



STATIONEN KUNST IN FRANK FURT

U-BAHNSTATIONEN UND IHRE ARCHITEKTUR

U-Bahnstation und Kunst? Nein, auf den ersten Blick ist da oft gar nichts zu sehen, steigt man doch täglich an der einen oder anderen Station aus, folgt oft nur dem Strom der anderen Fahrgäste an die Oberfläche oder eilt zum nächsten Anschluss.

Aber tatsächlich haben alle U-Bahnstationen ein architektonisches und künstlerisches Konzept. Auch wenn eine U-Bahnstation natürlich kein Luxustempel und keine Kunstgalerie ist. In erster Linie dient die Gestaltung ganz gewöhnlichen Zielen wie besserer Orientierung, Freundlichkeit trotz fehlender Fenster und dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste. Trotzdem soll jede Station aber ein individuelles Gesicht erhalten, das zum Beispiel ein kleines Abbild der Umgebung darstellt oder ähnlich angelegte Stationen markant voneinander unterscheidet. Doch sind auch hier liebevolle und anspruchsvolle Details und wirkungsvolle Gestaltungen zu entdecken, auf die die Fahrgäste bisweilen erst aufmerksam gemacht werden müssen.

↓ Bockenheimer Warte





10:15 Uhr
10:20 Uhr
10:25 Uhr
10:30 Uhr



Leibnizhaus
Museum für Plastik
Plastische Bildwerke von der Antike bis ins 19. Jahrhundert - Kunstschätze aus 4 Jahrtausenden.
Schaumarkt 71
Museumsufer



SCHWEIZER PLATZ

ARCHITEKTUR: WILLY ORTH

GESTALTUNG: RAMBOW LIENEMEYER VAN DE SAND

INBETRIEBNAHME: 1984



Eine große Werbetrommel für die Institute am Museumsufer ist die Station „Schweizer Platz“. Auf die Museen in der Umgebung mit ihren ganz besonderen Exponaten wird in den runden Rahmen an der Tunnelwand hingewiesen, die optisch in die Gestaltung der Station integriert sind. Die durch den Rohbau vorgegebene Gewölbedecke wurde bei der Innengestaltung durch Lichtinstallationen noch betont. Charakteristisch für diese Station sind die runden Formen und das beherrschende Braun von Wänden und Bodenfliesen. In der oberen Ebene schmückten typische Sachsenhäuser Motive die emaillierten Wände. Eine Besonderheit ist die „Heilige Barbara“, die Schutzheilige der Bergleute, in der östlichen Tunnelröhre. Um ihren Sockel ziehen sich die Namen der Tunnelpatinnen für die Mainunterquerung. Die kleine Statue unterstreicht den Hallencharakter der Station, deren Mittelbahnsteig mit seinen Säulen und Bögen an ein Kirchenschiff erinnert.

WILLY-BRANDT-PLATZ

ARCHITEKTUR: BARTSCH, THÜR WÄCHTER UND WEBER, MEID & ROMEICK

KONSTRUKTION: PLANUNGSBÜRO OBERMEYER

INBETRIEBNAHME: 1973

NEUBAU EINGANG: 2010

ARCHITEKTUR: SCHEFFLER + PARTNER

Die Station ist überwiegend funktionell gestaltet und beeindruckt vor allem durch das erste Tiefgeschoss, die sogenannte B-Ebene, mit dem breiten und offenen Zugang zu den unteren Etagen. Hier dominieren Eternit-Glasal- und Kieselsteinplatten die Wände. Sie sind im Rahmen einer Kooperation mit dem Schauspiel Frankfurt aktuell weiß gestrichen und mit großen Schriftzügen versehen. Die Glasscheiben, die die Zuwege abtrennen, verstärken durch ihre Transparenz den großzügigen Eindruck.

Auf den unteren Geschossen (C- und B-Ebene) wurden hauptsächlich türkisfarbene Paneele und Waschbeton verwendet. Die Lautsprecher an den Decken dienten ursprünglich der Live-Übertragung von Opern und Konzerten aus dem darüber liegenden

Opern- und Schauspielhaus; sie werden heute nicht mehr benutzt.

Direkt vor dem Schauspiel Frankfurt liegt der 2010 neugestaltete Zugang zur Station. Die Glasscheiben tragen das imposante Dach, eine von unten verkleidete Stahlkonstruktion. Sie reflektiert das Licht aus dem um den Glaspavillon herum im Boden eingelassenen Lichtband und gibt diesem Element in der Dunkelheit eine besondere Wirkung.





