platzDa!

der neue bahnhofplatz

stadt aachen

platzDa!

war bereits einmal Motto zu einer groß angelegten Neugestaltung des öffentlichen Raums. 1998 wurde der Friedrich-Wilhelm-Platz am Elisenbrunnen umgestaltet.

Heute schauen wir auf den Hauptbahnhof und den Bahnhofsvorplatz. Pünktlich zu den Weltreiterspielen 2006 verfügt Aachen durch den Umbau des Bahnhofgebäudes und die Neugestaltung des Platzes über ein Entree, das der Bedeutung der Stadt gerecht wird. Denn der Aachener Hauptbahnhof ist eine wichtige Station im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz. Nahe der europäischen Schaltzentrale Brüssel und mit durchgängigen Verbindungen nach Paris und London sowie in unmittelbarer Nähe zu den Industriezentren Köln und dem Ruhrgebiet gelegen, ist Aachen Standort international tätiger Unternehmen und verfügt über eine Hochschullandschaft, die einzigartig ist in ihrer Ausrichtung auf Internationalität, Industrienähe und Interdisziplinarität.

Mit der Sanierung des Hauptbahnhofs - einem historischen Gebäude im zeitgemäßen Erscheinungsbild - und mit dem neugestalteten großzügigen Bahnhofplatz wird das „Ankommen in Aachen“ zu einem attraktiven Erlebnis. Die Inszenierung des Platzes - Aachens neuer Visitenkarte - schafft ein großstädtisches Flair. Internationale Gäste und die Besucher werden begrüßt durch eine Geste, die auch und vor allem in den Abend- und Nachtstunden ihres gleichen sucht.

Ich sehe die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und des Bahnhofgebäudes als eine Investition in die Zukunft der Stadt und ich bin davon überzeugt, dass die Baumaßnahme breite Zustimmung findet.

Gisela Nacken,
Dezernat Planen und Umwelt

platzDa! vom „unort“ zum bahnhofplatz

Über Jahrzehnte hinweg wurde der Aachener Bahnhofplatz seinem Namen nur unzureichend gerecht, denn hier fand sich kein Platz im eigentlichen Sinne, sondern ein gut erschlossener „Unort“:
Wo Züge hielten, wo abgeholt oder hingebracht wurde, wo man umstieg vom Bus in die Bahn, von der Bahn ins Taxi, wo sich jedoch wenig abspielte, wenn nicht gerade ein Zug abfuhr oder ankam.

Der Bahnhofplatz war kein Ort zum Verweilen – nützlich und notwendig zwar, aber nicht schön, mit einer Gestaltung, die den Charme längst vergangener Zeiten aufwies. Böse Zungen würden sogar von einer Bausünde sprechen.

Auch das Bahnhofsgebäude selbst bot keinen Grund, länger als nötig zu bleiben: Auch hier war keine Aufenthaltsqualität vorhanden, weder drinnen noch draußen.

Dabei sind es gerade die Orte des Ankommens und Abfahrens, die wieder und wieder einen ersten Eindruck der Stadt prägen. Mit der Renaissance der Bahnhöfe werden sie zu neuem Leben erweckt.

Seit der Fertigstellung der Bauarbeiten im und vor dem Hauptbahnhof hat Aachen wieder ein attraktives Entree erhalten, wo uns ein gut gestalteter Stadt-Raum erwartet, wo es etwas zu sehen gibt, wo man Stimmungen und Bilder findet, die im Gedächtnis bleiben und die Lust machen, den Schritt zu verlangsamen, zu verweilen und mehr zu entdecken von der Stadt. Der Bahnhofplatz verdient wieder seinen Namen –

platzDa! für den neuen platz.

2006

Wie wichtig dieser Ort für Aachen ist, liegt auf der Hand: Alle, die mit der Bahn reisen – insbesondere mit den Fernzügen – erhalten hier ihren letzten oder ersten Eindruck von Aachen. Der Hauptbahnhof verbindet Aachen mit Europas Städten und Regionen. Köln und Düsseldorf liegen in unmittelbarer Reichweite; 1,5 Stunden beträgt die Reisezeit nach Brüssel, 3 Stunden nach Paris, 2 Stunden nach Frankfurt, 6 Stunden nach Berlin. Rund 15.000 Pendler nach und aus Aachen wechseln alltäglich „auf die Schiene“.

Mit dem Binnenmarkt und dem Zusammenwachsen Europas wird die Grenz- und somit die Randlage Aachens immer weiter abgeschwächt. Gemeinsam mit Maastricht und Lüttich wird das historische Städtedreieck mit neuem Leben gefüllt. Die große geographische und kulturräumliche Bedeutung des Hauptbahnhofes für die Bürger der Stadt, für ihre Wissenschaft und Wirtschaft liegt auf der Hand.

Für alle die über den Hauptbahnhof kommen und gehen ist der Bahnhofplatz eine ´Visitenkarte´, deren Bild sich im Gedächtnis verankert, die das Mosaik einprägsamer Orte der Stadt verdichtet und die dem „Gesamterlebnis Aachen“ eine neue besondere Qualität verleiht.

