

Erläuterung und Begründung des städtebaulichen Konzepts:

Teilgebiet A:

Grundsätzliche Sichtweise des Entwurfes ist die Entwicklung eines robusten städtebaulichen Leitbildes, das nach seiner Widmungsumsetzung längerfristig bestehen kann und das Entwicklungs- und Kaufkraftpotential des Bahnhofes und des städtischen Planungsraumes ausschöpft.

Dies gilt im besonderen für die Teilgebiete A1 und A3, hier muss die Nähe der Mariahilferstraße, der Innenstadt, sowie der Westbahnhof als besondere „Transportdrehscheibe“, Fernverkehr, Regionalverkehr, U-Bahnknotenpunkt und Straßenbahnverbindungen als spezifisches Entwicklungspotential städtebaulich weiterentwickelt werden und als Option genützt werden.

Eine durchgehende öffentliche architektonisch großzügige Mall = im Inneren mehrgeschossige Passage; beginnend von der Äußeren Mariahilferstraße, im Zentrum die Bahnhofshalle mit beiden Hauptverteilerebenen bis zum Teilbereich A3 Aus- und Eingang Felberstraße, Gürtel, bildet die Hauptverbindung von der aus eine etappenweise Realisierung und selbständige Verwertung durch verschiedene Nutzer ermöglicht wird.

Zentrum der Mall ist die Bahnhofshalle, wo Stadtgeschehen und Bahnhof einer intensiven architektonisch räumlichen Wechselwirkung entsteht.

Teilgebiet A2:

Erhaltung des denkmalgeschützten Bahnhofshalle in ihrer Aus- und Innenwirkung, Entkernung störender Einbauten, sowie Herausarbeitung der beiden Hauptniveaus mit der räumlichen und funktionellen Verzahnung mit der Passagenelementen.

Auf dem Bahnsteigniveau Einbau eines Reisezentrums mit Wartebereich, sowie Verbindung mit der Terrasse beim Europaplatz.

Die Bahnsteige werden mit einer großzügigen gläsernen filigranen Konstruktion (Wetterschutz) überdeckt, was zu einer spezifischen Identität im Sinne der Bedeutung des Ortes führt. „Das Dach als 4. Fassade“.

Teilgebiet A3:

Die öffentliche Mall mit Tageslicht von oben führt vom der Bahnhofshalle zum Hauptein- und ausgang Bereich Felberstraße – Gürtel und gliedert das nördliche Sockelbauwerk. Dieses ist die Basis eines höhervolumigen Baukörpers, der zweigeteilt einerseits die Bauflucht Felberstraße als auch die Baukörperflucht des Bahnhofgebäudes aufnimmt.

Die Bauflucht Felberstraße ist derart angenommen, dass die Option eines niveaufreien Einbiegens von der B224 in den Neubaugürtel gegeben ist.

Teilgebiet A4:

Das Parkhaus Westbahnhof wird im Bestand erhalten 5 Ebenen 637 Stellplätze, ebenso alle verkehrstechnischen Anlagenverhältnisse der B224 im Niveau.

Teilgebiet A1:

Hier wird ein besonderer Eingangsbereich für die durchgehende, mehrgeschossige Mall „Pforte Untere Mariahilferstraße“ entwickelt. Um die bauliche und architektonische Entwicklung im Sinne guter großstädtischer Architektur mit „guter Adresse“ mittel- und längerfristig zu ermöglichen, wird vorgeschlagen auf das „blaue Haus“ längerfristig zu verzichten, und vom Bahnhofgebäude ein Sockelgebäude zur Unteren Mariahilferstraße zu entwickeln. Im Bezug zu der Verformungsempfindlichkeit der U-Bahn-Tunnel nicht zu beeinträchtigen werden zwei höhervolumige Baukörper unter Einhaltung der entsprechenden Sicherheitsabstände bei der Fundamentierung konzipiert, die im Sinne einer Funktionsverschränkung im oberen Bereich durch Brückenelemente verbunden sind.

Bei der Problematik der stadtgestalterischen Verträglichkeit eines Hochhauses im Teilgebiet A im Bezug zum Weichbild der Stadt wird angemerkt, dass der städtebaulich geeignetste Standort nicht im Bereich A3 gesehen wird, sondern näher zur Äußeren Mariahilferstraße neben der Bahnhofshalle = Bereich A1 gesetzt werden soll. Grundsatz der Entwurfsidee ist kein signifikantes Einzelbauwerk zu situieren, sondern im Sinne einer „Rahmenhandlung“ zum Kopfbahnhof zwei höhervolumige differenzierte Baukörper zu planen, die in einem Dialog zueinander stehen. Wobei der städtebauliche Schwerpunkt auf A1 gesetzt wird. Die Höhen der Bauvolumina sind bewusst gestaffelt und auf die umgebende Architektur bezogen.

Bauphasen:

Bei einer Bauphasenverwirklichung sollte zunächst das Teilgebiet A3 realisiert werden, die Raum für die abzusiedelnden Nutzungen (Blaues Haus) ermöglicht, daraufhin erfolgt die Verwirklichung der Baulichkeiten auf A1.

Teilgebiete B und C:

Entlang der Felberstraße werden im Sinne der geforderten Funktionen spezifische Bautypen entwickelt.

Eine durchgehende „sägezahnförmige“ Lärmschutzwand mit Erschließungselementen bzw. Nebenräumen schirmt die bebaute Zone von der Bahnanlage ab, ist zugleich das „Rückrat“ der Gesamtanlage (Abschirmung = 42 dB).

Im Anschluss an das Garagenbauwerk werden in der Folge das Gründerzentrum, Büronutzung, zwei Wohnbereiche von ca. je 150 WE, ein Kindertagesheim, ein Jugendzentrum, ein Seniorenwohn- und Pflegeheim und ein Studentenwohnheim und ein Gewerbegebiet im städtebaulichen Maßstab und architektonischem Charakter der Umgebung entwickelt.

Teilgebiet D:

Hier wurde neben dem Wartungs- und Hinterstellbereiche (Masterplan Werkstätte und Bahnhof) versucht als städtebaulich übergeordneter Prinzip einen Anschluss zur Grünbrücke Gründurchzug Elisabethspital als Zentraler Park, Wohnbebauung, Grünbrücke, Anlage eines Stadtteilparkes mit Jugendspielplatz zu planen. Diese städtebauliche Maßnahme wirkt die Barrierewirkung der Gleisanlage entgegen, der Stadtpark versorgt der umgebenden Wohnbereiche mit Grünflächen (Fehlbestand). Auch wird eine Grünpufferzone von einer Breite von 20 m gegenüber der ÖBB-Anlange entlang der Avedikstraße vorgeschlagen.

Teilgebiet E:

Das Bauwerk für Postamt Westbahnhof (Architekt Josef Langhof) stellt ein bedeutendes Architekturbeispiel Österreichs der 50er Jahre dar und sollte zumindest teilweise erhalten bleiben.

Damit verzahnt wird eine kammartige Bebauungsstruktur für Büros und Kleingewerbe vorgeschlagen.