

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/  
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-  
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<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/eng>

Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

# ÜBERBAUUNG DER GLEISANLAGE, WESTBAHNHOF WIEN 15

## Eine Reorganisation von öffentlichem Raum

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
einer Diplom-Ingenieurin  
unter der Leitung

O.Univ.Prof. DI Cuno Brullmann

E253 Institut für Architektur und Entwerfen  
E253/2 Abteilung für Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Ulrike Bartholner  
0404273

Wien, am 07.01.2015



## ABSTRACT

Die vorliegende Diplomarbeit befasst sich mit dem Entwurf einer Überbauung der Gleisanlage vor dem Westbahnhof in Wien 15. Zwecks innerstädtischer Nachverdichtung entsteht über der Gleisanlage ein neuer Stadtteil, der durch seine Fußgängerstraßen auf mehreren Ebenen den öffentlichen Raum reorganisiert und für die Öffentlichkeit neue Orte zur Wahrnehmung der Stadt schafft. Durch die vertikale Organisation von Individualverkehr beziehungsweise öffentlichem Verkehr und Fußgängerstraßen können auf kürzestem Weg unterschiedliche Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Gastronomie, Bildung, Kunst und Kultur erreicht werden.

Auf eine städtebauliche Definition von Bauplätzen sowie deren Funktionen und Verbindungen auf den unterschiedlichen Erschließungsebenen folgt ein Entwurf in größerem Maßstab zu einem Ausschnitt auf dem Planungsgebiet. Dieser befasst sich vorrangig mit dem Thema Wohnbau und zeigt verschiedene Grundrisslösungen, die Wohnen mit privatem Freiraum in einem verdichteten Stadtteil ermöglichen.

This master thesis deals with the design of a superstructure above the railway tracks next to the train station Westbahnhof in Vienna. For the purpose of inner-city redensification a new district located above the railway tracks is being developed, which connects the two separated areas of the 15th district. This new developmental area is organized through a multi-level walkway system which reorganizes public space and therefore gives new possibilities of perception of urban space. The vertical organization of private or public transport as well as pedestrian streets allows quick access to different functions such as living, work, business, gastronomy, education, art and culture.

An urban layout, showing the different construction sites as well as their functions and connections on the various levels of the new city area, is defined in this master thesis. Part of the superstructure is shown on a larger scale. This design mainly deals with the issue of housing and shows different layout plans for flats with their own city-yard or loggia despite being located in a densely populated area.

Ich danke allen, die mich während meiner Arbeit an dieser Diplomarbeit unterstützt haben, im Besonderen Alina, Clara, Doris, Karin, Magdalena, Tina, Valerie, Wolfgang und Professor Cuno Brullmann.

**Danke.**

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>VORWORT</b>	<b>07</b>	<b>4.3 Erschließung des Planungsgebietes</b>	<b>35</b>
<b>2</b>	<b>BAUPLATZ – GLEISANLAGE WESTBAHNHOF</b>	<b>09</b>	4.3.1 Öffentlicher Verkehr	35
2.1	Lage Westbahnhof	10	4.3.2 Individualverkehr	35
2.2	Geschichte Westbahnhof	12	<b>4.4 Planungsgebiet P9   P10</b>	<b>36</b>
2.3	Wettbewerb Wien West	13	4.4.1 Übersicht	36
2.4	Analyse Grünraum	15	4.4.2 Grundrisse	39
2.5	Analyse Öffentlicher Verkehr	16	4.4.3 Schnitte und Ansichten	50
2.6	Analyse Bildungseinrichtungen	17	4.4.4 Freiraum	57
2.7	Analyse Höhenentwicklung	18	4.4.5 Flucht- und Rettungswege	60
2.8	Beispiele Überbauungen Gleisanlagen	19	<b>4.5 Konstruktion</b>	<b>63</b>
<b>3</b>	<b>KONZEPT</b>	<b>25</b>	<b>4.6 Halböffentliche Nutzung</b>	<b>73</b>
3.1	Öffentlicher Raum auf mehreren Ebenen	25	4.6.1 Lage	73
3.2	Nutzungsmischung entlang öffentlicher Wege	26	4.6.2 Geschäftslokale, Büros, Gastronomie	74
3.3	Privater Grünraum für Stadtbewohner	27	4.6.3 Sportstraße	76
<b>4</b>	<b>PROJEKT</b>	<b>29</b>	4.6.4 Urban Farming + Markt	77
<b>4.1 Verbindungen im öffentlichen Raum</b>	<b>30</b>	<b>4.7 Wohnen</b>	<b>78</b>	
4.1.1 Verbindungen zu angrenzenden Stadtteilen	30	4.7.1 Lage	78	
4.1.2 Öffentliche Verbindungswege auf mehreren Ebenen	31	4.7.2 Hofwohnen mit Terrassen	79	
<b>4.2 Programm der Bauplätze</b>	<b>32</b>	4.7.3 Straßenwohnen mit Loggien	84	
4.2.1 P01 Museum	33	4.7.4 Hofhäuser	88	
4.2.2 P02 Park	33	4.7.5 Bückenwohnen	95	
4.2.3 P03   P04 Gewerbepark + Gründerzentrum	33	<b>5 LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>98</b>	
4.2.4 P05 Ärzte Zentrum   Betreutes Wohnen	33	<b>6 ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>99</b>	
4.2.5 P06 Bildungscampus	33			
4.2.6 P07 Sport und Freizeit	33			
4.2.7 P08 – P12 verdichteter Wohnbau   Arbeit   Freizeit	33			
4.2.8 Wege + Plätze	34			





Abb.01 Amman, 2007 © Vyacheslav Argenberg

## 1 VORWORT

„Der öffentliche Raum ist zentraler Lebensraum einer urbanen Gesellschaft.“ [Raith & Tomaselli, 2009:64]

Die Faszination an dicht bebauten Wohngebieten und der urbane Raum, der durch die Dichte definiert wird, war Anlass sich mit der Wahrnehmung von öffentlichem Raum zu beschäftigen.

Das Wohnen auf Dächern, die Möglichkeit Stadt aus anderen Blickwinkeln zu betrachten und Aussichten aus unterschiedlichen Höhen zu erleben, soll für die Stadtbewohner ermöglicht werden. Das Spannende an Dichte sowie die Räume, die durch sie entstehen, kann nur von unterschiedlichen Betrachtungspunkten erlebt werden. Deshalb soll der öffentliche Raum sich vertikal ausbreiten, er soll neue Plätze in einer Stadt erschließen und den Lebensraum erweitern.

Diese Faszination war Inspiration sich mit neuen Konzepten zur Stadterschließung zu beschäftigen.





Abb.02 Westbahnhof um 1951

## 2 BAUPLATZ - GLEISANLAGE WESTBAHNHOF

Der Bauplatz befindet sich im 15. Wiener Gemeindebezirk über der Gleisanlage vor dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Westbahnhof. (Abb.03) Die Gleisanlage bietet mit rund 235.000 m<sup>2</sup> eine große Fläche für innerstädtische Nachverdichtung und Platz für den in Wien benötigten Wohnraum. Derzeit stellt die Gleisanlage eine Barriere zwischen den beiden Stadtteilen des 15. Bezirkes dar, weshalb die Schaffung mehrerer Verbindungen die Mobilität der Stadtbewohner verbessern würde. Aktuell führt die Schmelzbrücke für Autos über die Gleisanlage und wird um eine Fußgängerbrücke weiter westlich ergänzt. (Abb.06) Die Herstellung von Verbindungen über der Gleisanlage ist auch notwendig, um die Bahnsteige des Westbahnhofes von der 2. Seite aus zu erschließen.

Der Wiener Stadtentwicklungsplan STEP 2005 sieht vor den Westbahnhof als Fern- und Nahverkehrsknoten attraktiver zu gestalten. [STEP05 2005:69] Es wird beschrieben, dass in der Gründerzeit-Stadt noch attraktive brachliegende Flächen - vor allem ehemalige Eisenbahnareale - wie der Wiener Westbahnhof existieren, die teilweise noch Realisierungsrestriktionen unterliegen. "Aus Sicht der Stadtplanung handelt es sich dabei um entwicklungspolitisch wichtige, bereits gut erschlossene Standorte,

was weitere intensive Bemühungen zur Mobilisierung dieses brachliegenden Flächenpotenzials notwendig macht." [STEP05 2005:130] Weiters werden dem Westbahnhof aufgrund seiner möglichen campusartigen, großformatigen Durchmischung der Funktionen gute Chancen zur Stadtteilzentrenbildung zugesprochen. [STEP05 2005:138]

Eine Überbauung der Gleisanlage ermöglicht die innerstädtische Verkehrsbelastung für die Stadtbewohner zu reduzieren, indem man öffentlichen Raum und Verkehr - sowohl öffentlich als auch privat - auf unterschiedlichen Ebenen übereinander organisieren kann.

Die Notwendigkeit von verkehrsberuhigten Räumen wird auch von Erich Raith beschrieben: „Die dichte gründerzeitliche Blockrasterstadt braucht (...) vor allem von Verkehrsbelastungen befreite öffentliche und halböffentliche Stadträume.“ [Raith 2008:8]

## 2.1 Lage Westbahnhof



Abb.03 Lage Bauplatz Gleisanlage vor Westbahnhof, Wien 15

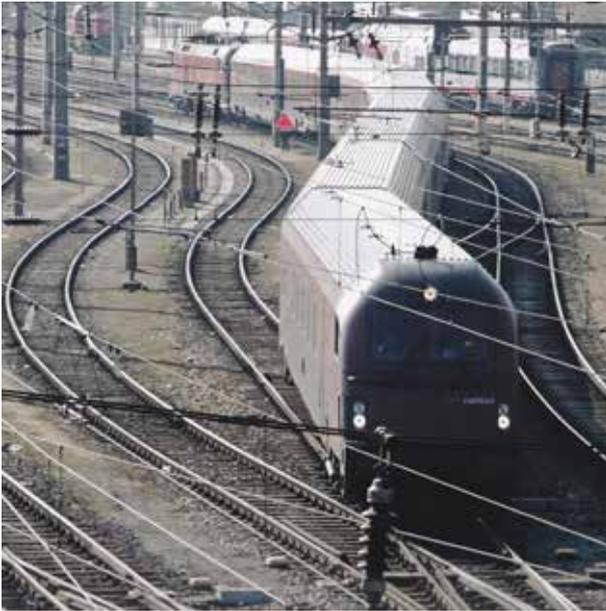


Abb.04 Gleisanlage Westbahnhof

© Nikolaus Korab



Abb.05 Gleisanlage Westbahnhof

© Nikolaus Korab



Abb.06 Planungsgebiet Luftaufnahme Gleisanlage

© Luftbild Google

## 2.2 Geschichte Westbahnhof



Abb.07 Westbahnhof um 1910

### Erster Westbahnhof | Bauzeit 1857 - 1859

Der Erste Westbahnhof ist zwischen 1857 und 1859 unter architektonischer Leitung von Moritz Löhr von der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn erbaut worden. Der Erste Westbahnhof – gleichzeitig auch der erste Wiener Großbahnhof – ist vor der damaligen Mariahilfer-Linie errichtet worden und hat somit die Grenze zwischen der Stadt und den Vororten gebildet. Für den Bau waren umfangreiche Abgrabungen notwendig um das Gelände zwischen Schmelz und Wienfluss auszugleichen. Bedeutung hat der Erste Westbahnhof durch die Bahnstrecke nach Westen erhalten, die über Linz und Salzburg nach München geführt hat. [Kos & Kassal-Mikula 2006:265].



Abb.08 Westbahnhof um 1955

### Der neue Westbahnhof | Bauzeit 1950 - 1954

Im Zweiten Weltkrieg ist der Erste Westbahnhof zuerst durch Bombenangriffe beschädigt und 1949 abgerissen worden. Der Zweite Westbahnhof ist zwischen 1950 und 1954 von Robert Hartinger und Josef Wöhhart entworfen und von der Österreichischen Bundesbahn errichtet worden. Bauplatz ist der damalige Neubau Gürtel im 15. Wiener Gemeindebezirk gewesen. Besonderes Augenmerk sind die markante Außenfassade und die helle und zweckmäßige Haupthalle gewesen. Der Zweite Westbahnhof gilt nach dem Bahnhofshistoriker Mihály Kubinszky als der wertvollste österreichische Bahnhof des 20. Jahrhunderts [Hirner & Rigele 2006:373]



Abb.09 Westbahnhof heute

### Umbau Westbahnhof | Bauzeit 2008 - 2011

2002 wurde ein internationaler Wettbewerb zur Entwicklung des Westbahnhofgeländes ausgeschrieben, der von den Architekten Heinz Neumann und Eric Steiner gewonnen wurde. Ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Westbahnhof war zu entwerfen. Die Erhaltung der unter Denkmalschutz stehenden Halle war ein wichtiges Kriterium des Wettbewerbs. Die Bauarbeiten für den neuen Westbahnhof haben im September 2008 begonnen und die Umbauarbeiten haben unter laufendem Betrieb statt gefunden. 2011 erfolgte die Fertigstellung und der neue Westbahnhof und das Shoppingcenter BahnhofCity sind am 23. November 2011 eröffnet worden. [May 2012:27]

## 2.3 Wettbewerb Wien West

### Auslober | Wettbewerbsgebiet

Der Wettbewerb Wien West wurde von den Österreichischen Bundesbahnen in enger Abstimmung mit der Stadt Wien ausgelobt. Im Mittelpunkt des Wettbewerbs steht die Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes für die Region Wiener Westbahnhof. Das Betrachtungsgebiet erstreckt sich von der Schlossallee im Westen bis zum Europaplatz im Osten über 1.700m. (Abb.10) Das Wettbewerbsgebiet ist in die Gebiete A, B und C unterteilt. (Abb.11) Daraus soll die Basis für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien abgeleitet werden. [ÖBB 2002]

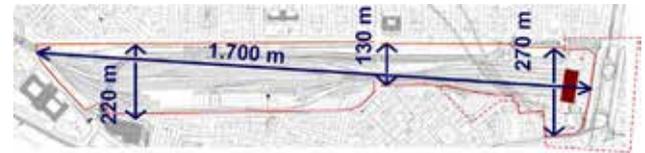


Abb.10 Betrachtungsgebiet ca. 30ha

### Wettbewerb Aufgabenstellung

Der Wiener Westbahnhof zählt zu den wichtigsten und ertragsstärksten Bahnhöfen Österreichs und soll daher einen Modernisierungsschub erfahren, um auch international wieder ins Vordergrund gerückt zu werden. Gegenwärtig ist jedoch das Areal eher als eine Barriere zu sehen und gilt als städtebauliches Vakuum. Daher steht im Mittelpunkt der Aufgabenstellung die „Schaffung eines städtebaulichen Schwerpunktes im Umfeld der Verkehrssituation und die Beantwortung der Frage, welches Gesicht die Stadt im Wettbewerbsgebiet und seinem Umfeld erhalten soll.“ Als Ergebnis wird ein städtebauliches Leitbild erwartet, das in Etappen realisierbar sein soll. [ÖBB 2002:1]

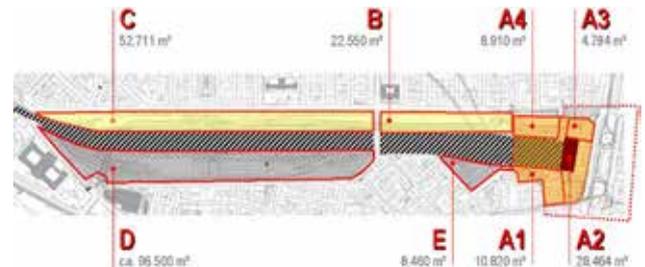


Abb.11 Wettbewerbsgebiet mit Teilgebieten A,B und C

### Berücksichtigungskriterien

Die Topographie des Wettbewerbsareals soll berücksichtigt werden. Das künstliche Gleisplateau wurde Mitte des 19. Jahrhunderts geschaffen. Zwischen der Felberstraße im Norden, der Avediktstraße im Süden sowie dem Europaplatz im Osten gibt es massive Höhenunterschiede. (Abb.12) Bei Überbauungen muss der Mindestabstand über dem Gleisplateau beachtet werden. Die E-Leitungsträger der Bahn befinden sich 5.80m über dem Niveau der Gleise und insgesamt ist ein Sicherheitsabstand von 7.50m einzuhalten. (Abb.13) Da der Bahnbetrieb reorganisiert wird, können nach Angaben der ÖBB die Betriebsflächen reduziert werden und das 11. Gleis kann entfallen. [ÖBB]

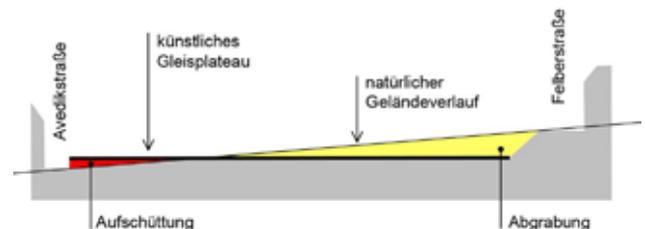


Abb.12 Querschnitt durch das Bahngelände

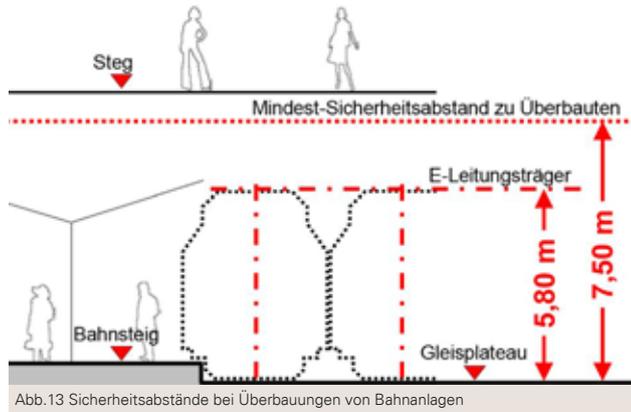


Abb.13 Sicherheitsabstände bei Überbauungen von Bahnanlagen



Abb.14 Modell Wettbewerbsgewinner, Architekten Neumann + Steiner ZT GmbH



Abb.15 Visualisierung Siegerprojekt

© www.beyer.co.at

## Strukturüberlegungen der Stadt Wien

Speziell für die Teilgebiete B und C soll sich die Bebauung am Kontext der gegenüberliegenden Objekte in der Felberstraße orientieren. Die Gebäudehöhe ist mit 16m über der Bezugsebene Felberstraße limitiert. Ein weiteres Prinzip ist die Aufrechterhaltung der Sichtachsen, die sich aus den Straßenfluchten ergeben. Zwingend ist der Erhalt des Altbaumbestandes in der Felberstraße. Da der 15. Bezirk mit Grünflächen nicht ausreichend versorgt ist, wird eine verdichtete Bebauung zugunsten eines Grünflächenangebots bevorzugt. Die Verschränkung der Bezirksteile soll durch Überbrückung der Gleise mit Erschließung der Bahnsteige erfolgen. Da das Gebiet Westbahnhof in Hinblick auf den Standort keine Begünstigung für Wohnen aufweist und die soziale Infrastruktur limitiert ist (Schulen, Kindergärten, etc.), wird der Zuwachs an Wohnraum mit 300 Wohneinheiten zu beschränken sein.

Als wesentliche Funktionen der Teilgebiete B und C sind Gewerbehof und Gründerzentrum, Wohnen, Büros und Gewerbe anzuordnen. Das Gründerzentrum liegt im Interesse des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds WWFF. Der Bereich Wohnen und wohnähnliche Einrichtungen wie z.B. Studentenheim, Seniorenheim oder Betreutes Wohnen soll auf die soziale Infrastruktur Rücksicht nehmen. Daher sind nicht mehr als 300 Wohneinheiten zu planen, wobei pro Einwohner 3.5m<sup>2</sup> Grünfläche nachzuweisen sind.

## Wettbewerbsgewinner Neumann + Steiner

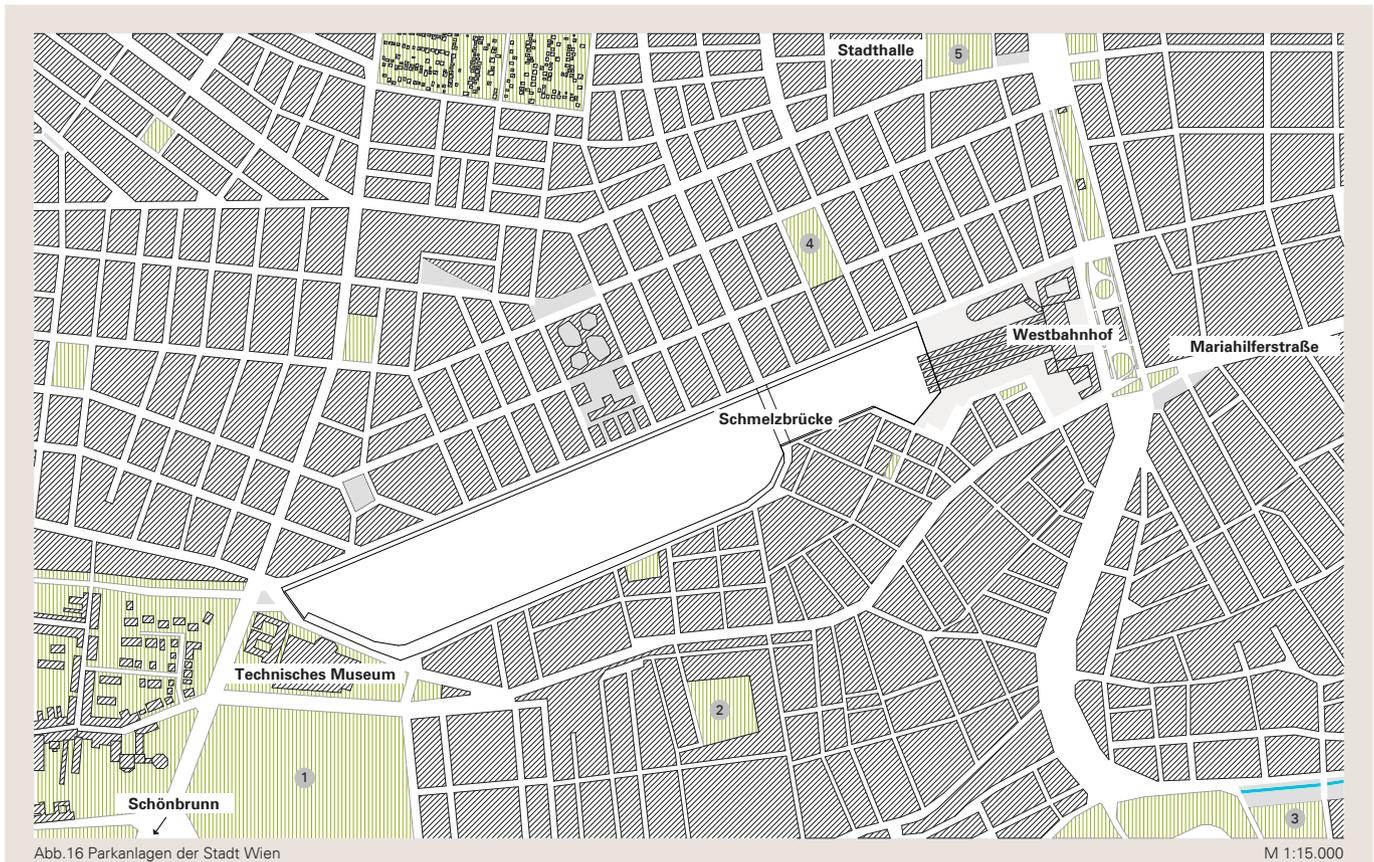
Als Gewinner wurde das Büro Neumann + Steiner ZT GmbH aus Wien von der Jury unter Vorsitz von Rüdiger Lainer im Dezember 2002 ausgewählt. (Abb.14 + Abb.15) Ihr Projekt sieht im Vergleich zu den Projekten auf Rang 2 und 3 kein Hochhaus im Teilgebiet A vor.

Den 2. Platz belegte die Zusammenarbeit von den Büros Mühlbacher Marschalek und Strauss & Kronaus. Der 3. Rang wurde sowohl an Arch.Prof.DI Hans Hollein vergeben als auch an die Gemeinschaft Flatz Architects, Arch.Prof.DI Heiner Hierzegger, Arch.DI Susanne Boyer und Arch.DI Armin Hess, die ebenfalls kein Hochhaus planten. [ArchIn]g

## 2.4 Analyse Grünraum

Analysen des Wiener Stadtgebietes [STEP 2014:149] konnten zeigen, dass die Grünräume ungleichmäßig über die Stadt verteilt sind. Der 15. Bezirk ist, mit Ausnahme des Auer Welsbach-Parkes im Süden des Bezirkes, mit Grünflächen unterversorgt. Wie auf Abb.16 zu sehen ist, sind die vorhandenen öffentlichen Grünflächen kleine Parkanlagen.

„Dicht bebauten Stadtgebieten mit geringeren Wohnungsgrößen, geringerem Grünanteil am Bauplatz und einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen fehlen meist große Parks“ [STEP 2014:150].

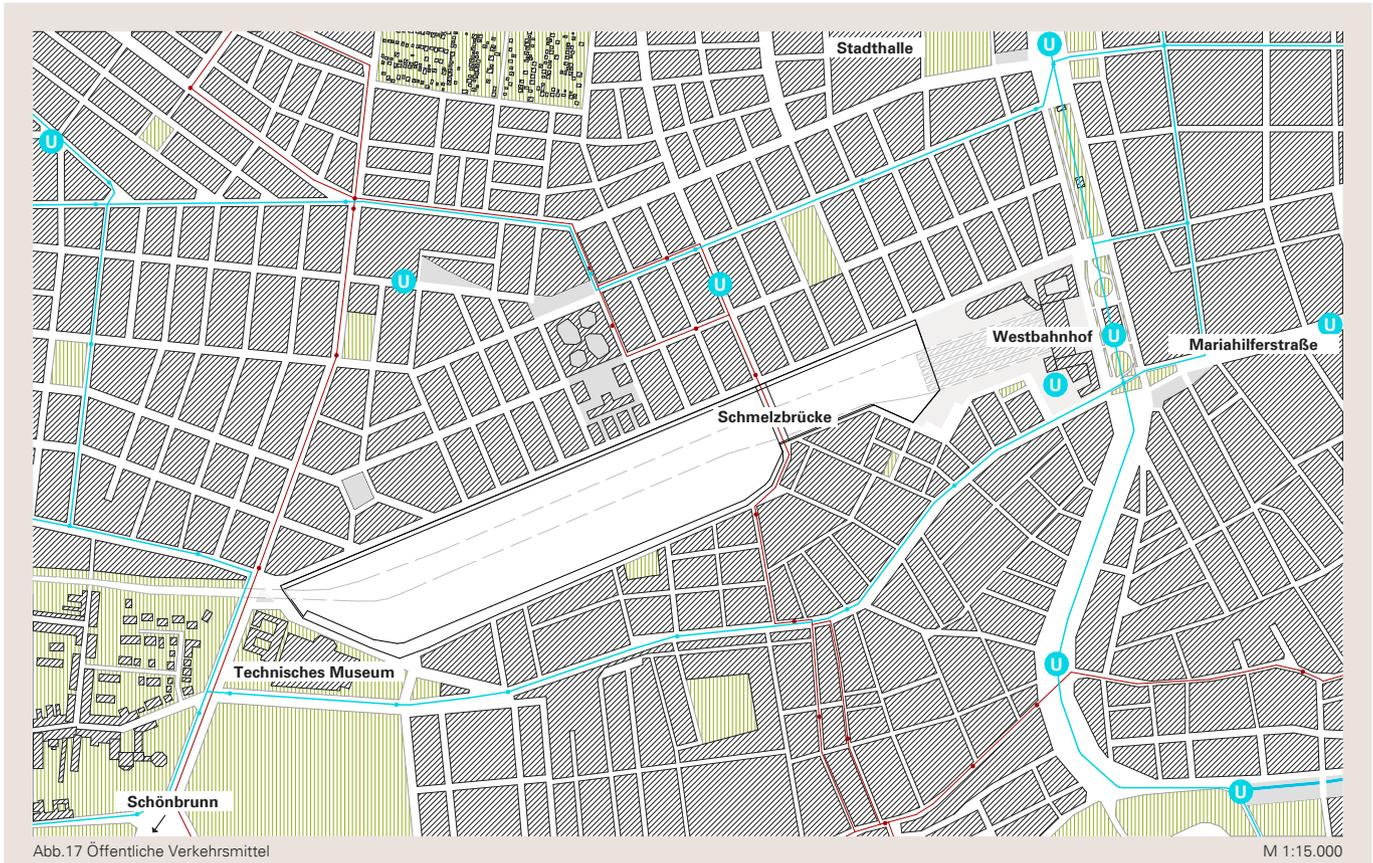


- |   |  |  |
|---|--|--|
|  Grünflächen |  1 Auer Welsbach-Park |  4 Reithofferpark |
|  Wien Fluss  |  2 Dadlerpark         |  5 Märzpark       |
|   |  3 Bruno-Kreisky-Park |  |

## 2.5 Analyse Öffentlicher Verkehr

Der Westbahnhof ist ein Hauptverkehrsknotenpunkt in Wien. Zwei U-Bahnlinien (U3, U6), zahlreiche Straßenbahnlinien, sowie die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für Regional- und Fernreiseverkehr sind an die Station Westbahnhof angeschlossen. Die U6 fährt entlang des Gürtels im Osten und die U3 verläuft nördlich des Planungs-

gebietes. In unmittelbarer Nähe zum Bauplatz befinden sich sonst kaum öffentliche Verkehrsmittel. (Abb.17) Nur eine Buslinie kreuzt die Schmelzbrücke, die eingeschränkte Betriebszeiten hat. Die nördlich der Gleisanlagen liegende Felberstraße sowie die südlich gelegene Avediktstraße sind durch keine öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen.

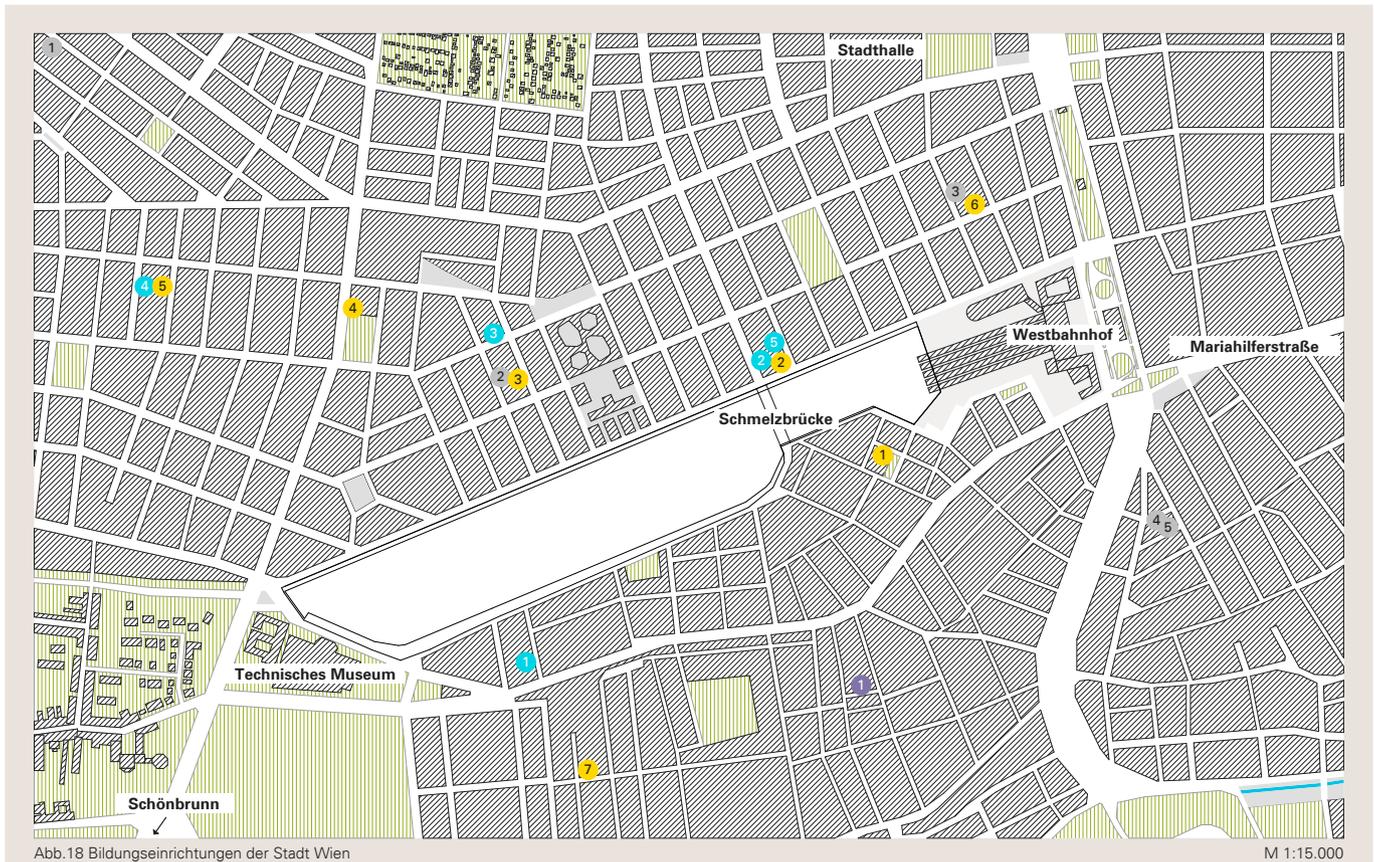


-  Straßenbahnlinien
-  Buslinien
-  U-Bahnstationen
-  ÖBB Österreichische Bundesbahnen

## 2.6 Analyse Bildungseinrichtungen

Auf Abb.18 erkennt man den Mangel an allgemeinbildenden höheren Schulen (AHS) und höheren berufsbildenden Schulen (BHS). Im direkten Umfeld des Planungsgebietes befindet sich nur eine AHS -Henriettenplatz- und keine BHS. Für eine neue Wohnraumschaffung ist die Errichtung weiterer Bildungseinrichtungen daher dringend notwendig.