Hauptwache



HAUPTWACHE

ARCHITEKTUR: WOLFGANG BADER/A.C. WALTER

KONSTRUKTION: PLANUNGSBÜRO OBERMEYER

INBETRIEBNAHME: 1968

UMGESTALTUNG: 1980/81

In den 1980er Jahren wurde die Umgestaltung einer der ältesten U-Bahnstationen Frankfurts, deren Design nicht mehr zeitgemäß war, unumgänglich. Die B-Ebene der Hauptwache ist eine Einkaufspassage mit Essensangeboten, kleinen Läden und den Servicestellen der VGF. Bei der Gestaltung der C-Ebene mit Gelb- und Brauntönen wurde das ursprüngliche Konzept bewahrt. Der Architekt A.C. Walter hat die niedrige Decke durch die Anordnung der Farben optisch erhöht.



HEDDERNHEIM

ARCHITEKTUR / LICHTDESIGN: SCHOYERER ARCHITEKTEN BDA, MAINZ

UNTERFÜHRUNG: F. E. VON GARNIER

INBETRIEBNAHME: 1968

ERWEITERUNG: 1986

SANIERUNG: 2004–2006

Die im Jahre 1968 in Betrieb genommene und 1986 erweiterte Station „Heddernheim“ wurde ab 2004 gründlich saniert und barrierefrei umgebaut. Die „neue“ Station „Heddernheim“ erhielt 2005 den „traffiC design award“. In der Begründung hieß es, durch den Umbau habe die Station größere Ruhe und Übersichtlichkeit gewonnen. Die Dächer der Bahnsteige bilden klare, hintergrundbeleuchtete Flächen, die bei ein- und ausfahrenden Zügen ein buntes Farbenspiel zeigen. Auf die

großflächige Dachkonstruktion, die sich in der unübersichtlichen Umgebung des nördlichen Nahverkehrsknotenpunkts deutlich behauptet, legten die Architekten besonderen Wert. Es ist bemerkenswert, wie filigran die Dachkonstruktionen trotz ihrer architektonischen Wucht wirken. Die Windschutzwände, die wie alle anderen Bauteile der Station dem Verlegeraster der Bodenplatten folgen, wurden in gefärbtem Spezialbeton gegossen und anschließend vollflächig mit Steinmetzwerkzeug bearbeitet.





U1238 Südbahnhof
Ausgang Schwanmatt



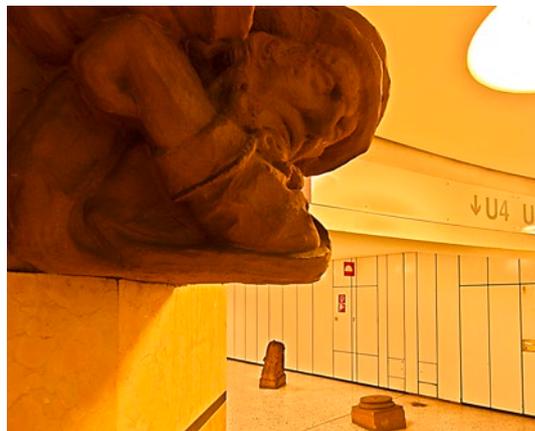
DOM / RÖMER

ARCHITEKTUR: BARTSCH, THÜR WÄCHTER UND WEBER, MEID & ROMEICK

INBETRIEBNAHME: 1974

NEUGESTALTUNG: 1988

NEUBAU EINGANG ALTSTADT: 2018



Wer im historischen Boden am Frankfurter Römer gräbt, stößt auf viele geschichtlich interessante Funde. Entsprechend hat das Museum für Vor- und Frühgeschichte den Bau der Station „Dom/ Römer“ von Anfang an begleitet.

Der rote Mainsandstein, der diese Station kennzeichnet, blieb auch nach dem Umbau 1988 erhalten, bei dem die verwinkelte, düstere Anlage durch die offene Rotunde und die freundliche Gestaltung übersichtlicher und heller wurde. Fragmente aus der im Krieg zerstörten Frankfurter Altstadt machen Verteiler- und Bahnsteigebene sehenswert.

Ebenfalls passend in die Umgebung der zum Teil neugebauten und zum Teil wiederhergestellten Altstadt integriert ist der Zugang zur Station direkt gegenüber des Stadthauses.

