von Luftschadstoffen, insbesondere aufgrund der dampfbetriebenen Züge, kam es bald zu Verschmutzung und Schäden der Fassung sowie zur Korrosion der Eisenteile. Die umfassenden Renovierungsphasen lassen sich an vielen Befunden nachvollziehen, teilweise wurde hierbei das Schichtenpaket stark reduziert oder komplett abgearbeitet.

Anhand zahlreicher Freilegungstrepfen (Abb. 10) sowie sowie der vom Bundesdenkmalamt (BDA) analysierten Proben (Abb. 11) wird der Wandel des ursprünglichen Erscheinungsbildes bis hin zur rezenten Farbgebung deutlich.

Die Anzahl der Anstriche auf den Erstfassungen und somit der Überarbeitungsphasen variiert bei den unterschiedlichen Stationen der Gürtellinie geringfügig. Die Station Stadt-

Abb. 9: Station Währinger Straße: Befund eines Überlagers an der Fassade mit Detail der hellen weiß-ockerfarbigen Erstfassung.

Abb. 10: Station Stadtpark: Freilegungstreppe an einer der Stützen der Tragkonstruktion des Vordachs.

park (Wientallinie) wurde öfter überarbeitet. Innerhalb der Stationen unterscheidet sich das Fassungskpaket an einzelnen Bauteilen nur geringfügig.

Auf der ursprünglichen Gestaltung der Stationen Währinger und Nußdorfer Straße bis hin zum heutigen Aussehen, liegen sieben bis acht Überfassungsschichten, an der Station Stadtpark konnten teils bis zu zwölf Überarbeitungsphasen nachgewiesen werden.

Auf der gebrochen weißen Erstfassung finden sich bis zu fünf Überarbeitungen im selben Farbton. Die helle Farbgebung wurde somit bis in die Nachkriegszeit tradiert. Chemisch wird dies durch den Einsatz von Titanweiß bestätigt, welches erst ab den 1940er Jahren anstelle von Bleiweiß verwendet wurde.<sup>1</sup> Der Wandel zum heute so markanten und für die Stadt identitätsstiftenden „Otto Wagner Grün“ erfolgte vermutlich erst mit der Eingliederung in das U-Bahnnetz.

### Rekonstruktion

Das Jahr 2018 steht unter anderem im Zeichen des 100. Todestages Otto Wagners. Im Rahmen der im März eröffneten Wagner Ausstellung im Wien Museum werden Segmente des Stadtbahngitters mit dem typischen „Sonnenblumenmotiv“ präsentiert. Bei diesen Gittern hat sich die helle Farbgebung erhalten, wenngleich diese mehrmals im selben oder ähnlichen Farbtönen überfasst wurde und aufgrund äußerer Umstände stark geschädigt ist. Aus didaktischen Gründen wurde an einem Teilsegment der Gitter die vermutlich bauzeitliche Farbgebung wiederholt und das farblich rekonstruierte mit den gealterten Gittern präsentiert.

Die Neufassung erfolgte nach den Erkenntnissen befundeter Stadtbahnstationen sowie anhand der Materialanalysen des naturwissenschaftlichen Labors des BDA (Abb. 12).

### Holz

Bei allen drei untersuchten Stadtbahnstationen sind Türen, Verkaufsschalter, Tafelungen und Innenfenster als Holzbauteile geplant und ausgeführt. Die bauzeitliche Ausführung lässt sich in großen Teilen an Hand von Planmaterial rekonstruieren. Maßstabszeichnungen von Türen, Fenstern, Tafelungen und der Bahnsteigdächer, sowie Pläne der Profilabläufe in Originalgröße haben sich in großem Umfang erhalten. An Originalbauteilen, die sich bis heute in den Stationen erhalten haben, ist zu sehen, dass die Gestaltung der Holzbauteile den Planunterlagen Otto Wagners bis ins Detail entspricht. Sowohl die Aufteilung der Füllungsfelder und die Anordnung der eisernen Gitter als auch die konkrete Gestaltung der Profile zeigen große Übereinstimmung und weichen in der Ausführung nur im Einzelfall ab.

