

Stationskunst in Frankfurt

 **VGF** Alle fahren mit.

←  Seckbacher Landstr.



U-BAHNSTATIONEN UND IHRE ARCHITEKTUR

U-Bahnstation und Kunst? Nein, auf den ersten Blick ist da oft gar nichts zu sehen, steigt man doch täglich an der einen oder anderen Station aus, folgt oft nur dem Strom der anderen Fahrgäste an die Oberfläche oder eilt zum nächsten Anschluss.

Aber tatsächlich haben alle U-Bahnstationen ein architektonisches und künstlerisches Konzept. Natürlich ist eine U-Bahnstation kein Luxustempel und keine Kunstgalerie, dient die Gestaltung ganz gewöhnlichen Zielen wie besserer Orientierung, Freundlichkeit trotz fehlender Fenster und dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste. Wirtschaftlich muss die Kunst jedenfalls sein, die für U-Bahnstationen entworfen wird. Gleichzeitig soll jede Station aber ein individuelles Gesicht erhalten, das zum Beispiel ein kleines Abbild der Umgebung darstellt oder ähnlich angelegte Stationen markant voneinander unterscheidet. Doch sind auch hier liebevolle und anspruchsvolle Details und wirkungsvolle Gestaltungen zu entdecken, auf die die Fahrgäste bisweilen erst aufmerksam gemacht werden müssen.

Bockenheimer Warte





A-Strecke, Linien U1/U2/U3 **SCHWEIZER PLATZ**

Eine große Werbetrommel für die Institute am Museumsufer ist die Station „Schweizer Platz“. Auf insgesamt sieben Museen mit ihren ganz besonderen Exponaten wird in den runden Rahmen an der Tunnelwand hingewiesen, die optisch in die Gestaltung der Station integriert sind. Die durch den Rohbau vorgegebene Gewölbedecke wurde bei der Innengestaltung durch Lichtinstallationen noch betont. Charakteristisch für diese Station sind die runden Formen und das beherrschende Braun von Wänden und Bodenfliesen. In der oberen Ebene schmückten typische Sachsenhäuser Motive die emaillierten Wände. Eine Besonderheit ist die „Heilige Barbara“, die Schutzheilige der Bergleute, in der östlichen Tunnelröhre. Um ihren Sockel ziehen sich die Namen der Tunnelpatinnen für die Mainunterquerung. Die kleine Statue unterstreicht den Hallencharakter der Station, deren Mittelbahnsteig mit seinen Säulen und Bögen an ein Kirchenschiff erinnert.

Architektur: Willy Orth
Gestaltung: Rambow Lienemeyer van de Sand
Inbetriebnahme 1984

WILLY-BRANDT-PLATZ

Die Station ist überwiegend funktionell gestaltet und beeindruckt vor allem durch das erste Tiefgeschoss, die sogenannte B-Ebene, mit dem breiten und offenen Zugang zu den unteren Etagen. Hier dominieren orangefarbene Eternit-Glasal- und Kieselsteinplatten die Wände. Die Glasscheiben, die die Zuwege abtrennen, verstärken durch ihre Transparenz den großzügigen Eindruck.

Auf den unteren Geschossen (C- und B-Ebene) wurden hauptsächlich türkisfarbene Paneele und Waschbeton verwendet. Die Lautsprecher an den Decken dienten der Live-Übertragung von Opern und Konzerten aus dem darüber liegenden Opern- und Schauspielhaus; sie werden heute nicht mehr benutzt.



Architektur: Bartsch,
Thürwächter und Weber,
Meid & Romeick
Konstruktion: Planungsbüro
Obermeyer
Inbetriebnahme 1973



HAUPTWACHE

In den 1980er Jahren wurde die Umgestaltung einer der ältesten U-Bahnstationen Frankfurts, deren Design nicht mehr zeitgemäß war, unumgänglich. Im Zuge dieser „Renovierung“ wurden die grauen Elemente durch farbige ersetzt und zusätzliche Deckenlampen installiert. Die Hauptwache wirkt heute wie eine Einkaufspassage mit Geschäften, hellen, freundlichen Ecken zum Verweilen und Einkaufen. Bei der Gestaltung der C-Ebene mit Gelb- und Brauntönen wurde das ursprüngliche Konzept bewahrt. Der Architekt A.C. Walter hat die niedrige Decke durch die Anordnung der Farben optisch erhöht.

