

München, 15.4.53.

Wettbewerb
Kennziffer

4753

Das im Erläuterungsbericht erwähnte Glasmodell im
Masstab 1:3 als Ausschnitt aus der Gussglasfassade
ist noch auf dem Postwege unterwegs. Es wird abgegeben,
sobald es am Bestimmungsort eintrifft.

Der Verfasser.

K 4753

W e t t b e w e r b
H A U P T B A H N H O F M Ü N C H E N

Der Verfasser des Entwurfs 773 252 will mit seinem Vorschlag einen konstruktiven Beitrag zur Frage der Neugestaltung des Münchener Hauptbahnhofes leisten. Seiner Überzeugung nach, kann dies mit einem Fassadenvorschlag, wie ihn die Wettbewerbs-Bedingungen vorschreiben, nicht erreicht werden, denn die Neugestaltung des Hauptbahnhofes ist ein in erster Linie städtebauliches Problem und die Vorschrift einer vorderen und hinteren Bebauungslinie setzt der plastischen bzw. räumlichen Gestaltung so enge Grenzen, dass dadurch die Erfüllung der vitalen Erfordernisse einer städtebaulich guten Lösung von vornherein ausgeschlossen wird. - Der Verfasser hält sich daher seiner inneren Überzeugung folgend nicht an die gegebenen Baulinien, obwohl er in seinem Vorschlag mit Erfolg versucht, wenn nicht den Wortlaut, so doch den Sinn der Bestimmungen zu erfüllen, indem nämlich die Parkflächen vor dem Bahnhof, wie auch die inneren Hofflächen nahezu den geforderten Massen entsprechen und indem der Entwurf darüberhinaus weitgehend zusätzliche Parkmöglichkeiten erschliesst.

Sollte das Preisgericht trotzdem aus formalen Gründen sich nicht entschliessen können meinen Vorschlag zur Beurteilung innerhalb des Wettbewerbs zuzulassen, so bittet der Verfasser den Entwurf ausserhalb des Wettbewerbs umso ernsthafter zu beurteilen.

Die frühere städtebauliche Situation und die Gestaltung des alten Bahnhofes, so reizvoll diese ursprünglich war, kann heute nicht mehr massgebend sein, da sich fast alle Faktoren der Umgebung inzwischen völlig verändert haben.

Der Platz vor dem Bahnhof ist nicht sowohl städtebaulich, als vielmehr verkehrsmässig zu klein. Die achsial betont symmetrische Anlage hat jede Berechtigung verloren, zumal der Mittelachse keine Fortsetzung in Richtung auf die Stadt entspricht. Im Gegenteil: die schräg laufende Schützen - Strasse zwingt geradezu dazu den Schwerpunkt der Anlage aus der Mitte heraus zu-verlegen. Ausserdem muss die nach Norden zu geplante Platzzerweiterung mit in den städtebaulichen Organismus einbezogen werden. Auch dadurch wird die Mittelachse als betont symmetrische Anlage völlig sinnlos. Es ist also eine asymmetrische Anlage erforderlich, obwohl an dem bisherigen Eingang zur Schalterhalle festgehalten werden muss. Eine Verschiebung des Schwergewichtes aus der Symmetrieachse heraus verlangt aber auch eine plastische, eine dreidimensionale Entwicklung der Baukörper; das Bahnhofgebäude in einen starren geradlinigen Baukörper zu pressen ist darum von vornherein verfehlt. Daher sieht das Projekt die Anordnung zweier grundverschiedener Baukörper vor: eines fünfgeschossigen Garagenbaues, der etwa in der verlangten Grundlinie verläuft und eines niedereren dreigeschossigen Bürobaues der in der Baulinie der beiden bestehenden Pavillons verläuft. Beide Baukörper liegen aber im Schwung einer grossen Kurve die dem Bahnhofsplatz Konkavität, also räumliche Wirkung verleiht. Beide Baukörper sind miteinander verankert in einem ca 60 m hohen Bahnhofsturm, der die restlichen Büroflächen aufnimmt und dem Bahnhof ein weithin sichtbares monumentales Wahrzeichen verleiht, wie es einer Fremden-Stadt wie München wohl ansteht; so entsteht trotz relativ kleiner Abmessungen ein geräumiger, weil räumlich wirkender Bahnhofsplatz von einprägsamem Charakter. Der Haupteingang, obwohl in der Mitte, wirkt nicht mehr symmetrisch und hat doch magnetische Anziehungskraft von starker Wirksamkeit. Das weit ausgreifende Vordach erstreckt sich über die Mündung des Tunnels hinweg, der die Fussgänger unter dem allzu verkehrsreichen Bahnhofsplatz durchschleussen soll.

