Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

DIPLOMARBEIT

Umbau des Südbahnhofs in Budapest

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin unter der Leitung
Univ.Prof. Dipl.-Ing. András Pálffy
e.253.6
Gestaltungslehre und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Laura Linn Calbucura
0327284
1050 Wien Hauslabgasse 33/23

Wien, am

Unterschrift

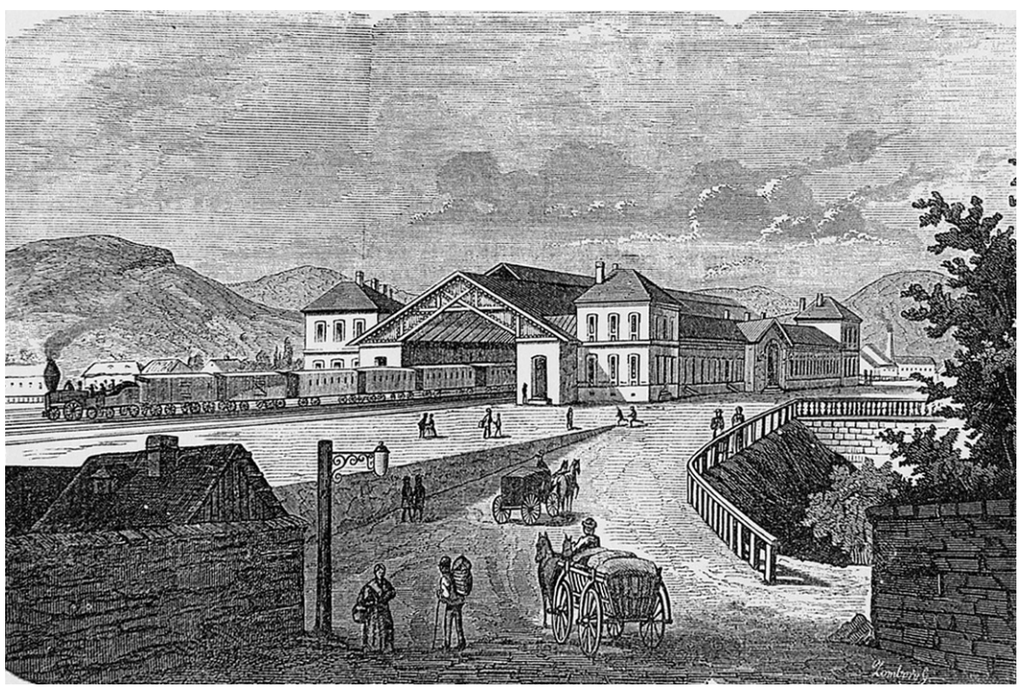
GESCHICHTE

Im Jahre 1849 wurde die erste Steinbrücke, die Kettenbrücke (Lánchíd) über die Donau zwischen Pest und Buda errichtet. Nach ihrer Fertigstellung wurde auch ein Tunnel unter dem Burghügel von Buda gebaut und 1853 für den Verkehr geöffnet. Diesen Entwicklungen folgend, wurde auch mit dem Ausbau der Südbahn begonnen, die mit ihren Gleisen entlang des Plattensees, die neue ungarische Hauptstadt Budapest und die Donau mit dem Mittelmeer verband. Die kaiserliche und königliche private Südbahn-Gesellschaft wurde 1858 gegründet. Am Anfang war der Sitz der Gesellschaft in Wien. Nach der Beendigung des Deutschen Krieges zwischen Preußen, Österreich und Italien, im Sinne des Friedens von Zürich in 1859 und des Friedens von Wien in 1866, wurde die Gesellschaft in zwei Netzwerke aufgeteilt. Das Italienische Netzwerk wurde unter dem Namen Strade Ferrate Alta Italia (SFAI) unabhängig und das restliche Netz in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie hat seinen Namen behalten. Nach der Trennung hat die Südbahn-Gesellschaft noch den Ausbau des Hafens von Triest übernommen, aber bereits in 1875 hat sie ihr gesamtes Italienisches Netz an den Italienischen Staat verkauft. Die Ungarische Regierung hat auf den Ausbau des Netzwerkes nach Kroatien östlich der Donau verzichtet und zum Tausch dazu wurde in 1880 die neue Zentrale der Gesellschaft nach Budapest umgesiedelt.[1.]

Die Zuggesellschaft der Österreichisch-Ungarischen Monarchie hat die im Reich gebauten Bahnhöfe in Typuspläne geordnet. Das Ziel war die Normung aller Gebäude. Diese Typen wurden dann für die einzelnen Bahnhöfe von der in Wien arbeitenden Österreichischen Architektengruppe überarbeitet. So weisen, die von Karl Schlimp, Wilhelm Flattich und Franz Wilhelm in verschiedenen Städten geplanten Gebäude Ähnlichkeiten auf, sind aber nicht ganz identisch. Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gebauten Empfangsgebäude des Südbahnhofs wurden nicht in der zu der Zeit führenden Stilrichtung der Romantik gebaut, sondern wurden eher einfach gehalten. Diese waren richtige Industriebauten aus einfachen Materialien und ohne Dekorationen.

Die Lage des Kopfbahnhofs der neuen Eisenbahnlinie wurde nach langen Diskussionen gegenüber dem neu erbauten Tunnel unter den Burghügel festgelegt. Dieser Ort liegt in der Verlängerung der neuen Achse, die mit dem Bau der Kettenbrücke und des Tunnels entstanden ist. Diese verbindet Pest mit Buda und die Innenstadt mit dem damals noch locker besiedelten Stadteil westlich des Burghügels. Die hier vorher betriebene Schottergrube wurde mit der Erde, aus einem unter dem Gellért Hügel für den Zugverkehr gebauten Tunnel, zugeschüttet.

Die in Ofen (Buda) zwischen 1860 und dem 1. April 1861 gebaute Empfangshalle wurde aus dem gleichen Typus entwickelt wie die Bahnhöfe von Székesfehérvár, Nagykanizsa, Zagreb und Sisek. Ähnlich zu diesen bestand die Empfangshalle aus einem Gebäude mit Ziegelfassaden. Dieser Typus wurde hier verdoppelt und dazwischen eine Holzkonstruktion für die Empfangshalle gespannt. Die Gebäude waren zudem länger und auf den Fassaden,



von den Mittelrisaliten des Einganges links und rechts gerechnet, zwölf Fensterachsen angebracht anstatt neun, wie auf den Originalplänen. Die beiden Gebäude entlang der Gleise beherbergten die Abfahrt- und Ankunftsseiten. Der Bahnhof wurde ursprünglich hauptsächlich für Güterverkehr benutzt. Der Personenverkehr verstärkte sich erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit dem Ausbau des Tourismus an Adria und Plattensee.

Der Gebäudekomplex des Südbahnhofs war schon zur seiner Bauzeit nicht zeitgemäß. Während in Europa überall moderne Bahnhöfe gebaut wurden (auch der bald in Budapest errichtete Ost- und dann Westbahnhof) mit Hallen in Stahlbauweise und besser organisierten Bahnsteigsystemen, hat sich dieses Gebäude weder in seiner Materialienwahl, noch mit seiner Gleisanordnung als praktisch erwiesen. Die über den Gleisen gebaute 100 Meter lange Holzkonstruktion wurde schnell vom Rauch der Lokomotiven geschwächt und musste schon bald verstärkt werden. Der Zugang zu den Bahnsteigen war sehr beschwerlich und ein Gleis musste sogar immer frei bleiben, um den freien Zugang zu ermöglichen. Am Ende der Gleise wurde eine Drehscheibe angebracht für die Bewegung der Lokomotive. Die ganze Anlage lag über dem Niveau der Vérmező (damals Tábormező genannt) und musste mit einer hohen Stützmauer umgeben werden. Obwohl seine Funktions-- und Konstruktionsschwächen rasch klar waren, wurde der Südbahnhof bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges nie verändert.

Um die Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges transportierten täglich zwölf Züge im Sommer und sieben Züge im Winter Passagiere bis nach Pragerhof. Gleichzeitig mit der Verstärkung des Personenverkehrs wurden auch in Budapest zuerst der Straßenbahn- und nachher auch der Autobusverkehr ausgebaut. Schon damals war der Südbahnhof eine der wichtigen Verkehrsknotenpunkte der Hauptstadt. Jedoch während viele andere Bahnhöfe Ungarns parallel zum Anstieg des Personenverkehrs ausgebaut wurden, blieben die Gebäude in Buda unverändert.

Der im Ersten Weltkrieg zurückgehende Urlauberverkehr wurde durch den Transport von Soldaten ersetzt. Der Friedensvertrag von Trianon, der den Krieg beendet hatte, bedeutete auch gleichzeitig das Ende der Österreich-Ungarischen Monarchie. Ungarn verlor einen Großteil seiner Fläche, unter anderem seine Küstengebiete. Infolge dieser Ereignisse wurde der Tourismus am Plattensee gestärkt. Das hätte einen weiteren Ausbau der Südbahn bedeuten können, wurde jedoch durch die große finanzielle Krise 1929 gestoppt. Die Bahngesellschaften, die bislang in privater Hand gewesen waren, wurden zusammengelegt und sind in staatliches Eigentum unter dem Namen MÀV (Magyar Államvasutak, Ungarische Staatsbahn) übergegangen.

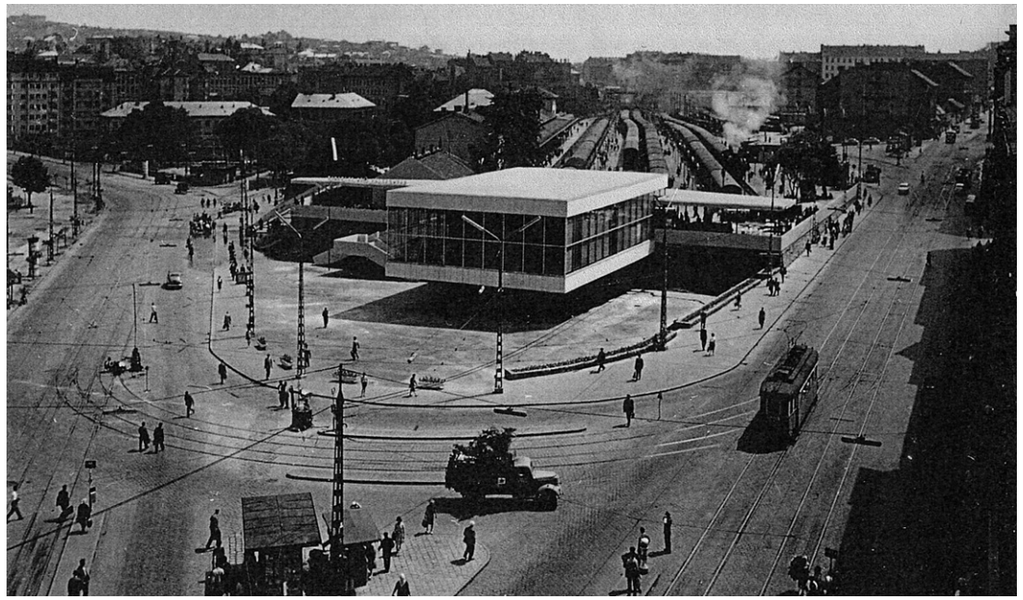
In den dreißiger Jahren veränderte sich die politische Situation Ungarns sehr stark. Die diplomatischen Beziehungen zu Italien, Österreich und Jugoslawien wurden verstärkt.

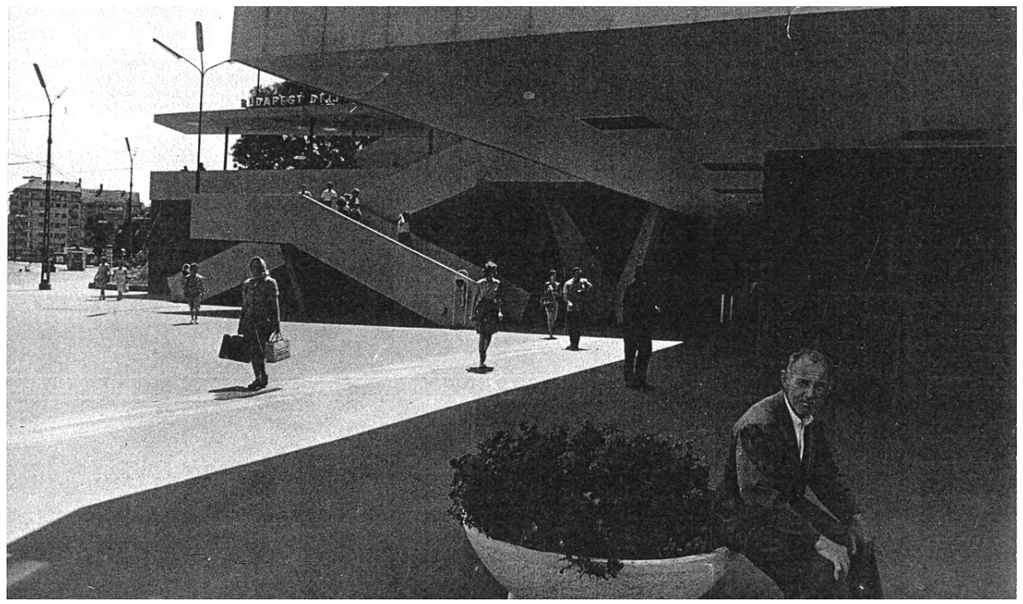
Wieder einmal konnten mehr Züge nach Opatija, Fiume, Triest und später sogar nach Nizza und Rom abfahren. Für den wieder wachsenden Verkehr mussten im Budapester Südbahnhof neben den vier aktiven Gleisen, zwei bislang ungenutzte in Betrieb genommen werden.

Im Zweiten Weltkrieg wurden dem Gebäude des Südbahnhofs irreparable Schäden zugefügt. Nach der drei Monate andauernden Bestürmung von Budapest 1944-45 sind nur die Hauptwände eines Gebäudeflügels stehen geblieben. Der restliche Bahnhof, also alle anderen Gebäude und Gleise sind eingestürzt oder niedergebrannt. Die Holzhalle ist zusammen mit den unter dieser sichergestellten Zügen zerstört worden. Da im Krieg nicht nur der Bahnhof sondern auch beide Zugbrücken nach Pest zerstört wurden, wäre der rasche Wiederaufbau des Südbahnhofs nicht mehr ausreichend gewesen. Denn gleichzeitig wäre auch die Vergrößerung seiner Kapazität nötig geworden, da bis zur Wiederherstellung der Brücken alle von Süden anreisenden Züge hier empfangen werden mussten.

Ab dem Ende der fünfziger Jahre hat der Personenverkehr zum Plattensee gleichmäßig zugenommen. Die ersten Expresszüge sind vom Südbahnhof abgefahren. Die haben die zahlreichen, im Sommer sogar bis zu 50.000 Passagiere, täglich bis nach Badacsony und Keszthely befördert. Noch immer war nur die alte Halle in Betrieb, richtige Bahnsteige zwischen den Gleisen wurden noch nicht gebaut. Diese Umstände haben die Architekten und Ingenieure von MÀV schlussendlich zu einem Umbau gezwungen. Aus zeitgenössischen Publikationen können wir erfahren, dass schon damals Diskussionen über die Auflösung des Bahnhofes geführt wurden. Der Hauptgrund hierfür waren die Beschwerden der Bewohner der angrenzenden Bezirke über die Lärmbelastung und Luftverschmutzung der damals noch mit Kohle betriebenen Züge. Jedoch ließ der immer stärker werdende Verkehr keine andere Alternative als die Erweiterung des Südbahnhofes zu.

Der erste Umbau wurde sehr rasch in der Zeit vom 4. Januar bis 15. Juni 1962 fertig gestellt. In dieser Phase wurden diejenigen Teile des ursprünglichen Bahnhofsgebäudes und des anschließenden überdachten Bahnsteiges, welche zwei Weltkriege überstanden hatten, noch erhalten. Das neue Empfangsgebäude, das die Wartehalle und die Kassen beherbergte, wurde von dem Architekten György Kővári geplant. Er wurde für seine Pläne mit dem Ybl Preis ausgezeichnet, die höchste Auszeichnung für ungarische Architekten. Die Wartehalle mit vollverglasten Fassaden wurde ein Geschoss über das Straßenniveau gebaut. Der Budapester Volksmund hat das damals noch ungewöhnlich moderne, schwebende Gebäude auf den Namen Aquarium getauft. Die großzügige Glasfassade hat, genau wie die heutige Halle, eine breite Aussicht zu den Burghügeln und dem Park Vérmező geboten. Die Drehscheibe, die bisher den Kopf des Bahnhofes gebildet hat, wurde entfernt. Der so gewonnene Platz unter der Halle wurde für temporäre Kassen für die Sommersaison verwendet. Zum ersten Mal wurde der Südbahnhof auch architektonisch zu einem richtigen Kopfbahnhof. Interessante Tatsache ist, dass die Architekturkritiker schon damals als den einzigen Mangel der Planung[2.]