Architektur: Wolfgang Bader/A.C. Walter
Konstruktion: Planungsbüro Obermeyer
Inbetriebnahme 1968
Umgestaltung 1980/81

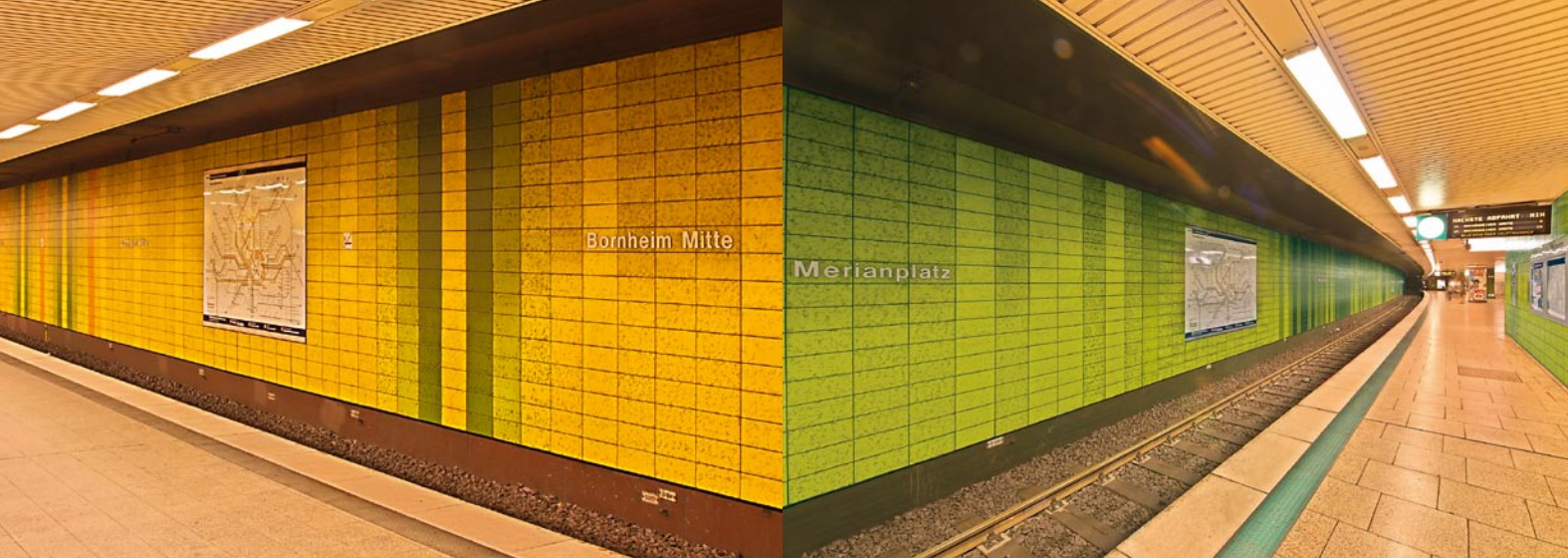




HEDDERNHEIM

Die im Jahre 1968 in Betrieb genommene und 1986 erweiterte Station „Heddernheim“ wurde 2004 gründlich saniert und gänzlich umgebaut. Die „neue“ Station „Heddernheim“ erhielt 2005 den „traffiC design award“. In der Begründung hieß es, durch den Umbau habe die Station größere Ruhe und Übersichtlichkeit gewonnen. Die Dächer der Bahnsteige bilden klare, hintergrundbeleuchtete Flächen, die bei ein- und ausfahrenden Zügen ein buntes Farbenspiel zeigen. Auf die großflächige Dachkonstruktion, die sich in der unübersichtlichen Umgebung des nördlichen Nahverkehrsknotenpunkts deutlich behauptet, legten die Architekten besonderen Wert. Es ist bemerkenswert, wie filigran die Dachkonstruktionen trotz ihrer architektonischen Wucht wirken. Die Windschutzwände, die wie alle anderen Bauteile der Station dem Verlegeraster der Bodenplatten folgen, wurden in gefärbtem Spezialbeton gegossen und anschließend vollflächig mit Steinmetzwerkzeug bearbeitet.

