Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

http://www.ub.tuwien.ac.at

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

http://www.ub.tuwien.ac.at/eng

Diplomarbeit

KONZEPT ZUR STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG DES WÜRZBURGER BAHNHOFAREALS MIT ENTWURF EINES NEUEN BAHNHOFGEBÄUDES

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
unter Leitung von

Univ. Ass. Arch. Dipl. Ing. Dr. techn. Gerhard Schnabl
Gestaltungslehre und Entwerfen e253.6

eingereicht an der Technische Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

Dorian Schuster 0726118

Wien, 23.06.2015

KONZEPT ZUR STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG DES WÜRZBURGER BAHNHOFAREALS MIT ENTWURF EINES NEUEN BAHNHOFGEBÄUDES

DORIAN SCHUSTER

VORWORT

1 EINLEITUNG **8**
Eisenbahngeschichte
Stadt und Bahnhof
Stadtmorphologie Würzburg
Planungsgebiet

2 EXKURS: STÄDTEBAULICHE ÜBERLEGUNGEN **22**
Stadt - Straße - Haus

3 ENTWURF STÄDTEBAU **28**
Strategie und Objekt
Vertiefung
Arbeiten
Wohnen I
Wohnen II

4 ENTWURF BAHNHOF **60**
Verkehrsführung
Konzept
Raumprogramm
Grundriss
Schnitt
Fassadenschnitt
Gleisanlagen

5 ANHANG **88**
Literaturquellen
Abbildungsverzeichnis

VORWORT

Kaum ein anderer Ort des öffentlichen Lebens wird mit so widersprüchlichen Bildern assoziiert wie der Bahnhof. Während einige Bahnhöfe noch an die glamourösen Anfangszeiten des Eisenbahnzeitalters erinnern lassen, ist der Bahnhof anderenorts seit Jahrzehnten Mittelpunkt sozialer Problemviertel.

Die Entwicklung der Eisenbahn steht sinnbildlich für den technischen Fortschritt des neunzehnten Jahrhunderts und der Bahnhof empfängt das neue Zeitalter der Industrialisierung in den noch spätmittelalterlich geprägten Städten. Zunächst am Stadtrand gelegen, wird der Bahnhof zum Ausgangspunkt für die gründerzeitlichen Stadterweiterungen. In Zeiten von Säkularisierung und Bevölkerungsexplosion entwickelt sich das Bahnhofsviertel schnell zum bürgerlichen Zentrum mit noblen Einkaufsstraßen und herrschaftlichen Prachtbauten. Im Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens: der Bahnhof, in dem Robert Walser sogar das „lebhafteste und schönste Schauspiel der Welt" entdeckt.[1]
Mitte des 20.Jahrhundert gerät die Bahn in einen Jahrzehntelang andauernden Krisenzustand. Verwaiste Schalterhallen und stillgelegte Rolltreppen in den Empfangsgebäuden zeugen vom Bedeutungsverlust. Um den Bahnhof setzt eine Entwicklung ein, die das Bild der Bahnhofsviertel bis heute nachhaltig prägt. Erst spät setzt ein Umdenken im Umgang mit den Bahnhofsgebäuden ein. Modernisierungsmaßnahmen und Investitionen in Neubauprojeke sollen dem Bahnhof zu alter Größe verhelfen. Tatsächlich erlebt der Bahnhof seit den 90er Jahren eine Renaissance. Auch städtebaulich kommt ihm wieder eine Bedeutung zu, die so nicht zu erwarten war. Die riesigen Brachflächen infolge von Umstrukturierungen bei der Bahn bieten die Möglichkeit für Stadtentwicklungsprojekte in Innenstadtlage, in einer Größenordnung wie sie seit Jahrzehnten nicht mehr stattgefunden haben. Der Bahnhof ist wie einst im 19. Jahrhundert zum Katalysator für städtebauliche Entwicklungen geworden. Vor dem Hintergrund des kontinuierlichen Bevölkerungsanstiegs in den Städten, der sich vor allem auf deren Zentren konzentriert, stellen die Brachflächen in Gleisnähe günstige Voraussetzungen für neue Stadtentwicklungsprojekte dar. In einigen Städten, wie Zürich oder Wien, wurden schon vor Jahren planerische Maßnahmen getroffen um die Umstrukturierung der Bahnhofsviertel einzuleiten. Diese Projekte stehen nun kurz vor ihrer Fertigstellung.

Die folgende Arbeit dokumentiert den Entwurf für einen Bahnhofsneubau in Würzburg und darüber hinaus meine Überlegungen zu städtebaulichen Rahmenplanungen für die aufgelassenen Infrastrukturflächen um den Bahnhof. Während der Entwurf für das Bahnhofsgebäude ein konkret architektonisches Projekt darstellt, setzt sich der städtebauliche Teil mit dem Spannungsverhältnis von öffentlichem Raum und Bebauung auseinander.

Abb.: 1 Going North, King's Cros Station. George Earl. 1893

1 EINLEITUNG

Abb.: 2 Plakatwerbung von A.M. Cassandre. 1927

Die technischen Entwicklungen im späten achtzehnten und frühen neunzehnten Jahrhundert veränderten die gesellschaftlich und wirtschaftlich geltende Ordnung grundlegend und begründeten den Umbruch von Agrar-, zu Industriegesellschaft. Von England ausgehend verbreitete sich das Modell der Industrialisierung zunächst über Westeuropa und Nordamerika, wobei die Eisenbahn die zentrale Rolle einnimmt. Die arbeitsteilige Produktion wäre ohne den Gütertransport nicht möglich gewesen.

Am 27.9.1825 wurde in England die erste mit Personen- und Güterverkehr geführte Strecke zwischen Stockton und Darlington eröffnet. Von da an trieben Innovationen in der Antriebstechnik und die Massenproduktion von Gleisen die infrastrukturelle Erschließung großer Teile Europas rasant voran. 1835 läutete die erste Strecke zwischen Nürnberg und Fürth das Eisenbahnzeitalter in Deutschland ein. Bald darauf wurden ersten Verbindungen über die Staatsgrenze hinaus geschlossen.

In der Anfangszeit erforderte die rasche Weiterentwicklung der Eisenbahnen ständige Anpassungs- und Modernisierungsmaßnahmen der Bahnhöfe. Nicht selten wurden eben fertiggestellte Bahnhöfe abgerissen und größer neuerrichtet, um den neuen Dimensionen der Züge zu entsprechen. In den ersten 20 Jahren Eisenbahngeschichte wurde der Grundstein für eine Entwicklung gelegt, die alle Erwartungen übertreffen sollte. Allein bis 1850 umfasste das Streckennetz rund 20.000 Schienenkilometer und 700 Bahnhöfe.[2]

In der zweite Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts war mit der Vereinheitlichung der Spurweite die Voraussetzung für ein europaweites Streckennetz erfüllt. Topografische Hindernisse wurden überwunden und bald wichtige Nord-Süd-Verbindungen über die Alpen gelegt. Große Investitionen ließen das Streckennetz bis zur Jahrhundertwende bereits auf 300.000 Kilometer anwachsen.[3]

An großen Bahnhöfen wurden der Personen- und Güterverkehr voneinander getrennt abgewickelt. Die großen Stahl- und Glaskonstruktionen der Bahnsteighallen läuteten eine neue Architekutur-Sprache ein, während die zur Stadt gewandten Empfangsgebäude der zeitgenössischen Repräsentationsarchitektur verpflichtet blieben. In ihrer Monumentalität und Eleganz glichen sie einem gründerzeitlichen Parlamentsgebäude oder italienischen Palazzo.[4]

Die anfänglichen Boomjahre waren mit Einsetzen des ersten Weltkrieges beendet. Bis 1945 diente die Eisenbahn fast ausschließlich als Transportmittel für Soldaten, Gefangene und Kriegsmaterial, allerdings wurden in dieser Zeit keine neuen Strecken erschlossen. Gegen Kriegsende zielten die Bombardements der alliierten Streitkräfte neben Industrieanlagen und Militäreinrichtungen vor allem auch auf Bahnhöfe und wichtige Streckenverbindungen. Besonders die großen Stadtbahnhöfe waren von einem hohen Grad der Zerstörung betroffen. In den ersten Jahren wurden die Bahnhöfe nur provisorisch wiederaufgebaut. Zur gleichen Zeit verlagerten sich große Teile des Verkehrs auf die Straße. Mit der Entwicklung des Automobils verlor die Bahn zunehmend Passagiere. In den Wirtschaftswunderjahren beschränkten sich die Investitionen ins Schienennetz auf ein Minimum, während der Straßenausbau massiv vorangetrieben wurde. Das eigene Auto symbolisierte Wohlstand und erfüllte den Wunsch nach individuellem Reisen und Unabhängigkeit.

Der zunehmende Flugverkehr setzte die Bahn zusätzlichem Konkurrenzdruck aus. Die sinkende Popularität der Bahn erlaubte nur geringe Investitionen. Die Bahnhofsempfangsgebäude waren kleiner dimensioniert als ihre im Krieg zerstörten

Abb.: 3 Zweiter Würzburger Bahnhof. Aufnahme um 1900

Abb.: 4 Würzburger Bahnhofsplatz mit Blick in die Kaiserstraße. 1930

Vorläufer und die Ausstattung eher zweckdienlich als auf Symbolcharakter ausgerichtet. Architektonisch dominierte der Stil der Fünziger Jahre. [5]
Die Bahn verlor ihr nobles Klientel und wurde zum Beförderungsmittel der ökonomisch schlechter gestellten Bevölkerungsschicht. Die verlorengegangene Exklusivität des Bahnreisens spiegelte sich im Zustand der Bahnhöfe. Die herrschaftlichen Bahnhof-Restaurants wurden von Schnell-Imbissbuden ersetzt, um sich auf die veränderten Reise-Gewohnheiten einzustellen. Vermehrt diente der Bahnhof als Herberge für Obdachlose und wurde zum urbanen Zentrum der an den Rand gedrängten Gesellschaft. Vom Bahnhof ausgehend setzte eine Entwicklung ein, die das Bild der Bahnhofsviertel bis heute prägt. Zwielichtige Etablissements und Unternehmen verdrängten die edlen Boutiquen und die einst prächtigen auf den Bahnhof ausgerichteten Einkaufsstraßen verloren endgültig den Glanz vergangener Zeiten.[6]

Mit der Einführung moderner Hochgeschwindigkeitszüge in den frühen 90er Jahren wurde der Zug wieder zum attraktiven Reisemittel. Gerade bei Reisen der Mittelstrecke ist die Bahn im Vergleich zu Auto und Flugzeug wieder eine Alternative. Lange Wartezeiten an den Sicherheitsschleusen auf den Flughäfen und unvorhersehbare Staus auf den Autobahnen können die Reisen bis auf Unbestimmtes verzögern. Gesteigertes Umweltbewusstsein einerseits und Investitionen in höheren Komfort andererseits lassen die Bahn wieder gestiegene Passagierzahlen verbuchen. Der Renaissance des Zugreisens folgt auch eine Renaissance der Bahnhöfe. Neben umfangreichen Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen bestehender Bahnhöfe steigen seit Mitte der Neunziger Jahre wieder die Investitionen in die Entwicklung großer Neubauprojekte. In Dresden zum Beispiel konnte durch weitreichende Umbauten die Großzügigkeit der ursprünglichen Halle wiedergewonnen werden. Mit den Bahnhöfen in Wien, Berlin und Frankfurt-Flughafen sind die ersten großen Bahnhofsneubauten des 21. Jahrhunderts fertiggestellt. Vor dem Hintergrund der katalytischen Wirkung des Bahnhofs in der Stadtentwicklungspolitik hat die Renaissance der Bahnhöfe mit den genannten Beispielen nur ihren Anfang genommen.[7]

Der Beginn des 21. Jahrhunderts steht im Zeichen der innerstädtischen Transformation des Bahnhofs als alleiniges Verkehrszentrum hin zur Drehscheibe moderner Mobilität.

STADT UND BAHNHOF

Abb.: 5 Würzburg Monumentalplan. 1896

Die städtebauliche Entwicklung in Europas Städten ist maßgeblich von der Entwicklung der Eisenbahn beeinflusst.

In der Zeit, in der die Städte noch fest vom mittelalterlichen Mauerring umschlossen waren, wurden erste Bahnhofsbauten nur selten in das urbane Zentrum integriert.[8] Die Bestrebung den Bahnhof in die Stadt zu führen, bedeutete immer auch die Stadtmauer an einem Punkt zu durchbrechen und somit die ganze Verteidigungsanlage zu schwächen. Weit häufiger wurde der Bahnhof vor den Toren der Stadt errichtet, zumal in der dicht bebauten Stadt nicht ausreichend Flächen zu Verfügung standen. Aber auch steuerliche Begünstigung lockten die privaten Bahnhofsbetreiber vor die Stadttore. Mitte des neunzehnten Jahrhunderts wurden die barocken Verteidigungsanlagen abgerissen. Veränderte Militärtechnik und moderne Kriegsführung hatten sie überflüssig gemacht. Die Grundvoraussetzung für eine Flächenexpansion der mittelalterlichen Stadt war damit erfüllt. Der explosionsartige Anstieg der Bevölkerung hatte zuvor zu unerträglichen Lebensumständen geführt. In der Folge entstanden in kürzester Zeit ganze Quartiere, die die Fläche der Altstadt schon bald um ein Vielfaches überstiegen.

Der ehemals in Randlage errichtete Bahnhof liegt nun im städtischen Zentrum. Das Bahnhofsgebäude wurde städtebaulich hervorgehoben und die Fassaden repräsentativ artikuliert. Oftmals war ihm ein weitläufiger Platz vorgelagert, über den die ankommenden Passagiere in die neu entstandenen Verbindungsachsen zur Kernstadt auf den Markt oder das Rathaus geführt werden. Auf diesen boulevardartig angelegten Straßen eröffneten noble Hotels und luxuriöse Kaufhäuser. Die Bahnhofsstraßen wurden zur Visitenkarte der Stadt.[9] In der Nachbarschaft bestimmten gründerzeitliche Prachtbauten das Bild des Bahnhofsviertels. Auf der Rückseite des Bahnhofs lagen die riesigen Gleisanlagen. Neben Lagerhallen und Remisen entstanden die ersten Fabriken. Nach und nach siedelten sich Speditionen und Logistikunternehmen in Gleisnähe an.

Die Gleisfelder trennen die unterschiedlichen Stadtteile bis heute nahezu unüberwindbar voneinander. Nicht selten erfolgte eine Differenzierung „guter“ Viertel von „schlechten“ Vierteln.[10] Nach jahrzehntelanger Flächenausdehnung und Zersiedelung hat sich auch das relative Zentrum vergrößert. Der Bahnhof markiert heute das Innenstadtgebiet an seiner Außenseite und zählt neben Rathaus, Kirche und Markt zu den wichtigen öffentlichen Gebäuden der Innenstadt.

STADTMORPHOLOGIE WÜRZBURG

Die unterschiedlichen Wachstumsetappen Würzburgs sind in den heutigen Stadtplänen gut zu erkennen.
Die Verteidigung der Stadt gegenüber dem Feind hatte bis Mitte des 19. Jahrhundert bestimmenden Einfluss auf städtebauliche Entwicklungen. Die ersten Siedlungsaktivitäten sind für die Zeit um 1000 v. Chr. dokumentiert. Die topografisch günstige Ausgangssituation mit den steil aufragenden Bergen bot Schutz vor Hochwasser und wilden Tieren. Die erste befestigte Siedlungsanlage entstand oberhalb der Furt auf dem Marienberg. An der Schnittstelle wichtiger Handelswege gelegen, gewann die Agglomeration schnell an Bedeutung. Die Festungsanlage wurde stetig erweitert. Die Möglichkeit der Flussquerung war von Beginn an entscheidend für die nachfolgende Entwicklung der Stadt. Die ersten Siedlungserweiterungen außerhalb der Burg beschränken sich zunächst auf die linksmainische Seite am Fuß des Festungsberges. Mit wachsender Bevölkerungszahl wurden zunehmend Gebiete auf rechtsmainsicher Seite erschlossen. Die um 1000 n. Chr. errichtete erste Maueranlage umschloss bereits beide Stadtteile, die ab 1120 erstmals mit einer steinernen Brücke („Alte Mainbrücke“) miteinander verbunden waren.[11] Noch heute zeichnet sich die erste Wehranlage in Form einer „Bischofsmütze“ im Straßenbild ab. In der Verlängerung der „Alten Mainbrücke“ führt eine großzügig angelegte Straße zum Dom.
Die veränderte Kriegsführung im späten Mittelalter erforderte neue Wehranlagen. Die außerhalb des ersten Mauerrings gelegenen Gebiete wurden nun in die Stadt eingebunden. Die Errichtung des zweiten Verteidigungswalls mit Bastionen und vorgelagertem Schussfeld, dem sogenannten Glacis, trennte die Stadt scharf von ihrer Umgebung. Der Einlass wurde über wenige Tore geregelt. Erst der Abriss der barocken Anlagen ermöglichte die flächige Bebauung jenseits der Stadtgrenze. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Trassenführung der Eisenbahn zur bestimmenden Einflussgröße für die nachfolgende Stadtentwicklung. Schon früh wurde Würzburg in das Streckennetz der königlich-bayrischen Eisenbahn eingebunden. Der erste Bahnhof wurde 1854 noch in die mittelalterliche Stadt, innerhalb des zweiten Mauerringes integriert, aber schon zehn Jahre nach seiner Errichtung verlegt. Anstelle des schwer zu handhabenden Kopfbahnhofs in der Stadt wurde ein Durchgangsbahnhof tangential zum inzwischen abgerissenen spätmittelalterlichen Verteidigungswall erbaut.
Auf dem Grundriss der barocken Bastionsanlagen ist bis 1884 ein nahezu durchgängig zusammenhängender Park entstanden, der die Altstadt bis heute ringförmig umschließt. Einzig an der Stelle des Bahnhofsplatzes ist der Ringpark unterbrochen. Die Bedeutung des Bahnhofs wird städtebaulich hervorgehoben. Dem Bahnhofsplatz gegenüber liegt das „Kaisergärtchen“ und weist über die neu angelegte Kaiserstraße den Weg in die Stadt. Großstädtische Gründerzeitbauten bestimmten das Stadtbild rund um den Bahnhof bis am 16. März 1945 ca. 90% der Bausubstanz durch Bombenangriffe der alliierten Truppen zerstört wurde.[12] Beim Wiederaufbau in der Altstadt orientierte man sich an der ursprünglichen Geometrie der Grundstücke. Die Stadterweiterungen der Nachkriegsjahre waren maßgeblich von der modernistischen Idee der Funktionstrennung beeinflusst. Satellitenstädte, Industrieviertel und Hochhaussiedlungen ziehen sich durch die umliegenden Täler bis auf die Berge. Das Stadtgebiet breitete sich in seiner Fläche um ein Vielfaches seiner ursprünglichen Größe aus.

