Landeshauptstadt
München
Baureferat

U-Bahnhöfe München 1997 – 2010

Dokumentation

U-Bahnhöfe München 1997 – 2010

Dokumentation

Der Münchner Norden ist seit mehreren Jahren ein „hot spot“ des U-Bahn-Baus: Die Linie U1 West wuchs schon in den vergangenen Jahren mit den Bahnhöfen Georg-Brauchle-Ring und Olympia-Einkaufszentrum um zwei Stationen weiter in Richtung Norden. Mit der Eröffnung des Bahnhofs Olympia-Einkaufszentrum der Linie U3 Nord sowie des Bahnhofs Oberwiesenfeld 2007 wurde das U-Bahn-Netz weiter ausgebaut. Die etwa 2,2 Kilometer lange Strecke mit dem Kreuzungsbahnhof Olympia-Einkaufszentrum schuf neue Umsteige- und Verbindungsmöglichkeiten. Am Bahnhof Olympia-Einkaufszentrum endet die Linie U3 Nord jedoch nicht: Die Arbeiten am letzten Bauabschnitt bis zum S-Bahnhof Moosach befinden sich in den „letzten Zügen“, und die Vorbereitungen für die feierliche Inbetriebnahme und Eröffnung dieser Linie am 11. Dezember 2010 laufen auf Hochtouren. Über den Bahnhof Moosacher St.-Martins-Platz gelangt man künftig zum Bahnhof Moosach. Den rund zwei Kilometer langen neuen Streckenabschnitt der U3 Nord vom Olympia-Einkaufszentrum bis Moosach werden in Zukunft zirka 40.000 Fahrgäste pro Tag nutzen. Sie erhalten damit nicht nur eine optimale Verkehrsanbindung vom Münchner Norden in Richtung Olympiapark, Schwabing und Innenstadt, sondern auch eine komfortable Umsteigemöglichkeit zur Flughafenlinie S1.

Das U-Bahn-Netz umfasst mit der Fertigstellung der beiden Moosacher Bahnhöfe dann eine Länge von rund 100 Kilometern mit – die vier Kreuzungsbahnhöfe eingeschlossen – 100 Bahnhöfen. Wie richtig und wichtig es war, dass die Stadt den Ausbau der U-Bahn seit ihrer Inbetriebnahme am 19. Oktober 1971 konsequent betreibt, zeigt sich an der Einstellung der Münchnerinnen und Münchner zur U-Bahn: Sie ist besonders beliebt und deshalb auch das am meisten genutzte öffentliche Verkehrsmittel. Bei der U-Bahn nimmt die Zahl der Fahrgäste inzwischen sogar seit sieben Jahren stetig zu. Rund 351 Millionen waren 2009 mit ihr unterwegs, 15 Millionen mehr als noch 2007. Seit meinem Amtsantritt 1993 ist das Münchner U-Bahn-Netz von knapp 65 auf über 100 Kilometer angewachsen. 14 neue Ausbauabschnitte mit mehr als 40 Kilometern Länge und aktuell 32 neuen U-Bahnhöfen werden dann einschließlich der beiden neuen Moosacher U-Bahnhöfe eröffnet sein.

Mit der Inbetriebnahme der beiden Moosacher Bahnhöfe ist die Geschichte des Münchner U-Bahn-Baus noch nicht beendet: In Planung befinden sich derzeit die Verlängerung der U4 vom Arabellapark nach Englschalking und die Verlängerung der U6 vom Klinikum Großhadern nach Martinsried. Verschiedene weitere Optionen werden noch untersucht, so die Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing. Auch eine zusätzliche U-Bahn-Neubaustrecke zwischen Implerstraße und Münchner Freiheit wäre sinnvoll, um die U-Bahn im Innenstadtbereich zu entlasten.

Die Beliebtheit der Münchner U-Bahn ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass es hierbei schon lange nicht nur um Funktionalität geht. An vielen U-Bahnhöfen ist eine einzigartige sehenswerte Architektur im Untergrund entstanden. Mit dem U-Bahnhof Georg-Brauchle-Ring ging der erste einer neuen Generation von U-Bahnhöfen, bei denen Kunst eine prägende Rolle spielt, in Betrieb; eine Konzeption, die im Rahmen des vom Baureferat betreuten Kunst-am-Bau-Programms der Stadt München entstand. So schaffen die U-Bahnhöfe Orte der Identifikation, die man zwischen den Reisen des Alltags im Gedächtnis behält. Ich bin sicher, dass die vorliegende Broschüre dies eindrucksvoll belegt.

Ihr Christian Ude

Christian Ude
Oberbürgermeister

Seit dem Erscheinen des Buches von Christoph Hackelsberger zur U-Bahn Architektur in München im Jahr 1997 ist im U-Bahn-Bau viel passiert. Die bevorstehende Eröffnung des 100. U-Bahnhofs haben wir zum Anlass genommen, die seither entstandenen Bahnhöfe in einer gesonderten Broschüre zusammenzustellen: Am 23. Mai 1998 wurde die U1 West um zwei Bahnhöfe bis zum Westfriedhof verlängert. Die nächste Eröffnung eines ganzen Linienastes fand am 29. Mai 1999 statt, als die U2 ab Innsbrucker Ring über Trudering bis zur Neuen Messe in Riem den Betrieb aufnahm. Die Aktivitäten des seit dem Jahr 1998 für den U-Bahn-Bau zuständigen Baureferats konzentrieren sich seit einiger Zeit auf den Münchner Norden: Hier wurden sowohl die U3 als auch die U1 verlängert. Den Anfang machte die Verlängerung der U1 zum Georg-Brauchle-Ring am 18. Oktober 2003. Ein Jahr später, am 31. Oktober 2004, wurde das U-Bahn-Netz bis zum Olympia-Einkaufszentrum (OEZ) weiter geknüpft, darunter der im Rohbau bereits fertig gestellte Kreuzungsbahnhof der U3. Die U3 führt seit Oktober 2007 bis zum OEZ, ab Dezember 2010 schließlich auch zum S-Bahnhof Moosach – der neuen Endstation.

Die Verlängerung der U6 nach Garching-Forschungszentrum zum 14. Oktober 2006 stellt eine Besonderheit dar: Während bei allen anderen fertig gestellten und im Bau befindlichen Bahnhöfen die Landeshauptstadt München selbst Bauherrin ist, beauftragte die Stadt Garching als Bauherrin der beiden neuen U-Bahnhöfe die damalige Hauptabteilung U-Bahn-Bau im Baureferat mit der Planung und Gesamtgestaltung beider Bahnhöfe.

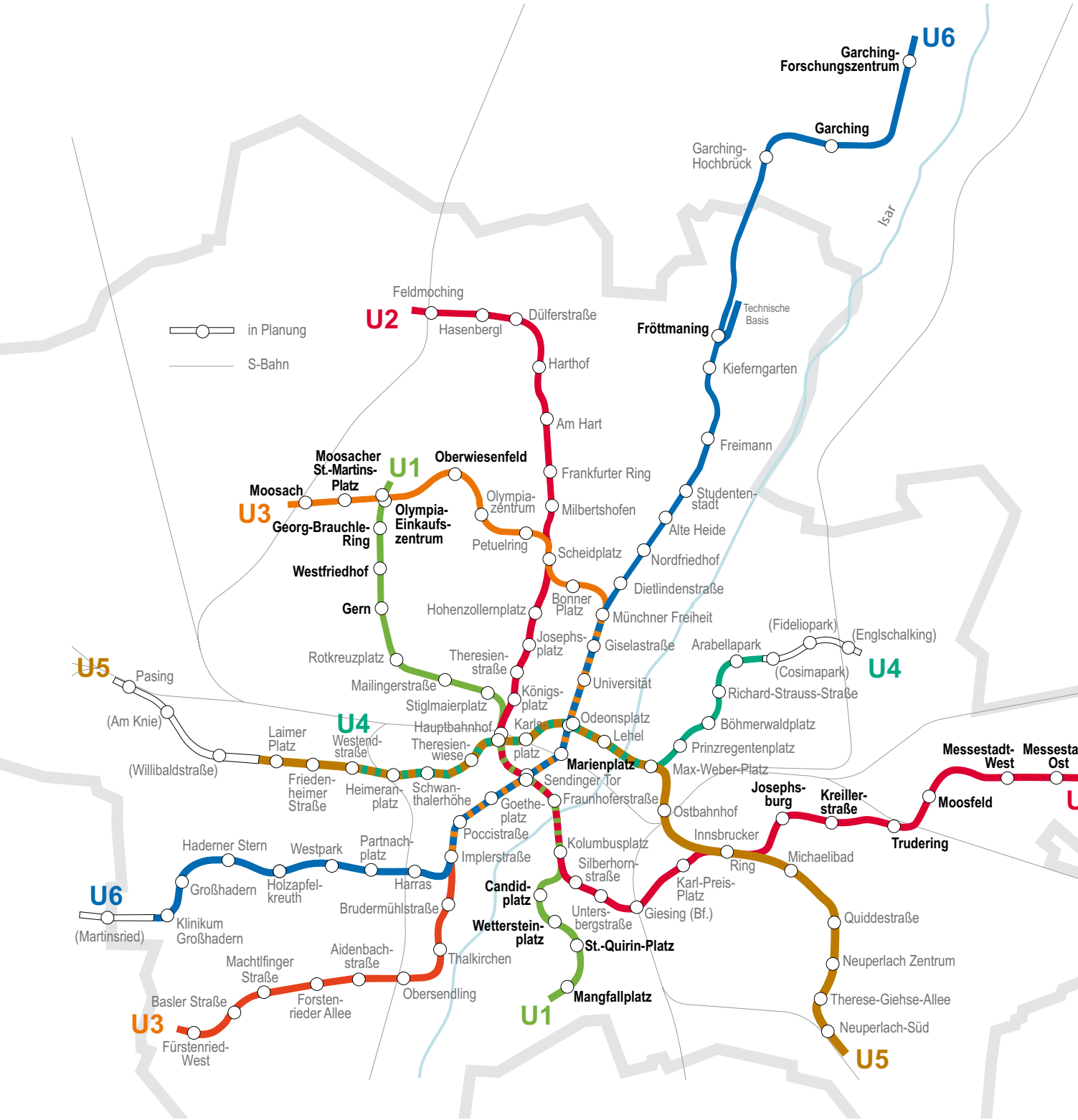
Übrigens, zu Beginn des Jahres 2007 fusionierten die bisherige Hauptabteilung U-Bahn-Bau und die Abteilung T4 Ingenieurbauwerke und Gewässer der Hauptabteilung Tiefbau zur Hauptabteilung Ingenieurbau. Bereits Anfang 2008 konnte die neue Hauptabteilungsstruktur in ihrer endgültigen Form umgesetzt werden. Ziel der Zusammenlegung der Organisationsstruktur war es, Synergien insbesondere im Tunnelbau zu gewinnen. Ein weiterer wesentlicher Aspekt dieser Umstrukturierung war die Zukunftssicherung des U-Bahn-Know-hows unter dem Dach des Baureferats. Unabhängig davon, in welcher Organisationsstruktur die U-Bahn-Bauer tätig wurden, zwei wesentliche Qualitätsmerkmale zeichneten sie schon immer aus: Hohe Professionalität und das Ziel, die betroffenen Anlieger durch Veranstaltungen und Broschüren intensiv über die Baumaßnahmen zu informieren. Damit konnte der Münchner U-Bahn-Bau trotz der nicht zu vermeidenden Belästigungen und Belastungen stets ein hohes Maß an Akzeptanz in der Bevölkerung erreichen.

U-Bahnhöfe sind nicht allein nur Ingenieurbauwerke. Ihre Gestaltung ist vielmehr auch Ausdruck des Zeitpunktes ihrer Entstehung. Damit begibt man sich bei einer Fahrt mit der Münchner U-Bahn gleichsam auf eine Zeitreise der U-Bahn-Architektur. Eine interessante Entwicklung wurde durch das Baureferat mit der neuen Generation von „Kunst-Bahnhöfen“ eingeschlagen. Mit Erfolg: Für seine zweiteilige Wandarbeit „Die große Reise“ im U-Bahnhof Georg-Brauchle-Ring wurde der Künstler Franz Ackermann am 17. Juni 2005 mit dem mfi-Preis Kunst am Bau ausgezeichnet.

Welche Qualität nicht nur unsere „Kunstbahnhöfe“ haben, zeigen die Illustrationen in dieser Broschüre eindrucksvoll. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern viel Freude beim Betrachten und Lesen!

Rosemarie Hingerl
Berufsmäßige Stadträtin
Leiterin des Baureferats

U-Bahn-Netzplan



Inhaltsverzeichnis

U1

Candidplatz	06
Wettersteinplatz	08
St.-Quirin-Platz	10
Mangfallplatz	12
Gern	14
Westfriedhof	16
Georg-Brauchle-Ring	30
Olympia-Einkaufszentrum	32

U2

Josephsburg	18
Kreillerstraße	20
Trudering	22
Moosfeld	24
Messestadt-West	26
Messestadt-Ost	28

U3

Oberwiesenfeld	40
Olympia-Einkaufszentrum	42
Moosacher St.-Martins-Platz	44
Moosach	46

U6

Garching	38
Garching-Forschungszentrum	39
Fröttmaning	34
Bahnsteigerweiterung Marienplatz	36

Tabellarische Übersicht der U-Bahnstrecken	48
Fotonachweis	59
Impressum	50

Candidplatz

In den Farben des Regenbogens strahlt die Bahnsteighalle der Station Candidplatz. Die linienförmige Beleuchtung betont den leicht gebogenen Gleisverlauf, der die Halle kennzeichnet.