2004

platzDa! der bahnhof im stadtraum

Der Bahnhofplatz gehört zu den bedeutendsten Plätzen Aachens. Dies liegt einerseits in seiner Funktion als Stadt-Entree [als Umschlagspunkt für Bahnreisende], andererseits in seiner Lage im Stadtkörper begründet.

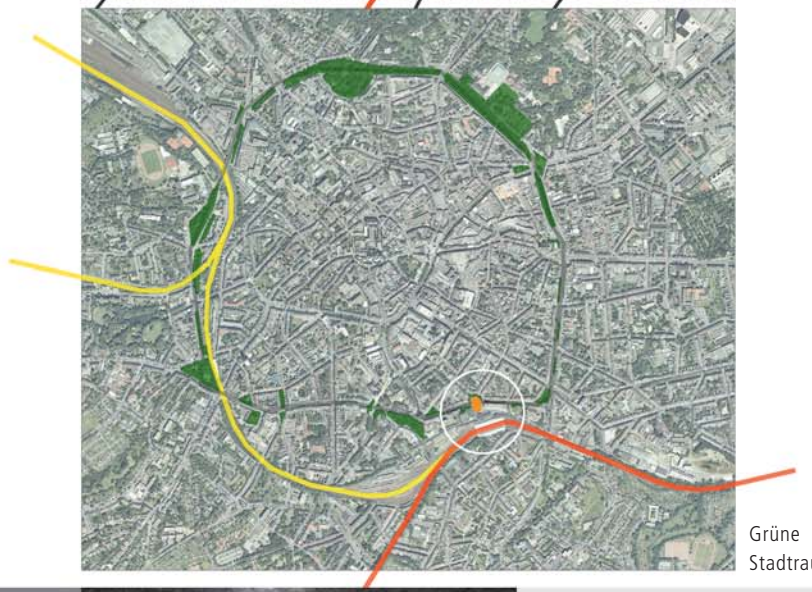
Ausgangspunkt seiner Entwicklung war die Standortentscheidung für den ersten Aachener Bahnhof von 1841 an der Eisenbahnlinie Köln – Antwerpen. Sie näherte sich dem alten Aachener Stadtgebiet an seinem südlichen Rand an. Die Strecke vollzieht – wie im Luftbild als rote Linie eingezeichnet ist – einen Schwung nach Norden, um zwischen der Aachener Innenstadt und Burtscheid den Alleenring zu berühren. Weitere Bahnlinien sollten folgen. Der Aufschwung Aachens zur Großstadt ist nicht zuletzt dieser Innovation in der Transport-technologie zu verdanken.

Mit der Annäherung des Bahnhofs an den Alleenring war die Stadt und ihr Umland über das vorhandene Ringstraßensystem erschlossen: Die verwinkelten Straßenzüge Aachens waren ebenso vom Ring aus zugänglich, wie die Ausfallstraßen, die die Stadt mit den Vororten und dem Umland verbinden. Dieses System funktioniert bis heute.

Erkennbar ist im Luftbild aber auch, dass sich die Bahnstrecke im Süden und Westen des Stadtraums um die Stadt legt und eine Barriere nach Burtscheid bildet.

Der Alleenring besteht aus einer bemerkenswerten Raumfolge von Straßenzügen, Plätzen und Grünanlagen, die sich wie eine Sequenz um die Innenstadt zieht. In seinem neuen Erscheinungsbild wird der Bahnhofplatz wieder als Bestandteil dieser Raumsequenz wahrnehmbar.

Alleenring als Verteiler



Grüne Stadtraumsequenz

Treibende Kraft für die Einbeziehung Aachens in die Eisenbahnstrecke Köln-Antwerpen war das Komitee der preußisch-rheinischen Eisenbahn-gesellschaft, das unter Führung des genialen Kaufmanns und späteren preußischen Ministers Hansemann agierte.

Betrachtet man die prosperierende Wirtschaft der Gründerzeit und die intensiven Beziehungen der Aachener zur belgischen und englischen Industrie, ist im Nachhinein unbegreiflich, wie seinerzeit in Köln der Gedanke entstehen konnte, die Eisenbahn von Köln an Aachen vorbei nach Lüttich zu führen.

David-Hansemann-Denkmal

[Stadtarchiv Aachen]

Aachen ca.1860 [Sammlung Crous]

Rheinischer Bahnhof [Stadtarchiv Aachen]

bahnhofplatz und bahnhofviertel

Das Bahnhofviertel ist ein früher Hinweis auf die wirtschaftliche und städtebauliche Dynamik, die von der Eisenbahn ausging. Als Stadterweiterung durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft geplant, befindet es sich zwischen dem Marschiertor und der Theaterstraße und wurde als ein gehobenes Viertel mit der neugotischen Marienkirche in der Achse der Leydelstraße angelegt.

Sein stadträumlicher Höhepunkt ist der Bahnhofplatz. Dieser war ausgerichtet auf die klassizistische Architektur des alten Bahnhofs und fand im nördlichen Rund seinen Abschluss. Auf der Westseite prägte das Hauptzollamt das Bild, die gegenüberliegende Fläche blieb bis in die 20er Jahre unbebaut und begrünt. Deutlich war eine – heute noch wahrnehmbare – „Stadtkante", die man in der Abbildung der Sammlung Crous erkennen kann. Durch den Gegensatz von Weite und Enge wurde der Bahnhofplatz als Zäsur im Raumgefüge des Alleenrings erlebbar.

