

project: EXPO train stations, Hannover / Germany, featured in "Revista Technica", "Stations of the public transportation in Hannover by renown critic Klaus Dieter Weiß" Lugano/Switzerland, September 2000



9-2000 rivista tecnica	
attraverso la città across the city	91esimo anno - 91° year Luglio - July
	Sommario - Contents
4	Editoriale Editorial
8	Joseph Rykwert Imparare dalla strada Learning from the street
18	Philipp Meuser Mobilità mentale Mentale Mobilität
26	Ugo La Pietra La guida della tua città Instruction manual: How to use the city
36	Christian Devillers Progetto per il centro di Montreuil Project for the centre of Montreuil Lorenzo Felder
46	Walter Noebel, Mussotter & Poeverlein Un ponte a Berlino A bridge in Berlin Giovanna Albretti
56	Sandra Giraudi - Felix Wettstein e Antonio Cruz - Antonio Ortiz Ampliamento della stazione FFS di Basilea Extension of the railway station in Basel Lorenzo Felder
66	Livio Vacchini Piazza del Sole a Bellinzona Piazza del Sole in Bellinzona Luigi Trentin
78	Herzog & de Meuron Cabina di comando centrale FFS a Basilea Zentralstellwerk SBB in Basel
84	Günther Despang - Martin Despang Stazioni della ferrovia urbana ad Hannover Haltestellen der Stadtbahn in Hannover Klaus D. Weiss
94	Rafael Moneo Kursaal: Auditorium e centro congressi a San Sebastian Kursaal: auditorium and congress centre San Sebastian Gabriele Cappellato
106	Studio West 8 Un parco post-darwinista Ein post-darwinistischer Waldpark Udo Weilacher
116	Donato Di Blasi Tracce d'acqua Traces of water Lorenzo Felder
128	Enzo Mari Paracarri, panettoni The «panettoni» traffic barriers Giovanna Albretti

Stazioni della ferrovia urbana ad Hannover

Germania

Haltestellen der Stadtbahn in Hannover

Deutschland

1999

Architetti / Architects

Günther Despang
Martin Despang

Testo / Text

Klaus Dieter Weiss

Despang Architekten

Günther Despang 1940, Bautzen, Germania e Martin Despang 1966 Hannover, Germania, padre e figlio, si sono laureati entrambi alla Technischen Hochschule di Hannover. La loro collaborazione inizia quest'anno nello studio che Günther Despang ha fondato nel 1971. Vivono e lavorano ad Hannover.

Günther Despang, 1940 Bautzen, Deutschland; Martin Despang, 1966 Hannover, Deutschland (Vater und Sohn). Studierten beide Architektur an der Technischen Hochschule Hannover. Seit 1971 selbständige Tätigkeit von Günther Despang Zusammenarbeit mit Martin Despang seit Anfang 2000. Leben und arbeiten in Hannover.

Come sede della prima esposizione mondiale in Germania, proprio nelle vicinanze di una fiera industriale, Hannover non ha un compito facile. Il centro d'azione degli architetti classicisti Laves, del filosofo e matematico Leibnitz, dei dadaisti Schwitters, del socialdemocratico Schumacher, il luogo in cui per la prima volta sono stati pubblicati lo «*Spiegel*» e lo «*Stern*», la città della prima radio portatile tedesca con ricezione di FM, della prima cassetta musicale del mondo, così come del primo collegamento telefonico in fibra di vetro, fino agli anni '60, una rumorosa metropoli da film, ha perso oggi importanza rispetto alle spumeggianti Berlino o Amburgo, e non è neppure un miracolo architettonico o urbanistico come Parigi o Londra. I 40 milioni di visitatori previsti per l'Expo, dei quali 10 milioni dai paesi limitrofi europei e due d'oltreoceano conosceranno la Germania in un luogo che non è il centro della cultura. Ciò nonostante è stato proprio qui che nel 1903, mesi prima dei fratelli Wright, ebbe luogo il primo volo a motore e, nella fabbrica di biscotti di Bahlsen, si effettuò la prima produzione a catena di montaggio, per la prima volta in Europa, e tre anni prima di Henry Ford. Una città con assi reali, con alcune rarità nella storia dell'architettura (Hase, Poelzig, Höger, van de Velde, Behrens, Bonatz, Gropius) la cui ricostruzione fu progettata a misura d'automobilista, con una architettura diffusa degli anni '50 e forse un centro della scultura e dell'arte contemporanea. Il rinnovamento significativo architettonico dell'immagine della città non sarà realizzato in tempo per l'Expo, ma Hannover dimostra autosufficienza e globalità nella costruzione della nuova rete di trasporti urbani.

