



Revitalisierung U-Bahnhöfe Nürnberg

Ein Projekt zur Aufwertung der Nürnberger U-Bahn

Projektbericht, Stand April 2014

Inhalt

Projektidee	4
Methodik	6
Querschnittsthemen	8
Pilotbahnhöfe	10
Muggenhof	11
Scharfreiterrung	12
Frankenstraße	13
Rothenburger Straße	14
Wie geht es weiter?	15

Projektidee

Frisch, freundlich und modern

In die Jahre gekommen

1972 wurde in Nürnberg mit dem Streckenabschnitt von Langwasser-Süd bis Bauernfeindstraße das erste Teilstück der U-Bahn in Betrieb genommen. Seitdem wurde das Netz kontinuierlich ausgebaut. So erfolgte die letzte Erweiterung im Dezember 2011 (Maxfeld – Friedrich-Ebert-Platz); weitere Stationen sind vorgesehen.

Der schrittweise Ausbau des Netzes spiegelt sich auch im Erscheinungsbild der Bahnhöfe wider: Handelt es sich bei den in den letzten Jahren entstandenen Stationen um architektonisch anspruchsvoll und fahrgastfreundlich gestaltete Verkehrsbauten, so wirken die U-Bahnhöfe der ersten Generation, die zu ihrer Entstehungszeit ebenfalls modern und zeitgemäß waren, mittlerweile etwas „in die Jahre gekommen“. Dabei sind es nicht in erster Linie funktionale Mängel, die das Bild trüben; der technische Ausbau und die barrierefreie Erreichbarkeit geben auch bei den älteren Stationen wenig Anlass zur Kritik. Problematisch ist vielmehr deren Erscheinungsbild. Und hierbei geht es nicht nur um eine Architektur, die als Ausdruck der damaligen Zeit nicht mehr den heutigen Vorstellungen von Aufenthaltskomfort und subjektiver Sicherheit genügt. Nicht selten sind es gerade die vollzogenen technischen Instandsetzungen und Erneuerungen, die zu einer Trübung des an sich positiven optischen Eindrucks geführt haben.

Attraktivität und Image

Bundesweite Kundenzufriedenheitsanalysen belegen, dass U-Bahnhöfe mit Problemen in den Kriterien der subjektiven Sicherheit, des Erscheinungsbildes und des Wohlfühlens beim Warten am Bahnsteig oder beim Zugang zum Bahnsteig zumindest bei einem Teil der Fahrgäste die Verkehrsmittelwahl beeinflussen können. Die eingeschränkte Attraktivität kann sich auf die Wahrnehmung der Stadt Nürnberg bei ihren Gästen auswirken sowie – als Folge unterbliebener Fahrten – Einfluss auf die Einnahmenseite des kommunalen Unternehmens VAG haben.

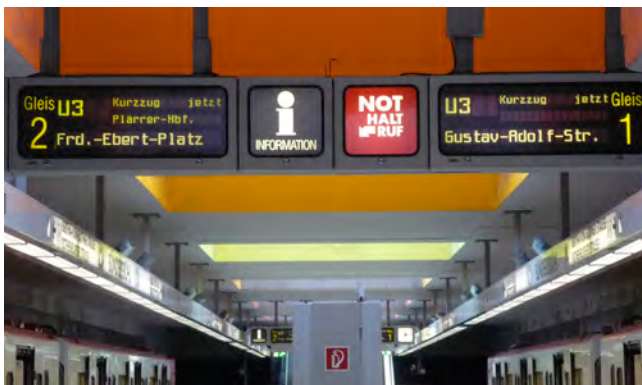


Abb. 1-4 (von oben nach unten):

Die Endbahnhöfe des ersten Streckenabschnitts der Nürnberger U-Bahn (oben: Langwasser-Süd; darunter: Bauernfeindstraße) zeigen viel Beton und sind eindeutig Kinder ihrer Zeit.

Wenn eine technisch bedingte Sanierungsmaßnahme zu einer Verschlechterung des Erscheinungsbildes führt: Der direkt über dem Wegeleitsystem angebrachte Kabelkanal in der Verteilerebene des U-Bahnhofs Muggenhof schränkt die Lesbarkeit ein.

Auch am U-Bahnhof Scharfreiterrung haben die nachträglichen vorgenommenen Sanierungsmaßnahmen nicht gerade zu einer Verbesserung des optischen Eindrucks geführt; problematisch ist hier der Sichtbeton, der keine versteckte Kabelführung zulässt.



Verbesserung des Erscheinungsbildes

Kernidee des Projektes ist die Entwicklung von Maßnahmen, mit denen die Attraktivität der Nürnberger U-Bahnhöfe schrittweise und mit vertretbarem Aufwand verbessert werden kann. Obwohl in einem ersten Ansatz sämtliche Stationen erfasst wurden, stehen die vor allem an der U1 gelegenen, älteren Stationen im Mittelpunkt der Betrachtung. Bei diesen ist die Diskrepanz zu den in den letzten Jahren erbauten Stationen am augenfälligsten. Aus Sicht der Kunden werden sie demzufolge trotz ihrer vorhandenen Qualitäten negativer bewertet; in Kombination mit den technischen Unterschieden zwischen der nicht auf automatischen Betrieb umgestellten U1 sowie den Linien U2 und U3 tragen sie zu einer zweigeteilten Wahrnehmung des Nürnberger U-Bahn-Netzes bei.

