

Linien die verbinden

durch den 6. Bezirk

Die Mariahilfer Linien

Zwei alte Verkehrswege durchziehen Mariahilf von der Inneren Stadt bis zum Gürtel: Die Mariahilfer Straße und die Gumpendorfer Straße. Beide Straßenzüge überwinden an ihrem Beginn beträchtliche Höhenunterschiede, wobei die *Mariahilfer Straße* als Kammstraße auch die Wasserscheide zwischen Wienfluss und Ottakringer Bach darstellt. Der Bezirk als Südhang war von mehreren Bächen durchzogen, die heute in das Kanalnetz integriert sind. Bis zum 17. Jahrhundert fanden sich hier ausgedehnte Weinkulturen. Mit dem Ausbau des Postwesens gewann die Mariahilfer Straße zusätzliche Bedeutung als Poststraße. Erst nach der zweiten Türkenbelagerung begann sich die beidseitige Verbauung zu schließen und es entwickelte sich ein Zentrum für Handwerk und Gewerbe, für welche sie im 19. Jahrhundert mit ihren Warenhäusern auch als „Ausstellungsstraße“ fungierte. All dies erhöhte ihre Bedeutung als Verkehrsweg ständig wozu auch ihre Rolle als Verbindung zwischen den Verwaltungszentren in der Innenstadt und im Schloss Schönbrunn kam.



Als erste Vorstadtstraße erhielt die Mariahilfer Straße zu Beginn des 18. Jahrhunderts eine öffentliche Beleuchtung, 1826 wurde sie bis zum Gürtel gepflastert. Als erstes billiges öffentliches Verkehrsmittel fuhr hier der „Zeise(r)lwagen“, ein Pferdefuhrwerk für 8 - 12 Fahrgäste gegen geringes Entgelt, jedoch ohne festen Fahrplan. Nach 1815 wurde dieser durch den etwas teureren Gesellschafts- oder *Stellwagen* ersetzt, später auch „Omnibus“ genannt, welcher die Verbindung zwischen den Vororten zu bewerkstelligen hatte. 1830 verkehrte der „Blaue-Bock-Stellwagen“ von dem alten Einkehgasthof „Zum Blauen Bock“ (später Hotel Monopol, dann Münchnerhof; Mariahilfer Straße 81) zum Meidlinger Bahnhof. Die Wagen waren bereits gefedert, die Fenster verglast, auch existierten bereits Fahrpläne.



Mit dem Aufschwung als Geschäftsstraße fielen die einstöckigen Vorstadthäuser um die Jahrhundertwende „gründerzeitlicher Bauwut“ zum Opfer. Die sechsgeschossigen Prachtbauten prägen noch heute das Straßenbild. Die Fertigstellung des Westbahnhofes 1859 erhöhte die Bedeutung der Mariahilfer Straße zusätzlich; zahlreiche Cafes und Hotels eröffneten.

Wiener Linien 1900. Bildquelle: BM Mariahilf

"Die Stadt-Lohnkutscher fahren sowohl in der Stadt als auf das Land; ihre Equipage ist nicht glänzend, aber anständig; man miethet sie Tagweise oder Monathweise; sie haben ihre Ställe in der Stadt, und man erfragt sie in jedem Gasthofe. Sie sind nicht theurer als die Fiaker, fahren aber nicht so schnell, und man muß dem Kutscher ein Trinkgeld geben.

Die Landkutscher fahren bis Lissabon, oder auch nur eine Meile weit; sie sind aber eigentlich nur für Reisende; für den Einwohner von Wien sind viel bequemer die Fiaker, deren an 700 in der Stadt und den Vorstädten von Morgens bis Nachts auf den Gassen bereit stehen. Sie sind viel eleganter als die Pariser, ihre Pferde sind ansehnlich, aber gute Läufer auf ebenem Wege. Vor dem Einsteigen muß man mit ihnen accordiren: 5 fl.¹ für den Tag, 50 kr.² in eine Vorstadt oder herein, 1 fl.³ hin und her, wenn sie nicht zu lange warten müssen, ist ungefähr jetzt der Preis. Von dem Fremden, den sie an dem Dialect erkennen, fordern sie mehr, man muß es aber nicht bewilligen. Sonntags und bey schlechtem Wetter sind sie allgemein theurer. Sie fahren wohin man will.

Eine sehr bequeme Einrichtung sind die Gesellschaftswagen, die auf bestimmten Plätzen stehen und zu bestimmten Stunden auf die besuchtesten Orte von Wien fahren: sie haben einen Raum für 8-10 Personen, sind gegen Unwetter verwahrt, anständig und wohlfeil.

Die Stellfahren sind minder bequem, und fahren mit 10 und mehr Personen wohlfeil auf entferntere Orte.

Endlich stehen vor den Linien die Zeiselwagen, auch Gesellschaftswagen, die auf die nächsten Orte fahren, jedoch nicht viel besser als Leiterwagen mit Quersitzen; dafür aber auch um einen Spottpreis; nach Schönbrunn z. B. 4 kr.⁴

Man geht und fährt schnell in Wien; alles ist pressirt, besonders das weibliche Geschlecht; wenn der Fremde sich nicht angewöhnt, mit dem allgemeinen Gassentrabe Schritt zu halten, wird es allerley Anstöße geben. Durch das schnelle Kutschengerassel lasse man sich nicht erschrecken; die Kutscher sind geschickt und vorsichtig; die Polizey hat die Augen überall. Die ruhigsten Stunden auf den Gassen sind des Morgens und nach 2 Uhr; die unruhigsten um 12 bis 1 Uhr, um 6 bis 7. Das Tabakrauchen ist nicht erlaubt auf den Gassen der (Inneren) Stadt, auf Promenaden, auf Brücken und in der Nähe einer Schildwache."⁵

¹ Heute ca. 60 €

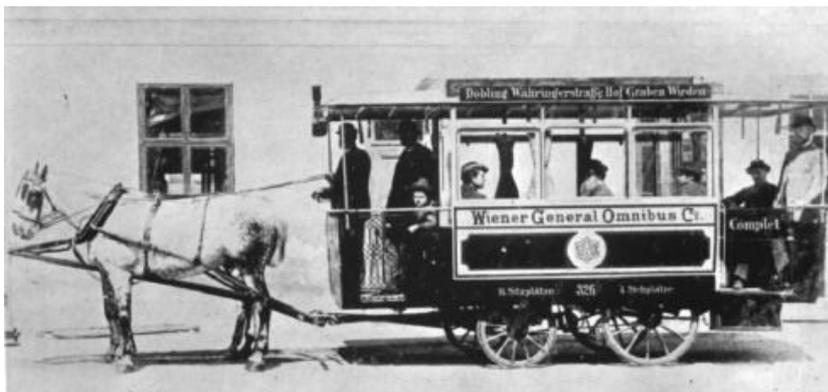
² Heute ca. 6 €

³ Heute etwa 12 €

⁴ Heute ca. 0,4 €

⁵ Fidelis, 1827: Fahrmöglichkeiten im Alten Wien.

Daneben gab es auch Gesellschaftswagen und Stellwagen, die eine billige Verbindung zwischen der Stadt und den Vorstädten sowie mit der näheren Umgebung Wiens herstellten. 1848 gab es in Wien 680 Fiaker, 24 Einspanner, 18 Landkutschen, 70 Stadtlohnkutschen, 100 Gesellschafts- und 700 Zeiserlwagen.



Pferde-Omnibus. Um 1842
Bildquelle WTM

Die beginnende Industrialisierung hatte aber noch eine weitere Folge: Wurden handwerkliche und gewerbliche Produkte noch in kleinen Stückzahlen mit größeren Qualitätsunterschieden und entsprechend verhandelbarem Preis angeboten, so ermöglichte die industrielle Fertigung die Herstellung großer Stückzahlen gleicher Qualität. Dem entsprachen auch fixe Preise, d.h. der *Fabrik* entspricht auf der anderen Seite des Massenproduktes das *Kaufhaus*. In der Mariahilfer Straße zeigt sich diese Entwicklung in der Umwandlung von Handelsgeschäften in Warenhäuser (Herzmansky, Gerngroß, Stafa), die allerdings alle im 7. Bezirk liegen. Nach dem zweiten Weltkrieg kam es auch zum Vordringen von Filialbetrieben, dominiert v.a. von Produkten der Bekleidungsindustrie.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Die Pferdetramway

Seit 1869 verkehrte auf der Mariahilfer Straße auch die schienengebundene *Pferdetramway*⁶ bis Penzing. Im Teilstück Rahlstiege bis Stiftskirche mussten die beiden Tramwaypferde durch einen „*Vorreiter*“ unterstützt werden, um die Steigung zu bewältigen.



Einen bedeutenden Anstoß zur Einführung von Pferdestraßenbahnen gab die **Wiener Weltausstellung 1873** mit ihrem gewaltigen Bedarf an zu befördernden Personen im Nahverkehr⁷.

Wie die *Wiener Weltausstellungs-Zeitung* im März 1873 berichtete, mangelte es sowohl an Omnibuswagen als auch an Pferden. Nur 492 Omnibusse waren demnach tatsächlich in Betrieb, obwohl 930 Lizenzen vergeben worden waren. Um den Verkehr von und zu den Bahnhöfen zu erleichtern, ließ die Neue Wiener Omnibusgesellschaft 150 eigens dafür eingerichtete Wagen bauen (jeder hatte acht Sitze und eine „Galerie“ für das Gepäck). Auch die Pariser Omnibus-Aktiengesellschaft schickte im Juni des Jahres 70 Pferde zur Weltausstellung. Doch die modernen französischen Omnibusse machten einer Zeitungsnotiz zufolge in Wien so schlechte Geschäfte, dass sie im September nach Frankreich zurückgeschickt wurden, während die „Pferde hier in festen Händen“ waren.



Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (NWT), ein - ebenfalls privates - Konkurrenzunternehmen, war ab 1873 hauptsächlich zwischen dem Linienwall (heutiger Gürtel) und den Vororten unterwegs. Die Gesamtlänge der von ihr um die Jahrhundertwende betriebenen Linien wird mit 31 km angegeben.

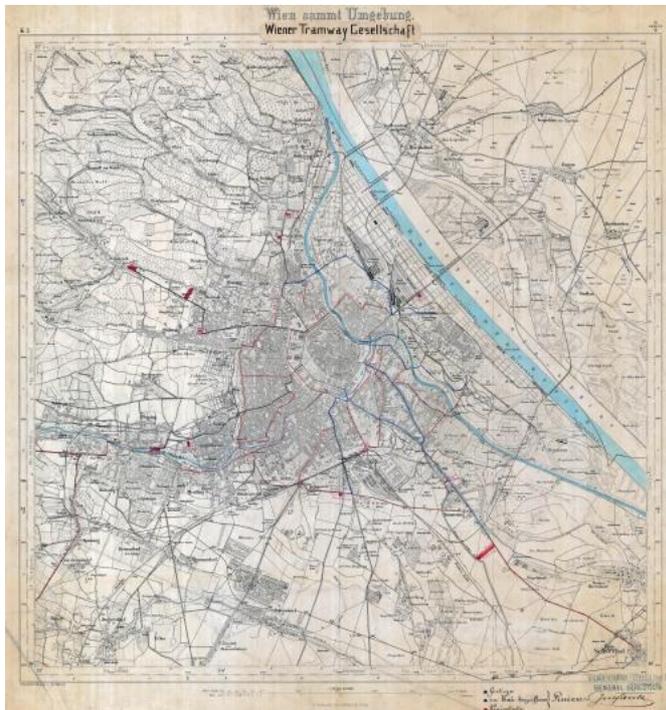
Pferdetramway auf der unteren Mariahilfer Straße mit *Vorreiter*.

