

Bahn.Werk.Stadt

Wohnen und Arbeiten am Industriedenkmal



Bahn.Werk.Stadt
Wohnen und Arbeiten am Industriedenkmal

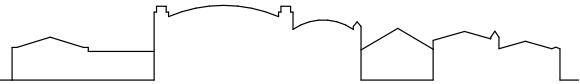
Jan-Christoph Langhorst

Thesisprojekt im
Masterstudiengang Architektur (M.Sc.)
Bauhaus-Universität Weimar

Betreuung
Professur Denkmalpflege und Baugeschichte
Prof. Dr. phil. habil. Hans-Rudolf Meier
Christine Dörner M.Sc.

Prüfungskommission
Prof. Dr. phil. habil. Hans-Rudolf Meier
Prof. Dipl.-Ing. Johannes Kuehn
Dipl.-Ing. Jessica Christoph

Erfurt / Weimar 2021



Bahn.Werk.Stadt

Wohnen und Arbeiten am Industriedenkmal

Jan-Christoph Langhorst | Masterthesis 2021



Gliederung

7.
Einleitung

9.
Denkmalbewertung
& Bindungsplan

15.
Konzept & Städtebau

25.
Entwurf
Östlicher Hallenblock

41.
Quellen

43.
Eidesstattliche Versicherung



Einleitung

Die ehemaligen Bahnwerkstätten an der Thomasstraße (früher Neue Gasse) in Erfurt entstanden im Jahr 1847 im Zuge des Anschlusses der Stadt an das Thüringer Eisenbahnnetz und der Eröffnung des ersten Erfurter Bahnhofs. Die Anlage wurde bis 1925 als „Bahnbetriebswerk“ zur Wartung und Ausbesserung von Dampflokomotiven und Personenwagen der Königlich Preussischen Eisenbahn (später Deutsche Reichsbahn) genutzt. Dabei wurde sie stetig an-, um- und weitergebaut, um der schnellen technischen Entwicklung und größer werdenden Fahrzeugen des Eisenbahnwesens zu folgen. Mit der Einführung noch größerer „Einheitsdampflokomotiven“ und der Errichtung eines weiteren Bahnbetriebswerkes an der Weimarschen Straße wurden die Bahnwerkstätten an der Thomasstraße 1925 schließlich aufgegeben.

Es folgten Jahre der Mischnutzung einzelner Bereiche als KfZ-Werkstätte, durch diverse kleinere Produktionsbetriebe (Seilerei, Polsterei, Tischlereien) und durch abgeteilte Mietgaragen. Bei Luftangriffen wurden große Teile der Anlage beschädigt und mehrere Baukörper, besonders im Osten, komplett zerstört. Ab 1946 nutzte die Reichsbahn einen Teil der westlichen Anlage als „Kraftwagenbetriebswerk“ zur Wartung und Unterstellung von Teilen des Fuhrparks aus Kraftfahrzeugen, sowie als Signal- und Fernmeldewerk. Bis 1994 nutzte die Deutsche Post große Teile des östlichen Areals als Postverlade- und Sortierzentrum.¹

Angestoßen durch intensives Bürgerengagement stellt das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA) im Jahr 2019

die Denkmalswürdigkeit der ‚Ehemaligen Hauptwerkstatt Erfurt‘ fest und stellt damit einen Teil des Gebäudebestandes unter Denkmalschutz.² Die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen (LEG) als zukünftige Eigentümerin beabsichtigt nun, das Areal unter weiterer Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln und hat im September 2020 eine Podiumsdiskussion abgehalten, um erste Ideen zu diskutieren.³

Am Lehrstuhl Denkmalpflege und Baugeschichte an der Bauhaus-Universität Weimar haben Urbanistik-Studierende bereits im Jahr 2012 im Rahmen eines Projekts zur Industriedenkmalpflege in Erfurt eine erste Untersuchung des Areals vorgenommen. Anschließend an diese Arbeit und vor dem Hintergrund des geänderten Denkmalstatus, sucht diese Masterthesis nun als Entwurfsarbeit ein städtebauliches und denkmalgetreues Konzept zur Nutzung des Areals.

Aufbauend auf die in der begleitenden Analyse aufgezeigten städtebaulichen und bauhistorischen Qualitäten schlägt diese Entwurfsarbeit ein spezifisches, denkmalverträgliches Nutzungskonzept für das Areal der ehemaligen Bahnwerkstätten vor. Dabei stellt das Sichtbarmachen und die Erreichbarkeit des Areals, sowie die Erlebbarkeit des Bestandes und das Erhalten des Raumeindrucks in den ehemaligen Bahnwerkstätten einen Schwerpunkt dar.

¹ TLDA / P. Jung (2019): Denkmalbegründung

² TA / Casjen (2019): Historische Erfurter Bahnhallen

³ MDR Thüringen: Planungen für ICE-City West

Denkmalbewertung



Lageplan zur Denkmalbegründung (Darstellung TLDA) | M ca. 1:2500

Benennung der Gebäudeteile nach TLDA

1. Tenderhalle
2. ebs.
3. Schiebebühnenfeld
4. Lokomotivhalle I.
5. ebs.
6. Hallenschiff, n.d.
7. ebs.
8. ebs.
9. Fahrzeughalle
10. Lager der Hochbaumeisterei
11. Lokomotivhalle II.
12. ebs.
13. Lokomotivkessel- und Tenderhalle
14. Nebengebäude
15. Transformatorenstation
16. ehem. Acetylen-Anlage
17. Tankanlage des Kbw
18. Badeanstalt, Schlauchturn
19. Gebäude, n.d.
20. Transformatorenstation
21. Gebäude, n.d.
22. ebs.
23. Verwaltungsgebäude
24. Gebäude, n.d.
25. ebs.
26. ebs.

Denkmalbewertung

Die Denkmalliste der Stadt Erfurt führt Gebäude der ehemaligen Eisenbahn-Hauptwerkstätte als einzelnes Kulturdenkmal.¹ Seit 2019 stehen somit der östliche und westliche Hallenkomplex, sowie weitere Teile der „Sachgesamtheit ‚Ehemalige Hauptwerkstatt Erfurt‘ der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung an der Thomasstraße“ durch Feststellung des Denkmalwerts durch das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA) als Denkmalfachbehörde unter Schutz. Die Neuaufnahme der Denkmalfeststellung wurde angeregt durch ein wachsendes Bürgerengagement, welches über verschiedene Initiativen Einfluss auf die Kommunalpolitik nahm, um eine Unterschutzstellung anzustreben.²

Gemäß der Feststellung des TLDA besitzen die geschützten Bauteile aus „geschichtlichen, künstlerischen, technischen und städtebaulichen Gründen Denkmaleigenschaft“³. Als zeitweise größter industrieller Arbeitgeber der Stadt bezeugen die Bahnwerkstätten an der Thomasstraße demnach deutlich die Einflüsse der beginnenden Industrialisierung Erfurts nach dem Anschluss an das Bahnnetz und die Transformation einer vormals auf Gartenbau und Handwerk gestützten Wirtschaft. Die in den zahlreichen Stilwechseln der Fassadengestaltung anschaulich ablesbare ständige Erweiterung des Betriebs illustrierte weiterhin den schnellen technischen Fortschritt im Eisenbahnwesen um 1900. Die aufwendige baukünstlerische Gestaltung der Südfassade zur Bahntrasse sei einerseits typisch für die preußische Eisenbahnarchitektur und andererseits vorbildhaft für die Gestaltung ihrer Nachfolgeeinrichtungen, zum Beispiel der Werkstätten in Meiningen.

Städtebaulich markiere die Anlage außerdem den Standort der ersten Bahnwerkstatt Erfurts. Weiterhin dokumentiert sie durch ihre tiefer als der heute genutzte Gleiskörper liegenden Gleise die Lage und Funktion des ersten Gleisanschlusses und Bahnhofs hinter dem ehemaligen Festungswall. Das TLDA stellt in seiner Bewertung abschließend fest, dass „die ‚Ehemalige Eisenbahn-Hauptwerkstatt Erfurt‘ zu den herausragenden Sachzeugnissen der Eisenbahngeschichte und des Industriebaues im heutigen Freistaat Thüringen zählt.“⁴

Die Unterschutzstellung des TLDA bezieht sich einerseits auf jene Bauteile, welche in Struktur und Substanz direkt auf die Nutzung als Bahnwerkstätte zurück gehen; unter anderem die Hallenblöcke Ost und West jeweils mit zusammenhängenden Lokomotiv- und Tenderhallen, sowie auf dem Gelände erhaltene Gleisanlagen. Darüber hinaus sind Zeugnisse der wechselhaften Nutzungsgeschichte aufgenommen, wie das einfache Tankstellengebäude aus der Zeit der Nutzung als bahneigenes Kraftwagen-Betriebswerk. Große Teile des Areals wurden jedoch „seit der Bauzeit erheblich verändert bzw. nach dem Zweiten Weltkrieg in stark abweichender Form wieder aufgebaut.“⁵ Diese besitzen deshalb laut Feststellung des TLDA keinen Denkmalwert. Diese Feststellung bezieht sich einerseits auf den kompletten Gebäudebestand entlang der Thomasstraße und nördlich des östlichen Hallenblocks, welcher jüngeren Entstehungsdatums ist. Gleichzeitig nimmt die Denkmalfachbehörde auch das seit 1873 belegte Gebäude der ehemaligen Badeanstalt (mit angrenzendem Wasser- bzw. Schlauchturn), sowie das einzig erhaltene Wandfragment der ursprünglich vollständig geschlossenen südlichen Schauffassade zwischen den beiden Hallenkomplexen vom Denkmalschutz aus.⁶

Die vorliegende Arbeit weist dem Fassadenfragment abweichend dazu eine Bedeutung für den Denkmalwert zu, da das Element Zeugnis der räumlichen wie strukturellen Einheit der beiden Hallenblöcke als eine Bahnwerkstätte ist (siehe Bindungsplan). Weitere zeitlich um 1900 entstandene Bauteile (Badeanstalt und querstehende Fahrzeughalle) werden als von untergeordneter Bedeutung angesehen, da sie im Sinne dieser Arbeit zwar in ihrer strukturellen und funktionalen Verbindung zur Bahnwerkstätte (eingeschränkten) Denkmalwert besitzen, dieser jedoch durch die Überformung und Ergänzung im Nachkriegs-Wiederaufbau stark abgeschwächt wird.

Die ehemals spiegelbildliche Anordnung (H-Form) der beiden Werkstatt-Teile mit je einer Lokomotiv- und Tenderwerkstätte in Ost und West, sowie verbindendem Längsriegel für Schmiede, Dreherei und diversen Nebengebäuden in ihrer Mitte, ist bereits seit Ende des Zweiten Weltkrieges nur noch schwer nachzuvollziehen. Diese ehemalige strukturelle Verbindung der Hallenkörper soll im neuen Konzept über den Erhalt der Gleisanlagen, Sichtbeziehungen und den Erhalt des Fassadenfragments angedeutet werden.

Die Typologie der für ihre Entstehungszeit in der Königlich-Preußischen Eisenbahn typischen Bauform der „Quergleiswerkstätten“ mit quer zu den Gleisen angeordneten Hallenschiffen ohne Drehscheibe ist noch heute eindrucksvoll ablesbar, vor allem entlang der erhaltenen Fragmente der Gleisanlagen im Inneren des östlichen Hallenblocks, sowie südlich vor den Gebäuden. Im westlichen Hallenkomplex sind durch diverse Umnutzungen seit 1925 räumliche Unterteilungen und Umbauten erfolgt, welche die originale Raumstruktur nicht mehr ablesbar machen. Diese Einbauten, Garagentore und Wartungsgruben sind jedoch, wie das Tankstellengebäude auch, Zeugnisse der KfZ-Ausrichtung der diversen Nachnutzungen.