Der Bahnhofsplatz ist verkehrsmässig zu klein und den täglich steigenden Anforderungen der Motorisierung in keiner Weise mehr gewachsen. Das weiss jeder, das weiss vor allem die Bundesbahndirektion. Darum müssen, sei es auch mit gewissen Kosten, Garagemöglichkeiten geschaffen werden. Offenbar gibt es zur Zeit keine anderen Möglichkeiten als eine vielgeschossige Garage unmittelbar auf dem Bahnhofsgelände. Daher sieht das Projekt mit Zugang vom Parkplatz eine viergeschossige Garage vor, die mit vier Aufzügen beschickt werden kann, und deren Ausfahrt nach der Bayerstrasser erfolgt. Von der Garage sind unmittelbare Personenzugänge nach der Schalterhalle vorgesehen, sowie eine Treppe neben den Aufzügen.

Was nun die Fassadengestaltung betrifft so ist der Verfasser der Meinung, dass ein Bahnhof seinen charakteristischen Ausdruck als Verkehrsgebäude erhalten muss. Einen Bahnhof in massivem Stein zu bauen, überzeugt heute nicht mehr. Die Eisenkonstruktion, die rasch und billig verändert und den jeweiligen Bedürfnissen angepasst werden kann, entspricht den Bedürfnissen und dem Wesen der Eisenbahn viel direkter. Das Guss-Glas in Verbindung mit dem im Ausland schon seit Jahrzehnten bewährten Thermolux-Verfahren erscheint als das geeignetste Baumaterial für ein Bahnhofsgebäude. So wird sowohl der Garagenbau als der Bürobau und der Turm in Eisenkonstruktion mit Guss-Glasverkleidung vorgesehen, was den Vorteil hat, dass bei der Garage grosse Flächen erzielt werden können, während in den Bürobauten jeweils kleine Klar-Glas-Fenster-scheiben genügen um den dort beschäftigten Angestellten die Möglichkeit zu geben Fenster zu öffnen und einen Ausblick auf den Platz zu erhalten, während die gesamte Fläche der Aussenwand als diffuse matte Lichtquelle die Räume ausgezeichnet erhellt;- sowohl wärmetechnisch, als lichttechnisch ergibt sich also eine einwandfreie Lösung. Das vorgeschlagene Seidentonglas hat ausserdem eine

schmutzabweisende Aussenschicht, die die Fassade vor Verschmutzung durch Rauch und atmosphärische Niederschläge schützt.

Die erstrebte Wirkung der Glas-Fassade, die eine stark ornamentale Nebenwirkung erhalten könnte, um dem Gebäude besonderen Reiz zu verleihen, ist aus den beigefügten Glasmustern, Masstab 1:3, ersichtlich. Da dem Verfasser nur kurze Zeit zur Verfügung stand, musste er sich auf die zur Zeit erhältlichen Farbtöne beschränken. Bei einer Ausführung besteht natürlich die Möglichkeit in der Farbgebung jede wünschbare Tönung herzustellen. Der Verfasser hat sich in Verhandlungen mit verschiedenen führenden Glas-Firmen davon überzeugt, dass der Ausführung in Seidentonglas in Verbindung mit dem Thermolux-Verfahren irgendwelche technischen Schwierigkeiten nicht entgegenstehen. Auch die entstehenden Kosten werden das zulässige Mass nicht überschreiten.