⁶ Errichtet und betrieben wurde die *Glöckerlbahn*, wie sie die Bevölkerung – wegen der Glöckchen am Zaumzeug der Pferde und auch wegen des Glockenläutens als Abfahrtsignal – schon kurz nach ihrer Eröffnung nannte, von der Genfer Firma C. Schaeck-Jaquet & Comp. Die Reisedauer für die ca. 4 km lange Strecke (Schottentor – Alser Straße bis zum Linienwall – Ottakringer Straße – Taubergasse – Hernalser Hauptstraße – Hernals / Wattgasse [dort wurden die Wagenremise und die Pferdestallungen errichtet]) betrug ungefähr 20 Minuten. Der Fuhrpark bestand vorerst aus 10 geschlossenen Wagen mit 22 Sitzplätzen im Inneren und 14 am offenen Oberdeck. 1866 wurde in weitere Winterwagen, aber auch in 6 offene Sommerwagen mit 24 Sitzplätzen investiert. Kurz nach der von Anfang an geplanten und am 24. April 1866 erfolgten Verlängerung nach Dornbach standen somit insgesamt 28 Wagen zur Verfügung. (Fanpage Wr. Linien 2016)

⁷ Österreichische Akademie der Wissenschaften. Wien 2013

Bildquelle: BM Mariahilf

Das Liniennetz der *Wiener Tramway-Gesellschaft*, die innerhalb des Gürtels nahezu Monopolstellung genoss, war 1897 hingegen bereits 81 km lang. Zu diesem Zeitpunkt beschäftigte sie beinahe 4.000 Leute und besaß 3.800 Pferde sowie mehr als 700 Wagen.



Zu erwähnen ist auch, dass die Pferdetramway in ihrer Anfangszeit jährlich rund 265.000 Fahrgäste befördert hat. Knapp vor der Jahrhundertwende waren es fast 80 Millionen!!! Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass um 1800 ca. 250.000 Menschen und um 1900 – allerdings nicht nur wegen der Stadterweiterung – rund 1,7 Millionen Personen in Wien lebten. Auch die fortschreitende Trennung zwischen Wohnplatz und Arbeitsstätte spielte natürlich eine bedeutende Rolle am Mobilitätsbedarf.

Pferdebahnlinien 1872 Bildquelle WStLA.

Die Pferdelinie beim Westbahnhof um 1890.
Bildquelle: BM Mariahilf

Leider muss auch gesagt werden, dass das Verhältnis zwischen der Stadt Wien und den privaten Pferdetramway-Gesellschaften angespannt und für beide Seiten unbefriedigend war.

Der Wunsch nach optimaler Versorgungsdichte im gesamten Stadtgebiet auf der einen Seite, betriebswirtschaftliches Denken und Gewinnoptimierung auf der anderen Seite.

Komfort, Tarifgemeinschaft oder Umsteigefahrscheine waren unbekannt und Anschlüsse zwischen Linien der verschiedenen Unternehmen funktionierten nur in den seltensten Fällen.



Die Mariabilfer-Linie von 1880 gegen den Westbahnhof gesehen



Der Pferdetramway-Sommerwagen Nr. 53 der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Bildquelle: Wiener Straßenbahnmuseum

Unerträgliche Arbeitsbedingungen – bis zu 19 Stunden Dienst, Schadenersatzpflicht selbst für minimalste Beschädigungen am Wagen oder Straftouren (am ohnehin seltenen dienstfreien Tag) wegen geringfügiger Verfehlungen wie etwa Verspätungen – führten oft zu Arbeitskämpfen. Höhepunkt der ständigen Auseinandersetzungen war ein Streik der Kutscher und Conducteurs (4.4.1889 – 12.4.1889), der eine leichte arbeitsrechtliche Verbesserung bewirkte.

Dampftramway

Die ersten Weichen zum Ende der Pferdetransportlinie wurden schon 1883 mit der Inbetriebnahme der ersten Dampftramwaylinie Hietzing – Perchtoldsdorf (Fa. Dampftramway Krauss & Comp.) gestellt.

1884 erprobte auch die NWT (Neue Wiener Tramwaygesellschaft) mehrere Arten von Dampftramway-Lokomotiven. Ab 1885 setzte sie zum Teil auf einen sogenannten "Mixtebetrieb", bei dem die Wagen in der Stadt von Pferden und in den Außenbezirken von Dampflokomotiven gezogen wurden.



Dampflok bei der Haltestelle Gumpendorfer Straße.

Bildquelle: 100 Jahre Wiener Linien. Ein Jahrhundert für ein lebenswertes Wien.

Am 27. Oktober 1883 konnte, nach einigen „Fehlschlägen“ in den Jahren zuvor, die erste Dampftramwaylinie, betrieben von der „Dampftramway Krauss & Comp“ (DTKC), ihren Betrieb aufnehmen. Die erste Strecke war ca. 10,3 km lang, führte von Hietzing über Lainz, Mauer und Rodaun nach Perchtoldsdorf und wird in der Tramwaygeschichte „**Südliche Linie**“ genannt.



Ungefähr ein halbes Jahr später wurde die „Gürtelstrecke“ – zwischen Mariahilfer Straße / Westbahnhof und Nußdorfer Straße (Länge: rund 4,7 km) sowie der abzweigenden Linie von der Sternwartestraße bis zur Gymnasiumstraße – von der „Neue Wiener Tramwaygesellschaft“ (NWT), in Betrieb genommen.

Mit Ende Februar 1885 kam eine weitere Dampftramwaystrecke hinzu: die „**Breitenseer Strecke**“, die ab dem Gürtel (Märzstrasse) über die Huglgasse und die Hütteldorfer Strasse bis Breitensee führte. Eine Verlängerung der Strecke bis Baumgarten, wurde noch im Juli desselben Jahres vorgenommen. Ab dem Zeitpunkt ging der Ausbau der Dampftramwaystrecken rasch voran:

Juli 1885: Eröffnung Strecke „**Nußdorfer Strecke**“, knapp 4,4 km lang, Währinger Gürtel (ab Sternwartestraße) – Heiligenstädter Straße – Liechtenwerder Platz – Nußdorf. Konzessionsinhaber war die „*Kahlenbergbahn-Gesellschaft*“

Juni 1886: Eröffnung „**Nördliche Linie**“, mehr als 26 Kilometer lang, Stefaniebrücke (heute Salztorbrücke) – Obere Donaustrasse – Gaußplatz – Jägerstraße – Stromstraße – Marchfeldstraße – Kaiser-Franz-Joseph-Brücke (heute Floridsdorfer Brücke)

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

– Floridsdorfer Hauptstraße – Floridsdorf – Am Spitz. Hier teilte sich die Strecke in: Schloßhofer Straße – Donaufelder Straße – Kagraner Platz – Hirschstettener Straße – Aspernstraße – Aspern – Eßling – Großenzersdorf. Über den zweiten Streckenast erreichte man über die Brünner Straße und Großjedlersdorf, Stammersdorf. Konzessionsinhaber war die „*Dampftramway Krauss & Comp*“.

September 1886: **Neudorfer Strecke**, ca. 13km lang: Gaudenzdorfer Gürtel – Steinbauergasse – Aßmayergasse – Eichenstraße – Bahnhof Meidling – Inzersdorf – Neu Erlaa – Vösendorf-Siebenhirten – Krottenbach – Wiener Neudorf. Betrieben von der NWT.⁸

Dampflokos waren zwar sehr flexibel bei neu verlegten Strecken einsetzbar, etwa bei der neuen Stadtbahn. Versuche mit Dampflokomotiven auf der Mariahilfer Straße waren aber weniger erfolgreich: 1876 wurden auf der Strecke vom Ring über die Bellaria zur Mariahilfer Straße Probefahrten mit einer 3,5 Tonnen schweren, zweiachsigen Lokomotive von *Merryweather & Sons* mit liegendem Kessel und geräuschlosem Dampfausstoß durchgeführt. Diese konnten die Steigungen von 1:25 jedoch kaum bewältigen. So erwies sich die Elektrifizierung trotz beträchtlicher Anfangsinvestitionen auf die Dauer als günstiger.

Der Entschluss, das Potential der Dampfmaschine im Tramwaybetrieb auszukosten, war eben ein erster Versuch, den ÖPNV mit zeitgemäßer Technik zu bewältigen. An einen Einsatz innerhalb des dicht verbauten Stadtgebietes war aber wegen der enormen Rauchentwicklung sowie der massiven Lärm-, Schmutz- und Geruchsbelästigung nicht zu denken. Auch von der Geschwindigkeit der schwerfälligen Dampfzöcher war man noch nicht restlos begeistert. So kam es, dass den entscheidenden Durchbruch erst "*die Elektrische*" gebracht hat.⁹

⁸ Quelle: 100 Jahre Wiener Linien. Ein Jahrhundert für ein lebenswertes Wien.

⁹ Fanpage der Wiener Linien 2016

Die Elektrische

Die Elektrische in Mariahilf ist zugleich auch die die Geschichte der Elektrischen *in Wien*, denn die erste Linie fuhr am 28.1.1897 von der Vorgartenstraße durch den 2., 20., 9., 8. und 7. Bezirk in die Wallgasse nach Mariahilf! Damals hieß sie „*Transversallinie*“ und trug zur Kennzeichnung ihres Fahrzieles ein Bildsignal, erst ab 1907 er-



hielt sie jene Linienbezeichnung, die sie heute noch trägt: 5.¹⁰

Auch auf der Mariahilfer Straße wurde mit der Elektrifizierung begonnen, zunächst mit unterirdischer Stromführung, da der Kaiser die durch eine Fahrdrabtverspannung „verschnürt'n“ Straßen nicht schätzte. Erst 1915 wurde diese sehr störanfällige Unterleitung beendet. (Linien 52, 58 und 59¹¹)

Unterleitungsbetrieb am Ring vor dem Parlament: Type G mit alter Fenstereinteilung. Bildquelle: WTM

Erst 7.10.1899 erfolgte die Strecke Gumpendorferstraße ab Wallgasse – Brückengasse (Linie 6), die in den 5. Bezirk führt und weitere zehn Monate später die Querstrecke Hofmühlgasse - Gumpendorferstraße - Amerlingstraße (Linie 13); beide waren bereits für den elektrischen Betrieb gebaut. Nach vier Monaten, am 5.12.1900 war die Elektrifizierung der Pferdebahnstrecke durch die Gumpendorferstraße beendet und ab 18.7.1901 konnte man durch die Mariahilfer Straße mit der „Elektrischen“ fahren. Am 12.9.1901 wurde die Schleifenanlage Matrosengasse in Betrieb genommen und an der Ostgrenze des Bezirks am 16.11.1901 die neu erbeute elektrische Straßenbahnstrecke über den Getreidemarkt zur Sezession eröffnet.

Als Abschluß folgte am 29.1.1902 die elektrifizierte Pferdebahnstrecke Operngasse - Linke Wienzeile (Linien 61 und 63), die allerdings den Bezirk nur kurz an der südlichen Grenze ohne Haltestelle berührte. Damit war der Ausbau der Strßenbahnstrecken für den elektrischen Betrieb in Mariahilf beendet. Erst nach 27 Jahren, am 28.11.1928, wurde die Strecke durch die Wallgasse aufgelassen und die neue Gleisanlage auf dem inneren Mariahilfer Gürtel in Betrieb genommen.