Zusammen mit höherbildenden Schulen sollte auch das „Wiener Campus Modell“ für das Planungsgebiet umgesetzt werden. Dieses ist aktuell nur für Kinder bis 14 Jahre konzipiert und fasst Kindergarten, Schul- und Freizeitpädagogik an einem Standort zusammen. [Stadt Wien]



### VOLKSSCHULEN

- 1 VS Friedrichsplatz
- 2 VS Benedikt-Schellingergasse
- 3 VS Selzergasse
- 4 VS Johnstraße
- 5 VS Lortzinggasse
- 6 VS Goldschlagstraße
- 7 VS Reichsapfelgasse

### HAUPTSCHULEN

- 1 HS Kauergasse
- 2 HS Schweglerstraße
- 3 HS Setzergasse
- 4 HS Lortzinggasse
- 5 Polytechnische Schule Benedikt-Schellingergasse

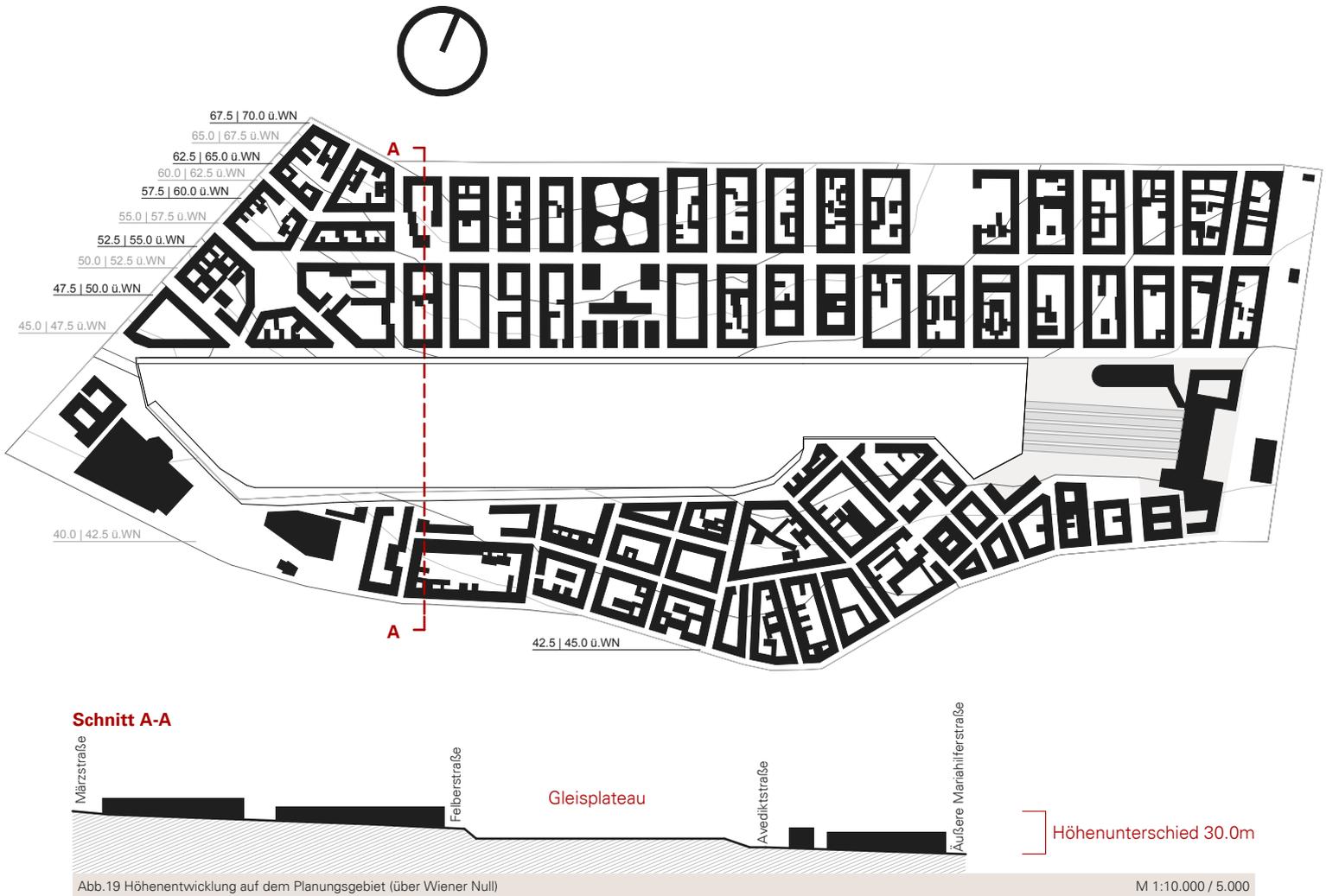
### HÖHERE SCHULEN

- 1 AHS Henriettenplatz

### SONDERSCHULEN

- 1 Sonderschule für schwerstbehinderte Kinder Kienmayergasse
- 2 Sonderschule Kröllgasse
- 3 Sonderschule für sehbehinderte Kinder Zineckgasse
- 4 Allgemeine Sonderschule Spalowskygasse
- 5 Sondererziehungsschule Mittelgasse

## 2.7 Analyse Höhenentwicklung



Das Gebiet von der Märzstraße im Norden bis zur im Süden gelegenen Äußeren Mariahilferstraße hat einen Höhenunterschied im Gelände von über 30 Meter.

Der Höhenunterschied von der im Norden liegenden Felberstraße bis zur südlich vom Planungsgebiet liegenden Avediktstraße beträgt an manchen Stellen bis zu 15 Meter, was eine Schwierigkeit für die Überplattung der Gleisanlage

und ihren Anschluss an die Umgebung darstellt. Das Gleisplateau befindet sich 51.66m über Wiener Null [GEO].

Strukturüberlegungen der Stadt Wien [ÖBB 2002:19] gehen von einer Bebauungshöhe entlang der Felberstraße von 16m aus. Entlang der Felberstraße kann auf Höhe Holochergasse die Überplattung direkt angeschlossen werden.

## 2.8 Beispiele Überbauungen Gleisanlagen

### PARIS, FR - Rive Gauche

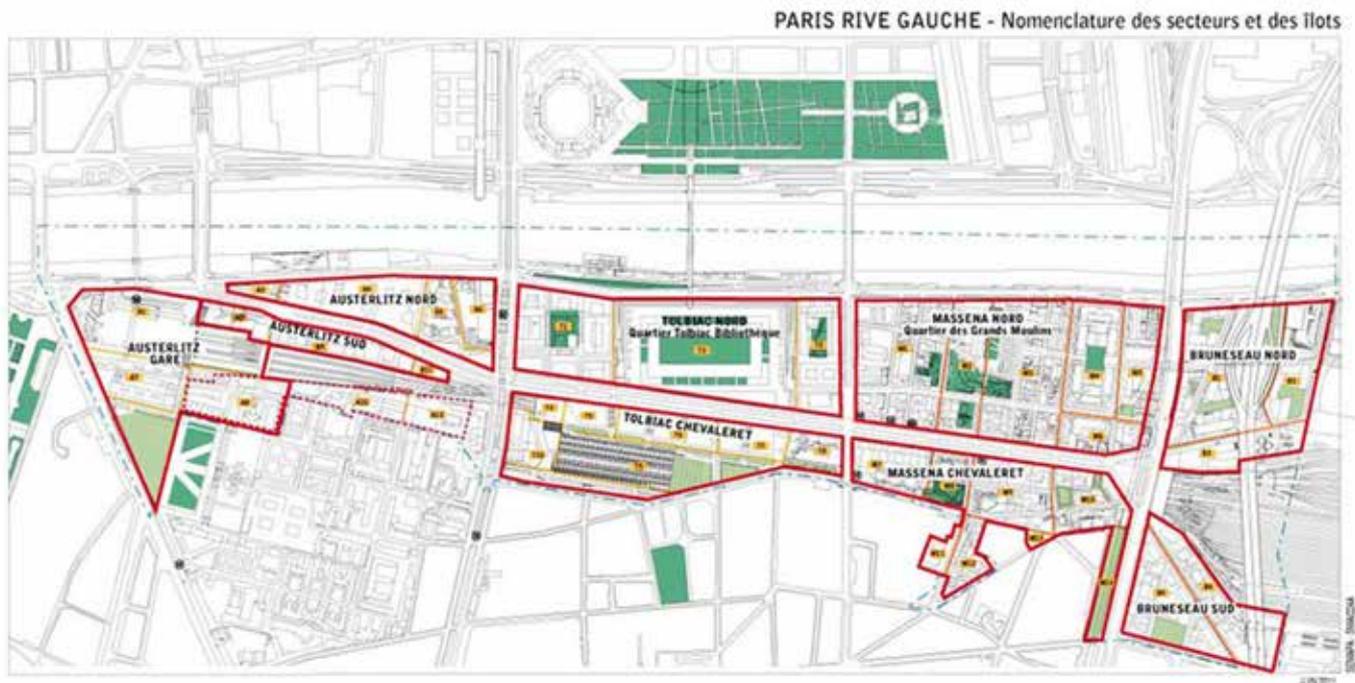
Paris Rive Gauche - was so viel bedeutet wie Linkes Ufer - ist ein südlich der Seine gelegenes Stadtentwicklungsprogramm in Paris. (Abb.20) Das Areal umfasst 130 Hektar Land, wobei 26 Hektar über der Gleisanlagen des Bahnhofes Gare d'Austerlitz liegen. Im Zentrum des Projekts stehen das 1996 eröffnete Gebäude der Nationalbibliothek Frankreichs, der Bibliothèque nationale de France (BNF) des Architekten François Mitterrand, und das neue Universitätszentrum. Um das Zentrum sind u.a. Wohnhäuser, Bürogebäude, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Grünflächen entstanden. Die ersten Planungsarbeiten für das Viertel haben bereits 1988 begonnen und seitdem wird Paris Rive Gauche stetig erweitert und es wird auch künftig Erweiterungen und Adaptionen geben. Heute leben mehr als achttausend Einwohner in diesem Viertel. [Semapa 2014]



Abb.20 Luftbild Rive Gauche, Paris

© Luftbild Google

Aktuell wird das Gebiet Tolbiac Chevaleret (Abb.21) nach einem Entwurf des Architekten Pierre Gangnet überbaut. Die Abbildungen 23-27 zeigen die Konstruktionsarbeiten der Überbauung.

Abb.21 Übersicht Planungsgebiete Rive Gauche, 13<sup>e</sup> arrondissement Paris

© SEMAPA

2.8 Beispiele Überbauungen Gleisanlagen



Abb.22 Draufsicht Tolbiac Chevaleret

© Architekt Pierre Gangnet



Abb.25 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 16.06.2014

© SEMAPA



Abb.23 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 27.12.2013

© SEMAPA



Abb.26 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 28.07.2014

© SEMAPA



Abb.24 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 30.04.2014

© SEMAPA



Abb.27 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 25.09.2014

© SEMAPA

## NEW YORK CITY, US - Hudson Yards, Manhattan

Das Gelände dieses Projekts befindet sich im südwestlichen Teil Manhattans (Abb.28) und umfasst 2 Planungsabschnitte, welche die Hudson Yards überbauen sollen. (Abb.29) Baubeginn des Eastern Yard war Ende 2013. Auf diesem Gelände befinden sich drei der insgesamt vier Bürowolkenkratzer, sowie ein Shoppingcenter, ein Hotel, Wohnmöglichkeiten und die direkte Anbindung zur Metro. In der zweiten Phase wird der Western Yard gestaltet, auf dem sich der vierte Bürowolkenkratzer, sowie der Großteil der rund 5000 Wohnungen und eine Schule befinden. Das Projekt soll 2018 fertiggestellt werden. (Abb.32) [Hudson Yards 2014]



Abb.28 Luftbild Hudson Yards, Manhattan

© Luftbild Google



Abb.29 Lageplan Hudson Yards

© HUDSON YARDS



Abb.30 Baufortschritt Eastern Yard

© HUDSON YARDS



Abb.31 Visualisierung Eastern Yard

© HUDSON YARDS



Abb.32 Geplanter Baufortschritt Eastern Yard 2013 - 2018

© HUDSON YARDS

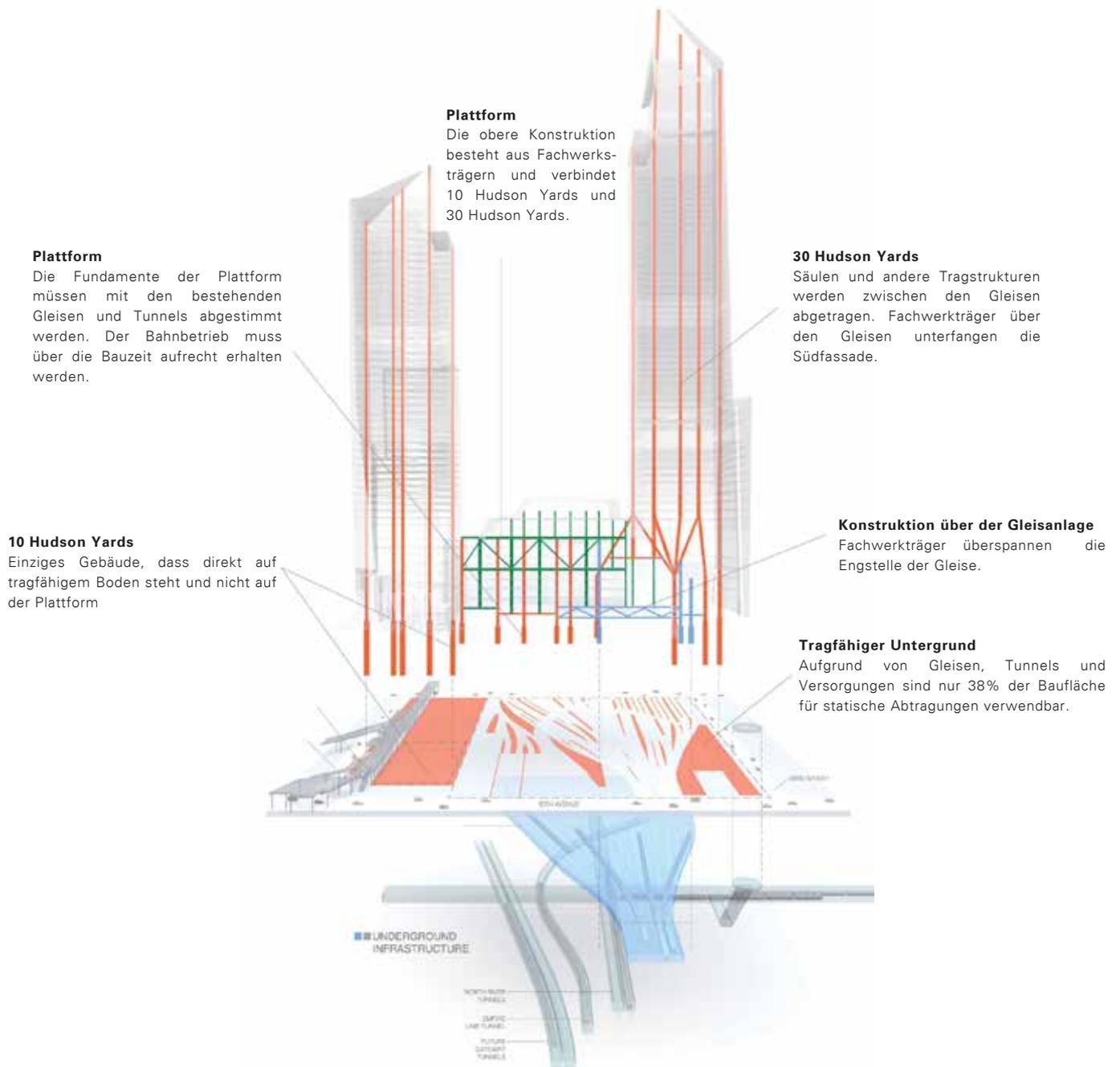


Abb.33 Konstruktionsschema Hudson Yards





Abb.34 Erste Konzeptskizze

## 3 KONZEPT

### 3.1 Öffentlicher Raum auf mehreren Ebenen

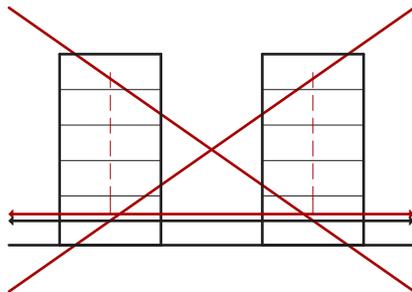


Abb.35 Eine einzige Erschließungsebene erscheint bei vertikaler Verdichtung unlogisch.

Wenn innerstädtisch mehrere Geschosse hoch gebaut wird ist ausschließlich eine öffentliche Erschließungsebene für die Stadtbewohner sowie für den Individualverkehr nicht zweckmäßig, da lange Wege entstehen und kaum eigene Fußgängerzonen möglich sind.

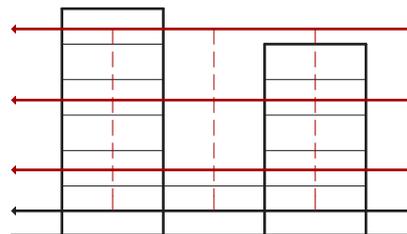


Abb.36 Öffentliche Verbindungen sollen auf mehreren Ebenen vorhanden sein.

Durch die vertikale Organisation von mehreren Verbindungsebenen für die Öffentlichkeit kann auch eine eigene Ebene für privaten und öffentlichen Verkehr definiert werden. Fußgängerstraßen können somit auf jeder zweiten Ebene die Stadt durchqueren.



Abb.37 Kürzere Wege und neue Wahrnehmungspunkte werden geschaffen.

Dadurch erschließen sich für die Stadtbewohner neue Orte der Wahrnehmung von öffentlichem Raum und neue Aussichten können von jedem erlebt werden. Weiters ergibt sich die Möglichkeit die unterschiedlichen Ziele auf kürzeren Wegen erreichen zu können.

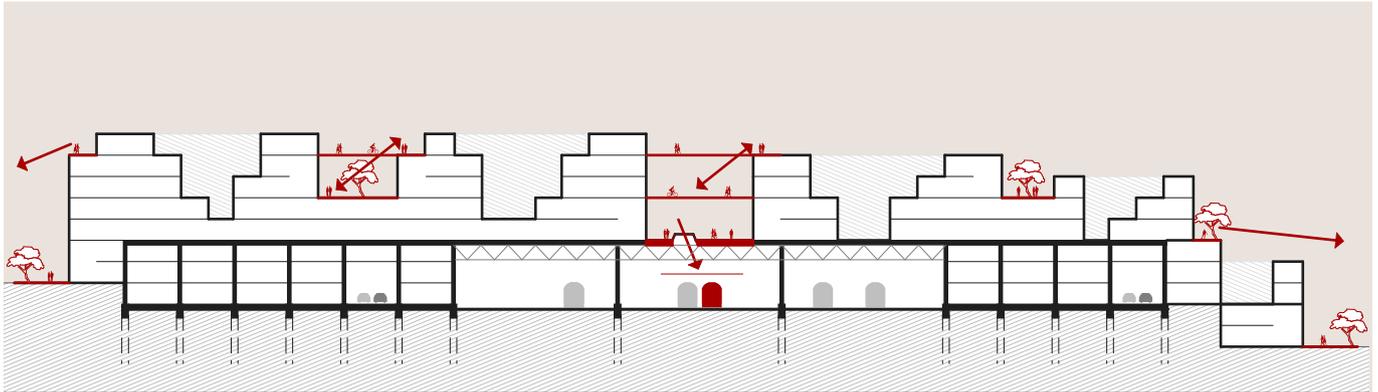


Abb.38 Konzeptschnitt: Neue Orte der Wahrnehmung und Aussichten im öffentlichen Raum entstehen für die Stadtbewohner.

Es ist Teil des Konzepts, dass der öffentliche Raum durch die Wege und Plätze auf den unterschiedlichen Ebenen reorganisiert wird. Aussichten sollen nicht

nur an manchen Orten öffentlich zugänglich sein, sondern sich über dem Stadtteil allen Stadtbewohnern erschließen und neue Sichtbeziehungen ermöglichen.

Öffentliche Plätze können sich dadurch über mehrere Ebenen erstrecken und Grünraum nicht nur auf Straßenniveau vorhanden sein.

### 3.2 Nutzungsmischung entlang öffentlicher Wege

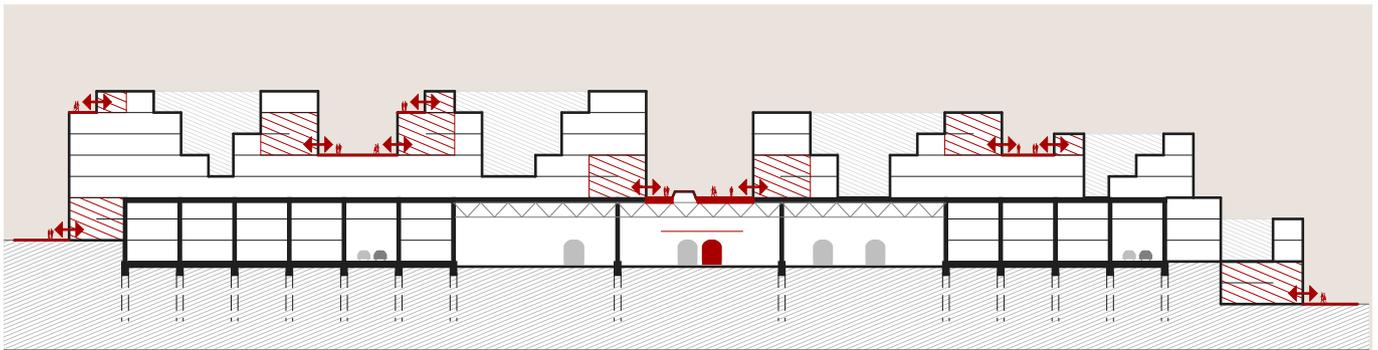


Abb.39 Konzeptschnitt: Halböffentliche Nutzungen entlang der Wege auf den unterschiedlichen Ebenen

Um in einem Stadtteil, der vorrangig Wohnzwecken dienen soll, den öffentlichen Raum zu beleben, sollen entlang der Wege und Plätze auf den unterschiedlichen Ebenen immer halböffentliche Nutzungen situiert werden. Diese Zonen sollen wenn

möglich zweigeschossig geplant werden um eine Großzügigkeit in der Wahrnehmung zu erreichen. Ein einheitliches System und ausreichend hohe Räume sollen Nutzungsneutralität gewährleisten. Mögliche Nutzungen sollen Gewerbe,

Büros und Gastronomie sein. Diese Zonen sollen auch von handwerklichen Betrieben oder von Künstlern bezogen werden können. An manchen Stellen sollen der Öffentlichkeit auch seitens der Stadt Räume zur Verfügung gestellt werden.

### 3.3 Privater Grünraum für Stadtbewohner

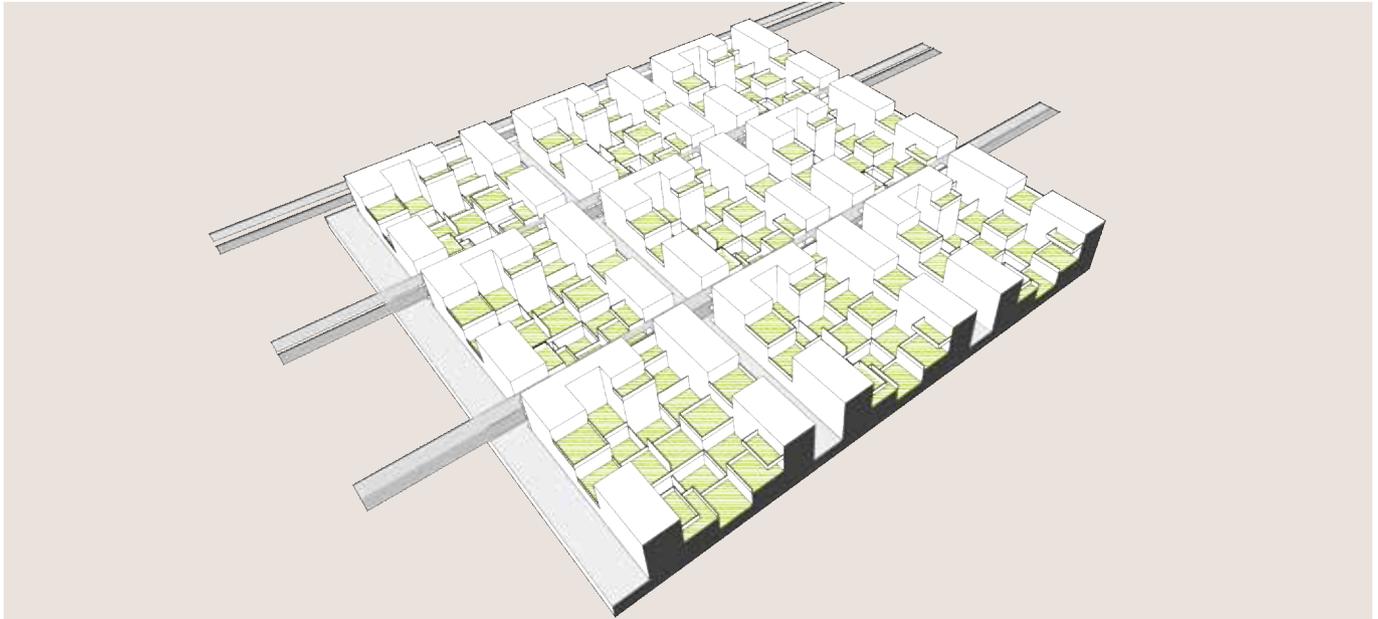


Abb.40 Konzeptdarstellung: Privater Grünraum im verdichteten Wohngebiet

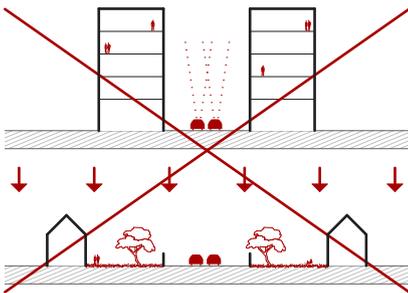


Abb.41 Der Mangel an privatem Grünraum führt zur Zersiedelung im Speckgürtel.

Oft bieten innerstädtische Wohngebiete keinen privaten Freiraum und die Bewohner sind mit Straßenlärm konfrontiert. (Abb. 41) Häufig führt dies zu dem Wunsch nach einem Einfamilienhaus am Stadtrand. Dies ist u.a. hinsichtlich der Zersiedelung entlang des Speckgürtel für eine spätere Stadt-

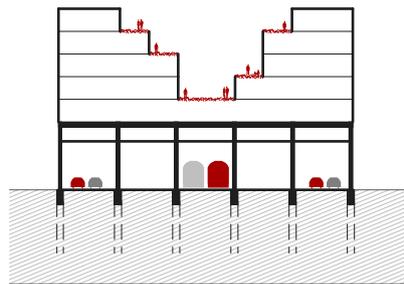


Abb.42 Eigene Gärten sollen auch innerstädtisch für alle Bewohner zur Verfügung stehen.

erweiterung, der Aufschließung der Grundstücke und der öffentlichen Erreichbarkeit problematisch. Es ist Teil des Konzepts den Stadtbewohnern ihren privaten Grünraum auch innerstädtisch zur Verfügung zu stellen und ihnen durch die vertikale Organisation von Wohnen und

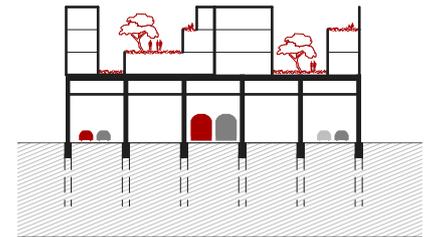


Abb.43 Mehrgeschossige Hofhäuser bieten auch in verdichteten Gebieten 100% Privatheit.

Verkehr auch mehr Ruhe zu bieten. Völlige Privatheit trotz Verdichtung sollen Hofhäuser bieten. Für eine dichte Bebauung und Wohneinheiten mit geringerer Nutzfläche sollen Wohnhöfe mit eigenen Gärten für jeden Bewohner entstehen.



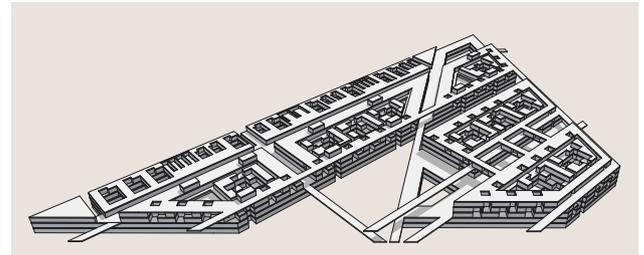


Abb.44 Projekt, Planungsgebiet P09 | P10

## 4 PROJEKT

Das Projekt setzt die Idee einer vertikal organisierten Stadt um. Über der Gleisanlage des Wiener Westbahnhofes werden Verkehr und öffentlicher Raum übereinander organisiert und neue Orte der Wahrnehmung werden geschaffen. Da der öffentliche Stadtraum derzeit fast ausschließlich Funktionen für den motorisierten Verkehr erfüllt [STEP 2014:166], wird dadurch das Angebot für die Bewohner erweitert. Wie im Wiener Stadtentwicklungsplan STEP 2025 [STEP] als Vision beschrieben, kann somit ein lebendiger und entwickelbarer Stadtteil mit Straßen und Plätzen als Begegnungszonen, sowie mit lebendigen Erdgeschossen entstehen. Die Fußgängerwege und die öffentlichen Plätze befinden sich auf mehreren Ebenen und sind entlang der Straßen auf allen Ebenen mit halböffentlichen Nutzungen geplant.

Wien ist die am stärksten wachsende Stadt Mittel- und Osteuropas [Minkin & Winkler-Hermaden 2014]. Für die Stadtbewohner wird ein Teil des somit in Wien benötigten Wohnraums, der innerstädtisch gut erschlossen ist, geschaffen. Ziel der innerstädtischen Nachverdichtung dieses Projektes ist es der Zersiedelung entgegen zu wirken, denn "die Zersiedelung führt nicht nur zu einem enormen Verbrauch des beschränkt vorhandenen und somit kostbaren Guts Landschaft, sondern

bereitet den Kommunen darüber hinaus hohe Kosten, da die Aufschließung der Einfamilienhausgebiete mit Straßen, Kanal, Strom, Gas und – nicht zu vergessen – mit öffentlichen Verkehrsmitteln, unverantwortlich aufwendig ist." [Schramm 2008:11]

Das Projekt sieht Wohnformen (ab S78) vor, die den Bewohnern ihren eigenen Freiraum im dicht bebauten Gebiet zur Verfügung stellen. Einerseits gibt es Wohnhöfe (ab S79) mit eigenen Gärten, die eingeschossig und barrierefrei geplant sind, und andererseits Hofhäuser (ab S88), die mit ihren privaten Höfen und Gärten eine Alternative zum Einfamilienhaus am Stadtrand darstellen. Weiters sind temporäre Wohnformen für Pendler, Studenten oder Reisende im Projekt vorgesehen. Die Wohnungsgrößen variieren zwischen knapp über 30.0m<sup>2</sup> bis zu 300.0m<sup>2</sup> um ein breites Angebot an unterschiedliche Zielgruppen zu bieten.