Die direkteste Verbindung des Hauptbahnhofs zum Aachener Zentrum erfolgte über die diagonale Bahnhofstraße, die vom Bahnhofplatz zur Theaterstraße führt. Eine andere Wegeführung ließ sich aufgrund der Grundstücksverhältnisse in der Altstadt nicht durchsetzen.

Problematisch ist bis heute die Abschottung des Bahnhofs nach Süden. Hier schlugen sich bereits damals die diffizile topographische Lage, die Besitzverhältnisse der Grundstücke und sicher auch die Konkurrenzsituation Aachens zu der erst 1897 eingemeindeten Schwesterstadt Burtscheid nieder.

aufstieg zum aachener hauptbahnhof

Als 1887 die Verstaatlichung der in Aachen zusammentreffenden Bahnlinien abgeschlossen war, entfiel die Konkurrenz der Bahngesellschaften mit ihren verschiedenen Aachener Bahnhöfen: Der Rheinische Bahnhof etablierte sich endgültig zum Zentralbahnhof.

Diesem neuen Status entsprechend erhöhte sich das Fahrgastaufkommen, die Bedeutung und die Attraktivität des Standortes im Aachener Stadtraum. Der Bahnhofplatz und das Bahnhofviertel avancierten zum Haupt-Eingang der Stadt – war doch die Eisenbahn das schnellste und zweckmäßigste Verkehrsmittel für Fernreisen.

Das neue 1905 fertiggestellte Bahnhofsgebäude des Eisenbahnarchitekten Mettegang ist deutlich größer als sein Vorgängerbau und dominiert den Platz. Es verfügt über ein rationelleres Empfangsgebäude, einen Fahrgasttunnel sowie vollständig überdachte Bahnsteige. Die Formensprache des Empfangsgebäudes ist geprägt durch den robusten, plastisch durchgegliederten Baukörper mit seiner monumentalen Natursteinfassade.

Bahnhofplatz, Rheinischer Bahnhof, Zollamt [Stadtarchiv Aachen]

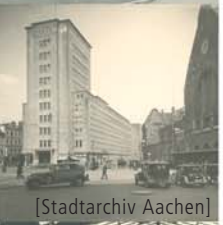
Zentralbahnhof [Stadtarchiv Aachen]

Für Orts-Unkundige ist die historische Wegeführung in die Innenstadt nicht offensichtlich. Mit einem steinernen Teppich als „Wegweiser" trägt der neue Bahnhofplatz diesem Umstand Rechnung und wendet ihn in eine gestalterische Qualität.

Darüber hinaus soll in absehbarer Zeit eine Fußgänger-Verbindung über die zweite Diagonale des Bahnhofplatzes geführt werden – vorbei an der Marienkirche und dem neuen Gebäude der AachenMünchener Versicherung.

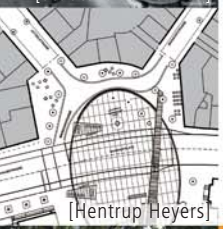
Bahnhofviertel mit Wegebeziehungen, bearbeitetes Luftbild

[Stadtarchiv Aachen]


[Stadtarchiv Aachen]

[Stadtarchiv Aachen]

[Stadtarchiv Aachen]


[Hentrup Heyers]

hochhaus, bahnhof, zollhaus – das architektonische ensemble

1930 wurde nach 6-jähriger Bauzeit das Hochhaus „Grenzwacht" der Architekten Fahrenkamp und Körfer fertiggestellt. Die letzte freie Fläche am Bahnhofplatz war bebaut.

Der Platz erhielt eine andere Qualität: Das Hochhaus bildet mit dem 1905 fertiggestellten Bahnhofsgebäude und dem 1846-1848 nach Plänen des Stadtbaumeisters Cremer erbauten Hauptzollamt ein Ensemble. Dabei trägt die Tuffsteinfassade – die der Stahlkonstruktion des Hochhauses vorgesetz ist und im Jahr 2006 saniert wurde – wesentlich zum Zusammenwirken der drei Gebäude bei.

Heute ist das Hochhaus mit der seit 1958 leuchtenden, weithin sichtbaren Wettersäule ein Wahrzeichen des Bahnhofplatzes.

Die Nordseite des Platzes weist als Relikt vergangener Zeiten den im klassizistischen Stil errichteten Hotelbau mit gebogener Fassade auf.

wiederaufbau des platzgrundrisses

Die Kriegszerstörungen waren auch im Bereich des Hauptbahnhofs massiv. Der Anspruch des Aachener Wiederaufbaus – formuliert vom damaligen Baudezernenten Fischer – war die weitgehende Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses. Diese Entscheidung hat wesentlich zur Rettung der Stadtidentität beigetragen. Die Absicht, die „vom Strom der Zeit teilweise verwaschenen Züge" des Grundrisses zu sanieren, wirkte sich auch auf den Bahnhofplatz aus:

Durch Änderung der Fluchtlinien sollte der Platz aufgeweitet und die nördliche Platzkante begradigt werden. Im Bestandsplan erkennen wir diese Absicht und ihre Wirkung. Die Planung wurde nur teilweise umgesetzt, was an der nördlichen Raumkante des heutigen Platzes zu einer diffusen Mischung von gebogenen und geraden Fassaden geführt hat.

