

Erläuterung und Begründung des städtebaulichen Konzepts

Der Westbahnhof ist derzeit der wichtigste Verkehrsknotenpunkt in Wien, mit der größten Überschneidung von Verkehrsträgern in der Stadt - 2 U-Bahnen, 6 Straßenbahnen, 8 Regional-Buslinien und der gesamte Nah- und Fernreiseverkehr von und nach Westen.

Wenn man davon ausgeht, dass in der Zukunft ein Zentralbahnhof an anderer Stelle entstehen wird, so wird das hauptsächlich den Durchzugs-Fernverkehr mit den ICE-Zügen vom Westbahnhof abziehen; er wird immer eine zentrale Bedeutung als Kopfbahnhof mit der für Wien bedeutendsten Zielrichtung Westen behalten.

Durch Arrondierung der Gleiskörperflächen können nördlich und südlich des Einfahrts-bereiches bis zur Schlossallee Flächen gewonnen werden, die die Chance bergen, die Stadtteile beiderseits des Gleiskörpers aufzuwerten und zu verbinden.

Im unmittelbaren Bereich des Kopfbahnhofs wird ein städtebauliches Ensemble vorgestellt, das als Endprodukt eine differenziert gestaltete Baukörperkomposition darstellt, die von ihrer Gestik sowohl

- die zu erhaltende denkmalgeschützte Bahnhofshalle berücksichtigt,
- den Standort im Stadtgefüge markiert,
- auf die unterschiedlichen Annäherungswege und Sichtachsen individuell reagiert,
- zukünftige Entwicklungen, wie z.B. "Liegender und Stehender Turm" am Eingang zur Mariahilferstraße berücksichtigt
- und wesentlich in allen Entwicklungsetappen, die sich in verschiedenen Szenarien unterschiedlich ergeben können, jeweils eine in sich komplette Gestalt-Figur ergeben.

Baufeld A1 und Blickachse Innere Mariahilferstraße nach außen:

Hier wird ein komplexerer Baukörper vorgeschlagen, der eine suggestive Anziehungskraft von der Stadt kommend ausüben soll, unterstrichen durch eine Fußgänger-Brückenverbindung diagonal über die Kreuzung Gürtel, abspringend am "Stehenden Turm" und richtungsweisend in den Knotenpunkt zwischen "Blauem Haus" und Bahnhofshalle eindringend.

Das Blaue Haus wird in seiner blockhaften Form als Basis verwendet für eine vorkragende, leicht zur Seite geneigte Bauskulptur - Teil eines "niedrigen Hochhauses" (günstigere Lastabtragung, Richtung der oberen Baukörper entspricht dem U-Bahn Verlauf). Dargestellt wurde der Neubau des Volumens "Blaues Haus", weil sich die Funktion "Verkaufsflächen"- Kaufhaus - in einer neuen Struktur besser vorstellen läßt; es ist mit dieser Konzeption auch möglich das Blaue Haus zu erhalten, die Fassaden neu zu gestalten, teilweise zu entkernen und mit dem Aufbau in gleicher Gestalt zu überbauen.

Baufeld A3

Eine ca. 100 m hohe Hochhausscheibe, leicht schräg an der Felberstraße stehend, weitet die Figur den Straßenraum nach Westen zum Vorplatz Nord auf und fasst den Europaplatz am nördlichen Ende.

Auf dem freien Baufeld ohne größere Einbauten kann unmittelbar gebaut werden, sobald die Kurzparker verlagert sind; mit entsprechenden Tiefgaragen ist der Bauteil unabhängig von der übrigen Parkplatzsituation errichtbar.

Im Erdgeschoß ist in Fortsetzung der unteren Bahnhofshalle eine Verkaufsfläche - "Mall" - vorgesehen mit Mezzanin-artiger Ebene im Anschluß ans Gleisniveau.

Falls mit dem Denkmalschutz vereinbar, kann die Kante der Mezzaninebene "landschaftlich" gestaltet werden.