SECKBACHER LANDSTRASSE BORNHEIM MITTE HÖHENSTRASSE MERIANPLATZ

ARCHITEKTUR: BARTSCH, THÜR WÄCHTER
UND WEBER, MEID & ROMEICK

FLIESEN: VILLEROY & BOCH

FARBGESTALTUNG: F.E. VON GARNIER

INBETRIEBNAHME: 1980

Beim östlichen Abschnitt der U-Bahnlinie U4 zählte die farbige Gestaltung mit Keramikfliesen zu den Vorgaben. Die als zweckmäßig und übersichtlich – und nicht hauptsächlich repräsentativ – geplanten Stationen „Seckbacher Landstraße“, „Höhenstraße“, „Bornheim Mitte“ und „Merianplatz“ werden dieser Vorgabe gerecht. Das Farbkonzept des Designers Friedrich Ernst von Garnier sah für den Ausbau der Haltestellen jeweils eine Grundfarbe mit all ihren

Schattierungen vor. So ist die Station „Höhenstraße“ in Rottönen, die Station „Seckbacher Landstraße“ in Blau-, die Station „Merianplatz“ in Grün- und die Station „Bornheim Mitte“ in Gelbtönen gehalten.

Die Keramikfliesen für die Stationen sind Sonderanfertigungen. Neben der ungewöhnlichen Größe haben sie eine säure- und laugenbeständige Glasur und sind sehr belastbar. Ihre narbige Oberfläche bricht das Licht und lockert die Farbwände zusätzlich auf. Die Farben sollen in den nüchtern gestalteten Stationen eine angenehme Atmosphäre schaffen und die Orientierung in den doppelstöckigen Bauten erleichtern.

↓ Seckbacher Landstraße



→ Bornheim Mitte



Merianplatz



3150

Merianplatz

STE ABFAHRT MIN
KENHEIMER WART 6
KENHEIMER WART 20
ZÜGE ÜBER HAUPTBAHNHOF



Höhenstraße





Aufzug
T Friedrich-Ebert-Anlage
B Bahnhofs

FESTHALLE / MESSE

ARCHITEKTUR: ARCHITEKTENGEMEINSCHAFT G. BALSER

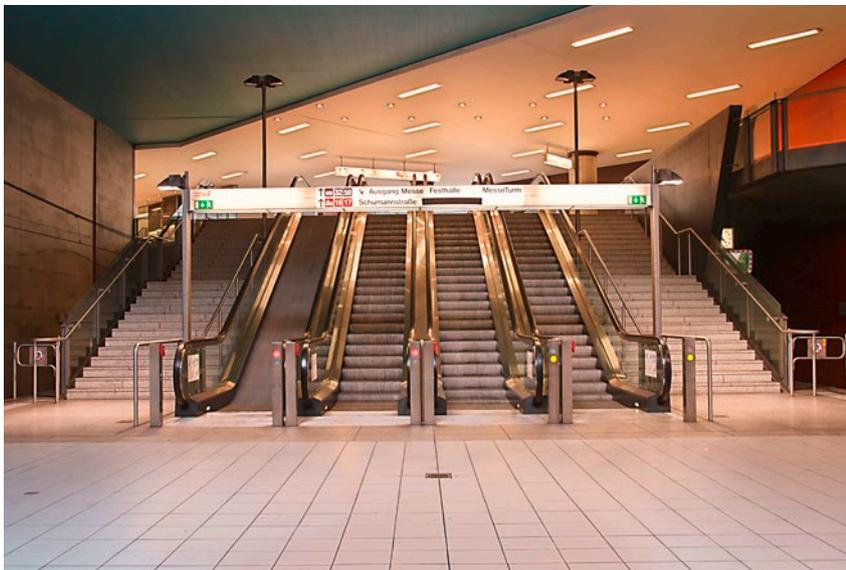
GESTALTUNG: H. LIENEMEYER

INBETRIEBNAHME: 2001

Die Anfang 2001 fertiggestellte Station „Festhalle/Messe“ zählt mit ihren hohen Decken und den Wänden aus grobem Sichtbeton zu den modernsten Stationen. Sie ist die letzte bislang in Betrieb genommene unterirdische Anlage im Frankfurter Netz. Neben der großzügigen Gestaltung zeichnet sie sich durch ein besonderes Lichtdesign aus, das die Messebesucher automatisch zum richtigen Ausgang leitet, der heller und breiter wirkt als der in die andere Richtung führende Ausgang Hohenstaufenstraße.

Markant für die Station sind die beiden kegelförmigen Zugänge an der Oberfläche. Sie sind schon von Weitem sichtbar und gestalten die umliegende Grünfläche der Friedrich-Ebert-Anlage.

Ein weiterer Aufgang zum neuen Europaviertel ist vorgesehen und ermöglicht nach der Fertigstellung der Wohn- und Geschäftshäuser direkten Zugang zur Station.



