ARCHITEKTURJOURNAL

wettbewerbe

Heft 143/144 19. Jahrgang Juni/Juli1995 öS 170,–

Stadterneuerungsprojekt Rennweg, Wien 3 • Südbahnhofareal – Bahnhof Wien, Wien 10 • Wohnstift Augustinum, Oberlaa, Wien 10 • Wohnanlage Millöckergasse, Kalsdorf/Graz, Stmk. • Kindergarten Steindorf am Ossiacher See, Kärnten • Wettbewerb: Studentenwohnheim Innsbruck, Tirol • Gutachterverfahren: Studentenwohnheim Klagenfurt, Kärnten • Gutachterverfahren: Bundesinstitut für Sozialpädagogik, Baden, NÖ. • Wettbewerb: Feuerwehrhaus Hohenems, Vbg.

Bahnhof Wien – ein wichtiger Schritt zur Stadterneuerung

Dipl.-Ing. Erich Widl
Projektleiter ÖBB

Die Ausbauprogramme der Bahn haben im Bereich großer Städte Hauptziele, die sich mit den Schlagworten

- **Mobilität**
- **Attraktivität**
- **Wirtschaftlichkeit**

umreißen lassen. Für die Sicherstellung der zukünftigen Bahnfunktionen werden daher angestrebt:

- Die bessere Verknüpfung von Bahnstrecken zur Ausbildung von Durchmesserlinien, um die zeit- und kostenaufwendigen Betriebsführungen an den Kopfbahnhöfen möglichst zu vermindern.
- Die Verbesserung der Erreichbarkeit und der Akzeptanz der Bahn mit der Anbindung der innerstädtischen Verkehrslinien und Vermeidung der Barrierewirkung großflächiger Bahnhofsareale.
- Der Rückzug aus überzogenen Grundflächenreserven durch Planungen mit Augenmaß für die zukünftigen Erweiterungsmöglichkeiten zu definierten Zeithorizonten.

So wurden auch in den Maßnahmenprogrammen des Bahnausbaues in Wien die Schwerpunkte auf die Durchbindung bisher ungeeignet verknüpfter Bahnlinien und die Abgabe von Bahngrundreserven für die städtische Nutzung gelegt.
Im jahrelangen Diskussionsprozeß um das Wiener Schienenverkehrsnetz haben sich wesentliche Grundbedingungen geändert: Verfolgt wird nicht mehr die Idee eines Zentralbahnhofes, der die bestehenden Kopfbahnhöfe Westbahnhof, Südbahnhof und Franz-Josefs-Bahnhof ersetzen soll, sondern die Planung eines neuen Durchgangsbahnhofes, vorläufig „Bahnhof Wien" genannt, über den internationale Fernzüge der Relationen Berlin - Prag - Wien - Italien (N-S-Verkehr), Budapest - Wien - Italien (O-S-Verkehr) und Deutschland/Schweiz - Wien - Budapest (W-O-Verkehr) geleitet werden. In diesen Relationen würden sich die Reisezeiten um bis zu einer Stunde verringern. Die bestehenden Wiener Kopfbahnhöfe Westbahnhof, Franz-Josefs-Bahnhof und Südbahnhof (Süd- und Ostseite) sollen in ihrer Funktion als Endbahnhöfe/Ausgangsbahnhöfe für in Wien endende bzw. beginnende Fern- und Regionalzüge weiterhin erhalten bleiben. Über den „Bahnhof Wien" sollen in eingeschränktem Umfang auch Regional- und S-Bahnlinien von der Ostbahn bzw. Flughafenbahn zur S-Bahn-Stammstrecke durchgebunden werden. Dies soll mit dem Bau eines Nahverkehrsgeschoßes in Tieflage unterhalb des neuen Fernbahnhofes gewährleistet werden.
Mit der Ostöffnung und den Planungen zum Ausbau des Nahverkehrs im Wiener Raum wurden auch die Vorstellungen der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie die Interessen des Flugfhafens Wien-Schwechat in konkrete Verkehrsplanungen umgesetzt. Leistungsfähige Nahverkehrslinien zu den Stadterweiterungsgebieten in Wien-Donaustadt, entlang der Siedlungsachse zwischen Schwechat und Hainburg und den Siedlungsgebieten Neusiedl/See und Eisenstadt, sollen bessere Anbindungen an die Fernverkehrsstrecken schaffen.
Ausgehend von den Studien zum Wiener Bahnnetz und den städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eines neuen Bahnhofes hat der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1991 die Verkehrsplanung des Bahnhofes Wien am Standort Südtirolerplatz/Südbahnhof in Auftrag gegeben.
Unter dem Titel „Bahnhof Wien" haben die ÖBB im eigenen Bereich und durch Beauftragung mehrerer Ziviltechniker weitere Studien und den eisenbahntechnischen Vorentwurf des Bahnhofes erstellt. Das Projekt wurde etappenweise mit den zuständigen Stellen des Bundes und der Länder abgestimmt. Nach eingehender Diskussion der Ergebnisse und möglicher Alternativen wurde im Dezember 1993 im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) u.a. die Entscheidung zugunsten des Nahverkehrsausbaues S7, S60, S80 einschließlich der Errichtung des Nahverkehrgeschoßes Bhf. Wien gefällt. Zu den Verkehrsplanungen und den Abstimmungen mit den städtebaulichen Erfordernissen wurden auch grundbautechnische und umweltrelevante Untersuchungen durchgeführt. Aus den Bedarfsprognosen für Fern- und Nahverkehr und den damit verbundenen Fahrplanmodellen konnte anhand einer Machbarkeitsstudie die Vordimensionierung des Bahnhofes in sämtlichen Bereichen und Einzelfunktionen vorgenommen werden.
Gegenüber den früheren Überlegungen zum Zentralbahnhof Wien reichen für die nunmehr vorgesehenen Bahnhofsfunktionen vier Bahnsteiggleise im Fernbahnhof und vier Nahverkehrsgleise im darunterliegenden Schnellbahngeschoß aus. Je ein Umfahrungsgleis und die Erweiterungsmöglichkeit um jeweils zwei Gleise im Bereich der bestehenden Abstellgruppe lassen den Platzbedarf des zukünftigen Bahnhofes genauer eingrenzen. Dadurch können auch bisher in Reserve gehaltene Bahngrundflächen rund um den Bahnhof einer intensiven städtebaulichen Nutzung zugeführt werden.
Das Expertenverfahren sollte sich demnach sowohl mit den Erfordernissen des Bahnhofes als auch mit den stadtstrukturellen Fragen um den Wiener Südbahnhof auseinandersetzen.
Im Bewußtsein um die hohen Investitionssummen war eine modulare Bauweise mit einer schrittweisen Inbetriebnahme einzelner Betriebe und einem Realisierungshorizont von etwa zehn bis fünfzehn Jahren angeraten.
Die Auswahl der Teilnehmer erfolgte aufgrund von Referenzen mehrerer Bahnverwaltungen in Abstimmung mit den Planungsstellen der Stadt Wien. Die Ergebnisse erlauben es, mit Zuversicht die Planungen fortzusetzen und an die Realisierung des Vorhabens heranzutreten.

