

Über das Entstehen von Architektur – Der Bahnhof in Villingen

Joachim Müller

Sanierung / Umbau des Bahnhofsgebäudes
Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
Erstellung des neuen Zentralen Omnibus-Bahnhofs

Bauliche Maßnahmen, seien es Hochbauten oder stadträumliche Entwicklungen sind immer „Äußere Zeichen“ und somit das Ergebnis von Entscheidungsprozessen mit, in der Regel, genau definierten Zielen. Diese „Äußeren Zeichen“ sind aufgrund des erheblichen logistischen und finanziellen Aufwandes Ausdruck der Ernsthaftigkeit mit der sie von den unterschiedlichsten Auftraggebern angegangen werden. Bei den hier zu beschreibenden Beispielen, dem Bahnhofsgebäude der Deutschen Bahn AG, dem städtischen Bahnhofsvorplatz und dem Zentralen Omnibus-Bahnhof waren jeweils eigenständige Ziele zu formulieren. War es damals mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes der Startschuss zur Reaktivierung

öffentlichen Raums, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und daraus das Entstehen einer weiteren Visitenkarte für unsere Stadt an diesem wichtigen, Fremde begrüßenden Stadteingang, anlässlich der 1000 Jahr Feierlichkeiten, so war es beim Umbau und der teilweisen Sanierung des Bahnhofsgebäudes ein Zeichen von Seiten der Deutschen Bahn AG, die Attraktivität des eigenen Produktes nach außen durch eben solche baulichen Maßnahmen zu dokumentieren. Wirtschaftlicher Hintergrund natürlich auch die Erkenntnis, dass Immobilienflächen innerhalb des Gebäudes nicht oder zumindest nicht in der vorhandenen Wertigkeit genutzt wurden. Die Erstellung des Neuen Zentralen Omnibus-Bahnhofes war die konse-



quente, bauliche Weiterentwicklung des auf den Weg gebrachten ÖPNV-Konzeptes. Diesen funktional beschriebenen Zielen ihre räumliche und konstruktive Form zu geben ist die Aufgabe des Architekten.

Der Prozess der „Formfindung“ ist vielschichtig und lässt sich am besten dadurch eingrenzen indem man sich die funktionalen Anforderungen und die eigenen, gestalterischen Ansätze bewusst macht. Alle formalen Elemente und architektonischen Formen entstehen nicht zufällig, sind nicht Produkt einer im vorhinein erdachten Gestaltungsidee, sondern Ergebnis der Beurteilung des Vorhandenen, dem Erfassen des „Genus Loci“, der Formulierung eines hieraus entstehenden Gestaltungsprinzips in Verbindung mit den funktionalen Zielen. Die architektonische Form entsteht folglich nicht willkürlich, sie entsteht aus der Summe der zu berücksichtigenden Einzelaspekte. Ich möchte hiermit den Versuch machen durch die Darstellung einiger am Projekt entstandenen Elemente das theoretisch formulierte zu erläutern:

Durch die Bombardierung im zweiten Weltkrieg und in der Folge durch mehrere Umbauten, zuletzt in den 70er Jahren hat der, 1860 im Auftrag der Großherzoglichen Badischen Bezirksbaudirektion errichtete Bahnhof sein Gesicht sehr stark verloren. Der ursprüngliche Mittelbau und der Hauptzugang waren, zumindest in ihrer Bedeutung, optisch nicht mehr vorhanden. Das neu entstandene, weit ausladende Vordach dokumentiert im Zusammenspiel mit den beiden stark vertikal ausgerichteten Pylonen als Mittel zur Wiederherstellung die verloren gegangene „Mitte“ des Bahnhofsgebäudes. Die in den Vorplatz hinausragende Form des Vordachs bietet nicht nur den darunter sich orientierenden Schutz sondern versteht sich auch als begrüßende Geste.



Die entlang des Mittelbaus ausgebildete „Belvederefläche“ ermöglicht nun, auch für größere Gruppen eine früher nicht mögliche Orientierung über den Vorplatz hinaus. Die drei bestimmenden Hauptachsen zu den jeweiligen Schwerpunkten Stadteingang/ Zentraler Omnibus-Bahnhof / Taxi und Park & Ride-Plätze) sind in erhöhter Position zu erfahren.

Die Lichtsäulen, entstanden im Zusammenspiel mit dem Villingener Leuchten-Hersteller Hess, als raumbildende Elemente und in deren formaler Ausbildung an die Pylone angeglichen, definieren sowohl in ihrer Tag- als auch in ihrer Nachtwirkung genau den Umfang des neuen Platzes. Die halbkreisförmige Grundstruktur lässt mit ihrem Radiuspunkt im Hauptzugang des Bahnhofsgebäudes die „Neue Mitte“ entstehen. Die in ihrem Volumen eher zarten Elemente trennen den Vorplatz sehr transparent von seinem Umfeld. Gestaltungsabsicht war ein Höchstmaß an Orientierung bei dennoch klarer Abgrenzung zu erzielen; wichtig hierbei die Ausstrahlung der Brigach-Grünachse für den Vorplatz zu erhalten.

