

# Prinzip Serialität.

## Zur Gestaltung des Wiener U-Bahnnetzes als optisches Leitsystem

Ralf Liptau

Das Wiener U-Bahnnetz ist im europäischen Vergleich eher spät, seit den frühen 1970er Jahren, entstanden – die ersten Stationen wurden 1978 eröffnet. Eine ganz selbstverständliche Gemeinsamkeit der Wiener U-Bahnhöfe mit U-Bahnstationen in anderen Städten ist Grundlage der folgenden Überlegungen: Wie bei jeder anderen U-Bahnstation der Welt können auch in Wien die Fahrgäste die Bahnhöfe in zwei Richtungen durchschreiten. Sie können einerseits mit dem Zug in den Bahnhof einfahren (Abb. 1), dort aus dem Zug aussteigen und sich anschließend durch die Station hindurch in Richtung Ausgang bewegen. Die zweite Möglichkeit besteht andererseits darin, von der Straßenebene kommend als Fußgänger\*in in den U-Bahnhof hinunterzugehen, ihn in Richtung der Bahnsteige zu durchqueren und dann dort in den Zug einzusteigen (Abb. 2). Natürlich können sie durch eine Station auch hindurchfahren oder, in einigen Fällen, auch von einer Linie in eine andere umsteigen.

Für die folgenden Ausführungen zur Gestaltung des Wiener U-Bahnsystems will ich mich auf die zunächst banale Feststellung konzentrieren, dass ein U-Bahnhof zum Ein- und Aussteigen in die U-Bahn dient. Hieran will ich ausführen, worin in der österreichischen Hauptstadt die Charakteristika und Besonderheiten der U-Bahnhofsgestaltung liegen, vor allem auch im Unterschied zu anderen, teilweise gleichzeitig entstandenen Stationen, beispielsweise in Berlin.

Ein grundlegendes Charakteristikum der Wiener U-Bahnhöfe sei vorweg genannt: Die Gestaltung der Wiener U-Bahn begleitet die Fahrgäste als kontinuierliche Einheit durch die gesamte Stadt. Innerhalb der einzelnen Stationen gibt die Gestaltung keine Hinweise darauf, an welcher Stelle der Stadt sich der Fahrgast befindet. Es gibt keine von Station zu Station variierende, individuelle Innenarchitektur, die die Bahnhöfe als ein-

zelne Bauwerke voneinander unterscheidbar machen würde. Es ist stattdessen genau anders herum: Wenn die Fahrgäste von der Straßenebene kommend einen U-Bahnhof betreten, wissen sie bereits, was sie im Untergrund architektonisch erwartet, denn unabhängig von der konkreten Position in der Stadt ist die Gestaltung aller U-Bahnhöfe weitgehend gleich.

Eine Vergleichsfolie bilden die etwa zeitgleich entstandenen Stationen im damaligen West-Berlin: Wenn Fahrgäste dort aus der U-Bahn aussteigen, erkennen sie die jeweilige Station – zumindest als Ortskundige – sofort an ihrer individuellen Gestaltung und können so darauf schließen, an welcher Stelle in der Stadt sie sich befinden. Dies funktioniert nicht zuletzt aus dem Grund, dass die Gestaltung der Stationen oft explizit auf den jeweiligen oberirdischen Ort anspielt (vgl. Beitrag Verena Pfeiffer-Kloss in diesem Band).

In beiden Fällen – Wien und Berlin – macht die Gestaltung der U-Bahnstationen Orientierungsangebote. Aber eben grundsätzlich verschiedene. Ich will drei Kategorien von gestalterischen Orientierungskonzepten vorschlagen, von denen ich glaube, dass nie alle drei gleichzeitig auftreten können. Anders formuliert: Bei der gestalterischen Konzeption von U-Bahnstationssystemen haben sich Planer\*innen zwangsläufig für eine Auswahl aus diesen drei Konzepten zu unterscheiden. Der Vergleich zwischen den aus den Nachkriegsjahrzehnten datierenden U-Bahnstationsgestaltungen in unterschiedlichen Städten zeigt, dass die Planenden im gleichen Zeitraum auf unterschiedliche – unvereinbare – Konzepte zurückgegriffen haben.

