Industriebau als Prachtstück : Kunst und Baukunst in Saarbrücken

Autor(en): **Buhles, Stefanie**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **4 (1991)**

Heft 10

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-119491

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

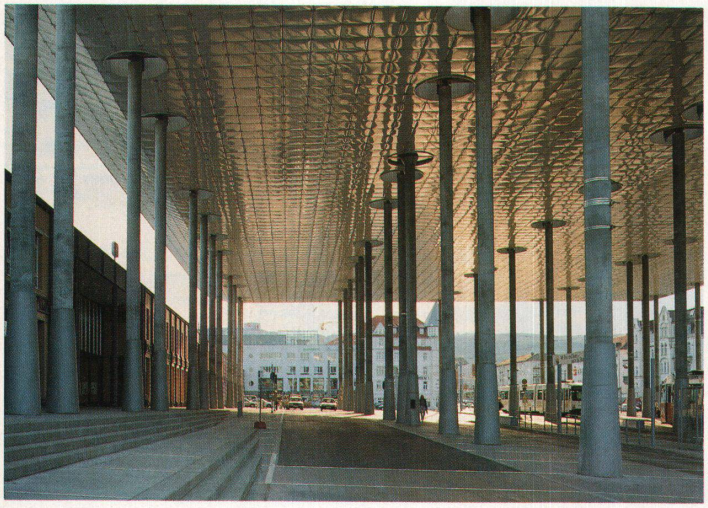
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Nichts ist wie erwartet



BILDER: MONIKA NIKOLIC

So gross wie ein Fussballplatz: Das Dach über den Haltstellen ist 16 Meter hoch und steht auf 59 Betonstützen.

Superschnellzüge rufen nach Superbahnhöfen. Mit der Einweihung der deutschen Inter-City-Express-Züge wurde auch der neue Bahnhof von Kassel in Betrieb genommen. Allerdings ist das Resultat alles andere als Vorbild für Europas im Entstehen begriffenes Schnellbahnnetz.

Der Hauptbahnhof von Kassel, ein Sackbahnhof aus alter Zeit, war in den Augen der Bahnstrategen für den rationellen Ablauf des modernen Eisenbahnbetriebs wenig geeignet. Diesem Zweck entsprach vielmehr ein Durchgangsbahnhof: der ehmals kurfürstliche Bahnhof an der Wilhelmshöher Allee, der berühmten Achse hinauf zum Schloss und zum Herkules. Seine Lage, etwas peripher, doch immer noch in der Stadt, prädestinierte ihn als Standort für den Neubau des Schnellbahnhofs.

Zum Vorbild für weitere künftige Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe wird er allerdings kaum werden: Ein noch schlechter funktionierender Bahnhof ist in Deutschland seit Jahrzehnten nicht mehr gebaut worden. Neben den funktionalen Mängeln ist auch die architektonische Erscheinung zwiespältig, hat der Bau doch drei verschiedene Gesichter.

Im 1981 ausgeschriebenen Architekturwettbewerb waren die engen Grundstück- und Erschliessungsverhältnisse zu berücksichtigen. Gewonnen haben die Berliner Architekten Andreas Brandt, Giovanna Signori und Jadegar Asizi. Was dem Wettbewerb dann folgte, ist eine kuriose Planungsodyssee, wie sie wohl nur möglich ist, wenn zwei so grosse Bauverwaltungen (Stadt Kassel und Deutsche Bundesbahn) ein Projekt mit- und gegeneinander entwickeln.

Die Architekten wurden ausgebootet – und nach dem Scheitern eines andern Teams wieder zurückgeholt. Inzwischen waren jedoch bereits viele Millionen verbaut; die bereits erstellte riesige Parkpalette über den Geleisen musste in eine neue Planung einbezogen werden. Brandt und sein neuer Partner Rudolf Böttcher waren nur noch gewillt, das Empfangsgebäude neu zu planen. Den Weiterbau der begonnen Teile übernahm der Architekt Peter Schuck aus München. So kam es zu den verschiedenen Architektursprachen an dem, was eigentlich ein «Jahrhundertbauwerk» hätte werden sollen.

Dabei ist es Andreas Brandt und Rudolf Böttcher noch gelungen, wenigstens dem äusseren Erscheinungsbild der Station Gewicht

Industriebau als Pra

Saarbrücken, an erhabenen Bauwerken nicht gerade reich, schlägt der gut gestalteten Industriearchitektur mit dem neuen Heizkraftwerk eine Bresche.