Architektur und Lichtkonzept: Schoyerer Architekten BDA
Unterführung: F. E. von Garnier
Inbetriebnahme 1968, Erweiterung 1986, Sanierung 2004



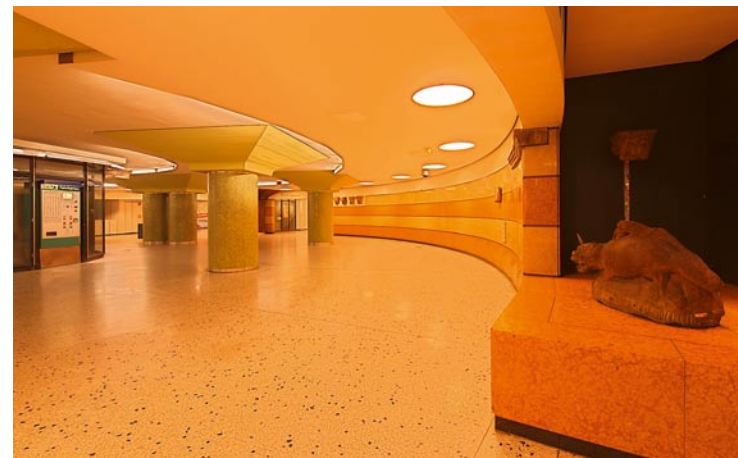
Höhenstraße

Architektur: Bartsch, Thürwächter und Weber,
Meid & Romeick
Fliesen: Villeroy & Boch
Farbgestaltung: F. E. von Garnier
Inbetriebnahme 1980

