

Mobilitätszentrale Darmstadt

Wartehäuschen vor dem Hauptbahnhof

Architekten:

netzwerkarchitekten, Darmstadt

Thilo Höhne, Karim Scharabi,

Philipp Schiffer, Jochen Schuh,

Markus Schwieger, Oliver Witan

Mitarbeiter:

Uta Varrentrapp, Andrea Weber,

Sebastian Meuschke, Thorsten Mergel,

Irena Penic, Jan Schipull, Tim Sperling

Tragwerksplanung:

Prof. Pfeifer und Partner, Darmstadt

Lichtplanung:

Belzner Holmes, Architektur Licht

Bühne, Heidelberg

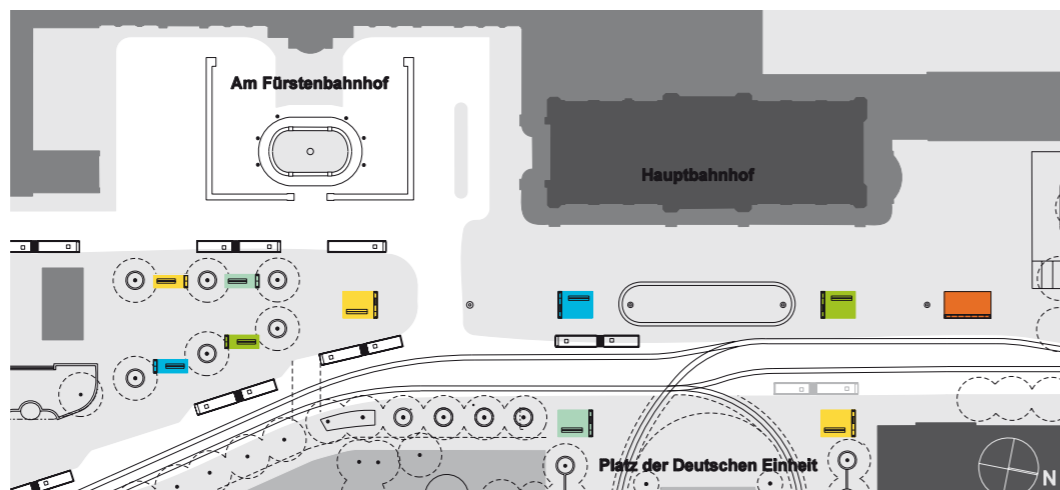
Haustechnik:

Ingenieurbüro Heß, Darmstadt

Bauherr:

Darmstadt, vertreten durch das Hoch-

bau- und Maschinenamt



Der weite Darmstädter Bahnhofsvorplatz ist stadträumlich nicht gefasst. Um den Hauptbahnhof – ein Jugendstil-Ensemble, dessen Sanierung bis 2008 abgeschlossen werden soll – sind in loser Folge Bürobauten verteilt. Die parallel zum Bahnhof gesetzten Wartehäuschen markieren den Platz und inszenieren Warten, Ankunft und Abfahrt.

Lageplan im Maßstab 1:1500

Der 1995 gegründete Rhein-Main-Verkehrsverbund bedient eine Fläche von 14.000 Quadratkilometern mit etwa fünf Millionen Einwohnern. Pro Tag werden mit dem RMV im Schnitt 1,9 Millionen Fahrten unternommen (Stand: 2004). Mehr als in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird, trägt der Verkehrsverbund zur Bildung des Regionalbewusstseins bei: Seit 1995 wurden im Rahmen eines „Stationsentwicklungsplans“ (STEP) 263 Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen in ihrem Erscheinungsbild verbessert oder sind noch in Arbeit. Die Investitionskosten für diese Umgestaltungen trägt bis zu 85 Prozent das Land Hessen, das neben elf Kommunen und 15 Landkreisen Gesellschafter des Verbundes ist. 50 Prozent der Planungskosten bezahlt der RMV, nimmt dabei jedoch eher eine Moderatorenrolle ein und ist letztlich auf das Wohlwollen der Städte und der Deutschen Bahn angewiesen. Nicht jede Stadt ist von der Notwendigkeit, ihre Stationen aufzuwerten, auch überzeugt und bereit, dafür die erforderlichen Mittel aufzubringen.

