



U-Bahnhof Georg-Brauchle-Ring





Moosachs neuer U-Bahnhof setzt oberirdisch Zeichen. Nichts weist auf das gewaltige Farbgewitter hin, das den Fahrgast im Untergrund erwartet.



Bei der barrierefreien Ausstattung zählen die Details: Zum Beispiel haptische Bedientableaus in den Aufzügen, Handläufe auf 85 Zentimeter Höhe, ein durchgehendes Blindenleitsystem vom Eingang bis zur U-Bahntür.

Der Ort ist allen Münchnern vertraut, nur wenige aber könnten den Georg-Brauchle-Ring beschreiben. Seit Oktober 2003 ist die Verkehrsschneise im Norden ganz bequem – und garantiert ohne Stau – zu erreichen. Die U1 macht es möglich. Keine Spur von Schwerlastern und Pendlern auf dem Weg zum Mittleren Ring, keine Spur von Hektik zur Rushhour. Stattdessen großer Bahnhof für die Kunst. Der Untergrund explodiert förmlich vor Farbe. Gelb, Blau, Grün und Rot leuchten die Wände. Aus 400 Metalltafeln formte Franz Ackermann zwei riesige Farbfelder. »Die Große Reise« heißt seine parallel zum Bahnsteig angelegte Arbeit, und groß ist nicht nur das Thema, das der Künstler in zahlreichen Schwarz-Weiß-Fotografien von Städten und Situationen innerhalb der vibrierenden Farbwand entwickelt, groß ist auch das Format der Metalltafeln. 135 Kilogramm wiegt jedes der 400 präzise montierten Rechtecke, fast 30 Tonnen trägt jede Wand: Eine Glanzleistung der Ingenieure, die auf über 120 Metern Länge gerade zehn Millimeter Fugenraster zuließen. Bei der Montage wurden die Einzelelemente per Laser in die Flucht gebracht und anschließend fixiert. Nun pulsieren die Wände förmlich im Rhythmus der Farbfelder. Wie Gedankenketzen hat Ackermann persönliche Bildtafeln in die Komposition eingestreut: Fotos von eigenen Arbeiten mit ihren charakteristischen Wirbeln ebenso wie Fotografien aus aller Welt.

Hier hängt der muschelförmige Musikpavillon auf der Ostseeinsel Rügen, dort erkennt man Sydneys Oper, und weiter vorne prangt Istanbuls Hagia Sophia. Dazwischen der wiederkehrende Schriftzug »Georg-Brauchle-Ring«, weiße Schrift auf grauem Grund, wie ein Anker, der verhindert, dass man sich wegtreiben lässt und ganz vergisst, dass man eigentlich in Moosach steht und auf die U-Bahn wartet – und nicht mitten in New York die Subway nimmt. So selbstverständlich treffen sich Große Welt und Nahsichten, als hätte Ackermann nur kurzerhand sein Fotoalbum ausgeleert und über die Wände verteilt, dass sich Bezüge plötzlich umkehren. Das Eigene wirkt fremd, und das Ferne ganz nah. Der Brunnen da – ist der nicht aus der Borstei? Der Stadtplan zeigt aber

Die Linie U1 West wächst zwei Stationen weiter Richtung Norden. Nach dem Georg-Brauchle-Ring wird am Kreuzungsbahnhof OEZ gebaut. Von dort aus wird die U3 Nord bis zum S-Bahnhof Moosach führen.