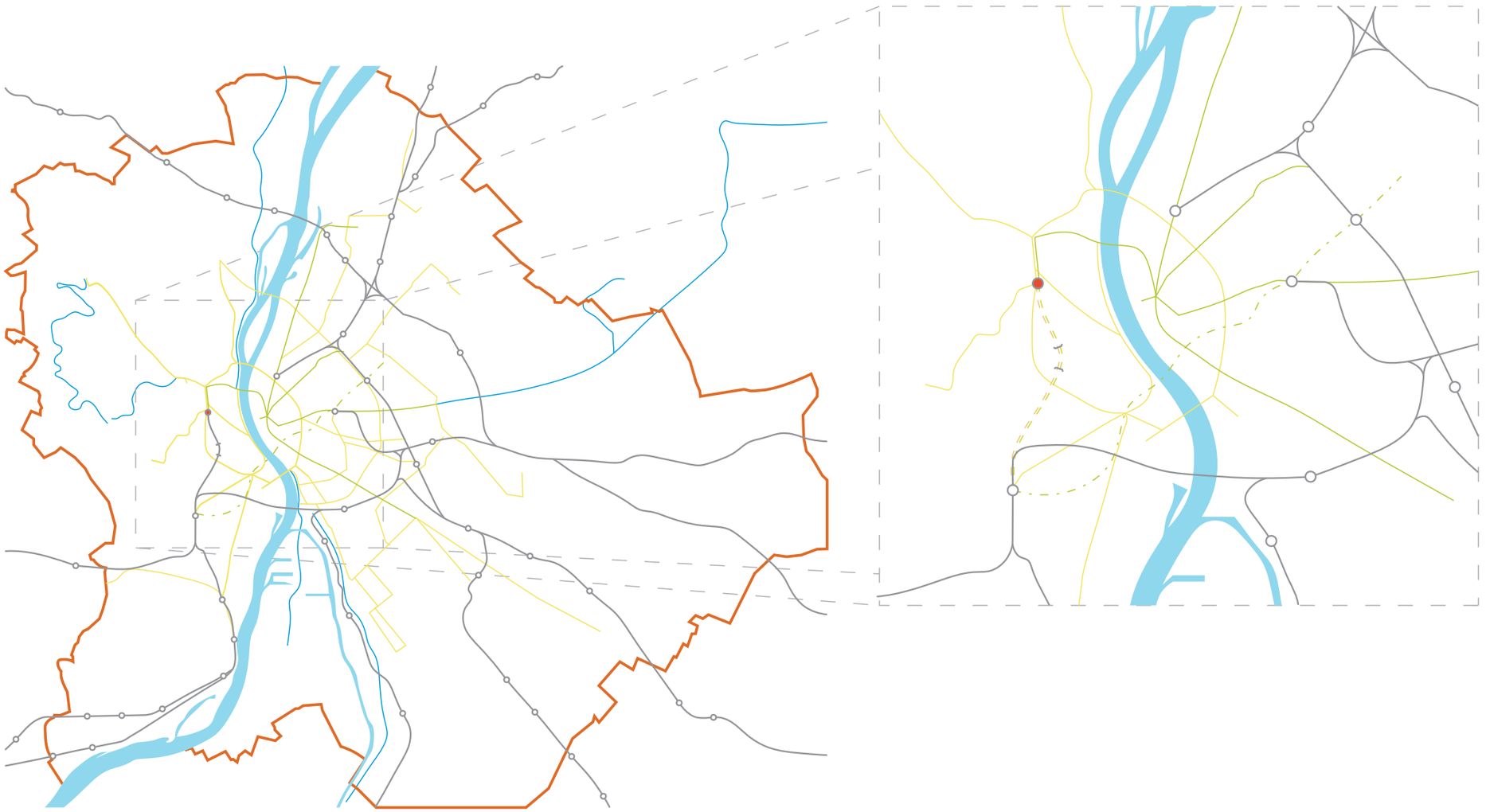
vermerkt haben, dass die Bahnsteige keine Überdachung besaßen. Bis heute wurde nur ein Bahnsteig überdacht.

Mit der Weiterentwicklung der Bahnfahrt wurden erstens die Dampflokomotiven aus dem Verkehr gezogen und der Bahnverkehr weiter ausgebaut. Als Folge dessen wurden am Budaer Bahnhof nach und nach immer weitere alte oder temporäre Gebäude abgerissen, um mehr Platz für die Züge zu schaffen. Zwischen 1972 und 1977 wurden weitere Umbauarbeiten erneut nach den Plänen von György Kővári am Südbahnhof durchgeführt. Nach dem Bau des Betriebsgebäudes entlang der Koronaőr Straße wurden auch die Empfangsgebäude erweitert. Die alte Halle wurde in das neue Gebäude integriert. Dies ist heute noch durch eine Dilatationslinie sichtbar. Das spannendste Thema der Planung ist vielleicht der Fußgängerverkehr, der auf vier Ebenen verteilt wurde. Die tiefste Ebene ist die Ankunftshalle der mit den Umbauarbeiten parallel gebauten neuen U-Bahn. Über dieser Ebene befinden sich die Unterführungen, die unter der Straße hindurch zu einem kleinen Vorplatz führen, der sich auf demselben Niveau befindet. Dieser Platz wurde beim vorigen Umbau noch unbenutzt gelassen. Aus der oberen Ausgangshalle der U-Bahn werden die Passagiere über breite Treppen zu den Bahnsteigen und in die Empfangshalle geführt. Die um die U-Bahnhalle gruppierten Treppen waren die nötige Lösung wegen des starken Platzmangels. Die Fassade wurde, wie der Vorgängerbau, mit Vollverglasung gebaut, somit erhielt das Gebäude den Bezug zu seiner Umgebung[3].

Das in seiner Zeit als sehr modern angesehene Empfangsgebäude wurde in den letzten Jahrzehnten seinem Schicksal überlassen. Während auf der Fassade von Zeit zu Zeit neue Plakate erscheinen mit neuen Schaubildern zum Umbau des Bahnhofes, wird der Zustand der gesamten Anlage, und besonders stark sichtbar, der Zustand des Empfangsgebäudes immer schlimmer. Die originalen Steinplatten der Fassade sind herunter gebrochen und durch weiß gestrichene Sperrholzplatten ersetzt worden. Die Skulptur und das Relief von Victor Vasarely am Vorplatz verfällt auch sehr langsam. An jeder freien Ecke des Südbahnhofes wurden Buden von Kleinverkäufern errichtet. Die aus Planen oder Holzbrettern gebauten Konstruktionen tragen die Merkmale von temporären Bauten und lassen den Bahnhof immer mehr wie eine Markthalle wirken.

Wegen des lang erwarteten Umbaus werden auch immer mehr Züge aus dem West- und Südbahnhof in den Ostbahnhof umgeleitet. Der Grund hierfür ist das neue Verkehrskonzept[4.] nach dem der Personenverkehr auf einen Bahnhof konzentriert werden soll. Somit ist es leichter die benötigte Infrastruktur für die Passagiere zu entwickeln, da es nur den Ausbau eines Bahnhofes erforderlich macht. Als Folge dieser Entwicklungen wurde die Debatte über die Umfunktionierung des West – und Südbahnhofes ins Leben gerufen. Der letzte groß angelegte Plan, der Bau eines Regierungsbezirks an stelle des Westbahnhofs, wurde aus finanziellen Gründen gestoppt. Die Absage erfolgte nach der Durchführung eines internationalen Architekturwettbewerbes. Bei den Debatten über die Zukunft des Südbahnhofs wurden noch keine offiziellen Ergebnisse bekannt gegeben. Meine Diplomarbeit beschäftigt sich mit der Alternative, die schon in den sechziger Jahren angesprochen wurde, die Auslagerung des Bahnhofes nach Kelenföld und die Integrierung des Bahnhofgeländes in die umgebenden Bezirke.

PLANUNGS KONZEPT



Die Bebauung von Buda besteht hauptsächlich aus Wohnhäusern. Die überwiegende Mehrheit der Kultureinrichtungen, Verwaltungsinstitutionen und Büros von Budapest (außer die Nationalbibliothek, die Nationalgalerie und das Historisches Museum, die alle im Burgviertel angesiedelt sind) befinden sich auf der anderen Seite der Donau, in Pest. Die Mehrheit der Freizeiteinrichtungen in Buda sind in Einkaufshallen, die in den letzten zwanzig Jahren gebaut wurden, untergebracht. Gleichzeitig mit dem Bau der neuen „Entertainmentzentren" wurden wichtige Kinos, wie beispielsweise das Atrium geschlossen und viele Einrichtungen, wie die Budai Vigadó (Redoute) erst in den letzten Jahren wieder in Stand gesetzt. Das Ziel meiner Diplomarbeit ist die Schaffung eines neuen Zentrums in Buda durch die Umfunktionierung der emblematischen Gebäude des Südbahnhofs. Es befindet sich nur ein ähnliches Projekt in Buda, das Millennáris Zentrum, ein Ausstellung- und Veranstaltungszentrum in einem umgebauten Fabrikgebäude der Firma Ganz. Die im Bahnhofsgebäude angelegte Bibliothek, das Buchgeschäft, das Kaffeehaus und der dahinter gelegene Park sollen als Freizeit- und kultureller Knotenpunkt in der existierenden Bausubstanz von Buda funktionieren.

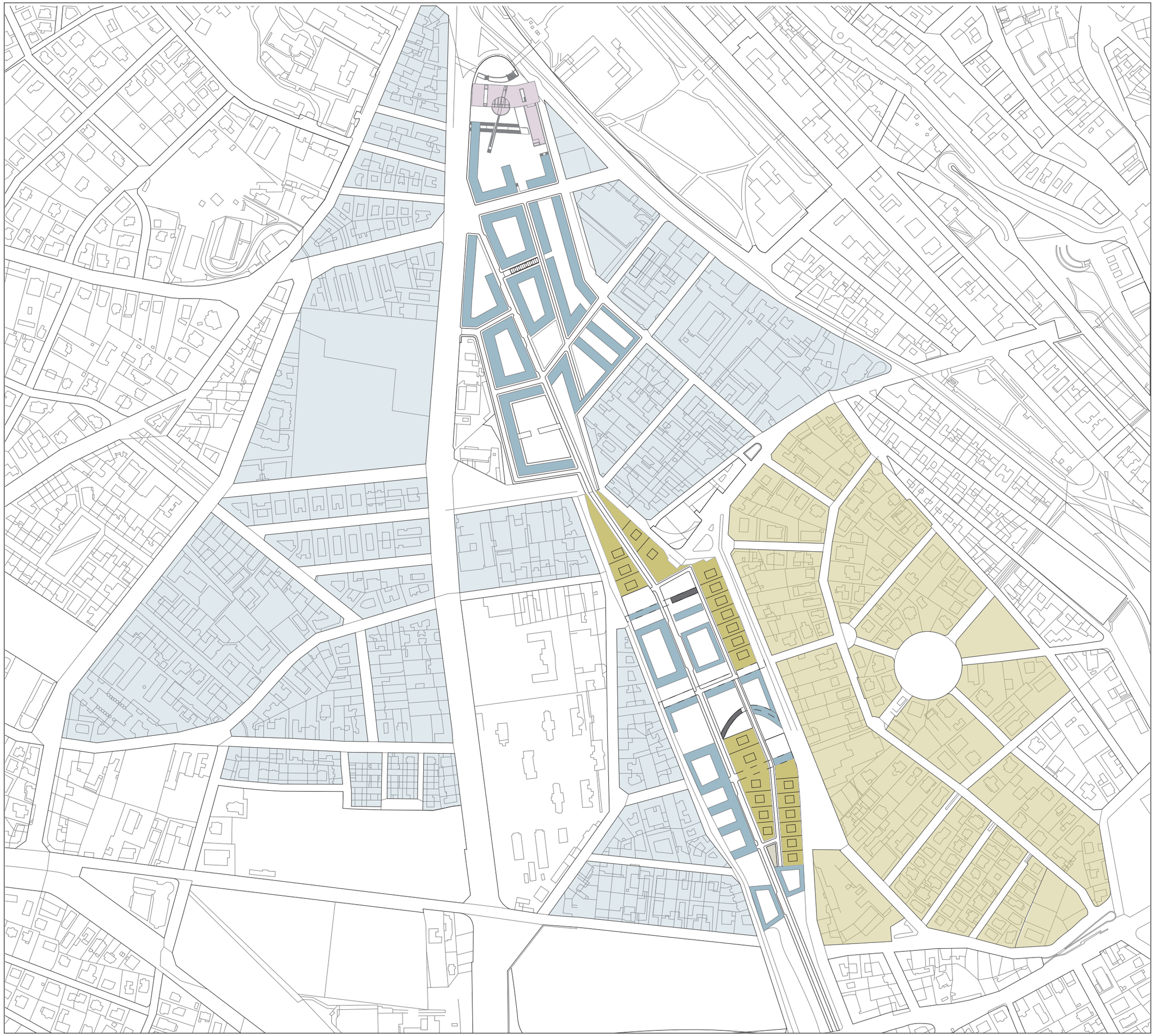
Das Bahnhofsgelände bildet die Grenze zwischen drei Budapester Bezirken. Der Erste Bezirk liegt nördlich des Kopfbahnhofs und der Zweite und Zwölfte Bezirk werden durch die Gleise direkt von einander abgeschnitten. Mein Städtebaukonzept verbindet das bestehende Straßennetz und damit auch gleichzeitig diese zwei angrenzenden Bezirke. In Folge der Entwicklung der Zugfahrt wird der für die Züge benötigte Raum immer geringer. Die so frei gewordene Flächen sind größten Teils ungenutzt, im besten Fall werden sie für Personalparkplätze verwendet.

Die Auslagerung des Südbahnhofs an die Peripherie von Buda darf den öffentlichen Zugang nicht beeinflussen. Meine Planung befindet sich im Einklang mit den früheren Plänen der Verkehrsplaner, die eine Erweiterung der Zweiten U-Bahnlinie am Südbahnhof vorgesehen haben. Mein Verkehrskonzept führt die U-Bahn bis zum erweiterten Bahnhof in Kelenföld. Parallel dazu wird eine neue Straßenbahnlinie auf der neuen Hauptstraße des Gebietes geschaffen, die von der bestehenden Alkotás Straße abzweigt. Mit dieser Linie werden der Kurzstreckenverkehr und die Integration des Gebietes in die bestehende Stadtstruktur von Budapest ermöglicht.

Das durch die Entfernung der Gleise freigelegte Gebiet südlich des Bahnhofgebäudes wird durch die Verbindungsbrücke in der Márványstrasse zweigeteilt. Laut meinem Konzept werden hier entlang der Hauptverkehrswege Bürogebäude errichtet, die als Lärmschutzwände für die dazwischen liegenden Wohnhäuser, Plätze und Parks funktionieren. Dieser Teil der Bebauung nimmt den städtischen Charakter der umgebenden Straßen auf.

Das Gebiet südlich der Brücke liegt zwischen zwei Hügeln, von Osten begrenzt durch den Naphegy und den Istenhegy nach Westen. Wegen der topographischen Gegebenheiten des Geländes liegen die neu errichteten Verbindungsstraßen ein bis zwei Geschosse über dem Gebiet. Die so entstandenen Räume werden für die Unterbringung der Infrastruktur der neuen Siedlung verwendet. An den nördlichsten und südlichsten Straßen werden Supermärkte unter den hochgestellten Wegen angesiedelt. Die Parkplätze werden nördlich angelegt, wo es wegen der Beschattung durch die Brücke keine Möglichkeit gibt Wohnhäuser zu errichten. Die Räume unter der zweiten Brücke im Norden bieten den nötigen Platz für die Parkplätze der daneben liegenden Büros. Südlich davon verbindet eine Fußgängerbrücke Naphegy mit dem neuen Wohngebiet. Unter dieser bekommt ein Kindergarten Platz.

Während die Bürogebäude im ganzen Gebiet in geschlossener Bauweise errichtet werden, führen die Wohnbauten die Bauweise der umgebenden Bezirke weiter. Aus Naphegy wird die offene Bauweise übernommen. Charakteristisch für diesen Bezirk sind Mehrfamilienhäuser und Villen mit Gärten. Aus Istenhegy und den nördlichen Gebieten wird die mehr urbane, geschlossene Bauweise weitergeführt. Somit stellt das neu errichtete Gelände einen direkten Übergang zwischen den bisher zerschnittenen Bezirken her.