### Kategorien gestalterischer Orientierungssysteme in der U-Bahnarchitektur

Die hier vorgeschlagenen Kategorien beziehen sich erstens auf das *Gesamtnetz*, zweitens auf die hierin geführten einzelnen *Linien*, drittens auf die entlang der Linie aufeinander folgenden *Einzelstationen*.

Unter der ersten Kategorie fasse ich Orientierungsangebote zusammen, die innerhalb eines gesamten *U-Bahn-Netzes*, also über die einzelnen Linien und U-Bahnhöfe hinaus, gültig sind. Im Blick habe ich hier gestalterische Konzepte, die den Fahrgästen anzeigen, auf welcher Linie sie sich befinden und die damit eine Lokalisierung im Gesamtnetz ermöglichen. Die zweite Kategorie betrifft die Lokalisierung entlang der einzelnen *Linie*, es geht also um gestalterische Ansätze, die den Fahrgästen anzeigen, auf welchem Bahnhof sie sich befinden. Weiter vom Großen zum Kleinen fortschreitend betrifft die dritte Kategorie dann die Orientierungsangebote innerhalb eines *einzelnen Bahnhofs*. Gemeint ist damit nicht nur das Anzeigen der Wegeverbindungen zwischen U-Bahn und Straßenebene, sondern ebenso taktile und visuelle



Abb. 1: Probefahrt vor Eröffnung der U-Bahnlinie 1, Einfahrt in den Bahnhof Karlsplatz, Wien. Foto um 1978



Abb. 2: Unterirdischer Zugang am U1-Bahnhof Südtiroler Platz, Wien. Foto um 1978

Orientierungssysteme sowie andere Konzepte zur Lenkung von Wahrnehmung während des Aufenthalts im U-Bahnhof.

Das Wiener System hebt auf die erste und dritte Kategorie ab, also die Orientierung im Gesamtnetz sowie die Orientierung im Einzelbahnhof, während zahlreiche andere Systeme – wie beispielsweise das bereits erwähnte System in Berlin – vor-

nehmlich auf die zweite Kategorie, die Orientierung entlang einer Linie, ausgerichtet sind. An diesen grundsätzlich unterschiedlichen Herangehensweisen zeigt sich, dass die Frage, was ein U-Bahnhof aus gestalterischer Sicht eigentlich ganz grundsätzlich zu sein habe, in den 1970er Jahren keinesfalls geklärt war. Die Selbstverständlichkeit, mit der wir die Ausgestaltung von U-Bahnhöfen bisweilen hinnehmen, löst sich auf, sobald wir genauer hinschauen.

### Eine ‚echte‘ U-Bahn für Wien

Das Wiener U-Bahnnetz gilt, wie bereits erwähnt, im europäischen Vergleich als verspätet, da ein ‚echtes‘ – also ein auf einem eigenen, in sich geschlossenen Schienensystem betriebenes – U-Bahnssystem erst ab den 1970er Jahren entstanden ist. Bis dahin ist der öffentliche Nahverkehr in der österreichischen Hauptstadt vornehmlich durch Straßenbahnen abgedeckt worden sowie durch die nach Plänen Otto Wagners in den 1890er Jahren realisierte, oberirdisch verlaufende Stadtbahn, die ursprünglich mit Dampf und später durch Oberleitungen betrieben wurde und damit den Charakter einer Straßenbahn hatte. Einzelne, vergleichsweise kurze Streckenabschnitte der Straßenbahn sind in den 1960er Jahren punktuell als ‚USTRAB‘ (Unterpfasterstraßenbahn) unter die Erde verlegt worden. Erst zu Beginn der 1970er Jahre begann der Bau eines unabhängigen und überwiegend unterirdischen U-Bahn-Netzes. In der ersten Ausbauphase bis 1978 erfolgte die Errichtung des ‚Grundnetzes‘ mit dem Neubau der Linie U1, die das Stadtzentrum in nord-südlicher Richtung unterfährt. Zudem ist ein Teil der bestehenden Stadtbahnanlage durch die Verlegung der als

