

Bauwelt 35.2015

Bomber über dem Markusplatz
Eine Dresdener Ausstellung
über Venedig im Ersten Weltkrieg

Krudes Gekruckel
Was ist nur aus den Serpentine-
Pavillons geworden?

Ein Phantom wird real
Wettbewerb für die Gestaltung der
neuen U-Bahnlinie 5 in Wien

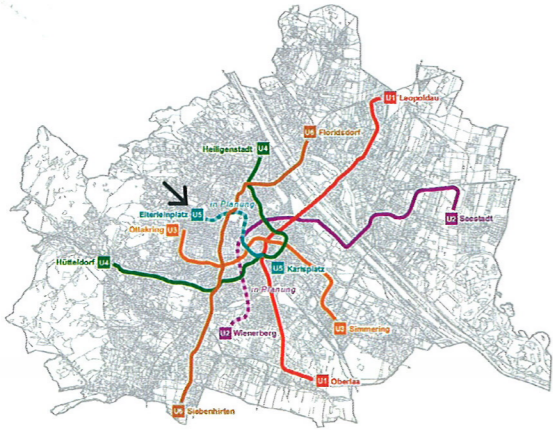
Zusammen arbeiten

Lassen Coworking-Spaces
den Traum vom neuen Büro
wahr werden?

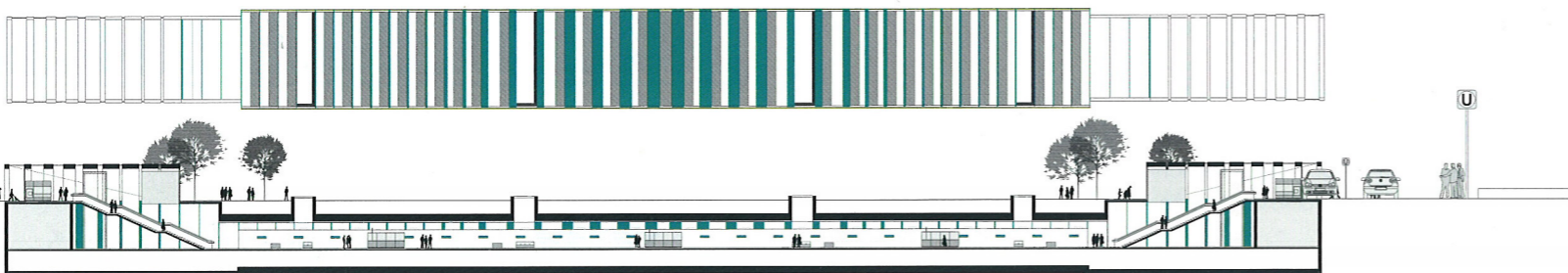


Ein Phantom wird real

Text Maik Novotny



1. Preis Die Arge YF architekten, franz verwendet das Thema Streifen und Bügel ober- wie unterirdisch. Jeweils zum Ausgang hin wird die Oberfläche heller. Abbildung oben: Wiener Linien; unten: Planer; Schnitt im Maßstab 1:1000



Jahrzehntlang geisterte die fehlende U5 durch Wiens U-Bahn-Planungen. Jetzt wird sie gebaut. Im Wettbewerb zur Gestaltung der neuen Bahnhöfe galt es, am bewährten „Wiener System“ festzuhalten

Offener, zweistufiger Realisierungswettbewerb im Oberschwellerbereich

- 1. Preis** (75.000 Euro) Arge YF architekten, franz, Wien
- 2. Preis** (60.000 Euro) Dietmar Feichtinger Architectes & Peter Mitterer, Montreuil
- 3. Preis** (45.500 Euro) Zechner & Zechner, Wien

Fachpreisrichter

Paul Katzberger, Wien (Vorsitz); Heinz Lang, Salzburg; Markus Pernthaler, Graz; Axel Oestreich, Cottbus; Reinhard Mechtler, Wien