Nonostante nel raggio di 10 KM intorno all'Expo si continuo 25'000 parcheggi, la rete di trasporti di metropolitana, treni regionali e autobus è in grado di gestire il trasporto di una media di 263.000 visitatori al giorno. Rispettando l'immagine della città, la società dei trasporti urbani si è concessa il lusso di nuovi autobus progettati dal designer James Irvine e di nuovi treni del designer Jasper Morrison. I nove «Busstop» realizzati nel 1994 di alcune linee

Als Austragungsort der ersten Weltausstellung in Deutschland, ausgerechnet auf dem Gelände und in der Nachbarschaft einer Industriemesse, hat es Hannover nicht leicht. Der Wirkungsort des klassizistischen Architekten Laves, des Philosophen und Mathematikers Leibnitz, des Dadaisten Schwitters, des Sozialdemokraten Schumacher, der erste Erscheinungsort von «*Spiegel*» und «*Stern*», die Stadt des ersten deutschen Kofferradios mit UKW-Empfang, weltweit der ersten Musikkassette wie der ersten Glasfaser-Telefonverbindung, bis in die sechziger Jahre eine rauschende Filmmetropole ist heute kein vor Esprit sprühendes Berlin oder Hamburg, kein architektonisches oder städtebauliches Mirakel wie Paris oder London. Die zur Expo erwarteten 40 Millionen Besucher, davon zehn Millionen aus europäischen Nachbarländern und zwei aus Übersee, werden Deutschland dort kennenlernen, wo es kulturell nicht kulminiert. Und dennoch ereigneten sich hier 1903, Monate vor den Brüdern Wright, der erste Motorflug und in Bahlens Keksfabrik die erste Fließbandfertigung, erstmals in Europa und drei Jahre vor Henry Ford. Eine Stadt der königlichen Achsen, einiger baugeschichtlicher Raritäten (Hase, Poelzig, Höger, van de Velde, Behrens, Bonatz, Gropius) des autogerechten Wiederaufbaus, markanter Architektur der fünfziger Jahre, vielleicht der zeitgenössischen Skulptur und Kunst. Die signifikante architektonische Erneuerung des Stadtbilds lässt auch zu Expo-Zeiten noch auf sich warten. Eigenständigkeit und Weltläufigkeit beweist Hannover jedoch im Ausbau seines öffentlichen Nahverkehrs.

Zwar werden im Umkreis von zehn Kilometern rund um die Expo ca. 25.000 Parkplätze nachgewiesen. Aber einen Ansturm von im Durchschnitt 263.000 Besuchern pro Tag können allein Busse und Bahnen bewältigen. Mit Blick auf das Stadtbild leisteten sich die städtischen Verkehrsbetriebe neue Designer-Busse von James Irvine und Designer-Bahnen von Jasper Morrison. Die neun 1994 realisierten «Busstops» einiger Bus- und Stadtbahnlinien haben der Stadt sogar einen kleinen kulturellen