Die Vorfahrt für das Bürohaus darüber und eine Eingangssituation vom Europaplatz in die Verkaufsflächen ergeben sich vom äußeren Gürtel, samt Garageneinfahrt.

Baufeld A2

Zwischen den beiden Hochhäusern schließt sich das Ensemble mit einem Riegel parallel hinter der Bahnhofshalle über dem neu hergestellten Querbahnsteig. Dieser unabhängige Bürobau hat beiderseits der Gleisanlagen je einen Erschließungskern mit Vorfahrt und Lobby. Die Überdachung des Querbahnsteiges wird als Verteiler- und Flucht-Ebene verwendet.

Parallel unterhalb verläuft die Lieferstraße für die Verkaufs- und Lagerflächen im Gürtelniveau der alten Bahnhofshalle, die ebenfalls die Autozufahrt für "Auto im Reisezug" darstellt. Eine Zufahrt wurde in die neue Vorfahrt Nord integriert, die Ausfahrt erfolgt über das Baufeld A1 niveaugleich in die Langauergasse.

Es erscheint sinnvoll, die Ebene des Gleisanschlusses unterhalb des "Riegels" zu erweitern. Eine notwendige geringfügige Kürzung der Gleise kann durch 2 verlängerte Gleise kompensiert werden. (Eine ähnliche Problematik wurde beim neugeplanten Lehrter Bahnhof in Berlin akzeptiert.)

Die alte zweischiffige Bahnhofshalle wird auf Gürtel-Niveau im westlichen Schiff als Verkaufsfläche umgebaut, das vordere, östliche Schiff als Vorfeld und Bewegungszone mit individuellen Verkaufsständen vergibt damit einen Teil seiner Kapazität als Bahnhofshalle - die Bahnhofsfunktionen (Kassen, Info etc.) werden auf das Gleisniveau verlegt, wo durch Verschiebung der Gleisenden nach Westen eine Hallenachse vorgelagert wird:

diese, von der Kapazität ähnlich wie derzeit, ausgelagerte neue Bahnhofshallenerweiterung wird über einen Gelenksbau mit dem "Blauen Haus" verbunden, sodass hier eine durchgängige

Kommunikation von Mariahilferstraße bis Felberstraße auf beiden Niveaus - Gürtel und Gleiskörper - stattfindet.

Der Bahnsteigbereich im Anschluss an die Bahnhofshalle wird mit einem leicht geschwungenen Glasdach überdacht. Eine Stegverbindung wird in der Dachkonstruktion quer übergeführt von der Langauergasse zur Felberstraße in Höhe Hackengasse, wobei eine einläufige Stiegenverbindung auf jeden Bahnsteig mündet.

Die Konstruktion der Überdachung der Bahnsteige besteht aus einer großen verglasten Stahlkonstruktion in Form eines Tonnendaches. Als Haupttragelemente des Daches wirken unterspannte Polonceau-Träger aus Stahlhohlprofilen, zwischen denen eine leichte Stahlgitterschale gespannt ist. Nur wenige Stützen am Rand des Daches bewirken, zusammen mit der sehr leicht und filigran wirkenden Konstruktion, einen freundlichen und hellen, auch technisch hochwertig wirkenden Gesamteindruck.

(Bereiche der ÖBB - mit Einblick in die Halle - könnten im unteren Teil des Riegels untergebracht werden.)

Baufeld A4 - Vorfeld Nord

Entlang der Felberstraße ist eine neue großzügige Vorfahrt für den Individualverkehr vorgesehen mit einem Parkhaus und einer 40 m hohen Büroscheibe an der Kante Felberstraße.

Sowohl Parkhaus als auch der aufgesetzte Büroriegel wurden von der derzeitigen Flucht Felberstraße zurückversetzt, sodass ein 40 m Baulinien-Abstand eingehalten ist.