Bindungsplan Legende >

- Hohe Bedeutung für den Denkmalwert**
substanzieller Erhalt von Konstruktion und Raumstruktur, Bestand nur in Einzelheiten veränderbar
- Bedeutung für den Denkmalwert**
Erhalt von Konstruktion und Raumstruktur, Bestand veränderbar
- untergeordnete Bedeutung für den Denkmalwert**
keine Bindung



Bindungsplan (eigene Darstellung) | M 1:2500

¹ Stadtverwaltung Erfurt (2020): Denkmalliste Stadt Erfurt
² TA / Carl (2019): Historische Erfurter Bahnhallen
³ TLDA (2019): Denkmalsbegründung, Sachgesamtheit ‚Ehem. Hauptwerkstätten Erfurt‘, S. 10

⁴ ebd., S. 13
⁵ ebd.
⁶ ebd., S. 10

Zielstellung

für den Umgang mit der Substanz

Bedingt durch den unterschiedlichen Erhaltungszustand der Raumstruktur, welche in den beiden Hallenblöcken vorliegt, schlägt diese Arbeit einen ebenso differenzierten Umgang mit Struktur und heute vorhandener Substanz der einzelnen Gebäudeteile vor.

Westlicher Hallenblock

Als Zeugnis der umfangreichen Um- und Nutzungsgeschichte geht das vorliegende Konzept davon aus, dass im westlichen Hallenblock die bestehende Raumstruktur inklusive nachträglich eingebauten Ergänzungen wie Zwischendecken etc. nicht als Störung angesehen werden muss und zum Teil erhalten werden kann, auch unter möglichen Veränderungen zur Anpassung an die spätere Nutzung.

Auf der Westseite des westlichen Hallenblocks befinden sich bauzeitliche Anbauten, ursprünglich genutzt als Werkstätte bzw. zur Lagerung von Acetylen-Gasen. Sie sind Fragment einer heute nicht mehr vorhandenen Blockrandbebauung anstelle der heutigen Parkfläche und befinden sich teilweise in einem augenscheinlich sehr schlechten Erhaltungszustand. Die niedrigen Gebäudeteile sollen trotz vorhandenem Denkmalwert in diesem Konzept nicht erhalten werden. Durch ihren Abbruch soll die städtebauliche Engstelle im Knick der Rosengasse, sowie die Zugänglichkeit und Adresswirkung der vorhandenen Tordurchfahrt in das Hallenschiff 13 verbessert werden.

In dieser Arbeit näher betrachtet werden soll der östliche Hallenkomplex, dessen freie Großstruktur die Funktion und Struktur der Quergleiswerkstätte besser ablesbar lässt. Die folgende Zielstellung zum Umgang mit dem Bestand soll den Entwurf anleiten:

Östlicher Hallenblock

Substanzieller Erhalt der Baukonstruktion (Wände, Stützen, bauzeitliches Dachtragwerk) der Hallenschiffe 1-5.

Substanzieller Erhalt von denkmalwerten Ausstattungselementen (Gleisanlagen, Prellböcke).

Substanzieller Erhalt der südlichen Fassaden.

Erhalt der Baukonstruktion der vorhandenen mehrgeschossigen Einbauten. Veränderungen möglich.

Erhalt von Fenster- und Türöffnungen der restlichen Fassaden. Veränderungen möglich.

Konzeptioneller Erhalt der Raumstruktur (Nutzung als Quergleiswerkstätte). Veränderungen bei Erhaltung eines exemplarischen Bereichs im Gesamtzusammenhang möglich.

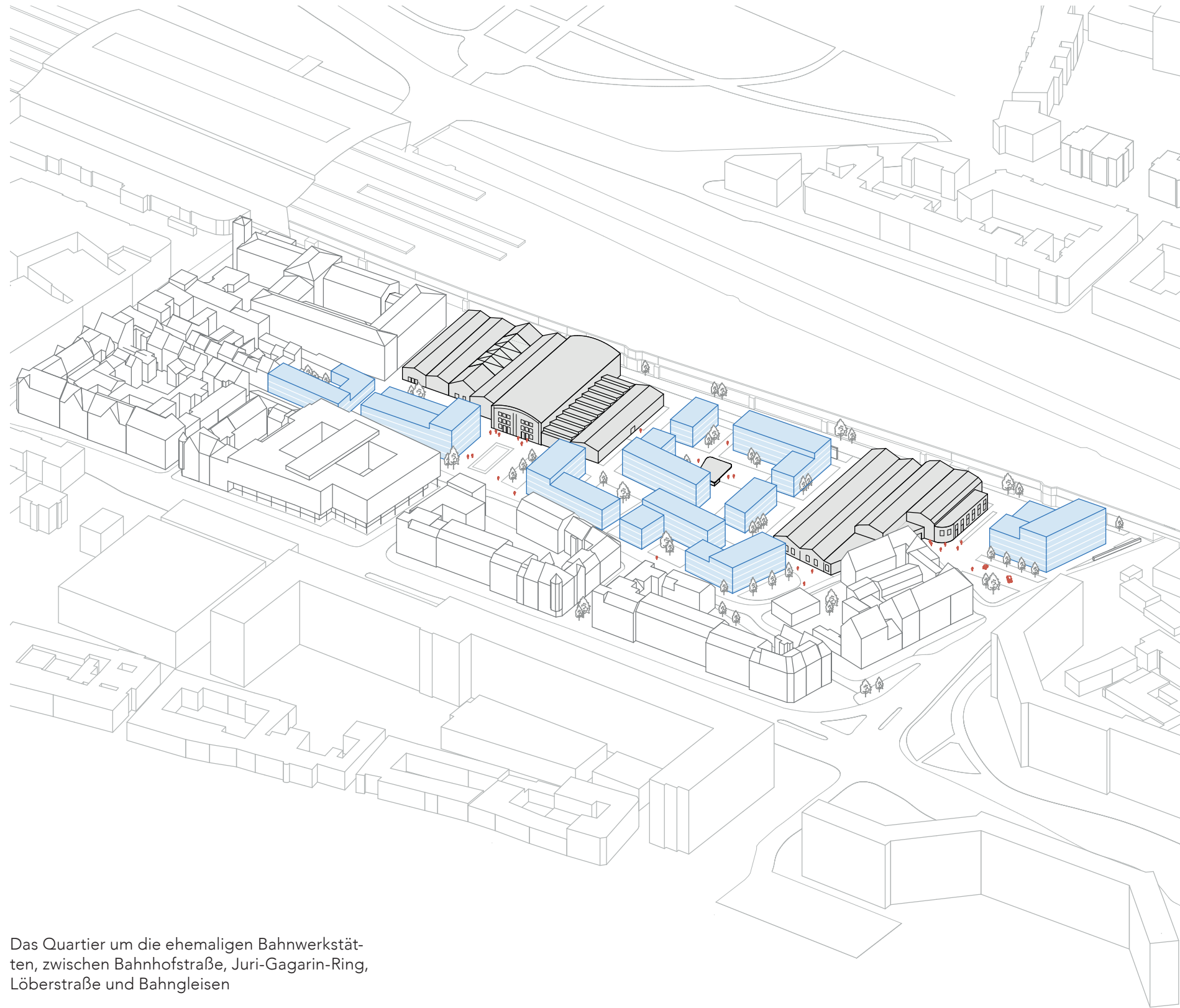
Wiederherstellung der Firstoberlichter der Hallen 1, 4 und 5, sowie der Oberlichter im Sheddach von Halle 6.

Behutsame Reparatur der Dachhaut, Ertüchtigung des Stahltragwerks nach statischen Erfordernissen.



Lageplan Abbruch, Bestand, Neubau | M 1:2500

Konzept & Städtebau



Das Quartier um die ehemaligen Bahnwerkstätten, zwischen Bahnhofstraße, Juri-Gagarin-Ring, Löberstraße und Bahngleisen

Konzept

Für die hier vorgeschlagene ‚Bahn.Werk.Stadt‘ sollen die denkmalgeschützten Hallen der ehemaligen Bahnwerkstätten Identität stiften und den Charakter ihrer ehemaligen Nutzung aufrechterhalten. Sie sollen mit ihrer öffentlichen Nutzung als ‚Ressourcen-‘ und ‚Kreativwerkstatt‘ einerseits zur Belebung des Quartiers beitragen und gleichzeitig über dessen Grenzen hinaus ausstrahlen.

SICHTBAR MACHEN

Die zurückgesetzte Lage innerhalb des Quartiers und die wenig intuitive Erschließungssituation vom Bahnhof machen eine wirkungsvolle Adressbildung unerlässlich. Sichtbarkeit und Erreichbarkeit des Gebäudebestandes sollen bereits früh verbessert werden. Mit ihrer beeindruckenden Größe und den aufwendig gestalteten Ziegelfassaden entfaltet die Architektur, besonders auf der Südseite, ihre größte Fernwirkung. Durch Öffnung eines öffentlichen Fuß- und Radweges von der Löberstraße zum Hauptbahnhof als eine der ersten Maßnahmen kann die Sichtbarkeit der ehemaligen Bahnhallen mit einfachen Mitteln erhöht werden. Mit der Bereitstellung von Flächen zur Zwischennutzung (Urban Gardening entlang der alten Gleise, improvisierte Nutzung der Hallen für Flohmärkte und Veranstaltungen etc.) könnte diese Sichtbarkeit weiter erhöht werden, um potenzielle spätere Nutzungen bereits früh auszuloten. Die Anknüpfung an die bereits erreichte Öffentlichkeit im Zuge der Denkmalfeststellung und das bestehende Bürgerengagement stellt dafür ein großes Potenzial dar.

Eine schrittweise Öffnung des Areals und die phasenweise Entwicklung der Bebauung ausgehend vom Bestand stellt sicher, dass sich verändernde Rahmenbedingungen im fortschreitenden Prozess berücksichtigt werden können.

ADRESSEN BILDEN

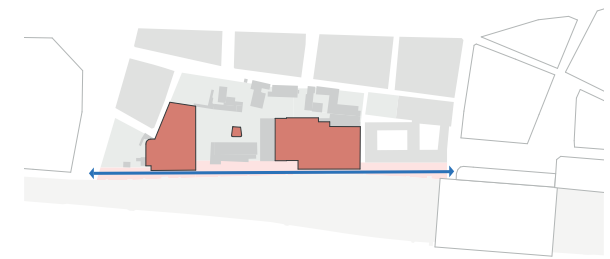
Mit dem Abbruch erster Gebäudeteile und dem Erstellen zweier Auftaktplätze als Anknüpfungspunkte an die umgebenden Strukturen steigt die Erreichbarkeit der beiden Hallenblöcke weiter und ihre Nutzung kann sukzessive weiterentwickelt werden. Die entstandenen öffentlichen Flächen der beiden Plätze, sowie entlang der Gleise können bereits jetzt von den Bewohnern des Quartiers und Besuchern der Hallen genutzt werden.

DURCHWEGUNG HERSTELLEN

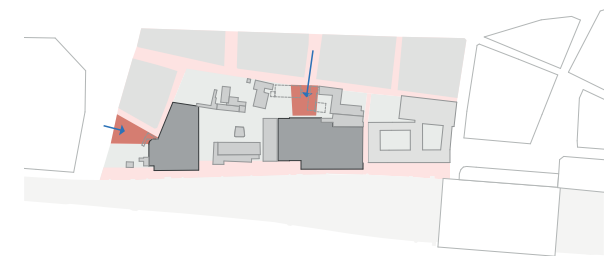
Mit dem schrittweisen Abbruch weiterer Gebäudeteile kann die Durchwegung des Areals entlang der Nordseite der beiden Hallenkörper immer weiter verbessert werden. Ein öffentlicher Zugang über den Hof des ehemaligen Direktionsgebäudes sorgt für eine weitere Verbindung zur Bahnhofsstraße.

PHASENWEISE ERGÄNZEN

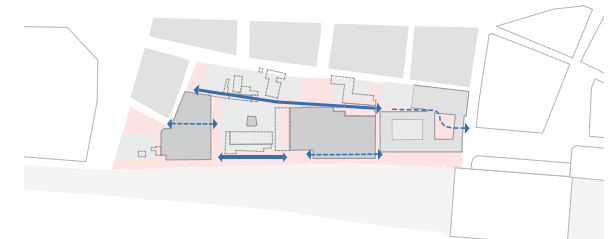
Die sich ergebenden Baufelder entlang der Thomasstraße, um das ehemalige Tankstellengebäude, sowie an der Löberstraße können nun ebenfalls phasenweise mit Wohnungs- und Bürobauten ergänzt werden. Auch eine sinnvolle Aufteilung der Neubauten auf mehrere Investoren ist möglich.