GLAUBURGSTRASSE

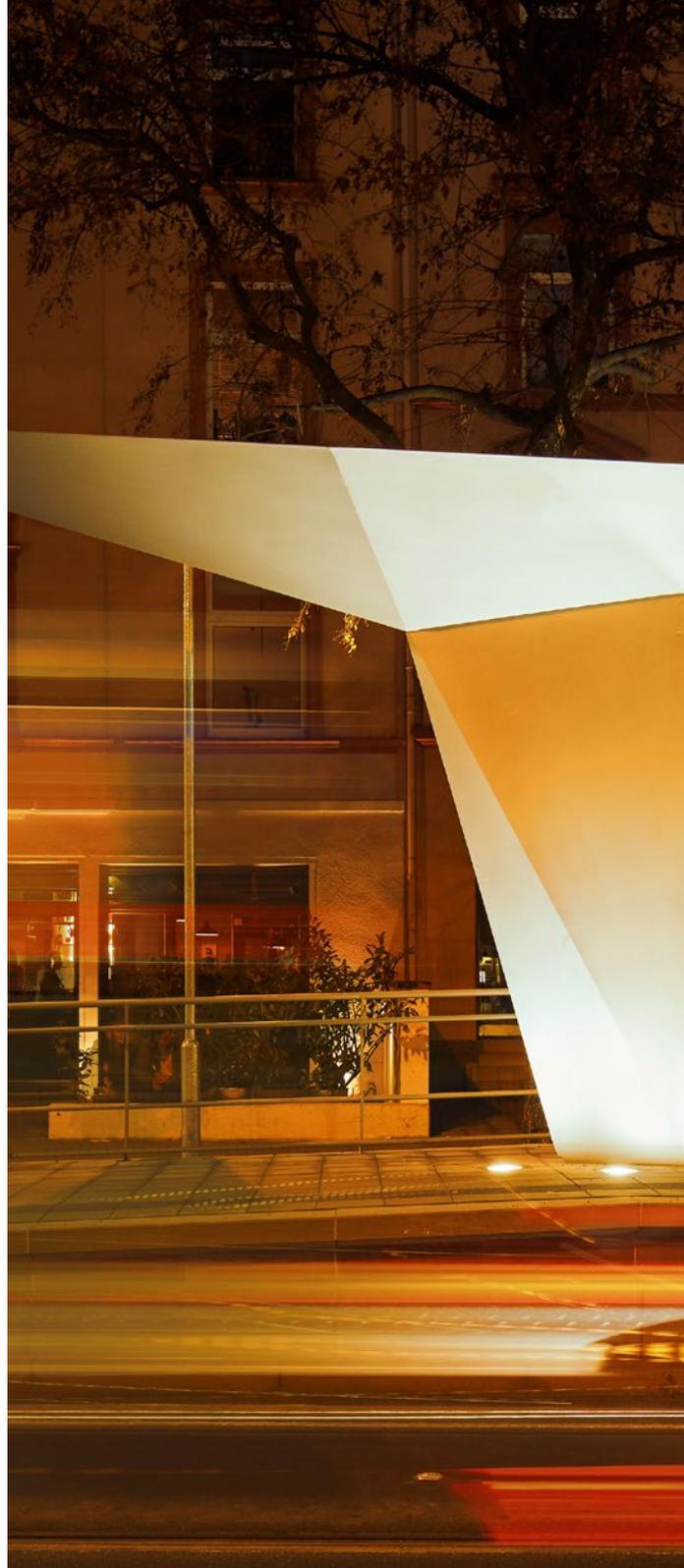
ARCHITEKTUR: JUST/BURGEFF ARCHITEKTEN

LICHTKONZEPT UND TECHNIK: MAILÄNDER LICHTDESIGN

INBETRIEBNAHME: 2016

Die gefaltete Dachkonstruktion aus lackiertem Stahlblech bildet zwei Trichter, die das Regenwasser ins Innere der Stützen ablaufen lassen und wirkt wie eine Skulptur zwischen den alten Häuserreihen. Eine Rückwand aus Glas dient als Wetterschutz für den Sitzbereich. Verzichtet jedoch, mitten in die Umgebung gesetzt, auf die Zuweisung von Vorder- und Rückseite. Dadurch bleibt der Raum offen und die umliegenden Wege werden nicht abgeschirmt.