## 4.1 Verbindungen im öffentlichen Raum

### 4.1.1 Verbindungen zu angrenzenden Stadtteilen

Die Überbauung der Gleisanlage schafft die Möglichkeit die beiden bestehenden Teile des 15. Bezirks nördlich und südlich der Gleise mehrfach für Fußgänger miteinander zu verbinden. Es werden bestehende Straßenverläufe aufgenommen und über die Gleise fortgeführt. (Abb.45)

Der Anschluss der Überbauung mit den einzuhaltenden Mindestabständen über dem Gleisplateau an die angrenzenden Stadtteile erfolgt durch eine architektonische Lösung, indem sich die Überbauung bis auf die bestehenden Straßenniveaus fortsetzt. (Abb.46)

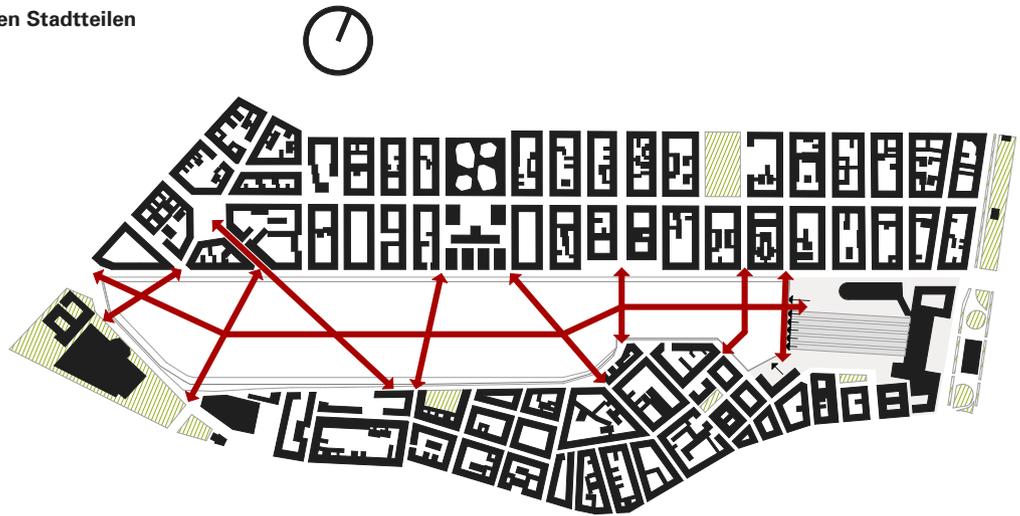


Abb.45 Neue Verbindungswege zwischen den beiden Teilen des 15. Bezirks

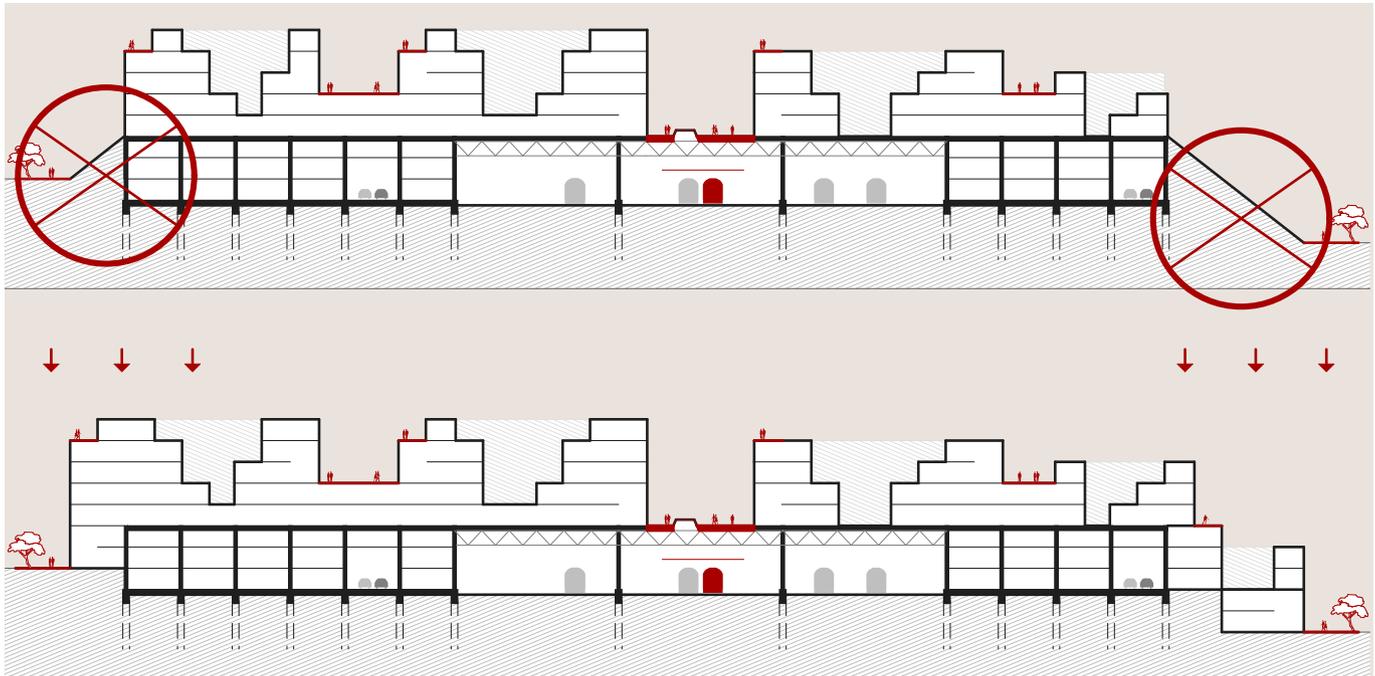


Abb.46 Konzeptschnitt: Anschluss der Überbauung an das Umgebungsgelände

### 4.1.2 Öffentliche Verbindungswege auf mehreren Ebenen

Um den Fußgängern die Möglichkeit zu geben den neu entstehenden Stadtteil nicht nur auf einer Ebene zu durchqueren, werden öffentliche Wege auf mehreren Ebenen geplant. Die Stadtbewohner bekommen somit die Gelegenheit die Stadt aus neuen Blickwinkeln wahrzunehmen und ihre Ziele auf kürzesten Wegen schnell zu erreichen.

Die Verbindungswege befinden sich immer auf jedem zweiten Geschoss. Dadurch entstehen im öffentlichen Raum bei den Kreuzungspunkten großzügige Durchgangslichtnen von mindestens sieben Metern.

Die Breite der Wege beträgt je nach Gebäudehöhe und dem notwendigen Belichtungswinkel von 45° nach OIB Richtlinie 3 für Aufenthaltsräume 4.50m, 9.00m, 13.50m und 18.00m.

#### Verbindungswege EBENE 0

Auf der Ebene 0 (Abb.47), Niveau der Überplattung, befindet sich neben den Nord-Süd orientierten Anbindungen an die Umgebung eine von Osten nach Westen verlaufende Straße, die sich großteils über den befahrenen Gleisen der Bahn befindet.

#### Verbindungswege EBENE 2

Auf der Ebene 2 (Abb.48), +7.00m, befinden sich ergänzende Verbindungswege, die ein rascheres Durchqueren des Stadtteils ermöglichen. Auf diesem Niveau wird auch die bestehende Schmelzbrücke, die für das Überqueren der Gleisanlage für Autos erhalten bleibt, für die Fußgänger überdeckt.

#### Verbindungswege EBENE 4

Auf der Ebene 4 (Abb.49), +14.00m, werden jene Bereiche des neuen Stadtteils miteinander verbunden, die fünfgeschossig geplant sind.

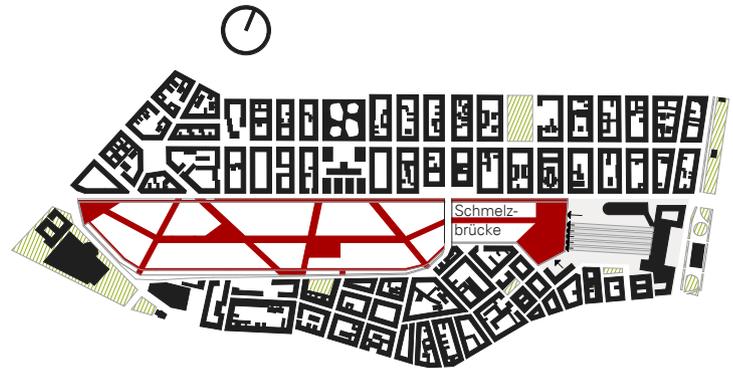


Abb.47 Verbindungswege EBENE 0

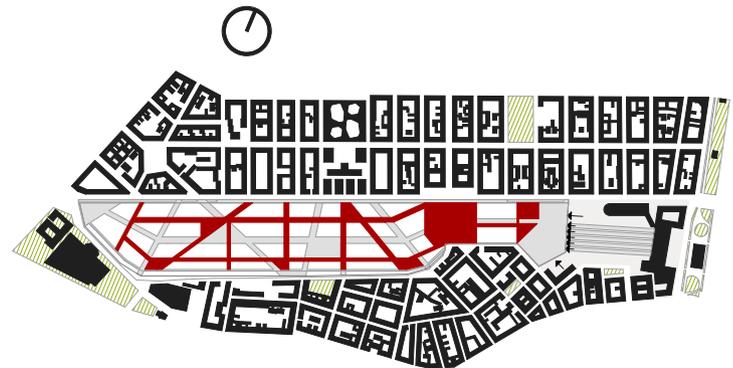


Abb.48 Verbindungswege EBENE 2

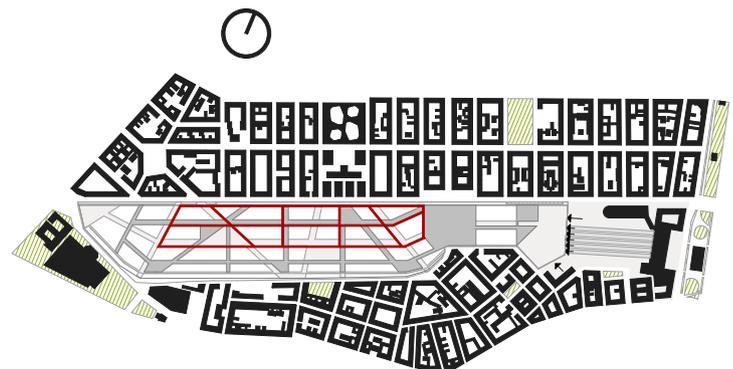


Abb.49 Verbindungswege EBENE 4

## 4.2 Programm der Bauplätze

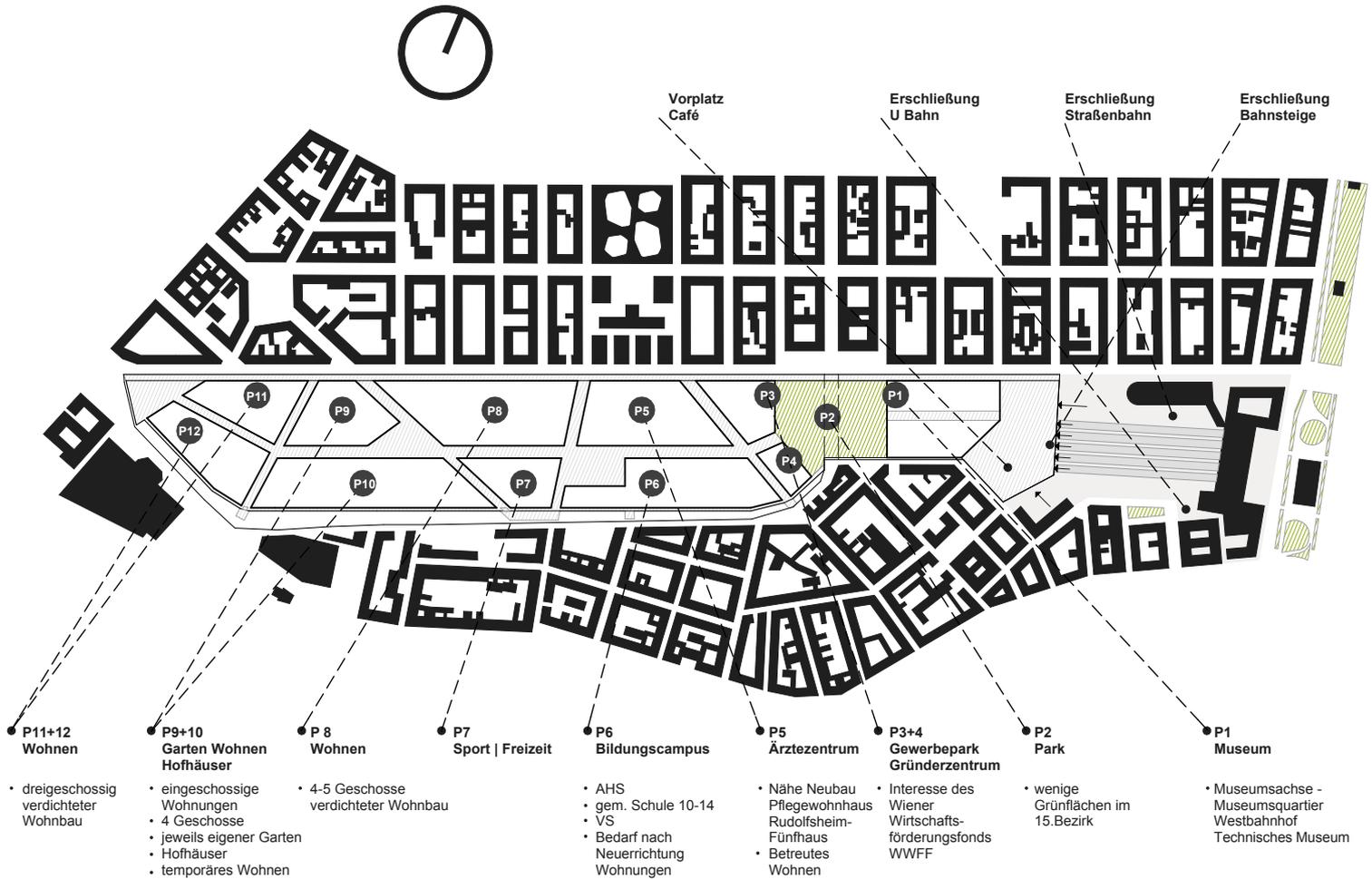


Abb.50 Übersicht Bauplätze

M 1:10.000

#### 4.2.1 P01 Museum

Auf einen großzügigen Vorplatz folgend, von dem aus auch die Bahnsteige von einer zweiten Seite erschlossen werden, entsteht ein neues Museum. Dieses befindet sich für die Besucher in einer Achse entlang der Mariahilferstraße mit dem Museumsquartier und dem Technischen Museum. (Abb.51)

#### 4.2.2 P02 Park

Aufgrund des Mangels an Grünraum im 15. Bezirk befindet sich auf dem Planungsgebiet P02 ein Park. Dieser ist auf der Erschließungsebene 2 (+7.00m) situiert und ermöglicht somit das autofreie Überqueren der bestehenden Schmelzbrücke. Weiters kann dadurch auch ein Erdkoffer für Bäume vorgesehen werden. (Abb.52)

#### 4.2.3 P03 | P04 Gewerbehof + Gründerzentrum

Auf den Planungsgebieten P03+04 entsteht ein Gewerbehof und Gründerzentrum für den Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF). Dieser hat nach Angaben des Auslobungstextes für den Wettbewerb Wien West Interesse dafür am Standort Westbahnhof. [ÖBB 2006:43]

#### 4.2.4 P05 Ärzte Zentrum | Betreutes Wohnen

Im Nahebereich (Abb.53) zu dem neu gebauten Pflegewohnhaus Rudolfsheim-Fünfhaus am Grundstück des ehemaligen Kaiserin Elisabeth Spitals entsteht Betreutes Wohnen inklusive einem Ärztezentrum.

#### 4.2.5 P06 Bildungscampus

Für die neu geplanten Wohnungen soll ein 'Wiener Campus Plus' zusammen mit einer Höherbildenden Schule für Kinder über 14 Jahren entstehen. Bei diesem Modell werden Kindergarten-, Schul- und Freizeitpädagogik an einem Standort zusammengefasst. [Stadt Wien 2014]

#### 4.2.6 P07 Sport und Freizeit

Auf dem Planungsgebiet P07 entsteht für die Bewohner und für den Bildungscampus ein Zentrum für Sport und Freizeit.

#### 4.2.7 P08 - P12 Verdichteter Wohnbau | Arbeit | Freizeit

Auf den Planungsgebieten P08-P12 wird neuer Wohnraum im innerstädtischen Bereich geschaffen. Wie im Wiener Stadtentwicklungsplan STEP 2025 nachzulesen ist, soll bis 2025 Platz für bis zu 120.000 Wohnungen entstehen. [STEP 2014:35]

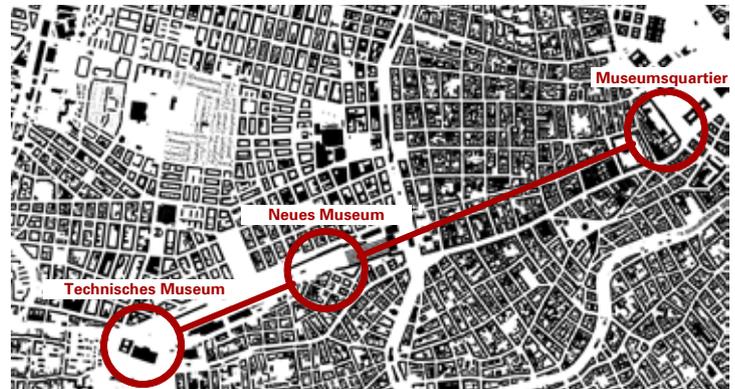


Abb.51 Museumsachse - Museumsquartier - Westbahnhof - Technisches Museum

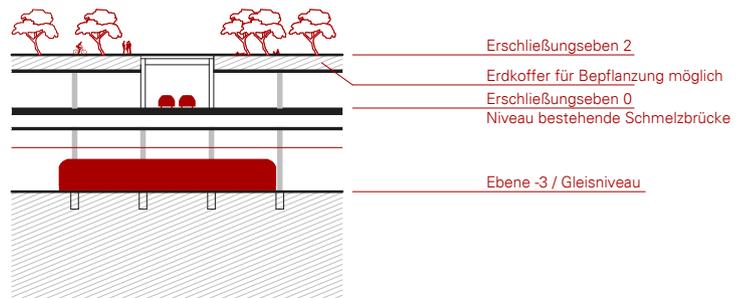


Abb.52 Neuer Park über Schmelzbrücke

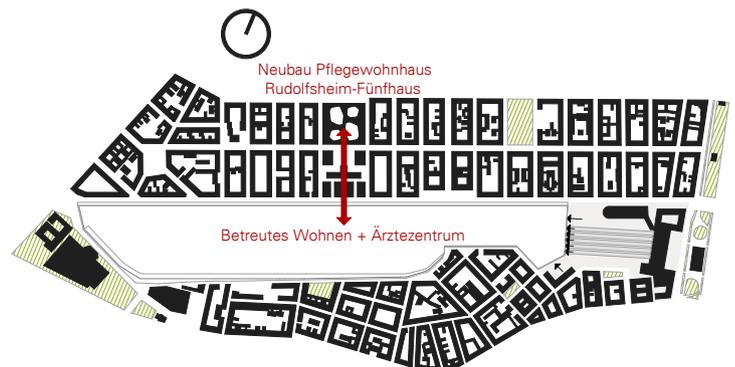


Abb.53 Betreutes Wohnen + Ärztezentrum in Nähe zum neuen Pflegewohnhaus

### 4.2.8 Wege + Plätze

- Öffentliche Wege und Plätze EBENE 0
- ▨ Öffentliche Wege und Plätze EBENE 2
- ▨ Öffentliche Wege EBENE 4

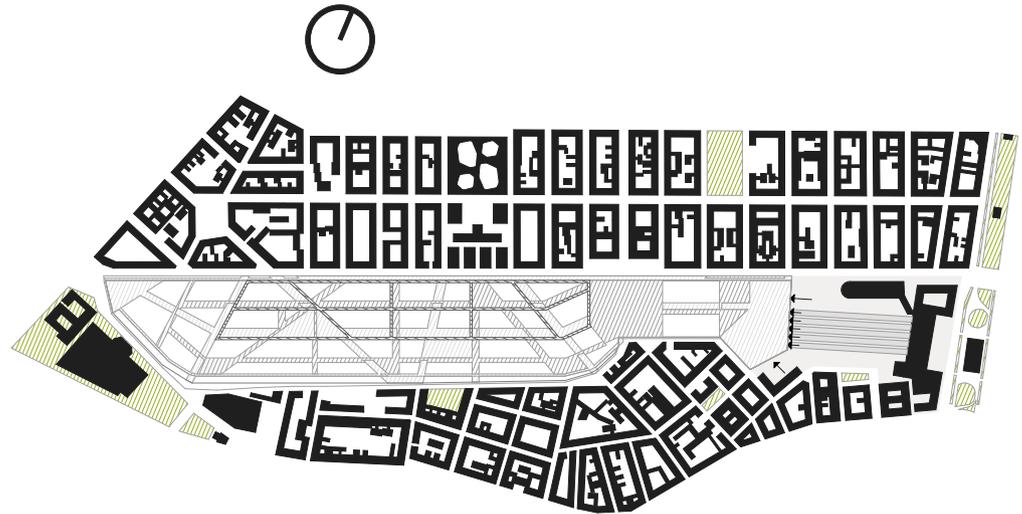


Abb.54 Öffentliche Wege auf den unterschiedlichen Stadterschließungsebenen

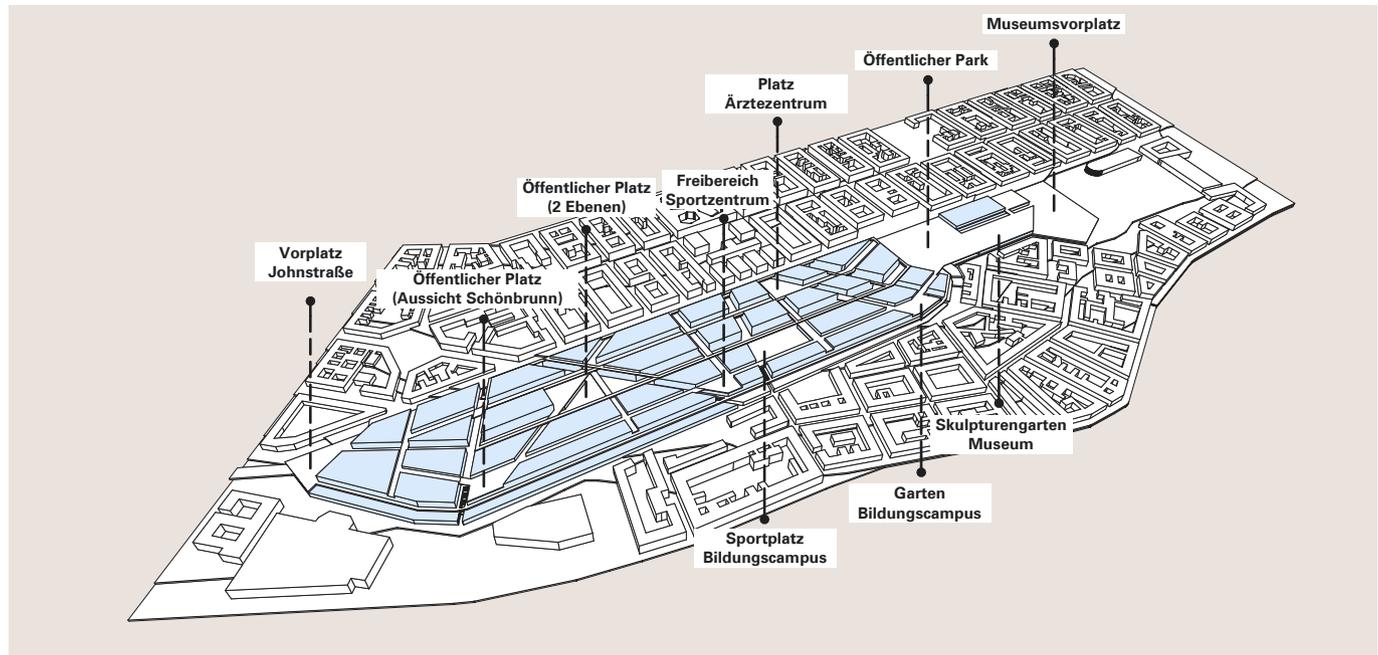


Abb.55 Plätze und Freiräume auf dem Planungsgebiet

## 4.3 Erschließung des Planungsgebietes

### 4.3.1 Öffentlicher Verkehr

Aktuell befinden sich entlang der nördlich der Gleisanlage gelegenen Felberstraße und der südlich gelegenen Avediktstraße keine öffentlichen Verkehrsmittel. Zur besseren Erreichbarkeit werden zwei neue Straßenbahnlinien, die sich auf dem Gleisniveau befinden, geplant. Dadurch können Bewohner und Besucher schnell vom Westbahnhof, wo sich die U-Bahnlinien U3 und U6 befinden, zum Planungsgebiet bewegen.

Die erste Straßenbahnlinie wird zur Gänze unter der Überbauung geführt und nach Westen hin auf das unter Gleisniveau liegende Straßenniveau der Johnstraße geführt.

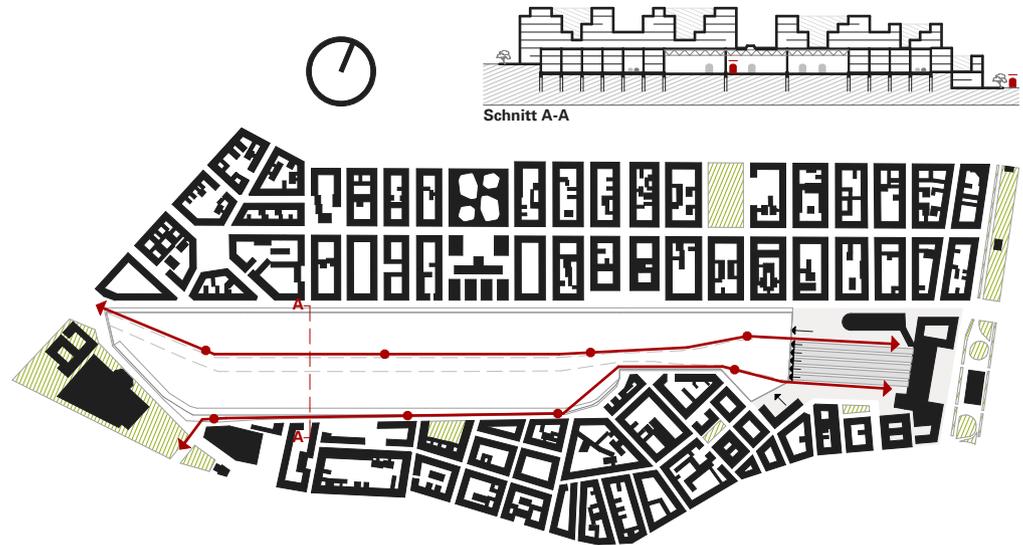


Abb.56 Zwei neue Straßenbahnlinien auf Gleisniveau, -10.5m

### 4.3.2 Individualverkehr

Zur Erschließung für den Autoverkehr wird einerseits die bestehende Verbindung bei der Schmelzbrücke aufrecht erhalten und verbreitert und andererseits zwei neue Straßen für die Bewohner und zur Lieferung hergestellt. Diese befinden sich nördlich und südlich der Gleisanlage auf Gleisniveau. Hin zur Zu- und Ausfahrt westlich bei der Johnstraße werden die Straßen auf das unter der Bahn liegende Straßenniveau geführt.

Die neuen Straßen führen direkt zu den Stiegenhäuser, welche die darüberliegenden Wohnungen und Gewerbebezonen erschließen. Somit ist trotz der autofreien Überbauung eine rasche Zulieferung möglich.

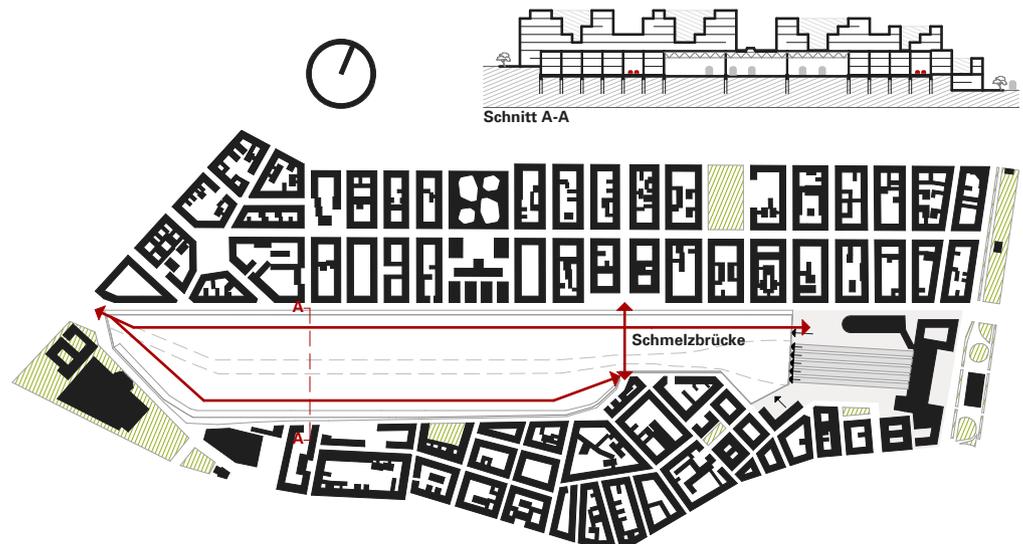
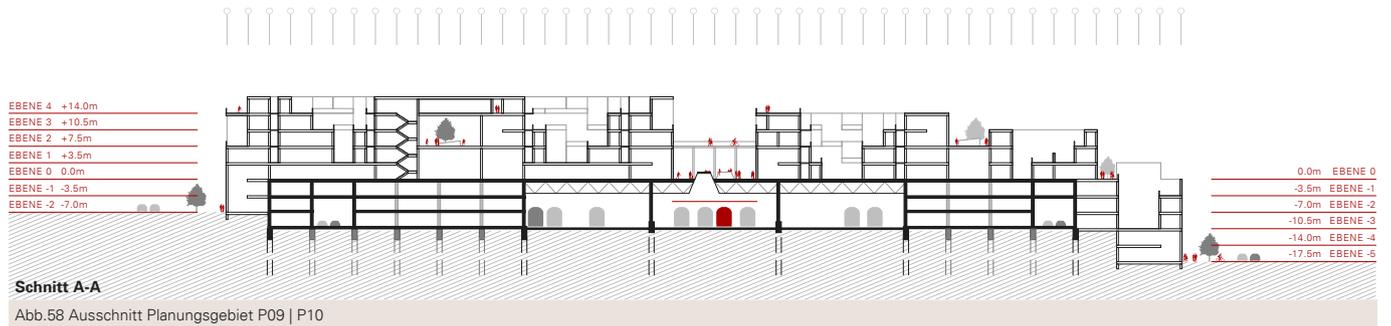
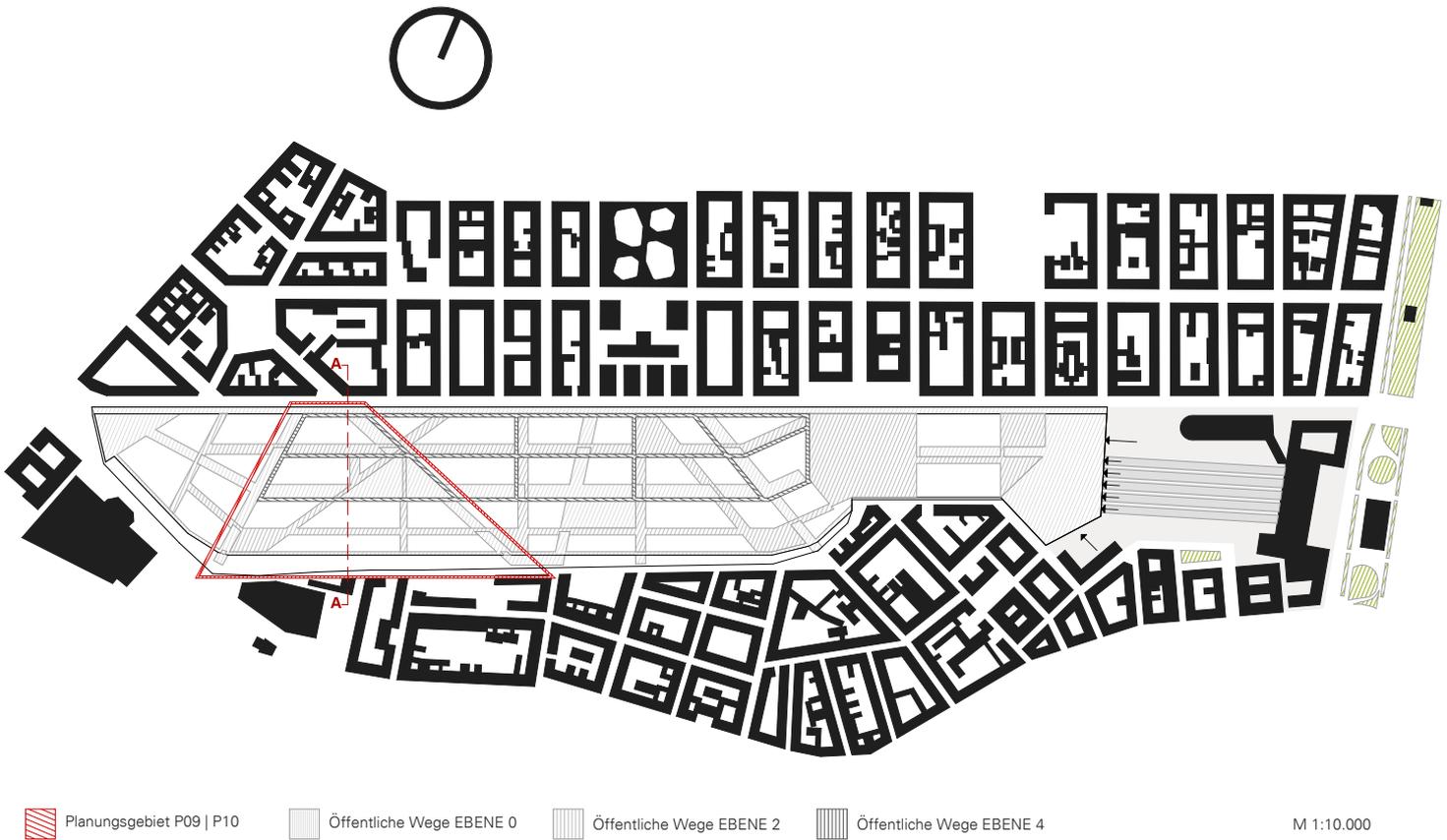