Die Verkehrssituation wurde im Hinblick auf eine bessere Funktionalität der Vorfahrt für den Individualverkehr mit den vielen Funktionen wie

- Kiss & Ride
- Kurzparker
- Park & Ride
- Lieferverkehr
- Auto im Reisezug
- Fußgänger
- Vorfahrt Büroriegel auf A2

sowie die Überlegungen der Ausmündung bzw. Untertunnelung der neuen B 224 optimiert. Sie kann in dieser Form mit einem kreuzungsfreien Knoten an der Hackengasse funktionieren, sowohl mit Untertunnelung des Gürtel für den Linksabbieger aus der B 224, als auch mit einer oberirdischen Ausmündung vor der Pelzgasse.

Teilgebiete B & C

Sobald die Verkehrslösung im Kreuzungsbereich Felberstraße/Gürtel erstellt ist, kann eine inzwischen auf Gleisniveau errichtete B 224 samt Untertunnelung im Westende von C in Betrieb gehen und die Überplattung könnte sukzessive auf vorbereiteter Tragkonstruktion von Osten nach Westen vorangetrieben werden, wobei jeweils die zugehörigen Teilabschnitte überbaut werden können:

Im Bauteil B bis zur Schweglerbrücke in 2 oder 3 Abschnitten eine modulare Entwicklung von Gewerbehöfen, Gründerzentren und kleinen Büroeinheiten.

Im Bauteil C ab Schweglerbrücke wird eine Wohnbebauung als formales Bindeglied zu den funktional-strengerer Bauformen der Gewerbehöfe und Gründerzentren ebenfalls in sehr klaren quergestellten Riegelbauten vorgeschlagen, die mit Glaswänden gegen die Gleisanlagen abgeschirmt sind, sodass angenehme Grünräume dazwischen entstehen.

Im Bereich des kleinen Parks vor dem Institut für physikalische Medizin wird axial gegen-über die Grünbrücke vorgesehen. Rechts und links flankiert von etwas niedrigeren Bauten für Nahversorgung und Kindergarten springt die leicht geschwungene Brücke von der harten Kante der Überplattung am Hochpunkt der Felberstraße ab und führt über die Bahngleise in den südlich der Bahntrasse gelegenen Bauteil D, wo sie in großer Höhe endet bzw. über einen landschaftlich gestalteten Park zum Niveau Mariahilferstraße mit Serpentinrampen, Stiegen und Liftverbindung hinunterführt. Jenseits der Grünbrücke werden freiere Formen angewendet, es wenden sich die Grünflächen nach außen bzw. das Wohngebäude wird in frei bewegter Form durch einen Grünpark geführt, der auch der angrenzenden Bebauung zur Verfügung steht. An der diagonal zur Felberstraße stehenden Neubergenstraße endet die Wohnbebauung. Wo die Felberstraße langsam absinkt und der Ausblick nach Süden durch die auf Niveau bleibenden Gleisanlagen verdeckt wird, sind Gewerbebetriebe mit größeren Hallenmaßen vorgesehen.

Erschließung

Die erstklassige Erschließung des Westbahnhofs mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine Gegebenheit:

- Bahn Nah und Fern
- 2 U-Bahnen
- 6 Straßenbahnen
- 8 Busse

Die Umstiegsrelationen sind günstig.

Der Individualverkehr wird getrennt von der Vorfahrt für Taxi und Busse, die weiterhin mit erweiterten Flächen am Vorfeld Ost funktioniert.

Das Vorfeld Nord wird zu einer leistungsfähigen Vorfahrt umgestaltet und braucht einen entsprechenden Zubringer. Es wird eine Unterführung der Felberstraße sowie der vom Gürtel rechts abbiegende Fahrstreifen der B 224 Richtung Ost im Kreuzungsbereich Hackengasse vorgeschlagen, wodurch hier der Vorfahrtsverkehr ampelfrei geführt werden kann. Die westwärts führenden Richtungsfahrbahnen bleiben oberirdisch.