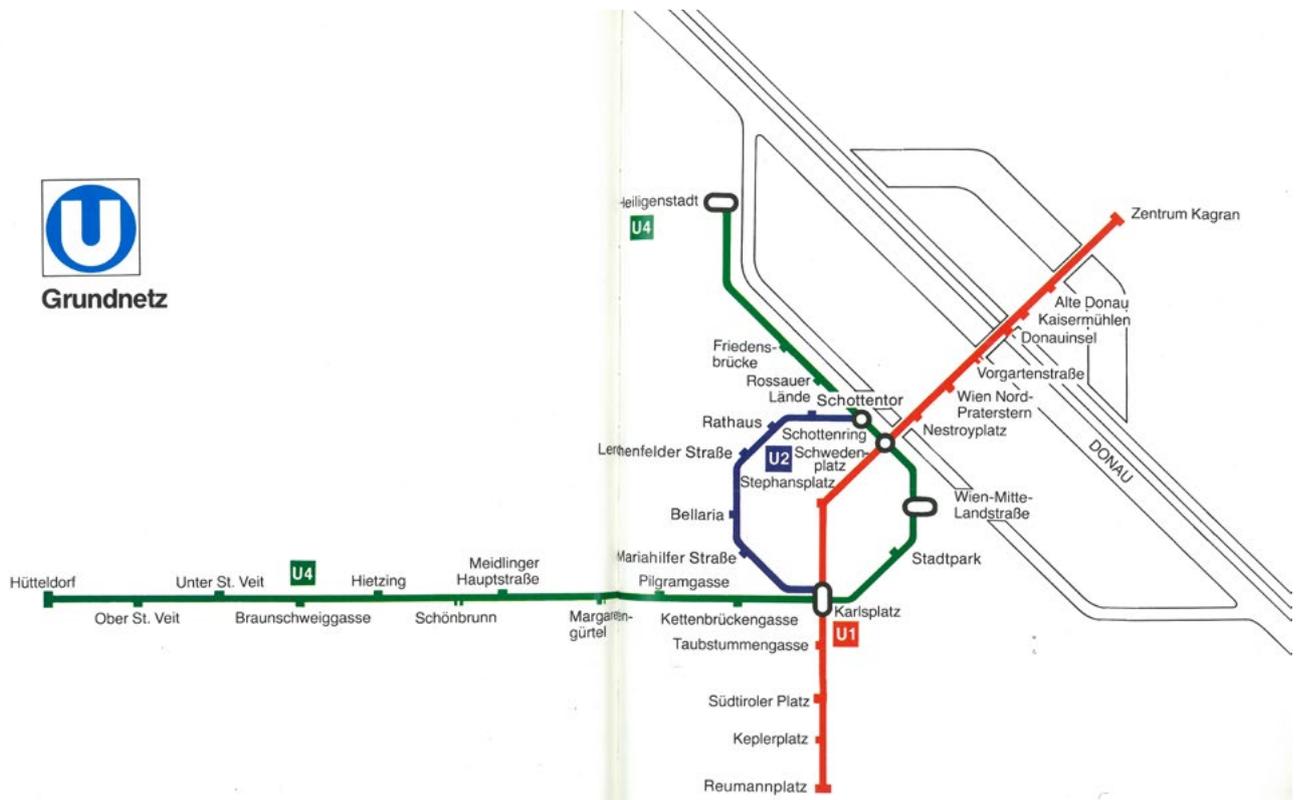


Abb. 3: Grundnetz der Wiener U-Bahn, Stand 1980



Abb. 4: Innenausbau des U-Bahnhofs Südtiroler Platz (U1), Wien. Foto, Mai 1976

Abb. 5: U-Bahnhof Südtiroler Platz, Wien, Bahnsteigebene nach Fertigstellung. Foto um 1978

