



01__Das beleuchtete Dach spielt in der Gestaltung der Haltestelle eine wichtige Rolle.

Ein klares Bekenntnis

U-Bahnhaltestelle Heddernheim, Frankfurt am Main



02__Lageplan.



03__Das heterogene städtebauliche Umfeld der Station braucht eine klare formale Antwort.

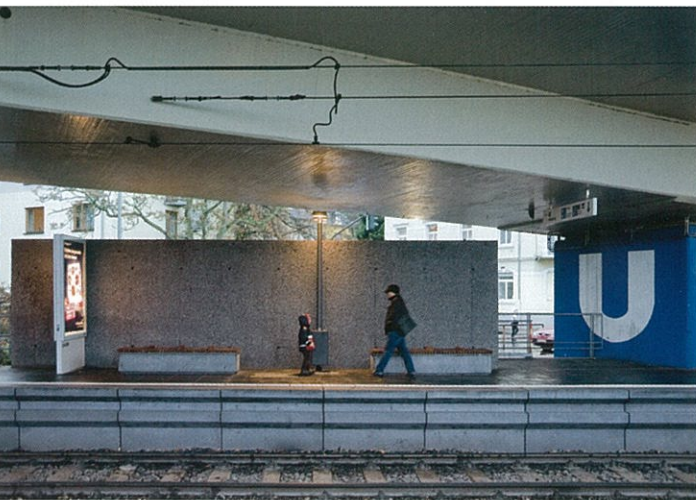
Oberirdisch fährt die U-Bahn in Frankfurt am Main auch dann auf einem eigenen Gleiskörper, wenn sie in der Mitte einer Straße fährt. Er ist zu hoch um sie als eine Straßenbahn anzusehen, aber zu niedrig, um sie als eine Hochbahn zu bezeichnen. Die Linien U1, U2 und U3 fahren so eine lange Strecke auf der Eschenheimer Landstraße, bis sie unter der Maybachbrücke verschwinden, auf der die Autofahrbahn dann in einer engen Kurve abschwengt. Die Bahnlinien teilen sich nach dieser Haltestelle, was sie auch zu einem Umsteigepunkt zu zwei Buslinien macht, die hier starten oder enden. Die Haltestelle kann so ebenerdig erreicht werden. Es muss dafür, von der Bushaltestelle abgesehen, dennoch immer eine Straße über- oder unterquert werden.

Die bauliche und auch die städtebauliche Situation der Station ist kompliziert. Man hat fast den Eindruck, die Planer hätten beim Bau der U-Bahn hier einige Restflächen zusammengetragen, um diesen Haltepunkt einzurichten. Dazu kommt, dass das Umfeld sehr vielfältig strukturiert ist. Eine dreigeschossige Blockbebauung mit einer Hauptverkehrsstraße auf der einen Seite, Kleingärten und Sportplätze auf der andern. Vorne

begrenzt ein Brückenpfeiler der Hochstraße die Station, die sie außerdem noch großflächig überdeckt. Hinten bildet ein Rangiergleisfeld der U-Bahn den Abschluss. Die Wendeschleife der beiden Buslinien hat man irgendwie dazwischenschieben können. Die Haltestelle und ihr Umfeld waren sehr vernachlässigt: Eine öffentliche Restfläche, der kaum jemand Beachtung schenkt, gleichgültig zur Kenntnis genommen und für die Abfälle und die eilige Notdurft des Tages gerade gut genug. Was hier offenbar fehlte, war eine klare Haltung, eine klare Aussage, vielleicht ein klares Bekenntnis, auf jeden Fall etwas, dem von



04__Ohne die Lichtgestaltung hätte die Station keine Fernwirkung. Im Vordergrund der Übergang zum Busverkehr.



05__Die Autobrücke ist Teil der Überdachung für die Haltestelle.



06__Begegnung des individuellen Auto- und des öffentlichen Personenverkehrs.

den täglichen Nutzern mehr Wertschätzung entgegen gebracht werden kann, als dem vorherigen Zustand.

Diese Aufgabe war nicht einfach zu lösen. Auslöser für den Umbau der Station war die Einrichtung barrierefreier Zugänge zu den Bahnsteigen aller drei Linien und zu den Fahrzeugen. Dies nahmen die Verkehrsbetriebe zum Anlass, auch der Station Hedderheim eine neue Gestalt zu geben, leider wieder nur als isolierte Maßnahme im zusammenhängenden öffentlichen Raum.

