

KULTURLEISTUNG

DIE VIER HALTESTELLEN DES CITY-TUNNELS IN LEIPZIG

Auch die Planungs- und Bauzeit dieses Leipziger Großprojekts war von mehr oder minder berechtigten Einwänden begleitet. Lohnt sich die Aufwendung von 1 Mrd. Euro für eine hauptsächlich von Regionalbahnen genutzte Durchmesserlinie? Liegen die vier innerstädtischen Stationen nicht zu nah beieinander? In Sachen Gestaltung darf man jedoch zufrieden sein. Der architektonische Anspruch hat die 15 Jahre bis zur Einweihung überstanden und legt die Messlatte hoch für alle anstehenden Bauprojekte der Bahn.

Für die Leipziger ist die Architektur ihres Hauptbahnhofs das urbane Maß der Dinge. Mit 300 m Länge deutlich zu groß für den vis-a-vis gelegenen Stadtkern dient er der Halbmillionenstadt als unzweifelhafter Beleg großstädtischer Bedeutung. Mit gespannter Skepsis wurde deshalb die zehnjährige Bauzeit des neuen Tiefbahnhofs samt City-Tunnel begleitet, der eine direkte Verbindung zum südlich gelegenen ehemaligen Bayerischen Bahnhof bietet. Nach seiner Inbetriebnahme im vergangenen Dezember zeigt sich nun, dass mit dem City-Tunnel nicht nur eine funktional wie räumlich überzeugende Optimierung des Hauptbahnhofs, sondern mit den Stationen Markt, Wilhelm-Leuschner-Platz und Bayerischer Bahnhof beeindruckende neue Entrees zur Leipziger Innenstadt gelungen sind.

Rückblickend wirkt alles ganz reibungslos: Ein Planfeststellungsverfahren ohne Wutbürger und gerichtliche Auseinandersetzungen – heute undenkbar – war in den frühen Nachwendejahren Ostdeutschlands durchaus üblich. Zudem blieb das zu D-Mark-Zeiten schon als »Milliardenprojekt« bezeichnete Vorhaben noch knapp im dreistelligen Millionenbereich – nun allerdings in Euro. Dass die Stadt an der veritablen Kostensteigerung von ca. 400 Mio. Euro gar nicht und an den Gesamtkosten nur im Promillebereich beteiligt war, kommt dabei dem Selbstverständnis der gewitzten Westsachsen durchaus entgegen.

In diesem positiven Gesamtbild treten die krisenhaften Momente inkompetenter Geschäftsführung und Kostenkontrolle in den Hintergrund und verblasen gar vor der Präsenz des realisierten Ingenieurbauwerks, das nicht nur in Zahlen und Fakten, sondern v. a. auch räumlich zu überzeugen weiß. Denn Schildvortrieb und offene Schachtung, Deckel- und Sohle-Wand-System, Aussteifung und Verankerung variierten nicht nur in der komplexen ingenieurtechnischen Umsetzung, sondern zeigen sich auch im fertigen Bauwerk als unmittelbar Raum und Form bildende Größen. Kreisprofil und eleganter Schwung der Tunnelröhren kontrastieren mit voluminösen Stationshallen, gedrungene Durchgänge mit einladenden Lichthöfen. Zudem bedingt die beträchtliche Tunneltieflage von 20 m lichte Raumhöhen von über 15 m und ermöglicht quasi sakrale Gebäudequerschnitte.

{Leuschnerplatz:

Architekten: HPP; KSW; Max Dudler; Peter Kulka
Tragwerksplanung: IDN Ingenieurbüro DOMKE;
Drewes+Speth; Pichler Ingenieure;
ProfessorPfeiferundPartner

{Kritik: Andreas Wolf

Fotos: Bertram Kober; Marcus Bredt; Stefan Müller;
Hans-Christian Schink

Schwer zu sagen, wo genau Einfluss und Gestaltungskompetenz der baubeteiligten vier Architekturbüros begannen, denen die als »Innenausbau« bezeichnete Gestaltung der Haltepunkte oblag. Eine angesichts ihrer öffentlichen Präsenz und Sichtbarkeit interessante Bauaufgabe, die bereits 1997 im Rahmen eines eingeladenen Ideenwettbewerbs ausgelobt wurde. Dabei sollte die Einzelvergabe der Haltestellengestaltung den technisch-anonymen Charakter einer reinen Verkehrsinfrastruktur verhindern und zur Ausbildung identifizierbarer Orte führen. Fast plakativ unterscheiden sich nun die realisierten Stationen in formaler Handschrift und Materialität, wobei die 16 Jahre zwischen Entwurf und Realisierung deutlich werden: Eine Fahrt durch den neuen Leipziger City-Tunnel ist – auch – eine Architekturreise durch die 90er Jahre.