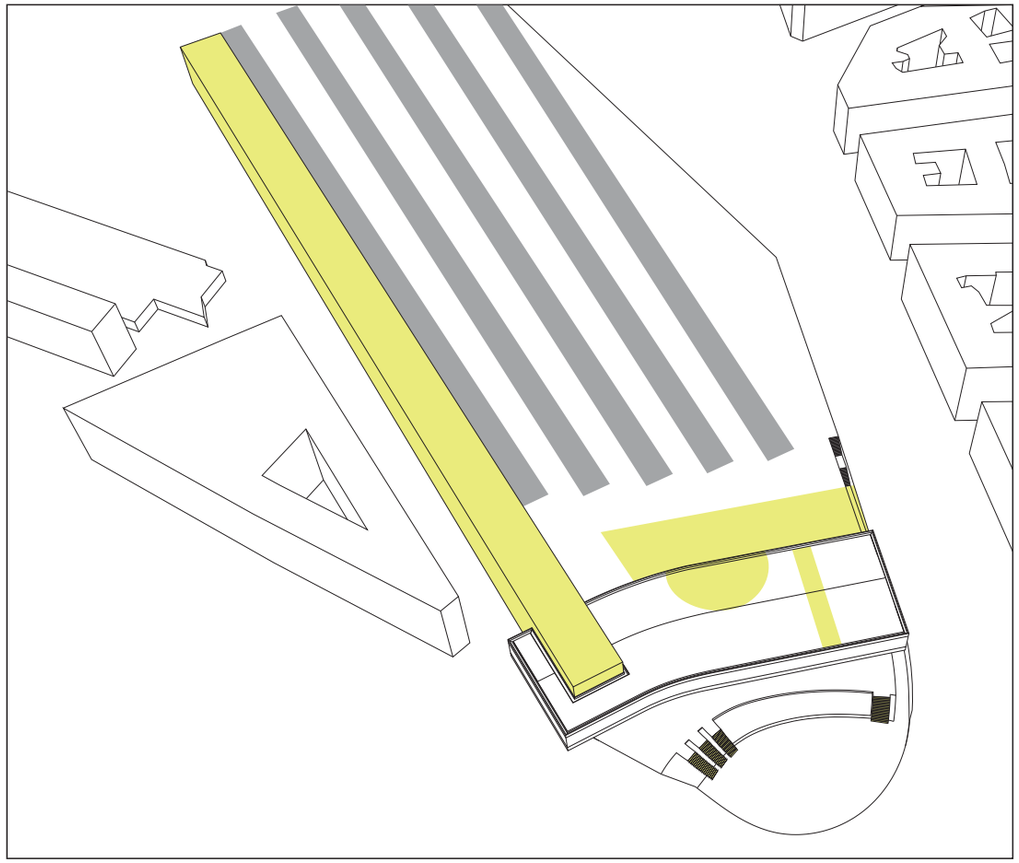


Offene Bauweise
Bestand/neu

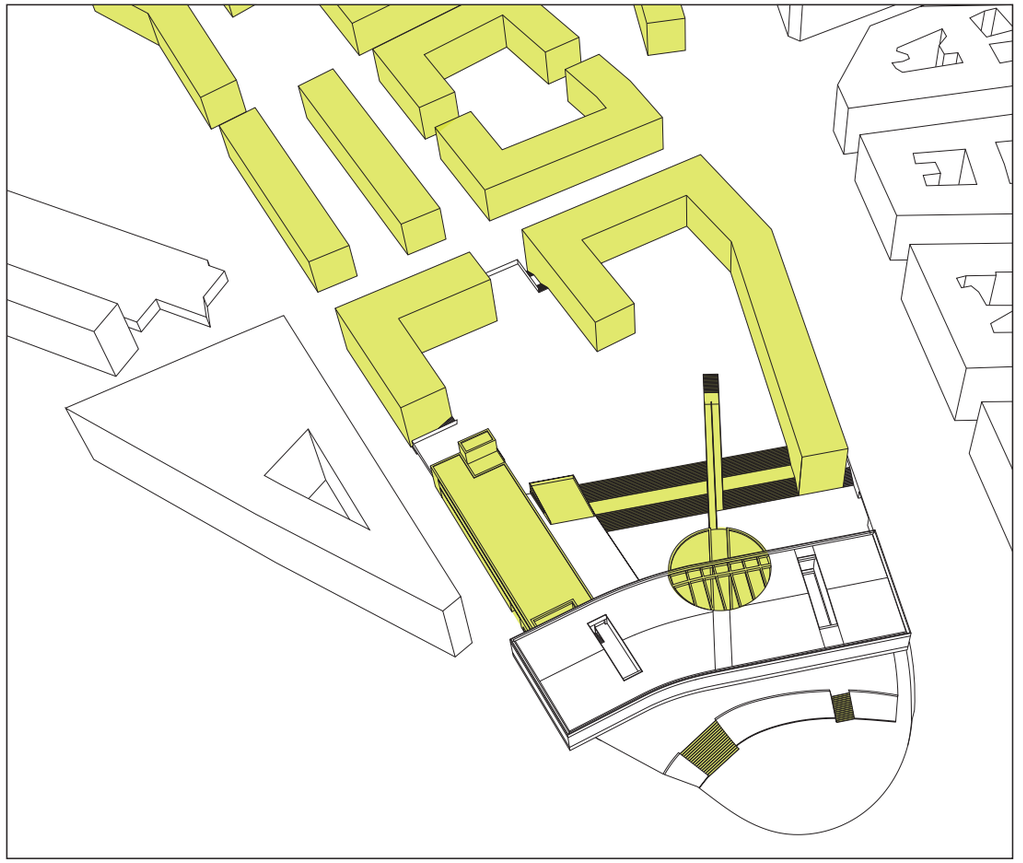
Geschlossene
Bauweise
Bestand/neu

8.
bauweise 1:5000

Das in der Diplomarbeit bearbeitete Gebiet



Bestand



Neubauten

Abbruch

Gleise

Neubau

György Kővári, der Planer des Südbahnhofs hat einen besonderen Schwerpunkt auf die Qualität der öffentlichen Plätze um die Empfangshalle gelegt. Laut seinen Plänen betritt man nach Verlassen der U-Bahn eine Art Einkaufsstraße, die mit ihren Funktionen mit dem Bahnhof verbunden ist. Neben der Post, von welcher die Pakete direkt zu den Zügen befördert wurden, hat ein Reisebüro existiert und der Auslands-Kartenverkauf hat sogar einen eigenen Gebäudeteil erhalten. Auf dem abgesenkten Platz waren ein Café und kleine Geschäfte platziert. Laut Kővári sollte dieser kleine Platz den Passanten eine gewisse Geborgenheit vermitteln und durch seinen Blickbezug zur Bahnhofshalle, die so dominant über dem abgesenkten Platz steht, sollten Assoziationen mit einer Zugreise geweckt werden. Um den Platzmangel auszuspielen und trotzdem eine großzügige Geste zu bieten, werden die Passagiere über die, um die U-Bahn-Halle organisierten Treppen, in die Ankunftshalle, zu den Kassen oder zu den Bahnsteigen geführt. An den Wänden dienen hinterleuchtete Reliefs als dekorative Elemente.

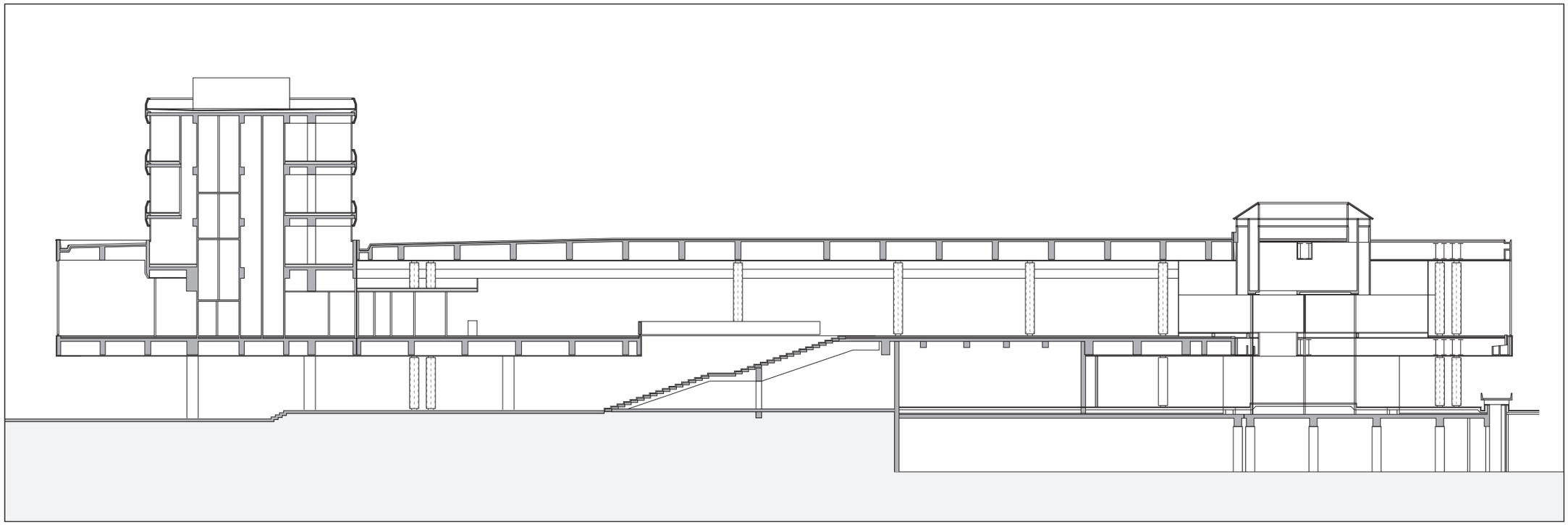
Trotz der peniblen Planung der Architekten ist es unmöglich den Bahnhof und seine Umgebung als attraktiven Stadtraum zu beschreiben. Die Geschäfte gegenüber des Ausgangs der U-Bahn bekommen kein natürliches Licht und die Dunkelheit wird durch die vielen neu errichteten Stände noch verstärkt. Jeder freie Quadratmeter wurde mit zeltähnlichen Buden zugebaut. Die Treppen zur Empfangshalle sind gesperrt und hinter den Reliefs übernachten Obdachlose. Der abgesenkte Vorplatz motiviert nicht zum stehen bleiben, da die immer stärker zerfallende Halle keinen schönen Anblick für die Passanten bietet.

Die auffallendste Veränderung in meiner Planung ist der Abbruch der Betondecke, die heute unter den Gleisen liegt. Die hier angelegten breiten Treppen führen großzügig in den hinten, an stelle der Gleise, neu errichteten Park. Somit wird der bisher unterirdische Durchgang zu einer richtigen Straße. Diese wird mit einer neuen Unterführung geradlinig mit der anderen Seite der Alkotás Straße verbunden und somit stärker in die bestehende Stadtsubstanz integriert.

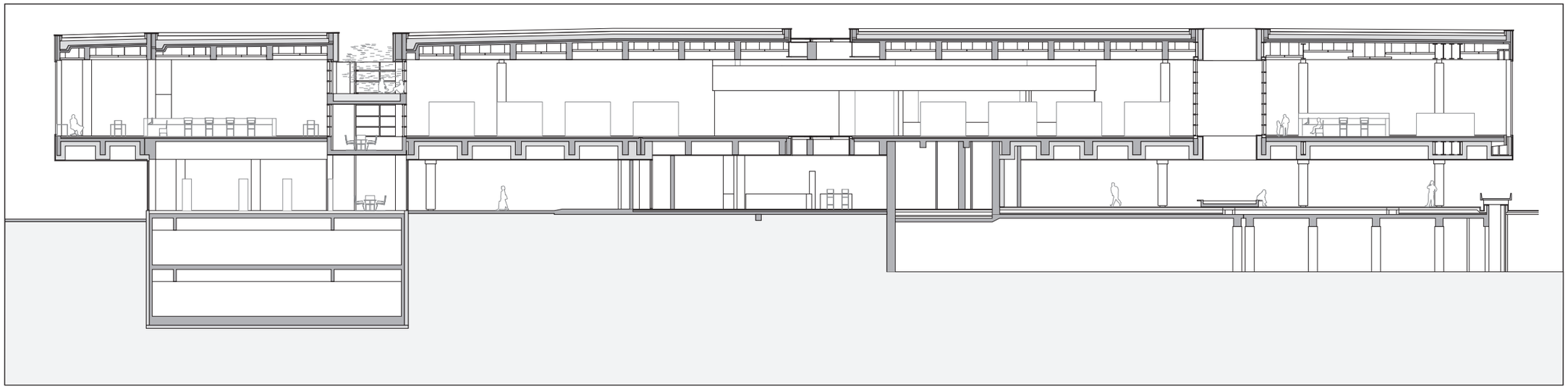
Mit der Veränderung der Funktion der Empfangshalle wird auch die Position des Eingangs verändert und die heutigen großen Treppenanlagen werden nicht mehr gebraucht. Der Freiraum der beim Abbruch dieser Treppen gewonnen wird, ermöglicht es die Flächen unter der Halle in eine richtige städtische Piazza umzuwandeln und schafft Raum für ein Café neben dem U-Bahn Ausgang. Die Öffnungen in der Halle lassen das Tageslicht in die darunter liegenden Räume einfallen, die bisher wie unterirdische gewirkt haben. Die Passanten oder Gäste des Kaffeehauses haben Aussicht auf die Burghügel und die Vérmező, nicht nur auf die Gebäude selber. Die kleinen Geschäfte des Vorplatzes werden durch einen Supermarkt ersetzt, der heute im Verwaltungsgebäude der MÀV untergebracht ist. Somit drehe ich die Raumsituationen von Kővári um, da seine Pläne die einzelnen Räume der umgebenden Stadt eher von einander abgetrennt als integriert haben.

Über diese Veränderungen hinaus wird auch das Verwaltungsgebäude des Südbahnhofs verändert. Das neue Gebäude wird an die Proportionen der Halle angepasst. Das bisher in die Halle einschneidende Gebäude schmiegt sich jetzt an, beziehungsweise wird auch unter die Halle hinein geschoben. Der unter der Halle entstandene Raum neben dem Kaffeehaus beim U-Bahn Ausgang wird für ein Buchgeschäft genutzt. Die Lesegalerie des Geschäftes ist durch Blickbeziehungen mit dem Leserbereich der Bibliothek verbunden. So entsteht eine Verbindung zwischen verschiedenen Gebäudeteilen mit ähnlichen Funktionen.

Der Park, der anstelle der Bahngleise errichtet wird, ist durch ein Bürogebäude von dem Verkehr des Hauptverkehrsweges der Alkotás Strasse geschützt. Der größte Teil des Parks dient der öffentlichen Nutzung für die Stadtbewohner. Die halböffentlichen Terasse, die den Angestellten der Bürogebäude zur Verfügung steht, wird durch eine Baumgruppe abgegrenzt.