Oberleitung geführten elektronischen Versorgung in schienenbegleitende Leitungen technisch auf den U-Bahnbetrieb umgestellt und fortan als U4 geführt worden. Die bereits erwähnte unterirdische Straßenbahn USTRAB ist im Bereich der Ringstraße ebenfalls auf U-Bahnbetrieb umgestellt worden, von da an geführt als Teilabschnitt der Linie U2 (Abb. 3).

Die Gestaltung der Wiener U-Bahnhöfe seit den 1970er Jahren geht auf einen Architekt\*innenwettbewerb zurück, den die Stadt Wien im Jahr 1969 ausgelobt hat.<sup>1</sup> Wenn schon nicht international, so war der Wettbewerb zumindest interdisziplinär angelegt. So beschreibt der damalige Leiter der Wiener Magistratsabteilung 19 für Architektur und Stadtgestaltung, Rudolf Kolowrath, in einer Festschrift zur Eröffnung des ersten Streckenabschnitts 1978: „Der Wettbewerb war ein allgemeiner österreichischer Wettbewerb, an dem alle befugten Architekten, die österreichische Staatsbürger sind, teilnehmen konnten. Den Architekten wurde die Zusammenarbeit mit Ingenieuren, Industrial Designern, Graphikern usw. empfohlen, weil die gestellte

Aufgabe nur unter Berücksichtigung aller Komponenten, welche für ein U-Bahn-System bestimmend sind, gelöst werden kann.“<sup>2</sup>

Zwei zweite Preise wurden an zwei Architektenteams vergeben, die Verfasser Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter und Bert Ganter schlossen sich daraufhin zur ‚Architektengruppe U-Bahn‘ zusammen. Das einheitliche Beschriftungssystem stammt von den Wiener Grafikern Tino Erben und Werner Sramek. Die Bahnhöfe, die nach Entwürfen der Architektengruppe entstanden sind, zeichnen sich im Wesentlichen durch zwei Dinge aus, die für das grundlegende Verständnis des Wiener Gestaltungsprinzips zentral sind. Zunächst einmal werden alle Wiener Stationen gestalterisch einheitlich von einem Paneelsystem geprägt: Abgetönt weiße Pressphenolharzplatten, also Pressspanplatten, wurden zur Verkleidung aller Wand-, Stützen- und Deckenflächen im Aufenthaltsbereich der Fahrgäste verwendet (Abb. 4 und 5). Bei Bahnhöfen mit Seitenbahnsteig betrifft das auf Bahnsteigebene im Wesentlichen die Seitenwände der Stationen sowie die Decke über dem Bahnsteig. Bei Stationen mit Mittelbahnsteig sind der Deckenbereich und die Stützelemente mittig auf dem Bahnsteig auf diese Weise verkleidet. Die Paneele sind in Metallschienen eingehängt und verfügen auf allen konstruktiv gleichartigen Stationen über die gleiche Breite; in dieses Raster sind zudem alle Funktions- und Informationselemente wie etwa Sitzbänke, Mülleimer und Schaukästen für Linienpläne und Werbeplakate eingesetzt. Auch diese Elemente sind streng standardisiert, so dass sowohl die Paneele als auch die sonstigen Einbauten an allen Stationen bei Beschädigung mit geringem Aufwand und unter Beibehaltung des ursprünglichen Gestaltungsprinzips ausgetauscht werden können.<sup>3</sup> Das Konzept erinnert an das gleichzeitig in den 1970er Jahren populär gewordene Prinzip Einbauküche, wo ebenfalls Funktionselemente wie Kühlschrank, Herd und Spüle mit jeweils den gleichen standardisierten Abmessungen in eine Art Tragsystem eingesetzt werden.