Die geschwungenen und geneigten Wände dienen einerseits als Schutz und Abgrenzung der Außenbewirtschaftungsfläche, bilden aber andererseits auch die Hinführung zu den Taxi-Ständen und werden als Rollstuhlrampe benötigt. Als Abfallprodukt ent-



steht ein sehr eleganter Vermittler zwischen den beiden Höhenniveaus des Vorplatzes.

Die dynamisch angelegten Stufen zwischen „Belvedere“ und Hauptplatz sind nicht nur Treppe sondern auch Sitzfläche und Verbindungselement einzelner weiterer Elemente.

Die schrägen Wandscheiben mit den Außen-Kanapees sind optische Haltepunkte und ebenfalls funktionale, bestimmbare Sammelpunkte für Wandergruppen, Schulklassen und dergleichen.

Die Wiederherstellung der inneren räumlichen und baukonstruktiven Ordnung des Bahnhofsggebäudes im Zusammenspiel mit den hochwertigen, aber formal zurückhaltend eingesetzten, Materialien ermöglichen eine früher nicht gekannte Aufenthaltsqualität. Unterstützt wird diese neue Aufenthaltsqualität durch ein attraktives Nutzungskonzept mit einem passenden Mix aus unterschiedlichen Shops und Gastronomie-Angeboten. Die großzügige, über den Hausgrund hinausgezogene, Verglasung erhöht sowohl den Innen-Außen-Bezug als auch die bessere Orientierung zu den Funktionen außerhalb des Bahnhofsggebäudes. Als integrierter Part wird die Bahnhofshalle somit zum Wartebereich für den gesamten ÖPNV-Bereich.

Die Überdachungen des Zentralen Omnibusbahnhofes folgen in ihren formalen Ausformungen den ihnen zugrunde liegenden funktionalen Anforderungen. Die niedrigen Dächer mit den ihnen zugeordneten, gefassten Sitzflächen dienen dem Schutz der dort Wartenden. Die hohen, sehr dynamisch aufragenden Dächer dienen als Schutz während des Zustiegs in die zum Teil sehr hohen Busse. Der Abstand zwischen den beiden unterschiedlich



hohen Dächern dient hierzu, die Sogwirkung des Windes und den entstehenden Staudruck zu verringern. Eine Gesamtüberdachung, wie ursprünglich von mir geplant und favorisiert, durfte aus Gründen der Bezuschussung nicht realisiert werden. Die beiden parallel aufgestellten Wandscheiben beschreiben eine Portalsituation und dokumentieren dem Wartenden den Zustieg und dem Busfahrer seinen Haltepunkt. Das Bullauge in der senkrecht aufgestellten Wandscheibe dient dem Sicherheitsaspekt und verhindert das Übersehen evtl. dahinter spielender Kinder oder der aus der entgegengesetzten Sichtrichtung heranfahrenden Busse.

All diese beispielhaft genannten Bauelemente sind entstanden aus zwei Gestaltungsprinzipien die meist Grundlage der Arbeiten meines Büros sind: der Darstellung von Kontrasten und der Ablesbarkeit von Funktionen.

Gestaltungsprinzip – Kontraste

Masse – Leichtigkeit

Die Gegenüberstellung von schweren Materialien wie Beton und den sandsteinartigen Betonwerkstein zu leichteren Konstruktionen aus Stahl und transparentem Glas.

Strenge/Ordnung – Formfreiheit

Der Kontrast aus den geschwungenen Wandscheiben des Vorplatzes zur symmetrischen, strengen Ordnung des Bahnhofsgebäudes oder dem Kontrast aus den harten, tragenden Wandscheiben des Busbahnhofs zu dessen beschwingter Dachkonstruktion.

Materialhaftigkeit – Farbigkeit

Die Darstellung von Material in seiner Grundsubstanz im Gegensatz zur Überhöhung einzelner Elemente durch farbliche Akzentuierung.

Gestaltungsprinzip – Ablesbarkeit von Funktionen

- Leuchte: Lichtkonzept und Raumdefinition
- Belvedere: Orientierung und Wertigkeit

- Eingangsdach: Zugangsdefinition und Schutz
- Niedrige Dächer ZOB: Schutz für Wartende
- Hohe Dächer ZOB: Schutz für den Buszustieg
- Portalwandscheiben ZOB: Zustiegsdefinition

Die Umsetzung dieser Gestaltungsprinzipien führt bei diesem Projekt zu einem abgestimmten Formenkanon anhand dessen man die unterschiedlichen architektonischen Elemente zu einer Gestaltungsfamilie verbinden kann. Alle gestalteten Teile aus Bahnhofsgebäude, Vorplatz und zentralem Omnibus-Bahnhof sind formal eigenständige Lösungen und dennoch offensichtlich und nachvollziehbar in ein Gesamt-Gestaltungskonzept integriert. Das Zusammenspiel aus maschinenhafter Ästhetik und zum Teil übertragene, archaischen Ordnungen lassen, entsprechend der Zielvorgabe, eine neue Identität für den gesamten Planungsbereich entstehen.