Das Büro Schoyerer Architekten aus Mainz hat dafür auf kubische Formen gesetzt: Die beiden Bahnsteige bekamen zwei voluminöse Dächer. Sie sind als offene Stahlkonstruktion konzipiert, die mit Platten aus Aluminium-Streckmetall verkleidet sind. Dahinter sind Leuchten montiert, die an den Seiten für beide Bahnsteige Licht in unterschiedlichen Farbkombinationen ausstrahlen: Rot und Gelb für den stadtauswärtigen Bahnsteig, Blau und Grün für den anderen. In die Unterseiten sind jeweils weiße Leuchten integriert worden. Da der stadteinwärtige Bahnsteig teilweise von der Hochstraße überdeckt wird und deshalb nur ein verkürztes Dach hat, wurde hier der Kiosk als vermittelndes Element eingesetzt. Geometrisch sind alle diese Elemente Quader, ob sie nun auf dem Boden oder auf Stützen stehen. Sie lassen sich auf kubische Grundformen zurückführen, die versuchen, es als Einheit mit dem heterogenen Umfeld aufzunehmen. Dieses formale Prinzip ist für die Bänke und die Wandelemente angewandt worden, die partiell Räume auf dem Bahnsteig einteilen oder Fahrgastströme lenken sollen. Die Architekten fühlten sich offensichtlich durch die Formen und die Farben der Kunstwerke von Donald Judd inspiriert.

Geometrisch und letztlich auch architektonisch bilden die Dächer der Kioske und auch die kleineren Elemente eine klare Aussage. Dazu trägt auch die farbige Beleuchtung in den Dächern bei, die der Haltestelle eine zusätzlich starke Präsenz in der Umgebung verleiht. Diese Präsenz besteht auch dann, wenn das Spiel mit den bunten Lichtern, das die anfahrenden Züge in den nächstgelegenen Stationen auslösen sollen, einmal nicht funktioniert. Was bei einer sensiblen Technik durchaus passieren kann. Es entsteht durch das Licht und seine Farbe auf den Bahn-



07__Der Kiosk ist auch ein Treffpunkt für das Quartier.

steigen eine ganz eigene Raumatmosphäre, die den Ort selbst bestimmt. Für die nähere Umgebung und natürlich auch für die Fahrgäste ist auch der Betrieb des Kioskes wesentlich. Beides signalisiert zumindest ein klares Bekenntnis der Architekten und ihrer Auftraggeber für den Ort, auch wenn der Aufenthalt auf den Sitzmöbeln nicht sehr bequem ist. Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige ist durch die ebenerdige Anlage der Station keine große Schwierigkeit, wenn man zu so ungewöhnlichen Einrichtungen wie einer Ampelanlage, die das Überschreiten der Gleise an einer U-Bahnstation regelt, zu greifen bereit ist.

Ob die Fahrgäste die von Bauherren und Architekten gemachten Angebote zu würdigen wissen, ihre Haltung erkennen, ihre mit dem Bauwerk gemachten Aussagen und ihre Bekenntnisse verstehen, bleibt abzuwarten. Die großen zu Notiz, Revierbezeichnung und Spontankunstwerk einladenden Betonflächen sind vorsichtshalber mit einem Anti-Graffiti-Schutzfilm überzogen worden. Baukultur hat es an einem solchen Ort

schwer, wenn nicht zum „großen Wurf“ angesetzt wird, den sich die Verantwortlichen in unserer Zeit viel zu selten trauen oder leisten.

Projektort_U-Bahn-Station Hedderheim, Frankfurt am Main
Planung und Realisierung_2002 – 2005
Planungsverfahren_Direktvergabe
Bauherr_VGF Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH
Nutzer/Betreiber_VGF Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH
Architektur_schoyerer architekten BDA, Mainz
Tragwerksplanung_Bollinger + Grohmann Ingenieure, Frankfurt am Main
Landschaftsarchitektur_schoyerer architekten BDA, Mainz / VGF Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH
Verkehrsplanung_VGF Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH
Lichtplanung_schoyerer architekten BDA, Mainz / light:tools, Frankfurt am Main / Elektroplanung: Ingenieurbüro Hörbert, Darmstadt
Grundfläche_1.654 qm
Baukosten_1,6 Millionen €
Finanzierung und Förderprogramme_Bund und Land Hessen