Abb.57 Zwei neue Straßen zur Zufahrt und Anlieferung auf Gleisniveau, -10.5m

## 4.4 Planungsgebiet P09 | P10

### 4.4.1 Übersicht



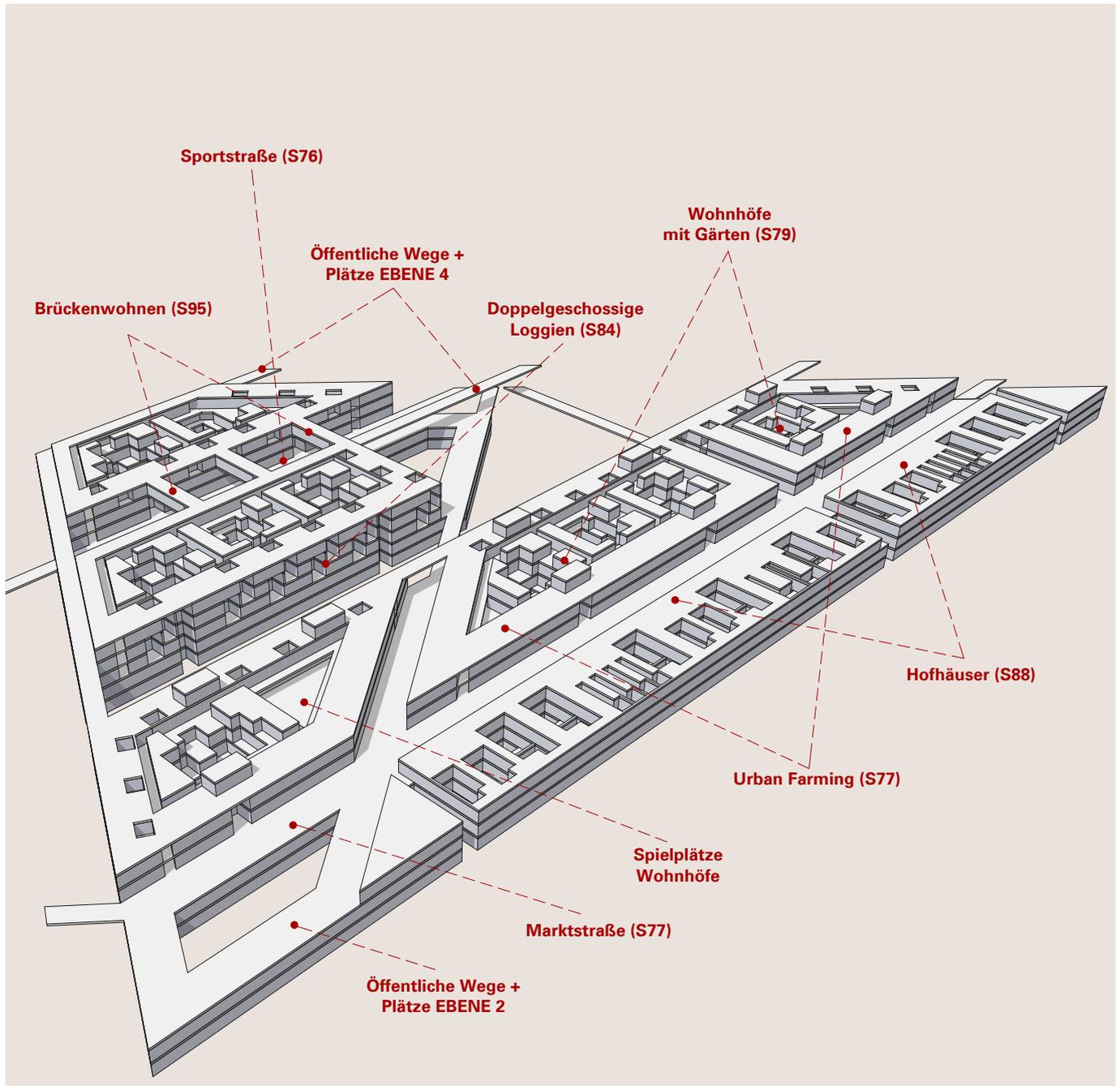


Abb.59 Perspektive Planungsgebiet

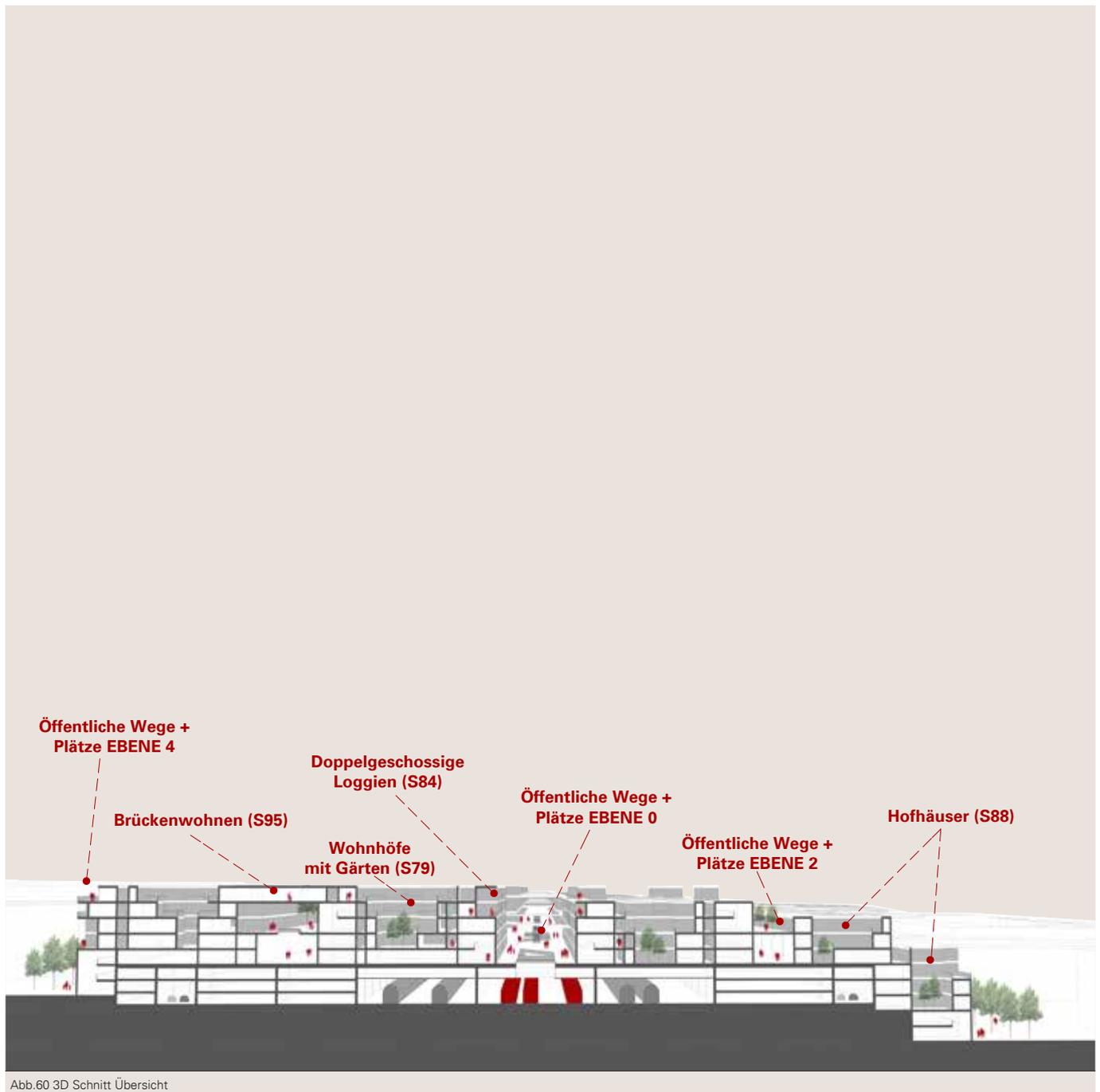


Abb.60 3D Schnitt Übersicht

### 4.4.2 Grundrisse

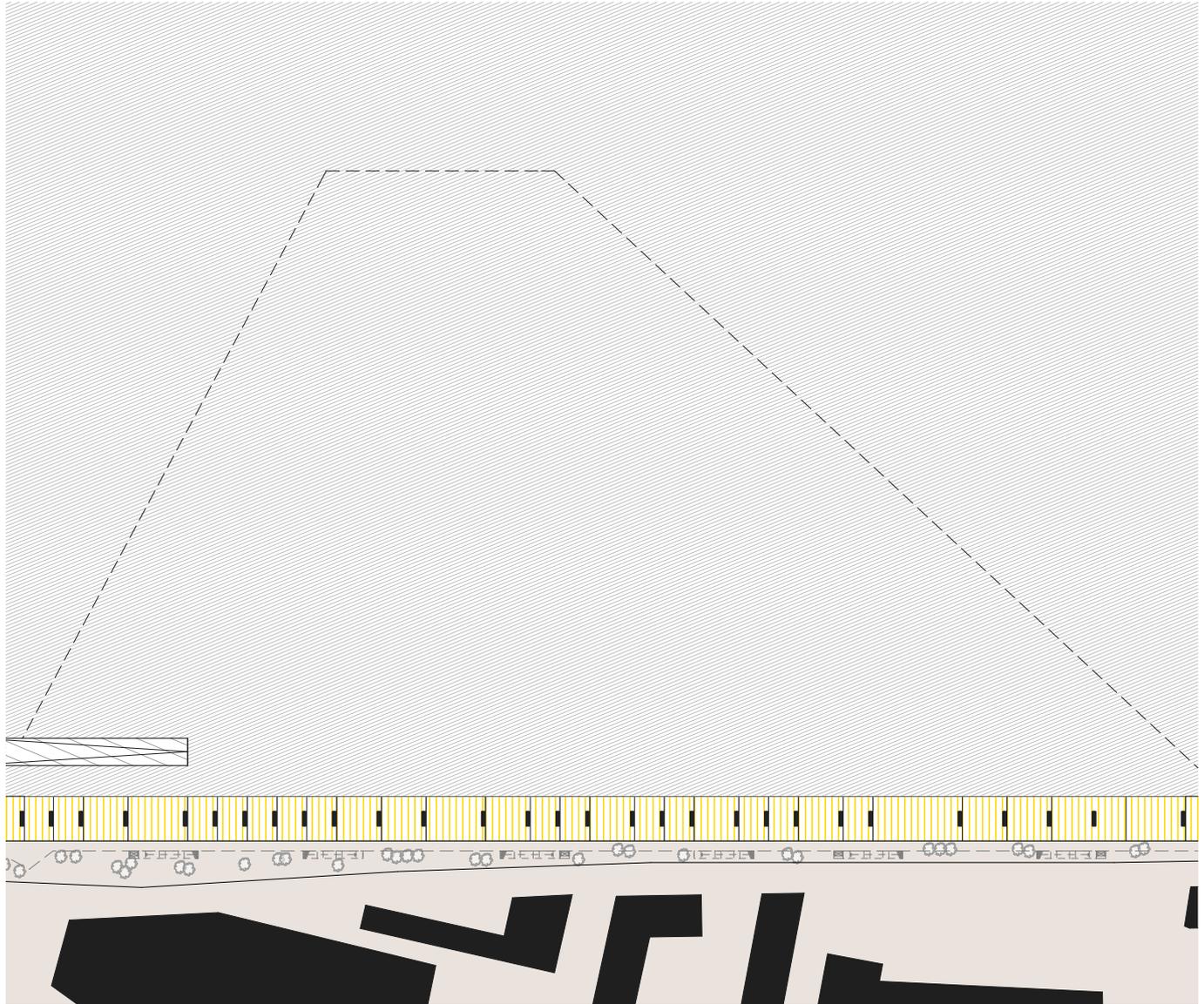


Abb.61 Ebene -5 | -17.5m

M 1:2.000

▨ Halböffentliche Nutzungen (S73)

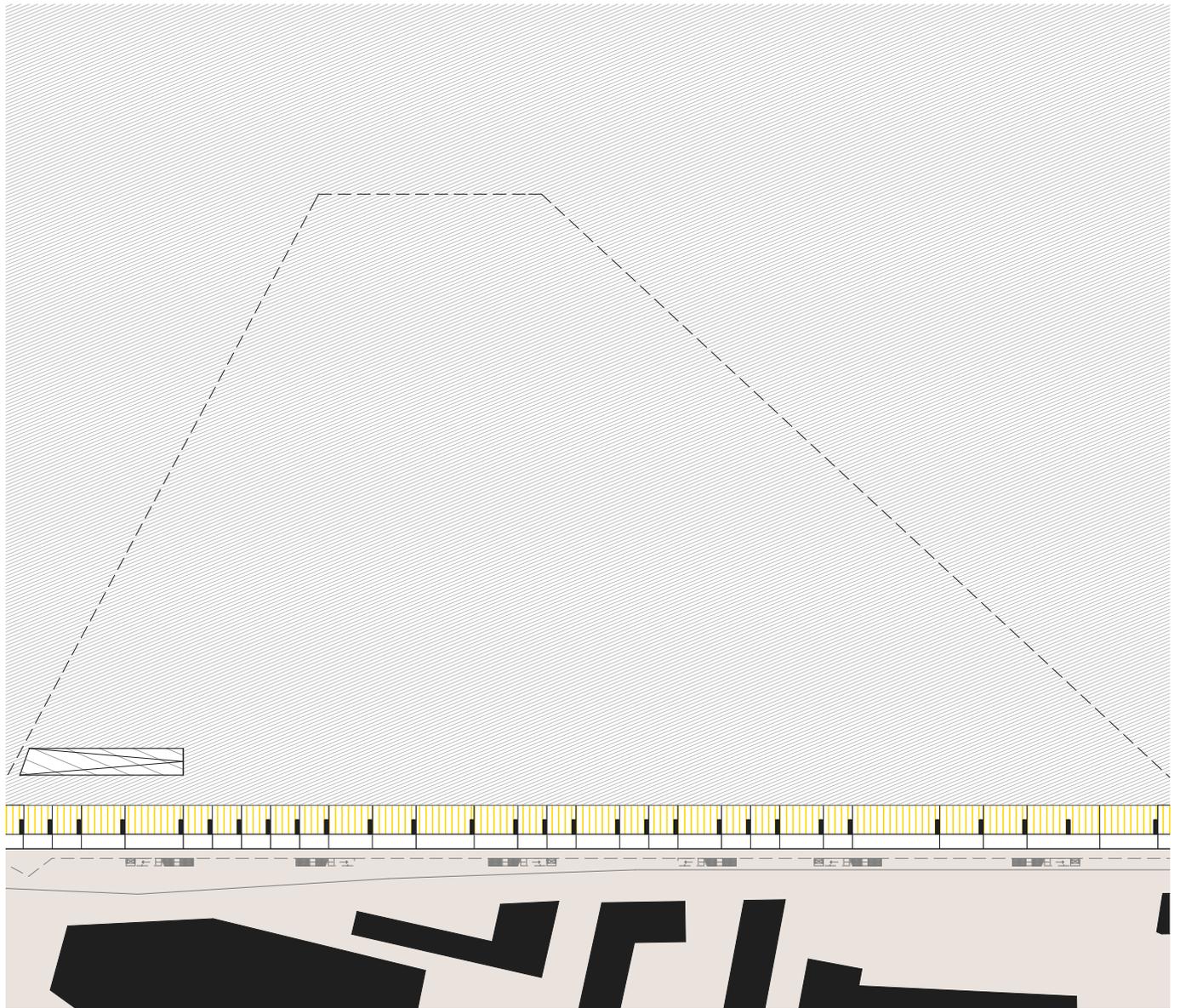


Abb.62 Ebene -4 | -14.0m

M 1:2.000

▨ Halböffentliche Nutzungen (S73)

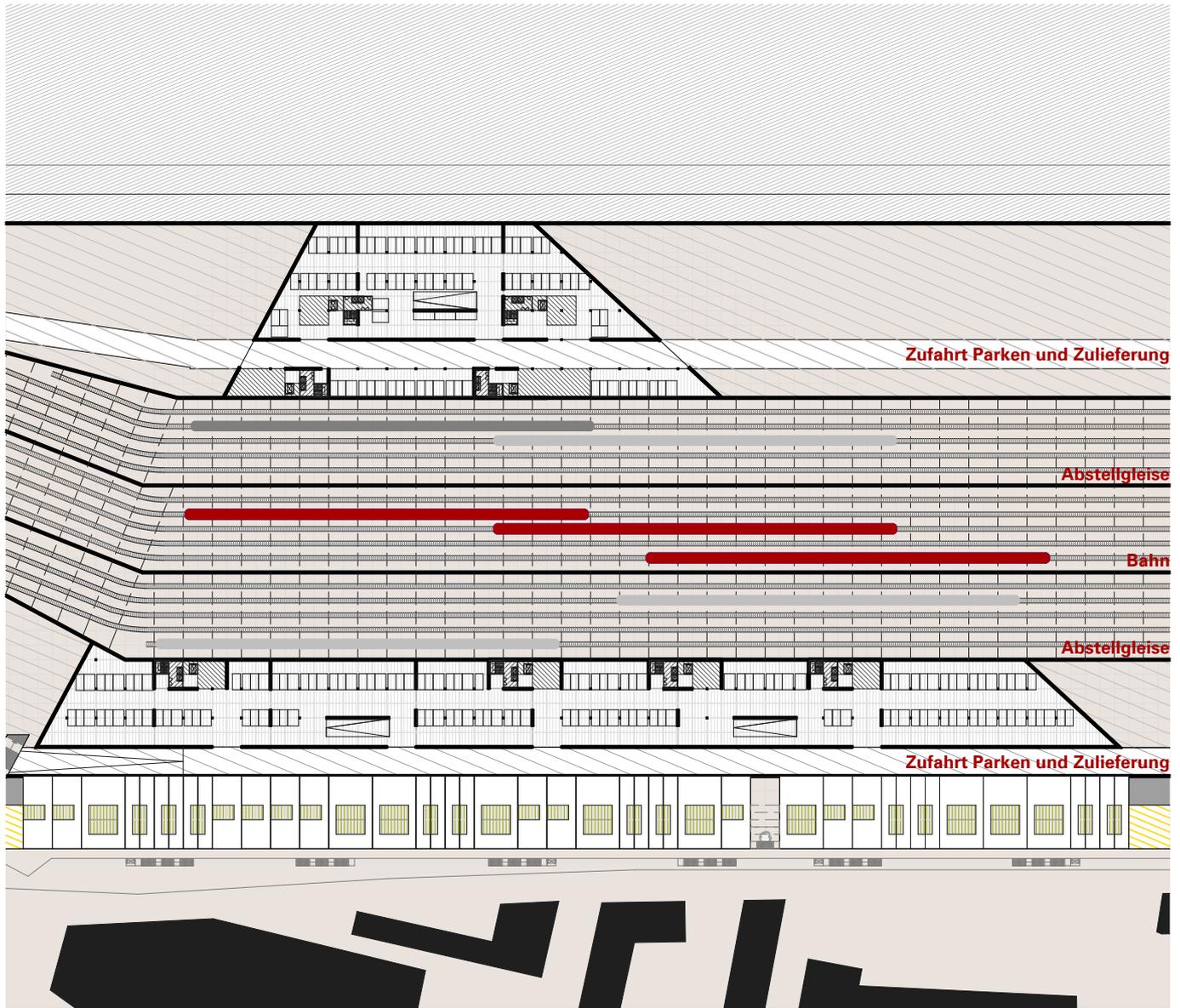


Abb.63 Ebene -3 | -10.5m

M 1:2.000

- |   |  |   |
|---|--|---|
|  Wohnen (S78)      |  Parken   Zulieferung   |  Bahn              |
|  Wohnhöfe   Loggia |  Vertikale Erschließung |  Individualverkehr |

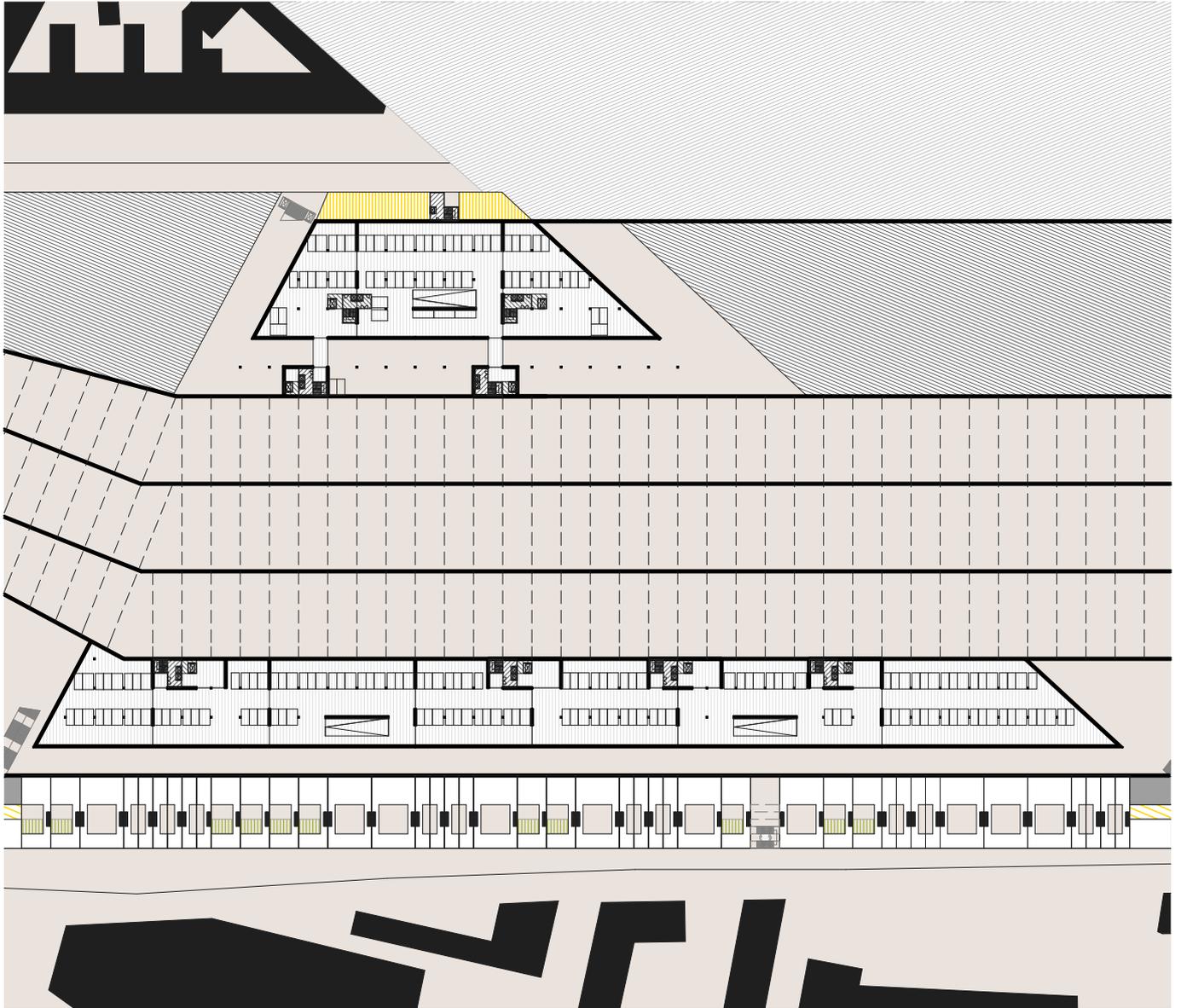


Abb.64 Ebene -2 | -7.0m

M 1:2.000

□ Wohnen (S78)

▨ Halböffentliche Nutzungen (S73)

■ Lagerfläche

▨ Wohnhöfe | Loggia

▨ Vertikale Erschließung

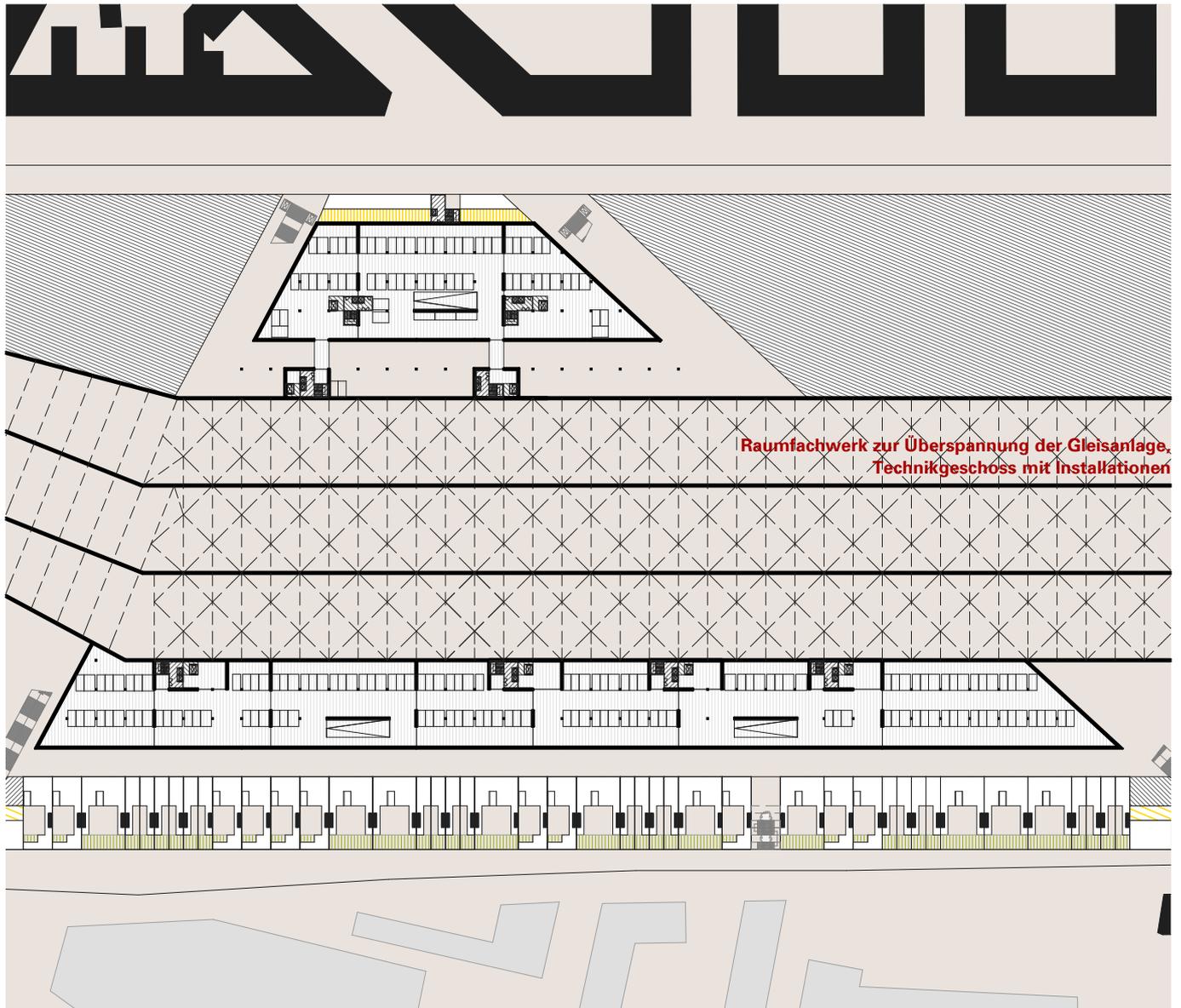


Abb.65 Ebene -1 | -3.5m

M 1:2.000

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: white;"></span> Wohnen (S78)           | <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: yellow;"></span> Halböffentliche Nutzungen (S73)            | <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: gray;"></span> Lagerfläche |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: lightgreen;"></span> Wohnhöfe   Loggia | <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: gray; border-style: dashed;"></span> Vertikale Erschließung |  |

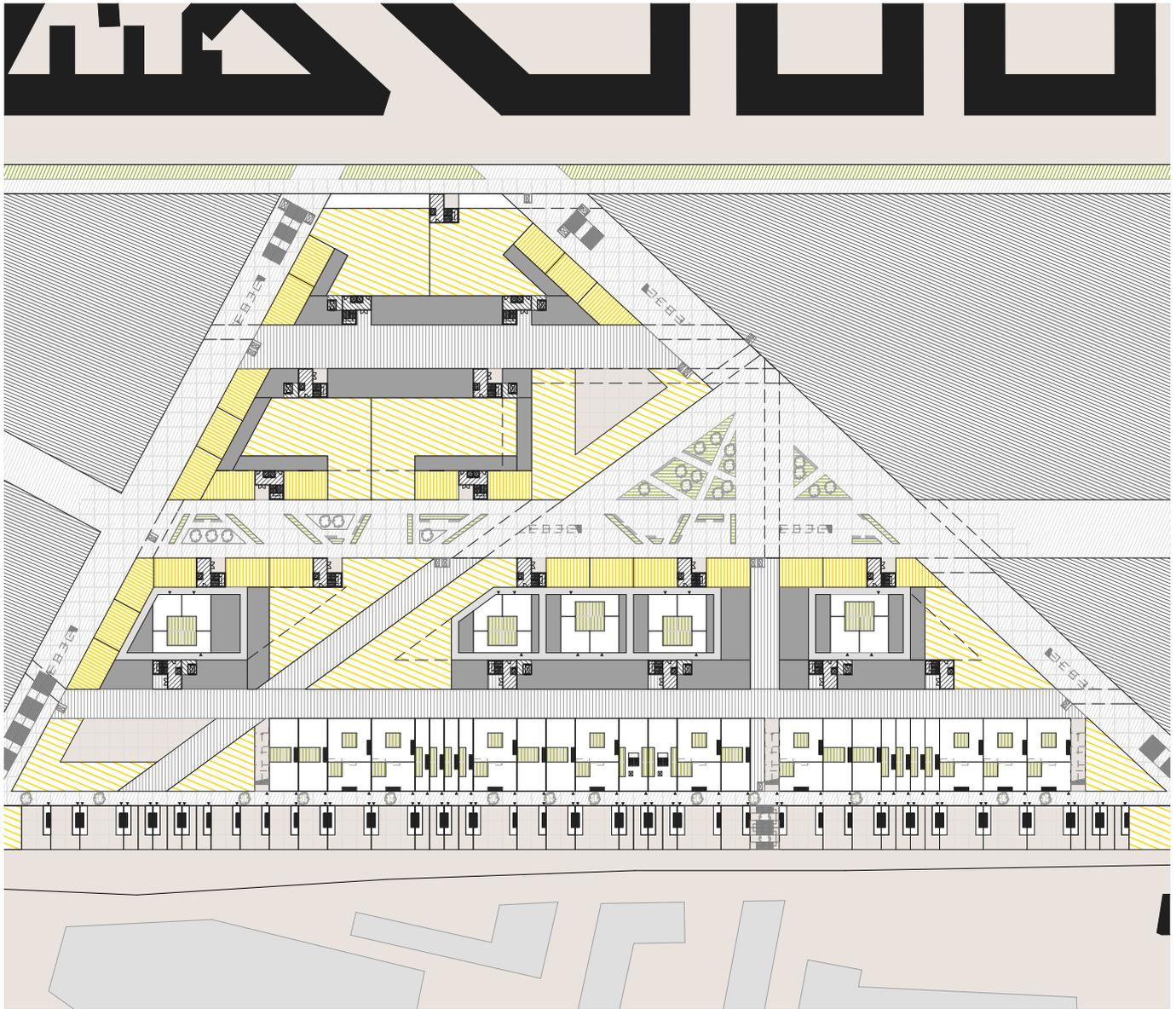


Abb.66 Ebene 0 | ±0.0m

M 1:2.000

- |                   |                                 |             |  |
|-------------------|---------------------------------|-------------|--|
| Wohnen (S78)      | Halböffentliche Nutzungen (S73) | Gewerbe     | Sportstraße, Markt                                   |
| Wohnhöfe   Loggia | Vertikale Erschließung          | Lagerfläche | Zonierungselemente mit Blickbeziehung zur Bahn (S59) |