cittadine di autobus e metropolitana hanno addirittura dato alla città una scarica di adrenalina: per esempio con i lavori di Frank O. Gehry, Alessandro Mendini, Jasper Morrison, Ettore Sottsass e Massimo Iosa Ghini. Il treno regionale che collega l'aeroporto all'area dell'Expo dispone già di nove stazioni, quella di «Nordstadt» di Hansjörg Göritz, dal fascino particolare dovuto alla sua coerenza e semplicità è in funzione già da due anni. Nella ristrutturazione della stazione centrale e nella costruzione della nuova stazione per l'Expo, la lotta contro il tempo si definirà probabilmente solo all'ultimo momento. Ad attirare l'attenzione internazionale già da prima dell'Expo è stata la linea di metropolitana D-Süd, la «linea Expo» che collega il centro della città all'area dell'Expo, passando per Kronsberg, il quartiere residenziale per la fiera.

Il concetto modulare di 12 o 13 binari sopraelevati con pensiline di attesa in diversi materiali corrispondenti a quelli presenti nei dintorni, ha già ricevuto 3 premi. La fermata Lange-Feld-Strasse, in tavole di rame verdi prepatinate ha riscosso grande riconoscimento a livello nazionale e internazionale. Durante la gara «Emerging Architecture» della rivista inglese specializzata «Architectural Review» e della società danese produttrice di armature «d-line», si è imposta sugli altri 900 partecipanti; in Germania ha ricevuto il premio architettonico «Tetti di metallo e facciate 2000» e con il premio tedesco per l'urbanistica 1999. L'idea del progetto di togliere il passeggero sensibile all'ambiente dalle strade cittadine, si basa dal punto di vista architettonico su un sistema di elementi costruttivi che permette un elevato livello di flessibilità e costi limitati, il cui principio generale risiede nella ancor oggi discussa decisione, presa all'inizio degli anni Novanta, di non adeguare la metropolitana alle più moderne tecniche di scavo e percorrenza in corridoi sotterranei. Il concetto di «ponte con stazioni di sosta» dona al nuovo tracciato virtù urbanistiche. La struttura a filigrana aperta in acciaio che sorregge i binari sopraelevati progettata da Ove Arup, conferisce all'intera costruzione valore spaziale, dando un senso di

Adrenalinstoss versetzt: u.a. mit Arbeiten von Frank O. Gehry, Alessandro Mendini, Jasper Morrison, Ettore Sottsass und Massimo Iosa Ghini. Die S-Bahn zwischen Flughafen und Expo-Gelände verfügt schon über neue Bahnhöfe, die in ihrer Konsequenz und Kargheit besonders faszinierende Station «Nordstadt» von Hansjörg Göritz wurde bereits vor zwei Jahren in Betrieb genommen. Beim Umbau des Hauptbahnhofs und beim Neubau des Expo-Bahnhofs wird der Kampf gegen die Uhr vermutlich erst in letzter Minute entschieden. Für internationale Beachtung schon vor der Expo sorgte die Stadtbahnlinie D-Süd, die als «Expo-Linie» von der Innenstadt über das Expo-Wohnquartier Kronsberg zum Expo-Gelände führt.

Das modulare Konzept von zwölf bzw. dreizehn Hochbahnsteigen mit variierten Warteblocken in unterschiedlichen, mit der Umgebung korrespondierenden Materialien wurde bereits dreimal ausgezeichnet. Die Station «Lange-Feld-Strasse» in vorpatinierten grünen Kupfertafeln konnte sich international wie national behaupten. Beim Wettbewerb «Emerging Architecture» der englischen Fachzeitschrift «Architectural Review» und des dänischen Armaturen-Herstellers «d-line» setzte sich der Haltepunkt architektonisch gegen 900 Mitbewerber durch. National wurde dieser Station der Architekturpreis Metalldächer und –fassaden 2000 zugesprochen. Das architektonische Gesamtkonzept der Linie wurde beim Deutschen Städtebaupreis 1999 gewürdigt. Die Entwurfsidee, den ökologisch verantwortungsbewussteren Passagier aus dem Autoverkehr herauszuheben, beruht konstruktiv auf einem Elementbaukasten, der für Flexibilität und überschaubare Kosten sorgt. Grundlage ist zwar die heute noch strittige Entscheidung der Stadt, ihre Bahnen Anfang der neunziger Jahre nicht auf die modernere Niederflurtechnik umzustellen. Der Entwurf einer «Brücke mit Häusern» kehrt den vermeintlichen Mangel des Wagenparks jedoch in eine städtebauliche Tugend. Auf der Basis einer filigranen offenen Stahl-Unterkonstruktion von Ove Arup vermitteln die schwebenden Hochbahnsteige