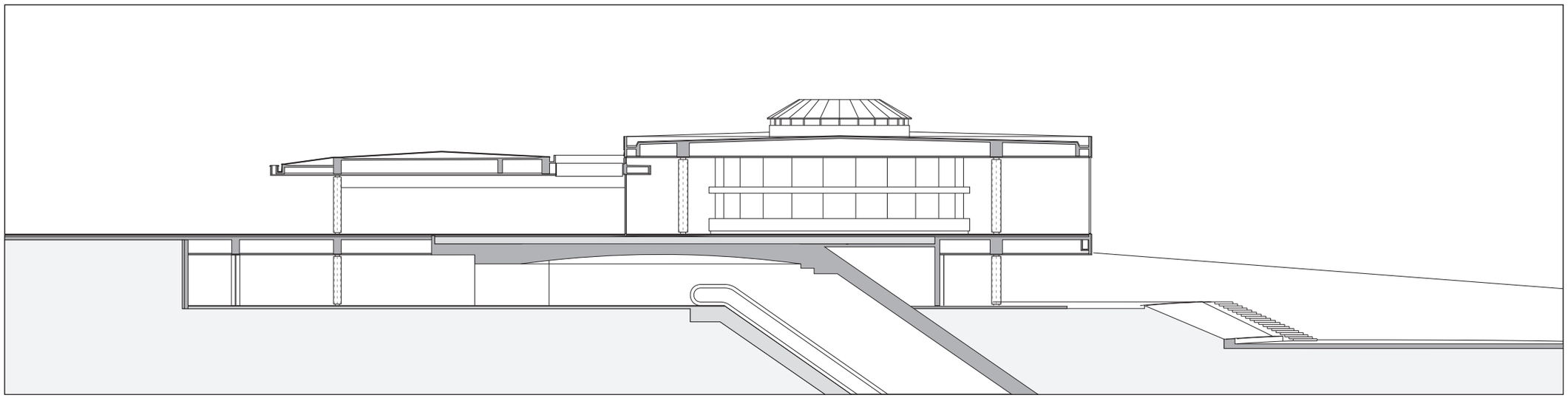


Längsschnitt Bestand

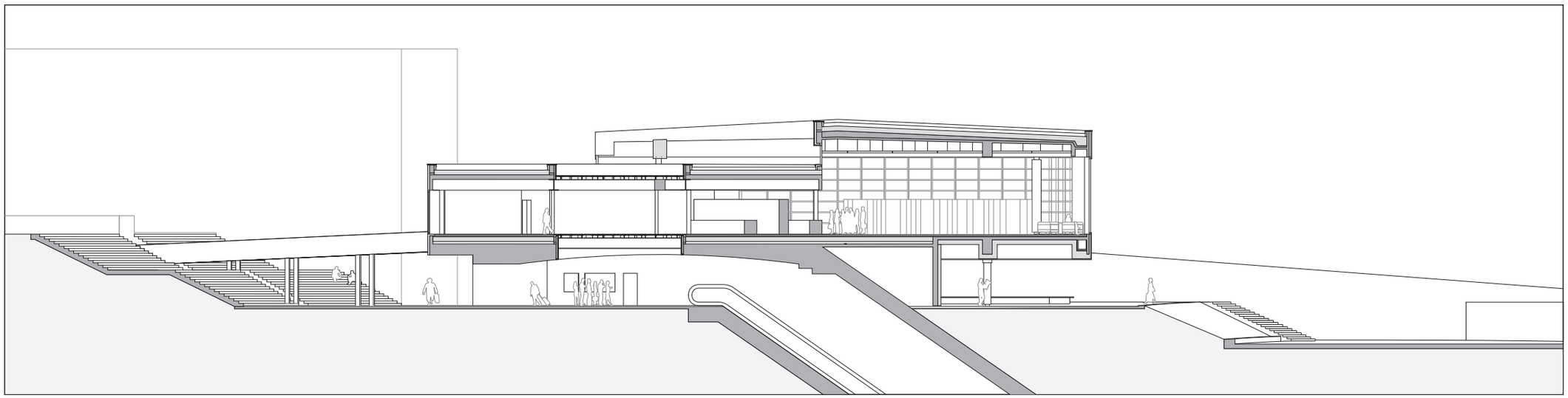


Längsschnitt Neubau

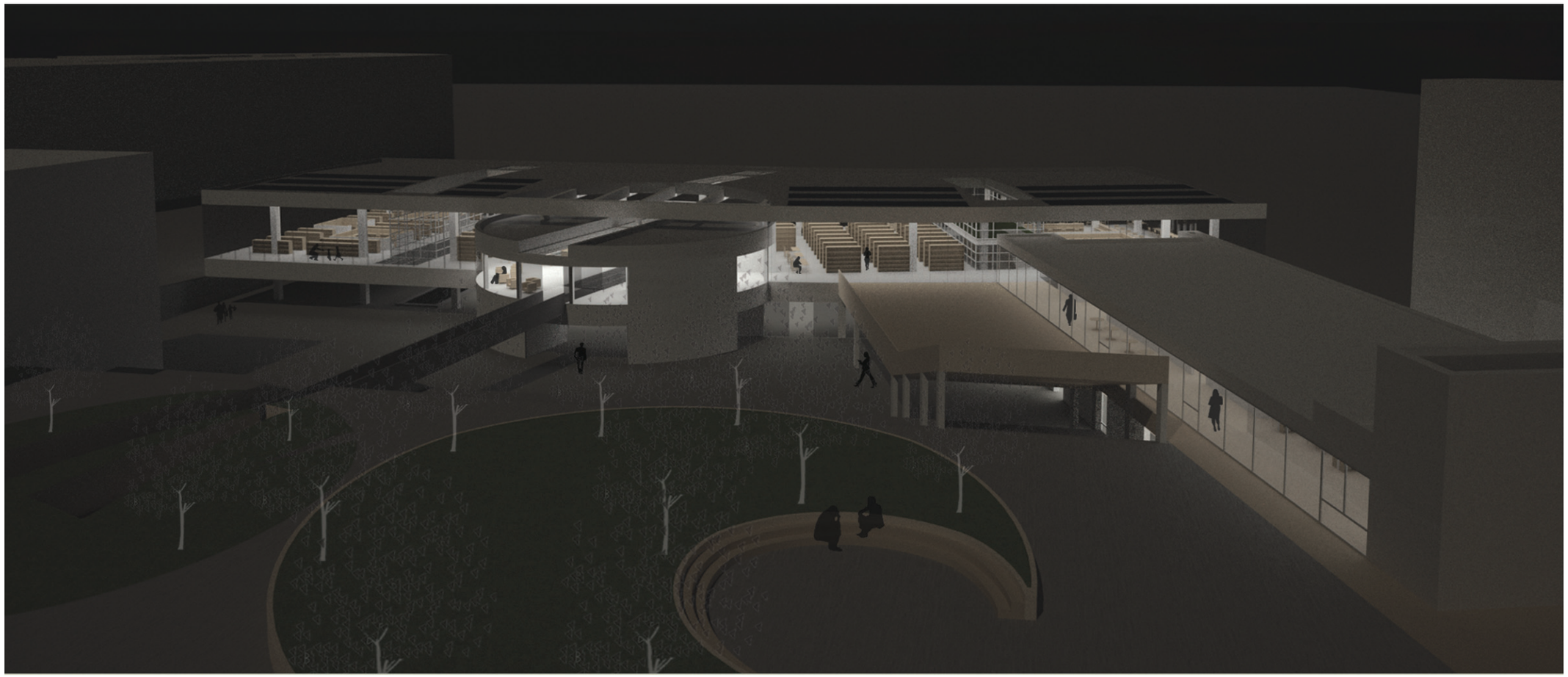
11.
schnitte alt-neu



Querschnitt Bestand

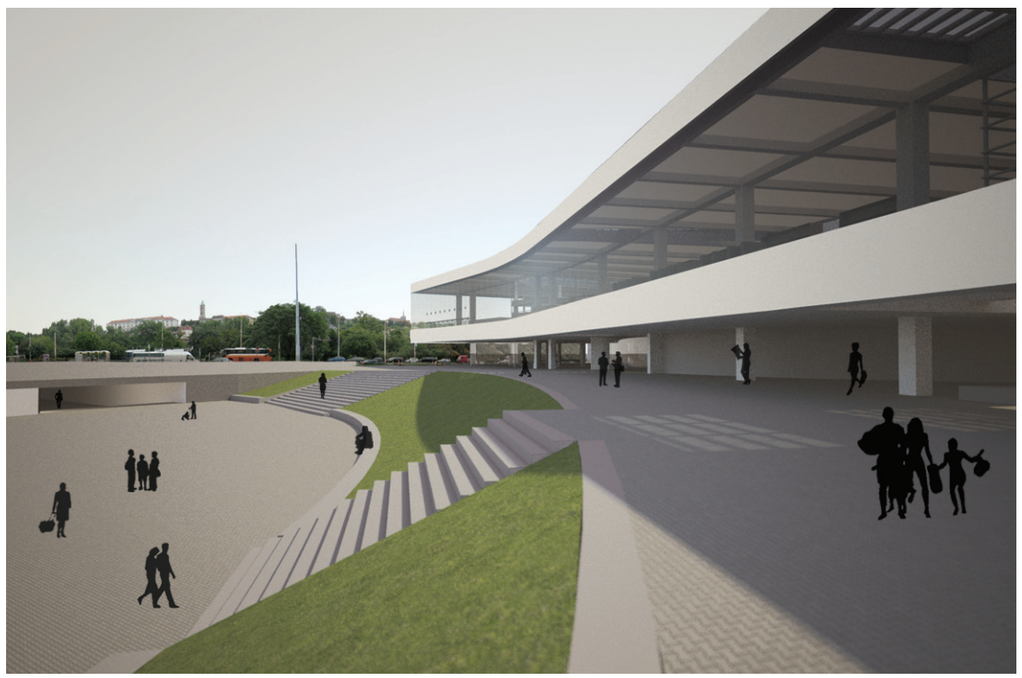


Querschnitt Neubau



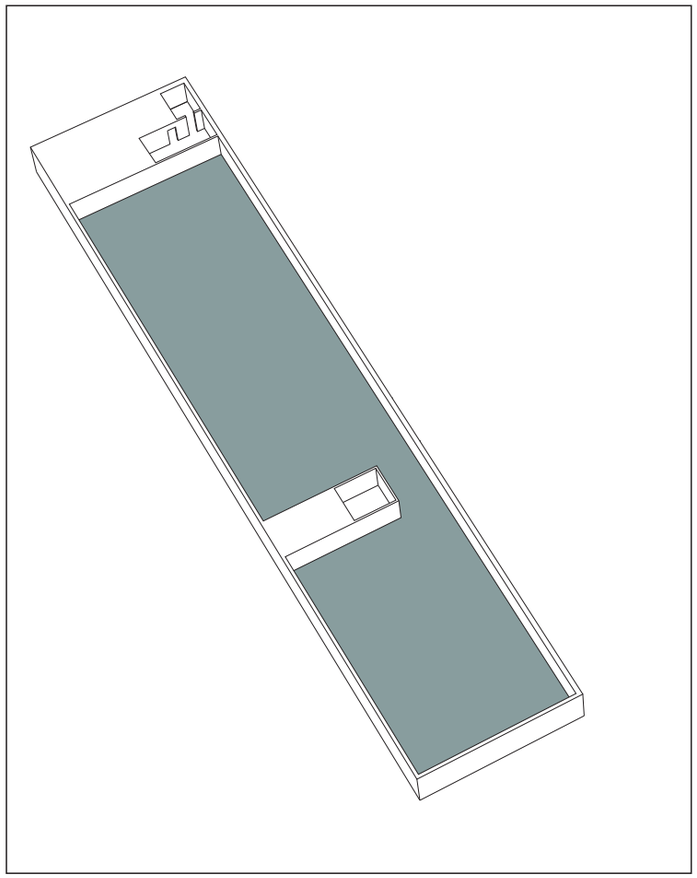
Südfassade

Ostfassade vom Krisztina Körút

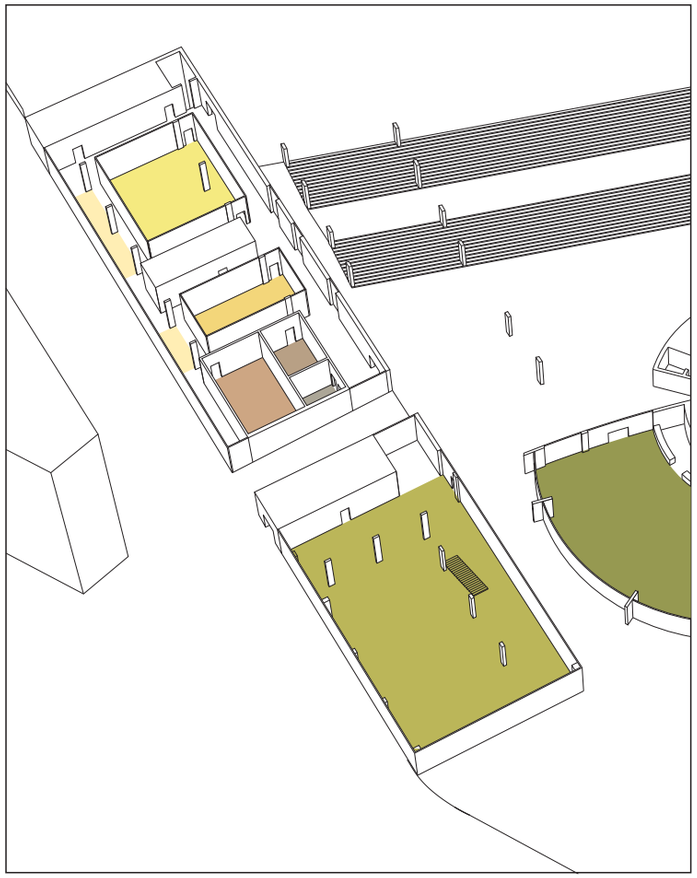


Nordfassade vom Vorplatz

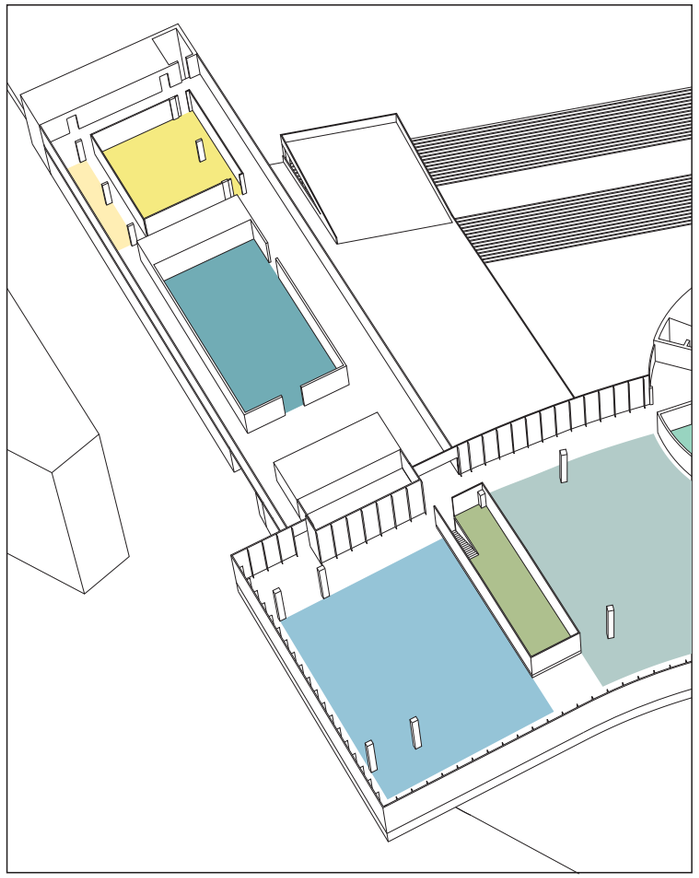
Parkanlage



Untergeschoss



Erdgeschoss



Obergeschoss

Freihand-bereich

Lesebereich

Innenhof

Vortragsraum

Lagerraum

Büros

Arbeitsplätze für Forscher

Besprechungs-raum

Tonstudio

Serverraum

Portier

Bücher-geschäft

Kaffeehaus

U-Bahn

Das Gebäude, das heute die Verwaltung des MÀV-s beherbergt, wird in meiner Planung nicht erhalten, nur die Ausrichtung des Gebäudes wird beibehalten. Der heutige Bau, der mit seiner Höhe und Position über die Empfangshalle dominiert, wird abgerissen. Dadurch wird die Bibliothekshalle der am stärksten betonte Gebäudeteil. Der alte Verwaltungsbau wird durch ein kürzeres und niedrigeres Gebäude ersetzt. Die Funktion des Bürobaus wird insofern erhalten, indem nun der Verwaltung der Bibliothek Raum gegeben wird.

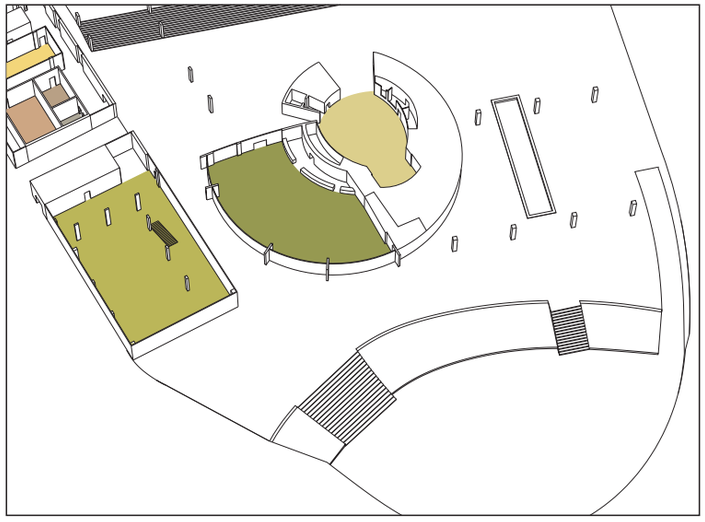
In den Kellergeschossen des Verwaltungsgebäudes befinden sich die Magazine der Bibliothek mit Platz für über 180.000 Bände.

Das Erdgeschoss ist durch einen Quergang, der Zugang zur neuen Piazza von der Koronaőr Strasse ist, in zwei Bereiche geteilt. Im vorderen Teil befindet sich das Buchgeschäft während der hintere Teil der Bibliothek zugeordnet ist. In diesen Teil sind die Büros der Verwaltung, ein Besprechungsraum, der Serverraum und ein Studio zur Ermöglichung der Digitalisierung der Medien untergebracht. Die Büroräume und der Besprechungsraum sind durch nicht tragende Glaswände abgetrennt und im Vergleich zur linearen Anordnung der anderen Räumlichkeiten nach hinten verschoben. So werden die Verkehrsflächen verbreitert und bieten zusätzlichen temporären Arbeitsplätzen für Forscher Platz, die nur über einen bestimmten Zeitraum in der Bibliothek arbeiten. Die zur Strasse gerichteten massiven Wände des Tonstudios ermöglichen die Befestigung von Plakaten und Kunstwerken und dienen somit als Werbefläche oder als eine Art öffentliche Galerie.

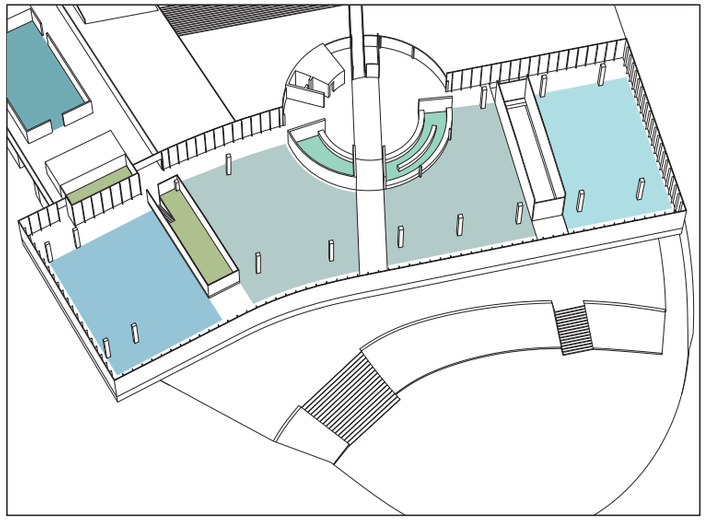
Dieser Gebäudeteil kann durch zwei Eingänge betreten werden. Der vordere dient als Personaleingang und der hintere ist einer Art „Lasteingang“. Hier gelangt man vom Parkplatz im Gebäude, zum Lastaufzug und das Zwischenlager für die unkatalogisierten Bände. Diese werden nach der Katalogisierung entweder ins Magazin oder in den Freihandbereich befördert.