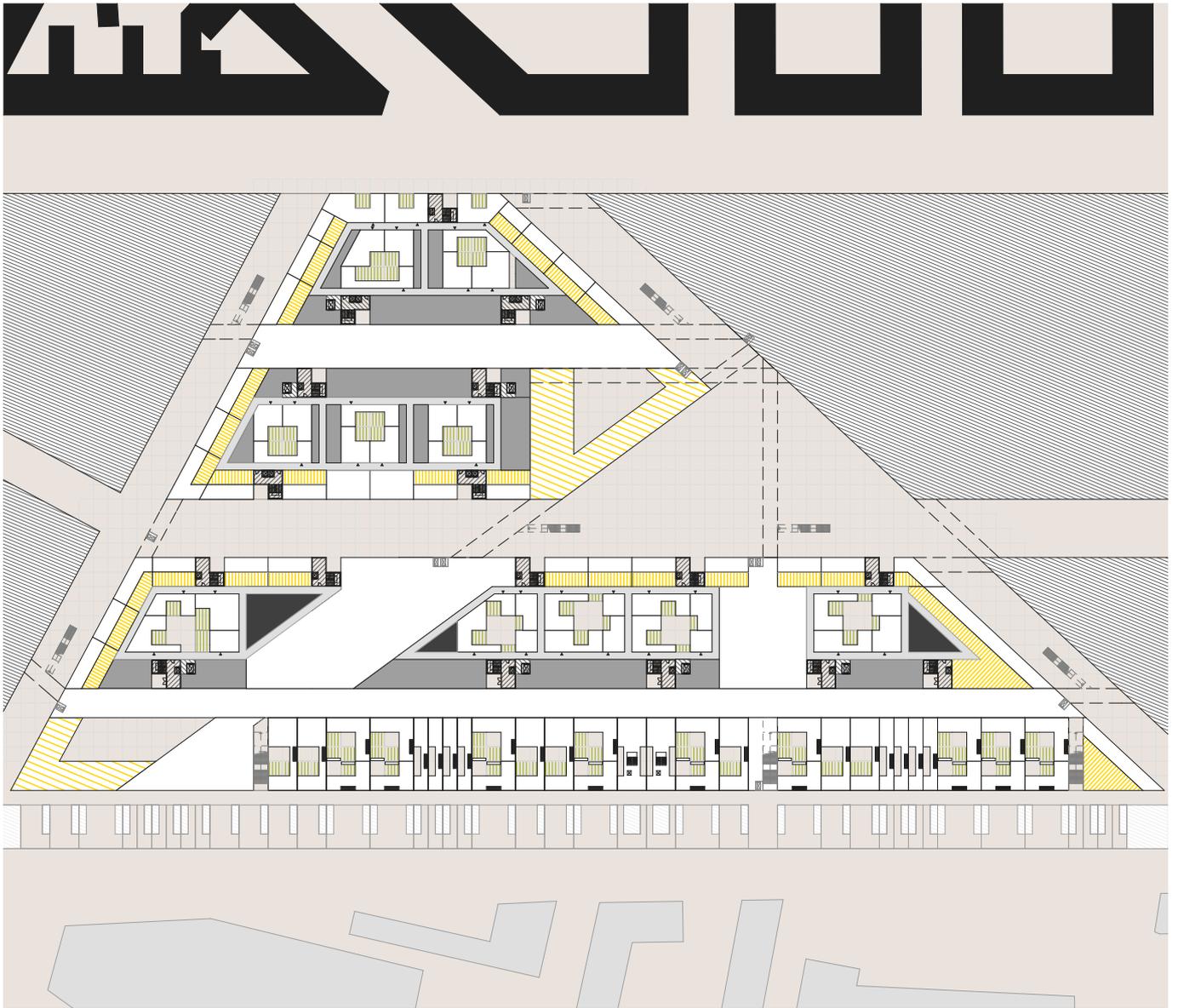


Abb.67 Ebene 1 | +3.5m

M 1:2.000

- |                   |                                 |             |
|-------------------|---------------------------------|-------------|
| Wohnen (S78)      | Halböffentliche Nutzungen (S73) | Gewerbe     |
| Wohnhöfe   Loggia | Vertikale Erschließung          | Lagerfläche |

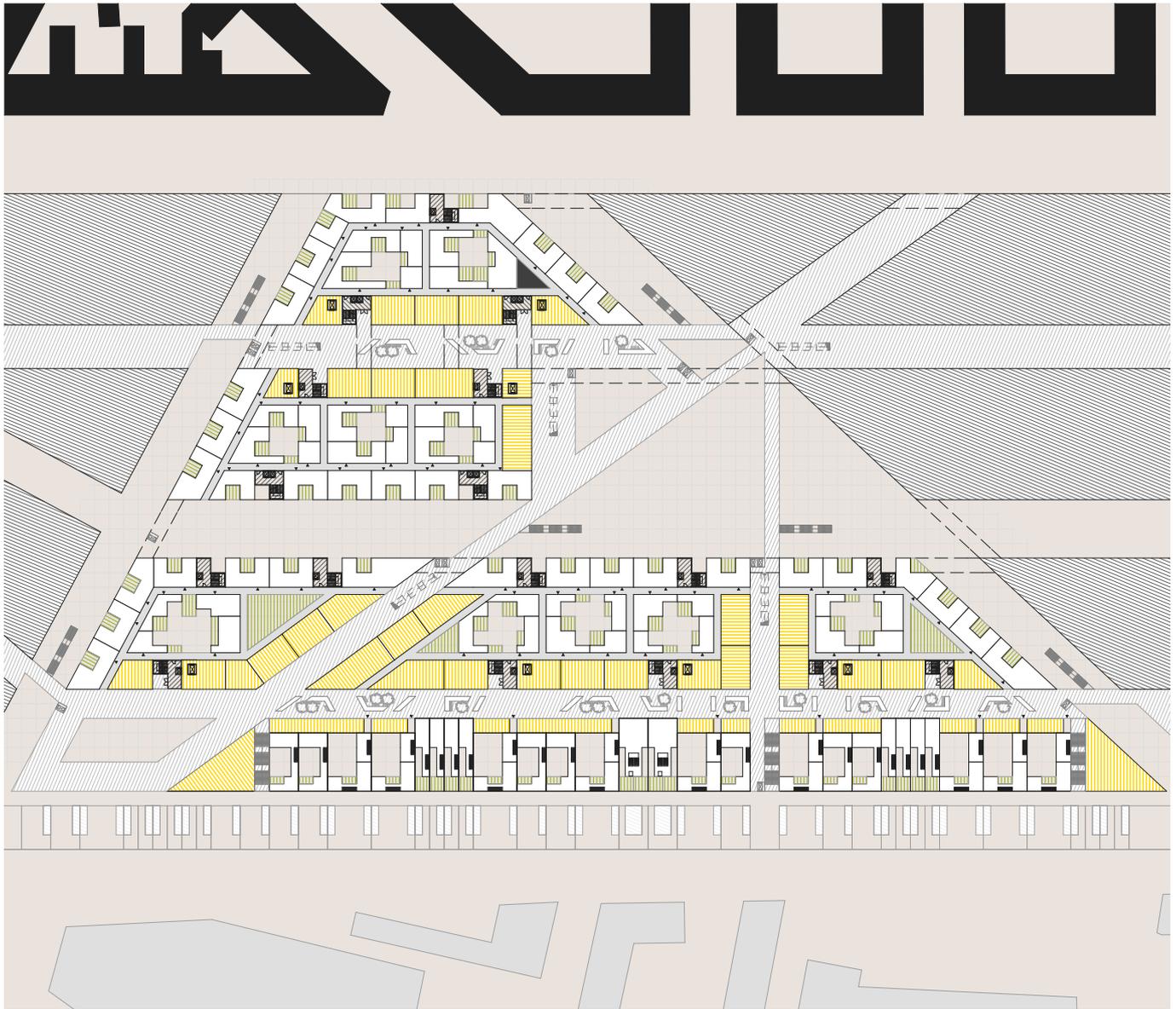


Abb.68 Ebene 2 | +7.0m

M 1:2.000

- |                                |                                 |   |
|--------------------------------|---------------------------------|---|
| Wohnen (S78)                   | Halböffentliche Nutzungen (S73) | Erde für Bepflanzung  |
| Wohnhöfe   Loggia   Spielplatz | Vertikale Erschließung          | Zonierungselemente zur Belichtung der Markt- und Sporthalle |

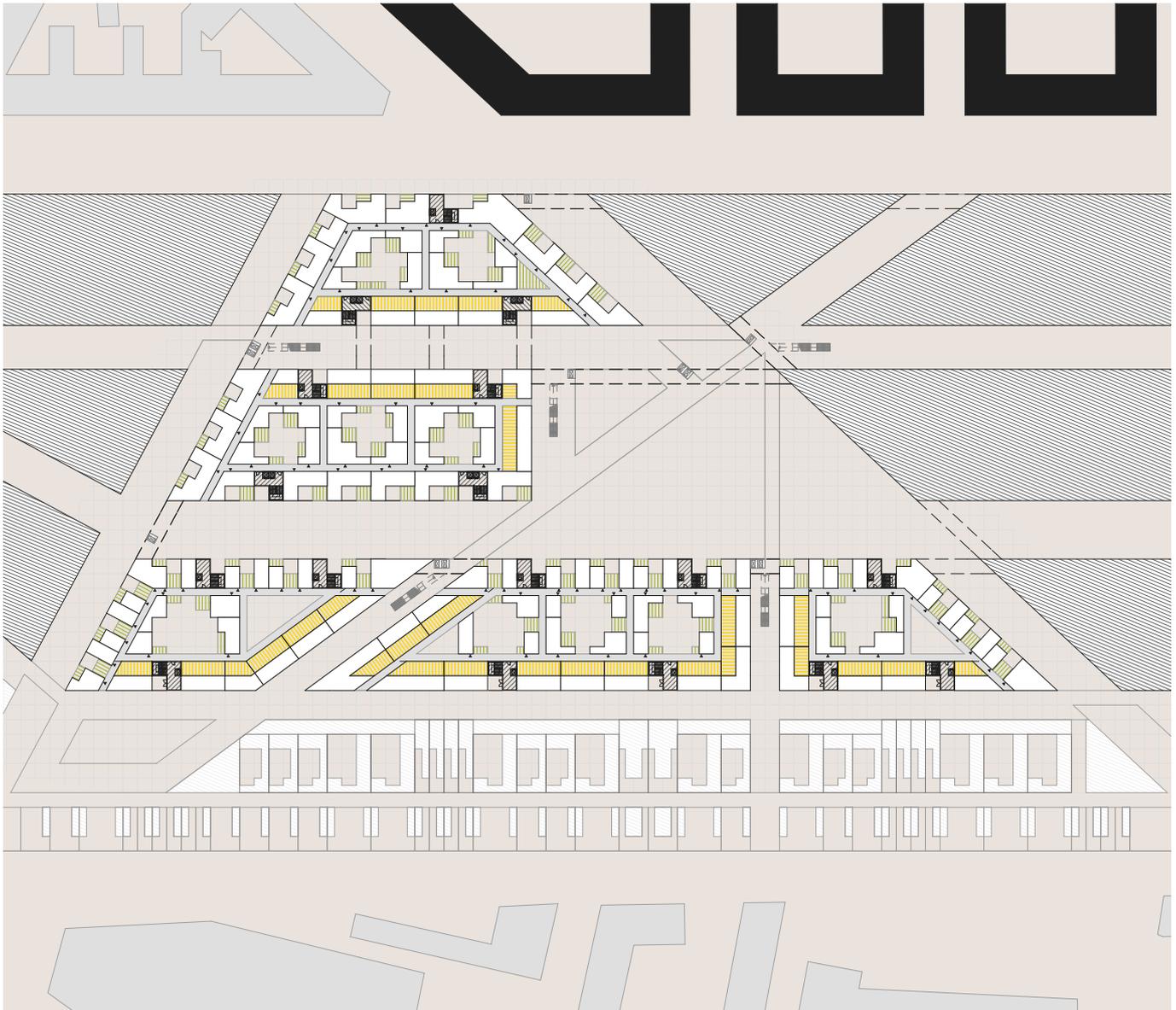


Abb.69 Ebene 3 | +10.5m

M 1:2.000

- Wohnen (S78)
- Wohnhöfe | Loggia
- ▨ Halböffentliche Nutzungen (S73)
- ▨ Vertikale Erschließung

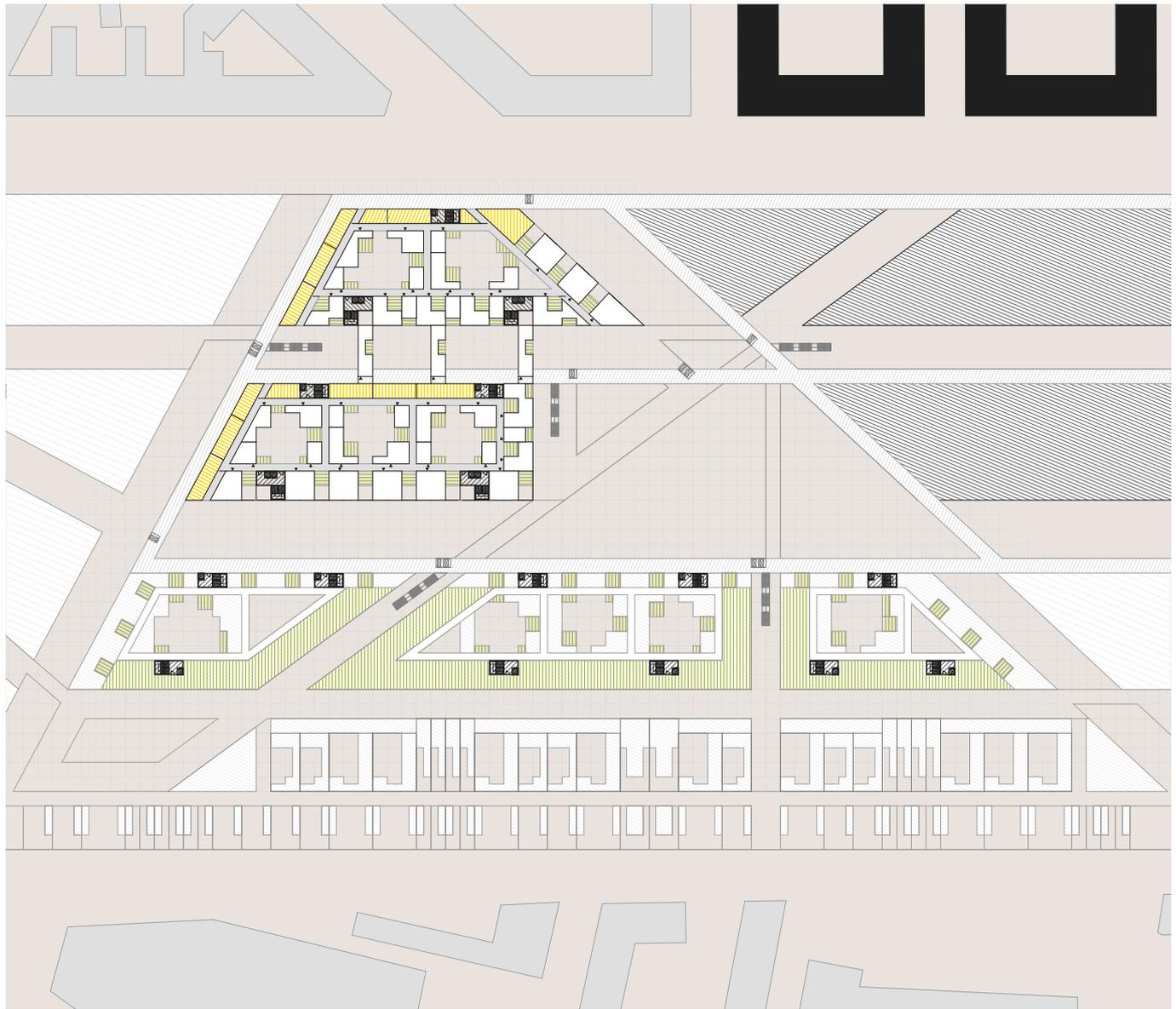


Abb.70 Ebene 4 | +14.0m

M 1:2.000

- |   |   |
|---|---|
|  Wohnen (S78)                      |  Halböffentliche Nutzungen (S73) |
|  Wohnhöfe   Loggia   Urban Farming |  Vertikale Erschließung          |

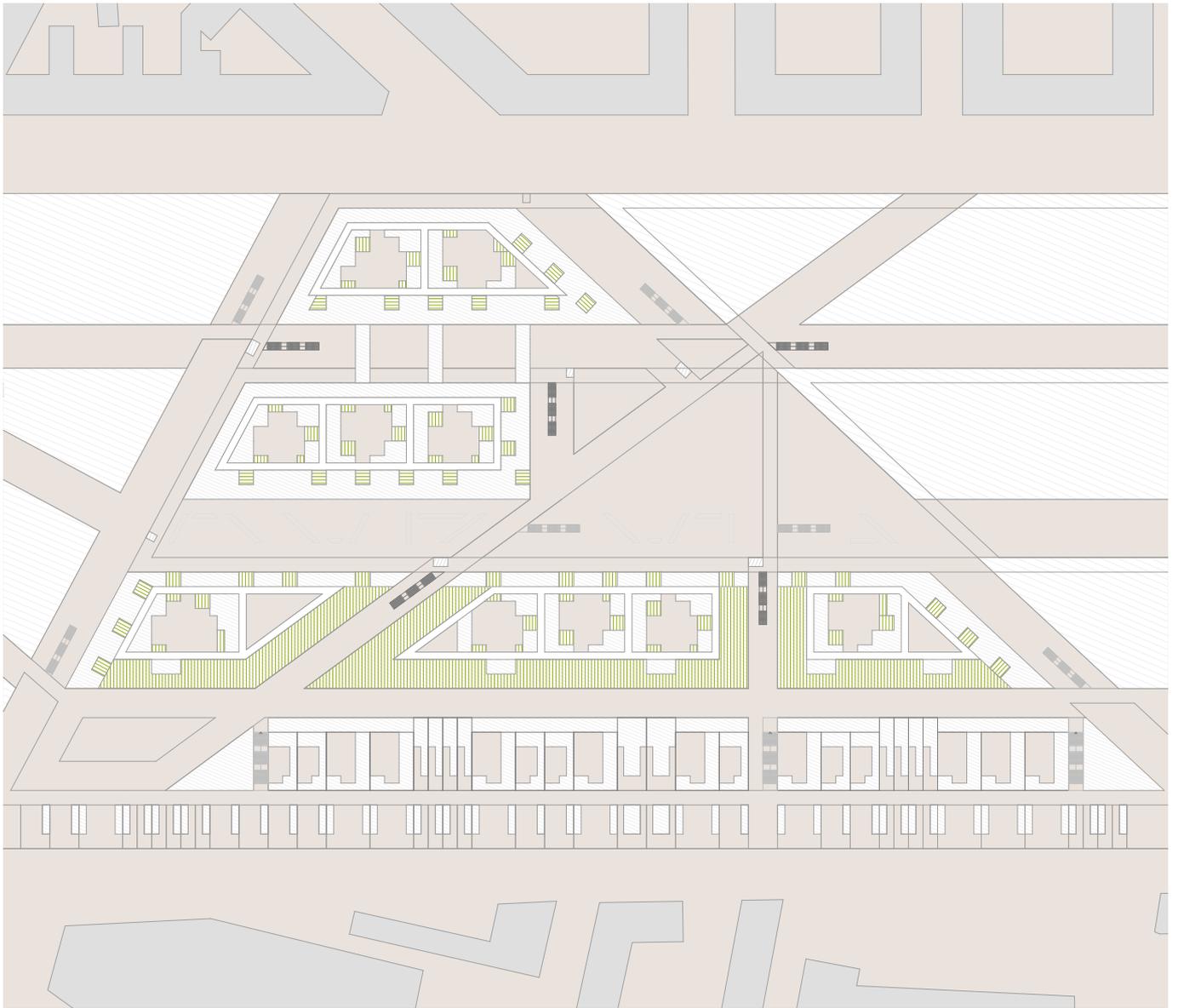


Abb.71 Draufsicht | +17.5m

M 1:2.000

Urban Farming

### 4.4.3 Schnitte und Ansichten

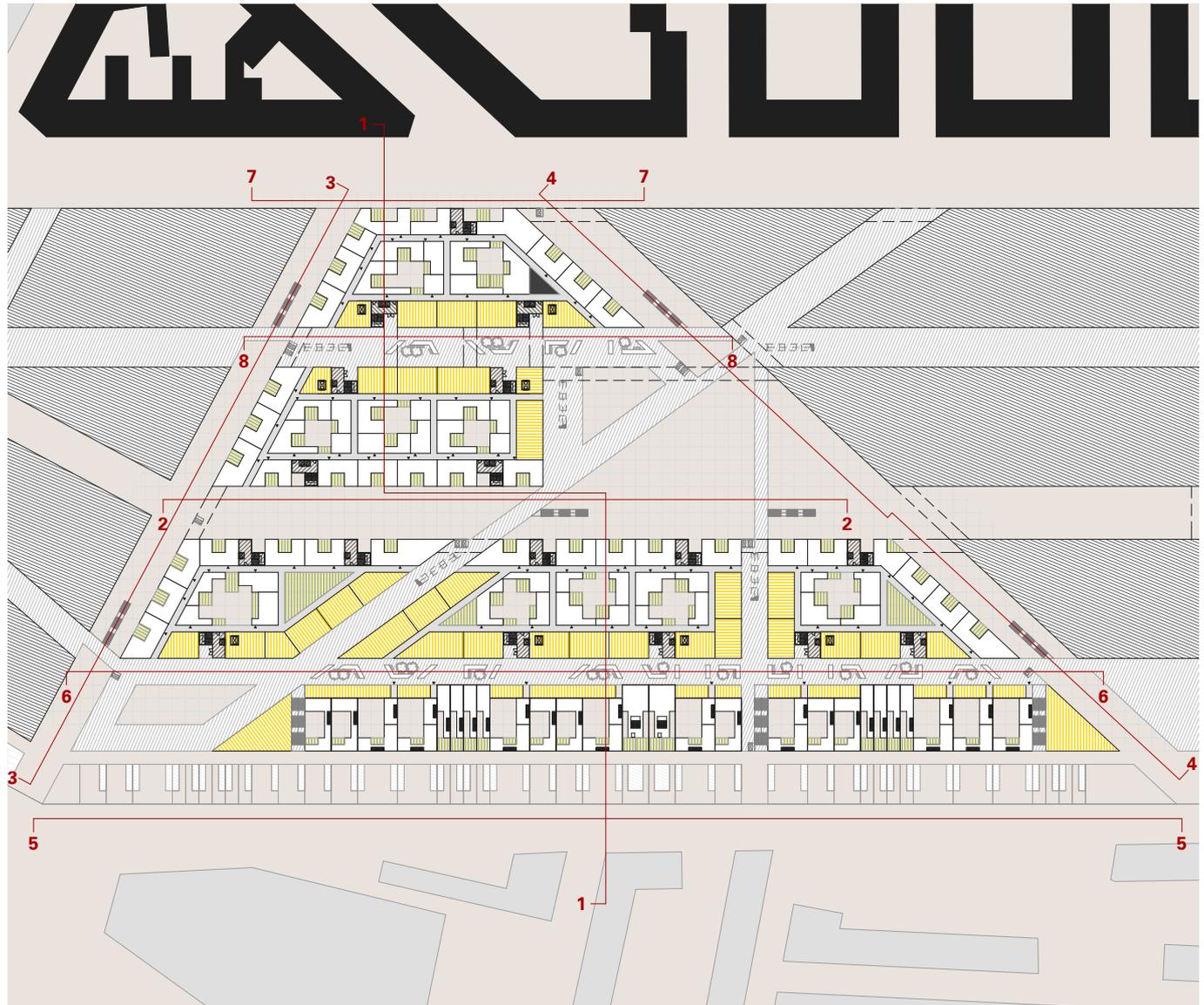


Abb.72 Übersicht Ansichten, Schnitte, Schnittansichten

Schnitt 1-1	S51	Ansicht 5-5	S54-55
Schnittansicht 2-2	S51	Schnittansicht 6-6	S54-55
Schnittansicht 3-3	S52-53	Ansicht 7-7	S56
Schnittansicht 4-4	S52-53	Schnittansicht 8-8	S56

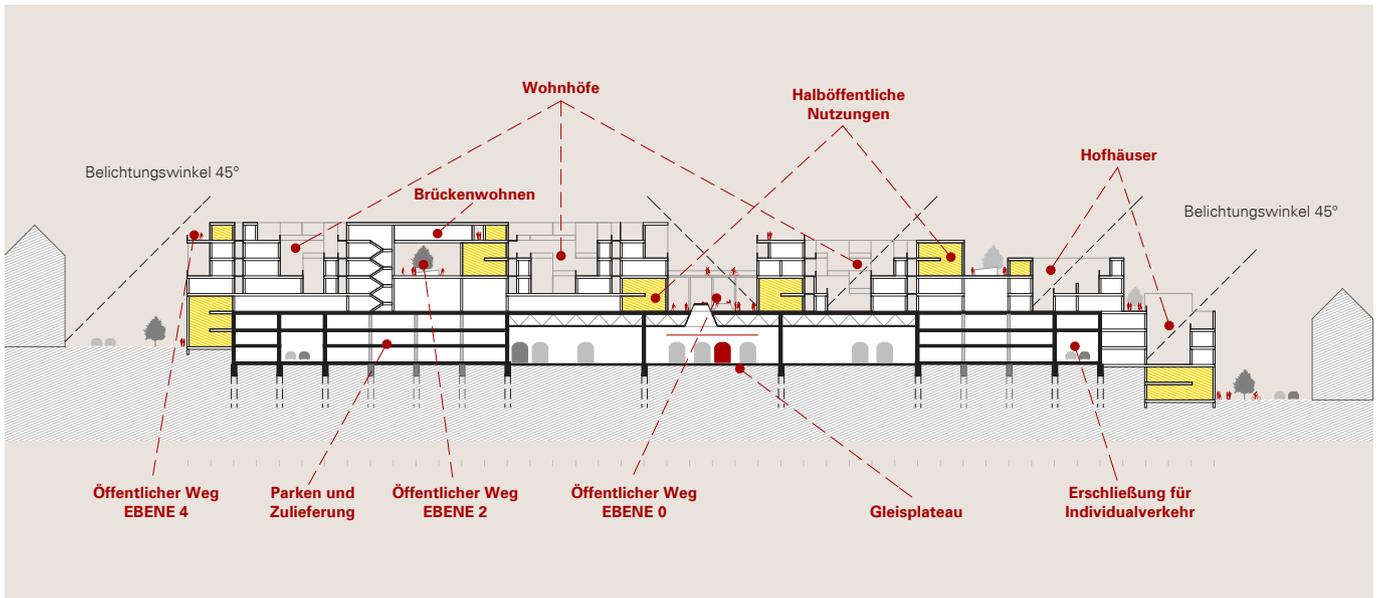


Abb.73 Schnitt 1-1 (Übersicht S50)

M 1:1.500

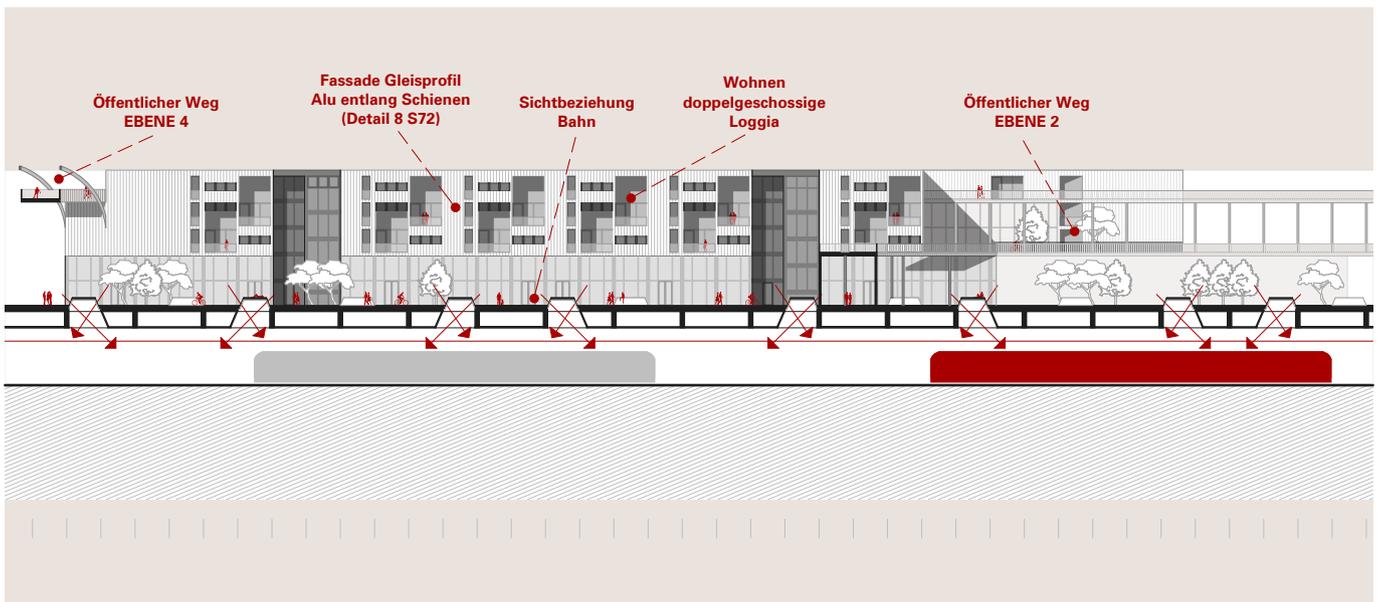


Abb.74 Schnittansicht 2-2 (Übersicht S50)

M 1:1.000

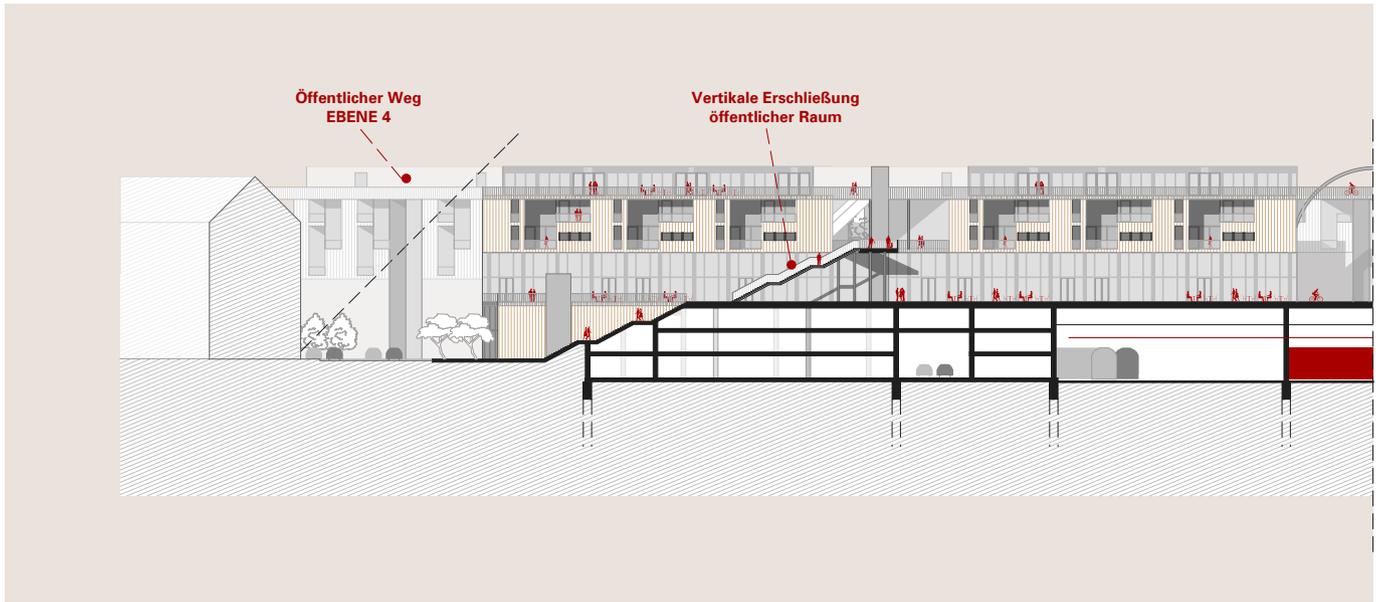


Abb.75 Schnittansicht 3-3 (Übersicht S50)

