

MEINUNG

Werner A. Perger über die Deutschen und die Griechen S. 6

MEDIEN

Hasspostings im Netz: wer sie dokumentiert S. 21

FEUILLETON

Popfest: ein Überblick über die Szene

FALTER



€ 3,20

Nr. 29/15 15.7.15

Programmzeitraum:
17.7. bis 23.7.15

STADTLIBEN

So schön wird die neue U5

STEIERMARKE

Ein Gespräch mit der steirischen Soziallandesrätin S. 44

ALLE TERMINE 17.7.-23.7.

Falter:Woche – 48 Seiten Wien und Steiermark, Tagesprogramm, Kritik



Eckig und kantig mit geschlossener Bahnsteigkante: Die U5-Station Frankhplatz/Altes AKH sieht im Jahr 2023 so aus

Die U-Bahn ohne Bahnsteigkante

Wien bekommt 2023 eine neue U-Bahn-Linie. Jetzt wurde das Liniendesign der U5 vorgestellt

ZUKUNFTSMUSIK: CHRISTOPHER WURMDOBLER

Moderne Architektur für U-Bahn-Linie U5: Die hyperventilierte Meldung zur Pressekonferenz, bei der vergangene Woche das Design für die neue U-Bahn-Linie vorgestellt wurde, trifft es nicht ganz. Die Bauarbeiten beginnen 2018, fünf Jahre später wird mit „Frankhplatz/Altes AKH“ die erste Station in Betrieb gehen. Was heute extrem modern wirkt, kann im Jahr 2023 ganz schön alt aussehen. Und auch wenn bei der Präsentation von „den Äußerlichkeiten“ die Rede war, muss Design mehr leisten: Design bestimmt, wie die Menschen sich in der neuen Umgebung verhalten, ob sie sich dort wohlfühlen, sie verstehen. So gesehen ist die U5 mehr als die frische Leitfarbe Türkis.

Das weiß man auch in den Wiener Büros YF Architekten und Franz Architekten, die den Wettbewerb für die neue Linie gewonnen haben, und bei der U5-Linien-Gestaltung zusammenarbeiten. Modern sollte hier eher nichts sein; zumindest was die Formensprache betrifft. Schließlich soll das Design über Jahrzehnte hinweg gut funktionieren und den technischen Anforderungen entsprechen.

Also setzten die Architekten auf reduziertes Design. Die Materialien, die zum Einsatz kommen sollen – emaillierte Stahlplatten, Naturstein, Glas, Alu und Nirosta – sind alles andere als modisch, sondern im Wiener U-Bahn-Bau bewährt. Für Aufsehen sorgt allemal die technische Neuerung, dass für die U5 ein automatisierter, fahrerloser Betrieb geplant ist. Die Bahnsteige sind zu den Gleisen hin verglast, Schiebetüren öff-



Kathedralen der Mobilität: Die Büros Katzberger und Mossburger haben mit ihrem U2-Design Maßstäbe gesetzt



Abgerundete Sache: Wilhelm Holzbauers U1-Design aus den 1970ern wird bis heute variiert – in den Wiener Süden

nen sich automatisch, wenn ein Zug über den Bahnsteig zu stehen gekommen ist.

Wie gutes Design funktioniert, zeigt sich gerade auch beim Ausbau der U-Bahn-Linie U1. Richtung Norden (2002–2006) oder aktuell in den Wiener Süden nach Oberlaa (Fertigstellung: 2017). Hier greift man die vom Architekten Wilhelm Holzbauer und Kollegen 1973 als „Architektengruppe U-Bahn“ entwickelte Formensprache auf. Sowohl was die Gestaltung der Bahnsteige betrifft, als auch die der Stationsbauwerke selbst, der sogenannten Aufnahmegebäude. Trotz unterschiedlicher Ausbaustufen hat die U1 ein einheitliches Erscheinungsbild.

Holzbauer entwarf damals ein Paneelensystem, emaillierte Wandverkleidungen aus Stahl, in die sich Sitzbänke, Mistkübel (damals noch mit Aschenbechern), Türen, Notrufsäulen, Leitsysteme oder Werbeflächen ein- und nach Bedarf auch wieder ausbauen lassen. Das System kam auch beim Umbau der Stadtbahn zur U4 zum Einsatz. Die Form der Röhre, in Metropolen wie London lange bekannt, war damals neu für Wien. Otto Wagners Hochbahn entsprach eher dem System Eisenbahn mit klassischen Bahnhöfen. Auch die Unterpflaster-Straßenbahn „Ustraba“ bei der Zweierlinie und am Gürtel verkehrte mehr oder weniger in Unterführungen wenige Meter unter Straßenniveau und nicht in tiefen Tunnels.