1 | Südseite öffnen, Denkmalbestand sichern, aktivieren (ggf. Zwischennutzungen)



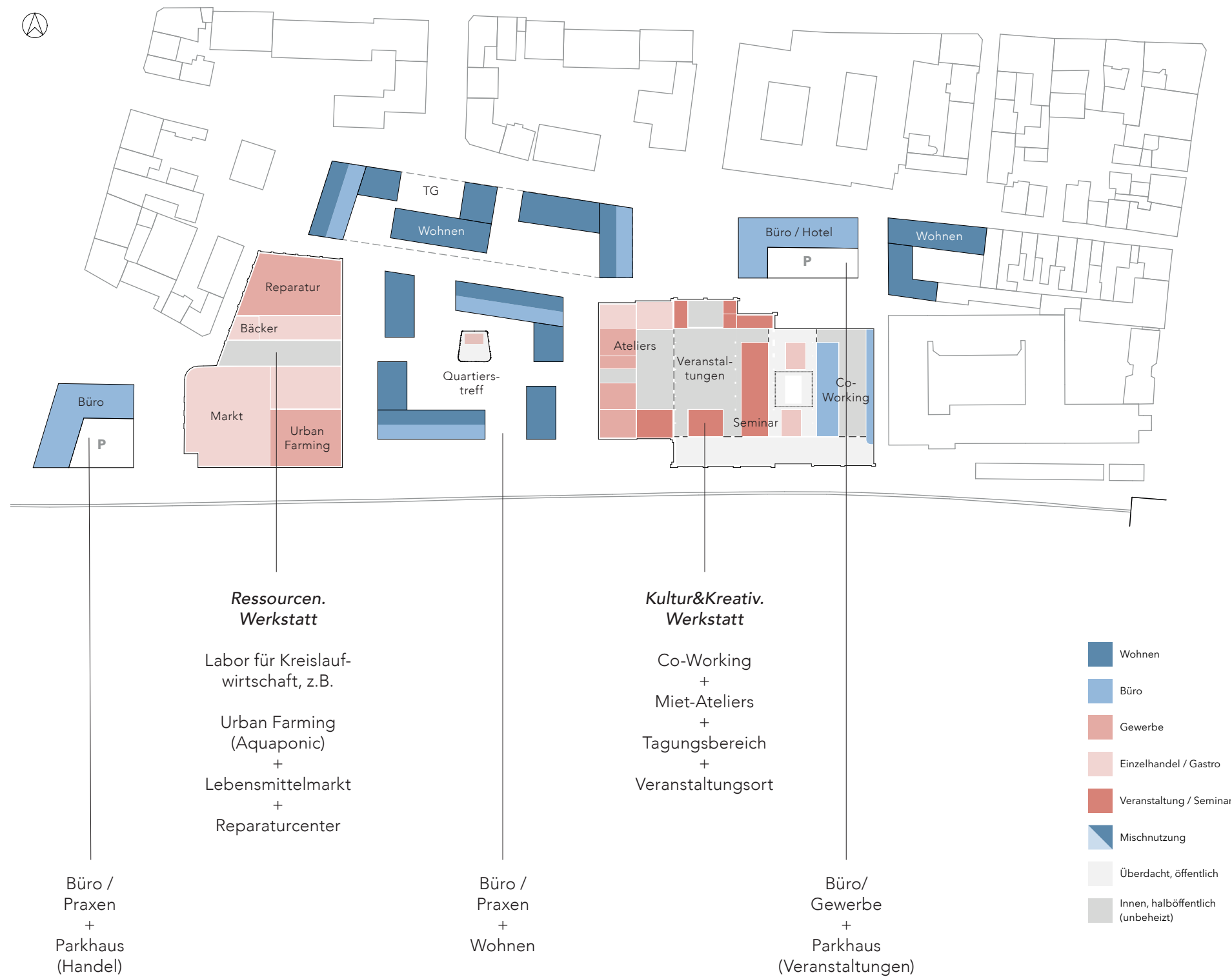
2 | Auftaktplätze anlegen, Abbruch erster Gebäudeteile



3 | Durchwegung des Geländes, ggf. Durchwegung der Hallen



4 | Phasenweise Realisierung



Funktionsschema | maßstabslos

Nutzung

Die Nutzung der beiden Hallenblöcke als ‚Ressourcen-‘ und ‚Kreativwerkstatt‘ wird ergänzt durch freistehende Neubauten im umliegenden Areal. Deren Nutzung als Wohnungsbauten, mit gelegentlicher Mischnutzung für Büros und Praxen, profitiert von der zentralen Lage in der Stadt und der Abgeschirmtheit zum Stadtring gleichermaßen.

Das Reallabor der ‚Ressourcen.Werkstatt‘ im westlichen Hallenblock profitiert mit seiner Kombination aus Einzelhandel und Lebensmittelproduktion von der guten Anbindung an den Individualverkehr und die Sichtbarkeit von der Löberstraße. Die ‚Kultur- & Kreativwerkstatt‘ im östlichen Hallenblock kann mit ihrer Veranstaltungsnutzung, den Tagungs- und Seminarräumen und den Möglichkeiten zum Co-Working vom Hauptbahnhof aus besonders schnell erreicht werden.

Erschließung

Die Nähe zu Hauptbahnhof und Stadtring sorgen für eine optimale Erreichbarkeit für zukünftigen Nutzer. Um besonders die öffentlichen Nutzungen der westlichen Halle noch besser an das ÖPNV-Netz anzubinden, schlägt diese Arbeit einen neuen Stadtbahn-Halt an der Löberstraße vor. Die Reaktivierung der direkten Verbindung zwischen westlicher Innenstadt (Hirschgarten) und Löbervorstadt (Kaffeetrichter, Stadion) würde auch zu einer Entlastung am heutigen Nadelöhr der Unterführung am Hauptbahnhof führen.

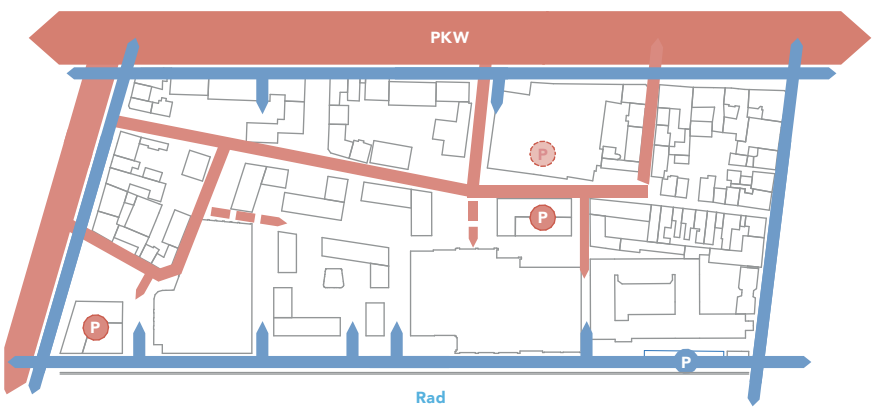
Die beiden Auftaktplätze sowie die zentrale Quartiersgasse dienen Fußgängern zur Orientierung im neuen Quartier. Die diagonale Durchwegung stärkt die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs von Westen. Der öffentliche Charakter in den ehemaligen Bahnwerkstätten wird durch eine Durchwegung der Hallen unterstützt.

Der neue Radweg entlang des Bahndammes sorgt ebenfalls für eine bessere Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs von Westen und ermöglicht gleichzeitig, den stark befahrenen Stadtring zu meiden. Mit der Anbindung an das Fahrradparkhaus südlich des ehem. Direktionsgebäudes wird der Umstieg zwischen Rad und Bahn erleichtert.

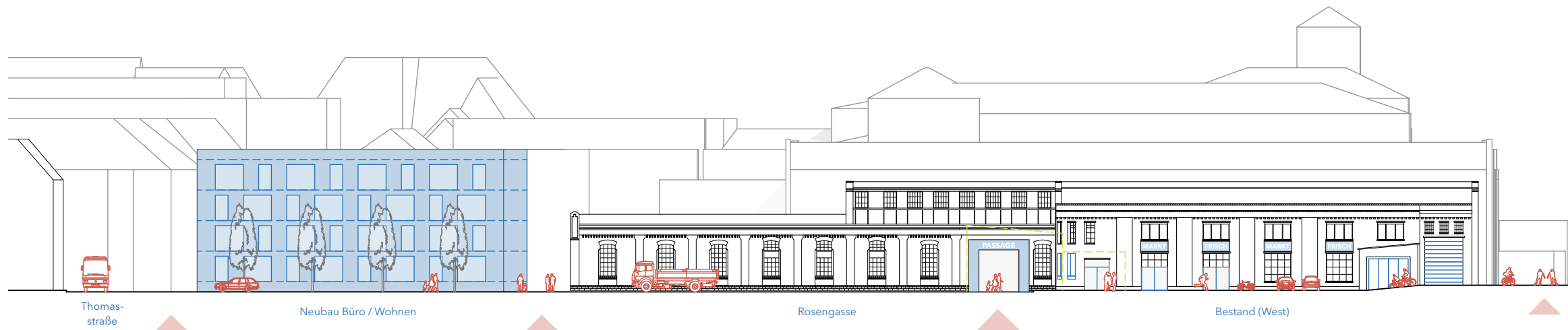
Den Hallenblöcken mit ihrer öffentlichen Nutzung sind zur Anbindung an den PKW-Verkehr jeweils Stellplätze in den benachbarten Parkhäusern zugeordnet. Die Stellplätze der Wohnungen können in einer gemeinsamen Tiefgarage unter dem nordwestlichen Baufeld zentral untergebracht werden. Das Innere des Areals bleibt ansonsten autofrei, lediglich motorisierter Be- und Entladeverkehr und die Zufahrt zu den Hallenkörpern soll möglich sein.