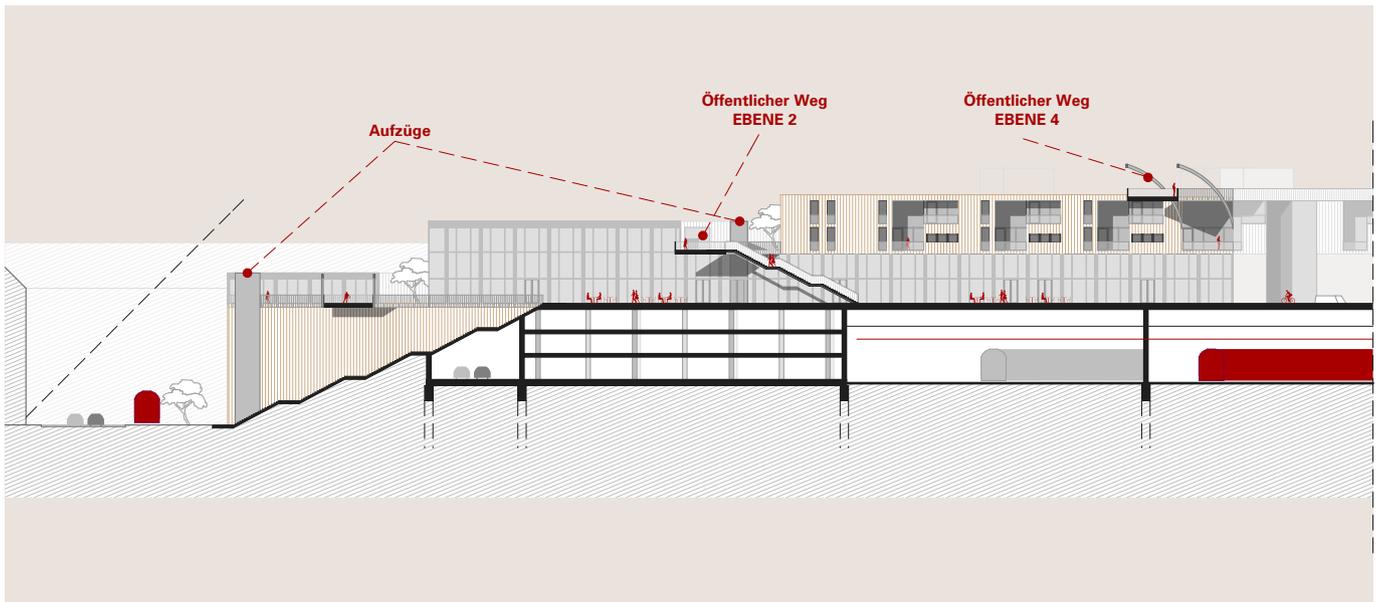
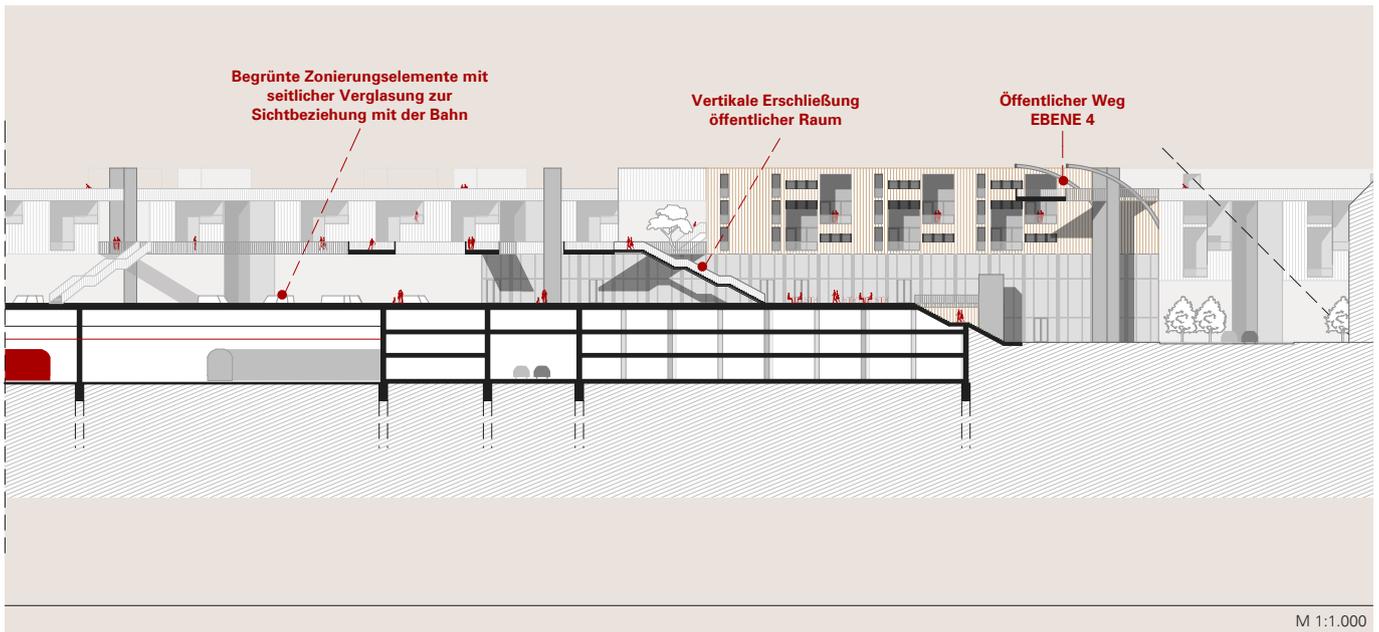
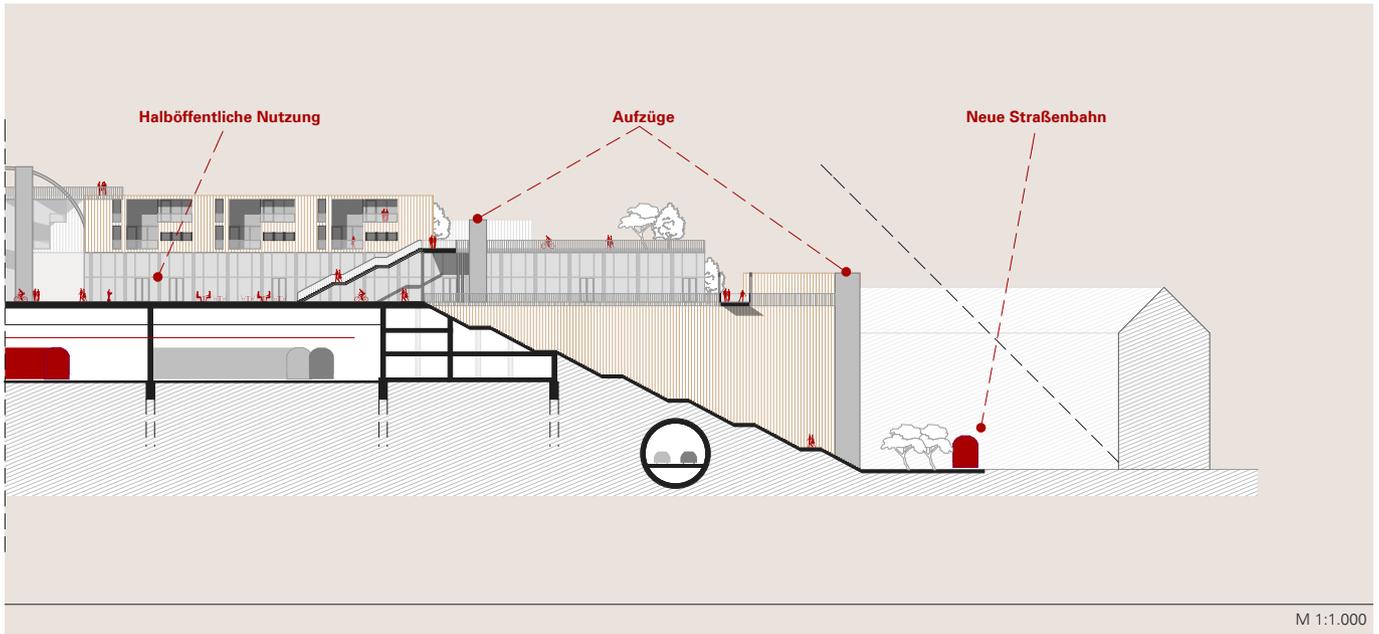


Abb.76 Schnittansicht 4-4 (Übersicht S50)



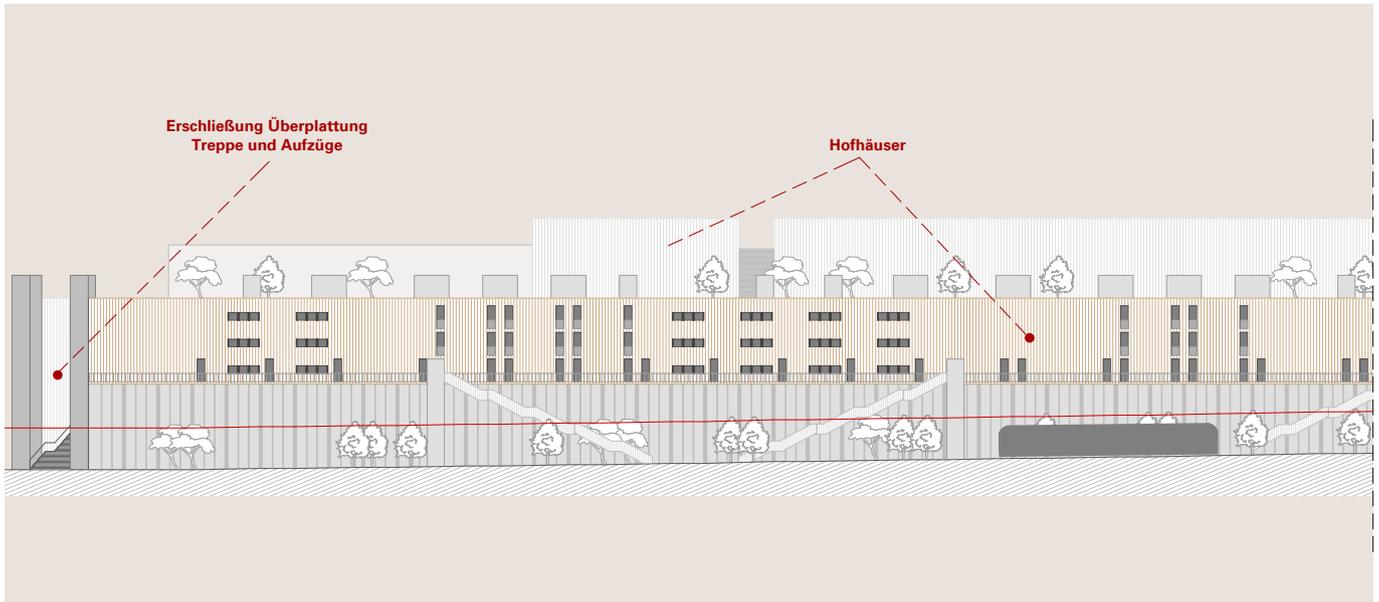


Abb.77 Ansicht 5-5 (Übersicht S50)

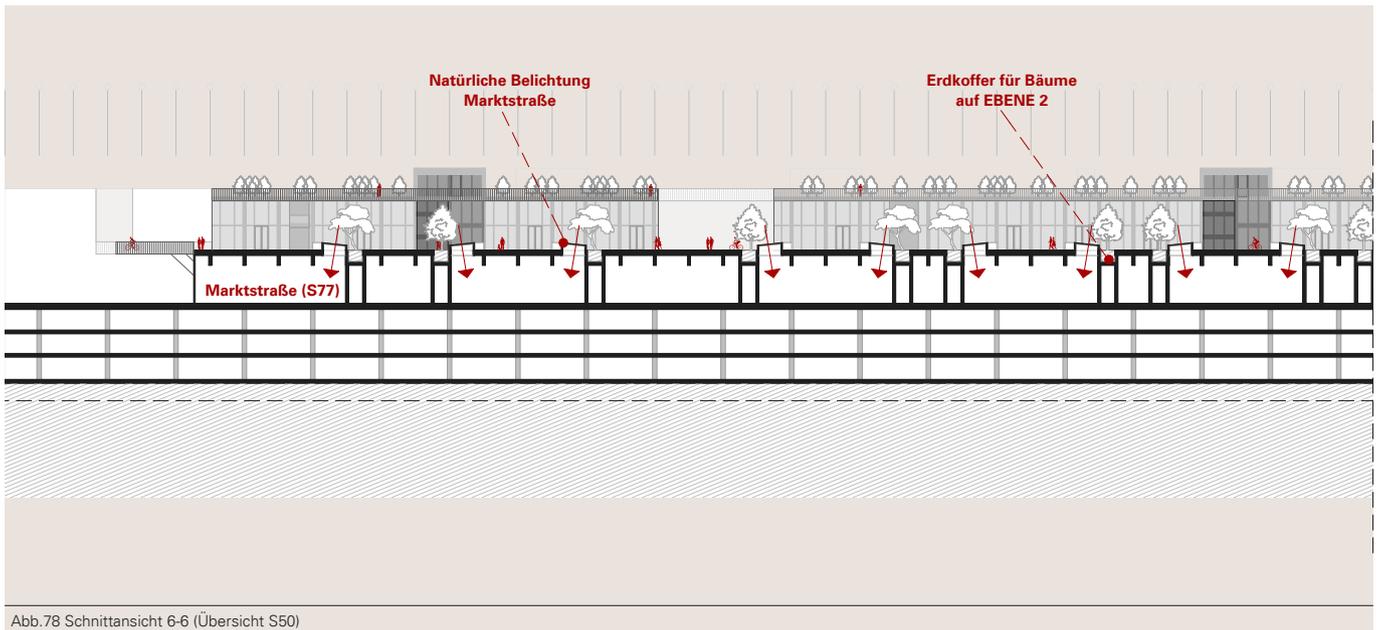
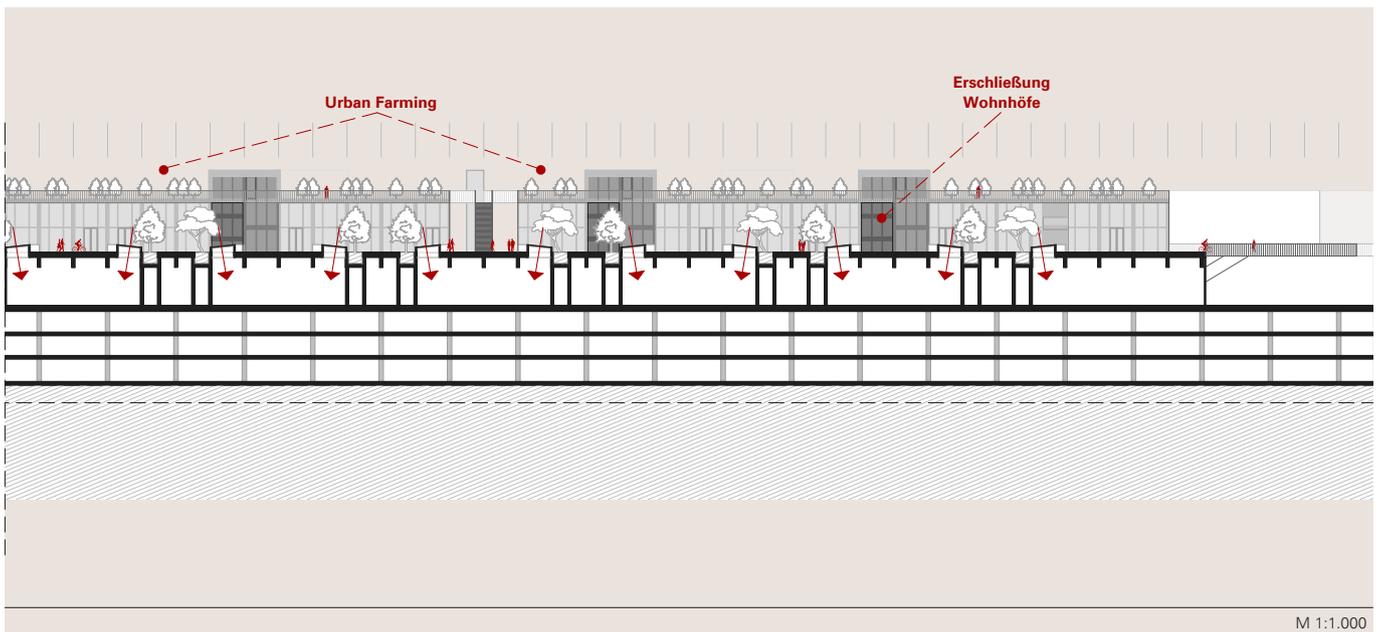
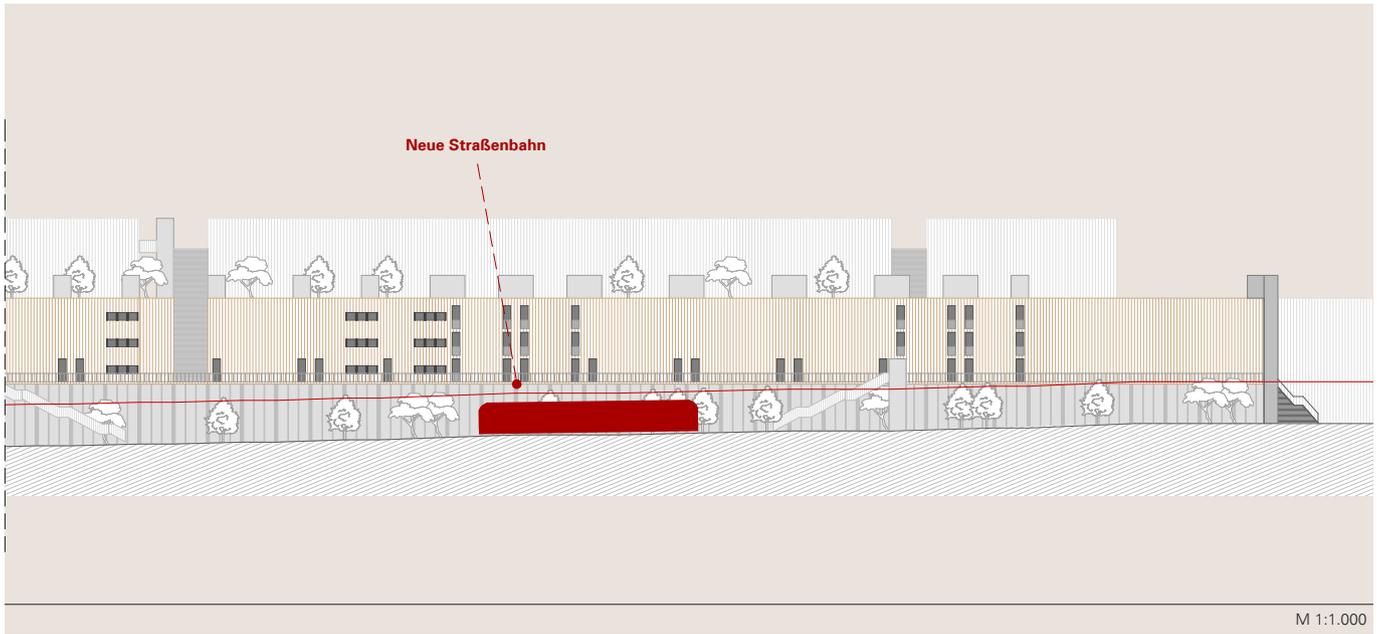


Abb.78 Schnittansicht 6-6 (Übersicht S50)



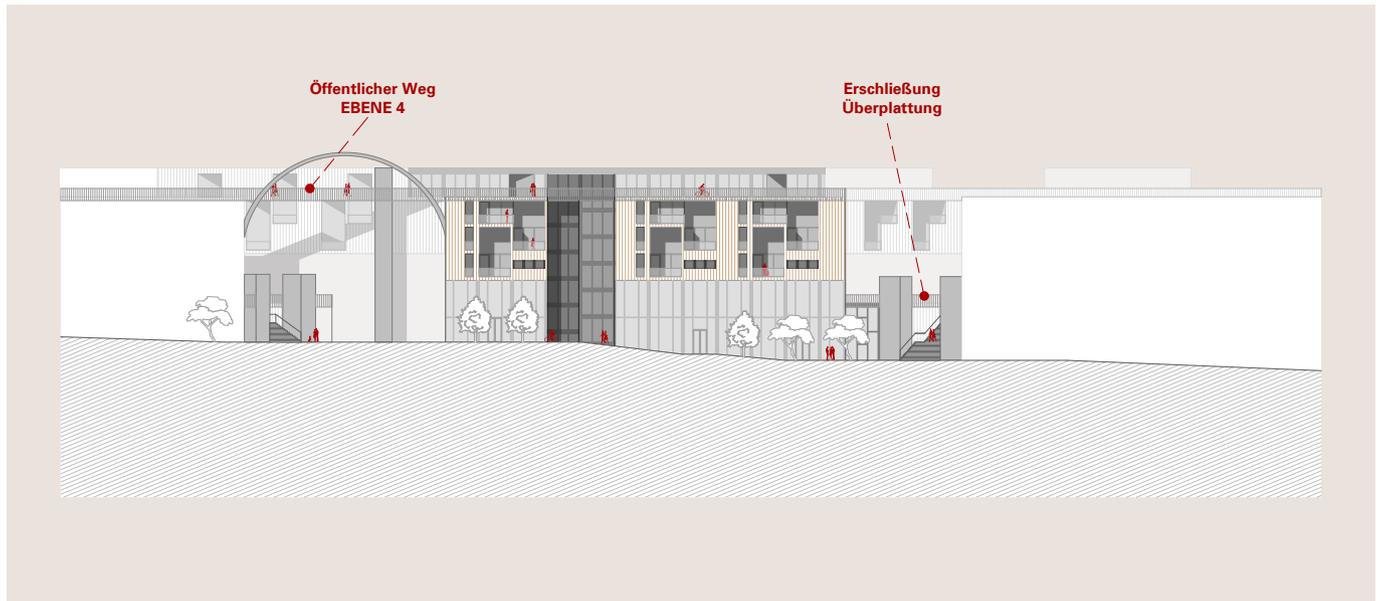


Abb.79 Ansicht 7-7 (Übersicht S50)

M 1:1.000

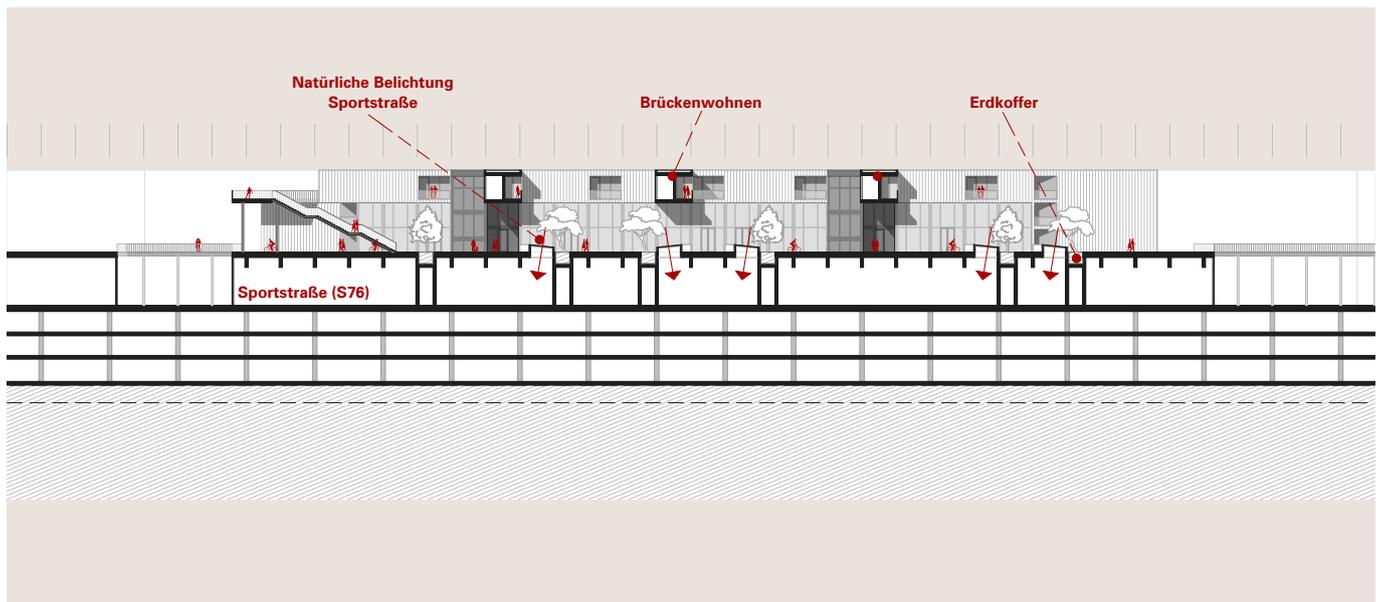


Abb.80 Schnittansicht 8-8 (Übersicht S50)

M 1:1.000

## 4.4.4 Freiraum



Abb.81 Freiraumkonzept - Draufsicht | +17.5m

M 1:2.000

- |                         |                            |                                       |
|-------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| ① Urban Farming Ebene 4 | ③ Öffentlicher Weg Ebene 0 | ⑥ Begrünte Zonierungselemente Ebene 0 |
| ② Wohngärten S79        | ④ Öffentlicher Weg Ebene 2 | ⑦ Lichtkuppeln Ebene 2                |
|                         | ⑤ Öffentlicher Weg Ebene 4 | ⑧ Spielplätze                         |



Abb.82 Perspektive

## Bezug Bahn

Der Bezug zur Bahn soll trotz der Überbauung aufrecht erhalten werden. Dafür sind in der Überplattung Öffnungen vorgesehen, die mit einer Verglasung zum Schallschutz geschlossen werden.

Die Durchbrüche in der Stahlbetondecke werden direkt über dem von Westen nach Osten verlaufenden Verbindungsweg über der Bahn hergestellt. (Abb.83) Unter dieser Fußgängerstraße auf EBENE 0 des Planungsgebietes befinden sich jene Gleise, die von der Bahn befahren werden und nicht zu Abstell- oder Wartungszwecken genutzt werden.

Die Konstruktion über den Öffnungen wird bis zu einem Meter über Straßenniveau geplant. Die obere Seite kann zur Begrünung der EBENE 0 genutzt werden. Die seitlichen Elemente sind verglast und leicht geneigt um der Öffentlichkeit eine gute Sichtbeziehung zur Bahn zu ermöglichen. (Abb.84)

Gleichzeitig sollen diese Elemente der Zonierung auf EBENE 0 dienen. Durch ihre Anordnung soll die Gliederung der Fußgängerstraße erfolgen. (Abb.85) Es bilden sich Nischen, die zum Verweilen entlang der Gewerbezonen einladen sollen.

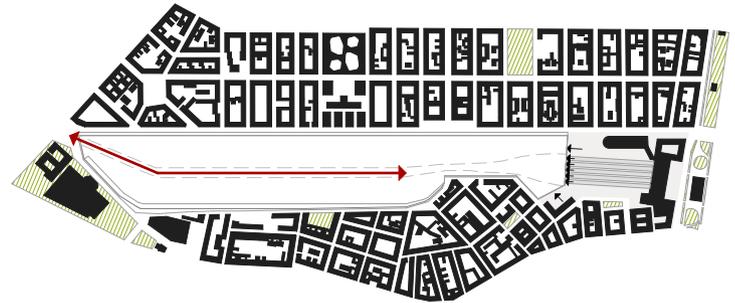


Abb.83 Verglaste Zonierungselemente über der Bahn

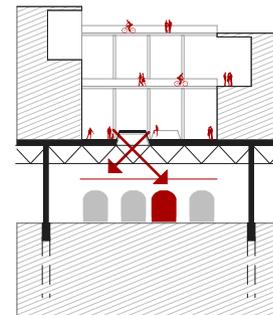


Abb.84 Zonierungselement über der Bahn

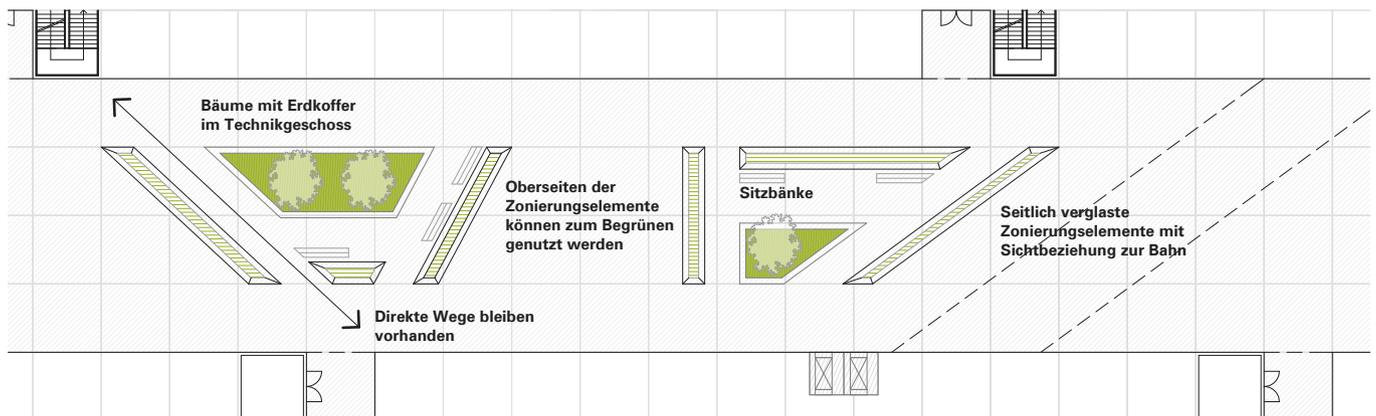


Abb.85 Begrünte Zonierungselemente EBENE 0

#### 4.4.5 Flucht- und Rettungswege

Da der neue Stadtteil nur unterirdisch für Autos zur Zufahrt erschlossen ist gibt es auf der EBENE 0 (+63.0m über Wiener Null) zwei Zufahrten für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge. (Abb.86)

Die Zufahrt 1 befindet sich nördlich des Planungsgebietes auf der Felberstraße. Das Niveau beträgt hier 61.9m über Wiener Null [GEO]. Der Anschluss erfolgt mittels einer für Fußgänger barrierefreien Rampe mit 6% Steigung nach OIB Richtlinie 4.

Die zweite Zufahrt erfolgt bei der Schmelzbrücke. Das Geländenniveau der Brücke beträgt 58.95m über Wiener Null. Von hier aus kann auch das Museum und der Vorplatz mit Fahrzeugen erreicht werden.

Die Abb.87 zeigt den Zugang zu den einzelnen Erschließungsbereichen der Wohnungen W1 - W5. In den Abb.88 - 90 wird nach OIB Richtlinie 2 nachgewiesen, dass der längste Fluchtweg einer Wohnung nicht mehr als 40m beträgt.