Zur farblichen Gestaltung der Bauteile sind hingegen keine Unterlagen vorhanden. Es gibt weder kolorierte Pläne noch schriftliche Vermerke von Otto Wagner. Alle gesichteten

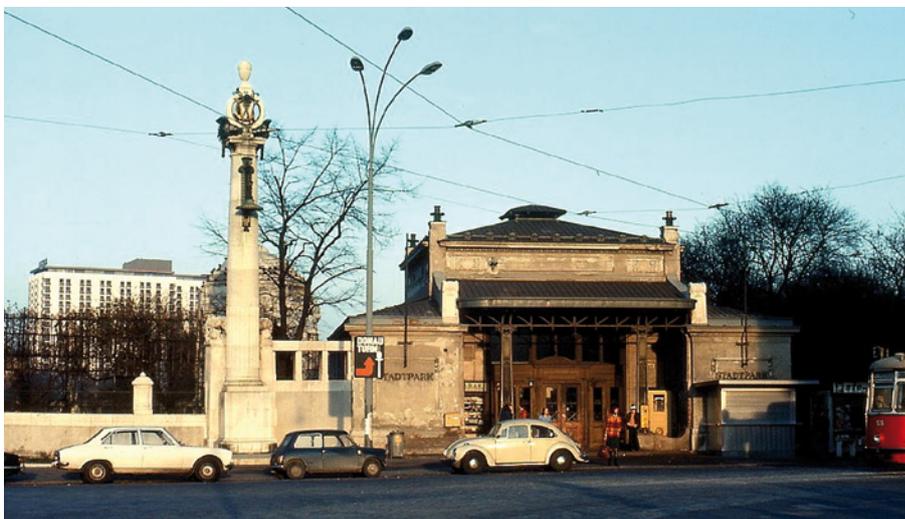


11



12

13



1 BDA Laborbericht Nr.: 187/16 – 206/16, S. 2 von 35.

Abb. 11: Station Stadtpark; Querschliff der Probe M3, Tragkonstruktion des Vordachs (mit freundlicher Genehmigung des BDA Wien, DI Dr. Robert Linke, Geschäftszahl Nr.: BDA-00146/obj/2015/0007-allg; Bericht Nr.: 88/15).

Abb. 12: Linke Bildhälfte: Gitter der Wientallinie (U4, Längenfeldgasse), rechte Bildhälfte: Farblich rekonstruiertes Gittersegment des Wien Museums).

Abb. 13: Zustand der Station Stadtpark am 29. November 1975 mit noch sichtbarer brauner Fassung.



14



15

Fotos der Stadtbahn sind schwarz-weiß oder zeigen bereits die heute tradierte Grünfassung. Es konnte lediglich ein privat von einem Straßenbahn-Enthusiasten aufgenommenes Farbfoto der Station Stadtpark aus dem Jahr 1975 gefunden werden, das eine andere als die heutige Farbigkeit zeigt (Abb. 13)<sup>2</sup>. Im Zuge der Befundung dieser Station wurde auf Grund vielfacher Ausbrüche im Fassungspaket schnell klar, dass die Erstfassung eher einem dunklen Braun entspricht. An größeren Ausbruchstellen war auch eine geradlinige Maserierung zu erkennen. Die Analysen der Querschliffe zeigten den klassischen Aufbau einer ölgebundenen Holzimitationsmalerei mit ockerfarbenem Grund und darauf liegender dunkelbrauner Lasur. Dieser Fassungs Aufbau wurde auf allen bauzeitlichen Bauteilen der Station – auch in schwer zugänglichen Bereichen – gefunden und kann somit als Erstfassung betrachtet werden. Der Befund diente in weiterer Folge neben der formalen und technischen Ausführung zur Identifizierung originaler Bauteile in den übrigen Stationen der Stadtbahn.

Bei der Untersuchung der Station Währinger Straße konnte der Befund durch erneute Probenahme und Untersuchung von Querschliffen bestätigt werden. Zudem befanden sich hier im Mezzanin Räumlichkeiten, die mindestens seit der Revitalisierung der Stadtbahn in den 1970er Jahren nicht mehr genutzt wurden und auch zuvor nicht öffentlich zugänglich waren. Hier haben sich teilweise die originalen Fassungen an Fensterstöcken und Türinnenseiten ohne spätere Überarbeitungen erhalten (Abb. 14). Der Grundton ist in Rotocker angelegt, die dünne mit dem Kamm gezogene Maserierung dunkelbraun ausgeführt. Diese noch weitgehend original erhaltenen Oberflächen wurden auch im Zuge der Sanierung in diesem Zustand belassen und nicht überarbeitet.

