



© Bruno Klomfar

Als gestalterischer Grundsatz für die gesamte Hochstrecke der U2 Verlängerung gilt, dass die vorhandenen Grünzonen nur im unbedingt notwendigen Maß durch Oberflächenbefestigungen beeinträchtigt werden. Darüberhinaus wurde in Kreuzungsbereichen Wert darauf gelegt, dass die Gesamtwirkung des stadträumlichen Umfeldes wie auch des U-Bahnbauwerks nicht eingeschränkt wird. Die Architekten schufen in einer stringenten einfachen Formensprache ein wiedererkennbares, ästhetisches Ganzes. In Verbindung mit transparenten Zugangsverglasungen und Verkaufsflächen entsteht ein klarer Gesamteindruck. Die Unterwerke (Umspannwerk für die U-Bahn) Hardeggasse und Aspernstraße wurden in ihrer Materialität und Gestaltung analog zum Aufnahmegebäude ausgeführt, wobei der nicht-öffentliche Charakter der Unterwerke durch den geschlossenen Gesamteindruck betont wird.

Im Gegensatz zur Außenhülle, die mit feinen Abstimmungen gedeckter Materialfarben in die Umgebung eingebunden wird, sorgen starke Kontraste und farbliche Akzente im Innenraum für möglichst helle, gut gegliederte und übersichtliche Räume. Am Boden und für die Stiegen wird der vielfach in der Wiener U-Bahn eingesetzte Schremser Granit verwendet. Die Wandverkleidungen aus dunklem Granit kontrastieren mit dem Bodenbelag. Die darüber befindlichen eloxierten, gelochten Aluminiumpaneele wurden analog zu den Deckenverkleidungen mit Lochanteil nach akustischer Erfordernis angeordnet, um den Schallpegel selbst zu Stoßzeiten niedrig zu halten. Informationselemente, Sitzgelegenheiten und andere, die Stationen funktionell ergänzende Einrichtungsgegenstände sind strapazierfähige Stahl- bzw. Edelstahlkonstruktionen. Die künstliche Beleuchtung spielt bei der Gestaltung eine wesentliche Rolle: Die Stationen sollen ein angenehmes Lichtkonzept bieten, das speziell während der Nachtstunden dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste entgegenkommt.

## STATIONEN IM DETAIL

### Station Donaustadtbrücke



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar

## U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße

1020, 1220 Wien, Österreich

ARCHITEKTUR  
**Architekt Katzberger**

BAUHERRSCHAFT  
**Wiener Linien**

TRAGWERKSPLANUNG  
**PCD ZT-GmbH  
FCP**

**ISP ZT-GmbH  
Potyka & Partner  
Ingenieurbüro ste.p ZT GmbH  
Tecton Consult Baumanagement ZT-GmbH**

FERTIGSTELLUNG  
**2010**

SAMMLUNG  
**Architekturzentrum Wien**

PUBLIKATIONSdatum  
**15. Oktober 2012**



© Bruno Klomfar

## U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße

Das Stationsbauwerk ist gestalterisch so aufgebaut, dass das Fahrstreckenprofil der U-Bahn mit Seitenbahnsteigen ergänzt wird. Diese Bahnsteige werden einerseits durch Lifte und andererseits durch Treppen erschlossen, welche auch gestalterisch dominierend sind. Die aufstrebenden Lift- und Treppenteile prägen das Erscheinungsbild der südwestlichen eingeschossigen, größtenteils transparenten Anlage. Das nordwestliche Aufnahmegebäude hingegen ist hinsichtlich des geringen Platzes, der zur Verbauung zur Verfügung steht, auf ein Minimum reduziert. In variiertes Form dominieren auch hier Lifte und Treppen.