stabilità e vigore all'insieme. Malgrado l'aspetto massiccio, le pareti inglobano gli impianti necessari alle pensiline di sosta che offrono protezione contro il vento e la pioggia, creando una piacevole attesa anche se in stretto contatto con il traffico automobilistico. Il loro numero varia a seconda della frequenza del pubblico alle diverse fermate.

Materiale intelligente e quadri rappresentanti l'intorno conferiscono all'intero percorso una vivace melodia della città. La stazione costruita in tavole di basalto, con l'aiuto di una poesia di Kurt Schwitters in lettere di vetro, fa riferimento per esempio ad un prominente figlio della città. Altre stazioni realizzate in legno richiamano un tratto di bosco o un parco nelle vicinanze. Ciotoli in grande formato fanno riferimento ad un agglomerato storico, e in altri punti, i materiali traslucidi fanno gioco con l'ambiente. In caso di dubbio Martin e Günther Despang, che considerano i loro lavori «puntazioni urbane», sono ricorsi alla simbiosi di due materiali. Nella prima stazione di Kronsberg, l'enigma della costruzione viene risolto mediante un involucro di vetro. Di tanto in tanto il corpo di vetro viene riempito con nebbia artificiale per poi, attraverso impulsi elettrici, fare apparire i contorni del timpano di un edificio (design: Peter T. Schulz) di uno sponsor, la Cassa di Risparmio per la Costruzione situato in fronte. L'ultimo contributo degli architetti prima dell'area Expo riduce il finale a pure tavole di cemento a strati per sottrarsi all'obbligo di maschera del carnevale Expo.

La crosta di ossidazione della stazione premiata, con tavole si rame prepatinato sottolinea lo sfondo naturale circostante e nello stesso tempo costituisce un richiamo alla tradizionalità classica della nobile zona residenziale. Il carattere doppio del rame prepatinato come materiale naturale e nello stesso tempo come materiale pregiato viene utilizzato, secondo le dichiarazioni degli architetti, allo scopo di provocare un'associazione. Le tavole di rame di grandi dimensioni sono state confezionate singolarmente in 4 blocchi e, con la loro

in ihrer definierten Räumlichkeit Sicherheit und Signifikanz. Scheinbar massive, alle nur erdenklichen Nebenfunktionen integrierende mauerschmale «Warteblocke» schaffen mit ihren gläsernen Regen- und Windabweisern Aufenthaltsqualität selbst in Tuchfühlung zum Autoverkehr. Die Anzahl der «Hochlehner» richtet sich nach der Publikumsfrequenz des jeweiligen Haltepunkts.

Intelligente Material- und Bildverweise auf die Umgebung fügen sich über die gesamte Strecke zu einer lebendigen Melodie der Stadt. Die aus Basaltlavaböhlen entstandene Station «Pressehaus» bezieht sich zum Beispiel mit Hilfe eines in Glas buchstabierten Gedichtes von Kurt Schwitters auf einen prominenten Sohn der Stadt. Andere Stationen verweisen mit ihren Holzaustritten auf ein Waldstück oder einen nahen Park. Grossformatige Kiesel beziehen sich auf einen historischen Siedlungskern, an anderer Stelle treten transluzente Materialien in ein Wechselspiel mit der Umgebung. Im Zweifelsfall griffen Martin und Günther Despang, die ihre Arbeiten als «urbane Punktationen» verstehen, zur Symbiose von zwei Materialien. Die erste Station am Kronsberg löst mit einer gläsernen Hülle das Rätsel der Konstruktion. Von Zeit zu Zeit füllt den Glaskörper künstlicher Nebel, um anschliessend über elektrische Impulse in einem Stahlseil die Umrisse eines Hausgiebels (Design: Peter T. Schulz) erscheinen zu lassen. Ein Sponsoring der Bausparkasse, die gegenüber residiert. Der letzte Beitrag der Architekten vor dem Expo-Gelände reduziert das Finish auf pure Sichtbetontafeln, um sich vom Kostümzwang des Expo-Karnevals abzusetzen.