Die Orientierung im Wiener U-Bahn-Netz wird über ein einheitliches Prinzip der Farbgebung sowohl der Metallschienen zwischen den Paneel-Elementen als auch der Ausbaudetails wie etwa Beschilderungen und Handläufe organisiert (Abb. 6). Jeder Linie ist eine eigene Farbe zugeordnet, die entsprechend als Linienfarbe auch im U-Bahn-Plan auftaucht. So sind die Bahnhöfe der ersten nach diesen Prinzipien gestalteten Linie, der U1, in den Ausbaudetails in kräftigem Rot gehalten. Der Linie U2 ist die Farbe Violett zugeordnet, die Linie U4 wird in Hinblick auf die integrierten Stationen Otto Wagners und deren in Grün gestrichenen Details sowie den grün oxidierten Kupferdächern der Pavillons als grüne Linie geführt. Die Farbgebung dient damit dazu, die Orientierung innerhalb des Gesamtnetzes sicherzustellen, indem sie anzeigt, auf welcher Linie man sich gerade befindet. Dieses aus der Bahnhofsgestaltung erwachsene Orientierungsangebot entspricht damit der oben beschriebenen ersten Kategorie.

## Gesamtbild U-Bahnnetz

Die Entscheidung für ein solches Ausbauprinzip, das den Bezug auf das Gesamtnetz in den Mittelpunkt stellt, ist von den Verantwortlichen bereits zu einem frühen Zeitpunkt innerhalb des Planungsprozesses getroffen worden. Das wird allein dadurch deutlich, dass der schon zitierte Rudolf Kolowrath als Leiter der zuständigen Magistratsabteilung in seinem Text über

die Gestaltung der Bahnhöfe in der Eröffnungsbroschüre die Einheitlichkeit der einzelnen Stationen im Dienste eines ‚lesbaren‘ Gesamtnetzes gleich im ersten Satz betonte. Sein Artikel beginnt mit folgender Formulierung: „Die besondere Eigenart und Vielschichtigkeit der Bauaufgabe, eine U-Bahn für eine Millionenstadt zu planen und zu bauen [...], bringen es mit sich, daß Gestaltungsfragen *auf das Ziel eines zusammenhängenden, ablesbaren Gesamtbildes* [Hervorhebung R.L.] ausgerichtet sind, welches der U-Bahn ihr besonderes und im Stadtorganismus unverwechselbares Image geben soll.“<sup>4</sup> Schon bei der Ausschreibung des Wettbewerbs habe das Ziel entsprechend darin gelegen, eine Auswahl von „typologischen Einzelbauwerken [zu erhalten, R.L.], die, modifiziert wiederholt, es ermöglichen sollten, das gesamte U-Bahn-Netz als *einheitliches Gesamtbauwerk* [Hervorhebung R.L.] zu gestalten.“<sup>5</sup>

Das Gedankenbild ist also Folgendes: Obwohl die Bahnhöfe typologisch ‚Einzelbauwerke‘ sind, gehen sie doch in einem ‚Gesamtbild‘ beziehungsweise ‚Gesamtbauwerk‘ auf, so dass die Fahrgäste bei ihrer Fahrt mit der U-Bahn nicht von Bahnhof zu Bahnhof, also von Einzelarchitektur zu Einzelarchitektur springen – sondern vielmehr *ein* Bauwerk durchfahren, das als zusammenhängende Megastruktur oder als Layer unter der Stadt liegt. Daraus folgt, dass die stilistischen und typologischen Verbindungen der einzelnen Bahnhofsbauten *horizontal* liegen. Die Stationen sind gestalterisch miteinander verwoben, die architektonische Gestaltung bezieht sich entsprechend auf das Netz als Ganzes, als eigene Entität unter der Stadt. Eine gestalterische *vertikale* Verbindung, bei der das Aussehen des U-Bahnhofs unter der Erde die am jeweiligen Punkt oberirdisch sich befindende Stadt antizipieren würde, gibt es, wie eingangs schon betont, nicht. Das U-Bahnnetz ist als ein in sich abgeschlossener Komplex auf gestalterischer Ebene lokal nicht verortet.