Regenbogen unter Tage

U-Bahn-Linie:
U1

Eröffnung:
08. November 1997

Bauweise:
Bohrpfahl-Deckelbauweise mit Beton-Innenschale

Architektur:
Rohbauplanung und Innenausbaukonzept: U-Bahn-Referat

Ausführungsplanung:
Architekturbüro Egon Konrad

Bahnhof mit schwerer Last
Nachdem die U1 die gemeinsame Strecke mit der U2 am Kolumbusplatz verlassen hat, erreicht sie einen der farbenfrohsten U-Bahnhöfe, die Station Candidplatz. Sie liegt unter der Pilgersheimer Straße. An der Oberfläche kreuzt im südlichen Bereich die Candidbrücke am Mittleren Ring. Deshalb wurde der in einer Kurve liegende Bahnsteig mit einer mittigen Stützenreihe ausgeführt.

Schmetterling im Untergrund
Benannt ist der Bahnhof nach dem Maler und Bildhauer Pieter de Witte, genannt Pietro Candid (um 1548–1628). Der in Brügge geborene Maler lebte und arbeitete lange Zeit am Münchner Hof. Er malte mehrere Säle der Residenz aus und schuf zahlreiche Altarbilder für Kirchen in München und Umgebung. Im Stadtteil Giesing ist mit der Candidstraße, der Candidbrücke und dem Candidtunnel ein wichtiges Teilstück des Mittleren Rings nach ihm benannt.

Nahezu das gesamte Farbspektrum, das einem Maler zur Verfügung steht, ziert auch die Wände, Säulen und Decken des U-Bahnhofs. Sie sind mit einem regenbogenartigen Farbverlauf versehen. Am Nordende beginnt er mit Violett und geht über Rot, Gelb und Grün bis Dunkelblau am südlichen Bahnsteigende, wo man über eine Rampe ein Sperrengeschoss erreicht. Den Namen des Malermeisters verrät ein kleiner Schmetterling an einer der Wände: Alfons Wagner, ein gelernter Kirchenmaler. Er arbeitete vier Monate an der farbenfrohen Gestaltung des Bahnhofs. Dabei griff er auf die sogenannte „Chiron-Technik“ zurück, mit der sehr feine Farbabstufungen realisiert werden können. Die Farbe wird nur in kleinsten Portionen in den Luftstrom des Spritzgerätes eingeträufelt und ähnlich wie beim Air-Brush-Verfahren auf die Wand gesprüht.

Optische Auflösung
Mit der diagonal verlaufenden Farbgebung wird der Tunnelcharakter der Station betont. Gleichzeitig werden so auch die zahlreichen Kanten der Decke optisch aufgelöst. Die hutartig profilierte Deckenform ist bedingt durch einen darüber verlaufenden Hauptabwasserkanal. Diese Form wäre zwar nur einseitig nötig gewesen, aus Gründen der Symmetrie jedoch spiegelten sie die Architekten.

Die Mittelstützen sind bis auf eine Höhe von etwa zwei Metern mit mattiertem Glas verkleidet, um eine Verschmutzung der hellen Farben zu verhindern. Die Beleuchtung ist bewusst dezent und gleichmäßig, was die Farben noch besser wirken lässt. Seitlich der linienförmigen Beleuchtung sind leicht schräg abgehängte Glastafeln angebracht, deren mattierte Oberflächen das Licht sanft streuen und Blendung verhindern.

Wettersteinplatz

U-Bahn-Linie:
U1

Eröffnung:
08. November 1997

Bauweise:
Bohrpfahl-Deckelbauweise
mit Beton-Innenschale

Architektur:
Rohbauplanung:
U-Bahn-Referat

Innenausbaukonzept und
Ausführungsplanung:
Architekturbüro
Raupach & Schurk

Landschaftsplanung:
Stahr und Haberland

Farbkonzept:
Alfons Lachauer

Bahnhof in der Tiefe

Spiegel schaffen Höhe
Ungewöhnlich tief unter der Oberfläche liegt der U-Bahnhof Wettersteinplatz. Auf ihrem Weg vom Candidplatz Richtung Untergiesing kann die U-Bahn aus Gründen der Betriebssicherheit maximal vier Prozent Steigung überwinden. Deshalb wurde der Bahnsteig am Wettersteinplatz mit 18,5 Metern unter Gelände vergleichsweise tief angeordnet. Eine Zwischendecke steift das Bauwerk gegen den seitlichen Erddruck aus. So entstand eine Zwischenetage. Die Bahnsteighalle in der unteren Ebene ist mit 4,40 Metern Raumhöhe eher niedrig bemessen. Optisch wird dies ausgeglichen durch eine Deckenverkleidung aus matt reflektierenden Aluminiumplatten, in denen sich die Seitenwände spiegeln. So wird der Eindruck einer doppelten Raumhöhe erzeugt. Die Decke ist als Reflektorfläche gleichzeitig Teil des Beleuchtungskonzeptes. Von einer Reihe mittig abgehängter Leuchten verteilt sich das Licht blendfrei direkt auf den Bahnsteig. Zusätzlich sorgt die Reflektion des nach oben strahlenden Lichts für die nötige Helligkeit. Eine dezente Gliederung erfährt der Bahnsteig durch den Wechsel der hellen und dunklen Granitplatten des Bodenbelags.

Die Farbkomposition für diesen U-Bahnhof stammt vom Künstler Alfons Lachauer. Sie prägt neben der Bahnsteighalle auch die Konzeption für den Oberflächenbereich.

Farbe kommt nach oben
Das markante Erkennungszeichen der säulenlosen Bahnsteighalle ist die Farbgebung der glatten Außenwände. Sie sind jeweils in einem einheitlichen Farbton großflächig von Hand gestrichen. Die eine Seite präsentiert sich in Magentarot, die andere in kontrastierendem Blaugrün. Dieses Farbkonzept stammt vom Künstler Alfons Lachauer. Der skulptural wirkende Zugang zum U-Bahnhof ist gekennzeichnet durch ein weit auskragendes Glasdach. Dem gegenüber, in einem schlichten verglasten Kubus, befindet sich ein Kiosk der in die Farbkomposition miteinbezog. Einige Elemente der gläsernen Außenhülle sind blickdicht rot gestaltet. Am nordwestlichen Ende des Bahnhofs befindet sich ein Lift zur Oberfläche, dessen Schacht mit grün schimmerndem Marmor ausgekleidet ist. Die umschließende Verglasung des Aufzugs ist mit transparenten dunkelgrünen Gläsern ausgeführt.

Viel Grün an der Oberfläche
Der U-Bahnhof Wettersteinplatz wurde in offener Bauweise errichtet, der darüber liegende Bereich anschließend neu gestaltet. Ein Teil der Grünflächen mit altem Baumbestand konnte erhalten werden. Im Zuge der neuen Platzgestaltung pflanzte man entlang der Grünwalder Straße eine zusätzliche Baumreihe, die den Platz und den neuen Radweg zur Straße hin abgrenzt.

St.-Quirin-Platz

Schwungvoll an die Oberfläche

U-Bahn-Linie:
U1

Eröffnung:
08. November 1997

Bauweise:
Offene Bauweise

Architektur:
Rohbauplanung und
Glasdach: U-Bahn-Referat

Innenausbaukonzept und
Ausführungsplanung:
Architekturbüro Hermann + Öttl

Konstruktion Glasdach:
Ingenieurbüro Ulrich Elsner

Aussicht ins Grüne
Den U-Bahn-Fahrgästen, die die Station St.-Quirin-Platz erreichen, bietet sich ein einzigartiger Ausblick. Man schaut durch ein riesiges muschelförmiges Fenster in einen grünen Park. Hier ist die Architektur die direkte Antwort auf die topografische Lage des Bahnhofs. Am südlichen Ende der Fromundstraße quert die U-Bahntrasse die Grünanlage „Am hohen Weg“. Im dicht bebauten München ist dies eine seltene, aber gute und interessante Ausgangssituation für den Bau eines U-Bahnhofs. Man nutzte die Hanglange und platzierte den Bahnhof nahe an der Oberfläche. So war es möglich, das grüne Umfeld miteinzubeziehen. Die Bahnsteighalle wird geprägt durch eine weite geschwungene Öffnung in der Decke, die sich über die südwestliche Seitenwand fortsetzt. Darüber wölbt sich die muschelförmige Dachkonstruktion aus Glas. Bis zum Bau dieser Haltestelle gab es in München keinen U-Bahnhof mit so viel Tageslicht.

Die Glaskonstruktion über dem Bahnsteig stellte für die Ingenieure eine große Herausforderung dar. Sie überspannt neben Teilen des Bahnsteigs auch die mittig angeordnete, ebenerdige Schalterhalle, von der aus Fahr- und Festtreppen sowie Aufzüge zur Bahnsteigebene führen.

Am St.-Quirin-Platz wurde die dortige Hangkante in die Bahnhofsgestaltung aufgenommen und mit einer großzügigen Dachkonstruktion überspannt.

Rohbeton und Blau

Die Bahnsteigwände bestehen aus unbehandelten Betonbohrpfählen. Das war hier möglich, weil der Bahnhof über dem Grundwasserspiegel liegt. Die Verfärbungen im Beton kamen dadurch zustande, dass man beim Setzen der Bohrpfähle eine nach dem Zweiten Weltkrieg mit Ziegelschutt aufgefüllte Kiesgrube angeschnitten hatte. Am Bahnsteig schützen schlichte Edelstahlringe vor der rauen Oberfläche der Rundstützen. Die glatt geschalten Stahlbetonelemente des Treppen- und Eingangspodests und die an die Glaskuppel angrenzenden glatten Betonflächen sind in einem blauen Farbton abgesetzt. Dieses charakteristische Blau setzt sich in der Schalterhalle fort.

Die seitlich liegenden Bereiche der Bahnsteighalle erhalten ihre großzügige Raumwirkung durch matt reflektierende Deckenpaneele. Sie sind dicht unter der Rohbaudecke montiert und überspannen nicht nur den Bahnsteig, sondern auch die Bereiche über den Gleisen. Damit erreichte man eine optische Erweiterung des Raumes. Im hellen Granit der Bodenplatten findet man dezent gestreut farbige kreisrunde Intarsien, die wie unterschiedlich große überdimensionale Konfetti am Boden liegen.

Mangfallplatz

Endstation im Süden

Schräge Bohrpfahlwände
Die Endstation der U1 am Rande von Harlaching erschließt sich über die beiden Sperrengeschosse und eine breite Zugangsrampe. Ihre flankierenden Wände sind vollständig mit Terrakotta-Elementen in einem warmen Ocker-Farbton verkleidet. Das Raumgefühl in der Bahnsteighalle ist in erster Linie durch die schräg stehenden Bohrpfahlwände geprägt. Sie sind roh belassen. Das stellenweise sichtbare Zickzack-Muster auf ihrer Oberfläche ist durch die Herstellung bedingt. Zum leichteren Herausziehen der Bohrer werden abwechselnd kleine Drehungen nach rechts und links durchgeführt. Dabei hinterlassen die Schneidzähne des Bohrkopfs im noch nicht ausgehärteten Beton die auffällige Struktur. Die am Bahnhof Mangfallplatz schräg stehenden Bohrpfähle sind eine konstruktive Besonderheit. Sie sind auf die während der Bauphase beengten Platzverhältnisse an der Oberfläche zurückzuführen. Die spezielle Bauweise ermöglichte die ständige Aufrechterhaltung der Behelfsfahrbahnen in der Naupliastraße.