Expertenverfahren: Südbahnhofareal – Bahnhof Wien

Auslober:
Österreichische Bundesbahnen, vertreten durch: Generaldirektion Bau- und Elektrotechnik; Stadt Wien, vertreten durch MA 21B

Berater des Auslobers:
Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Rainer Mayerhofer, Dipl.-Ing. Dr. techn. Sepp Snizek; ARGE Ingenieurbüro A. Pauser: o.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Alfred Pauser, Dipl.-Ing. Peter Biberschick, Dipl.-Ing. Karl Beschorner, Dipl.-Ing. Hans Klenovec, Dipl.-Ing. Wolfgang Vasko; KUPA: Dipl.-Ing. Otto Kucera, Arch. Dipl.-Ing. Gerhard Moßburger, Arch. Dipl.-Ing. Christa Partsch

Gegenstand des Verfahrens:
Das Erlangen von Bebauungsstudien für das Südbahnhofareal in 1100 Wien, im Zusammenhang mit der Erweiterung des bestehenden Süd- (und Ost-) Bahnhofes um den (Durchgangs-) „Bahnhof Wien" samt Nahverkehrsgeschoß mit folgenden Schwerpunkten:

- Strukturkonzept des Bahnhofes
- Randbebauung und Überbauungsmöglichkeiten des Bahngeländes
- Städtebauliche Vorschläge als Grundlage eines Bebauungsplanes
- Gestaltung des Neubauteiles „Bahnhof Wien"

Art des Verfahrens:
Geladenes, zweistufiges, nonymes Expertenverfahren, beschränkt auf die Teilnehmer:

- Arch. Dipl.-Ing. Dieter Hayde, Arch. Dipl.-Ing. Radovan Tajder, 1080 Wien
- Arch. Dipl.-Ing. Heinz Neumann, 1190 Wien
- Architekten BSA + Partner AG, Dolf Schnebli, Tobias Ammann, Flora Ruchat-Roncati, CH-8005 Zürich
- Arch. Theo Hotz, CH-8034 Zürich

