

Tempo-Partitur für neue U5

Leitdesign der ab 2023 fahrenden U-Bahn präsentiert

Wojciech Czaja

Wien – Die U5 wird eckig und dynamisch. Oder, wie Vize-Bürgermeisterin Renate Brauner (SPÖ) im Rahmen der Wiener-Linien-Pressekonferenz erklärte: „Das Leitdesign der neuen U5 ist super. Einerseits schließt die Architektur an die bestehende Tradition der Wiener U-Bahn-Stationen an, andererseits ist die Gestaltung für sich genommen trotzdem eigenständig und unverwechselbar.“

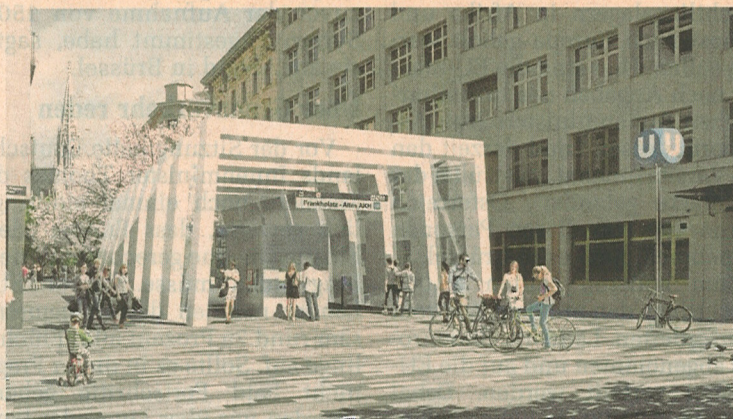
Die Aufnahmegebäude bestehen aus weißen, eckigen Rahmen, die von Glasstreifen unterbrochen werden. Die erst transparenten und mit jedem Meter immer dichter beplankten Bauten nehmen das Grundmotiv der Dynamik auf: „Wir wollten das Phänomen der Beschleunigung und Abbremsung architektonisch deutlich machen“, sagt Markus Bösch.

Er ist einer der leitenden Architekten der Arbeitsgemeinschaft YF und franz architekten, die aus insgesamt 142 Bewerbern aus dem zweistufigen EU-Wettbewerb als

Sieger hervorgingen. Auch auf den Bahnsteigen selbst soll laut Architekten die „Partitur der Geschwindigkeit“ spürbar bleiben.

Der grundlegende Unterschied zu allen bisherigen Stationen: Die Züge entlang der türkisen Linie werden sich vollautomatisch und somit führerlos fortbewegen. „Wir haben größten Wert darauf gelegt, dass die Stationen trotz Verglasung der Bahnsteige transparent und großzügig bleiben“, meint Günter Steinbauer, Geschäftsführer der Wiener Linien.

Die ersten Stationen der neuen U5 sollen im Jahr 2023 in Betrieb gehen, wobei die bestehenden U2-Stationen zwischen Rathaus und Karlsplatz lediglich adaptiert werden, was die neue Leitfarbe und die Vollautomatisierung betrifft. Im Zwei-Jahres-Rhythmus, so Steinbauer, werde man dann die neuen Streckenteilabschnitte von U2 (bis Wienerberg) und U5 (Elterleinplatz) ausbauen. Insgesamt soll die U5 mit rund zwei Milliarden Euro zu Buche schlagen. (woj)



Weiß und eckig geht es in den türkisen Untergrund: Das Motiv der Beschleunigung und Abbremsung soll dargestellt werden.