Durch die Verbesserung des Erscheinungsbildes an Stationen mit besonderem Handlungsbedarf soll dieser Wahrnehmungsunterschied so weit wie möglich aufgehoben und die Nürnberger U-Bahn insgesamt als modernes und fahrgastfreundliches Verkehrssystem präsentiert werden. Grundlegende Ziele sind also die Erhöhung der Kundenzufriedenheit und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV in Nürnberg. Darüber hinaus können entsprechende Maßnahmen auch positive Auswirkungen auf das Image der Stadt Nürnberg entfalten.

Synergieeffekte

Als wichtiger Aspekt hat sich im Zuge der Bearbeitung der Zusammenhang zwischen der architektonischen Aufwertung und den ohnehin notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen erwiesen. Mit anderen Worten: Haben technisch notwendige oder bauunterhaltsbedingte Eingriffe in der Vergangenheit häufig eher zu einer punktuellen Verschlechterung des optischen Eindrucks des betreffenden U-Bahnbaus geführt, können sich durch die Kombination mit der gestalterischen Aufwertung Synergien ergeben, die das Erscheinungsbild der Station deutlich aufwerten und die Akzeptanz der Maßnahmen aus Fahrgastsicht erhöhen.

Abb. 5-8 (von oben nach unten):

Hell und markant: Die Bahnhöfe Kaulbachplatz und Sündersbühl gehören eindeutig zur neueren Generation Nürnberger U-Bahnhöfe. Am U-Bahnhof Messe wurde der Hauptzugang künstlerisch aufgewertet; andere Bereiche sind hier allerdings in weniger ansprechendem Zustand.

Auch der U-Bahnhof Muggenhof wurde in den letzten Jahren einer Auffrischung unterzogen, wobei die grundlegenden Probleme durch die gewählten Maßnahmen (Farbanstrich, Gestaltung der Glaswände, Einbau von Lichtbändern) nur bedingt beseitigt werden konnten.

Methodik

In drei Stufen zum Erfolg

Schrittweises Vorgehen

Der Startschuss für das Projekt erfolgte im Herbst 2012; mit der Bearbeitung beauftragt wurde die Agentur Bahn-Stadt, ein auf die Bahnhofsentwicklung spezialisiertes Planungsbüro aus Berlin.

In einer ersten Projektphase wurden 28 der 40 auf Nürnberger Stadtgebiet liegenden U-Bahnhöfe erfasst und gemäß ihrer Entstehungszeit, Lage und Architektur in typologische Gruppen eingeteilt (so genannte „Farbgruppen“; vgl. Abb. 11). Ausgeklammert wurden dabei lediglich die neu erbauten Stationen sowie die großen und komplexen Stationen mit besonderen Schnittstellen (Hauptbahnhof, Lorenzkirche und Plärrer). Auf Grundlage einer Bewertung des Handlungsbedarfs wurden anschließend 13 U-Bahnhöfe, die repräsentativ sind für eine bestimmte „Farbgruppe“, für die vertiefte Betrachtung in der 2. Projektphase ausgewählt.

Die Ergebnisse der 2. Phase wurden in standardisierten Erfassungsbögen festgehalten. Diese enthielten qualita-

tive Aussagen zu den einzelnen Funktionsbereichen jeder Station (Bahnsteigebene, Verteilerebene, Aufgänge und Zugangsbauwerke), eine Darstellung der Defizite und Potenziale sowie erste Handlungsempfehlungen.

Für eine intensivere Betrachtung in der 3. Projektphase fiel schließlich die Wahl auf die Stationen Frankenstraße, Muggenhof, Rothenburger Straße und Scharfreiterrung als „Pilotbahnhöfe“.

In der 3. Phase wurden jeweils Handlungsempfehlungen zu konkreten Vorschlägen weiterentwickelt und visualisiert. Darüber hinaus wurden grobe Kosten geschätzt.

Erfassungsbögen

Bei der im Rahmen der 2. Projektphase durchgeführten Analyse der Defizite und Potenziale wurde schnell klar, dass zwischen stationsbezogenen und stationsübergreifenden Verbesserungsvorschlägen unterschieden werden musste. Schließlich gelten Aussagen zur Möblierung (z.B.: Bänke, Papierkörbe und Vitrinen) oder zum Wegeleitsystem nicht



Abb. 9: Gelb markiert sind die 28 in der 1. Projektphase untersuchten U-Bahnhöfe. Die 13 für die 2. Phase ausgewählten Stationen sind grün. Die roten Kreise markieren die vier Pilotbahnhöfe.

nur für eine Station, zumal es hier um das Corporate Design der Nürnberger U-Bahn geht. Andere Defizite gelten nur für eine bestimmte Station (oder allenfalls mehrere, in der Regel benachbarte U-Bahnhöfe) und können demzufolge auch nur durch einen auf den Standort zugeschnittenen Maßnahmenvorschlag beseitigt werden.

Lenkungsreis und Arbeitsgruppe

Die intensiven Diskussionen über die Analyseergebnisse und die daraus resultierenden Maßnahmenvorschläge führten schließlich im Jahr 2013 zur Einsetzung eines Lenkungsreises, der sich aus Vertretern der Stadt Nürnberg, der VAG und der Agentur BahnStadt zusammensetzt. In diesem Kreis werden alle projektrelevanten, übergeordneten Fragen diskutiert.

