Enrico Santifaller

Lichtdächer unter der Schnellstraße

U-Bahn Station Heddernheim, Frankfurt am Main

Architekten:
schoyerer architekten BDA, Mainz
Julian Schoyerer
Mitarbeiter:
Jörg Artmann, Michael Schick,
Cornelia Meckert
Bauherr:
VGF, Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Vor 39 Jahren wurde die U-Bahn-Station Heddernheim im Norden der Stadt eingeweiht, die teilweise von der Brücke einer vierspurigen Schnellstraße überdeckt wird. Gleich den anderen Bahnhöfen der Linie A bot dieser Haltepunkt vor seiner Sanierung einen heruntergekommenen Anblick. Trotz zahlreicher Auflagen war es den Architekten möglich, zwei großvolumige „Lichtdächer" zu installieren.

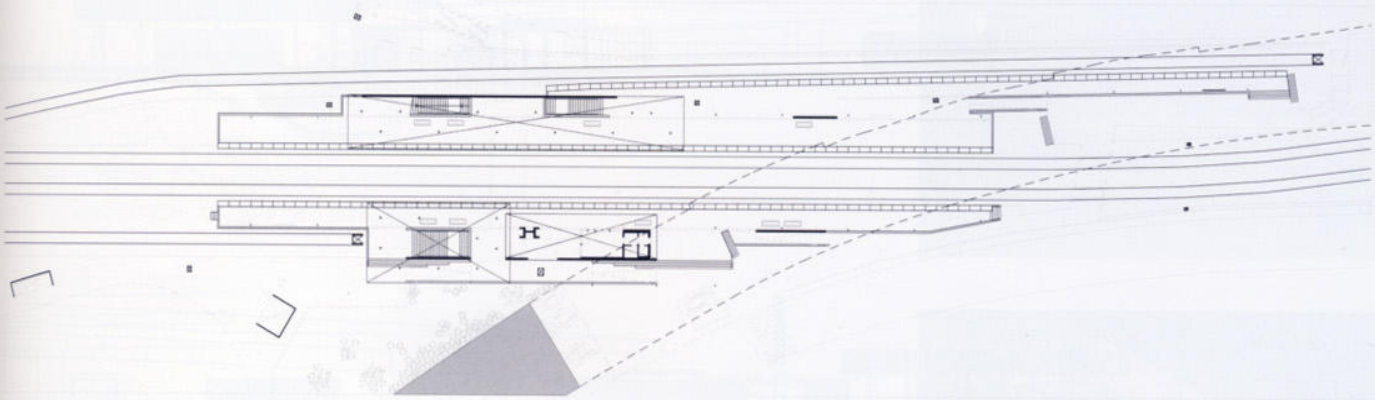
Frankfurt am Main rühmt sich, nach Berlin und Hamburg die dritte deutsche Großstadt zu sein, in der eine Untergrundbahn eröffnet wurde. Die erste, 1967 in Betrieb gegangene U-Bahn-Linie, die so genannte A-Linie, deren Trasse freilich zu zwei Dritteln oberirdisch verläuft, verbindet die nördlichen und nordwestlichen Stadtteile mit der Innenstadt. Die Stationen dieser Linie sind mittlerweile verschlissen und bieten einen traurigen, ungepflegten, teilweise abstoßenden Anblick. Zwar initiierte die Stadt immer wieder Planungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf diversen Bahnhöfen, aber alle Pläne, so attraktiv und anspruchsvoll sie auch waren, verliefen mangels Budgets im Sande. Erst das Programm für eine barrierefreie Gestaltung der Haltepunkte und Bahnhöfe sowie das STEP-Konzept des Rhein-Main-Verkehrsverbundes stellten die Mittel bereit, diese Situation nachhaltig und umfassend zu verbessern. Auch die Station Heddernheim, immerhin Betriebshof für die A-Linie und ihr zentraler Umsteige-Bahnhof im Norden, fügte sich ins traurige Bild: möbliert bis zur Unkenntlichkeit, die Farben verblichen, die Sitzgelegenheiten beschädigt, nach Urin stinkend, verdreckt und verschmiert. Ein Unort, halb von einer auslaufenden Hochstraße und ihrem mächtigen Unterbau verdeckt, gelegen zwischen Rangiergelände, vierspuriger Schnellstraße, Fußballplätzen und einem Omnibusrondell.

