

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

"DER BAHNHOF ALS DYNAMISCHER RAUM"

ausgeführt zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs/ Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Christian Kühn und
Harald Trapp

E253 Institut für Architektur und Entwerfen
E253/1 Abteilung für Gebäudelehre und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Susanne Raich
0125605

Thalerstraße 32
4452 Ternberg

Wien, 08. Juni 2010

DER BAHNHOF ALS DYNAMISCHER RAUM

DANKE

Meiner Familie - insbesondere Annemarie Raich, Christian Raich und Otto Raich
die mir dieses Studium ermöglicht haben

Meinen Freunden - insbesondere Petra und Jasenka
die mir immer mit Rat und Tat zur Seite standen

Meinen Betreuern Professor Christian Kühn und Professor Harald Trapp
für ihre Ratschläge und ihre Geduld

Inhaltsverzeichnis

0 EINLEITUNG	02
1 GESCHICHTE	
Das Image des Bahnhofes.....	04
Der Bahnhof in der Stadt.....	13
2 TYPOLOGIEN	
Typologien eines Bahnhofes	19
Bahnhofshallen im städtebaulichen Kontext.....	23
3 BEISPIELE	
Beispiel Bahnhof Stuttgart.....	25
Beispiel Bahnhof Leipzig.....	28
Beispiel Bahnhof St. Pancras.....	32
Beispiel Bahnhof Waterloo.....	35
Beispiel Shopping - Ringstraßengalerien.....	37
Beispiel Kino - Pleasuredome - Gasometer.....	39
Beispiel Restaurants / Bars.....	41
4 WIENWEST	
Die Geschichte des Wiener Westbahnhofes.....	43
Funktionen Westbahnhof Wien - alt.....	49
5 WETTBEWERB WIENWEST	
Der Wettbewerb Wiener Westbahnhof 2002	51
Die Wettbewerbsteilnehmer - Plätze 1 -5	54
6 PROJEKT	
Städtebau-Gesamtgebiet	59
Verkehrsanalyse.....	60
Funktionsanalyse.....	62
Wer fährt Bahn?	63
Bewegungsanalysen und Benutzergruppen.....	65
Raum und Funktionsprogramm.....	71
Konzept.....	77
Masterplan.....	78
Städtebau.....	79
Verkehr.....	80
Grundrisse.....	81
Schnitte.....	87
Konzept - Fassade.....	92
Renderings.....	94
7 QUELLEN	
Quellen- und Abbildungsverzeichnis	

Einleitung

Ich interessierte mich während meines Architekturstudiums besonders für öffentliche Bauten, da sie, durch ihre Bandbreite an Nutzern, die verschiedenen Funktionen und Erschließungssystemen, für mich eine Herausforderung darstellen.

Ein Punkt, der mir dabei immer wichtiger wurde, ist zu bedenken, dass sich, im Laufe der Zeit, unsere Kultur und mit ihr die Nutzer eines Gebäudes verändern. So muss man, meiner Meinung nach, in diesem Zusammenhang, Architektur immer wieder hinterfragen, ob die gebauten Vorbilder den aktuellen Anforderungen an ein Gebäude noch genüge tun oder sich Gebäudetypologien mit ihren Funktionen weiterentwickeln müssen um wieder zeitgemäß den Wünschen der Nutzern gerecht zu werden.

Für mich war klar, dass meine Diplomarbeit der Entwurf eines öffentlichen Gebäudes sein würde. Für den Entwurf eines Bahnhofes, des Westbahnhofes Wien, entschied ich mich, da dieser Bahnhof mir während meines Studiums immer irgendwie ein Begleiter war, weil ich sehr oft von diesem Bahnhof aus zwischen meinem Heimatort und Wien pendelte. Dabei faszinierten mich die Menschenströme durch das Empfangsgebäude, wenn die Halle sich nach der Ankunft eines Zuges schnell mit Menschen füllte und die Menschenmassen sich durch die Halle in verschiedene Richtungsströme aufteilten.

Der Westbahnhof mit seiner Anbindung zu sieben innerstädtischen Verkehrsmitteln befördert pro Tag bis zu 43.000 Menschen. Im Zuge des 2002 stattgefundenen Wettbewerbs wird dieser Bahnhof zurzeit umgebaut. Für mich von besonderem Interesse war dabei die Tatsache, dass dieser Bahnhof nach dem Umbau nur noch die Funktion eines Regionalbahnhofs übernehmen wird.

Um einen Anhaltspunkt für meinen Entwurf zu haben, übernahm ich Teile des Raum- und Funktionsprogramms des Wettbewerbs, wobei ich die Wettbewerbsunterlagen des 2002 stattgefundenen Realisierungswettbewerbes zur Verfügung gestellt bekam. Die Vorgabe, die denkmalgeschützte Empfangshalle zu erhalten, berücksichtige ich in meinem Entwurf nicht. Dass ich in meinem Projekt die in Realität denkmalgeschützte Halle durch einen Neubau ersetze, liegt keineswegs daran, den Denkmalschutz nicht zu respektieren. Vielmehr interessierte mich die Fragestellung, wie an diesem Ort ein Regionalbahnhof der heutigen Zeit aussehen kann, ohne sich an bestehende Vorbilder zu halten. Wie ein Bahnhofsgebäude, das auf bestimmte Nutzergruppen zugeschnitten ist, funktionieren kann, mit besonderer Rücksicht auf das Erschließungssystem.

Keine Reise beginnt und endet am Bahnhof. Der Bahnhof stellt nur die Schnittstelle zu anderen Verkehrsmitteln dar. Besonders der Regionalbahnhof ist für manch einen nur ein bedeutungsloser Platz um Umzusteigen, nur eine Zwischenstation. Für Pendler stellt der Bahnhof einen Durchzugsort und Verteiler zwischen den Bahnsteigen dar. Kein Benutzer des Bahnhofs denkt an das Verweilen, sondern hat ein Ziel im Kopf. Der Zweck des Bahnhofes liegt darin passiert zu werden.

Das Image des Bahnhofes hat sich im Laufe von hundert Jahren stark geändert und dabei nahm dieser Imagewandel Einfluss auf seine Umgebung. Gebäude, die angeblich für die Ewigkeit gebaut waren, mit großem ingenieurmäßigem Aufwand und Stolz, gelten jetzt als veraltet. Die Herausforderung liegt meiner Meinung nach darin, die teilweise überholten Nutzungen und Funktionskonzepte zu überdenken und dem Bahnhof, der die Funktion eines Verkehrsbaus nur noch als Nebenfunktion trägt, eine neue Bedeutung zu geben.

Dem schlechten Image der Bahnhofsgelände wird seit einigen Jahren versucht entgegenzuwirken durch Aufwertung und Umnutzung der Bahnhöfe hin zu Geschäftsviertel. Die klare Bedeutung des Bahnhofes als Verkehrsschnittstelle verschwindet und eine zukünftige Rückentwicklung zur wieder verstärkten Nutzung des Bahnhofes als Verkehrsmittel wird nicht eingeplant. Bahnhöfe werden umgebaut und manche zu Großbahnhöfen zusammengefasst. Dadurch werden von kleineren Bahnhöfen die Reisenden abgezogen, aber die großen Flächen sind vorhanden und die meisten Gleise bleiben erhalten. Der Bahnhof hatte vor der "Renaissance der Bahnhöfe" das Image eines Museumsstücks. Und seine Nutzung entspricht heute mehr einer Shoppingmall. Für meinen Entwurf stellte ich mir die Fragen, wie ein Regionalbahnhof heute aussehen kann, der bestimmte Nutzer bedienen muss. Ein Gebäude, dessen Funktion „Bahnhof“ nur noch Nebenfunktion ist und mit einem minimierten Raum- und Funktionsprogramm auskommt. Wie ändern sich die Form, Proportion und Funktionen eines Bahnhofes, wenn sich seine Nutzer ändern und vor allem wie führt man diese Nutzer durch das Gebäude?

In meinem Entwurf habe ich mich auf vier Benutzergruppen und ihre Bewegungen durch das Gebäude konzentriert: Pendler, Geschäftsreisender, Urlauber und Stadtbewohner.

Daraus ergab sich für mich ein Gebäude, das neben einem kleinen Teil ÖBB-Funktionen vor allem Shoppingflächen, Restaurants und Cafés und für Stadtbewohner mietbare Ateliers und ein Kino enthält.

Der Bahnhof ist ein dynamischer Raum, der durch sein sich ständig änderndes Image und sich ändernde Nutzer, kein beständiger Bau mehr ist, sondern mehr einen Prozess darstellt. Die Nutzer in diesem Gebäude sind immer in Bewegung. Das Gebäude wird von Pendlern passiert, von Geschäftsreisenden benutzt, von Urlaubern durch den Shoppingbummel belebt und von Stadtbewohnern zum Verweilen genutzt.

Das Image des Bahnhofes

Das Image des Bahnhofes durchlief in seiner Geschichte starke Veränderungen. Dieses reichte vom Beginn des Eisenbahnzeitalters, als der Bahnhof zugleich Empfangssalon der Stadt war, über die Degradierung der Bahnhöfe zu gefährlichen Orten nach den Weltkriegen, und verfiel weiter zum Image der Bahnhofsviertel als Rotlichtbezirke. Seit den 1990er Jahren erlebt der Bahnhof und sein Image in der "Renaissance der Bahnhöfe" wieder Aufschwung und in vielen Projekten wird betont versucht, dem Bahnhof sein positives Image wieder zurückzugeben.

Beginn bis Mitte des 19. Jahrhunderts

Die industrielle Revolution wurde Ende des 18. Jahrhunderts eingeleitet, als James Watt die Dampfmaschine als Antriebsmotor entwickelte. So wurden ab 1825 von einer rollenden Dampfmaschine regelmäßig Güter, aber erst noch selten Personen, auf der öffentlichen Strecke, dem "railway", befördert. Zur leichteren Beförderung von Handelsgütern und Rohstoffen, wie zum Beispiel Kohle, rentierte sich der Bau von Eisenbahnlinien quer durch das Land und die Gründerjahre zwischen 1870 bis 1880 lösten für die Eisenbahn einen großen Entwicklungsschub aus.

Dies zeigt den Stellenwert der ersten Bahnhöfe, die weniger dem Personenverkehr sondern mehr als Stationen zur Beförderung von Gütern genutzt wurden. Von vordergründigem Interesse stand die Errichtung von Eisenbahnlinien und nicht die Errichtung architektonisch wertvoller Bahnhofshallen.

Die ersten Bahnhöfe wurden ständig um- und ausgebaut. Gründe dafür waren, dass immer wieder Lokomotiven mit stärkerer Zugkraft entwickelt wurden die mehr Waggons ziehen konnten und der Bahnhof benötigte dadurch längere Bahnsteige, oder der Bahnhof musste verbreitert werden da eine neue Linie in den Bahnhof einmündete. Die großen Kopfbahnhöfe entstanden nicht selten dadurch, dass zuerst durch verschiedene Bahngesellschaften betriebene Bahnhöfe so knapp nebeneinander standen, dass sie praktisch zusammenwuchsen und zusammengelegt wurden. Bis 1850 entstanden in Europa ca. 20.000 km Eisenbahnlinie und für diese Strecke benötigte man ca. 700 Bahnhöfe.

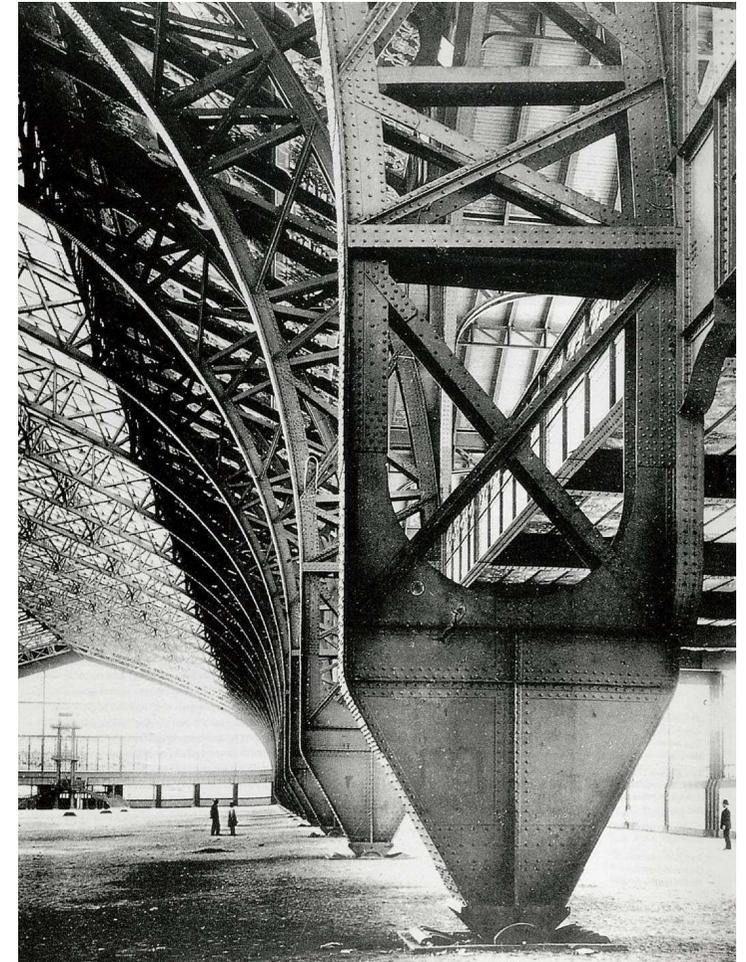


Abb.1.01: Fußgelenk der Galerie des Machines, Paris 1889

Die Industrialisierung brachte neue Technologien und neu gewonnene Mobilität, doch genau dieser Wandel wurde nicht genutzt um neue Bauformen zu entwickeln. Stattdessen griffen die Architekten auf das Stilrepertoire der Vergangenheit auf.

Die vorrangigen Baustile des 19. Jhdts waren Klassizismus, Romantik und Eklektik. So tauchten in den ersten Bahnhöfen immer wieder die dafür typischen Gestaltungselemente, wie griechisch-römische Elemente (Säulenordnung), kleine Türme oder schiefelartige Aufsätze, auf. Wie bei vielen neuen Bautypen der industriellen Revolution galt, dass sich das Neuartige erst langsam herauskristallisierte und die ersten Bahnhöfe enthielten zwar neuen Funktionen, ihre äußere Form aber griff auf Alt-Bekanntes zurück.

Ein Beispiel dafür ist das Empfangsgebäude des Bahnhofs Liverpool Road Station in Manchester, das einem "Georgian"-Wohnhaus der Epoche gleicht.

In den 1840er bis 1850er Jahren fanden sich in der architektonischen Ausführung der Bahnhöfe immer wieder klassizistische Fassaden, wobei sich innerhalb Europas die Stile ungleich schnell weiterentwickelten. Die ersten Bahnhöfe Wiens entstanden im Stil des Klassizismus, während sich in anderen europäischen Städten bereits der Historismus durchsetzte.

Die allerersten Bahnhofsbauten waren in Ziegel und Steinmauerwerk ausgeführt und für die Bahnsteighallen wurden Holz-Dreiecksbinder verwendet, wobei sich die Spannweiten meist auf 15 Meter beschränkten. Außerdem war man um eine symmetrische Anordnung der Bahnhofsbauten bemüht um somit ein Gesamtbild zu schaffen. Auch eine Systematisierung und Normierung der Stationen wurde angestrebt um, nachdem sie in Kategorien eingeteilt wurden, ein Grundschema für mehrere Stationen anwenden zu können.

Erst um 1859, als die größten technischen Probleme gemeistert waren, wurden die Bahnhofsbauten zu Gebäuden mit Repräsentationsanspruch.

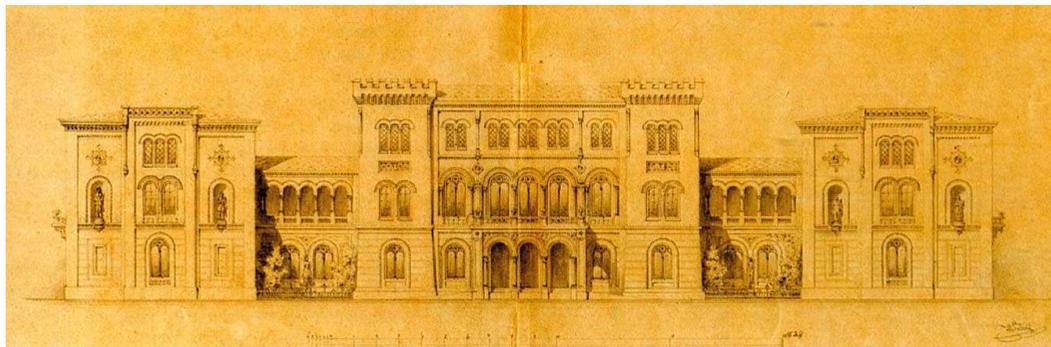


Abb.1.03: Entwurf Hauptfassade Westbahnhof 1856



Abb.1.02: Bahnbetrieb am Wiener Westbahnhof um 1930



Abb.1.04: Kings Cross

Mitte des 19. Jahrhunderts

Zur Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Zeit der Bahnhofsriesen. Vor allem in den Industrieländern begann der Bauboom, der in vielen Städten neue Bahnhöfe entstehen lies. Die Bahnhöfe, die Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden, hatten mehrere positive Images.

Der Bahnhof stand für Fortschritt und die Eisenbahn gehörte zu den wichtigsten Errungenschaften der Industrialisierung, denn diese ersten Bahnhöfe stellten in verschiedenster Hinsicht eine Herausforderung dar.

Außer dem Bahnhofsgebäude selbst wurden im Zuge des Eisenbahnbaus viel mehr als nur Empfangshallen gebaut. Es entstanden Brücken, Viadukte und Tunnel und zu Beginn war selbst das Verlegen der Gleise quer durch das Land Neuland für die Ingenieure - genauso wie das Überdachen der Gleishallen deren Entwicklung um die Jahrhundertwende ihren Höhepunkt erreichte und die später durch billige Bahnsteigdächer verdrängt wurden. Wobei die Ausführung der Gleishallen nicht nur von statischen Anforderungen in ihren Spannweiten beeinflusst war, sondern auch von den neuen Möglichkeiten der materialerzeugenden Industrie.

Diese verschiedenen Errungenschaften der Ingenieure wollte man natürlich auch nach Außen präsentieren. Auch in Wien, drängte man anlässlich der 1873 stattfindenden Weltausstellung auf eine rasche Fertigstellung der neuen Wiener Bahnhöfe.

Bahnhöfe wurden zur Mitte des 19. Jahrhunderts als „Empfangssalons der Städte“ bezeichnet, da die Bahnhofsgebiete begehrte Wohn- und Geschäftslagen, Handels- und Kulturzentren waren. Außerdem galt der Bahnhof als „Tor zur Stad“. Die Bausymbolik und Bauweise dieser ersten Bahnhofsgebäude übernahm zwar das Image des Tores in die Artikulation der Fassade mit auf, war aber dennoch zweigeteilt. Einerseits die Turm- und Tormotive zur Stadt hingewandt mit ihrer massiven Steinbauweise, oft noch mit zinnenartigen Abschlüssen die an Wehranlagen erinnerten, andererseits dahinter versteckt die Ingenieursbaukunst der filigranen Gleishallen.

Dieses Image der Bahnhöfe, die seinerzeits oft bis an die damals noch üblichen Stadtmauern heranführten, wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts erweitert indem sie auch als "Tore zur Welt" benannt wurden, da sich die großstädtischen Bahnhöfe überregional zu verbinden begannen und die Eisenbahn auch Staatsgrenzen überwand.

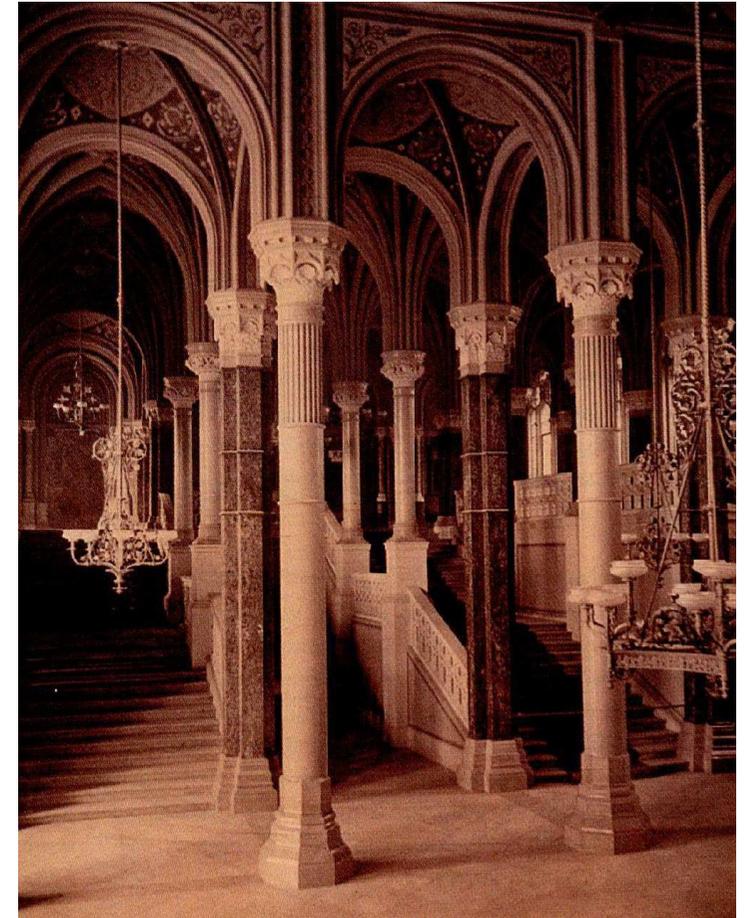


Abb.1.05: Eingangshalle Nordbahnhof Wien 1866

Ein weiteres positives Image erhielt der Bahnhof als das Reisen mit der Bahn erstmals als Möglichkeit für Urlaubsreisen attraktiv wurde. Auf Werbeplakaten wurden die Bahnreisen beworben und der Bahnhof als Beginn der Reise wird zum "Tor in die Ferien". Genutzt wurde dieses Angebot vor allem vom Großbürgertum, das in die Alpen oder ans Meer fuhr, wo sie mit ihren Familien den Sommer in ihren Landvillen verbrachten. Die ersten Versuche den Personenreiseverkehr anzukurbeln und die Bahn zu bewerben, bestanden im Neubau bahneigener Hotels in schönen Ferienorten.

Die Bahnhöfe die zu dieser Zeit entstanden waren in keinster Weise zurückhaltend. Sie demonstrierten Wohlstand, zeigten insgesamt eine großzügige Raumwirkung und städtebauliche Dominanz, wobei sich dieser baugeschichtliche Abschnitt auf eine relativ kurze Zeitspanne von weniger als 50 Jahren beschränkte. Der Baustil der Gründerzeit Bahnhöfe war der des Historismus und für verschiedene Bauten bediente man sich verschiedener geschichtlicher Reminiszenzen. So wurde im Entwurf der Pariser Bahnhöfe die Neurenaissance bevorzugt während man sich beim Bau englischer Bahnhöfe zur Neugotik hinwandte.

Architektonisch brachte die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts die Regel, die Halle im Fassadenkontext mitwirken zu lassen, welche am Beispiel King's Cross Bahnhof zu erkennen ist. Außerdem erkennt man, im Gegensatz zum Beginn des 19. Jahrhunderts, eine Verschiebung vom Wiederverwenden historischer Stile hin zum Kombinieren heterogener Stilelemente in ein und demselben Bauwerk. Zwischen den 1860er bis 1880er Jahren wurden die Materialien Eisen und Glas zu Standardwerkstoffen. In dieser Zeit wuchsen die Perronhallen in ihrer Spannweite von über 73 Metern (Beispiel St. Pancras Bahnhof 1866 - 1868). Die größeren Spannweiten wurden zur Mitte des 19. Jahrhunderts auch notwendig da, im Gegensatz zur Frühzeit, fünf oder mehr Gleise in den Bahnhof einmündeten und die Bahnsteighallen deswegen breiter ausgeführt werden mussten. Ab den 1850er Jahren wurden die Bahnsteighallen als eiserne Dachtragkonstruktionen üblich, mit gusseisernen Säulen welche oft mit Kannelüren verziert waren.

In Wien wurden zu dieser Zeit (zwischen 1859 und 1873) drei weitere Kopfbahnhöfe errichtet. Der Westbahnhof, Nordwestbahnhof und der Franz-Josefs Bahnhof. Diese neue Generation von Wiener Bahnhöfen folgte in ihrer Architektur der geforderten repräsentativen Monumentalität ihrer Zeit und fand, anders als in anderen Städten, in Wien mit der Weltausstellung 1873 ihren Abschluss.



Abb.1.06: Plakate 1920 / 1911 / 1901

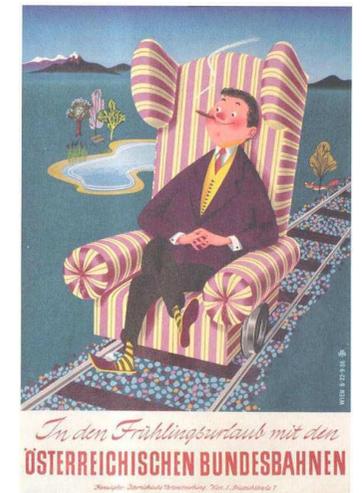
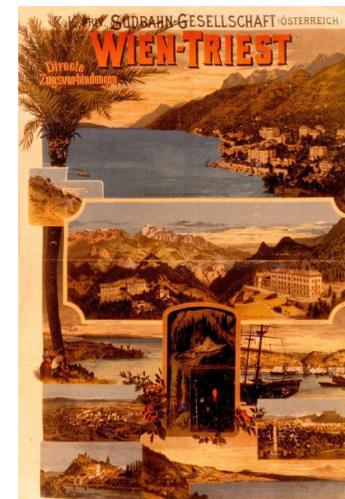


Abb.1.07 (links): Plakat der Südbahngesellschaft 1898

Abb.1.08 (rechts): Plakat "In den Frühlingsurlaub" 1955

Die Zeit um den ersten Weltkrieg (1914)

Die meisten Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe wurden bis zum ersten Weltkrieg gebaut und mit Nebenstrecken ausgebaut. Der erste Weltkrieg beendete die Hochblüte des Eisenbahnbaus und nur noch an den für den Krieg strategisch wichtigen Punkten entstanden neue Schienenstrecken mit neuen Gebäuden.

Diese Zeit brachte dem Bahnhof zum ersten Mal ein negatives Image ein. Denn sobald alle Zeichen auf Krieg standen wurden die Bahnhöfe dazu benutzt die Soldaten in Zügen Richtung Front zu befördern. Von da an waren die vorherrschenden Bild am Bahnhof Infanteriezüge, Kavalleriezüge, Artilleriezüge, und Sanitätszüge die Richtung Front rollten.

Bilder, die den Abschied der Angehörigen am Bahnhof zeigen, unterstreichen die Bedeutung des Bahnhofs in der Zeit um den ersten Weltkrieg als einen Ort an dem von Familie und Liebsten Abschied genommen werden musste. Zu Beginn des Krieges noch für beides genutzt, für Privatreisen und Krieg, wurde bald versucht den privaten Reiseverkehr möglichst einzustellen. Doch die Warnungen zu Beginn des Krieges wurden immer wieder überhört und es florierte trotz Kriegsbeginn der Urlaubsreiseverkehr.

Im Herbst 1914 bis 1916 mussten Massen an Flüchtlingen transportiert werden und Aufrufe nicht notwendige Reisen zu unterlassen wurden wieder ignoriert. Es setzte nochmals, trotz Krieg, der Urlaubs- und Ferienverkehr ein.

Vor allem im dritten Kriegsjahr musste die Bahn dem Ansturm an Reisenden Herr werden. Die Dauer des Krieges, zu Beginn unterschätzt, sorgt dafür, dass den Soldaten Fronturlaub gewährt werden musste, und nicht nur Fronturlauber wurden transportiert, auch mussten neue Menschenmassen zur Musterung antreten und wiederum zur Front gebracht werden.

Kurz vor Kriegesende setzte die Flucht von der Front ein und zum Ende des ersten Weltkrieges lies schließlich das Warten der Angehörigen am Bahnhof und die Verzweiflung als erwartete Personen nicht mehr zurückkamen, dem positiven Flair des Bahnhofs keine Chance mehr.

Nach Ende des Krieges wurden die zerstörten Bahnhöfe wieder aufgebaut und zwischen 1920 bis 1940 entstanden in Westeuropa auch neue Bahnhöfe. Wie zum Beispiel in Paris der Bahnhof Gare del'Est. Auch in Deutschland, wie die Bahnhöfe in Düsseldorf oder Duisburg, wurden Neue gebaut.



Abb.1.09: Soldaten 1914



Abb.1.10: Kriegsheimkehrer am Wiener Südbahnhof 1918

Ab dem zweiten Weltkrieg

„*Räder müssen rollen für den Sieg*“ - die Propagandalosung Hitlers - zeigt schon die Bedeutung der Eisenbahn um diese Zeit. Denn wieder wurden die Bahnhöfe und Züge zum Transport der Soldaten benutzt.

Doch im Gegensatz zum ersten Weltkrieg erhielt der Bahnhof sein negatives Image nicht nur durch den Abschied von den Soldaten, es kam der Abtransport der Juden hinzu. Zwischen 1938 - 1941 wurden mehr als 120.000 jüdische Bürger Wiens vertrieben.

Zu dieser Zeit begannen die Deportationen in osteuropäische Gettos und in die Todeslager. Dabei spielte, auch in Wien, der Bahnhof eine traurige Rolle. Vom Aspangbahnhof gingen unzählige Züge Richtung Vernichtungslager.

Der Bahnhof galt nicht nur als Ort des Abschieds, sondern als Eingangstor zu Ausbeutung, Misshandlung und Unterdrückung der Gefangenen. Außerdem waren die Bahnhöfe während des zweiten Weltkrieges bevorzugte Ziele für Bombenangriffe. Sie gehörten neben Industrieanlagen zu den wichtigsten Angriffspunkten im Zweiten Weltkrieg und das brachte dem Bahnhof das Image eines gefährlichen Ortes ein.

Nachkriegszeit

Mit dem Ende des zweiten Weltkrieges zeigte sich das Ausmaß der Zerstörung, und dieses war unter anderem auch in Wien beträchtlich. Viele Bahnhöfe waren durch die Bombenangriffe schwer beschädigt oder ausgebrannt und mussten wieder aufgebaut werden. Doch so schwer die Beschädigung der Gebäude auch war, außer Funktion waren diese Ruinen nie länger als für Stunden oder Tage. Denn der Betrieb lief provisorisch in notdürftig errichteten Notunterkünften und Baracken weiter.

Zwischen 1947/48 kamen am Südbahnhof die aus der sowjetischen Kriegsgefangenschaft Entlassenen an und damit entwickelte sich der Bahnhof immer mehr zur Anlaufstelle von Kriegsheimkehrern und Obdachlosen.

Als ein Ort an dem die Menschen notdürftig versorgt wurden und als Tauschpunkt, um die wenigen Habseligkeiten gegen Nahrungsmittel einzutauschen, wurde der Bahnhof immer mehr zum Schwarzmarkt.

Dabei schädigte das zwielichtige Volk, das sich dort herumtrieb, das Image des Bahnhofs so nachhaltig, dass Bahnhöfe und ihre Gebiete bis heute einen zwielichtigen Ruf besitzen.



Abb.1.11: Ankunft jüdischer Kinder, Londoner Bhf. Waterloo 1939



Abb.1.12: Bombenangriff - Vershubbahnhof 1945, Penzing

In den ersten zehn Jahren nach dem Krieg stand der Wiederaufbau bzw. Neubau der Bahnhöfe im Vordergrund.

Zur Frage warum viele Bahnhöfe nicht wieder hergestellt sondern durch Neubauten ersetzt wurden, gibt es zwei Thesen.

Vor allem in Wien waren schon vor dem Krieg die Bahnhöfe an die Grenzen ihrer Kapazität gestoßen und einfach viel zu klein. So könnten die Neubauten als Reaktion auf die betrieblichen Engpässe verstanden werden, statt die teilweise starken beschädigten Bahnhöfe wieder zu errichten.

Die zweite These beschreibt, dass nach dem Krieg alle Spuren der Monarchie und der Vergangenheit Österreichs verschwinden sollten und reagierte mit dem Auslösen der Architektur, indem ein Großteil der alten Bahnhofsriesen ohne schlechtes Gewissen abgerissen wurden. Auch durch die Armut der Städte wurde nicht mehr auf einen prunkvollen Wiederaufbau der Bahnhöfe bestanden, stattdessen sah man im Bahnhof einen Zweckbau, dem gegenüber eine aufwendige Architektur nicht notwendig war.

Die 1950er und 1960er Jahre

In den 1950er bis 1960er Jahren wurden viele Bahnhöfe abgerissen oder in gesichtslose Zweckbauten umgewandelt. Diese Jahrzehnte machten das Auto als individuelles Verkehrsmittel populär. Das Auto galt als dynamisch und modern und stand für Konsumfreiheit und Wohlstand, während nur noch jene mit der Bahn fuhren, die sich kein Auto leisten konnten.

Die Statistiken zeigen, dass sich in Österreich zwischen 1950 und 1960 der Kraftfahrzeugbestand verfünffachte. Mit dem Kraftfahrzeug kam auch der Bau der Autobahnen und der Ausbau des Straßennetzes (Um 1958 wurde das erste Teilstück der Westautobahn eröffnet). Dies sorgte dafür, dass die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Automobils erstmals so hoch war wie die eines Zuges.

Diese Entwicklung degradierte die Eisenbahn zum Transportmittel der armen Bevölkerungsschicht und mit den schwindenden Besucherzahlen der Bahnhöfe und ihrem Verfall aufgrund fehlender Investoren, rutschten Bahnhofsviertel immer mehr zu Rotlicht- und Rauschgiftbezirken ab.

Dieses Image wurde noch verstärkt durch die Tatsache, dass der Bahnhof als zugänglicher, öffentlicher und geschützter Raum immer mehr Nichtreisende anlockte. Die Zunahme an Drogensüchtigen und Obdachlosen die sich am Bahnhof aufhielten und oft auch die Bahnhofsgebäude verschmutzten, sorgten dafür, dass viele den Bahnhof nicht mehr als einen Ort zum Verweilen empfanden.



Abb.1.13: "Bahnhofsatmosphäre" 1960er Jahre



Abb.1.14: erstes automatisches Restaurant am Wiener Südbahnhof 1961

Mit dem Vandalismus kam die Absicht der Bahnhofsbetreiber den Bahnhof weitgehendst vandalensicher zu gestalten. Dies zeigte sich in der Materialwahl der Bahnhöfe, das vor allem pflegeleicht und schnell austauschbar sein sollte und großteils aus abwaschbaren Fliesenflächen bestand. Nur bei manchen großen Bahnhöfen strengte man sich an wieder repräsentative Bahnhöfe zu gestalten. Als einzig Positives dieser Zeit zu erwähnen ist, dass der Bahnhof eine gewisse internationale Aura hatte. Diese entstand durch Gastarbeiter die an großen Bahnhöfen ankamen und durch die Tatsache, dass am Bahnhof Zeitungen und Zeitschriften aus aller Welt angeboten wurden.

Ab Mitte der 1960er Jahre

Nach mehr als zwanzig Jahren gewann Mitte der 1960er Jahren das Reisen mit der Bahn wieder an Attraktivität. Ausgelöst wurde dies durch reiselustige, auf die Welt neugierige Jugendliche, die die Reiseform Interrail für sich entdeckten. Rucksackbepackte Jugendliche mit Fernweh verliehen dem Bahnhof ein Comeback als europaweites Verkehrsmittel. Mit der Bahn, als Möglichkeit von jungen Menschen mit wenig finanziellen Mitteln die Welt für sich zu erobern, bekam auch der Bahnhof ein jugendliches Image, da vor allem die Jugend den Bahnhof nutzte.

Die 1970er und 1980er Jahre

Durch den immer stärker werdenden Individualverkehr und dem, im Gegensatz zum Auto, aufwendigeren Reisen mit der Bahn, ging in den 1970er und 1980er Jahren der Fernverkehr mit der Bahn weiter zurück.

Doch nicht nur die Vormacht des Autos war Schuld an der sinkenden Bedeutung des Bahnhofs, auch fehlte es an Investoren und ein liebloser Umgang mit der Bausubstanz bewirkte zusätzlich ein „downgrading“. Der Bahnhof wurde ein Ort dem keine Bedeutung in der Erhaltung beigemessen wurde. Die Funktion Bahnhof wurde immer mehr zur „Antiquität“, galt als veraltet und das Gefühl, dass in Zukunft Züge und ihre Bahnhöfe nur noch im Museum zu bewundern seien, entstand.

Doch trotz des negativen Images, war in Einzelfällen bereits ein erstes Umdenken spürbar das den Baudenkmalern wieder Wertschätzung entgegen brachte, indem nicht mehr benötigte Bahnhöfe statt abgerissen, in ihrer Nutzung verändert wurden. Wie die Central Station von St. Louis, aus der ein Hotel und Einzelhandelskomplex wurde oder der Gare d'Orsay in Paris, der zur Hülle eines Museums umfunktioniert wurde.



Abb.1.15: Obdachloser am Hauptbhf. Frankfurt 1990



Abb.1.16: Jugendliche am Bahnsteig 1975

Die 90er Jahre bis heute

Nachdem der Bahnhof und seine Umgebung lange als Treffpunkt von Außen-seitern und dem Drogenmilieu zugehörig galt, bildete dies eine psychologische Barriere und belastete die Akzeptanz des Bahnhofs. In einer vom Europäischen Tourismus Institut erhobenen Studie wurde die Atmosphäre in den Wiener Bahnhöfen als "bedenklich" beurteilt. Dreckig, verhüttelt, unsicher und unfreundlich waren Schlagworte die die Bahnhöfe beschrieben.

Doch zur selben Zeit wurde immer öfter diskutiert, dass das Reisen mit dem Auto oder Flugzeug nicht nur seine Vorteile hat. Das Auto eignet sich nur für kurze Strecken und die Reise kann unangenehm werden wenn man im Stau steckt oder durch Baustellen und langwieriger Parkplatzsuche Zeit verliert. Der Reisestress beim Flugverkehr stellt sich ein bei langen Wartezeiten am Flughafen. Besonders bei Kurzstreckenflügen rechnet sich das zweistündige Einchecken bei einer Stunde Flugzeit nicht wirklich. So kehrten in den letzten Jahren wieder viele zum Reisen per Zug zurück. Vor allem für Mitteldistanzen stellt sich der Schnellzug als bequeme Alternative dar. Gleichzeitig versucht nun die ÖBB ihre Fernbahnhöfe wieder attraktiver zu gestalten.

Das Buch „Renaissance der Bahnhöfe“ von Meinhard von Gerkan, das 1996 erschien, ist einer der großen Beiträge zur Thematik der Wiederbelebung von Bahnhöfen und ihrer Gebiete. Im Jahr 1993 wurden das Büro gmp zu einer städtebaulichen Projektstudie beauftragt. Im Projekt21 entstanden für die drei Deutsche Städte München, Frankfurt und Stuttgart Projekte, deren Leitgedanke die Umplanung Kopfbahnhöfe in logistisch einfacher zu handhabende Durchgangs-bahnhöfe war.

In den 1990er Jahren begannen die Städte ihre Bahnhöfe wieder als „urbane Visitenkarte“ der Stadt zu entdecken und erklärten in den letzten fünfzehn Jahren eine große Bereitschaft zur Revitalisierung der Bahnhöfe. Alleine in Österreich wurde durch die Initiative der Österreichischen Bundesbahnen eine Vielzahl an Projekten bereits durchgeführt die der Revitalisierung der Bahnhöfe Österreichs dienen. Die Rolle des Bahnhofs wird darin neu überdacht. Ein ökologisches Denken und die Privatisierung der Bahn in verschiedenen Ländern wird die treibende Kraft für den Aufschwung der Bahnhöfe. Dabei wird nicht nur versucht das Aussehen der Bahnhöfe zu verbessern, es wird versucht dem Bahnhof sein positives Image zurück zu geben.

In der "Wiedergeburt der Bahnhöfe" sollen nun in vielen Bahnhofsgebäuden deren Ursprungszustand wiederhergestellt werden indem nachträgliche Einbauten entfernt und die architektonische Identität der Bahnhöfe wieder hergestellt wird. Zusätzlich wird daran gearbeitet die sich geänderten Bedürfnisse an den Bahnhof mit aktiven Veränderungen einzubringen und dabei das Neue mit Respekt vor dem Bestehenden zu behandeln.



Abb.1.17: Stuttgart 21



Abb.1.18: Die Welle von Bern



Abb.1.19: Bahnhofcity Wien West

Der Bahnhof in der Stadt

Verhältnis Zeit zu Weg

Die Eisenbahn bedeutete einen enormen Entwicklungsfortschritt für die Menschen. Das Befördern von Gütern und Personen über größere Entfernungen wurde durch die Erfindung der Eisenbahn wesentlich erleichtert.

Im 19. Jahrhundert beeinflussten sich Eisenbahnbau und die Stadtentwicklung gegenseitig, da Städte mit Anschluss an das Eisenbahnnetz attraktiver für den Handel wurden und dadurch das Wachstum der Städte angekurbelt wurde. Bereits um das Jahr 1855, als die wichtigsten Industrie und Handelszentren untereinander durch das Eisenbahnnetz verbunden waren, setzte ein rapides Stadt-Wachstum ein.

Der technische Fortschritt änderte das Verhältnis von Entfernungen erheblich und zwischen Städten wurden durch die leichtere Erreichbarkeit Verbindungen geschaffen. Doch nicht nur die Städte rückten auf diese Weise enger zusammen. Die Eisenbahn forcierte das Zusammenwachsen von Gebieten, da das Verhältnis Zeit zu Weg sich änderte und wesentlich größere Strecken in kürzerer Zeit zurückgelegt werden konnten. Die Flächenausdehnung der Industriestädte wurde nicht zuletzt durch die Möglichkeit der schnelleren Fortbewegung unterstützt. Die Stadtplanung und die hoheitlichen Rechte der Kommune galten nicht auf den exterritorialen Gebieten, welche die Bahngelände waren, und so konnte dort ohne Rücksicht auf städtische Vorgaben geplant werden.

Lage des Bahnhofes

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten den Bahnhof innerhalb der Stadt zu platzieren. Entweder zentral gelegen, die bevorzugte Lage in neu geplanten Industriestädten, am Rand des Zentrums gelegen wodurch sich der Bahnhof oft als zweites Stadtzentrum herauskristallisiert oder am Rand der Zentren wenn sich mehrere Bahnhöfe um die Stadt anordnen.

Der Bahnhof der Frühzeit war nicht integraler Bestandteil der Stadt. Die zu nahe am Zentrum liegenden Bahnhöfe hemmten das Stadtwachstum und wurden deshalb auch teilweise bei ihrer Vergrößerung an den Stadtrand verlagert (z.B. die Bahnhöfe in Stuttgart und Karlsruhe).