Im Zuge der Umbauarbeiten wurden Fahrbahnen, Fuß- und Radwege an der Kreuzung Glauburg-/ Eckenheimer Landstraße sowie die Bahnsteige umfassend neu geordnet. Um einen möglichst fließenden Übergang zwischen Haltestelle, Gehweg und umgebendem Straßenraum zu erreichen, wurden die Bahnsteige leicht ansteigend ausgeführt. Das Belichtungskonzept sollte sowohl die Dachkonstruktion bei Dunkelheit hervorheben als auch den Bahnsteig gut und vollflächig ausleuchten. Dabei durfte der Verkehr auf der vorbeiführenden Straße nicht geblendet werden.





SCHANLOS

U Glauburgstraße

stin



MUSTERSCHULE

ARCHITEKTUR: KÖLLING ARCHITEKTEN BDA

INBETRIEBNAHME: 2016

Mit der oberirdischen Haltestelle „Musterschule“ wurde der Entwurf des Wettbewerbs, ausgeschrieben von der VGF, umgesetzt. Kölling Architekten BDA bekamen für Ihren Entwurf den 1. Preis und wurden mit der Realisierung der Haltestelle beauftragt. Überzeugt hatte die Gestaltung durch die Integration des Bauwerks in den vorhandenen Stadtraum ohne ihn dabei zu teilen. Herausfordernd waren

dabei die enge Bestandsbebauung und die Verkehrsdichte in der Eckenheimer Landstraße.

Die klare Gliederung, die Formensprache und das zurückgenommene Material definieren zwar den Raum, lassen die Haltestelle aber optisch in den Hintergrund treten. Der Bereich um die Station wirkt großzügig.



GENERATIONENWECHSEL IN DER GESTALTUNG

An die Ausschreibung für die architektonische Gestaltung der Stationen „Alte Oper“, „Westend“ und „Bockenheimer Warte“ knüpften sich besondere Erwartungen, konnten doch durch die Möglichkeit, Veränderungen im Rohbau vorzunehmen, erstmals architektonische Konzepte bereits in die Bauphase eingebunden werden. Das Ergebnis ist eine neue Stationsgestaltung, die sich von engen Röhren und verwinkelten Bahnsteigen befreit.

Anders als in den 1960er und 70er Jahren, als die überwiegend zweigeschossige Bauweise und die geringe Deckenhöhe klare Vorgaben stellten, ergaben sich jetzt bei den Stationen auf der sogenannten C-Strecke (U6 und U7) offene und vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten, die auch in der Erweiterung der „Bockenheimer Warte“ und im Neubau der Station „Festhalle/Messe“ ab den 2000ern umgesetzt wurden.

- Westend
- ↓ Bockenheimer Warte





← U6 Richtung Ostkreuz
← U7 Richtung Heinersdorf
→ U6 Richtung Westkreuz
→ U7 Richtung Mariusplatz

Westend

BOCKENHEIMER WARTE

ARCHITEKTUR: A. C. WALTER

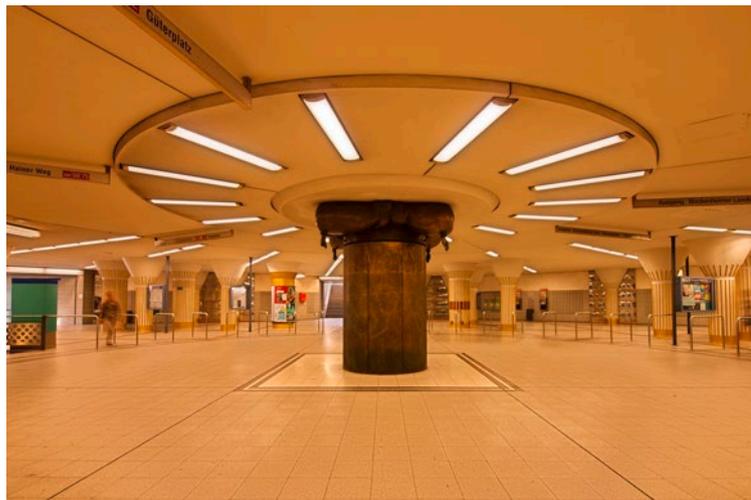
GESTALTUNG MITTELSÄULE: BILDHAUER PROF. RICHARD HESS