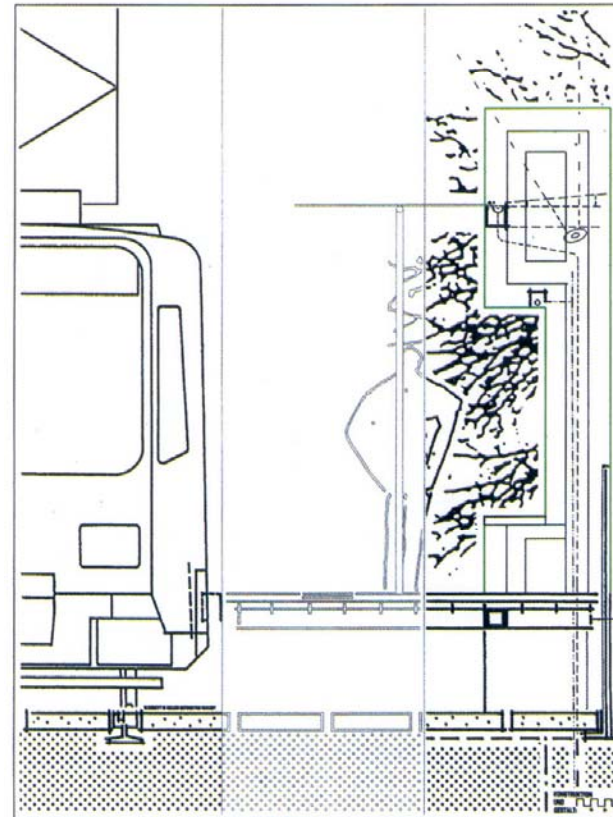
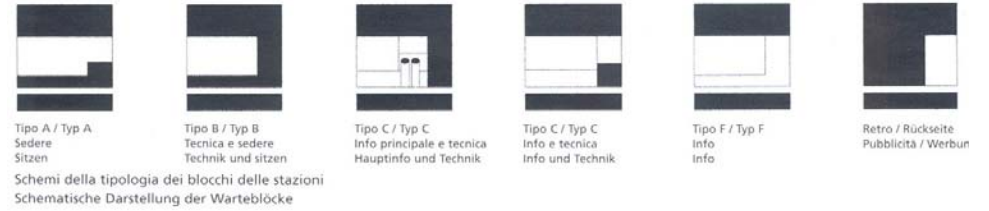
Die Oxydationskruste der prämierten, mit vorpatinierten Kupfertafeln ausgestatteten Station verdeutlicht eine nahe Naturkulisse, korrespondiert aber auch mit der klassischen Traditionalität ihrer noblen Wohnumgebung. «Der Doppelcharakter von patiniertem Kupfer als naturhaftes und zugleich wertvermittelndes Material wird zielgerichtet assoziativ eingesetzt», erklären die Architekten. Die grossformatigen Kupfertafeln wurden für jeden der vier Warteblocke individuell konfektioniert und

sistemazione irregolare, sottolineano la dimensione artigianale di questo materiale. Un bel contrasto con le «frecce di argento» di Jasper Morrison che non hanno nessuna relazione con l'intorno. Vale la pena quindi di guardare dalla finestra mentre si va alla Expo. L'esposizione mondiale inizia già prima di arrivare alla cassa; rispetto alla scurrilità delle fermate singole dell'autobus, la grande varietà nell'ambito della coerente idea architettonica di un autore, è molto più convincente.