An dieser Bezirksgrenze verkehrt ein weiteres Schienenverkehrsmittel, das allerdings für den Verkehr innerhalb des Bezirks keine direkte Bedeutung hat: die

¹⁰ Herbert Wöber, 80 Jahre Elektrische in Mariahilf. Bezirksmuseum, 1977

¹¹ 1909 bis 1955, Burgring - Jagdschlossgasse. Eingestellt 1970

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Stadtbahn. Am 1.6.1898 wurde sie von Kaiser Franz Josef I. als Dampfbahn eröffnet, was eine Gedenktafel am Bahnhof Alserstraße im fernen 8. Bezirk bezeugt. Zwanzig Jahre lang, bis zum Dezember 1913 zogen die Lokomotiven tagein, tagaus die Züge über die Gleise der Stadtbahn, bis ihnen die Kohle ausging und der Verkehr eingestellt werden musste.

So wie um die Jahrhundertwende die Pferdekraft durch die Elektrizität ersetzt worden war, wich auch die Dampflokomotive der Stadtbahn dem elektrischen Triebwagenzug. Am 3.6.1925 nahm die „Wiener elektrische Stadtbahn“ ihren Betrieb auf. Knapp vor dem Bahnhof Gumpendorferstraße verließ auf der Mariahilfer Seite des Gürtels die Zwitterlinie 18 G die Stadtbahntrasse und strebte als Straßenbahn dem Süd- und Ostbahnhof zu; von dort kommend, schlüpfte sie bis zum 18.2.1945 auf der Fünfhausener Gürtelseite wieder in das Stadtbahngleis und fuhr bis nach Heiligenstadt.

Sechs Straßenbahnstrecken durchquerten oder berührten Mariahilf, eine Zahl wie etwa im 9. Bezirk. Die Zahl der Linien, die auf ihnen verkehrten, betrug jedoch ein Vielfaches jener des Alsergrundes! Allein auf der Mariahilfer Straße, die heute von zwei Linien, dem 52er und dem 58er befahren wird, verkehrten 1908 nicht weniger als 14 Linien, darunter allerdings vier reine Sonntagslinien und eine Einlagelinie. Einmalig war wohl die Tatsache, dass hier mit Ausnahme der 57ers alle Linien von 50 bis 59 fuhren. Der Dreiundfünfziger wurde allerdings noch 1908 eingestellt, der Sechsendfünfziger 1923, der Fünfundfünfziger 1927 und der Fünfziger 1953. Der 51er hielt sich bis 1940, der 59er bis 1972.

Aber auch Buchstabenlinien, wie der K-, der L- und M-Wagen, der K und Z, waren hier zu treffen. Viele werden sich ja noch an die Linie L erinnern, die bis 1959 von Rudolfsheim über Mariahilfer Straße, Ring und Kai zur Hauptallee fuhr.

Straßenbahnlinien im Bereiche des 6. Bezirkes.

Über die Mariahilferstraße:

Linie		Fahrzeit:
L	Windelmannstraße—Prater-Hauptallee	51 Minuten
»	50 Babenbergerstraße—Breitenfee . . .	26 »
»	51 Babenbergerstraße—Baumgarten . .	35 »
»	52 Babenbergerstraße—Hütteldorf . . .	42 »
»	58 Neuer Markt—Unter-St. Veit	39 »
»	59 Neuer Markt—Lainz	41 »

Weniger schwungvoll ging es in der Gumpendorferstraße zu, wo der 57er von 1907 bis 1956 verkehrte, ehe ihn der Autobus ablöste; von 1914 bis 1936 assistierte ihm auf gleicher Strecke der 157er.¹²

¹² Herbert Wöber, ebd.

Über die Gumpendorferstraße:		Fahrzeit:
Linie 57	Eichenbachgasse—Sieking	27 Minuten
» 157	Eichenbachgasse—Windelmannstraße .	20 »
Über die Linke Wienzeile:		
Linie 61	Opernschleife—Meidling-Südbahn . .	27 »
» 63	Opernschleife—Dreherpark	24 »
Über den Getreidemarkt:		
Linie 2	Praterstern—Karlsplatz—Währinger- straße—Börseplatz	37 »
» E ₂	Gersthof—Herbedstraße—Praterstern .	49 »
» H ₂	Gernalz—Prater-Hauptallee	47 »
» J ₂	Ottakring—Radetzkystraße	41 »
» 58	} Siehe oben.	
» 59		
Über Amerlingstraße—Gumpendorferstraße—Hofmühlgasse:		
Linie 3	Margaretenplatz—Nordwestbahnhof .	38 »
» 13	Südbahnhof—Allerstraße	36 »
Über Wallgasse—Gumpendorferstraße—Brückengasse:		
Linie 6	Simmeringer Hauptstraße—Maria- hilferstraße	40 »
» 15	Gellertplatz—Wallensteinplatz	55 »
Über den Mariahilfer-Gürtel:		
Linie 8	Meidling-Südbahnhof—Heiligenstädter- straße	41 »
» 18	Ostbahnhof—Währinger Gürtel (nur in betriebsstarken Zeiten)	42 »
» 118	Erdberg—Südbahnhof—Josefstädter- straße	43 »
Von der Mariahilferstraße ab:		
Linie 5	Mariahilferstraße—Volksprater . . .	42 »

Quelle: Ernest
Blaschek. Mariahilf
einst und jetzt. 1926

Der Line 5 folgte die südliche Transversallinie (Linie 6) von der Wallgasse zum Keplerplatz. Im Süden war Mariahilf von den Linien 61 (1887: Opernring – Steinbauergasse als Pferdebahn, 1903: Linke Wienzeile – Meidling Südbahnhof elektrisch, 1960 umgestellt auf Autobusbetrieb) und 63 (1877 Kärntner Ring – Nevillegasse, 1899 Nevillegasse – Schönbrunn als Pferdebahn, 1902 elektrisch, 1959 auf Autobusbetrieb umgestellt) begrenzt.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Autobusse

Ein *Autobus* ist kein *Omnibus*! Letztere Bezeichnung war nämlich bereits davor schon für den *Stellwagen* in Gebrauch. 1908 übernahm die Gemeinde Wien den privaten Stellwagenbetrieb und stellte ihn bis 1919 auf motorisierte *Autobusse* um.

Erster Automobil-Omnibus.
Postkarte um 1910. Wahrscheinlich
Linie 4. Bildquelle: BM Mariahilf

Die *Kollision von Zuliefer- und Kundenverkehr* – letzterer damals noch fast ausschließlich mittels öffentlicher Verkehrsmittel – führte bereits 1911 zu einem ersten Grundsatzbeschluss der Gemeinde zum Bau



Der erste Automobil-Omnibus in Wien.

einer U-Bahn (eigentlich Stadt-Eisenbahn). Daneben wurde die wendigere Autobuslinie 4 (eröffnet 1929) eingesetzt und die ständig durch den motorisierten Privatverkehr behinderten Linien 13 und 57 (1961) auf Busbetrieb umgestellt.

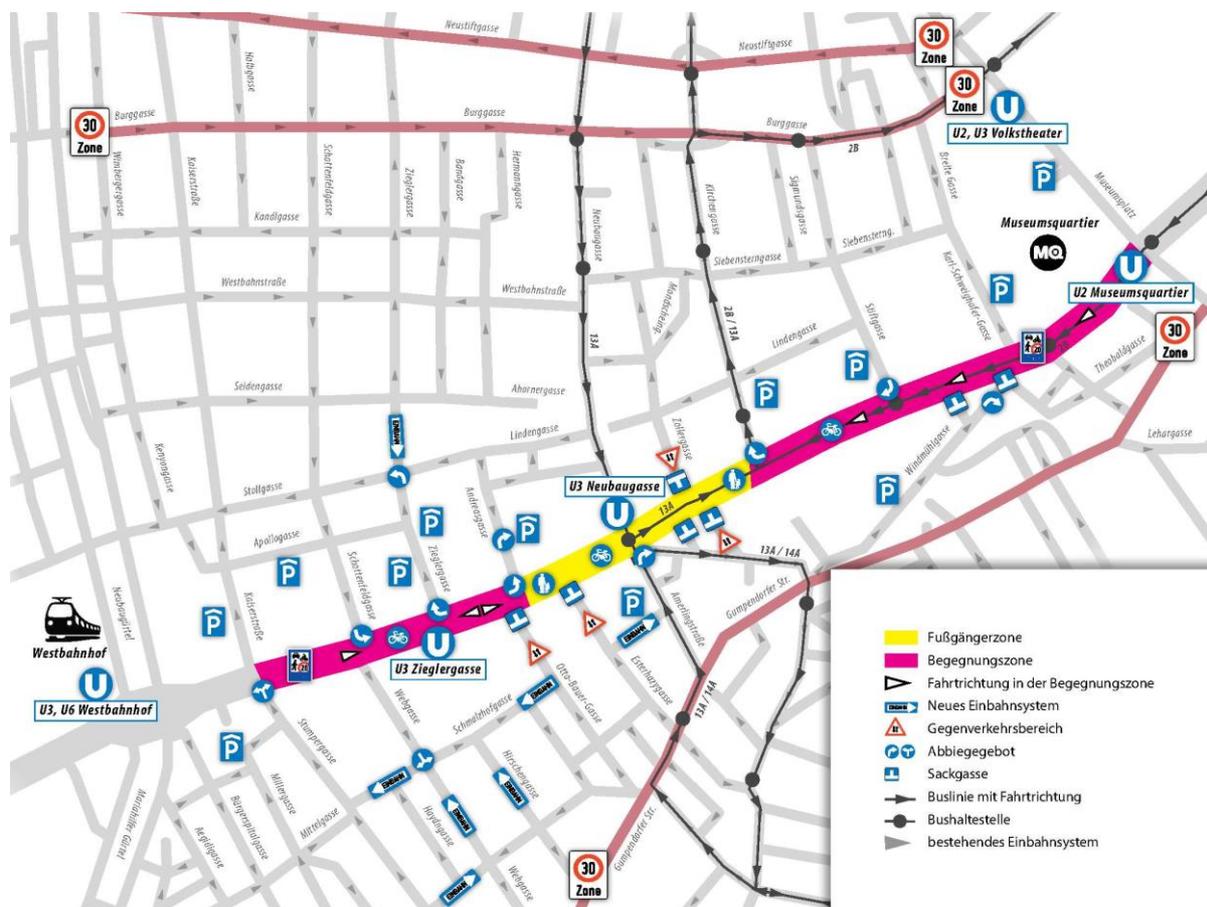


Mariahilfer Straße um 1980.
Bildquelle: BM Mariahilf

Die Fußgängerzone

Mit dem Bau der U3 (Baubeginn der 2 km langen Teilstrecke ab Volkstheater 1991 und in offener Bauweise unter der Mariahilfer Straße) wurden die Linien 52 und 58 obsolet und eingestellt.¹³ Um die Anzahl der Stationen (Neubaugasse und Zieglerstraße) gering zu halten, wurden „lange“ Ausgänge mit Aufstiegshilfen (Lifte, Rolltreppen) an beiden Zugsenden vorgesehen.

Zugleich ging eine Anbindung an die Linie 75A und die Ringlinien verloren, die Unterführung Babenbergerstraße ging vollständig verschütt¹⁴ und die U-Bahn-Station U2 Mariahilfer Straße samt Unterführung musste erst wieder mühsam in das Konzept *Museums-Quartiers* eingegliedert werden (Anbindung U2 aber nicht U3).



Mariahilfer Straße Neu. Bildquelle: dialog.mariahilferstrasse.at

Die Mariahilfer Straße erhielt im inneren Abschnitt beidseitig etwa zehn Meter breite Gehsteige und wurde als Allee mit Bäumen bepflanzt. Durch die Einstellung der Straßenbahnlinien hat sich auch eine Verschlechterung des Personen-Nahverkehrs im Bereich um die Mariahilfer Straße ergeben, da die Zugangswege zur U-Bahn relativ lang sind, nur ein Teil der Straße mit Stationen versorgt wird und vom äußeren Teil her nun ein Umsteigen beim Westbahnhof möglich ist. Schon damals wurde als

¹³ Damit ist Mariahilf neben der Inneren Stadt der wohl am besten mit U-Bahnen versorgte Bezirk.