Im hinteren Teil des Obergeschosses ist eine Büroeinheit. Im vorderen Teil ist ein Vortragsraum mit Sitzplätzen für 140 Personen untergebracht. Die Verkehrsfläche neben dem, wie im Erdgeschoss, verschobenen Büroraum dient als Pausenraum für die Mitarbeiter der Bibliothek. Die Gänge neben dem Vortragssaal funktionieren gleichzeitig als Foyer für die Besucher und trennen den Saal räumlich von Personalbereich ohne zusätzliche Elemente ab. Dieser Trakt wird durch die Besuchertoiletten und einen kleinen Innenhof von der Bibliothekshalle separiert.

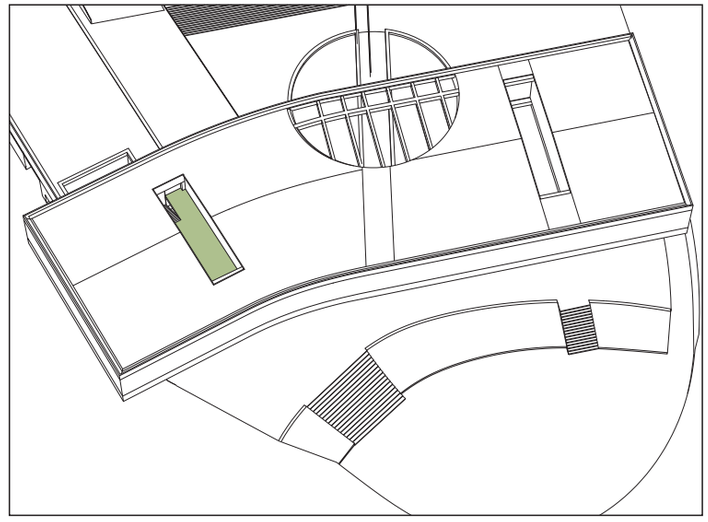
Der Bodenbelag greift die Materialien der renovierten Bibliothekshalle auf, die Gänge sind mit einem hellen schallisolierenden Linoleumboden ausgestattet und im Bereich der Sitzplätze gibt es einen ähnlichfärbigen Teppichboden.



Erdgeschoss



Obergeschoss



Draufsicht

Garderobe, Schalter

Freihand-bereich

Kinder-bibliothek

Lesebereich

Innenhof

Vortragsraum

Bücher-geschäft

Kaffeehaus

U-Bahn

Laut meinen Plänen werden in der heutigen Empfangshalle die für die Besucher zugänglichen Teile der Bibliothek untergebracht. Ein neuer Eingang wird über dem U-Bahn Ausgang angelegt. Dieses kreisrunde Gebäude in dem sich die vertikale Erschließung für die Bibliothek befindet wird um ein zusätzliches Geschoss erweitert. Im oberen Geschoß wird der Eingangsbereich der Bibliothek errichtet. Von den hier befindlichen Sitzplätzen können die Besucher die neue Parkanlage betrachten. Als Alternative wurde eine behindertengerechte Rampe geplant, die an die ins Innere der Bibliothek führende Achse anschließt.

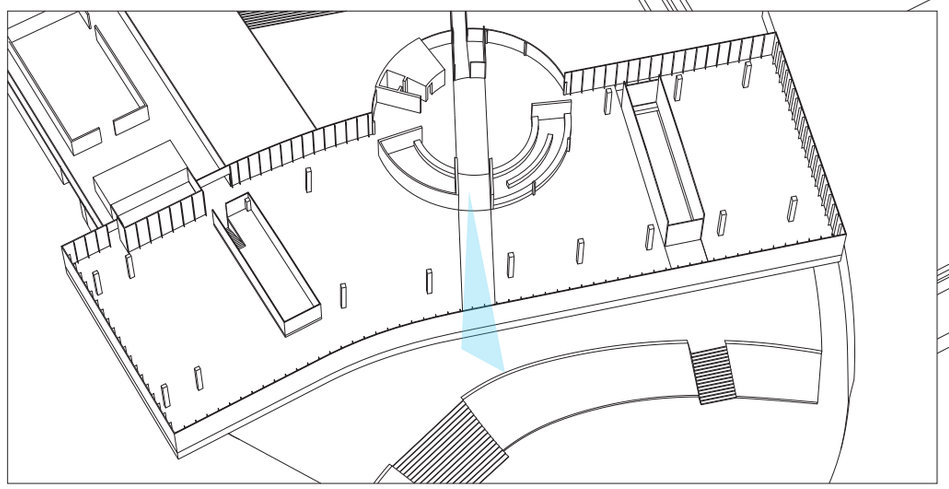
Die Bibliothekshalle wurde in drei Bereiche geteilt. Im mittleren Raum befindet sich der Freihandbereich mit ausreichend Raum für 117.000 Bände und 7 speziellen Katalog-Computern. Östlich davon befindet sich der Lesebereich mit 46 Lesetischen und 33 Computerplätzen für die Erwachsenen. Die Kinderbibliothek befindet sich westlich vom Freihandbereich. Hier bekommen 45.000 Bände Platz und neben dem „Lesewinkel“ gibt es 12 mit Computern ausgestattete Sitzplätze. An der Nordfassade des Freihandbereichs befinden sich zusätzlich 30 bequeme Leseplätze für diejenigen, die nicht Arbeiten sondern die Ruhe und ein Buch genießen möchten während sich vor Ihnen die Aussicht auf die Burg und die Vérmező öffnet.

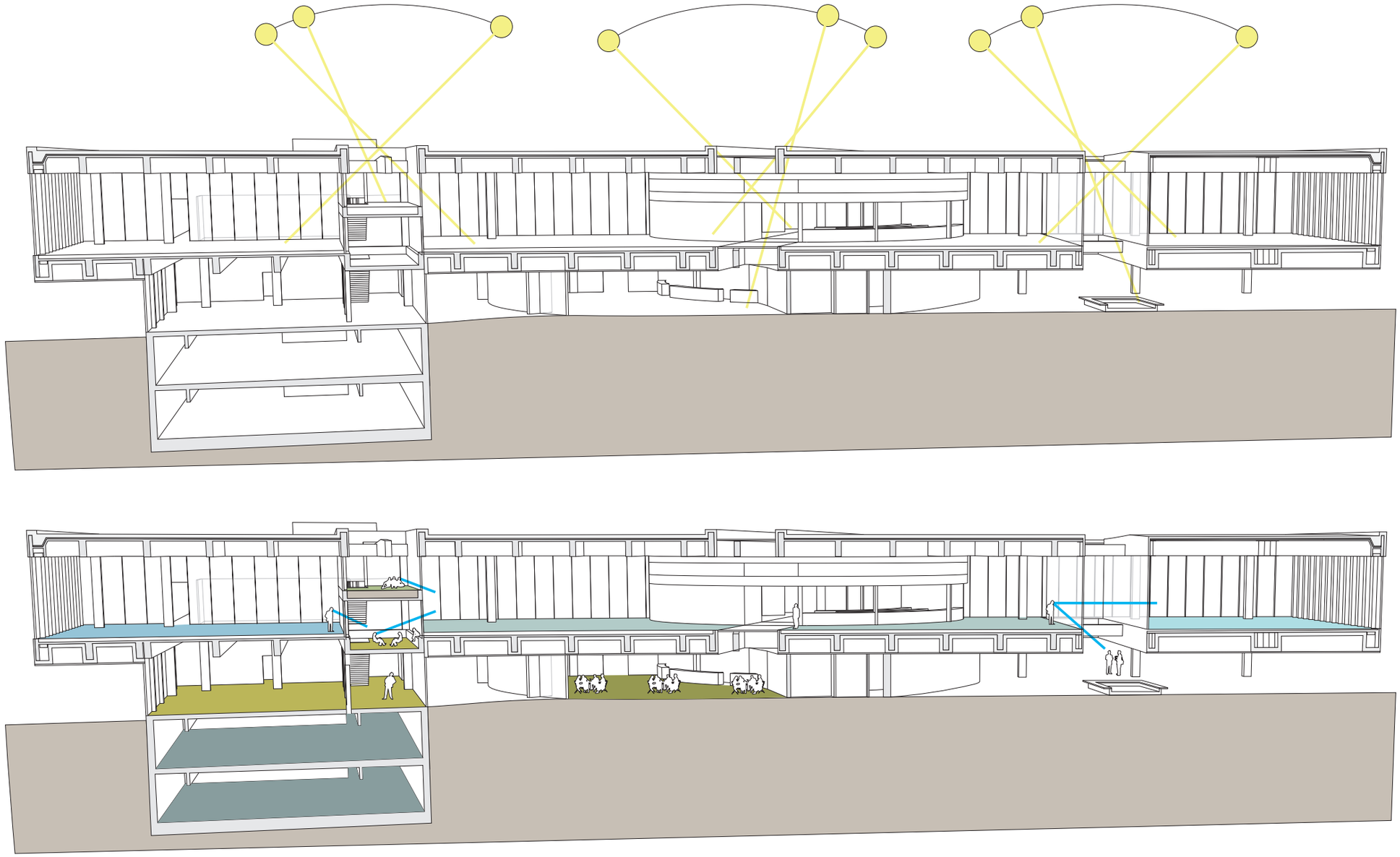
Die wesentliche Idee des architektonischen Konzeptes ist, dass die Konstruktion des Bauwerkes unberührt bleibt. Nur an drei Stellen wird die dünne Betondecke zwischen den Trägern entfernt, sodaß drei unterschiedliche Einschnitte entstehen. Diese sind mit verschiedenen Funktionen versehen und für die innere Gliederung der Bibliothek verantwortlich.

Der mittlere Einschnitt markiert die Eingangsachse durch einen verglasten Boden und eine verglaste Decke. Dadurch wird der Eingang betont und der Blick der hier eintretenden Gäste zum inneren der Halle und zum imposanten Ausblick gelenkt. Ausserdem lassen Verglasungen auch natürliches Licht in das darunter liegende Restaurant und den U-Bahn Ausgang einfallen.

Der zweite Einschnitt, der den Freihandbereich vom Lesebereich trennt, beinhaltet zwei Zwischengeschosse: Die Lesegalerie des Buchgeschäfts, die nur durch Blickbezug mit der Bibliothek verbunden ist und räumlich durch eine Glaswand getrennt ist unten. Über dieser ist ein im Verhältnis zu den Lesehalle erhöhter innerer Garten, der von der Halle über eine kurze Treppe zugänglich ist und der als ruhiger Lesehof im Freien dient.

Der dritte Einschnitt, ein vertikaler Durchbruch durch die Bibliothekshalle, bildet ein Trennelement zwischen Kinderbibliothek und Freihandbereich. Auf der Piazza unter diesem Durchbruch befindet sich ein Wasserbecken, welches das hier einfallende Regenwasser auffängt und speziell im Sommer als platzgestaltendes Sitzelement dient.





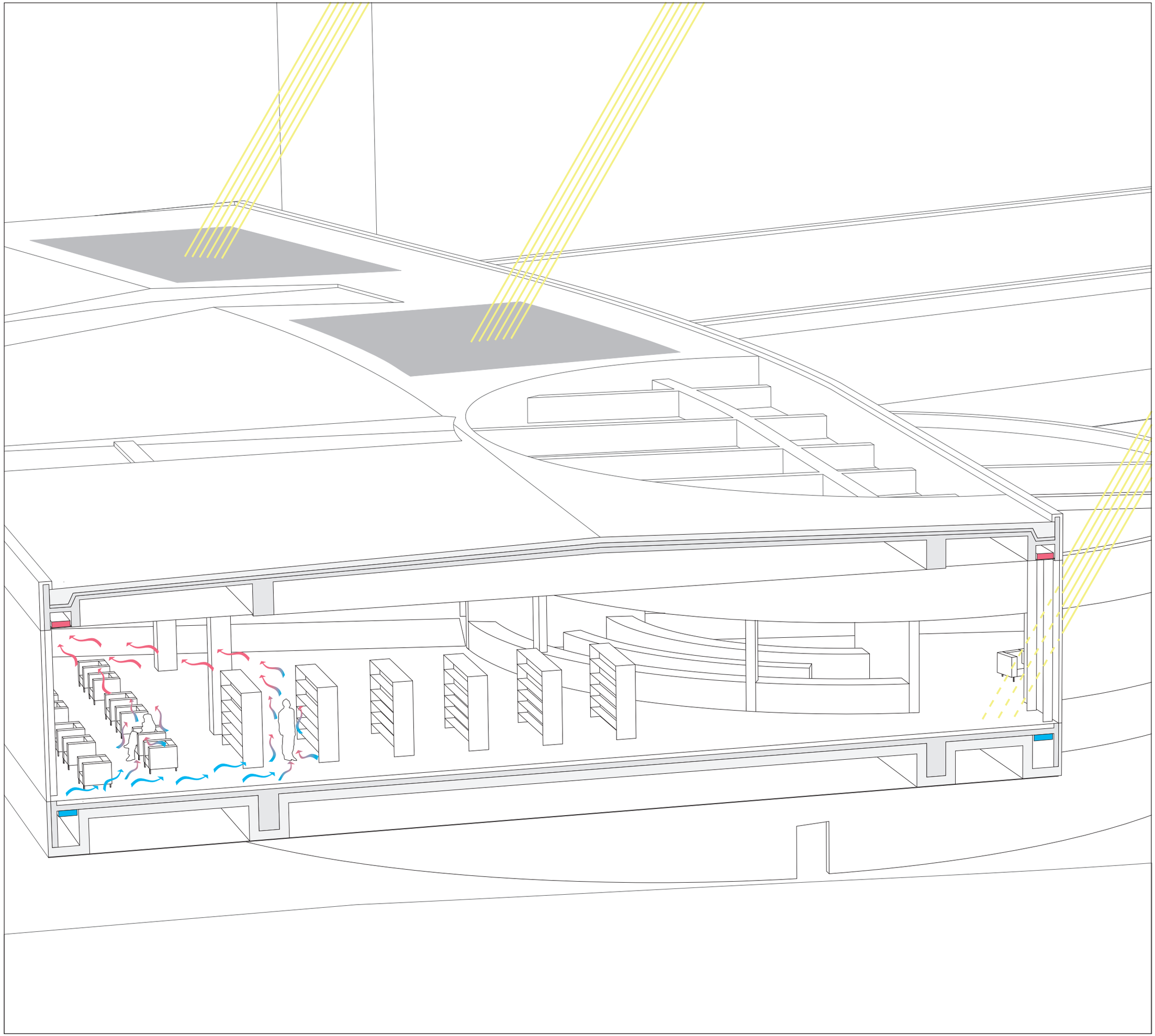
Die drei „Einschnitte“ sind ein wesentlicher Teil des Lichtkonzepts. Sie ermöglichen die problemlose Nutzung der Räume, da sie natürliches Licht ins Innere der Bibliothekshalle und in den U-Bahnausgang, in das Kaffeehaus und zu dem unter der Halle liegenden Platz führen. Neben der Beleuchtung erzeugen sie auch neue Räume und Raumabgrenzungen beziehungsweise schaffen neue, spannende Blickbeziehungen zwischen den unterschiedlichen Bereichen.

Der Bodenbelag der bestehenden Empfangshalle ist die Weiterführung der Bodenplatten der Außenanlagen des Bahnhofs. Mit der Veränderung der Funktion werden sich auch die Beläge der Bauteile ändern. Die Verkehrsbereiche, also der Eingangsbereich und die Gänge entlang der Südfassade werden mit hellem, das Licht reflektierenden und schalldämmenden Linoleum, bedeckt. Im Inneren der Bibliothek, wo die Ruhe der Gäste die höchste Priorität ist, wird der Boden mit trittschalldämmendem Teppichboden bedeckt. Auch aus akustischen Gründen ist die Dämmung der Stahlbetondecke wesentlich, da es wegen der harten paralellen Oberflächen sehr stark hallen würde. Deshalb wird eine, abgehängte Akustikdecke zwischen den Betonbalken angebracht, hinter der auch die für die Heizung zuständigen Lüftungskanäle geführt werden. Die rohen betonbalken bleiben aber sichtbar. Die rohen Betonelemente (Stützen und Träger) werden durch die Umbauarbeiten freigelegt und zeigen die Tragwerkskonstruktion der Halle. Die bisher verdeckten und jetzt sichtbaren Elemente betonen den Unterschied zwischen dem Bestand und den neu errichteten Bauteilen.

Ein wichtiges Problem im Entwurf ist auch die Tatsache, dass die Halle bisher als Außenraum funktionierte. Als erste Maßnahme wurden deshalb die Decken wärmetechnisch isoliert. Durch die Isolierung erreichen die Wärmedämmwerte aller Bauteile Passivhausstandard.