GRAVITÄTISCH

Hentrich, Petschnigg & Partner HPP verpflichten sich der Aufgabe, den neuen »Hauptbahnhof tief« auszubauen und in das historische Bestandsgebäude einzubinden. Plausibel greifen sie hierzu das formale Repertoire des in früheren Jahren ebenfalls von HPP unter dem Querbahnsteig realisierten Einkaufszentrums »Promenaden« auf und arbeiten wieder mit einer großformatigen Öffnung der Bahnsteigebene. Dieser typologisch etwas unscharf »Atrium« genannte Bereich übernimmt mit Rolltreppen und Aufzug die Haupterschließung und lässt großzügig ›

[1] Mitten in der Bahnsteighalle des Leipziger Hauptbahnhofs öffnet sich, wo einst die Gleise 3 bis 5 verliefen, der mit Altenbürger Kalkstein ausgekleidete Abgang zur Station »Hauptbahnhof tief«



2



3

› Tageslicht und Sichtbeziehungen zu. Während die leichte Böschung der Wände eine gelungene Geste zur Dramatisierung des tiefen Einschnitts ist, bleibt das Verhältnis zur historischen Bahnhofshalle ungeklärt. Besonders fraglich erscheint der gläserne Aufzugsturm, der den an sich reduzierten Eingriff in das Baudenkmal konterkariert und nun als unbedeutende Vertikale in das monumentale Hallenjoch ragt. Statt eines Auftakts stellt sich hier ein Gefühl unschöner Leere ein.

Auf der unteren Bahnhofs Ebene setzen dickleibige Säulen die schwere Tektonik des Atriums fort. Diesem postmodernen Ansatz entspricht die horizontal gestreifte Wandbekleidung aus Kalkstein, der polierte Kanneluren aufweist und mit hellbraunen Acrylfugen sowie hohen Edelstahlfußleisten verbaut ist. Der südliche Bereich des in seiner Länge für ICE-Züge tauglichen Bahnsteigs erstreckt sich unter dem Bahnhofsgebäude hindurch bis in die vorgelagerten Verkehrsflächen. Diesem statisch wie funktional schwierigen Bauraum sind die hier niedrigen und weitgehend unbelichteten Erschließungsbereiche geschuldet, deren komplexe Höhenentwicklung und Wegführung sich dem Passanten zwar nicht leicht erschließen, aber immerhin kürzeste Verbindungswege zu Straßenbahn und Innenstadt leisten.

S-Bahn-Station Hauptbahnhof tief:

{Standort: Willy-Brandt-Platz, 04109 Leipzig

Architekten: HPP Architekten, Düsseldorf/Leipzig

Mitarbeiter 2004-10: Werner Sübai (Partner), Ingo Bast (Projektleiter)

Mitarbeiter 2010-13: Gerd Heise (Partner), Sebastian Helm (Projektleiter 2010), Alexander Lebe (Projektleiter bis 2013)

Tragwerksplanung: IDN Ingenieurbüro DOMKE, Duisburg

Brandschutz: Brandschutz Consult Ingenieurgesellschaft, Leipzig

BGF: 8 300 m², davon 1 170 m² als Verteilerebene zu den Promenaden

BRI: 67 200 m³

Baukosten: 19 Mio. Euro

Bauzeit: März 2010 bis Dezember 2013

{Beteiligte Firmen:

Natursteinbekleidung: Zeidler & Wimmel Natursteinindustrie, Kirchheim, www.zeidler-wimmel.de