In Darmstadt dagegen stieß man auf Resonanz. Dort renoviert die Deutsche Bahn aufwendig das 1912 fertig gestellte Jugendstil-Ensemble des Hauptbahnhofes von Friedrich Pützer. Zudem will die Stadt Bahnhof und Vorplatz zur zweiten Verkehrsdrehscheibe neben dem Luisenplatz ausbauen. In diesem Rahmen lobte sie im Jahr 2000 einen Wettbewerb aus, bei dem Vorschläge für Wartehallen für Straßenbahn- und Bushaltestellen gesucht wurden. Die Vorgaben in Bezug auf die Positionierung und Ausstat-

tung der Häuschen, auf die Materialwahl und Erscheinung ließen den insgesamt 30 Teilnehmern vergleichsweise wenig Spielraum. Aus der einstufigen Konkurrenz mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ging das Darmstädter Büro „netzwerkarchitekten“ als Sieger hervor. Die Jury lobte das „hohe Inszenierungspotential“ des Entwurfes und attestierte den „skulpturalen Markierungen im Stadtraum“ das Vermögen, „Tradition und mediale Technologie visionär zu verknüpfen“.

Die Architekten begründen die reduzierte, grafische Anmutung ihrer Wartehallen mit der Heterogenität des Kontextes. Gebäude aller möglichen Epochen und Stilrichtungen mit diversen Traufhöhen und Fassadenmaterialien umsäumen den weiten Bahnhofsvorplatz, der zudem mit Masten, Pollern und Zäunen vollgestellt ist. Zwar wurde der motorisierte Individualverkehr weitgehend auf die Westseite des Bahnhofes verlagert und der ÖPNV auf zwei Trassen sowie einen zentralen Omnibusbahnhof für die regionalen Linien gebündelt, doch macht der Platz noch einen wenig harmonischen Eindruck. Und an dem Grundproblem, dass der Bahnhof relativ weit von der Innenstadt entfernt liegt und die ins Zentrum führende Mornewegstraße alles andere als städtisches Flair bietet, kann auch eine noch so ambitionierte Neugestaltung wenig ändern.

Die bis zu 6,80 Meter hohen Wartehäuschen erhielten aufgrund dieser Situation eine zusätzliche symbolische Funktion als Bedeutungsträger – gleichsam als Visitenkarte für die „Wis-

senschaftsstadt“, wie sich Darmstadt seit 1997 nennt. Die Architekten entwickelten drei abstrakte Module: ein liegendes „L“ für den Busbahnhof, ein liegendes „T“ und ein liegendes „Z“ für Straßenbahn und Stadtbus. In der biegesteifen Stahlkonstruktion wurden Glasscheiben im Format 1,45 x 2,45 bzw. 1,45 x 3,30 mit Hilfe von Punkthaltern befestigt. Die mattierten Scheiben bestehen aus zwei 10 Millimetern starken ESG-Gläsern, zwischen denen eine transparent eingefärbte PVB-Folie verklebt ist. Wenn die Sonne scheint, verwandeln sich die Wartehallen zu leuchtend gelben, blauen oder grünen Skulpturen. In der Dämmerung und nachts werden sie durch Leuchtstoffröhren zu Farbflecken. Alle Informationen – Fahrpläne und Umgebungskarten – sind in die Baukör-

per integriert, Bildschirme hinter den Scheiben zeigen Uhrzeit und Wartezeiten an. Die Architekten konnten die Verkehrsgesellschaft sogar überreden, auf die sonst übliche, wenig ansehnliche blaugrüne Farbe der Fahrkarten-Automaten zu verzichten und diese – bündig in die Konstruktion eingesetzt – stattdessen in einem silbrigen Weiß zu streichen. Die Dächer sind ebenfalls mit dem farbigen Glas gedeckt und auf der Unterseite mit einem Gitterrost verkleidet.

Alle Wände der Wartehäuschen, die mit einem orange-roten Bus- bzw. Straßenbahnlogo versehen wurden, stehen senkrecht zum Bahnhof und öffnen sich in Fahrtrichtung der ankommenden Busse und Züge. Der Reisende, der aus dem Bahnhof tritt, kann sich so einen schnel-