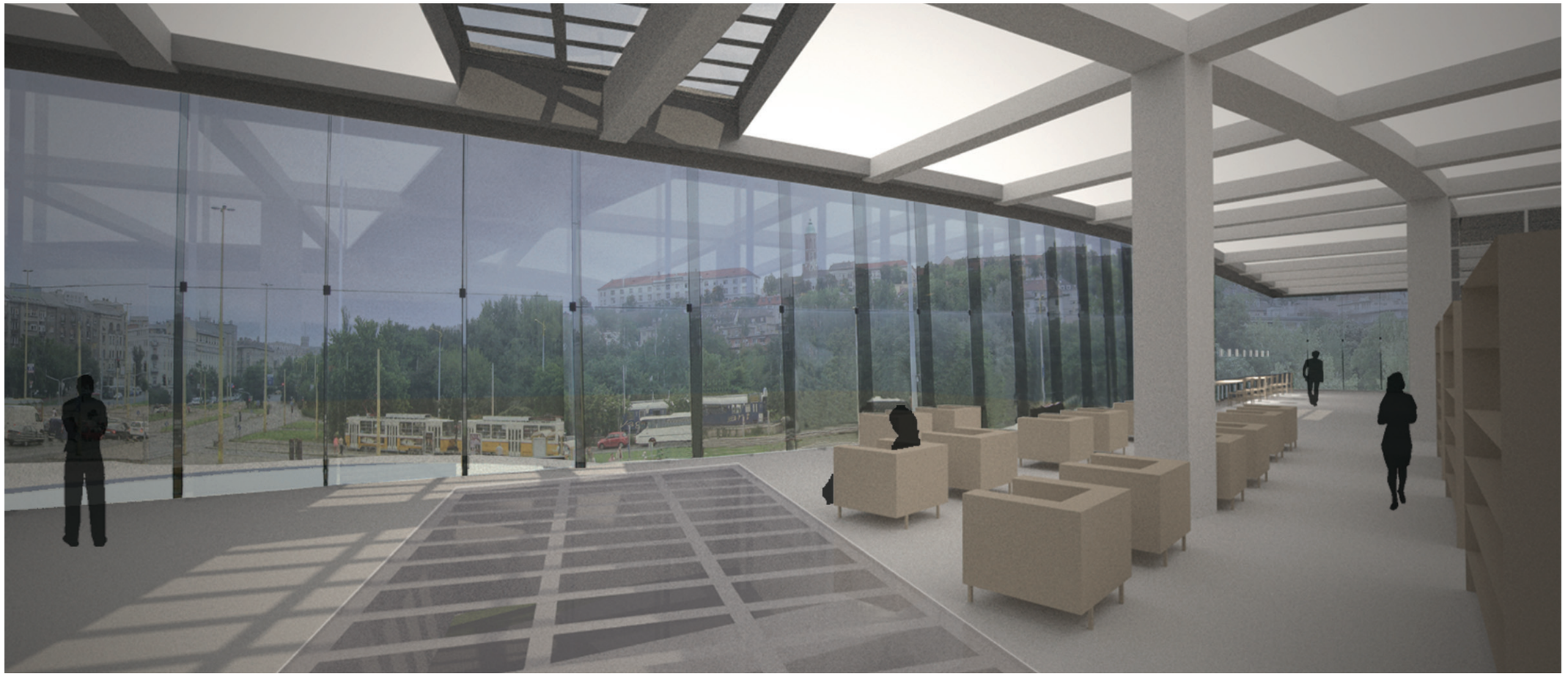
Wegen der großen Glasflächen wird die südliche Fassade im Sommer stark erhitzt und im Winter sind die nördlichen Glasflächen nicht ausreichend wärmedämmend. Durch den Tausch der alten Einfachverglasung zu neuen Scheiben wird auch dieses Problem gelöst und das alte Fassadenbild erhalten. Die, der Sonne zugewandten Süd- und Westfassaden, erhalten eine Sonnenschutz-Verglasung, die der Erhitzung des Raumes vorbeugt. Die alte Verglasung der Nord- und Ostfassade wird durch Dreifach-Isoliergläser mit sehr hohen Dämmwerten ersetzt, da bei diesen Gebäudeseiten wegen Ihrer Orientierung, oder deren Beschattung durch die Nachbargebäude mit weniger Lichteinfall zu rechnen ist.

Für das Raumklima sorgt die kontrollierte Raumlüftung, die an einen Erdwärmetauscher angeschlossen ist. Zusätzlich kann mit Hilfe eines Wärmerückgewinnungssystems die aufgewärmte Abluft zur Wärmung der Zuluft verwendet werden. Somit wird ein Gleichgewicht im Inneren des Gebäudes geschaffen.
Der weitere Energiebedarf des Gebäudes wird durch die auf dem Dach angebrachten Solarzellen gesichert. Die im Blechdach integrierten Solarzellen sind nicht nur ökologisch, sie sollen zur Ästhetik des Gebäudes beitragen.



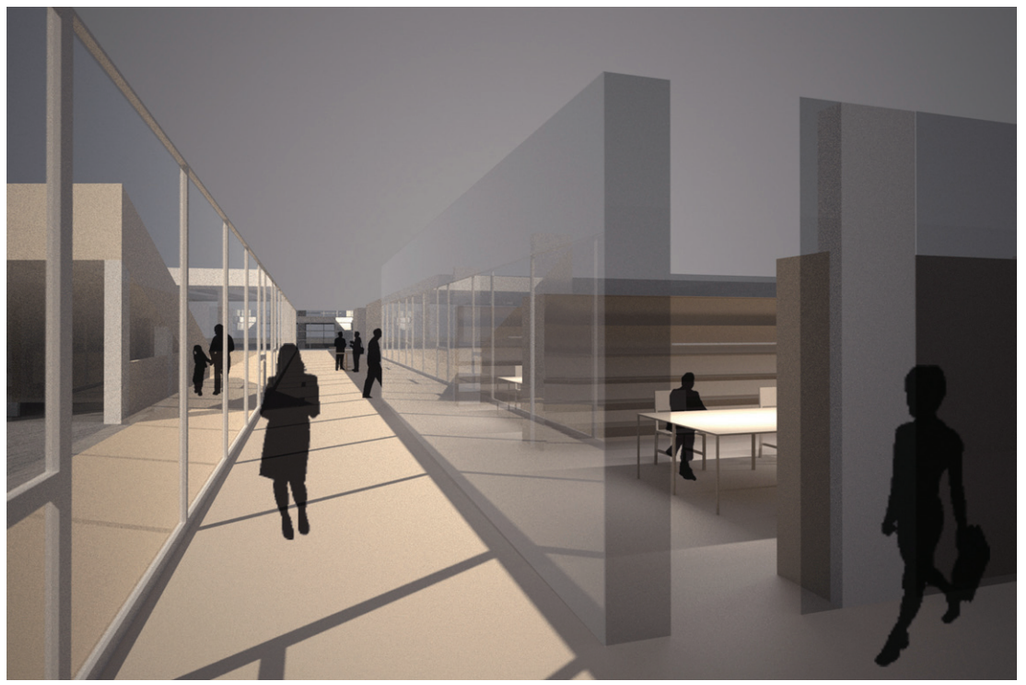
19.