Abb.2.01: Westbahnhof Wien Google Earth



Abb.2.02: Plastischer Plan Wien 1859

In Wien entstanden in der Frühzeit als erster Wiener Bahnhof der Nordbahnhof (1838), gefolgt vom Gloggnitzer(Süd-) Bahnhof und dem Raaber(Ost)Bahnhof. Dass keiner dieser Bahnhöfe als Durchgangsbahnhof ausgeführt wurde, sondern als Kopfbahnhof, lag daran, dass die insgesamt sechs Bahnhöfe von unterschiedlichen Gesellschaften betrieben wurden, die in Konkurrenz zueinander standen. Wobei jeder daran interessiert war seinen eigenen Endbahnhof zu besitzen. Diese Tatsache führte nicht nur in Wien, sondern auch anderen Großstädten dazu, dass diese anstatt Durchgangsbahnhöfen mehrere Kopfbahnhöfe besitzen.

Topographische Zwänge

Zum Bau der ersten Eisenbahntrassen quer durch das Land konnte man noch nicht auf Vorbilder zurückgreifen und jede neu anzulegende Bahn bedeutete das Überwinden von Flüssen und Bergen, jedes unebene Gelände war eine Herausforderung und erforderte Pionierleistungen. Wie weit die Gleise an die Städte herangeführt wurden hing nicht nur vom Platzbedarf ab. Bei befestigten Städten musste der Bahnhof außerhalb der Stadt bleiben. Eine Ausnahme ist Prag, dort wurde die Bahn durch die Mauern durchgeführt. Die Militärs gaben vielerorts erst nach 1850 die Erlaubnis die Mauern niederzureißen und damit begann die Ausbreitung der Städte und häufig kamen an die Stelle der Mauern Ringstraßen. Generell aber versuchte man den Bahnhof möglichst nahe an die Stadt heranzuführen, ohne jedoch deswegen bestehende Gebäude abzureißen. Sichtbar werden die Auswirkungen der topologischen Zwänge auch am Beispiel der Lage der Wiener Bahnhöfe, die außerhalb des Linienwalls (heutiger Gürtel) angelegt wurden. Als Wien 1837 mit dem Bau ihrer Bahnhöfe begann, wies die Stadt eine sehr hohe Verbauungsdichte auf. Durch die Ringmauern eingegrenzt, platze die Stadt praktisch aus allen Nähten. In den 1840er Jahren war die mögliche baubare Streckenneigung 4 bis 5 Promille. Da aber in Wien die Kernstadt deutlich tiefer liegt und eine Streckenführung in das Zentrum nur mit einer Streckenneigung von 11 Promille möglich war, blieb es bei der Planung von Kopfbahnhöfen am Stadtrand.

Bodenpreise und Industriezentren

Ein weiterer Grund für die Randlage der Bahnhöfe lag darin, dass die Grundstückspreise außerhalb der Stadtgrenzen, die meist auch Steuergrenzen darstellten, niedriger waren. Diese Tatsache war für die Bahn durchaus von Bedeutung, da die Bahnhöfe mit ihren Gleisen riesige Flächen benötigten. Außerdem bedeutete die unterschiedliche Versteuerung außerhalb der Stadtmauern auch, dass mit niedrigeren Löhnen kalkuliert werden konnte.

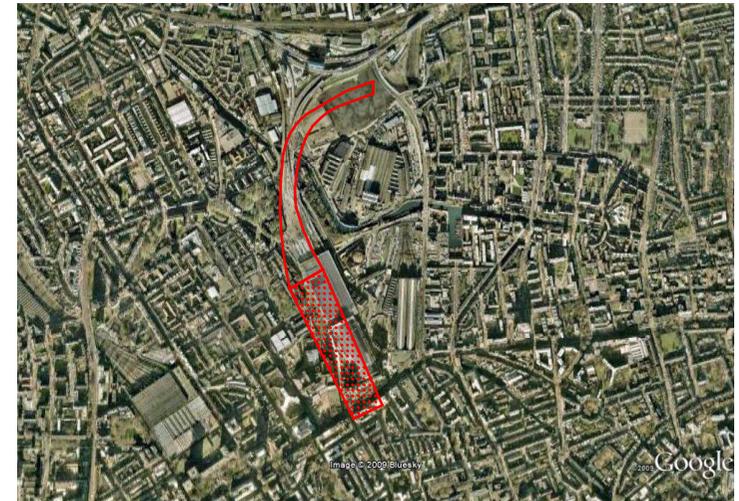


Abb.2.03: St. Pancras

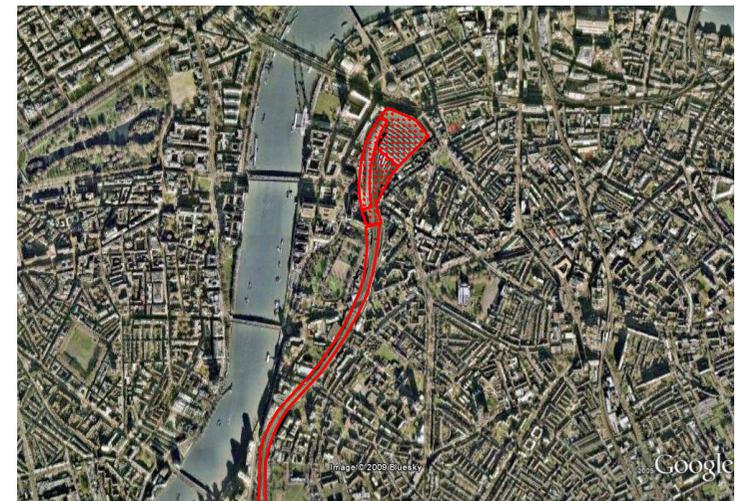


Abb.2.04: Waterloo

Um die Bahnhöfe siedelten sich Fabriken an, da dort einerseits die Bodenpreise niedriger waren und zusätzlich ihre Energie-, Rohstoff- und Produkt-Transportkosten durch den direkten Anschluss zum Bahnhof niedriger ausfielen. Ein Teil dieser Fabriken bevorzugten auch die Nähe des Bahnhofes, weil sie Lokomotiv-, Waggon- oder Schienenfabriken waren und ihre Produkte direkt für den Bahnhof herstellten. Da am Bahnhof auch Frachtgüter ankamen die im Stadtgebiet weiter verteilt werden mussten, siedelten sich verstärkt Speditionsbetriebe in Bahnhofsnähe an und Lagerhäuser entstanden.

Auf diese Weise entwickelten sich Industrie- und Logistikzentren rund um die Bahnhöfe. Die Abgeschiedenheit der Fabriken am Stadtrand war von Vorteil da dadurch weniger Beschwerden wegen Belästigung der Wohnbevölkerung entstanden, bildete aber auch die Basis für eine funktionelle Differenzierung des Stadtraumes. Durch kurze Wege zur Arbeit und billige Mieten begann kurz darauf im unmittelbaren Umfeld der Industriezentren die Besiedelung durch Arbeiter und homogene Wohngebiete bildeten sich heraus.

Neuer Wohnraum

Durch die Eisenbahn wurde die Mobilität drastisch erhöht und das Abwandern vom Land in die Stadt erleichtert. Dies trug unter anderem zur Urbanisierung, vor allem im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, bei. Dass die Eisenbahn die Abwanderung vom Land in die Städte erleichterte, wurde auch in Zahlen sichtbar: In manchen Städten wuchs das Bevölkerungswachstum von 1,5 auf teilweise über 5 Prozent.

Das Thema der Suburbanisierung und Zersiedelung wurde im Zusammenhang mit Eisenbahn schon um 1840 angedacht, damals allerdings im positiven Sinn.

So schrieben die Vertreter des Wiener Eisenbahnkomitees: *„Längs den Eisenbahnzügen werden wie die langen Arme von sich streckend, die Städte sich mit neuen Ansiedlungen umgeben und das Glück der zeitweiligen Rückkehr zur Natur ermöglichen.“*

Das rasante Anwachsen der Städte brachte auch eine Reihe von Problemen mit sich und führte zu unglücklichen Strukturierungen neuer Stadtteile, ihrer funktionalen Aufteilung in verschiedene Stadtteile und die teils dadurch resultierende soziale Entmischung. Dass große Flächen dem billigen Wohnbau zu Verfügung gestellt werden mussten, um den Massen an Menschen eine Wohnmöglichkeit zu bieten, wurde die soziale Entmischung zusätzlich verstärkt.

Gleichzeitig verlangte die wohlhabende Schicht exklusivere Wohnanlagen, die in den dichten Innenstädten zu wenig vorhanden waren. Diese neuen Gebiete an der Peripherie der Städte an die Geschäfts-, Arbeits-, und Kultureinrichtungen der Innenstädte anzubinden, wäre ohne die Eisenbahn nicht möglich gewesen.

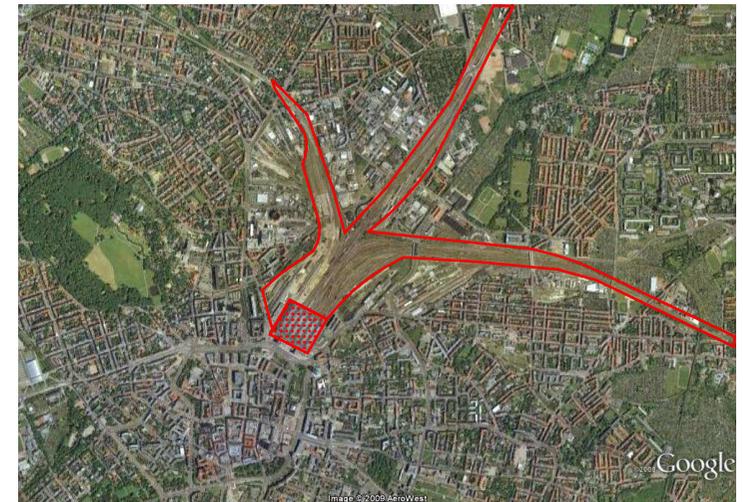


Abb.2.05: Leipzig



Abb.2.06: Stuttgart

Innerstädtische Verkehrsmittel

Die gute Erreichbarkeit war durch die Eisenbahn nun gegeben, aber noch sehr lange endete die Mobilität am Rand der Stadt, denn innerstädtischen Verkehrsmittel waren damals noch nicht ausgereift und das innerstädtische Problem der erschwerten Mobilität blieb vorerst bestehen, da ab dem Bahnhof nur Droschken zur Verfügung standen. Als Vorbild für viele Städte verfügte London bereits in den 1850er Jahren über ein mehrstufiges Verkehrssystem mit Droschken, Pferdeomnibussen und Eisenbahnen die bis in die Innenstädte vordrangen. London war auch Vorreiter in Sachen „Untergrundbahn“. 1863 wurde die erste unterirdische Eisenbahn gebaut, da weiter Eisenbahnnetze wegen der dichten Bebauung der Londoner City nicht möglich und nicht erlaubt wurden. Sie führte von Farrington zu den Großbahnhöfen KingsCross und Paddington Station.

Im Einfluss der Eisenbahn im 19. Jahrhundert stießen zwei Interessen aufeinander. Die Stadt brauchte die Bahn als Verkehrsmittel, aber deren Vorhandensein störte die Stadtentwicklung. Heute verbindet der Bahnhof eine Bandbreite an verschiedenen Transportsystemen und funktioniert innerhalb der Stadt als Knotenpunkt an dem innerstädtische Verkehrsmittel zusammenführen.

Der Bahnhof als Punkt und Raum im städtebaulichen Kontext

Der Bahnhof im städtebaulichen Kontext kann als Punkt in einem Netzwerk oder als Platz bzw. Raum in der Stadt betrachtet werden.

Betrachtet man den Bahnhof als Punkt in der Stadt, so ist er da um Zugang zu anderen Transportnetzwerken zu ermöglichen, aber verstärkt auch um zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln. Wobei sich das Netzwerk einerseits als Vernetzung im Sinne von Infrastruktur beschreiben lässt, aber andererseits auch als die Interaktionen zwischen städtischen Plätzen, ökonomischen Aktivitäten und Akteuren.

Im Vergleich zu Flughäfen oder Häfen besteht bei Bahnhöfen das Netzwerk aus der Vernetzung einer großen Bandbreite an Transportsystemen beschränkt auf einen regionalen Maßstab. Im Gegensatz zum Flughafen, dessen Netzwerk einen internationalen Maßstab aufweist, dabei aber nur wenige Transportsysteme verknüpft.

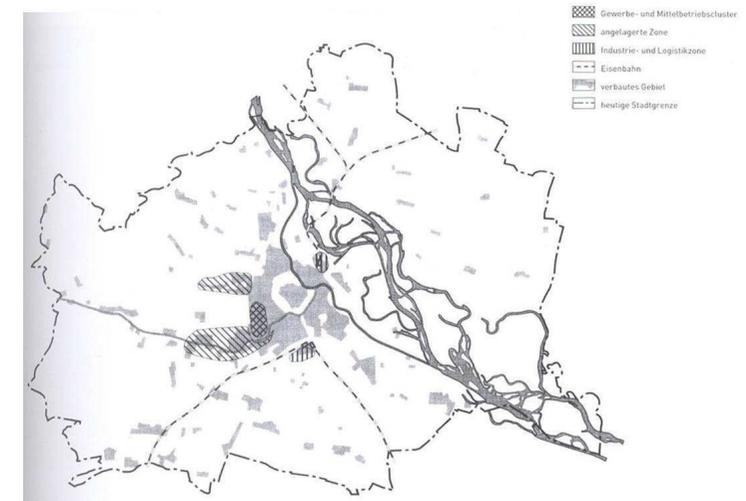


Abb.2.07: Betriebsstättenverteilung Wien 1846

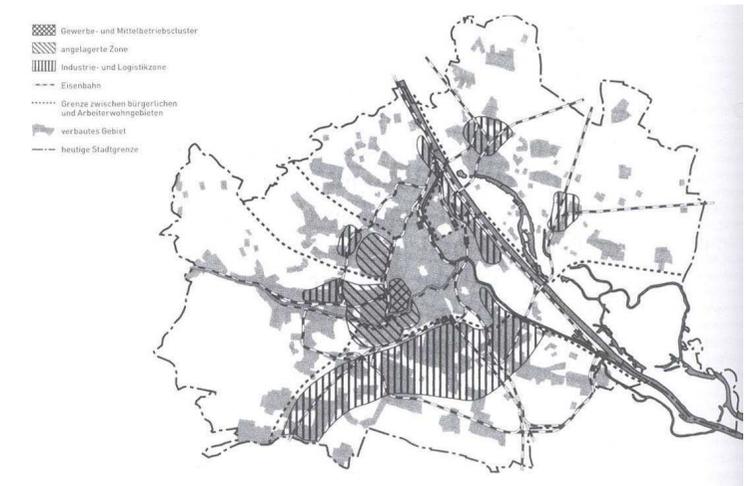


Abb.2.08: Betriebsstättenverteilung Wien 1981

Betrachtet man den Bahnhof als Platz bzw. Raum so ist ein spezifischer Bereich in der Stadt mit einer Konzentration an Infrastruktur und eine Ansammlung an Gebäuden und offenen Räumen gemeint. Auch hier gibt es Unterschiede zum Flughafen, der meist außerhalb der Stadt liegt, während sich der Standort Bahnhof inmitten der Stadt befindet, meist noch immer dort, wo er ursprünglich angelegt wurde.

Der Bahnhof als Raum in der Stadt beschreibt nicht nur den Bahnhof selbst, sondern auch den Bereich um den Bahnhof - das Bahnhofsviertel.

Auswirkungen der Gleisführung auf die Stadt

Die Stadtkarten belegen die Abgeschiedenheit der Bahnhöfe zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die heute so selbstverständliche zentrale Lage der Bahnhöfe samt ihren Gleisanlagen in den Städten entstand erst durch das Anwachsen der Städte. Viele Durchgangsbahnhöfe mit ihren Anlagen, die riesige Flächen einnahmen, die ursprünglich am Stadtrand lagen sind nun infolge der flächenhaften Entwicklung der Stadt von bebautem Gebiet umschlossen.

Denn trotz der Eisenbahntrassen wuchs die Stadt an der anderen Seite weiter und so entstanden alte und neue Stadtteile, durch die Gleise getrennt. Oft ohne Verbindung zwischen den Teilen und erst später wurden kostspielig Tunnel oder Überführungen gebaut um die Stadtteile wieder miteinander zu verbinden.

Bis nach dem zweiten Weltkrieg wurde auch die Lösung angedacht, die Bahnhöfe und Trassen aus der Stadt nach draußen zu verlegen um die Bahnanlagen im Stadttinneren los zu werden und den Stadtverkehr ordnen zu können. Außerdem sah man nach dem zweiten Weltkrieg eine Chance, diese Pläne zu verwirklichen. Diskussionen, dass das nichts bringe, da die Städte ja weiter anwachsen und die Möglichkeit den Personenverkehr in der Stadt zu belassen und nur den Güterverkehr mit den Bahnbetriebsanlagen nach draußen zu verlegen wurde aber nicht ausgeführt, denn der Wiederaufbau der bestehenden Bahnhöfe stellte sich als wesentlich wirtschaftlichere Version dar.

Die verschiedenen Ausführungen von Durchgangsbahnhof oder Kopfbahnhof bedeuten für die Stadt sehr unterschiedliche Ausgangslagen.

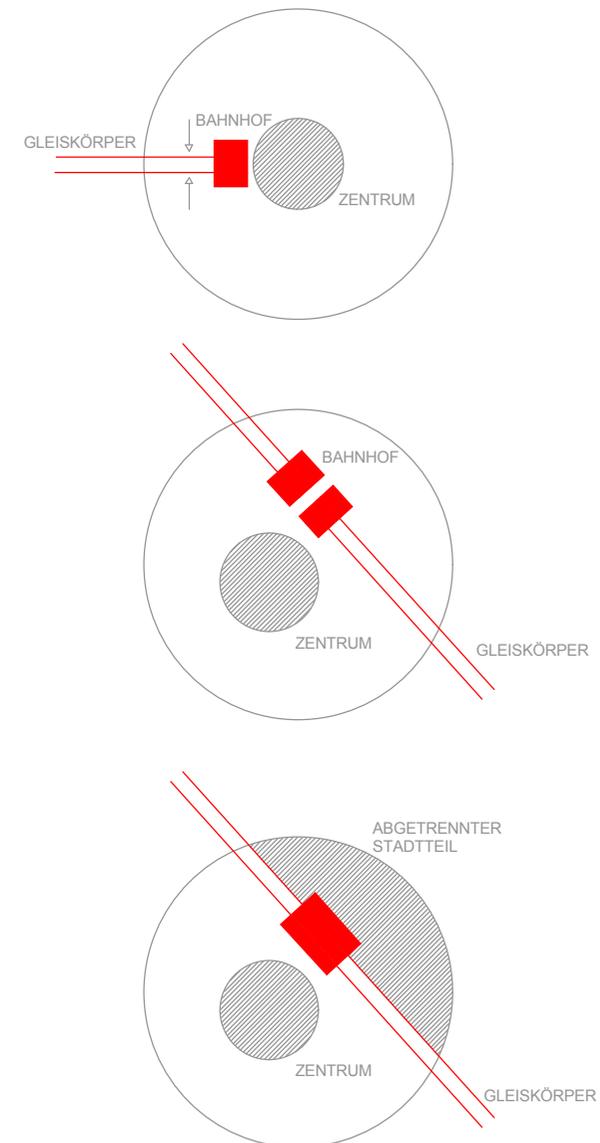


Abb.2.09: Diagramm - Stadtkern und Gleisanlagen

Betrachtet man die Lage eines Durchgangsbahnhofes in der Stadt so ist die Problematik, dass die Gleiskörper die Stadt zur Gänze durchlaufen und so eine Teilung der Stadt hervorrufen. Wobei die großen Flächen die durch Zusatzgebäude (Werkstätten..) benötigt werden nicht das Problem darstellen.

Die Gleisführung kann dabei auf die interne Vernetzung der Stadt verschiedene Auswirkungen haben. Sind Gleise in Gleichlage zur Umgebung, zerschneiden diese Gleise das städtische Gefüge. Das führt dazu, dass ein Stadtteil vom Rest abgeschnitten wird. Eine Verknüpfung der Stadtteile kann in diesem Fall nur über beschränkte Bahnübergänge erfolgen.

Eine Lösung für dieses Problem wäre einen Großteil der Gleiskörper unterirdisch zu führen, dies würde allerdings einen sehr großen technischen und finanziellen Aufwand darstellen.

Eine weitere Möglichkeit würde darin bestehen, die Bahntrassen in Hochlage zu führen. Dies erzielt zwar den Vorteil, dass die Stadtteile miteinander verknüpft bleiben, der Nachteil liegt hier aber darin, dass diese Brücken beachtliche optische und psychologische Barrieren darstellen.

Sind die Gleise in Tieflage geführt, bedeutet dies für die Stadt die geringste Trennwirkung. Die entstehenden Gräben können relativ leicht durch Brücken miteinander verbunden werden.

Bei Kopfbahnhöfen wirkt sich das Problem der Zerschneidung des Stadtgefüges zwar nicht auf die gesamte Stadt aus, doch zumindest auf ein Teilgebiet. Bei Kopfbahnhöfen stellt statt dessen der höhere Flächenbedarf, hervorgerufen durch die größere Gleisanzahl, das Hauptproblem dar.

Ein Umplanen von Kopf- auf Durchgangsbahnhöfe mit unterirdischer Gleisführung wäre aus stadtplanerischer Sicht interessant da, durch die unterirdische Gleisführung, bis zu 90% der Bahnfläche somit der Stadt für ihre Entwicklung zur Verfügung gestellt werden könnte. Die frei werdenden Flächen könnten in gemischte Stadtteile mit Wohnen, Leben und Arbeiten umgewidmet werden.

So würde eine Binnenverdichtung stattfinden indem vorhandene Bodenressourcen, inmitten der Stadt, intensiv genutzt werden und

die frei werdenden Flächen könnten als Möglichkeit der Stadtkonzentration gesehen werden. Dies ist ein nicht zu unterschätzendes Entwicklungspotential im verbauten städtischen Gefüge.

War noch zu Beginn des Eisenbahn-Zeitalters durch die neu gewonnene Mobilität ein Zuwandern in die Städte spürbar, kehrte sich diese Entwicklung ins Gegenteil um und ein Abwandern der Bevölkerung ins Umland als Auswirkung von Mobilität setzte ein. Heute wird in den städtischen Leitbildern der Zukunft vorgeschlagen die Zentren nicht zu reinen Dienstleistungs-, Büro- und Konsumgebieten weiter zu entwickeln und die Bevölkerung wohnt als Folge in die Region, sondern das Stadtzentrum soll verstärkt als Wohnorte genutzt werden.

Für die innerstädtisch liegenden Bahnhofsviertel und ihre frei werdenden Flächen würde dies bedeuten, dass sich dort nicht nur typische Bahnhofshotellerie und Shoppingmöglichkeiten ansiedeln, sondern auch Wohngebiete entstehen, die direkt an den Bahnhof angeschlossen werden, in Verbindung mit Büro- und Gewerbegebieten. Die Entwicklungen in Sachen Bahnhofsviertel setzen jetzt darauf das Potential eines Bahnhofs zu erkennen und ihn durch seine Funktion zum Bindeglied zu machen. Der Bahnhof als Bindeglied zur Stadt wird mit seinen Zusatzfunktionen zu einem Teil der Stadt.

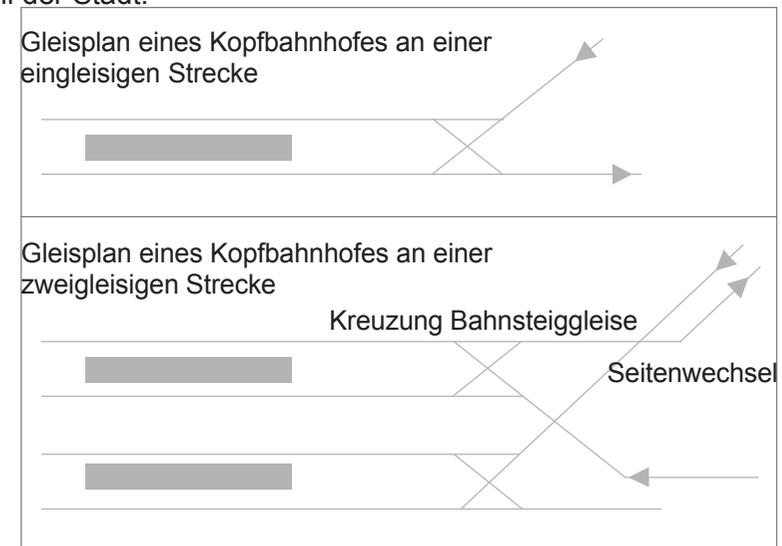


Abb.2.10: Gleisplan

Typologien

Die Planung der ersten Bahnhöfe wurde weniger als architektonische Aufgabe betrachtet, sondern als planerische Herausforderung den technischen Ablauf eines Bahnhofs geschickt zu arrangieren und einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

Grundsätzlich gibt es bei Bahnhofsbauten die Unterscheidung in Kopfbahnhof und Durchgangsbahnhof. Der jeweilige Typus definiert sich durch den Verlauf der Gleise. Wobei sich zu Beginn des Eisenbahnzeitalters Kopf- und Durchgangsbahnhof kaum voneinander unterschieden. Selten stand das Empfangsgebäude vor dem Gleisende, sondern seitlich.

Kopfbahnhof

Der Kopfbahnhof ist ein Bahnhof an dem die Züge nur von einer Seite einfahren können und in dieselbe Richtung wieder ausfahren müssen. Wobei die Gleise an der Hinterseite des Gebäudes nicht weiterführen. Das Empfangsgebäude liegt, wie im Namen enthalten, in Kopf-lage.

Die ersten Bahnhöfe wiesen eine klare räumliche Trennung von abfahrenden und ankommenden Reisenden auf, welche sich auch in der Aufteilung der Gebäude widerspiegelte. So wurden die Abfahrts- und Ankunftsgebäudeteile beiderseits der Bahnsteighalle angeordnet und dieses Konzept wurde lange als Standardlösung angewandt. Zwischen den Gebäudeteilen bestand keine Verbindung und erst während der Entwicklung der Bahnhöfe, als sich diese Variante als Nachteil herausstellte, wurden, mittels eines Querbahnsteiges, die beiden Seiten mit-einander verbunden. Dadurch wurde allerdings ein Weiterführen der Gleise nach der Halle unmöglich.

Erst danach erkannte man die Möglichkeit auch vor die Gleise Gebäudeteile zu setzen und in einer späteren Entwicklung wurde der Querbahnsteig in das Empfangsgebäude selbst versetzt.

Charakteristisch für Kopfbahnhöfe ist eine dominante Querhalle die als Empfangshalle dient und gleichzeitig die Erschließung der Bahnsteige ermöglicht. Ein Beispiel dafür ist die denkmalgeschützte Empfangshalle des Wiener Westbahnhofs. Dort erfolgt der Zugang zu den Bahnsteigen über das erste Obergeschoß der Halle. Zusätzlich wird der Querbahnsteig außerhalb der Halle verlängert um eine Erschließung für Personal und Zulieferung zu ermöglichen.

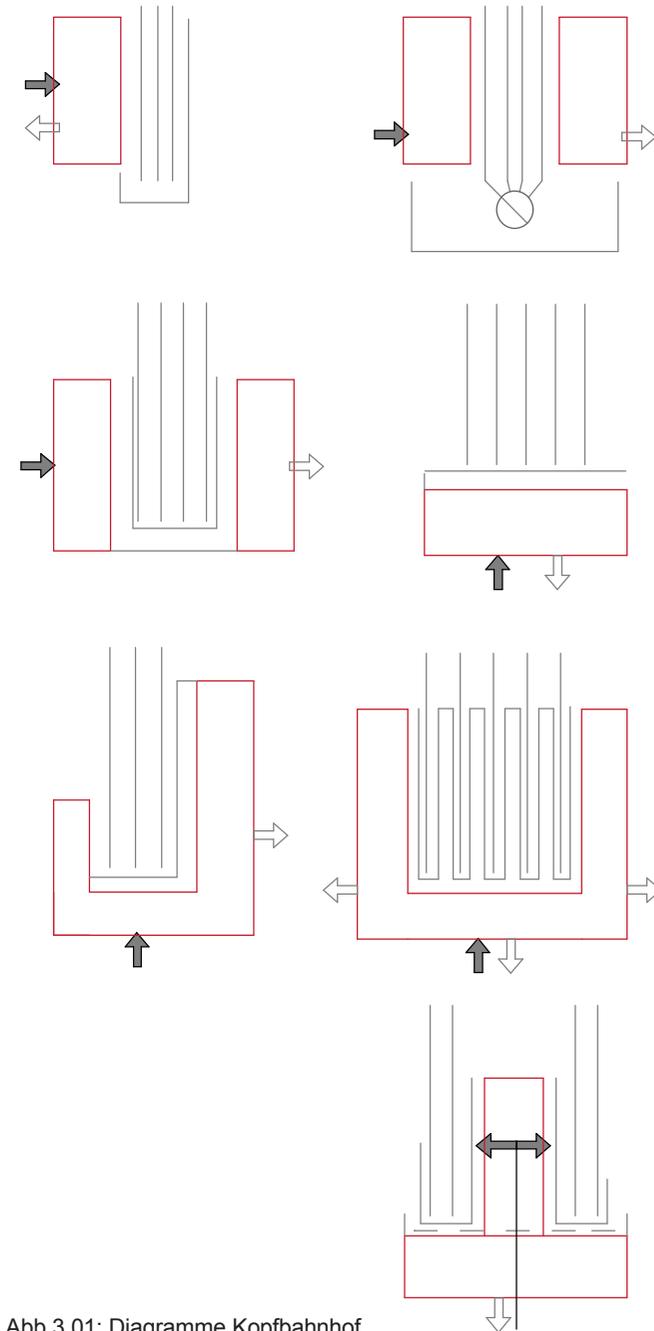


Abb.3.01: Diagramme Kopfbahnhof

Somit ist ein niveaufreier Zugang zu den Bahnsteigen, unabhängig von der Höhenbeziehung zum Vorplatz, möglich. Vom Personenbahnsteig aus kann jeweils rechts und links ein Zug bestiegen werden. Die Länge der Bahnsteige richtet sich nach der Durchschnittslänge der Züge.

Die Vorteile und Nachteile des Kopfbahnhofes

Ein Vorteil des Kopfbahnhofes ist, dass er durch seine zentrale Lage leichter erreichbar ist und ein niveaufreier Zugang zu den Bahnsteigen ermöglicht wird, da dieser unabhängig von der Höhenbeziehung zum Vorplatz über den Querbahnsteig erfolgt.

Die bahnbetrieblichen Nachteile des Kopfbahnhofes wurden zu Beginn nicht erkannt. Aufwendige Rangiermanöver und das Abkuppeln der Zuglok und neues Vorspannen am Zugende im Bahnhof verursachten zusätzliche Kosten. Außerdem ergab sich daraus ein notwendiger Aufenthalt im Bahnhof, der einen zusätzlichen Zeitverlust hervorrief. Die zeitlichen Nachteile eines Kopfbahnhofes wurden zu Beginn der Eisenbahn natürlich noch außer Acht gelassen, da das Ende der Reise mit der Ankunft im Bahnhof meist schon erreicht war.

Durch die neue Technologie und den Umstieg auf Triebzüge bleibt heutzutage zwar das Umspannen erspart und der Aufenthalt im Bahnhof ist verkürzt, doch die Rangiermanöver blieben. Stellt der Aufenthalt in einem Kopfbahnhof nur einen Zwischenhalt dar, so muss der Zug bei seiner Weiterfahrt erst ein Stück dieselbe Strecke zurückfahren und dann auf das dementsprechend richtige Gleis wechseln. Dabei erlebt der Reisende, dass er zuvor vorwärts in den Bahnhof eingefahren, jetzt rückwärts den Bahnhof verlässt.

Durch die verschiedenen Rangiermanöver eines Kopfbahnhofes ergibt sich für das Gleisfeld eine Art Muster. Die Kreuzung der Gleise ist dabei unvermeidbar und erfordert nicht nur einen wesentlich größeren Platzbedarf, sondern sorgt dafür, dass bei Ein- und Ausfahrt andere Züge blockiert werden. Dies wird vor allem bei großen Bahnhöfen dann zum Problem, wenn viele Züge in kurzen Zeitabständen in den Bahnhof einfahren.

Ein weiterer Nachteil ist, dass man um zum Bahnsteig zu gelangen, durch die Halle oder über den Querbahnsteig zum betreffenden Bahnsteig muss und der gesamte Bahnsteig nur in eine Richtung begehbar ist. Das bedeutet bei langen Zügen, dass der Reisende mit seinem Gepäck dem gesamten Weg nach vorne gehen muss.

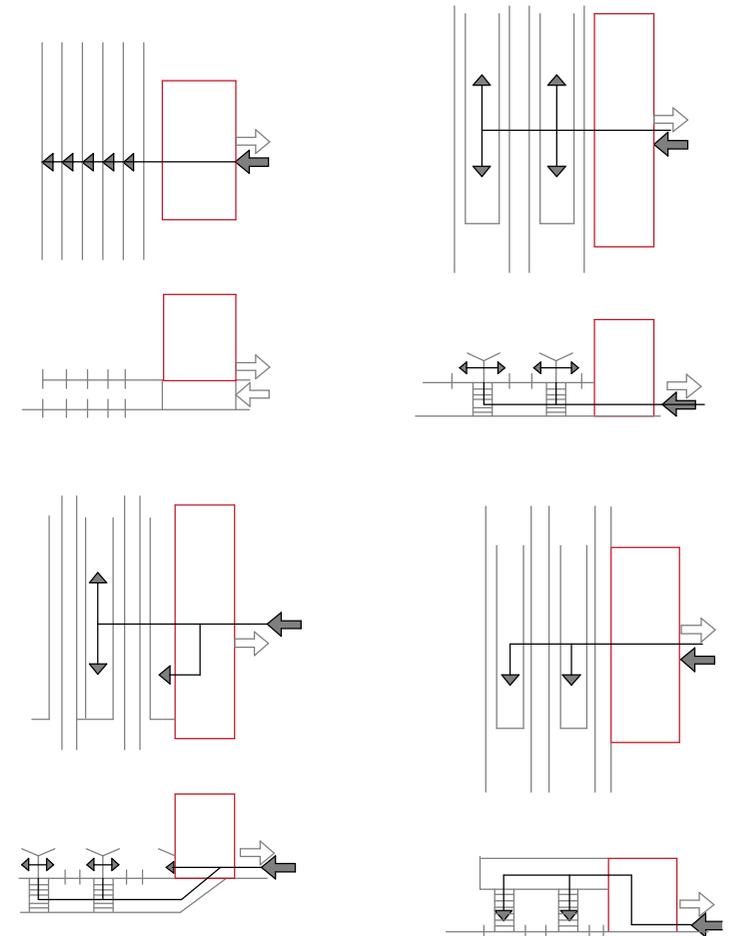


Abb.3.02: Diagramme Durchgangsbahnhof

Die Lage der Bahnhofshalle kann auf drei verschiedenen Levels liegen und ergibt damit drei Bauformen:

Empfangsgebäude in Überlage

Vorplatz und Empfangsgebäude sind auf gleichem Niveau. Die Bahnsteige können vom Empfangsgebäude über Treppen, Aufzüge usw. erreicht werden. Seitlich des Empfangsgebäudes sind Fußgängerbrücken, Vorfahrt usw. möglich. Die Gleise liegen hier in Überlage.

Empfangsgebäude in Unterlage

Vorplatz und Empfangsgebäude sind auf gleichem Niveau. Die Bahnsteige können vom Empfangsgebäude über Treppen, Aufzüge usw. erreicht werden. Seitlich des Empfangsgebäudes sind Fußgängerbrücken, Vorfahrt usw. möglich. Die Gleise liegen hier in Unterlage.

Empfangsgebäude in Seitenlage

a) Bahnsteige in Hochlage

b) Bahnsteige und Vorplatz in Gleichlage

Die Bahnsteige sind nur über einen Umweg über eine andere Ebene (Brücke, Tunnel) niveaufrei erreichbar. Durch Anbinden von Zugängen zu Unter- bzw. Überführungen (abhängig von örtl. Verhältnissen) auf Tunnel-/Brückenniveau lässt sich diese verlorene Steigung für einen Teil der Nutzer vermeiden.

Tunnel: Vorteil der geringen Höhendifferenz, Nachteil da keine natürliche Belichtung und kein Sichtbezug zu den Bahnsteigen besteht.

Brücke: Nachteil der größeren Höhendifferenz, diese lässt sich jedoch durch Fahrtreppen und Aufzüge ausgleichen.

c) Bahnsteige in Tieflage

Durchgangsbahnhof

Im Gegensatz zum Kopfbahnhof führen die Gleise an beiden Seiten des Gebäudes durch.

Die Vorteile und Nachteile des Durchgangsbahnhofs

Ein Vorteil des Durchgangsbahnhofs ist, dass im Gegensatz zu den Kopfbahnhöfen kein so großes Gleisfeld benötigt wird, da die Züge durchfahren und keine Nebengleise zum Rangieren notwendig sind. Ein Nachteil ist die Integration der Gleise in die Infrastruktur der Städte, denn die Gleise führen quer durch die Städte und zerschneiden so die Stadtteile. Ein weiterer Nachteil ist, dass die Gleise nur über eine Über- oder Unterführung erreicht werden können. Dies bedeutet einen erschwerten barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen.

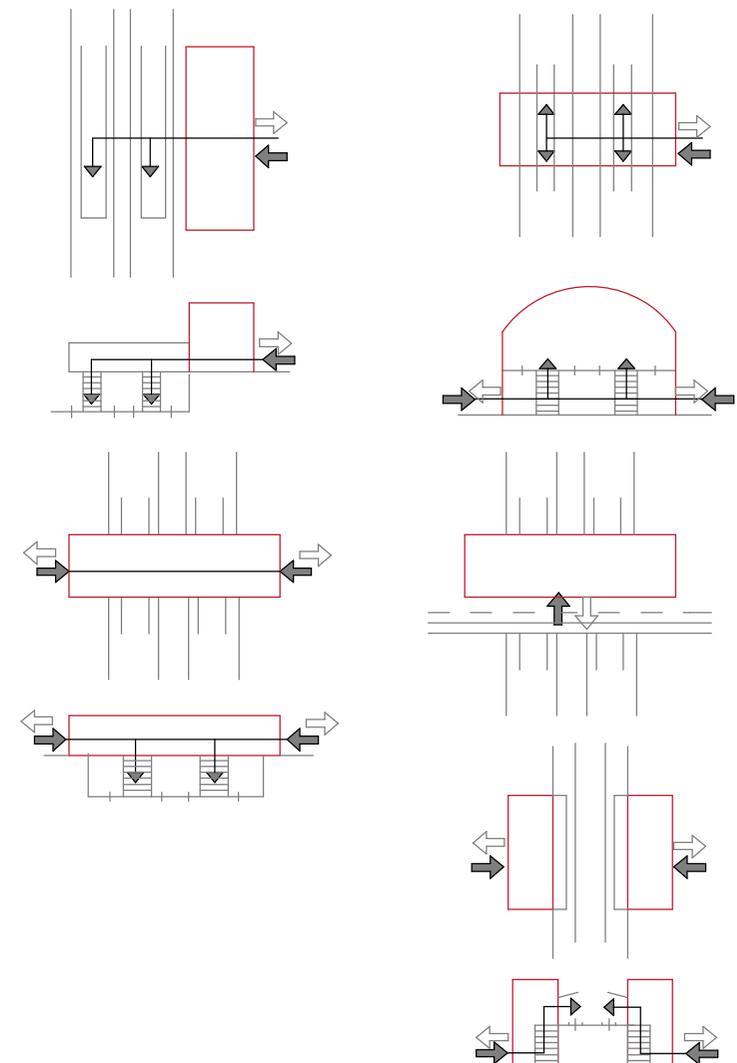


Abb.3.03: Diagramme Durchgangsbahnhof

Je nach Lage des Empfangsgebäudes unterscheidet man bei Durchgangsbahnhöfen:

Inselbahnhof:

Das Empfangsgebäude befindet sich in Insellage in der Mitte der Gleisanlagen. Da das Gebäude beidseitig vom Gleisfeld umschlossen ist, wird diese dann in der Regel straßenseitig von einer Sackgasse erschlossen, welche über oder unter den Gleisen durchführt.

Beim Inselbahnhof sind beide Gleisanlagen, sowohl hinter als auch vor dem Empfangsgebäude, verbunden. Diese Form des Bahnhofs kommt meist dann vor, wenn zwei Spurweiten in einem Bahnhof zusammentreffen. In diesem Fall dominiert dann auf jeweils einer Seite eine Spurweite.

Keilbahnhof:

Ein Keilbahnhof entsteht, wenn sich die Gleisanlage im Bahnsteigbereich gabelt, sodass die Bahnsteige einen Keil bilden. Bahnsteige stehen im Winkel zueinander. An der Keilspitze liegt das Empfangsgebäude. Die Gleise führen, wie auch beim Inselbahnhof, an beiden Seiten vorbei, aber ohne sich dahinter wieder zu vereinigen.

Reiterbahnhof:

Das Empfangsgebäude liegt hier wie eine Brücke quer über den Gleisanlagen. Dadurch erübrigt sich eine Überdachung der Bahnsteige in der Einstiegszone. Zu den Bahnsteigen führen vom Empfangsgebäude Treppen, Rampen und Aufzüge hinunter.

Tunnelbahnhof:

Tunnelbahnhöfe wurden in Eisenbahntunnel angelegt. Sie liegen unter dem Niveau des Standortes an dem sie errichtet wurden. Man kennt diese Art des Bahnhofes bei U-Bahnstationen oder S-Bahnen mit nur zwei bis vier Gleisen.

Turmbahnhof:

Der Turmbahnhof wird auch Etagenbahnhof genannt. Hierbei handelt es sich um einen Bahnhof bei dem die Anlagen für den Verkehr auf mehrere Stockwerke aufgeteilt sind. Das entsteht, wenn sich mindestens zwei Bahnstrecken niveaufrei im Bahnhof übereinander kreuzen.