Verfahrensorganisator

next-pm

Sie war ein Phantom, ein Evergreen und eine urbane Legende. Jahrzehntlang gehörte die Frage, warum es in Wien zwar die U-Bahn-Linien 1, 2, 3, 4 und 6 gebe, aber keine U5, zum beliebten Anekdotenfundus. Mit schöner Regelmäßigkeit geisterten seit den 60er-Jahren offizielle und inoffizielle Streckenvarianten durch die Öffentlichkeit. Bevorzugt vor anstehenden Wahlen wurde die U5 von der Wiener Stadtregierung, deren einflussreichem Finanzressort der städtische Verkehrsbetrieb „Wiener Linien“ untersteht, als „Wahlkampfzucker!“ hervorgehoben, um dann nach der Wahl lautlos wieder in der Versenkung zu verschwinden.

Kein Wunder, dass die Wiener mit gebremstem Enthusiasmus reagierten, als im Juni 2014 (die nächsten Wahlen stehen im Oktober 2015 an, und die FPÖ hat der rotgrünen Regierung den Kampf angesagt) verlaublich wurde, diesmal werde die U5 aber nun wirklich gebaut. Um die Ernsthaftigkeit der Planung zu untermauern, wurde eine öffentliche Abstimmung darüber verfügt, welche Farbe die neue Linie tragen sollte: Türkis gewann mit deutlichem Abstand vor Pink, und der Partizipation war Genüge getan. 2023 soll eine erste Teilstrecke in Betrieb gehen, gleichzeitig mit der um mehrere Kilometer verlängerten U2, deren Trasse die U5 teilweise übernimmt. Die Investitionssumme für beide Linien beträgt rund 950 Millionen Euro.

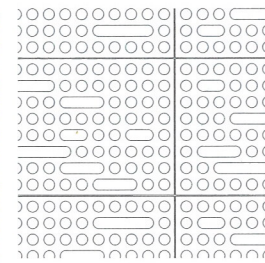
Schon im Oktober 2014 wurde der zweistufige Wettbewerb für die Gestaltung der neuen Bahnhöfe ausgeschrieben. Anders als etwa in München, wo neue U-Bahnhöfe als baukünstlerisch und konstruktiv elaborierte Einzelstücke prun-

ken, geht es in Wien streng zu. Die 1970–73 von der „Architektengruppe U-Bahn“ entwickelten Gestaltungsrichtlinien auf Basis eines einheitlichen Paneelsystems gelten mit dezenter Variation bis heute, mit wenigen Ausnahmen wie den Stationen der U2. Im Betrieb hat sich das als sicher geltende „Wiener System“ bewährt, das auf den Kontrast zwischen hellen Bahnsteigs- und dunklen Gleisbereichen setzt.

Die Entfaltungsmöglichkeiten im Wettbewerb waren daher begrenzt. Robuste, brandbeständige, leicht auszutauschende Bauteile, nicht zu stark spiegelnde Oberflächen, gleichmäßige Ausleuchtung. Die Ausschreibung verlangte explizit ein „innovatives ökonomisches Gestaltungskonzept, das sich einer minimalistischen Formensprache bedient und sich unspektakulär präsentiert“. Einzureichen waren Vorschläge zu den unterirdischen Stationen in offener Bauweise mit Mittelbahnsteig und in Röhrenbauweise, sowie für die oberirdischen Eingänge, die teilweise in engen Straßenräumen untergebracht werden müssen.

