

## **Die Wiener U-Bahn: Ein Gesamtkunstwerk im Sinne Otto Wagners**

*Vor fünfzig Jahren entstand das Design der Wiener U-Bahn als Gesamtkunstwerk in der Tradition Otto Wagners. Während die Jugendstilstationen der Stadtbahn nach einer langen Phase der Missachtung inzwischen sorgfältig renoviert sind, warten die U-Bahn-Stationen der Anfangszeit noch auf die gebührende Wertschätzung.*

Ende 1971: Noch an den letzten Tagen des Jahres arbeitet das Team der „Architektengruppe U-Bahn“ an dem Kompendium, das die Gestaltung der Wiener U-Bahn definiert. Der ähnliche Ansatz, die Stationen mit seriellen Paneelen zu verkleiden und daraus alle Elemente zu entwickeln, hat die beiden zweitplatzierten des vorangegangenen Architektenwettbewerbs zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeführt; nun werden die Grundlagen der Gestaltung festgelegt, Details der Sitzbänke, Mistkübel, Zielanzeigen oder Stiegegeländer gezeichnet. Neben den Architekten Holzbauer, Marschalek, Ladstätter und Gantar arbeiten auch zwei Grafiker an den Entwürfen, die mit jeder Überarbeitung stringenter, reduzierter, klarer werden: Tino Erben und Werner Sramek sind für das Leitsystem verantwortlich, das integraler Bestandteil der Architektur ist und die Fahrgäste zuverlässig durch die Stationen führen soll. Dabei war die U-Bahn zu Beginn als reines Ingenieurbauwerk konzipiert; bereits seit November 1969 fraßen sich die Bagger durch den Karlsplatz, erst 1970 wurde doch noch ein Wettbewerb ausgeschrieben, der mit eher schwacher Beteiligung und ohne ersten Preis abgeschlossen wurde.

Vieles war damals Neuland in einer Stadt, deren öffentliche Verkehrsmittel unterfinanziert, deren einzige „Metro“ eine schon bei der Eröffnung veraltete „Stadtbahn“ war. Der SP-Regierung war das Thema U-Bahn lange suspekt, man versuchte sich mit tiefgelegten Straßenbahnlinien in die unklare Verkehrszukunft zu retten; Vorbild dafür war Brüssel. Erst nach jahrelangem Druck der Opposition öffnete man sich der U-Bahn-Idee – Pläne hatte es seit der Ringstraßenzeit ja genug gegeben. Beeindruckend und überraschend ist im Rückblick vor allem, dass Wien nun tatsächlich Nägel mit Köpfen machen wollte und mit dem verspäteten Wettbewerb ein Architektenteam zusammenbrachte, dem ein wirklich großer Wurf gelang.

Die Grundidee ist jedem Wiener bekannt, auch wenn kaum jemand auf die Details achtet: eine eindeutige Farbe für jede Linie, weiße glatte Flächen, regelmäßig unterbrochen durch Stege in Linienfarbe, ein heller Bahnsteigbereich, der durch das Lichtband vom dunklen Gleisbereich klar abgetrennt ist, einheitliche Beschriftung mit großer Primärinformation und Piktogrammen für die Richtungsangaben – all das war zu Zeiten einer „Stadtbahn“, die sich durch ruinöse Stationen bewegte, vollkommen neu. Dabei war das System ausreichend flexibel, auf alle Stationstypen zu reagieren, von Tiefstationen in offener oder Röhrenbauweise über die Adaption der Otto-Wagner-Haltestellen bis hin zu den großen Hochstationen der U1 nördlich der Donau.

Es spricht für die hohe Qualität des Entwurfes, dass alle Zugeständnisse an den damaligen Zeitgeist herausreduziert wurden – immerhin war es die Epoche der Pop-Art, der orange-braunen Plastikmöbel, der Space-Age-Plexiglaskuppeln. Einzig die typischen Viertelrundbögen und die damit ineinander fließenden Wand- und Deckenverkleidungen verraten die Entstehungszeit.