B-Strecke, Linien U4/U5

SECKBACHER LANDSTRASSE BORNHEIM MITTE HÖHENSTRASSE MERIANPLATZ

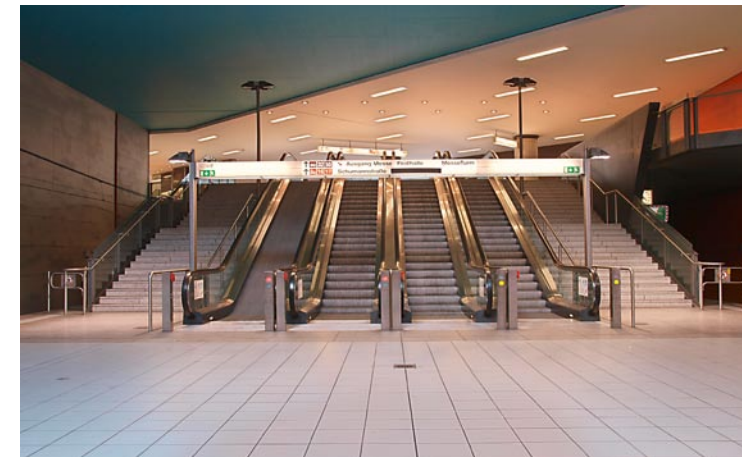
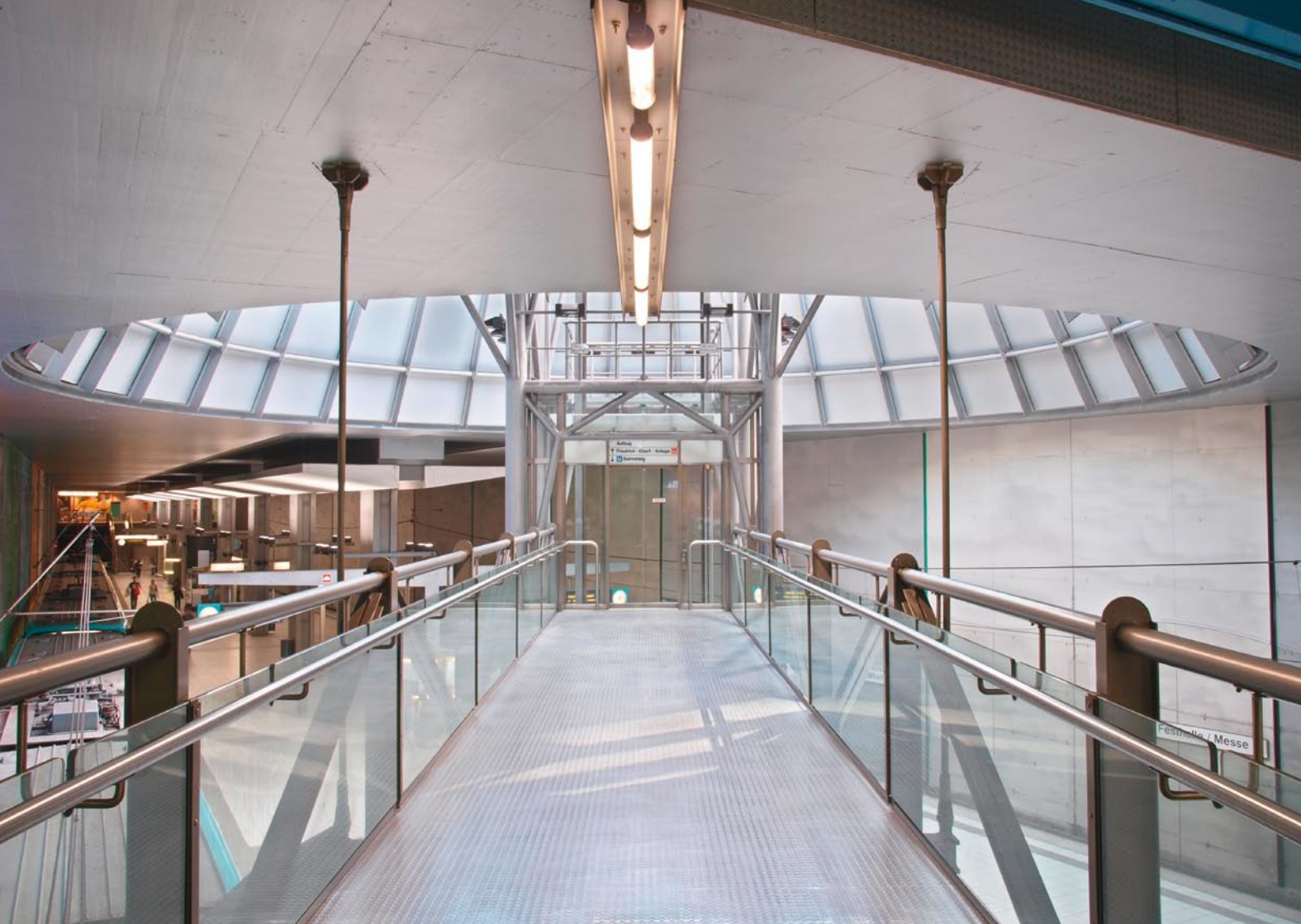
Beim Ost-Abschnitt der U-Bahnlinie U4 zählte die farbige Gestaltung mit Keramikfliesen zu den Vorgaben. Die als zweckmäßig und übersichtlich – und nicht hauptsächlich repräsentativ – geplanten Stationen „Seckbacher Landstraße“, „Höhenstraße“, „Bornheim Mitte“ und „Merianplatz“ werden dieser Vorgabe gerecht. Das Farbkonzept des Designers Friedrich Ernst von Garnier sah für den Ausbau der Haltestellen jeweils eine Grundfarbe mit all ihren Schattierungen vor. So ist die Station „Höhenstraße“ in Rottönen, die Station „Seckbacher Landstraße“ in Blau-, die Station „Merianplatz“ in Grün- und die Station „Bornheim Mitte“ in Gelbtönen gehalten. Die Keramikfliesen für die Stationen sind Sonderanfertigungen. Neben der ungewöhnlichen Größe haben sie eine säure- und laugenbeständige Glasur und sind sehr belastbar. Ihre narbige Oberfläche bricht das Licht und lockert die Farbwände zusätzlich auf. Die Farben sollen in den nüchtern gestalteten Stationen eine angenehme Atmosphäre schaffen und die Orientierung in den doppelstöckigen Bauten erleichtern.



