

Warum es in der Karlsruher Unterwelt hell ist

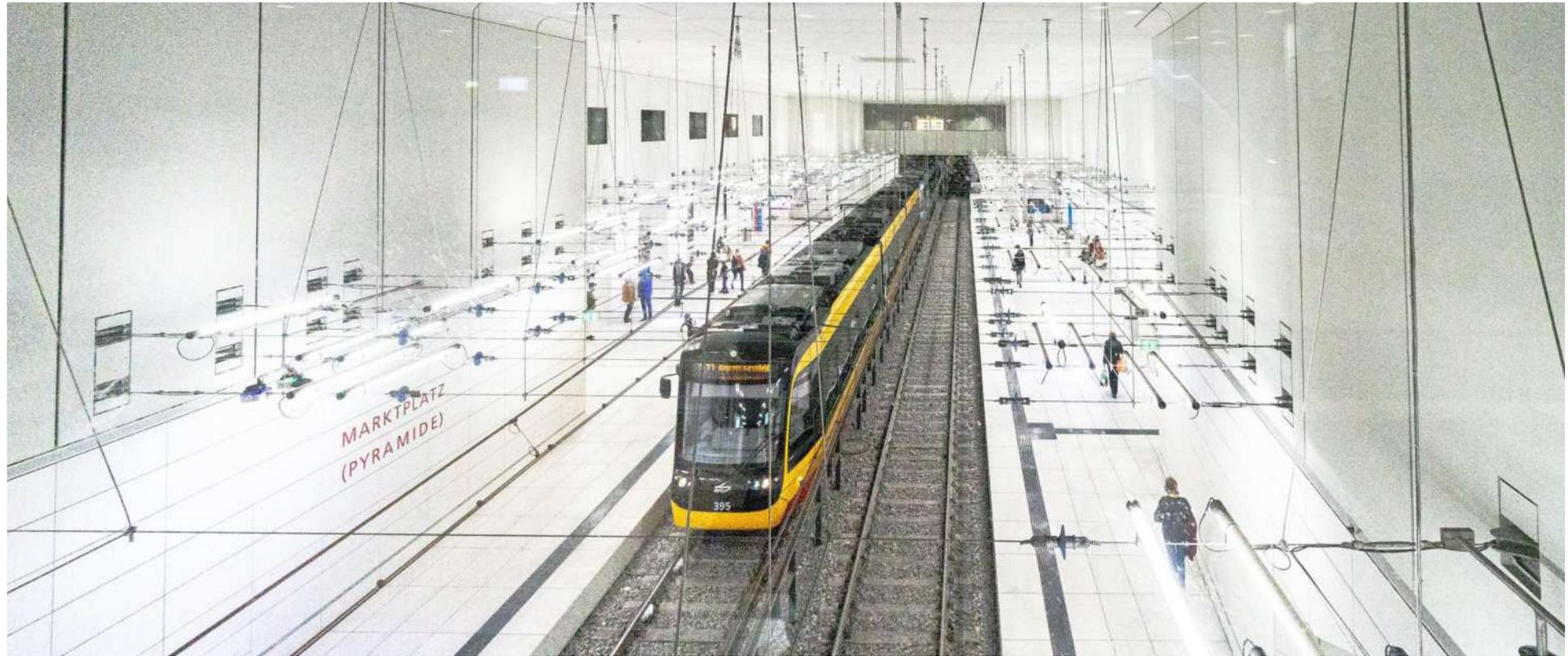
Die U-Bahn-Stationen des Büros allmannwappner wurden vom Bund Deutscher Architekten ausgezeichnet

Von Ulrich Coenen

Karlsruhe. Wer in die Unterwelt steigt, begibt sich ins Dunkel. In Karlsruhe ist das anders. Wer dort an einem tristen Wintertag die Treppen hinab in eine der sieben unterirdischen Stadtbahnstationen schreitet, geht ins Licht. Diese Bahnhöfe sind bewusst hell. Und sie sehen alle gleich aus.

Das Münchner Büro allmannwappner siegte 2004 im Wettbewerb mit seinem Konzept für sieben einheitliche Stationen. Das 1,5 Milliarden Euro teure Projekt war in der Stadt umstritten. Erst der Bürgerentscheid machte 2002 den Weg frei. 2021 wurde die unterirdische Straßenbahn mit einer Länge von 3,4 Kilometern eröffnet.

Der Bund Deutscher Architektinnen und Architekten (BDA) hat die Haltestellen jetzt mit der Hugo-Häring-Auszeichnung prämiert. Das ist der älteste und wichtigste Architekturpreis in Baden-Württemberg. Bereits 2022 hat der Stadtbahntunnel den Badischen Architekturpreis der Jury erhalten. 2023 zählte er zu den fünf Finalisten für den Preis des Deutschen Architektur museums. Diese Auszeichnungen sind verdient, denn die Architektur vermittelt ein einzigartiges lakonisches Raumerlebnis.