Abb.: 6 Schwarzplan Würzburg

PLANUNGSGEBIET

Das Würzburger Bahnhofsviertel ist heute stark von Infrastruktureinrichtungen aus der Nachkriegszeit geprägt.
Nach den Luftangriffen im Jahr 1945 war das alte Bahnhofsgebäude von 1869 bis auf die Grundmauern zerstört. Bereits 1950 wurde mit den ersten Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsviertels begonnen. Das Projekt sah die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes und die Einbindung des öffentlichen Nahverkehrs vor. Bis 1958 wurde das Großprojekt vollständig fertiggestellt. Nicht unwesentliche Teile des Ringparks wurden dem Straßenverkehr „geopfert". Omnibusbahnhof und Parkplätze flankieren das Empfangsgebäude während die Reisenden von der Straßenbahn auf dem Vorplatz abgeholt werden.[13]
„Die kleine Großstadt der Vorkriegsjahre sei nach der gnadenlosen Zerstörung und dem oft achtlosen Wiederaufbau zu einer großen Kleinstadt verarmt […]. Die große Platzanlage des 19. Jahrhunderts mit dem mondänen Bahnhofsgebäude […] habe Italien gespielt. Nun aber spiele man Kurort Bad Würzburg, mit dem proper geschorenen Renommierrasen [und] den Blumenrabatten"[14]
Inzwischen ist das ganze Ensemble in einem erbärmlichen Zustand. Das Bahnhofsgebäude ist verkommen und hat durch zahlreiche Um- und Zubauten in den letzten Jahrzehnten seinen ursprünglichen Charakter vollständig verloren. In den seitlichen Pavillionbauten haben sich eher wenig repräsentative Geschäfte eingemietet.[15] Die Frachtguthallen im Osten sind abbruchreif und das Sortier- und Verteilerzentrum der Post im Westen hat schon lange seine eigentliche Funktion verloren.[16]
Durch prinzipielle Umstrukturierungen bei Post und Bahn in den letzten 20 Jahren liegen nahezu überall in Europas Städten riesige Flächen neben dem Bahnhof brach. Aufgrund der Tatsache, dass diese Flächen meistens dem Staat gehören, ergibt sich den Kommunen nun die rar gewordene Möglichkeit Stadtentwicklungsprojekte in attraktiver Innenstadtlage zu initiieren.
Für Würzburg bedeutet dies auf einer Fläche von ca. 10 ha die städtebauliche Situation neu ordnen zu können und die stadträumlichen Qualitäten des gründerzeitlichen Entrees wiederherzustellen.

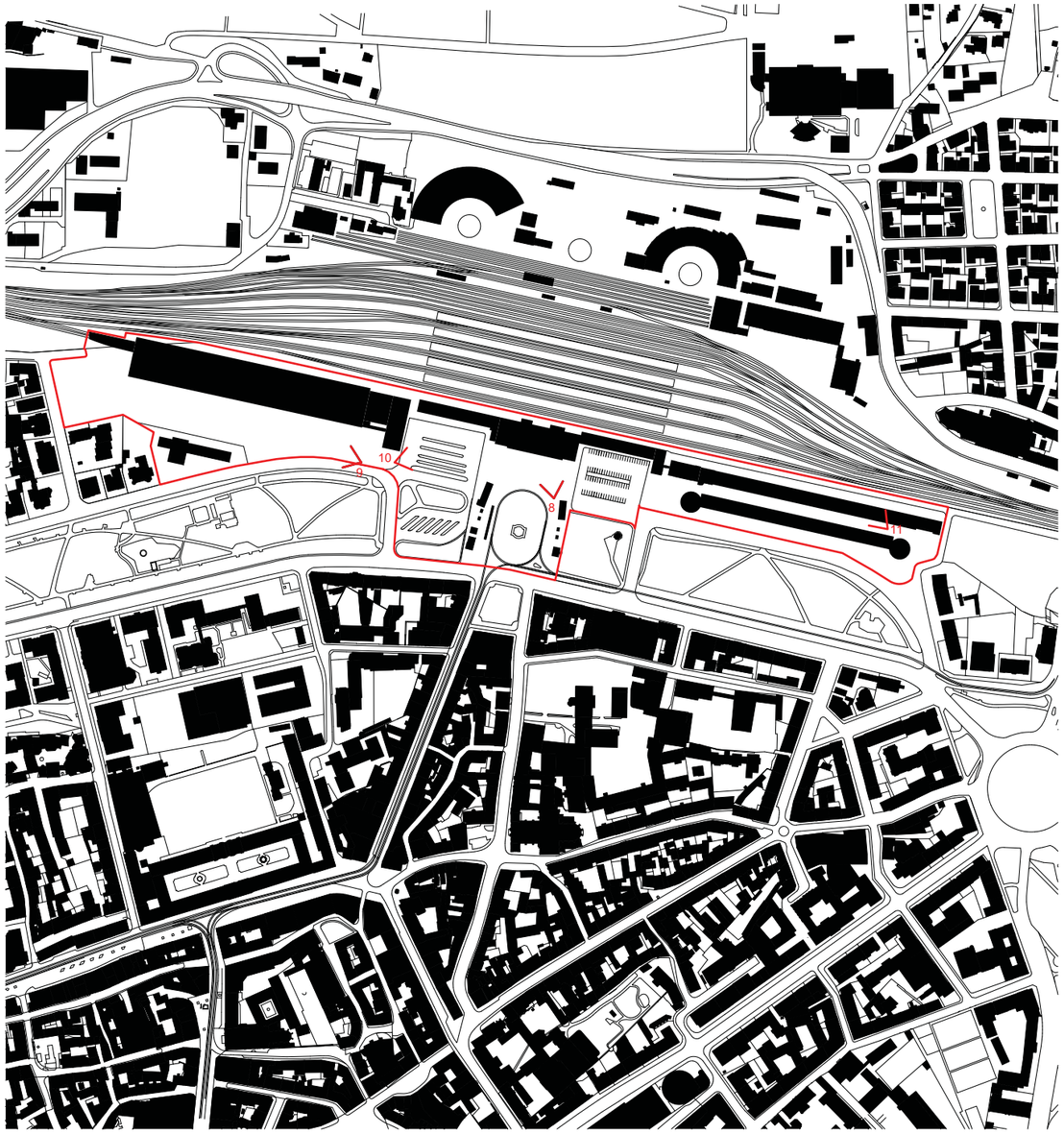


Abb.: 7 Schwarzplan Planungsgebiet

Abb.: 8 Hauptbahnhof

Abb.: 9 Bismarckstraße

Abb.: 10 Busbahnhof

Abb.: 11 Abgerissene Frachtguthallen

2 EXKURS: STÄDTEBAULICHE ÜBERLEGUNGEN

Abb.: 12 New York Office. Edward Hopper. 1962

STADT - STRAßE - HAUS

Vor noch nicht allzu langer Zeit hat die massenhafte Abwanderung der städtischen Bevölkerung ins Umland eine Verödung der Innenstädte provoziert. Vor allem junge und leistungsstarke Familienhaushalte reizte die Vorstellung des Eigenheims im „Grünen".
Nun scheint sich ein Paradigmenwechsel vollzogen zu haben wie aktuelle Beobachtungen der Bevölkerungswanderung aus der Peripherie zurück in die Stadt vermuten lassen. Nach jahrzehntelangem Bevölkerungsrückgang steigen in Europas Städten trotz demografischen Wandels wieder die Einwohnerzahlen. Die Stadtwohnung hat gegenüber dem freistehenden Einfamilienhaus wieder erheblich an Attraktivität gewonnen.[17]
Das Stadthaus, in all seinen typologisch und stilistischen Ausprägungen, ist im europäischen Städtebau über 2000 Jahre lang die bestimmende Einheit einer jeden Stadt gewesen. Entlang der Straße aneinandergereiht und um die Ecke zusammengefasst bilden sie den für die europäische Stadt so typischen Blockrand. Vor diesem Hintergrund scheint nicht ganz nachvollziehbar, wieso Generationen von Architekten und Stadtplanern dieses Prinzip der Stadtorganisation so vehement ablehnten. Die Aufgabe der strukturellen Zusammenhänge von Stadt, Straße und Haus führt bis heute zu städtebaulichen Auflösungserscheinungen und massiver Landschaftszerstörung.[18] Die dem modernistischen Zeitgeist entsprechenden Anhäufungen von Zeilen- und Punktbebauungen können keine straßenräumlichen Qualitäten erzeugen und nicht annähernd ein Gefühl von „Stadt" aufkommen lassen. Die viel zu hoch geratenen Solitäre stehen in Folge von Abstandsregelungen ohne Bezug zueinander auf der „grünen Wiese". Inzwischen haben sich diese Quartiere nahezu überall zu sozialen Brennpunkten entwickelt. Dem amerikanischen Architekturtheoretiker Charles Jencks nach leitete am 15. Juli 1972 die Sprengung der seit 1955 bestehende Wohnbausiedlung Pruitt-Igoe in St. Louis den „Hirntod der Moderne" ein.[19] Dennoch findet nur langsam eine Rückbesinnung auf die Qualitäten der historischen Stadt statt. Bauliche Dichte und multifunktionale Straßenräume seien hier als Stichworte genannt.

„Eine 'Stadt' kann man in sehr verschiedener Art zu definieren versuchen. Allen Definitionen gemeinsam ist nur: daß sie jedenfalls eine (mindestens relativ) geschlossene Siedlung, eine 'Ortschaft' ist, nicht eine oder mehrere einzeln liegende Behausungen. Im Gegenteil pflegen in den Städten die Häuser besonders dicht, heute in der Regel Wand an Wand zu stehen."[20]
Wie Max Weber nachvollziehbar beschrieben hat, ist eine Stadt im Wesentlichen durch dichte Bebauung charakterisiert. „Die offensichtlichen Vorzüge der traditionellen Stadt" hält Colin Rowe folgendermaßen fest: „das durchgehende Gefüge der Baumasse oder Textur, die ihr Gegenstück, dem geformten Kraft verleiht – so entstehen Platz und Straße, welche als eine Art Entlastungsventil für das öffentliche Leben wirken".[21]
Der Straße kommt dabei nicht nur Bedeutung in infrastruktureller und technisch funktionaler Hinsicht zu, sie wird zur Grundlage jeden öffentlichen Lebens. Dabei weist sie in Dimensionierung und Gliederung räumlich und ästhetisch unterschiedliche Qualitäten auf, die für die Wahrnehmung öffentlicher Räume entscheidend sind. Wenn die Straße eindeutig durch die Fassaden der Häuser räumlich definiert ist, lässt sich daraus eine konsequente Differenzierung zwischen Öffentlichkeit auf der Straße und Privatheit in den Hinterhöfen der geschlossenen Bebauung ableiten.

Abb.: 13 Sprengung Pruitt-Igoe Wohbausiedlung in St.Louis. 1972

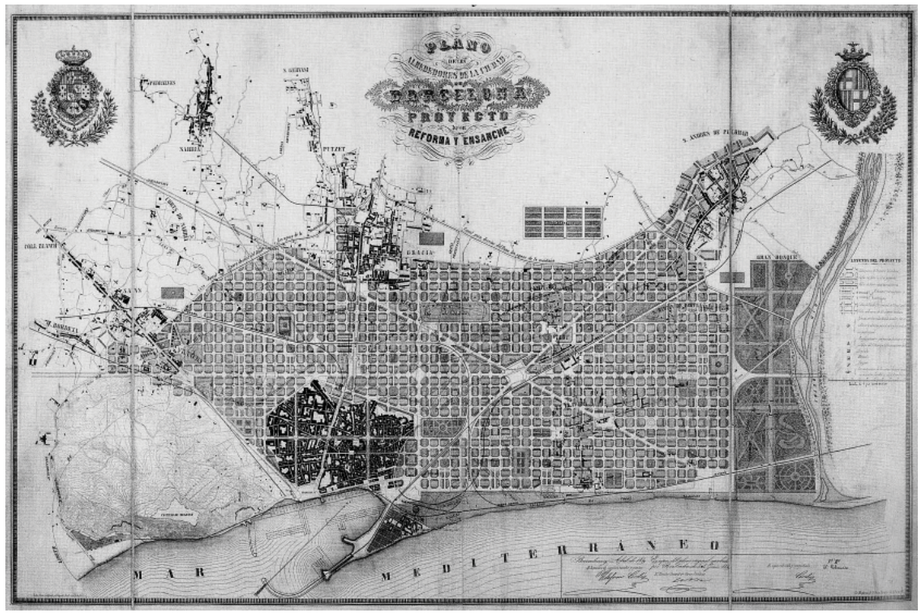


Abb.: 14 Plan Cerda Barcelona. 1859

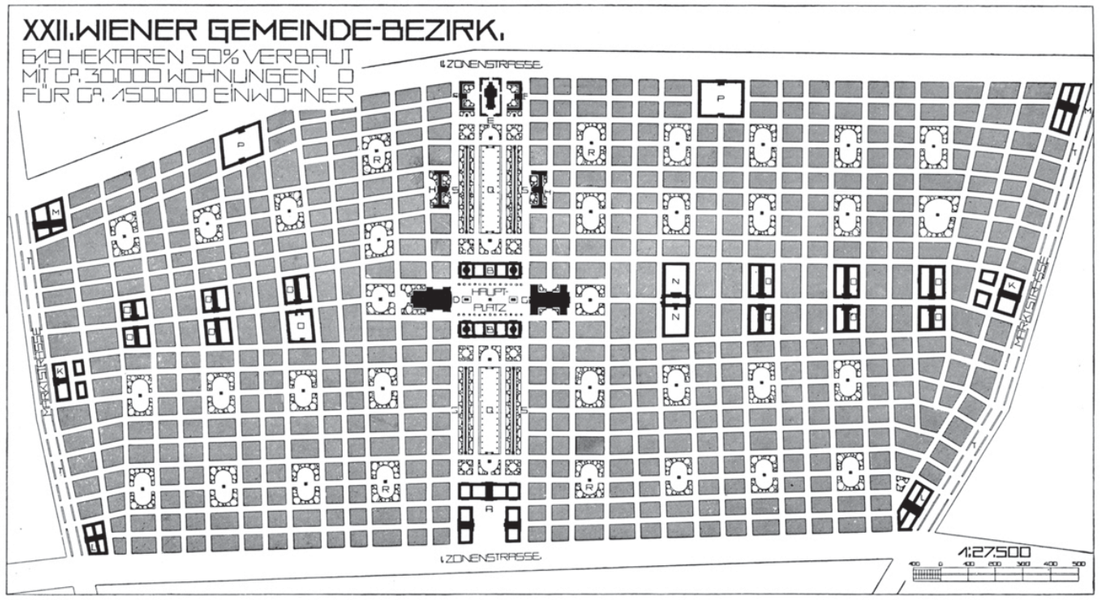


Abb.: 15 Plan für eine Groszstadt von Otto Wagner. 1892

Diese klare Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Raum muss hier als Grundlage für die verschiedenen Erlebniswelten in der Stadt gesehen werden. Der introvertierte Hof im Blockinneren bietet eine ruhige private Atmosphäre, während sich auf der belebten Straße das öffentliche Leben konzentriert. Die Inszenierung der Übergänge von Straße zu Hof kann auf unterschiedlichste Weise ausformuliert werden.