RÖMER

Wer im historischen Boden am Frankfurter Römer gräbt, stößt auf viele geschichtlich interessante Funde. Entsprechend hat das Museum für Vor- und Frühgeschichte den Bau der Station „Dom/Römer“ von Anfang an begleitet. Der rote Mainsandstein, der diese Station kennzeichnet, blieb auch nach dem Umbau 1988 erhalten, bei dem die verwinkelte, düstere Anlage durch die offene Rotunde und die freundliche Gestaltung übersichtlicher und heller wurde. Fragmente aus der im Krieg zerstörten Frankfurter Altstadt machen Verteiler- und Bahnsteigebene sehenswert.

Architektur: Bartsch, Thürwächter
und Weber, Meid & Romeick
Inbetriebnahme 1974
Neugestaltung 1988



FESTHALLE/MESSE

Die Anfang 2001 fertig gestellte Station „Festhalle/ Messe“ zählt mit ihren hohen Decken und den Wänden aus grobem Sichtbeton zu den modernsten Stationen. Sie ist die letzte bislang in Betrieb genommene unterirdische Anlage im Frankfurter Netz. Neben der großzügigen Gestaltung zeichnet sie sich durch ein besonderes Lichtdesign aus, das die Messebesucher automatisch zum richtigen Ausgang leitet, der heller und breiter wirkt als der in die andere Richtung führende Ausgang Hohenstaufenstraße. Ein weiterer Aufgang zum neuen Europa-viertel ist vorgesehen und ermöglicht nach der Fertigstellung der Wohn- und Geschäftshäuser direkten Zugang zur Station.

Architektur: Architektengemeinschaft G. Balser

Gestaltung: H. Lienemeyer

Inbetriebnahme 2001



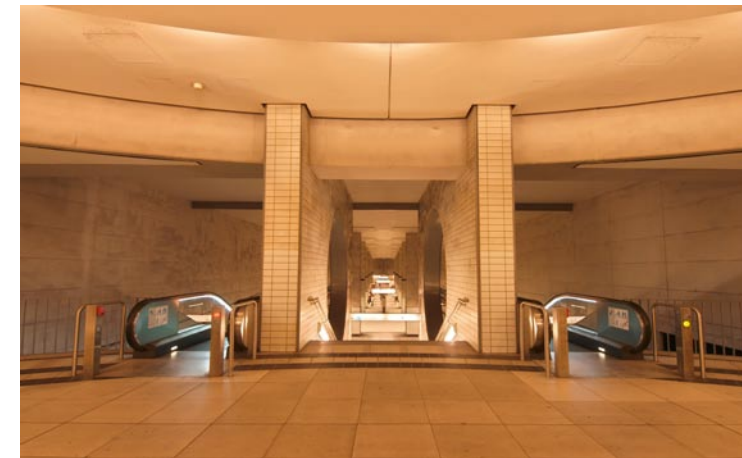
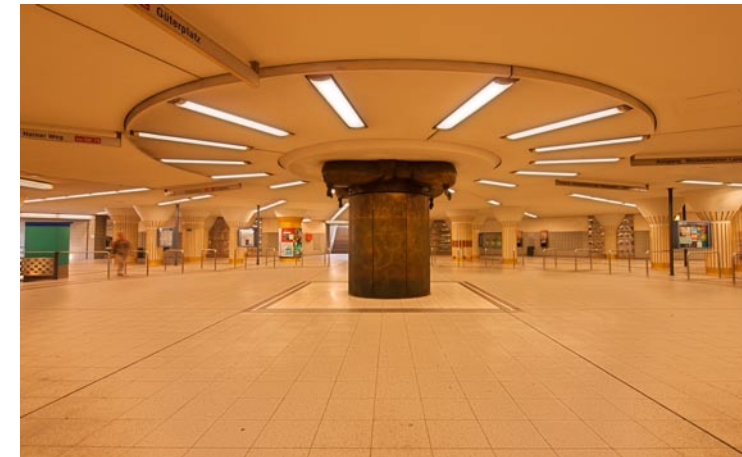
GENERATIONENWECHSEL IN DER GESTALTUNG DER STATIONEN

An die Ausschreibung für die architektonische Gestaltung der Stationen „Alte Oper“, „West-end“ und „Bockenheimer Warte“ knüpften sich besondere Erwartungen, konnten doch durch die Möglichkeit, Veränderungen im Rohbau vorzunehmen, erstmals architektonische Konzepte bereits in die Bauphase eingebunden werden. Das Ergebnis ist eine neue Stationsgestaltung, die sich von engen Röhren und verwinkelten Bahnsteigen befreit.