Als zweites Gremium wurde eine Experten-Arbeitsgruppe zu „Querschnittsthemen“ eingerichtet, in der es insbesondere um diejenigen Inhalte geht, die für alle U-Bahnhöfe relevant sind. Lenkungsreis und Arbeitsgruppe kommen etwa in zweimonatlichem Turnus zusammen.

Stand des Projektes

Mit dieser Broschüre soll der Arbeitsstand nach Abschluss der dritten Projektphase im Frühjahr 2014 dokumentiert werden. Dies stellt nicht gleichzeitig das Ende der konzeptionellen Phase des Gesamtprojektes dar.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang außerdem darauf, dass es sich bei den visualisierten Maßnahmenvorschlägen um erste Ideen handelt, die im weiteren Verlauf intensiv diskutiert und abgestimmt sowie in Bezug auf die entsprechenden technischen Lösungen konkretisiert werden müssen.





Station	Linie	Eröffnung	Stationstyp
Frankenstraße	U1	1974	Station unterirdisch
1 Bahnsteigebene			
A) Licht / Beleuchtung			
<ul style="list-style-type: none"> Durchgehende Lichtbänder (in die Decke eingelassen) über den Bahnsteigkanten und an den Bahnsteigenden (quer) Kein Tageslichteinfall 			
B) Wand-/ Decken-/ Dachgestaltung und Fußboden			
<ul style="list-style-type: none"> Wände mit farbigen Fliesen (Basis: weiß, Bänder, z.T. mit Stationsnamen: blau; einheitliches Gestaltungsprinzip mit benachbarten Stationen) Decke: weiße Kunststoffpaneele mit integrierter Beleuchtung über dem Bahnsteig; grauer Sichtbeton über den Gleisbereichen; Rundstützen (mit Fliesen verkleidet, blau) Abgehängte Elemente (u.a. Zugzielanzeiger) Bahnsteigbelag: quadratische Bodenfliesen, grau, versetzt in Reihen verlegt; Rillenplatten vorhanden (dunkel abgesetzt), aber wenig Kontrast und unschöne Kante 			
C) Ausstattung / Aufbauten			
<ul style="list-style-type: none"> Bänke als schmale Betonscheiben mit Holzauflege (z.T. beschädigt) Mülleimer aus Metall, z.T. verbogen und abblätternde Farbe (orange) Weitere Elemente: Snack-/Getränkeautomat Aufzug am Bahnsteigende Aufbau als Funktions-/Aufenthaltsraum; Vorbau (Plattform mit seitlichen Betonscheiben) ohne Funktion, da hier keine Zugansagen mehr durchgeführt werden 			
D) Wegeleitsystem / Beschriftung			
<ul style="list-style-type: none"> Wegeleitung an den Bahnsteigenden (nach oben führende Treppen/Rolltreppen) Stationsname an den Außenwänden (im mittleren orangefarbenen Längsstreifen) Stationschild in der Mittelachse mit Wegeleitung (z.T. schadhaf/überklebt) Fallblattanzeiger an beiden Gleisen 			

Abb. 10 und 11:

Auf Seite 1 des Erfassungsbogens für den U-Bahnhof Frankenstraße (oben) wird der Handlungsbedarf auf der Bahnsteigebene benannt. Die Bewertungsmatrix (unten) war Grundlage der Auswahl der vier Pilotbahnhöfe. Dabei wurde darauf geachtet, dass nach Möglichkeit alle übergeordneten „Farbgruppen“ (Stationen mit ähnlichem Erscheinungsbild) vertreten waren.

Maßnahmenidee	Besondere Relevanz an den Stationen												
	Muggenhof	Eberhardshof	Bärenschanze	Gostenhof	Aufseßplatz	Frankenstraße	Messe	Scharfenterrung	Gemeinschaftshaus	Langwasser-Süd	Schoppershof	Rennweg	Rothenburger Straße
Erneuerung der künstlichen Beleuchtung (Bahnsteig/Aufgänge/Vertellerebene)	3	3			2	2	3	3	2	2			2
Ausstattung/Mobiliar (neue Bänke und Papierkörbe)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Wegeleitung und Beschilderung (CI-Konzept)	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2
Lichtkuppeln / natürliche Belichtung	2	2	3	3		1	1	1	1	1	2	2	2
Sanierung Zugangsbauwerke		1			2	2	1	1	1	1	2	2	2
Umgestaltung Bahnsteigdach/Außenhülle	2	2					1	1					
Wandgestaltung auf Bahnsteig- und Verteilerebene / Umgang mit störenden Leitungen/Kabeln	3	1	2	2	2	2	3	3	2	2	1	1	2
Umgang mit Bahnsteigaufbauten						1	1	1	1	1			
	13	12	8	8	9	11	12	12	10	10	7	7	11
	x					x		x					x

