

Grüne Kultur unter der Brücke

Text: David Müller
Photos: Markus Bachmann

Dunkel, eng, Angst erregend - Brückenunterführungen sind für ihre Nutzer oft unbeliebt und werden gemieden, selbst wenn sie zentral im Stadtgebiet liegen. Daher sind sie für den gestaltenden Lichtplaner beliebte Projekte um seinen Teil zur Verbesserung des Stadtbildes beizutragen. Auch die Unterführung und die historische Bahnhofsarchitektur im Berliner Neukölln bittelten jahrzehntelang um mehr Beachtung. Jetzt erhielten sie ihre wohlverdiente Aufwertung.



Ist es nicht erstaunlich, wie wenig Stadtplaner auf ihren Verantwortungsbereich achten und wie wenig ihnen Bau- und Ingenieurkultur am Herzen zu liegen scheint? Wegen niedriger Budgets ist Ignorieren und Totschweigen allerdings oft die einzige Möglichkeit der Stadtbauämter. Doch die Zeiten scheinen sich zu ändern. Das Volk höchstpersönlich fordert immer mehr eine Überarbeitung der oftmals spannenden Baukunst ein. Kaum eine Unterführung lebt von Tageslicht. Deshalb liegt es in der Natur der Sache, dass die Gestaltung einen starken lichtgestaltenden Aspekt hat. Und so scheint es nun doch als ob sich die Haltung zu den typischen Unterführungen und insbesondere Bahnunterführungen derzeit massiv ändert. Der psychologische Aspekt bei Unterführungen ist so offensichtlich wie präsent.

Die Berliner U- und S-Bahnstation Neukölln und seine Umgebung ist wegen seiner verkehrstechnischen Funktion natürlich vom Kraftverkehr und einem dichten Straßennetz geprägt. Er wirkte unaufgeräumt und unübersichtlich. Schuld daran war auch das schlecht organisierte Stadtmobiliar. Die Kontraste der interessanten Bogenkonstruktionen Neuköllns lösten sich durch das völlig emotions- und lieblose Natriumdampflicht der Verkehrsbeleuchtung komplett auf.



Sowohl in der Nacht als auch bei Tag wirkte der Tunnelraum daher dunkel und bedrückend. Am Eingang der Unterführung ist ein Empfangsgebäude gelegen, welches visuell völlig unterging. Dieser charakterlose Zustand ist allerdings auch aus zig anderen Städten bekannt.