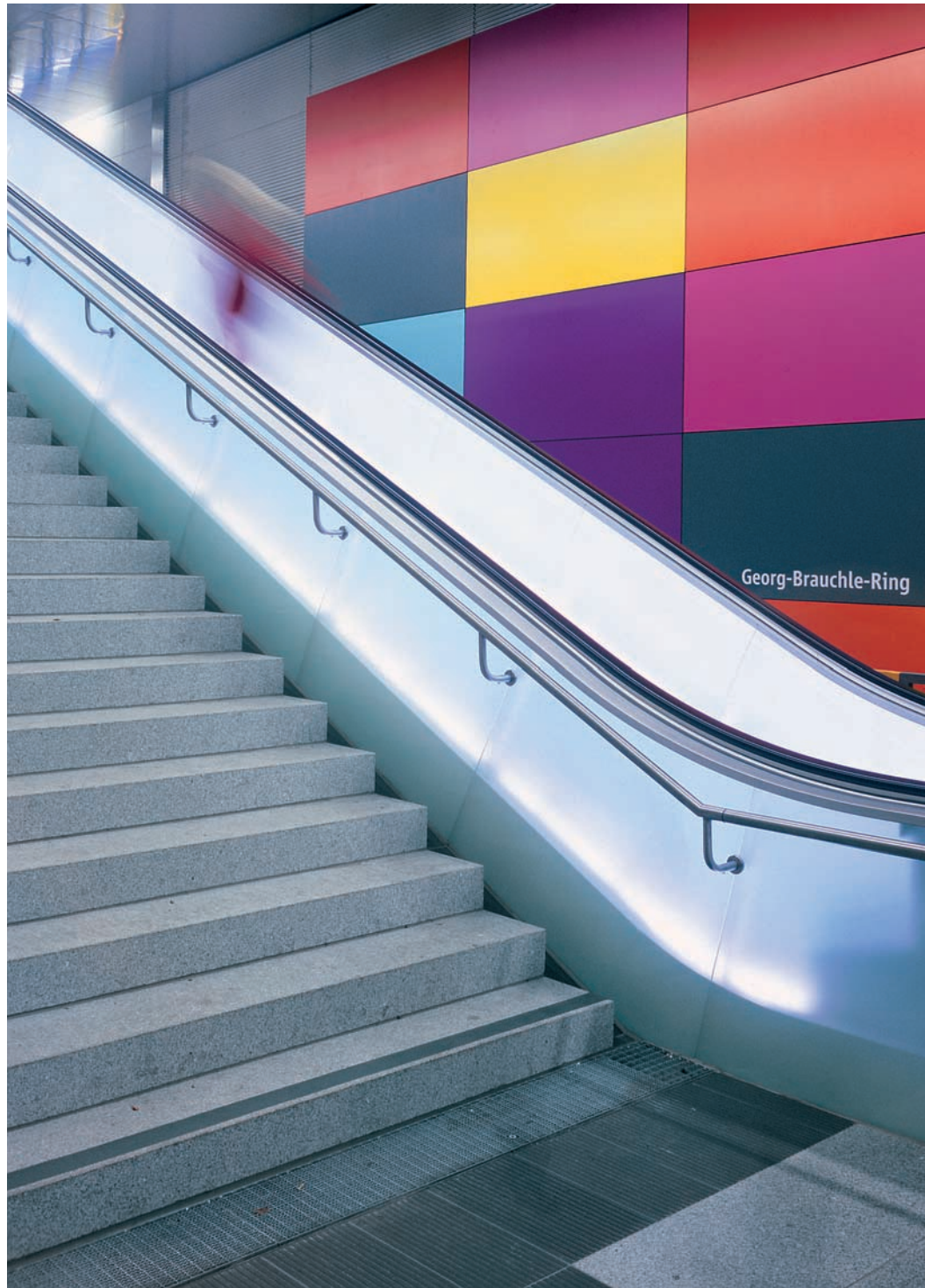
Mit Schwung in den Untergrund. Im Hintergrund »Uptown München«, derzeit Münchens höchster Büroturm.



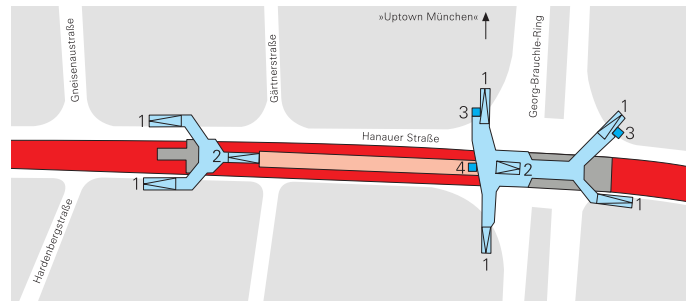


Klar und funktional gestaltet:
das Zwischengeschoss mit Blick
auf den Laden-Kiosk.

Ein Fest der Farben: die hinter-
leuchtete Fahrtreppe vor Franz
Ackermanns großflächiger
Wandarbeit.