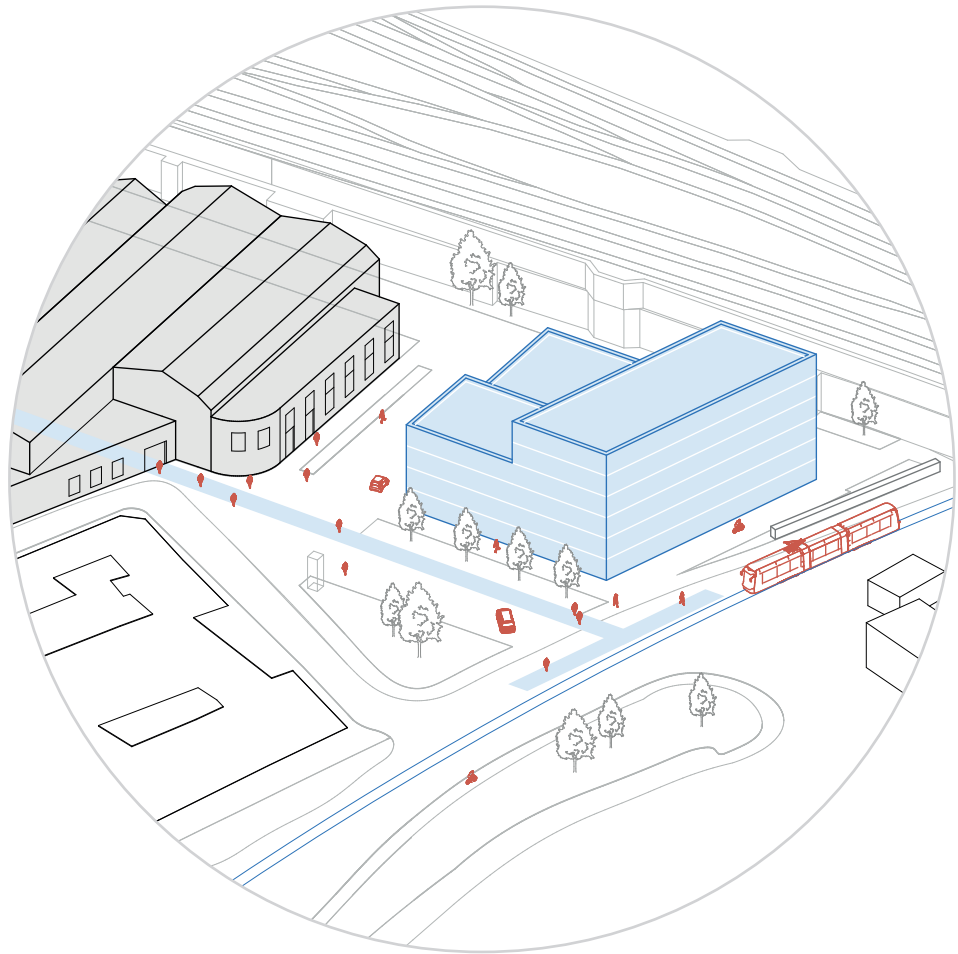
Erschließung ÖPNV + Fußgänger



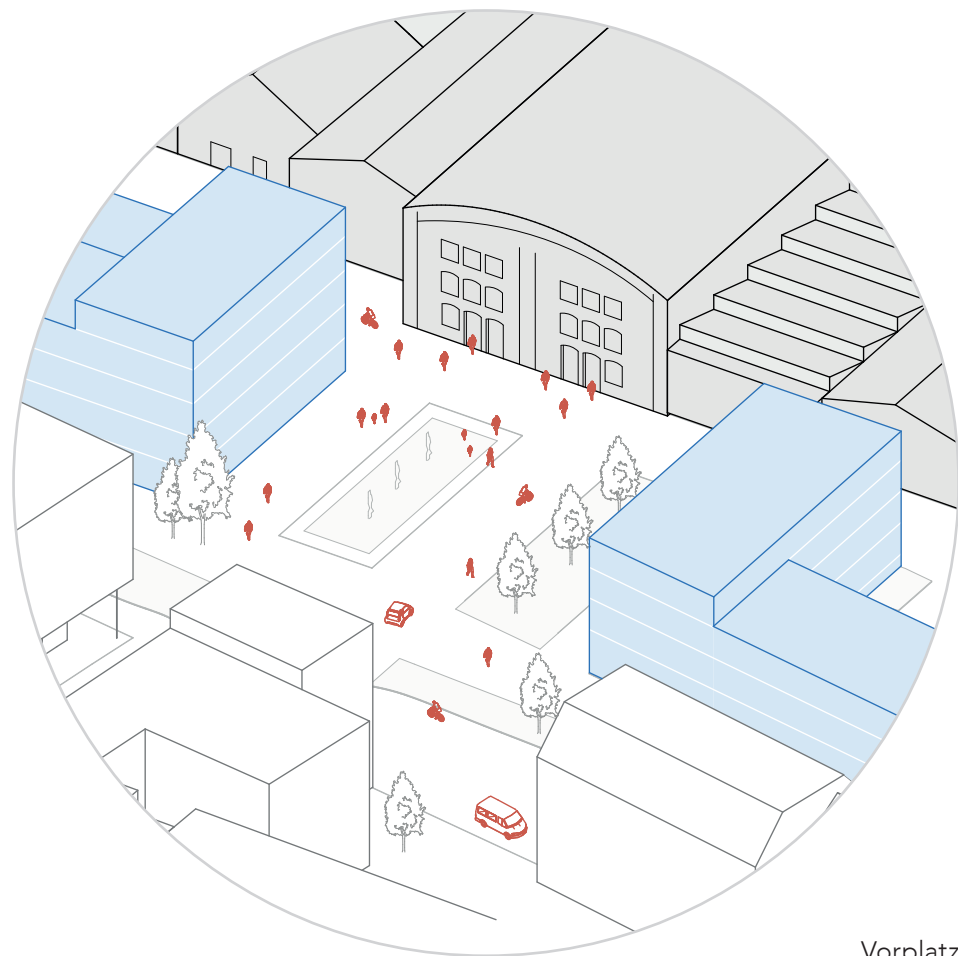
Erschließung PKW + Rad



Zugänglichkeit Hallenblock West | Ansicht West (Rosengasse) | M 1:1500

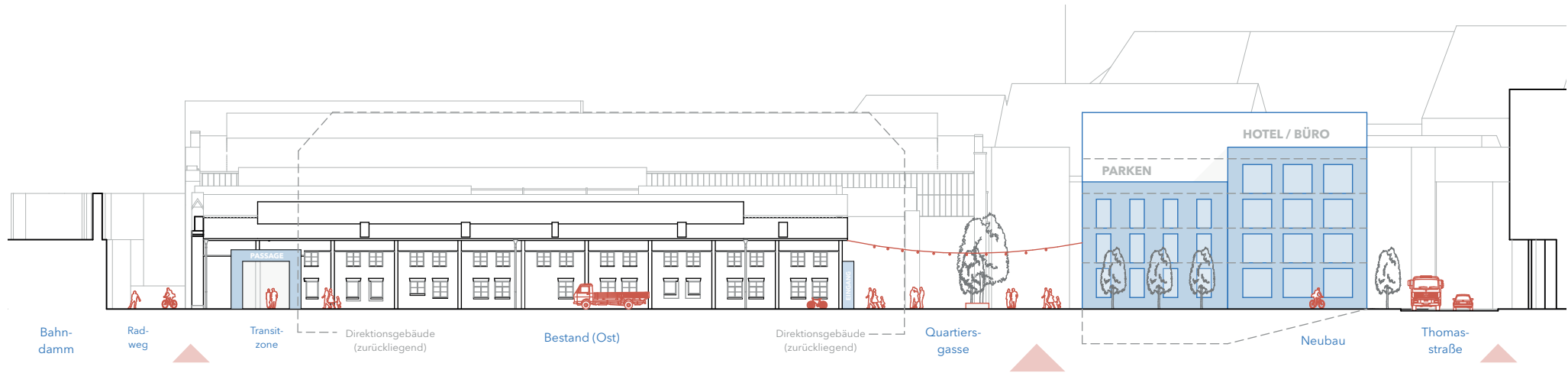


Platz an der Löberstraße
mit neuer Stadtbahn-Haltestelle



Vorplatz
Kultur.Werkstatt

Die Anbindung der beiden Hallenkörper über bereits bestehende Toröffnungen nach Osten und Westen macht die öffentliche Durchwegung des Bestandes intuitiv und ohne strukturverändernde Eingriffe möglich. Die öffentlichen Nutzungen werden so erreichbar, ohne dass die Fassaden sich verändern. Nachdem das Gebiet als Industrieareal über Generationen unzugänglich und fast unsichtbar war, kann die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit des denkmalgeschützten Bestandes die bereits vorhandene Öffentlichkeit im Stadtdiskurs nun auch um eine physische Dimension erweitern.



Zugänglichkeit Hallenblock Ost | Ansicht Ost | M 1:1500

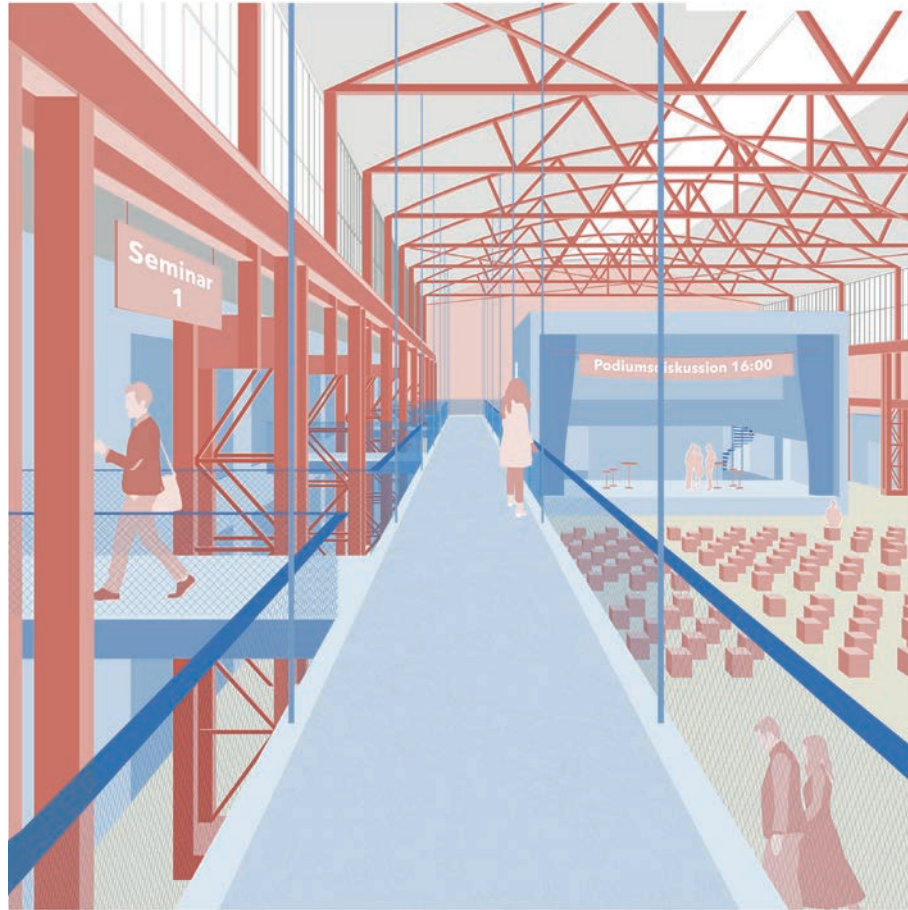


Städtebau-Kennwerte		
GF	23.100 m ² 34.700 m ²	Baufelder Neu Gesamtes Grundstück
BF	6.600 m ² 18.200 m ²	Neubau inkl. Bestand
GFZ	1,05 1,20	Neubau inkl. Bestand
GRZ	0,29 0,52	Neubau inkl. Bestand

Neubau	
BF	6.630 m ²
BGF	24.900 m ²
Anzahl Wohnungen	ca. 150
Tiefgaragenplätze (Wohnen / Büro zugeordnet)	ca. 200

Bestand	
BF	11.600 m ²
BGF	15.500 m ²
Parkhaus Ost/West Stellplätze (Gewerbe / Veranstaltung zugeordnet)	ca. 350



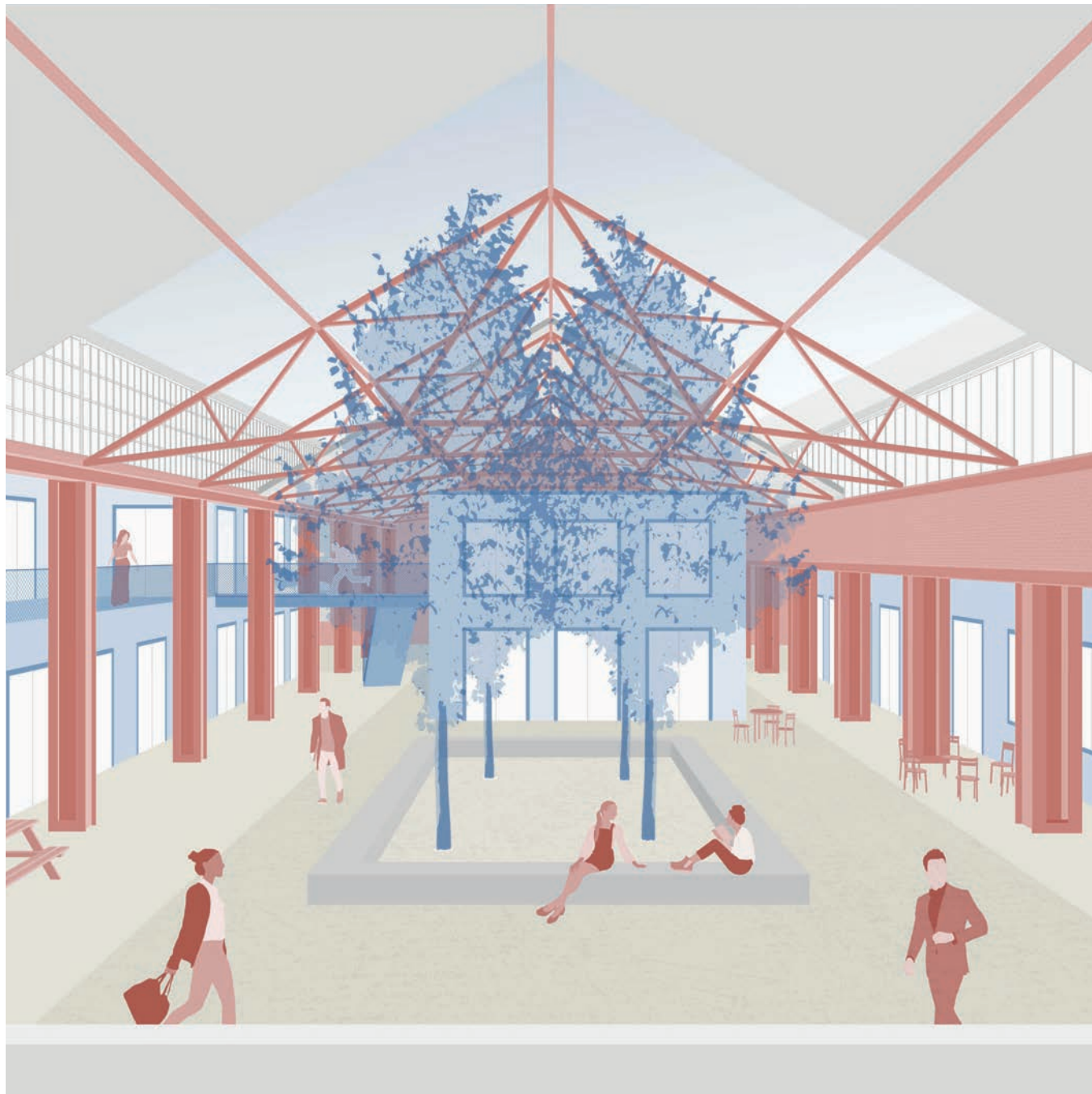


Außenliegende Erschließung für Kommunikation und Aufenthalt
Große Halle und Steg | Blick nach Süden