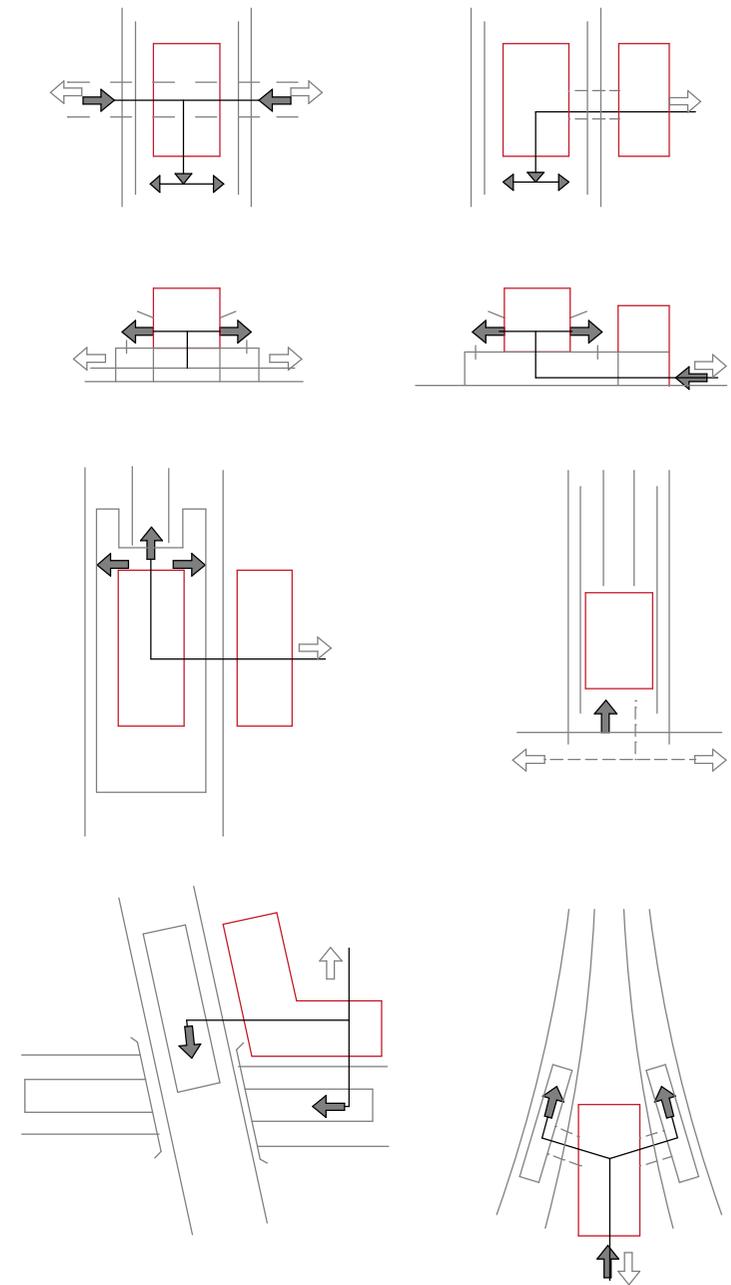


Abb.3.04: Diagramme Durchgangsbahnhof/Sonderformen

Empfangshallen im städtebaulichen Kontext

Der Bahnhofsvorplatz besaß in seinen Anfängen, als Visitenkarte der Stadt an dem der Reisende erstmals die Stadt betritt, zwei Funktionen: Die der Verkehrsfläche und die des repräsentativen Stadtraumes. Dieser Raum war nur an manchen Bahnhöfen markant und manchmal auch mit Gartenanlagen gestaltet. Über die Zeit verschwanden durch Umbauten viele dieser Vorplätze oder wurden durch die Anknüpfung der U-Bahnen teilweise durch unterirdische Passagen ersetzt.

Ob eine klare Ausbildung eines Vorplatzes und eine Eingangssituation vor dem Bahnhof entstehen hängt unter anderem vom städtebaulichen Umfeld ab. Je nach Eingliederung der Empfangshalle eines Bahnhofes in seine direkte Umgebung kann vor der Empfangshalle ein sehr unterschiedlicher Raumeindruck entstehen. Die verkehrsgerechte Gestaltung des Vorplatzes sowie eine schienenfreie Kreuzung von Bahnanlagen und Straßen waren sehr wichtig für die Verkehrsplanung und in der Planung für Empfangshalle und Vorplatz musste Anschlussmöglichkeiten für andere Verkehrsträger Rücksicht genommen werden.

Kopfbahnhof

- a) Die Bahnsteigüberdachung und das Empfangsgebäude befinden sich in einer städtebaulichen Schlüsselstellung: Das gesamte städtebauliche Umfeld ist auf das Empfangsgebäude ausgerichtet und das Empfangsgebäude liegt in einer städtebaulichen Blickachse. Die Bahnsteige werden allerdings vom Empfangsgebäude verdeckt und sind innerhalb der Blickachse nicht erfassbar. Ein klarer Bahnhofsvorplatz ist durch die umgebenden Gebäude definiert. Beispiel für diesen Typ ist der Bahnhof in Frankfurt.

- b) Der Bahnhof ist in die vorhandene Stadtstruktur eingegliedert: Die Bahnsteigüberdachung wird dabei von den Anbauten eingefasst, wobei diese das Empfangsgebäude und die Nebengebäude verdecken. Beide Gebäudeteile nehmen die Fluchtlinien der Umgebung weitgehend auf. Als Beispiel hierfür, der Stuttgarter Bahnhof.

- c) Das Empfangsgebäude und die Nebenbauten werden durch ihre Form zur Platzbildung genutzt:

Die Bahnsteigüberdachungen werden dabei wieder von den Anbauten eingefasst und verdeckt. Die gesamte Anlage ist unsymmetrisch und kann dadurch den Bahnbetriebsablauf erschweren.

Ein Beispiel für diese Form ist der Bahnhof in Helsinki.

Die U-förmige Gebäudeklammer ist eine sehr häufige Gebäudeform bei Kopfbahnhöfen. Der mittlere Gebäudeteil ist oft die dominante, zur Stadt hingewandte, Schauseite des Bahnhofs und setzt einen starken Gegenpol zur unmittelbaren Umgebung.

- d) Das Empfangsgebäude „verleugnet“ die Symmetrieachse der Bahnsteige:

Die Situierung und Gestaltung des Empfangsgebäudes geben keine Hinweise auf die dahinter liegende Halle. Beispiel hierfür der Bahnhof Lissabon Rossio.

Durchgangsbahnhof

- a) Der Bahnhof wird in die vorhandene Stadtstruktur eingegliedert: Die Perronhalle und das Empfangsgebäude bilden einen freistehenden Baukörper, der die Fluchtlinie der Umgebung aufnimmt. So bildet der Bahnhof ein städtebaulich klar eingegliedertes Volumen.

b) Die Perronhalle und das Empfangsgebäude sind eigenständige Baukörper:

Die Perronhalle und Empfangsgebäude bilden einen Baukörper, dessen Situierung im Stadtgrundriss von der Streckenführung bestimmt wird. So ergibt sich ein städtebauliches unabhängiges Volumen.

c) Das Empfangsgebäude dominiert den Vorplatz

Die Perronhalle und das Empfangsgebäude bilden eine Einheit, deren Situierung im Stadtgrundriss von der Streckenführung bestimmt wird. Das Empfangsgebäude liegt in einer städtebaulichen Blickachse.

d) Das Empfangsgebäude reagiert auf die städtebauliche Achse:

Die Situierung und Gestaltung des Empfangsgebäudes ist ausschließlich städtebaulich motiviert und die Perronhalle somit zweitrangig.

e) Das Empfangsgebäude ordnet sich in die vorhandene Struktur ein:

Das Empfangsgebäude ist ein Block im Schachbrettgrundriss. Aufgrund der Durchlässigkeit des Empfangsgebäudes ist der Bahnhof in den Stadtgrundriss eingewoben.

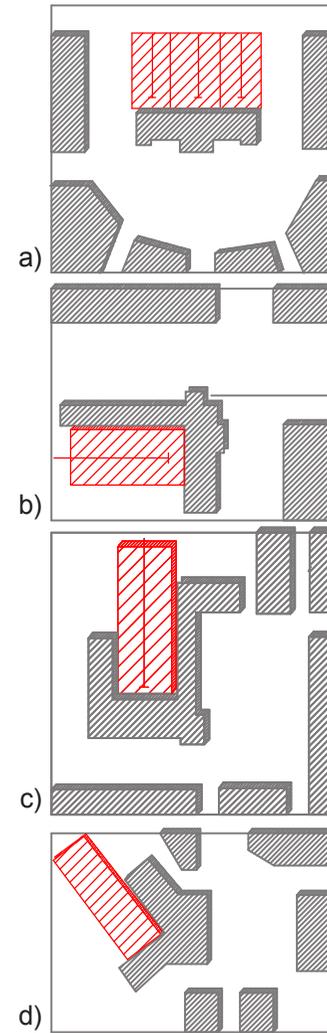


Abb.4.01: Diagramme Kopfbahnhof

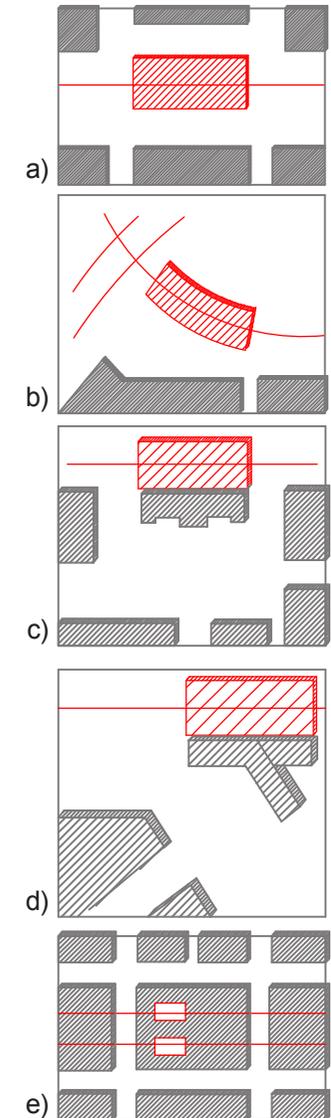


Abb.4.02: Diagramme Durchgangsbahnhof

Hauptbahnhof Stuttgart, Deutschland

Architekten: Ingenhoven, Overdiek und Partner

Erbaut: 1846, Umbau 1910, Umbau 1997-2020

Lage: zentrale Lage in der Stadt, grenzt an Parkgelände

Typ: Kopfbahnhof, wird nun umgebaut zu Durchgangsbahnhof

Funktionen: Durchgangsbahnhof, S-Bahn, Shopping, Grünräume

Der erste Hauptbahnhof Stuttgart, der 1844 - 1846 von Karl Etzel und August von Beck errichtet wurde, ging 1846 in Betrieb und musste bereits nach etwa fünfzig Jahren wegen Platzmangels umgebaut werden. Dafür wurde 1910 ein Wettbewerb ausgeschrieben, der von den Stuttgarter Architekten Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer gewonnen wurde. Ihr Entwurf "Umbilicus Sueviae (Nabel Schwabens)" wurde während der Bauphase noch mehrmals umgeplant und schließlich 1928 fertiggestellt. Schon damals wurde auch der Umbau des Kopfbahnhofes zu einem Durchgangsbahnhof diskutiert, allerdings wegen fehlendem technischen Knowhow und aufgrund der Tatsache, dass für 95 Prozent der Reisenden Stuttgart der Anfangs- oder Endpunkt ihrer Reise war, wieder verworfen.

Die Umplanung des Stuttgarter Hauptbahnhofes vom Kopfbahnhof zum Durchgangsbahnhof wurde 87 Jahre später erneut aufgegriffen.

Im Februar 1997 wurde ein Realisierungswettbewerb ausgeschrieben den das Düsseldorfer Architekturbüro Ingenhoven, Overdiek und Partner gewann. Das Besondere am Stuttgarter Bahnhof ist, dass in diesem Großprojekt der bestehende Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut wird. So wie in den meisten Städten zerschneiden auch in Stuttgart die Gleise des Kopfbahnhofes die Stadt in getrennte Gebiete. Der Bahnhof liegt zentral in der Stadt und schließt an ein Parkgelände an. In diesem Projekt sollen nun die Gleise um 14m tiefer gelegt, und um 90 Grad geschwenkt werden. Durch die unterirdische Lage des neuen Bahnhofs wird das oberirdisch liegende riesige Gleisfeld nicht mehr benötigt und gibt ein ca. 100 ha großes Gebiet zur Bebauung frei.



Abb.5.01: Modell "grüner Deckel"



Abb.5.02: Rendering Innenansicht



Abb.5.03: Lichtaugen

Abgesehen vom kostbaren innerstädtischen Bauland, dass damit zur Verfügung steht, ist ein weiterer Vorteil den dieser Umbau mit sich bringt, dass dadurch die Gleise effizienter genutzt werden können und statt den jetzt 16 Gleisen werden künftig nur noch 8 Gleise nötig sein.

Im neuen Entwurf wird die historische Bahnhofshalle, außer den Seitenflügeln, erhalten bleiben. Sie wird restauriert und in den Neubau integriert, indem die historische Halle mit der neuen Bahnhofshalle unterirdisch verbunden wird.

Das große begehbare Bahnhofsdach mit seinen über 30 blütenartigen Betonschalen als Tragwerk, die auch als Lichtöffnungen dienen, ist ein Hauptaugenmerk des Entwurfes. Die erdüberdeckte Betonschalenkonstruktion schafft damit oberirdisch einen großzügig angelegten Platz und die Lichtaugen gewährleisten für die darunter liegenden Bahnsteige bis zu 14 Stunden Tageslicht.

Die Ebene +1, auf der die alten Kopfbahnsteige liegen, wird zukünftig ein großzügig gestalteter Platz mit Cafés und Restaurants. Der sich auf derselben Ebene befindende alte Bahnhof wird renoviert und zukünftig im Erdgeschoß ebenfalls Gastronomie und Einzelhandel enthalten.

Die Ebene 0 beinhaltet den Hauptzugang zum Bahnhof und ist die Verteilerebene. Von dieser Ebene führen Passagenausgänge zur Einkaufsstraße und den neuen Stadtquartieren.

Die Ebene -1 beinhaltet die vier Bahnsteige und eine Verbindung zum alten Kopfbahnhof, dem Bonatzbau, der hier eine neue Funktionsebene mit Geschäften und Gastronomie erhält.

Grundsätzlich soll das Gebiet gemischt mit Wohn- und Geschäftsflächen genutzt werden. Das Großprojekt ist so gestaltet, dass es in Etappen realisiert werden kann, wobei von den 100 Hektar des Gesamtgebietes ca. 20 Hektar für die Erweiterung der Parkanlage reserviert bleiben.

Der Rest des Gebietes wird in drei Teile unterteilt und es sollen unterschiedliche Quartiere mit eigenständigem Charakter entstehen, die wiederum durch Grünzüge unterteilt sind. Das Vermeiden zu großer Blockstrukturen und die für Stuttgart gängigen Dimensionen zu wahren sind dabei Bestandteile des städtebaulichen Entwurfes.

Städtebaulicher Schwerpunkt in dem neu geplanten Areal ist die sogenannte „Avenue21“, ein 2,2km langer und 70m breiter öffentlicher Bereich der den Bahnhof mit dem Rosenpark verbindet und gemischte Funktionen enthalten soll.

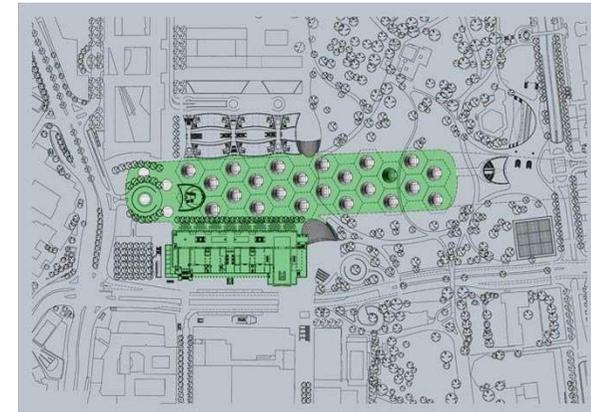


Abb.5.04: Ebene +1

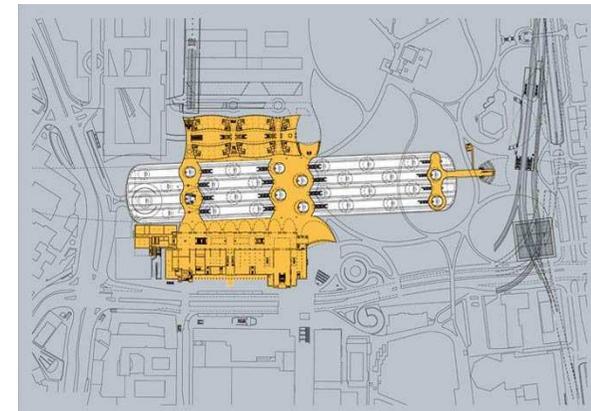


Abb.5.05: Ebene 0

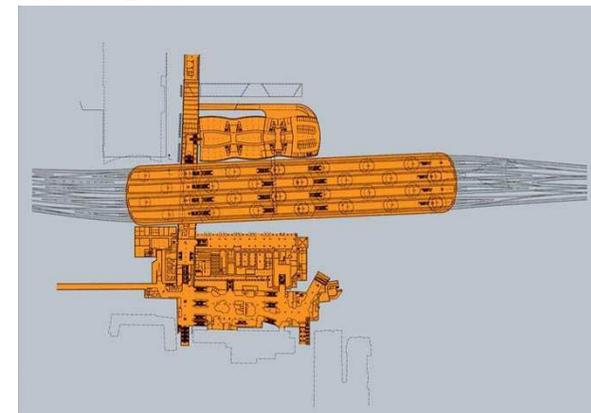


Abb.5.06: Ebene -1

Den drei Teilgebieten werden folgende Schwerpunkte zugeordnet:

Teilgebiet A:

Das 16ha große Cityquartier A1 mit einer realisierbaren Geschoßfläche von 465.000m² befindet sich nahe der Einkaufsmeile Königsstraße, den Grünanlagen des Schlossgartens und des Hauptbahnhofes.

Durch die zentrale Lage zum Bahnhof und guten Erschließungsmöglichkeiten bieten sich hier vor allem öffentliche Nutzungen wie Dienstleistungen, Einzelhandel und Kultur an. Alle wichtigen Punkte liegen in einem Umkreis von nur 500 m.

Teilgebiet B:

Dieses Gebiet soll außer einer Parkerweiterung und innerörtlichem Grün drei unterschiedliche Nutzungen enthalten. Einerseits gemischte öffentliche Nutzung wie Museum und Festspielhaus. Zweitens hochwertige Wohnflächen mit moderner Wohnnutzung und drittens Sondernutzungen wie beispielsweise eine Kurklinik.

Teilgebiet C:

Im Teilgebiet C soll überwiegend Wohnen stattfinden.

Insgesamt sollen auf dem ganzen Gebiet Büro- und Gewerbeflächen für 24.000 Arbeitsplätze und Wohnungen für 11.000 Menschen entstehen.

Das Projekt sorgt immer wieder für hitzige Diskussionen zum Thema finanzielle und betriebliche Aspekte sowie den Denkmalschutz.

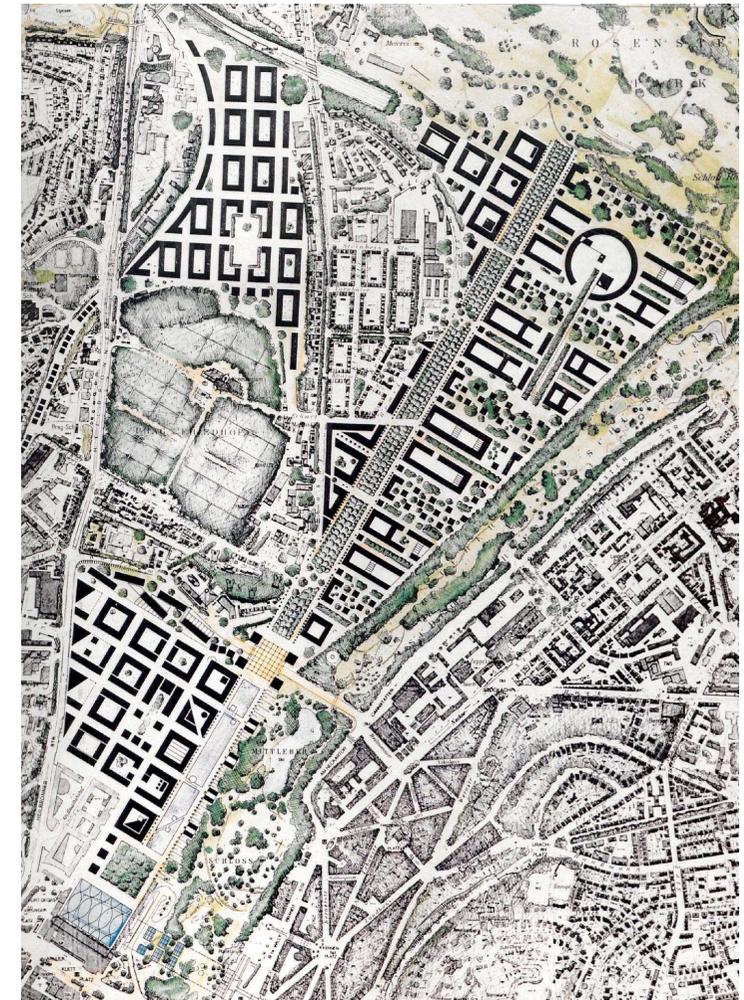


Abb.5.09: Städtebau Gesamtgebiet

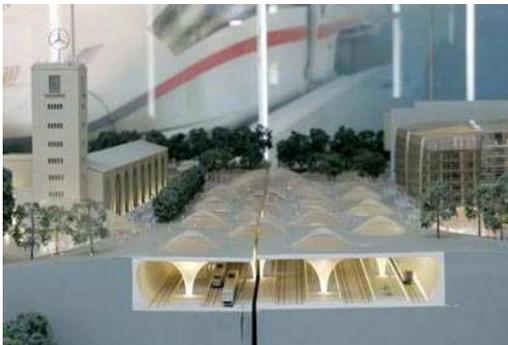


Abb.5.07: Schnittmodell



Abb.5.08: Modell Bahnsteige mit Dach

Hauptbahnhof Leipzig, Deutschland

Architekten: W. Lossow, H. Kühne, Architekten HPP (Umbau 1994)

Erbaut: 1915, generalüberholt 1987, 1994 Einbau der Promenade

Lage: zentrale Lage in der Stadt, Nordseite des Willy-Brandt-Platzes.

Typ: Kopfbahnhof

Funktionen: Hauptbahnhof, Einkaufspromenade, Dienstwohnungen, Büros

Mit 150.000 Reisenden pro Tag und 24 Bahnsteigen ist der Hauptbahnhof Leipzig heute einer der größten Kopfbahnhöfe Europas. Er gilt als zentraler Eisenbahnknoten Mitteldeutschlands, Drehscheibe für den Leipziger Innenstadtverkehr und mitteldeutschen Nah- und Fernverkehr.

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters besaß Leipzig noch 6 Bahnhöfe über die der gesamte Personenverkehr abgewickelt werden musste. Dies war mit aufwändigen Rangiermanövern und dem Umsteigen der Passagiere verbunden und zusätzlich umständlich für den Güterverkehr.

Daher wurde unter Zusammenarbeit zwischen den damaligen Königreichen Preußen und Sachsen, des Deutschen Reiches und der Stadt Leipzig ein Vertrag über den Bau eines gemeinsamen Zentralbahnhofes abgeschlossen.

Für dieses Vorhaben wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, den die Architekten Losow und Kühne im Jahr 1906 mit ihrem Konzept „Licht und Luft“, mit dem sie die Jury überzeugen konnten, gewannen. Der Entwurf sah einen Bahnhof mit 26 Gleisen, mit lichten Glasdecken und transparente Bögen vor.

Der Bau des Leipziger Bahnhofes zog sich über 13 Jahre hin und für ihn mussten mehrere alte Bahnhöfe weichen. Die Vorgänger des Leipziger Hauptbahnhofes waren die Bahnhöfe Magdeburg, Berliner Bahnhof und der Thüringer Bahnhof.

Das umfangreiche Großprojekt musste in mehreren Schritten ausgeführt werden. Während bereits 1902 mit dem Bau der Güteranlagen begonnen wurde, sollte für den neuen Bahnhof erst Platz geschaffen werden und der Thüringer Bahnhof wurde dafür abgerissen. 1909 begann der Bau der Empfangshalle. Da auch während des Baus der Bahnbetrieb aufrecht erhalten werden musste, wurden die restlichen Bahnhöfe schrittweise abgerissen um Platz für den neuen Bahnhof zu schaffen.



Abb.6.01: drei Bahnhöfe



Abb.6.02: Innenraum 1900



Abb.6.03: Außenansicht - Hauptfassade

Der auf dem Gelände der alten Bahnhöfen erbaute neue Kopfbahnhof ist symmetrisch aufgebaut, mit zwei Bahnhofshälften und bestand anfangs auch noch aus zwei Bahnhöfen, einem Preußischen und einem Sächsischen, für jedes Königreich ein Teil. Bis 1934 war deshalb alles doppelt vorhanden und die Gleise streng aufgeteilt. Die Gleise 1-13 gehörten der preußischen Bahn, die Gleise 14-26 der sächsischen Bahn. Es gab zwei Empfangshallen, zwei Treppenaufgänge und doppelte Wartesäle. Zur Eröffnung des Leipziger Hauptbahnhofes war dieser der größte Bahnhof Europas.

Die formale Trennung des Bahnhofs endet mit der Bildung der Deutschen Reichsbahn 1920, die Verwaltungen blieben aber vorerst, bis 1934, getrennt.

Das 298m lange Gebäude mit einer Grundfläche von 83.640m² gilt als größter Kopfbahnhof Deutschlands und befindet sich auf der Nordseite des Willy-Brandt-Platzes.

Hauptmerkmal ist der imposante Querbahnsteig. Mit 270m Länge, 33m Breite und einer Höhe von 27m dominiert er das gesamte Gebäude. Jeweils in der Mitte der beiden Flügel befinden sich die beiden höheren und deutlich vorgesetzten Empfangshallen. Von diesen Hallen führen 10m breite Freitreppen zum Querbahnsteig. Die gesamte Querhalle wird dabei von einer gläsernen Flachtonne überspannt. Die Bahnsteige selbst werden von insgesamt sechs Bahnsteighallen überdacht.

So wie in vielen Städten wurde auch der Leipziger Bahnhof im 2. Weltkrieg stark beschädigt und musste zwischen 1954 bis 1962 wieder aufgebaut werden. Der beim Wiederaufbau mitgeplante Tunnel für die U-Bahn wurde von 1950 bis 1990 für das Zeitkino verwendet. Aufwendige Restaurierungsarbeiten 1987, die vor allem das Dach und die Sandsteinfassade betrafen, sorgen dafür, dass auch heute noch der ursprüngliche architektonische Eindruck der Halle erfassbar ist.

Die Übernahme der Deutschen Bahn AG zog einen Umbau des Gebäudes nach sich, der dafür ausgeschriebene Wettbewerb wurde von den Architekten Hentrich Petschnigg & Partner HPP im März 1994 gewonnen. Das Ziel des Wettbewerbs war, den Bahnhof wieder als Mittelpunkt im städtischen Leben sichtbar zu machen. Dafür sollten Möglichkeiten einer besseren Anbindung an die städtischen Verkehrsströme und eine intensivere Nutzung des Gebäudes gefunden werden. Ein Problem in der Umplanung bestand darin, dass die Halle damals bereits unter Denkmalschutz stand und so die Möglichkeiten im Entwurf einschränkten. Allerdings stimmte das Landesdenkmalamt und das Referat Denkmalschutz der Stadt Leipzig zu, die Gebäudeflügel zu entkernern und auf den nicht mehr benötigten Gleisen 24-26 ein Parkhaus zu errichten.

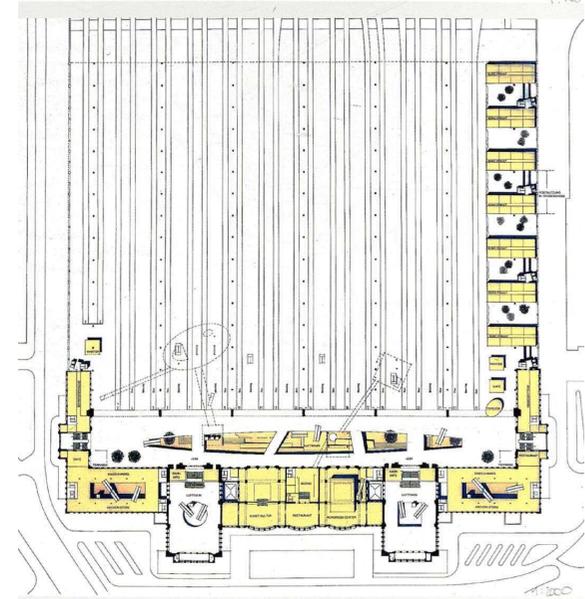
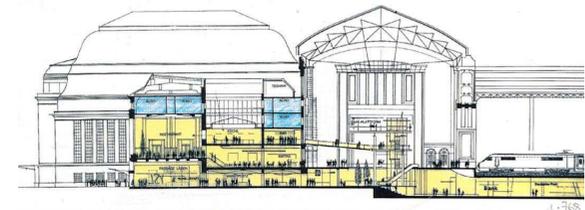


Abb.6.04: Projekt21 Umbau der Bahnhofshalle



Abb.6.05: Innenraummodell

Bei dem Umbau, der von 1994 bis 1997 andauerte, wurden die zwei letzten Gleise zugunsten eines Parkhauses geopfert und das Einkaufszentrum „Promenaden im Hauptbahnhof“ in den Querbahnsteig eingebaut. Der Querbahnsteig musste dafür elliptisch aufgeschnitten und unterkellert werden. Hauptaugenmerk des Entwurfs war eine räumliche, vertikale Verbindung des Bahnhofgebäudes bzw. der Querbahnsteighalle, die durch linsenförmige Öffnungen im Querbahnsteig umgesetzt wurde.

Heute zeigt sich die Halle als Shopping Mall, in der auf drei Ebenen mit ca. 30.000m² Verkaufsfläche Einkaufen und Dienstleistungen mit 220 Geschäften untergebracht sind. Der durch die ECE Gruppe - die auf gewerbliche Großimmobilien spezialisiert sind und auch das Einkaufszentrum verwalten-konzipierte Umbau stellt den Bahnhof als reines Einkaufszentrum dar. Im Erdgeschoß dominieren die Funktionen Einzelhandel und Dienstleistung, im ersten Obergeschoß, der Bahnsteigebene, liegen die Bahnhofsfunktionen sowie wieder Einzelhandel und Dienstleister. Ein Reisezentrum liegt zentral im Empfangsgebäude.

Dass der Bahnhof Leipzig ein Kopfbahnhof ist, wird in Zukunft nicht mehr ganz der Wahrheit entsprechen, wenn der sogenannte City Tunnel fertig gestellt ist.

Das Projekt City Tunnel ist die Verbindung zwischen mehreren Bahnhöfen durch einen unterirdische Tunnel der mehrere unterirdische Stationen enthalten wird, unter anderem eine Station direkt unter dem Hauptbahnhof Leipzig. Der Tunnel wird, vom Bayrischen Bahnhof bis zum Hauptbahnhof, das Zentrum unterqueren und soll 2011/2012 in Betrieb gehen.

Alle S-Bahnen und Regionalbahnverkehrs-Linien sollen in diesem Tunnel gebündelt werden. Dieser wird die unterirdische Stationen (Bayrischer Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Platz, Markt, Hauptbahnhof und eine oberirdische Station Semmelweisstraße) beherbergen.

Dabei soll eine bessere Anbindung an den Flughafen und die Erschließung der Neuen Messe, Medienzentrum und Innenstadt entstehen und wichtige Stadtteile vernetzt werden.

Die Grundrisse zeigen, dass die Shopping Mall über einen mittig liegenden langen Gang erschlossen wird. Davon gelangt man rechts und links in die Shops. Rolltreppen und Lifte für die vertikale Erschließung liegen mittig in dieser länglichen Erschließungszone. Wird in den unteren Geschoßen dieser Mittelgang als Erschließung für die Einkaufsmall genutzt, übernimmt er auf Level der Bahnsteige zusätzlich die Funktion des Querbahnsteiges und verbindet so die angrenzenden Bahnsteige.

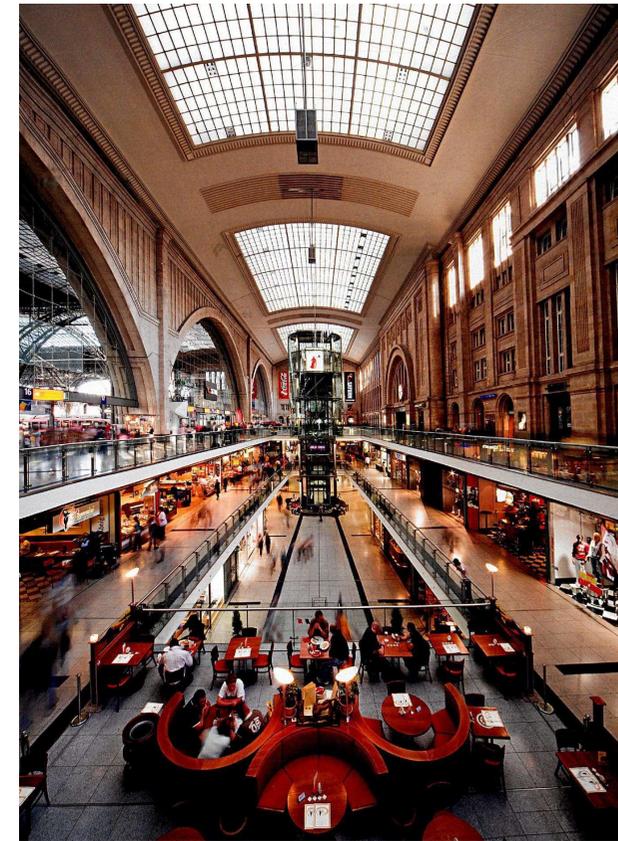


Abb.6.06: Shoppingpromenade



Abb.6.07: Blick auf Bahnsteighalle

- Fahrkartenschalter
- Lounge
- Restaurant/Cafe
- Lebensmittel/Bäckerei
- Drogerie/Bodyshop/Nagelstudio/Parfümerie
- Mode/Accessoires
- Zeitung/Tabak/Bücher
- Telekommunikation/Elektro
- Blumen/Pralinen/Geschenke
- Reinigung/Copyshop/Fotos
- Bank/Change/Post
- Reisebüro
- Info
- Fundbüro/Gepäckaufbewahrung
- Schlüsseldienst/Schuhrep./Autovermietung
- Friseur

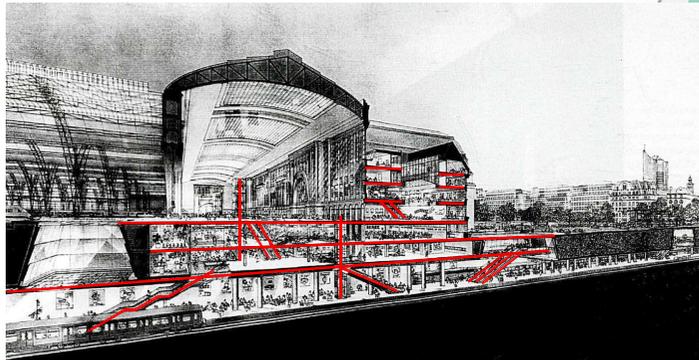
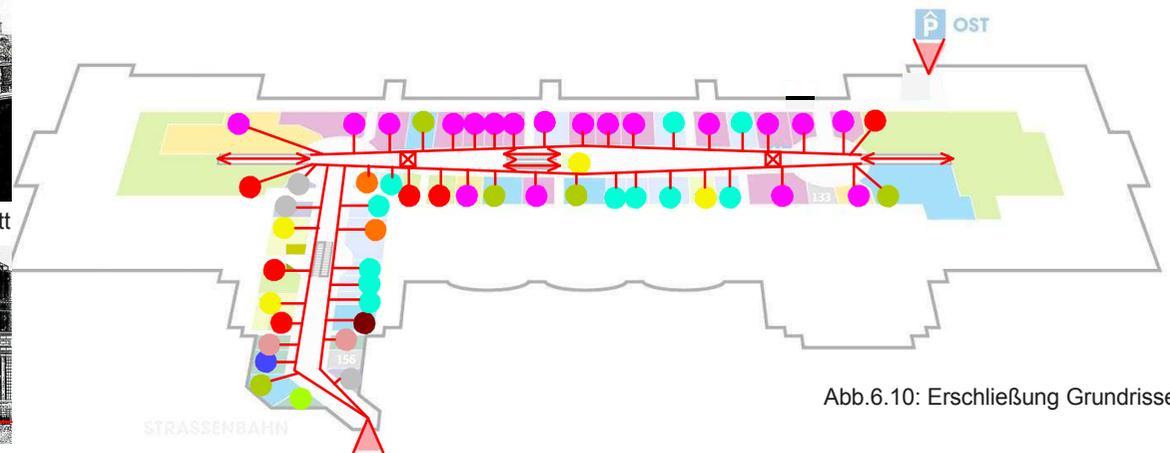
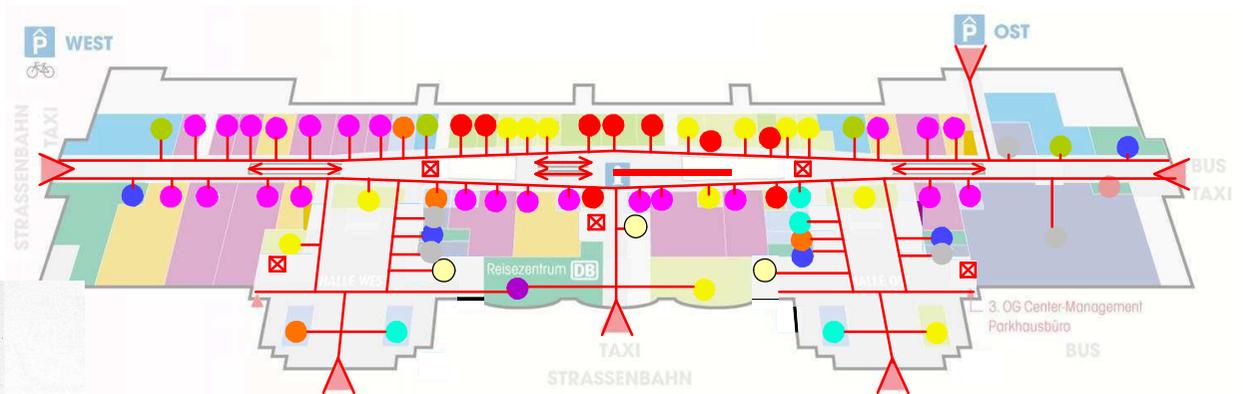
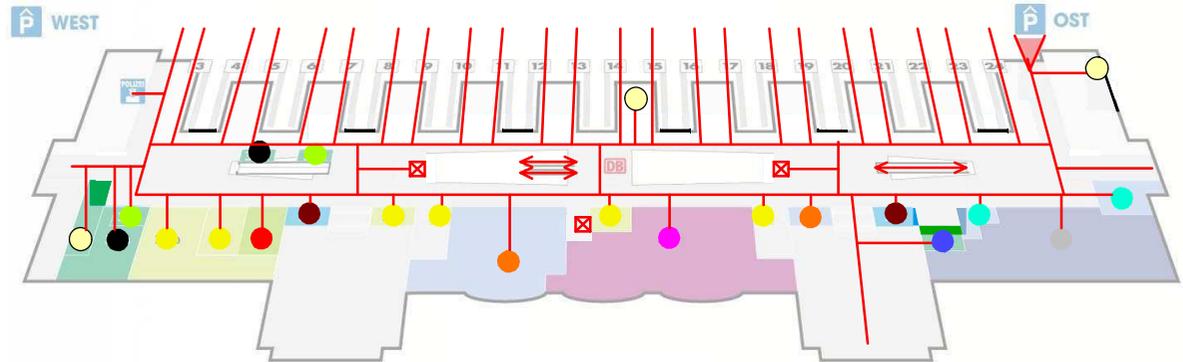


Abb.6.08: 3D Schnitt

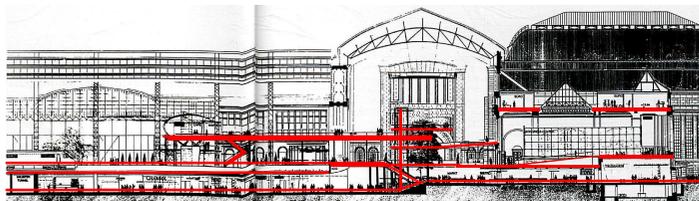


Abb.6.09: Schnitt

Abb.6.10: Erschließung Grundrisse

Bahnhof St. Pancras, London Großbritannien

Architekten: William Henry Barlow

Erbaut: 1868, 2004 Komplettüberholung

Lage: Ostlondon, zentral gelegen

Typ: Kopfbahnhof

Funktionen: Schnellzüge, 6 U-Bahnen, Restaurants, Cafés, angeschlossenes Hotel

Der erste Bahnhof St. Pancras, dessen Entwurf von dem Architekt William Henry Barlow stammte, wurde nach elf Jahren Bauzeit 1868 eröffnet. Er gilt als einer der ältesten Kopfbahnhöfe Londons. Die viktorianische Architektur des Gebäudes wurde immer wieder gerne für Filme verwendet.

Auch dieser Bahnhof musste seit seiner Erbauung mehrmals umgebaut und renoviert werden, vor allem als das Gebäude im 2. Weltkrieg schwer beschädigt wurde.

Zwischen 2001 - 2007 wurde der Bahnhof generalüberholt. Dies umfasste unter anderem den Umbau der Bahnhofshalle, außerdem wurde durch das Verlegen der Hochgeschwindigkeitszüge - EuroStar (aus Paris und Brüssel kommend) vom Waterloo Bahnhof zum Bahnhof St. Pancras, zusätzliche Umbauten für den reibungslosen Ablauf des EuroStar nötig.

Die 14 Gleise, davon 7 für Fernverkehrsverbindungen und 6 U-Bahnlinienanschlüsse machen St. Pancras zu einem wichtigen Verkehrs-knotenpunkt. Im unteren Stockwerk ist heute eine Shopping Mall untergebracht. Um zu den Zügen zu gelangen muss man von der Mall ein Stockwerk nach oben und findet dort die Bahnsteige, die ohne bauliche Trennung in die Halle führen. Beeindruckend sind dabei die Eurostar Züge, die bis weit in die Halle vorfahren und nur durch Glaswände vom restlichen Teil der Halle abgetrennt sind. Durch diese starke Verschneidung des Zuges mit der Architektur wird das Verkehrsmittel Zug und das Gefühl des Reiseerlebnisses in die Architektur mit eingebracht.



Abb.7.01: Luftbild



Abb.7.02: Halle 1900



Abb.7.03: Fassade

Die beeindruckende Glasdachkonstruktion des 70m breiten Innenraumes lässt viel Tageslicht in die Halle dringen und belichtet auch das Erdgeschoß mit der Erschließungszone der Shopping Mall. Im EG weisen nur die Anzeigetafeln und die im Raum mittig angeordneten Sitzbänke für Reisende auf die Funktion des Bahnhofes hin. Außer Shopping befinden sich auf dieser Ebene die Ticketschalter und der Abfahrtsbereich des Eurostar.

Das Einchecken im Abfahrtsbereich des Eurostars erfordert besondere Sicherheitsvorkehrungen, deshalb ist dieser Bereich gesondert ausgewiesen und die Passagiere müssen eine Pass- und Gepäckkontrolle durchlaufen. Dieses nur von Flughäfen und internationalen Häfen bekannte Sicherheits-prozedere wirkt in einem Bahnhof etwas befremdlich.

Im Obergeschoß befinden sich entlang der Eurostarzüge eine Champagner-Bar, außerdem findet man hier exclusive Restaurants und Cafés.

Im direkten Anschluss an den Bahnhof befindet sich das Midland Grand Hotel, das aus Filmen bekannt ist und auch generalüberholt wird.

Das 1876 erbaute Hotel wurde 1935 geschlossen und zu einem Bürobau umfunktioniert und für den Bahnhof verwendet. Es wird nun durch die Marriott - Kette in ein fünf Sterne Hotel mit 200 Zimmer und mehreren Luxus-Appartements verwandelt.

Die Erschließung erfolgt über einen mittig liegenden Gang, an dem rechts und links die Shops angeschlossen sind. Die vertikale Erschließung erfolgt über Rolltreppen, Treppen und Lifte, die wiederum mittig in dieser Erschließungszone liegen.

