



Die Architektur der Wiener U-Bahn

Das Aufnahmegebäude der U2/U4-Station Schottenring, ein sehenswertes Sonderbauwerk im Grundnetz.

Vor 50 Jahren wurden die Grundlagen der Wiener U-Bahn-Architektur festgelegt – damit entstand ein Gesamtkonzept, das Otto Wagners Stadtbahn ebenbürtig ist.



Autor

HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

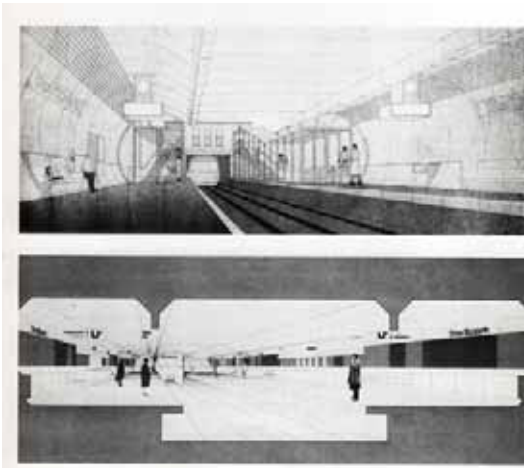
Überraschenderweise war die Wiener U-Bahn anfangs als reines Ingenieurbauwerk geplant, ohne besondere architektonische Ausgestaltung. Erst 1970 – die Baustellen der U1 fraßen sich schon durch die Stadt – veranstaltete man doch einen Architektenwettbewerb. Die Teilnahme war überraschend gering. Kein Beitrag überzeugte auf Anhieb, so wurden zwei zweite Preise vergeben: An das Team Marschalek/Ladstätter/Gantar sowie Wilhelm Holzbauer. Ihre Ideen ähnelten einander, beide schlugen ein Paneelsystem vor, mit dem alle Stationstypen einheitlich verkleidet werden sollten. Bewusst entschied man sich gegen das Konzept, jede Station einzigartig zu gestalten; ähnlich wie bei Otto Wagners Stadtbahn sollte die Wiener U-Bahn ein Bauwerk sein, das sich erkennbar durch die ganze Stadt zieht.

Die beiden Zweitplatzierten schlossen sich zusammen und gründeten die „Architektengruppe U-Bahn“, deren ikonische, wiedererkennbare Stationen bis heute das Bild der wichtigsten U-Bahn-Strecken prägen. Ende 1971 war das Kompendium fertiggestellt, in dem die

Gestaltungsgrundsätze definiert wurden. Die Stärke des gemeinsamen Entwurfs liegt dabei in der fortlaufenden Reduktion, bis die ursprünglichen Konzepte auf so extrem schlichte Formen „eingedampft“ waren, dass sie immer noch überzeugen: Jedes für die 1970er typische Element wurde soweit neutralisiert, dass die Stationen bis heute zeitlos wirken.

DIE ERSTE BAUSTUFE: EIN WETTBEWERB – UND EIN „VERDIENTER GEMEINDEARCHITEKT“

Das prinzipielle Konzept des AGU-Entwurfs konnte bei der Musterstation Taubstummengasse bereits ab Mitte der 1970er-Jahre gezeigt werden: im Bahnsteigbereich weiße beschichtete Phenolharz-Paneele als Verkleidung, Fugen in Linienfarbe; in den Passagengeschossen weiß emaillierte Stahlplatten. Ein Lichtband markiert zusammen mit einer Granitkante den Abschluss zum dunklen, abweisenden Gleisbereich. Typisch für die Architektur der 1970er-Jahre sind die Viertelbögen und die sich organisch aus den Flächen herausentwickelnden Funktionselemente (Zielanzeigen, Sitzbänke, Mistkübel bis hin zum Leitsystem). In den weiteren Stationen des Grundnetzes bewies das System seine Flexibilität. Durch die vorgezogene Verlängerung der U1 nach Kagran (Einsturz der Reichsbrücke) konnte die AGU auch die Entwürfe für große Hochstationen in die Praxis umsetzen. Leider wurde das Wiener Grundnetz nicht einheitlich gestaltet. Am Karlsplatz wurde Kurt Schlauss beauftragt; er stattete die riesige Station mit einem für die 1960er-Jahre zeitgemäßen Materialmix aus. Insgesamt wirkt der Karlsplatz uneinheitlich und beliebig. Auch den Umbau der „Straßenbahn-Zweierlinie“ zur U2 und die Station Schottentor durfte Schlauss gestalten; im Gegensatz zu den Entwürfen der AGU wirkten jene von Schlauss schon bei der Eröffnung veraltet.





U1-Station Keplerplatz: ein Foto aus der Anfangszeit. Heute ist die klare Architektur durch spätere Einbauten leider beeinträchtigt.