Eingestellte Kuben lassen Raum- und Tragstruktur erlebbar
Kleine Halle | Blick vom Magazineinbau auf die Einbauten in Halle 2

Entwurf Östlicher Hallenblock



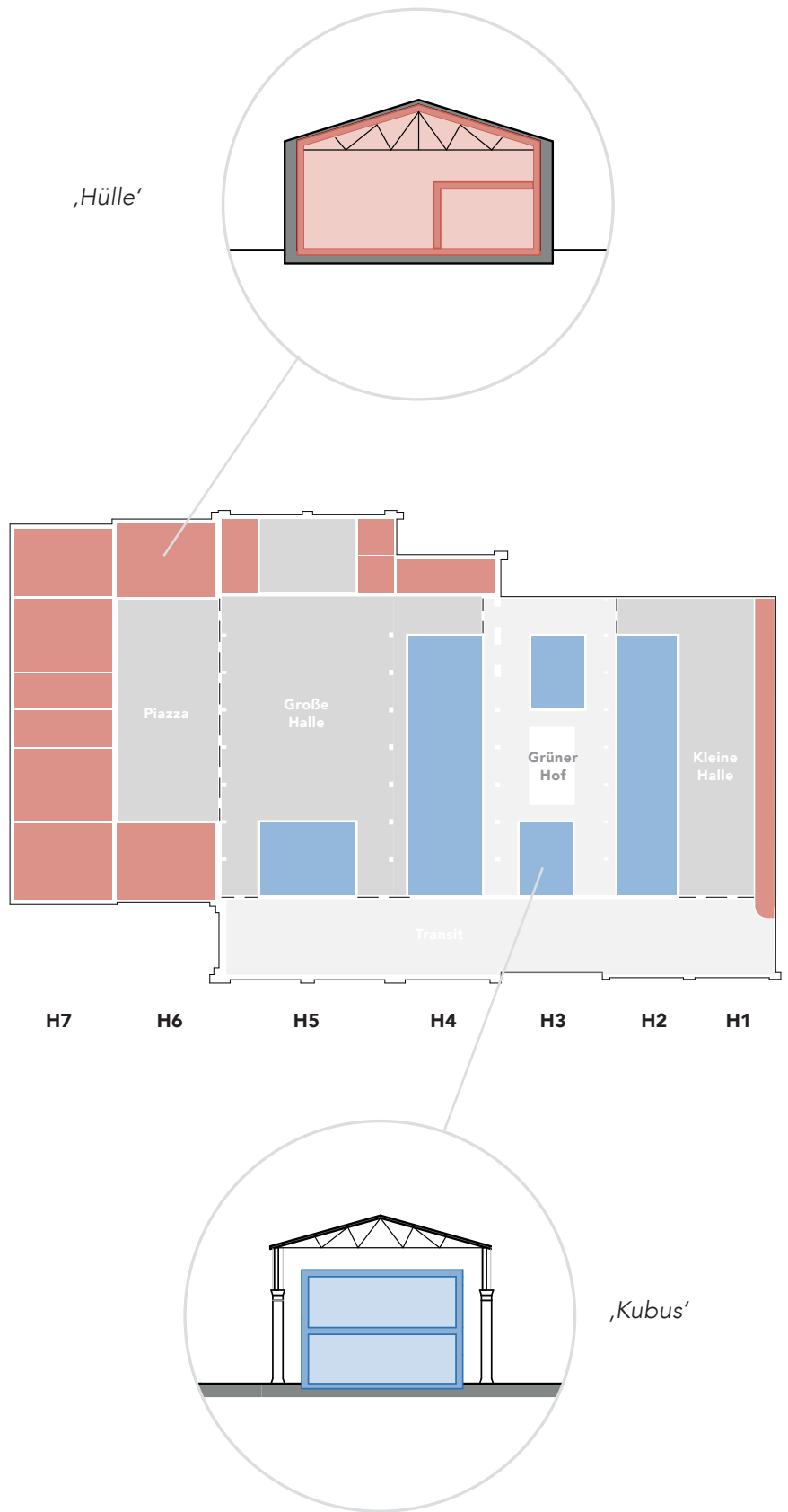
Das Innere der Hallen als (halb-)öffentlicher Raum mit eingestellten Kuben
Grüner Hof | Blick nach Süden

Entwurfskonzept

Der großzügige Raumeindruck im östlichen Hallenblock, die bestehende Raumstruktur mit Reihen aus Freistützen und einigen kleineren Einbauten, sowie wenige erhaltene Fragmente (Prellböcke und Gleisreste) genügen, um die Funktionsweise der Hallen als Quergleiswerkstätte für Lokomotiven und Wagen noch heute ablesbar zu machen. Die neue Nutzung als Kultur- & Kreativwerkstatt soll diese besondere Typologie erhalten, öffentlich erlebbar machen und inszenieren. Dazu werden zwei unterschiedliche Herangehensweisen vorgeschlagen, um den Bestand mit wenigen Eingriffen für diese neue Nutzung zu transformieren:

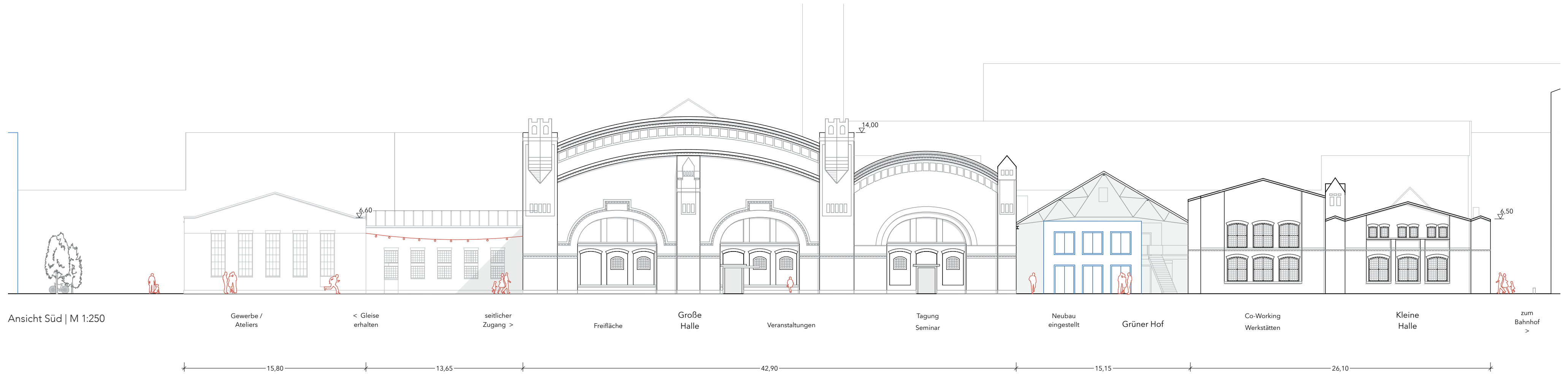
In sich *geschlossene Bereiche*, solche mit vorhandenen Einbauten (H1 Ost, H4,5 Nord) sowie das westliche Hallenschiff (H7) werden durch das Hinzufügen einer innen liegenden Hülle ertüchtigt, um den neuen Anforderungen zu genügen (Thermik, Oberflächenqualitäten, etc.). Die *offenen Hallenschiffe* der ehemaligen Lokomotiv- und Tenderhallen (H1-5) sollen in ihrer Konstruktionsweise und Raumstruktur weitgehend erlebbar bleiben, wozu diese Bereiche mit frei eingestellten Einzelkörpern ergänzt werden. Der sie umfließende Raum der Bahnhallen wird halböffentliche Erschließungsfläche. Im Obergeschoss bieten eingehängte Stege eine gute Übersicht und machen den Bestand eindrucksvoll erlebbar. Die entlang vorhandener Gleisreste über mehrere Hallenschiffe laufende Transit-Zone im Süden erhält exemplarisch die ursprüngliche Erschließung und Nutzung quer zu den Hallenschiffen.

Die Nutzungen (siehe S. 17) verteilen sich hauptsächlich auf drei Bereiche: Die zentrale Große Halle (H5) mit ihrer Nutzung als Veranstaltungsfläche, auch in Kombination mit den angrenzenden Tagungs- und Seminarflächen; die Kleine Halle im Osten mit Co-Working und angrenzendem Kleingewerbe (Kaffeebar, Shop.), sowie im Westen abtrennbare Miet-Ateliers/Studios als Lofts in Halle 7. Die große Freifläche, die anschließende Piazza und der Grüne Hof können zu den jeweils anliegenden Funktionen zugeschaltet werden, verzahnen die Nutzungen und schaffen Begegnungsräume mit unterschiedlichen Qualitäten.