Anders als in den 1960er und 70er Jahren, als die überwiegend zweigeschossige Bauweise und die geringe Deckenhöhe klare Vorgaben stellten, ergaben sich jetzt bei den Stationen auf der sogenannten C-Strecke (U6 und U7) offene und vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten.

Eingang Bockenheimer Warte





C-Strecke, Linie U6/U7

BOCKENHEIMER WARTE

Die vielen tragenden und nicht tragenden Säulen verleihen dieser Station ihren markanten Charakter. Die um die Säulen der B-Ebene angeordneten Sitzbänke und Vitrinen schaffen ungewohnte Ruhezonen abseits des Fahrgaststroms in einem von vielen tausend Menschen genutzten Verkehrsknotenpunkt. Für den Eindruck von Weite sorgen die Halbsäulen, die durch die Spiegelung komplettiert werden. Die Beleuchtung ist sternförmig auf den Mittelpunkt des Raums ausgerichtet: die schwere Stützsäule mit dem großen Kissen, eine Arbeit des Bildhauers Richard Hess, auf dem die gewaltige Last der Decke gebettet ist. An den Wänden der Bahnsteigebene von U6 und U7 stellen Fotografien von Barbara Klemm aus dem studentischen Alltag den Bezug zu den Frankfurter Universitätsgebäuden an der Bockenheimer Warte her. Und noch eine Besonderheit: Einer der U-Bahneingänge besteht aus einem schräg aus dem Boden ragenden altmodischen U-Bahnwagen, einem Werk von Zbigniew Pininski.

Architektur: A.C. Walter

Gestaltung Mittelsäule: Bildhauer Prof. Richard Hess

Gestaltung Eingang: Prof. Zbigniew Peter Pininski

Inbetriebnahme 1986, Erweiterung 2001



WESTEND

Die offene Gestaltung der Halle und die galerieartige Konstruktion der Zugänge vermitteln Großzügigkeit und Sicherheit. Das U-Bahn-typische Baumaterial Beton wird bewusst als Gestaltungsmittel eingesetzt und in die Farbgebung einbezogen. Helle, blaue Töne unterstützen farblich die Weite der Bahnsteige.

Die die Station prägenden Pilzsäulen an den Kopfseiten blättern sich an den oberen Enden palmenartig auf. Diese „pflanzliche Anordnung“ verweist auf die Attraktion in der Umgebung der Station, den Palmengarten. Gleichzeitig dienen sie als imposante Lichtquelle, die durch die indirekte, kreisförmige Beleuchtung eine bezaubernde Stimmung erzeugt.

Architektur: A.C. Walter

Farbgestaltung: Ute Oeter-Jansen

Inbetriebnahme 1986

ALTE OPER

Die Planungsgruppe A.C. Walter hat für die Station „Alte Oper“ eine eingeschossige Anlage entworfen. Die so entstandenen hohen Decken machen den Raum übersichtlicher und vermitteln den Fahrgästen und Passanten ein Gefühl von Sicherheit. Auch die Halle wirkt freundlicher und zugänglicher, nicht zuletzt durch die hellen Farben. Die satt gelben Deckenbögen harmonisieren mit den Gelb-, Orange- und Blautönen an Wänden und Böden. Das Bogenmotiv wird auch in der Sitzplatzanordnung aufgegriffen und lockert die Halle optisch auf.

Architektur: A.C. Walter
Farbgestaltung: Ute Oeter-Jansen
Inbetriebnahme 1986



ZOO

Die Konstruktionsbedingungen für die Station „Zoo“ haben zu einer interessanten Kassettendecke geführt, in der sich unter anderem Lüftungskanäle verbergen. Die indirekte, an Tageslicht erinnernde Beleuchtung lässt die Halle optisch höher wirken. Die Deckenform wird in der unteren Ebene wieder aufgenommen und damit zum prägenden Element der Station.