### Station Seestern

Im Bereich des Stationsbauwerks wird das Fahrstreckenprofil der U-Bahn mit Seitenbahnsteigen ergänzt. Diese Bahnsteige werden einerseits durch Lifte und andererseits durch Treppen erschlossen, welche diese brückenartige Station gestalterisch dominieren. Die leichte Ausknickung der Treppenbereiche bildet eine ruhig wirkende Gesamtform. Der Baukörper auf der Seite der Neuen Donau wird durch die Symmetrie der Zugangssituation direkt unter dem Tragwerk und den flankierenden Treppen geprägt, dies erleichtert die Orientierung. Analog zur anderen Seite ist der Zugang am Kaisermühlendamm gestaltet, wobei hier aufgrund der Topografie ein wesentlich größeres Aufnahmegebäude visuell wirksam wird.

### Station Stadlau

Im Bereich der Station Stadlau kreuzt die Trasse der ÖBB-Linie S80 die U-Bahn in Hochlage. Die ÖBB-Trasse verläuft parallel zum Straßenraum Nord-Süd, während die U-Bahn diese in Hochlage in etwa 40° zur Straßenachse brückenartig quert. Das Stationsgebäude greift die Hauptrichtung des Straßenzuges auf und bewirkt eine räumliche Beruhigung des Stadtraums. Als Kontrapunkt dazu und Zeichen für die U-Bahn werden die Rolltreppen als visuelle Wegführung eingesetzt. Gemeinsam mit weiteren Treppen, Liften und Rolltreppen wird eine sehr gute Erschließung der Bahnsteige erzielt, die eine Verknüpfung zum potenziellen Bahnsteig der ÖBB ermöglichen.

### Station Hardeggasse

Diese Mittelbahnsteigstation wird zentral mit Liften und Treppen erschlossen. Daraus ergibt sich die gestalterisch reizvolle Aufgabe, unter dem Gesichtspunkt einer einheitlichen Liniengestaltung einen symmetrischen Baukörper zu entwickeln, der im Zusammenhang mit der Vorplatzbildung und der urbanen Begrünung sehr einfach und elegant wirkt. Zurückhaltung und Integration erscheinen insbesondere in der



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar

## U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße

Nachbarschaft zum Friedhof als angebracht.

### Station Donauspital

Die Station bedient primär das Donauspital und bietet darüberhinaus auch eine wichtige Straßenbahnbindung. Als Konsequenz ist mit verstärktem Fahrgastaufkommen zu rechnen, weshalb hier auch der Mittelbahnsteig mit Rolltreppen, Liften und Treppen erschlossen wird. In Verbindung mit der straßenbegleitenden Begrünung und der linearen Wirkung der U-Bahn-Hochtrasse wird ein urbanes Ganzes im Zusammenspiel mit dem horizontalen Baukörper des Spitals erzielt. In der ebenerdigen Zugangszone befinden sich neben den betrieblichen Räumen auch Geschäftsflächen.

### Station Aspernstraße

Im Unterschied zum direkten Umfeld Station Donauspital befindet sich die Umgebung der Station Aspernstraße im Umbruch. Im Bau befindliche Wohnhausanlagen und Glashäuser bilden hier eine heterogene Nachbarschaft, die in den kommenden Jahren einem starken Wandel unterworfen sein wird. Noch bildet diese Station die Endstelle der Linie U2 und hat aufgrund der mehrfachen Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz wie auch der fußläufigen Anbindungen drei Zugangsbauwerke, welche mittels Rolltreppen, Liften und Treppen den Mittelbahnsteig erschließen. Um eine heterogene Wirkung der Station zu verhindern, wird das mittlere Aufnahmegebäude durch seine symmetrische Bauweise morphologisch hervorgehoben, während die äußeren Aufnahmegebäude nur in der unmittelbaren Wahrnehmung des Zuganges ihre notwendige Präsenz entwickeln. Städtebaulich wird der Stationsbereich durch einen großzügigen parkähnlichen Grünraum geprägt, der an seinem nördlichen Ende in einen städtischen Platz übergeht. Um die Barrierebildung durch die U-Bahn Trasse zu minimieren, werden die unbedingt nötigen räumlichen Erfordernisse auf ein Minimum reduziert.

