



Stadteingang Bahnhof Friedrichsdorf

Hintergrund

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes fand am 07. und 08. November 2008 ein Workshop zum Thema Neukonzeption des Bahnhofs und Bahnhofsumfeldes in Friedrichsdorf statt.

Bei dem Workshop handelte es sich um einen Ideenworkshop unter Beteiligung von drei Planungsgemeinschaften, bei dem der kooperative Gedanke und fachliche Austausch im Vordergrund stand. Im Zusammenwirken mit den Planungsteams, den beteiligten Bahntöchtern, dem RMV und Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerschaft, Kommune und Wirtschaft wurden bei dem Planerworkshop Lösungsansätze für das ca. 4,5 ha große Gebiet auf beiden Seiten der Gleisanlagen entwickelt, die dem Bereich in seiner Funktion als Aushängeschild der Stadt - und damit als „Tor zur Stadt Friedrichsdorf“ - Rechnung tragen.

Die Stadt Friedrichsdorf beteiligt sich außerdem zusammen mit weiteren Kommunen im Hochtaunuskreis an dem seit Anfang 2008 laufenden umsetzungsorientierten Forschungsprojekt „Bahn.Ville“ zur Förderung einer schienengestützten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Bereits jetzt besitzt die Stadt Friedrichsdorf mit dem Anschluss an die Taunusbahn, die Hessische Landesbahn und die S-Bahn attraktive Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl nach Frankfurt als auch in die gesamte Region. Für Bürgerinnen und Bürger, die dieses Angebot bereits nutzen oder nutzen möchten, ist eine gute Erreichbarkeit der Bahnstationen besonders wichtig.

Stadtrundgang

Im Vorfeld des Workshops wurde mit den beteiligten Planungsteams und interessierten Bürgerinnen und Bürgern am 01. November 2008 ein Stadtrundgang über das Gelände gemacht. Es galt, sich einen direkten Eindruck von der derzeitigen Nutzung und Gestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes zu machen. Stationen auf dem Weg rund um den Bahnhof waren unter anderem der Bahnhofsvorplatz, das "Alte Viadukt", der Houiller-Platz sowie die frisch renovierte Bahnstufung, die in einer Bürgeraktion gerade erst gesäubert und mit Friedrichsdorfer Motiven gestaltet wurde.

Im Anschluss gab es am Stadt 25+-Kiosk die Gelegenheit, sich bei dem Projektteam über den aktuellen Stand des Stadtentwicklungskonzeptes und den direkt bevorstehenden Planerworkshop zu informieren und die Bestandsituation in Gesprächen vertiefend zu reflektieren.

Workshopergebnisse

Das Planungsteam „bb22 | architekten und stadtplaner“ aus Frankfurt hat mit seinem Konzept „Das Plateau“ am meisten überzeugt; Die Workshopergebnisse befinden sich jedoch noch in der Entscheidungsphase seitens der Stadt und Bürgerschaft. Nachfolgend sollen alle Entwürfe vorgestellt werden.

Team 1, bb22 Architekten & Stadtplaner, Frankfurt

„Das Plateau“

Das „Friedrichsdorf Plateau“ basiert auf 2 Leitideen: Aufgreifen und Verstärken der topografischen Situation des Bahnhofs als Plateau. Dieses Plateau ist auf der Südseite in die Landschaft eingeschnitten und ragt auf der Nordseite aus dieser heraus. Schaffung des neuen Bahnhofs „Viadukt Lilienweg“ durch den Umbau des zukünftig verkehrsfrei gehaltenen Viadukts in den neuen Bahnhof Friedrichsdorf.