33 Beiträge wurden in der ersten Stufe eingereicht, neun von ihnen schafften es in den zweiten Rundgang, darunter sieben von Büros aus Österreich. Anfang Juni wurden die Ergebnisse veröffentlicht. Wenig überraschend, dass jene Beiträge, die sich größere gestalterische Freiheiten erlaubten, nicht belohnt wurden. Nicht die in U5-Türkis gehaltenen, großflächigen Wandillustrationen aus Mosaikfliesen mit lokalen Bildmotiven vom Wiener Büro Caramel („interessanter Beitrag, aber zu dominante Bilderwelt“ urteilte die Jury) und auch nicht das panoramatische, schwarze Strichmuster auf durchgehend weißem Hintergrund, das das Büro Karl und Bremhorst vorschlug: Dass der Blindbahnsteig hinter dem Zug im Dunkeln liegt, war sakrosankt.

Die drei erstgereihten Projekte beschränken ihre Eingriffe auf den vorgegebenen Rahmen und erlaubten sich vor allem bei den oberirdischen Stationsbauten entwerferische Freiheiten. Zechner & Zechner (3. Rang) loteten das Innovationspotenzial der Wandpaneele aus und schlugen LED-beleuchtete Glasverkleidungen vor. Lob von der Jury, doch dürfte hier die Unsicherheit der Wiener Linien den Ausschlag gegeben haben, die



2. Preis Dietmar Feichtinger Architectes & Peter Mitterer verwenden das Lochkartenmotiv als wiederkehrendes Wandelement. Eine lange Glasbox markiert die Eingänge.
Abbildungen: Planer



auf die nicht vorhandenen Referenzprojekte für diese Materialwahl hinwies.

Dietmar Feichtinger Architectes & Peter Mitterer (2.Rang) fanden die wohl zurückhaltendste Lösung, mit schmalen, langen, fein gegliederten Glasboxen als Eingangsgebäude und einer abstrakt-tapetenartigen „Lochkartendecke“ über den Bahnsteigen. Die Leitfarbe Türkis wurde hier auf das absolute Minimum reduziert.

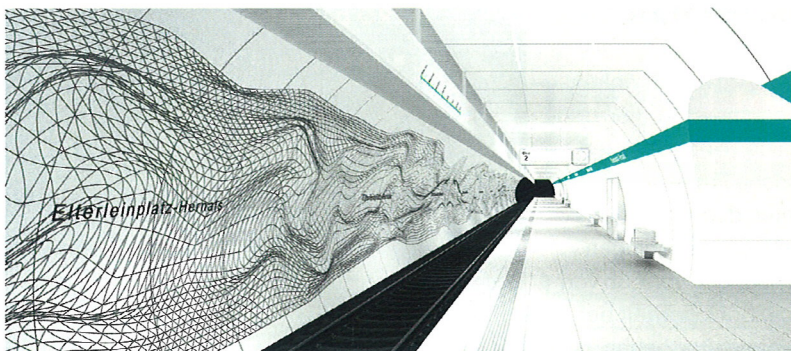
Den Ausschlag für den Wettbewerbssieger, die Arge aus YF Architekten und Franz, gab zweifellos die stringente Gesamtidee, die sowohl über- als auch unterirdisch erkennbar ist, ohne dem Wiener System auf die Füße zu treten. Die unregelmäßig rhythmisierte Abfolge von geknickten Bügeln findet sich bei den Eingangsgebäuden im Wechsel von massiven und verglasten Streifen, und in den Stationen im Wechsel von weißen Paneelen und türkisen Farbbändern – die „Eckigkeit“ nimmt Bezug auf die Wiener U-Bahn-Gestaltung der 70er Jahre.

So bekommt das ewige Phantom U5 auf seinem Weg in die Realität keine Sonderrolle, sondern fügt sich zurückhaltend ins Gesamtnetz ein. Vorausgesetzt, die Planung überlebt die nächsten Wahlen.



3. Preis Zechner & Zechner setzen auf die neueste Lichttechnik. Die Eingänge markieren sie mit LED-beleuchteten Wandpaneelen. Auf den Bahnsteigen kündigt an-schwellendes türkisfarbenes Licht vom nahenden Zug.

Kein Preis Karl und Bremhorst Architekten, Wien



Kein Preis Caramel Architekten, Wien