Historisch nehmen Siedlungen ihren Ursprung immer an einem Weg. Das daraus entstehende feinmaschige Wegenetz mit dazwischenliegender Bebauung ist bis heute in vielen Altstädten noch immer im Stadtplan abzulesen. Ab dem 19. Jahrhundert wird das Prinzip der geschlossenen Bebauung auf großmaßstäbliche Planungen angewandt. Ein einfaches rechtwinkliges Raster dient als Grundlage zur Einteilung von Erschließungsflächen und Bebauungen im Blockrand.[22] Die Regelmäßigkeit des Erschließungsnetzes ermöglicht eine leichte Orientierung und vermittelt als übergeordneter Ordnungsrahmen zwischen den einzelnen Baublöcken. Dieses simple Planungsprinzip stellt günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklungen urbaner Räume ohne große Einschränkungen dar und hat sich in der Vergangenheit als außerordentlich flexibel und anpassungsfähig erwiesen.[23]
Die einfache rechtwinklige Geometrie, des im Raster angelegten Blockrands erlaubt alle Bebauungsformen. Vor dem Hintergrund der sich immer schneller verändernden gesellschaftlichen Bedürfnisse scheint die flexible Grundstruktur der „Rasterstadt“ auch für Stadtentwicklungsprojekte im 21.Jahrhundert noch immer geeignet. Die strukturellen Zusammenhänge von Stadt, Straße und Haus werden vorgegeben ohne dabei die Nutzung des Baugrunds zu beeinträchtigen. Rob Krier konstatiert 1993: „Das Haus als Grundbaustein der Stadt. Der Baublock als Zelle jeglicher Stadtstrukturen. Der Stadtraum in seinen ästhetischen Formulierungen von Straßen und Plätzen [...] Flexibilität, Anpassung und die Chance auf späteres Wachstum im Inneren wie im Randbereich.“[24]

4 ENTWURF STÄDTEBAU

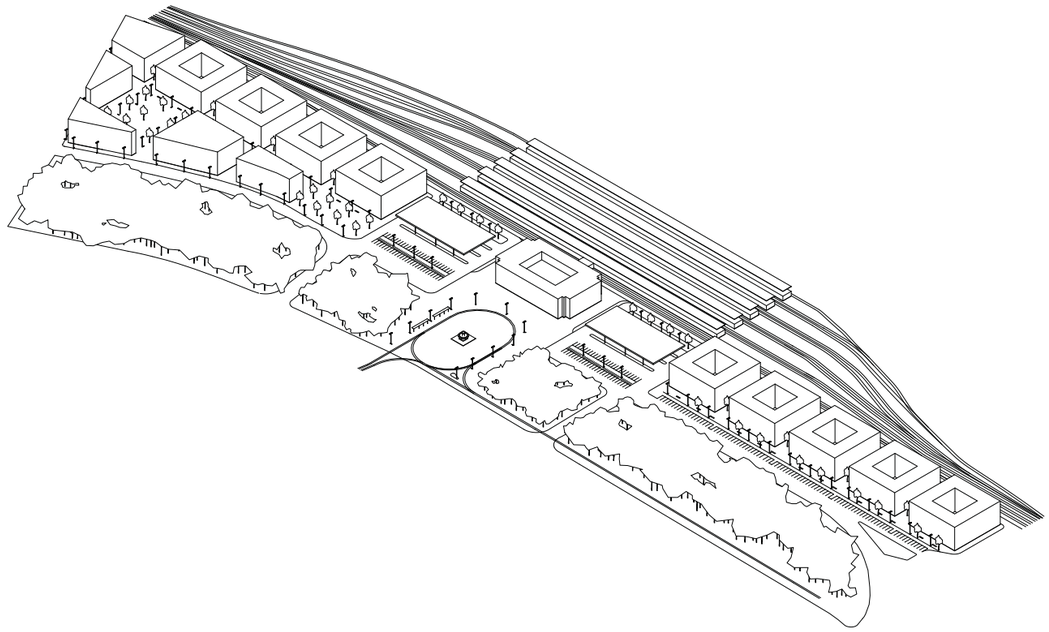


Abb.: 16 Axonometrie Entwurf Städtebau

STRATEGIE UND OBJEKT

Der Entwurf greift auf ein grundsätzliches Motiv im Städtebau zurück, das nicht nur in der angrenzenden Würzburger Altstadt wiederzufinden ist. Das Prinzip der geschlossenen Bebauung resultiert aus der konsequenten Aneinanderreihung einzelner Häuser, die im Karee zusammengefasst, als Blockrandbebauung bezeichnet wird. Der Straßenraum ist räumlich klar definiert, wobei ihm in funktionaler und atmosphärischer Hinsicht eine andere Bedeutung zukommt, als den Außenräumen im Blockinneren.

Für die Planung der ca. 10ha goßen Fläche im innerstädtischen Kontext war das Prinzip der geschlossenen Blockrandbebauung wesentlich. Der städtebauliche Entwurf ist dabei mehr als einer Strategie zur räumlichen Organistation der Baublöcke zu verstehen, als ein konkretes Entwurfsprojekt mit ausgearbeitetem Flächennutzungsplan oder vordefinierter Gestaltungssatzung, auch wenn im Folgenden drei Projekte beispielhaft vorgestellt werden. Die vorgestellten Projekte sollen zeigen, dass sich in der Baufeldgeometrie verschiedene Typologien mit unterschiedlichen Nutzungskonzepten räumlich organisieren lassen. Die orthogonale Organisation der Baufelder etabliert einen robusten Außenraum mit klaren Baufluchten ohne dabei die einzelnen Häuser in ihrer zukünftigen Nutzung zu beeinträchtigen. Gerade vor dem Hintergrund der Unplanbarkeit ganzer Stadtquartiere bietet dieses orthogonale Ordnungsprinzip ausreichend Spielraum, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Konkret bedeutet dies eine konsequente Einhaltung der Baulinien zum öffentlichen Raum und die Möglichkeit der flexiblen Anpassung der Gebäudetiefe im Blockinneren. Die Höhenentwicklung der Gebäude ist mit 18m - 20m den Gebäuden der umliegenden Bebauung angepasst. Die Dimensioniereung der Baufelder (44,5m x 44,5m) leitet sich sowohl aus der Angemessenheit im gesamtstädtischen Kontext, als auch der Eigenstädigkeit des Bahnhofgebäudes als Sonderbau im Quartier ab. An den Rändern des Planungungsgebiets passt sich die Form der Gebäude der existierenden Straßenflucht an. Im Gegensatz zu den strategischen Überlegung zur Ergänzung der städtischen Textur wird der Bahnhof als Solitär artikuliert, ohne dabei gänzlich aus dem städtebaulichen Rahmen zu fallen.

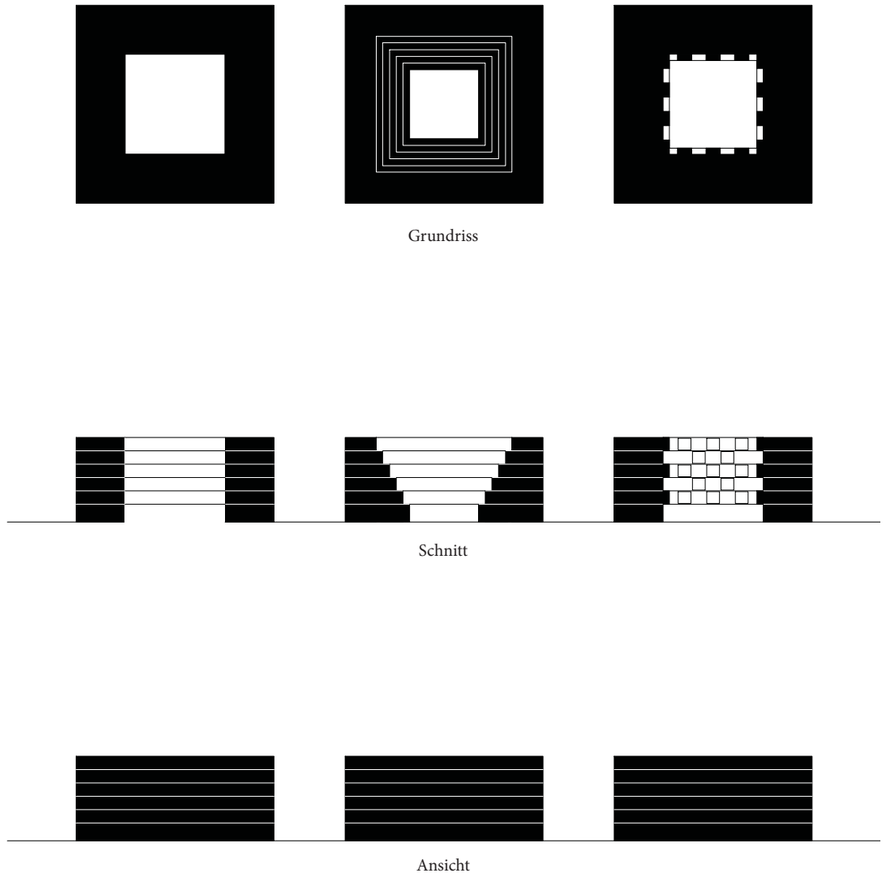
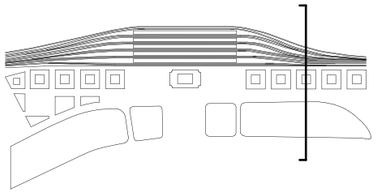
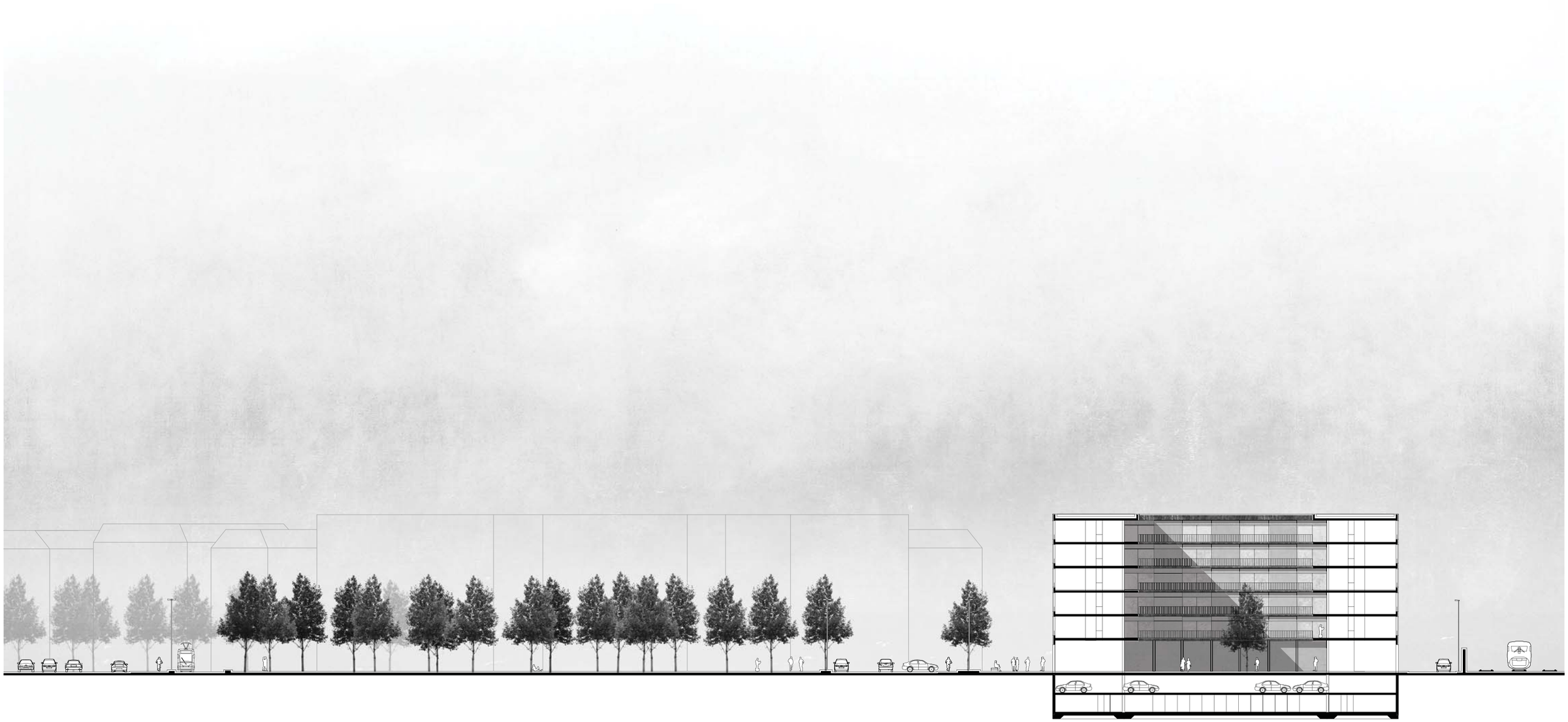