Bodenbelag Betonwerkstein: DASAG, Berlin, www.dasag.info

GUTE STUBE

Die städtebaulich sensibelste Aufgabe hatte am Haltepunkt Markt das Büro Kellner, Schleich, Wunderling, KSW Architekten und Stadtplaner aus Hannover zu meistern. Hier waren aus denkmalpflegerischer Sicht oberirdische Aufbauten unerwünscht, doch konnte für den Südzugang das historische Entree des 1924 unter dem Marktplatz angelegten und über die Jahrzehnte verkommenen Untergrundmessehauses genutzt werden. Während diese Eingangssituation mit regionalem Rochlitzer Porphyr bekleidet ist, entschieden sich KSW innerhalb der Station für eine durchgängige Verwendung gelblich-beigefarbener Terrakotta aus Portugal. So willkürlich zunächst diese Materialwahl erscheinen und an Renzo Pianos Keramikwelten am Berliner Potsdamer Platz erinnern mag, so hell und freundlich wirkt nun die doch weitgehend künstlich belichtete Untergrundstation. Schlanke Stahlstützen ohne tragende Funktion ragen hier bis in die 16 m hohe, zwischen Weißbetonbalken leicht gewölbte Deckenuntersicht und formulieren einen beeindruckend basilikalen Gebäudequerschnitt. Dieser verdichtet sich dank der Krümmung der Bahnsteigachse zu einem elegant-modernen Raumeindruck, der zwar nicht an die von KSW zitierten Leipziger Passagen denken lässt, aber dem oberirdischen historischen Marktensemble ein mehr als angemessenes Pendant bietet.

S-Bahn-Station Markt:

{Standort: Markt 1a, Mitte 04109 Leipzig

Architekten: ksw architekten + stadtplaner, Hannover,

Karin Kellner, Lutz Schleich, Eckhard Wunderling

Projektleitung: Matthias Buchmeier

Tragwerksplanung: Drewes+Speth, Hannover

Ingenieurplanung Rohbau: Schüßler-Plan, Düsseldorf

BGF: 7 600 m²

BRI: 67 000 m³

Baukosten: 15 Mio. Euro

Bauzeit: Mai 2005 bis August 2013

{Beteiligte Firmen:

Fassaden und Bodenbelag: NBK Keramik, Emmerich, www.nbkterracotta.com

Aufzugsturm, Glasbrüstungen und Edelstahlbekleidung: Glasbau Gipsler, Halle

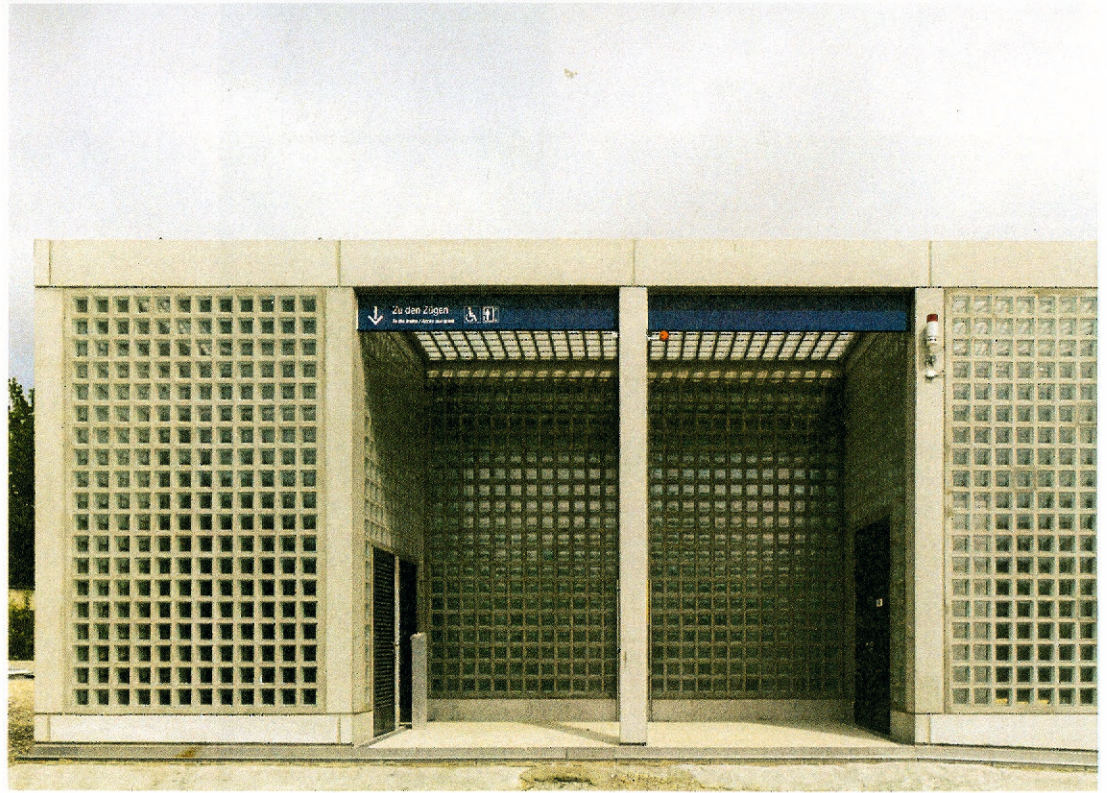
Gläser: Thiele, Lossatal/Körlitz, www.thiele-glas.de

