

project: EXPO train stations, Hannover / Germany featured in Baumeister Muenchen March 1999



Chronik

Einer von vier bereits fertiggestellten Haltepunkten: Freundallee mit Ziegelverkleidung



Konstruktiv verbirgt sich in dem geschlossenen Körper ein Stahlgerüst, an dem die Außenhaut befestigt ist. So werden weitgehend freie Gestaltungsmöglichkeiten bei der Wahl der Oberflächen ermöglicht. Hierbei wird keine wörtliche Nachahmung der Umgebung angestrebt, sondern assoziative Zitate durch das verwendete Material. An der Haltestelle Freundallee zum Beispiel werden die Ziegel der Umgebung wieder aufgenommen. Die Parzelle der Haltestelle Lange-Feld-Straße dagegen ist einem Kleingartengelände abgerungen; sie liegt an der Ausfallstraße zu einem aus altem Dorf-

kern gewachsenen noblen Wohnviertel. Hier erinnert das vorpatinierte Kupfer der Haltestelle an eine traditionelle Kirchendeckung. Der Expo-Gast soll sich mit diesem Ortsbezug orientieren können. Vor allem aber in der Expo-Nachnutzung ist die gebaute Reaktion auf die Umgebung angebracht.

Die erst kürzlich in Betrieb genommenen Züge des Designers Jasper Morrison treffen bald auf die neuen architektonischen Haltepunkte. Das verheißt Fahrvergnügen.

Katja Behn

Hochbahnsteige für die Stadtbahnlinie zur Expo in Hannover
Despang Architekten, Hannover

Während man in Hannover die Vorbereitungen zum Jahrtausend-Spektakel kaum spürt, wird am Weg zur Expo bereits eifrig gebaut. Zwölf neue Hochbahnsteige soll die Stadtbahnlinie D Süd erhalten, die auf dem Weg zur Expo-Plaza auch bisher nicht angebundene Stadtteile ins Verkehrsnetz einbezieht.

1995 wurden fünf Büros zu einem beschränkten Wettbewerb für die geplante Hochbahn-

strecke eingeladen. Wunsch des Auslobers, der Hannoverschen Straßenbahngesellschaft ÜSTRA, war eine modulare (ergo preisgünstige) Lösung.

Nachdem es die Stadt Hannover in den frühen Neunzigern endgültig verworfen hat, die Stadtbahn auf das System der Niederflurtechnik umzustellen, bestimmten gemeinhin als störend empfundene Haltestellen wie Erdwälle mit Glashäuschen das Bild.

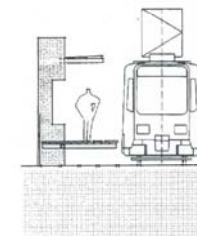
Vom ersten Preisträger des Wettbewerbs, Despang Architekten, entwickelt wurden auf Straßenniveau stehende, 4,40 Meter hohe „Wartekuben“. Daran eingehängt und auskragend sind die stählernen Bahnsteigplatten vom Boden gelöst, so daß der Straßenraum zwischen ihnen hindurchfließen kann. Nach außen zur Straße schirmen die Kuben mit ihren breiten Rücken die Fahrgäste von der Straße ab. Auf der gleiszugewandten Seite bieten sie die notwendigen Fahrgastinformationen und Serviceeinrichtungen. Die Installationen verschwinden im Innern der Kuben, so daß die entstandene klare Form ablesbar bleibt. Pro Station versammeln sich je nach Wichtigkeit und Frequentierung vier bis acht Elemente.



Haltestelle Butt: Transluzenz in Glasbausteinen



Ernst H



Gleich und doch anders: Verkleidung mit Metallgewebe in der Kerstingstraße (linkes Bild) und vorpatiniertes Kupfer an der Haltestelle Lange-Feld-Straße (rechts). Darunter: Regelschnitt durch den Wartekubus mit der eingehängten Bahnsteigplatte