Bewusst entschied sich die „Architektengruppe U-Bahn“ dafür, alle Stationen in einheitlicher Formensprache auszuführen, ähnlich wie Otto Wagners Stadtbahn sollte ein überall wiedererkennbares Bauwerk die ganze Stadt durchziehen – und es sollte sich bewusst in die bestehende Ikonografie einschreiben. Wie das Sonnenradgeländer Wagners sollten die Elemente der neuen U-Bahn mit der Stadt verschmelzen, so bezieht sich der U-Bahn Würfel von Tino Erben bewusst auf die Wiener Würfeluhr. Dabei war Wagner in den 1960er Jahren nur in Architektenkreisen geschätzt; in der allgemeinen Wahrnehmung war Jugendstil Kitsch, dessen Baudenkmäler man ohne weiteres abreißen konnte. Mit viel Glück wurden die Karlsplatz-Pavillons gerettet, die heute in keinem Tourismuskatalog fehlen dürfen; andere Bauwerke wie die Stationen Meidling, Hietzing oder Hauptzollamt (heute Wien-Mitte) gingen verloren. Die sorgfältigen Sanierungen im Zuge der U-Bahn-Umbauten trugen dazu bei, dass die Öffentlichkeit Wagners Wert wieder wahrnahm.

Es wäre aber nicht Wien gewesen, hätte man nicht auch einen „verdienten Partner der Gemeinde“ mit Aufträgen bedacht. Ing. Kurt Schlauss hatte sich nicht am Wettbewerb beteiligt, wohl aber einige Gemeindeprojekte wie das Matzleinsdorfer Hochhaus, Brücken, Wehranlagen der Neuen Donau oder die Straßenbahnschleife Schottentor zur Zufriedenheit der Stadt geplant; nun durfte er sich am Karlsplatz verwirklichen und die Straßenbahn unter der „Zweierlinie“ umbauen. Vor allem der düstere Karlsplatz mit seinem schwer wirkenden Materialmix fiel von Anfang an deutlich zu den klaren Stationen der AGU ab. Auch in spätere Ausbaustufen wurde diese „Altlast“ mitgenommen: Während für einen Großteil von U3 und U6 das AGU-Stationdesign weiterentwickelt wurde, mit großzügigen natürlich belichteten Aufgängen und reduzierten Wartungskosten, entstanden erneut Haltestellen wie Volkstheater (U3) oder Längenfeldgasse (U4/U6) im Schlauss'schen Design. Und während die AGU schon in den 1970ern überzeugend und zeitlos entwarf, dekorierte Schlauss seine Stationen noch zwanzig Jahre später 1990ern in orange und braun...

Ende der 1990er Jahre beginnt mit der Verlängerung der U2 Richtung Stadlau eine neue Phase, nach einem erneuten Wettbewerb gestalten nun die Büros Moßburger und Katzberger jeweils die Tief- und Hochstationen. Jetzt wandelt sich das Design, wird technoider, aber auch beliebiger; die typische Identität geht verloren. Überraschenderweise können aber auch die Entwürfe aus der Anfangszeit noch einmal ihre Stärken ausspielen: Mit nur wenigen Anpassungen wird die U1 im Stil der 1970er Jahre an beiden Enden weiter gebaut! Mit der Strecke nach Oberlaa wird die 2017 endgültig fertiggestellt – eine eigentlich unglaubliche Bestätigung der hohen Qualität, die die AGU 50 Jahre zuvor abgeliefert hat.

Damit schließt sich der Kreis gleich doppelt. Einerseits hat das typische Design des Grundnetzes seinen Platz im Stadtbild gefunden und kann ihn bis heute verteidigen; 70 Jahre nach Otto Wagner entstand erneut ein hochmodernes Verkehrsbauwerk, das mit seinen Begleitmaßnahmen die Stadt nachhaltig verändert hat und als Gesamtkunstwerk gesehen werden kann. Andererseits teilen vor allem die frühen Bauwerke der U1 das Schicksal der Stadtbahnstationen: sie werden als zu alltäglich wahrgenommen und schlecht gepflegt. Schon vor etlichen Jahren haben die „Wiener Linien“ viele Deckenverkleidungen entfernt, ohne sich Gedanken über die Optik zu machen, auch werden nach kleinen Umbauten an vielen Stellen die Wandpaneele einfach weggelassen. Dass es - zum Beispiel durch Lifteinbauten – im Lauf der Jahrzehnte zu Veränderungen kommt ist selbstverständlich. Wünschenswert wäre aber, einen ganz kleinen Teil der Milliardenbeträge, die in die Neubaustrecken fließen, für den Altbestand aufzuwenden: Er hätte es verdient, nicht wie Otto Wagner erst nach Jahrzehnten wieder entdeckt zu werden.