¹⁴ Heute findet sich hier ein Veranstaltungsbetrieb (Disco: „Passage“)

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

alternative Gestaltung eine **Fußgängerzone** im Rahmen einer Diskussion vorgeschlagen¹⁵. Viele der DiskutantInnen waren allerdings der Ansicht, eine Fußgängerzone ließe sich ohnedies sehr einfach durch zwei Tafeln am Anfang und am Ende herstellen.

Dass dies nicht so einfach zu bewerkstelligen ist, zeigt die Einführung einer mehrfach geteilten **Fußgängerzone** im Jahre 2013. Federführend waren BürgerInnenwünsche, welche sich vor allem dafür aussprachen die „*Schleichrouten*“ Webgasse/Schottenfeldgasse und Otto-Bauer-Gasse/Zieglergasse für den Durchzugsverkehr zu „brechen“. Es hatte sich nämlich gezeigt, dass ein großer Teil der Verkehrsbelastungen (einschließlich „*überparkter*“ Stellflächen) auf den Durchzugsverkehr zurückzuführen waren. Darüber ließ sich bald Einigkeit erzielen.

Dass die beiden angrenzenden Bezirke inzwischen sehr komplizierte Einbahn-Regelungen erfunden hatten¹⁶, um das Problem lokal zu lösen, erleichterte eine gemeinsame Planung nicht unbedingt. Letztlich blieb das Problem an den Wiener Linien und der Linie 13A (s.u.) hängen, welche sich so oder so – in diesem Falle mit einer Streckenführung durch die Fußgängerzone – überfordert sieht. Eine parallele Führung durch die Neubaugasse – wie früher – scheitert vorerst am Widerstand des 7. Bezirks (das kostete wieder zahlreiche Stellplätze). Eine neue Straßenbahntrasse – wie früher – kommt zu teuer!

Neu hinzugekommen ist das **Begegnungsfeld** zwischen FußgeherInnen und RadfahrerInnen, mit dem in Wien noch wenige Erfahrungen bestehen.

¹⁵ Um 1990. (Alternativen: Fußgängerzone; Zweispurige Fahrbahn – wie bis 2013; zweispurige Fahrbahn mit „Rettungsstreifen“ in der Mitte – als „Speedway“ einhellig abgelehnt).

¹⁶ Der Bezirk Neubau verfügt über 8 Parkhäuser in unmittelbarer Umgebung, Mariahilf nur über 3.

Westbahnhof

Bis 1907 besaß die Tramway farbige Liniensymbole statt der in diesem Jahr eingeführten Ziffern und Buchstaben. Die Linien in der Mariahilfer Straße führten grüne Symbole. Sie erhielten nun die Bezeichnungen E, K, L, M, R, R₂,¹⁷ 10, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59 und 60. Allein die große Anzahl zeigt die Bedeutung dieser Verbindung. Sie verteilten sich durch die Innenstadt und stadtauswärts über ganz Wien.



Einige Linien entsprachen auch dem wachsenden Ausflugsverkehr an den Wochenenden, für den zusätzliche Züge zu diesen Spitzen eingesetzt wurden (L, M und R). Rechnet man die Gürtellinie 8 (1874: Mariahilfer Straße – Neulerchenfelder Straße, 1883: Gumpendorfer Straße – Mariahilfer Straße als Pferdebahn, 1903 Meidling Südbahnhof – Währinger Gürtel elektrisch) und die Transversallinien 5 und 6 dazu, kreuzten sich am Platz vor dem Westbahnhof (heute Europaplatz und Mariahilfer Platz'l) nicht weniger als 20 Linien, an deren Haltestellen kleine Verkaufsstände das Bild noch zusätzlich belebten – ein Treffpunkt für ganz Wien!



Postkarte: Mariahilfer Platzl um 1900. Bildquelle: Bezirksmuseum Mariahilf

Zu Beginn des Baues der Fortsetzung der U3 vom Volkstheater zum Westbahnhof kreuzten am Europaplatz noch immer sechs Linien (5, 6, 9, 18, 52 und 58). Da mit

¹⁷ Bezeichnungen mit Buchstaben waren für solche Linien vorgesehen, die irgendwo auf ihrer Strecke die Ringstraße befuhren.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

einem Spitzenaufkommen von 10.000 Personen pro Stunde gerechnet wurde, musste die Verteilerpassage mit ca. 5.000 m² angelegt werden. Zugleich durfte der Verkehr über den Europaplatz mit rund 90.000 Kraftfahrzeugen pro Tag und 144 Straßenbahnen pro Stunde nicht eingeschränkt werden. Es entstand der größte innerstädtische Tunnel Europas (28 m Breite, 8 m Höhe) mit 11 Aufzügen und 25 Rolltreppen.

Die Zweierlinie (Linie 2)



Auch „Lastenstraße“, im Bezirk: *Getreidemarkt*. Vulgo Bezeichnung für sieben (!) elektrische Straßenbahnlinien („Durchgangslinien“¹⁸), welche zur Entlastung der Ringstraße eingerichtet wurden. Bezeichnungen mit Buchstaben waren für solche Linien vorgesehen, die irgendwo auf ihrer Strecke die Ringstraße befuhren.¹⁹ Da sie nicht nur rund herum sondern auch viel weiter hinaus fuhren, trugen sie neben ihrer Buchstaben-Bezeichnung auch die Ziffer der **Linie 2**, welche sie entlasten sollten:

1910–1980:	H2, <u>Hernals</u> , <u>Wattgasse–Prater</u> , Hauptallee
1911–1932:	J2, Schottenhof [= 16., Erdbrustgasse]–Radetzkystraße
1911–1919:	R2, <u>Mauer–Praterstern</u>
1918:	O2, Praterstern–Südbahnhof
1924–1980:	E2, <u>Gersthof</u> , Herbeckstraße–Praterstern
1925–1927:	S2, <u>Grinzing–Prater(stern)</u>
1928–1980:	G2, Hohe Warte–Praterstern

Die Linie 2 selbst (1907-1986) Praterstern – Karlsplatz – Getreidemarkt – Währingerstraße – Börseplatz. *Fahrzeit 37 Minuten*

war als die primäre Rund-Linie über die Ringstraße gedacht. Seit 1986 befuhr sie (entgegen dem Uhrzeigersinn) gemeinsam mit der *Linie 1* (vormals Linie 65; im Uhrzeigersinn) die Ringstraße in einer Endlosschleife

Die Linien der Zweierlinie fuhren hier durch den Bezirk, bis sie durch die Errichtung der „USTRABA“ (zwischen 1960 und 1966, danach 1980 durch die U2) abgelöst wurden.

¹⁸ *Durchgangslinien* sind Linien, welche sowohl über Rund- als auch Radiallinien führen, wobei reine Buchstabenlinien ursprünglich immer über Ring oder Kai, bzw. über die im Index angeführte Rundlinie, fuhren. *Nicht zu verwechseln ist der Begriff Durchgangslinie bei der Straßenbahn mit Linien, die quer durch die Innenstadt verkehren, die es in Wien nie gab!*

¹⁹ Im Lauf der Zeit wurden alle Buchstaben außer „I“, „Q“, „X“ und „Y“ verwendet. (Heute existieren nur noch die Buchstaben-Linien „D“ und „O“)

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Linie 3, 13

Die Linie 13 wurde 1900 eröffnet und erhielt mit Einführung der Linienkennzeichnung zunächst auf ihrem Teilstück der Linie 3 zwischen Südbahnhof und Alserstraße die Nummer 3s, seit 1913 die Nummer 13.

In der Hofmühlgasse hatte die Linie ihre erste – für ein Schienenfahrzeug doch beträchtliche – Steigung zu überwinden, verschärft durch eine eingleisige Engstelle auf der Höhe Sandwirtgasse. Nach einem Teilstück auf der Gumpendorfer Straße folgte die nächste Steigung in der Amerlingstraße. Danach kreuzte er die Mariahilfer Straße.



Linie 13 um 1960. Bildquelle
Bezirksmuseum Mariahilf



Kreuzungen, Engstellen und Steigungen behindern die Linie 13 auf ihrer gesamten Strecke. Jahrzehntlang hat Wien daher über seinen *Dreizehner* gespöttelt („Schlafwagenlinie“). Als man 1961 beschloss, ihn von seiner starren Schienenführung zu befreien und durch Autobusse wendiger zu gestalten, erhielt er die modernsten Fahrzeuge dieser Art: „Doppeldecker“.

Die Streckenführung wurde innerhalb Mariahilfs zugunsten einer geringeren Behinderung durch den zunehmenden KFZ-Verkehr geteilt (Richtung Südbahnhof: Schadekgasse – Kaunitzgasse – Mollardgasse, Richtung Alserstraße: Hofmühlgasse – Gumpendorfer Straße – Amerlingstraße, d.i. die alte Streckenführung).



Tramway und Stockautobus von einst. 1961

Da das obere Stockwerk jedoch besonders für kürzere Fahrstrecken immer weniger angenommen wurde – beispielsweise für die Teilstrecke zwischen Mariahilfer Straße und Pilgramgasse –, wurden die Stockbusse in den neunziger Jahren wieder durch wendigere Normalbusse mit erhöhter Frequenz umgestellt. Hier kamen auch die ersten modernen Niederflerbusse zum Einsatz.

Bildquelle: Werner Frank. Der 13er.

Heute gilt die Linie 13A aufgrund ihrer Streckenführung als einzige durchgehende Transversallinie zwischen U2 und U6 als die *meist frequentierte Linie* Wiens (seit 2005 auch als *Nachtlinie*). Hier liegt auch ihre Bedeutung für Mariahilf, welches in seinem äußeren Bezirksteil über keinerlei öffentliche Verkehrsmittel verfügt, welche die Steigung zur Mariahilfer Straße überwinden helfen. Zudem stellt sie die wichtigste öffentliche Anbindung (Entschärfung der Parkraumsituation) für das zum Kino-Center umgebaute Apollo-Kino dar.

Trotz diverser Beschleunigungsmaßnahmen können die Intervalle zu den Verkehrsspitzen nicht mehr weiter verkürzt werden, sodass neuerdings erfolgreich ein niederfluriger Gelenkbus zum Einsatz kommt²⁰:

Type NG 273 T4 (MAN) - 95 Fahrzeuge - Baujahre 2009 - dato; Sitzplätze: 46, Stehplätze: 104

Zum Vergleich der Vorgänger:

Type NL 273 T3 (MAN) - 95 Fahrzeuge (*bisher*) - Baujahre 2006 - 2007; Sitzplätze: 31, Stehplätze: 42



Bildquelle: Peter Tomschi 2015

²⁰ Der Vergleich (150 gegenüber 73 potentiellen Fahrgästen) weist eine Steigerung der Personen-Transport-Kapazität um mehr als 100% aus. Die vorgesehenen Sitzplätze stiegen jedoch nur um knappe 50%. Dies entspricht der Nachfrage von Fahrgästen, welche nur 1-2 Haltestellen weit fahren, daneben auch derer, welche außerhalb der Spitzenauslastung fahren. Zusätzlich wurde der Raum für Kinderwägen von 1 auf 2 verdoppelt und der Einstieg auch für Gehbehinderte beträchtlich vereinfacht.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Die Linie 4

(Ab 1929) Die erste Linie, die nach dem durch Pferde gezogenen Omnibus probeweise als Autobus geführt wurde.²¹



Ein früher Doppeldeckerbus der Wiener Verkehrsbetriebe. (Aufnahmeort unbekannt, evtl. bei der Straßenbahnremise Rudolfsheim) Bildquelle Wikicommons, 1921

Dieses Modell war offenbar ein Vorläufer des späteren Doppelstockbusses 13a (zur Serienreife gelangt als DD-U 10 und erstmals eingesetzt ab 1961) und fuhr wohl nur *probeweise* über die Mariahilfer Straße. Beachtlich sind neben den Vollgummireifen die beiden Aussichtsplattformen an der Rückseite. Die *Buslinie 4* ging danach als erste radiale Busstrecke erst ab 1929 – einstöckig – vom Westbahnhof zum Praterstern in Betrieb.

