

Feuilleton

Auf dem Weg zur Expo

Architekten und Designer krempeln den Verkehr in Hannover um

VON KLAUS-DIETER WEISS

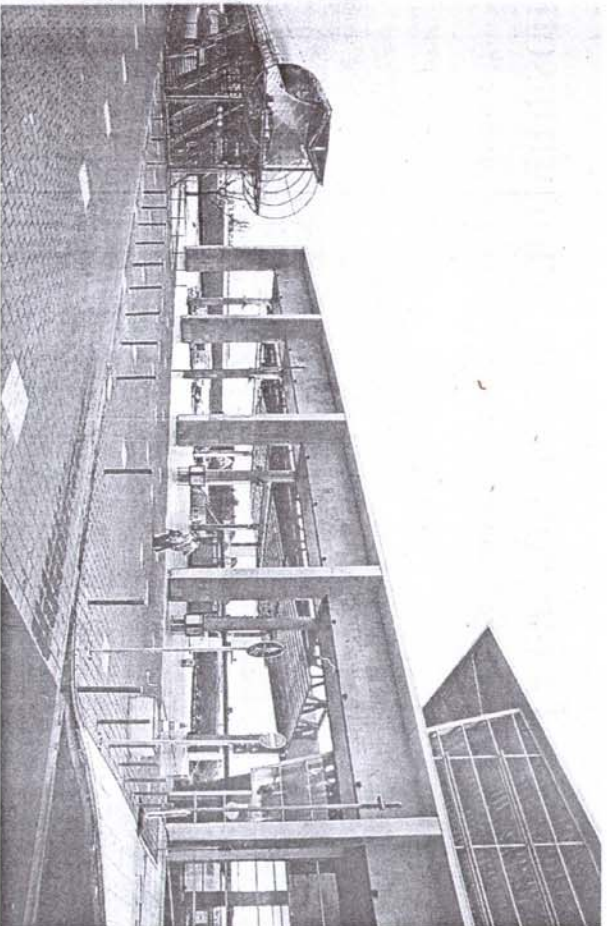
Einer Stadt, die in der Nachkriegszeit als Inbild des autogerechten Neubaubaus angelegt wurde, ist der öffentliche Nahverkehr nicht in die Wiege gelegt worden. Doch längst hat der Ansturm auf die Messe und vor allem bald auf die Expo 2000 aus der Notwendigkeit des öffentlichen Verkehrs ein Vorhaben mit architektonischem und sogar künstlerischem Anspruch gemacht. Die S-Bahn-Verbindung zwischen Flughafen und Expo markierte Hansjörg Gortz vor zwei Jahren mit einer poetisch-rationalen „blauen Laterne“, die man im Scheitelpunkt einer Straßenbrücke von oben betritt (Berliner Zeitung, 5. November 1997). Doch auf die Chance, der gesamten Linie einen einheitlichen Charakter zu geben, verzichtete man leider. Der Deutschen Bahn AG waren die Auseinandersetzungen mit dem bis zur letzten Schraube hartnäckigen Architekten nur lästig. Hauptbahnhof und Expo-Bahnhof liefern sich ein Wettrennen gegen die Uhr. Die Bahnhofsumgebung in der Stadt Laaßen konfrontiert jeden Besucher allzu schnell mit der Erkenntnis, dass er sich nicht in einer Weltstadt befindet.

Kultureller Adrenalinstoß

Hilfflos verpassen sich der über die Gewerbesteppe gestreute Skywalk von Helmut Schulz und der Bahnhof von Gössler Architekten um wenige Meter, so als hätten sich die Geometer beim Einnessen vertan. Der Expo-Bahnhof ist eine dynamische, aber auch sehr schmale Gebäudeschleife vom Baurypp Bahnhofshalle, die sich quer zur abgestützten Halbtonne auf die Brückenfunktion eines überdeckten Querbahnsteigs beschränkt. Von den großartigen architektonischen Ausläufern in der Umgebung, die sich alle Preisträger des Wettbewerbs auf die Fahnen geschrieben haben, ist auch beim ersten Preis nichts übrig geblieben. Was sollte der Regionalbahnhof nach der Expo mit architektonischer Weltfähigkeit anfangen? Entsprechend stützte man den mit dem Deutschen Stahlbaupreis 1999 ausgezeichneten Skywalk zur Alltäglichkeit zurecht. Über weite Strecken ist die der Konstruktion folgende gebogene Glashaute durch eine plane Verglasung ersetzt – aus Kostengründen.

Das integrale Konzept für den Hauptbahnhof samt der stadtreibenden Querachse „Passerelle“ im Untergeschoss, das die Hamburger Architekten Botke Richter Tenenari angebotenen hatten, kann ohne die auf dem Bausehild nicht mehr genannten Architekten nur oberflächlich gelingen. Die architektonische Schlichtheit scheint so auch für die Innenstadt verloren. Verwunden muss in jedem Einzelfall, dass die Stadtoberen viel zu früh vor schützen, keinen Einfluss zu haben.