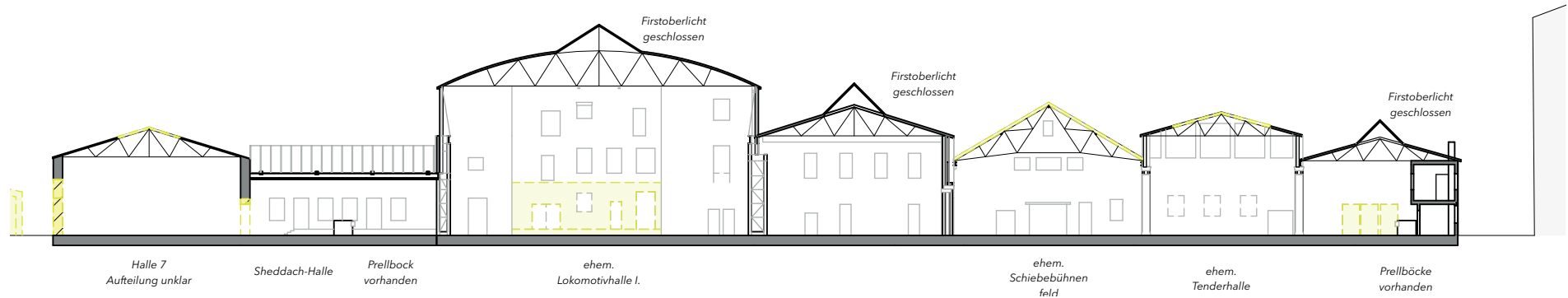




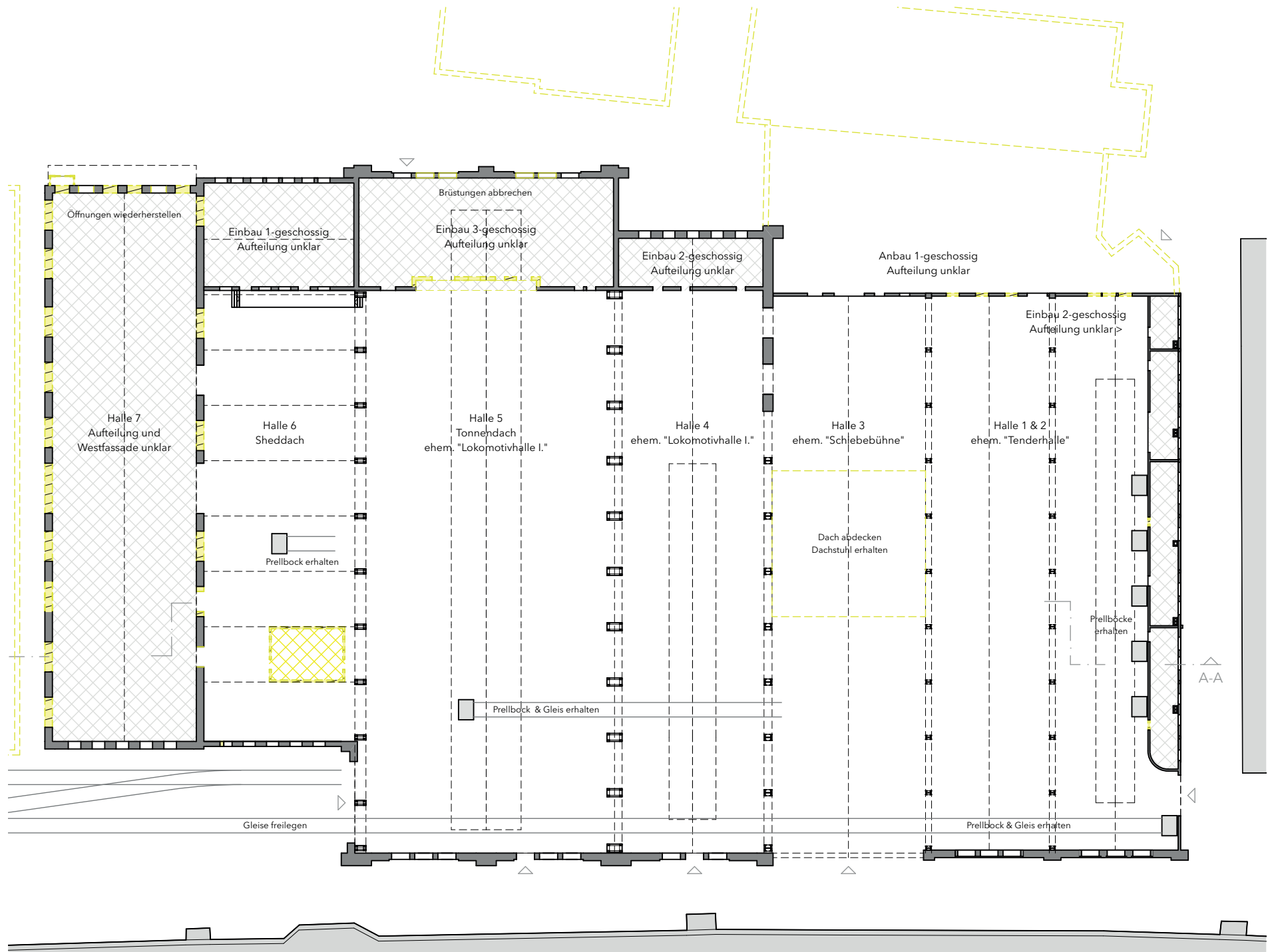
Ansicht Nord | M 1:250



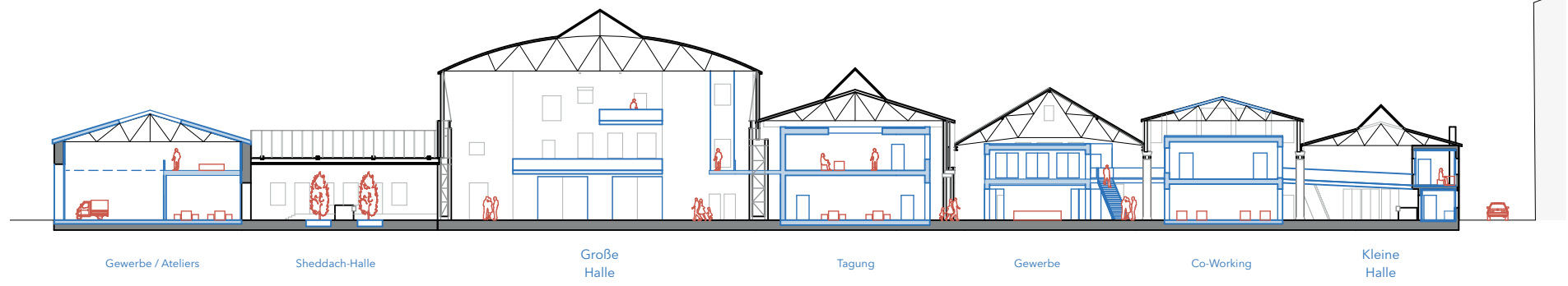
Ansicht Süd | M 1:250



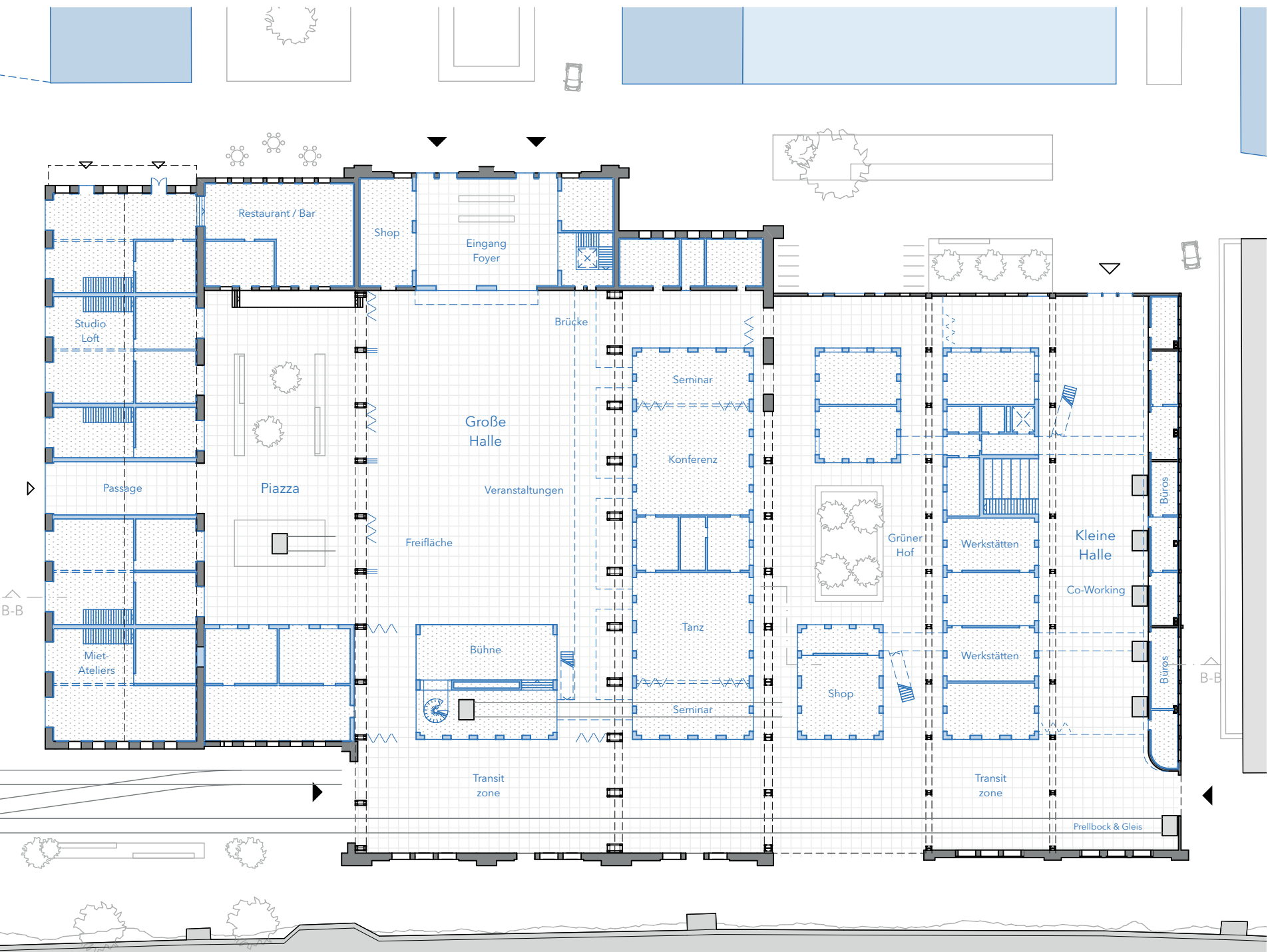
Querschnitt (Abbruch, Bestand) | M 1:500



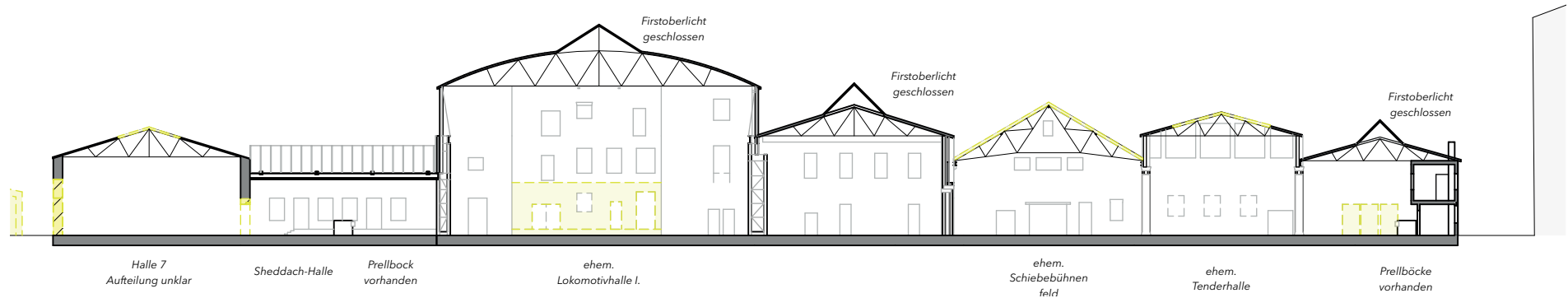
Grundriss Erdgeschoss (Abbruch, Bestand) | M 1:500