Abb.: 17 Schema Bebauungsmöglichkeiten im Baufeld

Abb.: 18 Sattelitenbild Entwurf Städtebau

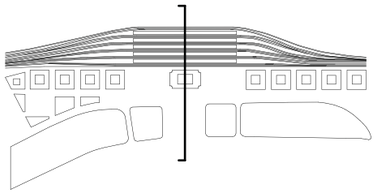
M 1/2500





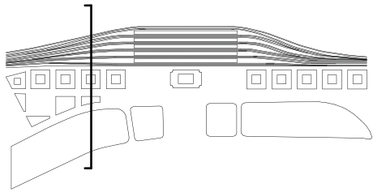
1/500

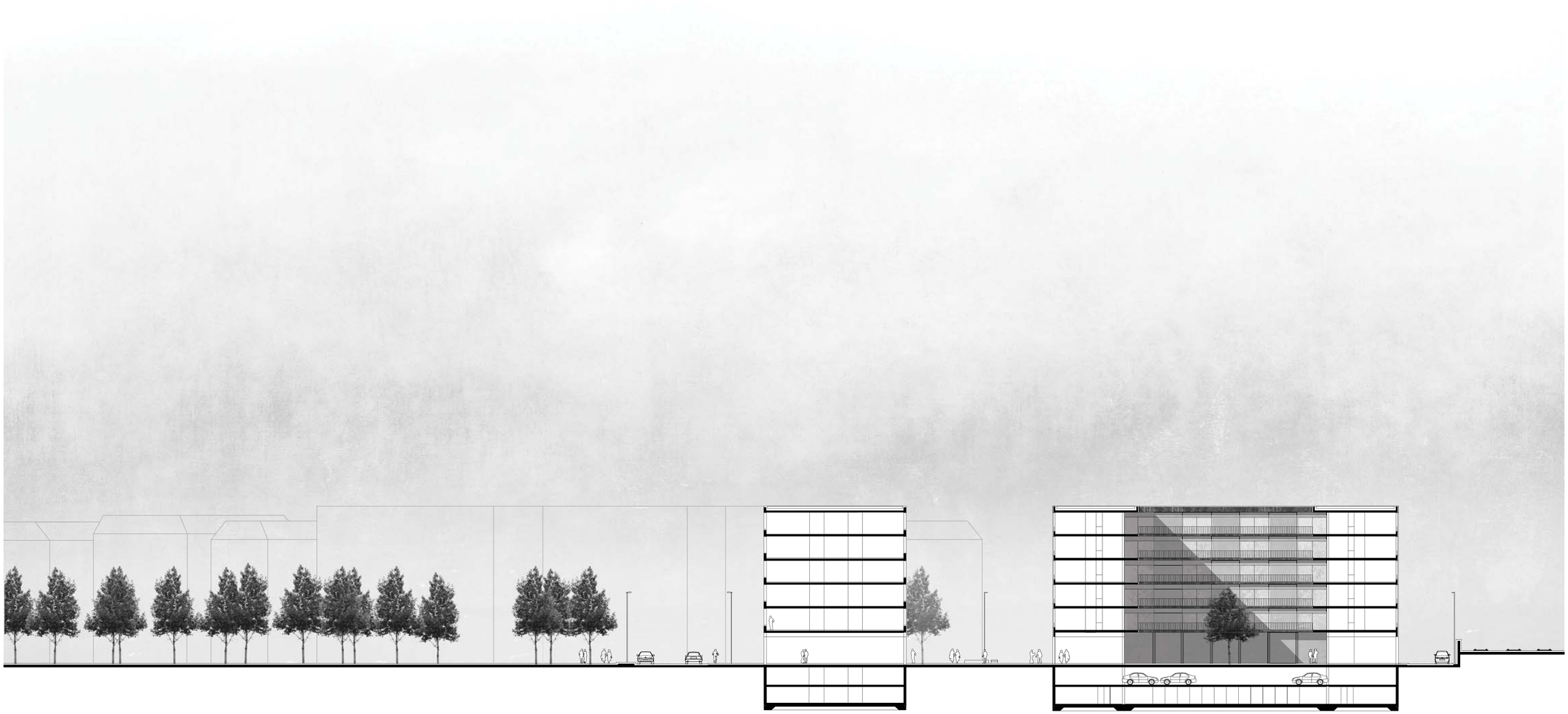
0 10 30



1/500

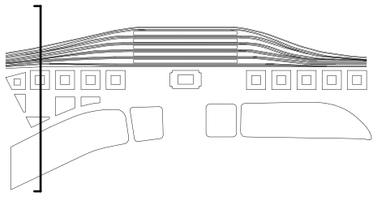
0 10 30





1/500

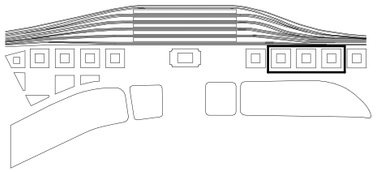
0 10 30

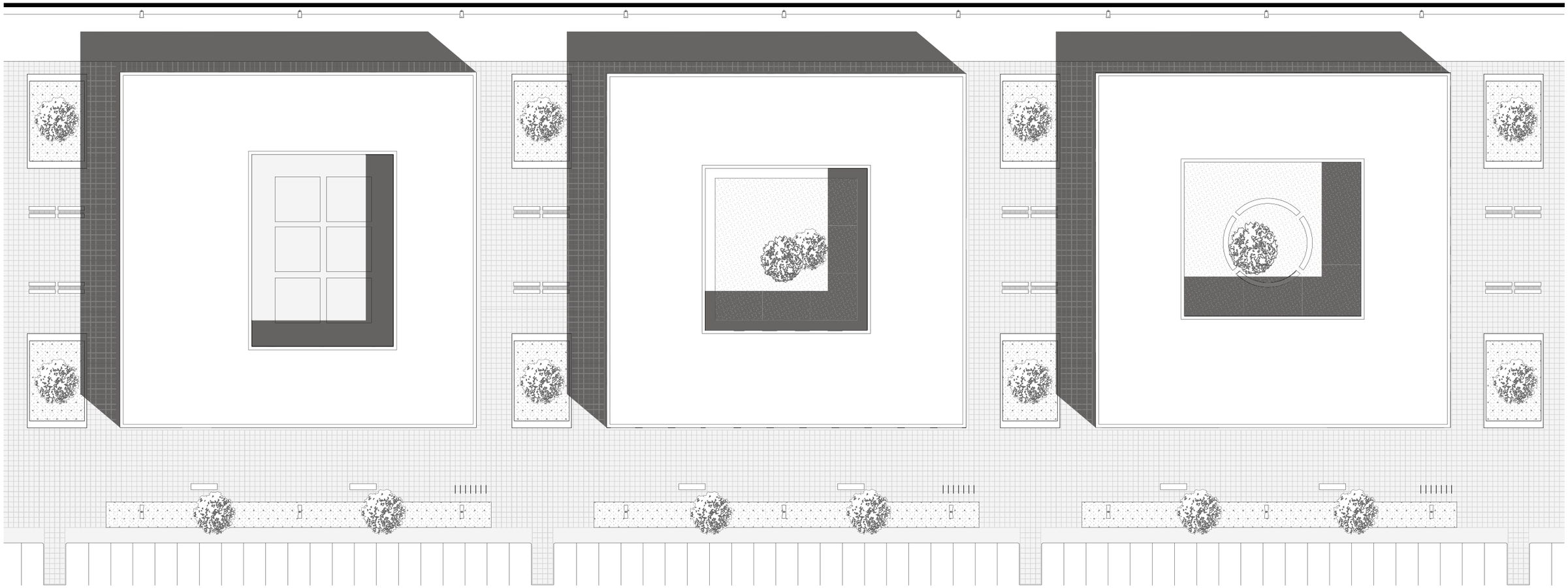


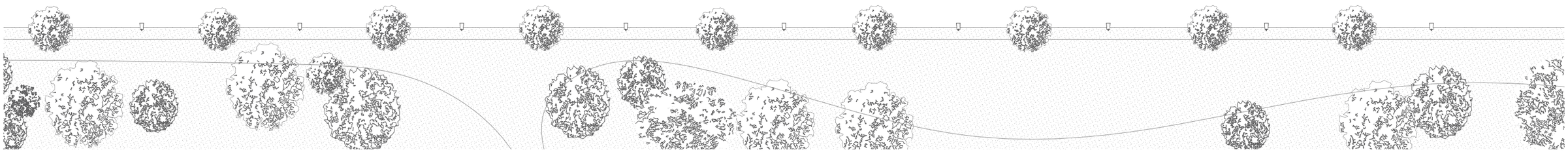
1/500

0 10 30

Abb.: 19 Visualisierung Städtebaulicher Entwurf

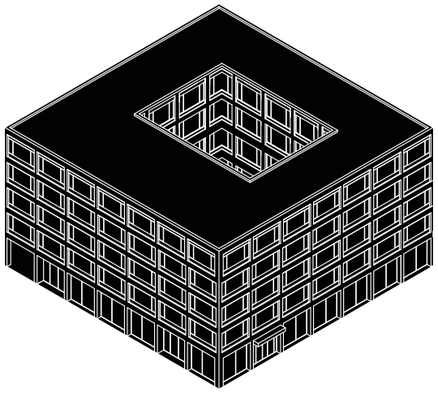






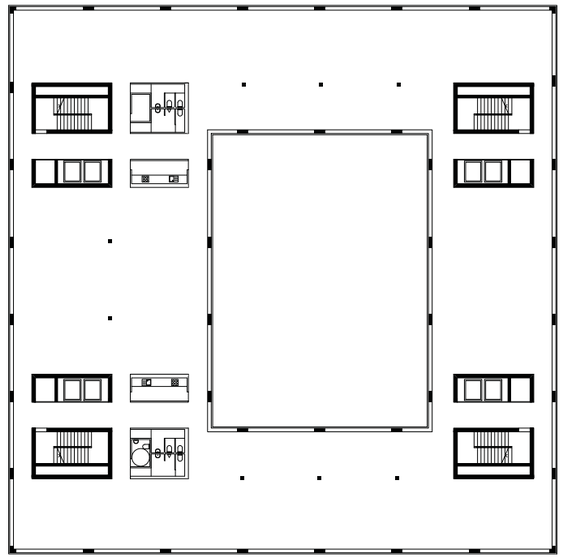
1/500

0 10 30

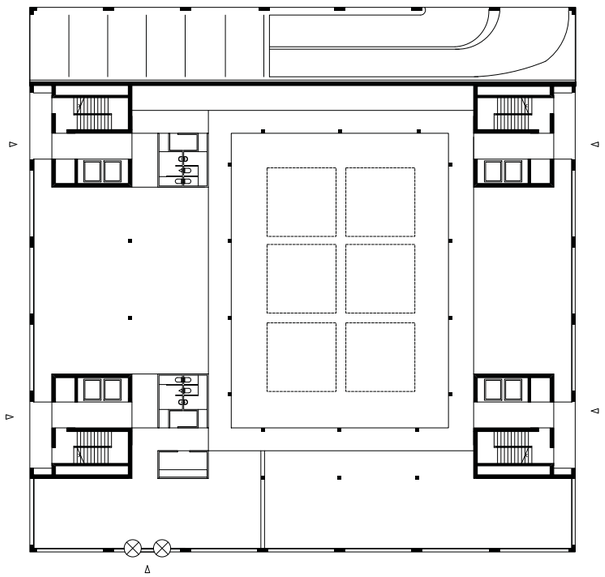


ARBEITEN

Der Entwurf für dieses Gebäude entspringt der Idee größtmöglich flexible Räumlichkeiten für Arbeitsplätze jeglicher Art anzubieten. Die Konzentration der Erschliessungskerne und Sanitäreinrichtungen in den Ecken bilden die einzige räumliche Determinante in den Regelgeschossen. Die Arbeitsäume in den Obergeschossen sind um ein Atrium orientiert, während das Erdgeschoss die komplette Grundstücksfläche besetzt. Die ebenerdige Halle kann eigenständig von oben belichtet weden oder mit den anderen Räume in der Sockelzone für großräumige Nuzungen kombiniert werden. Die archaisch anmutende Struktur zeichnet sich an der Fassade ab und greift das Motiv des „Chicago Window" der legenderen Hochhäuser um die Jahrhundertwende in Chicago auf.



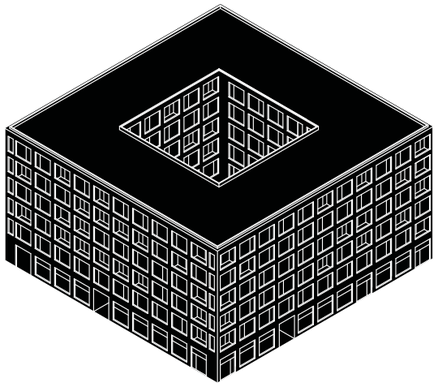
REGELGESCHOSS



ERDGESCHOSS

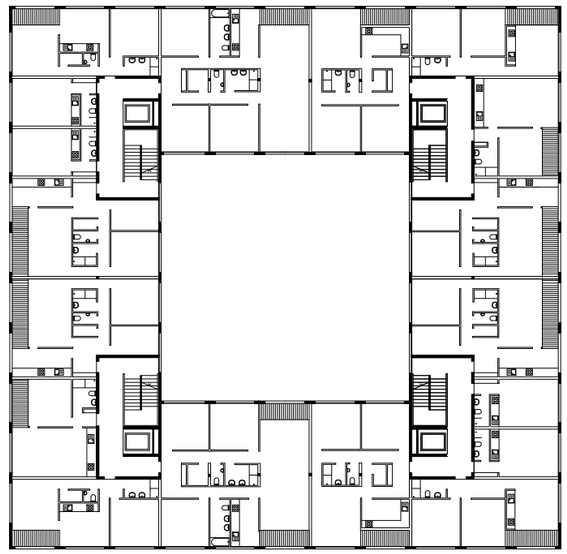
1/500

0 10

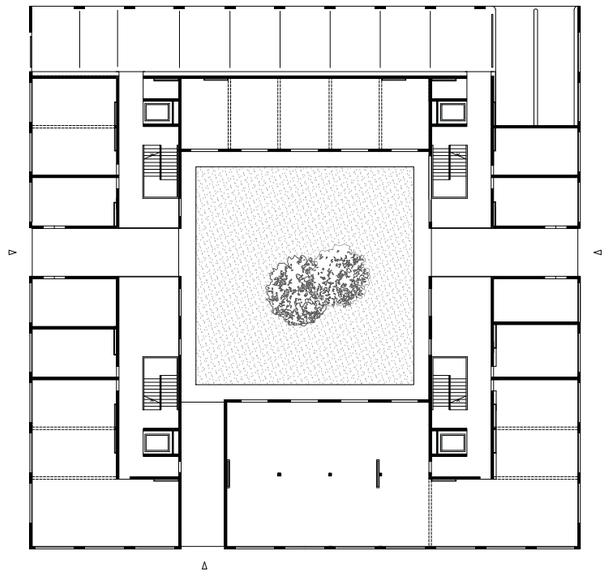


WOHNEN 1

Das Gebäude ist als Hofhaus konzipert, um die räumlichen und atmosphärischen Qualitäten sowohl zum Hof, als auch zum Strassenberich soweit als möglich für alle Wohneinheiten nutzbar zu machen. Alle Wohnungen mit mehr als einem Zimmer werden von zwei Seiten oder über Eck belichtet. Insegsamt bietet dieser Entwurfsvorschalg fünf unterschiedliche Wohnungstypen an, wobei die einzelnen Wohnungen von 30qm bis 120qm variieren. Die jeweiligen Individualzimmer sind mit ca. 16qm nutzungsneutral konzipiert, um den unterschiedlichen Wohnbedürfnisse der Bewohner entgegenkommen zu können. Die statisch unabhängige Aufteilung der Wohneinheiten ist flexibel und ermöglicht den Bewohnern zudem ein freie räumliche Interpretation ihrer Wohnungen.



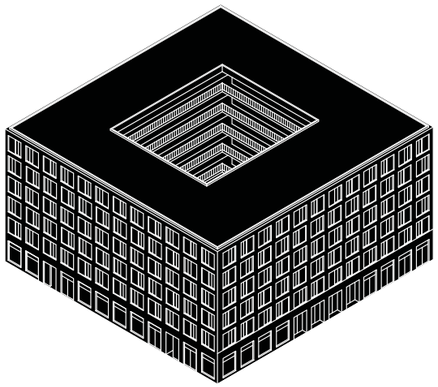
REGELGESCHOSS



ERDGESCHOSS

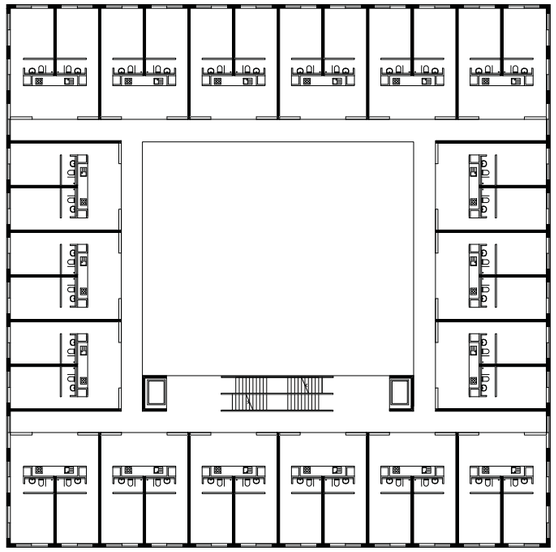
1/500

0 10

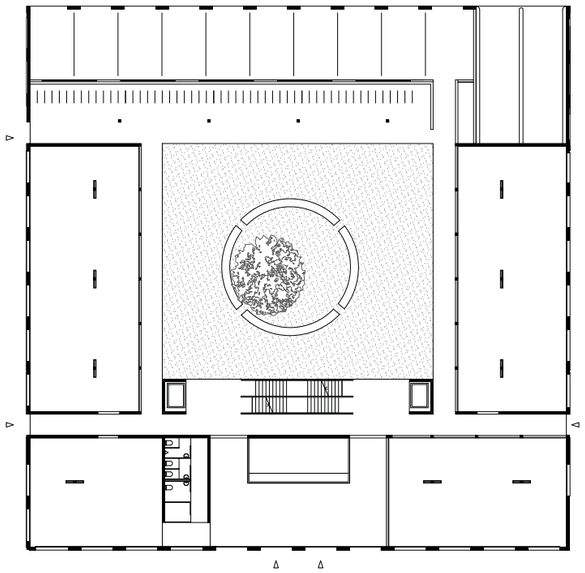


WOHNEN 2

Das Konzept der Gemeinschaftlichkeit wird über die gemeinsame räumliche Mitte verfolgt. Um diesen Eindruck zu verstärken sind die Gemeinschaftsräume im Erdgeschoss zum begrünten Hof orientiert. Die aussenligende Erschliessung in Form einer Scherentreppe in Kombination mit einem umlaufenden Korridor ist als erweiterte Kommunikationtszone zu verstehen. Der Laubengang kann durch großzügige dimensionierte Öfnungen als erweiterter Aufenthaltsbereich den einzelnen Wohnungen zugeschaltet werden. Für eine Wohnform wie einem Studenten- oder Altersheim, in der die Gemeinschaft ein zentrale Rolle übernimmt bietet dieser Erschlissungstyp gute Voraussetzungen um die soziale Interaktion der Bewohner zu fördern.