Die weitere Verlängerung zur Seestadt Apen ist derzeit in Planung und Bau (Stand 2012) (Text: Architekt, redaktionell überarbeitet)

### DATENBLATT

Architektur: Architekt Katzberger (Paul Katzberger, Karin Bily)

Mitarbeit Architektur: Projektleitung: Johan Jensen, Martin Palmrich, Roland Plank, Thomas Teufelhart, Martin Zechner

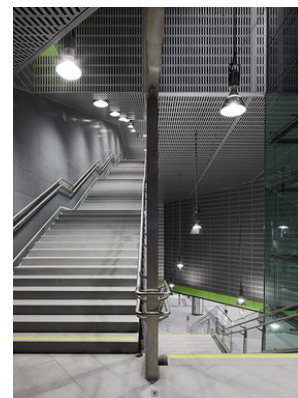
Bauherrschaft: Wiener Linien



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar

## U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße

Tragwerksplanung: PCD ZT-GmbH, FCP, ISP ZT-GmbH, Potyka & Partner (Michael Ruzicka, Heinz Kegel, Erwin Frischengruber, Stefan Graf), Ingenieurbüro ste.p ZT GmbH, Tecton Consult Baumanagement ZT-GmbH  
Fotografie: Bruno Klomfar

Maßnahme: Neubau  
Funktion: Verkehr

Wettbewerb: 2000  
Planung: 2001 - 2012  
Ausführung: 2006 - 2010

### AUSZEICHNUNGEN

ZV-Bauherrenpreis 2012, Nominierung



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar

## U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße



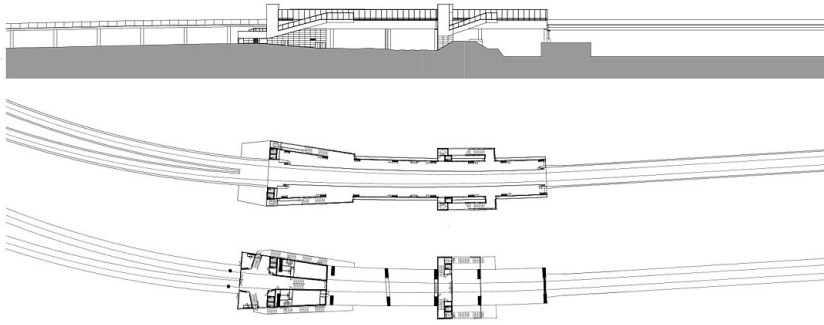
© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



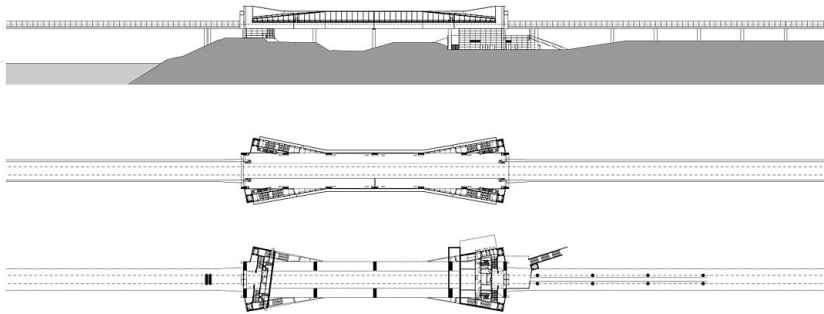
© Bruno Klomfar



U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße

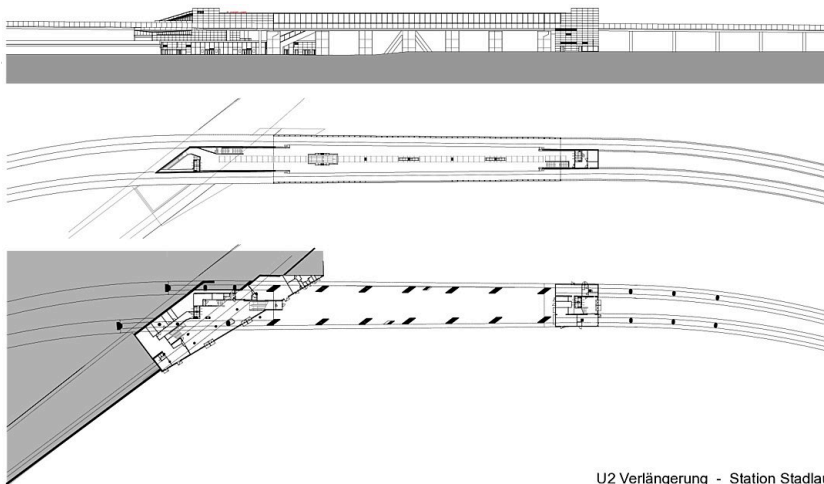
U2 Verlängerung - Station Donaumarina  
Wolfgang Litsman GmbH & Co KG  
Architekt Kitzberger ZT GmbH