In der Station Nußdorfer Straße ergab sich dann in einem ebenfalls kaum genutzten Raum die Möglichkeit, an der Innenseite einer Tür eine Freilegungsachse anzulegen, um mögliche Differenzierungen der Fassung an den Bauteilen zu ermitteln. Es zeigte sich, dass bei gleichbleibender Farbigkeit die Ausführung der Maserierung leicht variiert (Abb. 15). Diese scheint vor allem an den Füllungen mit einem breiteren Kamm gezogen worden zu sein, ähnlich wie am zuvor gezeigten Fensterstock. Die Abplattungen sind dunkel abgesetzt, die Maserierung wurde hier dichter ausgeführt. Auf den Profilen ist die Lasur dünner und diese wirken lichter.

An sämtlichen bauzeitlichen Fenstern, Türen und Lambris in allen drei Stationen wurde Holzimitationsmalerei als Erstfassung mit übereinstimmendem Aufbau gefunden. Nur einige Türen der Station Währinger Straße, die schon beim Bau der Station an einen Gastwirt vergeben waren, zeigten außen Dunkelgrün und innen Weiß als monochromen Erstanstrich.

Die Bahnsteigdächer sind heute ebenfalls grün gestrichen, wichen in ihrer farblichen Gestaltung ursprünglich jedoch von den übrigen Holzbauteilen ab. Hier wurde sowohl an der Fassade als auch am Bahnsteig an den Dachbalken bei Freilegungsproben ein monochromer Anstrich in dunkelbraun als Erstfassung befundet. Nur an den Schalungsbrettern am Bahnsteig wurde eine ockerfarbene Erstfassung gefunden, was zur Annahme einer farblichen Differenzierung der Dachuntersicht führte. Die Querschliffanalysen zeigten jedoch, dass es sich bei den dunkelbraun-schwarzen Schichten ebenfalls um einen ockerfarbenen Anstrich mit starker Ölbräunung an der Oberfläche handelt. Die Untersicht des Daches war demnach bauzeitlich monochrom ockerfarben gefasst. Der heute so unterschiedliche Erhaltungszustand der beiden ockerfarbenen Anstriche lässt sich nur durch die unterschiedliche Ausführung der Anstriche erklären. Während die vermutlich vor der Montage in der Werkstatt gestrichenen Schalungsbretter eine Grundierung und einen Ölanstrich aufweisen, wurden die Balken nach Einbau mit einem einmalig dick aufgetragenen Ölanstrich versehen.

### Überarbeitungen

Die Stationen wurden mehrfach umgebaut und den neuen Erfordernissen angepasst. Im Zuge dessen wurden mehrfach Bauteile entfernt, ersetzt, umgebaut oder neu entworfen. So wurden in den Foyers die Eingangstüren ersetzt und zu Schwingtüren umgebaut. Kartenverkaufsschalter wurden für Geschäftslokale adaptiert und die ursprünglich am Bahnsteig vorhandenen Kartenkontrollhäuschen wurden entfernt. Vereinzelt wurden Fenster zu Warteräumen der 1. und 2. Klasse zugemauert und im Bereich der elektrotechnischen Wartungsräume mussten die Türen durch Metalltüren mit Holzaufdopplung ersetzt wer-

2 <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=762.msg54254#msg54254> [24.05.2018 - nur für angemeldete Mitglieder sichtbar].

Abb. 14: Station Währinger Straße, Detail eines gefassten Fensterstocks, stark verschmutzt, aber in nicht überarbeitetem bauzeitlichem Zustand.

Abb. 15: Station Nussdorfer Straße, Freilegungsfenster an der Innenseite einer Tür im Treppenhaus mit unterschiedlich ausgeführter Maserierung.