²¹ Die Pferdestellwagen (im Gegensatz zur Pferdestraßenbahn ohne Schienen verkehrend) wurden 1912 durch Autobusse abgelöst: ab 1. März 1912 fuhren Akkumulatoren-, ab 25. Mai 1913 Benzinwagen, vor allem in der Inneren Stadt, weil hier wegen der Enge der Straßen an Gleisverlegungen nicht gedacht werden konnte (ausgenommen die Straßenbahnlinie auf den Neuen Markt und einige Umkehrschleifen [Linien 31, 43, 71].

Bereits am 14. Oktober 1908 war die (elektrische) Obuslinie Salmannsdorf-Pötzleinsdorf eröffnet worden (in Betrieb bis 1938), 1913 wurde anlässlich der Adriaausstellung ein Probebetrieb mit Doppeldeckerbussen (Stephansplatz-Prater) eingerichtet. Im selben Jahr beschaffte man im Rahmen eines Großversuchs 17 verschiedene Benzinautobusse aus London, Paris, Berlin und Leipzig sowie doppelstöckige Akkumulatorbusse, um das beste Fahrzeug herauszufinden. Als Sieger ging der Wagentyp der Firma Büssing hervor, doch verhinderte der Erste Weltkrieg die Lieferung an die Stadt Wien. Kriegsbedingt wurde am 4. Februar 1917 der Verkehr überhaupt eingestellt; die Fahrzeuge wurden vom Militär requiriert. Nach Gründung des Betriebs "Gemeinde Wien - Städtische Automobil-Stellwagenunternehmung" am 1. Jänner 1919 beschloss der Gemeinderat am 8. Mai 1919 die Wiedereinrichtung eines Kraftstellwagenbetriebs und am 8. September 1919 fuhren die ersten Autobusse (seither keine Pferdestellwagen mehr).



Ein Bus der Type „5 GF-ST“ vor dem Westbahnhof. Bildquelle: Wiener Linien Nr. 186/2007

Neben der Buslinie 4 existierte gleichzeitig auch eine Straßenbahnlinie 4, die von 1907 bis 1944 vom Südbahnhof zur Hauptallee verkehrte. Um Verwechslungen vorzubeugen wurden die Bezeichnungen der Linienbusse später mit dem Suffix „A“ (Autobus der Wiener Linien) oder „B“ (Bundesbus der ÖBB) versehen.



Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Die Linie 5.



Mariahilfer Straße (ehemals Schleife beim Mariahilfer Platzl) – Volkstheater. Die „Elektrische“ in Mariahilf ist zugleich auch die Geschichte der Elektrischen in Wien, denn die erste Linie fuhr am 28.1.1897 von der Vorgartenstraße durch den 2., 20., 9., 8. und 7. Bezirk in die Wallgasse nach Mariahilf!

Damals hieß sie „*Transversallinie*“ und trug zur Kennzeichnung ihres Fahrzieles ein Bildsignal, erst ab 1907 erhielt sie jene Linienbezeichnung, die sie heute noch trägt: 5.²²

Linie 5

Mariahilfer Straße - Volkstheater

Fahrzeit 42 Minuten

Linie 15

Gellertplatz – Wallensteinplatz

Fahrzeit 55 Minuten

Als „Rundlinie“ innerhalb des Gürtels war der Linie die prominente Ziffer „5“ beschieden.



Bildquelle. Bwag 2015 (Commons). Der teilweise rekonstruierte Triebwagen ist hier im Zuge der Veranstaltung "150 Jahre Wiener Tramway"

nächst [Schwarzenbergplatz](#) in [Wien](#) auf Schiene.

²² Herbert Wöber, 80 Jahre Elektrische in Mariahilf. Bezirksmuseum, 1977

Linie 6

(1907-). Gumpendorfer Straße ab Gürtel, Brückengasse, Nevillegasse, Schönbrunner und Reinprechtsdorfer Straße über Margaretengürtel.

Ähnlich wie die Linie 5 verband die Linie mehrere Gürtelbezirke. Sie wurde ohne ihre Verlängerungen mit dem Linienverlauf Burggasse, Stadthalle – Simmering, Grillgasse von Mai 1992 bis Dezember 2000 betrieben. Erst mit der Eröffnung der Verlängerung der U-Bahn Linie U3 nach Simmering und der Einstellung der Straßenbahn Linie 72 im Dezember 2000 wurde die Linie 6 bis Zentralfriedhof, danach Kaiserebersdorf, Zinnergasse verlängert.



Bildquelle: Line 6. Wallgasse 1899.
Bezirksmuseum Mariahilf

Um 1962 waren es aber noch diese Linien:

Linie 6	Simmeringer Hptstr. - Mariahilfer Straße	Fahrzeit 40 Minuten
Linie 61	Opernschleife. - Meidling-Südbahn	Fahrzeit 27 Minuten
Linie 63	Opernschleife. - Dreherpark	Fahrzeit 24 Minuten
Linie 64	Opernschleife. - Bh. Favoriten	Fahrzeit 24 Minuten

Die Linie 61 verkehrte 1907-1915, die Linie 63 1907-1959 und die Linie 64 1907-1918.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Linien 8, 18, 18G und 118

(1874-1989) *Gürtel-* und somit klassische *Rundlinie* (1874: Mariahilfer Straße – Neulerchenfelder Straße, 1883: Gumpendorfer Straße – Mariahilfer Straße als Pferdebahn, 1903 Meidling Südbahnhof – Währinger Gürtel elektrisch).

Um 1926:

Linie 8. Meidling-Südbahnhof – Heiligenstädter Straße *Fahrzeit* 41 Minuten

Der 8er verfügte am Gürtel über eine eigene Trasse. Eine ideale Voraussetzung im modernen städtischen Verkehr. Mit der Errichtung von Ampelanlagen entlang des Gürtels und der nicht vorhandenen Ampelbeeinflussung durch öffentliche Verkehrsmittel wurde die Straßenbahn leider an den Kreuzungen mehr und mehr behindert, was die Durchschnittsgeschwindigkeit stark nach unten drückte.

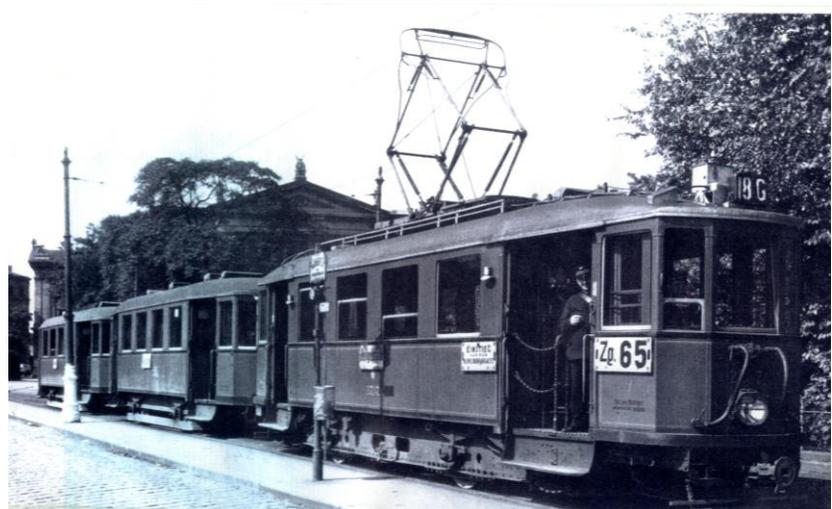
Wegen der Parallelführung zur Stadtbahn und der U6 sowie Arbeiten an der Gürtel-Straße wurde die Linie – nach einigen Streckenverlegungen – 1989 endgültig eingestellt.

Linie 18. (1912 -) Teilstück der Linie 8 mit der Streckenführung: Ostbahnhof – Gürtel – Stadtbahn Josefstädter Straße. *Fahrzeit* 42 Minuten

Linie 118. (1914-1944). Teilstück der Linie 8 (Fortsetzung in den Prater: Stadionbrücke, Lusthaus) v.a. an Wochenenden. *Fahrzeit* 43 Minuten

Linie 18G. (1925-1928) Gleichfalls ein Teilstück der Linie 8. Ostbahnhof - Gürtel als Straßenbahn, ab *Gumpendorfer Straße* über die Gürtellinie als Stadtbahn bis Heiligenstadt.

Es war die einzige Linie, auf der gleichzeitig ein Straßenbahn- und der Stadtbahnbetrieb durchgeführt wurden.



Bildquelle: Linie 18G, 1925.
Bezirksmuseum Mariahilf

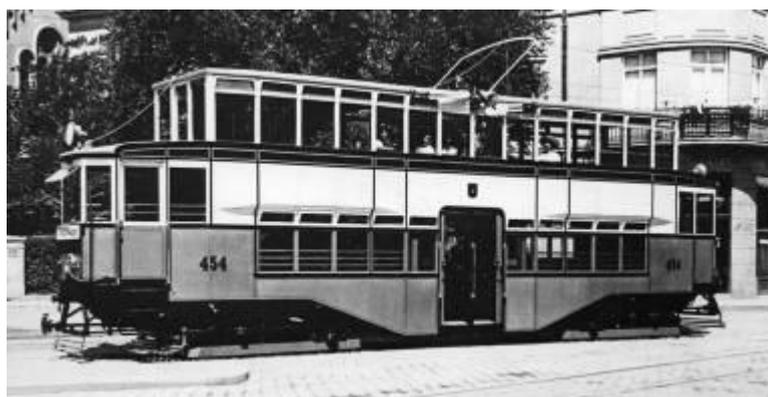
Linie 57

1891 wurde von der Wiener Tramwaygesellschaft auch die Linie Eschenbachgasse – Gumpendorfer Straße (Linie 57) eröffnet. 1915 bis 1931, nach der Elektrifizierung, verkehrte hier ein zweistöckiger Straßenbahnwagen, vierachsrig mit zwei Drehgestellen. Da die Linie Steigungen und einspurige Engstellen aufwies, konnte die Frequenz nicht erhöht werden und man erhoffte sich auf diese Weise eine Verbesserung des Durchsatzes.



Linie 57 um 1960. Bildquelle: Bezirksmuseum Mariahilf

Kurz nach dem 1. Weltkrieg erhielt die Linie 57 die ersten zweistöckigen Wägen – auf dem Foto unterwegs in Lainz, 1904. Bildquelle: Bezirksmuseum Mariahilf



Beeinträchtigt wurde die Beweglichkeit der Linie lange Zeit durch ein eingleisiges Streckenstück nach der Sonnenuhrgasse. In den sechziger Jahren nahm der motorisierte Individualverkehr dermaßen überhand, dass neben zahlreichen anderen Straßenbahnlinien auch die Linie 57 auf Autobusbetrieb umgestellt wurde.