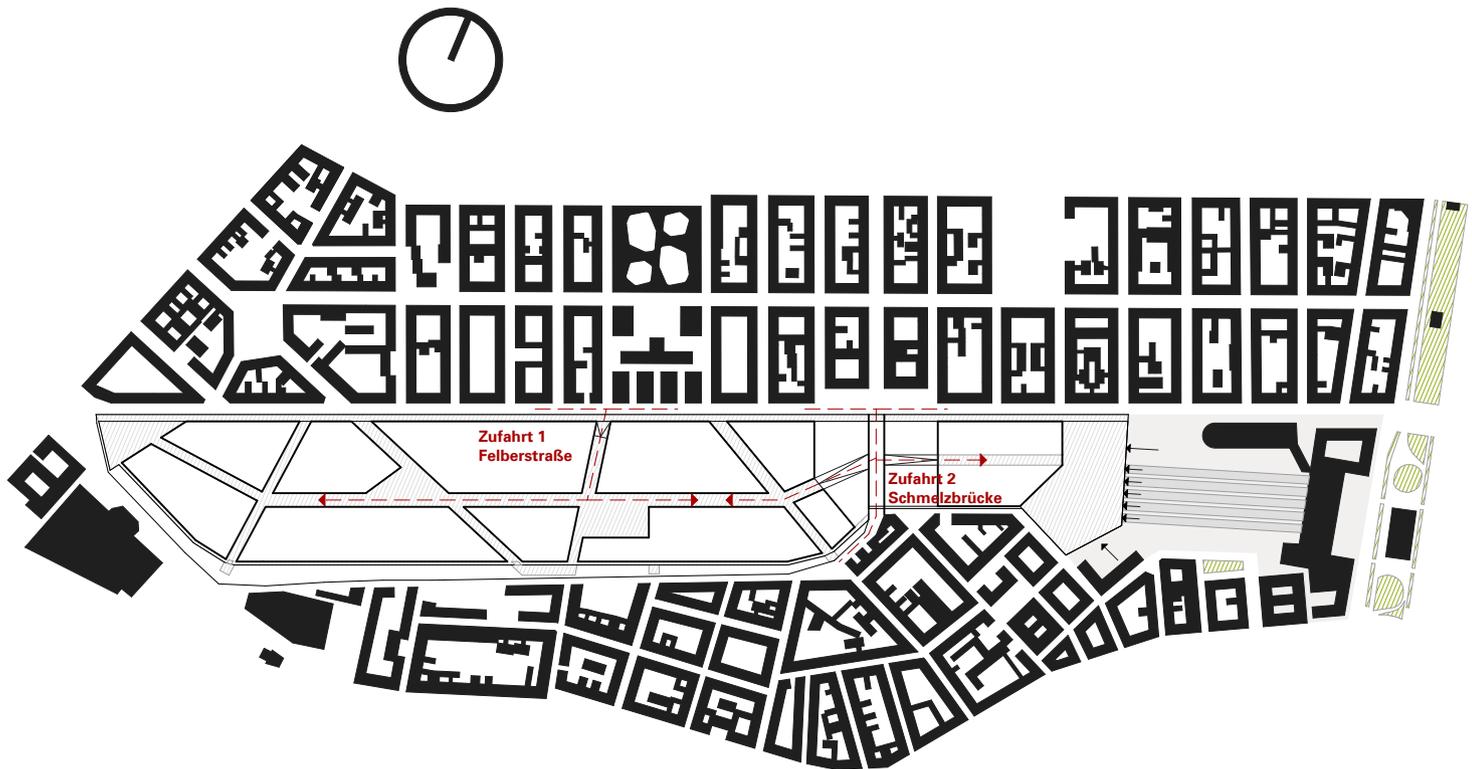


Abb.86 Feuerwehr- und Rettungszufahrten



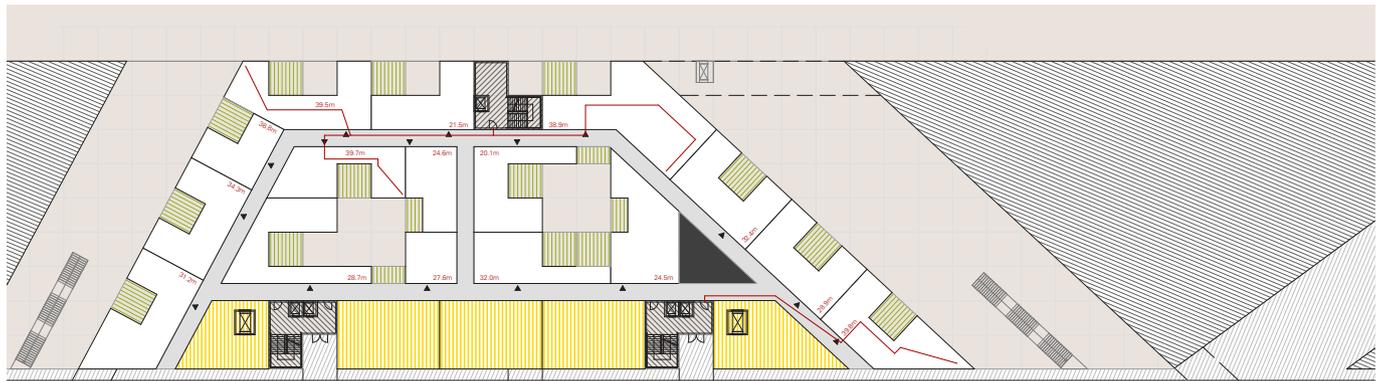


Abb.89 Fluchtweglängen EBENE 2 | W1

M 1:1.000



Abb.90 Fluchtweglängen EBENE 2 | W2

M 1:1.000



M 1:1.000

## 4.5 Konstruktion

Der Bahnbetrieb soll während der Bauphase aufrecht erhalten bleiben. Dafür werden an günstigen Stellen, wo sich keine Gleise befinden, Stahlbetonwände aufgestellt (Abb.91). Diese tragen die Last des Raumfachwerks ab, welches die Gleisanlage überspannt. Unter den Wänden befindet sich ein Streifenfundament. Die maximale Spannweite des Raumfachwerks beträgt 27.0m. (Abb.92) Die Unterkante der Verkleidung der Träger befindet sich 7.5m über dem Gleisplateau. Das ist der Mindestabstand, der bei einer Überbauung von Gleisen gewährleistet werden muss. [ÖBB 2002:18] Die Überplattung erfolgt mittels Stahlbeton und Trapezblechen. Zum Brandschutz wird zusätzlich zur Brandschutzverkleidung das Raumfachwerk mit Brandschutzputz verkleidet.

Neben der Gleisanlage, wo Parkanlagen und die Erschließung für den Individualverkehr erfolgt, werden Stahlbetonstützen im Achsraster von 9.0m aufgestellt und durch Punktfundamente im tragfähigen Boden verankert.

Über der Überplattung befindet sich eine Holzkonstruktion. Die Stützen befinden sich hier in einem Raster von 4.5m. Die Geschosshöhen betragen jeweils 3.5m und die Decken werden zwecks statischer Aussteifung aus Brettschichtholzplatten hergestellt. Die Gebäudehöhen der Überbauung variieren zwischen fünf Geschossen an der Felberstraße und drei Geschossen hin zur Avediktstraße. Die Abb.93 zeigt die Gebäudeklassen, welche durch das Fluchtniveau definiert werden, nach OIB Richtlinien. Die Gebäudeklassen sind maßgebend für den Brandschutz.

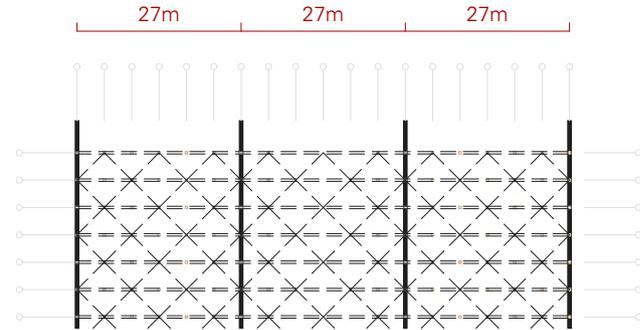


Abb.91 Konstruktionsraster Grundriss

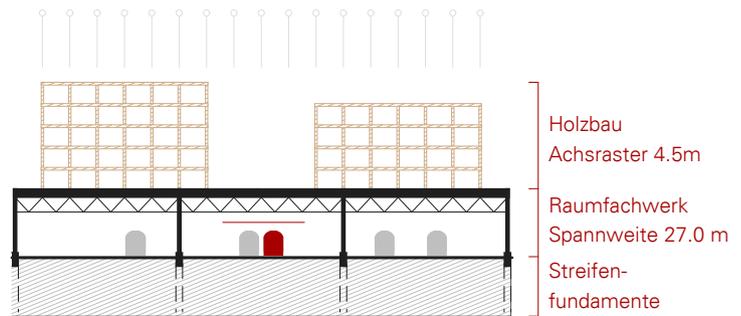


Abb.92 Konstruktionsraster Schnitt

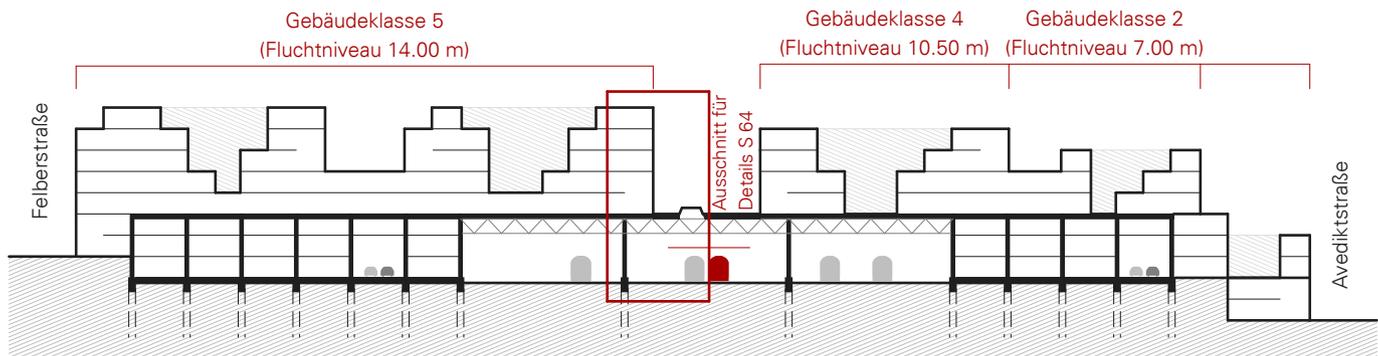


Abb.93 Gebäudeklassen nach OIB

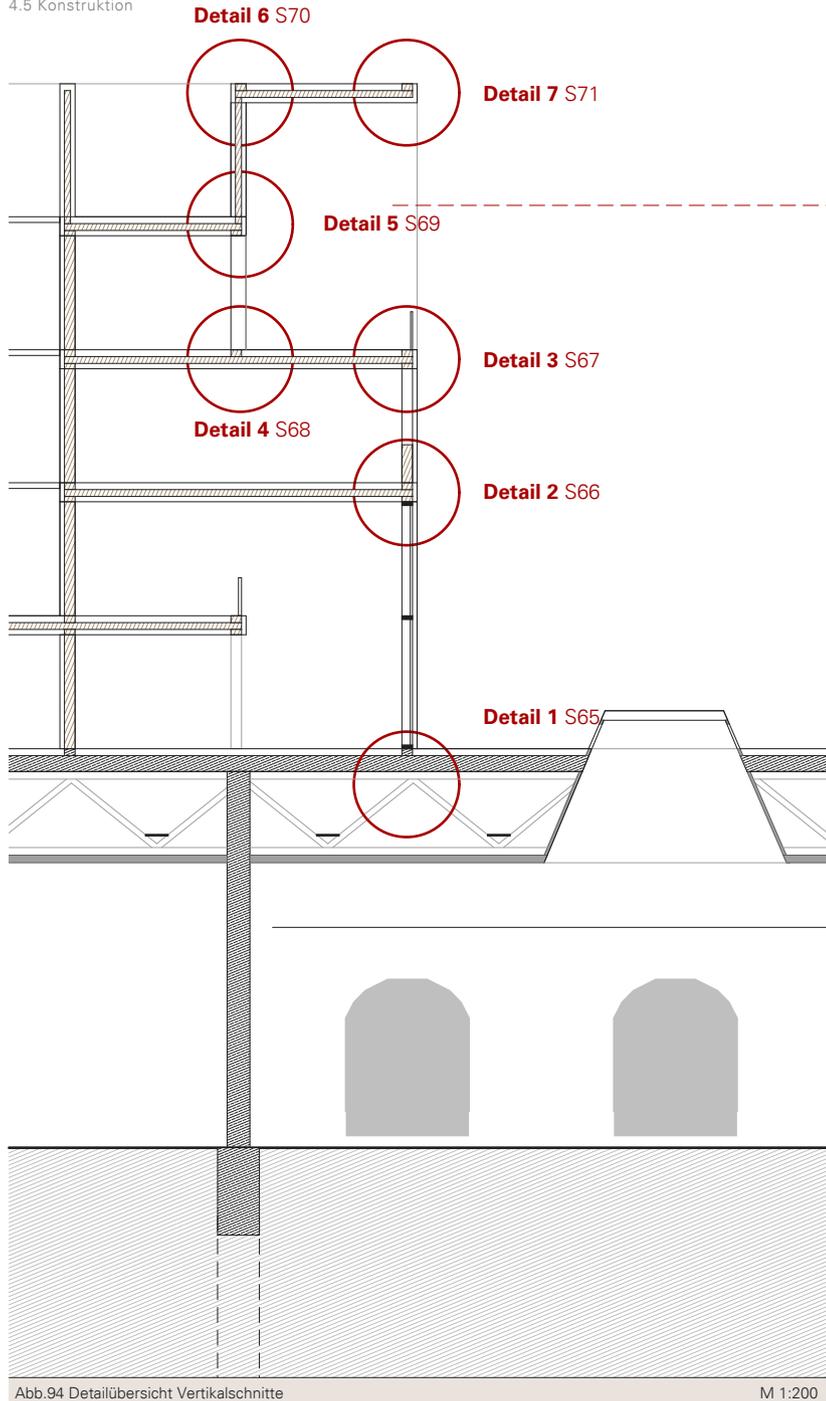


Abb.94 Detailübersicht Vertikalschnitte

M 1:200

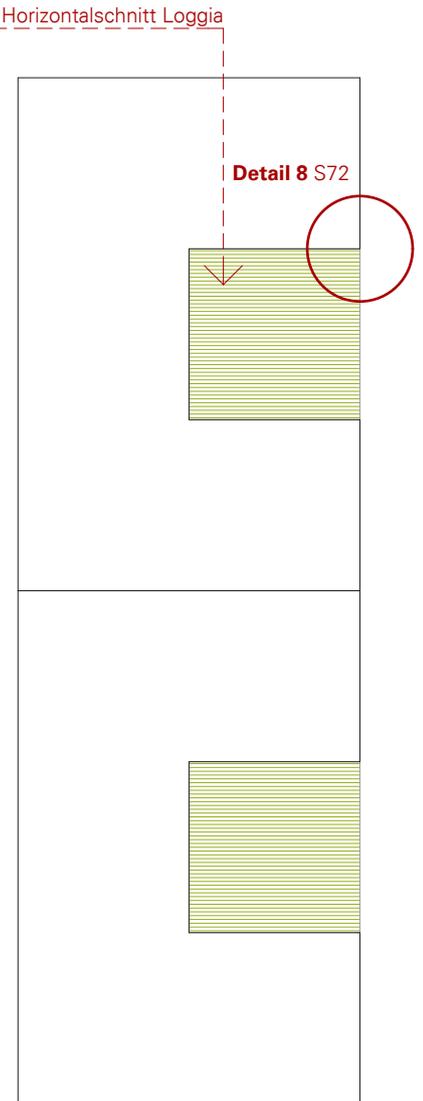


Abb.95 Detailübersicht Horizontalschnitt

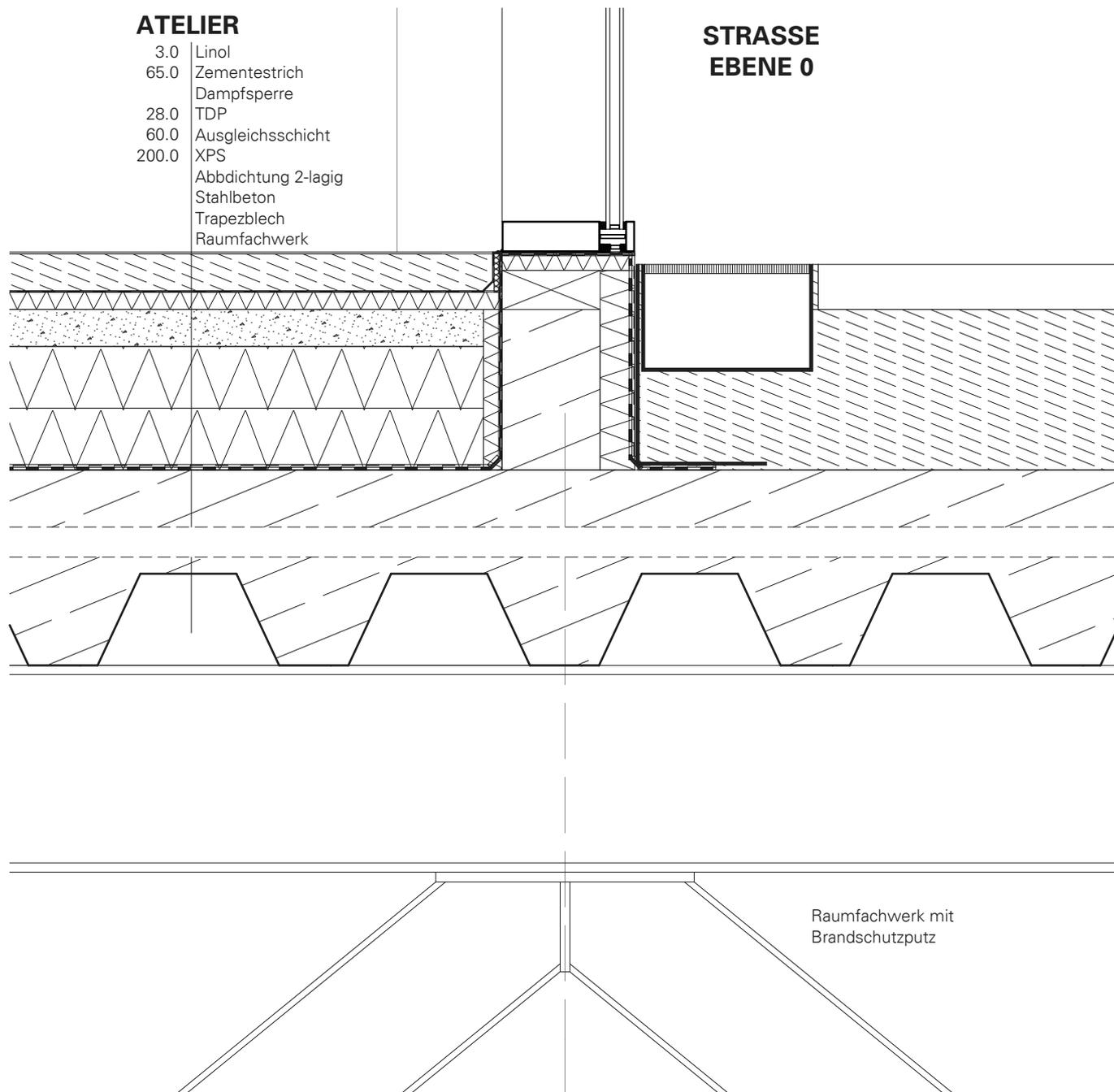


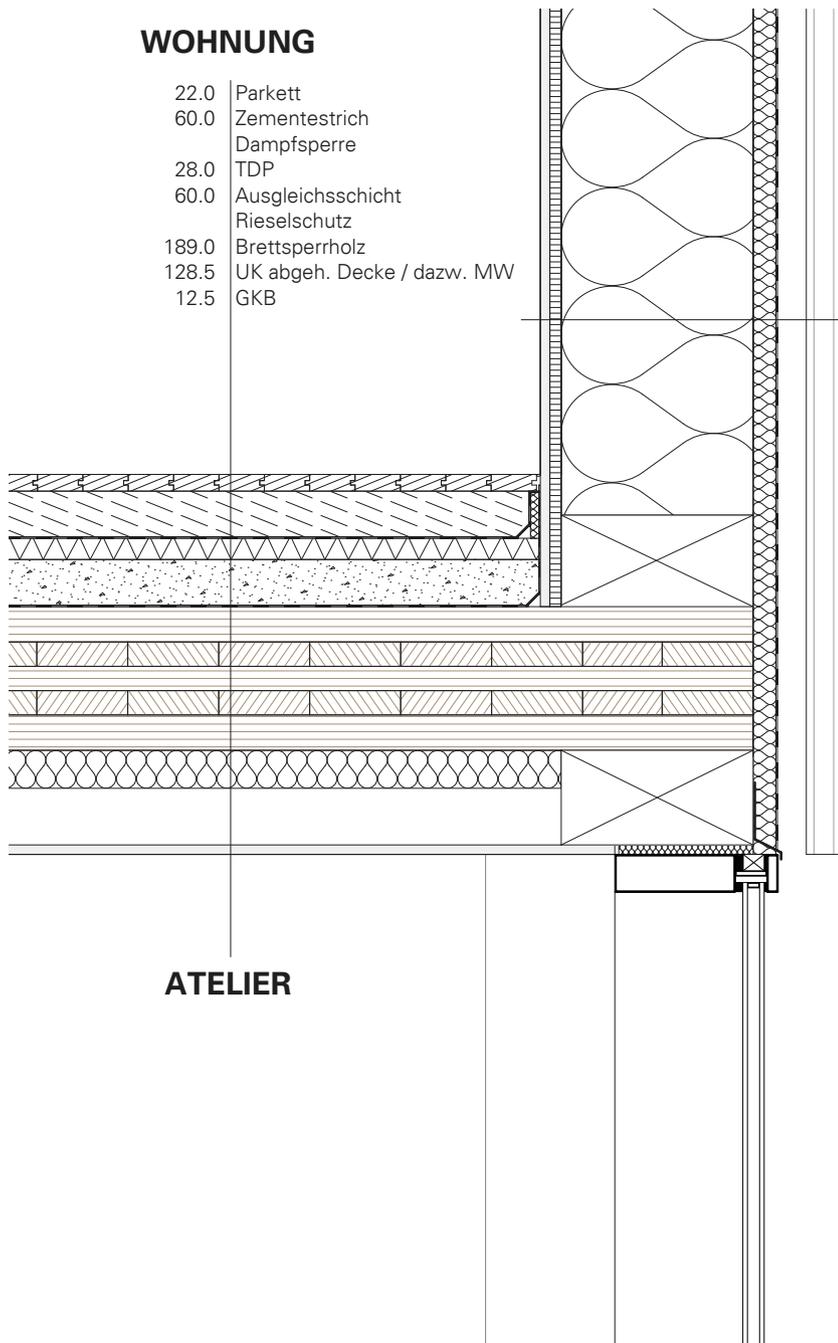
Abb.96 Detail 1: Vertikal Anschluss Plattform

M 1:10

## WOHNUNG

22.0	Parkett
60.0	Zementestrich
	Dampfsperre
28.0	TDP
60.0	Ausgleichsschicht
	Rieselschutz
189.0	Brettsperrholz
128.5	UK abgeh. Decke / dazw. MW
12.5	GKB

52.5	Gleisprofil Alu eloxiert
40.0	Hinterlüftung
	Windbremse
30.0	Holzfaserdämmplatte
250.0	Konstruktion / Dämmung
15.0	OSB luftdicht verklebt
12.5	GKB