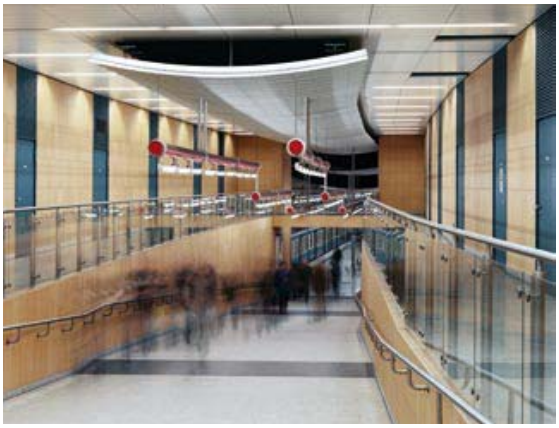
U-Bahn-Linie:
U1
mit Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
08. November 1997

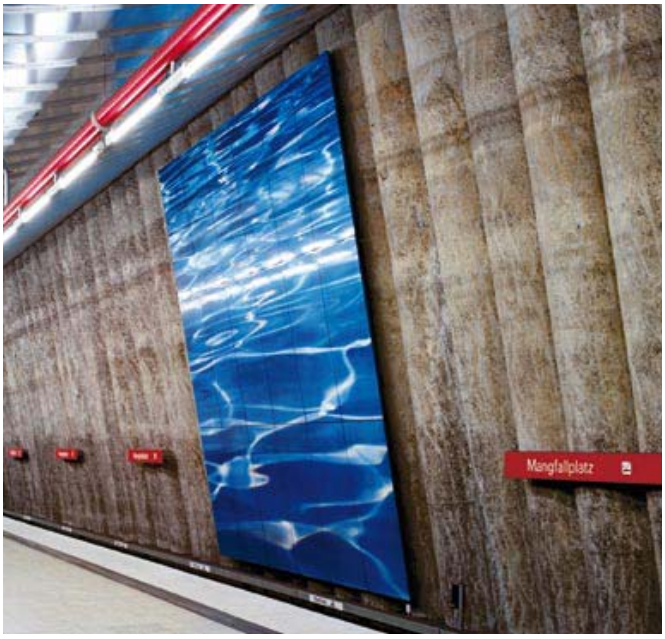
Bauweise:
Bohrpfahl-Deckelbauweise

Architektur:
Rohbauplanung:
U-Bahn-Referat

Innenausbaukonzept
und Ausführungsplanung:
Prof. Paolo Nestler



Die Station ist dem Gebirgsfluss Mangfall gewidmet. Das Mangfalltal ist ein wichtiges Trinkwasserreservoir für die Landeshauptstadt.



Reminiszenz an Münchens Wasserquelle
Die Bahnsteighalle verjüngt sich nach oben hin, wo sich über eine breite Schattenfuge die Deckenverkleidung anschließt. Sie besteht aus gewölbten Aluminiumschalen, deren Tiefpunkt mittig über dem Bahnsteig liegt. Die durchgehende, sanft spiegelnde Fläche wird durch schmale matte Streifen, die quer zum Raum verlaufen, unterbrochen. Drei Lichtrohre erhellen den gesamten Bahnsteigbereich mit direktem und über die Decke reflektierendem Licht. Das kräftige Rot der Lichtrohre und Leitstreifenschilder sorgt für einen farbigen Akzent.

An der nördlichen Außenwand knüpft ein Kunstwerk in frischem Blau an. Eine zirka sechs Meter breite Tafel, die sich über die volle Wandhöhe erstreckt, zeigt das Motiv Wasser. Es schafft eine Verbindung zum Namen der U-Bahnstation, denn aus dem Mangfalltal südöstlich von München stammt ein großer Teil des städtischen Trinkwassers.

Parkhaus mit Tageslicht
An den Endbahnhof der Linie U1 schließt sich eine große unterirdische Park + Ride-Anlage an. Sie bietet 252 PKW-Stellplätze. Für eine effektive Lüftung und zur Minimierung der Lüftungskosten wurden die Notausstiege entlang der Naupliastraße nach zwei Seiten ausgerichtet. So ist auch bei wechselnden Windverhältnissen eine positive Lüftungswirkung gegeben. Gleichzeitig gelangt über diese Öffnungen Tageslicht in die Tiefgarage und verstärkt so die farbigen Orientierungshilfen.

Gern

Geschichte auf blauem Grund. An den Wänden des U-Bahnhofs lässt sich ein Blick in die Vergangenheit des Münchner Stadtteils werfen.

Moderne trifft auf Geschichte

U-Bahn-Linie:
U1

Eröffnung:
23. Mai 1998

Bauweise:
Bohrpfahl-Deckelbauweise
mit Beton-Innenschale

Architektur:
Rohbauplanung:
U-Bahn-Referat

Innenausbaukonzept
und Ausführungsplanung:
Architekturbüro Claus + Forster

Lichtplanung:
Lichtdesign

Grundlage für Wandgestaltung:
Dr. Michael Zimmermann

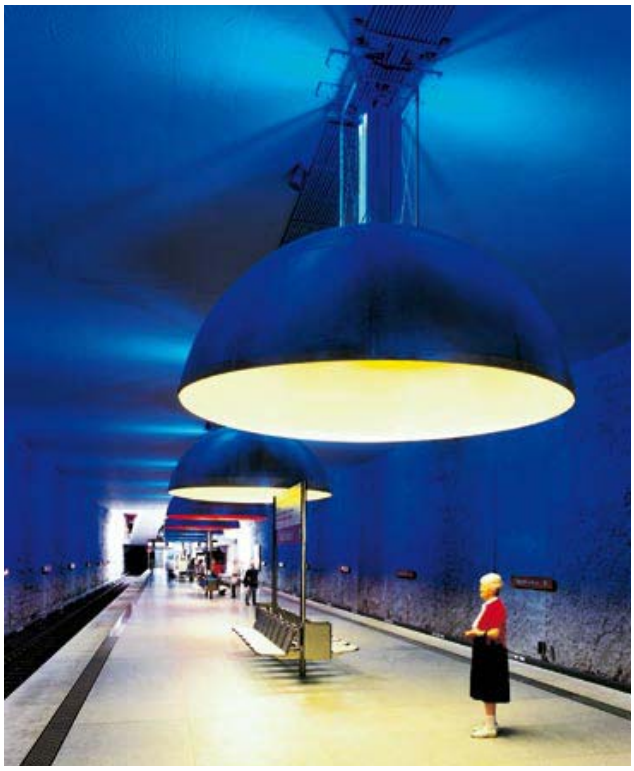
Lichte Weite
Großzügig und hell, so erleben Fahrgäste die Atmosphäre im U-Bahnhof Gern. Besonderheit im Inneren ist ein meterdicker Rahmen aus Stahlbeton mit Querstreben, der die Bahnsteighalle in etwa Zwei Drittel der Raumhöhe waagerecht unterteilt. Er dient der Aussteifung des Bauwerks gegen den anstehenden Erd- und Wasserdruck. Gleichzeitig wird er genutzt als konstruktiver Ausgangspunkt für ein außergewöhnliches Beleuchtungskonzept, das die Erscheinung dieses Bahnhofs prägt. In die nach oben hin erweiterten Freiräume sind neun pyramidenartige Schirme aus weiß beschichtetem Aluminium integriert, die als Reflektoren für quadratisch angeordnete Lichtrohrbänder dienen. Aus der Ferne betrachtet wirken die hell strahlenden Lampen wie Lichtschächte, aus denen natürliches Tageslicht von oben einfällt.

Stadtteilgeschichte im Untergrund
Die kassettenartige Gliederung der Decke belebt den Raum, verkürzt seine lang gestreckte Erscheinung und bringt den Bahnsteig mit seinem hellen Granitbelag optimal zur Geltung. Die Seiten der Bahnsteighalle bilden glatt geschalte Betonwände, die in Blautönen lasiert wurden. Davor hängen aneinander gereihte Glastafeln mit Motiven und Texten zur Entwicklung von Gern und seinen Straßennamen. Die historischen Vorlagen dafür stellte Michael Zimmermann zusammen. So mancher Fahrgast nutzt die Wartezeit zum schnellen „Geschichtsstudium“. Das Zusammenwirken von Größe, Farbgebung und Beleuchtung unterstreicht den puristischen Charakter dieser Bahnhofshalle.

Verkehr beeinflusst die Gestaltung
Aufgrund der beengten Verhältnisse an der Oberfläche sind die Bohrpfahlwände – wie schon am U-Bahnhof Mangfallplatz – teilweise schräg nach unten auseinander laufend betoniert. Der Grund: Die Waisenhausstraße, unter der sich der Bahnhof befindet, konnte während der Bauzeit nicht komplett gesperrt werden. Es mussten immer Fahrbahnen für den Busverkehr freigehalten werden. Dies konnte durch die konische Anordnung der Bohrpfähle sichergestellt werden.

Neun große Lichtpyramiden dominieren die Erscheinung der Bahnsteighalle. Riesigen Lichtschächten gleich erwecken sie den Eindruck, Tageslicht beleuchte den lang gestreckten Raum.

Westfriedhof



Ein raffiniertes Lichtsystem mit direkter und indirekter Beleuchtung in sanften Farben sorgt für eine mystische Stimmung im U-Bahnhof.

U-Bahn-Linie:
U1
mit Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
23. Mai 1998

Bauweise:
Schlitzwand-Deckel-
bauweise

Architektur:
Rohbauplanung:
U-Bahn-Referat

Innenausbaukonzept
und Ausführungsplanung:
Architekturbüro
Auer & Weber

Lichtplanung:
Ingo Maurer

Eintauchen ins Blau

Archaische Struktur
Die Station Westfriedhof beeindruckt durch die besondere Gestaltung ihrer Bahnsteigwände in Kombination mit einem effektvollen Lichtkonzept. Die grobe Oberflächenstruktur der Wände ist gleichsam der Negativabdruck des Baugrundes, der die Wände bei ihrer Herstellung noch umgeben hat. Entstanden ist diese Form durch die Schlitzwandelemente der Rohbaukonstruktion. Ursprünglich sollte mattiertes Glas als Verkleidung verwendet werden, jedoch gefiel die archaische Struktur des Betons so gut, dass man sich entschloss, sie sichtbar zu lassen.

Blau werden die roh belassenen Seitenwände angestrahlt. Dazu kreierte Ingo Maurer riesige, farbig lackierte Lampenschirme zur Beleuchtung des Bahnsteigs.

Bunte Lichtschirme
Im Gegensatz zu den rauen Betonwänden stehen die glatten Ausbauelemente des Bahnhofs, wie der helle Granitboden und die überdimensionalen Lampenschirme der Bahnsteigbeleuchtung. Die elf Aluminiumkuppeln mit einem Durchmesser von 3,80 Metern sind innen blau, rot oder gelb lackiert. Im Bereich der zentralen Treppe lässt eine große Öffnung viel Tageslicht herein. Hier sind die blauen Lampenschirme positioniert. Die hellen gelben sind im weiter entfernten, dunkleren Abschnitt montiert, die roten im Übergangsbereich. So wurde eine gleichmäßige Ausleuchtung des gesamten Bahnsteigs erreicht.

Oberhalb der Lichtkuppeln wurden blaue Leuchtstofflampen verwendet. Sie verleihen der Decke und den betongrauen Wänden einen bläulichen Schimmer. Es entsteht ein Raum mit fast mystischem Charakter.

Technisch weiter
Die Erstellung von U-Bahnhöfen mit Schlitzwänden, die hier sichtbar gelassen wurden, hatte sich bereits beim Bau früherer Stationen bewährt. Beim Bau des Westfriedhofs kamen aber erstmals technische Weiterentwicklungen zum Einsatz. Der Schlitz für die zu betonierende Wand wurde nicht mehr mit einem Greifer, sondern mit einer Fräse hergestellt. Mit diesem leiseren und erschütterungsärmeren Bodenabbau konnte unter anderem der Baufortschritt beschleunigt werden. Durch die Nassförderung des Aushubs in Leitungen wurde das Baufeld weit weniger verschmutzt. Das bedeutete weniger Staub und Lärmbelästigung für die Anwohner.

Josephsburg

U-Bahn-Linie:
U2

Eröffnung:
29. Mai 1999

Bauweise:
Bohrpfahl-Deckelbauweise

Architektur:
Rohbauplanung,
Innenausbaukonzept und
Ausführungsplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Wandbilder:
nach Johann Baptist
Zimmermann

Fotos und grafische
Bearbeitung: Romano
Lorusso, Baureferat

Die rote Linie

Warmer Ton
Der Bahnhof Josephsburg ist der erste auf der Linie U2 nach dem Innsbrucker Ring in Richtung Osten. Für diese Strecke wurde eigens ein Gesamtkonzept entwickelt. Als generelle Leitidee steht das Prinzip des „veredelten Rohbaus“. Demnach bleiben die konstruktiven Elemente des Rohbaus weitgehend sichtbar und werden durch den zurückhaltenden Einsatz von „edlen“ Ausbauelementen akzentuiert. Das Merkmal der U2 Ost ist ihre durchgehende besondere Farbgebung. Aus farbpsychologischen Überlegungen wählte man Rot, weil es der wärmste aller Farbtöne ist und am wirkungsvollsten ein Gefühl von Behaglichkeit vermittelt.

Helle Schalterhallen auf beiden Bahnsteigseiten bringen viel Tageslicht in den U-Bahnhof. Das Rot der Linie sorgt für eine warme Atmosphäre.

Kurvendynamik
Durch die günstige Lage des Bahnhofs und seiner Schalterhallen war es möglich, beide Zugänge mit großzügigen verglasten Deckenöffnungen zu erstellen. Das in die Schalterhallen einfallende Tageslicht bringt die rote Farbe der Wände gut zur Geltung.

Der durch eine sanfte Kurve der Gleise vorgegebene Schwung des Bauwerks wird durch die Innenausstattung zusätzlich betont. Lichteffekte spielen die zentrale Rolle. Zwei parallel zum Bahnsteig angeordnete Lichtbänder nehmen die Biegung auf und heben sie hervor. Im rechten Winkel über die Leuchtstoffröhren der Lichtbänder gehängt, sind bunte Glaslamellen aufgereiht. Mit ihren transparenten Farbtönen im kontinuierlichen Verlauf von Gelb zu Grün zu Blau verleihen sie dem Raum eine heitere Atmosphäre. Die Oberfläche der Stahlbetondecke wurde leicht gestockt, wodurch sich eine ruhige, gleichmäßige Fläche ergibt. Als grafischer Kontrast erscheint der schachbrettartig gemusterte Boden aus hellen und dunklen Granitplatten.