Die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes geht mit dieser räumlichen Situation spielerisch um: Die Begrenzung der Ellipse auf der Südseite des Platzes erhält durch eine niedrige, gekrümmte Mauer mit Sitzbänken eine räumliche Wirkung. Das alte „Rund" des Platzes wird so aufgenommen und begreifbar gemacht.

[Stadtarchiv Aachen]

[AVIA-Luftbild AC, M. Jochum]

der „verkehrsgerechte" bahnhofplatz

In den 50er Jahren formulierten Städtebauer und Architekten das Leitbild der aufgelockerten und gegliederten Stadt. Motiviert wurde dieses Leitbild durch eine tiefgreifende Kritik an den schlechten Lebensbedingungen in den historischen Innenstädten und dem schnellen Anwachsen des privaten Kraftfahrzeugverkehrs. Wieder war es eine Innovation der Transporttechnik, die stadtprägend wirkte: Angestrebt wurde eine maximale Erreichbarkeit aller Ziele der Stadt mit dem privaten Wagen.

Bis in die 70er Jahre führte diese städtebauliche Leitidee zu Projekten, die durch ihren funktionalen und verkehrsgerechten Ausbau geprägt waren. Dies galt auch für die Gestaltung des Aachener Bahnhofplatzes. Das friedliche Nebeneinander von Fußgängern, Kutschen, Fahrzeugen und der Straßenbahn historischer Aufnahmen wich einer klaren Zuordnung der Flächen für die einzelnen Nutzer. Dabei nahmen die Flächen für die Bahnreisenden, ihr Bewegungsraum zum Ein- und Ausströmen, Flächen für den Aufenthalt und zum Verweilen nur einen verschwindend geringen Anteil ein.

Der Platz hatte sein Bild verloren, das ursprünglich auf die Hotels, die Marienkirche und die Bahnhofstraße angelegt und im Süden auf den Bahnhof ausgerichtet war. Das Konzept eines einheitlichen Platzes, der dem räumlichen Gefüge des Alleenrings eine Zäsur gab, war nicht mehr erlebbar. Die Nord- und die Südhälfte des Platzes waren ohne Zusammenhalt, ohne Mitte. Der Vorrang für den motorisierten Verkehr auf dem Alleenring ließ den Bahnhofplatz als ehemals repräsentativen Stadtplatz in Vergessenheit geraten.

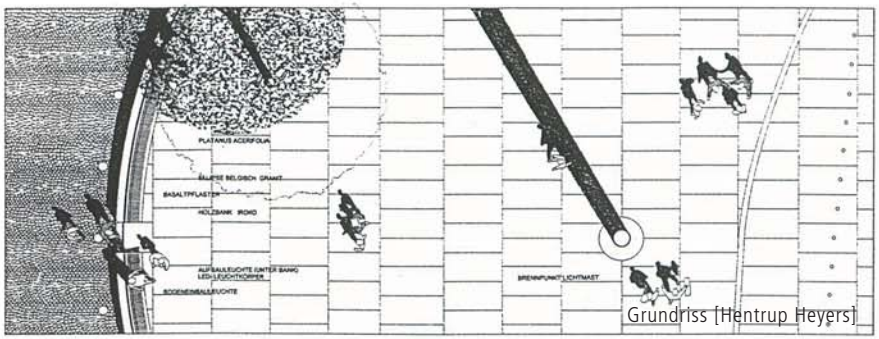
die rückbesinnung auf den städtischen raum – platzDa!

Gute öffentliche Räume – unsere Straßen, Parks und Plätze – haben wieder einen hohen Stellenwert. Dies gilt besonders für Orte, die Geschichte haben und erzählen. Der Aachener Bahnhofplatz ist – wie wir in der kleinen geschichtlichen Skizze gesehen haben – ein solcher Ort. Seine Form, seine Lage, seine Funktion und die Gestalt der ihn umschließenden Gebäude sind Zeugen seiner Geschichte. Nun hat der Platz wieder eine Mitte, ein lesbares Bild. Dabei beruht die Selbst-Verständlichkeit dieses Bildes nicht zuletzt auf der Tatsache, dass seine Gestaltung die geschichtlichen Strukturen in die Gegenwart mitnimmt:

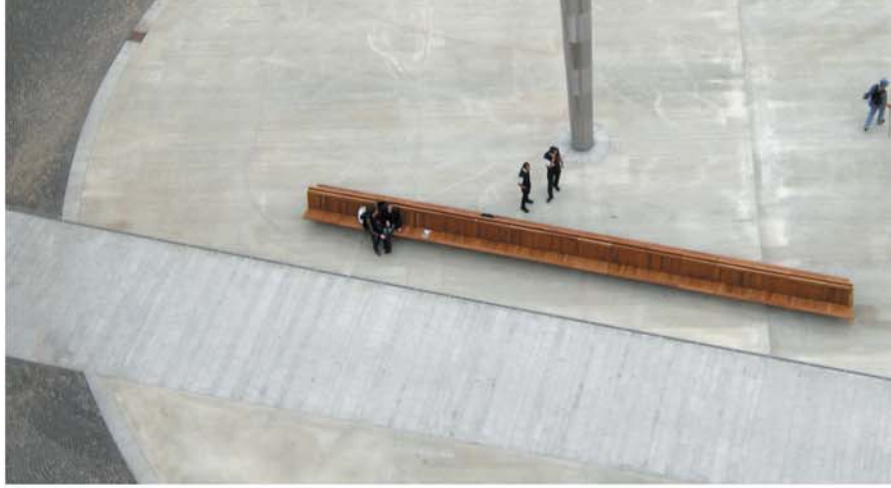
leitgedanken zum entwurf

[Auszug aus dem Erläuterungsbericht der Architekten Hentrup Heyers zum Wettbewerb/Gutachterverfahren] 1999

„Plätze sind die Wohnräume der Stadt. Ist der Marktplatz der 'Livingroom', so ist der Bahnhofplatz das 'Entree'. Der Aachener Bahnhofplatz soll sich künftig als städtebaulich attraktives 'Entree', als Imageträger für Stadt und Bahn darstellen. Es soll ein übersichtlicher Stadtraum geschaffen werden, der seine Funktion als Visitenkarte der Stadt Aachen wahrnehmen kann.



Grundriss [Hentrup Heyers]



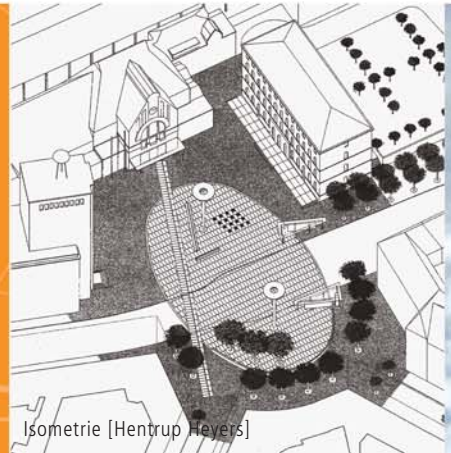
Unser Planungsziel ist, den Bahnhofplatz als einheitlichen Stadtraum wieder anschaulich faßbar und ganzheitlich erlebbar zu machen.

Als elementare Grundform haben wir hierfür die **Ellipse** gewählt, eine Form von höchster Prägnanz und optimalem Integrationsvermögen. Sie dominiert als starke, geometrische Figur innerhalb der heterogenen Umbauung des Platzes und führt die beiden derzeitigen Platzhälften wieder zusammen. Auf der Achse zur Innenstadt liegend symbolisiert sie auch die Orientierung vom Hauptbahnhof zur Stadt hin.

Die Dominanz dieser hellen, leicht gewölbten elliptischen Fläche wird durch die umgebende Fassung der restlichen Platzbereiche in dunklem Basaltpflaster unterstrichen.

Der starke Einschnitt der vielbefahrenen Ringstrasse soll durch die neue Fokussierung des Platzes auf zwei '**Pole**' - die '**Brennpunkte**' – weitest möglich ausgeglichen werden.

[AVIA-Luftbild AC, M. Jochum]