GESTALTUNG EINGANG: PROF. ZBIGNIEW PETER PININSKI

INBETRIEBNAHME: 1986

ERWEITERUNG: 2001

Die vielen tragenden und nicht tragenden Säulen verleihen dieser Station ihren markanten Charakter. Die um die Säulen der B-Ebene angeordneten Sitzbänke und Vitrinen schaffen ungewohnte Ruhezone abseits des Fahrgaststroms in einem von vielen tausend Menschen genutzten Verkehrsknotenpunkt. Für den Eindruck von Weite sorgen die Halbsäulen, die durch die Spiegelung komplettiert werden. Die Beleuchtung ist sternförmig auf den Mittelpunkt des Raums ausgerichtet: die schwere Stützsäule mit dem großen Kissen, eine Arbeit des Bildhauers Richard Hess, auf dem die gewaltige Last der Decke gebettet ist. An den Wänden der Bahnsteigebene von U6 und U7 stellen Fotografien von Barbara Klemm aus dem studentischen Alltag den Bezug zu den Frankfurter Universitätsgebäuden an der Bockenheimer Warte her. Und noch eine Besonderheit: Einer der U-Bahneingänge besteht aus einem schräg aus dem Boden ragenden altmodischen U-Bahnwagen, einem Werk von Zbigniew Pininski.









WESTEND

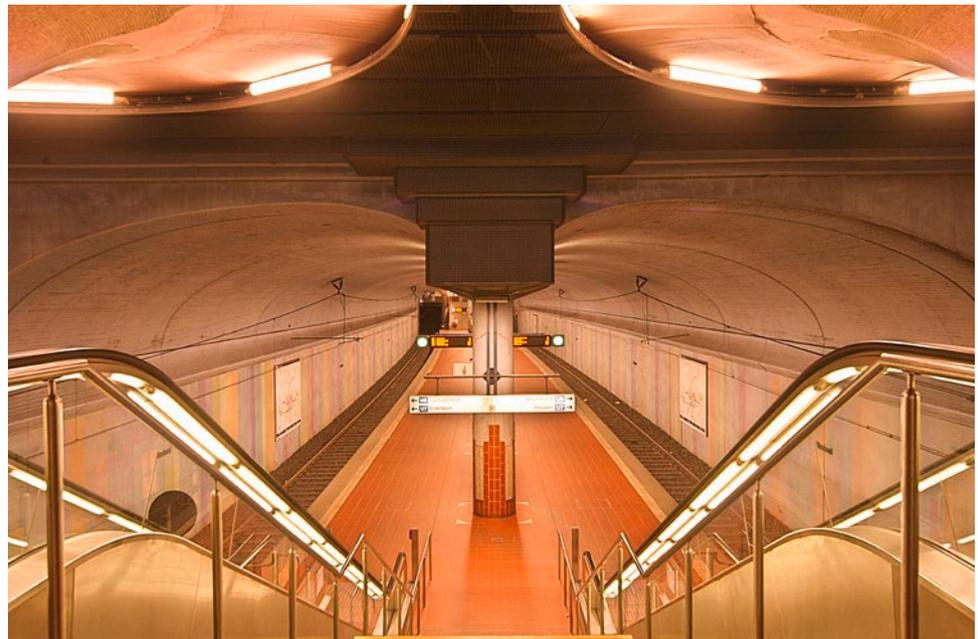
ARCHITEKTUR: A. C. WALTER

FARBGESTALTUNG: UTE OETER-JANSEN

INBETRIEBNAHME: 1986

Die offene Gestaltung der Halle und die galerieartige Konstruktion der Zugänge vermitteln Großzügigkeit und Sicherheit. Das U-Bahn-typische Baumaterial Beton wird bewusst als Gestaltungsmittel eingesetzt und in die Farbgebung einbezogen. Helle, blaue Töne unterstützen farblich die Weite der Bahnsteige.

Die die Station prägenden Pilzsäulen an den Kopfseiten blättern sich an den oberen Enden palmenartig auf. Diese „pflanzliche Anordnung“ verweist auf die Attraktion in der Umgebung der Station, den Palmengarten. Gleichzeitig dienen sie als imposante Lichtquelle, die durch die indirekte, kreisförmige Beleuchtung eine entspannte Stimmung erzeugt.