Der Bahnhof Friedrichsdorf bildete in seiner ursprünglichen Anlage eine topografische Ebene in einer leicht bewegten Landschaft aus, die jedoch in den letzten 100 Jahren zunehmend verbaut wurde. Dies führt heute dazu, dass sich nicht nur die Funktionen des Bahnhofs dort befinden wo sie „einfach Platz fanden“ und damit eine Orientierung auf dem Bahnhof schwierig ist, sondern dass sich der Bahnhof heute eher als Trennung zwischen dem Ost- und Westteil der Stadt darstellt, obwohl er eigentlich eine der stärksten Verbindungen sein könnte. Der Entwurf des Plateaus räumt die Bahnhofsebene auf und frei und besetzt sie nur mit einzelnen Richtungs- und Gestaltungselementen. Es entsteht eine großzügige Plaza, die an der Südwest- und Nordwestecke mit Gebäuden markiert wird. Die Südwestecke ist dabei genau in den Schwerpunkt der Hufeisenform der Römerhofsiedlung platziert, dadurch rückt die Siedlung „gefühl“ wesentlich näher an Stadt und Bahnhof. Das Gebäude an der Nordwestecke wird, nach Auflassung und Verkauf des alten Bahnhofsgebäudes, zum neuen Bahnhof Friedrichsdorf. Die Südostecke des Plateau, - gegenüber der Römerhofsiedlung - fasst die Bahnstraße neu und bildet damit den neuen Stadteingang. Die Nordostecke des Plateaus inszeniert mit einer neuen, großzügigen Treppenanlage den Stadteingang in Richtung des neuen Einkaufszentrums.

Neuorientierung des Bahnhofs nach Norden

Dafür bietet sich zum einen der Umbau der Unterführung Lilienweg als attraktive „Bahnhofsrohre“ an, da hier die motorisierten Verkehre herausgenommen werden können. Zum anderen wird das das Plateau markierende nordwestliche Bauvolumen zum neuen Bahnhofsgebäude, in dessen unterem Geschoss der jetzige Bahnkiosk Platz findet. Zum dritten schlagen wir die Verlagerung des Busverkehrs sowie der Stände für Taxen auf Teile des am Bahndamm gelegenen Parkplatzes vor. Schließlich die Schaffung eines großen Fahrradparkhauses in einem Gebäuderiegel entlang des o.g. Bahndamms.

Dabei kommt der Gestaltung vor allem der „Röhre“ eine sehr wichtige Rolle zu: Sie ist modern, hell, warm und freundlich ausgebildet, sie erhält einladende Vorzonen, zusätzliche Oberlichter an einfach herausnehmbaren Deckenteilen und vor allem ein Beleuchtungskonzept, das den bedrückenden Eindruck, der im Moment von der Querung in Erinnerung bleibt, verhindert. Zusammen mit der Belebung des östlichen Vorplatzes durch Bahnshop und Busse, Taxen und Fahrradabstellen wird es gelingen, dass die derzeitige Abneigung, wenn nicht gar Furcht vor der Querung der Bahnlinie der Vergangenheit angehört.

Das umgebaute Viadukt Lilienstraße ist nicht nur der neue Bahnhof der Stadt, sondern

auch entscheidender neuer Verbindungsteil zwischen den Stadtteilen, in Zukunft auch zwischen den Einkaufsschwerpunkten in Friedrichsdorf.

Im Rahmen des neuen Verkehrskonzeptes entsteht durch die Umlagerung des gesamten Individualverkehrs in die leistungsfähige Unterführung an der Professor-Wagner-Strasse hier eine attraktive, auch nachts hell beleuchtete und sichere Unterquerung der Bahnlinie, an die nicht nur die Regionalparkroute, sondern vor allem auch die Fuss- und Fahrradnetze der Stadt direkt und, wie hier bereits im Fall des westlichen Ausgangs sowie der östlichen Querung des Bahnhofsplatzes, mit sicheren und übersichtlichen Übergängen angebunden werden können.

Gebäude und hochbauliche Maßnahmen

Wichtigste hochbauliche Maßnahme ist das neue „Bahnhofsgebäude“ an der Nordostecke des Plateaus. Dieses Gebäude beherbergt neben den bahnhofsaffinen Nutzungen auf Ebene der Röhre sowie, bei der Lösung mit ebenerdigen Übergang, auf Ebene 2 vor allem Flächen für Büro, Dienstleistung und Gewerbe. Hierher sollten die am weiteren Verlauf des Lilienweges geplanten Nutzungen verlegt werden. Das Gebäude unterstützt in seiner Gestaltung den klaren und modernen Charakter des Plateaus, es markiert seine Ecke und ist wichtiger Bestandteil des identitätsstiftenden Konzeptes.