16



17

den. Vor allem im Bereich der neuen Personenlifte wurden gänzlich neue Vertäfelungen und Zierrahmen entworfen. Die Gestaltung neu gefertigter Bauteile orientiert sich hierbei an den historischen Vorlagen, alle Neueinbauten sind in historisierendem Stil ausgeführt. Neben der technischen Ausführung weichen vor allem die Formen der Profile ab. Auch sind Nachbauten teilweise vereinfacht ausgeführt. Ein gutes Beispiel hierfür sind die beiden Eingangstüren zu den Pylonen des Haupttraktes des Stationsgebäudes an der Währinger Straße (Abb. 16). Während an der Stadtseite noch die bauzeitliche Tür erhalten ist, befindet sich an der Vororteseite eine gänzlich neu gefertigte. Diese weist zwar die gleiche Aufteilung der Füllungsflächen und Gitterstege auf, ist in der Ausführung jedoch viel schlichter. Sämtliche Profilleisten wurden weggelassen und die Füllungen stattdessen eingenetet. Die Abplattung der Füllung wurde zwar kopiert, jedoch schlichter profiliert und schmaler ausgeführt. Die Öffnungsrichtung der Tür wurde zudem geändert und moderne Einbohrbänder verbaut. Die neue Tür fällt im Gesamtbild nicht störend auf, lässt bei genauerer Betrachtung jedoch die Feinheit und ausgewogene Proportion des Entwurfs Otto Wagners vermissen.

#### Rezentes „Wagner Grün“

Sämtliche Holzbauteile wurden im Zuge von Umbauarbeiten monochrom grün überfasst. Wann es erstmals zu dieser neuen Farbgebung an der Station gekommen ist, lässt sich zwar zeitlich eingrenzen, aber nicht eindeutig feststellen.

An der Station Währinger Straße wurde auf nachträglich gefertigte Bauteile, welche auf Grundrissplänen von 1973 noch nicht verzeichnet sind, noch eine Holzmaserierungen als Erstfassung aufgebracht. Die Station Stadtpark trug – wie in Abb. 13 zu sehen – noch Ende 1975 die bauzeitliche Maserierung. Historische Farbaufnahmen der Stationen aus den späten 70er Jahren zeigen dann bereits die heute tradierte Grünfassung. Es scheint somit wahrscheinlich, dass es mit der ersten umfassenden Sanierung der Stadtbahnstationen zur Etablierung eines neuen Farbkonzepts kam, welches bis heute fortgeführt wird.<sup>3</sup>

#### Stein

Den Architekturelementen aus Naturstein wurde neben ihrer Funktionalität stets auch eine gestalterische Rolle im Gesamterscheinungsbild der Stationen zugeordnet. Bei vergleichender Betrachtung zeigt sich, dass diese vorwiegend in statisch tragenden und stark beanspruchten Bereichen wie Sockelzonen, Sohlbänken, Stiegen und Sichtmauerwerken sowie vielfach als gliedernde Elemente wie Gesimse und als reine Zierelemente (Pylone oder Voluten) eingesetzt wurden. Sie gestalten die jeweiligen Fassaden und Vestibüle, Stiegenaufgänge und Bahnsteige durch ihre Materialsichtigkeit, deren Ästhetik besonders im Zusammenspiel mit den weißen Edelputzen unterstrichen wird. Im Stationsinneren wurden dafür vorwiegend helle Dekorsteine (weißer Marmor, polierter Muschelkalk) verwendet, an den Außenfassaden wurden Farbakzente z. B. durch die Verwendung von gelblichen Leithakalken oder hellgrauen Graniten in den Sockelzonen und gelb-grauen Sandstein-

<sup>3</sup> „Nach der Umstellung auf elektrischen Betrieb im Jahr 1925 wurden die Strecken der Stadtbahn ab 1976 schrittweise auf U-Bahn-Betrieb umgerüstet.“ vgl. <http://wien.orf.at/news/stories/2586745/> [20.10.2016].

Abb. 16: Station Währinger Straße, links: stark vereinfachter Nachbau; rechts: bauzeitliche Tür nach Wagners Entwurf.

Abb. 17: Station Stadtpark, Sichtmauerwerk aus Sandstein: rezente graue Verfürgung und neu vorgesezte Sockelzone aus Granit.



18



19

mauern wie z. B. an den Bahnsteigenden der Station Stadtpark (Abb. 17) gesetzt. Auf Grund der hauptsächlich bei waagrecht Bauteilen vorliegenden Materialsichtigkeit ergibt sich besonders an den Außenfassaden eine dezente Betonung der horizontalen Gliederung.

