

project: EXPO train stations, Hannover / Germany, featured in "Architektur & Technik / Architecture and Technology", Schlieren, Switzerland
March 2000



HOCHBAHNSTEIGE IN HANNOVER

Punkte an der Linie

Die traditionelle Messestadt Hannover nutzt das Grossereignis Expo 2000 zur Ergänzung ihres Strassenbahnnetzes. Die Haltestellen auf dem Weg zum Expogelände wurden mit typisierten «Wartekuben» versehen, die eine individuelle, dem jeweiligen Standort entsprechende Bekleidung erhalten haben.

Die Fahrgäste betreten oder verlassen die neue, im vergangenen Jahr fertiggestellte Stadtbahnlinie D-Süd über 13 sogenannte Hochbahnsteige, deren Niveau demjenigen der Tramwagen entspricht (eine Kommodität, die man in unserem Land leider noch weiterhin vermisst ...). Die Plattformen ruhen auf einer Stahlkonstruktion, an der den Geländen abgewandten Seite sorgt eine regelmäßige Abfolge liegender Betonprismen als Unterbau für eine auch optisch wahrnehmbare Stabilität. Einzelnen Wirbeln dieses Rückgrates wurde gewissermassen als Dorfortsatz ein «Wartekubus» aufgesetzt.

Einheitliche Struktur, unterschiedliche Bekleidung

Die rund 4,4 Meter hohen Wartehäuschen werden von ihren Schöpfern, den Architekten Despong aus Hannover, als «urbane Funktionen gesehen», mit ihren einheitlichen Dimensionen und der klaren, scharfgeschnittenen Form ragen sie als erkennbares Zeichen an der Linie in den urbanen Raum. Durch ihre Materialisierung würdigen sie als spezifische Punkte das unmittelbare Umfeld, in dem sich die betreffende Station befindet.

Das Spannungsfeld zwischen der Standardisierung (die überall identische Kernkonstruktion besteht aus Stahl-Quadratrohrpfosten) und individuellen «Fassadenlösungen» wirkte auf die Architekten zweifellos inspirierend. Die Aufgabe

EXPO 2000 Hannover: Täglich aktualisierte Übersicht

Am 1. Juni 2000 wird die Expo Hannover ihre Tore öffnen. Näheres zu diesem Grossanlass ist auf den kommenden Seiten zu erfahren.

Der Baufortschritt kann über das World Wide Web verfolgt werden. Jeden Tag lässt sich ein aktualisierter Rundblick abrufen. Eine «Bergpanoramakarte» erleichtert die Orientierung. www.expo2000.de/deutsch/webcam/index.html

Rechts: Kerlingstrasse. Die Kernkonstruktion ist mit Gewebematten aus Edelstahl umhüllt. Typisch für diese Haltestelle ist der durch die unterschiedlichen Lichtverhältnisse hervorgerufene Wechsel des Erscheinungsbildes. Mal erscheint die Haut als eine samtige Geschlossenheit, mal als transluzide Membran.

Unten: Haltestelle Bull. Die Verkleidung besteht aus satinierten, kleinformatigen Glassteinen. Die Einbauten grenzen an speziell gefertigte Gehrungsteile. Mit eingeleiteter Flächstahlarmierung und die Steinblöcke crucken im Steck-Fix-System verbaut und dauerelastisch versiegelt.



Links: Stockholmer Allee. In Stahl auf Gehrung geschnitte Sichtbetondeckeln markieren den Endpunkt der Hochbahn-Linie und den Beginn des Geländes der Expo 2000. Die nüchternen Flächen genießen in den Worten der Architekten «den Vorzug, nach nicht in den Kostenzwang des Expo Kernareals einbezogen zu sein».



Unten: Seehorster Garten. Die Haltestelle liegt im Herzen eines Entwicklungsgebietes, das ein privates Parkareal arrandiert. Mit Kambalholz bekledet, schmiegen sich die «Spallierholzbohlen» an den mit Mischholz besetzten Grundstückböschungswall des Parkareals. Das Bild eines Nadelstrahlenanstrages wird komplettiert durch die schwarz lackierten Kiefernleistenfüllungen. Fotos Despong Architekten, D-Hannover.



Rechts: Lange-Feld-Strasse. Die Parzelle der Haltestelle ist einem Kleingartenareal «abgerungen». Die Verkleidung besteht hier aus vorpatiniertem Kupfer, das gezielt assoziativ eingesetzt wurde: Die «Oxidationskruste» trägt dem Landschaftscharakter des Umfeldes Rechnung.

Ganz rechts: Kronsbürg. Die Haltestelle bedient das Zentrum des neuen Expo-Wohnquartiers. Als Reminiszenz an den Stellenwert des innerhalb der neuen Überbauung konservierten Dorfkerns von Wülferode wurden grosse Kiesel unterschiedlicher Herkunft im grobkörnigen Sandbett eingelassen.

Unten: Freundallee. Die Haltestelle ist gewissermaßen der Auftakt des neuen Streckenabschnittes der Stadtbahnlinie. Neue und historische Bauten prägen das Umfeld. Der tiefrte, trockenepressierte, in Stahlblech eingepasste Ziegelstein der Verkleidung passt sich gut in die Umgebung ein und ist dauerhaft. Foto: Arge Vormerverzögel & Klinker e.V., D-Essen.



wurde mit grossem Einfallsreichtum und einer spürbaren Liebe zum Detail in Angriff genommen – eigentlich würde sie jedem Architekturlehrebetrieb als Konstruktionsübung gut anstehen.

Auf der Fahrt vom Zentrum Hannovers zum Expogelände wird man mit einer nahezu vollständigen Palette von den heute möglichen Fassadenlösungen konfrontiert. Man begegnet Glasoberflächen, Holzschalungen in horizontaler, vertikaler und gitterförmiger Anordnung, Metallen als Netz und vorpatinierter Kupferhaut sowie Kunst- und Natursteinen. Auf die unverfälschte kubische Erscheinung wurde bei jeder Variante grossen Wert gelegt – immer ist klar erkennbar, dass der Wartekubus nicht aus Stein, Holz oder Glas ist, sondern dass diese Materialien nur als massgeschneiderter, dem Anlass entsprechender Mantel der Konstruktion übergestülpt sind. Etwas bedauerlich vielleicht, dass das Streben nach «reinen Körpern» durch die sich an die Kuben lehenden, standardisierten Bügel mit einem Glasvordach durchkreuzt wird.

Dass das Konzept der Hochbahnsteigen vorbildlich ist und zur Nachahmung empfohlen werden kann, beweisen die zahlreichen Auszeichnungen, das das noch junge Werk bereits erhalten hat, darunter die Anerkennung des deutschen Städtebaupreises der BfG Bank AG, der «a+r+d» Emerging Architecture Award 1999* der Architectural Review in London oder der Architekturpreis Metallächer und -fassaden 2000 des deutschen Zentralverbandes Sanitär Heizung Klima.

Bauherrschaft:
ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
Architektur:

Despong Architekten, Günther Despong,
Dipl.-Ing. Architekt BDA, Martin Despong,
Dipl.-Ing. Architekt, D-Hannover, mit
Marc Wiese, Nicola Uthe, Martina Ludewigs