lüftungskonzept

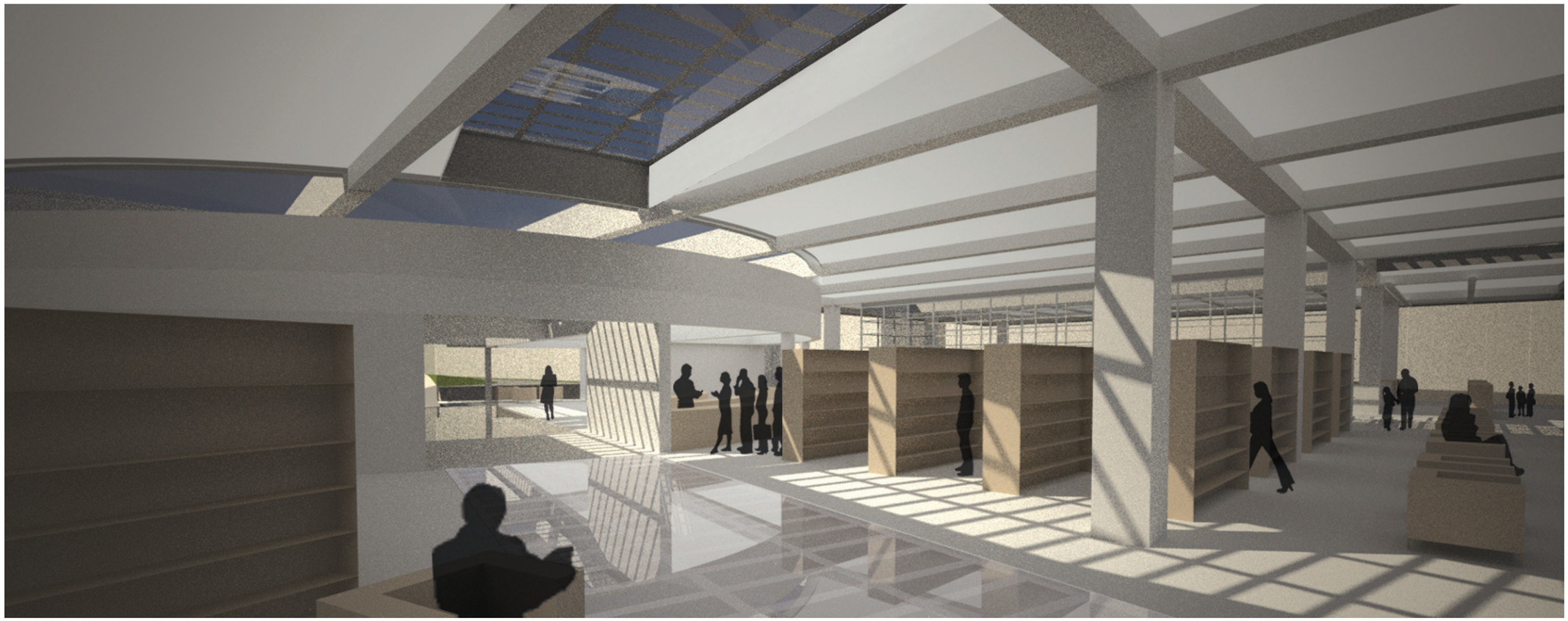


Freihandbereich-Aussicht

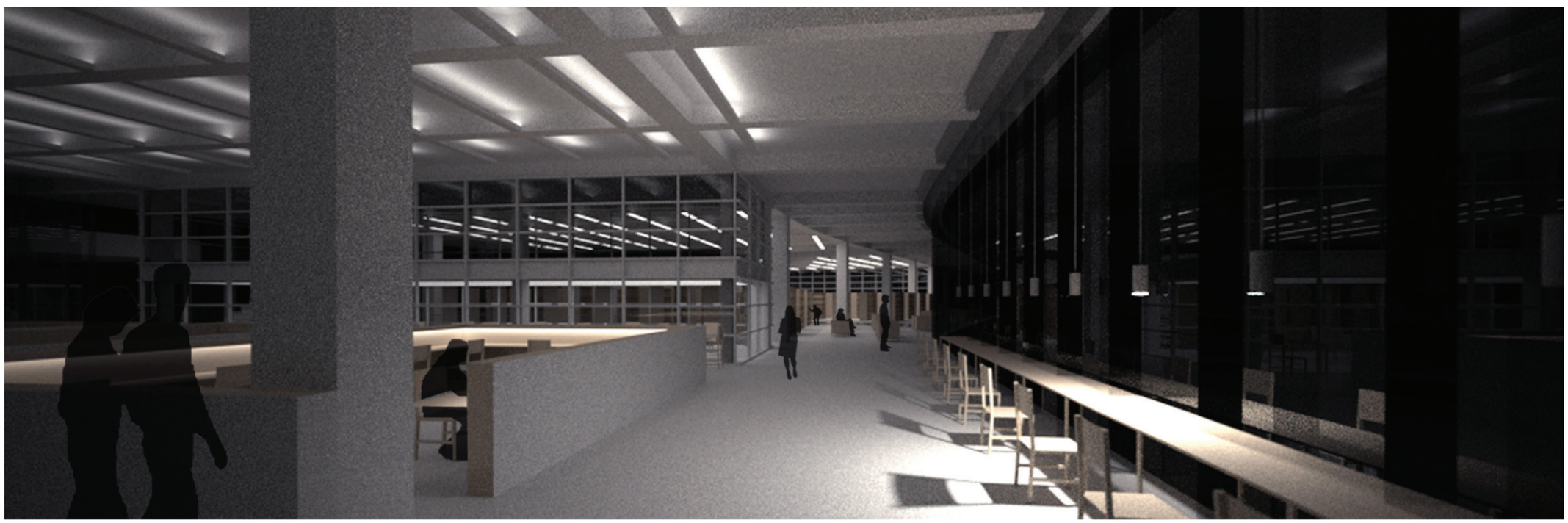
Freihandbereich-Lesesaal-Lesegarten



Verwaltungsgebäude

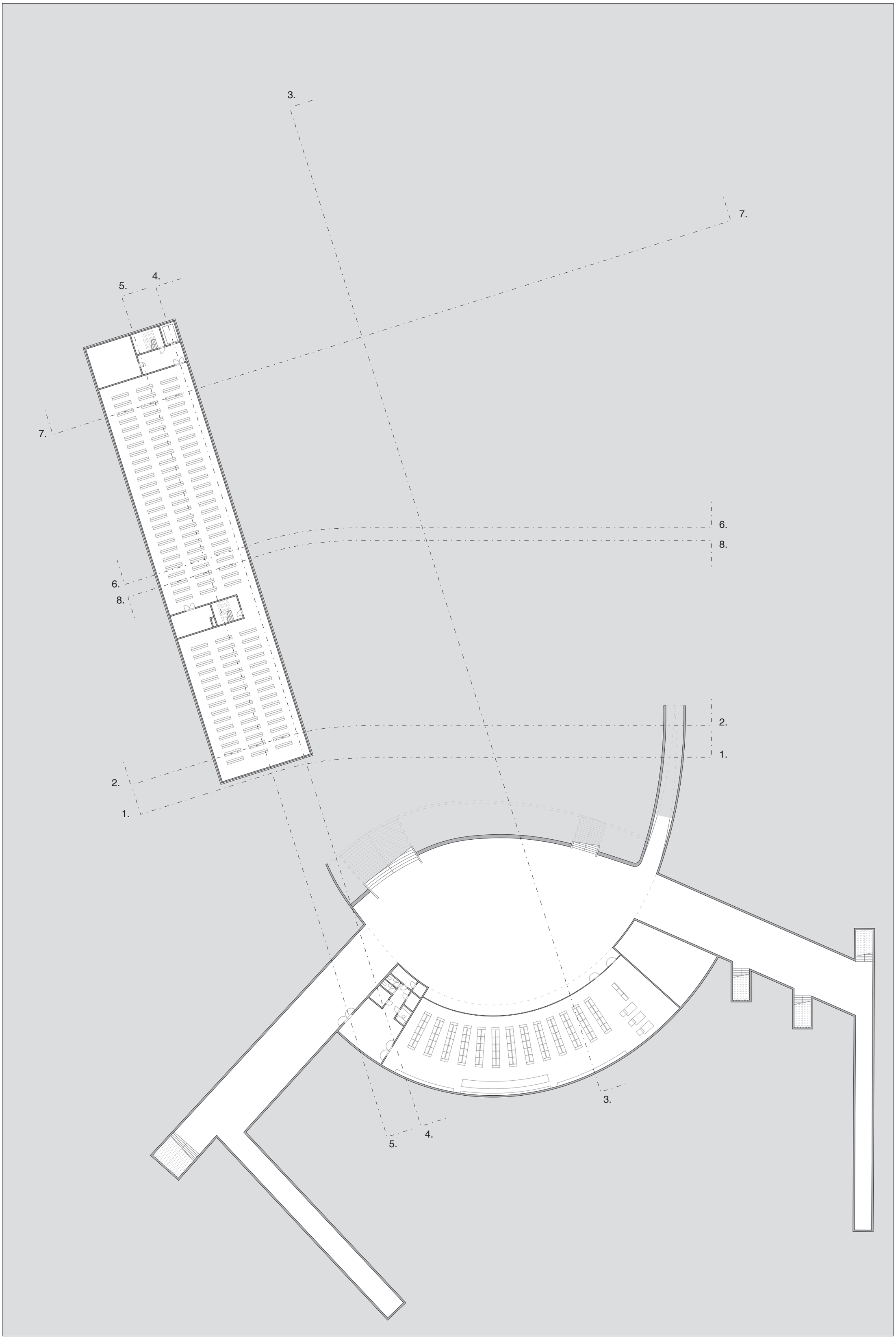


Freihandbereich-Eingang



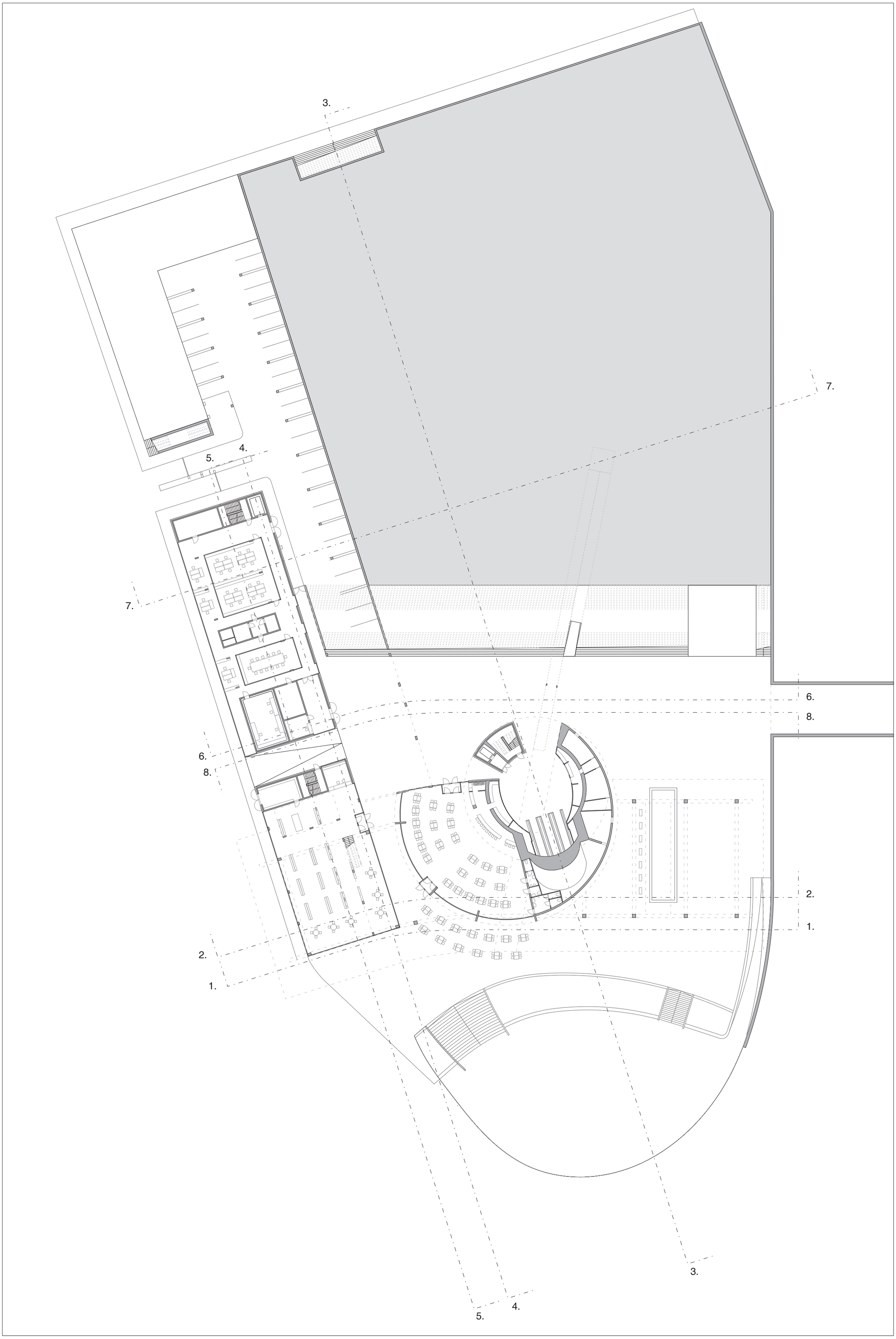
Lesesaal

PLÄNE



23.

untergeschoss 1:500



N

24.

erdgeschoss 1:500

Freiflächen

Holz
Bodenbelag

Bäume

3.
4.
5.
7.
6.
8.
2.
1.
A
B
C

N

25.
obergeschoss 1:500

Freiflächen

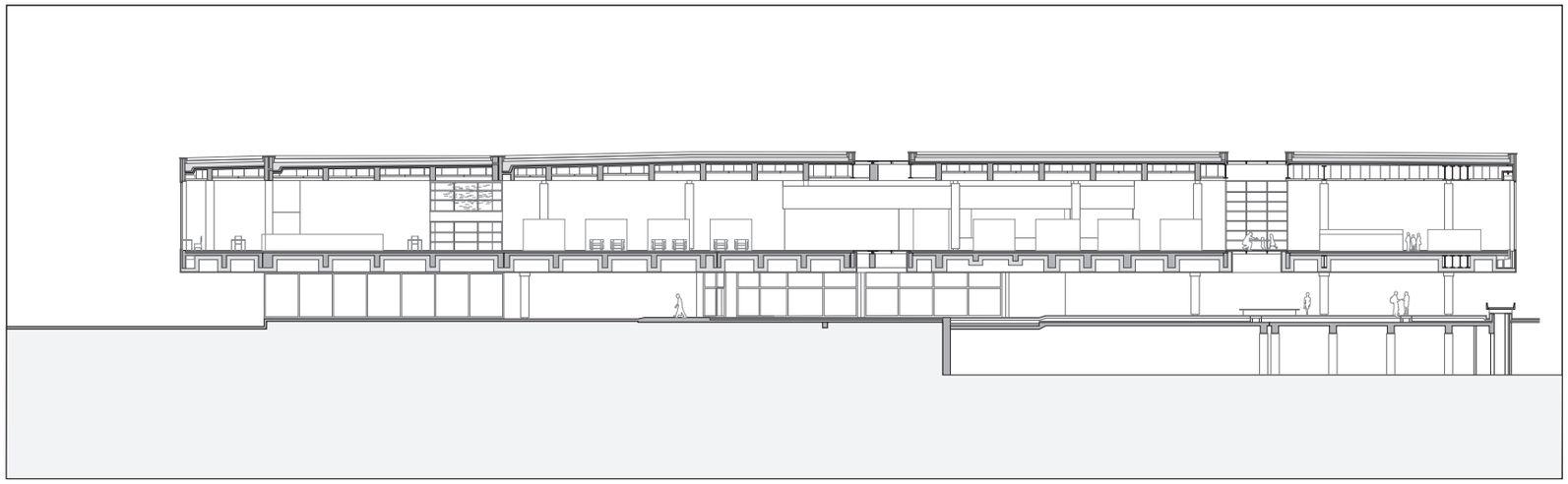
Holz
Bodenbelag

Bäume

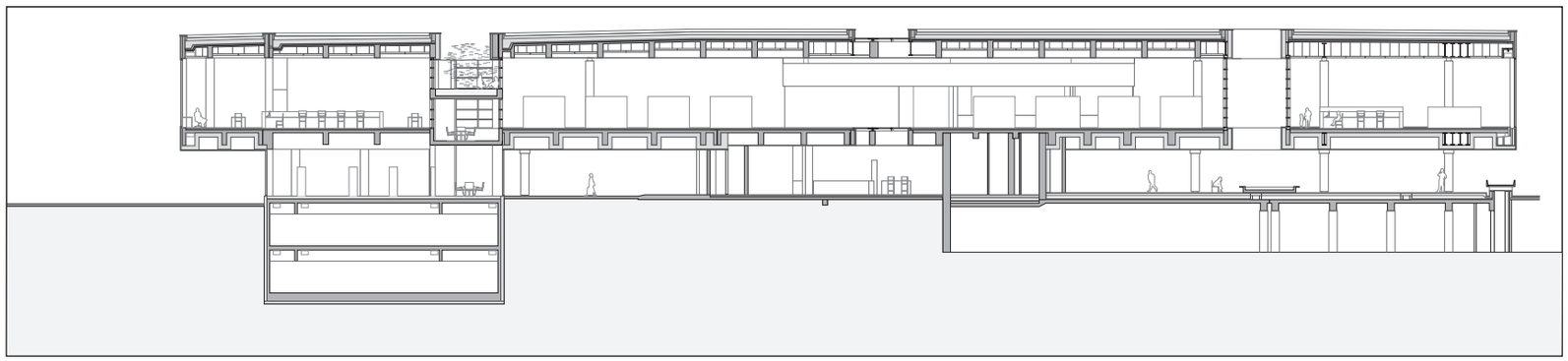
3.
4.
5.
7.
6.
8.
2.
1.

N

26.
draufsicht 1:500



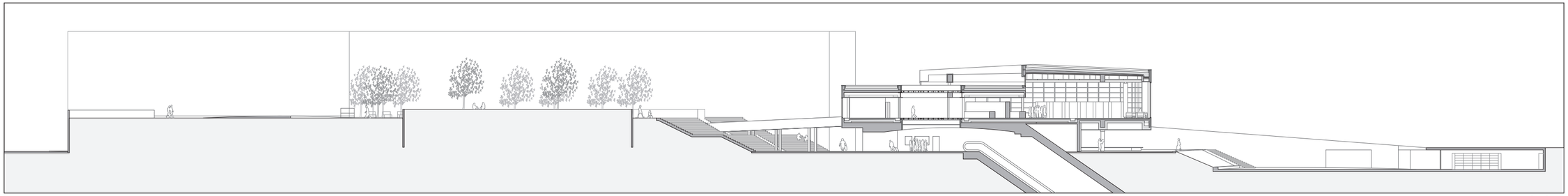
1.-1.



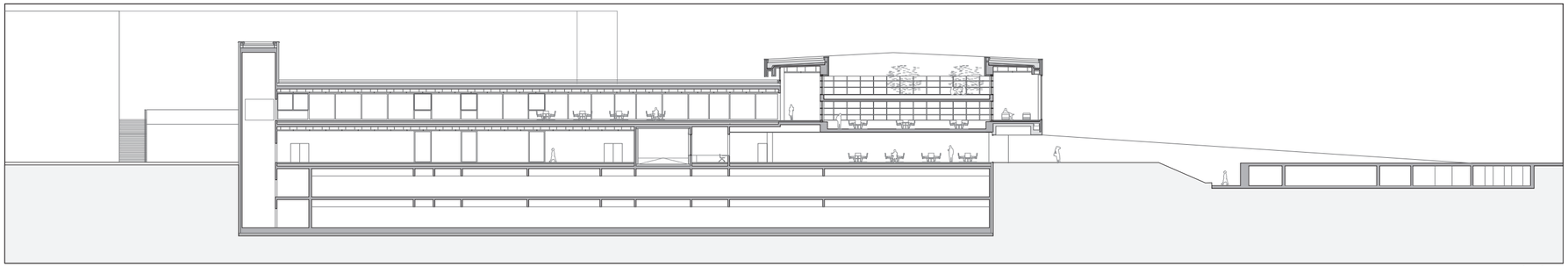
2.-2.

27.

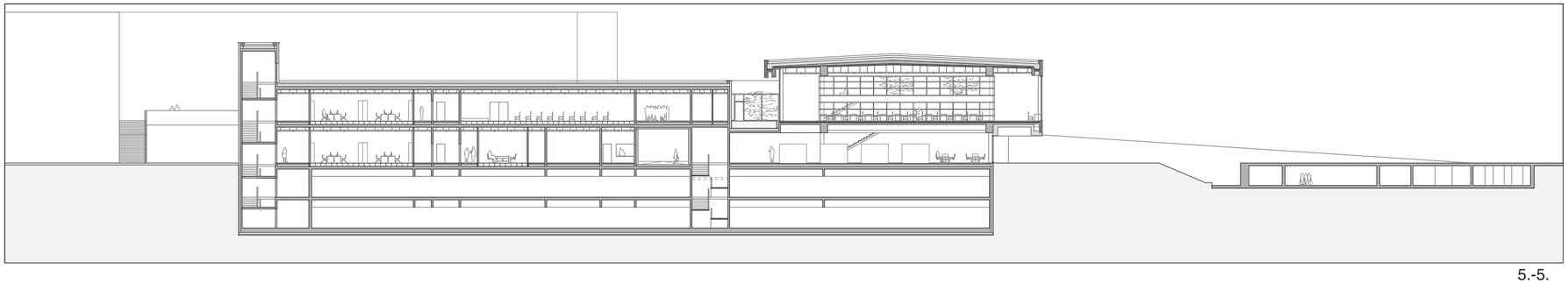
schnitte 1:500



3.-3.



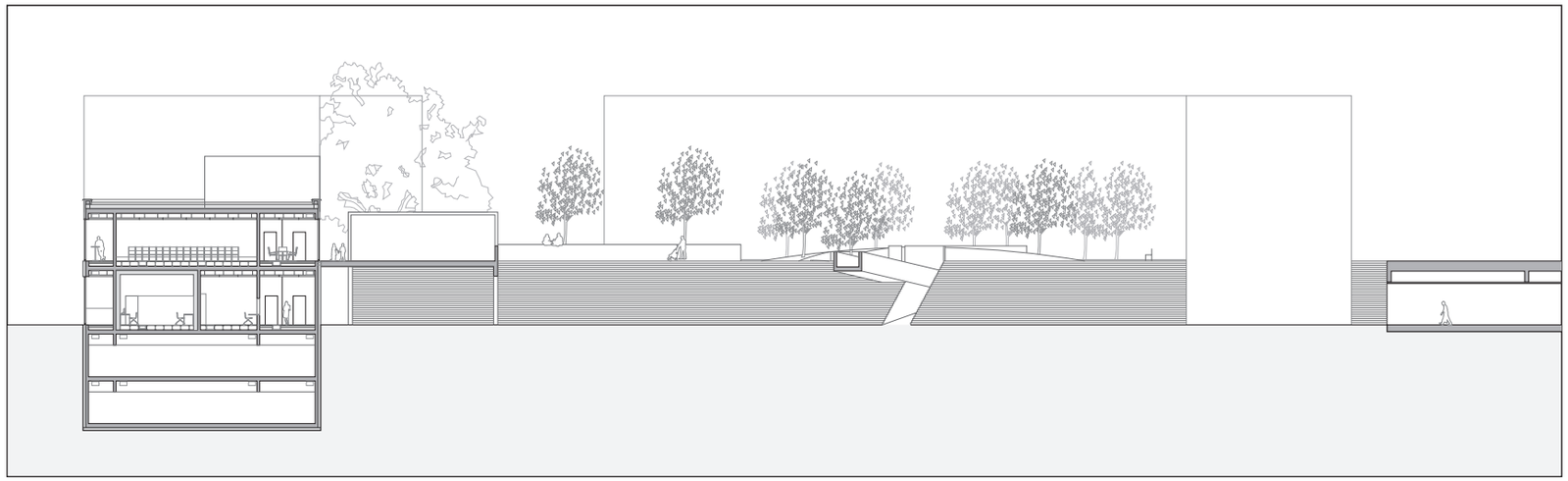
4.-4.



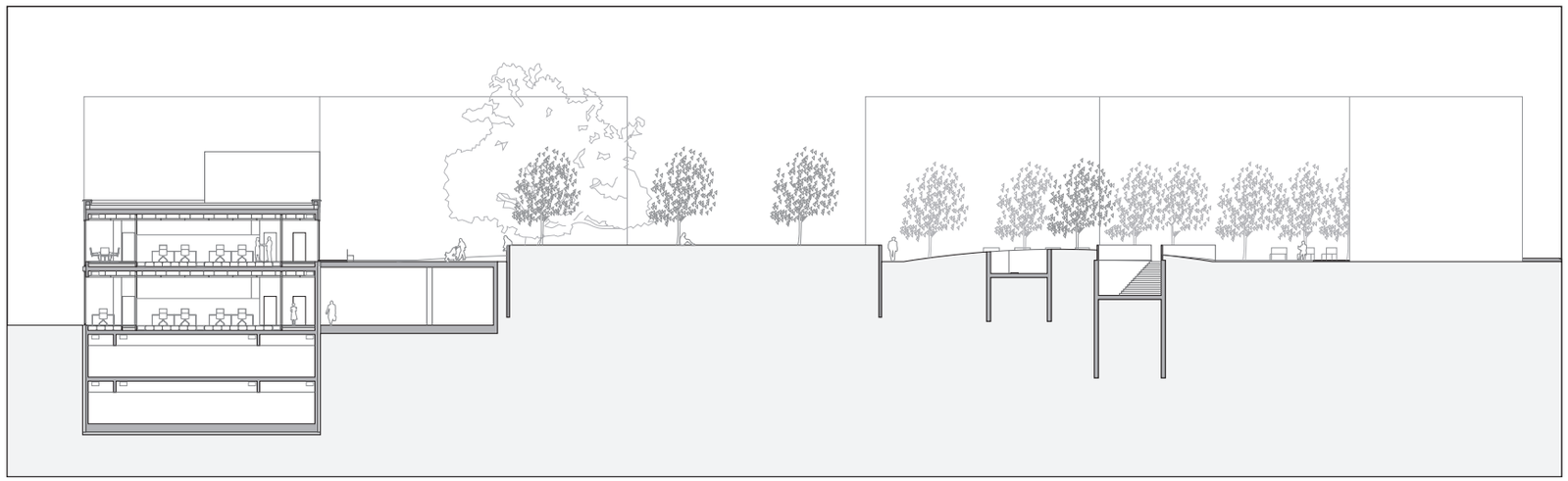
5.-5.

28.