Querschnittsthemen

Was an allen U-Bahnhöfen zu tun ist



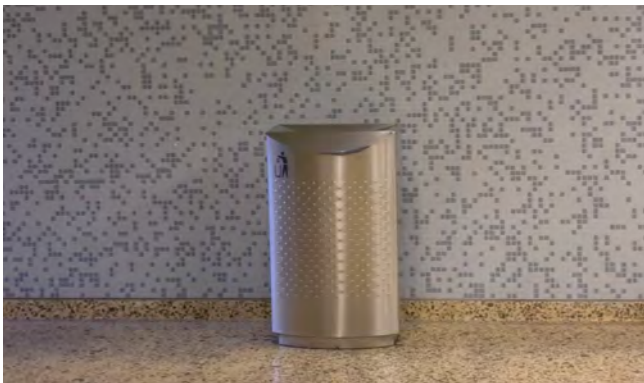
Überblick

Die folgenden Querschnittsthemen wurden in der speziell hierfür eingerichteten Arbeitsgruppe intensiv diskutiert:

- Sitzbänke
- Abfalleimer
- Vitrinen
- Windfänge (an oberirdischen Stationen)
- Aufbauten (ehemalige Funktionsräume für die Zugabfertigung)
- Wegeleitsystem

Sitzbänke

Nach intensiver Diskussion wurde der bereits an einer Vielzahl von Stationen anzutreffende Bank-Typ mit hölzerner Sitzfläche und Betonsockel zumindest für die Bahnhöfe der U1 als geeigneter Typ ausgewählt. Deren Vorteile liegen unter anderem in der zeitlosen Form sowie in der vergleichsweise einfachen und kostengünstigen Instandhaltung. Selbstverständlich müssen diese Bänke in vielen Fällen, in denen der Beton unansehnlich und das Holz beschädigt ist, saniert werden.



Abfalleimer

Weniger Diskussionsbedarf gab es beim Thema Abfallbehälter; der bereits bei den moderneren U-Bahnhöfen im Einsatz befindliche Typ ist funktional und gestalterisch zufriedenstellend und soll sukzessive auch bei den älteren Stationen nachgerüstet werden.



Vitrinen

Die Vitrinen neueren Typs verbinden Fahrgastinformation mit technischen Funktionen wie Notruf und Telefonanschluss. Im massiven Sockel sind auch die so genannten „Bahnhofssteckdosen“ integriert, die der internen Stromversorgung (wichtig für Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten) dienen.



Windfänge

Ein ausschließlich an den oberirdischen U-Bahnhöfen auftretendes Gestaltungsthema stellt der dem windgeschützten Warten dienende Wetterschutz dar. Der aktuelle Bestand wurde nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Handlungsbedarf wurde allerdings in Bezug auf die Gestaltung

Abb. 12-15: Beispiele für die Querschnittsthemen: Bank (Scharfreitering), Abfallbehälter (Gustav-Adolf-Straße), Vitrine (Friedrich-Ebert-Platz) und „Aufsichtshäuschen“ (Bauernfeindstraße). Die beiden mittleren Abbildungen zeigen zukunftsweisende Lösungen.

gesehen; hier ging es vor allem um die räumliche Orientierung, um das Verhältnis von transparenten und Werbezwecken dienenden Flächen sowie um das architektonische Erscheinungsbild.

Aufbauten

Die Zeiten, in denen sich Personal auf den Bahnsteigen befand und die Züge abfertigte, sind längst vorbei - als Relikt dieser Epoche befinden sich auf einigen U-Bahnhöfen noch die damals als Aufsicht genutzten Aufbauten. Da sich die Diskussion über deren Zukunft zwischen den Positionen „erhalten, weil von architekturhistorischer Bedeutung“ und „abreißen, weil störend und ohne Fahrgastnutzen“ bewegte, entstand die Idee, diese „Aufsichtshäuschen“ im Interesse einer höheren subjektiven Sicherheit und Übersichtlichkeit zurückzubauen und nur in begründeten Ausnahmefällen zu erhalten und z.B. für künstlerische Zwecke zu nutzen.

Wegeleitsystem

Aufgrund der Komplexität, die mit einer grundlegenden Erneuerung verbunden wäre, stellte das Wegeleitsystem in den Sitzungen der Arbeitsgruppe ein Sonderthema dar. Außerdem sind viele Aspekte durch so genannte Musterpläne geregelt. Bei den neueren Stationen gibt es aufgrund der Integration des Wegeleitsystems in Leuchtbänder nur eingeschränkten Handlungsspielraum. Schließlich wurde dahingehend Einigkeit erzielt, dass die Reduzierung auf punktuelle Verbesserungen an einzelnen Stationen keine zufriedenstellende Strategie darstellt. Vielmehr wird eine umfassende und zugleich behutsame, also am bestehenden Wegeleitsystem orientierte Aufwertung angestrebt. Besondere Bedeutung soll hierbei Aspekten aus den Bereichen Wahrnehmungspsychologie und barrierefreie Erreichbarkeit zukommen.

Weitere Themen

Neben den genannten, in der Arbeitsgruppe detaillierter diskutierten Querschnittsthemen gibt es noch weitere, die stationsübergreifend betrachtet werden können. Hierzu zählen zum Beispiel die Idee einer einheitlichen Lösung für Kabelführung oder Beleuchtung sowie die farbige Gestaltung von Sichtbetonflächen.

Abb. 16-19: Auch bei den neueren Stationen (von oben nach unten: Hohe Marter, Ziegelstein und Sünderbühl) weist das Wegeleitsystem Unterschiede auf. Allerdings ist der Standard hier deutlich höher als bei den U-Bahnhöfen der ersten Generation (Beispiel: Maffeiplatz, Abb. 19).