Das Thema "Bahnhof" muss das charakterbildende Element der Fassade bilden, nicht das Bürogebäude mit seinen 4 600 qm. Der Entwurf zeigt ein architektonisches Gebilde von grosser Ausdruckskraft und präziser Charakterisierung des in ihm enthaltenen Lebensvorganges. Der Verfasser bittet das Preisgericht diesen Vorschlag als einen konstruktiven Beitrag zur Lösung dieser hochbedeutenden und geradezu einmaligen Bauaufgabe des Hauptbahnhofes München und seines Bahnhofsvorplatzes zu betrachten.

Der Bahnhofsvorplatz weist so divergierende Elemente von verschiedenster Wertigkeit auf, dass ihn nur noch ein Empfangsgebäude retten kann, das mit einer den ganzen Platz beherrschenden Kraft alle diese divergierenden Elemente sich unterordnet.

Es ist klar, dass auch mit diesem Vorschlag keine erschöpfende organische Lösung des gesamten Bahnhofproblems erreicht werden kann. Die Frage der Trennung des Gepäckverkehrs und des Personenverkehrs bleibt unerörtert, aber zu einer noch gründlicheren Lösung des Bahnhofproblems fehlen Unterlagen und die Zeit: offenbar will auch die Bundesbahn dieses Problem gar nicht öffentlich zur Erörterung stellen.

Das städtebauliche Problem aber und das baukünstlerische Problem des Bahnhofs wird im Wettbewerb gestellt, beide erfordern eine grössere Freiheit, als sie im Wettbewerbs-Ausschreiben gegeben sind. Diese Freiheit wird mit dem Entwurf 773 252 postuliert: Dem Verfasser geht es um die Sache, nicht um einen Geldpreis.

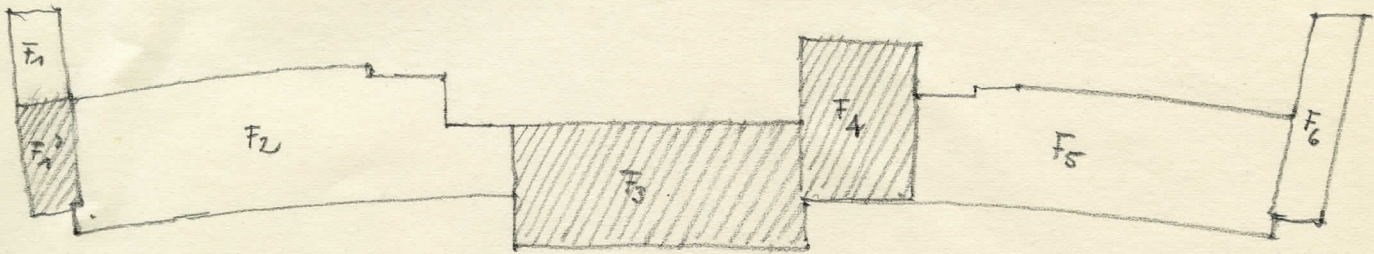
Wettbewerb Hbhf. München
Massenermittlung und
Kostenberechnung
für den Entwurf mit der Kennziffer

4753

I. Kellergeschoss

$h = 2,80 \text{ m}$

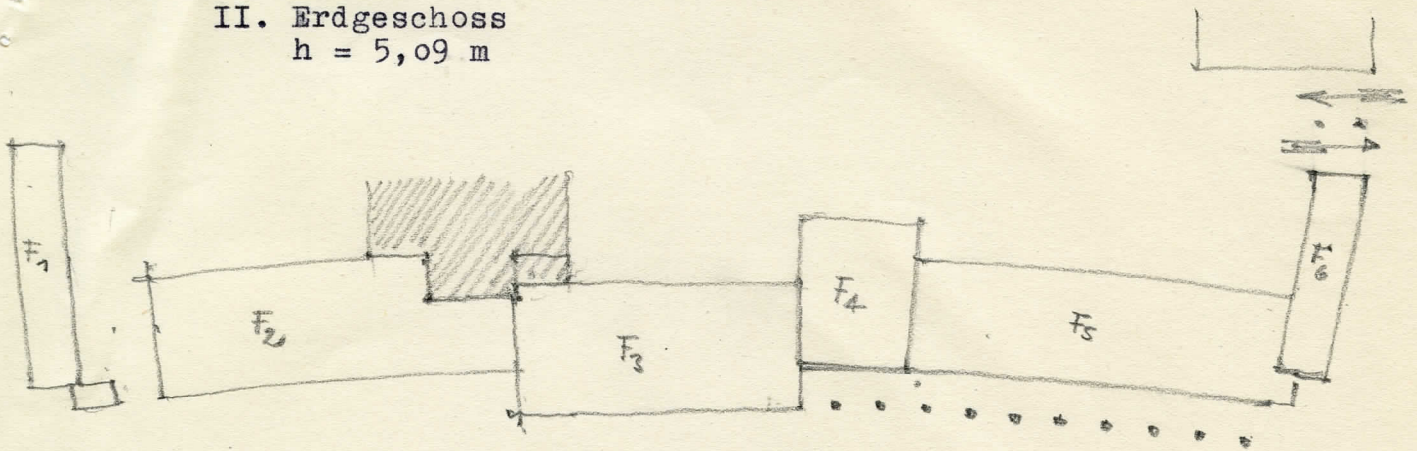
über den schraffierten Flächen ist der Raum schon vorhanden