Aufwandsentschädigung:
Jeder Teilnehmer erhält öS 300.000,-

Jurierung: 21. Juni 1995

Jury:
o. Prof. Arch. Mag.arch. Wilhelm Holzbauer (Vorsitzender), Dipl. arch. ETH. Dr. Walter Zschokke (stv. Vorsitzender), HR Dipl.-Ing. Horst Schupitta, Dipl.-Ing. Erich Widl (Schriftführer), Dr. Hannes Swoboda, Stadtrat für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Außenbeziehungen der Stadt Wien, Univ.Doz. Arch. Dipl.-Ing. Dr. Arnold Klotz, Planungsdirektor, Hermine Mospointner, BV für den 10. Bezirk, Arch. Mag.arch. Ernst Mayr, Dipl.-Ing. Helena Linzer, OSR Dipl.-Ing. Dieter Pal, SR Dipl.-Ing. Walter Vokaun, Mag. Karl Peter Allmer, BR Arch. Dipl.-Ing. Werner Gustavson, Dr. Karl Lengheimer, BV für den 4. Bezirk, BR Arch. Dipl.-Ing. Rudolf Zabrana

Arch. Theo Hotz, Stadtrat Dr. Hannes Swoboda, Dipl.-Ing. Dr. Helmut Draxler, Generaldirektor der ÖBB, Dr. Gerd Kern, Pressechef der ÖBB

Vorprüfung:
Arch. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Mayerhofer, ZI Dipl.-Ing. Dr. techn. Sepp Snizek, Dipl.-Ing. Bardo Hörl. Weiters: Dipl.-Ing. Kosar (ÖBB), Veit Rohrwasser (ÖBB), J. Mayerhofer (ÖBB), RR Ing. Josef Matthä (ÖBB), Dipl.-Ing. Otto Frey (MD-BD), Dipl.-Ing. Adolf Fauland (MA 18), Dipl.-Ing. Andreas Pfleger (MA 21B)

Beurteilung:
Arch. Dipl.-Ing. Dr. Mayerhofer referiert den der Jury vorliegenden Vorprüfungsbericht und gibt dabei eine kurze Charakteristik der einzelnen Projekte. Dipl.-Ing. Erich Widl gibt einen kurzen mündlichen Bericht über die interne Vorprüfung vom 14.6.1995 sowie eine Einschätzung aus der Sicht der ÖBB. Diskussion über die Bedeutung von Grundgrenzen und Verfügbarkeit (Eigentumsverhältnisse). Anschließend stellen die Projektanten ihre Beiträge in folgender Reihenfolge vor:

Projekt 1: Arch. Dipl.-Ing. Dieter Hayde, Arch. Dipl.-Ing. Radovan Tajder
Projekt 2: Arch. Dipl.-Ing. Heinz Neumann
Projekt 3: Arch. BSA + Partner AG, D. Schnebli, T. Ammann, F. Ruchat-Roncati
Projekt 4: Arch. Theo Hotz

Kriterien der Beurteilung:
- Erfüllung der Gleisfunktionen
- Erfüllung der Bahnfunktionen
- Städtebauliche Wirkung
- Bezirksverknüpfung
- Randbebauung
- Gestaltung der Vorplätze
- Wirtschaftlichkeit

Projektbeschreibungen
Projekt 1: Arch. Hayde, Arch. Tajder
Markant ist die intensive Bebauung an der Südseite des Fernbahnhofes, eine verglaste Fernbahnhofhalle, die innere Erschließung mit einer Spange (Verlängerung Posttunnel), die Verlegung der Straßenbahnlinie O in die Laxenburger Straße und die Verlängerung der Straßenbahnlinie D sowie ein Touristenbus-Stellplatz in der alten Wendeschleife und ein Fußgängersteg in der Achse Landgutgasse. Die Bebauungsvorschläge für den Bereich Arsenalstraße und südlich des Fernbahnhofes weisen unterschiedliche Strukturen auf.
ÖBB: Standardlösung mit Übernahme aller erforderlichen Bahnfunktionen, der Busbahnhof sollte zu Lasten des Taxistandplatzes vergrößert werden.
Städtebau: Die Bahnhofshalle ist als Verbindung nicht attraktiv genug und im Stadtraum nicht wirklich ablesbar, Massierung der Bebauung an stadträumlich falscher Stelle.
4.Bezirk: Fehlende Gürtelgestaltung und unattraktiver Steg (Ebene +3).
3.Bezirk: Zu wenig kurzfristige Lösungsansätze an der Ostbahnhofseite und die inakzeptable Höhenlage des Fußgängersteges.