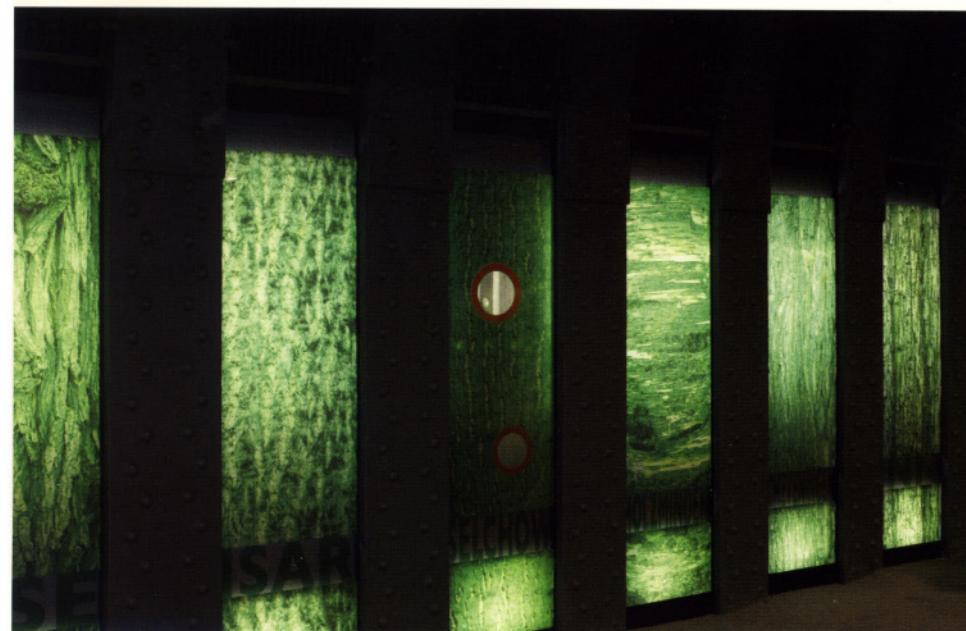
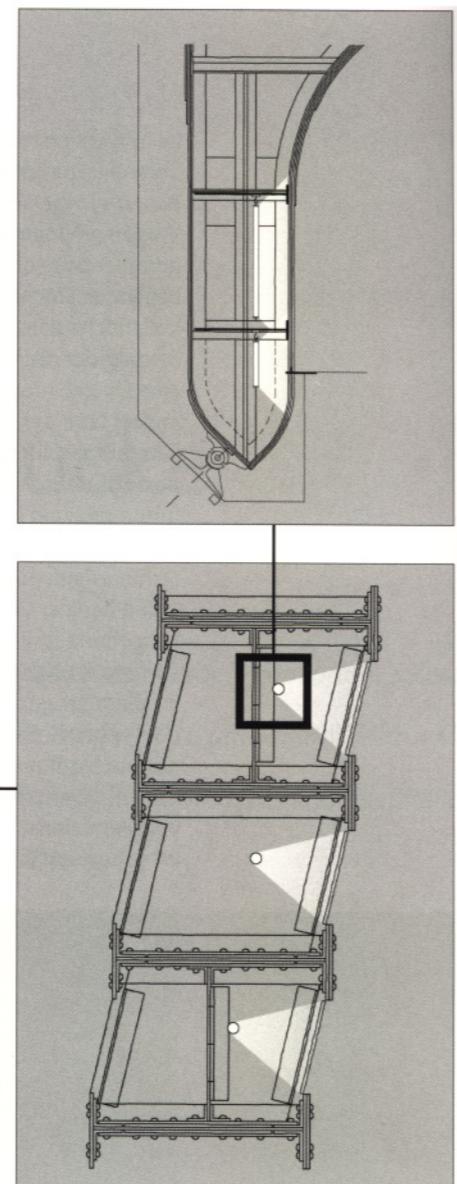
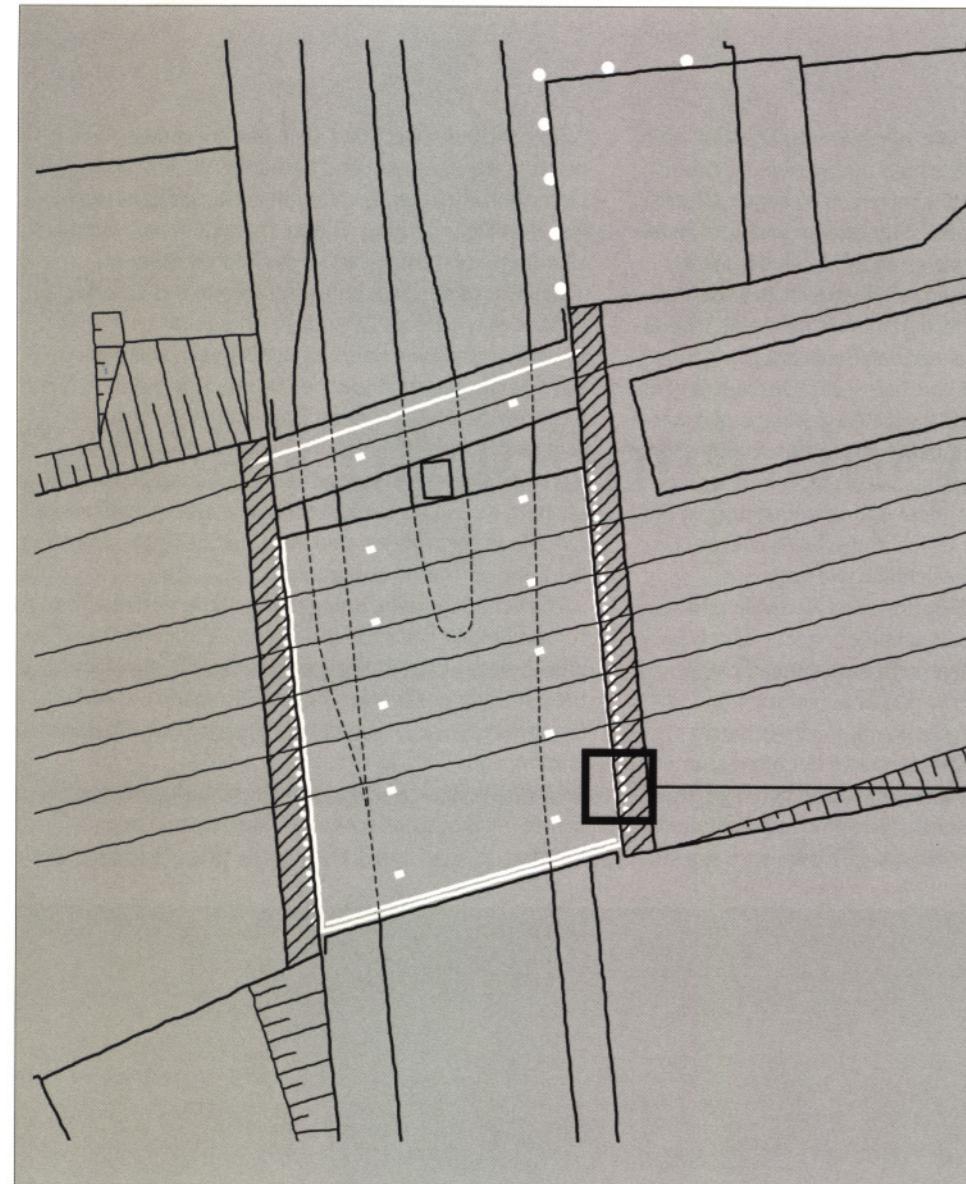
Ziel war es die klare kubistische Form des Empfangsgebäudes wieder als Ortsmarke erkennbar zu machen. Charakter und Besonderheit der Brücken sollte durch Licht hervorgehoben und positiv erlebbar werden. Die Situation der Fußgänger im Tunnelraum sollte sich entscheidend und erkennbar verbessern. Es war wichtig, dass bestehende Fahrwege in ihrem Verlauf unberührt bleiben. Kurz: Das Gesamtensemble als ein besonderer Ort erkennbar machen und mit einer identitätsstiftenden Wirkung ins Viertel ausstrahlen.