Freskenkunst
An den Seitenwänden ist die rote Leitfarbe der Linie an sechs Stellen von einem schwarzen Feld unterbrochen. Auf vier von diesen Feldern sind große Glasbilder montiert. Es handelt sich um nachbearbeitete Darstellungen von Johann Baptist Zimmermann (1680–1758). Sie zeigen Ausschnitte der berühmten Deckenfresken aus der nahe gelegenen Klosterkirche St. Michael. Die Themen der Deckenbilder stammen aus der Legende vom heiligen Michael. Die Bildausschnitte wurden als weißer Farbauszug nach einem digital erstellten Punkt-Raster auf Glas gedruckt.

Kreillerstraße

U-Bahn-Linie:
U2

Eröffnung:
29. Mai 1999

Bauweise:
Bohrpfahl-Deckelbauweise
mit Beton-Innenschale

Architektur:
Rohbauplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Innenausbaukonzept
und Ausführungsplanung:
Architekturbüro Grüner & Schnell

Lichtplanung: Bartenbach
LichtLabor

Wandreliefs:
Schülerinnen, Schüler
und Lehrerkollegium des
Michaeli-Gymnasiums

Bezug zum Stadtteil

Ziegel als Wandschmuck
Im zweiten Bahnhof der U2 Ost herrscht selbstverständlich auch die Farbe Rot vor. Die roh belassenen Betonwände und die Decke in der Bahnsteighalle wurden nur mit einem roten Farbanstrich behandelt. Im Kontrast dazu sind seidenmatt eloxierte, quadratische Aluminium-Lochbleche in einem durchgängigen Raster vorgesetzt: drei Reihen übereinander, entlang des gesamten Bahnsteiges. Durch die Fugen und Löcher der Tafeln scheint das Rot der Wand. Durchbrochen werden die Reihen von zwei Ziegelreliefs. Sie sorgen für den Bezug zur Umgebung. Die von Schülerinnen und Schülern des nahe gelegenen Michaeli-Gymnasiums entworfenen abstrakten Motive der Wandreliefs sind aus gebranntem Lehm, jenem „Bodenschatz“, dem der Stadteil Berg am Laim seinen Namen verdankt. Die Wandgestaltung erinnert an die früheren Ziegeleien in diesem Stadtteil.

Ausgeklügelte Beleuchtung
Obwohl hier kein direktes Tageslicht eindringt, wirkt die Bahnsteighalle hell und freundlich. Dafür sorgt vor allem das Lichtkonzept. Der Bahnsteig mit seinem hellen Granitboden und feinen, in jede zweite Fuge eingelassenen Querstreifen aus Edelstahl wird von einer Lichtinstallation überspannt. Als Rückgrat wirkt ein längslaufender „Baldachin" mit zweifach gewölbten Deckensegeln aus eloxiertem Aluminium. Dieser „Himmel" dient einem zentral darunter angeordneten Lichtrohr als Reflektor. Dieser sorgt durch seine speziell berechnete Krümmung gleichzeitig dafür, dass der Sicherheitsbereich entlang der Bahnsteigkante hervorgehoben beleuchtet wird.

Namensgebung
Der Bahnhof liegt in Berg am Laim im Münchner Osten und hat seinen Namen wie die darüber liegende Straße von einer Haidhausener Brauerei- und Grundbesitzerfamilie. Die Kreillers besaßen im Viertel zahlreiche Grundstücke.

Trudering

Bahnhof als Schnittstelle

U-Bahn-Linie:
U2
mit Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
29. Mai 1999

Bauweise:
Bergmännische Bauweise

Architektur:
Rohbauplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Innenausbaukonzept
und Ausführungsplanung:
Julia Mang-Bohn & Peter Bohn,
Bohn Architekten

Kunst:
Sophie Kaiser (Wandbilder)

Bergmännischer Bau
Mit etwa 24 Meter ist die Station Trudering einer der tiefsten Münchner U-Bahnhöfe. Eine weitere Besonderheit ist die komfortable Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn. Am östlichen Aufgang gelangt man über einen hell gestalteten Verbindungsgang zum Bahnsteig der Linie S4. Gleichzeitig verbindet er die Park +Ride-Anlage mit dem Sperrengeschoss, von dem auch der Busbahnhof zu erreichen ist. Vom westlichen Sperrengeschoss ist der Umstieg zur S-Bahn ebenso möglich.

Bedingt durch die bergmännische Bauweise unterscheidet sich die Station Trudering ganz erheblich von ihren Nachbarstationen. Sie definiert sich durch zwei nebeneinander verlaufende, aufgeweitete Tunnel. Beide Bahnhofsröhren haben ein ovales Profil. Sie sind durch zwei Gänge miteinander verbunden. Die Gestaltung des leicht gebogenen Bahnsteigs unterstreicht den „Röhrencharakter". Auf der Bahnsteigseite sind Wand und Decke mit Aluminiumelementen verkleidet, die der ovalen Tunnelform angepasst sind und in Längsrichtung schuppenartig leicht überlappen. Das unterste Element ist aus einem geprägten Riffelblech. Die beiden darüber liegenden Elemente weisen eine glatte Oberfläche auf. Zwischen den beiden oberen Schalen ist ein durchgehendes Leuchtenband angeordnet. Es belichtet den Bahnsteig direkt nach unten und indirekt über einen Reflektor aus gekantetem Aluminiumblech. So wird der gesamte Bahnsteig ausgeleuchtet. Er begleitet die Leuchten parallel auf ihrer gesamten Länge. Über den Sitzbänken, im Übergangsbereich zwischen Wand und Decke, sind verdeckt Lampen eingebaut, die ein leichtes Streiflicht auf die strukturierte Riffelblechverkleidung werfen. Die auf der Gleisseite mit einer glatten Vorsatzschale verkleidete Tunnelwand ist in mehreren Schichten rot lasiert. Große helle und kleine dunkle Granitplatten schaffen ein interessantes Bodenmuster.

Klares Rot trifft auf schimmerndes Aluminium, beleuchtet von einem durchgehenden Lichtband.

Truderinger Fingerhakeln

In den Schalterhallen und im Verbindungstunnel zur S-Bahn sind die Wände nur türhoch mit teils glatten und teils strukturierten Aluminiumtafeln verkleidet. Um den Raum in seiner Höhe nicht zu reduzieren, verzichtete man hier auf eine Deckenverkleidung. Die Decken und die obere Wandfläche sind rot gestrichen. Im Zusammenwirken mit der metallisch schimmernden Wandverkleidung und dem hellen Granitboden mit dunkleren Intarsien wirkt die Station hell und freundlich. Bei der Gestaltung wurde der lokale Bezug durch zwei Wandbilder betont. Die beiden großen in Siebdrucktechnik auf Aluminiumtafeln aufgebrachten Fotoarbeiten von Sophie Kaiser unterbrechen die Wandverkleidung an den flankierenden Wänden der Verbindung zur S-Bahn. „Tatoo und Spiele“ zitiert eine Szene aus Ludwig Thomas Stück „Erste Klasse“, in dem Rekruten in der Lokalbahn am Königlich-Bayrischen Bahnhof Trudering singen. In dem Lied ist die Rede von der altbayerischen Kraftsportart des Fingerhakelns. Sophie Kaiser nimmt das Motiv auf und zeigt jeweils zwei Oberkörper beim Fingerhakeln und beim Armdrücken. Die Haut der Abgebildeten ist mit auffällig großen, teils historischen Motiven aus dem Truderinger Alltag bemalt.

Die Kunst von Sophie Kaiser setzt einen besonderen Akzent im Verbindungstunnel zur S-Bahn.

Moosfeld

U-Bahn-Linie:
U2

Eröffnung:
29. Mai 1999

Bauweise:
Bohrpfahl-Deckelbauweise
mit Beton-Innenschale

Architektur:
Rohbauplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Innenausbaukonzept
und Ausführungsplanung:
Architekturbüro
Kessler & Sturm

Lichtplanung:
Ingo Maurer

Gestaltete Reduktion

Typografie als Merkmal
A – M M – O – O – S – F – E – L – D. Bei der Einfahrt in den Bahnhof muss der Fahrgast flott lesen, denn in riesigen Lettern prangt der Stationsname an beiden Seiten der Bahnsteighalle. Sie hat einen unverwechselbaren Charakter und passt doch perfekt ins Linienbild. Bei den überdimensionalen Buchstaben auf beiden Seitenwänden handelt es sich um Ausschnitte in der Aluminiumverkleidung. Von Weitem ist ihr kleines Wellenprofil kaum wahrnehmbar. Die Schrift kommt kontrastreich zur Geltung, weil sie auf der einen Seite im Rot der Linie hinter grauer Verkleidung erscheint und auf der anderen Seite umgekehrt. So wird die Ortsbezeichnung zum raumfüllenden typografischen Objekt.

Für die Station hat Lichtkünstler Ingo Maurer schaufelförmige Doppelleuchten entworfen. Sie tauchen den Bahnsteig in helles, freundliches Licht und lassen das Rot der Seitenwände leuchten.

Der Trick mit dem Knick
Aufgrund der vorgegebenen Randbedingungen, wie Grundstücksgrenzen und Sparten, mussten die im Durchmesser 1,20 Meter starken Bohrpfähle mit einer Neigung von bis zu 12 Grad ausgeführt werden. Beide Seitenwände zeigen deshalb auf halber Höhe einen horizontalen Knick nach innen. Der untere Wandbereich wurde senkrecht ausgebildet, der obere lässt die Schräge sichtbar. Die Wandverkleidung nimmt diesen sanften Knick über die gesamte Bahnsteiglänge auf.

Lichtschaufeln an der Decke
Besonderer Blickfang im Bahnhof ist die raffinierte Beleuchtung. Anders als bei den Nachbarbahnhöfen der Linie U2 gibt es hier kein durchgängiges Lichtband. Von einer Mittelachse ausgehend sind quer zum Bahnsteig 80 matt glänzende Reflektorschirme ausgerichtet. Das Rückgrat der Konstruktion ist von der Decke abgehängt und trägt seitlich die symmetrisch angeordneten, schaufelförmigen Reflektoren. Sie sind mit Hilfe von Stahlseilen weit auskragend montiert und wirken so leicht und frei. Die 7,50 Meter hohe Decke, glatt und unauffällig in Betongrau, nimmt sich zurück und lässt die Leuchten gut zur Geltung kommen. Die Reflektoren geben das Licht ausschließlich nach unten ab, wo es auf dem durchgehend hellen Granitboden weich zurückstrahlt. Damit wird eine angenehme Ausleuchtung des Bahnsteigs erreicht.

Messestadt-West

Veredelter Rohbau

U-Bahn-Linie:
U2

Eröffnung:
29. Mai 1999

Bauweise:
Offene Bauweise

Architektur:
Rohbauplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau),
Obermeyer Planen und
Beraten GmbH

Rohbau- und Innenausbau-
konzept: Bystrop, Bregenhoj &
Partner, BBP

Ausführungsplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Kunst:
Heribert Heindl

Zweigeschossige Halle
Die offene stützenfreie Bauweise ermöglichte für den ersten Messebahnhof eine zweigeschossige Halle, die sich in voller Länge von einer bis zur anderen Seite überschauen lässt. Am Ostausgang schließt ein weitläufiges, seitlich offenes Sperrengeschoss an. Im Norden wird man zum Haupteingang der Messe geleitet. Im Süden verlässt man den Bahnhofsbereich über eine breite Freitreppe. Ein verglastes Café bildet eine transparente Zwischenzone mit direktem Licht und Sichtkontakt zu den Gleisen. Die gläserne Längsfront ragt schräg ausladend in den oberen Bereich der Bahnsteigwand, quasi über die verkehrenden Züge. Cafébesucher beobachten das Geschehen am Bahngleis und umgekehrt. Hier und zusätzlich über neun runde verglaste Deckenaussparungen flutet Tageslicht herein.

Ablesbare Struktur
Die Leitidee des „veredelten Rohbaus“ ist bei diesem Bahnhof besonders deutlich ablesbar. Die Wände und Decken blieben als Betonflächen in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit. Es gibt keinerlei Verkleidungen oder Verblendungen. Verkabelungen und Elektroinstallationen wurden im Vorfeld eingeplant und in Form von Aussparungen in die Decke integriert. So kann die Halle ausschließlich durch Licht und Farbe der Wände wirken. Sie sind mit unterschiedlich rot-lasierendem Farbauftrag behandelt. Die Abstufungen der Rottöne sind klar über die Rohbaufugen der Stahlbetonwände definiert. Im Inneren der Farbfelder treten die typischen Strukturen des Betons mit seinen unterschiedlichen Körnungen, Poren und Schlieren optisch stärker hervor als in den nicht lasierten Flächen im oberen Wandbereich und in der Decke.

Durch kreisrunde Deckenaussparungen dringt reichlich Tageslicht in die zweigeschossige Halle. Die rote Lasur der Wände lässt die Strukturen des Betons durchschimmern.