unterstreichen in ihrer unregelmässigen Anordnung die handwerkliche Dimension des Materials. Ein schöner Kontrast zu den standortunabhängigen «Silberpfeilen» von Jasper Morrison. Auf dem Weg zur Expo aus dem Fenster zu schauen lohnt sich also doch. Die Weltausstellung fängt schon vor der Kasse an. Im Vergleich zu den skurrilen Unikaten der «Busstops» überzeugt in diesem Fall die große Variabilität innerhalb der konsequenten Architekturauffassung eines Urhebers.



Stazione / Haltestelle «Stockholmer Allée»

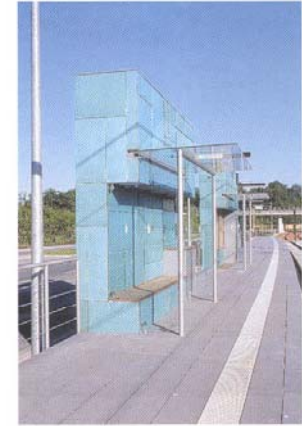


Sezione trasversale di una stazione
Querschnitt einer Haltestelle





«Keratingstrasse»



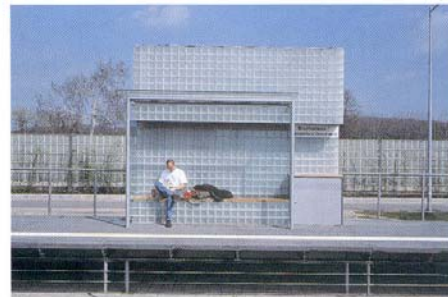
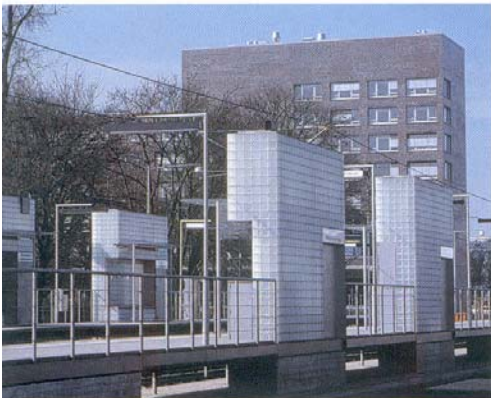
«Lange-Feld-Strasse»



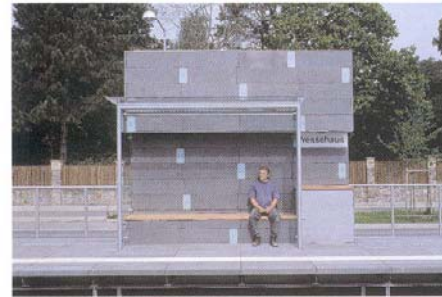
«Freundallee»



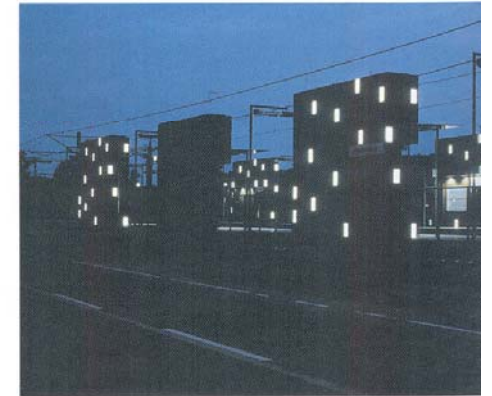
«Seelhopster Garten» (Neues Wohngebiet)



«Bult»



«Pressehaus»





«Emslandstrasse»



«Feldbuschwende» (im Rebberge)



«Krügerskamp» (In der Enthorst)