Projekt 4: Arch. Hotz
Große querliegende Halle zwischen 4. und 10. Bezirk mit Hauptverkehrsverknüpfung auf Ebene -2, von oben belichtet, mit markantem Flugdach. Parallel dazu ein Brückenbauwerk, das die Bebauungskante der inneren Favoritenstr. in den 10. Bezirk verlängert (Verklammerung). Damit entsteht ein bis zur Garage reichender gürtelseitiger Platz mit Busbahnhof (notwendige Integration der Halle mit der weiteren Bebauung). Daran schließt eine L-förmige Umbauung mit innerer Gitterstruktur südlich des Fernbahnhofes. Fußgängersteg Schweizergarten-Sonnwendgassenbereich mit Bahnsteigzugängen Fern- und Ostbhf.
ÖBB: gute Verknüpfung über die Bahnhofshalle mit gewisser Überdimensionierung der Ebene -2. Kein ausreichendes Bahnhofsvorfeld im Süden, keine innere Erschließungsspange.
Städtebau: Raumbildung am Gürtel, stadträumliche Markierung des Bahnhofskopfes durch Überbauung im Bereich Südbahnhofhalle (erst bei etwaigem Abbruch relevant), dagegen hohe Sensibilität bei der Struktur an der Sonnwendgasse.
4. Bezirk: Begrüßt den Fußgängersteg.
3. Bezirk: Lehnt den Fußgängersteg grundsätzlich ab (falsche Lage in Grundriß und Höhe).
10. Bezirk: Kann sich mit diesem Projekt trotz Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Brückenbauwerkes am besten identifizieren.

Projekt 2: Arch. Neumann
Markant ist die Randbebauung auf die gesamte Länge des Gürtelvorlandes samt Oberflächengestaltung des Gürtels in diesem Abschnitt. Die Bahnsteige sind durch flache transparente Hallen überspannt. Im Süden ist ein schmales Vorland, mit der Option auf eine Parallelbebauung zum Fernbahnhof. Die innere Erschließungsspange wurde übernommen, der Tunnel Ghegastr. führt in die Bahnhofstr. und ermöglicht eine Direktanbindung des Frachtenbahnhofes. In einer 2. Bauetappe ist die Auflassung der Arsenalstr. mit Kultur-, Hotel- (Turm) und Wohnnutzung „am Park" vorgeschlagen.
ÖBB: Standardlösung mit Übernahme aller erforderlichen Bahnfunktionen; Gürtelrandbebauung erscheint mittelfristig nur im westlichen Teil realisierbar.
Städtebau: Keine adäquate Lösung für den Bahnhofskopf am Südtiroler Platz (abgeschnittene Halle) mit geringer Signifikanz, Hochhaus stadträumlich unbegründet.
3. Bezirk: Sperre Arsenalstraße würde die Ostseite attraktivieren.

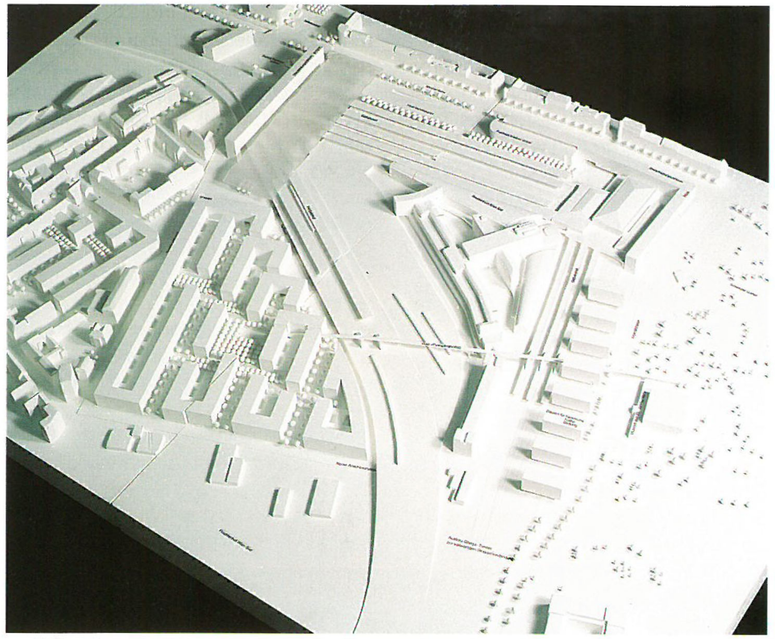
Stadtrat Dr. Hannes Swoboda und Gen.Dir. Dipl.-Ing. Dr. Helmut Draxler vor dem Modell

Projekt 3: Architekten Schnebli, Ammann, Ruchat-Roncati
Große mehrgeschoßige Säulenhalle (von Ebene -2) als Kopfbauwerk unter der Weichenstraße des Südbahnhofes, hochgestelzte massive Flugdächer über allen Bahnsteigen (inkl. Schnellbahn); Vergrößerung des Fernbahnhofes nach Süden mit dadurch erzwungener Sperre der Sonnwendgasse; Bebauungszeile an der Arsenalstraße und Blockstruktur südlich des Fernbahnhofes.
ÖBB: Überbewertung der Funktion des Bahnhofskopfes Südtiroler Platz, wirtschaftlich nicht vertretbar. Bahnhofsausweitung nach Süden nicht möglich.
Städtebau: Keine Akzentuierung des Bahnhofes durch Bebauung bei allerdings hoher Qualität des Innenraumes.
Stadt Wien: Sperre bzw. Umlenkung der Sonnwendgasse in die Fußgängerzone Favoritenstraße nicht machbar.
3. Bezirk: Bebauungsriegel an der Arsenalstraße unbefriedigend, desgleichen die Busabstellplätze vor dieser Bebauung.