Lichte Atmosphäre
Der Raum ist möglichst freigehalten von technischen Einbauten. Zwei doppelreihige schlichte Lichtbänder sind ungewöhnlich hoch, nur etwa einen halben Meter unter der Decke, angeordnet. Durch diese hohe Position rücken sie nicht nur den Bahnsteig, sondern auch die Seitenwände ins rechte Licht. Die Abhängung der Zielanzeiger ist über je vier Edelstahlrohre gelöst. Sie spreizen zur Decke hin und halten sich scheinbar mit kleinen „Saugfüßen“ an der Decke fest. Der durchgehend helle Granitboden trägt zusätzlich zur angenehm lichten Atmosphäre bei.

Messestadt-Ost

Anfang und Ende bei der Sonnenuhr

U-Bahn-Linie:
U2
mit Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
29. Mai 1999

Bauweise:
Offene Bauweise

Architektur:
Rohbauplanung, Innenausbaukonzept und Ausführungsplanung:
Architekturbüro von Busse & Partner

Lichtplanung:
Büro Lingnau

Kunst:
Blasius Gerg

Referenz an die Flieger
Früher starteten und landeten hier die Reisenden mit dem Flugzeug. Heute erreicht man per U-Bahn die Neue Messe München. Auch an der Endstation der Messelinie sollte die räumliche Ausformung so einfach und klar wie möglich sein. Die Oberflächen des Bahnhofs Messestadt-Ost sind deshalb aus Sichtbeton. Sie werden durch das technische Raster der präzise gesetzten Verankerungen und Fugen strukturiert. Die Decke ist leicht gewölbt ausgeführt.

Die Außenwände sind in Zughöhe mit gewellten Aluminiumblechen verkleidet. Dieses Aluminiumwellprofil wurde in der Frühzeit der Luftfahrt bei einigen legendären Flugzeugtypen verwendet. So kann man das Material als Referenz an das ehemalige Flughafengelände sehen, ebenso wie eine in den Boden eingelassene Grundriss-Kontur in der westlichen Schalterhalle. Die schrägen Unterteilungen der Wandverkleidung und die im gleichen Winkel schräg gestellten Stirnseiten der Treppenwangen vermitteln symbolisch Dynamik und Geschwindigkeit.

Der Bahnhof liegt in West-Ost-Richtung unter dem östlichen Ende der Willy-Brandt-Allee. Südlich schließt sich das Neubaugebiet der Messestadt Riem an. Im Norden liegen eine große Park + Ride-Anlage und der Osteingang des Messegeländes.

Die östliche Linie der U2 endet am Bahnhof Messestadt-Ost. Ein Trichter mit einer begehbaren Sonnenuhr bildet den ungewöhnlichen Zu- und Ausgang der Station.

Luftiges Gewölbe
In der hohen gewölbten Bahnsteighalle schafft eine abgehängte Konstruktion einen Raum-im-Raum-Effekt. Eine Reflektorkonstruktion aus weißem Aluminium überspannt den Bahnsteig. Statt eines geschlossenen Baldachins besteht das System jedoch aus zwei Teilsegmenten und gibt durch einen ausgesparten Mittelbereich den Blick frei auf den Raum dahinter. Die Beleuchtung teilt sich in direkte und indirekte Strahlung. Zum einen trifft das weiße Licht der beiden axial angeordneten Lichtrohre direkt auf den hellen Granitboden. Zum anderen wird es über die geschlossenen Reflektorflächen blendfrei und gleichmäßig über den Bahnsteig gestreut. Nur wenige Lichtstrahlen gelangen durch die offene Mittelkonstruktion durch die Decke.

Das linientypische Rot ist sehr zurückhaltend und unauffällig eingesetzt. Wenige Zentimeter breite rote Streifen sind in jeder zweiten Querfuge des Bahnsteigbelags eingearbeitet. Sie bilden eine der Längsausrichtung entgegenwirkendes ruhiges Raster.

Sonnentrichter als Endpunkt
Die Schalterhalle im Osten endet in einen großen trichterförmigen Hof, der sich nach oben hin weitet. Von hier aus werden die Fahrgäste über eine lange Rampe zum östlichen Haupteingang der Messe geleitet. Die besondere Gestaltung des Trichters geht auf den Bildhauer Blasius Gerg zurück: Er entwarf eine begehbare Sonnenuhr für den Lichthof. Die Wandflächen sind mit Aluminiumtafeln verkleidet, auf denen die Bahnen zur Ablesung der Stunde gedruckt sind. Die Uhrzeit zeigt der wandernde Schatten an.

Georg-Brauchle-Ring

Mit Schwung in den Untergrund. Die Dachkonstruktion über dem Zugang zur Station wirkt leicht und filigran.

Großer Bahnhof für die Kunst

Fest der Farben
Von der auffällig geschwungenen Eingangsüberdachung des Bahnhofs Georg-Brauchle-Ring gelangt der Fahrgast in ein klar und funktional gestaltetes Sperrengeschoss. Eine besondere Fahrtreppe, deren Seitenwand von innen beleuchtet ist, geleitet zum Bahnsteig. Es öffnet sich ein sieben Meter hoher Raum, stützenlos und geradlinig. Eine Komposition von Farben erwartet den Fahrgast. Für sein Kunstwerk „Die große Reise“ entwarf Franz Ackermann ein Raster von Wandtafeln in 17 unterschiedlichen Farbtönen, in das er Tafeln mit Fotografien, Malereien, Post- und Landkarten aus den Metropolen der Welt einstreute. Sie haben autobiografischen Bezug. Insgesamt besteht diese Verkleidung aus 400 Metalltafeln.

U-Bahn-Linie:
U1

Eröffnung:
18. Oktober 2003

Bauweise:
Schlitzwand-Deckelbauweise

Architektur:
Rohbauplanung, Innenausbaukonzept und Ausführungsplanung: Baureferat (U-Bahn-Bau)

Kunst:
Prof. Franz Ackermann

Über beide Bahnsteigwände erstreckt sich das Kunstwerk „Die große Reise" von Franz Ackermann. Eine von Bildern durchbrochene Farbkomposition.

Raumspiegelung
Ein durchgehendes geometrisches Raster prägt den Raum. 1:2, das Verhältnis von Höhe zu Breite der Wandtafeln, setzt sich bei den hellen Granitbodenplatten des Bahnsteigs fort. Auch die spiegelnden Edelstahlpaneele der Decke ordnen sich dieser geometrischen Relation unter. Edelstahlwellplatten rahmen das Kunstwerk und übernehmen die Anschlüsse an angrenzende Bauteile.

Die Höhe der zweigeschossigen Bahnsteighalle wird durch die Spiegelung der abgehängten Decke optisch verdoppelt. Die schlicht in die Decke integrierte Linienbeleuchtung gibt dem gesamten Raum eine gleichmäßige blendfreie Helligkeit. Sie kann sich ungehindert über die verglasten Brüstungen zum Sperrengeschoss ausbreiten. So ist eine offene und transparente Verkehrsarchitektur entstanden.

QUIVID
Der U-Bahnhof Georg-Brauchle-Ring war der erste einer neuen Generation von U-Bahnhöfen, bei denen die Kunst die Federführung bei der Gestaltung übernahm. Im Rahmen von QUIVID, dem Kunst-am-Bau-Programm der Stadt München, wurden in den Folgejahren mehrere „Kunst-Bahnhöfe" realisiert.

Olympia-Einkaufszentrum

Kreuzungsbahnhof voller Spannung

U-Bahn-Linie:
U1
Kreuzungsbahnhof mit
Bike + Ride-Anlage und
Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
31. Oktober 2004

Bauweise:
Schlitzwand-Deckelbauweise

Architektur:
Rohbauplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Innenausbaukonzept und
Ausführungsplanung:
Betz Architekten

Kunst:
Prof. Olaf Metzel

Der klare Blick
Straße, Schiene, Verkehr, Kreuzung – das sind die Themen im Kreuzungsbahnhof Olympia-Einkaufszentrum. Endstation für die Linie U1 bedeutet hier aber nicht Endstation für die Fahrgäste. Seit Oktober 2007 gibt es im dritten Untergeschoss eine Umsteigemöglichkeit zur Linie U3. Über acht Treppenanlagen oder drei Aufzüge erreicht man die zentrale Schalterhalle, die „Verteilerzentrale“ des Bahnhofs. Komplementär zu den blau gestrichenen Decken des Bauwerks führen die Treppen mit auffällig orangen Brüstungen hinab zu den Bahnsteigen. Drei Ebenen verbinden sich hier und die Größe des Bauwerks wird sichtbar. Mit einer Spannweite von über 17 Metern ist die freitragende Stahlbetondecke die größte ihrer Art im Münchner U-Bahnbau. Es entstand ein übersichtlicher Raum, der eine gute Orientierung ermöglicht. Vier runde Stahlbetonstützen in der Schalterhalle gliedern den Raum und bilden gleichzeitig die Basis für ein Kunstwerk.

Die Komplementärfarben Orange und Blau bestimmen das Farbkonzept der Station. Die Höhe des Raums wird betont durch eine Verkleidung aus Edelstahlplatten.

Kunst im Vorübergehen erlebt man in der Schalterhalle des U-Bahnhofs. Olaf Metzel arrangierte für seine Installation Leitplanken um mehrere Betonstützen.

Verkehrskunst – Kunstverkehr
Für seine Installation mit dem Titel „Erst rechts, dann links, dann immer geradeaus" windet der Münchner Künstler Olaf Metze Leitplanken auf drei Metern Höhe um vier Rundpfeiler der Schalterhalle. Auf einer Länge von etwa 28 Metern verlaufen drei übereinander platzierte Leitplankenschleifen. Damit pointiert der Künstler, wie er selbst sagt, „auch den Wechsel von der Straße auf die Schiene".

Der Wechsel von der Straße zur Schiene wird in der Station Olympia-Einkaufszentrum auch für Fahrradfahrer erleichtert. Erstmals wurde eine Bike + Ride-Anlage mit Stellplätzen für 400 Fahrräder im Sperrengeschoss integriert.

Kontraststarke Ausstattung
Prägend für die Bahnsteighalle der U1 ist der etwa 100 Meter lange stützenfreie und acht Meter hohe Raum, der von den Galerien der Schalterhallen West und Nord gut zu überblicken ist. Die Wände der beiden Seitenbahnsteige sind raumhoch mit seidenmatten, vertikal gefalteten Edelstahltafeln verkleidet. Die matt schimmernden Oberflächen sind unterbrochen von 14 spiegelnd polierten Streifen, die – quer zur Fahrtrichtung – von einer Bahnsteigseite über die blau gestrichene Stahlbetondecke zur anderen Seite verlaufen. Sie wirken wie Einschnitte, in denen sich Passagiere und Züge reflektieren. Gleichzeitig gliedern sie den lang gestreckten Raum und geben die Position für die wandmontierten Leuchten an. In etwa vier Metern Höhe sind die kreisrunden Lampen über den Bahnsteigen angebracht. Nach unten streuen sie mittels eines speziellen Reflektors das Licht gleichmäßig auf den ockerfarbenen Granitboden. Die Oberseite ist mit einem mattierten Weißglas abgedeckt. Dadurch nimmt man, von oben betrachtet, 28 weiß leuchtende Kreise wahr.

Fröttmaning

Unter der luftigen Dachkonstruktion zieht das großflächige Kunstwerk aus verschlungenen schwarz-weißen Streifen den Betrachter in seinen Bann.

Anschluss zum Stadion

U-Bahn-Linie:
U6
mit Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
30. Juli 1994/28. April 2005

Bauweise:
Oberflächenbahnhof

Architektur:
Rohbauplanung, Ausbaukonzept und Ausführungsplanung:
Julia Mang-Bohn + Peter Bohn, Bohn Architekten

Tragwerksplanung Bahnhof:
Dipl.-Ing. Christoph Ackermann, Beratendes Ingenieurbüro für Bauwesen

Tragwerksplanung Südbrücke:
Ing.-Büro Seeberger, Friedl & Partner

Landschaftsplanung:
Dr. H. M. Schober, Büro für Landschaftsarchitektur

Kunst:
Prof. Peter Kogler

Alte und neue Ansprüche
Die Entscheidung zum Stadion-Neubau 2001 machte eine Neukonzeption und eine Erweiterung des bestehenden Oberflächenbahnhofs Fröttmaning zu einem Stadionbahnhof nötig. Ziel der Erweiterung war es, den Fußballfans die An- bzw. Abfahrt innerhalb einer Stunde zu ermöglichen. Außerdem sollten die Besucher, Kunden und Mitarbeiter der ansässigen Firmen auch weiterhin eine komfortable Anbindung an die U-Bahn beibehalten. Dafür wurde der zweigleisige Bahnhof von 1994 zu einem viergleisigen mit zwei Bahnsteigen und zwei neuen Sperrengeschossen umgebaut. Die vorhandene Südbrücke wurde verlängert und eine neue zusätzliche Fußgängerbrücke am Nordende des Bahnhofs errichtet. Sie führt den Hauptbesucherstrom direkt zur Esplanade der Allianz Arena. Es wurden Abstellgleise mit 21 Weichen für elf Langzüge gebaut. Zu Spitzenzeiten fährt die U-Bahn im Zweieinhalb-Minuten-Takt. Um möglichst viel Verkehr von der Stadt fernzuhalten, ist außerdem in unmittelbarer Nähe zur A9 ein großes Park + Ride-Parkhaus mit direktem U-Bahnanschluss situiert. Es bietet auf neun Parkebenen Platz für knapp 1300 PKW.

