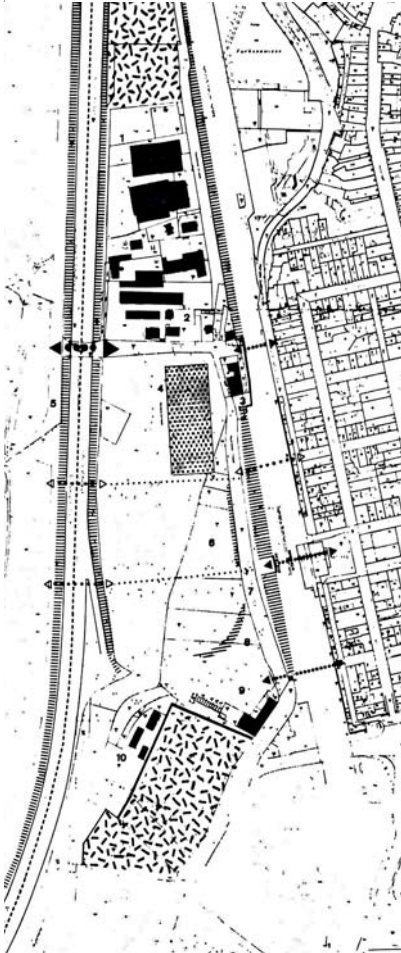


„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

Fragen und Vorschläge



1. Das Gelände ist durch die rückseitige Lage zwischen Friedhof und Möbius, sowie der beidseitigen Beschattung weniger attraktiv. Nutzungen ohne Außenbezüge sind daher angemessen.
2. Das Möbius-Gelände ist durch die Wiedernutzung zu einem neuen Kultur-Arbeitsort geworden. Diese Nutzung könnte durch ergänzende Neubauten (Raumkanten) für Arbeits/Wohnateliers sowie Abendnutzungen (Disco) stabilisiert werden.
3. Langfristiger Bestand der Wohnhäuser ist bei evtl. S-Bahnbau, Hochlage der Münchner Straße fraglich. Eine öffentlichere Nutzung wäre für alle Häuser wünschenswert.
4. Die Überdachung des Parkhauses wäre eine Beeinträchtigung der Stadtsilhouette.
5. Evtl. geänderte Gesamterschließung durch eine BAB parallele Straße.
6. Alternativen Busbahnhof:
 - Überdachung der Haltestellen und Ergänzung durch Einzelhandel/Gastronomie
 - ein bauliches Pendant zum Bahnhof.
 - Reduzierung der Anlagen durch anderweitige Busbereitstellung. Dadurch würde ein Platz, Grünanlage als zentraler öffentlicher Raum für das neue Quartier möglich.
7. Zukünftige Trassenführung/- Höhenlage der Münchner Straße sollte abgestimmt sein auf:
 - den S-Bahnbau - evtl. Zusammenfassung der Barrieren
 - die neuen Querungsmöglichkeiten bei Hochlage
8. Eine orthogonale Ausbildung des Knotens wäre bei Neunutzung des Parkplatzes wünschenswert.
9. Zwickelgrundstück zwischen Straßenböschungen, Blockansatz zur F-List-Straße und Friedhofsmauer- als Parkplatz, Abstellfläche wenig genutzt bei guter Anbindung an die Stadt. Zwei Ansätze:
 - Blockschließung - Arrondierung durch Neubauten für Büros und Wohnen. Es entstünde damit eine attraktive Raumkante zum Großparkplatz.
 - Fortführung der neuen Grünanlage über einem Parkdeck, Tiefgarage als Kontrast zu einer evtl. intensiven Bebauung des Parkplatzes.
10. Dieses Vorfeld der Stadt, einst „Frieseleins Garten“, ist mit den vereinzelt Wohnhäusern eine wenig attraktive Zufahrt zur Stadt. Eine Grünanlage würde die Situation öffnen und die historische und topographisch wichtige Friedhofsmauer wieder akzentuieren.

Abbildung: Lageplan „Fragen und Vorschläge“ (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 43

Fragen und Vorschläge

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmär v. Haas
Jürgen Hellbach

Die hier dargestellte Studie des Planungsbüros Prof. Thomas Sieverts baut auf das vorhergehende Gutachten „Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt“ von 1987 auf.

Im Folgenden sind wesentliche Planungsgrundlagen in Form von Karten, Situationsfotos, Skizzen und Plänen zusammengestellt.

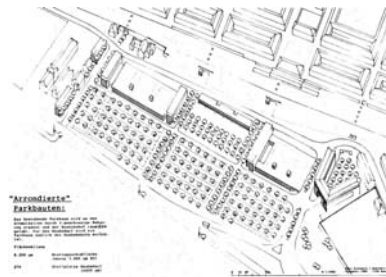


„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

Testentwürfe

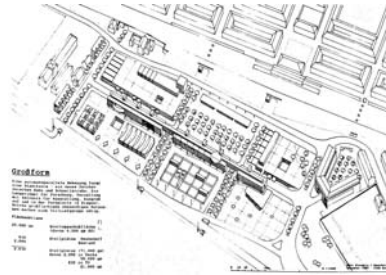
Strukturvorschläge des externen Gutachters



Testentwurf „Arrondierte Parkbauten“

Das bestehende Parkhaus wird an den Schmalseiten durch 4-geschossige Bebauungen ergänzt und der Busbahnhof räumlich gefasst. Für den Neubedarf wird ein Parkhaus südlich des Busbahnhofs errichtet.

Bei dieser Lösung ist die zusätzliche neue Gebäude-Nutzfläche mit circa 8.200 qm Baugrundfläche relativ gering, dafür können die vorhandenen Stellplätze weitgehend ohne Umbau erhalten bleiben.

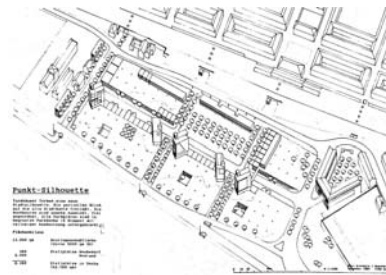


Testentwurf „Großform“

Eine neue, parallel zu Eisenbahn und Autobahn angeordnete Großform mit flacheren „Auslegern“ bietet mit ca. 25.000 bis 30.000 qm Baugrundfläche und großen Freiräumen viel Entwicklungsmöglichkeiten.