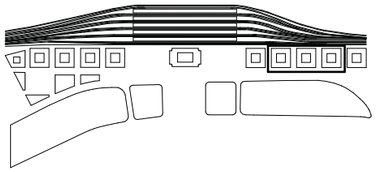
REGELGESCHOSS

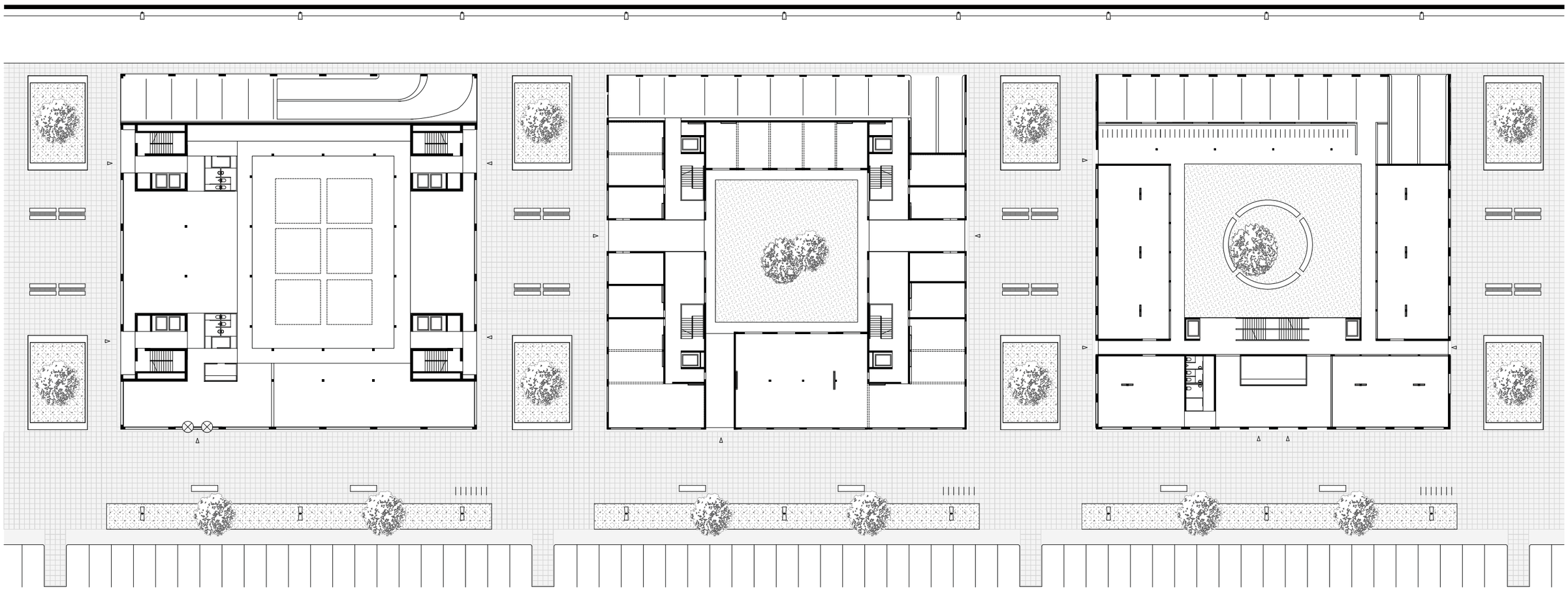


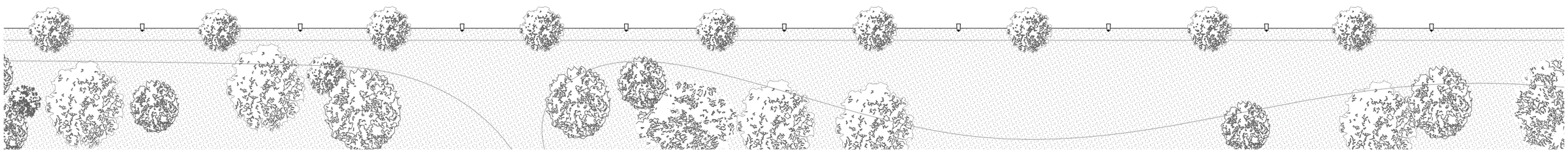
ERDGESCHOSS

1/500

0 10

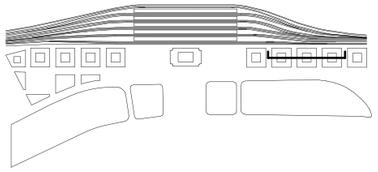






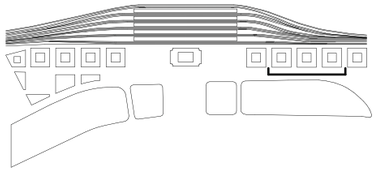
1/500

0 10 30



1/500

0 10 30



1/500

0 10 30

Abb.: 20 Visualisierung Entwurf Städtebau

4 ENTWURF BAHNHOF

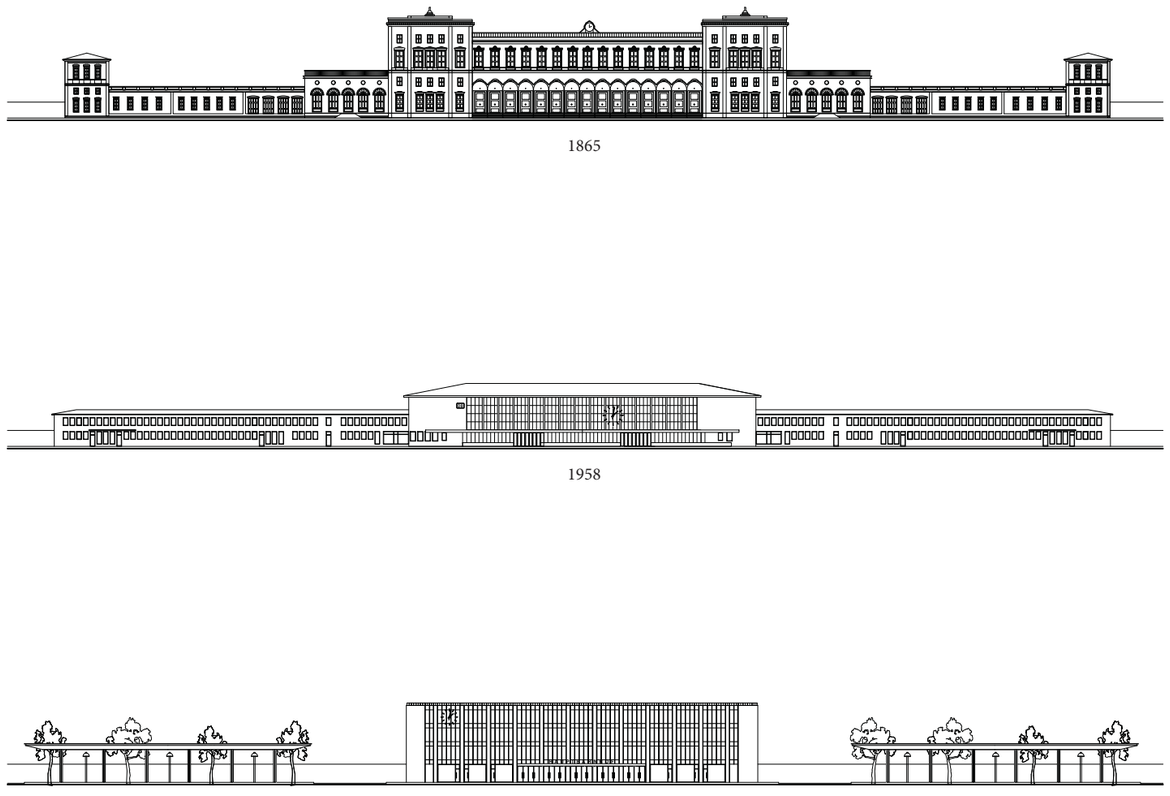


Abb.: 21 Ansicht Bahnhof

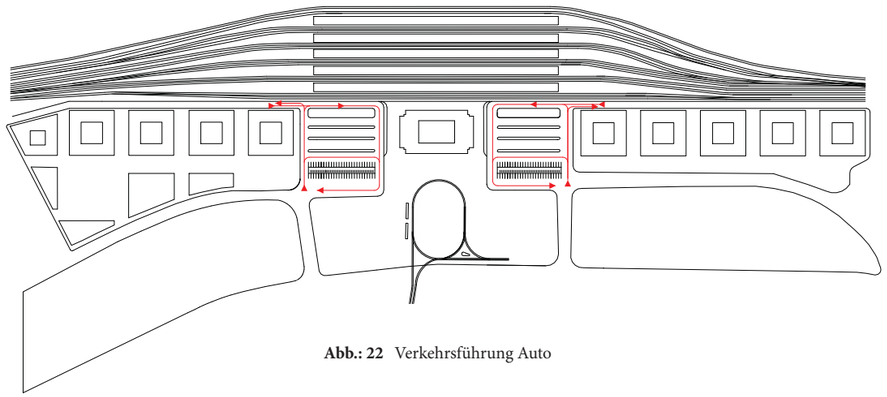


Abb.: 22 Verkehrsführung Auto

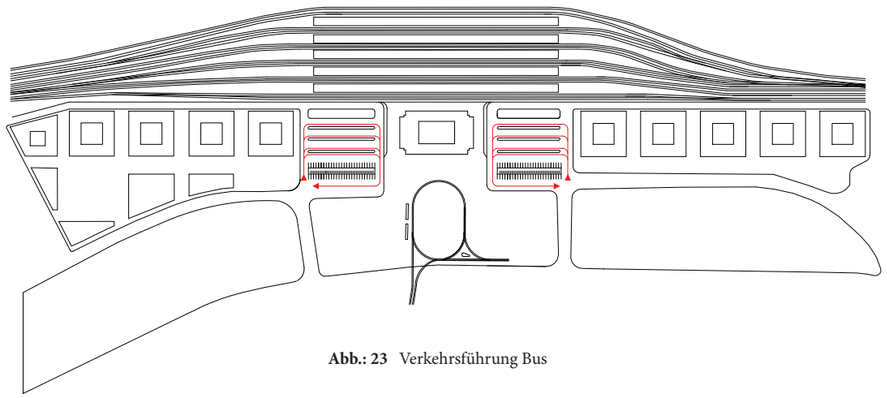


Abb.: 23 Verkehrsführung Bus

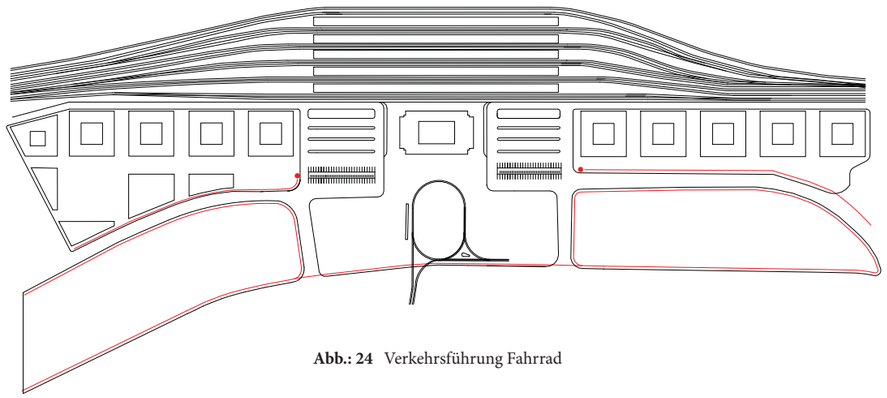
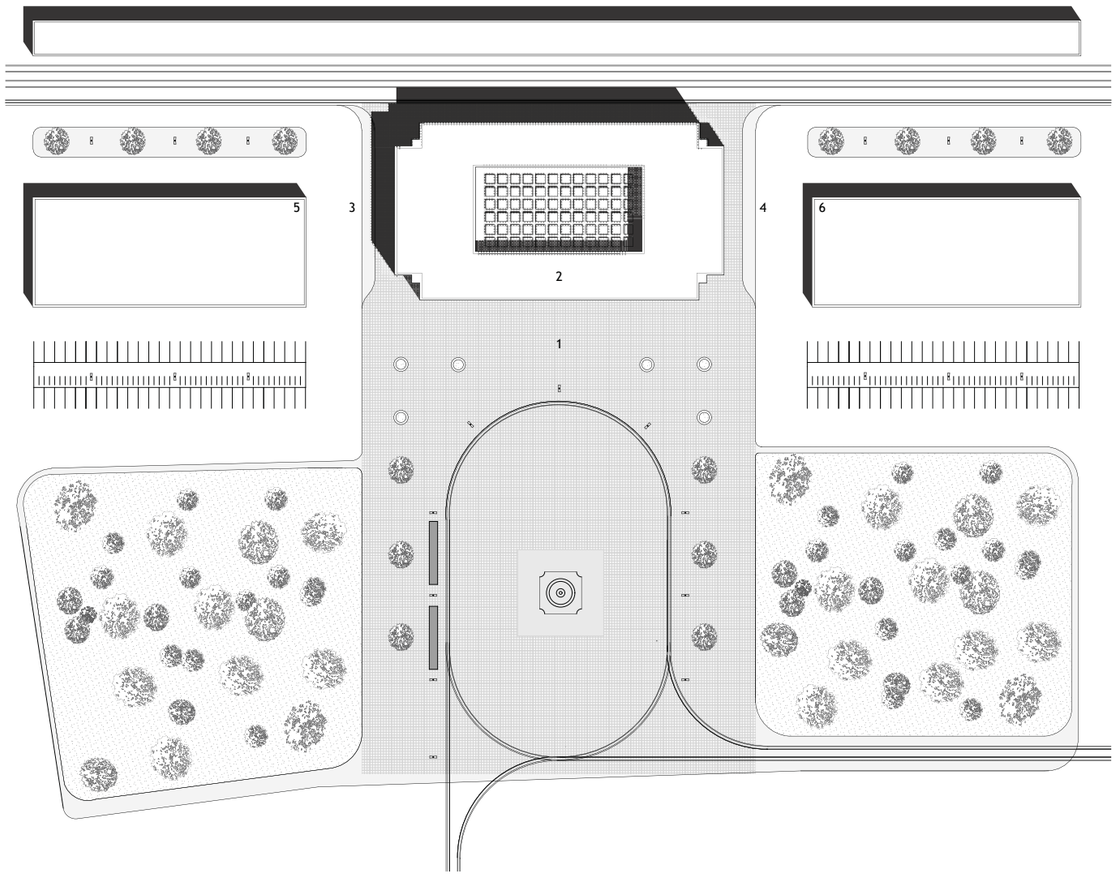


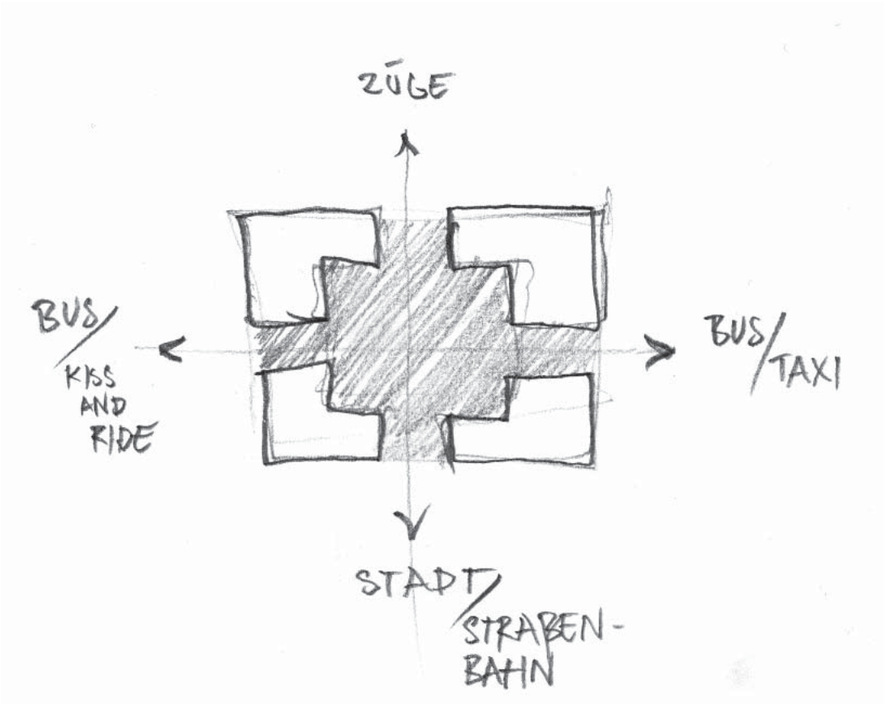
Abb.: 24 Verkehrsführung Fahrrad

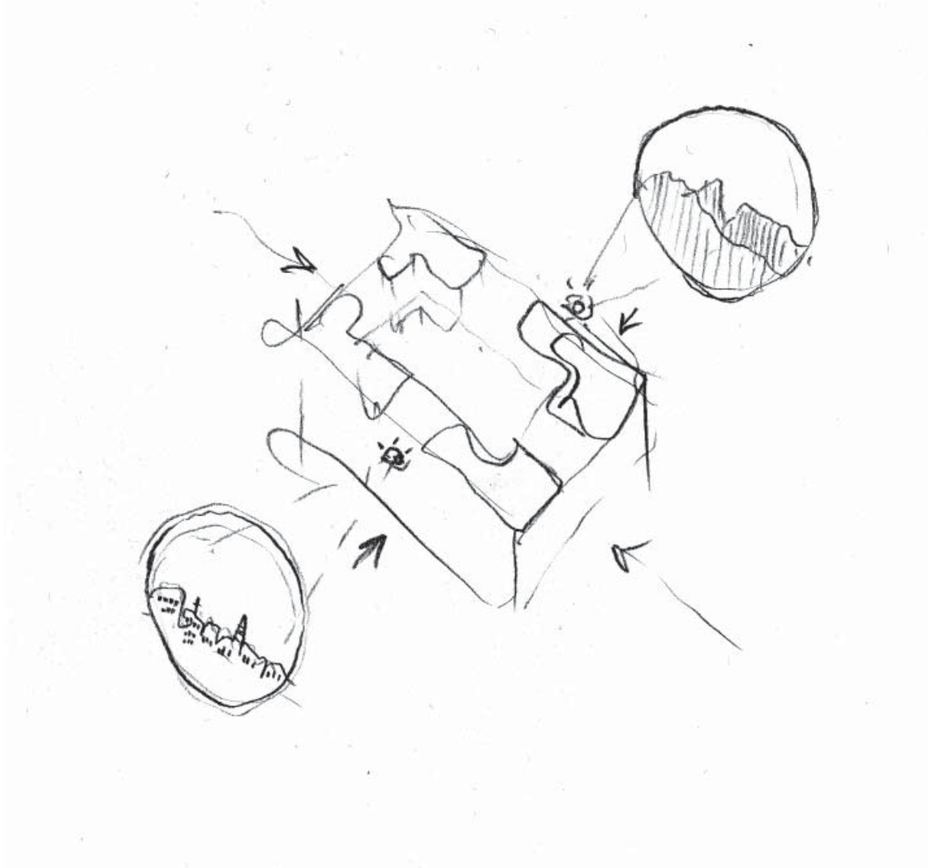


1 BAHNHOFSPLATZ
2 BAHNHOF
3 KISS AND RIDE
4 TAXI
5 BUSBAHNHOF REGIONAL
6 BUSBAHNHOF INTERNATIONAL

ÜBERSICHT

0 20





Der Bahnhof ist immernoch eines der identitätsstiftend öffentlichen Gebäude in der Stadt. Die städtebaulich herausragende Situation mit vorgelagertem Platz unterstreicht die Bedeutung des Bahnhofs in seiner Funktion als Drehscheibe der unterschiedlichen Mobilitätsformen im gesamtstädtischen Kontext. Einzig der Residenz ist ein noch größerer Platz in der Innenstadt vorgelagert.

Entsprechend seiner übergeordneten Bedeutung ist Form, Volumetrie und Dimension im städtischen Kontext zur Geltung gebracht. Als alleinstehender Solitär ist der Bahnhof als Identifikationspunkt nicht nur für die Bevölkerung in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofsviertel von großer Bedeutung.

In Würzburg ist der Hauptbahnhof mit ca. 40 000 Passiegieren pro Tag zentrale Abfahrts-, Ankunfts-, und Umstiegstation für alle Zug- und Busreisende. Die Kombination mit zentralem Omnibusbahnhof für den öffntlichen Personen Nahverkehr ÖPNV und Haltestellen für den zunehmenden Fernbusverkehr machen den Bahnhof zu einem infrastrukturell wichtigem Knotenpunt bis über die Stadtgrenzen hinaus. Die Vetreilung der Zugänge zu allen 4 Seiten ermöglicht eine hohe Durchläsigkeit im Erdgeschoss und verknüpft das Empfangsgebäude nahezu schwellenlos mit dem öffentlichen Raum.