Luftiges Baumdach
Eine besondere Dachkonstruktion überspannt den oberirdischen Bahnhof mit einer sanften Wölbung. Auf beiden Bahnsteigen stehen mittig stählerne „Baumstützen". Sie bestehen aus je vier Stahlrundrohren, die durch einen Gussknoten miteinander verbunden sind und sich nach oben konisch verjüngen. Diese baumartigen Rohrkonstruktionen tragen das gewölbte Dach. Die Profilierung der Dachhaut erinnert an die Kammern eines Gleitschirms. Sie besteht aus lichtdurchlässigem, kunstharzbeschichtetem Glasfasergewebe und sorgt für eine Mischung aus natürlicher und künstlicher Beleuchtung. Die künstliche Beleuchtung der Bahnsteighalle erfolgt über spezielle Leuchtstoffstrahler, die oberhalb der Knotenpunkte in die Baumstützen integriert sind. Über schräg stehende Lamellen fällt das Licht direkt auf den Bahnsteig. Der größere Lichtanteil wird nach oben gerichtet und von den weißen Membranflächen des Daches reflektiert. Während der gesamte Boden in hellem Granit ausgeführt ist, sind die Wände der Sperrengeschosse entweder dunkel verputzt oder verkleidet.

Natur und Kunst
Das Bahnhofsbauwerk wird in den sensiblen Biotopbereich der westlich angrenzenden Fröttmaninger Heide durch den fließenden Übergang zu einem begrünten Wall landschaftlich eingebunden. Dieser sorgt gleichzeitig für den notwendigen Schallschutz der Anwohner und wird zur Bahnhofsseite von einer Stützmauer aus Stahlbeton abgefangen. Die rund 6,7 Meter hohe und 250 Meter lange Wand schließt den Bahnhof nach Westen ab. Diese Stützmauer gestaltete Peter Kogler künstlerisch. Er entwarf für die spezifische Situation der Haltestelle am Fußballstadion ein dynamisches Liniengeflecht über die gesamte Wand. Aus der Ferne zeigt sich ein überschaubares Bild. Für den bewegten Betrachter scheinen sich die Linien zu verändern und zu bewegen. Assoziationen wie Gleisgewirr und Massenbewegung sind denkbar.

Bahnsteigerweiterung Marienplatz

U-Bahn-Linie:
U6

Eröffnung:
29. Mai 2006 (Bahnsteigerweiterung)

Bauweise:
Bergmännischer Spritzbetonvortrieb mit Boden-Vereisungstechnik

Architektur:
Rohbauplanung und Rohbauausführung: Max Bögl, Bauunternehmung

Innenausbaukonzept und Ausführungsplanung: Baureferat (U-Bahn-Bau)

Architektonische Beratung: Architekt Alexander Frhr. von Branca

Kunst:
Temporäre Präsentation auf den fünf Megalight-Kästen während der FIFA WM 2006

Fotoarbeiten von Jean Ulrick Désert, Eva Leitolf, Johannes Muggenthaler, Yukara Shimizu

Erweiterung bringt Entlastung

Knotenpunkt im Zentrum
Am Bahnhof Marienplatz traf und trifft sich alles. Die U-Bahn auf die S-Bahn, Ein- und Aussteiger auf Umsteiger, Münchnerinnen und Münchner auf Touristen. Überlegungen, den wichtigsten U-Bahnhof der Stadt zu entlasten, gab es schon lange. Seit der Eröffnung der U-Bahnlinie 1971 haben sich die Fahrgastzahlen am Marienplatz vervielfacht. Mit der Eröffnung des Fußballstadions in Fröttmaning 2005 nahm der Druck auf die Station noch einmal zu. Die Erweiterung war bereits Bestandteil der Planungen für die Verkehrserschließung des neuen Stadions und brachte notwendige Entlastung. Zwei neue Tunnel parallel zu den bestehenden sorgen jetzt für die Entflechtung der Fahrgastströme zwischen S-Bahn, U-Bahn und Oberfläche. Elf galerieartige Durchbrüche verbinden die Bahnsteige mit den Entlastungstunnels, sodass sich die Aufenthaltsflächen verdoppeln. Zu Stoßzeiten tummeln sich inzwischen bis zu 32.400 Menschen pro Stunde an diesem Knotenpunkt.

An die Oberfläche führt ein neuer Aufzug.

Von Eis beschirmt
Eine Baustelle mitten in der Stadt unter dem denkmalgeschützten historischen Rathaus ist eine bautechnische und logistische Herausforderung. Mit Hilfe einer besonderen Methode der Geotechnik, der sogenannten Baugrundvereisung, wurde die Aufgabe gemeistert. Vorweg wurden zwei „Pilotstollen" mit Druckluftwasserhaltung erstellt. Von dort aus wurden Vereisungslanzen in den Boden gebohrt, durch die man rund minus 40 Grad kaltes Salzwasser schickte. Bei diesem Verfahren wird der Boden vereist, wodurch er statisch gefestigt wird und gegen anstehendes Grundwasser abdichtet. 5000 Kubikmeter Erdreich wurden auf diese Weise vereist und bildeten einen Schirm, unter dem dann die Tunnelröhren bergmännisch erstellt werden konnten. Die Arbeiten direkt unter dem Rathaus zählten zu den technisch aufwändigsten in der Geschichte des Münchner U-Bahnbaus.

Neu und Alt in Harmonie
Die den Münchner Fahrgästen so vertrauten Merkmale des ursprünglichen Gestaltungskonzeptes des Bahnhofs Marienplatz wurden beim Ausbau wieder aufgenommen. Die Farbpalette aus Orange, Blau und Blaugrün für die Wände behielt man bei. Für die orangefarbenen Keramikplatten als Wandverkleidung wurde lediglich ein neues konstruktives Konzept erarbeitet und ausgeführt. Mit der Fortführung des Farbtons in die Erweiterungstunnel verschmelzen Alt und Neu. Die abgerundeten Stützen zwischen den beiden Röhren sind seitlich mit anthrazitfarbenem Granit verkleidet. Er bildet einen ästhetischen Kontrast zu dem leuchtenden Orange. Die breiten Fronten und Rückseiten der Pfeiler sind vollflächig verspiegelt. Die Spiegelungen lösen optisch das Volumen auf und schaffen sehenswerte Querverbindungen. Auch im Verbindungsgang zwischen den Bahnsteigen ist man mit den blaugrünen Keramikriemchen als Wandverkleidung dem originalen Gestaltungskonzept treu geblieben.

Um den barrierefreien Zugang zu den Zügen zu verbessern, wurde der gesamte Bahnsteigboden um fünf Zentimeter angehoben. Als Bodenbelag wählte man großformatige, sehr helle Feinsteinzeugplatten. Im Zusammenhang mit den Licht-Lamellendecken aus weißem Stahlblech wirkt der Raum größer und heller als zuvor.

Kunst und Werbung
Da die Möglichkeiten für eine künstlerische Gestaltung an diesem U-Bahnhof sehr reduziert waren, entstand die Idee, die fünf neuen Werbe-Leuchtkästen, die im Verbindungstunnel unmittelbar nebeneinander montiert wurden, temporär mit Kunst zu bespielen. Für das Kunstprojekt „Megalights" wurden fünf Künstlerinnen und Künstler ausgewählt. Sie konzipierten ihre Fotoarbeiten speziell für diesen Ort und zeigten sie für den Zeitraum der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 jeweils elf Tage im Wechsel mit der Werbung.

Garching

Die Stadt Garching als Bauherr der beiden neuen U-Bahnhöfe beauftragte die damalige Hauptabteilung U-Bahn-Bau im Baureferat der Landeshauptstadt München mit der Planung und der Gesamtgestaltung beider Bahnhofsbauwerke und deren Innenausbau. Deshalb werden auch diese beiden U-Bahnhöfe vorgestellt, obwohl sie formal nicht zu den Münchner U-Bahnhöfen gehören.

U-Bahn-Linie:
U6

Bauherr/Auftraggeber:
Stadt Garching

Eröffnung:
14. Oktober 2006

Bauweise:
Bergmännische Bauweise
im Spritzbetonvortrieb

Architektur:
Rohbauplanung, Innenausbaukonzept und Ausführungsplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Kunst:
Jörg Pichler, Lieselotte und
Ralf Hanrieder

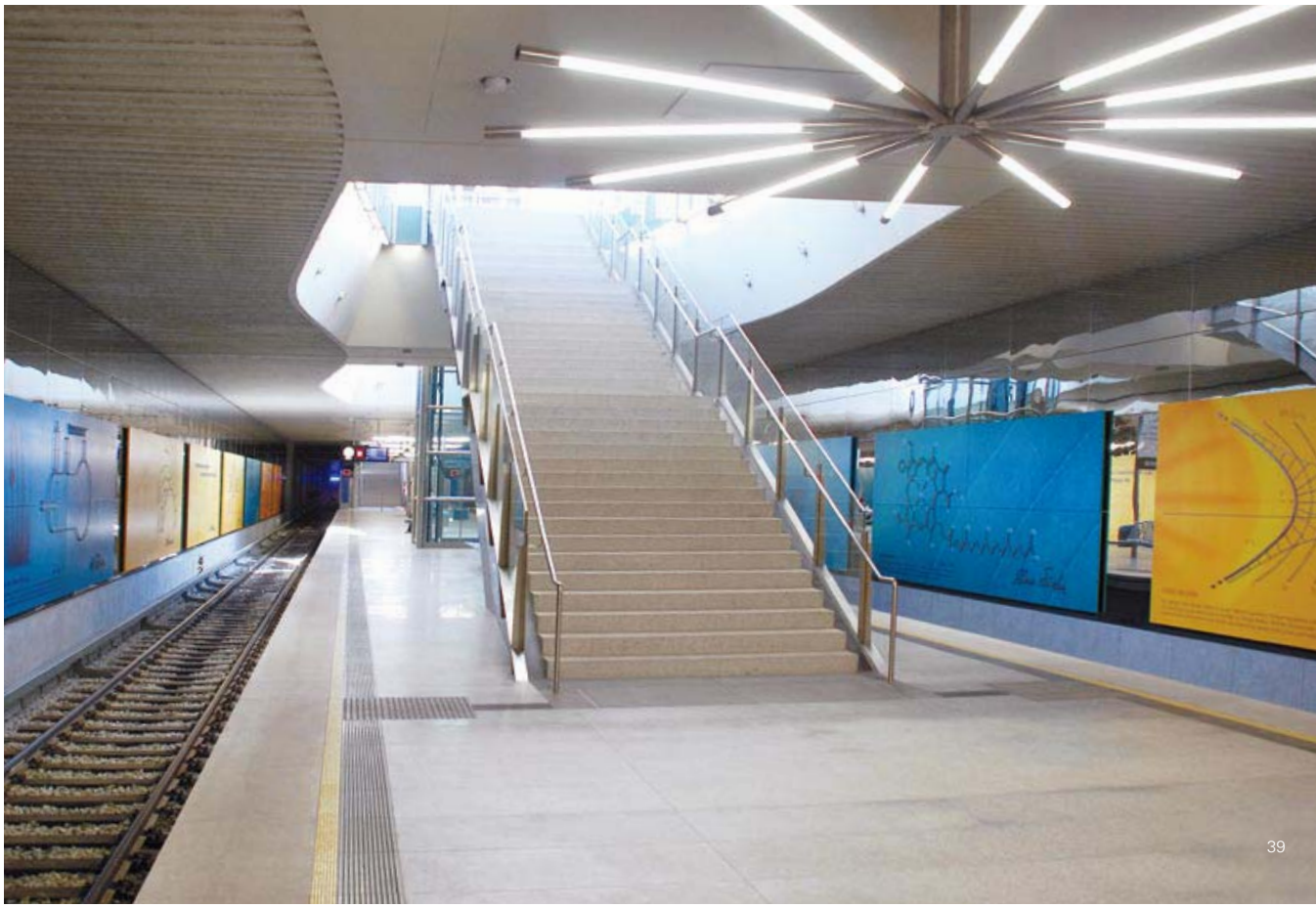
Garchinger Einblicke
Der mit zwei Bahnsteigröhren und dazwischen liegenden Querungen ausgeführte U-Bahnhof Garching liegt etwa 17 Meter unter der Oberfläche. Die Zugänge zu den Bahnsteigen sind durch eine verspiegelte Decke optisch aufgeweitet. Mehrere längsgerichtete Spiegel vor der gleisseitigen Wandverkleidung erweitern visuell die Geometrie der Bahnsteige.

Bahnhof mit lokaler Identität

Bei der Gestaltung des Innenraums wurde auf den Bezug zur Stadt Garching besonders Wert gelegt. So wählte man als Basis für die Farbgestaltung die Stadtfarben Rot, Weiß und Grün, die in unterschiedlichen Varianten und Intensitäten überwiegend mit Weiß abgetönt wurden. Es entstand eine helle, freundliche Atmosphäre. Die fast zwei mal vier Meter großen, ineinander geschuppten Wandverkleidungsplatten sind die größten, die bisher im Münchner U-Bahnbau verwendet wurden.