Auch eine Datierung der Entstehungszeit der Stationen auf architekturhistorischer Basis ist kaum möglich. Durch die konsequente Einhaltung des gestalterischen Prinzips der Architektengruppe U-Bahn sind die neu errichteten Stationen, mit denen das Netz über Jahrzehnte bis hin zur 2017 eröffneten Streckenverlängerung der U1 immer weiter erweitert wurde, von stilistischen und geschmacklichen Entwicklungen weitgehend uneindrückt geblieben. Auch beim derzeit laufenden Neubau der Linie U5 bis 2025 wird sich die Gestaltung der Stationen am ursprünglichen Konzept orientieren.

## Die Bahnsteigkante als Gebäudeabschluss

Das für Wien beschriebene Konzept der *horizontalen* Verklammerung der einzelnen Stationen zu einem Gesamtbauwerk findet auch im Verhältnis von Bahnsteig- und Gleisbereich seinen Niederschlag. Dies betrifft nun die Frage nach den gestalterischen Orientierungsangeboten innerhalb des einzelnen Bahnhofs und damit die Kategorie drei der vorgeschlagenen Gruppierung. Jenseits der Bahnsteigkante, im Gleisbereich, sind die Wiener Bahnhöfe unverkleidet, nur spärlich beschildert und ebenso spärlich beleuchtet. Auf gestalterischer Ebene scheint der Gleisbereich also einem anderen Raum anzugehören als der Bahnsteigbereich. Bei Bahnhöfen mit Mittelbahnsteig sind die außenliegenden Wände hinter den Gleisen – die Hintergleiswände – im betonsichtigen Rohbauzustand belassen, bei Stationen mit Seitenbahnsteigen präsentiert sich der mittig zwischen den



Abb. 6: Baudetails auf Bahnhöfen der U-Bahnlinie 1, Wien, Signalfarbe rot. Fotos vor 1993

Bahnsteigen befindliche Gleisbereich entsprechend im ingenieurmäßig anmutenden, nur spärlich beleuchteten Rohbauzustand. Von einem „highly sophisticated system“ schwärmte noch 1993 der britische Pop-Art-Künstler Peter Blake im Vorwort zu einer Veröffentlichung der Architektengruppe U-Bahn.<sup>6</sup> „The use of light (as well as darkness) to direct (as well as warn) passengers, without making this obvious at all, is quite brilliant.“<sup>7</sup> Von einer „optisch völlige[n] Trennung des Bahnsteigs vom Gleisbereich“<sup>8</sup> schrieben die Architekten selbst und betonten in diesem Zusammenhang den „hohlkehlenartigen Abschluß der Decke“<sup>9</sup> über den Bahnsteigbereichen auf Höhe der Bahnsteigkante. Tatsächlich bewirken die zwischen Bahnsteig- und Gleisbereich heruntergezogenen Deckenelemente und der hier parallel zum Bahnsteig eingesetzte Leuchtstreifen einen optischen Abschluss (vgl. Abb. 5).