[2] In Erinnerung an die mittelalterliche Funktion des Orts als Lehmgrube wurden die Oberflächen der Haltestelle »Markt« in sandfarbenen Terrakottaplatten ausgeführt (KSW Architekten). 16 m hohe Stützen aus geschliffenem Edelstahl schaffen einen Binnenraum für wartende Fahrgäste

[3] Enge und Weite: Differenziert gestaltete Raumsituationen leiten vom Marktplatz über eine Zwischenebene mit Flächen für kleinere Shops und Bistros hinab in die Station



5



NAHEZU SAKRAL

Einen gänzlich anderen Ansatz verfolgt das Berliner Büro von Max Dudler am Wilhelm-Leuschner-Platz, welches eine Gebäudehülle aus hinterleuchteten Glasbaustein-Stahlbetonelementen mit quadratischer Rasterung in den Stationsraum einstellt. Die entgrenzende Wirkung dieser im doppelten Sinne mehrschichtigen Konstruktion ist bestechend und schafft einen abstrakten, durch die pixelhafte Feinkörnigkeit der Glasbausteine fast digitalen Raum. Auch hier bringt die leichte Krümmung der Bahnsteigachse einen zusätzlichen Reiz und generiert ein besonderes Architekturserlebnis.

Die zugehörigen Eingangsbauwerke sind konsequent aus der gleichen Struktur entwickelt, allerdings bleiben die hier nicht hinterleuchteten Glaselemente im Tageslicht grau und leblos. Zudem reagiert der Hochbau kaum auf die unterschiedlichen Kontexte, in welche die Pavillons einzufügen waren: Nördlich als Endstück der innerstädtischen Fußgängerzone im Übergang zum wertvollen, seinerzeit von Peter Joseph Lenné gestalteten Promenadengrün, im Süden hingegen freistehend in einer hektarweit ungeordneten Nachkriegsbrache. Hier agierte Max Dudler vor 16 Jahren mit seinem Entwurf noch ganz in der orthodoxen Manier seines Lehrers O.M. Ungers und lässt den feinfühligsten Ortsbezug seiner heutigen Bauten vermissen.

S-Bahn-Station Wilhelm-Leuschner-Platz:

[Standort: Wilhelm-Leuschner-Platz, 04107 Leipzig

Architekt: Max Dudler, Berlin

Projektleitung: Ilko-M. Mauruschat, Christof Berkenhoff, Max Rein

Tragwerksplanung: Pichler Ingenieure, Berlin

Bauleitung: Arge BOL/BÜ, Leipzig

Haustechnik: Planungsgemeinschaft Winter-Graner, Leipzig

Brandschutz: Brandschutz Consult Ingenieurgesellschaft, Leipzig

BGF: 5 678,5 m² (NGF: 3 900 m²)

BRI: 77 280 m³

Baukosten: 19 Mio. Euro (raumbildender Ausbau: 17,5 Mio. Euro)

Bauzeit: Mai 2005 bis Dezember 2012

Auszeichnung: Architekturpreis der Stadt Leipzig

[Beteiligte Firmen:

Stahlbau: JT Metallbau, Zeithain

Glasbausteinelemente Ed. Züblin, Fertigteilewerk Karlsruhe

Ortterrazzo: G. Theodor Freese, Bremen, www.gtf-freese.de

[4] Max Dudler ließ unter dem Wilhelm-Leuschner-Platz großformatige Glasbaustein-Fertigelemente in ein Gitterwerk aus Sichtbetonfertigteilen einsetzen und als Bodenbelag einen fugenlosen Ortterrazzo einbringen

[5] Die Eingangsbauwerke nehmen sich auf der nach dem Widerstandskämpfer Wilhelm Leuschner benannten Platzfläche verloren aus