Eine weitere Verbindung zu Garching stellen die sechs großformatigen Wandtafeln dar, die Motive aus der Stadt zeigen. Die Garchinger Jörg Pichler sowie Lieselotte und Ralf Hanrieder haben die Bildpaneele gestaltet. Garchinger Besonderheiten werden in zwei Vitrinen in den Querungen und in einem großen Schaufenster entlang der unteren westlichen Ausgangstreppe präsentiert. Garchinger Vereine und Institutionen zeigen hier wechselnde Exponate.

Garching-Forschungszentrum



Eine gewisse Leichtigkeit erhält der Raum durch großzügige Öffnungen in der Tunneldecke. Das Tageslicht fällt bis auf den Bahnsteig. Hier nutzten die Architekten den Umstand, dass die Tunnelsohle nur etwa sieben Meter unter der Oberfläche liegt.

Im Zentrum der Wissenschaft

U-Bahn-Linie:
U6
mit Park + Ride-Anlage

Bauherr / Auftraggeber:
Stadt Garching

Eröffnung:
14. Oktober 2006

Bauweise:
Offene Bauweise

Architektur:
Rohbauplanung, Innenausbaukonzept und Ausführungsplanung:
Baureferat (U-Bahn-Bau)

Grafische Gestaltung:
Projektagentur
Haak & Nakat

Mitten im Campuspark falten sich drei imposante Dachkonstruktionen aus dem Gelände. Es sind Stahlbetonbauten, die auf unterschiedlich geneigte Rechteckpfeiler gestützt und mit Rasen begrünt wurden. Für Tausende Studenten, Dozenten und Mitarbeiter der umliegenden Forschungseinrichtungen bilden sie die markanten Zu- und Ausgänge zum U-Bahnhof Garching-Forschungszentrum.

Zu dem 120 Meter langen und 14 Meter breiten Bahnhof addieren sich 45 Technikräume. Dadurch ergibt sich eine Gesamtlänge des Bauwerks von über 400 Metern. Die Tiefe beträgt dagegen nur zirka sieben Meter. Durch zwei großzügige Öffnungen in der Bahnhofsdecke im mittleren Zugangsbereich gelangt Tageslicht bis auf die hellgrauen Granitflächen des Bahnsteigs. Die Vollverkleidung der Seitenwände besteht aus raumhohen Edelstahlspiegeln.

Forschung dominiert
Vorgesetzt sind großflächige, gestalterisch dominierende Tafeln, die 26 Forscherpersönlichkeiten porträtieren: Auf den aus vier Teilen zusammengesetzten Elementen mit einer Höhe von 2,80 Metern und einer Breite von 8,20 Metern werden Wissenschaftler aller Forschungsbereiche vorgestellt, die in Beziehung zu den in Garching beheimateten Institutionen stehen. Um einzelne Teilbereiche optisch hervorzuheben, wurden Edelstahlelemente als Applikation vor die Grafik gesetzt. Die gleichmäßige Anordnung der Tafeln wird nach oben durch die wellenförmige Begrenzung der Deckenstruktur und der sternförmigen Beleuchtung aufgelockert.

Oberwiesenfeld

Symbiose von Kunst und Architektur

U-Bahn-Linie:
U3
mit Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
28. Oktober 2007

Bauweise:
Schlitzwand-Deckel-bauweise

Architektur:
Rohbauplanung, Innenausbaukonzept und Ausführungsplanung:
Baureferat (Ingenieurbau)

Kunst:
Rudolf Herz mit Hans Döring

Lückenschluss
Der U-Bahnhof Oberwiesenfeld erschließt nicht nur Teile Milbertshofens und den nördlichen Olympiapark, sondern verbindet auch die bisherigen Endstationen Olympia-Einkaufszentrum und Olympiazentrum. Er gehört auch zu den sehenswerten Kunstbahnhöfen der Landeshauptstadt. Hier entstand ein gelungenes Zusammenspiel von Kunst und Architektur. Von Vorteil für die Planer war dabei seine Lage parallel zur Moosacher Straße. So konnten die 16 Oberlichter gut in die Oberflächenplanung integriert werden. Die vier Ausgänge sind so platziert, dass die stark befahrene Moosacher Straße nicht überquert werden muss. Durch einen der pyramidenförmigen Lichtschächte führt ein Aufzug vom Bahnsteig direkt ins Freie.

Linien, Rechtecke, Streifen, Schwarz-Weiß-Kontraste. Die Grundelemente des Ornaments von Rudolf Herz erscheinen erst in der richtigen Perspektive als Labyrinth.

Technisch anspruchsvoll
Der Bahnhof Oberwiesenfeld konnte in der bewährten Schlitzwand-Deckelbauweise ausgeführt werden. Die Tunnelröhre zum Bahnhof Olympiazentrum liegt jedoch teilweise oder ganz im Grundwasser. Diesen Abschnitt zwischen Lerchenauer Straße und Moosacher Straße musste man mit einem technisch anspruchsvollen Druckluftvortrieb erstellen. Luftüberdruck in der Arbeitskammer hält dabei das Grundwasser vom Tunnelvortrieb ab. Der Arbeitsbereich konnte dabei nur über eine Druckschleuse erreicht werden. Vergleichbar mit den Bedingungen beim Tauchen, musste die Baumannschaft nach jeder Schicht unter Druckluft bis zu einer Stunde in der Druckluftschleuse langsam dekomprimiert werden. Westlich des Bahnhofs Oberwiesenfeld entstand in bergmännischer Bauweise eine „Weichenstraße“ mit einer Querschnittsfläche von fast 170 Quadratmetern. Dies ist der größte Tunnelquerschnitt im Münchner U-Bahnbau, der im Vollausbruch erstellt wurde.

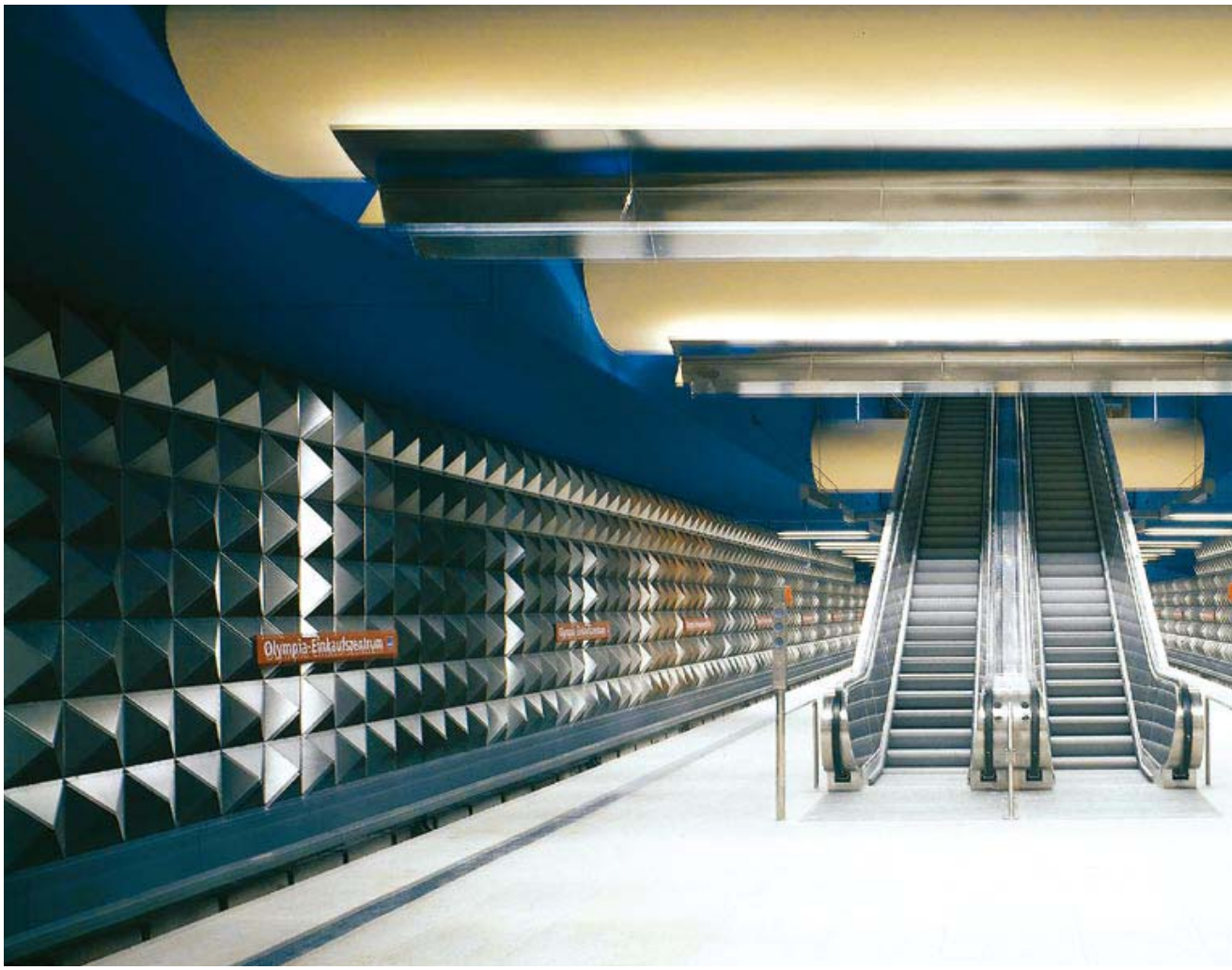
Himmelsblick
Kaum vorstellbar, dass man sich im U-Bahnhof Oberwiesenfeld gut elf Meter unter der Erde befindet. Beim Blick vom 120 Meter langen Bahnsteig nach oben hat man Aussicht in den Himmel. Tageslicht fällt durch die großzügigen Lichtöffnungen in die Bahnhofshalle.

Die volle Aufmerksamkeit gilt der Wandgestaltung. Die Verkleidung aus pulverbeschichteten Aluminiumpaneelen ist nach der künstlerischen Gesamtkonzeption von Rudolf Herz in Kooperation mit Hans Döring entstanden. Die Südseite der Bahnsteighalle zeigt das Wandbild „Ornament“. Von vorn betrachtet, erkennt man scheinbar ungeordnete schwarz-weiße Balken. Es handelt sich dabei um eine sogenannte „Anamorphose“: Erst in der seitlichen Perspektive sichtbar, ergeben die grafischen Muster ein lang gestrecktes Labyrinth. Als Kontrast hat der Künstler für die gegenüberliegende Wand ein warmes Orange gewählt.

Die Ausgestaltung des Innenraums ist ansonsten schlicht gehalten. Die Decke ist als rohe Betonfläche sichtbar. Sie weist eine kaum wahrnehmbare Struktur auf, die sich aus einem speziell abgestimmten Raster der Schaltafeln ergibt und sich im hellen Granit des Bodenbelags wiederholt. Mit Drahtseilen in 4,50 Metern Höhe aufgehängt, scheint die Beleuchtung in Form von zwei schmalen Lichtbändern über dem Bahnsteig zu schweben. Unaufdringlich verbreiten sie gleichmäßig ihr Licht.

Reduzierung auf das Wesentliche schafft Raum für Licht und Offenheit. Die Beleuchtung über großzügige Öffnungen in der Bauwerksdecke betont den Farbkontrast der Seitenwände.

Olympia-Einkaufszentrum



U-Bahn-Linie:
U3
Kreuzungsbahnhof mit
Bike + Ride-Anlage und
Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
28. Oktober 2007

Bauweise:
Schlitzwand-Deckelbauweise

Architektur:
Rohbauplanung:
Baureferat (Ingenieurbau)

Innenausbaukonzept
und Ausführungsplanung:
Betz Architekten

Kunst:
Prof. Olaf Metzel

Stahlblaue Ästhetik

Kreuzung im Untergrund
Drei Jahre, nachdem im Bahnhof Olympia-Einkaufszentrum die erste U-Bahn der Linie U1 hielt, wurde in 19 Metern Tiefe der Bahnhof für die Linie U3 eröffnet. Von der zentralen Schalterhalle aus vorbei an dem Kunstwerk von Olaf Metzel erreicht man den Bahnsteig der Linie U3. Im Gegensatz zu den Seitenbahnsteigen der U1 hat man ein Geschoss tiefer für die Fahrgäste der Linie U3 einen Mittelbahnsteig errichtet.

Technische Atmosphäre
Trotz der unterschiedlichen Raumverhältnisse der beiden Haltestellen gibt es Gemeinsamkeiten als verbindende Elemente. So wurde auch hier eine Edelstahlwandverkleidung gewählt. Die umliegenden Wand- und Deckenflächen sind im gleichen blauen Farbton gehalten wie in den anderen Bereichen des Bauwerks. Die Treppenwangen zeigen dasselbe warme Orange. In keiner anderen Münchner U-Bahnstation sind die wandverkleidenden Stahlbleche so plastisch ausgeformt wie hier. Hunderte auf einer quadratischen Grundfläche aufgebaute Pyramiden richten sich an den Gleisen aus.