Mit der Fertigstellung der U6 unter der Mariahilfer Straße begann die Gumpendorfer Straße wie viele andere Nebenstraßen unter einem lange Zeit unterschätzten Effekt der U-Bahnen mit ihren gigantischen Beförderungskapazitäten zu leiden: Der „Sogwirkung“ der neuen Einkaufsstraße. Verstärkt wird dieser Effekt durch das historisch gewachsene Einkommensgefälle im Bezirk – „oben“ die reiche Mariahilfer Straße mit Hotels, Banken und Kaufhäusern, „unten“ Dienstleistungen rund um den Wienfluss und Naschmarkt, Wäscherinnen und billige Gaststätten bis hin zur Prostitution („Ratzenstadt“). So begann der FußgERVERKEHR und damit die Kleinversorgung sukzessive auszutrocknen.

Heute stellt die Linie 57A wenig ausgelastet und mit Intervallen von neun und mehr Minuten die am geringsten ausgelastete Linie Wiens dar. Auch fehlt eine Anbindung an die U3 beim Museumsquartier sowie eine Fortführung bis Schönbrunn, was ihre

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Bedeutung als „Museumsbus“ für TouristInnen heben könnte. Trotzdem stellt sie einen signifikanten Teil des „subjektiven Stadtplanes“ der Mariahilferinnen dar und wirkt so dem weiteren Absterben des Bezirksteiles entgegen.

Stadtbahn, Ustraba und U-Bahn

Eine U-Bahn stellt schon einen *Quantensprung* in der Personenbeförderung dar:

Kann etwa der 13A in seiner modernsten Ausführung „nur“ 150 Fahrgäste im 3-Minuten-Takt von A nach B befördern, so kann das eine moderne U-Bahn in der gleichen Zeit mit 624 Fahrgästen (die *alte* U6, Typen T-Wagen führen im Verbund mit den älteren E₆/C₆-Wagen und schafften so viele Fahrgäste pro Zug) oder danach die Type V mit 878 Fahrgästen pro Zug (mit 260 Sitzplätzen sowie 618 Stehplätzen).

So etwas ist bei Großereignissen wie Fußballspielen schon wichtig. Rein theoretisch könnte man so das gesamte Hanappi-Stadion mit 20 Zügen in einer Stunde anfüllen (wenn sonst niemand mitfahren will)!

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Stadtbahn: U4 und U6

Mit der „Stadtbahn“ (eigentlich: Wiener-Stadteisenbahn“) verfügte Mariahilf als einer der ersten Bezirke über Schnellverbindungen an zwei seiner Außengrenzen: Dem Wiental und dem Gürtel.

Schon 1858 hatte der Stadtplaner *Ludwig Zettl* vorgeschlagen, über dem Stadtgraben ein Gewölbe zu errichten und darin eine Pferdebahn auf Schienen anzulegen, die rings um die Stadt fahren sollte. Die Tunnel sollten eine Verbindung zwischen dem Zentralbahnhof und den Markthallen schaffen, mit Gaslicht beleuchtet werden und gleichzeitig als Lebensmittelmagazine dienen. 1883 sah ein Projekt der Firma Siemens und Halske eine Kleinprofilbahn vor. Der Bau scheiterte jedoch an der Sorge des Magistrats, das innerstädtische Geschäftsleben könnte dadurch beeinträchtigt werden.

Das Projekt einer Stadteisenbahn nahm zwar gleichzeitig, aber erst mit der Wientalregulierung und dem Fall des Linienwalls (1873: Bau der Gürtelstraße) im Jahr 1881 Gestalt an. 1894-1895 waren die Strecken fixiert, die architektonische Aufgabengstellung wurde *Otto Wagner* übertragen. Sein Plan war, die Gürtelstrecke als Schmuck und gleichzeitig Begrenzung des Stadtgebietes *stufenförmig* im Wechsel von Hoch- und Tiefbau zu gestalten, wofür der Mariahilfer Abschnitt ein gutes Beispiel darstellt. Die Durchführung des Bauvorhabens erfolgte 1895-1902.



von Hoch- und Tiefbau zu gestalten, wofür der Mariahilfer Abschnitt ein gutes Beispiel darstellt. Die Durchführung des Bauvorhabens erfolgte 1895-1902.

Postkarte: Kettenbrücke um 1907 mit der Linie 63²³ (damals noch Pferdetrampway). Bildquelle: Bezirksmuseum Mariahilf

²³ Die Linie 63 verkehrte 1907 bis 1959 zwischen der Operschleife (Verkehrsbüro) und dem Bahnhof Wienzeile (Schönbrunn/Rudolfsheim)

Die begleitenden Linien 61 und 63

Neben der Stadtbahn fuhren zwei Linien bis 1960 nebenher, da man sich nicht sicher war, ob die Stadtbahn ihren Auftrag tatsächlich erfüllen würde, hatte doch die Gürtellinie keine Anbindung zum ÖBB-Bahnhof Meidling.



Die Linie 61 (1907 – 1960) kam vom Neuen Markt (1907), später von der Oper (1944) und bog schon bei der Eisernen Zeit (Schleifmühlgasse) von der Oper kommend zum ÖBB-Bahnhof Meidling ab.



Straßenbahn Linie 61 um 1951. Im Hintergrund Gasthaus Zur Eisernen Zeit, Theater an der Wien. Bildquelle: Richard Weihs



Die Linie 63 (1907 - 1959) begleitete die Stadtbahn entlang der linken Wienzeile und bog bei der Kettenbrücke auf die rechte Wienzeile ab. Sie verkehrte zwischen Ring-Oper bis Schönbrunn, bis die Stadtbahn endlich wirklich funktionierte.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Otto Wagners Stadteisenbahn blieb ein Stückwerk, das noch dazu eher militärischen (Verbindung aller Kopfbahnhöfe und Kasernen) als stadtplanerischen Nutzen hatte und von der Bevölkerung, zunächst auch wegen des hohen Fahrpreises, nicht angenommen wurde. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme war sie zudem noch mit Dampflokomotiven²⁴ betrieben.



Stadtbahnstation
Pilgramgasse.
Postkarte 1914.
Bildquelle: BM Mariahilf

Die heutige U-Bahn basiert allerdings zu einem nicht unwesentlichen Teil (U4 und Teile der U6) auf diesem *Eisenbahn-System*.

²⁴ Zum untenstehenden Bild: Und das ist soweit erkennbar eine "Stadtbahnlok" KkStB 30, für den Einsatz auf der Stadtbahn konstruiert von Karl Gölsdorf, dem Star der österreichischen Lokomotivkonstrukteure - im Eisenbahnerjargon als "Dreissigerbock" bezeichnet. Diese Loks waren nach der Elektrifizierung der Stadtbahn auf anderen Lokalbahnen bis in den 50-Jahren im Einsatz - und eine wurde vor der Verschrottung gerettet und steht betriebsfähig (!) im Eisenbahnmuseum Strasshof. (Christiane Hofinger. Mail von 3.5.2019)

Dem Projekt *Stadtbahn* verdankt nicht nur der *Naschmarkt* mit zwei wichtigen Stationen (Karlsplatz – dort war er auf den Freihausgründen ja ursprünglich beheimatet – und Kettenbrückengasse) seine Anbindung an ganz Wien, sondern auch der Knoten *Westbahnhof*.

Die Ausdehnung des Naschmarktes erwies sich um 1900 als dringend notwendig und erfolgte von den Freihausgründen in die Richtung 6. Bezirk, sobald die Übertunnelung des Wientalbeckens ernstlich in Angriff genommen wurde und 1913 vorläufig zum Abschluss kam. Die Gliederung in Detailmarkt (ab Karlsplatz) und Großmarkt (ab Kettenbrückengasse) prägte den inneren unteren Bezirksteil Mariahilfs, d.h. den *Magdalenengrund* nachhaltig: Der Detailmarkt belebte vor allem die Lokalszene entlang der Wienzeile (früher noch Magdalenenstraße), man muss bedenken, dass sich die Marktzeiten weit über die Öffnungszeiten hinaus durch die aufwendige Zu- und Ablieferung einschließlich Zwischenlagerung bis tief in die



Nachtzeiten erstreckten, sodass die meisten Gaststätten wenigstens inoffiziell, d.h. hinter heruntergelassenen Rollläden rund um die Uhr offen hielten. Der Großmarkt (ab der Kettenbrückengasse) der schon nächstens bis mittags beliefert wurde, begründete zahlreiche öffentliche Bäder („Tröpfelbäder“), in welchen sich die Kutscher säubern konnten. Heute erinnert nur noch der Straßename „Luftbadgasse“ an diese Einrichtungen.

Stadtbahn um 1960. Bildquelle: [Bezirksmuseum Mariahilf](#)

Die Überdachung des Wienflusses war von Otto Wagner in seinem städtebaulichen Konzept an sich vollständig bis Schönbrunn in Gestalt einer Prachtstraße (Boulevard) geplant. So gesehen handelte es sich beim Naschmarkt trotz des heute meist einheitlichen und auch denkmalgeschützten Erscheinungsbildes zunächst durchaus um ein Provisorium. Der Beginn der Überdachung an der Bezirksinnenseite hatte nicht zuletzt mit der inzwischen noblen Wohngegend rund um das Theater an der Wien zu tun, und dass der Wienfluss – als natürliches Ambiente nahe der inneren Stadt attraktiv – inzwischen durch die diversen Kanal- und Gewerbeabwässer (v.a. Textil- und Lederverarbeitung) eine unzumutbare Geruchsbelästigung darstellte. Der angrenzende Bezirksteil, infrastrukturell kaum erschlossen („Ratzenstadl“), verdiente demgegenüber kein besonderes Augenmerk. Auch endete die Wienzeile hier und der Durchzugsverkehr vom und zum Naschmarkt erfolgte über die Magdalenenstraße.

Die Dampfstadtbahn musste im Ersten Weltkrieg wegen Kohlenmangels eingestellt werden. Der Staat vermietete die Eisenbahnanlagen für dreißig Jahre an die Stadt Wien, unter der Bedingung, dass diese die Strecken elektrifizieren müsse. 1925 wurde die Stadtbahn als städtisches Verkehrssystem mit Straßenbahngarnituren auf der Wiental-, Donaukanal- und Gürtelstrecke in Betrieb genommen. Im Zweiten Weltkrieg wurden die Anlagen der Stadtbahn allerdings größtenteils zerstört, sodass der Vollbetrieb des gesamten Netzes erst 1954 wieder aufgenommen werden konnte.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Exkurs: Die U-Bahn Linien im 6. Bezirk

Mariahilf wurde sukzessive an allen Bezirksgrenzen von U-Bahn-Linien umschlossen: **U2** (1966 als *Ustraba*, U-Bahn seit 1981, am Getreidemarkt später **U5**), **U4** (1981, Wiental), **U3** (1983, Mariahilfer Straße) und **U6** (1976, Gürtellinie).

Mit Abschluss der Bauarbeiten um 2025 wird Mariahilf über *fünf* U-Bahn-Anbindungen verfügen. (Selbst der 1. Bezirk hat nur *vier*!)

U2

Projekte zur Erbauung einer echten Untergrundbahn („Metropolitanbahn“, „Tunnelbahn“) gehen zwar schon auf die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück, wurden jedoch neben der Errichtung der Stadtbahn laufend zurückgestellt.



Mit zunehmendem Wohlstand und der damit verbundenen Motorisierung wurde das Thema "U-Bahn" in den fünfziger Jahren wieder aktuell. Die Stadtregierung lehnte die Errichtung einer U-Bahn vorerst jedoch als zu teuer ab und verlegte Teile des Straßenbahnnetzes in Tunnels. Der erste dieser Tunnels ging 1959 am Südtiroler Platz in Betrieb.