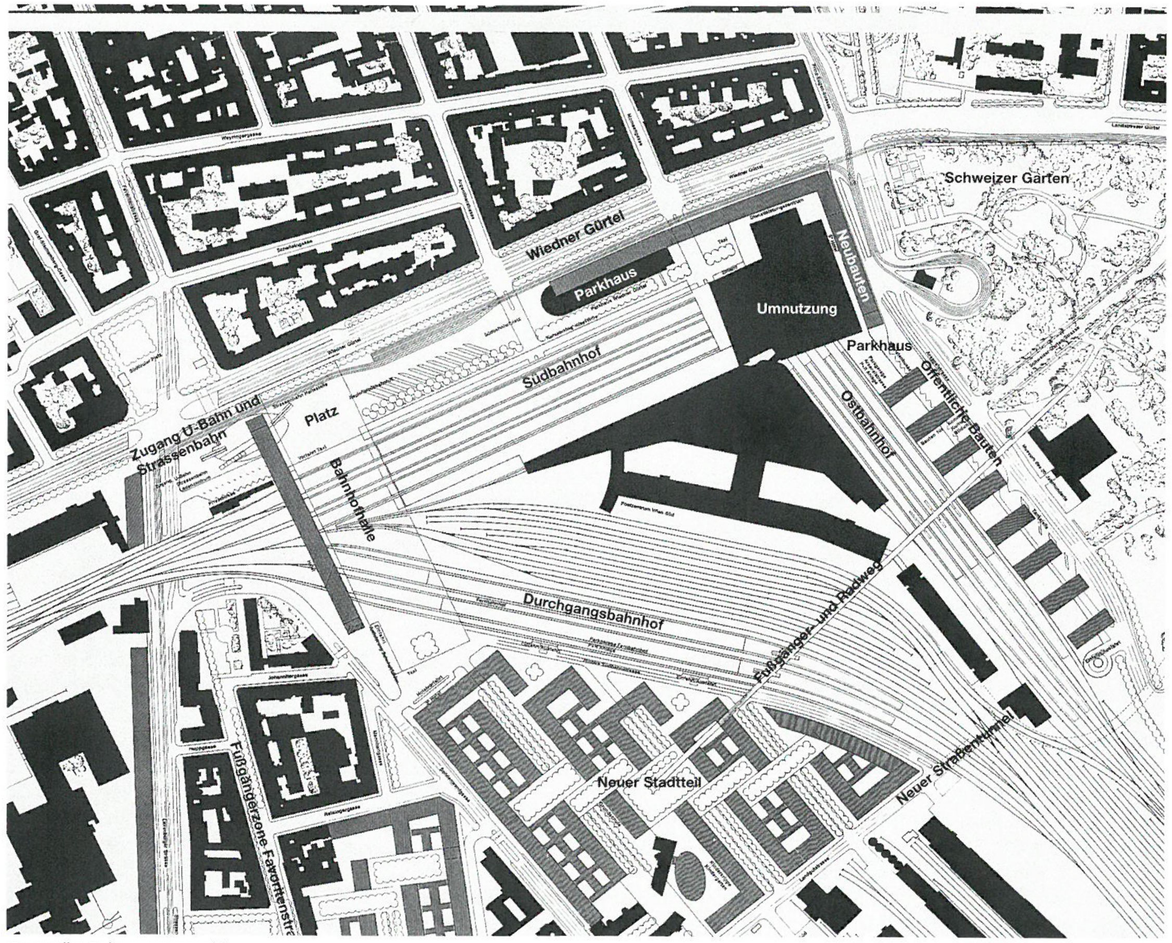
2. Bewertungsdurchgang:
Da in diesem Verfahren keine Vergabe von Preisen vorgesehen ist, gilt es nun, ein weiterzuverfolgendes Projekt auszuwählen. Die Diskussion der Vor- und Nachteile der einzelnen Projekte in der ersten Runde hat eine eindeutige Präferenz für das Projekt 4 ergeben, das die Verflechtungen am Bahnhof wie zwischen den Bezirken am besten gelöst hat und auch – trotz mancher Kritik im Detail – die übrigen Kriterien zu optimieren imstande war. Planungsdirektor Univ. Doz. Dipl.-Ing. Dr. Arnold Klotz schlägt daher vor, das Projekt 4 an erste Stelle zu reihen und die übrigen Projekte gleichrangig an zweite Stelle zu setzen. Zusätzlich sollte der besondere Aufwand von Projekt 4 und Projekt 3 (Modelle der Bahnhofshalle in größerem Maßstab) lobend hervorgehoben werden.
Dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen.
Anstelle von Juryempfehlungen wird beschlossen, daß das Beurteilungsgremium in die weitere Planung eingebunden werden soll und somit eine begleitende Kontrolle möglich ist. Der Vorsitzende gibt den versammelten Teilnehmern das Ergebnis bekannt, wobei der stellvertretende Vorsitzende die Begründung für diese Entscheidung übernimmt (Kritik der einzelnen Projekte). Projektleiter Dipl.-Ing. Erich Widl gibt bekannt, daß die zusätzlichen Modelle von Projekt 4 und 3 mit je öS 75.000,- honoriert werden.