Plastisch modellierte Edelstahlbleche prägen die Bahnsteighalle. Die Beleuchtung sorgt für interessante Lichtreflexe.

Licht- und Schattenspiel
Neben den matt schillernden Pyramiden sind die ovalen Betonaussteifungen der Zwischendecke für die Bahnsteighalle charakteristisch. Sie sind gelb getönt und teilen den etwa 80 Meter langen und zehn Meter hohen Raum auf halber Höhe. An ihrer Unterseite wurden Leuchten mit flügelartigen Edelstahlreflektoren angeordnet, die direktes und indirektes Licht abgeben. Am Bahnsteig beschränkt sich die Lichtfarbe auf neutrales Weiß, während der obere Raum über den Aussteifungen zusätzlich blau illuminiert wird. In den Bereichen, in denen keine Aussteifung notwendig war, wird der Bahnsteig mit einem anderen, eigens entwickelten Lampentyp beleuchtet. Die Gehäuse und die Abhängung sind in demselben Blau wie die Decken und Wände gehalten. Die minimalistischen Lampen verteilen ihr Licht – einem schmalen hellen Balken gleich – nach unten auf den hellen Granitboden. Je nach Standpunkt, Lichteinfall und Blickwinkel erlebt der Fahrgast ein abwechslungsreiches Spiel von sanft spiegelnden Farben und perspektivisch variierenden Strukturen.

Moosacher St.-Martins-Platz

Von den beiden Schalterhallen aus bietet sich ein guter Überblick über die säulenlose Bahnsteighalle. Zur freundlichen Atmosphäre trägt ein 19 Meter langes Oberlicht in der Bauwerksdecke bei, das reichlich Tageslicht in den U-Bahnhof bringt.

Fotokunst aus der Umgebung

Lichter Raum
Durch die erforderliche Tiefenlage des Bahnhofs war es möglich, eine zweigeschossige Bahnsteighalle zu realisieren. Es entstand ein großzügiger lichter Raum. Neben der notwendigen künstlichen Beleuchtung von U-Bahnhöfen wird stets versucht, wo es die Oberfläche zulässt, natürliches Licht miteinzubringen. Am Bahnhof Moosacher St.-Martins-Platz konnte man ein 19 Meter langes Oberlicht realisieren. Das einfallende Tageslicht verleiht dem Raum seine Wirkung.

U-Bahn-Linie:
U3

Eröffnung:
11. Dezember 2010

Bauweise:
Schlitzwand-Deckelbauweise

Architektur:
Rohbauplanung, Innenausbaukonzept und Ausführungsplanung:
Baureferat (Ingenieurbau)

Kunst:
Masayuki Akiyoshi

Blick in den Pixelwald
Masayuki Akiyoshis Wandarbeit „Forst" ist zusammengesetzt aus rund 76.200 Einzelfotos im Format 11 mal 15 Zentimeter. Sie bedeckt auf 120 Metern Länge und fünf Metern Höhe beide Bahnsteigwände. Die Motive aus Architektur, Infrastruktur und Pflanzenwelt wurden im Lauf eines Jahres in Moosach und Umgebung aufgenommen und in chronologischer Reihenfolge angeordnet, sodass sich eine jahreszeitlich bedingte Farbabfolge ergibt. Eingefasst wird das Werk mit einem Passepartout in champagnerfarbenem, sanft gewelltem Blech, das sich bis in die Schalterhallen erstreckt.

Dieser leicht warme Farbton korrespondiert mit einem gelblichen großformatigen Granitbelag am Boden, der sich in der Wandverkleidung der Schalterhallen und Ausgänge fortsetzt. Unterstützt wird die Farbstimmung durch in dieser Farbgebung gehaltene Glasblenden der Schalterhallenleuchten und die leicht lasierend aufgehellten Sichtbetondecken.

Glasschirme
Erstmalig in der Münchner U-Bahn wurden Pendelleuchten mit punktförmiger Abstrahlcharakteristik eingesetzt, wodurch das Licht eine größere Brillanz erreicht. Die 50 Einzelleuchten sind in einer Doppelreihe angeordnet. Die konzentrischen Lichtpunkte verstärken sich gegenseitig durch Reflexionen ihrer Glasschirme. Die Leuchten wurden eigens entwickelt; dabei legte man besonderen Wert auf eine lange Lebensdauer.

Erst aus der Nähe werden die Einzelmotive des Kunstwerks von Masayuki Akiyoshi sichtbar: Der Künstler fotografierte ein Jahr lang in Moosach und Umgebung lokale Impressionen für seine Wandverkleidung.

Moosach

Die Nummer 100

U-Bahn-Linie:
U3
mit Park + Ride-Anlage

Eröffnung:
11. Dezember 2010

Bauweise:
Schlitzwand-Deckelbauweise,
Bohrpfahl-Deckelbauweise

Architektur:
Rohbauplanung, Innenausbau-
konzept und Ausführungsplanung:
Baureferat (Ingenieurbau)

Kunst:
Martin Fengel

Bitte umsteigen
Mit der Endstation der U3 in Moosach wurde der neue zwei Kilometer lange Bauabschnitt zwischen Olympia-Einkaufszentrum und Moosach abgeschlossen und der 100. Bahnhof des Münchner U-Bahnnetzes eröffnet. Die Anbindung an das S-Bahnnetz und die Innenstadt wertet den Münchner Nordwesten entscheidend auf. Der U-Bahnhof stellt eine wichtige Umsteigemöglichkeit zur Flughafen-S-Bahn S1 dar. Unter den Gleisen der S- und Bundesbahn die Schalterhalle zu errichten ist eine bautechnische Herausforderung. Mit einer verstärkten Decke ist es geglückt. Es gelang außerdem als natürliche Beleuchtung kleinere Oberlichter zu positionieren. Hier verbindet sich der Untergrund mit der Oberfläche, Aufzüge führen direkt zu den S-Bahnsteigen. Pendlern aus dem Umland steht die zweigeschossige Park + Ride-Anlage mit 282 PKW-Stellplätzen zur Verfügung. Zur Übersichtlichkeit im Bahnhofsgelände tragen die Eingangsschleusen von der Schalterhalle zu den beiden Geschossen der Park + Ride-Anlage bei. Sie sind voll verglast. Im oberen Geschoss sorgt Tageslicht für ein Gefühl von Sicherheit und Offenheit.

Der Fotokünstler Martin Fengel sieht den Stadtteil Moosach als grüne Schnittstelle zwischen Stadt und Umland und verkleidet die Wand mit großformatigen Pflanzenmotiven.

Es blüht im Untergrund
Für die raumhohe Wandverkleidung der Bahnsteigwände verwendete der Künstler Martin Fengel großformatige Pflanzenmotive. Der Fotokünstler sieht den Stadtteil als grüne Schnittstelle zwischen Stadt und Umland. Hier waren und sind viele Gärtnereien, hier beginnt das Grün. Fengel fotografierte die Pflanzen und Blumen der Moosacher. Makroskopisch vergrößert, zieren sie nun die 7,80 Meter hohen weißen Wände.

Kunst dominiert
Die Innenausstattung des Bahnhofs soll gegenüber der Kunst nicht in den Vordergrund treten – ähnlichen der Gestaltung wie in der Nachbarstation Moosacher St.-Martins-Platz. Auch der U-Bahnhof Moosach ist in seiner Farbstimmung durch das Boden- und Wandmaterial der Schalterhallen in einem weichen gelblichen Ton gehalten. Auch hier wurde die für die Moosacher Bahnhöfe entwickelte Pendelleuchte in einer Doppelreihe direkt von der unverkleideten Sichtbetondecke abgehängt. Die abgehängte Decke in den Schalterhallen ist in einem seidenglänzenden Glattblech ausgeführt, in dem sich die Leuchten sanft spiegeln. Durch die verglasten Brüstungselemente der Zwischengeschosse hat man einen Blick über die gesamte Bahnsteighalle. Dies ergibt nicht nur einen großräumigen Eindruck, sondern erlaubt auch eine bessere soziale Kontrolle über das Geschehen im Bahnhof.

Tabellarische Übersicht der U-Bahnstrecken

Eröffnung	U-Bahn-Linie	Streckenabschnitt	Länge
19.10.1971	U6	Betriebshof Freimann – Goetheplatz	12,0 km
08.05.1972	U3	Münchner Freiheit – Olympiazentrum	4,0 km
22.11.1975	U6/3	Goetheplatz – Harras	2,7 km
18.10.1980	U2	Scheidplatz – Neuperlach-Süd	16,0 km
16.04.1983	U6 – West	Harras – Holzapfelkreuth	2,7 km
28.05.1983	U1 – West	Hauptbahnhof – Rotkreuzplatz	3,3 km
10.03.1984	U4/5	Westendstraße – Karlsplatz (4,6 km) und	
		Verbindungsgleis zur U6/3 (1,4 km)	6,0 km
01.03.1986	U4/5	Karlsplatz – Odeonsplatz	0,7 km
24.03.1988	U4/5	Westendstraße – Laimer Platz	1,4 km
27.10.1988	U4/5	Odeonsplatz – Innsbrucker Ring (4,1 km) und	
		Max-Weber-Platz – Arabellapark (3,6 km)	7,7 km
Ende1988	Betriebshof	Erweiterung zur Technischen Basis	0,3 km
28.10.1989	U3 – Süd	Implerstraße – Forstenrieder Allee	6,1 km
01.06.1991	U3 – Süd	Forstenrieder Allee – Fürstenried-West	1,9 km
22.05.1993	U6 – West	Holzapfelkreuth – Klinikum Großhadern	2,9 km
20.11.1993	U2 – Nord	Scheidplatz – Dülferstraße	5,0 km
30.06.1994	U6 – Nord	Kieferngarten – Fröttmaning	1,0 km
28.10.1995	U6 – Nord [1)]	Fröttmaning – Garching-Hochbrück	3,8 km
26.10.1996	U2 – Nord	Dülferstraße – Feldmoching	1,9 km
08.11.1997	U1 – Süd	Kolumbusplatz – Mangfallplatz	3,6 km
23.05.1998	U1 – West	Rotkreuzplatz – Westfriedhof	2,0 km
29.05.1999	U2 – Ost	Innsbrucker Ring – Messestadt-Ost	7,7 km
18.10.2003	U1 – West	Westfriedhof – Georg-Brauchle-Ring	0,7 km
31.10.2004	U1 – West	Georg-Brauchle-Ring – Olympia-Einkaufszentrum	0,6 km
04.05.2005	U6 – Nord	Erweiterung Fröttmaning	0,5 km
14.10.2006	U6 – Nord [1)]	Garching-Hochbrück – Garching-Forschungszentrum	4,4 km
28.10.2007	U3 – Nord	Olympiazentrum – Olympia-Einkaufszentrum	2,2 km
11.12.2010	U3 – Nord	Olympia-Einkaufszentrum – Moosach	2,0 km
			103,1 km

In Planung

	U-Bahn-Linie	Streckenabschnitt	Länge
	U6 – West	Klinikum Großhadern – Martinsried	ca. 1,0 km
	U5 – West	Laimer Platz – Pasing Bahnhof	ca. 3,6 km
	U4 – Ost	Arabellapark – Englschalking	ca. 1,9 km
			ca. 6,5 km

Streckenlänge ab Mitte des Verzweigungsbahnhofs
[1)] Projekt der Stadt Garching bei München

Fotonachweis

U1 re.	Florian Holzherr
U1 li.	Romano Lorusso (Baureferat)
U4 re.	Hans Döring
U4 li.	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 6–7	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 8–9 o.	Stefan Müller-Naumann
S. 9 u.	Jens Weber
S. 10–11	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 12–13	Florian Holzherr
S. 14–15	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 16 re.	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 16 li.	Stefan Müller-Naumann
S. 17–19	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 20	Baureferat
S. 20 u.	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 21 re.	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 22	Martin Gieshoidt (Baureferat)
S. 23 o.	Jens Weber
S. 23 u.	Silvana Weber
S. 24–25	Baureferat
S. 25 li.	Florian Holzherr
S. 26–29	Romano Lorusso (Baureferat)
S. 30–31	Florian Holzherr
S. 32–33 re.	Architekturbüro Betz
S. 33 li.	Hermann Reichenwallner
S. 34–35	Stefan Müller-Naumann
S. 36–37	Baureferat
S. 37 o.	Burkhard Schäffer (Baureferat)
S. 37 u.	Claudia May
S. 38–39	Baureferat
S. 40–41 o.	Hans Döring
S. 41 u.	Baureferat
S. 42–43 u.	Architekturbüro Betz
S. 43 o.	Baureferat
S. 44–45	Florian Holzherr
S. 46–47	Baureferat

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt München
Baureferat (Ingenieurbau)
Friedenstraße 40
81671 München

Projektleitung:
Tanja Lüdtke, Baureferat (Ingenieurbau)

Gestaltung, Lithografie und Texte:
QS2M
Quass Sigl Maurer
Werbeagentur GmbH, München

Druck und Verarbeitung:
Druckerei Vogl GmbH & Co. KG, München

Auflage:
3.000

München, Dezember 2010