$$\begin{aligned} F_1 &= 6,60 \cdot 11,00 = && 72,60 \text{ m}^2 \\ F_2 &= 45,00 \cdot 16,40 + 10,00 \cdot 8,40 = && 824,00 \text{ " } \\ F_3 &= 16,00 \cdot 49,50 = && 792,00 \text{ " } \\ F_6 &= 6,40 \cdot 26,75 = && \underline{171,00 \text{ m}^2} \\ &&& 1859,60 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

$$V_{\text{Keller}} = 1859,60 \cdot 2,80 = 5210,000 \text{ m}^3$$

II. Erdgeschoss
 $h = 5,09 \text{ m}$

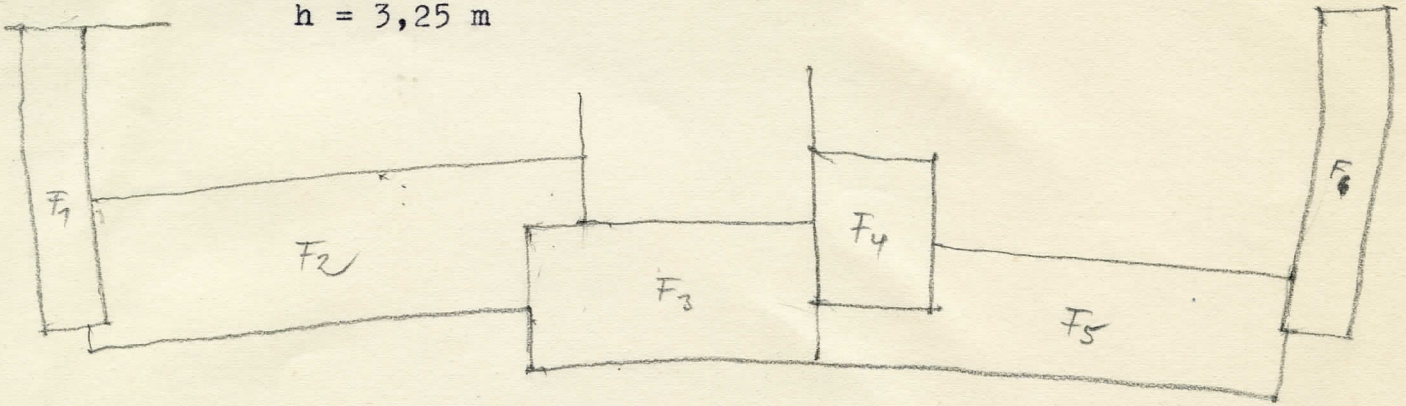


$$\begin{array}{rcl}
 F_1 & = & 6,50 \cdot 34,00 + 18,00 = & 239,00 \text{ m}^2 \\
 F_2 & = & 36,0 \cdot 16,5 + 9,5 \cdot 12,0 = & 709,00 \text{ " } \\
 F_3 & = & 37,00 \cdot 16,20 = & 600,00 \text{ " } \\
 F_4 & = & 19,80 \cdot 15,20 = & 303,00 \text{ " } \\
 F_5 & = & 52,00 \cdot 16,25 = & 845,00 \text{ " } \\
 F_6 & = & 6,50 \cdot 30,00 = & 195,00 \text{ m}^2 \\
 & & & \hline
 & & & 2891,00 \text{ m}^2
 \end{array}$$