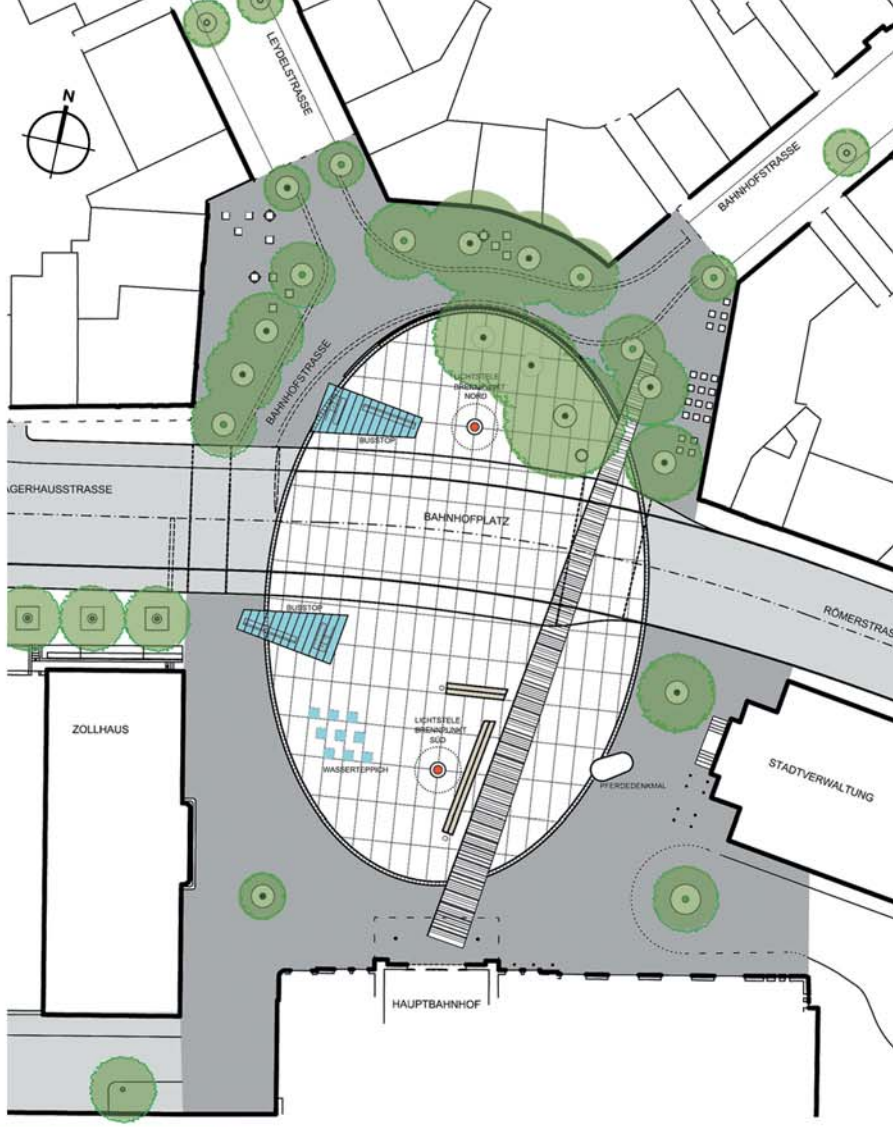

Isometrie [Hentrup Heyers]

Diese Brennpunkte der Ellipse werden durch zwei markante hohe Lichtstelen repräsentiert, die zugleich innere Konzentrationspunkte im neuen Platzraum sind. Sie tragen außerdem zur Verbesserung der räumlichen Orientierbarkeit im gesamten Bahnhofsvorbereich bei, was insbesondere am Abend durch die komplette Ausleuchtung der Platzellipse mit zwei großen Lichtkreisen das ganzheitliche Platzerlebnis noch erheblich verstärkt.

Die Grundform der Platzellipse wird partiell von einem zielgerichteten '**Steinteppich**' überlagert, der sich keilförmig vom Haupteingang des Bahnhofs zur Stadt hin erstreckt und den ortsunkundigen Reisenden in Richtung Bahnhofstrasse / Innenstadt leitet. Dieser eingelegte, lineare 'Steinteppich' wird am Abend von einer Lichtspur in Richtung Stadt begleitet. Aufenthalts- und Ruhezonen für den Platzbenutzer sind im 'Halbrund' des nördlichen Platzbereiches, in der bahnhofsnahen Zone und am Zollamt vorgesehen. Ein Mauerbogen mit integrierter Sitzbank bildet den dreidimensionalen Ellipsenabschluß als Platzkante vor den Baumreihen und den erweiterten Freiflächen für Restaurants und Cafés im Norden.

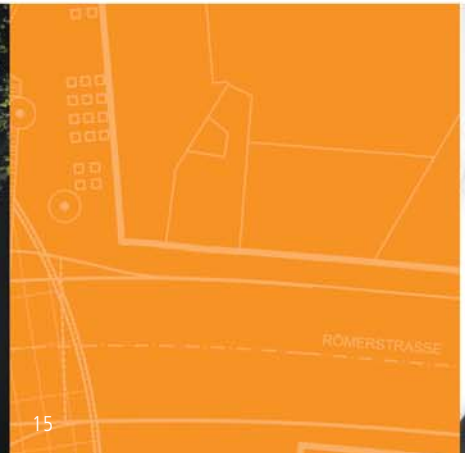
Zwei keilförmige 'Busstops' - ähnlich einer Torsituation- unterstützen die optische Reduzierung der Platzöffnung am Zollamt....."

Fahrgastunterstand [FGU Design Norman Foster]
Planung JC Decaux, Gesamtplanung Hentrup Heyers



Platzgrundriss
[Hentrup Heyers]

Lichtsteele [Kress und Adams]



Marlies Hentrup-Fuhrmann

Norbert Heyers

platzDa! planungs- und bau-geschichten des neuen bahnhofplatzes

planungs-geschichten

Anlass – Der Gesamtkomplex des Hauptbahnhofs entsprach Ende der 90er Jahre weder funktional noch gestalterisch den aktuellen Anforderungen. Da das neue Netz europäischer Hochgeschwindigkeitszüge den Aachener Hauptbahnhof enorm aufwertet, veranlasste die deutsche Bahn den Umbau des Bahnhofs.
Auch der Bahnhofplatz wurde den Ansprüchen nicht mehr gerecht, die an einen so wichtigen Ort im städtischen Verkehrsnetz gestellt werden. Mit dem Bestreben, die regionale Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes zu verbessern, einen attraktiven, hochwertig gestalteten Stadtraum zu entwickeln und somit der städtebaulichen Entwicklung im Umfeld des Aachener Hauptbahnhofes Dynamik zu verleihen, wurde ein Wettbewerb initiiert.