Projekt Nr. 4
Arch. BSA/SIA Theo Hotz
CH-8034 Zürich 8

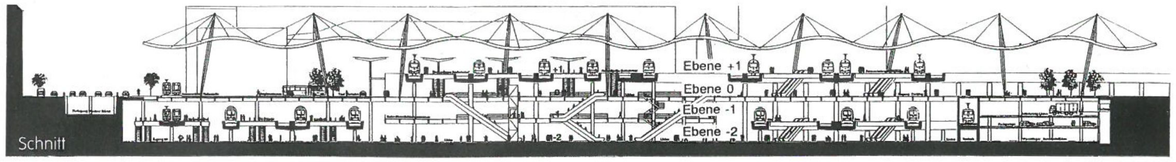
Mitarbeiter:
Arch. ETH Peter Berger



Modellfoto Gesamtanlage



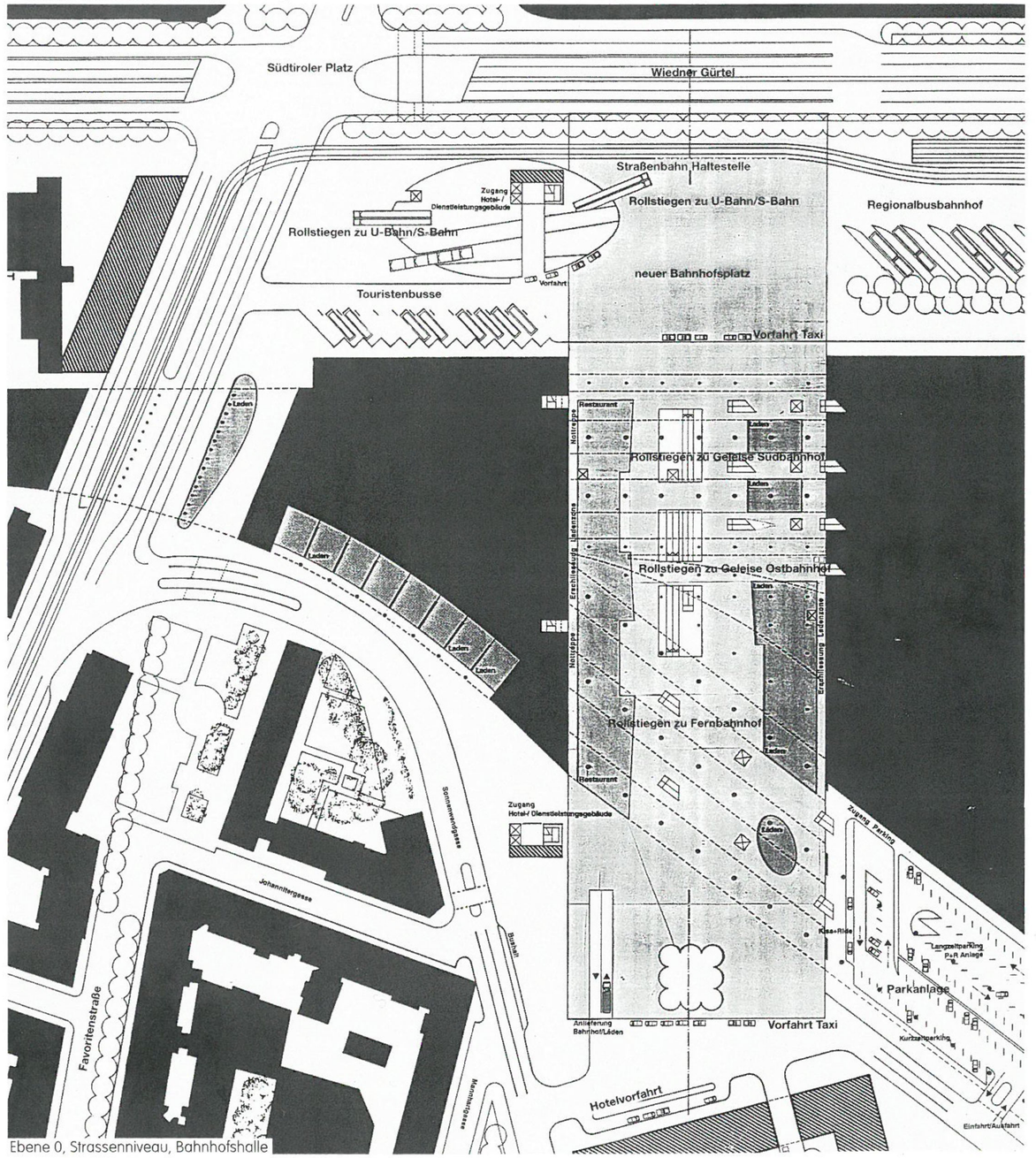
Genereller Bebauungsvorschlag



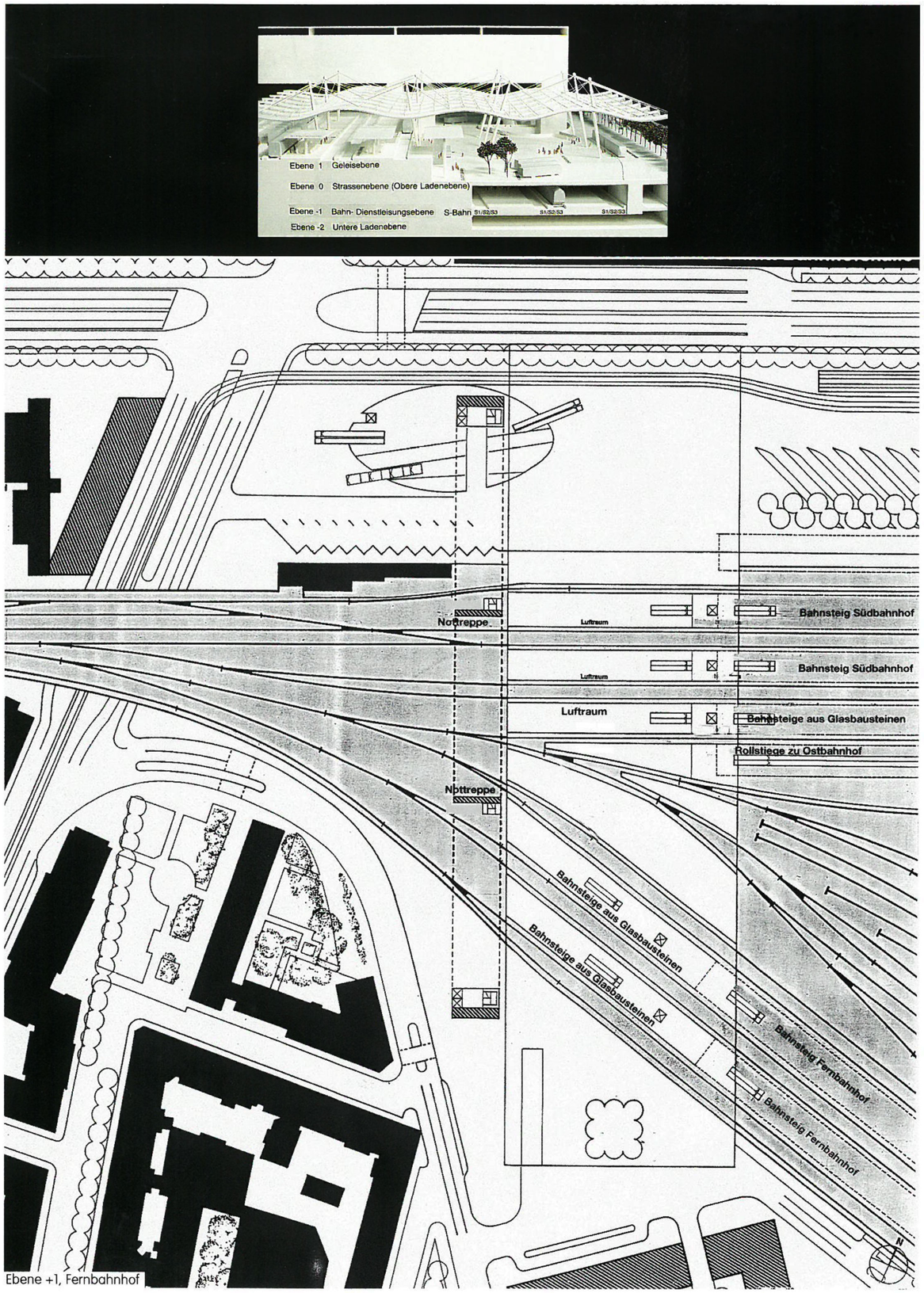
Daten Gesamtbebauung inkl. Bahnhofhalle	Bruttofläche (m²)	Kubatur (m³)
Öffentliche Nutzungen inkl. Hotels ***	49.000	175.400
Geschäftsnutzung (Läden, Bahnhofshalle, Bahndienste)	47.700	770.700
Büronutzung	70.300	258.200
Wohnnutzung	122.500	43.8900
Gesamttotal	301.700	1.691.800