Die lichttechnische und gestalterische Verantwortung für das Projekt hatte das Büro Luna.Lichtarchitektur. Die künstlerische Gestaltung der hinterleuchteten Flächen hat der Berliner Künstler Roland Stratmann entworfen. Er entwickelte sein Konzept anhand dreier Gestaltungs-kriterien:

1. die ästhetische Verbindung der hinterleuchteten Elemente mit der historischen Architektur der Unterführung.

Rechte Seite: Unsere Städte weisen unendlich viele Beispiele von Bahnunterführungen auf, die als Angräume gelten. Die Lichtkonzepte basierend auf technische Messgrößen haben in der Vergangenheit versagt. Einzig visuelle Gestaltungsansätze können hier Abhilfe schaffen.

Links: Die Lichtkunstinstallation von Roland Stratmann nutzt die Zwischenräume der bestehenden Stahlträger und stellt Beziehungen zu dem direkten Stadtviertel her. Jede Straße erhielt eine hinterleuchtete Glasscheibe.



Oben links: Die Gesamtplanung.
Oben rechts: Vertikalschnitt mit den
21 Watt T16 Lampen.
Mitte rechts: Horizontalschritt

Links: Jede Straße in der Umgebung
der Brücke erhielt ein eigenes Feld und
ein eigenes Design.

Das Eckgebäude wurde zwar mit in das Gestaltungskonzept einbezogen, kann sich im Stadtbild allerdings nicht durchsetzen. Die Nutzung von Bodeneinbauleuchten ist einfach nicht geeignet, um eine architektonische Aussagekraft zu entwickeln.



2. die Schaffung eines ortspezifischen Bezugs durch die Auswahl der Bildmotive und
3. eine mögliche Partizipation der Bewohner des Stadtteils in einigen der Kompartimenten.

Für die Gestaltung der Bildfelder wählte der Strattmann 74 Neuköllner Straßen aus, deren Namenszug auf eine geographische Region außerhalb des Stadtviertels verweisen. Diese durften nur maximal zirka 1,5 km vom Standort der Bogenbrücke entfernt liegen. Dann bestimmte der Künstler aus jeder dieser Straßen einen Baum und kombinierte die Struktur von dessen Rinde mit dem Ortsnamen. Durch die natürliche Vielfalt der Baumstrukturen erstreckt sich nun an beiden Seiten der Bogenbrücke ein leuchtendes Band aus 74 Unikaten. Optisch verbindet es sich mit der technischen Struktur der Stahlträger zu einem nuancenreichen Lichtfächter. Zudem sind in sechs Lichtelementen kreisrunde Blickfenster eingelassen, die den Einblick in die Konstruktion der Brücke erlauben. Dahinter befinden sich Stahlkabinen, die als Ausstellungsvitrinen genutzt werden können. Hier sollen im jährlichen Wechsel Exponate ausgestellt werden, die von jungen Menschen aus Neukölln in Zusammenarbeit mit künstlerisch geleiteten Projekten entstehen werden.