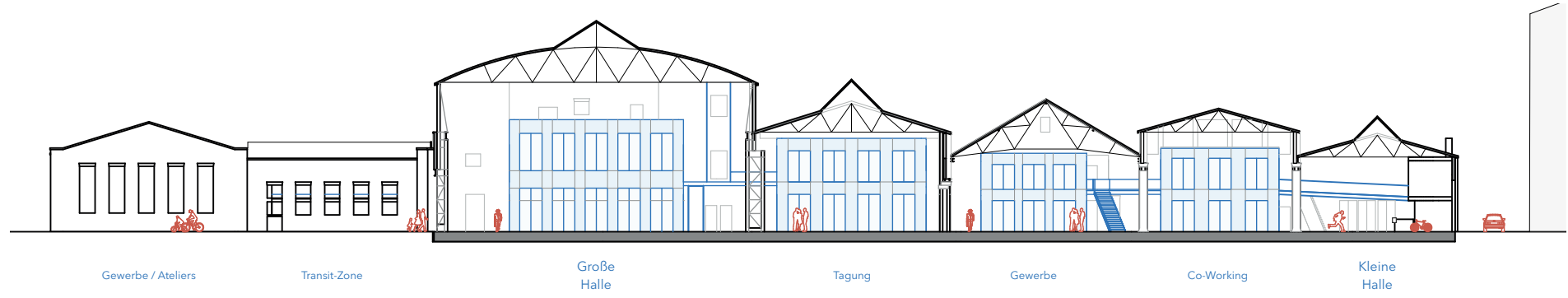
Querschnitt (Neubau) | M 1:500



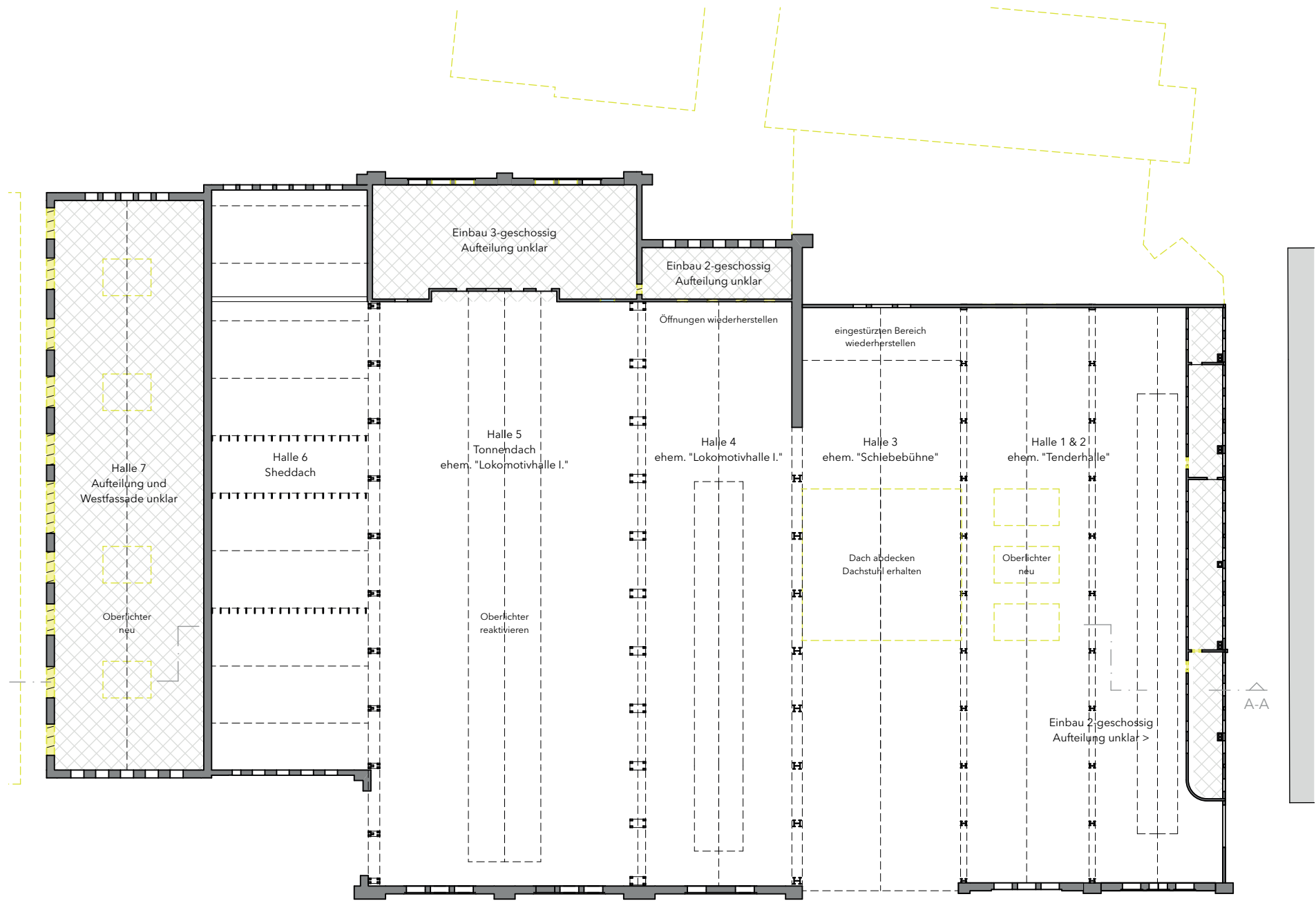
Grundriss Erdgeschoss (Neubau) | M 1:500



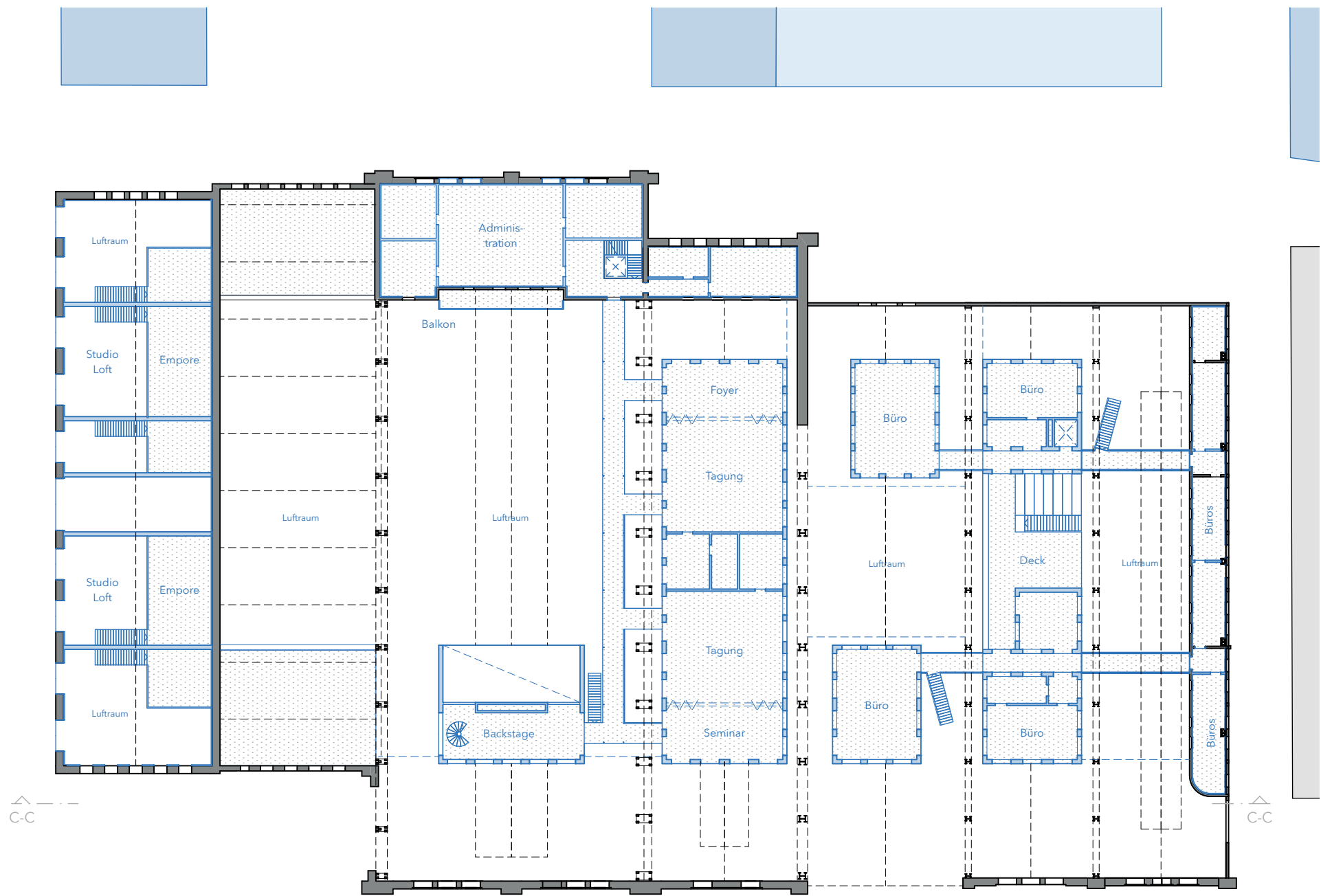
Querschnitt (Abbruch, Bestand) | M 1:500