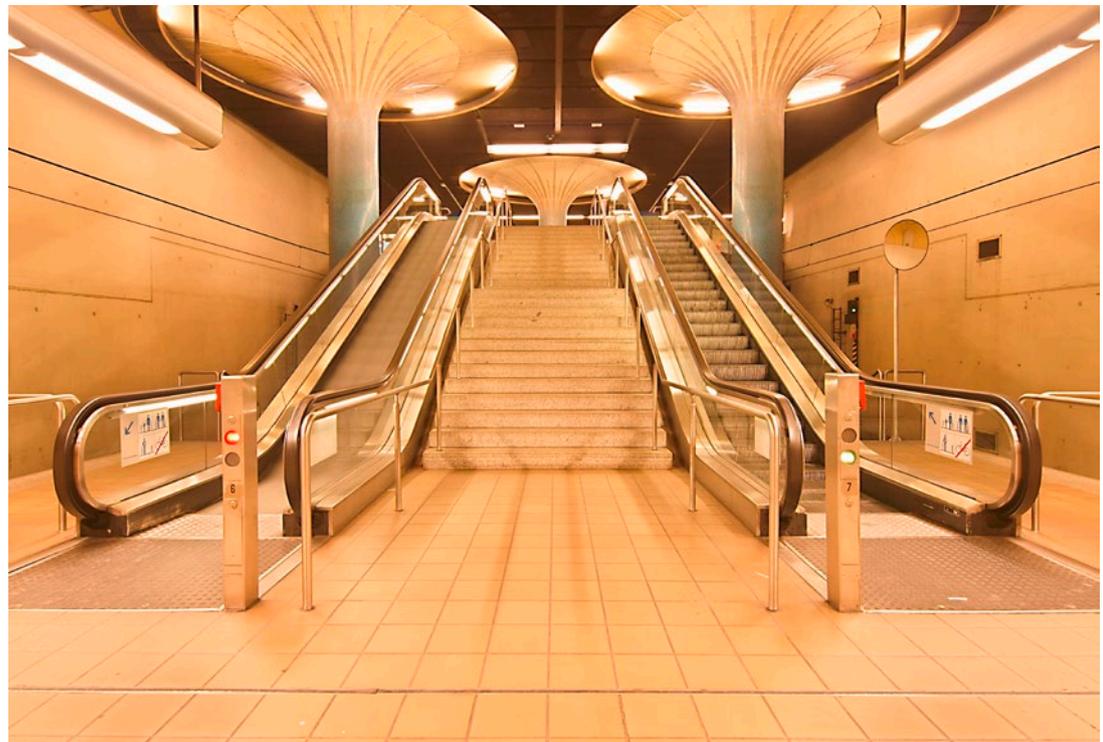
ALTE OPER

ARCHITEKTUR: A. C. WALTER

FARBGESTALTUNG: UTE OETER-JANSEN

INBETRIEBNAHME: 1986

Die Planungsgruppe A. C. Walter hat für die Station „Alte Oper“ eine eingeschossige Anlage entworfen. Die so entstandenen hohen Decken machen den Raum übersichtlicher und vermitteln den Fahrgästen und Passanten ein Gefühl von Sicherheit. Auch die Halle wirkt freundlicher und zugänglicher, nicht zuletzt durch die hellen Farben. Die satt gelben Deckenbögen harmonisieren mit den Gelb-, Orange- und Blautönen an Wänden und Böden. Das Bogenmotiv wird auch in der Sitzplatzanordnung aufgegriffen und lockert die Halle optisch auf.





↑ Ausgang Alf
↑

Zoo

↑ Ausgang Alfred-Brehm-Platz Zoo
↑    



ZOO

ARCHITEKTUR: A. C. WALTER

WANDENTWURF: HILDEGARD LACKSCHEWITZ

AUSFÜHRUNG: DIETZ UND VAILIEW

ÖSTLICHE B-EBENE: AVNI KOYUN

WESTLICHE B-EBENE: DIETZ UND VASILIEW

INBETRIEBNAHME: 1986

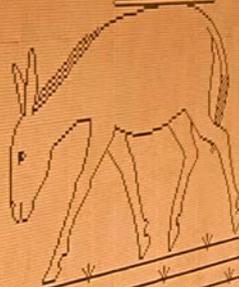
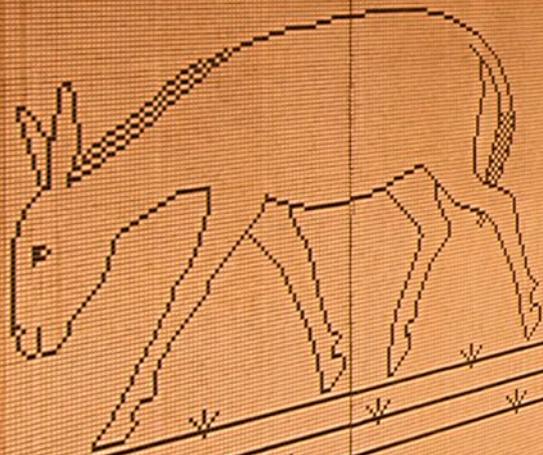
ERWEITERUNG: 2007

Die Konstruktionsbedingungen für die Station „Zoo“ haben zu einer interessanten Kassettendecke geführt, in der sich unter anderem Lüftungskanäle verbergen. Die indirekte, an Tageslicht erinnernde Beleuchtung lässt die Halle optisch höher wirken. Die Deckenform wird in der unteren Ebene wieder aufgenommen und damit zum prägenden Element der Station.