Verfahren – 1999 wurde durch Parallelbeauftragung von fünf Planungsbüros ein Gutachterverfahren / Wettbewerb zum städtebaulichen Entwurf für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes durchgeführt.
Die Jury empfahl die Umsetzung der Arbeit des Planungsbüros Hentrup Heyers, Aachen. Dieses Büro bildete mit der Ingenieurgesellschaft Kempen eine Arbeitsgemeinschaft zur Erstellung der Ausführungsplanung sowie mit dem Büro Kress&Adams für die Lichtplanung.
Im Planungsprozess hat das Projekt etliche Hürden nehmen müssen. Neben den umfangreichen inhaltlichen Abstimmungen, die auf der politischen Ebene und mit der Bürgerschaft zu führen waren, mussten mitunter kreative Lösungen gefunden werden – auch und vor allem in Hinblick auf die Kosten.

Nachtstimmungen – Seitdem die Wettersäule auf dem Verwaltungshochhaus durch farbige Lichtsignale die Wettertendenzen anzeigt, gehört Kunst-Licht zum nächtlichen Bahnhofplatz. Mit dem neuen Lichtkonzept wird es zur Grund-Stimmung: Die Edelstahlstelen in den beiden Brennpunkten der Ellipse sind mit Licht-Spots und Reflektoren ausgestattet, die den Platz in eine ihm eigene, feierliche Nachtstimmung taucht. Parallel zum Steinteppich, der den Weg vom Bahnhof zur Bahnhofstraße markiert, verläuft eine blaue LED-Lichtspur. Das Lichtkonzept stammt vom Büro Kress und Adams aus Köln; die Realisation wurde in Kooperation mit der STAWAG erarbeitet.

Aufgabe – Ziel der Planung war es, die Verkehrsbeziehungen im Bahnhofsbereich zu entflechten, um einen gestaltbaren Stadtraum zu schaffen; der Bahnhofplatz sollte wieder als Visitenkarte und als Imageträger für Aachen und für die Deutsche Bahn wirken können.
Gefragt war eine Konzeption, die die Wieder-Belebung des Platzes, seine Raumwirkung und Gestalt als integriertes Projekt begreift und damit demonstriert, wie wichtig guter öffentlicher Raum in der heutigen Zeit ist. Das Konzept sollte vielfältige Aspekte beinhalten, wie u.a. die historische und lokalspezifische Einzigartigkeit des Ortes, Möglichkeiten zur Aneignung und Identifikation, gestalterische Qualität, innovative baukünstlerische Ideen sowie Gebrauchswerte wie Funktionalität, Aufenthaltsqualität, Kommunikationsmöglichkeiten.

bau-geschichten

Eine logistische Herausforderung – Im Vorfeld zu den Baumaßnahmen im Bahnhof und auf dem Bahnhofplatz war eine organisatorische und logistische Glanzleistung gefragt, da das gesamte Baugeschehen auf den Fertigstellungstermin – die Weltreiterspiele 2006 – ausgerichtet werden musste.
Die Maßnahmen griffen nach einem exakten Zeitplan ineinander:
Nach der Räumung des Vorplatzes wurde ein Provisorium für den im Bahnhof ansässigen Einzelhandel eingerichtet. Die Arbeiten an der Nordseite des Platzes liefen parallel zu den Baumaßnahmen im Bahnhofsgebäude. Mit Fertigstellung des modernen Dienstleistungszentrums im sanierten Hauptbahnhof musste zum Jahresende 2005 das provisorische „Containerdorf" auf dem Bahnhofplatz wieder abgebaut werden, damit im Januar 2006 die Abbruchmaßnahmen der Bahnhofsvorfläche erfolgen konnten. Während sich zu diesem Zeitpunkt vor dem Bahnhof eine Großbaustelle befand, eröffnete die Empfangshalle des Bahnhofs bereits ungeahnte räumliche Perspektiven: der monumentale, vormals von abgehängten Zwischendecken verborgene Innenraum war wieder erlebbar.

Der Bahnhofplatz in Quadratmetern – Nun stimmen die Eindrücke von „drinnen und draußen" wieder überein: Der Bahnhofplatz entfaltet ebenfalls seine großzügige Wirkung – auch in Quadratmetern: Die den Platz prägende elliptische Betonfläche nimmt 2.600 m² ein. Eingefasst wird die Ellipse von 4.000 m² dunklem Basaltpflaster. Der Steinteppich vom Bahnhof zur Bahnhofstraße hat eine Fläche von 300 m². Zusammen mit den Pflanz- und Wasserflächen ergibt sich eine rund 7.000 m² große Platzfläche.
Mit allen Anschluss- und Nebenflächen wurden rund 10.000 m² erneuert.

.... und in Euro – Zu Beginn des Wettbewerbs waren für die Neugestaltung des Platzes lediglich 3.3 Mio DM im Haushalt der Stadt veranschlagt. Mit Beginn der Ausführungsplanung wurde – trotz umfangreicher Bemühungen Kosten einzusparen – deutlich, dass der „gedeckelte" Ansatz nicht eingehalten werden konnte. Durch die Vergrößerung der Ausbauflächen entstand ein Gesamtbauvolumen von 2.6 Mio Euro. Zuschüsse aus Förderprogrammen des Landes NRW und der EU ermöglichten es der Stadt, ihren Eigenanteil auf rd. 400.000 Euro zu reduzieren.