Ein Großteil der steinernen Architekturelemente ist als bauzeitlich einzustufen, wenngleich ihre Oberflächen (mehrfach) überarbeitet wurden. Auf den vorhandenen Originalplänen ist die Verwendung von Natursteinmaterial zumeist farblich gekennzeichnet. Nur wenige konkrete Einträge belegen, dass die Eigenfarbigkeit des Materials auf Sicht angelegt war, lassen dies jedoch im Rückschluss zu, wie z. B. bei der Überprüfung der variierenden Einzelmaße von Sockelplatten und der sich damit ergebenden Konzeption des Fugenbildes, die bei ihrer Ausführung auch exakt eingehalten wurden. Es ist davon auszugehen, dass diese Gestaltung gewollt war, und die Steinplatten nicht nur als Trägermaterial für eine vereinheitlichende Putzschicht dienen sollten, da sonst das Einzelmaß der Platte keine Relevanz hätte. Nur in sehr seltenen Fällen konnte eine langjährig bestehende Fassung der Steinoberflächen nachgewiesen werden, die sich mit den Gestaltungsphasen anschließender Putzflächen deckt.<sup>4</sup>

In den ebenerdigen Sockelzonen der Außenfassaden finden sich einerseits heimische Granitvarietäten aus dem Waldviertel wie z. B. *Neuhauser Granit*<sup>5</sup>, als auch heimische Leithakalke. Die ursprünglich rau gestockten Oberflächen der massiven Sockelplatten mit Randschlägen wurden infolge von Verschmutzungen oftmals durch mechanisches Überarbeiten mit (pneumatischen) Stockhämmern, Sandstrahlen und Abschleifen „gereinigt“. Insofern gibt es gerade in den Sockelzonen der Stationen keine Befunde zu bauzeitlichen Fugenmassen und auch keine Hinweise darauf, ob diese steinsichtigen Zonen zuvor verputzt oder gestrichen waren. Gerade in den massiv ausgeführten Sockelzonen der Stationen Währinger Straße und Nußdorfer Straße lässt sich oftmals im Bereich von Kellerfenstern ein fließender Übergang des Sockels zur Funktion als Sohlbank beobachten (Abb. 18).

Höher angesetzte Gesimse und Sohlbänke wurden, innen wie außen, aus hellen, meist dichten Kalksteinen ausgeführt und liegen ebenfalls materialsichtig mit überarbeiteten Oberflächen vor.

Die Außenstiegen bzw. Eingangsstufen der Haupteingänge (und auch der Nebeneingänge) sind bei allen drei Stationen stets aus grauem Granit gefertigt (Abb. 20). Die Stiegen im Inneren der Stationen Währinger und Nußdorfer Straße wurden als Massivstufen aus dekorativem Muschelkalk, vermutlich *Bianco di Tabor* oder *Fior di Mare*, errichtet. Ursprünglich waren deren profilierte Stufenköpfe poliert und die Auftrittsflächen gestockt (Abb. 19). Die Maße und Profile stimmen mit den Details der Originalpläne überein, derzeit sind sie mehrfach inkrustiert und in ihrer ursprünglichen Gestaltung nicht wahrzunehmen. Bei der Station Stadtpark führen profilierte Granitstufen vom Vestibül zu den Bahnsteigen hinab.

Ebenfalls durch Planeintragungen Otto Wagners bestätigt ist der Befund zweier verschiedener Kalksteine – Mazaner und St. Margarethner Kalk(sand)stein – zum Aufbau der

4 Stiegenaufgänge Nußdorfer Straße: Ansichtsflächen der Sohlbänke wurden dem Sockel entsprechend jeweils farbig integriert.

5 Vom Labor bestätigt: BDA-00146.obj/0134-WIEN/2016 198/16 Neuhauser Granit Sockelzone Nußdorfer Straße und BDA-00146.obj/0040-WIEN/2016 194/16 Leithakalk Sockelzone Währinger Straße.

Abb. 18: Station Währinger Straße, Sockelzone aus Leithakalk: fließender Übergang von Sockel zu Sohlbank.

Abb. 19: Station Währinger Straße, Stiegenaufgang innen: Überformtes Profil. Rostrote Korrosionserscheinung durch Zusatz von phosphatierten Eisenspänen.

Eckpfeiler auf den Bahnsteigenden der Station Währinger Straße, die sich an die Pylone anlehnen. Hier sind Reste von Oberflächenbearbeitung der gestockten Flächen mit gestelzten Randschlägen festzustellen, die nahelegen, dass auch hier die Materialästhetik der Natursteine bewusst eingesetzt wurde.