Ein Längsriegel für Forschung, Verwaltung mit Ablegem für Ausstellungen, Kongress auf und in der Parkpalette (2 Etagen).

Dies erfordert aber den Bau einer Tiefgarage (Grundwasser-Probleme) und damit erhebliche Eingriffe in die vorhandenen Stellplätze.



Testentwurf „Punkt-Silhouette“

Turmhäuser formen eine neue Stadtsilhouette, die partiellen Blick auf die alte Stadtkante freilässt. Die Hochbauten sind zwecks Aussicht, frei angeordnet. Alle Parkplätze sind in begrünter Parkdecks (2 Etagen) mit teilweise Radnutzung untergebracht.

Der zusätzliche Gewinn an Gebäude-Nutzfläche ist mit 24.000 qm Baugrundfläche günstig, die Punkthäuser nutzen die schöne Aussicht auf Altstadt und Regnitztal, aber es sind ebenfalls sehr erhebliche Eingriffe in die vorhandenen Stellplätze erforderlich.

Abbildung oben: Testentwurf „Arrondierte Parkbauten“ (o.M.)

Abbildung mitte: Testentwurf „Großform“ (o.M.)

Abbildung unten: Testentwurf „Punkt-Silhouette“ (o.M.)

Text: Auszug Erläuterungstext S. 44

Strukturvorschläge des externen Gutachters

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmär v. Haas
Jürgen Hellbach

Die Testvorschläge in Form von Strukturvorschlägen dienen der Vorklärung der Ausnutzbarkeit des Planungsbereichs in Bezug auf die Baustruktur und die Unterbringung der heute vorhandenen PKW-Stellplätze zusammen mit den durch eine neue Nutzung zusätzlich erforderlichen Stellplätzen, ohne die Höhenlage von Eisenbahn und Autobahn zu verändern, und nach Möglichkeit ohne die Notwendigkeit einer Tiefgarage (mit einer Ausnahme). Es wurden vier Strukturvorschläge erarbeitet. [...]



„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

Testentwürfe

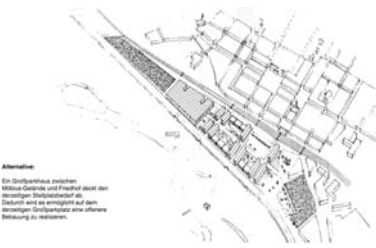
Strukturvorschläge des externen Gutachters



Testentwurf „Stadterweiterung“

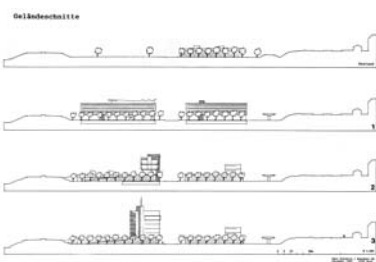
Eine 4-geschossige Straßenrandbebauung in Ost-West-Richtung (Silhouette) führt die rationale Struktur der Hügeltörstadt fort. Eingeschossige Kanalschneidung an den Parkhauslängsseiten. Turmaufbauten bilden Akzente an der Autobahn. Die Dichte der Neubebauung macht eine Tiefgarage notwendig.

Die zusätzliche Gebäude-Nutzfläche in Form von „Straßenrandbebauungen“ ist mit ca. 31.000 qm BGF beachtlich, dafür ist der Eingriff in die bestehenden Stellflächen erheblich.



Testentwurf „Alternative“

Ein Großparkhaus zwischen Möbius-Gelände und Friedhof deckt den Stellplatzbedarf ab. Dadurch wird es möglich auf dem derzeitigen Großparkplatz eine offenere Bebauung zu realisieren.



Geländeschnitte

- Bestand
- 1. Testentwurf „Arroierte Parkbauten“
- 2. Testentwurf „Großform“
- 3. Testentwurf „Punkt-Silhouette“

Abbildung oben: Testentwurf „Stadterweiterung“ (o.M.)
Abbildung mitte: Testentwurf „Alternative“ (o.M.)
Abbildung unten: Systemschnitte Testentwurf 1, 2 und 3 (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 45-46

Strukturvorschläge des externen Gutachters

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmann v. Haas
Jürgen Hellbach

Die ganz unterschiedlichen Strukturvorschläge zeigen, dass zwar auch bei Beibehaltung der Höhenlage von Eisenbahn und Autobahn eine erhebliche Entwicklung des Planungsgebiets möglich ist, daß diese aber ziemlich isoliert bleibt und deswegen städtebaulich als eigenständiger Bereich zu behandeln ist. [...]

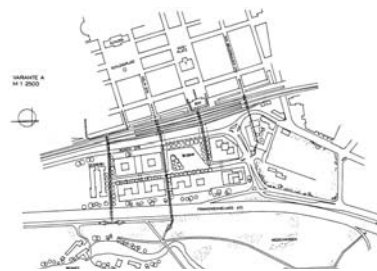
„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

Arbeitsgruppe A



Schwarzplan - Arbeitsgruppe A



Konzeptplan - Arbeitsgruppe A



Modellfoto - Arbeitsgruppe A

Erläuterung

Akzeptierung der Randbedingungen

Prämissen:

Beibehaltung Autobahn, Eisenbahn, Münchener Straße, Busbahnhof und Mittlere Erschließungsstraße

- Einbeziehung Werkstattgebäude Gerberei Gebäude Friedrich-List-Straße
- Berücksichtigung der geplanten S-Bahn auf der Westseite des Eisenbahnkörpers sowie Freihaltung der 3. Fahrbahn der Autobahn
- Einarbeitung der vorhandenen Fußgängerunterführungen Gerberei, Bahnhof, Innere Brucker-Str.

