



© 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 städträumlichen 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 Aluminiumpaneelle 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 Aufnahmehaus hingegen ist hinsichtlich des geringen Platzes, der zur Verbauung zur Verfügung steht, auf ein Minimum reduziert. In variierter Form dominieren auch hier Lifte und Treppen.

### Station Seestern

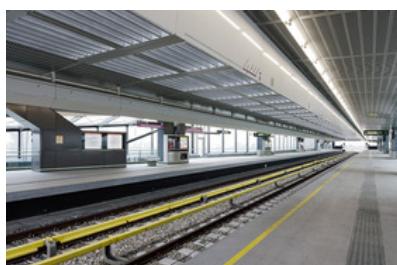
Im Bereich des Stationsbauwerks wird das Fahrstreckenprofil der U-Bahn mit Seitenbahnsteigen ergänzt. Diese Bahnsteige werden einerseits durch Lifte und andererseits durch Treppen erschlossen, welche diese brückenartige Station gestalterisch dominieren. Die leichte Ausknickung der Treppenbereiche bildet 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 Aufnahmehaus 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 Straßenbahnanbindung. 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 Aufnahmegeräte durch seine symmetrische Bauweise morphologisch hervorgehoben, während die äußeren Aufnahmegeräte 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 Barriereförderung durch die U-Bahn Trasse zu minimieren, werden die unbedingt nötigen räumlichen Erfordernisse auf ein Minimum reduziert.

Die weitere Verlängerung zur Seestadt Apert 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

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



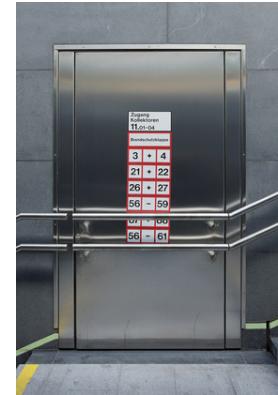
© Bruno Klomfar

**U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße**

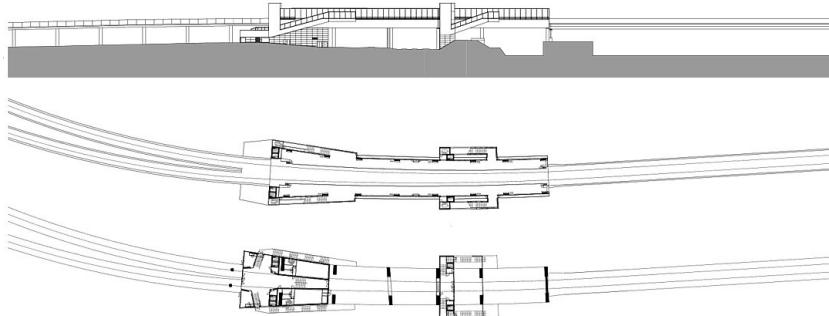
© Bruno Klomfar



© Bruno Klomfar



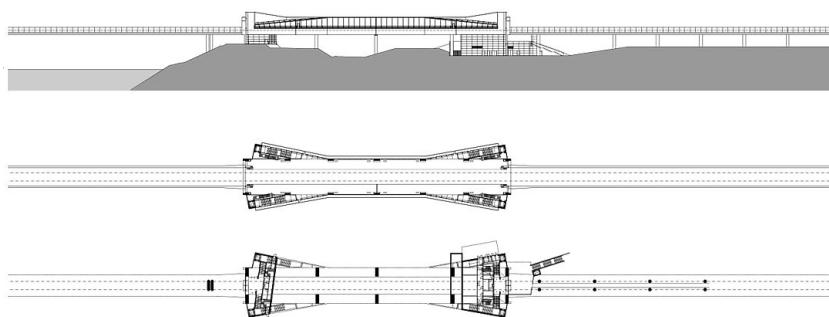
© Bruno Klomfar



**U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße**

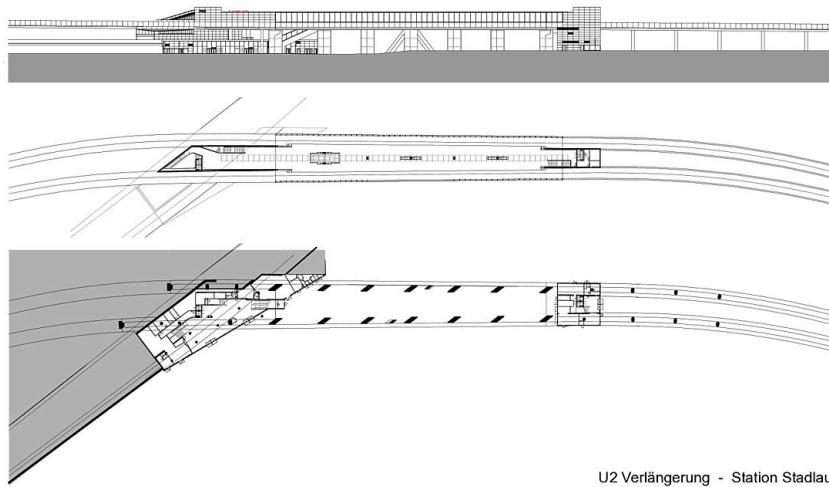
**U2 Verlängerung - Station Donaumarina**  
Werner Linzen GmbH & Co KG  
Architekt Katscherer ZT GmbH

Station Donaumarina



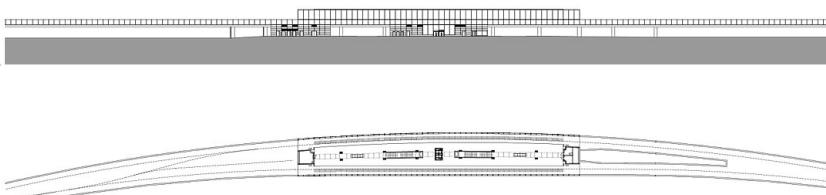
**U2 Verlängerung - Station Donaustadtbrücke**  
Werner Linzen GmbH & Co KG  
Architekt Katscherer ZT GmbH

Station Donaustadtbrücke

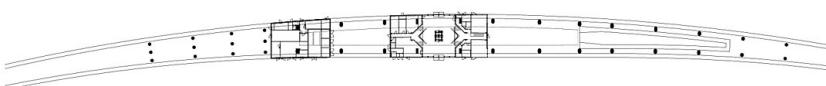


**U2 Verlängerung - Station Stadlau**  
Werner Linzen GmbH & Co KG  
Architekt Katscherer ZT GmbH

Station Stadlau



**U2 Stationen Donaumarina bis Aspernstraße**



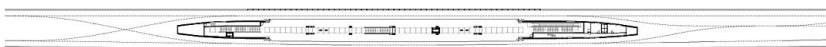
**U2 Verlängerung - Station Hardeggasse**  
Wiener Linien GmbH & Co KG  
Architekt Kästbauer ZT GmbH

Station Hardeggasse



**U2 Verlängerung - Station Donauspital**  
Wiener Linien GmbH & Co KG  
Architekt Kästbauer ZT GmbH

Station Donauspital



**U2 Verlängerung - Station Aspernstrasse**  
Wiener Linien GmbH & Co KG  
Architekt Kästbauer ZT GmbH

Station Aspernstraße