$$V_{\text{Erdg.}} = 2891,00 \cdot 5,09 =$$

$$14710,000 \text{ m}^3$$

III. 1. O.G.
 $h = 3,25 \text{ m}$



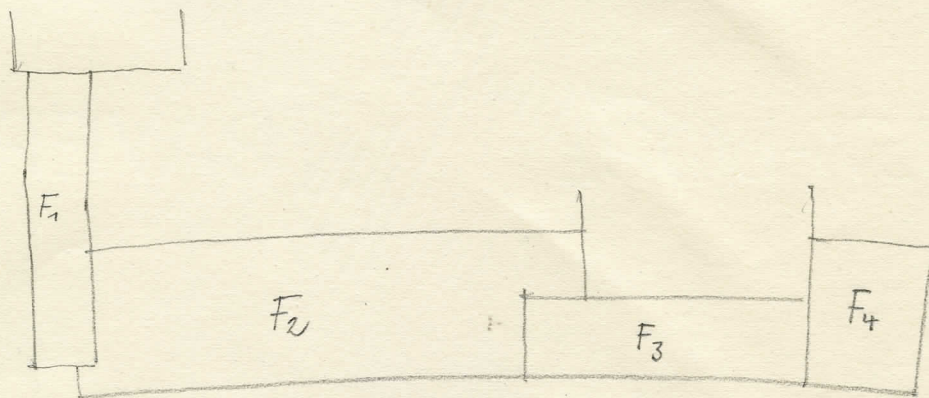
$$\begin{aligned}
 F_1 &= 8,75 \cdot 39,00 = && 445,00 \text{ m}^2 \\
 F_2 &= 57,0 \cdot 19,0 + 9,75 \cdot 7,0 + 6,0 = && 1175,00 \text{ " } \\
 F_3 &= 16,50 \cdot 37,50 = && 620,00 \text{ " } \\
 F_4 &= && 303,00 \text{ " } \\
 F_5 &= 50,0 \cdot 15,2 + 14,4 \cdot 6,5 = && 852,00 \text{ " } \\
 F_6 &= 8,75 \cdot 42,00 = && 368,00 \text{ m}^2 \\
 &&& \hline
 &&& 3745,00 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

$$V_{1.O.G.} = 3745,00 \cdot 3,25 = 12180,000 \text{ m}^3$$

IV. 2.O.G.
 $h = 3,25$

$$12180,000 \text{ m}^3$$

V. 3. O.G.
 $h = 3,25 \text{ m}$



$F_1 =$		445,00 m ²
$F_2 =$		1157,00 "
$F_3 = 37,50 \cdot 8,75 =$		328,00 "
$F_4 =$		<u>303,00 m²</u>
		2233,00 m ²

$V_{3.O.G.} = 2233,00 \cdot 3,25 = 7240,000 \text{ m}^3$

VI. 4. O.G.
 $h = 3,25 \text{ m}$

$F = 2233,00 + 12,0 \cdot 8,50 - 445,00 = 1890,00 \text{ m}^2$

$V_{4.O.G.} = 1890 \cdot 3,25 = 6150,000 \text{ m}^3$

VII. Turmbau 5.-16. O.G.

$F \cdot 12 = 3636,00 \text{ m}^2$

$V_{\text{Turm } 5/16} = 3636,00 \cdot 3,25 = 11850,000 \text{ m}^3$

Zusammenstellung:

Keller:	5 210,000 m ³
Erdgeschoss:	14 710,000 "
1. O.G:	12 180,000 "
2. O.G:	12 180,000 "
3. O.G:	7 240,000 "
4. O.G:	6 150,000 "
5.-16. O.G:	11 850,000 m ³
	<u>69 520,000 m³</u>

Baukosten:

69 520,000 . 80,00 = 5 561 600.-- DM