Lösungsvorschlag:

- Ausbildung von Fußgängerachsen in Angrenzungen an die Eisenbahnunterführungen (in westlicher Richtung) mit Anlagerung spezifischer Funktionen, Neubau der Fußgängerunterführung Bereich Heimstraße in Verbindung mit der Anhebung der Münchener Str. bis Durchgang Gerberei. Die Fußgängerachsen teilen das Gebiet in klar überschaubare Bereiche.
- Weiterführung der Platzfolgen Hugenottenplatz, Bahnhofsvorplatz zum Busbahnhof (seitliche Anlagerung)
- Optischer und funktioneller Zielpunkt: Kultur- und Freizeitbereich mit Museum (im Achsblickpunkt besondere Gestaltung)
- Aufwertung des Durchgangs Bahnhof durch Verbreiterung der westlichen Öffnung und funktionelle Anreicherung mit gesellschaftlichen Funktionen (den Standort Bahnhof bedienend: Information, Zeitung, Imbiß u.a.)
- Weiterführung der gesellschaftlichen Funktionen bis Westausgang Helmstraße. (Nutzung der von der Münchener Str. überdachten Fläche: Handel, Dienstleistung, Handwerk). Im Erdgeschosbereich des Platzes Busbahnhof sollten grundsätzlich öffentlichkeitswirksame Einrichtungen angelegt werden, umlaufende Baumplanung
- Zwischen Einfahrt Erschließungsstraße (mittige Straße) u. Münchener Straße sollten sich die Erlanger Betriebe dokumentieren: Ausstellungsflächen.
- Kombination mit Funktionen des Kulturbereichs möglich. Optischer Akzent an der Einfahrt zum Stadtzentrum (an der Autobahn)

Abbildung oben: Schwarzplan (o.M.)
Abbildung mitte: Konzeptplan (o.M.)
Abbildung unten: Modellfoto
Text: Auszug Erläuterungstext S. 48-51

Arbeitsgruppe A DER ANSATZ

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmann v. Haas
Jürgen Hellbach

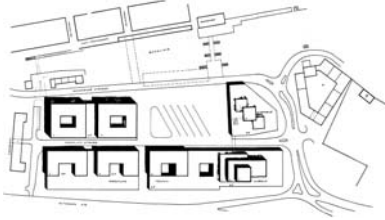
Teilnehmer Gruppe A:
P. Becker
R. Beck
P. Jupitz
G. Pfeifer

Der Entwurfsansatz fügt sich in den, mit Ausnahme der Anhebung der Münchener Straße und des Baus der Helmstraßenunterführung, unverändert belassenen städtebaulichen Rahmen ein. Die Zahl der vorhandenen und die der zusätzlich erforderlichen Stellplätze werden in Parkhäusern in den Erd- und Untergeschossen der Hofumbauungen entlang der Längsachse der Neubebauung konzentriert. Kultur- und Freizeitzentrum bilden die städtebaulichen Dominanten am Ende der Platzfolge Hugenotten-Bahnhofs-Bus-Bahnhofs-Platz und stellen aus von der Autobahnzufahrt aus den beherrschenden Blickfang dar.

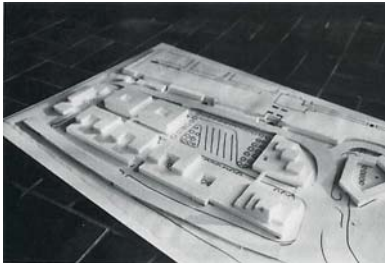
„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

Arbeitsgruppe A



Konzeptplan - Arbeitsgruppe A



Modellfoto - Arbeitsgruppe A

Achse Helmstraße/Regnitzgrund

Neubau des Durchgangs mit westlichen Aufweitung und Anlagerung von Funktionen:

- Fußgängerunterführung an der Autobahn mit Anschluss an Wegesystem Regnitzgrund
- seitliche Anlagerung an die Achse Helmstraße mit Einrichtungen der Universität und Wissenschaft (u.a. Kopfbauten der Parkhäuser)

Achse Gerberei

Werkstattgebäude mit Atelierhäusern für unterschiedliche Kunstgattungen unter Einbeziehung vorhandener Gebäude bzw. Einrichtung -> Erweiterung der Fläche in Richtung Norden möglich! (Malerei/Grafik, Plastik, Foto, Video, Pantomime ...)

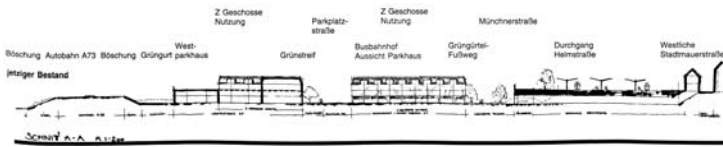
- Aufweitung des Durchgangs Gerberei/Bahn durch Aufweitung des westlichen Bereichs und Anlagen kleiner gesellschaftlicher Einrichtung

Fläche westlich der Inneren-Brucker- Straße

Schließung des Viertels durch Bauten mit Angebot an Verwaltungs-, Büro und Dienstleistungs- Flächen, teilweise Wohnungsbau. Unterlagerung durch Parken und Hofgestaltung mit Grün. Durchführung der fußläufigen Verbindung durch den Hof mit Anbindung an Durchgang Innere-Brucker-Straße.

Ausbau bzw. Bau

In Etappen möglich! Besonderer Wert ist auf die Ausbildung der Dachlandschaft zu legen. Generelle Unterlagerung der einzelnen Bauviertel mit Garagen (1- bis 2-geschossig)



Systemschnitt - Arbeitsgruppe A

Abbildung oben: Konzeptplan (o.M.)
Abbildung mitte: Modellfoto
Abbildung unten: Systemschnitt (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 48-51

Arbeitsgruppe A DER ANSATZ

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmann v. Haas
Jürgen Hellbach

Teilnehmer Gruppe A:
P. Becker
R. Beck
P. Jupitz
G. Pfeifer

Der Entwurfsansatz fügt sich in den, mit Ausnahme der Anhebung der Münchener Straße und des Baus der Helmstraßenunterführung, unverändert belassenen städtebaulichen Rahmen ein. Die Zahl der vorhandenen und die der zusätzlich erforderlichen Stellplätze werden in Parkhäusern in den Erd- und Untergeschossen der Hofumbautungen entlang der Längsachse der Neubebauung konzentriert. Kultur- und Freizeitzentrum bilden die städtebaulichen Dominanten am Ende der Platzfolge Hugenotten-Bahnhofs-Bus-Bahnhofs-Platz und stellen auch von der Autobahnzufahrt aus den beherrschenden Blickfang dar.



