

Bauen für die EXPO 2000

Stadtbahnsteige der Linie D-Süd in Hannover

Die Linie D-Süd verbindet die Innenstadt Hannovers mit dem Messegelände der EXPO 2000. Zusätzlich zur besseren verkehrstechnischen Erschließung der Weltausstellung soll die neue Trasse auch noch die Infrastruktur Hannovers erweitern und bisher unangebundene Stadtteile an den Öffentlichen Personen-Nah-Verkehr (ÖPNV) anschließen.

An den 12 Stationen der Stadtbahn entstanden rhythmisch angeordnete Körper mit zwischengehefteten „luftigen Zonen“, die eine starke räumliche Prägnanz aufweisen. Die modulare Kombination eines vom Erdboden abgehobenen Stahlbahnsteigkörpers mit einer frei wählbaren Anzahl von

spielsweise an der Haltestelle Freundallee das ziegeldominierte Umfeld die backsteinfarbene Verkleinerung der Warteblocke. Die bewaldete Umgebung der Haltestelle Emslandstraße findet durch die Verwendung von grober Kantschalung ihre Entsprechung. Diese charakterlichen Bezüge zu jedem einzelnen Standort ergeben aus der Sicht des Fahrgastes eine lebendige Choreographie, die sich zum Endhaltepunkt dramatisiert und zu verdichten scheint. Neben einer visuellen Dimension schaffen die strapazierfähigen Materialien (u.a. Glasbausteine, Bruchsteine, feuerverzinkte Gitterroste) für die Wartenden greifbare Erlebnisqualitäten. Der Unikatcharakter jeder Haltestelle ist ertastbar.



Feuerverzinkte Bahnsteig-Unterkonstruktion mit „P-Stützen“ während der Bauphase

Die Planung der neuen Linie wurde in die Hände der Architekten Despang in Hannover gelegt und kam einer Quadratur des Kreises gleich. Die Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG als Betreiber und Ersteller forderte eine modulare, vorfabrizierte Systembauweise; die Stadt Hannover wünschte sich formale Unikate. Um die diametral verschiedenen Erwartungen der beiden Entscheidungsträger zu erfüllen und gleichzeitig den durch öffentliche Subventionen festgeschriebenen Etat einzuhalten, wurde ein Konzept gefunden, das bei maximierter Serienbauweise ein hohes Maß an Individualität ermöglicht.

typisierten Aufbauten (Warteblocken) trägt bei diesem Konzept den betriebs- und bautechnischen Anforderungen nach standardisierter Serienfertigung Rechnung. Neben wirtschaftlichen Aspekten der Montage und der Unterhaltung dient dies vor allem der Förderung von Orientierbarkeit durch Wiedererkennung und der Identitätsstärkung dieser „besonderen“ Streckenführung.

Im Gegensatz hierzu reagieren die einzelnen Stationen vielfältig und individuell auf ihre jeweils unterschiedliche mikroräumliche Einbindung und Umgebung mittels wechselnder Materialität der Warteblockbehänge. So definiert bei-

Zur Findung des wirtschaftlichsten Konstruktionssystems wurden während der Planungsphase verschiedene Stahl-, Beton- und auch Verbundversionen bis zur Ausschreibung durchgetestet. Dabei wurden neben den Erstkosten für den Bau auch die Folgekosten für den Betrieb- und die Instandhaltung der Stadtbahnlinie in die Bewertung mit einbezogen und berücksichtigt. Als formal und wirtschaftlich am geeignetsten erwies sich nach gründlicher Auswertung eine duplexbeschichtete, (d.h. eine feuerverzinkte und zusätzlich beschichtete) Stahlkonstruktion für die Bahnsteigplatte und alle Metallauf- und einbauten sowie eine

Fotos (3): Architekturbüro Despang, Hannover



sichtbar belassene, lediglich feuerverzinkte Ausführung für die Warteblock-Rohrkonstruktionen.

Die Konstruktion des Bahnsteiges, gefügt durch einer Reihung von Stahlrosten aus zwei HEA 300-Hauptlängsträgern und IPE 180-Nebenträgern in jeweils einem Meter Abstand, wurde komplett werksseitig vormontiert und auf bauseitige Betonunterblöcke gesetzt. Die Montagezeit pro Bahnsteig betrug dabei jeweils nur zwei Stunden. Die Stahlkonstruktion bildet somit die unmittelbare Unterkonstruktion für freitragende, auf die Stahlflansche geklebte Bahnsteigbeläge aus Natursteinbohlen. Diese Plattensteige entwässern durch offene Längsfugen in das darunter liegende Ökopflaster. Die Platten sind in Querrichtung stumpf gestoßen und bieten zusammen mit der Naturstein-Silikonverklebung einen konstruktionsbedingt größtmöglichen Korrosionsschutz.

Wichtig ist der Werkstoff Stahl auch für die skulpturale Erscheinung der Bahnsteigaufbauten (Warteblocke), die als ausdrucksstark geformte Körper in Gänze ausschließlich durch die jeweils individuelle Materialausbildung ge-

prägt sein sollen. Die Warteblocke bestehen daher im Kern serienmäßig aus drei feuerverzinkten „P-Stützen“ aus Quadrat-Hohlprofil

140, an die mit Winkeln 150/15 die Blockkontur appliziert wird, so daß diese mit den jeweiligen Behangmaterialien „ausgefüllt“ werden kann, die mit den markanten Prägungen der Umgebung korrespondieren. Je nach standortspezifischem Behang wird der Kern des Blockes dabei mehr oder minder sichtbar.

Auf der architektonisch markanten Linie D-Süd werden die neuen Züge des Designers Jasper Morrison einen zusätzlichen Höhepunkt darstellen. Für die Exponen-Besucher verheißt dies Fahrvergnügen, das einer Weltausstellung gerecht wird.

Despang/Glinde

Die Fassaden der feuerverzinkten Warteblocke greifen die Materialität des räumlichen Umfeldes auf: Verklammerung der Haltestelle Bult mit Glasbausteinen



Backsteinfarbene Verblendung für die Haltestelle Freundallee