

ZWÖLF THESEN ZUM BAHNHOFSGEBIET

1. **ZWEI NEUE PLÄTZE: EUROPAPLATZ UND MARIAHILFER PLATZ**
Der Europaplatz ist derzeit nicht Platz, sondern „Gegend“. Eine Redimensionierung des Raumes ist notwendig.
2. **DAS ATRIUMKAUFHAUS ALS MAGNET AN DER ÄUSSEREN MARIAHILFER STRASSE**
Innere- und Äußere Mariahilfer Straße sind weder räumlich noch funktionell als zusammengehörend erlebbar. Ein starker Anziehungspunkt, der so nahe als möglich an die Innere Mariahilfer Straße heranrückt, kann diese Magnetfunktion erfüllen.
3. **DAS GROSSE, GLASÜBERDACHTE ATRIUM MIT ALTEM BAUMBESTAND ALS NEUER, ZUSÄTZLICHER EINGANG IN DEN BAHNHOF UND DIE BAHNHOFSMALL AUF EBENE -1**
Der Westbahnhof verfügt derzeit über keinen attraktiven Zugang von der Mariahilfer Straße. Das Atrium wird dieser neue Zugang auf Niveau der durch Unterkellerung der Bahnhofshalle neu geschaffenen Ebene -1 der Bahnhofsmall.
4. **DAS „BLAUE HAUS“ SOLL DURCH EIN NEUES BÜRO- UND KAUFHAUS ERSETZT WERDEN: DAS ATRIUMKAUFHAUS**
Das blaue Haus ist ohne umfangreiche Umbaumaßnahmen weder für moderne Bürokonzepte noch für grossflächige Geschäftsnutzungen geeignet.
5. **ES MUSS NICHT IMMER EIN HOCHHAUS SEIN!**
Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude sollte nicht zum unbedeutenden Anhängsel eines Hochhauses degradiert werden. Zwei flankierende Gebäude in Bauklasse V können die geforderten Flächen erfüllen.
6. **DIE HOCHGARAGE (A4) SOLL DURCH EIN BÜROGEBÄUDE ERSETZT WERDEN**
Angesichts der beabsichtigten Aufwertung des Bahnareals entspricht das Parkhaus nicht der hohen Standortgunst. Darüber hinaus sollten die einzelnen Bahnhofsebenen und die dort untergebrachten Geschäfte auf kürzestem Weg ohne Niveauunterschiede von den Garagen aus erreichbar sein.
7. **DIE STÖRENDE EINBAUTEN SIND AUS DER BAHNHOFSHALLE ZU ENTFERNEN**
Die Halle ist durch nachträgliche Einbauten wie Cafe, Bank und Reisebüro in ihrer Wirkung reduziert.
8. **STÄDTEBAULICHE STRATEGIEN – NICHT DETAILLIERTE BEBAUUNGSPLÄNE FÜR DIE FELBERSTRASSE**
Die Realisierung von Bebauungen entlang der Felberstraße wird sich über einen langen Zeitraum dehnen. Festlegungen sollten daher möglichst sparsam erfolgen und sich auf die Festschreibung wesentlicher Rahmenbedingungen konzentrieren.
9. **EINE STRATEGIE FÜR DIE ZUKUNFT DER BAHNTRASSE: DER BEBAUUNGSSTREIFEN**
Inwieweit in Zukunft eine Bebauung bzw. Überplattung gewünscht bzw. wirtschaftlich darstellbar sein wird ist nicht vorhersehbar. Diese Entwicklungen sollten jedenfalls durch die Bebauung entlang der Felberstraße nicht behindert werden. Es sind daher Freihaltezonen zur möglichen Erschließung offen zu halten.
10. **EINE STRATEGIE ZUR SCHAFFUNG ÖFFENTLICHER GRÜNFLÄCHEN: DER PARK ÜBER DER SAMMELGARAGE**
Der Bezirk ist mit Grünflächen unterversorgt. Es werden daher 3 Parks entlang der Felberstraße über den Sammelgaragen geschaffen.
11. **EINE STRATEGIE ZUR VERBINDUNG GETRENNTER BEZIRKSTEILE: DAS BRÜCKENHAUS ALS ÖFFENTLICHER DURCHGANG**
Die Bahntrasse trennt den Bezirk: Witterungsgeschützte, auch räumlich wirksame Querungsmöglichkeiten verbinden die getrennten Bezirksteile.
12. **DIE VERTEILERSPANGE SÜD ALS FUSS- UND RADWEG**
Die angestrebte Vernetzung getrennter Bezirksteile erfordert nicht nur einen mehrmaligen Brückenschlag sondern, solange keine großflächigen Überplattungen bestehen, eine Längsverteilung am Südrand des Bahngeländes.