Pilotbahnhöfe

Von 28 auf 13 auf 4

Auswahl

Da die in der 2. Projektphase erarbeiteten Maßnahmenvorschläge nicht für alle 13 U-Bahnhöfe konkretisiert werden konnten, wurden diese Stationen einer weiteren Bewertungs- und Auswahlstufe unterzogen. Insgesamt wurden acht Maßnahmenbereiche (z.B. Beleuchtung, Ausstattung und Wegeleitung) bezüglich der Kriterien „Fahrgastnutzen und Sicherheit“, „Energie und Nachhaltigkeit“ sowie „architektonische und städtebauliche Relevanz“ bewertet. Auf dieser Grundlage wurden die folgenden U-Bahnhöfe als Pilotbahnhöfe für die 3. Projektphase ausgewählt:

- Frankenstraße
- Muggenhof
- Rothenburger Straße
- Scharfreiterrig

Pilotcharakter und Übertragbarkeit

Natürlich gibt es an jeder Station eine spezielle Problemlage, doch sind die in der 3. Phase des Projektes erarbeiteten Maßnahmenvorschläge nicht nur in Bezug auf die stationsübergreifenden Querschnittsthemen übertragbar. Zumindest teilweise sind die konkreten, auf die Pilotbahnhöfe bezogenen Vorschläge auch auf typologisch ähnliche U-Bahnhöfe anwendbar.

Zusammenhang mit ohnehin notwendigen Vorhaben

Als bedeutsamer Aspekt bei der Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen stellte sich im Zuge der Diskussion im Lenkungskreis die Tatsache heraus, dass an mehreren U-Bahnhöfen ohnehin Eingriffe notwendig und fest eingeplant sind. Hierbei handelt es sich in der Regel um bauliche Instandhaltung (zum Beispiel: Betonsanierung im Bahnsteigbereich) oder technische Erneuerung.

Eine Koppelung dieser „Sowieso-Maßnahmen“ mit Aufwertungen im Erscheinungsbild hätte entscheidende Vorteile:

- Für die Fahrgäste wird ein optischer und funktionaler „Mehrwert“ erkennbar; die Akzeptanz der baulich oder technisch bedingten Instandhaltung wird erhöht.
- Für die Revitalisierungsmaßnahmen können Kosten gesenkt werden, da bestimmte Maßnahmen (Sicherungsmaßnahmen, Baustelleneinrichtung, ggf. Sperrungen und Schienenersatzverkehr) ohnehin anfallen.
- Die Gesamtbauzeit kann verkürzt werden.
- Eine Verschlechterung des Erscheinungsbildes durch Sanierungsmaßnahmen kann vermieden werden.



Abb. 20-23 (von oben nach unten): Die vier Pilotbahnhöfe Frankenstraße, Muggenhof, Rothenburger Straße und Scharfreiterrig

Muggenhof

Brückenbahnhof mit städtebaulicher Relevanz

Ausgangslage

Der U-Bahnhof Muggenhof repräsentiert aufgrund seiner städtebaulichen Thematik eine besondere Aufgabenstellung unter den Pilotbahnhöfen. Als Teil des in diesem Bereich oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitts der U1 Richtung Fürth stellt er einen markanten, den Stadtraum prägenden Baukörper dar. Aufgrund seiner Massivität und eher abweisenden Architektur ist er jedoch nicht in der Lage, die damit verbundenen Chancen (Aufwertung des Umfeldes, Prägnanz und Identifikation) zu nutzen.

Erste Ideen

Demzufolge konzentrierten sich die ersten Maßnahmevorschläge auf das äußere Erscheinungsbild der Station: Es wurden Ideen entwickelt, wie die Fassade freundlicher und transparenter gestaltet werden kann, um einladender zu wirken und eine Sichtbeziehung zwischen Innen und Außen herzustellen. Allerdings wurde schnell deutlich, dass auch eine Aufwertung im Inneren der Station (Verteiler- und Bahnsteigebene) notwendig ist.

Zusammenhang mit „Sowieso-Maßnahmen“

Die Fassadenkonstruktion mit gläsernen, allerdings nicht transparenten U-Profilen, die im Dach- und Sockelbereich befestigt sind, weist erhebliche bauliche Mängel auf. Nach ersten bautechnischen Untersuchungen ist eine Sanierung im Bestand mit sehr hohen Kosten verbunden - ein Umstand, der ein gewichtiges Argument für eine (sicherlich ebenfalls aufwändige) grundlegende Veränderung der Fassade darstellt.