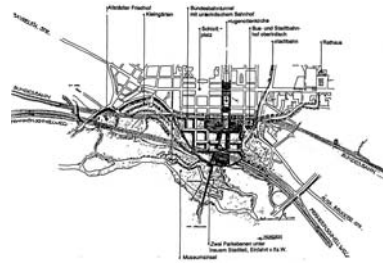
„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

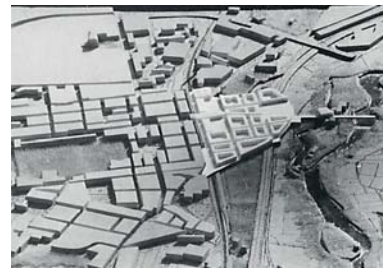
Arbeitsgruppe B



Schwarzplan - Arbeitsgruppe B



Konzeptplan - Arbeitsgruppe B



Modellfoto - Arbeitsgruppe B

Erläuterung

Historisches Kontinuum:

Aufnahmen des historischen Stadtgrundriffs und Entwicklung eines Stadtrahmens auf dieser Grundlage in Funktion und Proportion. Erweiterung der Stadtebene nach Westen und Wiederherstellung der alten Glacisituation mit Böschung zum Regnitztal.

Qualität:

Durch die Tieflegung der Eisenbahn- und Autobahntrasse bis auf Höhe des Regnitztales wird ein bislang erheblich gestörter Bereich zu einer hervorragenden Lage aufgewertet und ist stufenlos mit dem Altstadtbereich verbunden. Im Bereich zwischen Neubaulände und Martinsbühl werden die Trassen überdacht, so dass eine Zwischenebene ca. 4 m unter der Stadtebene entsteht, mit Auffüllungen, Grünflächen, und zum Teil Schrebergärten.

Nutzungen:

Im neuen Stadtteil vorgesehen: Kulturelle Einrichtungen zwischen den Fortsetzungen der Achsen Kutterstraße und Universitätsstraße bis hin zur Museumsinsel auf dem ehemaligen Möbelselände; Kommerzielle Nutzung in Verlängerung der Inneren-Brucker-Straße. Parkplätze in 2 Geschossen unter der Hauptebene zwischen Bahnlinie und Autobahn. Verknüpfung Bundesbahn, S-Bahn und Fernbus im Bereich zwischen Bahnhof und südlicher Stadtmauerstraße in den unteren Ebenen. Stadtbuss und Stadtbahn in der Stadtniveauebene mit Glas überdeckten Bus- bzw. Stadtbahn-Bahnhof.

Abbildung oben: Schwarzplan (o.M.)
Abbildung mitte: Konzeptplan (o.M.)
Abbildung unten: Modellfoto
Text: Auszug Erläuterungstext S. 52-56

Arbeitsgruppe B DER ANSATZ

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmann v. Haas
Jürgen Hellbach

Teilnehmer Gruppe B:
R. Johannes
H. Klevenhusen
H. Kress
C. Uhl

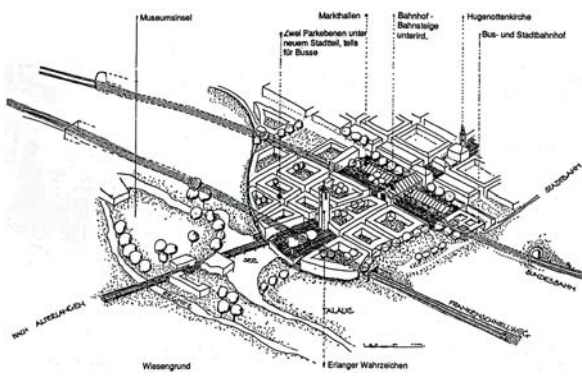
Der Entwurfsansatz verändert mit der Tieflegung der Bahn und der Autobahn auf das Niveau der Talebene den vorhandenen städtebaulichen Rahmen zwar tiefgreifend, diesen großen infrastrukturellen Vorleistungen steht jedoch ein erheblicher städtebaulicher Gewinn gegenüber: Die Hugenottenstadt kann in breiter Front netzartig erweitert werden und über die Verlängerung der historischen Platzfolge auch wiederum unmittelbar mit der Regnitz verbunden werden. Im Untergeschoß auf Talgrundebe sind Busbahnhof und Stellplätze auf Stadtniveau angeordnet, mit Belichtungsmöglichkeiten von der oberen Platzebene.



„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

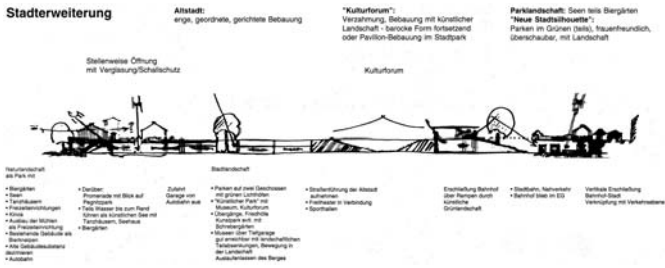
Arbeitsgruppe B



Isometrie - Arbeitsgruppe B



Systemschnitt Raumstruktur Kulturachse - Arbeitsgruppe B



Systemschnitt „Stadterweiterung“ - Arbeitsgruppe B

Abbildung oben: Isometrie (o.M.)
Abbildung mitte: Systemschnitt Raumstruktur Kulturachse (o.M.)
Abbildung unten: Systemschnitt Stadterweiterung (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 52-56

Arbeitsgruppe B DER ANSATZ

Titel: Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber: Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser: Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmar v. Haas
Jürgen Hellbach

Teilnehmer Gruppe B: R. Johannes
H. Kievershusen
H. Kress
C. Uhl

Der Entwurfsansatz verändert mit der Tieflegung der Bahn und der Autobahn auf das Niveau der Talebene den vorhandenen städtebaulichen Rahmen zwar tiefgreifend, diesen großen infrastrukturellen Vorleistungen steht jedoch ein erheblicher städtebaulicher Gewinn gegenüber: Die Hugenottenstadt kann in breiter Front netzartig erweitert werden und über die Verlängerung der historischen Platzfolge auch wiederum unmittelbar mit der Regnitz verbunden werden. Im Untergeschoß auf Talgrundebene sind Busbahnhof und Stellplätze auf Stadtniveau angeordnet, mit Belichtungsmöglichkeiten von der oberen Platzzebene.