Für die Reisenden des EuroStars sind gesonderte Zugänge zu den Zügen angeordnet, da in diesem Fall eine Passkontrolle passiert werden muss.

Für Angestellte und zur Lieferung sind separate Zugänge und Lager bzw. Aufenthaltsräume angeordnet, die teilweise über die Außenseite des Gebäudes, teilweise über vom Arkadengang abzweigende Nebengänge erschlossen werden.

Der Bahnhof gliedert sich in zwei Geschoße, wobei das untere Stockwerk durch einen breiten Mittelgang die einzelnen Shops erschließt, mit mittig liegender vertikalen Erschließung (Lift und Rolltreppe). Im oberen Stockwerk führt die Erschließung seitlich den Gebäudeteilen entlang um so mittig einen Luftraum freizugeben und das untere Stockwerk natürlich zu belichten.



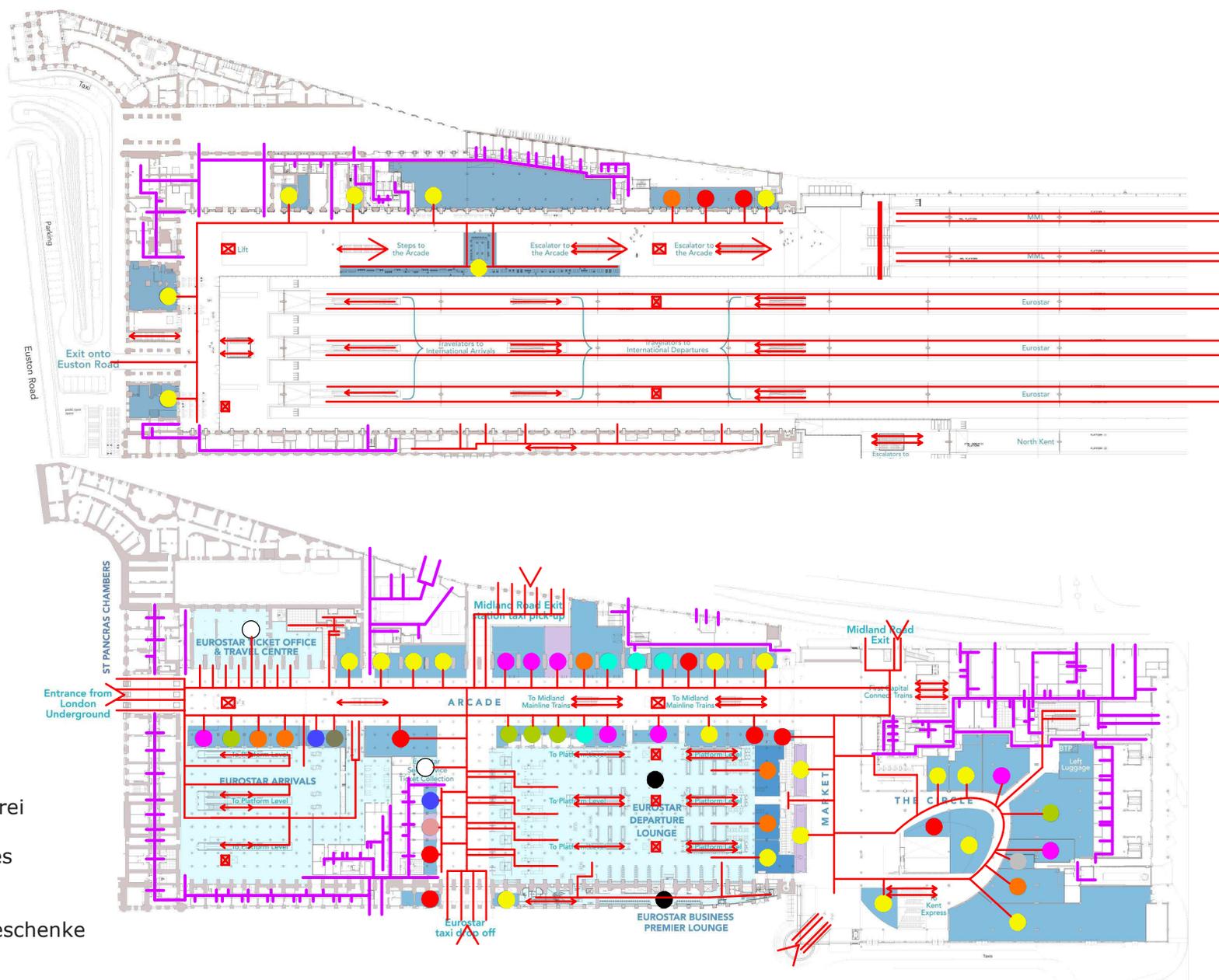
Abb.7.04: Champagnerbar



Abb.7.05: Eurostar-Züge



Abb.7.06: Blick auf das EG mit Shopping



- Anzeigetafel
- Fahrkartenschalter
- Lounge
- Restaurant/Cafe
- Lebensmittel/Bäckerei
- Drogerie/Bodyshop
- Kleidung/Accessoires
- Zeitung/Bücher
- Handyshop/Elektro
- Blumen/Pralinen/Geschenke
- Reinigung
- Bank/Change

Abb.7.07: Erschließungssystem EG + OG

Bahnhof Waterloo, Großbritannien, London

Architekten: J.W. Jacomb-Hood & A.W. Szlumper

Erbaut: 1848/1922

Lage: in der Stadt

Typ: Kopfbahnhof

Funktionen: Nationaler Bahnhof, U-Bahn, Shopping

Der Bahnhof Waterloo gehört zu den größten Bahnhöfen Englands und ist nur ein Teil eines viel größeren Verkehrsnetzwerks, denn im Bahnhof Waterloo treffen U-Bahnstationen und die Waterloo East Station zusammen von der die Züge aus Kent ankommen.

Der erste Bahnhof Waterloo wurde am 11. Juli 1848 als "Waterloo Bridge Station" eröffnet. Ursprünglich war der Bahnhof Waterloo als Durchgangsbahnhof mit Haltestellen bis in die Stadt geplant. Zwischen 1900 bis 1922 wurde der Bahnhof komplett neugebaut und von Queen Mary 1922 neu eröffnet.

Das Dach des Bahnhofs unterscheidet sich von anderen Dächern und wurde von den Ingenieuren J.W. Jacomb-Hood and A.W. Szlumper konstruiert und hat eine maximale Spannweite von 118ft.

In den späten 80er Jahren wurde die Station, wie viele andere Bahnhöfe, modernisiert und 1990 kam zusätzlich "Waterloo International" hinzu. Dafür kamen zu den bestehenden 21 Plattformen noch 4 Bahnsteige für die Eurostar Züge hinzu. Diese extralangen Bahnsteige fanden unter einer 400m langen Glasüberdachung Platz und beherbergten die Eurostar-Züge Richtung Belgien und Frankreich. Wobei der Eurostar nur zwischen 1994 bis 2007 vom Bahnhof Waterloo abfuhr und danach zum Bahnhof St.Pancras übersiedelte.

Die Zugänge zum Bahnhof Waterloo sind fächerförmig angelegt und münden in eine große Halle. Die Shops der Halle sind ebenso fächerförmig angeordnet. Es gibt keinen klar definierten Querbahnsteig. Der Zugang zu den einzelnen Bahnsteigen erfolgt über die Bahnhofshalle und ist nur über eine Zugangsschleuse vom restlichen Bahnhofsbereich getrennt.



Abb.8.01: Luftaufnahme Bahnhof Waterloo



Abb.8.02: Haupteingang Bahnhof Waterloo



Abb.8.03: Halle Bahnhof Waterloo

- Anzeigetafel
- Fahrkarten
- Lounge
- Restaurant/Cafe
- Lebensmittel/Bäckerei
- Drogerie/Bodyshop/Nagelstudio/Parfümerie
- Mode/Accessoires
- Zeitung/Tabak/Bücher
- Telekommunikation/Elektro
- Blumen/Pralinen/Geschenke
- Reinigung/Copyshop/Fotos
- Bank/Change/Post
- Reisebüro
- Info
- Fundbüro/Gepäckaufbewahrung
- Schlüsseldienst/Schuhrep./Autovermietung
- Friseur

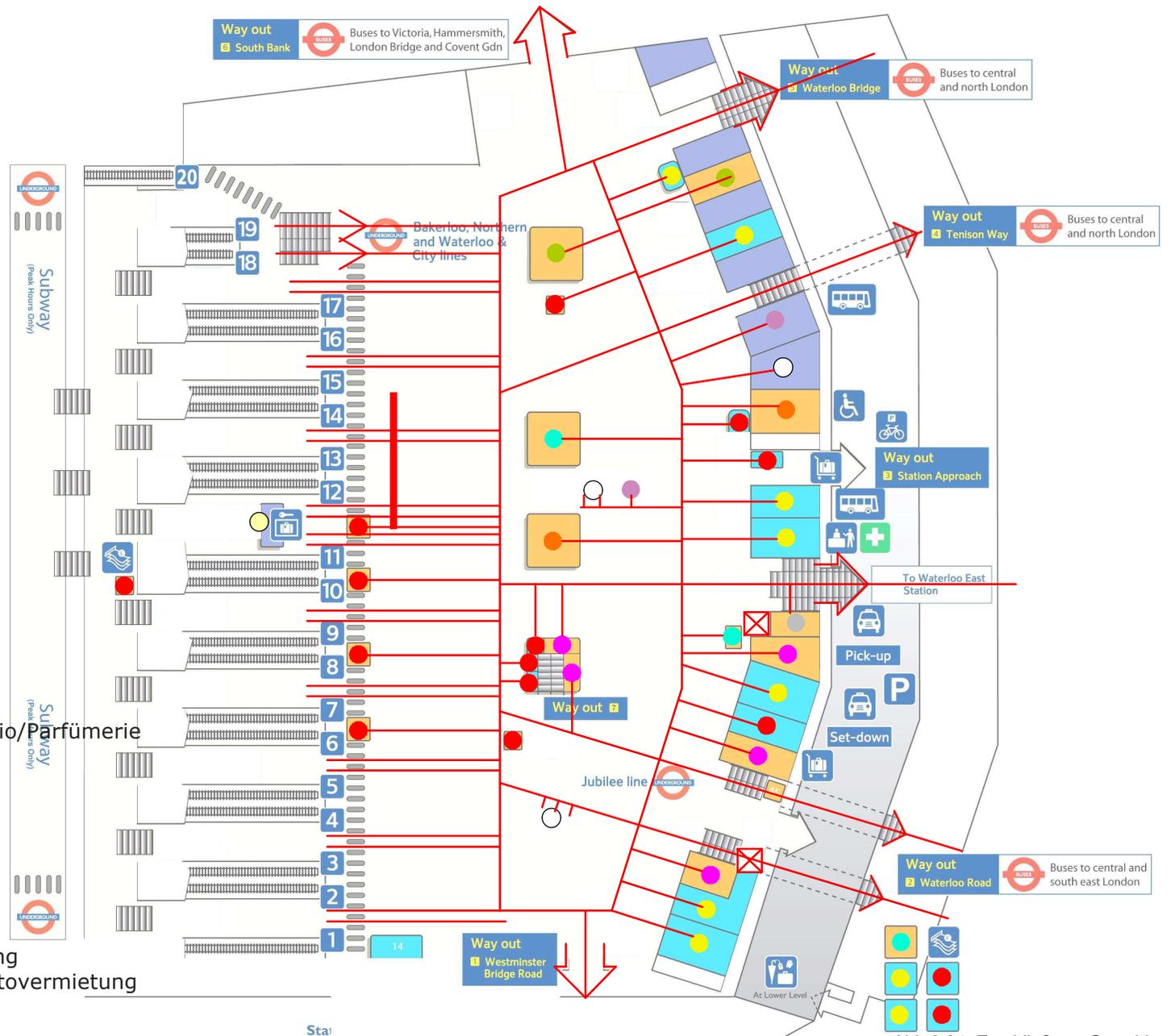


Abb.8.04: Erschließung Grundriss

Beispiel - Shopping Ringstraßengalerien, Wien

Architekten: Wilhelm Holzbauer und Georg Lippert
Erbaut: 1987-1993
Büro- und Geschäftskomplex Kärntneringhof

Die in der Innenstadt Wiens liegenden Ringstraßen-Galerien bestehen aus zwei verschiedenen Gebäuden und sind durch eine Glasbrücke verbunden. Die Architekten Wilhelm Holzbauer und Georg Lippert entwarfen die beiden Hauptgebäude der Ringstraßen-Galerien, das Palais Corso und den Kärntnerringhof, der direkt an der Wiener Ringstraße liegt und der Shopping Mall ihrem Namen gibt.

Palais Corso

Das Palais Corso besitzt eine denkmalgeschützte Fassade und es finden sich in ihrem Inneren auf einer Fläche von 70.000 Quadratmetern neben den Geschäftslokalen der Ringstraßen-Galerien ein Hotel, das traditionsreiche Grand Hotel Wien sowie Büros, Luxuswohnungen und im Untergeschoß eine Tiefgarage.

Kärntnerringhof

Der Kärntnerringhof mit 16 Stockwerken enthält in den unteren drei Stockwerken Shopping in Form der Ringstraßen-Galerien, außerdem Büros, Luxuswohnungen und eine Tiefgarage.



Abb.9.03: Fassade Kärntnerring

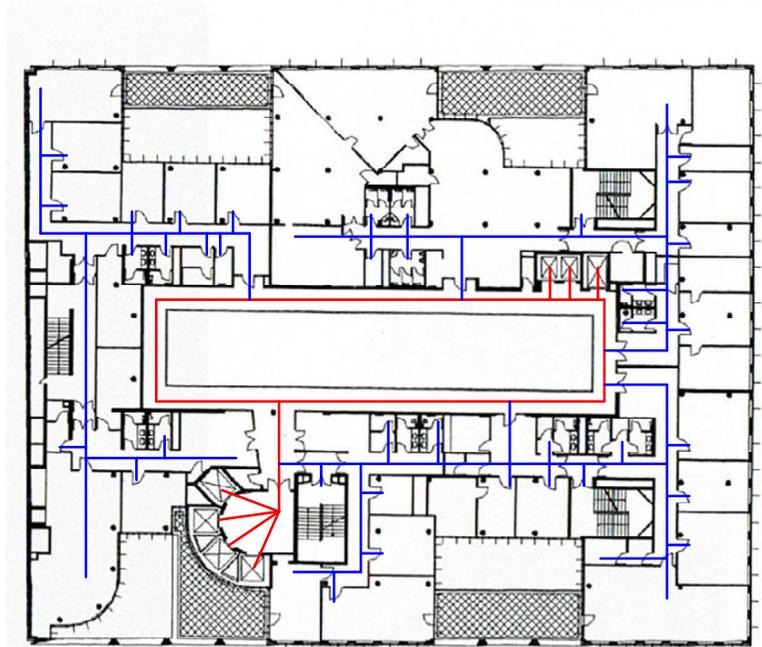


Abb.9.01: GR - OG Kärntnerringhof

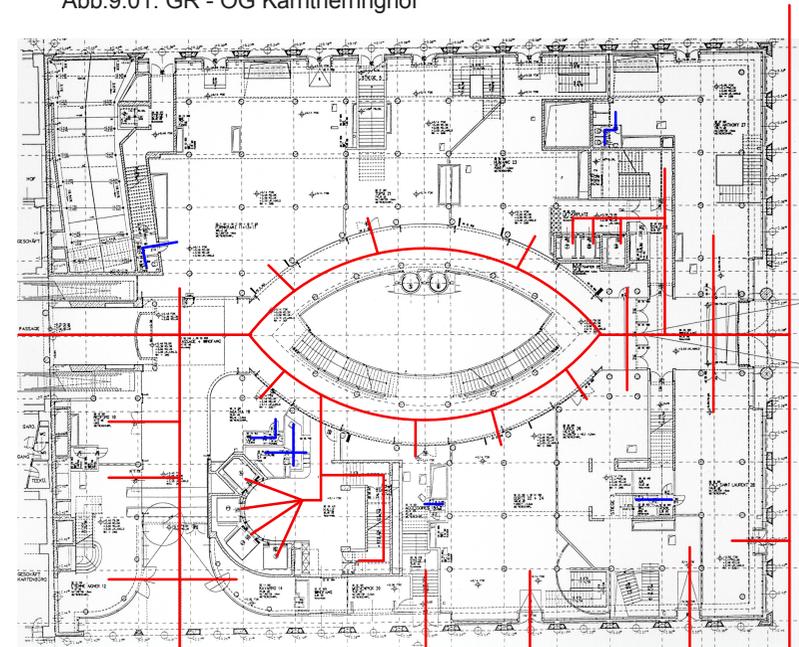


Abb.9.02: GR - OG Kärntnerringhof

Der Entwurf des Kärntnerringhofes wiederholt in seinem Aufbau den Maßstab der Ringstraßenhäuser mit der meist zweigeschossigen Sockelzone, einer eher ruhigen Mittelzone und einem Dachaufbau. Grundgedanke des Entwurfes ist eine in der Gebäudeachse parallel mit der Ringstraße verlaufende, mit einem Glasdach überdachte, Passage. Die nach außen gerichteten Höfe sind eigentlich große Loggien, die den dahinter gelegenen Räumen über den Hof hinweg einen visuellen Bezug zum Straßenraum geben. Über einen ovalen Luftraum erfolgt die vertikale Erschließung durch eine Treppe und einen mittig platzierten Lift. Dem Verkehrsweg folgend sind die Geschäfte angeschlossen. Durch den Luftraum wird eine vertikale Sichtverbindung geschaffen. Die in den oberen Geschossen angeschlossenen Büroräume sind durch im Innenraum sichtbar, ihre Erschließung für den Shoppingbesucher aber nicht ersichtlich. Ein Zugang zum Hotel ist nicht nur straßenseitig möglich, sondern auch durch den Shoppingbereich, indem die Lobby des Hotels durch das Gebäude durchgesteckt ist und von beiden Seiten erschlossen wird. Zugänge zu den Büros und Wohnungen sind ebenfalls vom Shoppingbereich möglich. Um einen kontrollierten Zugang zu ermöglichen wird der private Bereich durch einen separaten Eingang mit Liften und Treppen mit einer Rezeption vom restlichen Gebäude abgetrennt.



Abb.9.04: Innenansicht - Geschäftskomplex

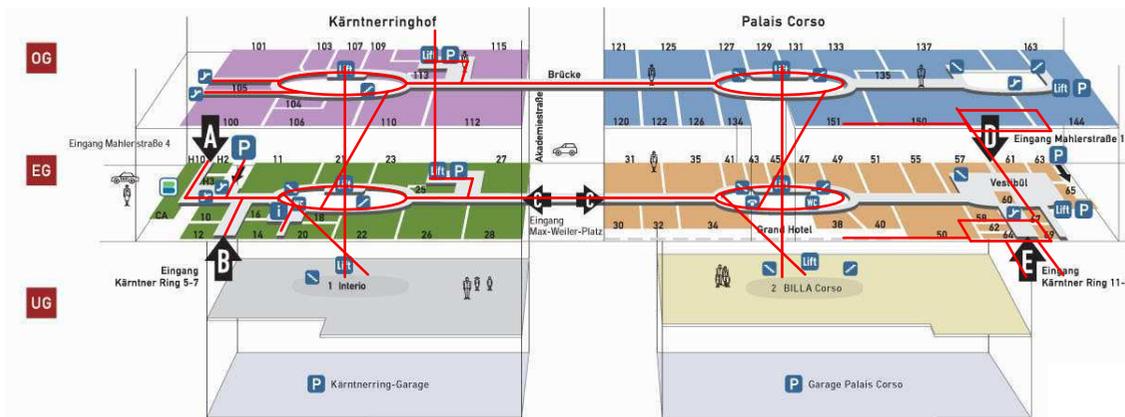
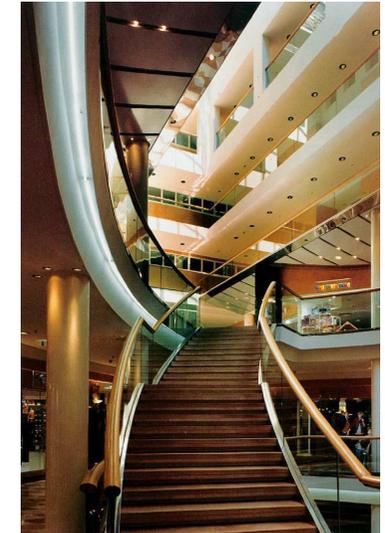


Abb.9.05: GR-OG Kärntnerringhof

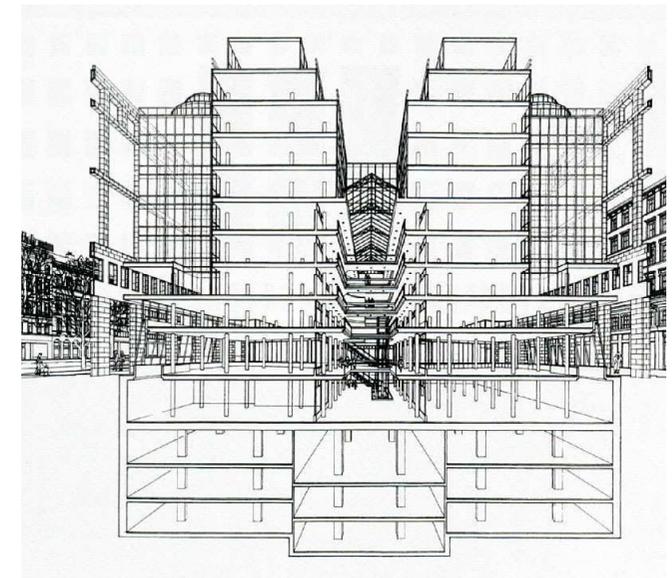


Abb.9.06: Querschnitt

Beispiel - Kino

Entertainment Center Gasometer "Pleasuredome", Wien

Architekten: Rüdiger Lainer

Erbaut: 1987-1993

Funktion: Kino und Entertainmentcenter

Im Anschluss an die Gasometer befindet sich das Entertainment-Center "Pleasuredome" von Rüdiger Lainer mit einer leuchtend bunten Fassade. Rüdiger Lainer bezeichnet den "Pleasuredome" selbst als "landschaftliche Struktur" und "große städtische Skulptur".

Die Verbindung von Gasometer und Entertainment-Center erfolgt über eine Brücke in Form eines gläsernen Kubus. Dies ist einer der zwei möglichen Zugänge in das Entertainmentcenter. Direkt von der U-Bahn-Station auf der anderen Straßenseite führt die erste Kehre einer Rampe über das Sockelgeschoß hinweg in das Gebäude. Im Inneren führt diese Rampe weiter hinauf, der Fassade entlang, bis zur Shopping Mall.

Im Pleasuredome sind die Kinosäle übereinander gestapelt anstatt verschachtelt, dadurch kann die Form der Säle von außen wahrgenommen werden. Durch diese Methode entstehen luftige Räume mit offenen Zwischenräumen, die immer wieder einen Bezug nach Außen herstellen. Diese Zwischenräume ermöglichen eine Orientierung im Gebäude und ergeben ein Wegesystem zwischen den Sälen, ohne dass die Masse der Säle erdrückend wirkt. Im Inneren wird, wie in der Fassade, mit verschiedenen Farben gearbeitet. Die durch die Säle und Zwischenräume entstehende Raumlandschaft gibt dabei nur eine Richtung vor.

Die Shopping Mall, mit dem gläsernen Steg die direkte Fortsetzung der Gasometermall, verzichtet auf einen geometrisch eindeutigen Luftraum.

Auf der zweiten Ebene der dreigeschossigen Mall befindet sich der Foyerbereich der 15 Kinosäle mit Kassen und langen Snackbars. Dahinter folgt der Weg zwischen den Sälen und Projektorkabinen.

Die für jeden Kinosaal vorgeschriebenen Fluchttreppen führen an der Außenfassade entlang nach unten.



Abb.10.01: GR-OG Kärntnerringhof

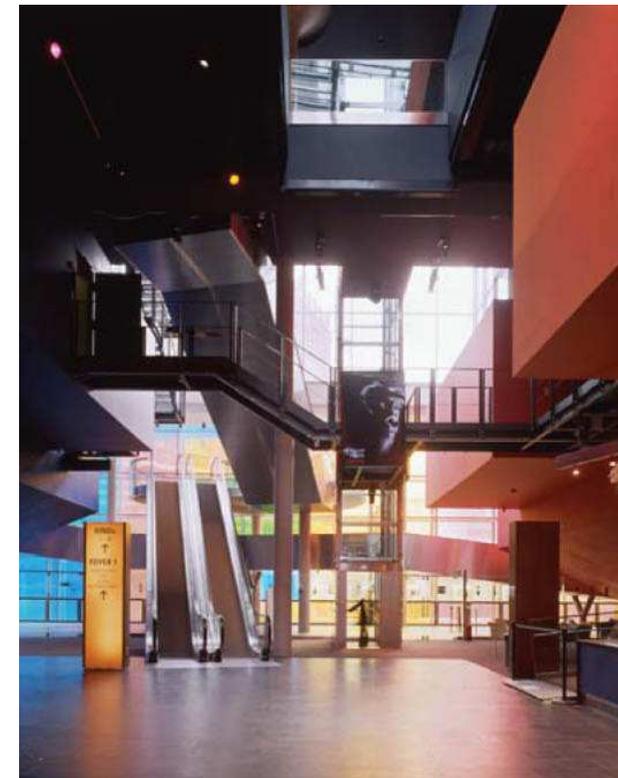


Abb.10.02: GR-OG Kärntnerringhof

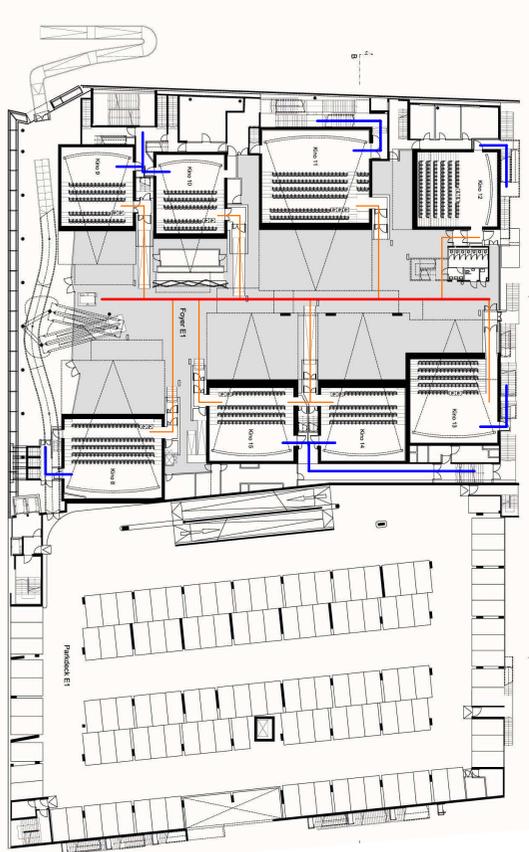


Abb.10.03: Ebene 1

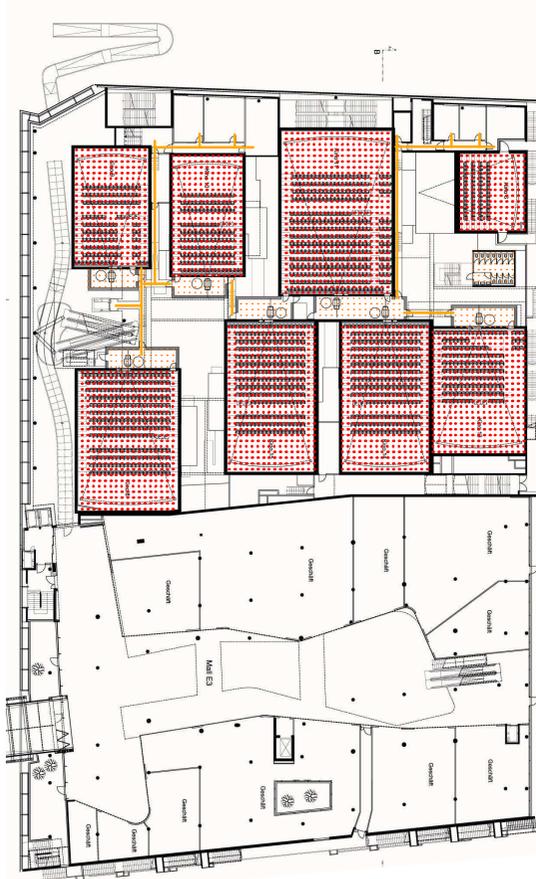


Abb.10.04: Ebene 3

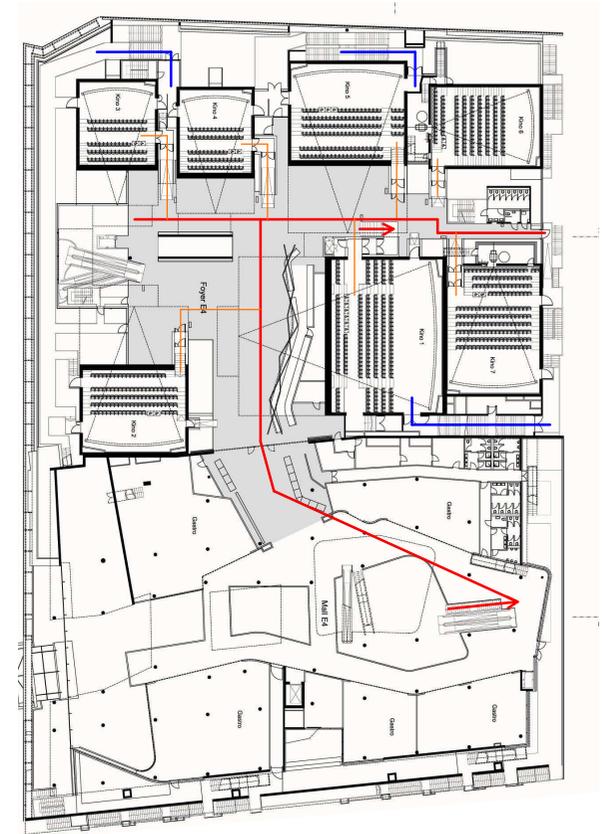


Abb.10.05: Ebene 4

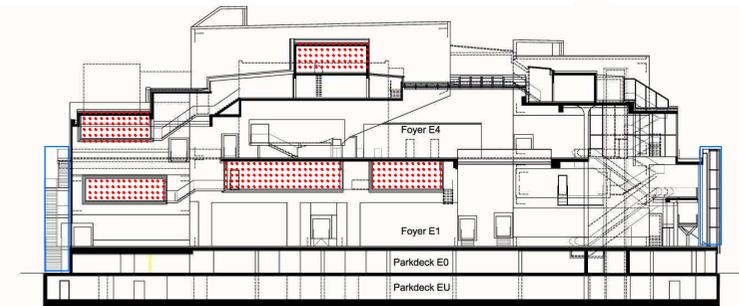


Abb.10.06: Schnitt H

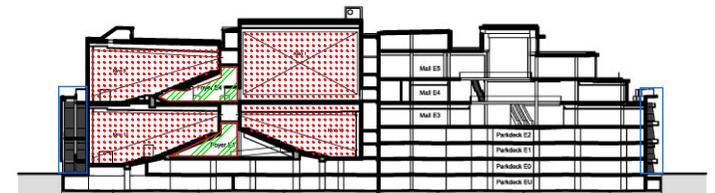


Abb.10.07: Schnitt B

Beispiel - Restaurant

Bellevue

Ittingen

Pia Schmid Architektur & Designbüro

Man betritt das Restaurant durch einen kurzen Gang der als Windfang dient. Im direkten Anschluss liegt der Restaurantbereich, in dem sich rechts und links die Sitzbereiche aufteilen.

Diese sind durch die Mauervor- und rücksprünge in mehrere Flächen aufgeteilt, wodurch kleine Raumteile entstehen, die für eine angenehme Atmosphäre in den Sitzbereichen sorgen.

Die Küche liegt im rechten hinteren Bereich des Restaurants und ist in zwei Teile geteilt. Direkt im Anschluss an die Küche befindet sich der Schanktresen für die Getränke. Dieser direkte Anschluss zur Küche findet sich in den meisten Restaurants. Im linken hinteren Bereich, durch eine Schleuse abgetrennt, befinden sich die Toiletten.

Dem Restaurant angeschlossen ist eine Terrasse. Der Ausgang zur Terrasse befindet sich direkt neben dem Schanktresen und ermöglicht so für das Personal kurze Wege, für den innenliegenden Bereich genauso wie für den Terrassenbereich.

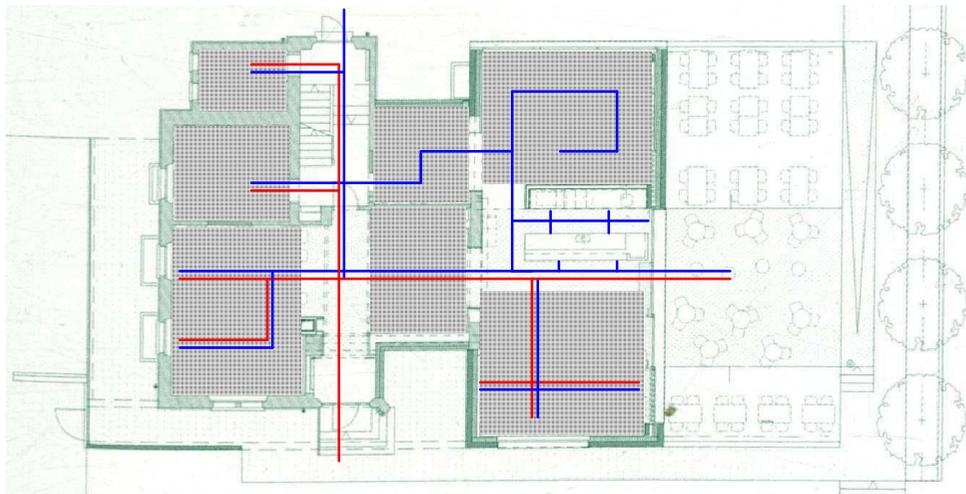


Abb.11.01: Grundriss



Abb.11.02: Innenraum



Abb.11.03: Innenraum

Beispiel - Bar

Escape Bar

Sao Paulo

Arthur Casas Arquitetura Design

Der Grundriss der Bar ist ein sehr schmaler, langer Schlauch und die Funktionen sind deshalb hintereinander angeordnet, mit einem mittig liegendem Erschließungsgang.

Betritt man die Bar, befindet sich links vor einem eine lange Bar mit Sitzmöglichkeiten und rechts eine Nische mit Sitzmöglichkeiten. Auch in diesem Beispiel sind, durch Mauervor- und rücksprünge die Sitzbereiche in mehrere Nischen unterteilt. Inzwischen liegt ein kleiner Innenhof, der für eine natürliche Belichtung sorgt und den langgestreckten Gang breiter wirken lässt. Im hintersten Bereich der Bar ist eine große Küche angeordnet, die in zwei Bereiche geteilt ist. In diesem Beispiel sind der Barbereich mit Schanktresen und die Küche räumlich weit voneinander getrennt angeordnet.

In einer zweiten Ebene befinden sich ebenfalls Sitzplätze und weitere Toiletten. Durch die Lufträume entstehen im Erdgeschoß unterschiedliche Raumhöhen, die dabei unterstützen, das Lokal in Bereiche einzuteilen, ohne sie durch Wände abzutrennen.



Abb.11.06: Innenhof



Abb.11.07: Barbereich

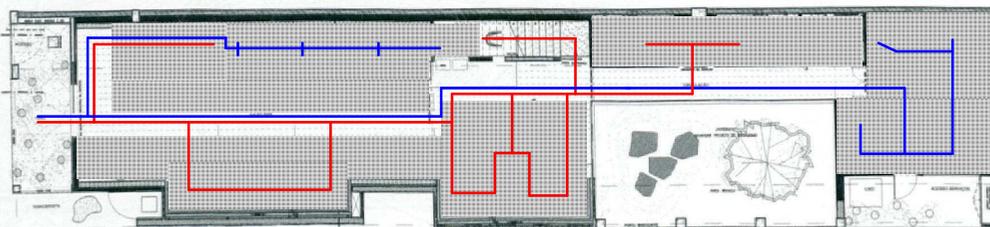


Abb.11.04: Grundriss - EG

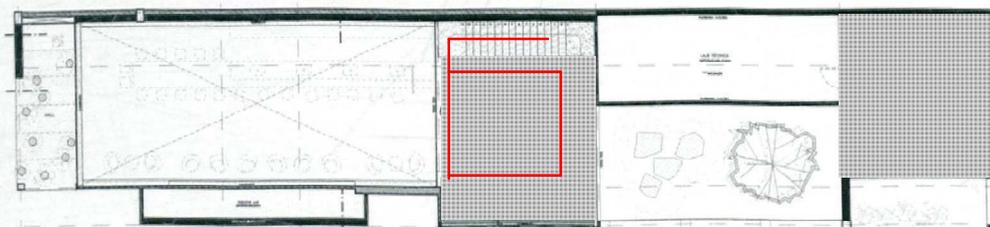


Abb.11.05: Grundriss - OG



Abb.11.08: Barbereich

Der Westbahnhof Wien

Der Westbahnhof liegt im Westen Wiens, im 15. Wiener Gemeindebezirk Rudolfsheim-Fünfhaus zwischen Neubaugürtel, Felberstraße und Langauer-gasse und grenzt dabei an die Bezirke Neubau und Mariahilf.

Die Empfangshalle ist in ihrer Längsseite annähernd West-Ost ausgerichtet. Das anschließende Gleisfeld erstreckt sich Richtung Westen, vom Gürtel bis hin zum Technischen Museum, wobei das Gleisfeld einen Großteil des 15. Bezirks in zwei Hälften zerschneidet.

Der 15. Bezirk ist ein Bezirk mit sehr hohem Wohnanteil und weist nur wenig Grünräume auf, wobei den größten Grünraumanteil der Schmelz zufällt. Markante Gebäude in diesem Bezirk sind die Schmelz und die Stadthalle, und in den angrenzenden Bezirken das Technische Museum und das Schloß Schönbrunn im Westen, und im Osten das Museumsquartier.

Besonders am Westbahnhof ist dessen Lage im Gelände. Durch die nötige Aufschüttung, die für eine funktionierende Gleisführung notwendig war, entstand ein starker Wechsel der Höhen rund um den Westbahnhof.

Deswegen gibt es zwischen der Bahnsteigsebene und dem Vorplatz einen Höhenunterschied von einem ganzen Geschöß.

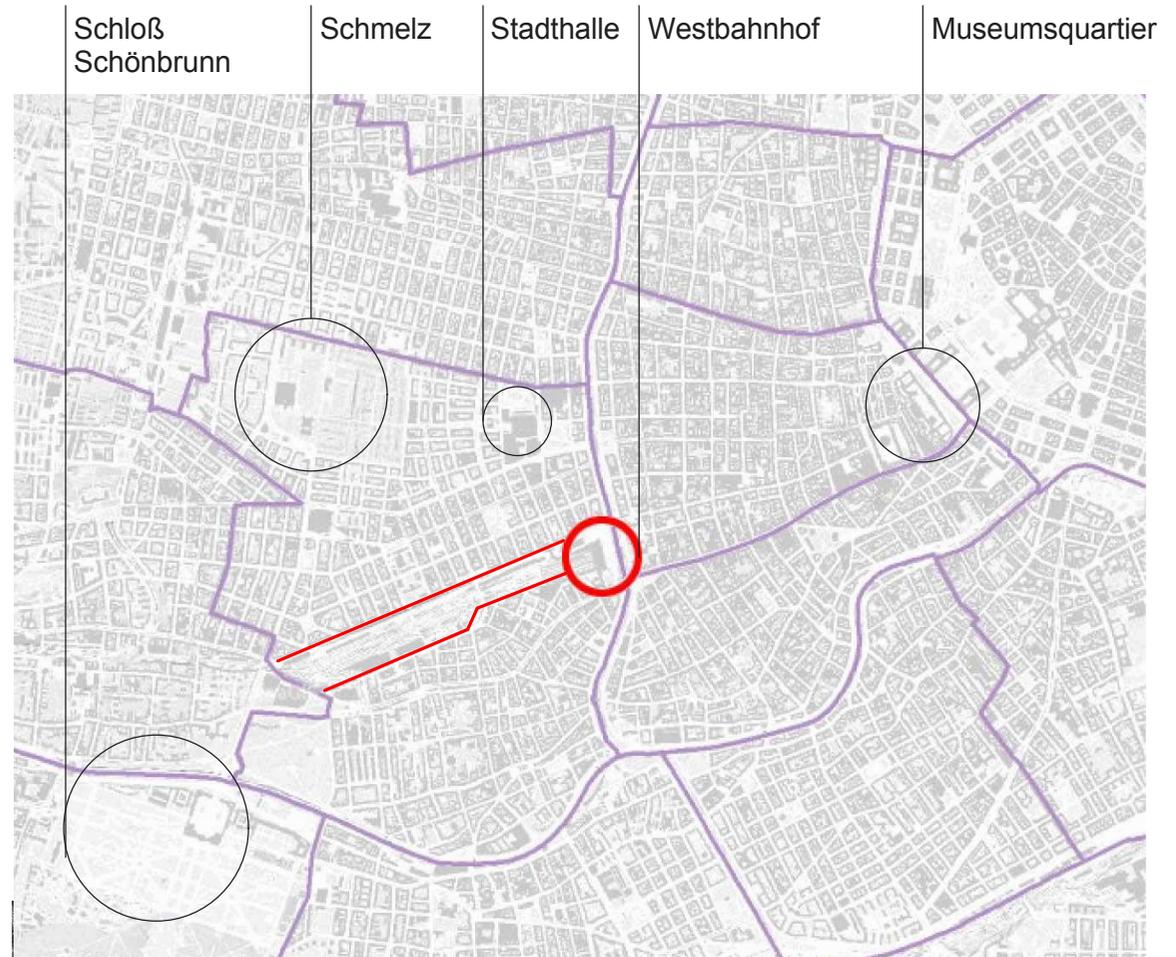
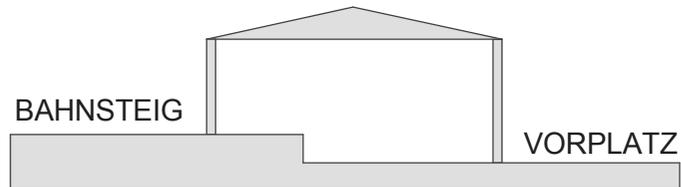


Abb.12.01: Städtebaulich Lage



Abb.12.02: Westbahnhof denkmalgeschützte Halle

Der erste Westbahnhof Wien 1858

Der 1858 eröffnete Kaiserin Elisabeth Bahnhof galt damals als kein bedeutender Bahnhof und stellte die Verbindung zwischen Wien über Linz nach Salzburg her. Die Gleise des Bahnhofs führten nicht in ein rohstoffförderndes Gebiet und besaßen auch keinen Anschluss zu einem Seehafen. Deshalb war auch weniger Platz für die Gleise und Lagerhallen notwendig, da kaum Güter transportiert wurden.