Im Schwerpunkt des Hufeisens der Römerhofsiedlung kommt ein kleines Gebäude zur Ausführung, das als Spielhaus mit Aussichtsturm gedacht ist - ein so genannter Follie, ein „nutzloses“ Gebäude, das in nachbarschaftlicher Eigenleistung erstellt werden könnte und das einfach nur Aufenthaltsqualität an dieser recht interessanten neuen Stelle des Stadtgefüges bietet. Dritte Baumassnahme ist die sorgfältige Wiederherstellung der baulichen Qualitäten des ehemaligen Bahnhofsgebäudes mit Ziel einer attraktiven Gastronomie (Microbrauerei). In den Obergeschossen kann gastronomieaffines Wohnen untergebracht werden, eventuell wäre bei entsprechendem Bedarf eine kleine feine Herberge denkbar.

Team 2, Florian Krieger, Architektur und Städtebau, Darmstadt

Die Promenade

Ein breiter, bequemer Fuß- und Radweg auf dem Damm entlang der bestehenden Bahntrasse soll zukünftig das verknüpfende Element zwischen den Stadtteilen und der Landschaft werden. Neben dem Spießwald verbindet die Promenade die neue Philipp-Reis-Schule, die verschiedenen Stadtteile mit dem Bahnhof Friedrichsdorf. Die „Stadtebene“ wird über bequeme Rampen mit der Ebene der Promenade verbunden. Der neue Fuß- und Radweg wird von hohen Pyramidenpappeln begleitet und ist von weitem als verbindendes Element sichtbar. Mastleuchten und die indirekte Beleuchtung der Bäume durch Bodenstrahler sorgen bei Nacht für eine gute Ausleuchtung.

Zukünftige Entwicklungsachse

Entlang der neuen Promenade reihen sich Flächen auf, die für eine zukünftige Entwicklung von Gewerbe und Dienstleistung, aber auch Wohnen bereit stehen. In dieser Entwicklungsachse sind auch die P+R Parkplätze untergebracht, die auch in Form eines Parkdecks ausgebildet werden können. Mit der Entwicklung dieser Flächen geht die Qualifizierung bestehender und der Bau von neuen Querungen über oder unter der Bahntrasse einher.

Der Gelenkpunkt Bahnhof

Die historische Achse der Bahnstraße und die neue Promenade treffen am Bahnhof

zusammen. Der Bahnhofsbereich ist daher nicht nur Verkehrsdrehscheibe für Bus, Bahn, P+R, sondern auch als wichtiges Gelenk im städtischen Wegesystem zu sehen. Hier entsteht ein neues Merkzeichen der Stadt: das neue Bahnhofsdach mit Bibliothek. Das alte Bahnhofsgebäude, das nach seiner Sanierung gastronomisch genutzt wird, erhält somit ein neues bauliches Pendant: Das große Dach bietet einen Unterstand für die auf Zug oder Bus wartenden Fahrgäste und fungiert gleichzeitig als Eingangsbereich der neuen Bibliothek. Durch die unmittelbare Nachbarschaft von Bibliothek und Musikschule entsteht ein neuer kulturell geprägter Ort in der Stadt. Von den Wechselbeziehungen, die zwischen diesem kulturellen Schwerpunkt, den Bahnhofsfunktionen und dem historischen Bahnhofsgebäude mit seiner neuen gastronomischen Nutzung entstehen, können alle Elemente gleichermaßen profitieren.