Baustelle Ustraba 2er Linie 1966.
Bildquelle: Bezirksmuseum Mariahilf

1966 folgen die sogenannten „*Ustraba*“-Linien; die Straßenbahn wird dabei unmittelbar unter die Straßenzüge verlegt und folgt diesen in geringer Tiefe. Die ersten Linien dieser Art entstehen auf der Lastenstraße (Straßenbahn-Linien E2, G2, H2 – „2er-Linie“) zwischen Sezession und Schottentor und am Margaretengürtel.

Die Unterführung der 2er-Linie war zunächst einmal weniger der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs als vielmehr der des überhand nehmenden Individualverkehrs geschuldet. Sie begann im 6. Bezirk auch erst kurz nach der Sezession, was noch heute an der sonderbaren Straßenführung rund um die beiden denkmalgeschützten Bauten eben um die Sezession und das Verkehrsbüros sichtbar wird. Trotz einiger Passagen, die sich in der Folge als kaum frequentiert erwiesen, ist seither vor allem die Anbindung des Fußgeherstromes vom Naschmarkt zur Inneren Stadt und zum Karlsplatz ungelöst. An der oberen Bezirksseite führte sie immerhin mehrere Jahrzehnte lang zu einer interessanten Unterführung (Haltestelle Mariahilferstraße), die durch einen der ersten Taschenbuch- und Kunstbuchläden („Bücherherzog“) zahlreiche Studenten der benachbarten Hochschulen und Akademien mit öffentlichen Vernissagen anlockte.

Mit der Eröffnung des Museumsquartieres und mitbedingt durch die Streckenführung der U3, welche an dieser Stelle zum Volkstheater abbiegt, verlor die Haltestelle mit ihrer Unterführung – so wie auch die nahe gelegene und seinerzeit erste

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Unterführung Babenbergerstraße (wienerisch: „Jonasgrotte“, benannt nach dem amtsführenden Bürgermeister) ihre Bedeutung vollständig. Zugleich setzte sich in der Stadtplanung die Erkenntnis durch, dass der fußläufige Verkehr abgesehen von U-Bahn-Stationen das Niveau kaum freiwillig wechselt – schon gar nicht unter die Erde.

Die neue Schnellverbindung unter dem Straßenniveau ähnelte zunächst kaum der modernen U-Bahn. Vielmehr handelte es sich lediglich um längere Straßenbahn-Garnituren. Die geringe Beschleunigung gegenüber der durch Straßenverkehr und Kreuzungen behinderten Straßenbahn ist noch heute am engen Abstand der Haltestellen zu erkennen. Auch begrenzen die zahlreichen engen Kurven die technisch möglichen Geschwindigkeiten. Nach Fertigstellung der U4 und des Anschlusses am Karlsplatz sowie der Station Schottenring erfolgte die Umrüstung der Ustraba auf U-Bahngarnituren der U2.

1981²⁵ existierte auch die Linie *U2/U4* mit 17 Betriebswagen als die Linie mit der kürzesten Lebensdauer. Streckenführung: Karlsplatz – U2 – Schottenring – U4 – Hietzing. Das Experiment mit dieser U-Bahnlinie, die einst sogar die Ringstraßenbahn ersetzen sollte, scheiterte aus betrieblichen und technischen Gründen kläglich. Es kam auf beiden Linien, U2 und U4 zu schweren Störungen des Betriebes.

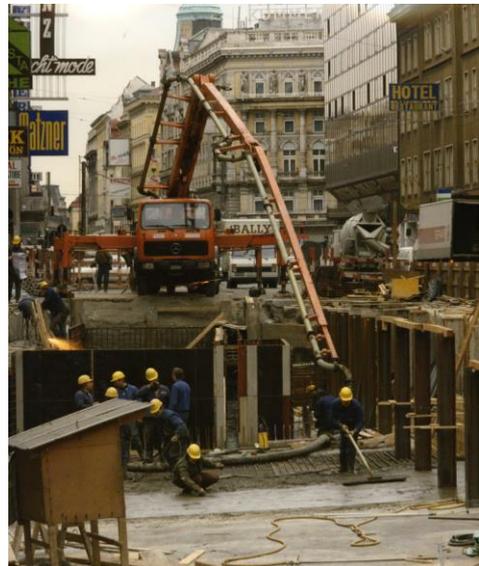
Die *U2* wird nun (2016 bis 2028) vom Rathaus kommend weiter über die U3-Station Neubaugasse und die U4-Station Pilgramgasse zum Matzleinsdorfer Platz geführt und ausgebaut. Sie soll hier die Linie 13A entlasten.

Die Signalfarbe der U2 ist **Violett**.

U3

Seit 1983, im 6. Bezirk unterhalb der Mariahilfer Straße. Stationen: *Neubaugasse*, *Zieglergasse*, *Westbahnhof*, jeweils untereinander.

Die *U-Bahn-Linie U3* gehört zum Netz der Wiener U-Bahn und fährt bei einer derzeitigen Streckenlänge von rund 13,5 Kilometern 21 Stationen an. Sie verläuft in West-Ost-Richtung von der Station Ottakring über das Zentrum Wiens zur Station Simmering. Die durchschnittliche Reisezeit zwischen den beiden Endstationen beträgt 25 Minuten.



Baustelle Mariahilfer Straße 81, 1993
Bildquelle: BM Mariahilf

Die U3 ist die jüngste und gleichzeitig am meisten frequentierte U-Bahn-Linie Wiens, wobei die Strecke zwischen Westbahnhof und Landstraße am stärksten ausgelastet ist. Sie verläuft mit Ausnahme der Stationen Ottakring und Erdberg vollständig im Untergrund. Der erste Spatenstich zum Bau der U3 fand im Jahr 1983 statt, das erste Teilstück wurde 1991, das letzte im Dezember 2000 eröffnet. Obwohl

²⁵ Von 5.9. bis 25.9.1981

durchgehend unterirdisch geführt erfolgte die Errichtung unter der Mariahilfer Straße zwischen 1994 und 2000 in *halb offener* Bauweise. Die Linie 58 musste noch weiter – neben der Baustelle – fahren, und es war noch in keiner Weise klar, wie verkehrsmäßig die zukünftige Oberflächengestaltung aussehen sollte²⁶.

Diese U-Bahn-Linie gilt als vollendet, Ausbauten und Verlängerungen sind derzeit nicht vorgesehen. Die Signalfarbe der U3 ist **Orange**.

Das eigentliche U-Bahn-Netz wurde erst danach und eher halbherzig in Angriff genommen, zunächst mit komplizierten Grabungsarbeiten am Karlsplatz als Vorbereitung auf die Kreuzung mit der späteren *U1* und der Umstellung der Wientallinie 1969 auf neue silberfarbenen Garnituren (*U4*), welche raschere Beschleunigung und kürzere Bremswege ermöglichen sollten.

Die Stadtbahn auf der Gürtelstrecke wurde nach kleineren technischen Beschleunigungsmaßnahmen – soweit dies die Streckenführung mit ihren Viadukten, Tunneln und beträchtlichen Steigungen/Gefällen zuließ – im Wesentlichen nur umbenannt (*U6*). Sie erhielt auch bis heute keine silberfarbenen U-Bahn-Garnituren. Sowohl bei der *U4* als auch bei der *U6* wurden *Aufstiegshilfen* (Lifte, Rolltreppen) zunächst nur bei wenigen Stationen vorgesehen bzw. erst viel später nachgebessert.

Mit der *U3*, einer wirklich neuen U-Bahn-Linie erhielt der 6. Bezirk auch an seiner vierten Außengrenze eine Schnellverbindung (Baubeginn der 2 km langen Teilstrecke ab Volkstheater 1991). Damit ist Mariahilf neben der Inneren Stadt der wohl am besten mit U-Bahnen versorgte Bezirk. Um die Anzahl der Stationen (Neubaugasse und Zieglerstraße) gering zu halten, wurden „lange“ Ausgänge mit Aufstiegshilfen (Lifte, Rolltreppen) an beiden Zugsenden vorgesehen.

Trotzdem hätte die *U3* mit ihrer zweigeschossig in offener Bauweise errichteten zwei km langen Teilstrecke unter der inneren Mariahilfer Straße als jahrelange Baustelle um ein Haar das *Aus* für die Mariahilfer Straße als Geschäftsstraße bedeutet. Sie hätte damit das Schicksal mehrerer anderer Geschäftsstraßen (vgl. Favoritenstraße) teilen müssen, da die meisten Kaufhausketten sich inzwischen in den von der Miete her günstigeren Einkaufszentren am Stadtrand angesiedelt hatten. Nur der damals nicht unumstrittenen Entscheidung, die Mariahilfer Straße nach dem Bauende nicht vierspurig sondern nur zweispurig mit großzügigen Fußgeherbereichen neu zu eröffnen ist die Wiederbelebung zur „Neuen Mariahilfer Straße“ bzw. dem größten *Einkaufszentrum* „Ost“ innerhalb der Stadt zu danken. Eine reine Fußgeherzone – wie wohl zwischenzeitlich sogar von der Geschäftswelt ventiliert – war zu diesem Zeitpunkt noch nicht mehrheitsfähig. Trotzdem verlor die Mariahilferstraße mit der *U3* nicht nur die Straßenbahnlinien 52 und 58 bis zum Westbahnhof (1993) sondern auch viel von ihrem alten Flair.

Interessant im Zusammenhang mit der oben dargestellten Weigerung der Fußgeherströme zwangsweise ihr Gehniveau zu wechseln sind auch die anfänglichen Bürgerproteste gegen die Einstellung der Straßenbahnlinien auf der Mariahilfer Straße, was letztendlich zur Weiterziehung der Linienführung des

²⁶ Das Konzept „Mariahilfer Straße Neu“ wurde erst 2013 realisiert.

innerstädtischen „Citybusses“ 2A als Kompromiss bis zur Kirchengasse (Anbindung an die Linie 13A) führte.

U4

(Seit 1981) Im 6. Bezirk anstelle der ehemaligen *Stadtbahn*. Stationen: Kettenbrückengasse, Pilgramgasse, Margaretengürtel.

Die U-Bahnlinie U4 gehört zum Netz der Wiener U-Bahn, hat auf einer Streckenlänge von 16,5 km 20 Stationen und verbindet den Bezirksteil Hütteldorf des 14. Wiener Gemeindebezirks im Westen Wiens mit Heiligenstadt, einem Bezirksteil des 19. Wiener Gemeindebezirks, Döbling, im Norden der Stadt. Die heutige Strecke setzt sich aus zwei Linien der ehemaligen Wiener Stadtbahn zusammen: der im Wesentlichen in West-Ost-Richtung verlaufenden (Oberen und Unteren) *Wientallinie* zwischen Hütteldorf und der Station Hauptzollamt (heute: Landstraße/ Bahnhof Wien Mitte) und der im Wesentlichen in Süd-Nord-Richtung verlaufenden *Donaukanallinie* zwischen dem Hauptzollamt und dem Bahnhof Heiligenstadt; die beiden Strecken wurden aber stets durchgehend betrieben. *Die U4-Strecke folgt ausschließlich dem Verlauf des Wientales und des Donaukanals.*



Linie U4 bei der Kettenbrücke um 2000 Bildquelle BM Mariahilf.

Im Beschluss zum Bau eines Grundnetzes für die Wiener U-Bahn waren sowohl Neubau-Strecken wie auch der Umbau der bisherigen Wiental- und Donaukanal-Linie der Wiener Stadtbahn zur U-Bahn vorgesehen.

Dabei wurden niedrige Signalnummern den neu zu errichtenden Strecken wie der U1 zugewiesen. Die Signalnummer 3 wurde bereits in den 1960er Jahren für die fest beschlossene, aber erst 1983 begonnene U3 reserviert.

In diesem System der vier Grund-Linien erhielt die U4 somit die vorerst höchste Signalnummer 4. Die Signalfarbe der U4 ist **Maigrün**.