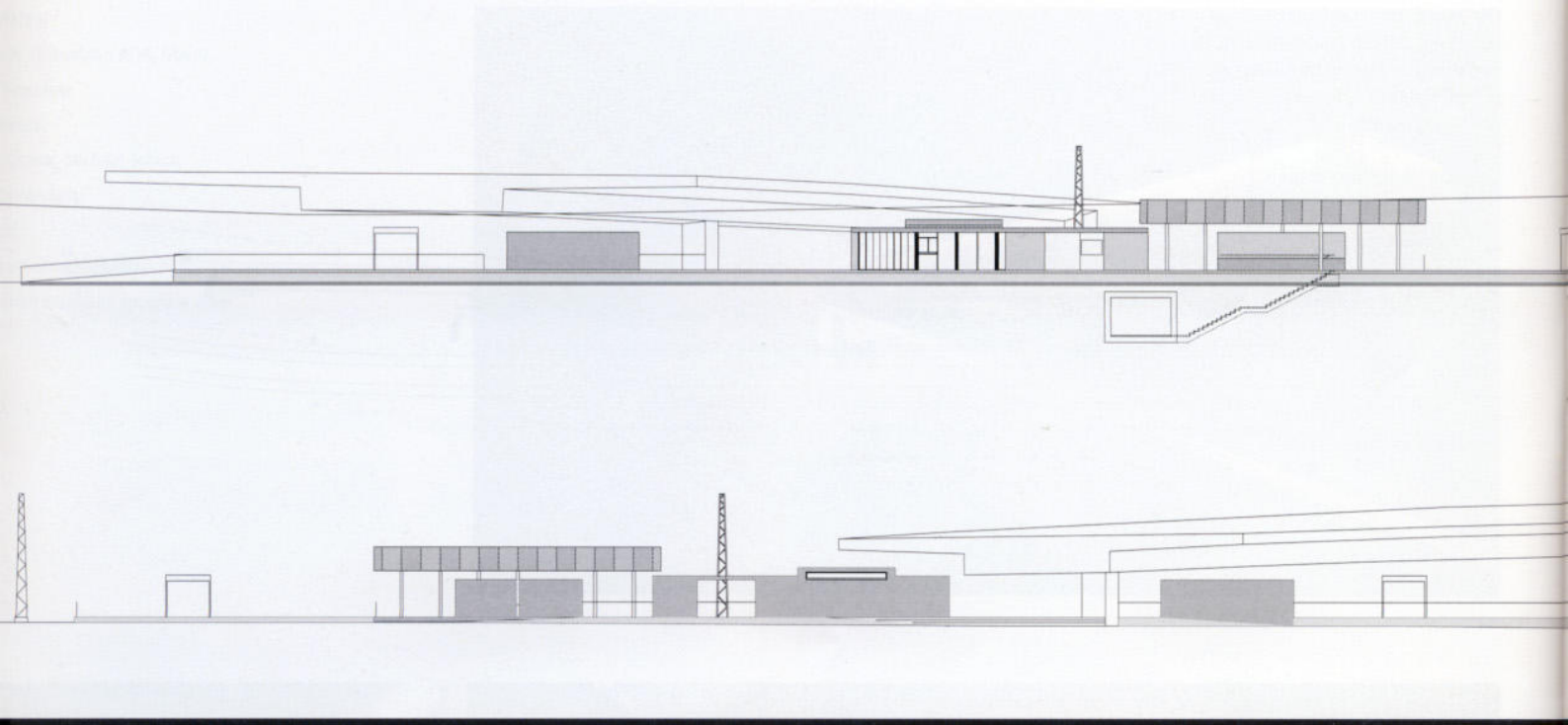
Den Ort kenntlich zu machen, dies war die Basis des Umgestaltungskonzepts. Mit Hilfe kräftiger Volumina wollten die direkt beauftragten Architekten die U-Bahn-Station zum sinnlich erlebbaren Raum machen. Julian Andreas Schoyerer nahm bewusst Anleihen beim Werk des amerikanischen Bildhauers Donald Judd, der mit seinen monumentalen Betonkuben in der texanischen Chihuahua-Wüste Raum definierte. In Frankfurt allerdings war für aufwendige Subtilität, für allzu große Sensibilität kein Platz. Zu heterogen der Kontext, zu einengend die durch einen Vertrag mit der Deutschen Städte-Reklame festgelegte Positionierung der Werbe-Leuchttafeln, zu gering die politische Unterstützung – für die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) stellt die U-Bahn-Station laut Pressesprecher einen wenig aufhebenswerten „Nutzbau" dar. Und schließlich hatte das Bauwerk auch noch mit den von der VGF herkömmlich benutzten Materialien aufzuwarten sowie vandalismussicher und baseballschlägerfest zu sein.

