

station heide

neubau bahnteigdächer und unterführung
heide - holstein

als verkehrsknotenpunkt sollte ein bahnhof auch gut mit seiner stadt verknüpft sein. doch im holsteinischen heide war das lange jahre nicht der fall: wie eine insel lag die bahnhofstation in der mitte der 20.000 einwohner zählenden kreisstadt. aufgrund der durchfahrenden züge der nord-ostseebahn war ihr mittelbahnsteig nur fußläufig über zwei schrankenanlagen zu erreichen - für eilige reisende oftmals ein problem. um hier für eine bessere erreichbarkeit zu sorgen und die gesamte bahnhofstation besser an die innenstadt anzukoppeln, schrieb die stadt heide gemeinsam mit dem stationsbüro schleswig-holstein einen städtebaulichen wettbewerb aus.

konzept: neuer tunnel, weitläufige dächer

als sieger ging das hannoveraner architekturbüro kellner schleich wunderling (ksw) aus dem wettbewerb hervor. der entwurf sah einen neuen stadtplatz mit bahnhofsentree vor, von dem aus ein fußgängertunnel nicht nur den mittelbahnsteig erschließt, sondern eine komplette unterquerung der insgesamt vier gleise ermöglicht. "außerdem wurden die bahnteige umorganisiert. ein neuer kombibahnsteig verbindet nun das erste gleis und einen bussteig des hierher verlegten zentralen omnibusbahnhofs unter einem großzügigen dach", erzählt eckhard wunderling, verantwortlicher architekt von ksw. dieses kombidach überdeckt auch die fahrradstation, das servicegebäude und den treppenzugang zum tunnel. seine geometrie ist weitgehend orthogonal, seine breite variiert geringfügig von 11,96 m bis zu 12,35 m, bei einer länge von 115,27 m. daraus ergibt sich eine

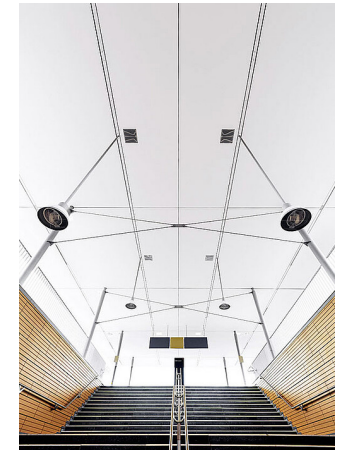


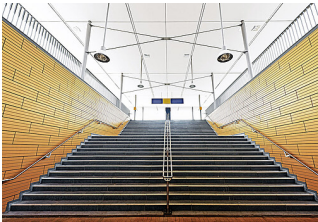
station heide

k s w

architekten + stadtplaner gmbh

borkumer str. 22
30163 hannover
t 0511. 300 389 400
f 0511. 300 389 411
mail@ksw-architekten.com
www.ksw-architekten.com





gesamtfläche von 1.391,17 m². korrespondierend hierzu gibt es auf dem mittelbahnsteig ein zweites neugebautes dach. es schützt den treppenzugang vom bahnhofstunnel, den aufzug und die wartebereiche der bahnsteige nr. 2 und 5. seine kanten folgen der gleisgeometrie, wodurch es eine leichte trapezform erhält. mit einer länge von 43,27 m und einer breite, die von 16,67 m bis zu 18,01 m variiert, entsteht hier eine gesamtfläche von 769,86 m².

angenehmes licht im mittelpunkt

besonders augenfällig sind die beiden dächer durch ihre an den rändern doppelt abgetreppten unterdecken, die glatt verputzt und homogen matt-weiß gestrichen sind. "damit reflektieren sie so viel licht wie möglich auf die bahnsteige sowie in die treppenzugänge und sorgen so für eine angenehme,

natürliche helligkeit", so architekt wunderling. für die zusätzliche künstliche beleuchtung sind außerdem lichtbänder in die decke integriert. dafür wurden in installationskanälen langfeldleuchten des bei der deutschen bahn gelisteten herstellers norka montiert. je nach erfordernis gibt es zwischen zwei und vier bändern, parallel zur längsrichtung der dächer. zusätzlich wird der treppenzugang im mittelbahnsteig durch abgependelte leuchtkörper illuminiert. dieses licht wird dank gevouteter tunneldecken auch weitestmöglich in den tunnel geleitet. so hell und einladend aber gleichzeitig auch so effizient wie möglich - das war das spannungsfeld, in dem die architekten von ksw diese optimale lösung fanden.

verfasser: jens frantzen, acb comunication

fotos: e. reinsch

k s w

architekten + stadtplaner gmbh

wettbewerb: realisierungswettbewerb 2002 - 1.
preis
fertigstellung: 2016
bauherr: deutsche bahn ag | stadt heide
leistungen: lph 1-8