- Verkehrsflächen
(Zugänge und Schalterhallen)
- Bahnsteig
- Gleisbereich
- Betriebsräume



Lageplan

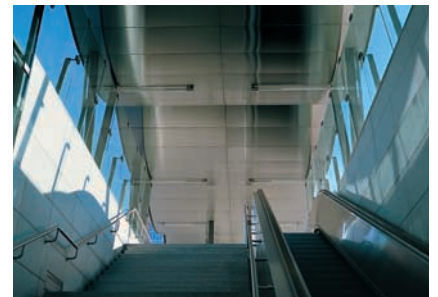


- 1 Treppenanlage Oberfläche/Schalterhalle
- 2 Treppenanlage Schalterhalle/Bahnsteig
- 3 Aufzug Oberfläche/Schalterhalle
- 4 Aufzug Schalterhalle/Bahnsteig

Manhattan. Bezüge kommen in Fluss, sobald die Besucher diese Wand mit Erinnerungen aufladen, mit eigenen Bildern an Menschen und Orte: die ersten Ferien, der Flieger, die Stadt am Meer – weggewischt erst von der einfahrenden U-Bahn.

Es geht abwärts, Meter für Meter verschwindet der Georg-Brauchle-Ring. Dafür taucht eine andere Welt auf, eine Kunstwelt aus Edelstahl, Glas und Granit: offene Verkehrsarchitektur mit Aufzügen, beleuchteten Fahrtreppen, transparenten Brüstungen, Blindenleitstreifen und rechteckigen Handläufen. Alles ist genau miteinander verbunden. Fahrgäste gehen zielstrebig von den Außenüberdachungen über das Zwischengeschoss bis zum Bahnsteig. Am Kreuzungspunkt der südlichen Zugänge liegt der Laden-Kiosk. Seine Glastüren reichen bis zum Boden. Der Blick geht weiter, streift die geschliffenen Granitplatten der Wände und die metallglänzende Decke, und verliert sich in der zweigeschossigen Bahnsteighalle. Am Georg-Brauchle-Ring herrscht eine noble Atmosphäre. Granit und Stahl schaffen den idealen Rahmen für die Farbgewitter am Bahnsteig. Überhaupt nimmt sich die Architektur zurück und spielt nur ihre Dimensionen aus. Sieben Meter sind es bis zur Decke des über 120 Meter langen Bahnsteigs. Hier öffnet sich ein Raum, wie er nur selten zu finden ist, stützenlos und geradlinig. Ein einziger Rhythmus prägt den Innenausbau: Eins zu zwei. So lautet das Verhältnis von Höhe zu Breite der Wandplatten, und dieses Maß taucht überall auf: Boden und Wände wachsen subtil zusammen, Ackermanns Farbkaskaden finden Widerhall in den Steinplatten des Bahnsteigs. Eins zu zwei lautet auch hier das Maß. Die barrierefreie U-Bahnstation Georg-Brauchle-Ring zeigt, wie moderne Dienstleistungsarchitektur nicht nur dient, sondern anregt und weiterträgt, in einer Symbiose aus Gebautem und Kunst.

Wie entsteht so ein Verkehrsbauwerk für rund 30 500 Fahrgäste am Tag? Ein Gigant aus 77 000 Tonnen Beton und 7 000 Tonnen Stahl? Im Mai 1998 rücken die Baumaschinen an und treiben Schlitzwände bis in wasserundurchlässige Schichten vor. Geschützt von ihren 120 Zentimetern Stahlbeton und einem 150 Zentimeter dicken Stahlbetondeckel heben darauf-



Zur Sonne, ins Licht. Wer den Bahnhof verlässt, erlebt, wie sich die Architektur wandelt, filigraner wird und leichter.



Zwischengeschoss mit Aussicht. Hier bleibt kurz stehen, wer sich die Größe des Bahnhofs vergegenwärtigen will.



hin Bagger fast 200 000 Kubikmeter Erde aus, Platz genug für die ganze U-Bahn-Station, ihre Zwischengeschosse und Erschließungskorridore. Eine Betonbodenplatte schließt das gewaltige unterirdische Volumen nach unten ab. Nun kann der Innenausbau beginnen. Die so genannte Schlitzwand-Deckelbauweise schafft große, stützenfreie Räume, mit offenen Sichtverbindungen.



Zwischenhalt mit Aussicht auf Kunst. An Ackermanns Wandarbeit kommt niemand vorbei.