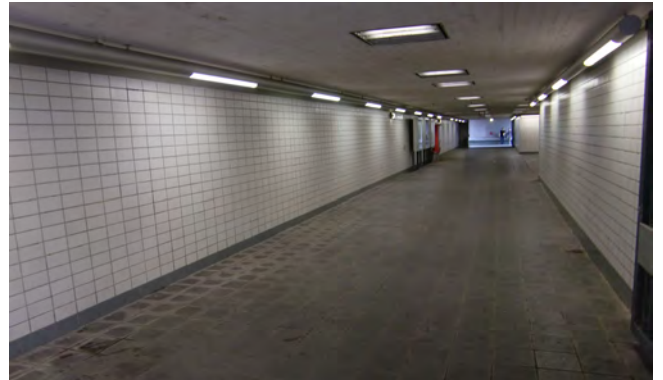
Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung

Aufgrund der Lage des U-Bahnhofs Muggenhof in einem städtebaulich sensiblen Umfeld muss dessen Aufwertung im Zusammenhang mit der künftigen städtebaulichen Entwicklung im Sanierungsgebiet Weststadt gesehen werden. Da dies keine isolierte architektonische Betrachtung des U-Bahnhofs zulässt, entstand im Lenkungsreis die Idee eines Wettbewerbs mit konkreten funktionalen Vorgaben. Dabei werden die Aufhebung der Trennwirkung durch die Fürther Straße ebenso von Bedeutung sein wie die Gestaltung des öffentlichen Raumes unterhalb des Bauwerks.

Abb. 24-27 (von oben nach unten):

Die Bestandsfotos der Verteiler- und Bahnsteigebene verdeutlichen, dass trotz punktueller Verbesserungen (Lichtbänder, Farbgebung) Handlungsbedarf besteht.

Die beiden Visualisierungen zeigen, wie eine veränderte Fassade aussehen könnte (vgl. Bestandsfoto: S. 10, Abb. 21).



Scharfreiterrung

Oberflächenbahnhof der Linie U1

Ausgangslage

Typisch für die Architektur der ersten, 1972 in Betrieb gegangenen Stationen, zu denen auch der U-Bahnhof Scharfreiterrung gehört, ist die konsequente Verwendung von Sichtbeton, der nicht nur das Zugangsbauwerk, sondern auch die darunter liegende Bahnsteigebene dominiert. Allerdings erhielt der Bahnhof Scharfreiterrung im Laufe der Zeit ein „Facelifting“, indem das Innere des Zugangsbauwerks mit einem freundlich wirkenden, gelben Anstrich versehen wurde. Dass das Erscheinungsbild dennoch einer dringenden Verbesserung bedarf, hängt unter anderem eng mit weiteren, nachträglich vorgenommenen Sanierungsmaßnahmen zusammen: Da Leitungen nur auf den Betonflächen verlegt werden können, entstanden an vielen Stellen Lösungen, die provisorisch wirken und in völligem Widerspruch zur Klarheit der ursprünglichen Entwurfsidee stehen.

Erste Ideen

Eine mögliche Maßnahme zur Verbesserung des Erscheinungsbildes auf der Bahnsteigebene ist die Verkleidung der Bahnsteigdächer und Stützen; dadurch können Leitungen „versteckt“ verlegt werden. Außerdem wird die Aufenthaltsqualität durch eine freundlichere Gestaltung (Idee hierfür: Verwendung von gelben Fassadenplatten) erhöht. Durch die Reduzierung der vorhandenen Aufbauten auf das technisch Notwendige soll die Transparenz auf den Bahnsteigen erhöht werden. Für das Zugangsbauwerk wurden in einem ersten Ansatz ebenfalls Vorschläge gemacht; hier geht es vor allem um eine gestalterische Aufwertung der Wand- und Deckenflächen.

Zusammenhang mit „Sowieso-Maßnahmen“

Auch am U-Bahnhof Scharfreiterrung stehen umfangreiche Sanierungsarbeiten (vor allem zur Betoninstandsetzung) an, deren Umsetzung mit den Maßnahmen zur Aufwertung des Erscheinungsbildes koordiniert werden kann.

Abb. 28-31 (von oben nach unten):

Die Architektur ist von einer klaren Formensprache gekennzeichnet; problematisch sind allerdings unter anderem die Außenflächen des Zugangsbauwerkes, die aufgrund nachträglicher Anstriche unruhig und wenig einladend wirken.

Die Visualisierungen der Außenansicht und der Verteilerebene zeigen einige der Ideen zur Aufwertung; von zentraler Bedeutung sind die versteckte Leitungsführung durch Verkleidungen und das freundlichere Erscheinungsbild.

Zu den Vorschlägen für den U-Bahnhof Scharfreiterrung siehe auch die Visualisierung der Bahnsteigebene auf dem Titelbild.



Frankenstraße

Unterirdischer Bahnhof der Linie U1

Ausgangslage

Hauptansatzpunkte für eine Verbesserung des Erscheinungsbildes am U-Bahnhof Frankenstraße sind die große, kalt wirkende Verteilerebene am Südkopf sowie die dortigen Zugangsbauwerke, die aufgrund ihrer Sichtbetonflächen dunkel und wenig einladend sind.

Die Bahnsteigebene hingegen bietet nur wenig Anlass zu Kritik, da die Gestaltung der Wände und Stützen auch etwa vierzig Jahre nach dem Bau der Station klar und zeitlos wirkt. Einzig die Decke bedarf möglicherweise einer Aufwertung.

Erste Ideen

In einem ersten Schritt konzentrierten sich die vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Sanierung des östlich der Katzwanger Straße gelegenen Zugangsbauwerks. Wichtigste Ziele waren dabei Transparenz, Helligkeit und Freundlichkeit. Als Idee visualisiert wurde unter anderem ein gläserner Baukörper; auch mit Fassadenplatten und unterschiedlich gestalteten Farbflächen wurde experimentiert. Da die Defizite dieses Zugangs analog auch für den Übergang zum Busbahnhof und zur Straßenbahn gelten, sollten die Maßnahmen zur Aufwertung auch bei diesen Bauwerken Anwendung finden.