Die zentrale Bahnhofshalle ist das Herzstück des neuen Empfangsgebäudes. Die Halle als vermeintlich funktionsloser Schwellenraum verbindet die unterschiedlichen Besucherströme und Nutzungen im Bahnhofsgebäude über das Erdgeschoss hinaus. Im ersten Obergeschoss sind reisebegleitende Handelsflächen verortet, zu denen man über die Rolltreppen gelangt. Die Wahrnehmung der vertikale Richtungsänderung wird durch die Positionierung der Rolltreppen unter den Oberlichtern in der Halle verstärkt. Im zweiten und dritten Obergeschoss sind Büroarbeitsplätze für die bahneigenen Angestellten um den zentralen Hof über der Bahnhofshalle gruppiert.

RAUMPROGRAMM

UNTERGESCHOSS

LAGER..... gesamt 68qm
ARCHIV..... gesamt 82qm
HAUSTECHNIK .....gesamt 148qm

1. OBERGESCHOSS

HANDEL/GASTRONOMIE.....1182qm
KLEINSTE EINHEIT.....32qm
GRÖßTE EINHEIT.....354qm
LAGER.....30qm

2. OBERGESCHOSS

EMPFANG I.....35qm
EMPFANG II.....35qm
BÜRO 1340qm
EDV/ARCHIV.....gesamt 60qm
TEEKÜCHE I.....15qm
TEEKÜCHE II.....15qm

ERDGESCHOSS

HALLE.....1450qm
REISEZENTRUM.....136qm
BACKOFFICE.....30qm
MÜLLRAUM..... gesamt 50qm
BÜRO FOYER I.....32qm
BÜRO FOYER II.....32qm
HANDEL/GASTRONOMIE.....447qm
KLEINSTE EINHEIT.....32qm
GRÖßTE EINHEIT.....146qm
SCHLIEßFÄCHER.....24qm
WC - ÖFFENTLICH.....24qm

3. OBERGESCHOSS

EMPFANG I.....70qm
EMPFANG II.....70qm
BÜRO 1124qm
EDV/ARCHIV.....gesamt 60qm
TEEKÜCHE I.....15qm
TEEKÜCHE II.....15qm

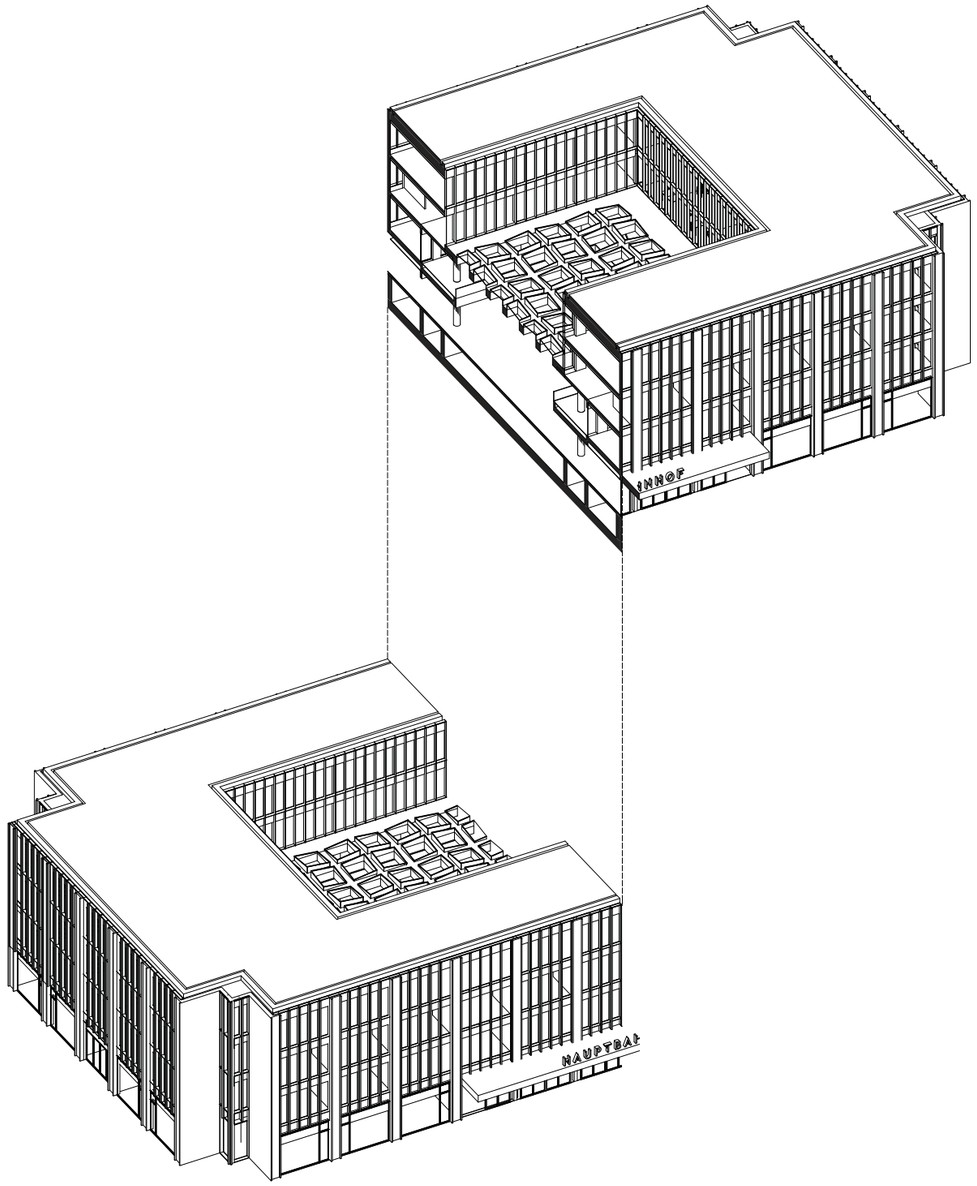


Abb.: 25 Axonometrie Bahnhof

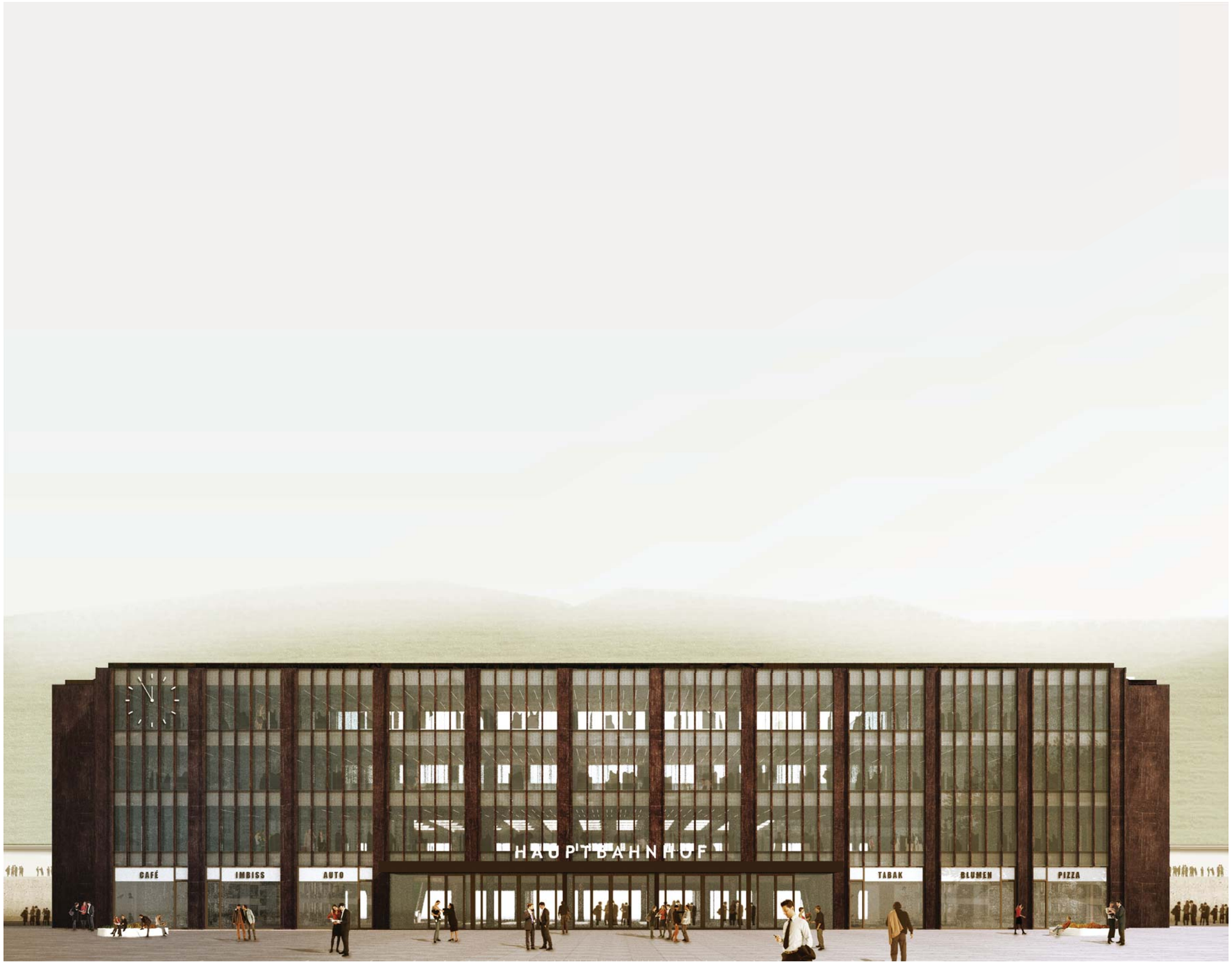
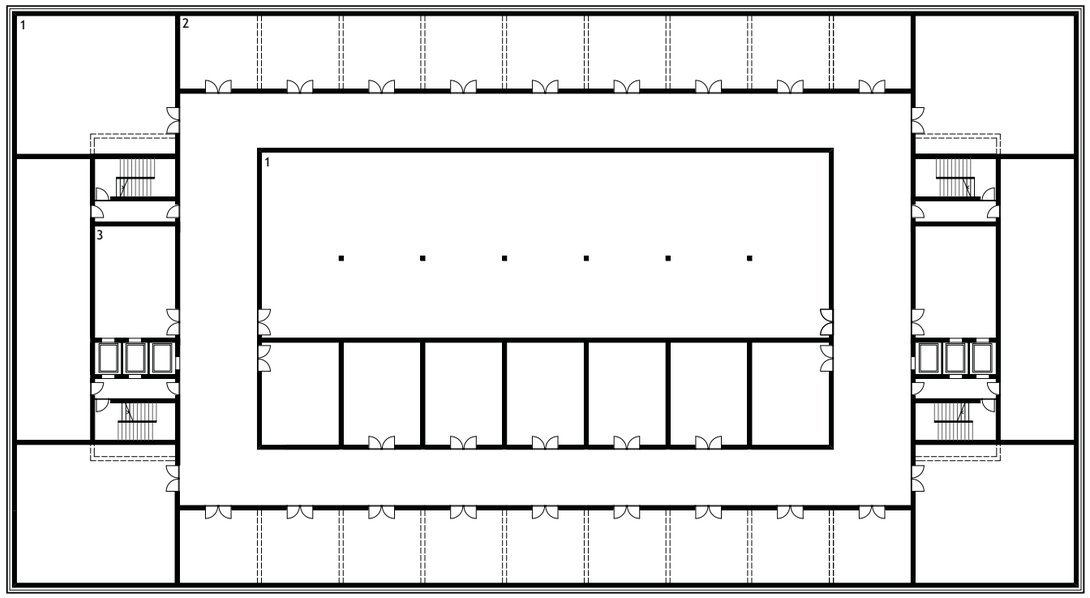


Abb.: 26 Visualisierung Bahnhof



1 HAUSTECHNIK 2 ARCHIV 3 LAGER

UNTERGESCHOSS

0 1 5

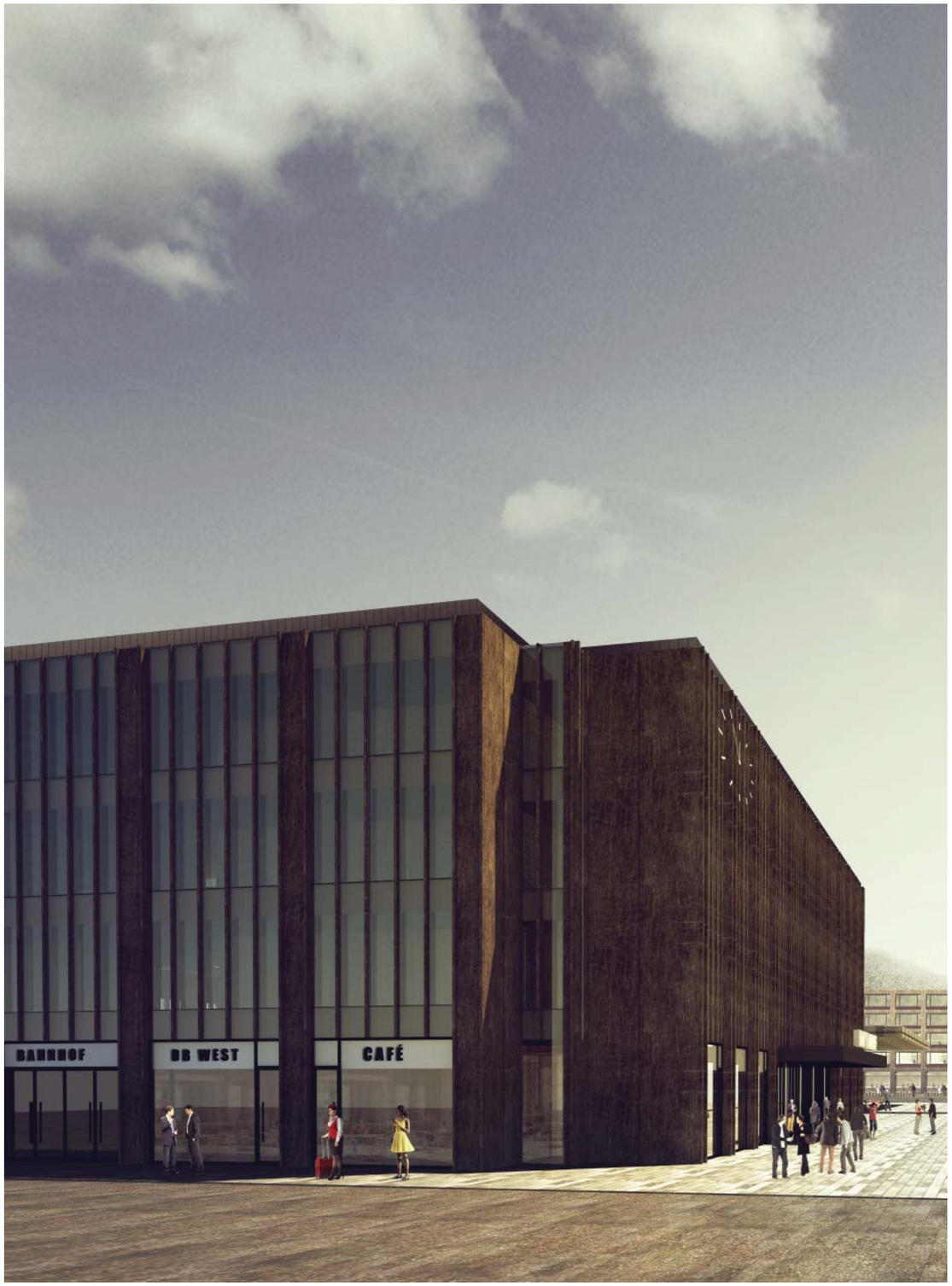
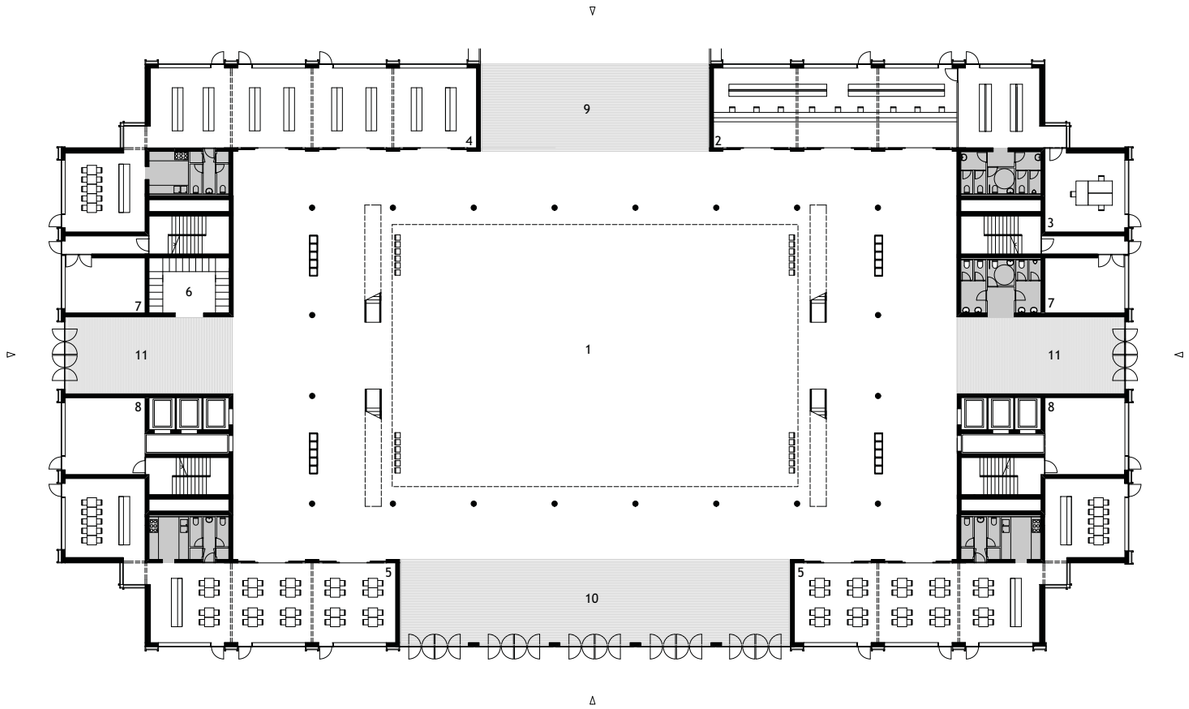