Der Ort ist ein Erlebnis. Man muss sich nur hinabwagen in den Untergrund und die Welten erkunden, die die Architekten und Ingenieure des Baureferats zusammen mit Franz Ackermann ausgebreitet haben. Die Station vernetzt Industrie und Dienstleistungsunternehmen, die sich längst am Georg-Brauchle-Ring niedergelassen haben. Nur einen Steinwurf entfernt liegen die Hauptzentrale des Abfallwirtschaftsbetriebs München und der Stadtwerke München, gleich neben dem Ausgang ragt »Uptown München« auf, mit 146 Metern Münchens zurzeit höchster Büroturm. Der Beton- und Glasgigant reißt den Blick nach oben, Stockwerk für Stockwerk. Größer nur ist Moosachs neue U-Bahn-Station, mit den beidseits anschließenden Streckentunneln 780 Meter lang, dabei fast unsichtbar. Um sie herum ist der Wandel des Münchner Nordens mit Händen zu greifen, weg von der gesichtslosen Peripherie, hin zu einem Dienstleistungszentrum; das ganze Stadtgefüge wird neu definiert und ein Ort mit Gesicht geschaffen, den man im Gedächtnis behält, zwischen kleinen und großen Reisen des Alltags.

Der U-Bahnhof Georg-Brauchle-Ring ist der erste einer neuen Generation von U-Bahnhöfen, bei denen Kunst eine prägende Rolle spielt; eine Konzeption, die im Rahmen des vom Baureferat betreuten Kunst-am-Bau-Programms der Stadt München entstand. Weitere »Kunstbahnhöfe« folgen mit Arbeiten von Olaf Metzel (Olympia-Einkaufs-Zentrum), Rudolf Herz (Olympiapark Nord) und Peter Kogler (Fröttmaning).



Die mit Edelstahl verkleidete Decke vervielfacht den gewaltigen Raum. Zu beiden Seiten hat Franz Ackermann einen von Fotos durchbrochenen Rhythmus aus farbigen Platten geschaffen.



Titel:
Stadt, Kunst, Geschwindigkeit –
eine klassische Verbindung.
Die einfahrende U-Bahn korres-
pondiert mit Franz Ackermanns
Arbeit »Die Große Reise«.

Bauherr
Landeshauptstadt München
Projektleitung und Vorplanung
Landeshauptstadt München
Baureferat (U-Bahn-Bau)
Nutzer
Stadtwerke München GmbH,
Unternehmensbereich Verkehr, MVG

Entwurfs- und Konstruktionsplanung
Rohbau, sowie Bauaufsicht Rohbau
Baureferat (U-Bahn-Bau)
Jürgen Rasokat
Gottfried Doll
Dr. Stefan Scharrer
Tragwerksplanung
Ingenieurbüro EDR, München
Projektbetreuung
Baureferat (U-Bahn-Bau)
Rolf Trefzer
Ausführungsplanung der
Betriebsausrüstung mit den Gewerken
– Gleisbau
– Fahrstromanlagen
– Nachrichtentechnik
– Elektrische Anlagen
– Maschinenanlagen und Haustechnik
Baureferat (U-Bahn-Bau)
Klaus Kuchlbauer
Helmut Fischer
Gerald Weinhart
Herbert Jahnke
Carmen Unterreithmeier
Gesamtplanung Rohbau und Innen-
ausbau
Baureferat (U-Bahn-Bau)
Paul Kramer
Burkhard Schäffer
Kunst
Franz Ackermann, Berlin

Bauwerk
U-Bahnhof mit beidseitig anschließenden
Streckentunneln, insgesamt 780 m lang.
Unterirdischer Bahnhof mit Mittelbahn-
steig, zwei Schalterhallen, sechs Aus-
gängen und drei Aufzügen.
Bodenaushub 160 000 m³
Schlitzwandfläche 30 000 m²
Spundwandverbau 7 500 m²
Beton 72 000 m³
Stahl 7 000 t
Fertigteil-Gleiströge 1 680 m
Baukosten
61,7 Mio. Euro
Baubeginn
Mai 1998
Fertigstellung
Oktober 2003



Untergrundarbeit in Schlitz-
wand-Deckelbauweise: Seitlich
Schlitzwände einfräsen, darüber
einen Deckel betonieren,
Erde drauf, fertig. Nun wird der
U-Bahnhof ausgebaggert.

Herausgeber:
Landeshauptstadt München
Baureferat
Friedenstraße 40
81660 München
Projektleitung Publikationen:
Pressestelle der Referatsleitung
Dezember 2003

Gestaltung:
Guido Hoffmann, Visuelle Gestaltung
Redaktion: Judith Ammon
Text: Oliver Herwig
Fotos: Florian Holzherr; Baureferat (S. 8)
Zeichnung: Martin Gieshoidt (Baureferat)
Lithografie: Fotolito Longo
Druck: Gotteswinter GmbH