Das realisierte Beleuchtungskonzept verzichtet bewusst darauf, die Aussagekraft des Baudenkmals mit einem erweiterten künstlerischen Erlebnis zu überlagern. Vielmehr wird das Licht integrativer Bestandteil der vorhandenen baukünstlerischen Elemente. Es verstärkt deren besondere Merkmale und verdichtet die verschiedenen Gebäudeteile zu einem Gesamtensemble.

Bei der Beleuchtung des Eckgebäudes kam es zu Problemen. Mit Streiflicht aus dem Bodenbereich sollte das Profil der einzelnen Klinkerriemen geschärft werden. Die kühle Lichtfarbe sollte die graubraune Farbtönung unterstützen. Wegen Unstimmigkeiten zwischen den Besitzern war es allerdings nicht möglich dieses Konzept komplett umzusetzen. Das Eckhaus wird daher nur mit zwei Bodenstrahlern illuminiert. Nahstehende Ampeln werfen störende Schatten auf das historische Gebäude. Bei der Passage zwischen Eckhaus und Unterführung fehlt die Beleuchtung sogar völlig.

Planungsbeteiligte:

Projektleitung: Bezirksamt Neukölln von Berlin, Dirk Faulenbach
Planung und Bauleitung Konstruktion: Dietz-Joppinen Architekten AG, Cornelia Saalmann und Uwe Jerke
Konzept, Lichtplanung, Gesamtkoordination: Luna.Lichtarchitektur, Matthias Friedrich
Künstler: Roland Stratmann
Elektroplanung, Bauleitung Elektro: Heimann Ingenieure GmbH, Björn Löbe
Photos: Markus Bachmann photography

Verwendete Produkte:

Rohrleuchte für T16, 21W, 3000K, freistrahland, Rohrlux
Montage mit Permanentmagnet an einem vorhandenen Stahlboden der Brückenkonstruktion

Insgesamt zielt die Beleuchtung des Gebäudes nicht auf einen dramatisierenden Effekt, sondern hebt die ruhige kubische Gesamtform durch eine kühle und flächige Lichtwirkung moderat aus dem nervösen Verkehrsraum hervor. Durch Illumination des Hauptträgers spannen sich die Stahlflanke der Trogbrücke als kühlschimmernde Lichtfläche über den gesamten Straßenraum. Sie macht das Thema des „Tores“ weithin, wenn auch dezent, sichtbar und bildet den Auftakt zur Lichtgestaltung des Tunnelraumes.

Als bautechnisch und stilistisch überragendes Element ist die Bogenbrücke der Mittelpunkt des Lichtkonzeptes. Die Frage nach einer adäquaten Beleuchtung für die sachlich-funktionale Konstruktion wurde mit einem klaren Lichtelement beantwortet. Die Verblendungen zwischen den Bogenstützen im unteren Bereich werden durch hinterleuchtete Glasflächen ersetzt. Der deutliche Hell-Dunkel-Kontrast akzentuiert den Rhythmus der Stützen und hebt durch seitlich einfallendes Licht die Stahlstruktur auch im weiteren Bogenverlauf wie selbstverständlich hervor, ohne sie überzuszenieren.

Die Lichtfarbe ist kühle. Sie setzt sich damit deutlich gegen das gelbe Licht der Verkehrsbeleuchtung ab. Eine grafische Bedruckung der Gläser wirkt dabei einer zu großen Nüchternheit entgegen. Grüntöne schaffen eine frische und freundliche Lichtatmosphäre.

Helle Lichtpunkte am Rande des Gehsteigs unterstreichen nochmals die Grenze zum Fahrverkehr. Für die Fußgänger entsteht ein attraktiver und sicherer Bewegungsraum, der sich deutlich vom Verkehrsraum abgrenzt.

Eine klare und helle Lichtstruktur hebt die Besonderheit des Raumes hervor. Sie unterstützt Sauberkeit und wirkt Vandalismus entgegen. Die moderne Stadtgestaltung kommt ohne die Beleuchtung derartiger Unterführungen nicht aus. Es geht dabei weniger darum, jedes Projekt zu einem Ort des Events zu machen, sondern mit einer (Licht-)Lösung auszustatten, die der Nutzung gerecht wird. Nutzung heißt in diesem Fall für den motorisierten Verkehr sachlich wie aber auch für den Menschen psychologisch positiv auszustalten. Die Lösung in Neukölln ist deshalb ein gutes Beispiel für den modernen Stadtplaner einer humanen Stadt.