Der Entwurf des ersten Westbahnhofs stammte von Moritz von Löhr und besaß gewisse Charakterzüge einer Burg mit turmartigen Ausbildungen und Zinnen. Moritz von Löhrs vorangegangenes intensives Studium des davor fertiggestellten Wiener Arsenalspiegels sich im Entwurf des ersten Westbahnhofs wieder. Zu dieser Zeit wurden die romantischen Formen mit der bayrischen Abart des "Rundbogenstils bevorzugt benutzt, und so entstand auch der erste Westbahnhof in diesem Baustil. Im Grundriss des ersten Wiener Westbahnhofs ist zu erkennen, dass Ankunfts- und Abfahrtsseite der Bahnsteighalle sowie der dreigeschossige Vorbau im Grundriss voneinander getrennt waren und nur in ihrer äußeren Erscheinung eine Einheit bildeten.

In den letzten Tagen des zweiten Weltkriegs brannte der Westbahnhof vollständig aus. Durch die schweren Beschädigungen musste nach 1945 der alte Westbahnhof abgerissen, und durch einen Neubau ersetzt werden.

Der zweite Westbahnhof Wien 1951

Das neue Hauptgebäude des Westbahnhofs, geplant von Robert Hartinger, Josef Wöhhart und Franz Xaver Schlarbaum, wurde nach nur zwei Jahren Bauzeit am 24. November 1951 eröffnet. Im Wettbewerb wurde vorgeschrieben, dass der Bahnhof funktionell und repräsentativ sein sollte und eine gute städtebauliche Lösung darstellen sollte. Außerdem musste der Bahnhof mit einem Verbindungsgang an die Stadtbahn angeschlossen werden. Durch die Lage des Westbahnhofs in der französischen Besatzungszone kam ihm die symbolische Bedeutung der Westorientierung der Stadt und des Landes zugute.

Zentraler Blickfang des Bahnhofs, und sein Erkennungsmerkmal, war die mehrfach geteilte Glasfront mit dem stark hervortretenden Vordach. Im Inneren ermöglichte die Glasfront den Blick Richtung der gegenüber liegenden Kirche. Die klare Gliederung der mehrgeschossigen Halle wurde im Laufe der Zeit durch eine Vielzahl von Einbauten gestört. Ein Eindruck der „Verhüttelung“ entstand als containerartige Einbauten, wie die Wechselstube und das Reisezentrum, ohne Rücksicht auf die Wirkung der Halle eingebaut wurden.



Abb.12.03: Westbahnhof 1862

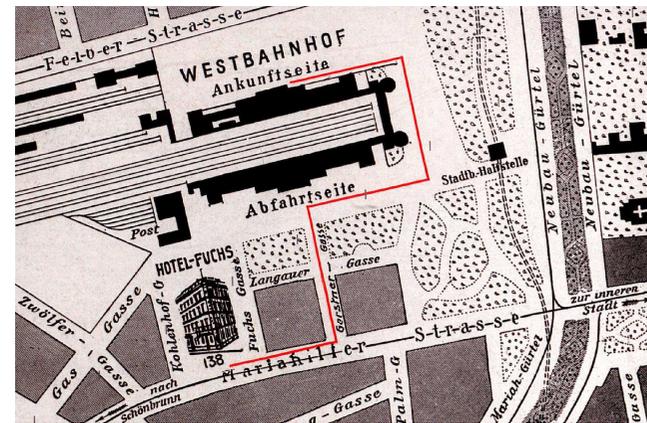


Abb.12.04: Wegbeschreibung zum Hotel Fuchs



Abb.12.05: zweiter Westbahnhof 1955

Zu Beginn der 1990er Jahre kam es durch den Bau der Linie U3 zu Änderungen in der Bahnhofshalle. Mit dem Einbau eines mehrgeschossigen Kubus in einer Stahl- Glaskonstruktion wurde die Verbindung zur tiefer liegenden Passage geschaffen. Mit dem Anschluss der U-Bahnlinie U3 an den Westbahnhof wurde der Bahnhof ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt innerhalb der Stadt.

Turm und Riegel

Das "Mariahilfer Platzl", ein kleiner Platz der schräg gegenüber des Westbahnhofes nächst zur Mariahilferstraße liegt, rückte im Jahr 1998 in den Mittelpunkt, als Coop Himmelblau den Wettbewerbsentwurf "Turm und Riegel" für den öffentlichen Platz vorschlug. Geplant war an diesem Standort ein Ensemble, bestehend aus einem rund 70 m hohen, schlanken Turm, an dem ein rund 80 m langer, auf zwei Etagen begehbare Quader, der „Riegel“, angebaut werden sollte. Dieser Baukörper sollte in rund vier Metern Höhe auf Stützelementen, leicht ansteigend, quer über den Platz geführt werden und gastronomische Einrichtungen beherbergen.

Das von Coop Himmelblau und dem Architekten Neumann geplante Objekt "Turm und Riegel" sollte ein wichtiges Orientierungszeichen für den örtlichen Stadtbereich darstellen, die Unverwechselbarkeit dieses Ortes fördern und, um der Bedeutung dieses Platzes gerecht zu werden, ein architektonisches Zeichen setzen. Dieses Projekt scheiterte schließlich an der Finanzierung.

Im Jahr 2006 wurde erneut ein Architektenwettbewerb für das Mariahilfer Platzl ausgeschrieben. Die Investitionen durch die Stadtverwaltung für die Neugestaltung des rund 4.000 Quadratmeter großen Platzes wurden mit 600.000 Euro begrenzt. Im Jahr 2007 begannen die Umbauarbeiten nach dem wesentlich einfacheren gestalterischen Ergebnis des Wettbewerbs. Es sah die Errichtung zahlreicher roter Masten als herausragende Elemente vor und wurde schließlich 2008 eröffnet.

Kritiker bemängeln, dass es am neu gestalteten Platz im Sommer extrem heiß würde, denn Schatten spendet nur die nächste Hauswand. Außerdem würde man sich durch den fehlenden Sichtschutz und ohne Raumbegrenzung der Sitzbereiche wie am „Präsentierteller“ fühlen. Kritikpunkte waren außerdem (wenn man unter einem Platz, aus städtebaulicher Sicht, einen Ort naturnaher Erholung, optischer Geschlossenheit und schattenspendender Nischen versteht) die unzureichende Funktion, Gestaltung und Materialqualität des Platzes.

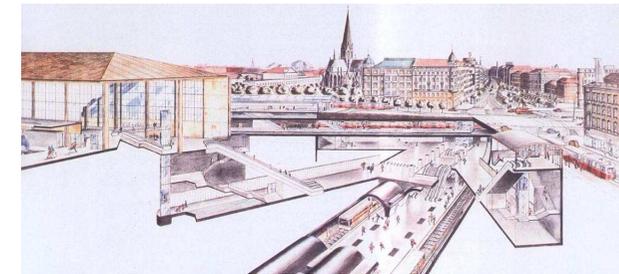


Abb.12.06: UBahn U3



Abb.12.07: Entwurf Turm und Riegel



Abb.12.08: Mariahilfer Platzl

Ein Nachhaltiger Stadthügel für das Wiener Westbahnhof-Areal

Im Jahr 1995 erarbeiteten Heidi Dumreicher, das Oikodrom Wien und Richard S. Levine vom Center for Sustainable Cities in Lexington, USA, als "Arbeitsgemeinschaft Stadthügel" im Auftrag der Stadt Wien das Projekt "Nachhaltiger Stadthügel". Dieses beschreibt anhand des Wiener Westbahnhofs eine urbane Stadtvision für das nächste Jahrtausend, beinhaltet aber auch gleichzeitig die konkreten Wiener Realisierungsfragen im Auge.

Das Projekt beschreibt dabei keine bestimmte Form oder ein bestimmtes Objekt, sondern eine Struktur aus miteinander in Beziehung stehenden Systemen.

Vorgeschlagen wurde in diesem Projekt eine Begrünung der Dächer, wodurch ein qualitativ hochwertiger Lebensraum geschaffen wird, indem vielfältige Funktionen wie Erholungsbereiche, Gemüseanbau, Feuchtigkeitsspeicher und Spielplätze eingebunden werden. Außerdem sollte sich ein großer öffentlicher Wintergarten vom Glaskuppeldach des Westbahnhofs über öffentliche, halbprivate, und private Grünflächen in einem linearen Park bis zum Technischen Museum fortziehen und mit dem Grüngürtel in Richtung Schönbrunn abschließen.

Diese Maßnahme würde das in Umfragen erhobene Grünraumdefizit im Bereich des 15. Wiener Gemeindebezirkes abdecken und zusätzlich auch Luft- und Lebensqualität der gesamten angrenzenden Bezirke erheblich verbessern.

Zusätzlich war angedacht neue ökologische Technologien in einem Erlebnispark, der dem Technischen Museum angeschlossen wird, exemplarisch darzustellen und somit leichter erfahrbar zu machen. Die Vision des Stadthügels sollte dabei Raum für alles bieten, das eine Stadt braucht. Eine Nutzungsmischung von Wohnen, Nahversorgung, Industrie, Gewerbe, kulturellen Institutionen, alternativer Energiegewinnung und Recyclingsystemen.

Die Gestalt des Stadthügels sollte in der außergewöhnlichen und urbanistischen Form eines künstlichen Hügel ausgeführt werden.

Der Entwurf und die Konstruktion des Stadthügels basiert auf einem neuen Prozess, einem urbanistischen und architektonischen System, das erlaubt die Stadt als ein Ganzes zu begreifen und zu entwickeln. Wobei der Computer in diesem Prozess mehr als eine Plattform darstellen würde. Durch die digitale Unterstützung würde das entstehende Stadtdesign mehr Komplexität erhalten und auch mehr Möglichkeiten bieten auf die Bedürfnisse der Stadt und ihrer Bewohner einzugehen.

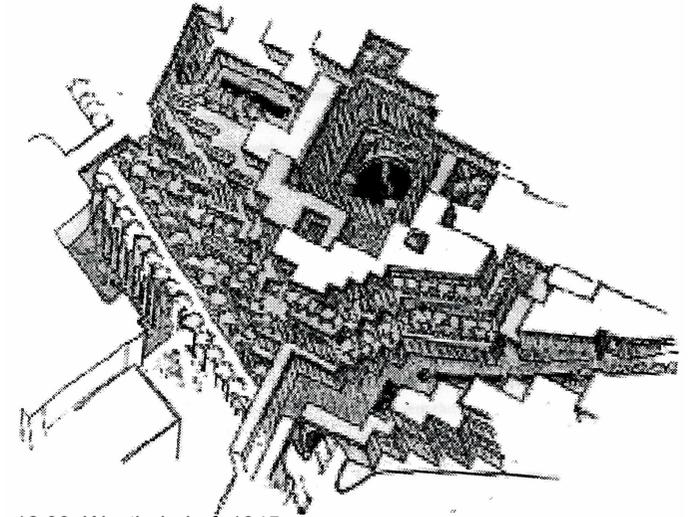


Abb.12.09: Westbahnhof, 1945

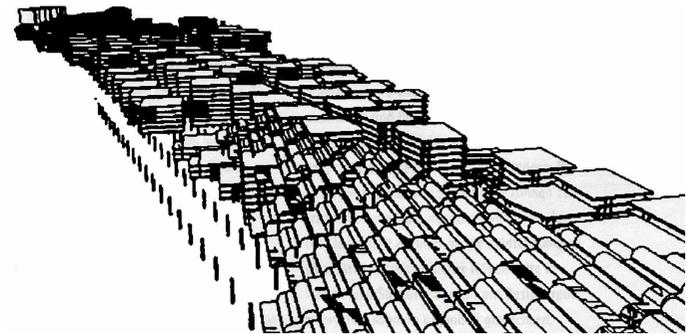


Abb.12.10: Westbahnhof, 1945

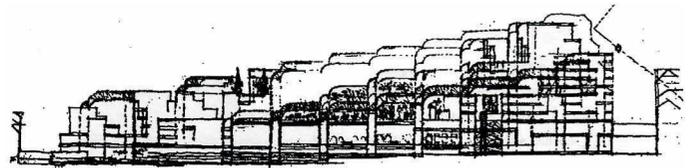


Abb.12.11: Westbahnhof, 1945

Als Grundlage für den Stadthügel sollte ein neues, flexibles und effizientes Struktursystem dienen: the coupled pan space frame CPSF von Richard S. Levine entwickelt, das es ermöglicht Baumodule miteinander zu vernetzen.

Im Stadthügel sollte eine Zeitschiene ausgearbeitet werden, die interaktiv für den Bewohnern neue soziale und kulturelle Netze schafft - als Anlaufstelle für die regionalen Bedürfnisse, die mit dem Stadthügel mitwachsen könnten und Kommunikationszentren für die Bewohner darstellt. Das Projekt schlägt eine Art Volkshochschulstruktur vor, die vermischt mit Nachbarschaftszentrum, Regionalbetreuung und halböffentliche und öffentliche Räume für unterschiedliche Verwendungszwecke enthält. Vom Streetball und Rollerskating bis zu Probekellern für Jugend-Musik-Bands und multikulturellen Einrichtungen bis zum türkischen Bad .

Die Projektentwickler verstehen den Stadthügel als eine Art Bibliothek von mit einander vernetzten, austauschbaren Bau-Modulen auf verschiedenen Ebenen. Mit diesen Bau-Modulen könnten verschiedenste Städtebaumodelle zusammengestellt werden. Somit würde ein Reichtum im Stadtgeflecht entstehen, welches sich ändernden sozialen, technischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen anpasst. Eine flexible architektonisch-urbane Basis würde entstehen, als Werkzeug und Rahmen, mit dem die Aspekte der Stadt ausgearbeitet werden könnten.

Für den nachhaltigen Stadthügel ist der Westbahnhof ein monumentales Eingangstor zu Wien. Im Projekt würde die Bahnhofshalle überdeckt werden von ineinander verschachtelten Tonnengewölben verschiedenster Größe, die neben ihrer architektonischen Funktion auch technologisch genutzt würden. Das Modulnetzwerk unter dem Dach könnte als Sonnenkraftwerk für den Stadthügel dienen. Gleichzeitig könnte auf dem Dach das Regenwasser gesammelt und dem Grünbereich des Stadthügels zugeführt werden.

In diesem Projekt würde das Wohnen auf dem Stadthügel eine neue Qualität bekommen. Da es keinen motorisierten Verkehr gibt, würde dieses Stadtviertel den Menschen gehören und durch die Vervielfachung des Raumes im Stadthügel würden zusätzliche Nutzungen erschwinglich, wie Innenhöfe, Terrassen und Balkone.

Der Entwurf sieht eine Stadt der kurzen Wege vor, denen sich, für Menschen die hier arbeiten wollen, durch die gemischte Struktur von Wohnen und Arbeiten neue Möglichkeiten eröffnen würden.

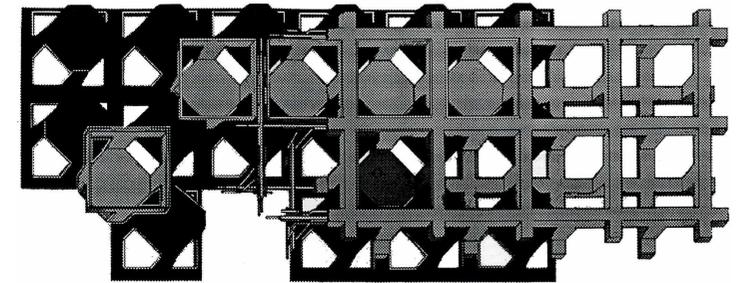


Abb.12.12: Westbahnhof, 1945

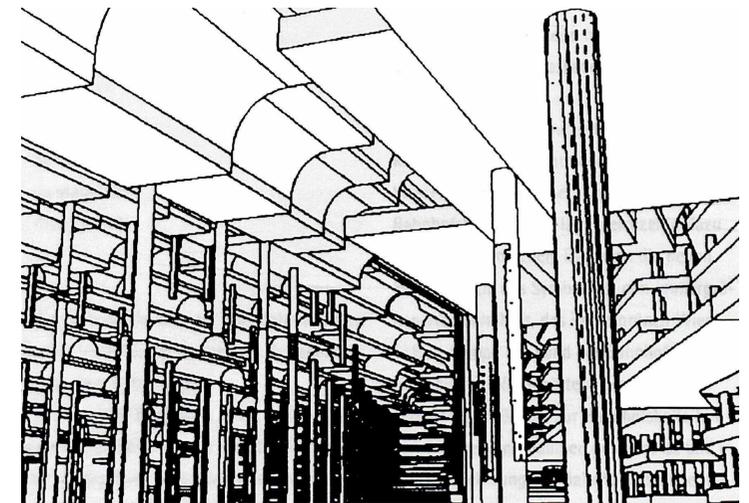


Abb.12.13: Westbahnhof, 1945

Der Stadthügel würde eine sehr komplexe Geometrie, die aus einer Vernetzung verschiedener Geometrien besteht, nutzen um die abwechslungsreichen, aber regelmäßigen Ordnungssysteme für Straßen, Plätze und Häuser entstehen zu lassen. Grundlage hierfür ist ein Rösselsprungraster, das im Windmühlensystem gedreht werden kann und in ein Spiel mit dem Levine'schen CPSF tritt.

Das Levine'sche CPSF ist statisch gesehen ein außergewöhnliches Struktursystem. Wobei die Säulengruppen in einem Wechselspielmuster, das Fischgrät- und Rösselsprungelemente spiralförmig verdreht, angeordnet werden. Dies potenziert die Variabilität und die Flexibilität von Designentscheidungen verschiedenster Maßstäbe im ganzen Stadthügel. Der Stadthügel bedarf mit diesen beiden Systemen keiner Überplattung, und bringt dadurch enorme ökonomische und gestalterische Vorteile. Das CPSF ist für große Belastungen geeignet, ein flexibles System das Straßen, Parks, Dachbegrünungen, Häuser und Wasserinstallationen tragen könnte.

Im nachhaltigen Stadtteil soll so gewirtschaftet werden, dass Probleme, die innerhalb seiner Grenzen entstehen, in regenerativer Weise behandelt werden, sodass Abfälle eines Prozesses Rohmaterial oder Ressource für andere Prozesse werden. Ziel des Projektes ist es, dass der Stadthügel keine Probleme in die Umgebung oder in die Zukunft exportiert. Das Niederschlagswasser soll in den Wasserkreislauf des Stadthügels einbezogen werden und für die Begrünung der horizontalen Flächen im Stadthügel herangezogen werden, und so die Lebensqualität, aber auch das Mikroklima entscheidend verbessern würde.

Außerdem sieht die Konzeption des Stadthügels den Aspekt der Orientierungssicherheit vor. Eine systematische Oberflächenführung des Wassers könnte helfen, im Gefüge des öffentlichen Raumes, sinnlich erfahrbare und erlebnisreiche Leitsysteme ohne Schilderwald zu installieren. Diese Leitsysteme, die Wesensmerkmal des Stadthügel Quartiers sind, sollen die städtebauliche Organisation des Quartiers im Gebrauch nachvollziehbar machen und die Orientierung erleichtern.

Der Entwurf beschreibt den Vorteil einer Vertragspartnerschaft mit einer landwirtschaftlichen Region um auch auf diese Weise den Nachhaltigkeitsprozess zu fördern. Der Ansatz des Projektes Nachhaltiger Stadthügel geht davon aus, dass die modernen Computertechnologien es ermöglichen würden, die historische Entwicklung im Zeitraffer zumindest teilweise zu simulieren und solcherart zu einem komplexen Prozess zu kommen, der Bedürfnisse der BewohnerInnen, der AnrainerInnen, der Wirtschaft, des Gewerbes und der Umwelterfordernisse auszuhandeln vermag. Der Prozess der Stadtwerdung könnte hier im Computer nachgeformt werden, bevor die Bautätigkeit beginnt.

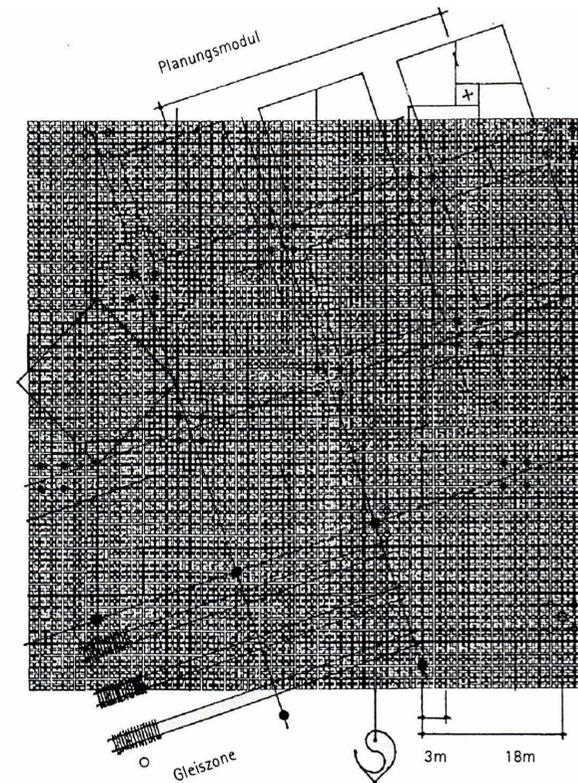


Abb.12.14: Westbahnhof, 1945

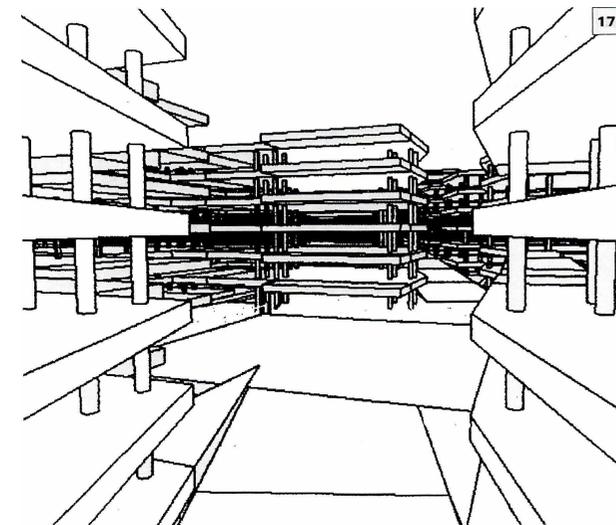


Abb.12.15: Westbahnhof, 1945

Der bestehende Westbahnhof Wien

In der bestehenden Empfangshalle erfolgt der Hauptzugang zur Bahnhofshalle über die beiden Eingänge an der Längsfront der Halle - diese sind großzügig gestaltet allerdings architektonisch nicht betont, oder über den U-Bahnaufgang. Der Vorplatz vor der Halle dient als Vorfahrt für Taxis und Busse mit zusätzlichen Parkplätzen, dieser ist aber weder begrünt noch ein für Fußgänger attraktiv gestalteter Platz.

Betritt man die Halle, blickt man auf die Fahrkartenschalter, Ticketautomaten und die Rolltreppen, die zu den Bahnsteigen im Obergeschoß führen. Durch die Haupteingänge kommend präsentiert sich die Halle übersichtlich. An der zum Vorplatz gewandten Seite befinden sich ein Lebensmittelgeschäft, eine Trafik, ein Bücherladen sowie Bäckereien. Gegenüber liegen die Schalter, Reiseinformation sowie die Aufgänge. Der Informationsschalter und das Reisebüro sind als Stand nachträglich eingebaut worden und stehen ohne Verbindung in der Halle.

Der untere Halle, die sich als sehr heller Bereich darstellt, schließt im rechten Bereich ein Durchgang in den seitlichen Trakt an, der zur Gepäckaufbewahrung führt und mehrere Reihen Schließfächer enthält. Dieser Gebäudeteil ist dunkler und wirkt etwas schäbig.

Im linken Bereich der Halle befindet sich der Abgang zur U-Bahn und zur Passage. Außerdem sind dort die Post untergebracht und im hinteren Bereich eine Polizeistation. Ein seitlicher Ausgang führt zur Äußeren Mariahilferstraße.

Der gesamte hintere Bereich der Halle wird als Lager und für Haustechnik genutzt und zeigt sich dem Besucher nicht.

Für Wartende sind im Erdgeschoss mehrere Bankreihen angeordnet, die als nachträgliche Einbauten erkennbar sind, und über vereinzelt aufgehängte kleine Bildschirme wird man über die Abfahrt und Ankunft der Züge informiert.

Über die Rolltreppen bzw. Stiegen erreicht man den oberen Bereich der Halle. Von hier erreicht man die Bahnsteige. Mittig, quer über der Halle, hängt eine große Anzeigetafel. In der oberen Ebene der Halle befindet sich ein Wartebereich, der aus mehreren Reihen Sitzbänken besteht, ansonsten aber nicht vom Rest der Halle abgeteilt ist.



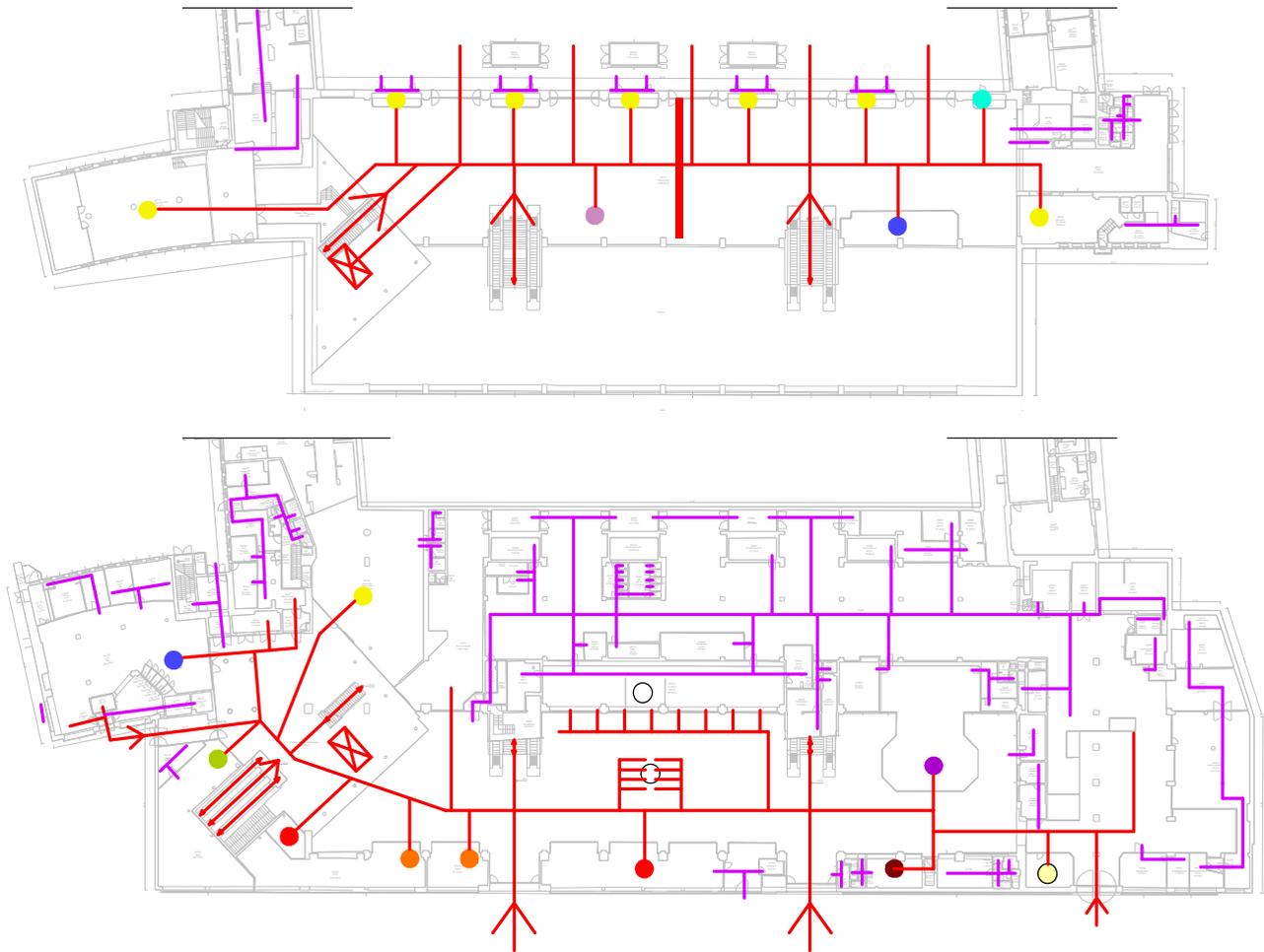
Abb.13.01: Westbahnhof alt - EG



Abb.13.02: Westbahnhof alt - EG

Gegenüber der Wartezone befinden sich die Ausgänge die zu den Bahnsteigen führen. Da sich die Schiebetüren ständig öffnen und schließen ist es vor allem im Winter ein zugiger Bereich, der das Warten nicht sehr angenehm macht. Behelfsmäßig ist in der Wartezone ein Informationsstand aufgestellt. Zwischen den Zugängen zu den Bahnsteigen befinden sich kleine Shops wie Trafik und Snackläden. Die Stehtische der Stände stehen am innenliegenden Querbahnsteig und somit muss diese Fläche, die auch Erschließungszone ist, mehreren Funktionen dienen.

Im rechten Teil der oberen Ebene befinden sich eine Wechselstube und eine Bäckerei. Gegenüber der Bäckerei gibt es ein kleines Blumengeschäft. Von dieser oberen Ebene erreicht man im linken Bereich der Halle das Restaurant, das in dem nachträglichen eingebauten Glaskubus untergebracht ist. Im Gegensatz zu den kleinen nachträglichen Einbauten erkennt man hier den Versuch, das Eingreifen in den Bestand bewusst darzustellen, ohne den Gesamteindruck der denkmalgeschützten Halle zu stören.



- Fahrkartenschalter
- Lounge
- Restaurant/Cafe
- Lebensmittel/Bäckerei
- Drogerie/Bodyshop
- Kleidung/Accessoize
- Zeitung/Bücher
- Handyshop/Elektro
- Blumen/Pralinen/Geschenke
- Reinigung
- Bank/Change/Post
- Reisebüro
- Info
- Fundbüro
- Friseur
- Anzeigetafel

Abb.13.03: Erschließung Westbahnhof alt

Wettbewerb Westbahnhof 2002

Im Jahr 2002 wurde ein Wettbewerb für den Westbahnhof Wien und das dahinter liegende Areal ausgeschrieben, dessen Ziel das Finden eines städtebaulichen Leitbildes war.

Im Entwurf, der in Etappen realisierbar sein sollte, von besonderem Interesse war das Teilgebiet A, das unter anderem nach einem Vorschlag für die Nutzung der denkmalgeschützten Bahnhofshalle suchte.

In dem von seitens der Österreichischen Bundesbahnen und der Stadt Wien initiierten Wettbewerb zur Thematik der Revitalisierung der Bahnhöfe waren folgende Punkte besonders wichtig:

- Der Entwurf soll den Westbahnhof als Tor zur Mariahilferstraße hervorheben und zukünftig als städtebaulicher Schwerpunkt am Gürtel gesehen werden
- Eine allgemeine Aufwertung des 15. Bezirks soll mit der Gestaltung des Gebietes mit hoher Wohn- und Lebensqualität überzeugen. Auch auf das Defizit an Grünflächen im 15. Bezirk soll Rücksicht genommen werden
- Das Bespielen der Teilgebiete soll das Zusammenwachsen der, durch das Gleisfeld getrennten, Stadtteile ermöglichen. Die vorhandene Barrierewirkung soll mit Brücken über die Gleise aufgelockert werden
- Der Bahnhof soll als Verbindung zwischen Innerer und Äußerer Mariahilferstraße fungieren
- Eine etappenweise Realisierbarkeit des großen Wettbewerbsgebietes soll möglich sein
- Die wichtige städtebauliche Sichtachse zwischen Gloriette und Stephansdom muss ungestört bleiben falls ein Hochhausentwurf vorgeschlagen wird
- Die Mobilitätskette, die generelle Wichtigkeit von kurzen Transferzeiten im Umsteigeknoten, kurze Fußwege und überdachte Umsteigeflächen müssen im Entwurf mit bedacht werden
- Der Entwurf soll viel Tageslicht und gute Orientierungshilfen aus der Architektur beinhalten. Außerdem sollen barrierefreie Zugänge und zusätzliche Dienstleistungen wie Cafés, Geschäfte, Trafiken darin untergebracht sein
- Über die Errichtung eines Geschäfts- und Einkaufszentrum soll ebenfalls nachgedacht werden
- Die denkmalgeschützte Bahnhofshalle muss erhalten bleiben



Abb.14.01: Wettbewerbsgebiet

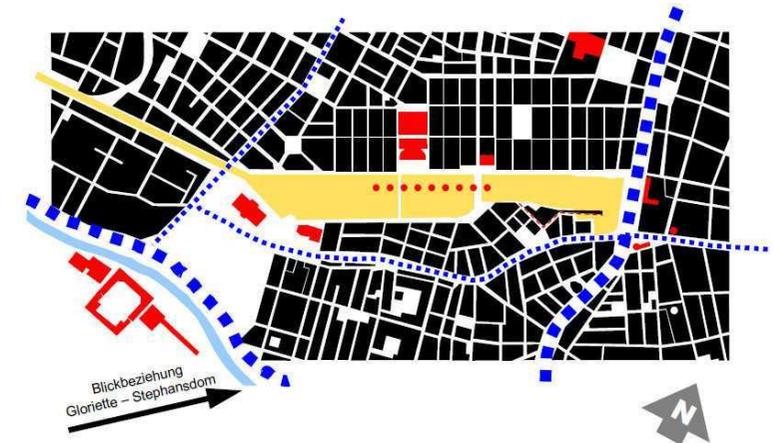


Abb.14.02: Schwarzplan

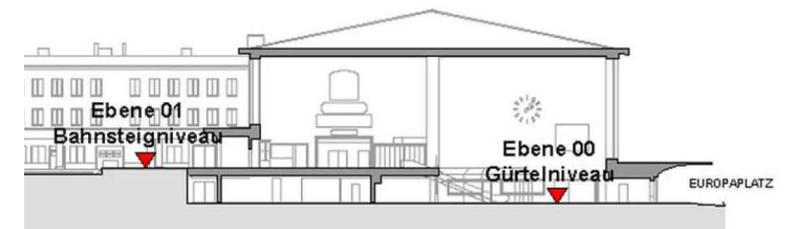


Abb.14.03: Niveaus

Das ca. 30ha große Grundstück mit einer Länge von 1,7km und einer Breite zwischen 130m und 270m beinhaltet fünf Teilgebiete, die sich nördlich und südlich entlang des Gleisfeldes aufteilen.

Teilgebiet A

Das Teilgebiet A beschreibt den Bereich rund um die bestehende Bahnhofshalle und umfasst die denkmalgeschützte Bahnhofshalle, das blaue Haus, den Bauplatz Felberstraße und das Parkhaus. Die Ausschreibung lässt die Möglichkeit offen, das blaue Haus und das Parkhaus bei berechtigter Begründung abzureißen.

Die Bahnhofshalle besitzt einen direkten U-Bahnaufgang von der Passage, der erhalten bleiben musste, genauso wie die anderen U-Bahnaufgänge.

Da die U-Bahnlinie U3 zum Teil direkt unter der Bahnhofshalle durchführt mussten im Entwurf, bei einer Einplanung von Untergeschossen, alle Mindestabstände zum U-Bahntunnel eingehalten werden.

Das Hochhauskonzept stellte das Teilgebiet A (A1+A3) als möglichen Hochhausstandort dar und ermöglichte den Wettbewerbsteilnehmern das Einplanen eines Hochhauses in diesem Bereich.



Abb.14.04: Wettbewerbsgebiet Teilgebiet A

Zur Orientierung waren für das Teilgebiet A folgende drei Grundfunktionen vorgegeben:

- Verkehrsstation
- Handel, Dienstleistung, Gastronomie
- Büroflächen

Verkehrsstation:

- Reisezentrum ca. 350 m² mit Ticketing für Bahn und Verkehrsbund
- Reisebüro
- Leihwagen
- Reiseinformation
- Kundenservice und Beschwerdestelle
- Lounge
- öffentlich WC-Anlagen
- Fahrdienstleitung
- Lager mit ca. 1000m² mit direkter Anbindung an den Bahnsteig
- Polizeiwache
- Schließfächer mit Lost and Found

Handel, Dienstleistung, Gastronomie:

- Einzelhandel mit einer Verkaufsfläche von 10.000m²
- Dienstleistungen (z.B. Schlüsseldienst) mit ca. 4.000m²
- Gastronomie ca. 3.000m² kleine Cafés und Restaurants für die Wartenden, Dachcafés und gehobene Restaurants als Standortattraktivität
- Lager und Lieferzonen

Büroflächen:

- Büros (mit separaten Eingängen abgetrennt)

Teilgebiete B und C

Die Teilgebiete B und C erstrecken sich über eine Länge von 1.400m und eine Tiefe von 55m.

Auf diesen Flächen befinden sich zur Zeit Gütermagazine und andere Lager der ÖBB. Für den neuen Entwurf konnte aber von einer völligen Bestandsfreiheit ausgegangen werden.

Die Teilgebiete B und C sollten die Funktionen Büro, Wohnen und Gewerbe enthalten.

Die Erschließung der Teilgebiete B und C sollte über die Bundesstraße B224 erfolgen. Sie wird zwischen dem Neubaugürtel und Schönbrunn in Etappen gebaut.

Die Ansiedlung von Klein- und Mittelbetrieben, mit Schwerpunkt im Produktions- und Fertigungsbereich, sollte in diesen zwei Teilgebieten überwiegen. Außerdem sollte auf diesen Flächen Jungunternehmern aus den Gebieten der Forschung und Entwicklung die Möglichkeit gegeben werden sich anzusiedeln.

Für die Funktion Wohnen sollte nur ein kleiner Teilbereich zur Verfügung stehen da aufgrund der spezifischen Situation keine besondere Standortgunst für Wohnen im Wettbewerbsgebiet gesehen wurde. Vorgeschlagen wurde das Einplanen von ungefähr 300 Wohneinheiten und wohnähnlichen Einrichtungen wie Studentenheim, Seniorenheim und Betreutes Wohnen.