Der am Gürtel links abbiegende Ast der B 224 nach Osten bleibt, wie in der Ausschreibung vorgegeben, unterirdisch. Ein Tunnel hierfür wird für die ganze Entwicklungslänge des Teilgebietes A vorgesehen, jedenfalls aber funktioniert die Knotenlösung für die Vorfahrt auch wenn der Tunnelbau in diesem Bereich ausgesetzt würde - es taucht dann die ganze B 224 vor dem Parkhaus auf und mündet in die Felberstraße vor der Ausfahrt Vorplatz Nord.

Die Anlieferung für die Verkaufsflächen, den Bahnhof und die Zufahrt für "Auto im Reisezug" erfolgt ebenfalls vom Vorfeld Nord und führt unter dem neuen Querbahnsteig durch, wo sich die Lagerflächen und Lastenlifts anschließen. Die Ausmündung für "Autos im Reisezug" wurde an den Bahnsteig 1+2 verlegt um beim Zugang Nord nicht zu behindern; eine Rampe führt vom Gürtelniveau auf das Bahnsteigniveau (kann im Falle der Nichtbenutzung geschlossen gehalten werden - Kippplattform) und weiter auf die Laderampe.

Bei der Ausfahrt im Süden in die Langauergasse ist eine Rampe in den Luftschutzbunker einzuschneiden um die Durchfahrtshöhe von 4,50 m auf die ganze Länge zu gewährleisten. Die Abfahrt Richtung Mariahilferstraße erfolgt derzeit über die Gerstnerstraße - eine leistungsfähigere Abfahrt könnte Richtung Westen führen, wenn man aus der Langauergasse kommend das Teilgebiet E an der Kante des Gleiskörpers quert über die Zwölfergasse, im Teilgebiet D die Auffahrtsrampe Schmelzbrücke unterfährt und eine neue Einbindungsstraße in die Avedikstraße errichtete.

Fußläufiger Verkehr

Die 2 großen Zäsuren im Stadtgefüge sind der Gürtel und der Gleiskörper. Die Überquerung beider dieser Barrieren soll für den Fußgänger einfacher und attraktiver gemacht werden, was einerseits durch die architektonische stadträumliche Gestaltung erreicht werden kann.

Hier wurde mit der skulpturalen Ausformung des niedrigeren Hochhauses an der Maria-hilferstraße ein Akzent gesetzt, der bereits optisch die Entfernung reduziert, Neugierde weckt und zum Hingehen verleitet. Andererseits wird auch eine materielle Erleichterung der Überquerung angeboten mittels eines Steges, der diagonal den Kreuzungsbereich Maria-hilferstraße-Gürtel quert, seinen Aufgang neben dem "Stehenden Turm" von Coop Himmel-b(l)au hat und in den Gelenkbau zwischen "Blauem

Haus" und Bahnhofshalle eindringt. Die Brücke könnte auch in gedeckter Form ausgefertigt werden - eine oberirdische Überführung wird, sofern Aufstiegshilfen vorhanden sind und ausreichender Wind- und Wetterschutz angeboten wird, wesentlich besser angenommen als eine Unterführung.

Zur Reduktion der Barrierewirkung des Bahnhofs- und Gleiskörpers werden mehrere Fußgängerquerungen angeboten:

- die durchgehende Verkaufsebene auf Gürtel-Niveau durch das "Blaue Haus" - die alte Bahnhofshalle in den Kaufhaus-Magneten im Erdgeschoß des Hochhauses Felberstraße;
- die durchgängige Hallenverbindung auf Bahnsteig-Niveau von der Langauergasse (Ausgang U3) oder der Brückeneinmündung zur Vorfahrt Nord;
- eine weitere Querverbindung direkt darüber, die als Verteilerebene und Fluchtweg-ebene für die Büro-/Hotelscheibe auf A2 dient;
- eine Stegverbindung in Mittellage der Bahnsteiglänge mit Stiegen- und Liftanbindung in der Langauergasse und bei der Felberstraße. Von hier sind die Bahnsteige über einläufige Treppen aufgeschlossen, sodass z.B. Monats- und Jahreskartenfahrer unmittelbar zu den Zügen kommen. Aber auch für die Verbindung der beiden Bezirks- teile rechts und links der Bahntrasse ist der Steg, der in der Höhenlage der Kon- struktion des Hallendaches über den Bahngleisen liegt, eine attraktive wetterge- schützte Verbindung;
- die existierende Schweglerbrücke, die nach dem Bau der B 224 vom Duchzugsverkehr weitgehend entlastet wird und für Fußgänger attraktiviert werden kann;
- die Grünbrücke mit parkähnlichen Ausformungen auf beiden Seiten.