Materialien – Mit der Ellipse und ihren beiden Brennpunkten wurde ein verbindendes Element geschaffen, das die beiden Platzseiten über den Alleenring hinweg miteinander verklammert. Das Preisgericht hat bei der Prämierung des Wettbewerbbeitrags der Architekten Hentrup Heyers besonders diese Stärke gewürdigt. Der Entwurf sei – so die Jury – „robust" genug, auch bei Einsatz kostengünstiger Materialien angemessen realisiert werden zu können. Die Wahl von Beton als Bodenmaterial der Ellipse war durch die technischen und kostenmäßigen Anforderungen begründet. Der Baustoff ermöglichte gleichzeitig, die erwünschte helle, leicht gewölbte Fläche auszuführen. Durch die Einfassung mit dem dunklen Basaltpflaster erhält die Ellipse ihre besondere Prägnanz.

Freiraum – Entrümpelt und freigeräumt von überflüssigen Einbauten steht den Bürgern und Besuchern der Stadt heute eine großzügige urbane Fläche zur Verfügung. Der vorhandene Baumbestand konnte weitestgehend erhalten werden. Die ehemalige Desorientierung, die fehlende Übersichtlichkeit, das „Verkrautete" ist einem Platz gewichen, der einfach und klar in der Formensprache ist. Dabei lässt er sich gut überblicken, die Funktionen sind deutlich, er ist städtisch und weist gleichzeitig eine hohe Gestaltqualität auf.

Verkehr – Die Verteilung der auf Nutzung der Bahn ausgerichteten Verkehrsströme zum und vom Hauptbahnhof, ist überraschend:
37% der Menschen kommen zu Fuß, 3% mit dem Rad, 28% mit dem Bus, 11% sind Umsteiger von Zug zu Zug, 10% werden mit dem PKW mitgenommen oder gebracht und 7 % parken hier.
Für die Fahrradfahrer bietet sich in der Lagerhausstraße und in der Zollamtstraße ein angemessenes Angebot von Abstellmöglichkeiten.
Für den privaten PKW-Fahrer wird neben der Kiss-and-Ride-Anfahrt an der Zollamtstraße auf dem Parkplatz des Zollamtes ein Kurzzeitparkplatz eingerichtet.
Unübersehbar sind die großzügigen Flächen für die Fußgänger und „Flanierer".

Bauzeit
Wettbewerb Neugestaltung Bahnhofplatz, 1999
Baubeginn, Ende Juli 2005
Fertigstellung, August 2006
Inbetriebnahme des Platzes pünktlich zu den Weltreiterspielen, August 2006 mit gleichzeitiger Fertigstellung des Hauptbahnhofes

Mitwirkende
Planende / ausführende Büros
Entwurf und künstlerische Oberleitung, Architekturbüro Hentrup Heyers, Aachen
Lichtdesign, Kress & Adams, Köln
Ausführungsplanung, Arbeitsgemeinschaft Hentrup Heyers Architekten in Kooperation mit Kempen Ingenieurgesellschaft, Aachen

Bauunternehmungen
Bürmann GmbH, Herzogenrath
Hermann& Co GmbH, Aachen
Gebr. Rueber GmbH Co KG, Alsdorf

Fahrgastunterstände
Realisation, JCDecaux, Köln

Bauherrin
Stadt Aachen

Ausblick – Der Umbau des Hauptbahnhofes und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes sollen als Impulsgeber für eine zukünftige Entwicklung des gesamten Quartiers wirken. Weitere konkrete Maßnahmen für ein attraktives Bahnhofsviertel stehen bevor, wie die Umgestaltung der Bahnhofstraße und die „neue Durchlässigkeit" des AachenMünchener Geländes.

Für die Zukunft sind weitere wichtige Projekte geplant, allen voran der Bau eines Südausgangs nach Burtscheid, um die Bahnhofs-Rückseite zu entwickeln und städtebaulich neu zu ordnen.
Die ehemalige Paketpostfläche soll zeitnah eine neue Nutzung erhalten, gegebenenfalls auch das Zollamtsgebäude.
Das Bahnhofsareal ist – analog zu vergangenen Zeiten – ein wichtiger Baustein der Stadt-Entwicklung zur Stärkung Aachens in der Region.

impressum

Herausgeber:

Stadt Aachen,
Dezernat für Planung und Umwelt

Konzept:

Markus Ulrich, Joachim Schmidt,
archigraphus
architektur | raumkonzepte |
graphik | architekturexkursionen
www.archigraphus.de

in Kooperation mit
Ernestina Stiel, Planungsamt

Grafik und Fotos ohne Quellenangaben:

archigraphus

Titelbild und Baustellenfotos:

Edgar Franken, Bauleitung,
Fachbereich Verkehr und Tiefbau

Stand 2006

stadt aachen