Referat für
Planen und Bauen



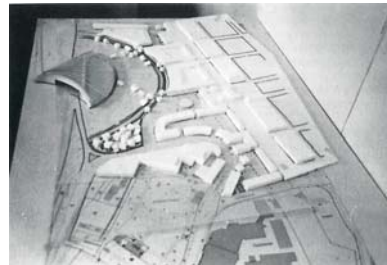
„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

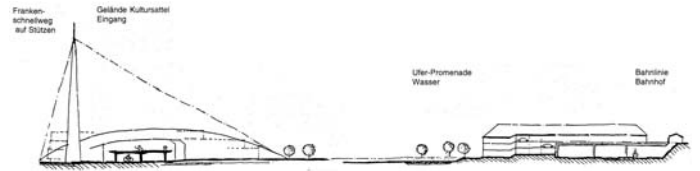
Arbeitsgruppe C



Schwarzplan - Arbeitsgruppe C



Modellfoto - Arbeitsgruppe C



Systemschnitt - Arbeitsgruppe C

Erläuterung

„Wiederherstellung des topographischen Regnitzgrundes“

- Idee:
- Historischen Talrandverlauf wiederaufnehmen
 - Verbindung Stadt-Landschaft herstellen
 - Neues Kennzeichen/Symbol an einer zentralen Stelle schaffen, die bis jetzt nur von parkenden Autos geprägt wurde.

Der konzeptionelle Entwurf: „Natur zurück zur Stadt“

- Baustrukturen:
- Fortsetzung der Blockstrukturen der barocken Innenstadt
 - Bebauungslinie III+D zum Tal, I+D auf den Gleisen zur Stadt/Dachsilhouette der Innenstadt bleibt in Fernwirkung erhalten
 - Nutzung: gewerbliche Nutzung (Kunst- und Handwerkerhöfe) in Verbindung mit neuem Zentrum/weitere Nutzung offen
 - Möbiusgelände: bleibt erhalten, ebenso bleibt Nutzung: offene Ateliers/Werkstätten/selbstverwaltete Betriebe
 - Punktuelle Überbauung der A 73 als Signale

- „Erlanger Sattel“:
- Symbolhaftes neues Zentrum mit Blick sowohl auf die Stadt als auch in den Talraum, Gegenpol zur Stadtsilhouette/Verbindungsstück Stadt-Landschaft

Abbildung oben: Schwarzplan (o.M.)
Abbildung mitte: Modellfoto
Abbildung unten: Systemschnitt (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 57-59

Arbeitsgruppe C DER ANSATZ

Titel: Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber: Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser: Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmar v. Haas
Jürgen Hellbach

Teilnehmer Gruppe C: P. Tempel
A. Büehler
H. Kinschel
M. Kutsch
T. Findeiss

Der Entwurfsansatz geht von einer Tieflegung der Bahn aus und verlegt die Münchner Straße über die Bahn. Die Regnitzauwe wird unter der aufgeständerten Autobahn hindurch erweitert und mit der Stadt in Verlängerung der Straßennachsen der Hugenottenstadt verknüpft. Die Autobahn selbst wird mit einem prägnanten Kulturzentrum überbaut, das somit gleichsam als Wahrzeichen und Tor wirkt.

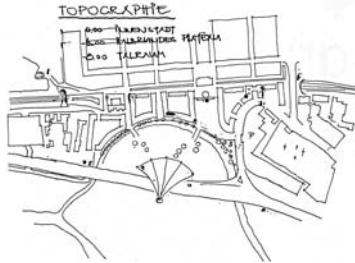
Referat für
Planen und Bauen



„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

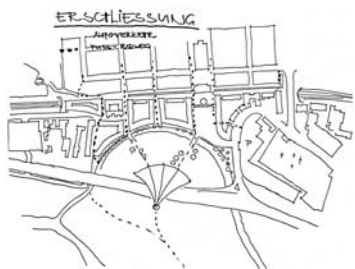
Arbeitsgruppe C



Topographie - Arbeitsgruppe C

Topographie:

- A 73 transparenter gestalten und einen neuen Regnitzarm im Halbrund an die Stadt heranführen auf Niveau - 8,0 m
- Uferpromenade mit baulichen Kanten ausbilden auf Niveau - 7,0 m
- Neue Blockbebauung in Fortführung der vorhandenen Innenstadt mit halbrundem Abschluss auf Niveau - 6,0m
- Terrassen/Rampen/Wege zur vorhandenen Innenstadt bis auf Niveau - 0,0 m
- Neues Zentrum/Höhepunkt zw. Stadt/Talraum



Erschließung - Arbeitsgruppe C

Erschließung:

- Aufhebung der Münchener Straße, ersatzweise neue Straße auf den Geleisen der DB, die somit tiefergelegt werden/Neue Straße erschließt Innenstadt parallel zur Stadtmauer/Güterhallenstraße ist jetzt ebenerdig/ Durchfahrt am Martinsbühl entfällt/ Barriere Bahngelände entfällt/ Hintere Bahnhofsfassade mit neuer Bedeutung
- Auffahrt auf A 73 bleibt erhalten
- halbrunder Platz von Süden erschlossen (Anlieger/Busse -> neuer Busbahnhof)
- nördlicher Teil/Möbiusgelände über Thalermlühlstraße erreichbar
- neuer Busbahnhof unterhalb des Bahnhofplatzes mit direkter Anbindung an tiefergelegte Gleise



Nutzung - Arbeitsgruppe C

Nutzung:

- Kunst-/Kulturzentrum mit Wechselausstellung/Cafe/ Fußgängerpassage
- Platz vor dem Sattel-Grundbereich, geeignet für die Aufstellung von Plastiken
- Bruttogeschossflächen: Blockbebauung 20.000 bis 35.000 qm/ bis III Geschosse
- Erlanger Sattel ca. 20.000 qm
- Stellplätze: ca. 3.000/Parkhäuser III-geschossig

Abbildung oben: Skizze Topographie (o.M.)
Abbildung mitte: Skizze Erschließung (o.M.)
Abbildung unten: Skizze Nutzung (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 57-58

Arbeitsgruppe C DER ANSATZ

Der Entwurfsansatz geht von einer Tieflegung der Bahn aus und verlegt die Münchener Straße über die Bahn. Die Regnitzaue wird unter der aufgeständerten Autobahn hindurch erweitert und mit der Stadt in Verlängerung der Straßennachsen der Hugenottenstadt verknüpft. Die Autobahn selbst wird mit einem prägnanten Kulturzentrum überbaut, das somit gleichsam als Wahrzeichen und Tor wirkt.