Da wundert es schon, dass sich die städtischen Verkehrsberie nach den mittlerweile angestarten lindgrünen Bahnen des Hannoveraner Designers Herbert Lindn-



BERLINER ZEITUNG/GERARD ENGELSHANS

Hilfflos verpassen sich der Skywalk und der Expo-Bahnhof um wenige Meter, als hätten sich die Geometer vertan. Der neue Designer-Fluss von James Irvine und -Bahnen von Jasper Morrison leisteten. Natürlich geschah das unter dem wütenden Geheul derjenigen, für die das Stadtmage kein Rechnungsposten ist. Die neun 1994 realisierten „Busstopps“ – die so heißen, weil sie Bus- und Stadtbahnlinien bedienen – haben der Stadt mit den Arbeiten von Andreas Brandolini, Frank O. Gehry, Massimo Josa Ghini, Wolfgang Laubersheimer, Alessandro Mendini, Jasper Morrison, Heike Midthaus, Ettore Sottsass und Oscar Tusquets Blanca wenigstens einen kleinen kulturellen Adrenalinstoß versetzt – vergleichtbar den Nanns von Niki de Saint-Phalle.

Der signifikante architektonische Neubeginn lässt dagegen noch auf sich warten. Ein „Behmsch“ ist mit der voluminösen NordLB im Bau, ein „Gehry“ mit dem vertehlenen neungeschossigen Bürohaus Ultra-Tower in Arbeit. Vielleicht gelingt der architektonische Anstoß damit nach der Expo. Für internationale Beachtung ohne prominente Urhebererschaft sorgte Ende letzten Jahres die Stadtbahnlinie D-Süd, die von der Innenstadt über das kläglich gestalterte Expo-Wohnquartier Kronenberg (Berliner Zeitung, 12. November 1999) zum Expo-Gelände führt. Nach dem Rat des Bundeskanzlers, der in Hannover Gesetzeskraft hat, soll der Architektur-Preissträger für den landesweit angelegten Niedersächsischen Staatspreis im kommenden Monat ausschließlich hier gesucht werden. Eine große Ehre für einen massiv vielfach geförderten Stadtteil, den Bauträger ohne Architekten-Wettbewerb unter sich aufteilen können wie Goldgräberclaims.

Architektur bieten dagegen die Stationen der Expo-Stadtbahnlinie. Martin Despang, ein Newcomer aus Hannover, wurde für das mit sei-

ner Vater Günther Despang entwickelte modulare Konzept von Hochbahnsteigen mit variierbaren Warteblocken bereits dreimal ausgezeichnet. Das Konzept der 13 Hochbahnsteige, die dem ökologisch verantwortungsbewussteren Passagier aus dem Autoverkehr herausheben, beruht konstruktiv auf einem Elementarbauelement, der für überschaubare Kosten sorgt. Grundfrage ist zwar die heute noch strittige Entscheidung der Stadt, ihre Bahnen Anfang der neunziger Jahre nicht auf die modernere Niederflertechnik umzustellen. Der Entwurf einer

Hannover wendet viel Energie auf, um sich kleiner zu machen, als eine Landeshauptstadt und Expo-City sein darf.

„Brücke mit Häusern“ verkehrt den vermeintlichen Mangel des Wagensparks jedoch vielfach in eine städtebauliche Tugend. Die auf einer filigranen offenen Stahl-Unterkonstruktion von Ove Arup schwabenden Hochbahnsteige vermitteln in ihrer dehneren Räumlichkeit Sicherheit und Signifikanz. Scheinbar massive, alle Nebenfunktionen integrierende maueschmale „Warteblocke“ schaffen mit ihren gläsernen Regen- und Windabweisenden Außenhautqualität selbst in Durchführung zum Autoverkehr.

Die Anzahl dieser „Hochlehner“ richtet sich nach der Publikumsfrequenz des jeweiligen Haltepunkts. Intelligente Material- und Bilderverweise auf die Umgebung fügen sich über die gesamte Strecke zu einer lebendigen Melodie der Stadt. Die aus Bassallaabohlen entstehende Station „Pressenhaus“ bezieht sich

mit Hilfe eines in Glas buchstabierte Gedichtes von Kurt Schwitters auf einen prominenten Sohn der Stadt. Andere Stationen verweisen mit naurbelassenen Kiefernkantholzern auf ein Waldstück oder mit Holzlamellen auf einen nahen Park. Großformatige Kiesel beziehen sich auf einen historischen Siedlungskern. Gewebematten aus Edelstahl treten in ein Wechselspiel mit der Umgebung. Die Oxidationskruste der vorpatinierten Kupferbleche verdeutlicht eine Naturkulisse, aber auch die klassische Traditionallität eines noblen Wohnviertels. Im Zweiteil gelitten die Architekten, die ihre Arbeiten als „urbane Punktionen“ verstehen, zur Symbolose von zwei Materialien: Stahlgitterelemente mit einer Lattenanstrichung dahinter. Die erste Station in Kronenberg löst mit einer gläsernen Hülle das Rätsel der Konstruktion. Von Zeit zu Zeit füllt den Glaskörper kinistischer Nebel, um dann mit Hilfe von Lasertechnik (von Peter T. Schulz) die Umrisse eines Hausgebels erscheinen zu lassen – ein Sponsorring der LBS gegenüber.

Nur eine mäßige Kopie

Das ist insgesamt eine schöne und im Detail perfekt realisierte Idee, die zeigt, dass Stadtmage nicht wie bei den „Busstopps“ grundsätzlich aus Vielgestaltigkeit resultiert. Warum dann aber nach dem grandiosen Intermezzo einer Tunnelstation des Architekten Dieter Lüdt, die das Konzept schon stört, ausgerechnet die Endstation Expo nur eine mäßige Calatrava-Kopie werden durfte (Architekten: Bortram/Bühnenmann), können allein Insider erklären. Verstehen kann das außerhalb der Stadtgrenzen trotzend niemand. Hannover wendet viel Energie auf, um sich kleiner zu machen, als eine Landeshauptstadt und Expo-City sein darf.