***Respekt vor dem Bestand - ZOB Bochum mit feuerverzinktem Stahltragwerk***

Mit seinem Empfangsgebäude im Stil der Nachkriegsmoderne gilt der Bochumer Hauptbahnhof als einer der bedeutendsten deutschen Bahnhofsneubauten der 1950er Jahre. Sein Spannbetondach über der zentralen Eingangshalle ist das prägende Element des Bahnhofsvorplatzes. Als letzter Baustein eines Gesamtkonzeptes zur Neuplanung des Platzes wurde der zentrale Busbahnhof erneuert.

Die neue von Heinrich Böll Architekt geplante Überdachung des Bussteiges respektiert die architektonisch wertvollen Bestandsgebäude und tritt gestalterisch bewusst nicht in Konkurrenz dazu. Sie zitiert das expressive Flugdach, ohne es übertrumpfen zu wollen. Ein umlaufender Rahmen, der zu den Außenkanten leicht ansteigt, umfasst das Dach, wobei die Ober- und Unterseiten mit Blech verkleidet sind. Die zentrale Belichtungsöffnung in Form eines Lichtbandes wird durch quer zur Hauptrichtung der Öffnung verlaufende Schwerter unterteilt, die das direkte Tageslicht auf dem Bussteig streuen. Ein Pausenhaus für Busfahrer und der U-Bahn-Abgang, als bestehende Elemente, wurden in das neue Konzept nahezu unverändert integriert.

**Feuerverzinktes Stahltragwerk**

Das Stahltragwerk der Überdachung hat eine Länge von ca. 78 Meter und eine Breite von rund 16 Meter. Zwei Stützenreihen mit jeweils 10 Stahlstützen tragen das Dach. Kräfte aus den auskragenden Dachflächen werden über Kragträger in einen umlaufenden auf den Stützen liegenden Hohlkastenträger übertragen und über die Stützen abgetragen. Sämtliche Stahlbauteile wurden durch Feuerverzinken vor Korrosion geschützt. Aus gestalterischen Gründen hat man die sichtbaren feuerverzinkten Stahlbauteile zusätzlich beschichtet, das heißt als Duplex-System ausgeführt.

Die Unterseite der auskragenden Dachflächen ist mit Aluminiumverbundplatten bekleidet und erzeugt das Bild einer geschlossenen und homogenen Fläche. Diese wird durch die zentrale, zwischen den Stützenreihen liegende Belichtungsöffnung in Form eines Lichtbandes unterbrochen. Die filigranen das Lichtband tragenden Stahlschwerter verstärken den Kontrast zwischen der geschlossenen Dachfläche im Randbereich und der geöffneten Konstruktion in der Mittelzone des Daches und schaffen trotz der Größe des Daches einen hellen, lichtdurchfluteten Raum. Auch auf der Oberseite sind die Dachflächen mit einer Doppelstehfalz-Eindeckung aus Aluminiumblech bekleidet. Die Entwässerung des Daches erfolgt innenliegend über eine in den Hohlkastenträger integrierte Rinne und durch die Stützenquerschnitte.

Mehr Informationen zu Busbahnhof-Überdachungen: www.feuerverzinken.com/busbahnhoefe

**Architekten:** Heinrich Böll Architekt, Essen

**Tragwerksplanung:** Bollinger & Grohmann, Frankfurt/M

**Abbildungen:**

Abb. 1: Die neue Überdachung des Bussteiges zitiert das expressive Flugdach des Bahnhofsgebäudes, ohne es übertrumpfen zu wollen.

Abb. 2: Das Tragwerk der Überdachung besteht aus feuerverzinktem Stahl.

Abb. 3: Aus gestalterischen Gründen wurden die sichtbaren feuerverzinkten Stahlbauteile zusätzlich beschichtet.

Abb. 4: Das Lichtband in der Mittelzone schafft trotz der Größe des Daches einen hellen, lichtdurchfluteten Raum.

**Backgrounder:**

Der Industrieverband Feuerverzinken e.V. und seine Serviceorganisation, das Institut Feuerverzinken GmbH, vertreten die deutsche Stückverzinkungsindustrie. Im Jahr 2019 wurden in Deutschland mehr als 1,9 Mio. Tonnen Stahl stückverzinkt. Wichtige Anwendungsbereiche des Korrosionsschutzes durch Feuerverzinken sind u. a. Architektur und Bauwesen sowie die Verkehrstechnik und der Fahrzeugbau. Weitere Informationen zum Feuerverzinken unter: www.feuerverzinken.com.