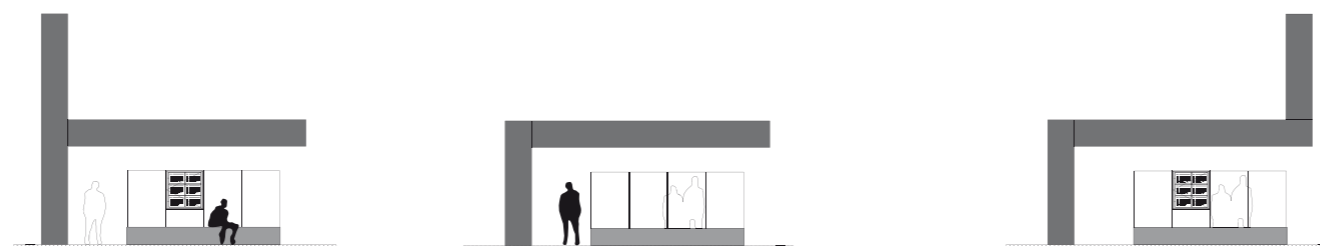




Gelb, grün, blau – ein computergesteuertes Farbenspiel taucht den Bahnhofplatz zur jeder Tages- und Nachtzeit in ein anderes Licht. In der Dämmerung leuchten die Farbflächen besonders intensiv. Nachts wird das Licht dezent gedimmt, so dass sich die Wartenden sicher, aber nicht angestrahlt fühlen.

Einprägsames Alphabet der Wartehäuschen: ein liegendes T, ein L und ein Z für die Straßenbahn, den Überlandbus und den Stadtbus, darunter Bänke mit Glasrücken

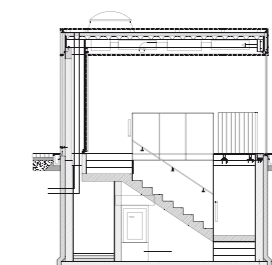
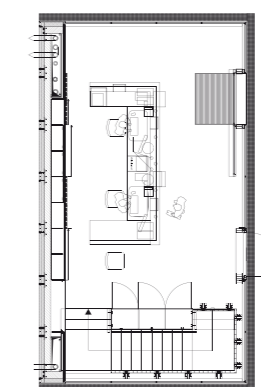
Schnitte im Maßstab 1:200



len Überblick über die öffentlichen Verkehrsmittel verschaffen.

Dass bei einfahrenden Trambahnen sich automatisch die Lichtstärke der Leuchten erhöht, ist zwar schon programmiert, doch noch scheitert die Technik an elektromagnetischen Störfeldern. Bei der zweiten Programmierung, die die Helligkeit der Leuchtflächen in der Dämmerung und nachts regelt – im Zwielflicht sollen die Häuschen hell leuchten, bei Dunkelheit wird das Licht abgedimmt –, konnten diese Probleme kürzlich beseitigt werden. Das Lichtspiel bleibt trotz aller Dynamik ruhig und dezent. Es gibt den Fahrgästen gerade bei Nacht ein sicheres Gefühl und wird ihnen, sobald die technischen Probleme endgültig gelöst sind, als zusätzliches Orientierungssignal dienen.

So stark die Wartehäuschen als Zeichen wirken, so funktional sie den Nutzeransprüchen genügen – es wäre noch mehr drin gewesen. Sei's bei der Konstruktion, bei der auch eine Ausführung mit ursprünglich konzipierten Hinterschnitt-Ankern denkbar gewesen wäre, sei's bei den Zeitanzeigen, die man mit LCDs auch direkt auf die Glasoberfläche projizieren könnte, seien es eingebaute Hotspots, mit denen Fahrgäste ihre Emails hätten abrufen können. Doch wurden alle Vorschläge und Pläne der Architekten, die die Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht nur in der emblematischen Form, sondern auch in Ausführung und Technologie der Wartehallen hätten repräsentieren können, wegen des festgelegten Budgets vom Bauherrn abgelehnt.



Tritt man aus dem Hauptbahnhof heraus, wirken die Warthäuschen wie abstrakte Graphiken im Stadtraum; aus anderen Perspektiven kommen Farbe, Transparenz und Helligkeit der großen Leuchtflächen zur Geltung. Sind die Computerprobleme erst einmal gelöst, wird anschwellendes Licht das Herannahen der Straßenbahn ankündigen.

Alle Fotos: Jörg Hempel, Aachen

Die Mobilitätszentrale, ein Informationspavillon des Rhein-Main-Verkehrsbunds, öffnet sich mit drei Glaswänden zum nördlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes. Die Türen wurden im Orange-Rot des Straßenbahnlogos gestrichen. Im Untergeschoss befindet sich der Rechner, der die Lichtsignale der Haltestellen steuert.

Ansicht, Grundriss und Schnitt im Maßstab 1:200