Teilgebiet D

Das Teilgebiet D sollte für den Technischen Service der ÖBB reserviert werden, wobei zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch keine genaueren Angaben über die Nutzung vorhanden waren. Das Gebiet E, auf dem sich jetzt eine Postzentrale befindet ist keiner bestimmten Nutzung vorbestimmt. Die Teilgebiete D und E waren nicht Teil des Wettbewerbsgebiets, aber sehr wohl Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

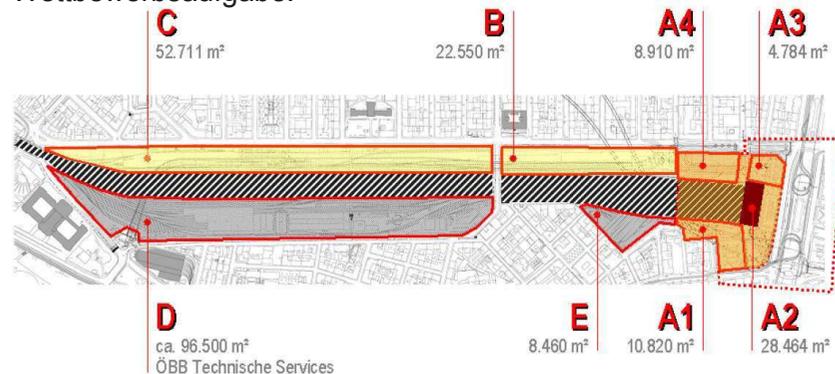


Abb.14.08: Teilgebiete

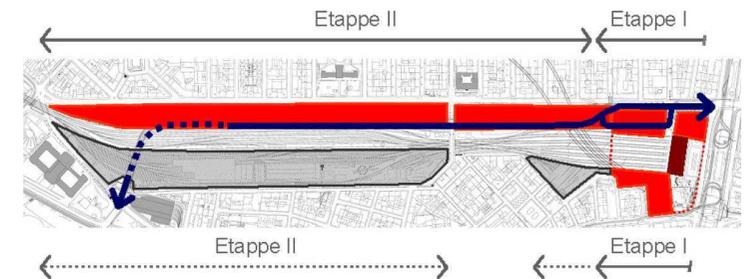


Abb.14.05: Etappenplan



Abb.14.06: Grünbrücken

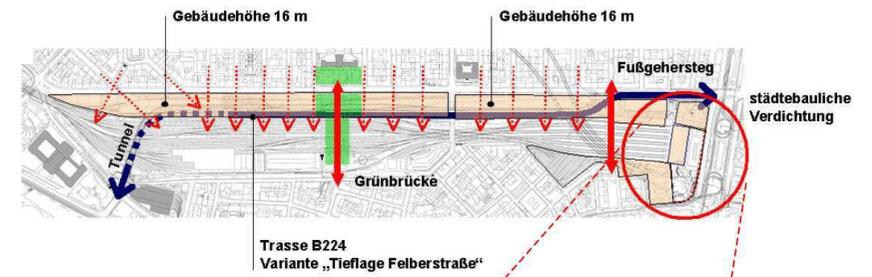


Abb.14.07: Strukturüberlegungen

Wettbewerbsteilnehmer

Auf den folgenden Seiten sind die Kernaussagen der Wettbewerbsteilnehmer Rang 1 bis Rang 3 (2 Drittplatzierte) zusammengefasst:

1.RANG

Neumann + Steiner Architekten

Der Städtebau

- Die Erstplatzierten entschieden sich bewusst gegen die Möglichkeit die Neubauten als Hochhäuser auszuführen um das Bahnhofsgebäude nicht als "unbedeutendes Anhängsel" eines Hochhauses zu degradieren
- Eine Redimensionierung des Raumes wird eingeplant um Plätze auszubilden

Die Empfangshalle

- Die nachträglichen Einbauten der Bahnhofshalle werden entfernt
- Zusätzlich sind in diesem Entwurf eine Bahnhofsmall auf Ebene -1 als zusätzlicher attraktiver Zugang von der Mariahilferstraße vorgesehen

Zusätzliche Bauten

- Ein Atriumkaufhaus als Magnet wird in diesem Entwurf an die Äußere Mariahilferstraße angebunden
- Anstelle des blauen Hauses soll ein neues Büro- und Kaufhaus entstehen
- Das Gesamtensemble wird ergänzt indem die Hochgarage wegfällt und durch ein Bürogebäude ersetzt wird

Bebauung Teilgebiete B|C|D

- Es gibt keine detaillierten Bebauungspläne für die Felberstraße

Grünräume | Verbinden

- Zur Schaffung öffentlicher Grünflächen entstehen entlang der Felberstraße drei Parks über den Sammelgaragen angeordnet werden
- Der durch die Bahntrassen zerteilte Bezirk wird durch witterungsgeschützte Quermöglichkeiten verbunden
- Die Verteilerspange Süd soll als Fuß- und Radweg dienen

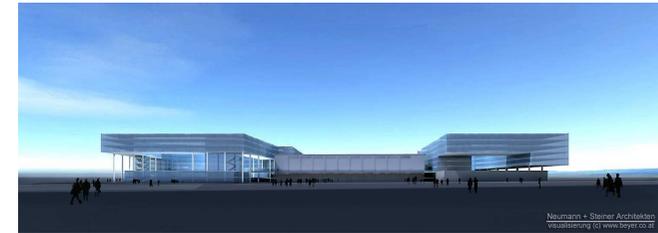


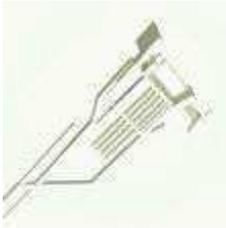
Abb.15.01_a: Rendering - Vorderansicht



Abb.15.01_b: Rendering - Städtebau



Abb.15.01_c: Rendering - Pflichtperspektive



2.RANG

ARGE Architekten Mühlbacher Marschalek
Architekten SBA Strauß & Kronaus

Der Städtebau

- In diesem Entwurf entwickelt sich aus der dominanten Schienenstruktur die Formensprache des Entwurfs
- Neutral Scheiben mit Büronutzung sollen am Europaplatz entstehen und entwickeln sich als Kopfbauten für das dahinter liegende Quartier

Die Empfangshalle

- Die Bahnhofshalle wird auch in diesem Entwurf freigeräumt und in ihrer ursprünglichen Form rekonstruiert
- Um den eigentlichen Bahnhofsbereich (Bereich Bahnsteige) soll eine urbane Struktur entstehen die Funktionen wie bahnhofsnahe Shopping, kleine Cafés etc. enthält

Zusätzliche Bauten

- Der Standort "blaues Haus" fungiert als wichtiges Gelenk zwischen Innerer und Äußerer Mariahilferstraße und der Standort wird mit den Funktionen Shopping (EG) und Büros (OG) aufgewertet

Bebauung Teilgebiete B|C|D

- Ein Kiss and Ride System wird in den Zugabfahrtsbereich eingebunden
- Das bestehende Parkhaus wird ersetzt durch eine zweigeschoßige Tiefgarage
- Der Entwurf sieht über der Sockelzone Büroflächen vor, aus denen wiederum Scheiben herauswachsen, die im oberen Drittel dem städtischen Wohnen zur Verfügung stehen
- Das Angelände der Felberstraße wird für Parkplätze herangezogen

Grünräume | Verbinden

- Die Aufwertung des Gebietes soll mittels einer Durchwegung durch eine Pasarelle entstehen. In dieser soll ein Gründerzentrum Platz finden, dass eine spannende optische Einbindung in den Stadtraum aufweisen soll



Abb.15.02_a-c: Renderings - Pflichtperspektiven



3.RANG Architekt Hans Hollein

Der Städtebau

- Der Standort Bahnhof soll mit diesem Entwurf im Stadtgefüge markiert werden
- Auf die unterschiedlichen Annäherungswege und Sichtachsen wird individuell reagiert
- Die zukünftigen Entwicklungen am Eingang der Mariahilferstraße werden berücksichtigt
- Im Anschluss an den Kreuzungspunkt Mariahilferstraße und Gürtel werden städtebauliche Akzente gesetzt, sowie verkehrsmäßige Maßnahmen ergriffen
- Der Entwurf zielt auf die Schaffung eines konkreten Leitbildes einer Bebauung, das präzise Feststellungen macht, jedoch kein Korsett darstellt sondern Flexibilität provoziert
- Das Projekt ermöglicht eine zeitlich und örtlich getrennte Bebauung der Teilgebiete A1, A2, A3 und A4. Diese könnten unabhängig durch unterschiedliche Bauträger ausgeführt werden
- Eine Flexibilität der Nutzung der Gebäudeteile soll möglich bleiben

Die Empfangshalle

- Das Erhalten der denkmalgeschützten Halle wird berücksichtigt

Grünräume | Verbinden

- Ein signalhaftes Objekt mit charakteristischer Identität und merkbarer Form soll, neben anderen Maßnahmen, der Überquerung der Barriere Gürtel überwinden helfen



Abb.15.03_a: Rendering - Vorderansicht



Abb.15.03_b: Rendering - Blick Mariahilferstraße



Abb.15.03_c: Rendering



3.RANG ARGE Flatz, Hierzegger, Boyer, Hess

Der Städtebau

- Der Entwurf sieht vor auch mit bahnhofs-fremden Gebäuden eine Vorstellung des Bahnhofs von Morgen zu erzeugen
- Den Bahnhof soll in diesem Entwurf neu erfunden werden
- Der Schwerpunkt der Bauvolumina wird hinter die bestehende Bahnhofshalle verlagert
- Die in den Europaplatz auskragenden Baukörper verweisen auf das Flächenentwicklungspotential hinter der Bahnhofshalle

Die Empfangshalle

- Der öffentlich Raum, der Blickraum pro Person und Tag, die Bewegungsebene der Reisenden ist der Westbahnhof. Die räumliche Erweiterung der Gleisebene soll den Raum definieren und alle weiteren Funktionseinheiten sollen sich an diesem öffentlichen Raum orientieren
- Die Logik der horizontalen Höenschichtung definiert sich in diesem Entwurf in 3 Zonen:
 - 1) darüber: die Stadt soll über der Stadt gebaut werden
 - 2) Bewegungsebene: durch die Anbindung an die Stadt in alle Richtungen soll in diesem Projekt eine Transparenz und Lebendigkeit entstehen
 - 3) darunter: die ökonomischen Kriterien definieren die Mall und das Parken im Untergeschoss

Grünräume | Verbinden

- Der Entwurf sieht vor, durch Grünbrücken eine durchgehende fußläufige Verbindung zu schaffen

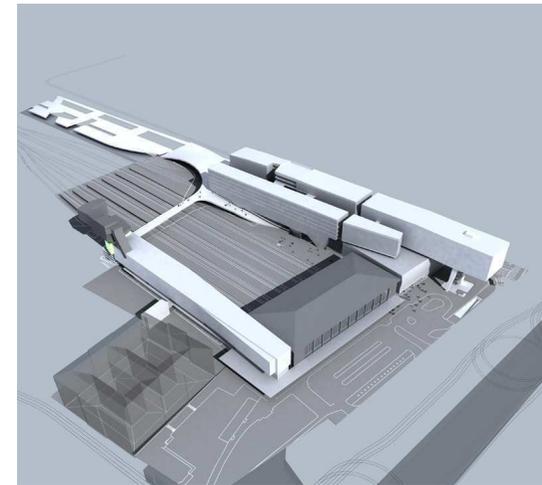


Abb.15.04_a: Rendering - 3D Modell

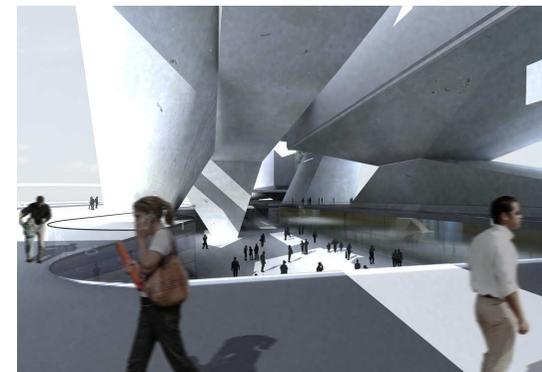


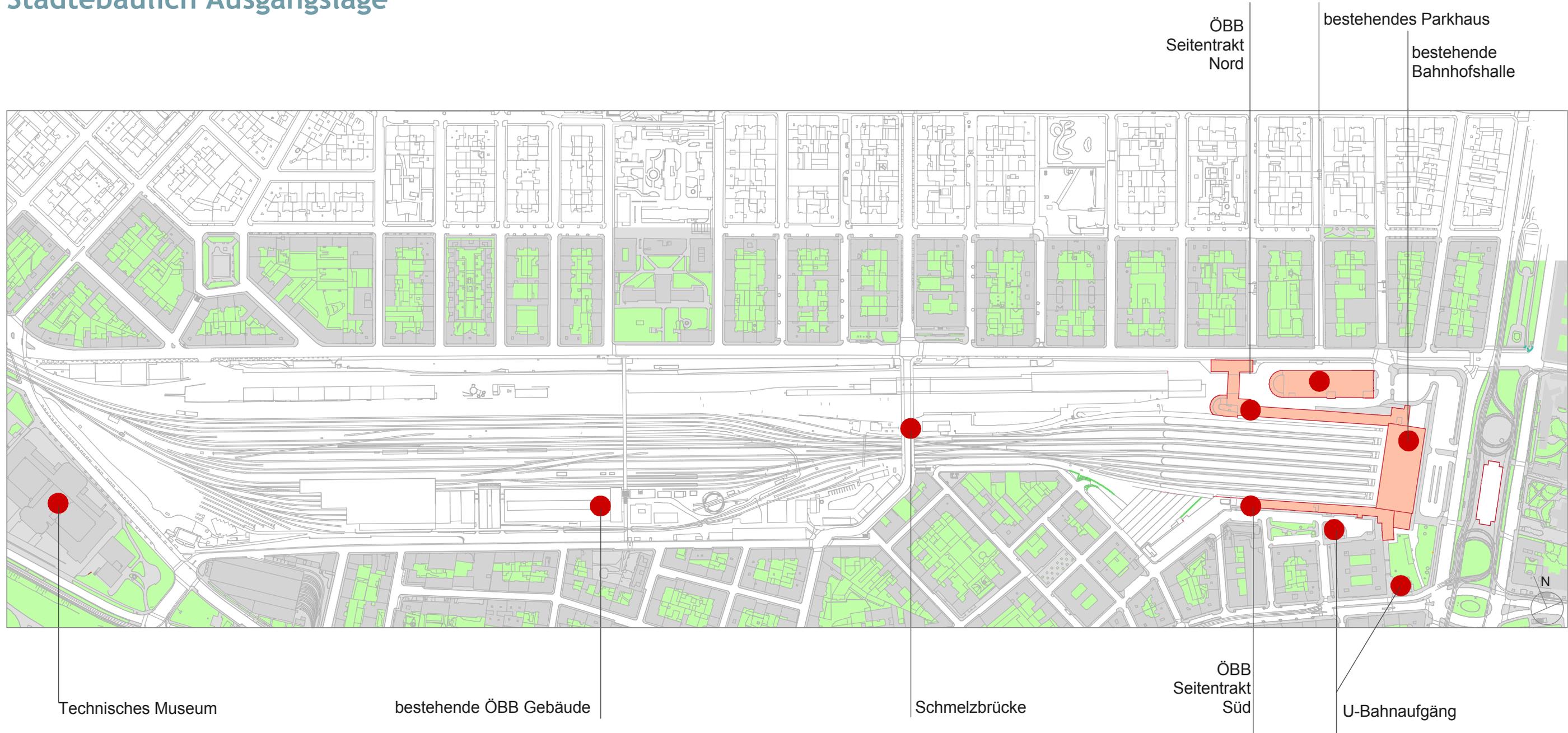
Abb.15.04_b: Rendering - Innenansicht



Abb.15.04_c: Rendering - Blick Felberstraße

PROJEKT

Städtebaulich Ausgangslage



Verkehrsanalyse

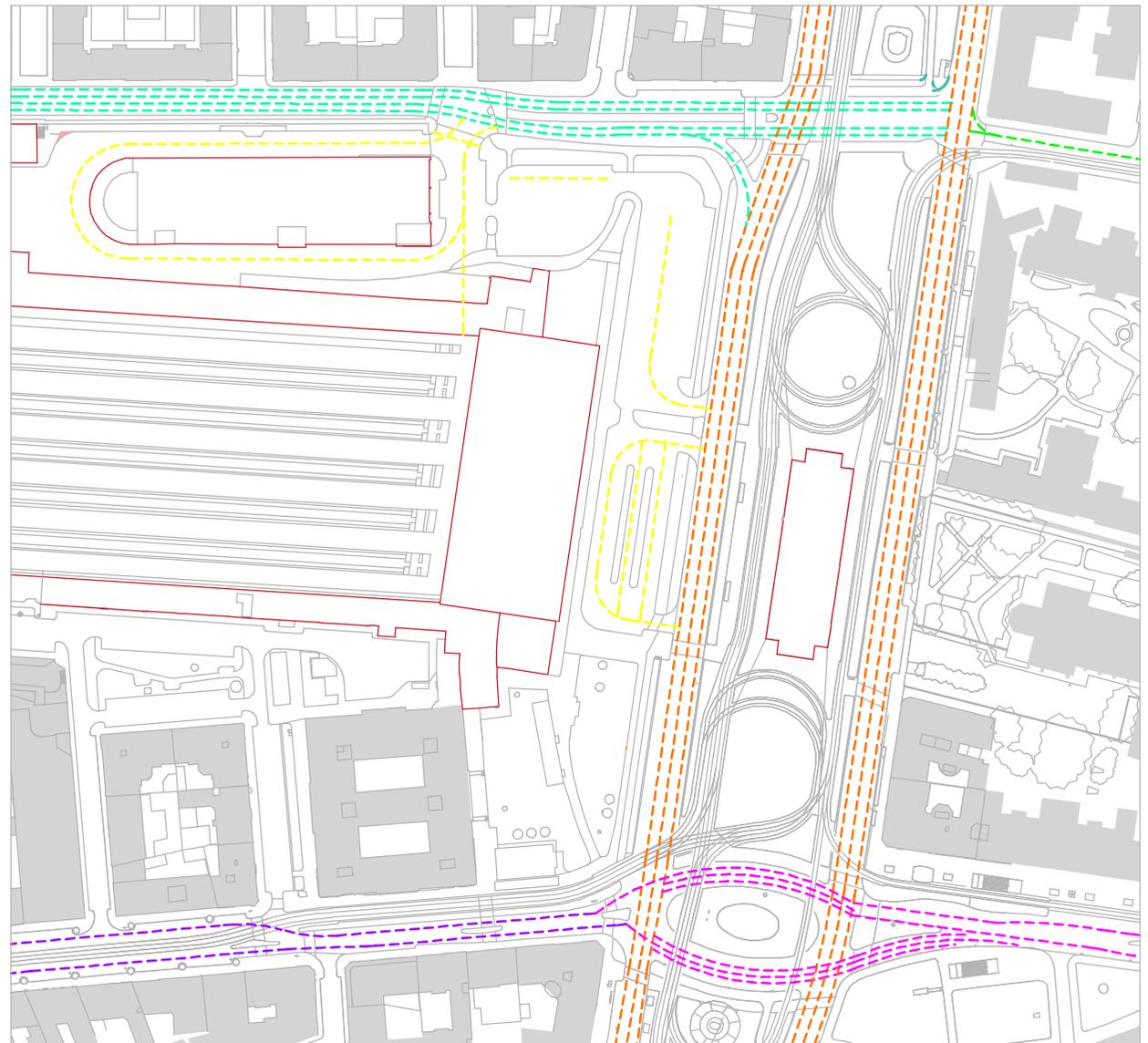
Individualverkehr

Direkt vor der Empfangshalle befindet sich eine der stärkst befahrenen Straßen Wiens - der Gürtel. Die städtebaulichen Masterpläne sehen die Rolle des Gürtels als klare Trennlinie zwischen den inneren und äußeren Bezirken. Täglich rollen ca. 82.000 Fahrzeuge über diesen Straßenabschnitt (Messung 2001/ Sommerreiseverkehr). Die sehr stark befahrene Straße bildet eine Barriere zwischen dem Bahnhof und der Mariahilferstraße.

Die Mariahilferstraße ist eine der bekanntesten Einkaufsstraßen Wiens und führt vom Museumsplatz im 7. Bezirk, nahe der Wiener Ringstraße, bis zum Mariahilfer Gürtel. Sie bildet die Bezirksgrenze zwischen den Vorstadtbezirken Neubau und Mariahilf. Die Mariahilferstraße setzt sich über dem Gürtel als Äußere Mariahilferstraße fort.

Abgesehen vom Gürtel ist der Spange Winkelmannstraße - Felberstraße ein hoher Stellenwert im Hauptverkehrsstraßennetz zuzumessen. Die Felberstraße zweigt vom Gürtel ab und führt dem Westbahnhof entlang, am Parkhaus vorbei, Richtung Westen.

Die Zufahrt für Taxis und Busse erfolgt über den Gürtel. Die Zufahrt zum Parkhaus und zum ÖBB-Autoreisezug erfolgt über die Felberstraße.



- Zufahrt Taxis & Bus
- Parkplätze Bahnhof
- Neubaugürtel/Mariahilfergürtel
- Äußere Mariahilferstraße
- Innere Mariahilferstraße
- Felberstraße
- Stollgasse

Öffentlicher Verkehr

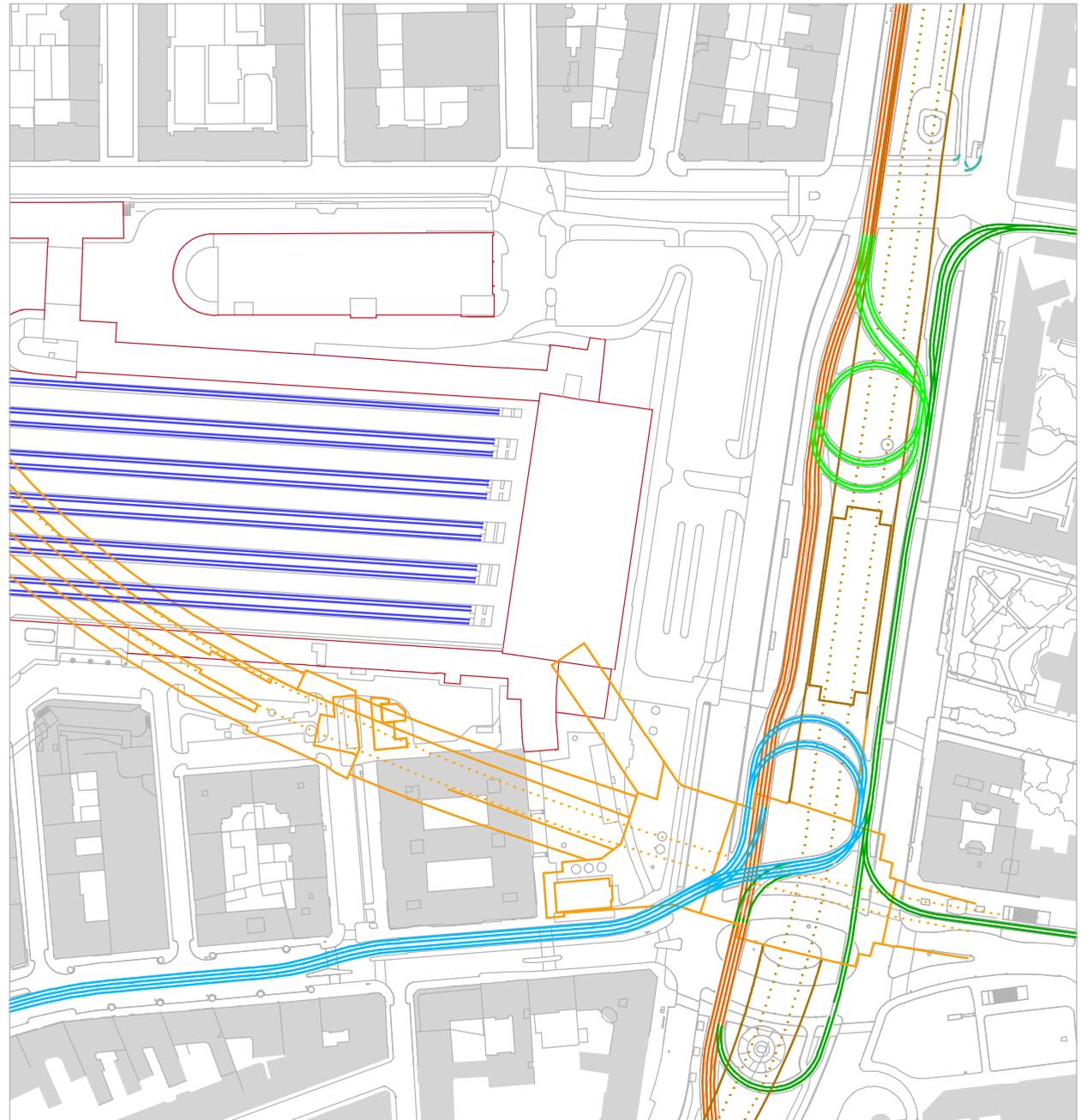
Im direkten Umfeld des Westbahnhofs befinden sich zwei U-Bahnlinien und sechs Straßenbahnlinien. Dies macht den Westbahnhof zu einem stark frequentierten Umsteigeknoten und sorgt für eine gute Mobilitätskette in der Vernetzung mit der Stadt.

Die U-Bahnen sind unterirdisch durch eine Passage verbunden. Die Linie U3, als tiefer gelegene U-Bahnstation, führt von Ottakring nach Simmering, die darüber verkehrende U6 von Floridsdorf nach Siebenhirten.

Beide U-Bahnlinien werden stark frequentiert. Die U-Bahnaufgänge sind reine Funktionsbauten und zurückhaltend gestaltet. Zwei Aufgänge befinden sich links der Halle an der Äußeren Mariahilferstraße, ein Aufgang sitzt mittig zwischen den Straßenbahnlinien.

Durch die nötigen Wendekreise der Straßenbahnen entstehen vor dem Bahnhof große begrünte Zwischenflächen die nicht genutzt werden.

-  U-Bahn U6
-  U-Bahn U3
-  Straßenbahn Linie 18, 6
-  Straßenbahn Linie 9
-  Straßenbahn Linie 52, 58
-  Straßenbahn Linie 5



Hotel&Pension
Do Step Inn

Westbahn Hotel
Am Europaplatz

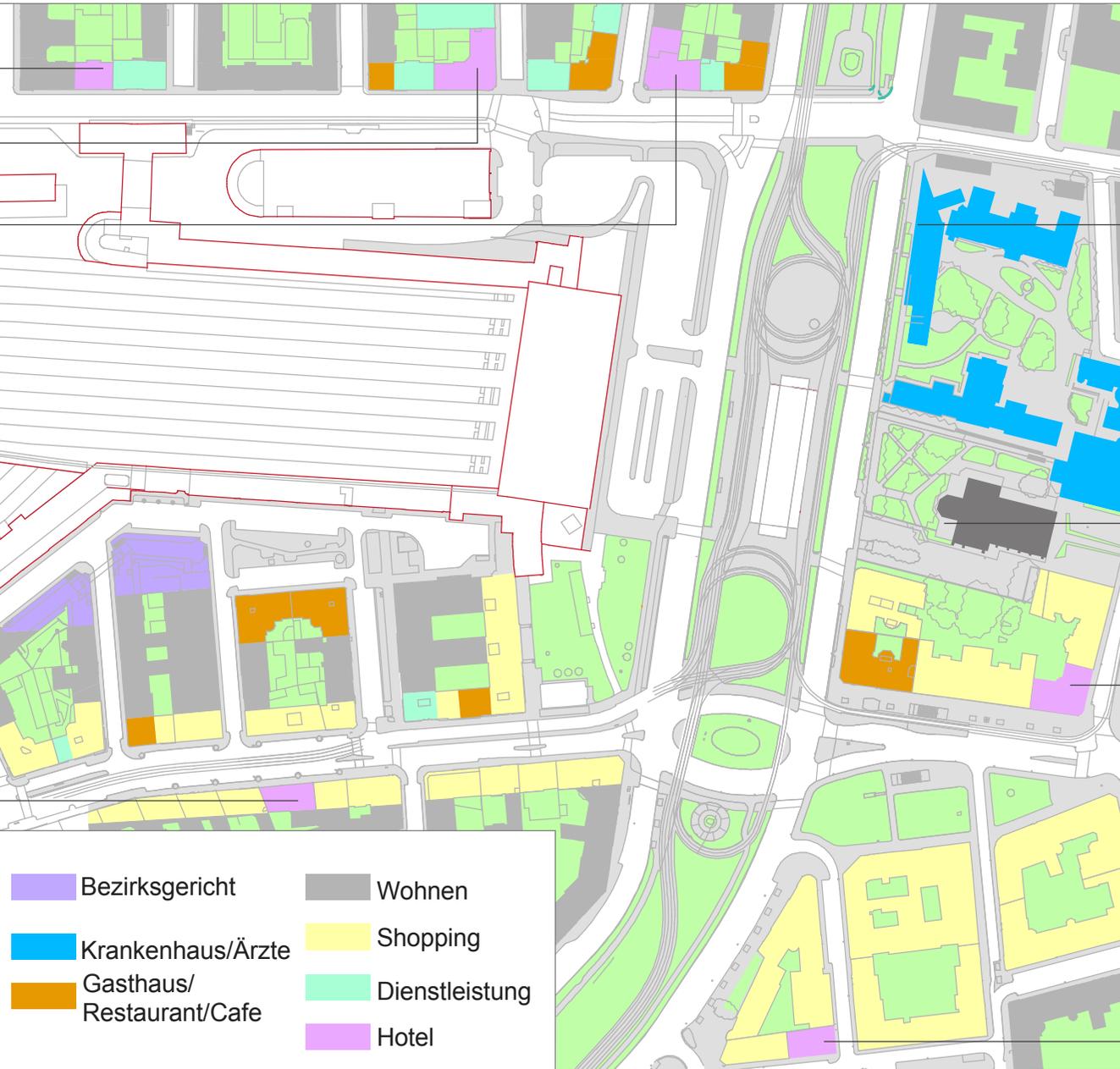
Hotel
Mercure

Sophienspital

Kirche
Zur Unbefleckten
Empfängnis

InterCityHotel
Steigenberger
Hotel Group

Youth-Hostel



- | | |
|------------------------------|----------------|
| Bezirksgericht | Wohnen |
| Krankenhaus/Ärzte | Shopping |
| Gasthaus/
Restaurant/Cafe | Dienstleistung |
| | Hotel |

Mercure Hotel
Wien Europaplatz

Wer fährt Bahn?

Die Passagiere, die die Bahn nutzten, wurden im Laufe der letzten Jahrzehnte immer weniger. Während im Jahr 1970 Züge noch 10,4 Prozent der europäischen Passagier-Kilometer übernahmen, waren es im Jahr 1993 nur noch 6,6 Prozent.

Heutzutage wird der Bahnhof hauptsächlich von Pendlern mit Dauerkarte benutzt. Früher ein Tor zur Ferne, ist der Bahnhof von heute eine tagtäglich genutzte Schnittstelle zwischen den urbanen Zentren und ihrem Umland. Der Bahnhof wird zur bloßen Haltestelle für den Umstieg in den Stadtverkehr.

Auf den Fern- oder Reiseverkehr entfallen nur noch 14% der Passagiere der ÖBB. Die restlichen 86% ihrer Kundschaft (im Jahr 2005 165 Millionen Fahrgäste) nutzen den Nah- und Regionalverkehr, der vor allem Berufs- und Ausbildungszwecken dient. Diese Zahlen weisen darauf hin, dass der typische Fahrgast Pendler ist. Das Bahnfahren ist zur Routine geworden und der Bahnhof zu einem gewohnten und gewöhnlichen Ort.

Diese Entwicklung ist auch an den Wiener Bahnhöfen abzulesen:

Der S-Bahnhof "Wien-Mitte" befördert durchschnittlich 43.000 Personen pro Werktag, dieselbe Frequenz weisen die Bahnhöfe Westbahnhof, Meidling und Floridsdorf auf, die klassische Pendlerstationen sind. Die ÖBB reagierte bereits darauf und verbessert das Regionalbahnnetz wie auch das Einzugsgebiet für Tagespendler.

An einem durchschnittlichen Tag passieren 2 Millionen Suburban-Reisende die Bahnhöfe in Paris (Im Gegensatz zu 35.000 TGV Nutzern, die die Bahn für längere Reisen nutzen). In Tokio sind es bis zu 30 Millionen Personen, die die Bahn für Kurzstrecken-Reisen nutzen. Statistiken zeigen, dass in der Region Tokio 75 Prozent der Passagiere zwischen Arbeit und Wohnen pendeln.

Wochentags	ÖBB	U3	U6	Straßenbahn(Linie 5,6,9,18,52,58)
Ankommend	14.700P	52.000P	33.500P	4.700P
Abreisend	13.200P	59.600P	39.800P	3.800P
		111.600P	73.300P	8.500x6
Gesamt	27.900P	184.900P	51.000P	

Passagieraufkommen Öffentlicher Verkehr - Westbahnhof Wien

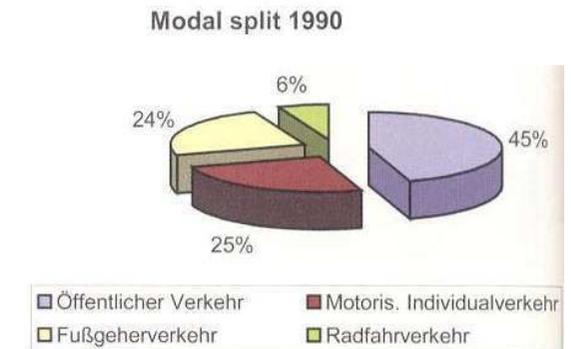
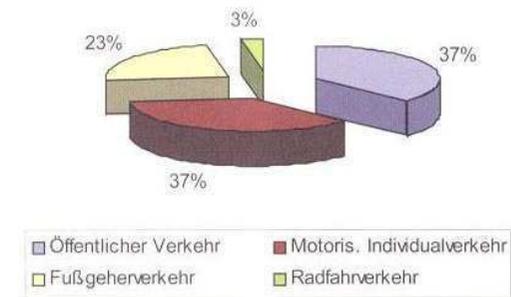


Abb.16.01: Vergleich Modal split 1990 / 2010

Distanz pro Werktag:	
16,3 Kilometer	Auto
29,1 Kilometer	Bahn

1971	38%	der NÖ Tagespendler mit Auto zur Arbeit	80.000 Pendler
1981	54%		120.000 Pendler
1991	65%		
2004	80%	261.000Pendler nach Wien (nicht nur aus NÖ)	

Weitere Statistiken weisen darauf hin, dass es auf einigen Streckenverbindungen zu einem Wettbewerb zwischen Flugzeug und Bahn kommen kann und wird.

Vier Jahre nach Eröffnung der TGV Strecke zwischen Paris und Lyon wurden 75% mehr Privat- und 175% mehr Geschäftsreisen mit der Bahn gemeldet. Die Bahn verzeichnete einen Zuwachs von 10% an Privat-Reisenden und einen 20%igen Anstieg an Geschäftsreisenden in diesem Bereich. Annähernd die Hälfte der Passagiere reiste zuvor mit dem Flugzeug und wechselte zur Bahn.

Zwischen den Jahren 1980-1985 wechselten 30% der Flug-reisenden zum Reisen mit dem TGV, 18% der neuen TGV-Reisenden nutzten vor der Bahn das Auto.

Man versuchte diese Zahlen dadurch zu erklären, dass man bei Reisen zwischen 250-350km mit dem TGV schneller am Ziel ist als mit dem Flugzeug oder dem Auto.

Diese Statistiken zeigen, dass der Bahnhof hauptsächlich von Pendlern und Geschäftsreisenden genutzt wird.

Diese Nutzergruppe hat spezielle Anforderungen an die Funktionen, die das Bahnhofsgebäude enthalten soll. So brauchen Pendler keine Fahrkartenschalter, die Dauerkarte kann auch beim Automat gelöst werden und die Schließfächer werden kaum noch genutzt, denn wer jeden Tag tour-retour fährt, hat nicht viel Gepäck.

Die Snacks werden im Vorbeigehen gekauft, aber kaum jemand setzt sich am Bahnhof in ein Restaurant. Einzig der Supermarkt wird wegen seiner langen Wochenendöffnungszeiten genutzt.

Die Wartehallen fungieren hauptsächlich als Verteilerebenen zu den Bahnsteigen, denn die Wartezeit die sich am Bahnhof ergibt, soll möglichst kurz ausfallen. Und müssen Passagiere auf die Abfahrt ihres Zuges warten, so zeigen Statistiken, dass diese Zeit meist am Bahnsteig oder im Zug verbracht wird.

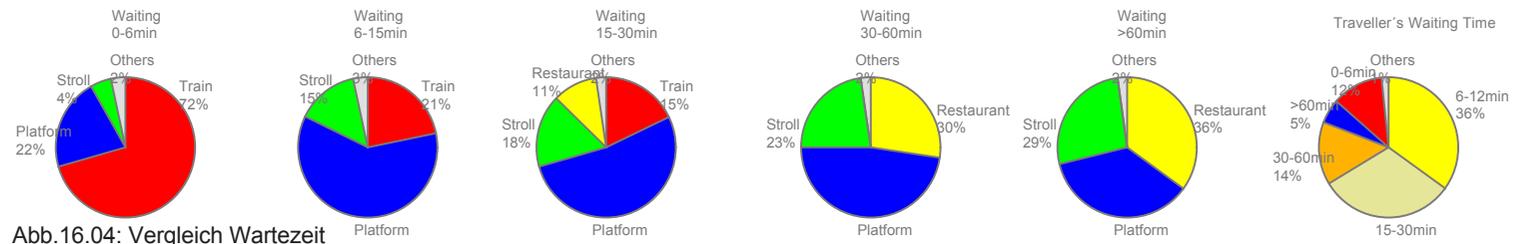


Abb.16.04: Vergleich Wartezeit

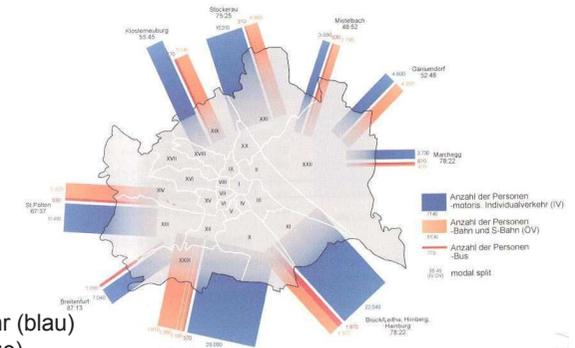


Abb.16.02: Anzahl der Personen motoris. Individualverkehr (blau) Bahn und S-Bahn (orange) Bus (rot)

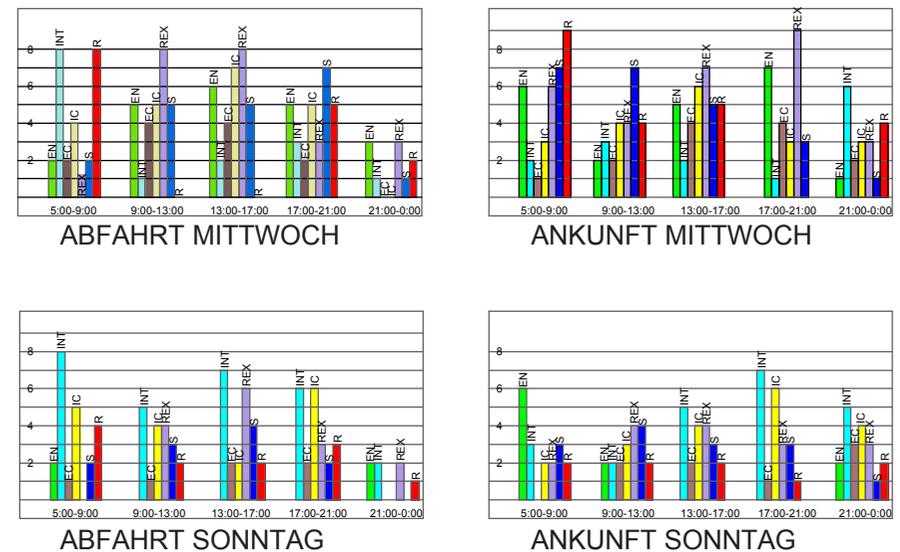


Abb.16.03: Aufteilung Regionale- Internationalezüge am Westbahnhof 2008

Nutzergruppen

Die Bewegungen innerhalb meines Gebäudes richten sich nach den verschiedenen Benutzern. Für die Bewegungsanalyse wurden folgende vier Gruppen festgelegt:

Diese Nutzergruppen wurden mit dem Raumprogramm in Verbindung gesetzt und anschließend für jede Gruppe eine Bewegungsdiagramm erstellt.

Untersucht wurden dabei ihre unterschiedlichen Funktionsansprüche an das Gebäude, die Länge ihres Aufenthalts und die sich daraus ergebenden Wegesysteme durch das Gebäude.

- Orientierung im Gebäude
- betritt, verlässt Gebäude
- Aufenthalt im Gebäude für
- möchte bei Ankunft
- möchte vor Abfahrt



Pendler



Urlauber



Geschäftsmann



Stadtbewohner

PENDLER



PENDLER - kurzer Aufenthalt im Bahnhof

Orientierung im Gebäude: kennt die Wege durch das Gebäude sehr gut
betritt, verlässt Gebäude: durch Ausgang U3 / U6

Aufenthalt im Gebäude: kurz

benutzt nur den Fahrkartenautomat, benötigt sonst keine Angebote der ÖBB, nutzt Einkaufsmöglichkeiten im Gebäude "im Vorbeigehen"

bei Ankunft: verlässt Gebäude schnell und kauft eventuell in Bäckerei und Trafik ein

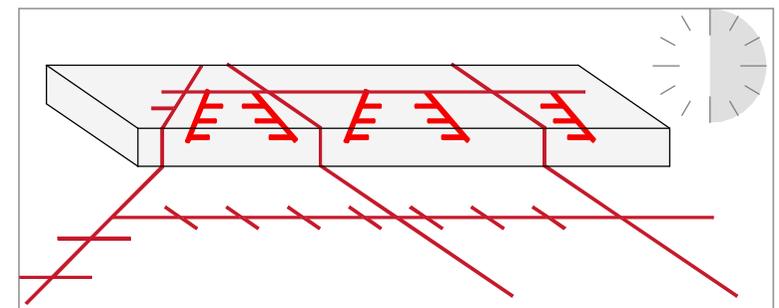
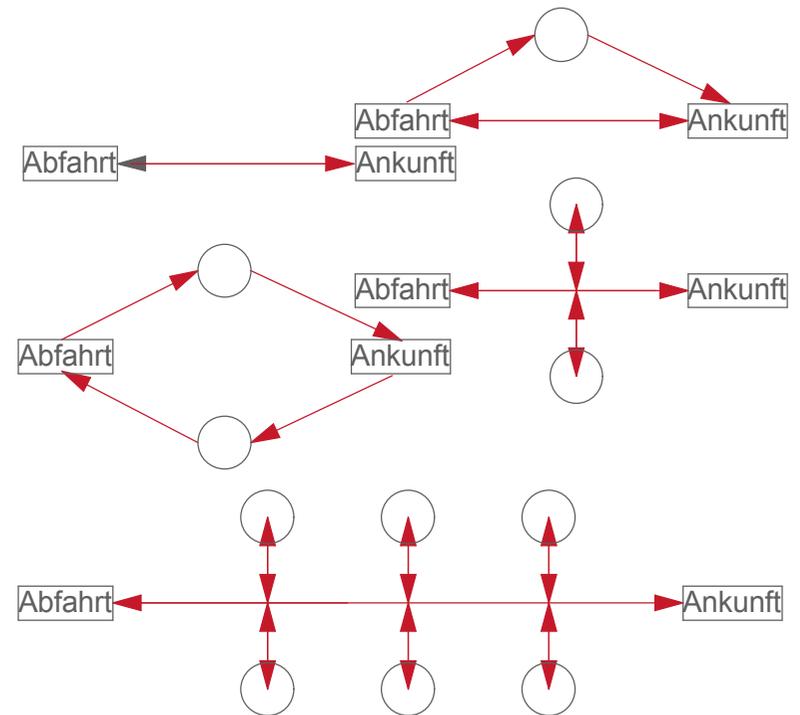
vor Abfahrt: besorgt Lebensmittel, etc. um sich einige Einkaufswege im Wohnort zu ersparen

PENDLER - langer Aufenthalt im Bahnhof

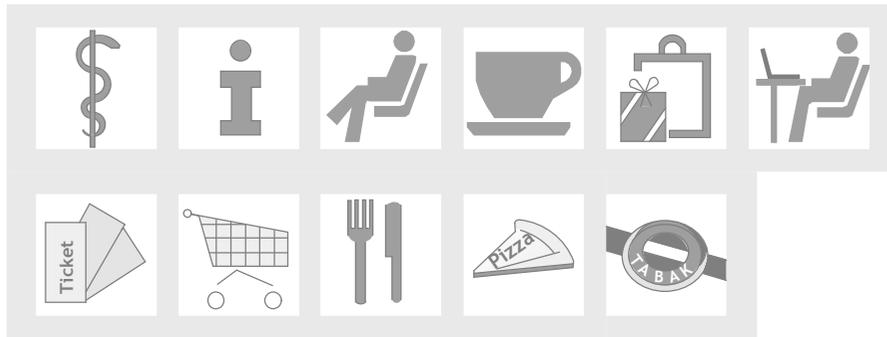
Benutzt dieselben Angebote, nur muss diese Personengruppe z.B. auf den nächsten Zug warten und hält sich etwas länger im Gebäude auf. Dadurch werden zusätzliche Angebote wie Wartebereiche/Workstations, Café, Friseur genutzt.

Der tägliche Pendler bevorzugt den direkten Weg. Möglichst kurze und schnelle Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sind für ihn wichtig. Kurze Wartezeiten, wettergeschützte Wege und eine funktionierende Mobilitätskette sind für diese Gruppe wichtig.

Die Funktionen die auf seinem Weg liegen, sind die des täglichen Bedarfs. Einerseits Snacks und Frühstück, andererseits Erledigungen wie Post und Bank die am Morgen oder Abend, quasi im Vorbeigehen, erledigt werden können. Bei längeren Arbeitszeiten, kann diese Nutzergruppe die Möglichkeit der längeren Öffnungszeiten im Bahnhof ausnutzen. Die Funktionen der ÖBB wie Fahrkartenschalter und Information sind für den täglichen Pendler nicht notwendig. Meist werden Monats- oder Jahreskarten genutzt oder die Ticketmaschine.