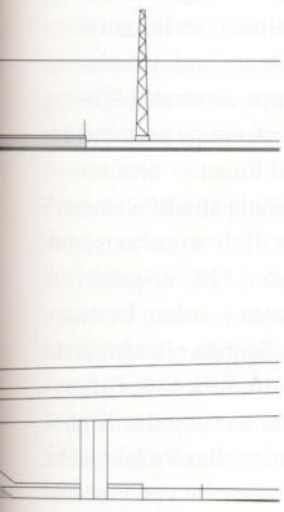
Schon von weitem zeigen nun großvolumige, 1,50 Meter hohe Dächer Präsenz. Während das auf schlanken und wegen der Stahlkonstruktion frei positionierten Stützen ruhende Dach auf dem östlichen Bahnsteig die ganze Perronlänge einnimmt, ist es auf dem westlichen wegen der Straßenbrücke verkürzt. Hinter der Streckmetall-Verkleidung befinden sich Standard-Leuchtstoffröhren, die Schoyerer auf der östlichen Plattform abwechselnd mit rot-gelben, auf der westlichen mit grün-hellblauen Kunststoffschläuchen überziehen ließ. Der Abstand von Leuchtröhren und Streckmetall wurde dabei so gewählt, dass sich das Streiflicht gleich-

Die 1,50 m hohe Dachkonstruktion wurde mit Streckmetall verkleidet. Dahinter liegen die Leuchtstoffröhren, die mit farbigen Kunststoffschläuchen überzogen wurden.

Lageplan im Maßstab 1 : 1000







Die Besonderheit der „Lichtdächer" ist, dass sich die Lichtintensität in den Röhren beim Nähern einer U-Bahn verstärkt. Entfernt sich der Zug, nimmt die Lichtstärke wieder ab. Von den Architekten stammen auch die Windschutzwände aus besonders behandeltem Sichtbeton.

Schnitte im Maßstab 1:500
Fotos: Gerhard Kassner, Berlin

mäßig über die ganze Dachhöhe verteilt. Nähert sich ein Zug dem Bahnhof, verstärkt sich die Lichtstärke nacheinander in den Röhren. Ist der Zug am Bahnhof angekommen, zeigt das Dach ein umlaufendes Lichtband, entfernt sich der Zug von der Station, klingt dieses Spiel allmählich ab. Die erforderliche Lux-Zahl zur Sicherheit der Fahrgäste erreichen die Architekten zusätzlich mit zwei Reihen weißer Leuchtstoffröhren in der Mitte des Dachs.
Neben einer Erhöhung der Bahnsteige, dem Errichten eines Rampensystems sowie eines ebenerdigen und mit Ampeln geregelten Gleisübergangs schufen die Architekten mächtige Windschutzwände aus Stahlbeton, deren Oberfläche gestockt, deren Ecken scharriert und mit einem Anti-Graffiti-Schutzfilm versehen wurden. Aus dem gleichen Material bestehen die Plattformen für die Sitzbänke, das Dach und zwei Wände des Kiosks. Das Handfreundlich-Warme des gestockten Betons kontrastiert mit den beiden anderen Glaswänden des kleinen Ladens und dem trotz der Höhe Flirrend-Leichten der Dächer. Mit wenigen Eingriffen wurde der Station unter nicht einfachen Bedingungen Kontur und Gesicht gegeben und der diffuse Unort körperhaft transformiert.