Die ersten Ideen für die Verteilerhalle sahen die Umgestaltung der langen, unattraktiven Wandfläche vor: Zum Beispiel könnte hier durch eine vorgesetzte, gläserne Schale eine Ausstellungsfläche entstehen, die den großen Raum auflockert und interessanter macht.

Auch für die Bahnsteigebene wurden Vorschläge erarbeitet: Die Fläche über den Gleisen sollte weiß gestrichen werden und dadurch ein freundlicheres Aussehen erhalten; die als Deckenverkleidung dienenden Kunststoffpaneele könnten durch ein anderes Material (z.B. Streckmetall oder Lochblech) ersetzt und mit einer (eventuell als Zusatzbeleuchtung dienenden) Illumination versehen werden.

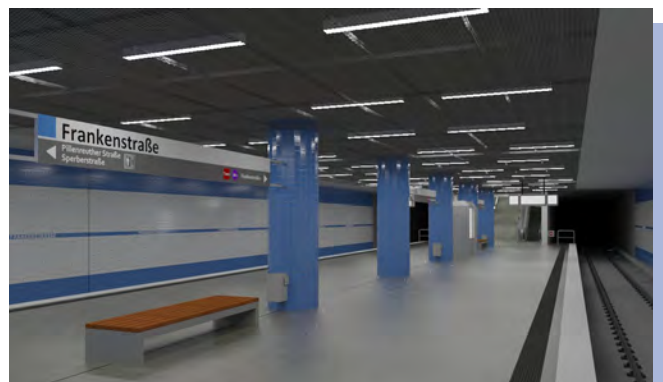
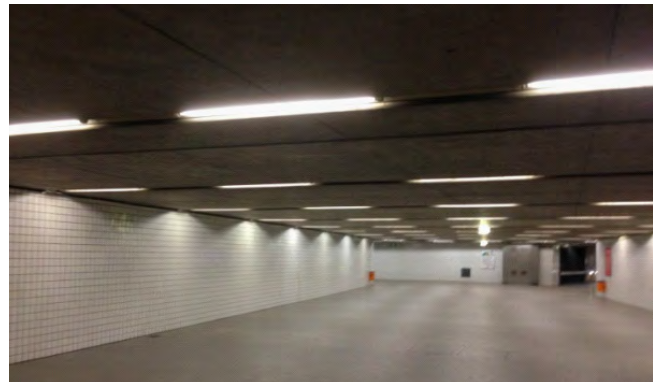


Abb. 32-35 (von oben nach unten):

Funktional, aber ohne Aufenthaltsqualität ist die Verteilerhalle am Südkopf.

Die Aufnahme des südöstlichen Zugangsbauwerks zeigt, wie abweisend dieser Zugang ist; dies gilt gleichermaßen für die Zugänge zum Bus und zur Straßenbahn.

Die Visualisierungen zeigen erste Vorschläge zur Aufwertung (Zugangsbauwerk und Bahnsteigebene).

Rothenburger Straße

Röhrenbahnhof mit Schnittstelle zur S-Bahn

Ausgangslage

Beim U-Bahnhof Rothenburger Straße handelt es sich um einen Umsteigebahnhof zur S-Bahn, der funktionale, gestalterische und städtebauliche Defizite aufweist. Vor allem der nördliche Zugang mit dem direkten Übergang zwischen S- und U-Bahn wirkt provisorisch und bietet kaum Aufenthaltsqualität.

Die Bahnsteigebene ist architektonisch maßgeblich gekennzeichnet durch die bergmännische Bauweise der Station: Anders als beispielsweise am U-Bahnhof Frankenstraße gibt es keinen übersichtlichen Mittelbahnsteig, sondern zwei räumlich weitgehend getrennte Seitenbahnsteige, die an den Köpfen und in der Mitte durch Querspangen miteinander verbunden sind. Aus diesem Grund und wegen der Wand- und Deckenoberflächen - hier wurde bewusst ein zur Konstruktion passender, rauher Spritzbeton gewählt - macht die Bahnsteigebene insgesamt einen eher düsteren Eindruck.

Erste Ideen

Wichtigstes Ziel möglicher Maßnahmen auf der Bahnsteigebene ist die Schaffung einer freundlicheren Atmosphäre bei gleichzeitigem Erhalt der architektonischen Idee. Demzufolge geht es vor allem um Helligkeit und Aufenthaltsqualität - erreicht werden kann dies zum Beispiel durch zusätzliche Beleuchtung (Lichteffekte, punktuellen Anstrahlen der Wände oder Decken) und die Nutzung der mittleren Querverbindung als „Lounge“ mit Sitzgelegenheiten und farbiger Gestaltung.

An den Zugängen gibt es unterschiedliche Aufgaben; wichtig ist hier unter anderem die Aufwertung des Übergangsbereiches zur S-Bahn durch eine attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums. Allerdings müssen dabei planerische und bauzeitliche Abhängigkeiten mit dem beabsichtigten Ausbau des Frankenschnellweges beachtet werden.