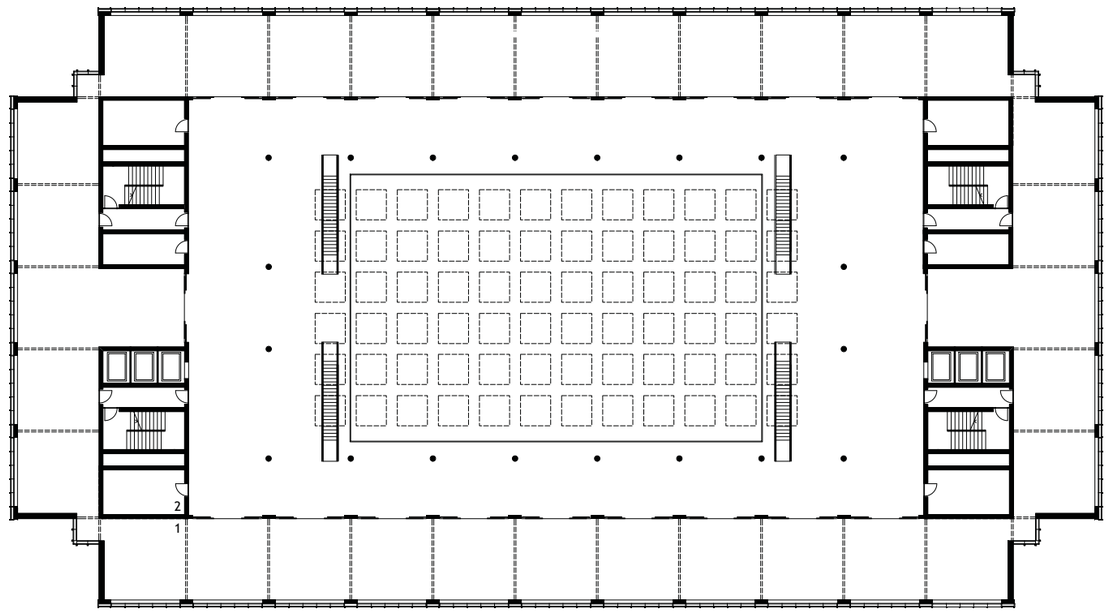
Abb.: 27 Visualisierung Bahnhof



1 HALLE
2 REISEZENTRUM
3 BACKOFFICE
4 HANDELSFLÄCHEN
5 GASTRONOMIE
6 SCHLIEßFÄCHER
7 MÜLLRAUM
8 FOYER BÜRO
9 ZUGANG GLEISE
10 ZUGANG STADT
11 ZUGANG BUSBAHNHOF

ERDGESCHOSS

0 1 5



1 HANDELSFLÄCHEN
2 LAGER

1. OBERGESCHOSS

0 1 5

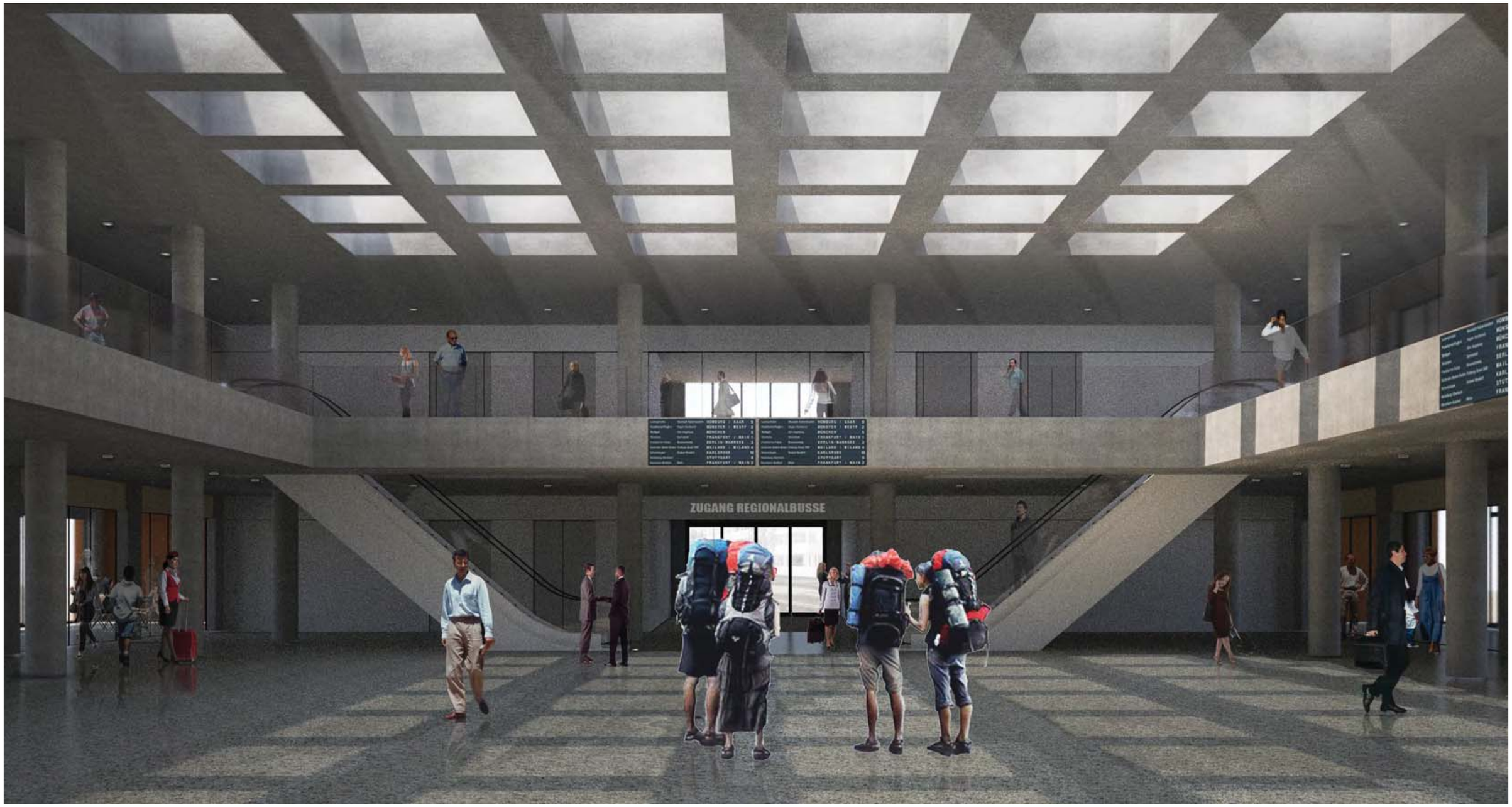
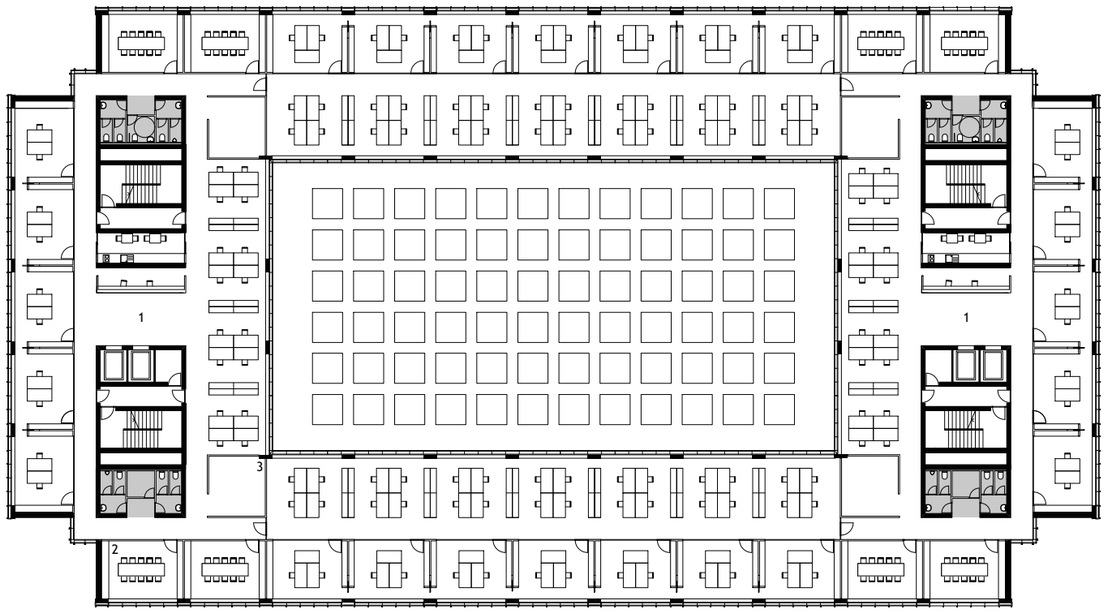


Abb.: 28 Visualisierung Bahnhofshalle



1 EMPFANG 2 BESPRECHUNG 3 EDV

2. OBERGESCHOSS

0 1 5

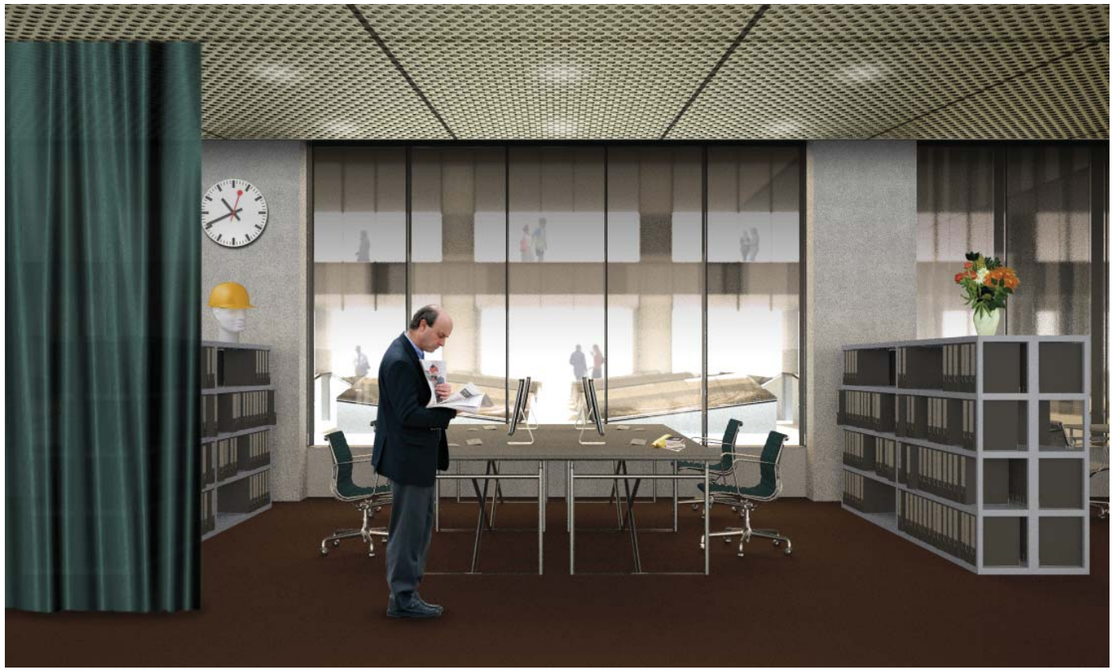
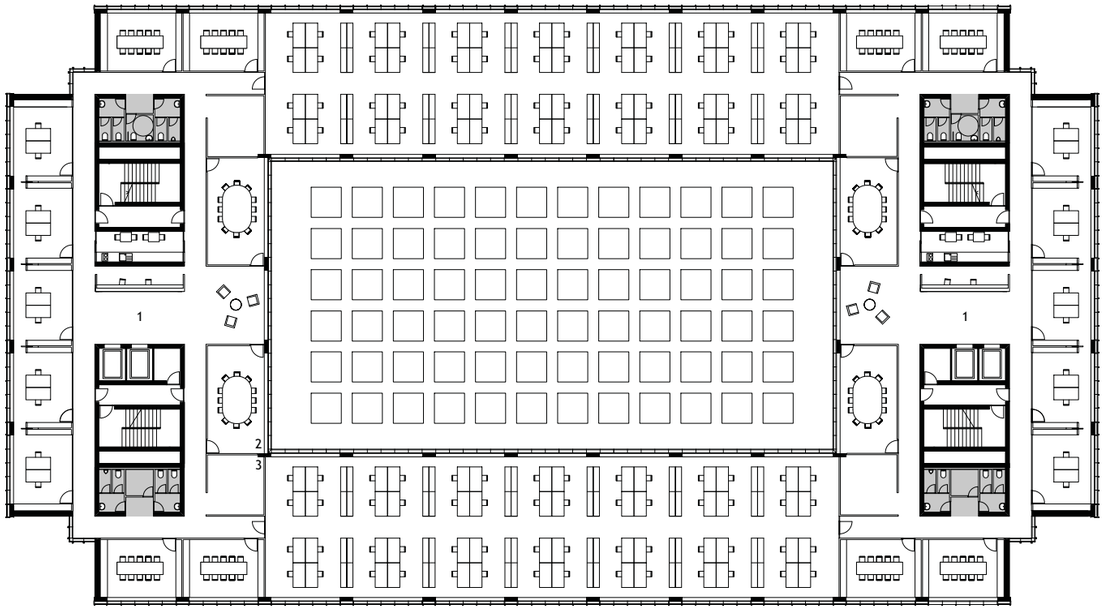


Abb.: 29 Visualisierung Büro

Abb.: 30 Visualisierung Büro



1 EMPFANG 2 BESPRECHUNG 3 EDV

3. OBERGESCHOSS

0 1 5

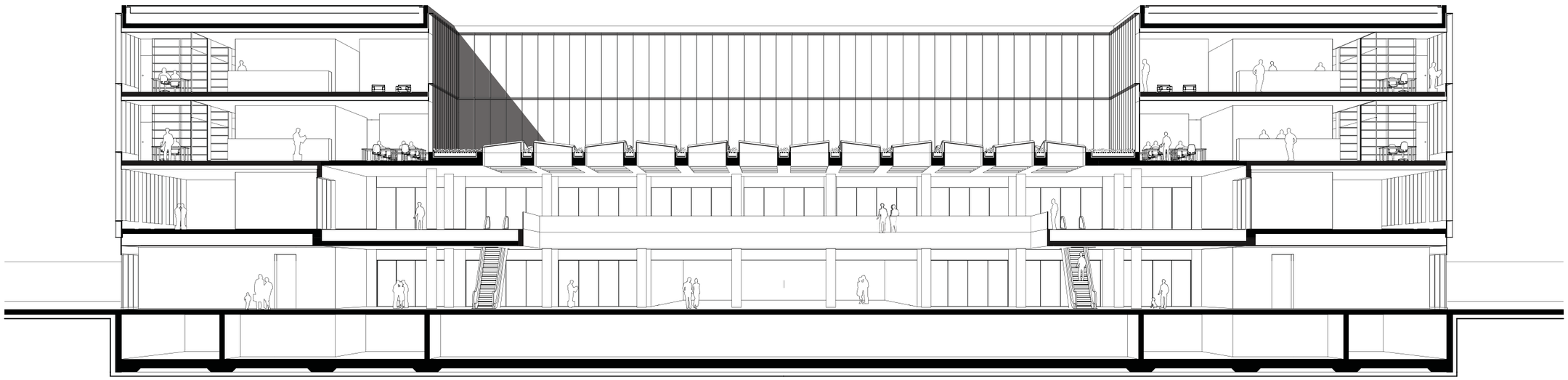
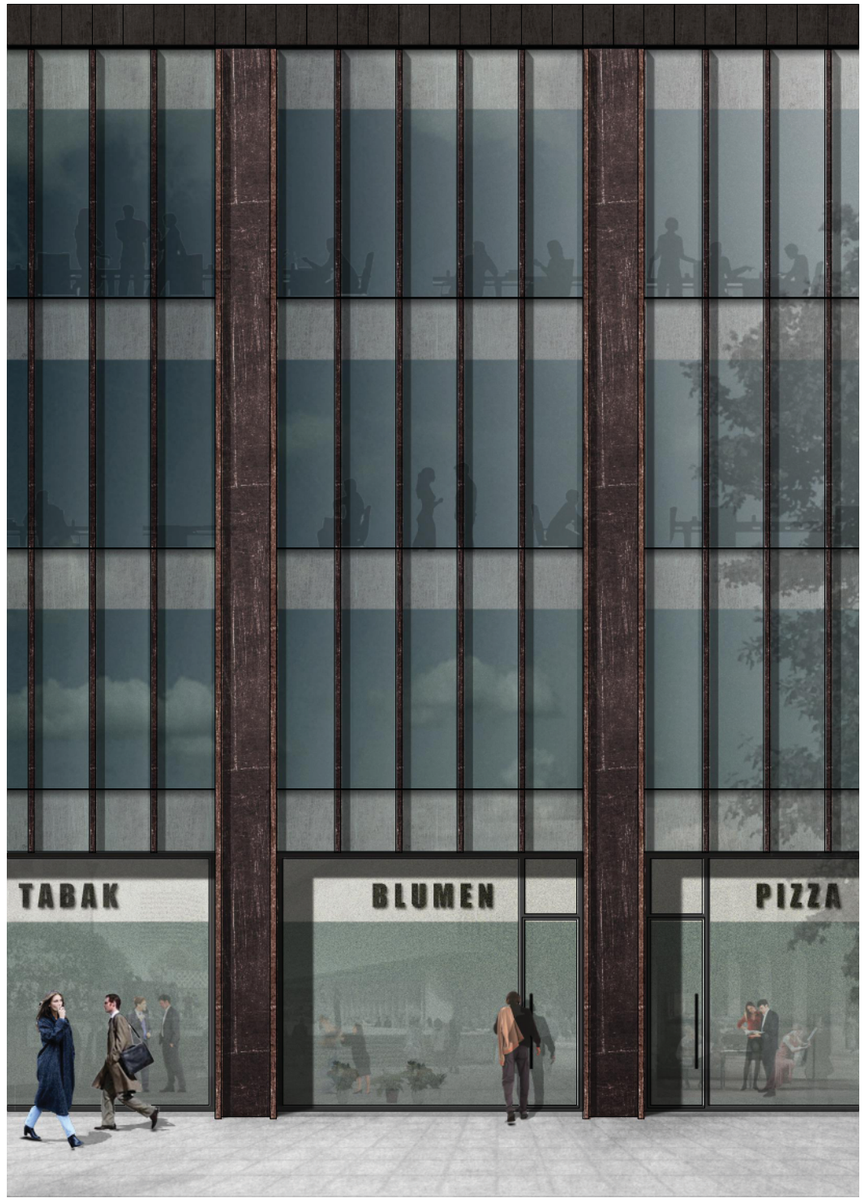