Realisierungsphasen auf Teilgebiet A

Die Vermarktung potenzieller Bauflächen stellt eine Voraussetzung für Investitionen der ÖBB in den Bahnhof selbst dar. Außerdem sollte ein signifikantes neues Gebäude der Gesamtentwicklung einen psychologischen Ansporn und die notwendige Aufbruchstimmung vermitteln.

2 Bauplätze kommen dafür in Frage und beide könnten als Solitär auch bestehen bleiben:

A1 - das "Blaue Haus" in der Version Neubau oder auch in der Version Umbau des Bestandes und Aufbau eines skulpturalen Kopfbauwerks. Es würde die finanziellen Mittel freisetzen, die ersten organisatorischen und auch baulichen Maßnahmen zu setzen;

A3 - den Hochhausbau in der Felberstraße vorzubereiten:

Die Kurzparkzone auf A3 müsste provisorisch im Parkhaus auf A4 eingerichtet werden, wofür einige Umbaumaßnahmen notwendig sind. Danach steht ein vollkom- men abgekoppelt bebaubares

Grundstück zur Entwicklung zur Verfügung. Der im Abstandsstreifen zur Felberstraße liegende Tunnelabschnitt der B 224 wird mit der Tiefgarage mitgebaut.

A2 - Ein Umbau der bestehenden Bahnhofshalle in eine Verkaufsmall auf Gürtel-Niveau müßte die Basiszone für den Riegelbau über dem Querbahnsteig miteinschließen, wobei die Ladenstraße und die Verlegung des "Auto im Reisezug" inkludiert sind.

A1' - Parallel dazu und wieder unabhängig kann der Hotelbau auf A1 an Stelle des Bahnhofsbetriebsgebäudes errichtet werden. Die Betriebsleiteinrichtungen werden provisorisch ausgelagert und können schließlich im neuen Gebäude wieder integriert werden. Die Büroflächen auch nach innen in die Bahnsteighalle orientiert.

A2' - Der Querriegel über dem Querbahnsteig ist seitlich abhängig von der Errichtung der Erweiterung obere Bahnhofshalle, Querbahnsteig und Ladenstraße. Über der Hallenüberdachung entsteht auf der Verteilerebene ein eigenständiger Bauplatz mit 2 Vorfahrten und Erschließungskernen, je einmal in der Langauergasse und einmal an der Felberstraße neben dem neuen Zugang von der Vorfahrt Nord.

A4 - Der Vorplatz Nord wird in der etwas ertüchtigten Form bis zuletzt bestehen bleiben, da das Parkhaus für den Betrieb des Bahnhofs durchgehend weiter verwendet wird und auch Parkplätze für die Errichtung des Querriegels auf A2 vorgehalten werden müssen. Für die Phase der Neuorganisation der Vorfahrt und damit des Abbruchs des bestehenden Parkhauses müssen Ersatzparkflächen im anschließenden Gelände Bereich B geschaffen werden, wofür das Gelände entsprechend geräumt werden muß. In einem Zug mit der Schaffung der neuen Verkehrslösung, des neuen Parkhauses wird auch der Tunnelabschnitt davor entlang der Felberstraße miterrichtet und das Bürohaus bis 40 m Höhe hergestellt.