U5

Seit 2016 in finaler Planung. Stationen: Museumsquartier, daneben: Karlsplatz und Volkstheater

Bei der Planung des Wiener U-Bahn-Netzes in den Jahren 1966 bis 1973 wurden auch die Liniennummern vergeben. Die *Bezeichnung U5* wurde in dieser Phase aber immer wieder für Linien verwendet, die sich nach genauerer Prüfung als nicht ausbaufähig erwiesen und daher zurückgestellt wurden. In frühen Ausbau-Varianten sollte die U5 zwischen Meidling Hauptstraße und St. Marx auf der bereits teilweise untertunnelten südlichen **Gürtelstrecke** verkehren, später bezeichnete man den heutigen Ast der Linie U2

vom Schottenring zum Stadion als U5, dessen Planung einen Verlauf in westlicher Richtung über Schottentor hinaus in Richtung Hernals vorsah. Die Linie U5 fehlt daher bis heute auf dem Linienplan; anders ausgedrückt, besteht die heutige Linie U2 eigentlich aus Teilen der zwischenzeitlich geplanten Linien U2 und U5, die über einen Bogen zwischen den Stationen Rathaus und Schottentor verbunden sind (dieser war ursprünglich nur als Betriebsgleis geplant und ist bis heute die engste Kurve im Wiener U-Bahn-Netz). Auch die Bezeichnung U3 war lange Zeit eine Lücke im Netz, hier gab es jedoch schon beim Bau des Grundnetzes erste Vorarbeiten. So wurde bereits mit dem Bau der U1 (Baulos Stephansplatz) die gesamte Tunnelröhre der U3 zwischen Naglergasse/Graben und Stubentor fertiggestellt, um nochmalige Grabungsarbeiten im Bereich des Domes zu vermeiden.

Mehrere Pläne und interne Arbeitspapiere der Wiener Linien sahen seit 2003 wieder langfristige Planungen für eine Linie U5 vor, jedoch gab es erst Anfang 2014 wieder konkrete Bestrebungen, die Linie nun tatsächlich zu realisieren. Im März 2014 wurde schließlich bekannt gegeben, dass die *Linie U5* in mehreren Ausbaustufen im Zuge eines Linienkreuzes U2/U5 errichtet werden soll. Die neue Linie soll die *Signalfarbe Türkis* tragen.

Die neue Linie wird nun vom Karlsplatz kommend die bestehende Strecke der U2 übernehmen und ab der Station Rathaus einen neu zu bauenden Abschnitt befahren. Im ersten Ausbauschnitt wird die Linie bis 2023 vorerst allerdings nur bis zu einer Station am Frankhplatz im Bereich des Alten AKH geführt. Der Weiterbau in den 17. Bezirk ist geplant; über die Baukosten muss jedoch erst mit dem Bund verhandelt werden.

Im Gegenzug soll die *U2* vom Rathaus weiter über die U3-Station Neubaugasse und die U4-Station Pilgramgasse zum Matzleinsdorfer Platz geführt werden.

Die Linie U5 wird den 6. Bezirk also auch wieder dort berühren, wo früher die U2 fuhr.

Die Signalfarbe der U5 wird **Türkis** sein.

U6

(Seit 1976). Stationen: Westbahnhof ab 1898, Gumpendorfer Straße ab 1898, Längenfeldgasse ab 1989

Gumpendorfer Gürtel und Mariahilfer Gürtel. Davor Stadtbahn Linie G (Gürtel) in Verbindung mit den anderen Stadtbahnlinien auch WG (Wiental – Gürtel) genannt.

Ab 1976 wurden die Strecken der Elektrischen Stadtbahn schrittweise in das neu errichtete Wiener U-Bahn-Netz übernommen. Wiental- und Donaukanallinie wurden auf die neuen U-Bahn-Wagen vom Typ „U“ mit Stromschienenbetrieb umgerüstet und bis 1981 abschnittsweise von Heiligenstadt nach Hütteldorf als U4 eröffnet. Die meisten Stationen wurden dabei komplett umgebaut, nur die Stationen Schönbrunn und Stadtpark sind, abgesehen von eingebauten Aufzügen und der Anpassung der Höhe der Bahnsteige an die U-Bahn-Züge, im Originalzustand verblieben. Die Aufnahmegebäude wurden in den meisten Stationen behalten, auch wenn sie in einigen nicht mehr als solche verwendet werden. Die Signal- und elektrischen Anlagen wurden komplett erneuert, Stationen und Viadukte renoviert und die Strecken von Links- auf Rechtsverkehr umgestellt.

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Die *Gürtellinie* wurde noch einige Jahre als Stadtbahnlinie G von Meidling Hauptstraße nach Heiligenstadt geführt. Auch die Abzweigung zur Friedensbrücke wurde als Linie GD noch aufrechterhalten. Die alten Stadtbahnwagen wurden durch neue Sechssachs-Gelenk-Trieb- und -Beiwagen (E₆ und c₆), die auf dem auch in Wien heimischen Duewag-Tramtyp „Mannheim“ beruhen, ersetzt. Ab 1985 wurde die Gürtellinie nur mehr bis zur Gumpendorfer Straße geführt, die Rampe zur Station Meidling Hauptstraße abgerissen und mit steilerem Gefälle zwischen der Brücke über die Zeile und Längenfeldgasse neu errichtet. Somit konnte die bis 1985 vorhandene Gabelung von Wiental- und Gürtellinie in der Station Meidling Hauptstraße durch eine Parallelführung von U4 und neuer U6 auf gleichem Niveau in der neuen Station Längenfeldgasse ersetzt werden. (Dort bestehen, trotz der unterschiedlichen Stromsysteme, auch ein U4/U6-Verbindungsgleis.) Vom Umbau der historischen Gürtellinie samt Stationen auf den sonst bei der Wiener U-Bahn üblichen Betrieb mit Stromschiene wurde wegen des zu hohen Aufwandes abgesehen.



Im Anschluss an die neue Station wurde eine neue unterirdische Trasse zur Philadelphiabrücke errichtet. 1989 wurde der Betrieb von der Gumpendorfer Straße bis dorthin eröffnet und die verlängerte Gürtellinie als Linie U6 in das Wiener U-Bahn-Netz integriert.

Otto Wagner Brücke 1989.

Bildquelle: Georg Mikes. BM Mariahilf

1995 wurde der südliche Ast der U6 von der *Philadelphiabrücke* nach Siebenhirten verlängert. Die Strecke wurde von der in den 1970er Jahren errichteten Schnellstraßenbahnlinie 64 übernommen. Ab 1995 wurde auch mit neuen dreiteiligen Niederflurwagen der Baureihe T von Bombardier mit sechs Achsen gefahren. 1996 erfolgte die vorerst letzte Verlängerung durch einen neu gebauten nördlichen Ast von der Nußdorfer Straße nach Floridsdorf. Gleichzeitig wurde der Betrieb Nußdorfer Straße–Heiligenstadt eingestellt. 2008 wurden wieder neue Fahrzeuge der Type T₁ ausgeliefert und die alten Stadtbahnfahrzeuge der Typen E₆ und C₀ mit 23. Dezember 2008 ausgeschieden.

Die Signalfarbe der U6 ist **Ockerbraun**. Diese Farbgebung erfolgte offenbar in Anlehnung an die von Otto Wagner bereits 1895/96 entworfenen *hölzernen* Stadtbahn Wagen.

Nachtrag: Die öffentlichen Verkehrsmittel um 1936²⁷

Tangentiale Linien (anfangs meist mit Buchstaben gekennzeichnet):

- L** Schönbrunn – Mariahilfer Straße – Prater Hauptallee
- M** Baumgartner Kasino – Mariahilfer Straße - Prater Hauptallee
- E2** Herbeckstraße – Getreidemarkt – Praterstern
- G2** Hohe Warte – Getreidemarkt – Praterstern
- H2** Bahnhof Hernalts – Getreidemarkt – Prater Hauptallee
- 3** Margaretenplatz – Neubaugasse – Nordwestbahnhof
- 6** Simmeringer Hauptstraße – Nevillebrücke – Gumpendorfer Straße – Mariahilfer Straße
- 8** Meidling Südbahnhof – Mariahilfer Gürtel – Heiligenstädter Straße – Anschluss Nussdorf
- 13** Südbahnhof – Neubaugasse – Alserstraße
- 15** Wallensteinplatz – Kaiserstraße – Wallgasse – Gumpendorfer Straße – Nevillebrücke Gellertplatz
- 118** Erdberg über den Gürtel – Hernalser Gürtel

Sagittale Linien, „Pendellinien“ (anfangs meist mit Ziffern gekennzeichnet):

- 31/5** Mariahilfer Straße - Jedlersdorf
- 157** Winckelmannstraße – Sechshauser Straße – Gumpendorfer Straße – Eschenbachgasse
- 57** Eschenbachgasse – Gumpendorfer Straße – Hietzing (Lainz)
- 58** Neuer Markt – Mariahilfer Straße – Unter St. Veit
- 59** Neuer Markt – Mariahilfer Straße – Lainz
- 61** Meidling – Linke Wienzeile – Operschleife

²⁷ Quelle: Mariahilfer Chronik

Dieser Text ist eine Aufforderung zum Mitmachen: Wenn Sie etwas ergänzen oder korrigieren wollen, dann lassen Sie es uns wissen (email: bezirksmuseum.1060@aon.at)! Ihre Beiträge werden im Text unter der Quellangabe „ZeitzeugInnen“ – auf Wunsch ohne Namensnennung – dokumentiert.

Erstellungsdatum: 10.03.2024

Linien der Wiener elektrischen Stadtbahn:

WD (für Wiental-Donaukanal) Hütteldorf Hacking – Wientallinie – Heiligenstadt

DG (für Donaukanal-Gürtel) Hietzing – Wientallinie – Gürtellinie – Meidlinger Hauptstraße

GD (für Gürtel-Donaukanal) Meidlinger Hauptstraße – Gürtellinie – Wientallinie – Hietzing

G (für Gürtel) Bedarfslinie: Hütteldorf Hacking – Wientallinie – Gürtellinie – Heiligenstadt

Städtische Autobusse

4 Westbahnhof – Mariahilfer Straße - Nordwestbahnhof

Text: Erich Dimitz

Literatur:

Arbeitsgemeinschaft des Mariahilfer Heimatmuseums: Das Wiener Heimatbuch Mariahilf. Wien 1960

FIDELIS: Fahrmöglichkeiten im Alten Wien. 1827

FINK, Heinz: Die „Mariahilfer Linien“. Wien, Eigenverlag 2002

FRANK, Werner, Paul GOTLOB u. Peter STANDENAT: Der 13er. Wiens legendäre Tramwaylinie von einst. 2 Bde. Wien, Eigenverlag 2001.

GRONER, Richard: Wien, wie es war. 5. Aufl., Wien, 1965

HOWORKA, Hans u. Leopold REDL: Ein Stadtteil verändert sich. Wien, 1976

ILLING, Fritz (Hg.): Die Mariahilfer Straße um 1905. In: Mariahilfer Museumsblätter, 1. Jg, Heft 2, Wien 1966

KAUT, Kurt: Die Mariahilfer Straße. Geschichte einer Straße. Mariahilfer Heimatmuseum und A. Gergross Kaufhaus G.m.b.H. (Hg), Wien 1966

KROBOT, Walter, Josef Otto SLEZAK u. Hans STERNHART: Straßenbahn in Wien vorgestern und übermorgen. Wien, 1972

KRETSCHMER, Helmut: Mariahilf. Geschichte des 6. Wiener Gemeindebezirks und seiner alten Orte. Wien, 1992

Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie, www.dasrotewien.at, 2008