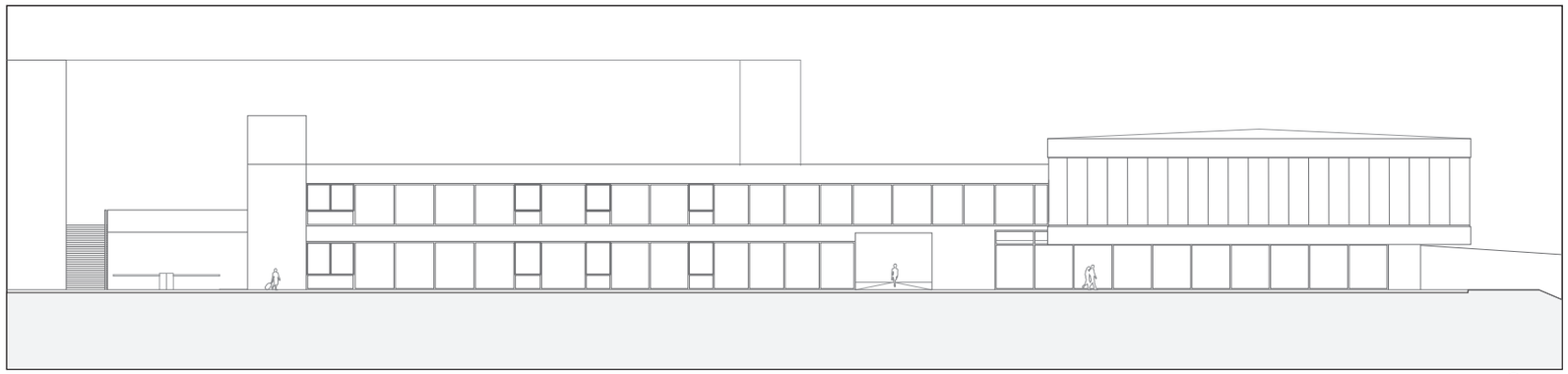
schnitte 1:500



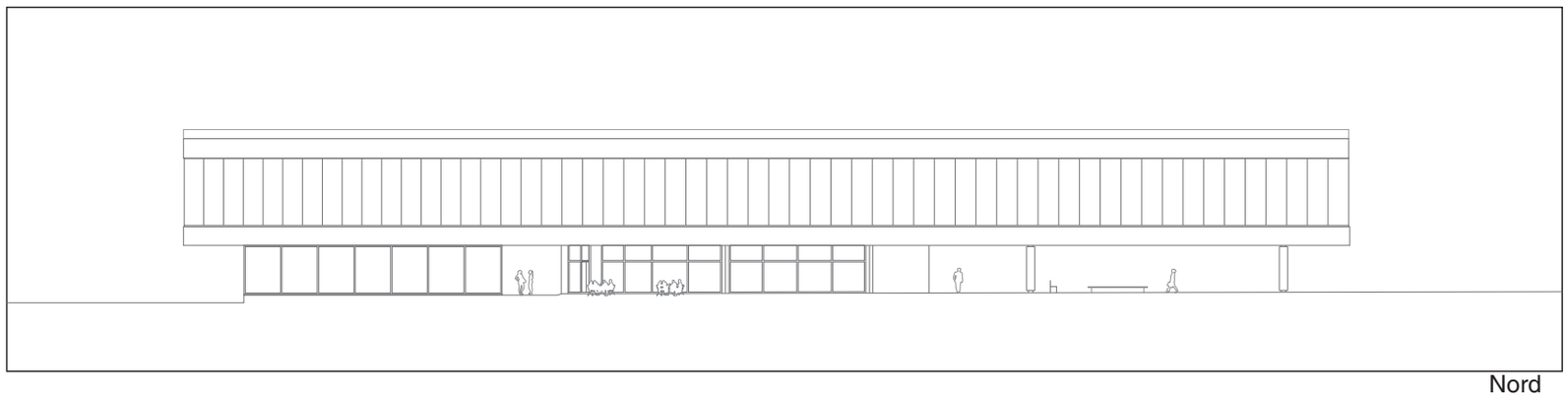
6.-6.



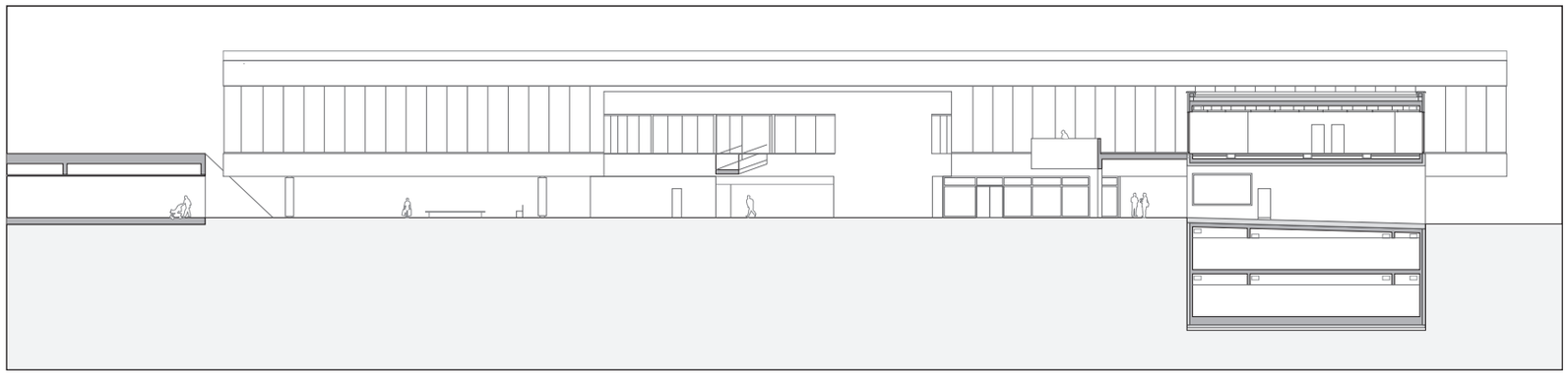
7.-7.



Ost



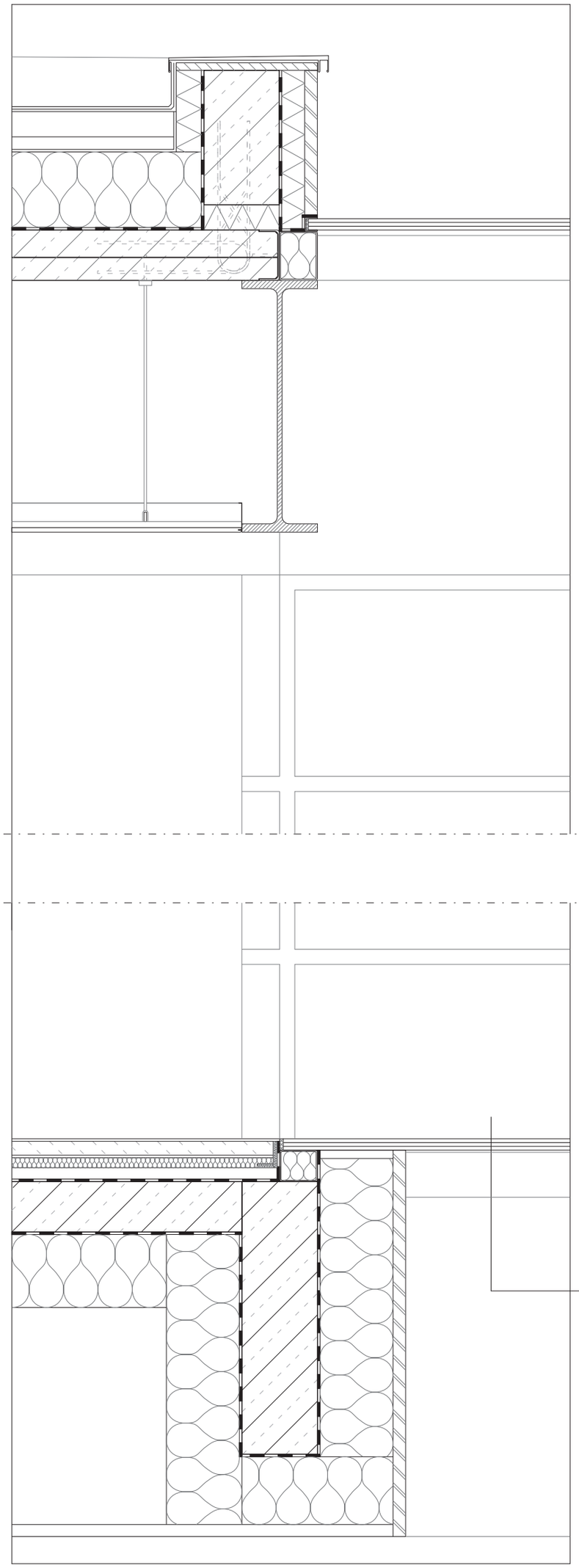
Nord



Süd / 8.-8.

30.

ansichte 1:500



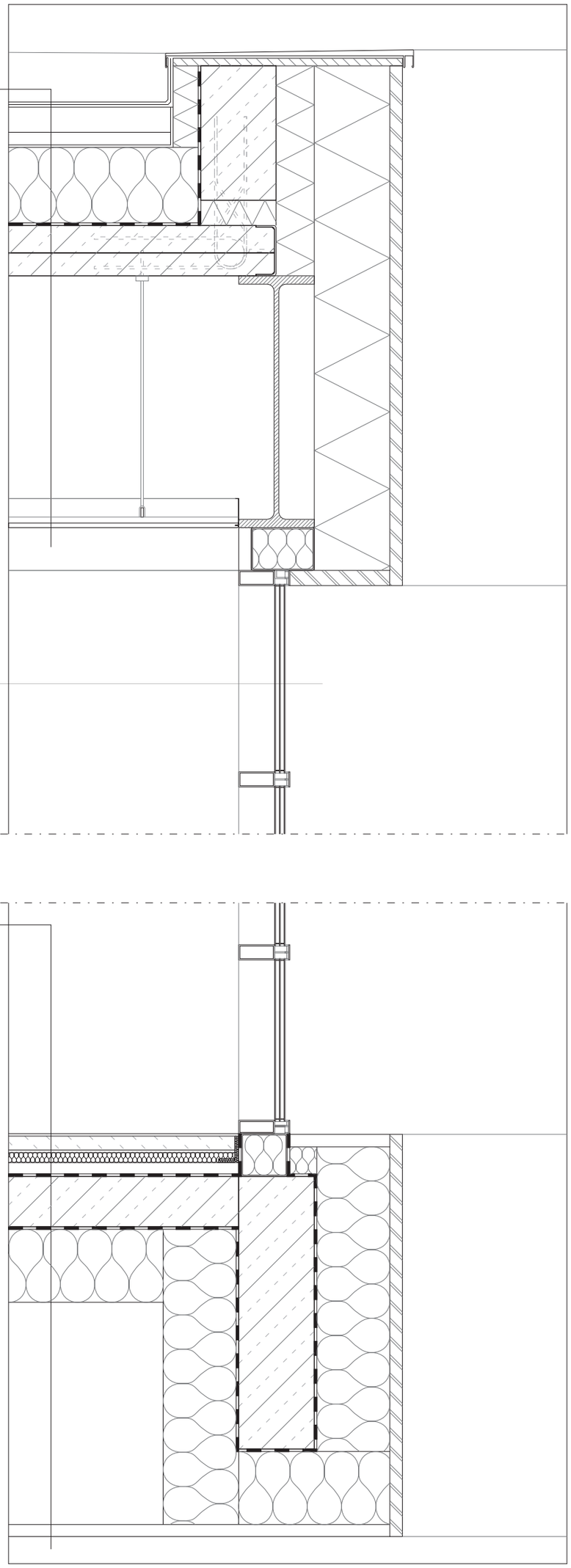
Blechdeckung mit eingebaute Solarzellen
3 mm Trennlage
24/100 Unterkonstruktion
30/50 Lattung mit Hinterlüftung
Windbremse
30 cm WD Mineralwolle
Dampfbremse
10 cm Stahlbeton mit 3% gefälle
10 cm Stahlbeton (bestand)
Abgehängte akustische Decke

Sonnenschutz- / Wärmeschutzglas (12-4-12-4-12, Kr)
Thermisch getrennte Fassadenelemente

4 mm Linoleum (acoustic)
6 cm Estrich
PE Folie
4 cm Trittschalldämmung
6 cm Beschüttung
Dampfsperre
20 cm Betondecke (Bestand)
30 cm WD Mineralwolle
abgehängte Blechpaneele
auf entsprechende Unterkonstruktion

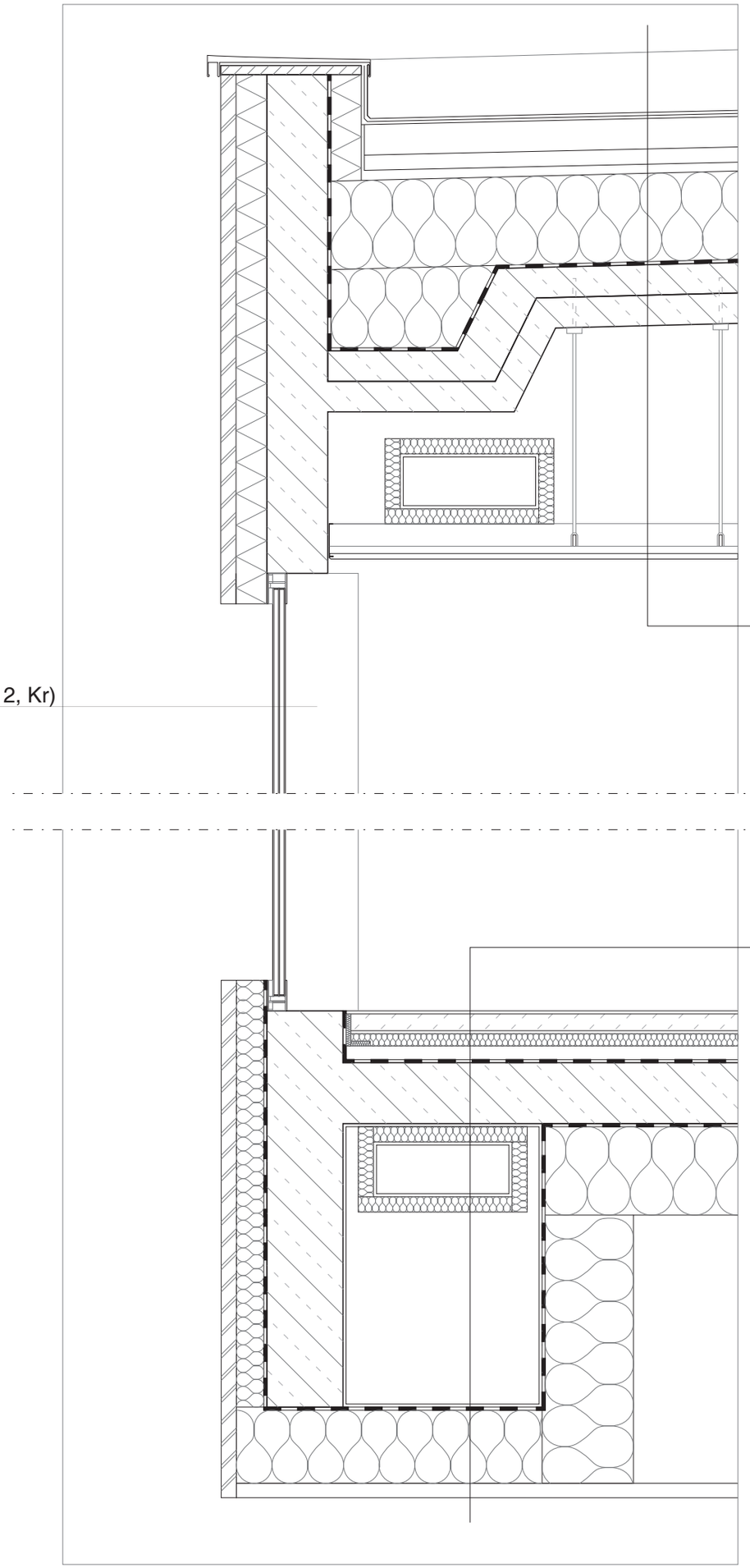
45 mm VSG 3-Schichtig (begehbar)
18 cm Rahmen aus halbe I-Träger

A-A



B-B

31.
fassadenschnitte 1:20



Sonnenschutz- / Wärmeschutzglas (12-4-12-4-12, Kr)
Thermisch getrennte Fassadenelemente

Blechdeckung mit eingebaute Solarzellen
3 mm Trennlage
24/100 Unterkonstruktion
30/50 Lattung mit Hinterlüftung
Windbremse
30 cm WD Mineralwolle
Dampfbremse
10 cm Stahlbeton mit 3% gefälle
10 cm Stahlbeton (bestand)
Lüftungskanal mit 5 cm Wärmedämmung
Abgehängte akustische Decke

4 mm Linoleum (acoustic)
6 cm Estrich
PE Folie
4 cm Trittschalldämmung
6 cm Beschüttung
Dampfsperre
20 cm Betondecke (Bestand)
Lüftungskanal mit 5 cm Wärmedämmung
in besehendem Lüftungsschacht
30 cm WD Mineralwolle
abgehängte Blechpaneele
auf entsprechende Unterkonstruktion

C-C

[redacted] 32.
fassadenschnitt 1:20

Fußnoten:

1. Frisnyák, Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája (Die Chronik des Ungarischen Verkehrs) seite 71.
2. Heim, Ernő über den Neuen Südbahnhof in: Magyar Építőművészet 62/5
3. György Kővári über den Umbau des Südbahnhofs in: Magyar Építőművészet 78/3
4. Százötven éves a Déli pályaudvar (Der Südbahnhof ist 150 jahre alt), 3. Teil in: Indóház 2007. November

Weitere Quellen:

Kubinszky Mihály: Volt egyszer egy déli vasút (Es war einmal die Südbahn), Magyar Szemle X./7.-8.
Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch–Ungarische Monarchie, Bd. 3. Wien, Teschen, Leipzig, 1898.

Bilder:

2., 3. Seite: Alle Abbildungen aus dem Archiv der Stadtbibliothek Budapest (Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár)

Ausnahmen:
3. Seite mitte, rechts: Postkarte, 1966. (retronom.hu)
5. Seite: Eigene Aufnahmen