Dieses Gestaltungsprinzip erzeugt ein ganz konkretes Bild davon, was ein U-Bahnnetz gemäß dem Konzept der Planenden in Wien ist: Auf gestalterischer Ebene ‚endet‘ er an der Bahnsteigkante. Was dahinter liegt, ist – gestalterisch gesehen – nicht mehr Teil der Station, sondern gehört in den Bereich der Tunnelröhre. Ein Wiener U-Bahnhof ist also keine Halle, in die eine Bahn einfährt, sondern ist ein an die Tunnelröhre ‚angedockter‘ Bahnsteig, der, vergleichbar etwa auch einer oberirdischen Straßenbahnhaltestelle, an der Gleiskante endet. Das Wiener U-Bahnnetz ist demnach vor allem als ein System zu verstehen, bei dem *durchgängige* Tunnelröhren die Stadt unterqueren und hin und wieder seitlich von Bahnsteigen begleitet werden.

Was daraus für die Raumwahrnehmung der Stationen folgt, ist eine deutliche Umkehrung etwa im Vergleich zum Berliner Prinzip: Der typische Wiener U-Bahnhof ist gestalterisch von denjenigen Zeitabschnitten her konzipiert, in denen sich der Zug als eine Art vierte Wand im U-Bahnhof befindet. Die Hohlkehle an der Decke leitet das Auge fließend über auf die Seitenwand der U-Bahnwagen über, die somit temporär als Teil der Architektur wahrgenommen werden. Besonders deutlich



Abb. 7: U-Bahnhof Schottenring, Wien: Zwei Signalfarben auf einem Bahnsteig. Bis 2008 war der bahnsteiggleiche Übergang von der U2 (violett) in die U4 (grün) möglich. Foto vor 2008



Abb. 8: Der U-Bahnwagen als ‚vierte Wand‘ im U-Bahnhof Taubstummengasse, Wien. Foto um 1975

wird dies etwa an der Inszenierung eines Zuges im U-Bahnhof Taubstummengasse in einer zeitgenössischen Fotografie (Abb. 8). Bei dem hier abgebildeten Wagen sind die Türen auf beiden Seiten geöffnet, so dass der Blick durch den Waggon hindurch auf die Stationsbeschriftung der Hintergleiswand fällt. Zudem ist der Zug so in der Station positioniert, dass die Binnengliederung der Bahnsteigdecke durch diejenige des U-Bahnwagens fortgeführt wird, als seien Architektur und Fahrzeug auf Basis eines einheitlichen Maßsystems entworfen worden. Verlässt die Bahn als mitgedachter Teil einer Wiener U-Bahnstation den Bahnhof, klafft im Bahnsteigbereich eine breite dunkle Lücke, die den Blick freigibt auf ein unwirtliches, abschreckendes Tunnelrohrsystem.

Die angeführten Details zeigen, dass in Wien ein Gestaltungsprinzip entwickelt wurde, das Orientierungsmöglichkeiten innerhalb des Gesamtnetzes und innerhalb des einzelnen Bahnhofs bietet. Eine gestalterische Bezugnahme auf die Position innerhalb der U-Bahnlinie gemäß der oben ausgeführten, zweiten Orientierungskategorie sowie eine Bezugnahme auf das konkrete oberirdische Stadtbild an dieser Position gibt es nicht. Mit ihrem Fokus auf Netz und Station und eben nicht auf Linie und Stadtbild ist das Wiener U-Bahnsystem auf gestalterischer Ebene als in sich geschlossene, autarke Entität zu denken. Gerade der Vergleich mit Berlin zeigt, dass das keineswegs eine Selbstverständlichkeit ist.

## Übertragbarkeit auf andere Netze

Dem Wiener System ist damit inhärent, dass es sich ganz ohne grundsätzliche Anpassungen auf andere Städte übertragen lässt. So etwa auf die U-Bahnhofsarchitektur der Stadt Bonn, wo Mitglieder der Wiener Architektengruppe ab Mitte der 1970er Jahre am Ausbau einiger der neuen Stadtbahnstationen beteiligt waren (vgl. Beitrag Philipp F. Huntscha in diesem Band).<sup>10</sup> Auch in Budapest sind um das Jahr 1990 auf der Metrolinie U3 Stationen errichtet worden, die ganz offensichtlich auf die Prinzipien der Wiener Architekten zurückgehen.