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmar v. Haas
Jürgen Hellbach

Teilnehmer Gruppe C:
P. Tempel
A. Büehler
H. Kuschel
M. Kutsch
T. Findtiss

Referat für
Planen und Bauen



„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

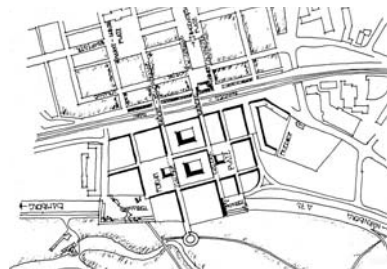
Arbeitsgruppe D



Schwarzplan Variante I - Arbeitsgruppe D



Modellfoto Variante I - Arbeitsgruppe D



Konzeptplan Variante I - Arbeitsgruppe D

Erläuterung

Erneuerung des Bereiches Parkplatz West: Grundgedanken

- Variante I und II:
- Erweiterung der hugenottischen Innenstadt auf bestehendem Höhenniveau über Bundesbahn und Schnellstraße A73 hinweg nach Westen bis zum Regnitztal.
- Die Trassenführungen Bundesbahn und Schnellstraße bleiben unverändert.
- Die Zerschneidung der Stadt zwischen Stadtwesten und Zentrum soll abgemindert, die Stadtsilhouette von Westen aus wieder erkennbar werden.

Städtisches Konzept:

Variante I:

- Blockstruktur und Topographie der historischen Innenstadt werden übernommen. 2-3-geschossige Bebauung ab bestehendem Stadtniveau. Schaffung von Plätzen mit Lichthöfen für die unteren Ebenen und Terrassen an der Westkante zum Regnitzgrund.

Variante II und II:

- Die Schnellstraße wird teilweise überbaut. Damit Schaffung einer neuen Stadtsilhouette und Schallschutz für den neuen Stadteil. Die Kante zum Regnitzgrund wird terrassiert und begrünt, das Tal über Wege und Treppen erreicht.



Systemschnitt Variante I - Arbeitsgruppe D

Abbildung oben: Schwarzplan (o.M.)/Modellfoto
Abbildung mitte: Konzeptplan (o.M.)
Abbildung unten: Systemschnitt (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 60-65

Arbeitsgruppe D DER ANSATZ Variante I

Dieser Entwurfsansatz greift in die gegebenen Rahmenbedingungen nicht ein. Die neue Ebene zwischen Bahn und Autobahn auf Höhe der Hugenottenstadt wird mit Fußgängerwegen über die Bahn hinweg mit der Hugenottenstadt verbunden. Die vorhandenen und zusätzlich erforderlichen Stellplätze werden, zusammen mit dem Busbahnhof, unter der neuen Fußgängerplattform angeordnet. Diese Plattform wird im Kontrast zur Hugenottenstadt mit freiplastisch gestalteten Kultureinrichtungen besetzt, dabei wird die Autobahn teilweise überbaut, um eine unmittelbare Fußgänger Verbindung zum Regnitztal herzustellen.

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen 1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmar v. Haas
Jürgen Hellbach

Teilnehmer Gruppe D:
Rauch
Limpert
Sallern
Güthlein
Wickenhäuser
Lampert

Referat für
Planen und Bauen



„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

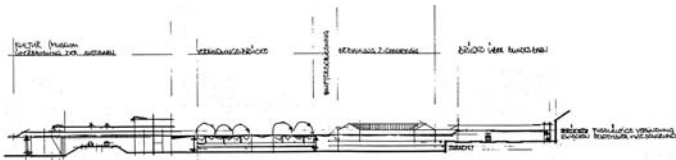
Arbeitsgruppe D



Schwarzplan Variante II - Arbeitsgruppe D



Modellfoto Variante II - Arbeitsgruppe D



Systemschnitt Variante II - Arbeitsgruppe D

Nutzungskonzept:

Variante I und II

- In der untersten Ebene (-2) wird ein zentraler Busbahnhof und Parkplätze in den Ebenen -1 und -2 untergebracht. Dadurch kann der historische Stadtkern mit den bestehenden und noch geplanten Fußgängerzonen vom Busverkehr entlastet werden.
- In der Erdgeschossebene in 1. und 2. OG sind folgende Nutzungen vorgesehen:
 1. Wohnen: Wohnungen versch. Größen im schallschützten Bereich zum Regnitztal
 2. Freizeit: Sitzzonen auf Plätzen und Terrassen. Kinderspielfeld, Boulebahn
 3. Kultur: Museen, Experimentierwerkstatt, Theater, Musik, Tanz, Medien, Bibliothek, Weiterbildung Verwaltung: Büros, Darstellung (Konzerte und Universität) und Technik
 4. Gewerbe und Handel/Gastronomie: Hotels, Cafés, Essen und Trinken, Erlebnis

- Eine Verlagerung von Gewerbe und Büroflächen aus den Obergeschossen des Stadtkerns in die neue Stadterweiterung macht verstärkte Wohnraumnutzung in der historischen Innenstadt möglich.

Verkehrerschließung:

Variante I und II

- Das Baugebiet wird in der untersten Ebene vom motorisierten Fahrzeugverkehr über die Wege erschlossen, die jetzt den Parkplatz West verbinden. Alle Zulieferungen erfolgen über diese Anbindung. In der Erdgeschossebene soll nur Fuß- und Fahrradverkehr sein.
- Die fußläufige Erschließung und Anbindung ans Zentrum erfolgt über Brücken und Unterführungen mit Rampen. Die Erschließungsbrücken sind als Galerien in die Stadterweiterung fortgeführt.