### Veränderungen

Nutzungsänderungen und Adaptionen gab es an allen Stationen, diese haben neue Zugänge mit modernen Stiegen (Lift), Stufen und Rampen mit sich gebracht. Die meisten Veränderungen am Natursteinbestand entsprechen notwendigen Pflege- bzw. Wartungs- und Sicherheitsmaßnahmen (Abb. 20).<sup>6</sup> Teilweise kann man den Willen, Materialfarbe und Oberflächengestaltung zu rezipieren, erkennen. Bei den Gürtelstationen handelt es sich in den meisten Fällen jedoch um äußerst pragmatische und rein effiziente Maßnahmen, die weder eine Auseinandersetzung mit dem zu ergänzenden Material noch mit dessen Oberflächengestaltung erkennen lassen. Der Vergleich zeigt, dass manche Maßnahmen gleichermaßen an beiden Gürtelstationen umgesetzt wurden.<sup>7</sup> Vorwiegend handelt es sich dabei um Überarbeitungen der Oberflächen zum Zwecke der Reinigung mit druckluftbetriebenen Stockhämmern und Winkelschleifern, des Weiteren um Ausbesserungen von Fehlstellen mittels Ergänzungsmassen, Inkrustierungen und Vierungen oder dem Austausch eines ganzen Bauteils/Werksteins. Die großflächigen und recht häufig durchgeführten Ergänzungen, Inkrustierungen und Vierungen der Stiegen im Stationsinneren wie auch Stationsäußeren der beiden Stationen zeigen, dass hier immer wieder auftretende Schäden rasch behoben werden mussten und dabei weder Material noch Profile berücksichtigt wurden (Abb. 19 und 20).

Bei der Station Stadtpark hingegen wurden Maßnahmen meist im größeren Umfang getroffen, dabei wurden Material und Oberflächenbearbeitungen weitestgehend berücksichtigt und der Bestand wirkt trotz großer Eingriffe somit einheitlicher: Beispielsweise erhielt das westseitige Aufnahmegebäude eine durchgehend neue Sockelzone aus gelbem Muschelkalk (W-Seite und NW-Seite) und am gegenüberliegenden Ende wurde ein zusätzlicher Stiegenabgang (inklusive Lift) zum Bahnsteig geschaffen, wofür das Sichtmauerwerk am östlichen Bahnsteigende jeweils durchbrochen, zudem aber auch komplett neu verfugt wurde und auf gesamter Länge einen vorgeblendeten Sockel aus geschliffenen Granitplatten erhielt. Ergänzungen innerhalb der Mauerquader wurden mit entsprechenden farbigen Sandsteinen durchgeführt und die Oberflächen in ihrer Struktur der Umgebung angepasst (Abb. 17).

### Literaturnachweise

Fogarassy, A., Otto Wagner: Die Wiener Stadtbahn, Hatje Cantz, Berlin (2017).

Graf, O. A., Otto Wagner -1- Das Werk des Architekten 1860–1902, Schriften des Institutes für Kunstgeschichte der Akademie der bildenden Künste, Verlag Herman Böhlau Nachf. Wien, Köln, Graz (1985).

Graf, O. A., Otto Wagner -6- Baukunst des Eros 1889–1899, Böhlau Verlag Wien, Köln, Weimar (1999).

Graf, O. A., Masterdrawings of Otto Wagner, Katalog zur Ausstellung des Otto Wagner-Archivs in der Akademie der bildenden Künste Wien, Wien (1987).

Kolb, G., Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn, Band 1/2, Beiträge zur Kunstwissenschaft Band 29, scaneg Verlag München (1989).

Nierhaus, A., Wehdorn, M., Der Pavillon des k. u. k. Allerhöchsten Hofes – eine Stadtbahnstation für den Kaiser, Metroverlag Wien (2014).

Pawlik, H. P., Wagners Werk für Wien – Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Verlag Josef Otto Slezak, Wien Josef Otto Slezak (1999).

### Laborberichte BDA:

- BDA-00146/obj/2015/0007-allg.

- BDA-00146.obj/0040-WIEN/2016

- BDA-00146.obj/0134-WIEN/2016



20

6 So z. B. die zeitnahe Ausbesserung von Abbrüchen an Stufen und gelbe Sicherheitsmarkierungen der Antrittsstufen der Stiegen.

7 Vergleich von Fugen- und Ergänzungsmassen und Überarbeitungsspuren.

Abb. 20: Station Nußdorfer Straße, Außenstiege Haupteingang: pragmatische Ausbesserungen und Sicherheitsmarkierungen.