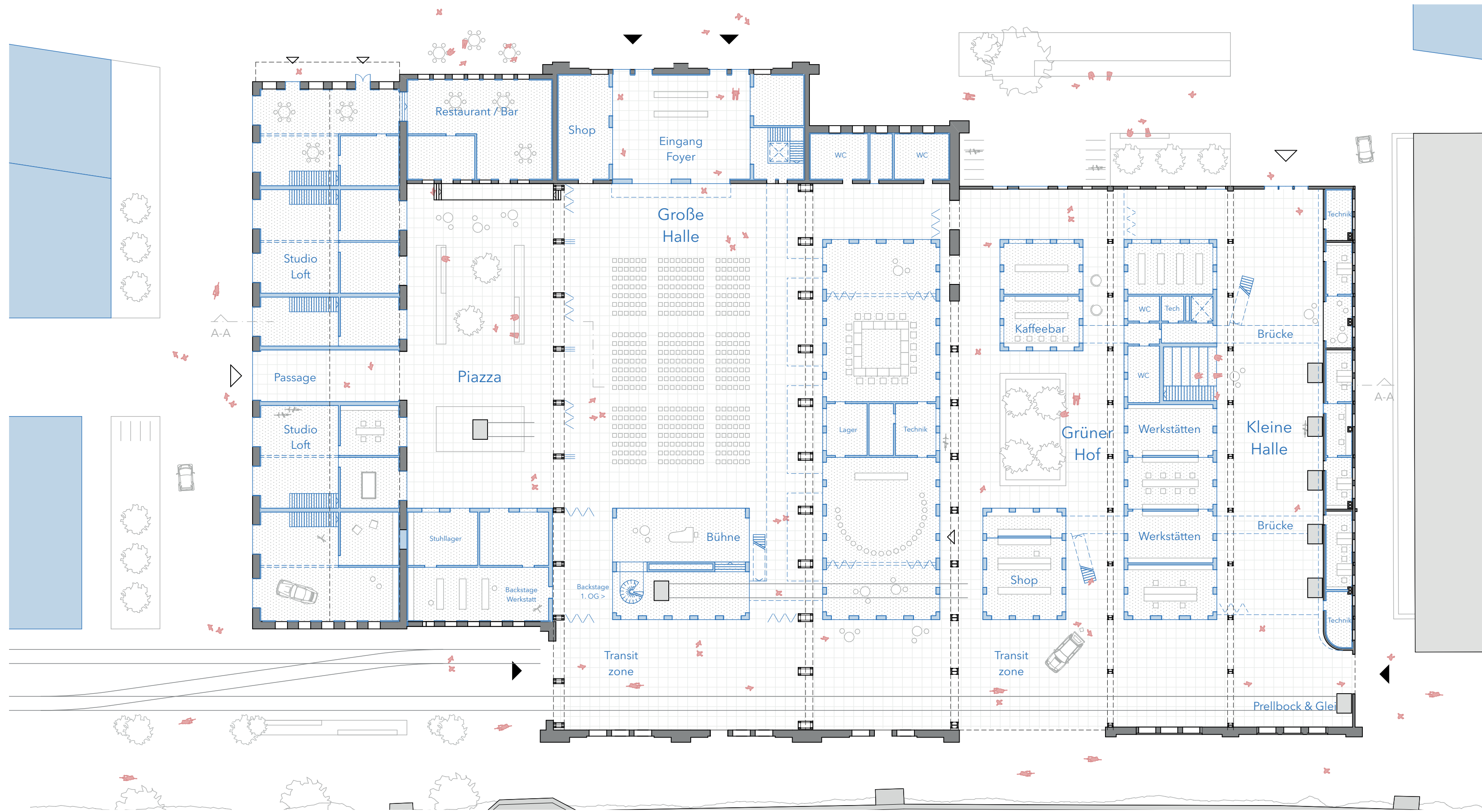
Schnittansicht (Einbauten) | M 1:500



Grundriss 1. Obergeschoss (Abbruch, Bestand) | M 1:500



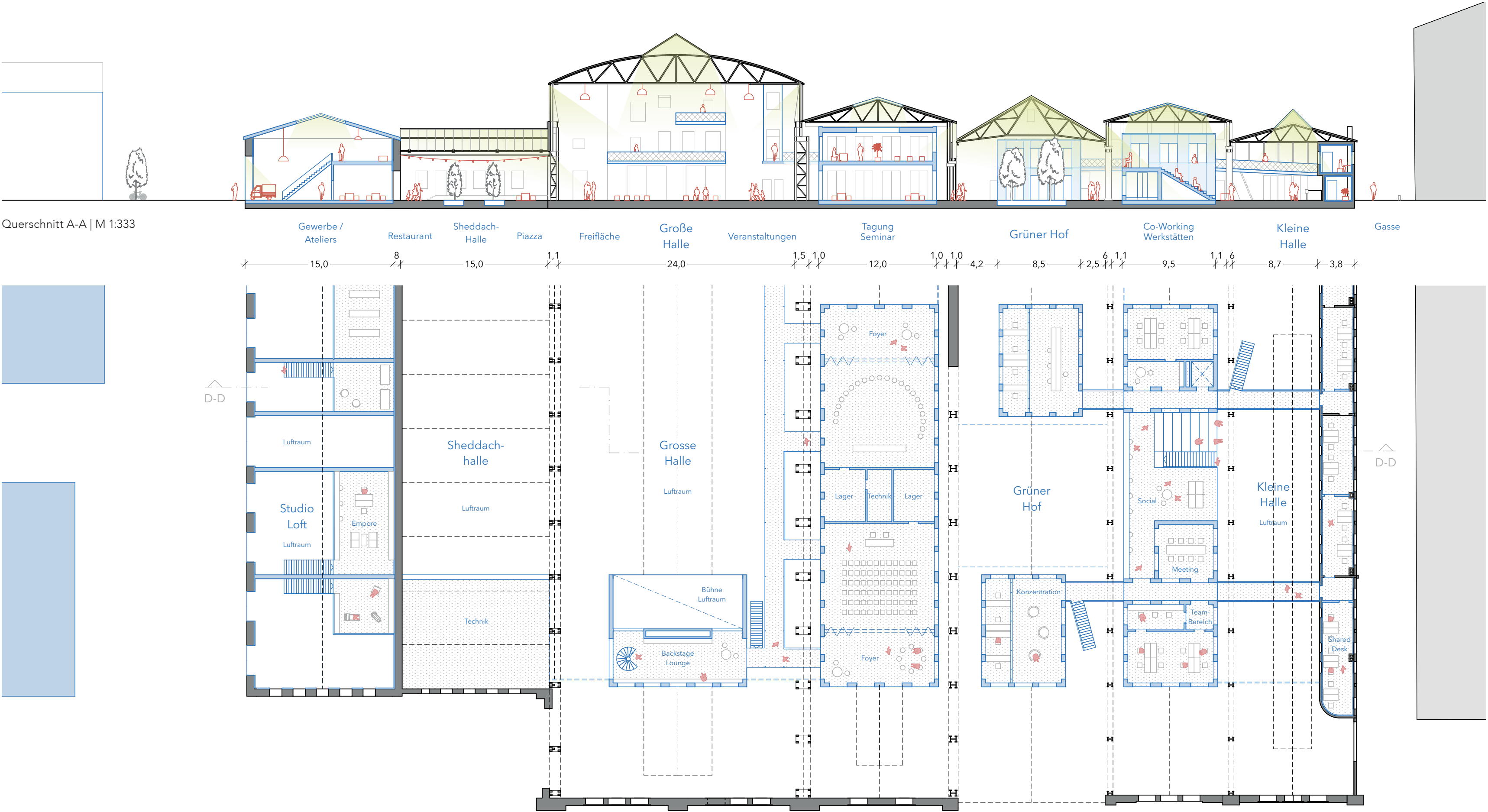
Grundriss 1. Obergeschoss (Neubau) | M 1:500



Die weitgehend ebenerdige Zugänglichkeit und Bauweise des Bestandes ermöglichen eine barrierefreie Erschließung fast aller Bereiche über lediglich zwei Aufzüge, je einen im Co-Working und Seminarbereich.

Die (Licht-)höfe (offene Dachhaut in Halle 3, „Grüner Hof“ und Oberlichter im Sheddach, „Piazza“, Halle 6) bieten differenzierte Aufenthaltsqualitäten und können über die großzügigen Fassadenöffnungen als erweiterte Nutzfläche an angrenzende Einheiten angekoppelt werden (z.B. der Grüne Hof als Erweiterung von Seminarbereich oder Co-Working). Um die Große oder Kleine Halle als geschlossene Nutzungseinheiten abzukoppeln und im Zugang zu beschränken, können Faltschleusen entlang des Stützenrasters eingesetzt werden. So kann beispielsweise die Große Halle als Veranstaltungsraum genutzt werden, während Seminarräume über den Grünen Hof unabhängig davon erreichbar bleiben.

Die segmentweise Struktur der Bestandshallen mit 5,50 m Feldern zwischen den Stützen lässt sich schlüssig auf die Einbauten übertragen und ermöglicht auch in deren Innerem eine flexible Grundrissgestaltung. Einzelne Segmente können bedarfsorientiert abgetrennt, gekoppelt oder zusammengelegt werden, ohne in die Tragstruktur eingreifen zu müssen.



Die unterschiedliche Höhe der Hallenschiffe 1-3, 4-5 und 6-7, sowie bereits vorhandene Einbauten bedingen unterschiedliche Geschosshöhen je Funktionseinheit. Auch im Obergeschoss sorgt die außen liegende Erschließung für geringe Verkehrsflächen in den eingestellten Körpern. Hier schaffen abgehängte Stege eine Verbindung der einzelnen Körper, inszenieren den Raum und gewährleisten einen Fluchtweg über je zwei notwendige Treppen.

Ohne vorhandenen Keller müssen Technik- und Nebenräume in Erd- und Obergeschossen angeboten werden. Teilweise können Lufträume im Dachstuhl über den Einbauten als Aufstellfläche für technische Anlagen genutzt werden.

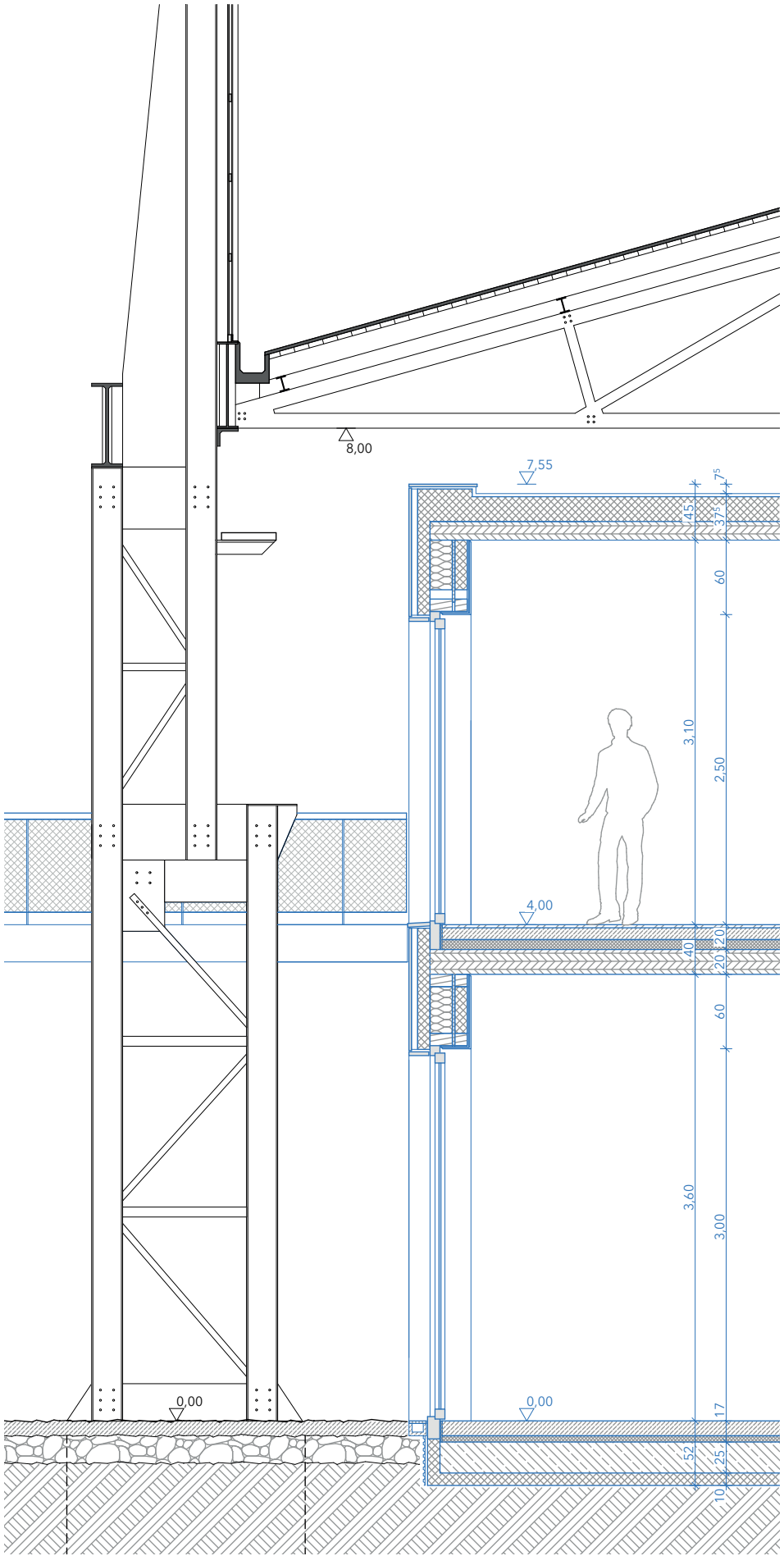


Schichtaufbauten

Decke
 Massivholzbohlen 25 mm
 Zementestrich, Fußbodenheizung 95 mm
 Trittschalldämmung, Installationsebene 80 mm
 Brettsper Holz 200 mm
 Deckenuntersicht holzsichtig

Bodenplatte
 geschliffener Zementestrich,
 Fußbodenheizung 120 mm
 Trittschalldämmung 50 mm
 Stahlbeton 250 mm
 Perimeterdämmung 100 mm

Wand
 Dreischichtplatte Fichte lasiert 18 mm
 Lattung, Luftschicht 50 mm
 Holzfaserdämmplatte 100 mm
 Holzständerwerk, Naturfaserdämmung 180 mm
 OSB-Platte, Dampfbremse 20 mm
 Installationsebene 100 mm
 Trockenbauplatte zweilagig, Anstrich 30 mm



Detailschnitt | M 1:50



Detailansicht | M 1:50

Quellen

Bleckmann, J. / Einert, M. / Linke, N. / Peters, N. (2013): Ehemalige Bahnwerkstätten. Thomasstraße 29. Projekt Industriedenkmalpflege in Erfurt. Bauhaus-Universität Weimar. Professur Denkmalpflege und Baugeschichte, WS 2012/13

Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung (2020): Denkmalliste Stadt Erfurt, Stand 20.01.2020. online auf: https://www.erfurt.de/mam/ef/rathaus/buerger-service/doc/denkmalliste_der_stadt_erfurt.pdf

LEG Thüringen (2020): Entwicklung ICE-City West - Inspiration, Impulse, erste Ideen. News vom 12.10.2020, online auf: <https://www.ice-city-erfurt.de/ueber-uns/news/news-details/news/entwicklung-ice-city-west-inspiration-impulse-erste-ideen/>, Letzter Aufruf: 13.07.2021

LEG Thüringen (2020): Podiumsdiskussion ICE-City West. Sabine Woche (Geschäftsführung LEG) mündlich, Videoaufnahme der Diskussion online auf: <https://www.ice-city-erfurt.de/podiumsdiskussion>, Letzter Aufruf: 13.07.2021

LEG Thüringen: Flächenübersicht. Gesamt- und Teilflächenpläne ICE-City Erfurt. online auf: https://www.ice-city-erfurt.de/fileadmin/www/downloads/ice-city/flaechenuebersicht_web.pdf, Letzter Aufruf: 14.04.2021

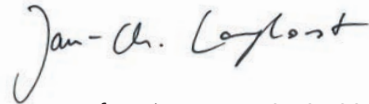
TA / Casjen, Carl (2019): Historische Erfurter Bahnhallen stehen nun unter Denkmalschutz. Thüringer Allgemeine, online auf: <https://www.thueringer-allgemeine.de/leben/vermisches/historische-erfurter-bahnhallen-stehen-nun-unter-denkmalschutz-id225427873.html>, Letzter Aufruf: 11.03.2021

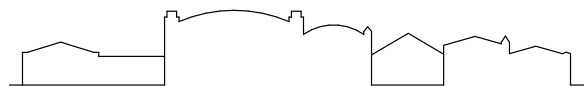
TLDA / Jung, Patrick (2019): Denkmalbegründung. Sachgesamtheit ‚Ehemalige Hauptwerkstatt Erfurt‘ der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung an der Thomasstraße in 99084 Erfurt. Gemarkung Erfurt, Flur 132, Flurstück 107/6.

MDR Thüringen (2020): Planungen für ICE-City West sollen schneller voran gehen. online auf: <https://www.mdr.de/nachrichten/thueringen/mitte-thueringen/erfurt/ice-city-west-planung-suche-investoren-100.html>, Letzter Aufruf: 13.07.2021

Eidesstattliche Versicherung

Hiermit versichere ich eidesstattlich, dass diese Arbeit selbstständig verfasst worden ist und keine anderen als die von uns angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet wurden. Alle Stellen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß aus den Quellen übernommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit wurde noch keiner Kommission zur Prüfung vorgelegt.


Erfurt / Weimar, 26.07.2021



Bahn.Werk.Stadt

Jan-Christoph Langhorst | Masterthesis 2021