Ein spektakuläres Lichtkonzept und eine für U-Bahnen ungewöhnliche Offenheit sind typisch für die sieben unterirdischen Haltestellen in Karlsruhe. Dafür gab es jetzt die Hugo-Häring-Auszeichnung des Bundes Deutscher Architektinnen und Architekten. Foto: Ulrich Coenen

7

U-Bahn-Stationen
wurden
in Karlsruhe von
den Architekten allmannwappner
gleich gestaltet.

Die Architekturkritikerin Maike Burk hat die im Bau befindlichen Stationen im „Baumeister“ bereits 2017 als „Kathedralen aus Licht“ bezeichnet. Das Lichtkonzept hat der 2019 verstorbene Lichtdesigner Ingo Maurer in Zusammenarbeit mit den Architekten entwickelt. Die kongeniale Gestaltung ist wesentlich verantwortlich dafür, dass in Karlsruhe keine Angsträume mit dunklen Ecken entstanden sind, die der Fahrgast nur mit Furcht aufsucht.

Der Plan des Stadtbahntunnels ist T-förmig und folgt den beiden Hauptachsen des fächerförmigen Stadtgrundrisses. Die Fußgängerzone in der Kaiserstraße und der Marktplatz sind seit seiner Eröffnung endlich frei vom Schienenverkehr, der mit seinen schnell vorbeiratternden Straßenbahnen auswärtige



Bei den Treppenaufgängen stülpt sich der rohe Beton des Ingenieurbauwerks regelrecht aus der Erde. Das Foto zeigt den Ausgang am Marktplatz. Foto: Ulrich Coenen

Besucher irritiert und zum Teil beunruhigt hat.

Der Stadtbahntunnel ist ein Ingenieurbauwerk. Die Architekten bewegen sich

deshalb bei ihrer Gestaltung in einem engen Korsett, das der Rahmen aus Stahlbeton ihnen vorgibt. Diesen Spielraum haben sie klug genutzt. Als Ludwig

Wappner 2010 als Professor für Baukonstruktion ans KIT berufen wurde, kam er rechtzeitig nach Karlsruhe, um sich dort neben der Lehre auch seinen U-Bahn-Stationen zu widmen. allmannwappner kennen sich aus. Die Architekten haben in München bereits mehrere Projekte für die U-Bahn ausgeführt.

Wie die bereits 1968 eröffnete Stadtbahn in Köln ist Karlsruhe keine echte U-Bahn mit Stromschiene, sondern eine unterirdische Straßenbahn. Den Strom beziehen die Schienenfahrzeuge also von einer Oberleitung. In den üblichen engen, dunklen Tunneln der U-Strabs wird das meist verschleiert.

Allmannwappner haben das Thema in flach gedeckten hellen Räumen mit großformatigen Betonwerksteinen am Boden und an den Seitenwänden und einer weißen Akustikdecke hingegen inszeniert. Das Leitungsnetz mit den LED-Röhrenleuchten ist parallel zu den Gleisen angeordnet. Die sind in der Höhe versetzt und scheinen zu schweben. Sie beleuchten nicht nur Gleise und Bahnsteig, sondern auch die Decke. RGB-Spots, die mit den drei Grundfarben Rot, Grün und Blau spielen, sorgen für abwechselnd bunte und weiße

Schatten durch die sich bewegenden Passagiere.

Der Fahrgast, der aussteigt, gelangt über eine Treppe beziehungsweise eine Rolltreppe zur Zwischenebene. An den Haltestellen Marktplatz (Pyramide), Marktplatz (Kaiserstraße) und Kronenplatz gibt es in diesen Geschossen große Panoramafenster, durch die sich Bahnsteige, Züge und Passagiere unter den aufregenden Leuchten beobachten lassen. Im Vergleich zu den Bahnsteigen mit ihren veredelten Flächen wird dieser grau erscheinende Transferbereich durch Wandflächen aus gestocktem Beton und nicht gerichtetes Licht geprägt. Mit den Treppenaufgängen zur Straße stülpt sich der rohe Beton schließlich regelrecht an die Oberfläche.

Im Vergleich zu den U-Bahnen anderer Städte fällt in Karlsruhe der Verzicht auf Werbung auf. Stattdessen hat Markus Lüpertz, bis 1986 Professor an der Karlsruher Kunstakademie, 14 Keramikreliefs für die sieben Stationen geschaffen, die seine Interpretation der Schöpfungsgeschichte illustrieren. Die Werke des „Malerfürsten“ sind in der Stadt umstritten, fügen sich aber gut in die Architektur, wenngleich nur als ergänzende Farbtupfer.