DIE ZWEITE BAUSTUFE: FORTSETZUNG DER ERFOLGSSTORY

Nach dem Erfolg des U-Bahn-Grundnetzes wurden die Entwurfsprinzipien von der AGU weiterentwickelt. Einerseits wurden die Architekten nicht mehr nur als „Dekorateure“ der Ingenieurbauwerke beschäftigt, sondern planten von Anfang an mit; andererseits hat man auch das grundlegende Konstruktionsprinzip der Stationen geändert. Führten früher die Stiegen, Rolltreppen und Lifte vom Bahnsteig in ein „Passagengeschoß“, von dem dann erst einzelne Aufgänge die Oberfläche erreichten, versuchte man nun, Rolltreppen „ohne Umsteigen“ direkt vom Bahnsteig aufs Straßenniveau zu führen. Stationsüberwachung, Fahrscheinautomaten etc. wurden nun in großen Pavillons im Straßenraum angeordnet. Als durchaus erwünschter Nebeneffekt fällt dadurch Tageslicht bis zum Bahnsteig – eine bis heute überzeugende Lösung, international herausragend. Insbesondere bei der U3 wurde das Prinzip so weit wie möglich durchgezogen; diese Linie kann als Höhepunkt in der architektonischen Entwicklung der Wiener U-Bahn gesehen werden. Leider wurden die Architektenleistungen auch in der zweiten Baustufe inkonsequent vergeben: Kurt Schlauss war wieder mit von der Partie, er durfte sich mit der U3-Station Volkstheater, der U6-Station Michelbeuern sowie dem Meidlinger Teil der U6 verwickeln.

DA CAPO – BESTÄNDIGKEIT UND NEUE WEGE

In der Literatur wurde sie erst als „dritte Ausbaustufe“ bezeichnet, sie schloss sich aber nahtlos an jene davor an, mit drei Neubaustrecken und einem Umbauprojekt: Die Linien U3 und U6 wurden jeweils an beiden Enden verlängert. Die Stationen Spittelau, Dresdner Straße und Floridsdorf an der U6 Nord wurden dabei vom Büro „KuPa“ (Architekten Otto Kucera, Helmut Partsch und Gerhard Moßburger) geplant, einer Abspaltung der AGU, allerdings nach deren Richtlinien; die AGU wurde dann auch im Lauf der Arbeit wieder beigezogen. Stadtbildprägend sind dabei die Hochstation Spittelau mit einer neuen U4-Haltestelle und der U-/S-Bahn-Knoten Floridsdorf. Ende 1991 wanderte die Zuständigkeit für den U-Bahn-Bau von der MA 38

zu den Wiener Verkehrsbetrieben (davor hatte die MA 38 den Bau durchgeführt und das fertige Projekt dann an die Verkehrsbetriebe übergeben). Der Umbau der Schnellstraßenbahnlinie 64 auf U-Bahn-Betrieb (U6 Süd) war das erste eigene Projekt der Verkehrsbetriebe, sie planten schlichte Hochstationen. Johann Georg Gsteu wurde erst nach Planungsbeginn auf Veranlassung der MA 19 mit der Überarbeitung der Entwürfe beauftragt, seine Stationsgebäude wirken technoid-skulptural, die Außenfassaden der Stationen im Wellblech-Industriedesign scheinen aber teilweise zu wenig dauerhaft.

DRITTE UND VIERTE AUSBAUSTUFE – GERHARD MOSSBURGER UND PAUL KATZBERGER

Mit der U2 vom Schottenring über Praterstern nach Aspern startete die nächste Etappe. Nun wurde ein neuer Architekturwettbewerb ausgeschrieben, bei dem die AGU erstmals nicht zum Zug kam. Preisträger waren das Büro Moßburger (Tiefstationen) sowie Katzberger (Hochstationen). Die AGU blieb aber nicht unbeschäftigt: Auf den Verlängerungsstrecken der U1 wurde das Design der inzwischen historischen Altstrecke wieder aufgenommen, mit den typischen Viertelrundbögen der 1970er-Jahre – und es wirkt auch heute noch so zeitlos wie damals, eine Bestätigung für den herausragenden Entwurf 40 Jahre davor!

FÜNFTE AUSBAUSTUFE – FRANZ & SUE ZUSAMMEN MIT YF

Inzwischen hat der Bau der „Auskreuzung U2/U5“ begonnen, erstmals 2003 im Masterplan Verkehr erwähnt. Nach einem erneuten Wettbewerb wurden die Architektenteams Franz & Sue und YF (Bernd Scheffknecht und Markus Bösch) als Gestalter ausgewählt. Leitmotiv der U5 (bisher U2) ist eine „Partitur der Geschwindigkeit“, allerdings wirken die Entwürfe bei weitem nicht so überzeugend wie die bisher realisierten U-Bahn-Stationen. Die Abgänge im Straßenniveau wirken nicht urban und zeitlos, eher wuchtig und Aufmerksamkeit heischend; die breiten Stege der Einhausungen sind erfahrungsgemäß Ziel von Schmierereien und Wildplakatieren. Die Innenbereiche der Stationen wirken beliebig; es bleibt abzuwarten, ob sich die neuen Stationen ebenso ikonisch in das Bild der Stadt einschreiben werden wie die 50 Jahre alten Entwürfe der AGU.