Abbildung oben: Schwarzplan (o.M.)
Abbildung mitte: Modellfoto
Abbildung unten: Systemschnitt (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 60-65

Arbeitsgruppe D DER ANSATZ Variante II

Der Entwurfsansatz respektiert weitgehend den gegebenen städtebaulichen Rahmen. Es wird eine neue Fußgängerebene auf Höhe der Altstadt angeordnet. Die Gleise werden mit zwei Fuß- und Radwegen überbrückt. Die Zahl der vorhandenen und zusätzlich erforderlichen Stellplätze werden, zusammen mit dem Busbahnhof, in zwei Ebenen unter der neuen Fußgängerebene angeordnet. Die neuen Bauten für Kultur- und Dienstleistungen ordnen sich in Maßstab und Grundfigur in die Ordnung der Hugenottenstadt ein, ohne ihre moderne Herkunft zu verleugnen. Diese Einfügung in die historische Ordnung wird in der Variante noch deutlicher.

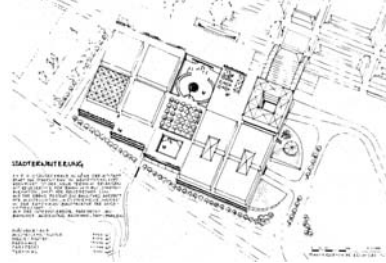
Referat für Planen und Bauen



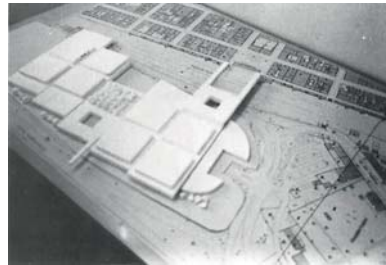
„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

Arbeitsgruppe D



Isometrie Variante III - Arbeitsgruppe D



Modellfoto Variante III - Arbeitsgruppe D



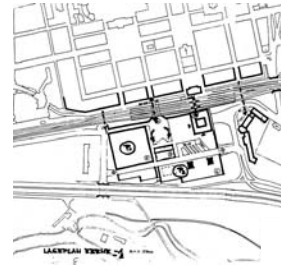
Systemschnitt Variante III - Arbeitsgruppe D

Erläuterung

Erneuerung des Bereiches Parkplatz West: Grundgedanken

Variante III:

- Eine Fußgängerebene in Höhe der Altstadt führt das Stadtniveau in Westrichtung fort.
- Kernpunkt ist der neue Terminal Erlangen mit Reiseservice für Bahn und Bus, Stadtinformation, Shops für Reisebedarf usw.
- Auf der Ebene besteht ein bauliches Angebot für Ausstellungen, Industriemesse, Medien in der rationalen Baustruktur der Hugenottenstadt.
- Auf der unteren Ebene Parkdecks, Busbahnhof, Andienung Bahnhof, Taxi, Parken.



Skizze Variante III - Arbeitsgruppe D

Abbildung oben: Isometrie (o.M.)
Abbildung mitte: Modellfoto/Rekonstruktionsversuch (o.M.)
Abbildung unten: Systemschnitt (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 60-65

Arbeitsgruppe D DER ANSATZ Variante III

Eine Fußgängerebene in Höhe der Altstadt führt das Stadtniveau in Westrichtung fort. Kernpunkt ist der neue Terminal Erlangen mit Reiseservice für Bahn und Bus, Stadtinformation, Shops für Reisebedarf usw. Auf der Ebene besteht ein bauliches Angebot für Ausstellungen, Industriemesse, Medien in der rationalen Baustruktur der Hugenottenstadt. Auf der unteren Ebene Parkdecks, Busbahnhof, Andienung Bahnhof, Taxi, Parken.

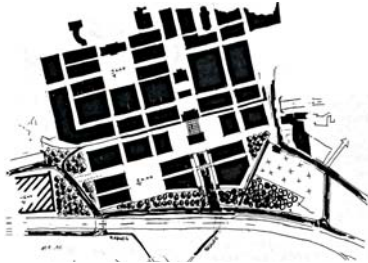
Referat für Planen und Bauen



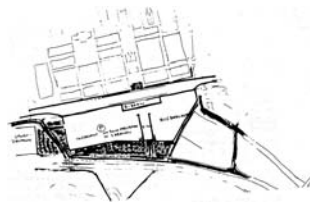
„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

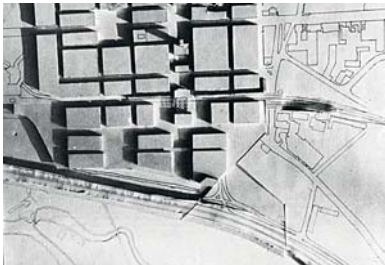
Arbeitsgruppe E



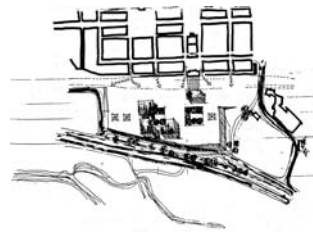
Schwarzplan - Arbeitsgruppe E



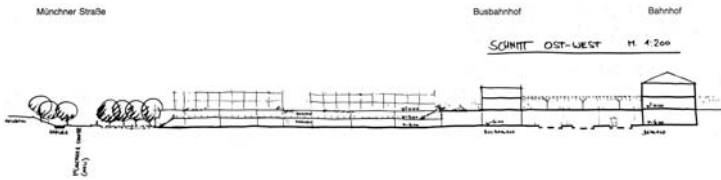
Skizze Parken und Verkehr - Arbeitsgruppe E



Modellfoto - Arbeitsgruppe E



Skizze - Arbeitsgruppe E



Systemschnitt - Arbeitsgruppe E

Abbildung oben: Schwarzplan/Skizze (o.M.)
Abbildung mitte: Modellfoto/Skizze (o.M.)
Abbildung unten: Systemschnitt (o.M.)
Text: K. A. S. 66-67

Arbeitsgruppe E DER ANSATZ

k. A.