Stadteingang

Alter Bahnhof, großes Dach und Bibliothek bilden zusammen ein Kernensemble, das den Stadteingang klar lesbar macht. Alt und Neu zeigen hier gleichermaßen Präsenz. Somit kann der neu geschaffene Stadteingang auf die gewachsenen und neu entstehenden Strukturen in Friedrichsdorf verweisen, Geschichte und Zukunft der Stadt gleichermaßen repräsentieren. Ihrer Sondernutzung und ihrer Bedeutung entsprechend werden sowohl der Bahnhof als auch der Neubau als Solitäre gesehen, die mit dem Solitär der Musikschule ein räumliches Netzwerk ausbilden. Die Zwischenräume ermöglichen vielfältige räumliche Bezüge von der Promenade zum Milupagelände und zur Altstadt. Der neue Baukörper östlich der Bahngleise fasst den Raum des Bahnhofsbereiches und formuliert auch hier eine Eingangssituation zu den neueren Quartieren im Osten Friedrichsdorfs. Er ist zum einen Teil des Bahnhofsbereiches und sorgt als solcher für die weitere Belebung und intensivere Nutzung der neuen Angebote rund um den Bahnhof. Zum anderen ist er integrierter Bestandteil der Entwicklungsachse östlich der Gleise, die die Promenade begleitet. Sie stellt einen urbanen Hintergrundrahmen für die Solitäre im Bereich des Bahnhofes dar.

Bindeglieder

Eine neue Unterführung verbindet den Bahnhofsvorplatz direkt mit der östlichen Stadtseite, der neuen Bahnpromenade und den begleitenden neuen Gebäuden. Die Verbindung liegt jetzt unmittelbar im Wegefluss der Bahnhofstrasse auf der westlichen Bahnseite und der Strasse Am Zollstock im Osten. Sie fungiert daher nicht nur als Querbahnsteig, sondern auch als städtisches Verbindungselement. Oberlichtartige Öffnungen und Kunstlicht schaffen im Rahmen eines anspruchsvollen, künstlerisch begleiteten Lichtkonzeptes eine angemessene Atmosphäre. Das große Dach des Neubaus der Bibliothek bietet dem nunmehr nicht zu verfehlenden Treppenabgang (in Laufrichtung) einen Wetterschutz. Die Barrierefreiheit wird über eine Rampenanlage gewährleistet, die die abfallende Topographie im Bereich des Bibliotheksneubaus ausnutzt und sich um diesen herumlegt. Daher wird die Rampe auch durch eine Fassade begrenzt, die z.B. Einblicke in das Gebäude gewähren kann und dem Rampenweg Qualität verleiht.

Genauso wie die neue Unterführung am Bahnhof kann auch die Neugestaltung des Viadukts in der Lilienthalstrasse die städtischen Verbindungen für Fußgänger und Fahrradfahrer deutlich verbessern und somit auch das Milupaquartier besser an die östlichen Stadtteile anbinden. Eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs auf Einbahnverkehr kann neben der baulich-atmosphärischen Verbesserung eine wichtige Maßnahme darstellen. Ein neuer Weg am östlichen Rand des aktuell freiwerdenden Bahngrundstücks am Bahnhof überwindet den Höhenunterschied zwischen Viadukt und Bahnhof/Promenade und stellt ein Beispiel für die Verbindung von Promenade und tiefer liegenden Stadtgebieten dar.

Team 3, Heinrich Lessing Architekt, Mainz

Städtebauliche Zielsetzungen

Wir stellen uns vor, dass die Stadt an diesen Korridor heranrückt. Die Verkehrslinie, deren Lärm als unproblematisch eingestuft wird, kann dabei Rückgrat einer neuen städtebaulichen Entwicklung werden.

Ufer

Um diesen Korridor, den Fluss der Bahn, überwinden zu können müssen aus unserer Sicht zunächst die „Ufer“ bearbeitet werden. Bebauungen entlang der Bahnlinien unterstützen das Heranwachsen der Stadt an diesen Korridor und bilden die Uferlinien. Dabei steht ein großes Potential an bebaubaren Flächen zur Verfügung, das ausgeschöpft werden sollte bevor wertvoller Landschaftsraum bebaut wird.