Auf der Bahnsteigebene besticht die farbenfrohe Wandgestaltung nach einem Entwurf der Künstlerin Hildegard Lackschewitz: Eine Arche Noah entlässt ihre tierische Fracht. Auch die Sitzbänke in der Mitte des Bahnsteigs erinnern an die Zoobewohner oberhalb der Station.

Architektur: A. C. Walter
Wandentwurf: Hildegard Lackschewitz
Ausführung: Dietz und Vailiew
Östliche B-Ebene: Avni Koyun
Westliche B-Ebene: Dietz und Vasiliew
Inbetriebnahme 1986
Erweiterung 2007





HABSBURGER ALLEE

Insgesamt 60 Esel trotten, jeweils in Richtung der fahrenden Züge, hintereinander auf den Wänden der Station „Habsburger Allee“ entlang. Jedes Tier trägt sein individuelles Päckchen auf dem Rücken: Zigarettenschachteln, Kreditkarten, ein Blaulicht, ohne sich anscheinend bei seinem täglichen Trott davon stören zu lassen. Für den Künstler Manfred Stumpf, der die Wandgestaltung am Rechner entwarf, anscheinend durchaus ein Bild für den heutigen Menschen. Ist das christliche Bild des Esels, beladen mit den Lasten unserer Zeit, in einer U-Bahnstation, in der Tausende Menschen täglich dem gleichen Alltagsgrau unterliegen, Mahnung oder Abbild? Die Interpretation dieser „Reise nach Jerusalem“, wie der Künstler sein Werk nannte, bleibt dem Betrachter überlassen. Manfred Stumpf ist der dritte Stationsgestalter, der aus dem Kreis der Städelschule kommt. Er hat unter anderem bei Thomas Bayrle studiert und ist nach Aufenthalt in New York und Wien seit vielen Jahren überzeugter Wahl-Frankfurter.



Konstruktion: Stadtbahnbauamt
Wandmosaiken: Manfred Stumpf
Inbetriebnahme 1992



PARLEMENTSPLATZ

Ein Katalog – grafisch abstrahiert in Schwarzweiß, negativ und positiv – ist auf den Emailletafeln der Station „Parlementsplatz“ zu sehen. Das Werk, das auf den ersten Blick an eine Häuserkulisse oder eine Landschaft denken lässt, erweist sich bei genauerer Betrachtung als alltäglicher Werbekatalog für Konsumgüter. Man erkennt Lampen und Würstchen, Skifahrer, Gläser und Flaschen.

Die Idee dazu kam Udo Koch, gebürtiger Offenbacher und preisgekrönter Absolvent der Städelschule, als ihm der opulente Werbeprospekt eines Großmarkts in die Hände fiel. Die Bilder dieses Katalogs hat er auf seine Weise umgesetzt und die schwarzen Formen schließlich in die weiß emaillierten Paneele eingebrannt.



Konstruktion: Stadtbahnbauamt

Emaillearbeiten: Udo Koch

Inbetriebnahme 1992



EISSPORTHALLE

Die großen Fotos auf den weinroten Emailletafeln an den Wänden der Station „Eissporthalle“ wirken wie Fenster, die den Blick nach draußen ermöglichen und die Wartenden die Enge des Tunnels vergessen lassen. Alle Motive strahlen Kühle aus oder stehen mit dem Thema „Eis“ in Zusammenhang. Die Bilder der einen Seite zeigen Motive der Umgebung und der Bauarbeiten. Die Bilder stammen von dem Frankfurter Künstler Gerald Domenig. Der gebürtige Österreicher studierte an der Städelschule bei Reimer Jochims, Herbert Schwöbel und Thomas Bayrle. Gerald Domenigs Bilder sind auch im Polizeipräsidium Frankfurt zu sehen.



Konstruktion: Stadtbahnbauamt
Fotoarbeiten: Gerald Domenig
Inbetriebnahme 1992



Impressum

Herausgeber: Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

Unternehmenskommunikation (NUK)

Kurt-Schumacher-Straße 10

60311 Frankfurt am Main

www.vgf-ffm.de

Bilder: Bernd Döbel

Redaktion: Bernd Conrads, Dana Vietta (NUK)

Gestaltung: Opak Werbeagentur GmbH, Frankfurt

Druck: Imbescheidt KG, Frankfurt

November 2008