Daten Bahnhofhalle		Nettofächen (m²)
Ebene 0	(Läden)	3.350
Ebene -1	(Bahn-Dienstleistungen)	3.600
Ebene -2	(Läden)	4.500
Gesamttotal		11.450

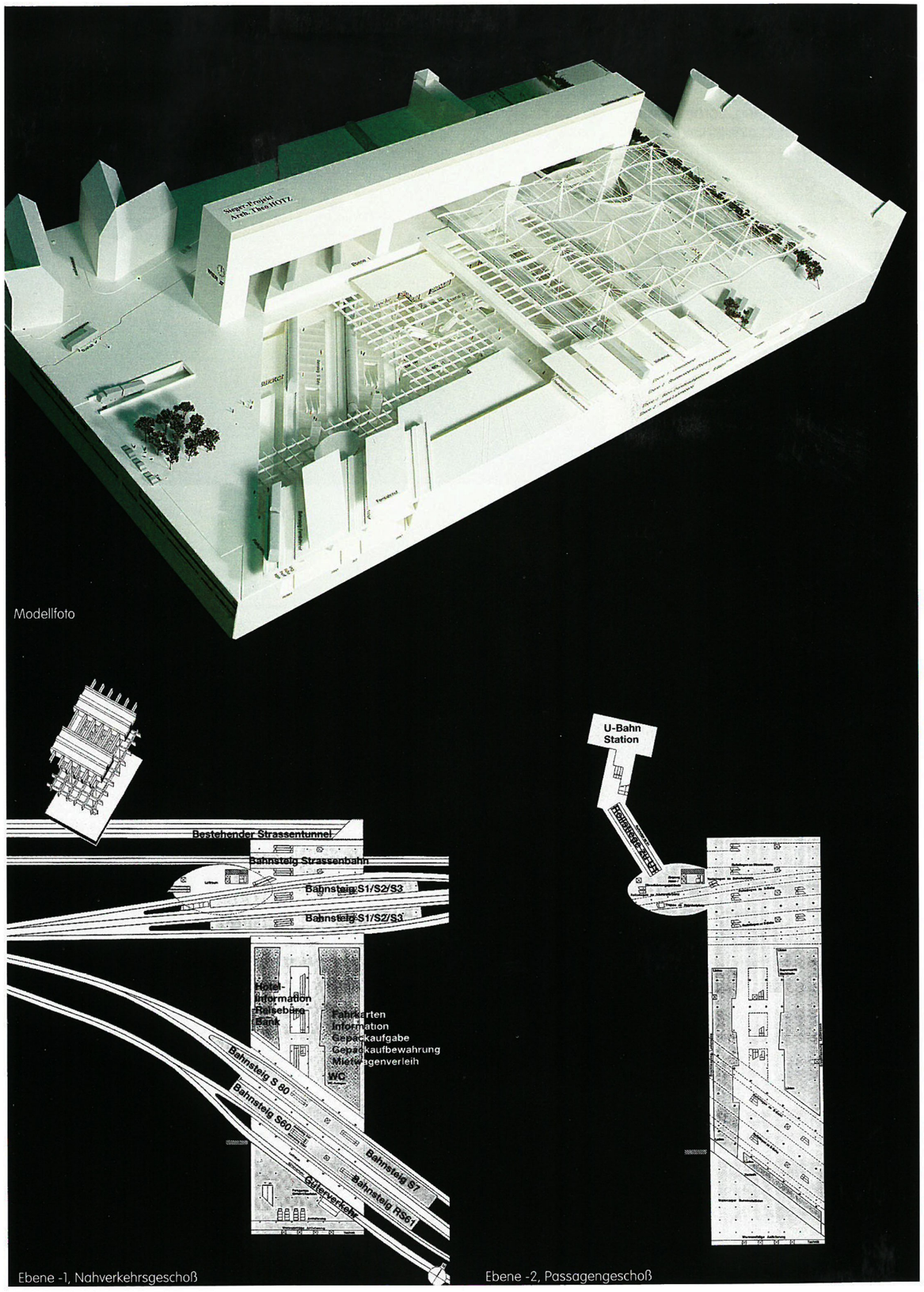
*** Ausbaubar auf 85.000m² bei vollständiger Auflassung Ostbahnhof (Gesamttotal 337.700m²)



Ebene 0, Strassenniveau, Bahnhofshalle



Ebene +1, Fernbahnhof



Ebene -1, Nahverkehrsgeschoß

Ebene -2, Passagengeschoß