Eine ironische Volte besteht darin, dass die Wiener Architektengruppe Anfang der 1990er Jahre auch einen Entwurf für die Neugestaltung der Berliner U-Bahnstation Weberwiese erarbeitet hat, der allerdings nicht umgesetzt wurde.<sup>11</sup> Berlin und Wien stehen meiner Ansicht nach für zwei Extreme im Verständnis dessen, was ein U-Bahnhof typologisch zu sein hat – ohne dass damit eines der beiden Systeme dem anderen vorzuziehen sei. Mit ihrer Fokussierung einerseits auf Serialität – Wien – und andererseits auf Individualität – Berlin – liegen den beiden U-Bahnnetzen jeweils diametral entgegengesetzte Gestaltungsprinzipien zugrunde. Insofern erscheint es nur folgerichtig, dass die Wiener Architekten in Berlin keine Station gestaltet haben.

## *The Principle of Seriality. On the Design of Vienna's Underground Network as Visual Guidance System*

*The focus of this paper on Vienna's underground architecture since the 1970s is on the 'functionality' of its architectural design. The question is how the architectural design concept of an underground station contributes to its function as a traffic and transit space, both in the underground network as a whole and in the individual underground station. Finally, from the concrete individual consideration of the serial principle of design in Vienna, it is possible to derive general considerations that will be elaborated and proposed for the description and analysis of the construction task of the underground station in the second half of the 20th century.*

## Literatur und Quellen

ARCHITEKTENGRUPPE U-BAHN (Hrsg.), Architektengruppe U-Bahn. Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter, Bert Gantar, Wien 1975.

GEWISTA WERBEGESELLSCHAFT M.B.H. (IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM MAGISTRAT DER STADT WIEN UND DEM VERLAG FÜR JUGEND UND VOLK) (Hrsg.), Wiener U-Bahn. Ein Jahrhundertprojekt, Wien 1980.

Wilhelm HOLZBAUER, Heinz MARSCHALEK, Georg LADSTÄTTER, Bert GANTAR (Hrsg.), Die Arbeiten der Architektengruppe U-Bahn 1970-1993, Wien / New York 1993.

Rudolf KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben im Zusammenhang mit dem Wiener U-Bahn-Bau, in: STADTBAUDIREKTION WIEN (Hrsg.), U-Bahn-Bau in Wien. Festschrift anlässlich der Eröffnung der ersten Teilstrecke des Wiener U-Bahn-Netzes am 25. Februar 1978, Wien 1978, S. 20-26.

## Bildnachweise

1, 2, 4, 5, 7: „Remise“ – Verkehrsmuseum der Wiener Linien, 3: GEWISTA, Jahrhundertprojekt, 1980, S. 46f., 6: Holzbauer u.a., Arbeiten, 1993, S. 50, 8: Architektengruppe U-Bahn, Architektengruppe, 1975, S. 26

<sup>1</sup> KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 20.

<sup>2</sup> Ebd., S. 22.

<sup>3</sup> ARCHITEKTENGRUPPE U-BAHN (Hg.), Architektengruppe U-Bahn, 1975, o. S. [S. 2].

<sup>4</sup> KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 20.

<sup>5</sup> Ebd., S. 20.

<sup>6</sup> HOLZBAUER u.a., Arbeiten, 1993, S. 7.

<sup>7</sup> Ebd.

<sup>8</sup> ARCHITEKTENGRUPPE U-BAHN (Hg.), Architektengruppe U-Bahn, 1975, o. S. [S. 2]. Wortgleich auch in: KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 22.

<sup>9</sup> Ebd.

<sup>10</sup> HOLZBAUER / MARSCHALEK / LADSTÄTTER / GANTAR (Hg.), Arbeiten, 1993, S. 130

<sup>11</sup> Ebd., S. 133.