

Erläuterung Entwurf Raumbildender Ausbau des U-Bahnhof Nordwestring

1. Baulichen Voraussetzungen

Die baulichen Voraussetzungen sind vor allem geprägt durch die geringe Höhe im Bereich der Röhre und damit auch des Bahnsteigs, der Grundrissdispositionen im Bereich der Oberfläche bei den Aufgängen und die im Planfeststellungsverfahren festgelegten Höhenbeschränkungen für die Einhausung der Aufgänge.

2. Entwurfsidee / Lösungsansatz

Auf die erwähnte Höhenbeschränkung (3,80 m von Oberkante Bahnsteig bis Unterkante Betondecke, 30 cm Maximum für eine abgehängte Decke) reagiert der Entwurf mit einer in der Breite des Bahnsteigs angeordneten spiegelnden Decke aus polierten Edelstahlblechen. Dabei wird mit einem „gebrochenen“ Illusionseffekt gespielt. Denn die klassische raumerweiternde (verdoppelnde) Wirkung des Spiegels, würde ohnehin nur entstehen, wenn man senkrecht zur Decke blickt und der Spiegel möglichst plan und fugenlos parallel zum Fußboden angeordnet ist.

Durch die Anordnung von relativ schmalen geneigten Spiegelflächen, ergibt sich ein günstigerer Blickwinkel und das Spiegelbild wird streifenförmig gerastert. Durch das Hightech-Material Edelstahl, noch dazu mit seiner Art artifiziellsten Oberflächenbehandlung stellt einen willkommenen Kontrast zu den verbleibenden Betonoberflächen dar. Dieser wird durch das Sandstrahlen des Betons noch verstärkt. Decke und Wand werden durch das Ausbilden einer runden Innenecke zusammengezogen.

Der Weg des Fahrgastes wird soweit wie möglich mit der Decke begleitet. Daher wird diese, weich modelliert, bis zum Ende der StB-Brüstung der Treppenanlagen an der Oberfläche geführt. Durch den direkteren Blickwinkel im Vergleich zum Bahnsteig (vor allem auf der Rolltreppe) ist eine erhöhte Auffälligkeit am „Einstieg“ gegeben.

Ein zweites Entwurfs-element dient zur Auflockerung/Aufwertung der an sich beabsichtigten Rohbauwirkung der die Bahntrasse begrenzenden Außenwände.

Der Beton erzählt ja etwas von der Bautechnik und vom Tunnelbau (der ja untrennbar mit der U-Bahn verbunden ist). Im Bahnhof begegnen einander der Fahrgast auf dem höherwertig gestalteten Bahnsteig und der Zug, der aus der rohen dunklen Röhre kommt. Zwangsläufig muss der Zug am Bahnhof stehen bleiben und wegfahren, also bremsen und beschleunigen. Dieser Bewegungsablauf wird mit den bündig in die Wände eingelegten farbigen Metallpaneelen visualisiert. Dies geschieht mit sukzessiv wachsenden bzw. kleiner werdenden Abständen der Paneele untereinander. Die Farben rot und grün stehen für Verzögerung und Beschleunigung.

Die Beleuchtung des Bahnsteigs erfolgt mit den üblichen, linienförmigen, abgehängten, allerdings im Detail modifizierten, Lichtrohren. Dabei ist an eine deutliche Differenzierung der Leuchtdichten zwischen Bahnsteig und der Röhre gedacht.

3. Aufgänge / Oberfläche

Die Überdeckung der Aufgänge erfolgt in Form einer möglichst dünnen, unauffällig gestützten, flach gedeckten Stahlkonstruktion, deren Unterseite und Dachrand metallisch dunkel lackiert bekleidet sind. Damit ist eine gestalterische Verbindung zu den übrigen kubisch geformten Gehäusen für Lift, evtl. für Kiosk gegeben.

Die nötigen Verglasungen der Aufgänge und des Lifts erfolgen so rahmenlos und damit immateriell wie möglich.