GESCHÄFTSREISENDE

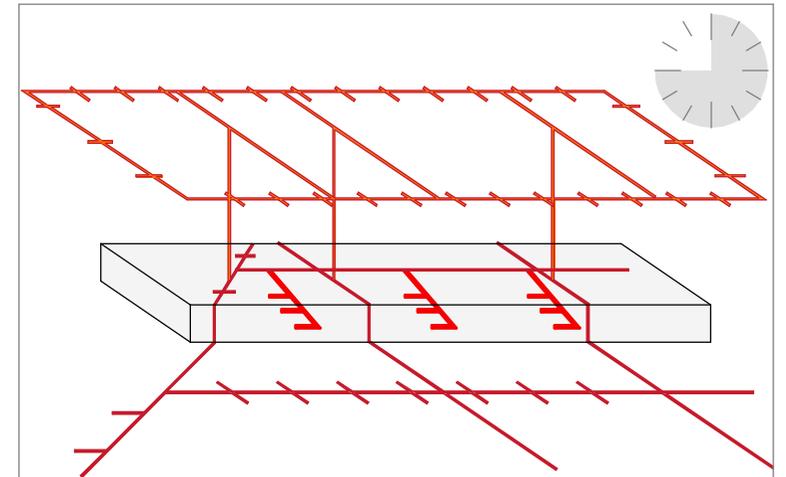
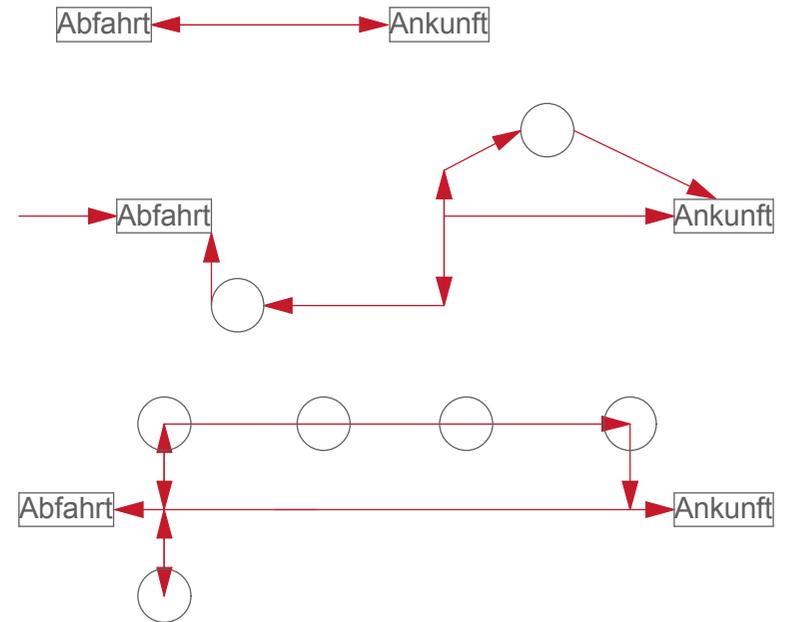


Orientierung im Gebäude: kennt Gebäude und Stadt nicht
betrifft, verlässt Gebäude: durch U-Bahn-Aufgänge oder über den Haupteingang

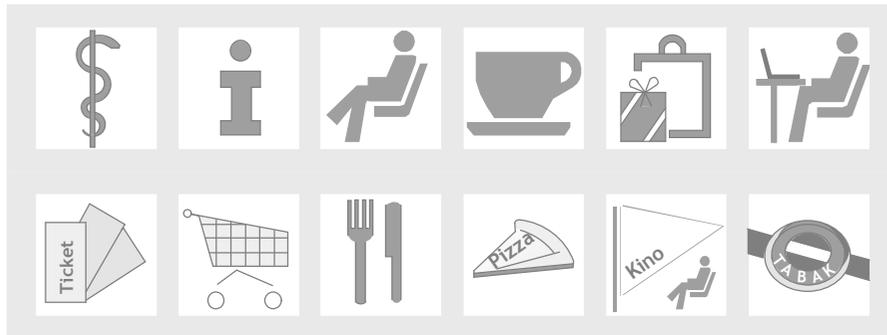
Aufenthalt im Gebäude: lange
 braucht verschiedenste Information zu Fahrplänen und Fahrkarten, Information zur Stadt, nutzt bei längerer Wartezeit Café und Restaurant bzw. die Workstations zum Arbeiten

bei Ankunft: braucht Informationen zu Fahrplänen und Stadt
vor Abfahrt: nutzt Workstation und Restaurant

Der Weg des Geschäftsreisenden durch das Gebäude ist länger und verzweigter. Diese Personengruppe nutzt verstärkt Funktionen der ÖBB wie Fahrkartenschalter, Informationsschalter und den allgemeinen Reiseinformationsschalter um Informationen zur Stadt zu erhalten. Außerdem nutzt diese Gruppe bei längeren Wartezeiten zusätzliche Angebote im Gebäude wie Café und Restaurant oder die Workstations um die Wartezeit zum Arbeiten zu nutzen. Speziell für diese Personen sind zusätzlich zu den Warteräumen Workstations gedacht, die mit Internet- und Stromanschlüsse ausgestattet sind, um am Laptop arbeiten zu können.



URLAUBER



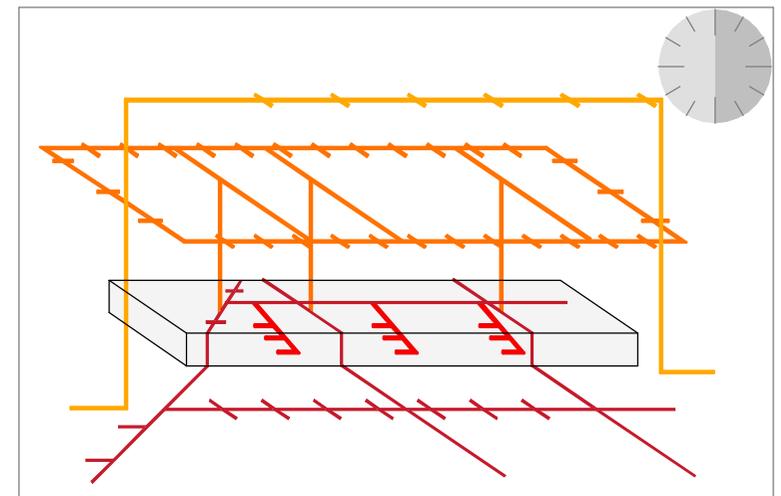
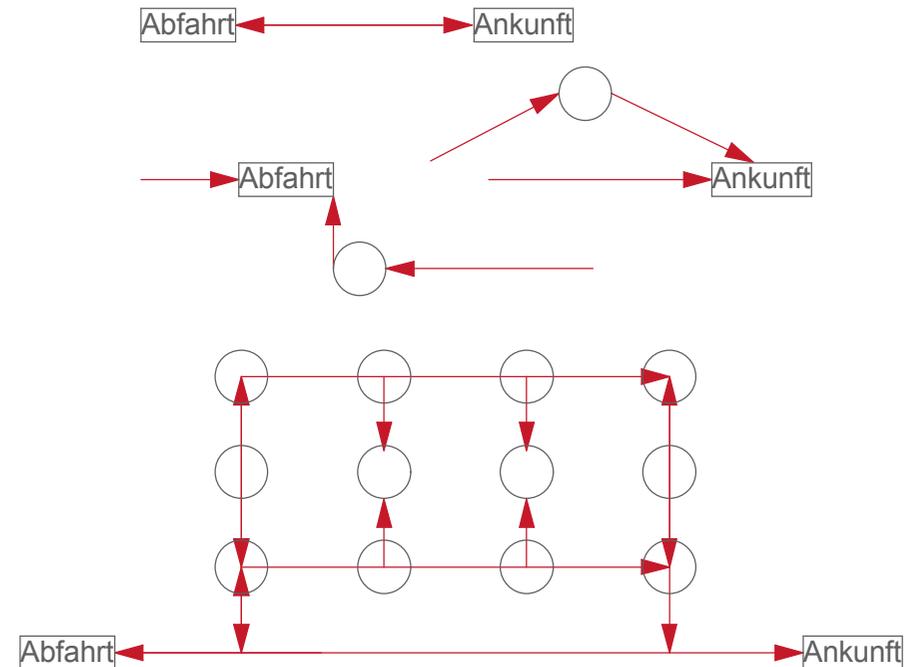
Orientierung im Gebäude: kennt die Wege durch das Gebäude nicht
betritt, verlässt Gebäude: durch U Bahn-Aufgänge oder über den Haupteingang

Aufenthalt im Gebäude: lange
 nutzt Informationsschalter der ÖBB und der Stadt, Fahrkartenschalter, Café, Restaurants und den Shoppingbereich

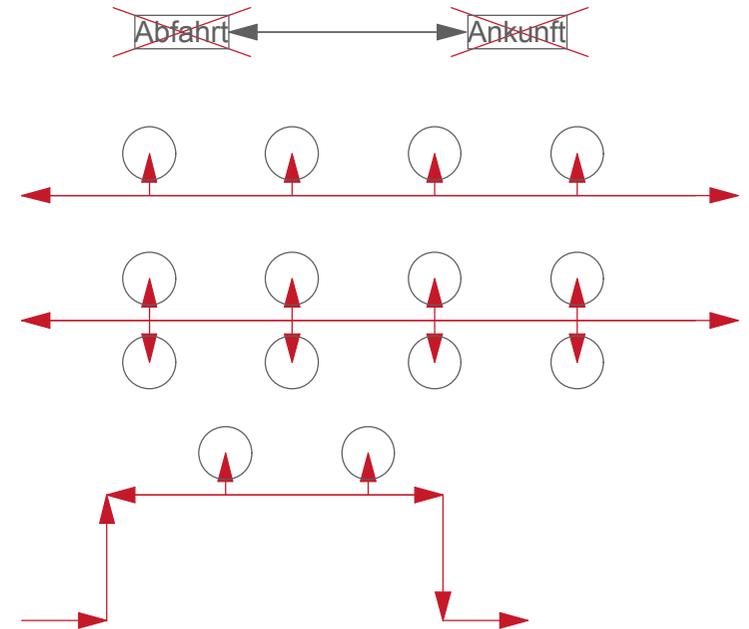
bei Ankunft: braucht Informationen zu Fahrplänen, Fahrkarten, Info zur Stadt

vor Abfahrt: Schaufenster-Bummeln im Shoppingbereich, Zeitung und Gebäck für die Reise besorgen

Die Personengruppe - Urlauber nutzt außer den Informations- und Fahrkartenschaltern auch das Shopping-Angebot.
 Für diese Nutzer ist eine gute Orientierung innerhalb des Gebäudes wichtig.



STADTBEWOHNER

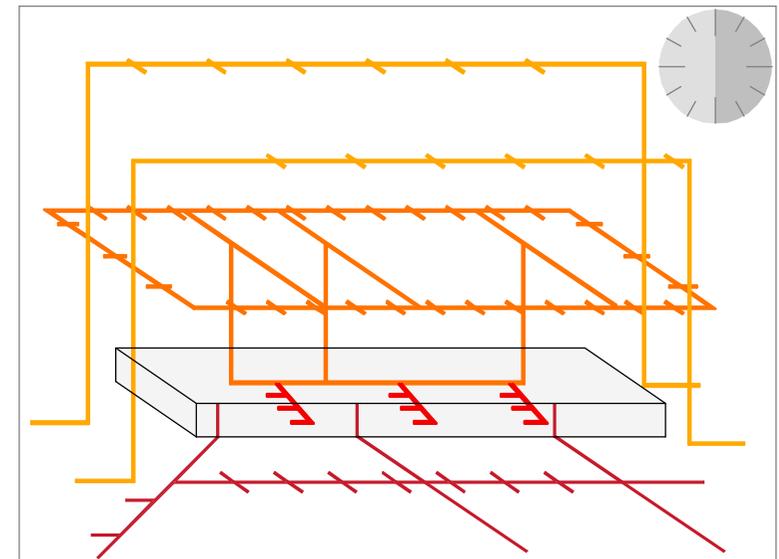


Orientierung im Gebäude: kennt die Wege durch das Gebäude
betritt, verlässt Gebäude: durch Aufgang U3 oder Haupteingang - Kino
Aufenthalt im Gebäude: lange

nutzt die Angebote Einkaufen, Café, Restaurant,
 Dienstleister, Kino und die mietbaren Ateliers

Der Stadtbewohner sieht und nutzt das Angebot im Bahnhof als
 "Erweiterung der Stadt".

So können Mittags und Abends die Cafés und Restaurants des Bahnhofes
 vom Stadtbewohner genutzt werden, genauso wie das Kino. Außerdem
 kann das Shoppingangebot das sich über drei Ebene erstreckt, genutzt
 werden und zusätzlich ist für die Stadtbewohner die Möglichkeit gegeben,
 die im Bahnhof untergebrachten mietbaren Ateliers auf Zeit anzumieten.



Raum und Funktionsprogramm

Die Verteilung der Funktionen über die unterschiedlichen Ebenen richten sich danach, inwieweit die Funktionen öffentlich oder nur privat genutzt werden sollen. Innerhalb der Ebenen sind die Funktionen entlang der Benutzerwege angeordnet.

Das Erdgeschoss ist eine öffentliche Zone. Sie soll unabhängig vom Bahnbetrieb funktionieren und jederzeit betretbar sein, da diese Ebene als Stadterweiterung funktioniert. Hier sind Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen wie Post, Apotheke und Schlüsseldienst untergebracht.

Die Bahnsteigebene enthält alle Funktionen die für einen Bahnbetrieb nötig sind. Vom Informationsschalter über Fahrkartenschalter und Einkaufsmöglichkeiten wie Zeitung, Tabak und Snacks, die im Vorbeigehen noch auf die Reise mitgenommen werden, genauso wie Cafés bei längeren Wartezeiten. Im Unterschied zu einem Fernbahnhof wird bei einem Regionalbahnhof weniger Andrang am Fahrkarten- und Informationsschalter zu erwarten sein, (Pendler, Studenten nutzen verstärkt die Automaten) deswegen ist der Bereich der ÖBB minimiert.

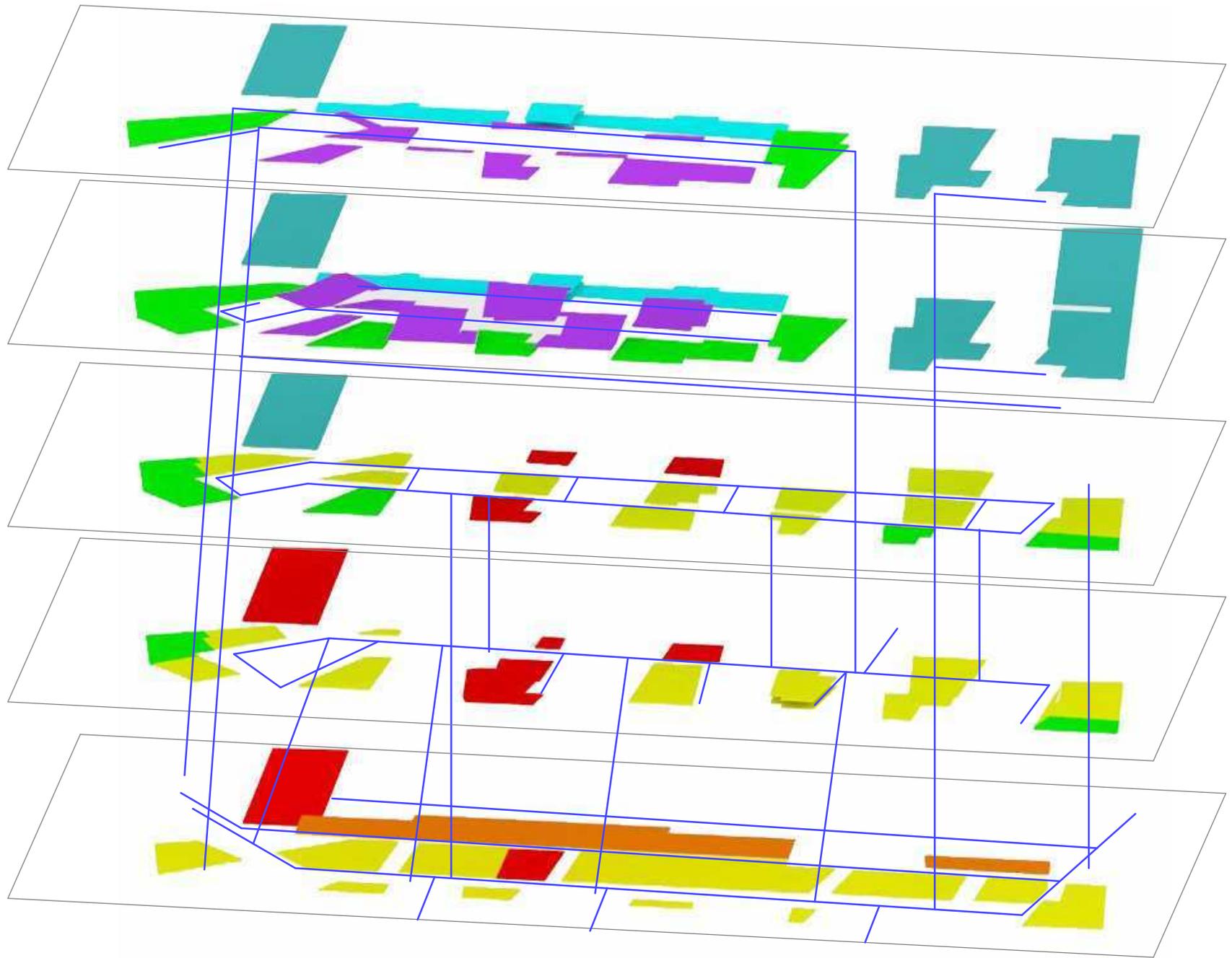
Die Wege führen, in der Bahnsteigebene, den Funktionen entlang, die am häufigsten von Bahnbenutzern benötigt werden und diese Zone enthält hauptsächlich Funktionen für einen kurzen Aufenthalt.

Das 2.Obergeschoß beinhaltet die größte Nutzungsmischung. Sie ist eine Zwischenebene zwischen den öffentlichen Bereichen darunter und dem für die Öffentlichkeit nicht ständig zugänglichen 3.Obergeschoß.

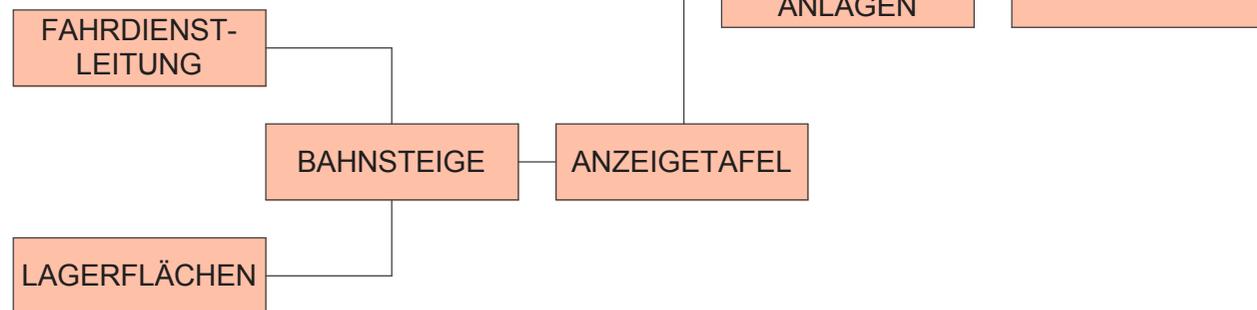
Hier werden Warteräume in Kombination mit Workstations untergebracht. Außerdem sind Restaurants, Cafés und Shoppingflächen Teil dieser Ebene. Diese Zone kann von Bahngästen genauso genutzt werden wie von Stadtbewohnern.

Im 3.Obergeschoß befindet sich ein Kino mit dazwischen liegenden Bars und Restaurants. Dieser Bereich kann nur über einen separaten Zugang erreicht werden. Außerdem befinden sich auf dieser Ebene die mietbaren Ateliers. Sie sind ebenfalls nur über getrennte Aufgänge erschlossen. Dadurch wird erreicht, dass sich Reisende nicht in die nicht-öffentlichen Bereiche verirren. Nur durch Lufträume werden die unterschiedlichen Bereiche und Nutzungen wieder miteinander verknüpft.





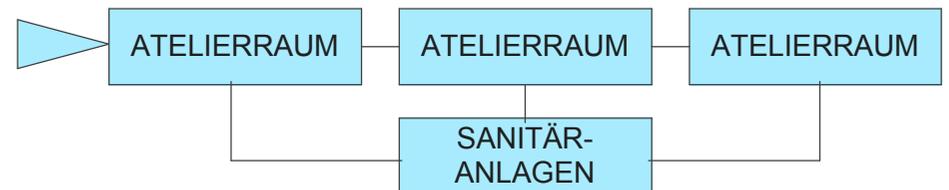
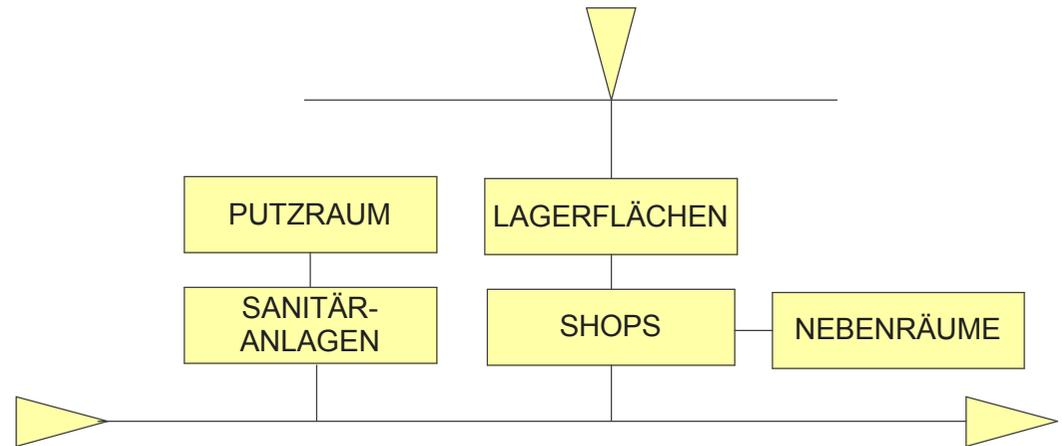
FUNKTIONEN BAHNHOF	m2
Fahrschalter + Informationsschalter	400
Fahrdienstleitung	130
Schließfächer, Lost&Found	200
Warteräume und Workstations	400
Sanitäreinrichtungen einschl. BehindertenWC (je eine auf Bahnsteigniveau, Gürtelniveau)	
Putzraum	
Lagerfläche (mit direktem Anschluß an einen Bahnsteig)	1.000



FUNKTIONEN DIENSTLEISUNGEN		m2
Friseur		
Schlüsseldienst		
Leihwagen		
Reisebüro / Stadtinformation		
Nebenräume		
Lagerflächen		
insgesamt		2.200

FUNKTIONEN SHOPPING		m2
Einzelhandel		
Trafik		
Snacks		
Zeitschriften		
Blumen		
Geschenke		
Bäckerei		
Bücher		
Nebenräume		
Lagerflächen		1.600
insgesamt (ohne Hauptlager)		4.700

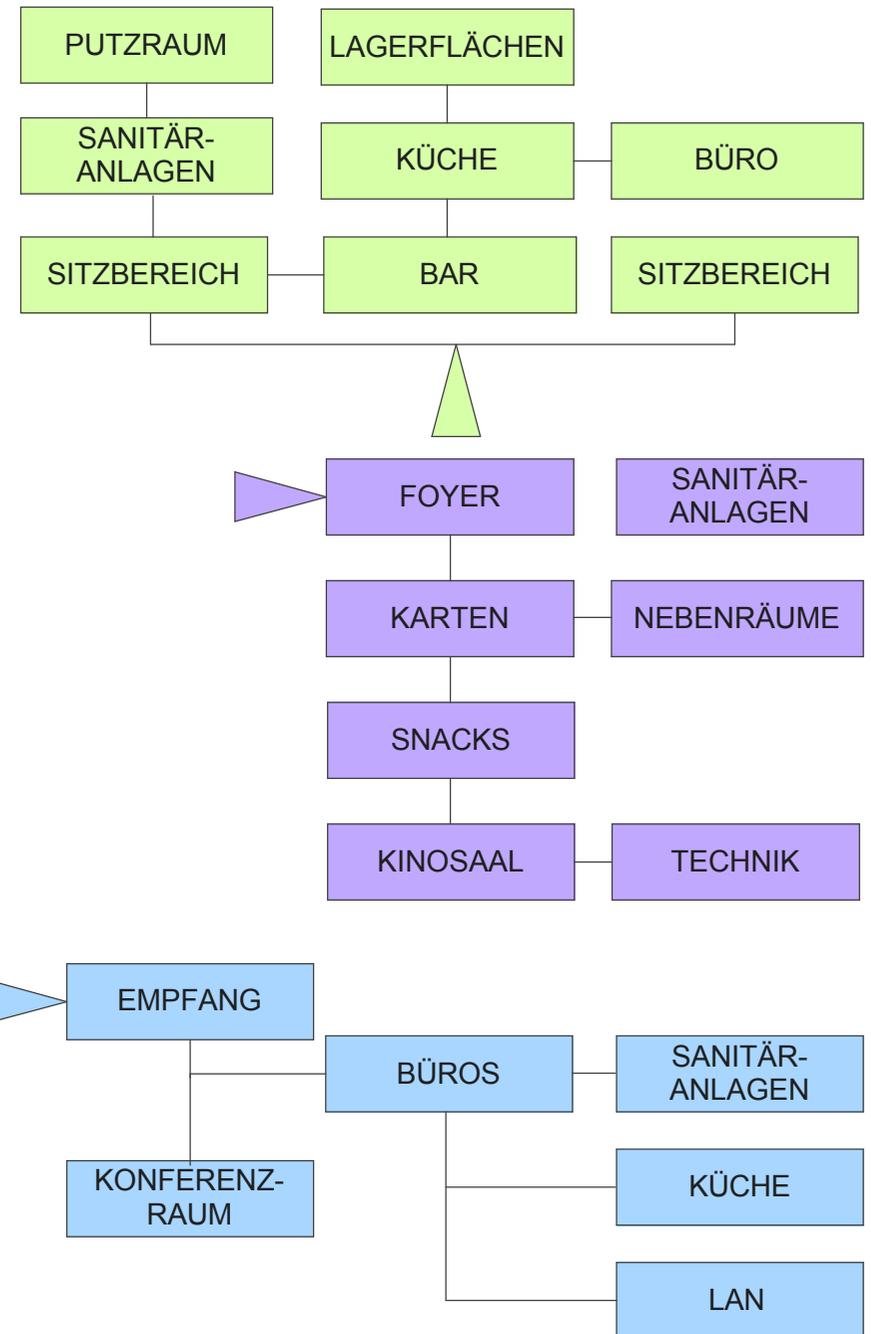
FUNKTIONEN ATELIERS		m2
mietbare Ateliers		2.000

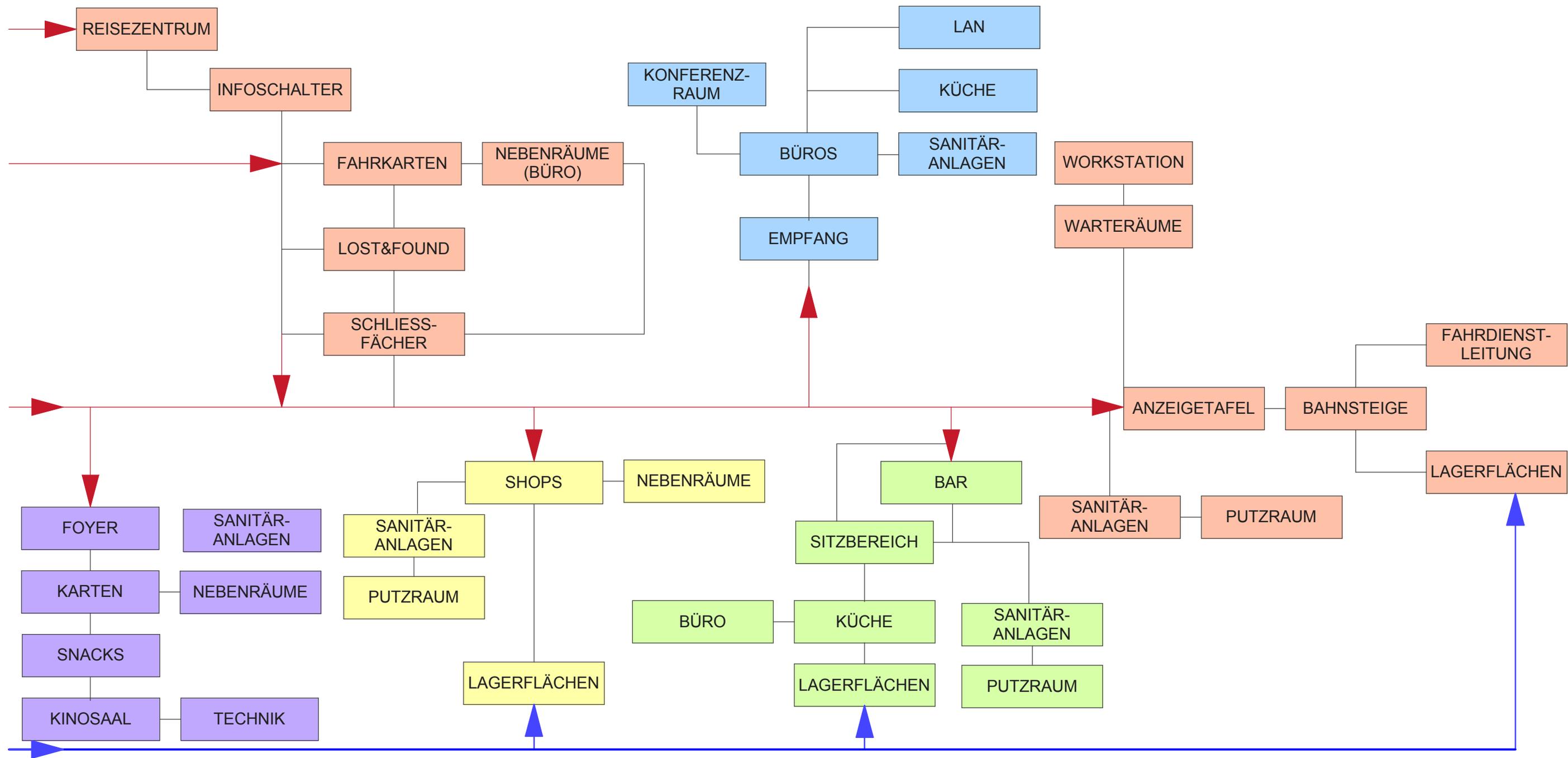


FUNKTIONEN GASTRONOMIE		m2
Restaurants		
Cafés		
Bar		
Küche		
Nebenräume		
Lagerflächen		
insgesamt		4.500

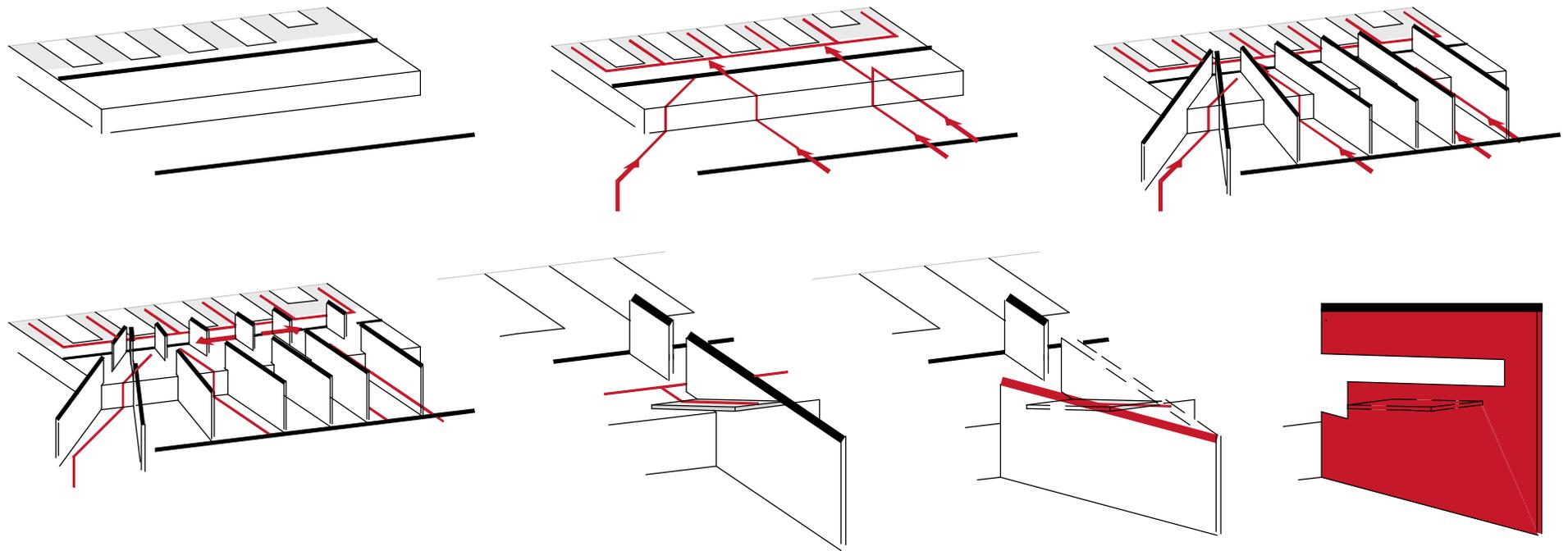
FUNKTIONEN KINO		m2
Kinosäle		
Foyer		
Karten		
Snacks		
Sanitär		
Technik		
insgesamt		1.700

FUNKTIONEN BÜRO		m2
Bürofläche		
Empfangsbereich		
Küche		
Lan-Raum		
Sanitäranlagen		
insgesamt		3.500





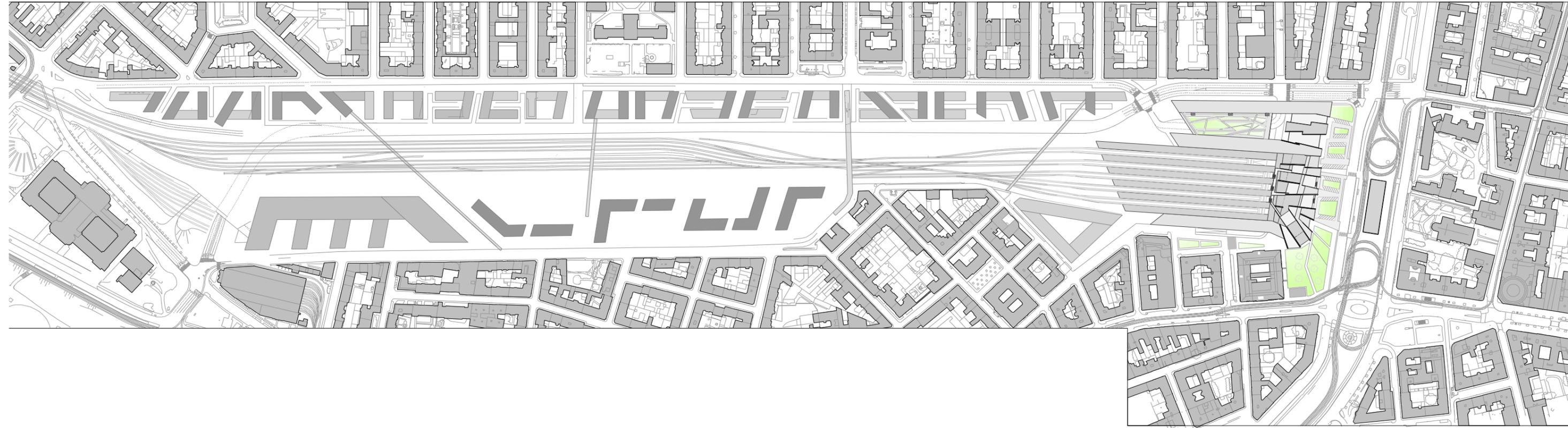
Konzept

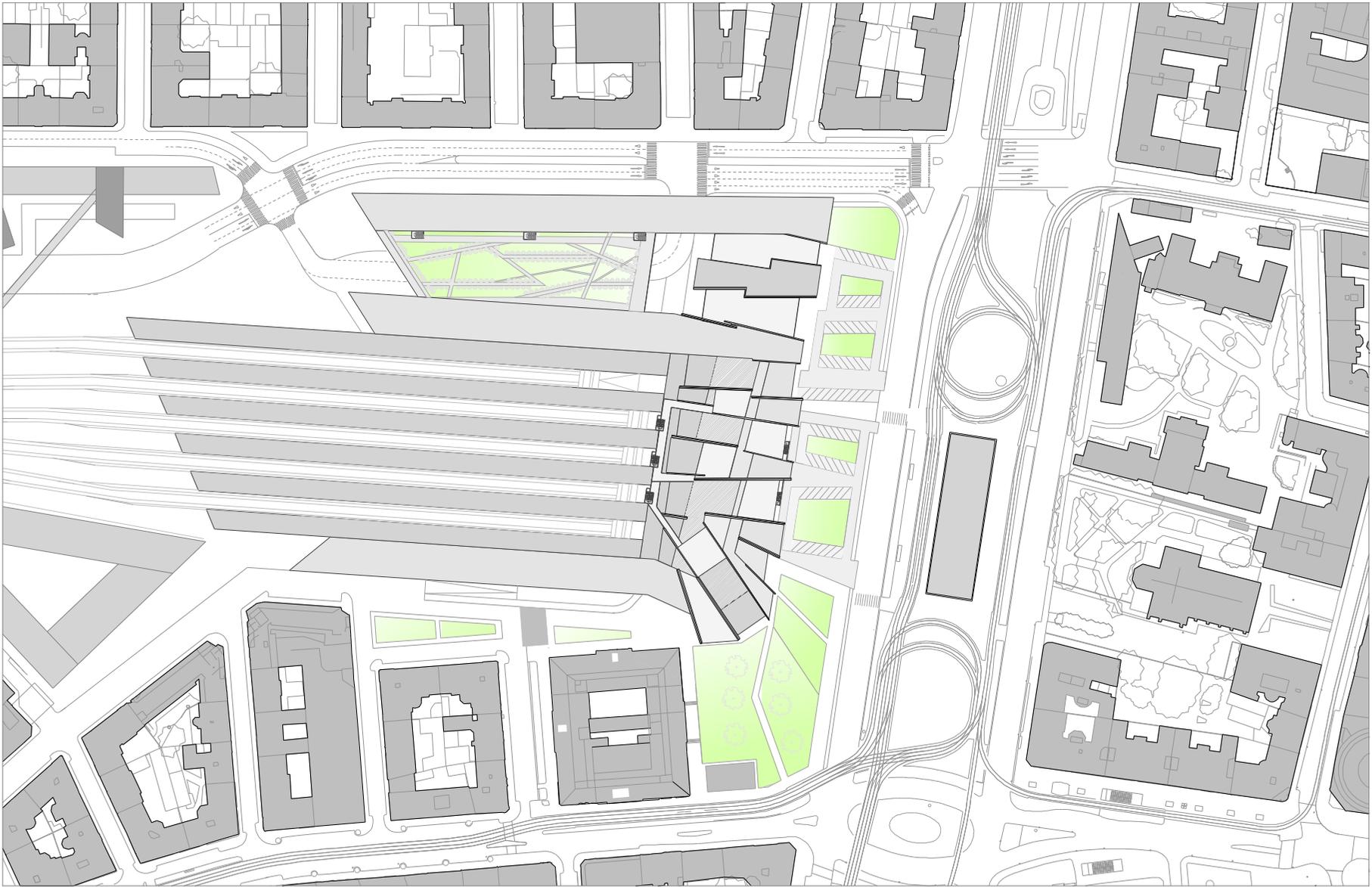


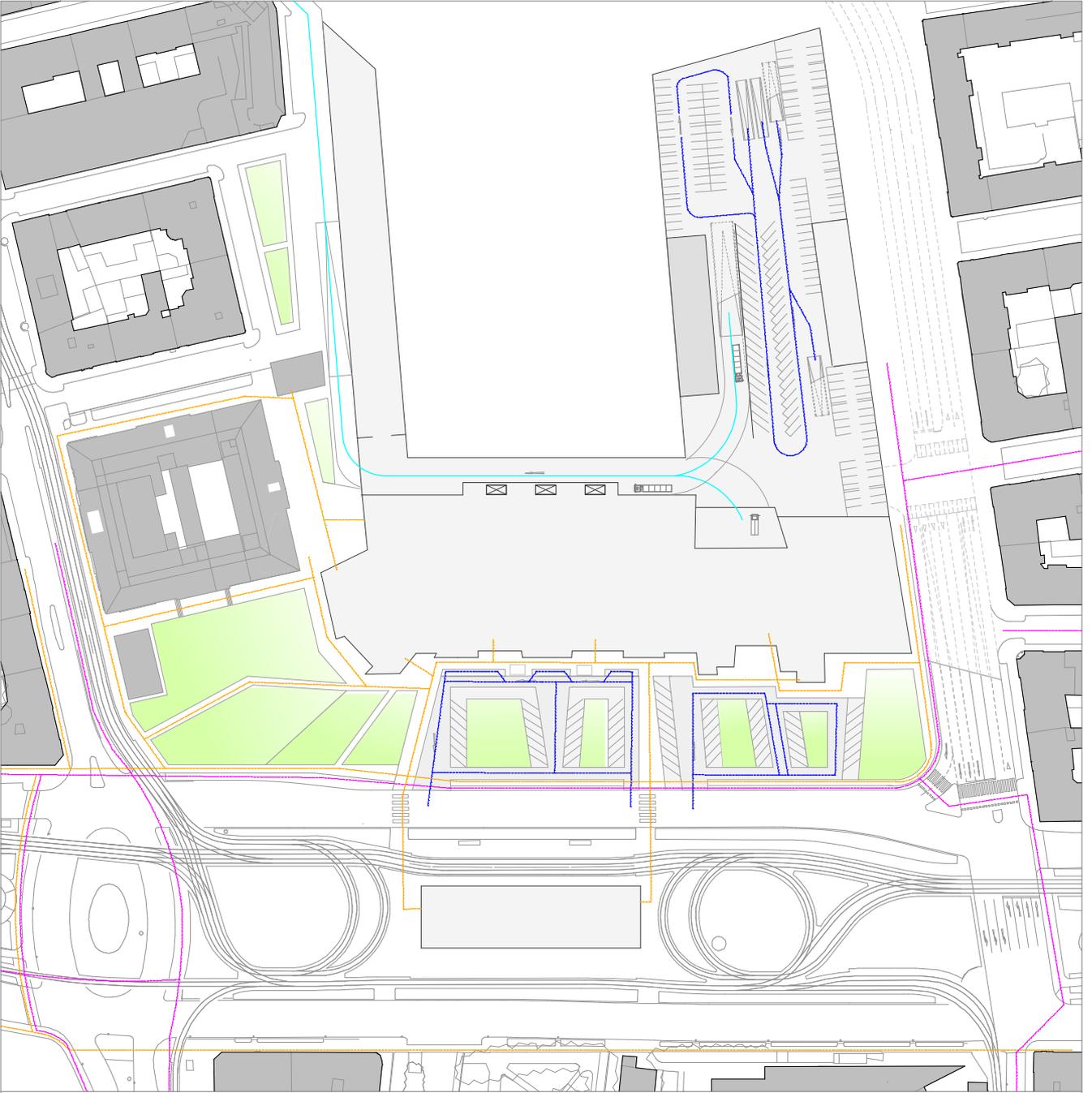
Die Hauptelemente der Halle sind massive Scheiben, die das Tragsystem darstellen und das dazwischen liegende Wegesystem. Die auch von außen sichtbaren Scheiben wirken wie Schleusen, die Richtung der Bahnsteige zeigen und bei Ankunft eine Sichtbeziehung nach außen vor die Halle, als Orientierungshilfe, ermöglichen. Sie sind abwechselnd mit Funktionen befüllt oder nur Lufträume um genügend Tageslicht in das Gebäude zu lassen. Der Abstand zwischen den Scheiben richtet sich nach der maximalen Gebäudetiefe ohne Tageslichtverlust.

Die Scheiben sind gegeneinander verdreht und geben inzwischen die Aufgänge zur nächsten Ebene frei. Das Wegesystem läuft zum Teil um diese Scheiben herum und führt zum Teil durch die Scheiben hindurch.