Dem Neubau des Heizkraftwerks mit Wärme-Kraft-Koppelung verpassten die Frankfurter Jourdan und Müller (Planungsgruppe PAS) ein attraktives Gehäuse. Es trägt seinen unterschiedlichen städtebaulichen Anknüpfungspunkten – Industriegebiet, Wohnviertel und Park – mit differenzierten gestalterischen Ansätzen Rechnung. Die beste Wirkung erzielt der technische Grossbau vom Ufer und der Autobahn gegenüber aus – und zwar bei Nacht. Dann verwandelt sich der Betonkoloss in ein lichtdurchflutetes Architekturspektakel mit dem leuchtenden Glashaus als weit sichtbaren Blickfang.

Und das Besondere an der Entstehungsgeschichte dieses Baus: Die Zusammenarbeit mit Künstlern: Statt planerische Fehler der Architekten ästhetisch auszubessern, gaben sie mit ihren Projekten noch eine Sinnschicht drauf, wie hier Fischli/Weiss mit ihrem «Eismann» – Vorbote einer noch zu realisierenden Eislandschaft (siehe auch Ausstellungsbericht auf Seite 18). STEFANIE BUHLES ■

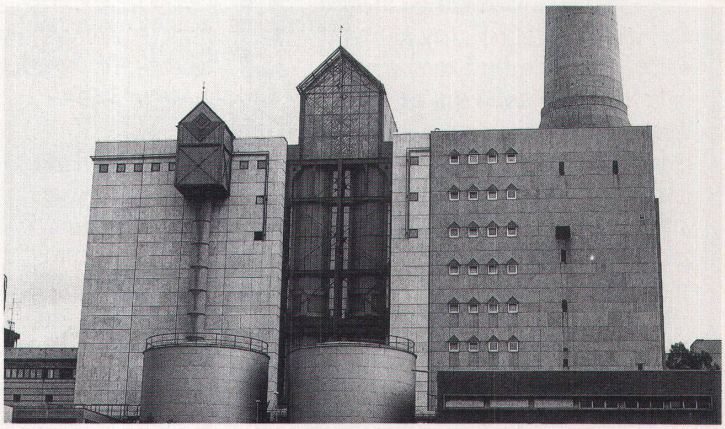
Die Fassadengestaltung stammt von Thomas Schütte, der «Säulentempel» auf Block 1 von Edward Allington

Schnittstelle zwischen Architektursprachen: Neben dem Hallendach das mit Klinker ausgefachte Aufnahmegebäude.

und Bedeutung zu verleihen. Clou und Blickfang der Anlage ist ein fussballfeldgrosses Tafeldach, das von 59 runden Betonstützen auf 16 Meter Höhe gehoben wird. Das Dach ist gleichermassen Zeichen und Funktion. Es schiebt sich, von weither erkennbar, in die Sichtachse der Wilhelmshöher Allee und schützt die Haltestellen mehrerer Tram- und Buslinien sowie die Taxivorfahrt. Dahinter erstreckt sich das quergelagerte Empfangsgebäude, ein schön detaillierter, mit Klinkerwänden ausgefachter Stahlbau. Die lichte Querbahnsteighalle gehört noch zum Baulos Brandt/Böttcher. Anschliessend geht es in langen Rampen hinunter zu den Bahnsteigen. Die Rampen mussten als befahrbare Brücken ausgebildet werden, und dementsprechend klobig sind sie ausgefallen. Peter Schuck versuchte, die vorgegebenen überdimensionierten Betonpfeiler elegant zu karossieren, was ihm unterschiedlich gut gelungen ist. Fischbauchformen bei Pfeilern und Schutzdächern sowie wellenförmige Deckenuntersichten sind das Repertoire. Grosse «Personenhebeanlagen» verbinden die Bahnsteige mit dem Parkdeck und dessen rückwärtiger «kiss-and-ride-Vorfahrt». Die Übererschliessung, lange Wege und ein miserables Orientierungssystem führen zu viel Konfusion und Ärger vor allem bei ortsfremden Fahrgästen. Die Fahrt ins 21. Jahrhundert habe nicht nur ich mir anders vorgestellt.

FALK JAEGER ■

tstück



BILDER: STEFANIE BUHLES