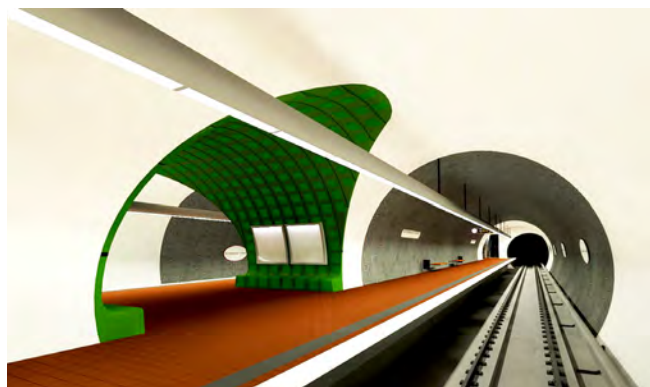


Abb. 36-39 (von oben nach unten):

Der nördliche Zugangsbereich hat keine räumliche Qualität und wirkt wenig einladend.

Die Bahnsteigebene wirkt etwas dunkel und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Neu und funktional zufriedenstellend ist die Beleuchtung mit den durchgehenden Lichtbändern.

Die Visualisierungen des Übergangsbereichs zur S-Bahn und der Bahnsteigebene zeigen die bisherigen Ideen zur Aufwertung.

Wie geht es weiter?

Schritt für Schritt: Von der Studie zur Umsetzung

Priorisierung

Aufgrund der beschriebenen Abhängigkeiten mit ohnehin vorgesehenen Instandsetzungsmaßnahmen werden die Pilotbahnhöfe Muggenhof und Scharfreiterrung prioritär behandelt. Hingegen sind die zeitlichen Abhängigkeiten bei den U-Bahnhöfen Frankenstraße und Rothenburger Straße weniger eng, sodass hier derzeit keine temporären Vorgaben für den Planungs- und Umsetzungsprozess bestehen.

Nächste Planungsschritte

Die beschriebenen Maßnahmen wurden im Lenkungskreis vorgestellt und bezüglich ihrer Sinnhaftigkeit und grundsätzlichen Umsetzbarkeit diskutiert. Dennoch können diese zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur erste Ideen darstellen. Wichtig ist daher die Konkretisierung dieser Überlegungen, wobei sich die nächsten Planungsschritte an den einzelnen Pilotbahnhöfen durchaus unterscheiden:

- Vor allem wegen der städtebaulichen Sensibilität der Aufgabe wird am U-Bahnhof Muggenhof die Durchführung eines Wettbewerbs empfohlen. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass sich die Wettbewerbsvorgaben an realisierbaren und finanzierbaren Rahmenbedingungen orientieren. Die weiteren Schritte (Wettbewerb, Durchführung als Architekturentwurf) müssen eng mit der Stadt Nürnberg und der VAG abgestimmt sowie mit der Öffentlichkeit diskutiert werden.
- Am U-Bahnhof Scharfreiterrung sollten die bestehenden Ideen für die Aufwertung der Bahnsteigebene und des Zugangsbauwerks im Zuge einer Objektplanung weiterentwickelt werden.
- Ähnliches gilt auch für die Stationen Frankenstraße und Rothenburger Straße. Allerdings müssen die bislang vorliegenden Ideen hier noch konkretisiert werden. Beim U-Bahnhof Frankenstraße geht es dabei um den Umgang mit der Decke auf der Bahnsteigebene und die einladende Gestaltung der Zugänge; beim U-Bahnhof Rothenburger Straße stehen die Gestaltung des düster wirkenden, röhrenförmigen Bahnsteigbereichs und die Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG zur Umgestaltung des Übergangsbereiches zwischen U- und S-Bahn im Vordergrund.

Kosten

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden für die Pilotbahnhöfe Muggenhof und Scharfreiterrung erste Kostenschätzungen erarbeitet und im Lenkungskreis abgestimmt. Allerdings kann es sich jeweils nur um eine erste, noch sehr grobe Annäherung als Größenordnung handeln. Ein Großteil der Kosten im siebenstelligen Euro-Bereich sind dabei technisch bedingten Instandhaltungsmaßnahmen geschuldet, die ohnehin durchgeführt werden müssen.

Abstimmung in Gremien

Sollen die ersten Ideen in konkrete Verbesserungen für die Fahrgäste münden, müssen die Planungen weiterentwickelt werden. Doch dies kann nur geschehen, wenn die Maßnahmen in den hierfür zuständigen Gremien der Stadt Nürnberg und der VAG behandelt und bestätigt werden. Letztlich geht es darum, dass die Finanzierung der Mehrkosten, die aus der Verbesserung der Funktionalität und des Erscheinungsbildes resultieren, im Haushalt abgebildet wird.

Weitere Projekte

Von Vorneherein bestand ein wesentliches Ziel des Projektes in der Übertragbarkeit der für die Pilotbahnhöfe vorgeschlagenen Maßnahmen auf andere Stationen - gerade die Querschnittsthemen bieten hierfür Ansatzpunkte. Strategisches Ziel bleibt, die Idee angemessen aufgewerteter Bahnhöfe auf das ganze Netz zu übertragen und auch Bahnhöfe mit komplexeren Strukturen mit einzubeziehen.

Abb. 40: Handlungsbedarf besteht beispielsweise auch beim U-Bahnhof Messe.