Auf der Bahnsteigebene besticht die farbenfrohe Wandgestaltung nach einem Entwurf der Künstlerin Hildegard Lackschewitz: Eine Arche Noah entlässt ihre tierische Fracht. Auch die Sitzbänke in der Mitte des Bahnsteigs erinnern an die Zoo-bewohner oberhalb der Station.



Habsburgerallee



0146



HABSBURGER ALLEE

KONSTRUKTION: STADTBAHNBAUAMT

WANDMOSAIKEN: MANFRED STUMPF

INBETRIEBNAHME: 1992

Insgesamt 60 Esel trotten, jeweils in Richtung der fahrenden Züge, hintereinander auf den Wänden der Station „Habsburger Allee“ entlang. Jedes Tier trägt sein individuelles Päckchen auf dem Rücken: Zigarettenschachteln, Kreditkarten, ein Blaulicht, ohne sich anscheinend bei seinem täglichen Trott davon stören zu lassen. Für den Künstler Manfred Stumpf, der die Wandgestaltung am Rechner entwarf, anscheinend durchaus ein Bild für den heutigen Menschen. Ist das christliche Bild des Esels, beladen mit den Lasten unserer Zeit, in einer U-Bahnstation, in der Tausende Menschen täglich dem gleichen Alltagsgrau unterliegen, Mahnung oder Abbild? Die Interpretation dieses „Einzug nach Jerusalem“, wie der Künstler sein Werk nannte, bleibt dem Betrachter überlassen.

Manfred Stumpf ist der dritte Stationsgestalter, der aus dem Kreis der Städelschule kommt. Er hat unter anderem bei Thomas Bayrle studiert und ist nach Aufhalten in New York und Wien seit vielen Jahren überzeugter Wahl-Frankfurter.

PARLAMENTSPLATZ

KONSTRUKTION: STADTBAHNBAUAMT

EMAILLEARBEITEN: UDO KOCH

INBETRIEBNAHME: 1992

Ein Katalog – grafisch abstrahiert in Schwarzweiß, negativ und positiv – ist auf den Emailletafeln der Station „Parlamentsplatz“ zu sehen. Das Werk, das auf den ersten Blick an eine Häuserkulisse oder eine Landschaft denken lässt, erweist sich bei genauerer Betrachtung als alltäglicher Werbekatalog für Konsumgüter. Man erkennt Lampen und Würstchen, Skifahrer, Gläser und Flaschen.

Die Idee dazu kam Udo Koch, gebürtiger Offenbacher und preisgekrönter Absolvent der Städelschule, als ihm der opulente Werbespektakel eines Großmarkts in die Hände fiel. Die Bilder dieses Katalogs hat er auf seine Weise umgesetzt und die schwarzen Formen schließlich in die weiß emaillierten Paneele eingegraben.





EISSPORTHALLE

KONSTRUKTION: STADTBAHNBAUAMT

FOTOARBEITEN: GERALD DOMENIG

INBETRIEBNAHME: 1992

Die großen Fotos auf den weinroten Emailletafeln an den Wänden der Station „Eissporthalle“ wirken wie Fenster, die den Blick nach draußen ermöglichen und die Wartenden die Enge des Tunnels vergessen lassen. Alle Motive strahlen Kühle aus oder stehen mit dem Thema „Eis“ in Zusammenhang. Die Bilder der einen Seite zeigen Motive der Umgebung und der

Bauarbeiten. Die Bilder stammen von dem Frankfurter Künstler Gerald Domenig. Der gebürtige Österreicher studierte an der Städelschule bei Reimer Jochims, Herbert Schwöbel und Thomas Bayrle. Gerald Domenigs Bilder sind auch im Polizeipräsidium Frankfurt zu sehen.



Eissporthalle



S077



Impressum

Herausgeber

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH (VGF)
Unternehmenskommunikation
(NUK)
Kurt-Schumacher-Straße 8
60311 Frankfurt am Main

presse@vgf-ffm.de
facebook.de/VGFffm
twitter.com/vgf_ffm
blog.vgf-ffm.de

Redaktion

Dana Vietta

Konzeption und Gestaltung

werksfarbe.com | konzept + design

Fotografie

Bernd Döbel, Dominik Buschardt,
Benjamin Huber

Druck

bauerprint GmbH