Verkehr

Der Viadukt am Lilienweg ist heute für die Anforderungen der Rad- und Fußwege Führung in Verbindung mit dem KFZ und LKW Verkehr nicht ausreichend. Für Radfahrer und Fußgänger stellt er zudem eine unangenehme und unsichere Passage dar. Für den KFZ Verkehr ist der Viadukt aus unserer Sicht entbehrlich. Die Verbindung zwischen den Stadtbereichen östlich und westlich der Bahn ist über die Prof.- Wagner- Str. ausreichend versorgt. Wir sehen hier die Chance eine großzügige, attraktive Wegeverbindung ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen. Wir schlagen deshalb vor, den Viadukt für den KFZ Verkehr zu sperren, was den unübersichtlichen Knotenpunkt am westlichen Tunneleingang überflüssig macht. Um die Passage attraktiver zu machen, schlagen wir vor in einem ersten Schritt die Tunneldecke zwischen den Gleisen nach oben zu öffnen. Für einen weiteren Ausbau der Lilienwegpassage stellen wir uns kulturelle Nutzungen im Bereich der Brückenaufleger vor. Den Busbahnhof verlegen wir auf die Ostseite der Bahn. Der neue Bahnhofplatz würde durch die Anforderungen des Busbahnhofs aus unserer Sicht überlastet werden. Auf der Ostseite werden die Bushaltestellen im Bereich des Landschaftstors gebündelt. Hier sind drei Buswarteplätze vorgesehen.

Quartiersplätze

Der neue Bahnhofplatz und der Lilienplatz übernehmen Aufgaben von Quartiersplätzen. Kleine, besondere Orte die man als Trittsteine der Stadt bezeichnen kann. Orte, die der Orientierung dienen und die die Identität eines Quartiers unterstützen. Diese Orte leben von dem Wechsel der Dichte in der umgebenden Bebauung und der fehlenden Dichte des Ortes selbst. Kontraste der städtebaulichen Dichte, Blickbeziehungen und Wegeführungen dienen der Verknüpfung.

Unverwechselbare Orte

Zentrale Fragestellung dieses Workshops war das „Ankommen“ in Friedrichsdorf. Unsere Antwort besteht zunächst aus einer Brücke über der Bahnlinie, die über das „Stadttor“ zum neuen Bahnhofplatz und weiter in das historische Zentrum von Friedrichsdorf, oder über das „Landschaftstor“ zum Busbahnhof, Park and Ride Parkplatz und weiter zum Regionalpark Rhein-Main führt.

Landschaft

Als Ziel für die landschaftliche Gestaltung des neu zu ordnenden Bahnumfeldes beschreibt die vorliegende Planungsidee die Stärkung vorhandener Grünstrukturen und deren Vernetzung, mit neu zu schaffenden Pflanzungen im Stadtgebiet in

vielfältiger Art und Weise. Dazu hilft der Hinweis auf die bereits in Friedrichsdorf bestehende Regionalpark- Route, die heute an der Station „Villa Rustica“ ihr Ende findet, von da aber bis an den neu formulierten Landschaftsplatz vor dem Brücken- Tor erweitert werden kann und sowohl den neuen grünen Platz, als auch die Durchgrünung der neu zu schaffenden, offenen Bebauung herangeführt und ausgestaltet werden kann.

Der Bus- Parkplatz, im unmittelbaren Umfeld zu den neu gedachten Baukörpern, am Uferrand, erhält damit ebenso die Chance durch kraftvolles, markantes Großgrün, in die Landschaft und die Stadt, gleichermaßen auszustrahlen. Wir denken dabei an vielfältige Gestaltungstypen, wie Baumreihen, Baumhaine, Heckenlinien und einige schwerpunktartig, auf der zukünftigen Erweiterungs- Route verteilte, besondere Gestaltungen mit blühenden Pflanzen, als besondere Attraktivität für Bewohner und ankommende Gäste und Benutzer der Regionalpark- Route. So soll die städtebauliche Idee, das Bahn- Ufer als neue Stadtentwicklungsfläche zu betrachten auch für die Durchgrünung intensiv genutzt werden, auch um die landschaftliche Lage der Stadt Friedrichsdorf zu betonen und weiter zu stärken.