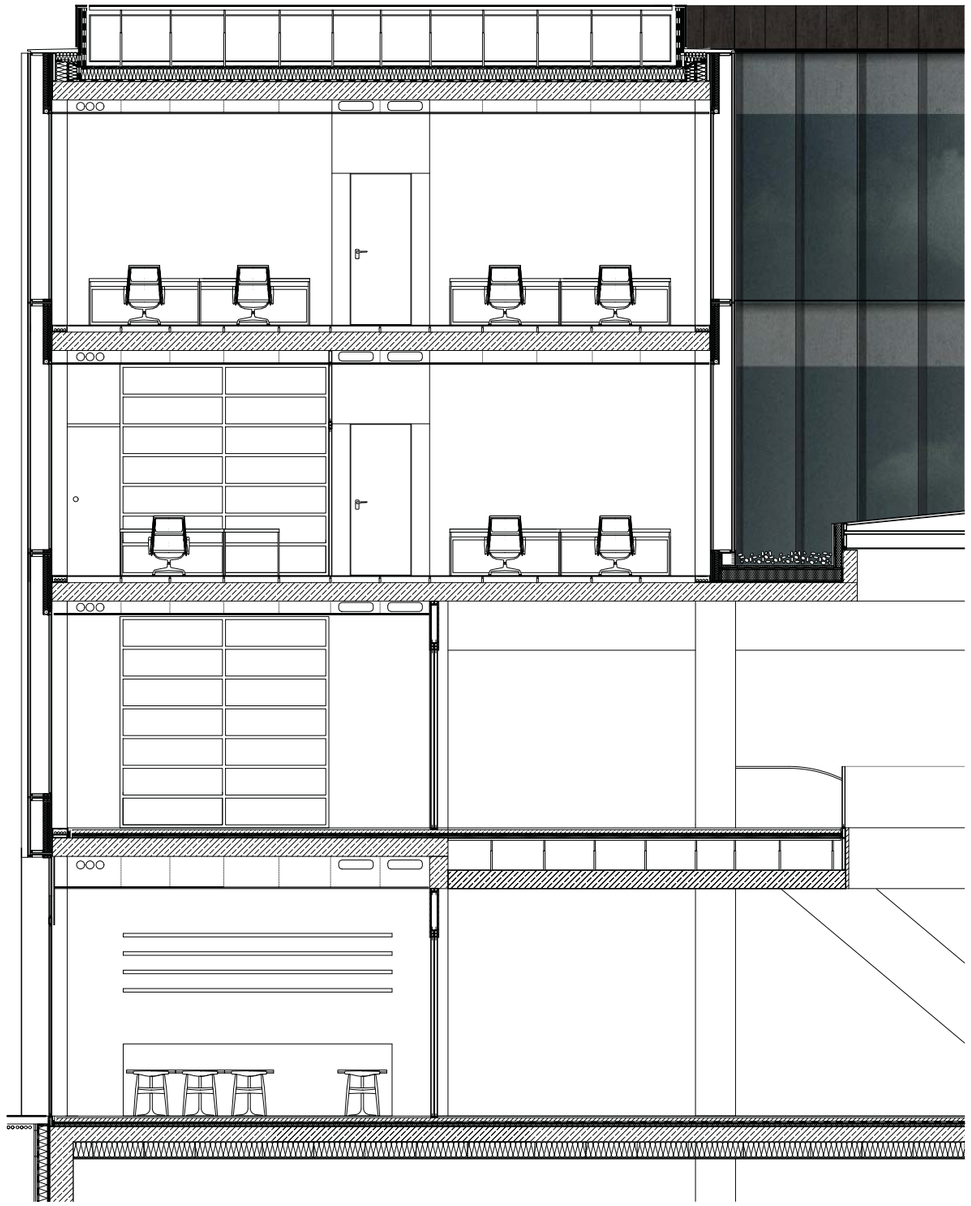
Abb.: 31 Schnittperspektive Bahnhof



FASSADENANSICHT

1/100

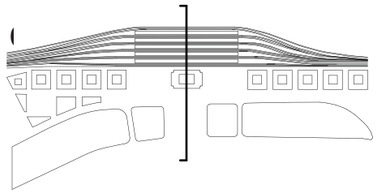
0 1



FASSADENSCHNITT

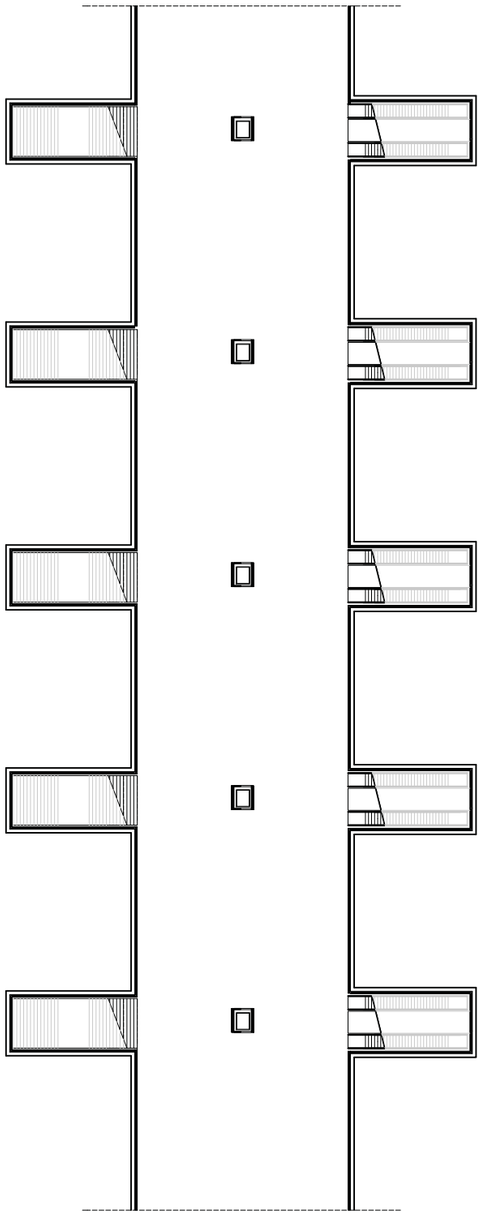
1/100

0 1



1/1000

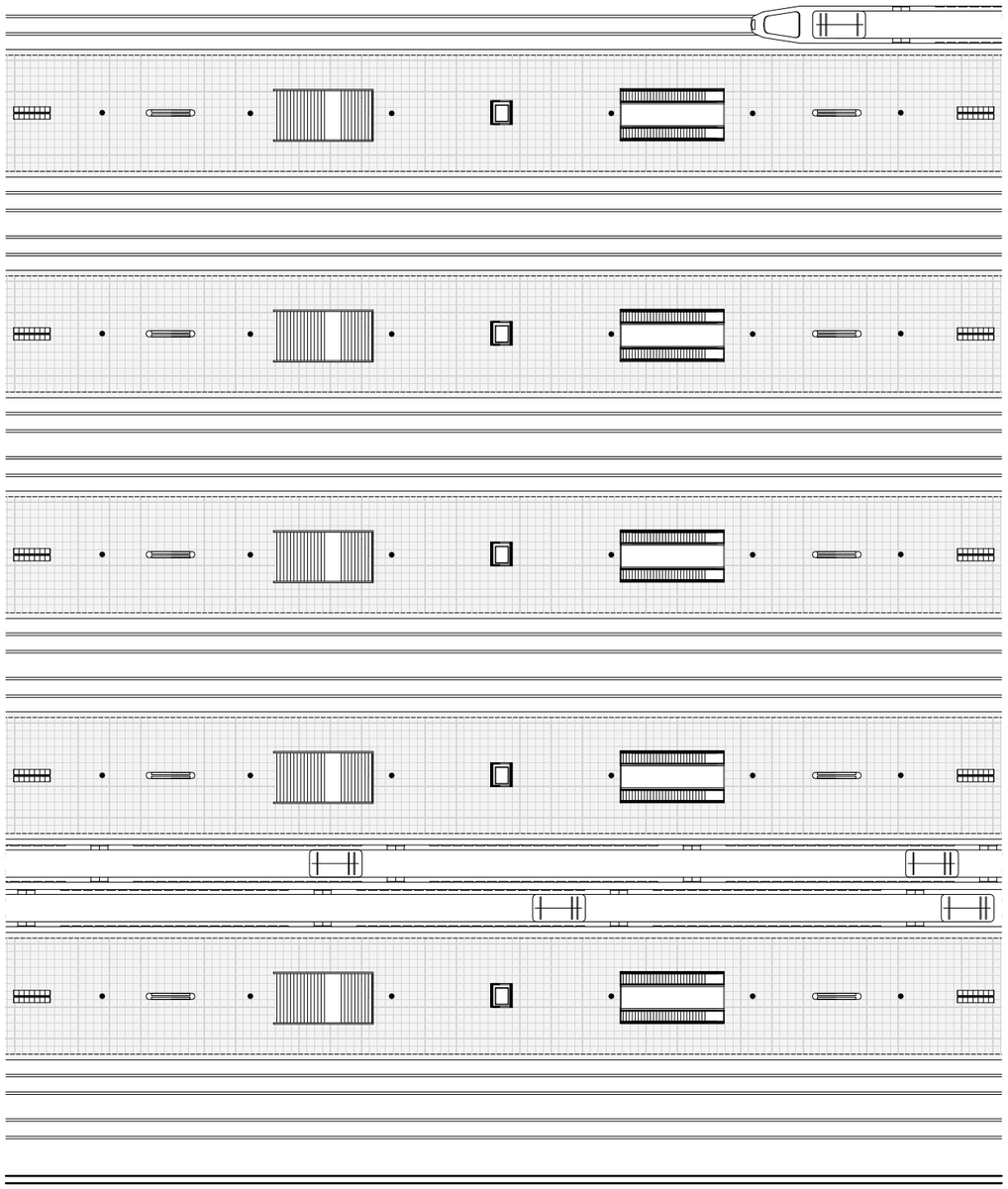
0 10 30



ZUGANG GLEISE

1/500

0 1 5



GLEISE

1/500

0 1 5

5 ANHANG

LITERATURQUELLEN

1. Künzli, Lis (2007): Bahnhöfe. Ein literarischer Führer. Frankfurt am Main: Eichborn AG, S.3
2. vgl. Kubinszky, Mihály (1969): Bahnhöfe Europas. Stuttgart: Franck´sche Verlagshandlung, S. 10ff.
3. vgl. ebd., S. 13f
4. Niedenthal, Clemens (Hg.) (2008): Bahnhöfe in Deutschland. Berlin: jovis Verlag, S. 16
5. vgl. Kubinszky, Mihály (1969): Bahnhöfe Europas. Stuttgart: Franck´sche Verlagshandlung, S. 36
6. vgl. Niedenthal, Clemens (Hg.) (2008): Bahnhöfe in Deutschland. Berlin: jovis Verlag, S. 24
7. vgl. ebd., S. 26
8. vgl. ebd., S. 64
9. vgl. ebd., S. 64
10. vgl. Kubinszky, Mihály (1969): Bahnhöfe Europas. Stuttgart: Franck´sche Verlagshandlung, S. 38
11. vgl. Lindner, Klaus (1972): Untersuchungen zur Frühgeschichte des Bistums Würzburg und des Würzburger Raumes. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht. S.15f.
12. vgl. Schmuck, Suse (2004): Der Bahnhof und sein Platz. Würzburg: Kommissionsverlag Ferdinand Schöningh
13. vgl. ebd., S.32
14. Reitberger, Heiner (1947) zit. nach Schmuck, Suse (2004): Der Bahnhof und sein Platz. Würzburg: Kommissionsverlag Ferdinand Schöningh, S.6
15. vgl. Schmuck, Suse (2004): Der Bahnhof und sein Platz. Würzburg: Kommissionsverlag Ferdinand Schöningh, S. 6
16. vgl. mfi AG; Stadt Würzburg; DB Station&Service FWS (2006): Ideen- und Realisierungswettbewerb. Würzburg Arcaden, Hauptbahnhof, Bahnhofsvorplatz, S. 6
17. vgl. Wüstenrot Stiftung (Hg.) (2004): Das städtische Reihenhaus. Geschichte und Typologie. Stuttgart: Karl Krämer Verlag. S. 8f
18. vgl.ebd., S. 11
19. Matzig, Gerhard (2015): Die Häuser und der Tod. 15.01.2015 http://www.sueddeutsche.de/kultur/retro-trend-im-staedtebau-die-haeuser-und-der-tod-1.2297023 [Zugriff: 11.03.2015]
20. Weber, Max (1999): Wirtschaft und Gesellschaft. Teilband 5: Die Stadt. Tübingen: Mohr Siebeck Verlag
21. Rowe, Colin; Koetter, Fred (1997): Collage City. 5., erw. Auflage. Basel; Boston; Berlin: Birkhäuser. S. 89
22. vgl. Lindemann, Hans-Eckert (1999): Stadt im Quadrat. Geschichte und Gegenwart einer einprägsamen Stadtgestalt. Braunschweig; Wiesbaden: Vieweg&Sohn Verlag, S.9 f.
23. vgl. ebd., S.70
24. Krier, Rob (1993) zit. nach Lindemann, Hans-Eckert (1999): Stadt im Quadrat. Geschichte und Gegenwart einer einprägsamen Stadtgestalt. Braunschweig; Wiesbaden: Vieweg&Sohn Verlag, S.16

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.: 1 George Earl. 'Going North, King's Cros Station', London, 1893
http://www.ssplprints.com/image/89649/earl-george-going-north-kings-cros-station-london-1893

Abb.: 2 A.M. Cassandre. 1927
http://www.citrinitas.com/history_of_viscom/images/modernism/cassandre08.jpg

Abb.: 3 Zweiter Würzburger Bahnhof
Schmuck, Suse (2004): Der Bahnhof und sein Platz. Würzburg: Kommissionsverlag Ferdinand Schöningh, S. 26

Abb.: 4 Würzburger Bahnhofsvorplatz
Schmuck, Suse (2004): Der Bahnhof und sein Platz. Würzburg: Kommissionsverlag Ferdinand Schöningh, S. 26

Abb.: 5 Wuerzburg_Monumentalplan_1896
http://www.retrobibliothek.de/retrobib/hiresfaksimile_5183895.jpeg

Abb.: 6 Schwarzplan Würzburg. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 7 Schwarzplan Planungsgebiet. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 8 Fotografie Hauptbahnhof. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 9 Fotografie Bismarcktraße. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 10 Fotografie Busbahnhof. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 11 Fotografie Abgerissene Frachtguthalle. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 12 New York Office. Edward Hopper. 1962
http://www.edwardhopper.net/new-york-office.jsp#prettyPhoto

Abb.: 13 Demolition ofPruitt-Igoe. April 1996 (date of publication, photograph taken earlier)
http://en.wikipedia.org/wiki/File:Pruitt-Igoe-collapses.jpg

Abb.: 14 Barcelona Plan I.Cerda. 1859
http://densityatlas.org/user-images/92-3.jpg

Abb.: 15 Plan für eine Groszstadt. Otto Wagner. 1892

Abb.: 16 Axonometrie Entwurf Städtebau. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 17 Schema Bebauungsmöglichkeiten im Baufeld. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 18 Sattelitenbild Entwurf Städtebau. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 19 Visualisierung Entwurf Städtebau. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 20 Visualisierung Entwurf Städtebau. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 21 Ansicht Bahnhof. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 22 Verkehrsführung Auto. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 23 Verkehrsführung Bus. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 24 Verkehrsführung Fahrrad. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 25 Axonometrie Bahnhof. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 26 Visualisierung Bahnhof. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 27 Visualisierung Bahnhof. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 28 Visualisierung Bahnhofshalle. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 29 Visualisierung Büro. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 30 Visualisierung Büro. Dorian Schuster. 2015

Abb.: 31 Schnittperspektive Bahnhof. Dorian Schuster 2015

DANKE