Titel:
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
1990

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Volkmär v. Haas
Jürgen Hellbach

Teilnehmer Gruppe E:
Steuerlein
Marrazza
Schmid

Referat für
Planen und Bauen



„Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“

Studie 1990 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts

Schlussfolgerungen des Planungsbüros

Großes Entwicklungspotential

[...] Schon die ersten Strukturüberlegungen für eine neue Nutzung des Bereichs haben das große Entwicklungspotential des Bereichs verdeutlicht. Aber erst der Workshop hat mit der skizzenhaften Auslotung der Chancen gezeigt, dass Erlangen mit diesem Bereich Spielraum für einen „qualitativen Entwicklungssprung“ der Innenstadt besitzt, wenn es gelingt, die entwicklungshemmenden Barrieren von Bahn und Autobahn zu überwinden. [...]

Entwicklungsalternativen

Für die zukünftige Entwicklung des Bereichs bestehen drei kontrastierende Optionen, die je nach Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Stadt ganz unterschiedlich zu bewerten sind:

1. Minimalkonzept

Das vorhandene Parkhaus wird, besonders an den Schmalseiten, durch tertiäre Nutzungen ergänzt, ein weiteres Parkhaus mit angegliederten tertiären Nutzungen überbaut den Busbahnhof. Der Großparkplatz bleibt im Wesentlichen unverändert. Mit diesem Konzept können ca. 8000 bis 10.000 qm neue Bruttogeschossfläche geschaffen werden. Dieses Konzept ist zwar vordergründig wirtschaftlich, weil die bestehende Infrastruktur im Wesentlichen unverändert bleiben kann, es leistet aber keinen Beitrag, der der hervorragenden Lage des Bereichs gerecht werden könnte.

2. Maximalkonzept

Ohne Veränderung der Höhenlage von Bahn und Autobahn, aber mit neuer Helmstraßen-Unterführung. Eine kräftige Überbauung des Bereichs erfordert auf jeden Fall eine völlige Neuordnung der bestehenden Stellplätze und des Busbahnhofs, und diese bauliche Neuordnung ist im Prinzip unso wirtschaftlicher, je mehr neue Nutzfläche geschaffen wird. Die Neuordnung der bestehenden Stellplätze kann entweder in einer Tiefgarage unter der bestehenden Ebene erfolgen – dann ist der Bereich im Prinzip für eine unbehinderte Neuordnung frei, freilich mit der Notwendigkeit, die für die neue Nutzung erforderlichen Stellplätze in oberirdischen Parkhäusern oder Parkdecks unterbringen zu müssen. Oder alle Stellplätze – die vorhandenen und die zusätzlich erforderlichen – werden in konzentrierten Parkhäusern mit Randbebauung angeordnet.

Eine dritte Variante könnte in der Konzentration aller PKW-Stellplätze in einem Großparkhaus im Norden des Planungsgebietes bestehen. Der große Flächenbedarf der Stellplätze beschränkt die zusätzliche Nutzung bei Respektierung der Höhenverhältnisse und der Stadtsilhouette auf ca. 25.000 bis ca. 35.000 qm Bruttogeschossfläche.

3. Neuordnung bei Tiefflegung von Bahn und/oder Autobahn

Erst bei Tiefflegung von Bahn und/oder Autobahn lässt sich das hervorragende Lagepotential des Bereichs konzeptionell voll auspielen, entweder als Erweiterung der Innenstadt im Sinne einer strukturellen Kontinuität, oder als altertümlicher und programmatischer Kontrast zur historischen Innenstadt. Von besonderem Reiz sind die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Regnitztal, die sich bei Tiefflegung der Autobahn eröffnen.

Empfehlungen

Dieses Entwicklungspotential könnte der Stadt Erlangen einen qualitativen Entwicklungssprung verschaffen, der durchaus vergleichbar wäre mit dem Bau der Hugenottenstadt oder mit dem Bau des Neuen Rathauses, der die Entwicklung der Innenstadt nach Süden städtebaulich sanktioniert und einen neuen Schwerpunkt geschaffen hat. Die städtebaulichen Möglichkeiten westlich des Bahnhofs dürften deshalb nicht verbaut werden.

Aus den hier vorgelegten Arbeitsergebnissen lassen sich folgende Empfehlungen ableiten:

- Die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Bereichs westlich des Bahnhofs sollten in der Öffentlichkeit und im Stadtrat in aller Breite diskutiert werden, wobei die Kosten für städtebauliche Vorleistungen (Tiefflegung von Eisenbahn und/oder Autobahn) dem möglichen städtebaulichen Gewinn gegenübergestellt werden sollten. Nach Klärung dieser Fragen sollte ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden.
- Die städtebaulichen Potentiale sollten nicht durch kurzfristige, scheinbar kostengünstige, aber nicht revidierbare Maßnahmen „verschenkt“ oder zumindest beeinträchtigt werden. Notwendige, unvermeidliche Maßnahmen auf dem Gelände des Großparkplatzes sollten auf jeden Fall revidierbar sein, um sich u. U. später eröffnende Möglichkeiten immer noch wahrnehmen zu können.
- Das Möbius-Gelände kann sofort einer Neuordnung zugeführt werden, da eine gute Verbindung mit einer u.U. später erfolgenden Bebauung des Geländes des Großparkplatzes offengehalten werden kann. Dieses Erdordernis bezieht sich insbesondere auf eine u.U. später erforderliche städtebaulich akzeptable Überwindung eines Höhensturzes zwischen Möbiusgelände und u.U. erhöhter Hauptfußgängerzone auf dem Gelände des Großparkplatzes. Der vorbereitete Wettbewerb für den Südtail des Möbius-Geländes kann bei Beachtung der vorgenannten Anregungen ausgeschrieben werden.

Text: Auszug Erläuterungstext S. 68-70

Schlussfolgerungen

Die Auseinandersetzung des externen Gutachters mit der Aufgabe und die Arbeit in der „Planungs-Werkstatt“ will zeigen, daß der gegenwärtige Zustand und die zukünftigen Entwicklungen nicht punktuell-positivistisch analysiert werden dürfen, sondern sich in einer historisch sinnvollen und anschaulichen Perspektive begreifen lassen sollten.

Referat für
Planen und Bauen