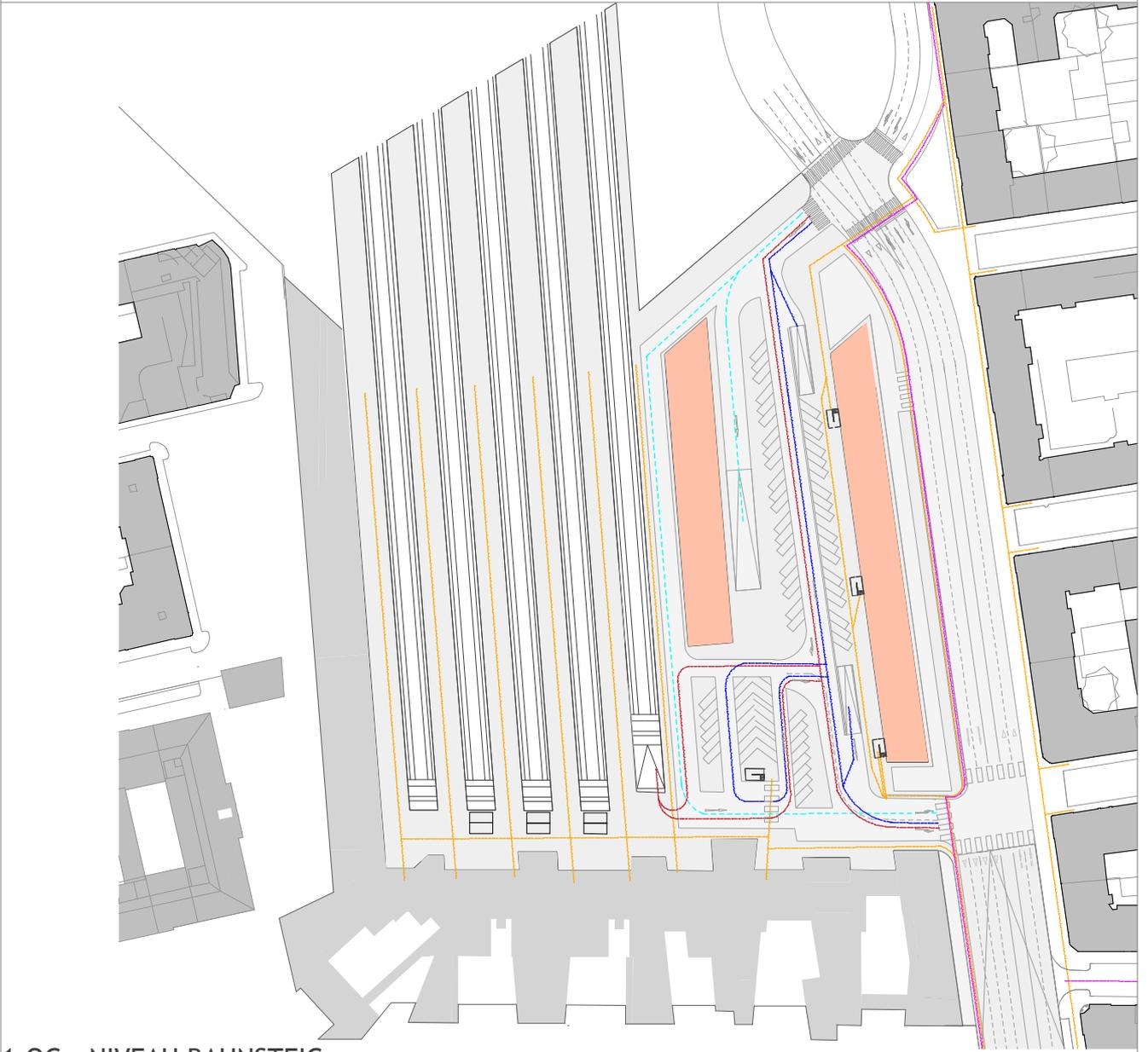
Die Wege sind je nach Geschöß und dessen Hauptnutzergruppen unterschiedlich lang. Im Erdgeschoß gibt es eine lange Mittelgangerschließung, wie sie oft in Shoppingmalls vorkommt, während im Bahnhofsgeschoß die Wege als Kammerschließung kurz gehalten sind, und in den oberen Geschößen gibt es einen langen Weg in Schleifenform, der sich den Scheiben entlangzieht und so für den Einkaufsbummel einen möglichst langen Weg produzierte. Inzwischen sind immer wieder Querverbindungen angeordnet und die eingeschobenen Lufträume schaffen zusätzliche Sichtbeziehungen.







EG - NIVEAU GÜRTEL



1.OG - NIVEAU BAHNSTEIG



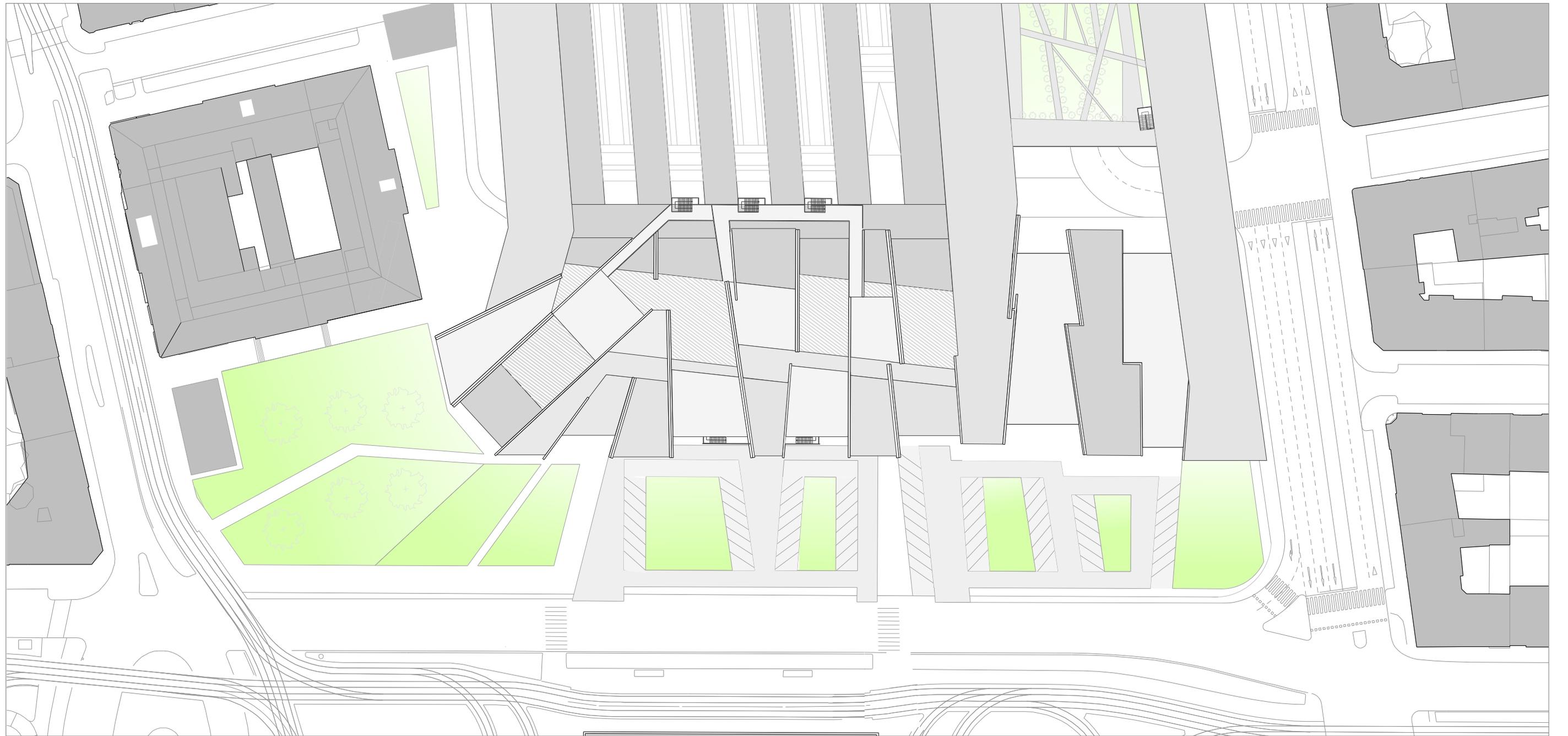
81 — GRUNDRISS - EG - NIVEAU GÜRTEL M 1:500

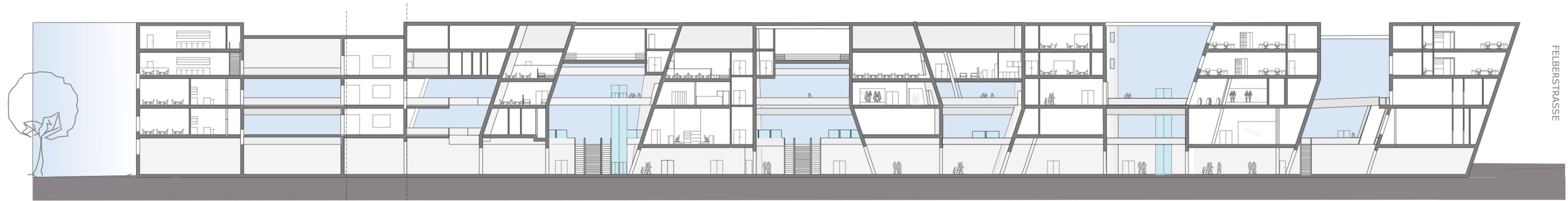




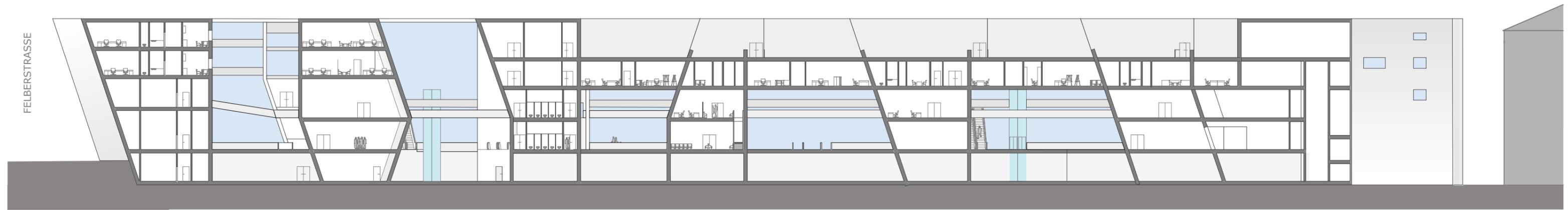




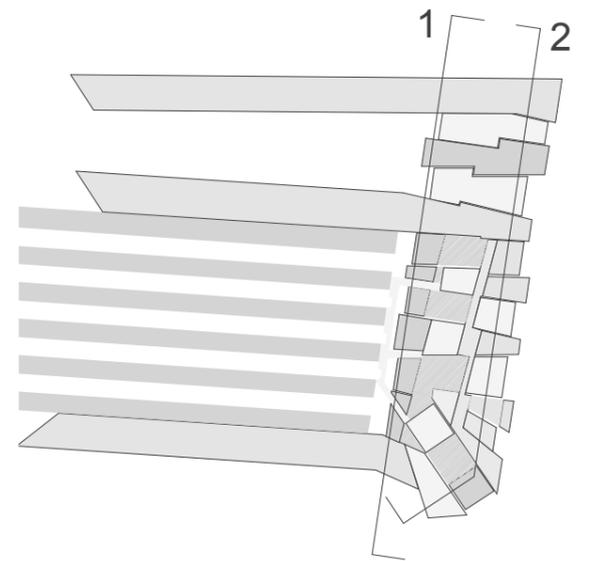


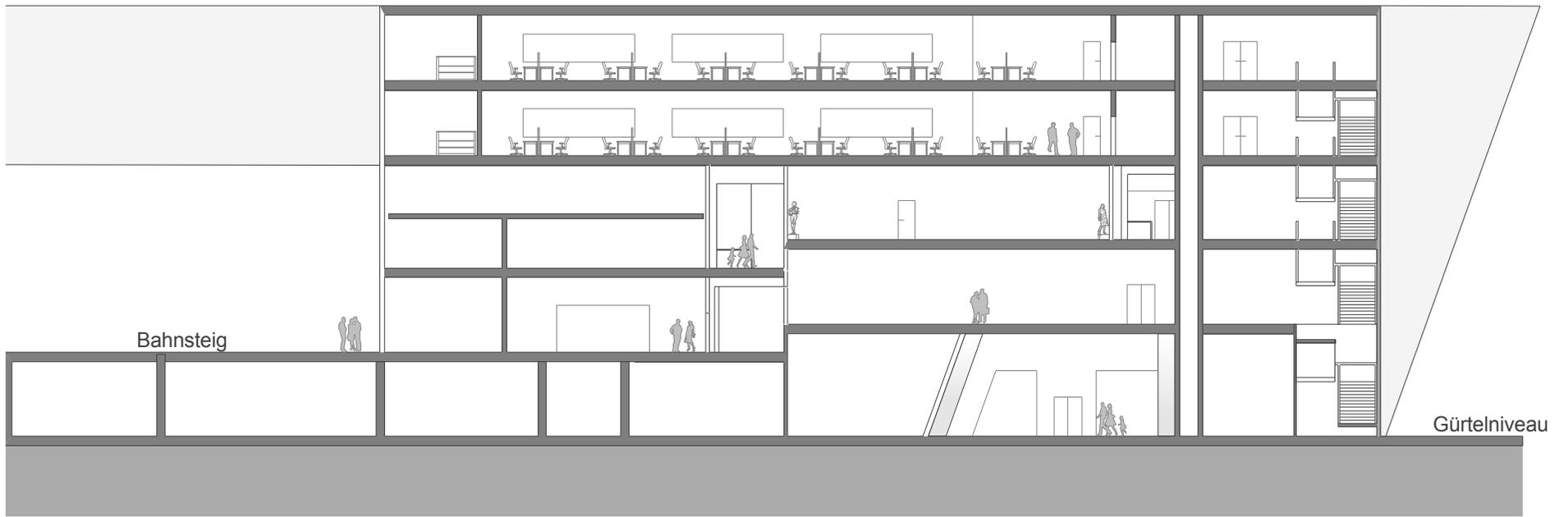
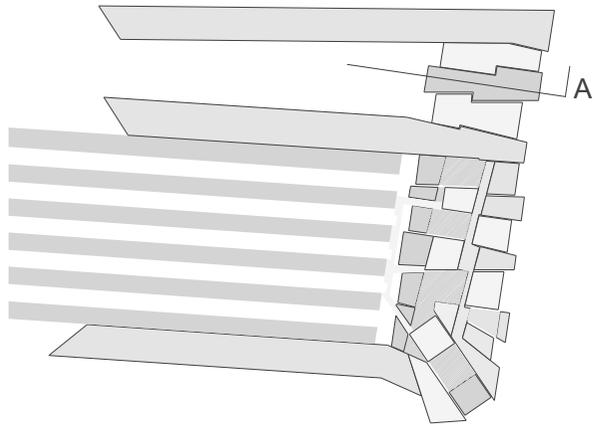


Längsschnitt 1

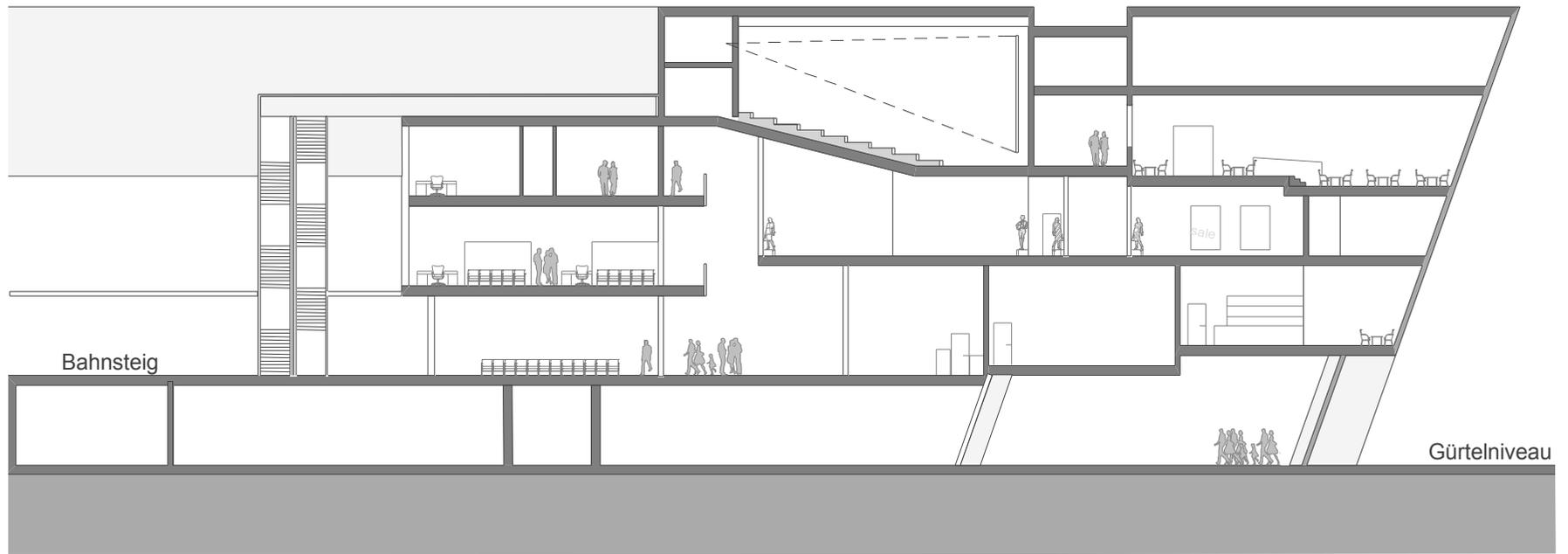
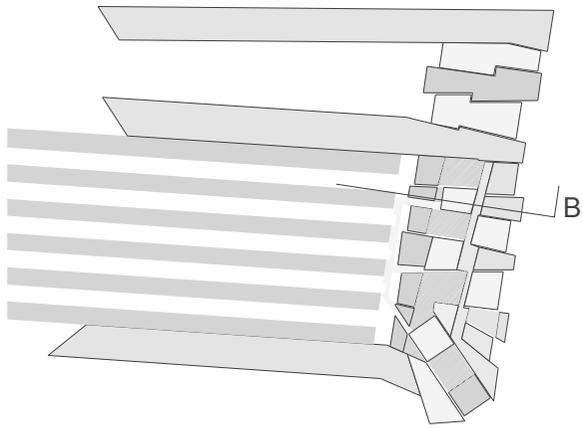


Längsschnitt 2

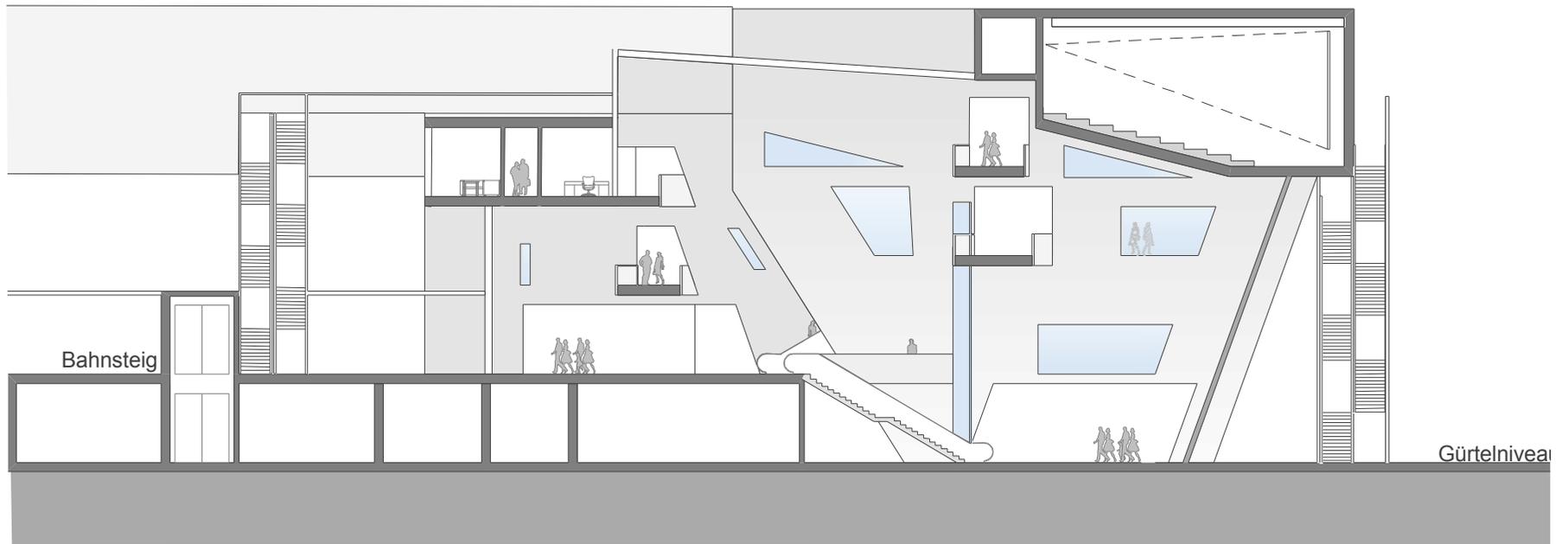
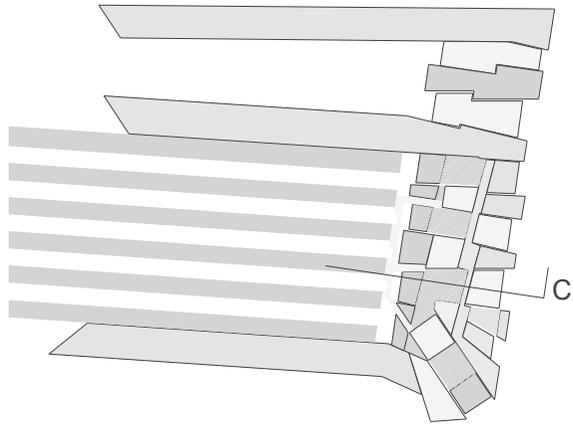




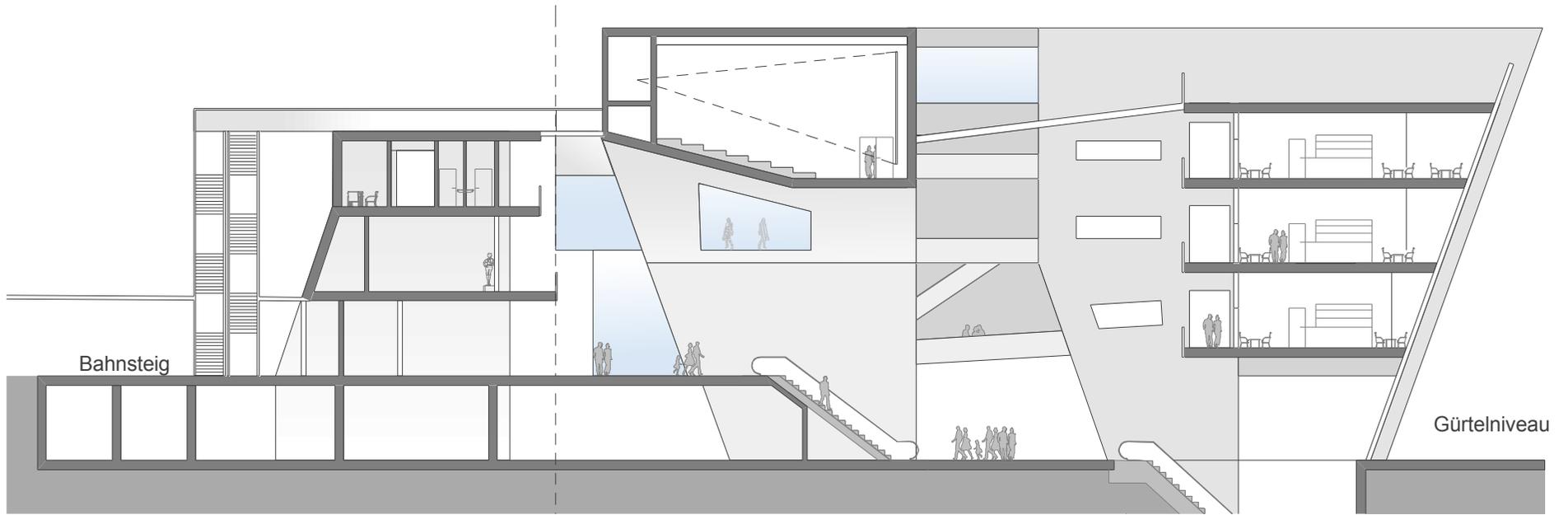
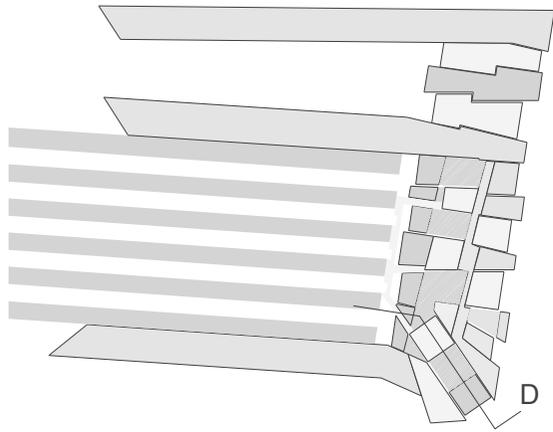
Querschnitt A



Querschnitt B



Querschnitt C



Querschnitt D

Die Fassade ist in drei Abstufungen von Durchsichtigkeit eingeteilt



Durchsichtig - Glas

Die Glasflächen dienen zu Belichtungszwecken und ermöglichen außerdem Sichtbeziehungen nach Außen herzustellen. Dies erleichtert den Nutzern auch eine Orientierung im Gebäude.



Durchscheinend - Glas mit vorgesetzter Medienfassade

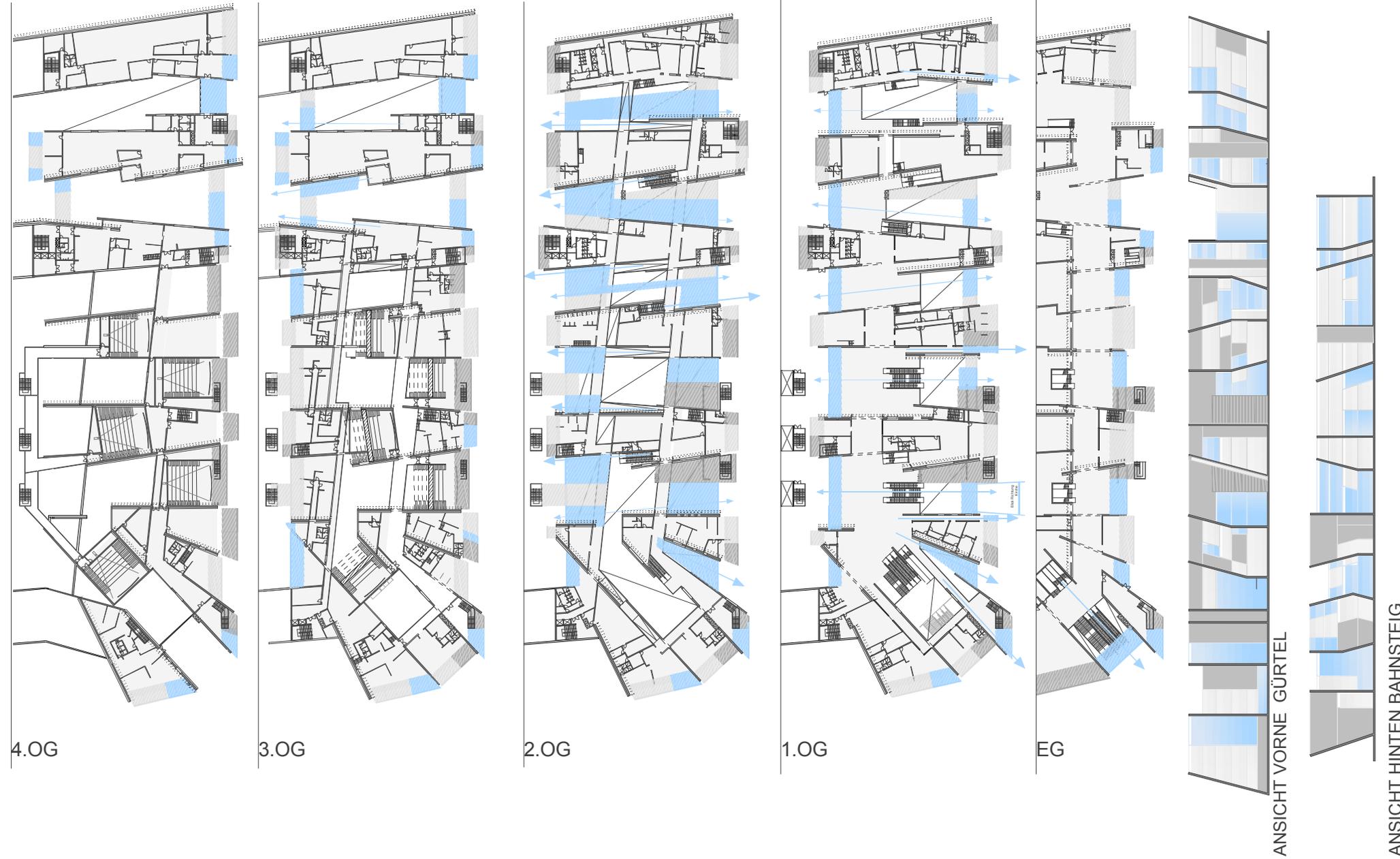
Die Abstände zwischen dem Metallgewebe lassen genügend Tageslicht, für Belichtungszwecke, in den Raum dringen. Bei einem kurzen Abstand zur Fassade ist auch der Blickbezug nach Außen noch möglich. Diese Elemente werden bei Restaurants, Cafés und Büro-Nebenräumen angewandt.



Undurchsichtig - geschlossene Fassadenelemente mit vorgesetzter Medienfassade

Diese Fassadenelemente werden in Bereichen eingesetzt, die keine natürlich Belichtung benötigen, wie zum Beispiel Lagerflächen oder Shoppingflächen, bei denen Blicke nach Außen nur von der Warenpräsentation ablenken würden.

Die Grundrisse wurden danach analysiert - welche Bereiche wieviel natürliche Belichtung benötigen, bzw. in welchen Zonen mit Glasfassaden spezielle Ausblicke (Blick zur Kirche) möglich sein sollen. Diese Abstufungen wurden anschließend in den Grundrissen und Fassadenansichten eingetragen.



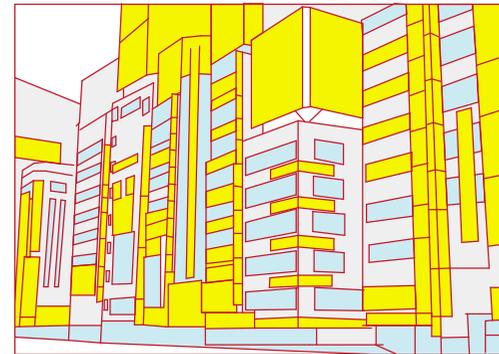
Die Fassadenabwicklungen wurden dann in den für Medienfassade vorgesehenen Bereichen mit verschiedensten Werbungen gestaltet. Als Vergleich wurde das Bespielen der Fassaden mit Werbung in New York und Tokio herangezogen.



New York



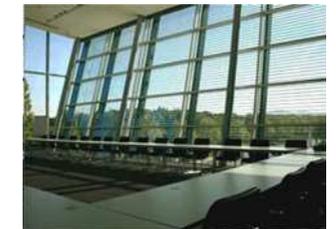
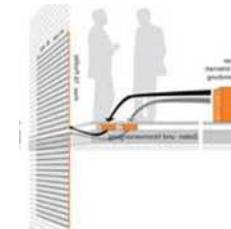
Tokio



Durch die Werbung wirken die eigentlich schlichten Fassaden wesentlich plastischer

- geschlossene Elemente
- offene Elemente (Glas)
- angebrachte Werbung

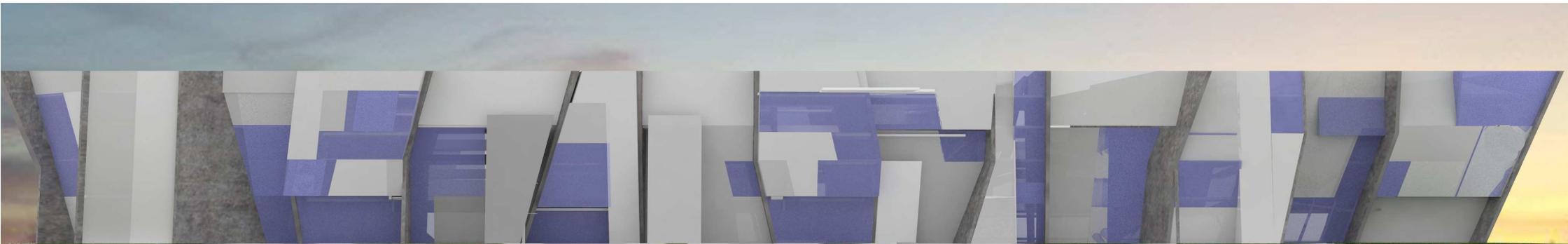
MediaMesh besteht aus einem Metallgewebe mit integrierten LEDs und wird auf die Glasfassade montiert. Trotz des Gewebes wird die natürliche Belichtung nicht gestört. Die Daten und Stromversorgung können in den Geschößdecken versteckt werden und über einen Server mit Internetverbindung werden die Bilder übertragen und können so auch jederzeit geändert werden.



Fassade Ansicht Bahnsteig



Fassade Ansicht Gürtel





Quellen

- [01] Herausgeber Kos,W., Dinhobl,G. (2006), *Großer Bahnhof Wien und die weiter Welt*, Czernin Verlags GmbH und Wien Museum
- [02] Herausgeber: Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ, Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan (1996), *Renaissance der Bahnhöfe Die Stadt im 21. Jahrhundert*, Braunschweig/Wiesbaden, Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH
- [03] Heinker,H.(2005), *Leipzig Hauptbahnhof Eine Zeitreise*, Leipzig, Lehmsstedt Verlag
- [04] Bertolini,L.,Spit,T. (1998), *Cities on Rails The redevelopment of railway station areas*, London & New York, Spon Press
- [05] Kubinszky,M. (1969), *Bahnhöfe Europas*, Stuttgart, Franckh'sche Verlagshandlung, W.Keller & Co
- [06] Wagener,C.,Trumler,G.,(1986), *Stationen der Erinnerung Kultur und Geschichte in Österreichs alten Bahnhöfen*, Wien, Edition S Verlag der österreichischen Staatsdruckerei
- [07] Herausgeber Niedenthal,C.(2008), *Bahnhöfe in Deutschland Moderne städtische Zentren*, Berlin, jovis Verlag GmbH
- [08] Herausgeber Gerner,M.(2000), *Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege:Beispiel Bahnhof*, Petersberg,Deutsches Zentrum für Handwerk und Denkmalpflege Propstei Johannesberg, Julda e.V. und Michael Imhof Verlag
- [09] Arbeitsblätter 2004, Institut für Gebäudelehre, Technische Universität Wien
- [10] Stadtregion Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung MA18 ,AGENS-WERK Geyer+Reisser GmbH, 2000
- [11] STEP 05,Stadtentwicklung Wien 2005,Friedrich-Vereinigte Druckereien und Verlagsgesellschaft Linz, Stadtentwicklung und StadtplanungMA18
- [12] Dumreicher,H.,Levine,R.(1995), *Ein nachhaltiger Stadthügel für das Wiener Westbahnhof-Areal (Studie)*, Arbeitsgemeinschaft Nachhaltiger Stadthügel
- [13] Wagner L. ,Diplomarbeit, 0043-5-1717 Rest and Mobility Juni 2002
- [14] Herausgeber: Liesbeth Waechter-Böhm(2006), *Wilhelm Holzbauer Holzbauer und Partner / Holzbauer und Irresberger*, Wien, Verlag SpringerWienNewYork
- [15] eat! Best of Restaurant Design,Verlagshaus Braun, 2009
- [16] drink! Best of Bar Design,Verlagshaus Braun, 2009

[a]_ <http://www.wien.gv.at>, 21.06.2008
[b]_ <http://www.tramway.at/t-hbf-5.htm>, Artikelserie von Michael Suda, 21.06.2008
[c]_ <http://www.stuttgart21.de/site/stuttgart21/de/bahnhof21/bahnhof21.html>, 21.06.2008
[d]_ <http://www.spiegel.de/reise/staedte/0,1518,515470,00.html>, 21.06.2008
[e]_ <http://www.stpancras.com>, 07.11.2008
[f]_ http://www.bbc.co.uk/london/travel/st_pancras/ , 7.11.2007
[g]_ <http://www.trainmountain.co.uk/news/2007/11/st-pancras-opens-its-doors.html>, 14.11.2007, posted by snow train elf, 07.11.2008
[h]_ <http://www.thisislondon.co.uk/standard/article-23420908-details/The+186mph+blast-off+at+St+Pancras/article.do>, 12.11.2008, Valentine Low
[i]_ <http://www.questpropertyfinders.com/blog/category/london-areas>, 07.11.2008
[j]_ <http://www.urban75.org/london/st-pancras-station-2008.html>, 07.11.2008
[k]_ http://www.leipzig-lexikon.de/VERKEHR/bh_hbf.htm, 15.05.2009
[l]_ <http://www.leipzig-sachsen.de/leipzig-fotos/hauptbahnhof.html>, 15.05.2009
[m]_ <http://www.leipzig.city-map.de/city/db/120902011700.html>, 15.05.2009
[n]_ http://leipzigbilder.de/doku.php?id=leipziger_hauptbahnhof, 15.05.2009
[o]_ <http://www.citytunnelleipzig.de>, 15.05.2009
[p]_ <http://www.leipziginfo.de/kunst-kultur/sehenswuerdigkeiten/hauptbahnhof>, 15.05.2009
[q]_ <http://www.leipzig-info.net/Info/Hauptbahnhof.html>, 15.05.2009
[r]_ www.das-neue-herz-europas.de/das_bahnprojekt/neue_bahnhoefe/hauptbahnhof_stuttgart/default.aspx, 25.04.2008
[s]_ www.swissworld.org/en/switzerland/swiss_pics/card/categorySingleView/pcat/12/?tx_dampostcard_pi1%5BshowPage%5D=6, 14.09.2009
[t]_ <http://1060.vienna.at/news/om:vienna:bezirk:1060/artikel/neues-gesicht-fuer-den-wiener-westbahnhof/cn/news-20071011-02542461>, 03.09.09
[u]_ www.google.earth.com
[v]_ http://www.ringstrassen-galerien.at/navigation/cms,id,3,nodeid,3,_language,de.html, 17.11.2009
[w]_ <http://www.stadtundbahnhof.de/2%20Endbericht.pdf>, 17.11.2009
[x]_ www.oebb.at
[y]_ www.derstandard.at

Zitate:

¹Großer Bahnhof,S134

²Großer Bahnhof,S121

Abbildungsverzeichnis

GESCHICHTE:

Abb. 1.01: Quelle 02, S 266
Abb. 1.02: Quelle 01, S 304
Abb. 1.03: Quelle 01, S 89
Abb. 1.04: Quelle 02, S 196
Abb. 1.05: Quelle 01, S 99
Abb. 1.06: Quelle 01, S 332
Abb. 1.07: Quelle 01, S 131
Abb. 1.08: Quelle 01, S 415
Abb. 1.09: Quelle 01, S 135
Abb. 1.10: Quelle 01, S 137
Abb. 1.11: Quelle 01, S 353
Abb. 1.12: Quelle 01, S 145
Abb. 1.13: Quelle 02, S 221
Abb. 1.14: Quelle 01, S 417
Abb. 1.15: Quelle 02, S 40
Abb. 1.16: Quelle 00, S 419
Abb. 1.17: Quelle [r]
Abb. 1.18: Quelle [s]
Abb. 1.19: Quelle [t]

DER BAHNHOF IN DER STADT:

Abb. 2.01: Quelle [u]
Abb. 2.02: Quelle 01, S 73
Abb. 2.03 - 06: Quelle [u]
Abb. 2.07: Quelle 01, S 103
Abb. 2.08: Quelle 01, S 108
Abb. 2.09 - 10: Selbsterstellte
Diagramme

TYPOLOGIEN:

Abb. 3.01 - 04: Quelle 05, S 26 - S30

EMPFANGSHALLEN:

Abb. 4.01 - 02: Quelle 09

BEISPIEL STUTTGART:

Abb. 5.01: Quelle 16
Abb. 5.02: Quelle 07, S 139
Abb. 5.03: Quelle 07, S 139
Abb. 5.04 - 08: Quelle 16
Abb. 5.09: Quelle 02

BEISPIEL LEIPZIG:

Abb. 6.01: Quelle 02, S 64
Abb. 6.02: Quelle 02, S 236
Abb. 6.03: Quelle 07, S 34
Abb. 6.04: Quelle 02, S 74
Abb. 6.05: Quelle 02, S 52
Abb. 6.06: Quelle 07, S 35
Abb. 6.07: Quelle 07, S 37
Abb. 6.08: Quelle 07, S 39
Abb. 6.09: Quelle 07, S 37
Abb. 6.10: Quelle [n]

BEISPIEL ST.PANCRAS:

Abb. 7.01-03: Quelle [u]
Abb. 7.04 -06: selbsterstellte Fotos
Abb. 7.07: Quelle [u]

BEISPIEL WATERLOO:

Abb. 8.01: Quelle [i]
Abb. 8.02 - 03: selbsterstellte Fotos

BEISPIEL RINGSTRASSEN GALERIEN:

Abb. 9.01: Quelle 14, S 352
Abb. 9.02: zur Verfügung gestellt von
Architekturbüro Holzbauer
Abb. 9.03: Quelle 14, S 351,353
Abb. 9.04: Quelle 14, S 356,357
Abb. 9.05: Quelle [v]
Abb. 9.06: Quelle 14, S 352

BEISPIEL KINO:

Abb. 10.01-06: zur Verfügung
gestellt von Architekturbüro Lainer

BEISPIEL RESTAURANT/BAR:

Abb. 11.01 - 04: Quelle 15, S 46 - S 55
Abb. 11.05 - 08: Quelle 16, S 174 - S 185

GESCHICHTE DES WESTBAHNHOFES

Abb. 12.01: Quelle 00, S
Abb. 12.02: Quelle 00, S
Abb. 12.03: Quelle 01, S 245
Abb. 12.04: Quelle 01, S 320
Abb. 12.05: Quelle 01, S 362
Abb. 1.06: Quelle 01, S 156
Abb. 1.07: Quelle 01, S 374
Abb. 1.08: Quelle 01, S 117
Abb. 1.09: Quelle 12, S 4
Abb. 1.10: Quelle 12, S 7
Abb. 1.11: Quelle 12, S 12
Abb. 1.12: Quelle 12, S 10
Abb. 1.13: Quelle 12, S 7
Abb. 1.14: Quelle 12, S 15
Abb. 1.15: Quelle 12, S 2
Abb. 1.16: Quelle 12, S 23
Abb. 1.17: Quelle 12, S 17

Abb. 12.11: Quelle 12, S 7
Abb. 12.12: Quelle 12, S 15
Abb. 12.13: Quelle 12, S 2
Abb. 12.14: Quelle 12, S 23
Abb. 12.15: Quelle 12, S 17

Funktionen des Wbhf:

Abb. 13.01: selbsterstellte Fotos

Wettbewerb Wbhf:

Abb. 14.01 - 07: Quelle 34

Teilnehmer Wettbewerb

Abb. 15.01 - 06: Quelle 35

Teilnehmer Wettbewerb

Abb. 15.01 - 06: Quelle 35

Wer fährt Bahn?

Abb. 16.01: Quelle 11, S 24
Abb. 16.02: Quelle 11, S 18

GESCHICHTE des Wbhf:

Abb. 12.01: Quelle 34
Abb. 12.02: Quelle 34
Abb. 12.03: Quelle 01, S 245
Abb. 12.04: Quelle 01, S 320
Abb. 12.05: Quelle 01, S 156
Abb. 12.06: Quelle 01, S 117
Abb. 12.07: Quelle y
Abb. 12.08: Quelle y
Abb. 12.09: Quelle 12, S 12
Abb. 12.10: Quelle 12, S 10