Station Donaumarina



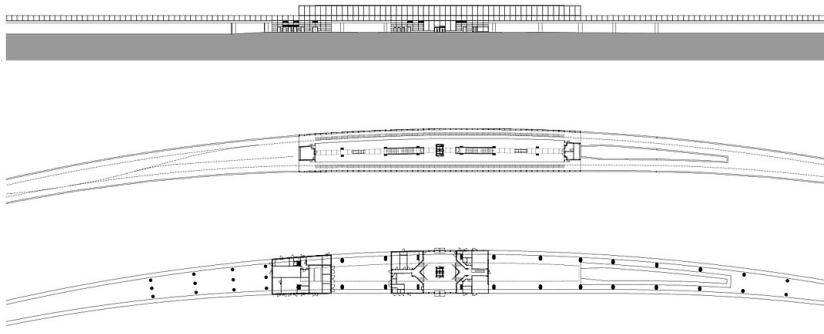
U2 Verlängerung - Station Donaustadtbrücke  
Wolfgang Litsman GmbH & Co KG  
Architekt Kitzberger ZT GmbH

Station Donaustadtbrücke



U2 Verlängerung - Station Stadlau  
Wolfgang Litsman GmbH & Co KG  
Architekt Kitzberger ZT GmbH

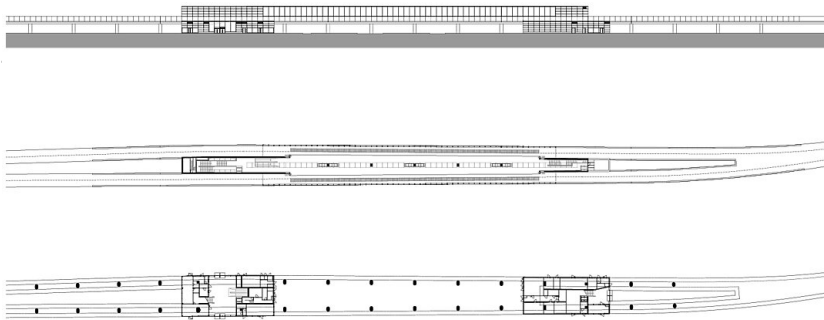
Station Stadlau



**U2 Stationen Donau Marina bis Aspernstraße**

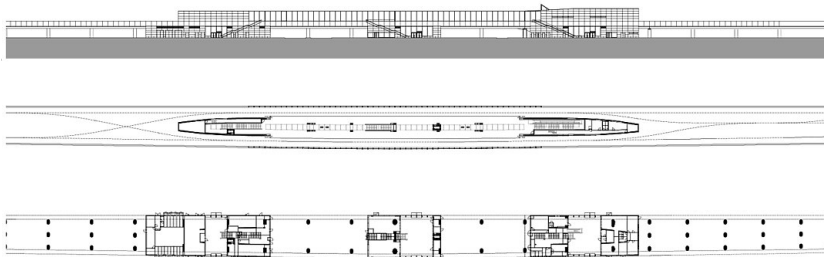
U2 Verlängerung - Station Hardeggasse  
Werner Lippert GmbH & Co KG  
Architekt Kutzberger ZT GmbH

Station Hardeggasse



U2 Verlängerung - Station Donauspital  
Werner Lippert GmbH & Co KG  
Architekt Kutzberger ZT GmbH

Station Donauspital



U2 Verlängerung - Station Aspernstrasse  
Werner Lippert GmbH & Co KG  
Architekt Kutzberger ZT GmbH

Station Aspernstraße