

Wettbewerb Wien Westbahnhof

Das städtebauliche Konzept - Kernaussage

Die Mariahilfer Straße ist eine der wichtigsten Geschäftsadern der Stadt. Trotzdem schafft es dieser vitale Kraftstrom nicht, den weiten Freiraum des Gürtel zu überwinden und den Bezirk - Westbahnhof wirkungsvoll an die innere Stadt heranzubringen.

Wichtigste Aufgabe künftiger Planung ist es, das Areal um den Westbahnhof zum Magnetfeld für Dienstleistungen und kommerzielle Angebote zu machen, um so urbanes Geschäftsleben über die Barriere des Gürtels ziehen zu können.

Zentrum dieses Magneten ist der Bahnhof selbst.

Baulich wird er als großzügig überdachtes Karree ausgebildet, das sich über der Gleisanlage bis zur Fuchsgasse erstreckt. Zwei Flügelbauten flankieren von der denkmalgeschützten Halle ausgehend die Gleise und werden in Verlängerung der Fuchsgasse durch ein Brückengebäude über dem Schienefeld verbunden. Ebenerdig ist in dieser V-förmigen Anlage alles an Einrichtungen untergebracht, was für den Bahnbetrieb benötigt wird. Auf der Felberstraßenseite Kiss & Ride und die Abfertigung mit Tiefgarage, im Obergeschoss Gastronomie und Serviceeinrichtungen. Auf der Seite der Langaugergasse Einrichtungen des Bahnbetriebes und Verwaltung. In den Geschossen darüber gibt es Dienstleistungen und Mietbüros mit zugehöriger Infrastruktur.

Städtebaulich ist das Bahnhofskarree der dynamische Konzentrationspunkt zu dem als autonome Bauteile die Gebäude A1, A3 und A4 gekoppelt sind. Der „neue Westbahnhof“ zeigt sich von der Mariahilfer Straße und dem vorgelagerten Gürtel aus als grosstädtisches Ensemble. Die alte Bahnhofshalle mit ihrem langgestreckten Vordach wird linkerhand von einer 65 m langen, 14geschossigen Scheibe und rechts von einem 29geschossigem Hochhaus gerahmt. Mit ihrer architektonischen Gestaltung greifen diese Gebäude im Sockelbereich thematisch die Blockstruktur der umliegenden Gebäude auf, um sich darüber als prägnante eigenständige Baufigur zu entwickeln. Funktionell ist die gesamte Erdgeschossfläche der neuen Bauteile mit der alten Halle weiträumig verbunden. Hier soll eine langgestreckte Einkaufs- und Geschäftszone entstehen, die durch ihre Attraktivität die Gürtelbarriere überwinden kann und als komplementäres Angebot der Mariahilfer Straße wirkt.

Das nach Westen orientierte Bahnhofskarree hat städtebaulich aber auch die Aufgabe, als Motor künftiger Entwicklung möglichst tief in den umgebenden Bezirk einzuwirken. Wichtige Bedeutung kommt hierbei dem Bauteil A4 zu. Als kompakter Gebäudekomplex an der Felberstraße schließt er optisch den Vorplatz vor der Kiss & Ride - Abfertigung und ist markantes Entree für die Gleisbrücke. Dieses Brückengebäude mit seinem Kopf an der Felberstraße trägt wesentlich zur Entwicklung der westlichen Bezirksareale bei. Ein attraktiver Mix von Funktionen muss diesen Brückenschlag mit lebendiger Qualität erfüllen.

Die neue Bebauungsstruktur beiderseits der Bahnstrasse stadtauswärts folgt einem klaren Gestaltungsprinzip: die existierenden Blockränder bilden das kompakte Ufer, dem die neue Bebauung kammartig vorgelagert ist. Die Stadt öffnet sich zum „Fluss“ der Gleise. Grünflächen in dichten Intervallen ermöglichen freie Sichtbeziehungen von Ufer zu Ufer. Drei Fußgängerbrücken und eine breite „Grünbrücke“ verbinden die getrennten Teile der Stadt in gleichmäßigen Abständen.