Erst die U1 brachte Wien in die Röhre. Die Architekten um Holzbauer griffen die Röhrenform bei der Gestaltung der Stationen auf und ummantelten die meisten Bahnsteige noch einmal mit einer eigenen Rundung, einer zum Gleisbereich hin offe-

nen Fahrgaströhre. Entweder direkt wie bei den „Einzelbahnsteigen“ oder in der Mitte angedeutet als Deckenverkleidung Richtung Bahnsteig bei Stationen mit gemeinsamem Bahnsteig für beide Fahrtrichtungen.

Wichtig war den Architekten, die räumliche Trennung zwischen Gleisbereich und Bahnsteig auch visuell erfahrbar zu machen: Dort, wo sich die Fahrgäste aufhalten, ist es hell und ausgestaltet, die gefährliche Zone bleibt mehr oder weniger technisch, unbeleuchtet und ungestaltet roh. Zwischen beiden Bereichen gibt es an der leicht heruntergezogenen Deckenverkleidung – der Fahrgaströhre – das Lichtband aus Leuchtstoffröhren als klar erkennbare Grenze. Das Prinzip wurde auch bei der U3 (seit 1991) angewandt; die „Architekten-gruppe U-Bahn“ um Holzbauer ist auch für die U1-Verlängerung verantwortlich.

Beim Ausbau der U2 (seit 2005) kam erstmals nicht die „Architekten-gruppe U-Bahn“ zum Zug. Die Gestaltung der neuen Stationsgebäude und Stationen übernahmen die Wiener Büros Karin und Paul Katzberger (hoch) und Gerhard Mossburger (tief), die mit zeitloser Formensprache die Stationen zu großzügigen Kathedralen der Mobilität machten. Die Bahnsteige sind nach oben hin luftiger, das bewährte Röhrensystem, Wandverkleidungen und der dunkle Gleisbereich kommen aber weiter zur Anwendung. Es hilft, dass die Fahrgäste räumliche Gegebenheiten intuitiv verstehen.

Die Wandverkleidung mit emaillierten Stahlplatten – oder, an der Decke, Aluplatten – finden sich bei den neuen Stationen der U2 und künftig auch der U5 wieder. Die Formensprache allerdings unterscheidet sich sehr vom Design der U1. Sie ver-

Zukunftsmusik: Die Stationsgebäude der U5 (oben: Elterleinplatz) signalisieren Dynamik und Beschleunigung



leiht den unterschiedlichen Linien so etwas wie Identität, macht die einzelnen Linien fast zu eigenen Marken.

So präsentierte sich die U2 neu bereits weitaus kantiger als das Modell U1. Auch die U5 wird eher eckig. Mit der türkisen Linie, die in der ersten Ausbaustufe den Karlsplatz (beim Rathaus über die alte U2-Trasse) mit dem Hernalser Elterleinplatz verbindet, kommt es zu einer weiteren Interpretation des Designs der fast fünf Jahrzehnte langen Wiener U-Bahn-Geschichte. Die Architekten spielen mit Licht und rhythmisieren Auf- und Abgänge mit minimalistischer Formgebung.

Bei den U5-Auffangbauwerken ist Richtung Aus- und Eingang mehr Glas im Spiel; nach hinten hin wirken die Gebäude geschlossener. Die Wandverkleidungen beim Bahnsteig lassen die Fahrgäste intuitiv er-

kennen, wohin sie müssen: Wände mit Knick und versehen mit Streifen in U5-Türkis sollen ebenfalls selbsterklärend sein. Sie weisen den Weg von der etwas dunkleren Bahnsteigmitte zu den helleren Ausgängen an den Enden des Bahnsteigs.

Auch das Raumerlebnis wird durch die Glaswände zum Gleisbereich anders sein als auf den bislang üblichen Bahnsteigen. Im Prinzip werden die Bahnsteige so wirken, als stünden hier dauerhaft Züge; das Erlebnis von Be- und Entschleunigen wird es bei der U5 nicht mehr geben, kein Windstoß, kein „Zug fährt ein“, kein „Vorsicht“. Wohl auch deshalb wurde die dynamische Bewegung von Zügen und Passagieren zum zentralen Motiv des Designs.

Immerhin die Lichtleiste über der Bahnsteigkante wird es geben. Selbst wenn diese für die Fahrgäste der U5 hinter Sicherheitsglas verborgen bleibt.

Nur natürliche
Zutaten

ANKER

Wien · 1891

NEUE
SHAKES
in vier Sorten

ANKER

Wien · 1891

Frooghurt
Mango

In ausgewählten ANKER-Filialen erhältlich.

ankerbrot.at

facebook.com/ankerbrot.AG