## ATELIER

Abb.97 Detail 2: Vertikal Anschluss Pfostenriegel Holzskelettbau

M 1:10

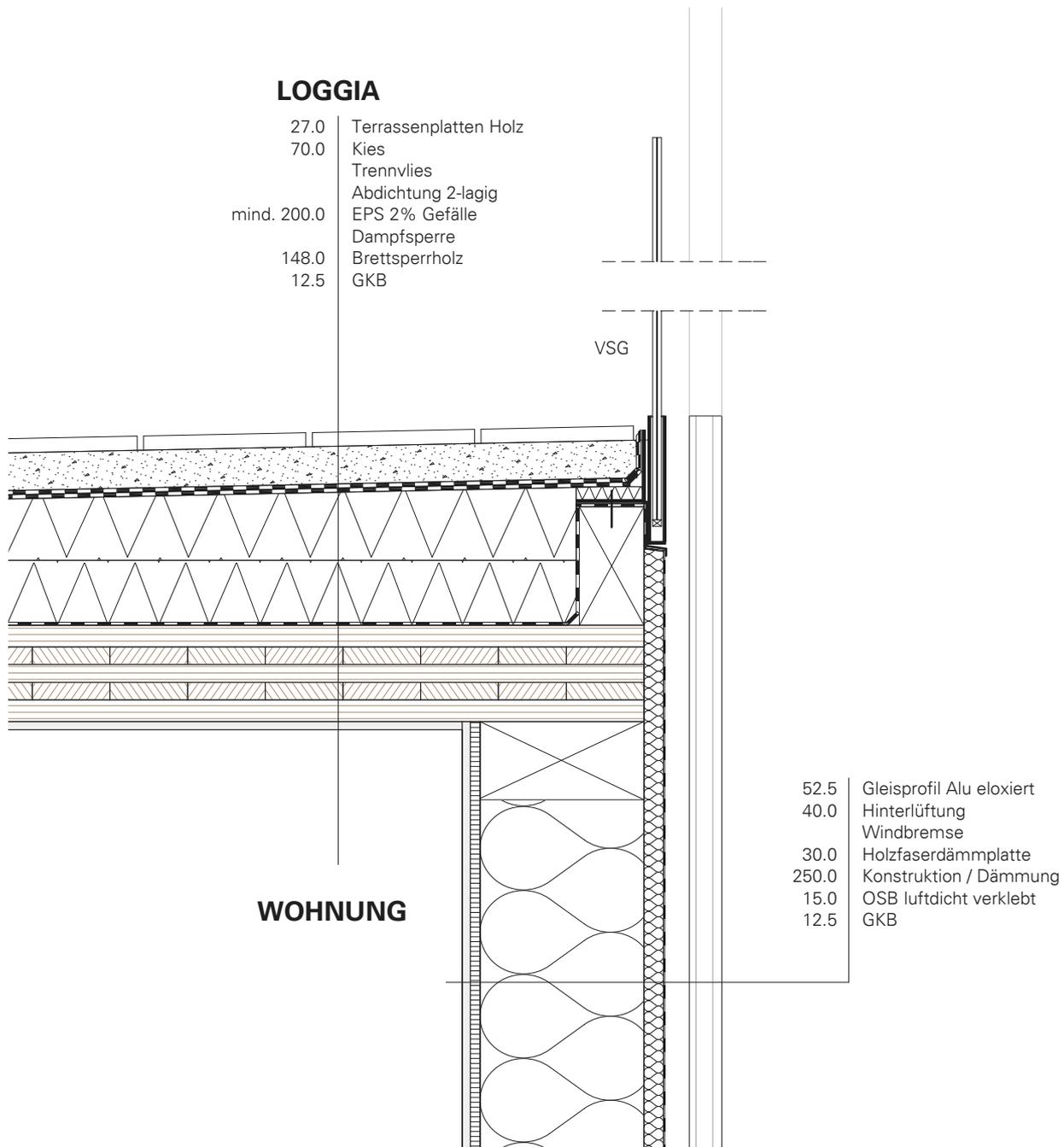


Abb.98 Detail 3: Vertikal Anschluss VSG Geländer

M 1:10

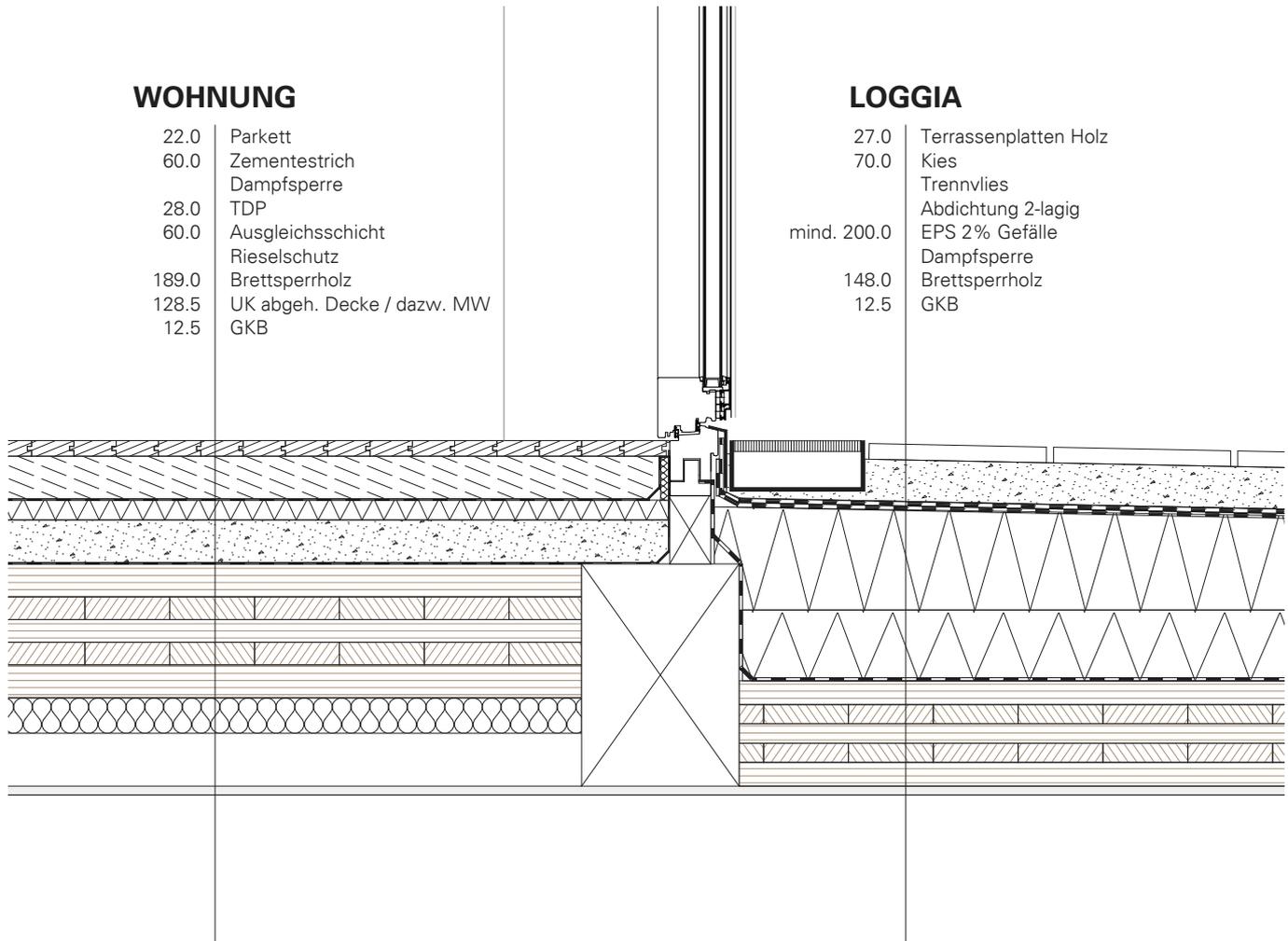


Abb.99 Detail 4: Vertikal Terrassentüre

M 1:10

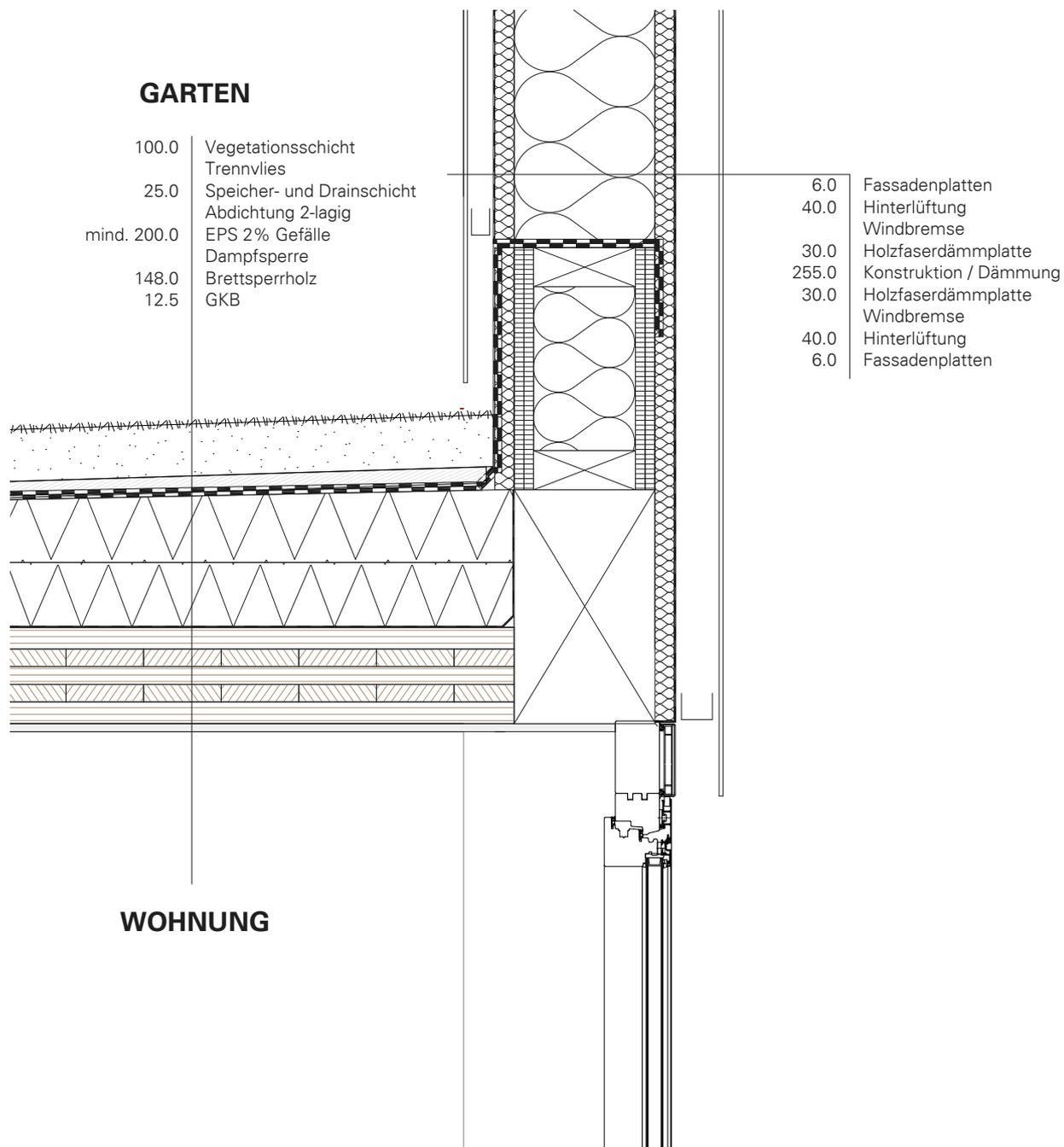


Abb.100 Detail 5: Vertikal Geschossdecke

M 1:10

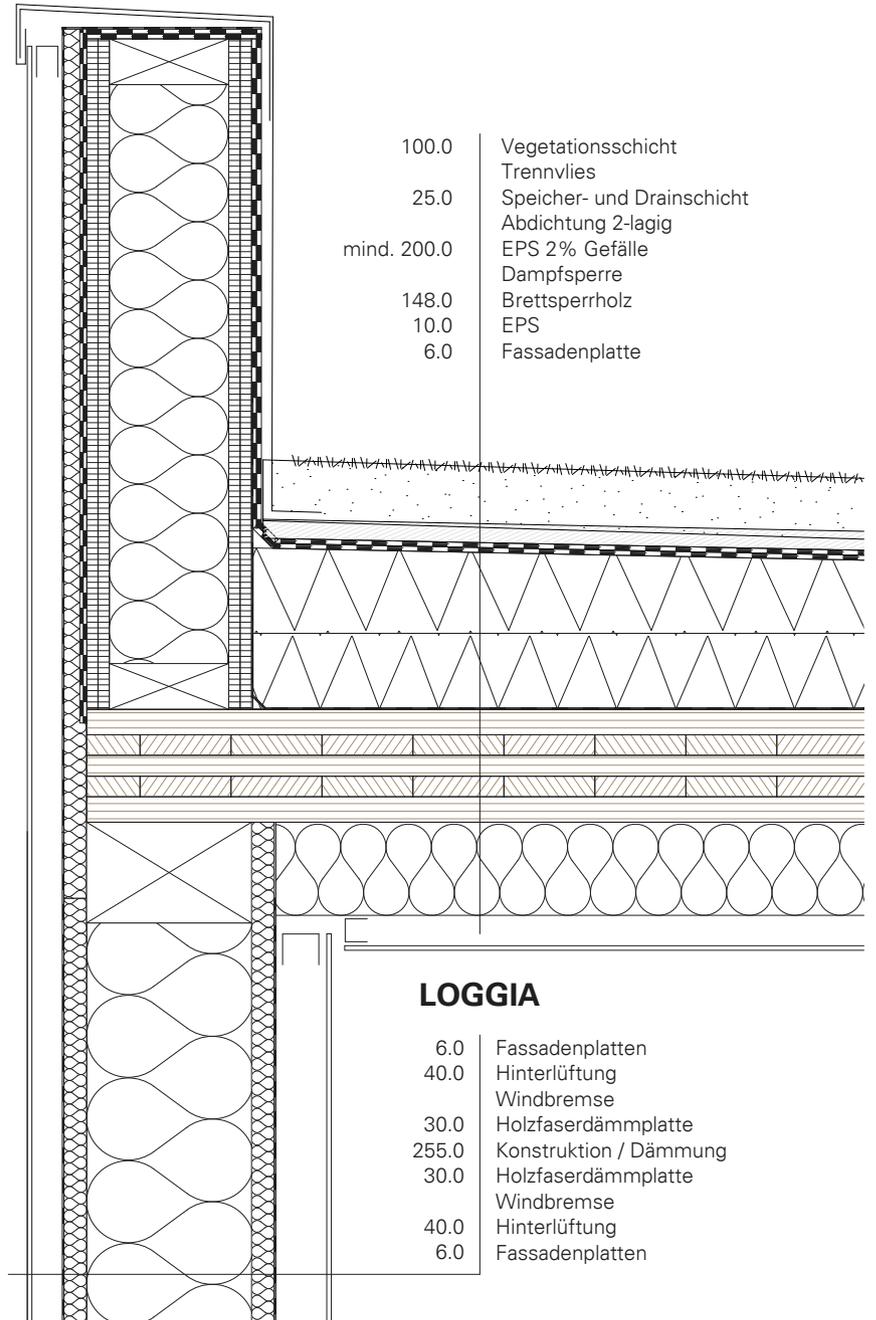


Abb.101 Detail 6: Vertikal Anschluss Überdeckung

M 1:10

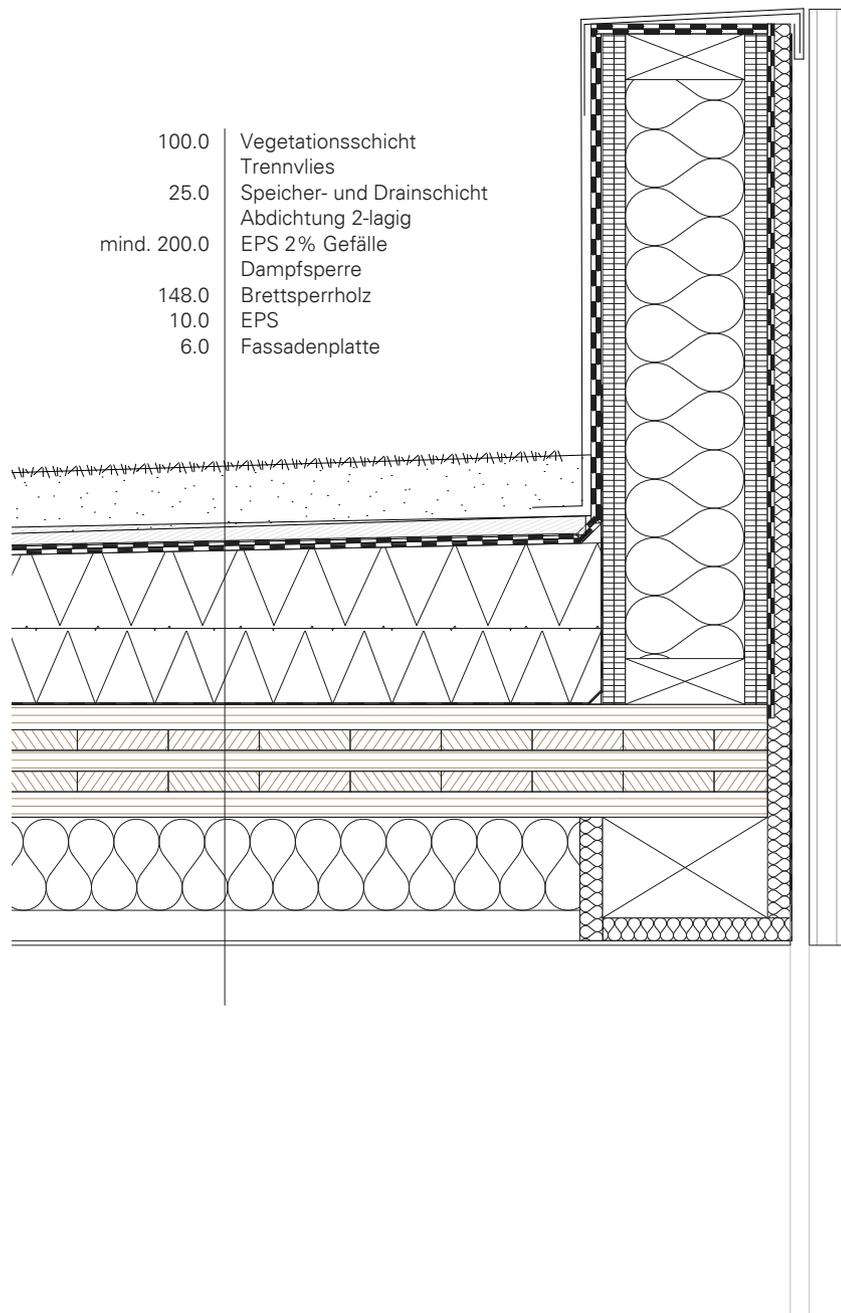


Abb.102 Detail 7: Vertikal Überdeckung Attika

M 1:10

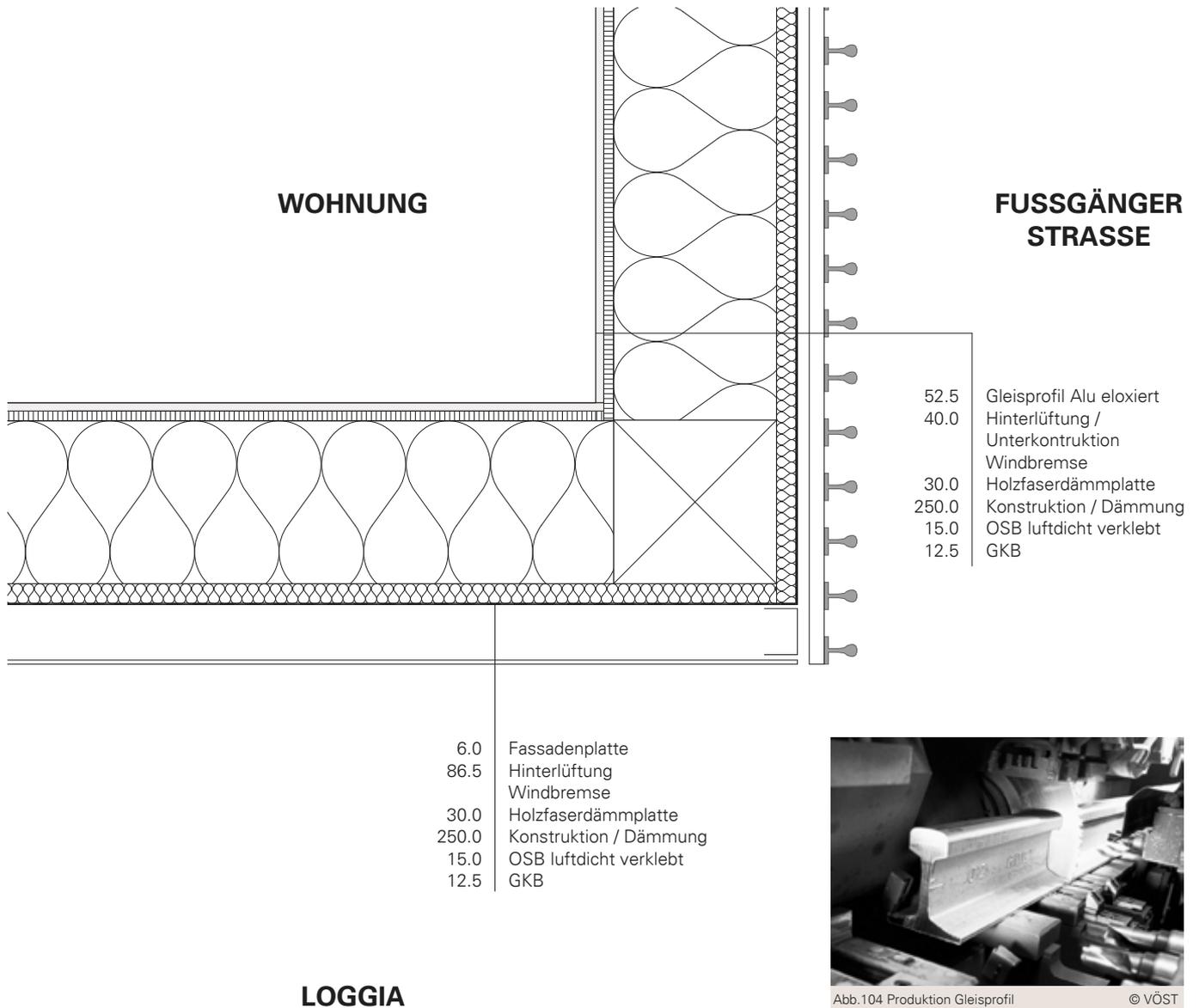


Abb.104 Produktion Gleisprofil

© VÖST

## 4.6 Halbüffentliche Nutzung

## 4.6.1 Lage

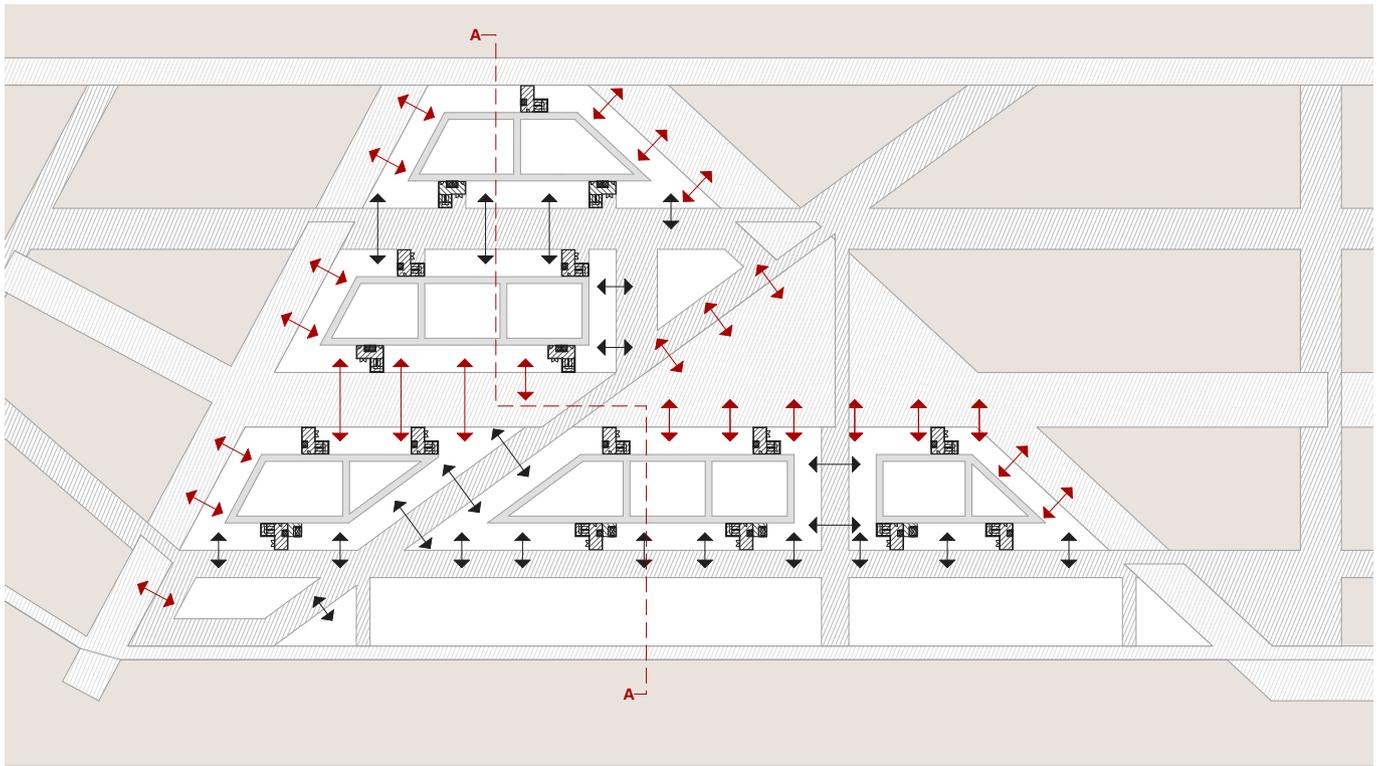


Abb.105 Übersicht Halbüffentliche Nutzung entlang der Straßen

◄→ Zugänge zu Halbüffentlicher Nutzung EBENE 0

◄→ Zugänge zu Halbüffentlicher Nutzung EBENE 2

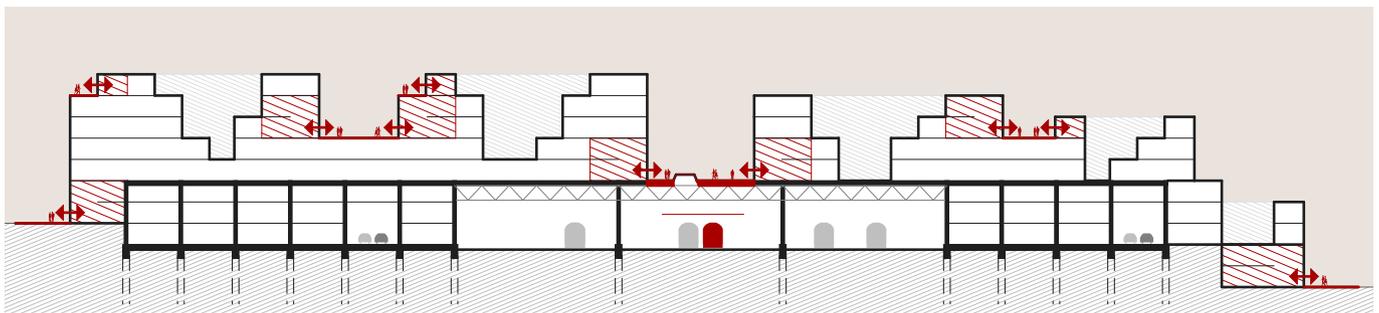


Abb.106 Konzeptschnitt A-A Zugang überall entlang der öffentlichen Wege

4.6.2 Geschäftslokale, Büros, Gastronomie

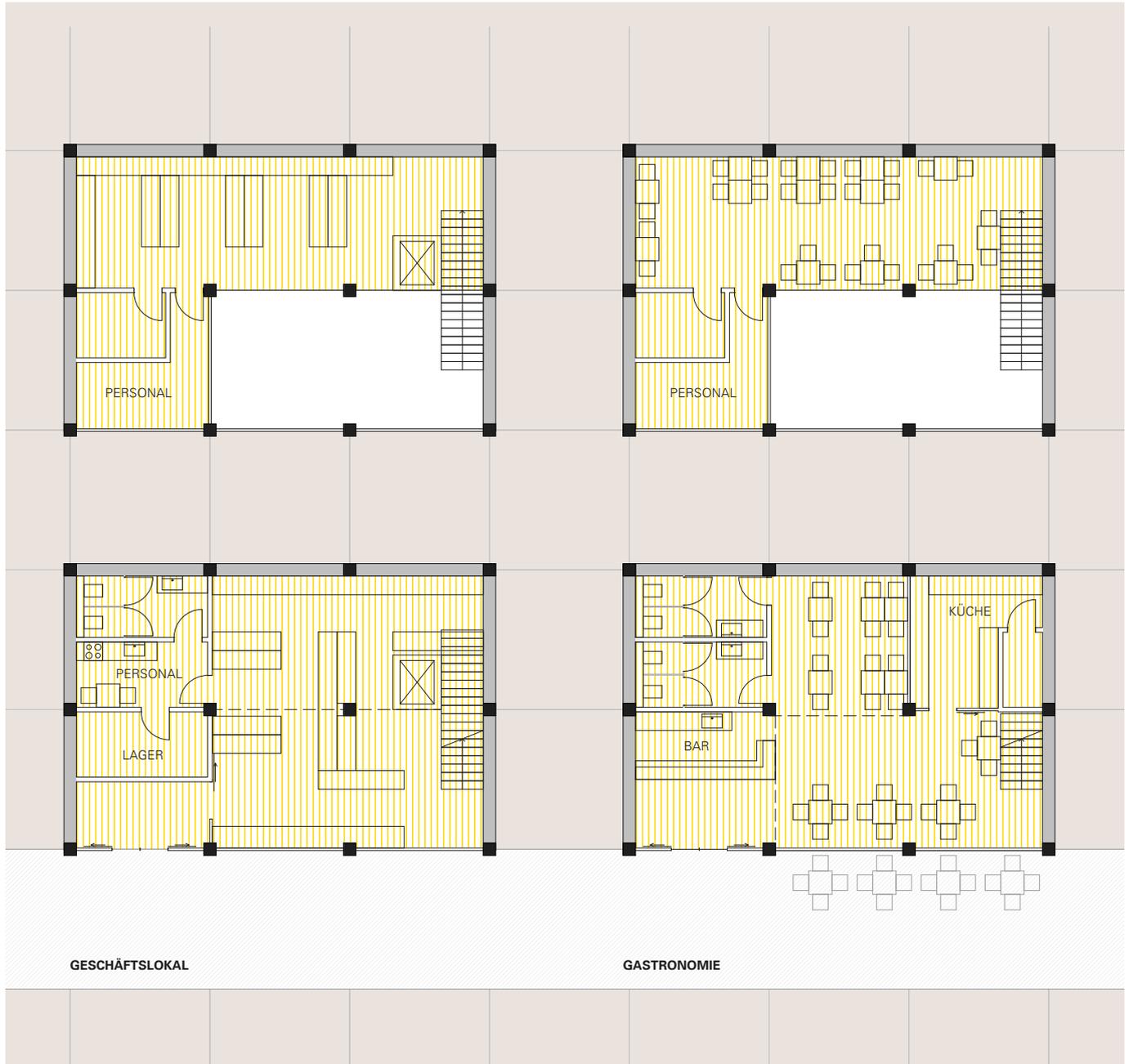


Abb.107 Nutzungsbeispiele Geschäftstlokal + Gastronomie

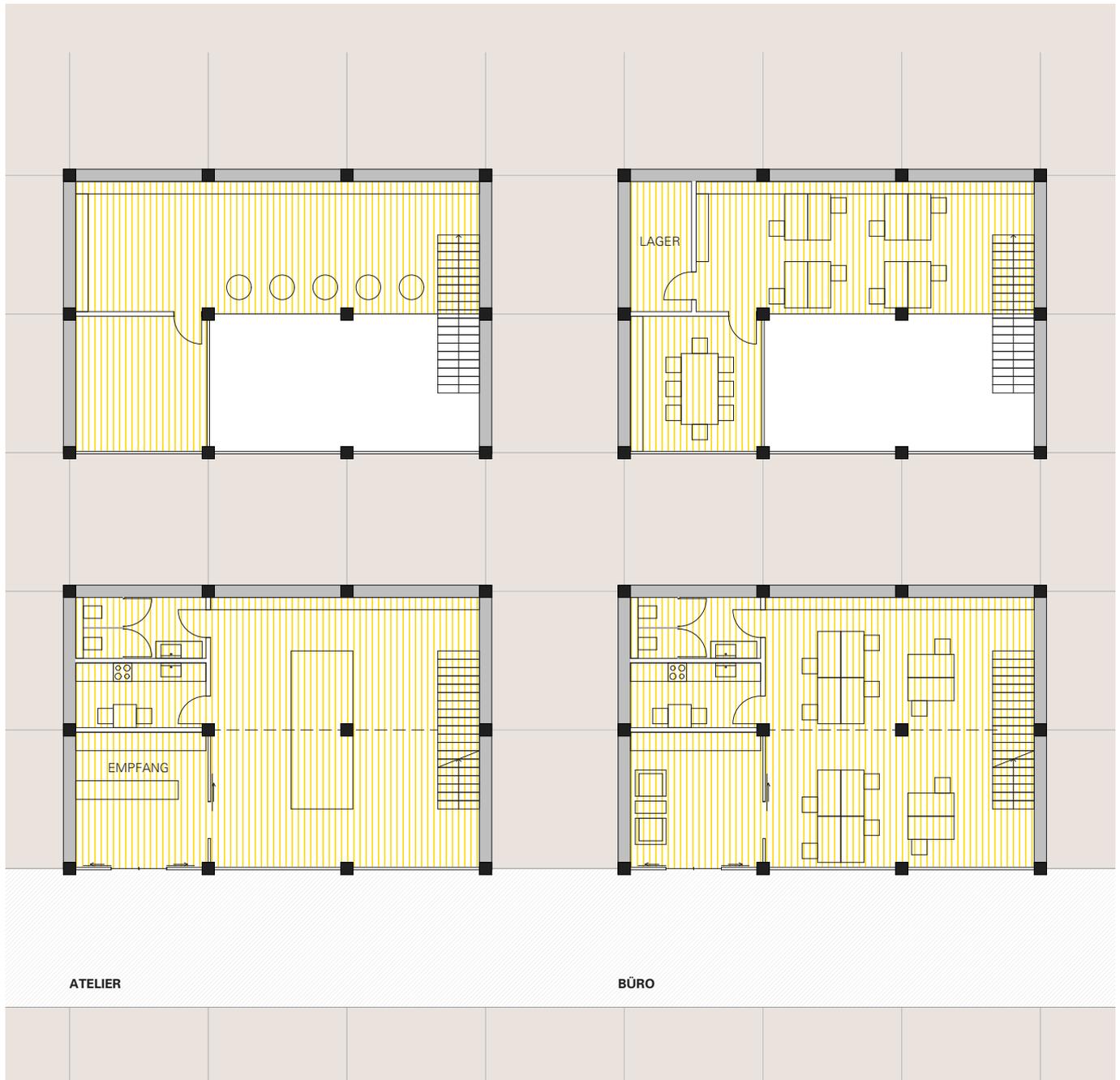


Abb.108 Nutzungsbeispiele Atelier + Büro

M 1:200

### 4.6.3 Sportstraße

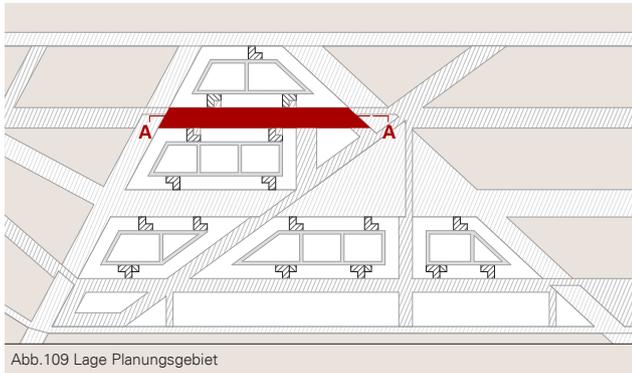


Abb.109 Lage Planungsgebiet

Unter der öffentlichen Straße auf EBENE 2 (+7.00m) befindet sich auf dem Planungsgebiet P09 auf EBENE 0 eine Sportstraße (Abb.109), die den Bewohnern zur Verfügung steht. Hier sind Aktivitäten wie Volleyball, Tischtennis, Basketball, Squash oder Badminton möglich.

Der Bereich über der Sportstraße wird auf einer Breite von 13.5m mit Fachwerkträgern überspannt und somit ergibt sich die Möglichkeit eines stützenfreien Raumes für die Sportaktivitäten.

Die natürliche Belichtung erfolgt mittels Lichtkuppel (Abb.110) an der Decke, die ebenfalls eine Sichtbeziehung für die Fußgänger auf EBENE 2 schafft. Für die Bäume auf EBENE 2 sind Erdkoffer vorgesehen (Abb.80, S56).

 Sportstraße EBENE 0

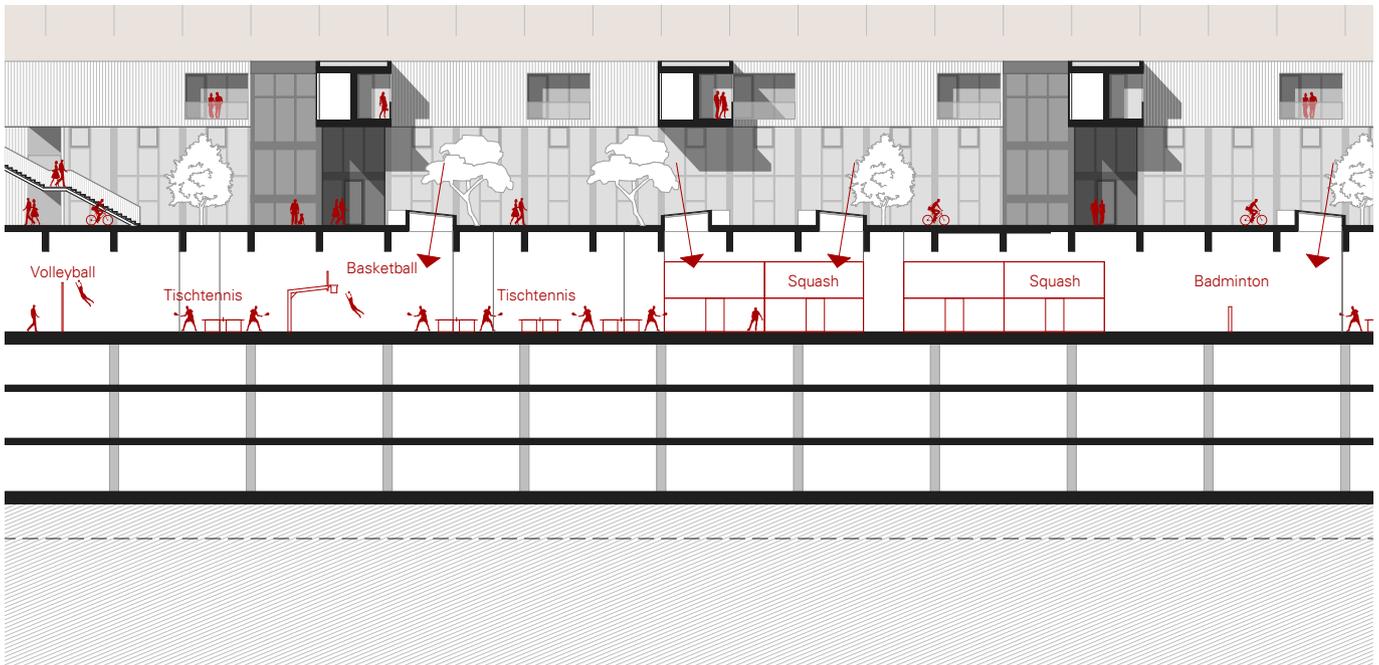
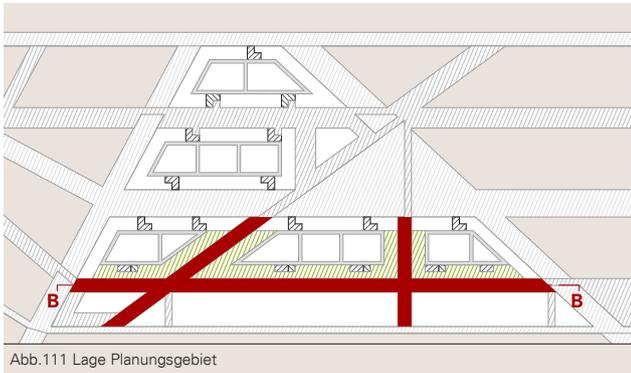


Abb.110 Schnitt A-A Sportstraße

M 1:500

## 4.6.4 Urban Farming + Markt



 Urban Farming EBENE 4

 Markthalle EBENE 0

Unter der öffentlichen Straße auf EBENE 2 (+7.00m) befindet sich auf dem Planungsgebiet P10 auf EBENE 0 eine Marktstraße (Abb.111), die der Öffentlichkeit zur Verfügung steht und zu den Öffnungszeiten weitere schnelle Verbindungen durch die Stadt schafft.

Auf den Dächern (EBENE 4) gibt es die Möglichkeit zum Urban Farming. Eine schnelle vertikale Erschließung vom Farmingbereich über die Markthalle und zur Zulieferung auf EBENE -3 erfolgt durch die Stieghäuser. (Abb.112)

Die natürliche Belichtung erfolgt mittels Lichtkuppel an der Decke, die ebenfalls eine Sichtbeziehung für die Fußgänger auf EBENE 2 schafft. Für die Bäume auf EBENE 2 sind Erdkoffer vorgesehen. (Abb.78, S54)

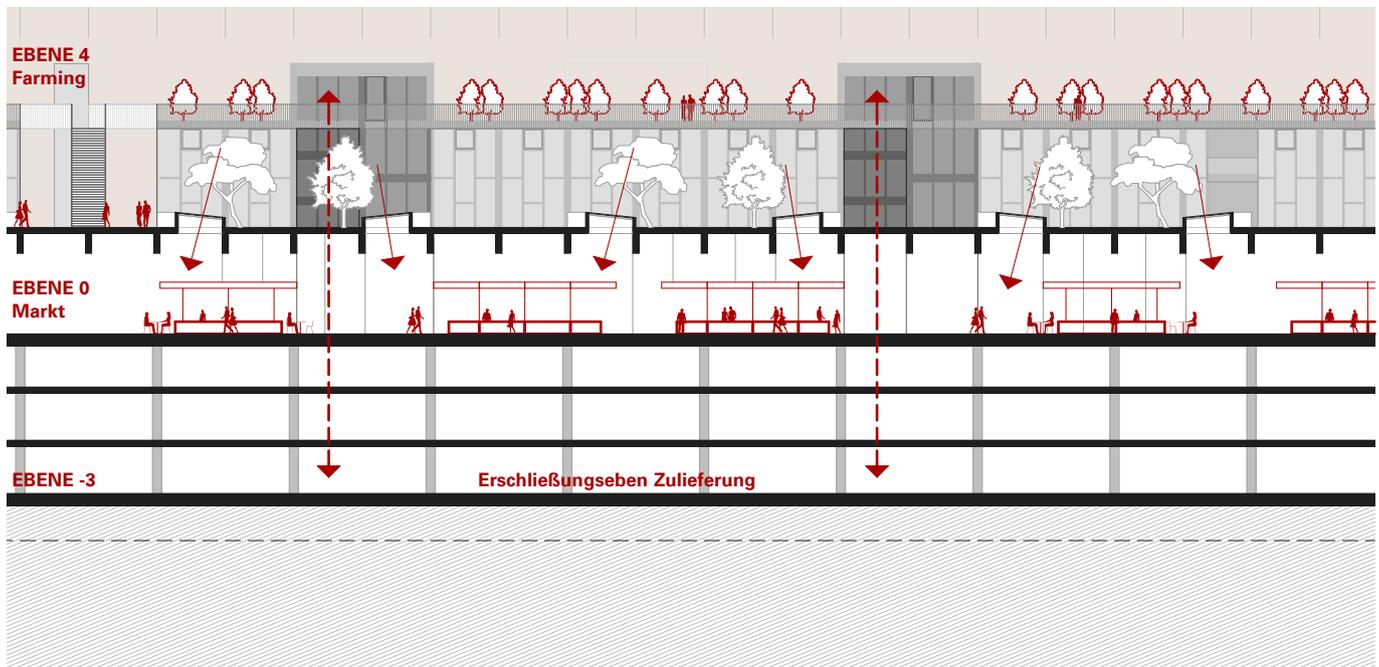


Abb.112 Schnitt B-B Markthalle

M 1:500

## 4.7 Wohnen

### 4.7.1 Lage

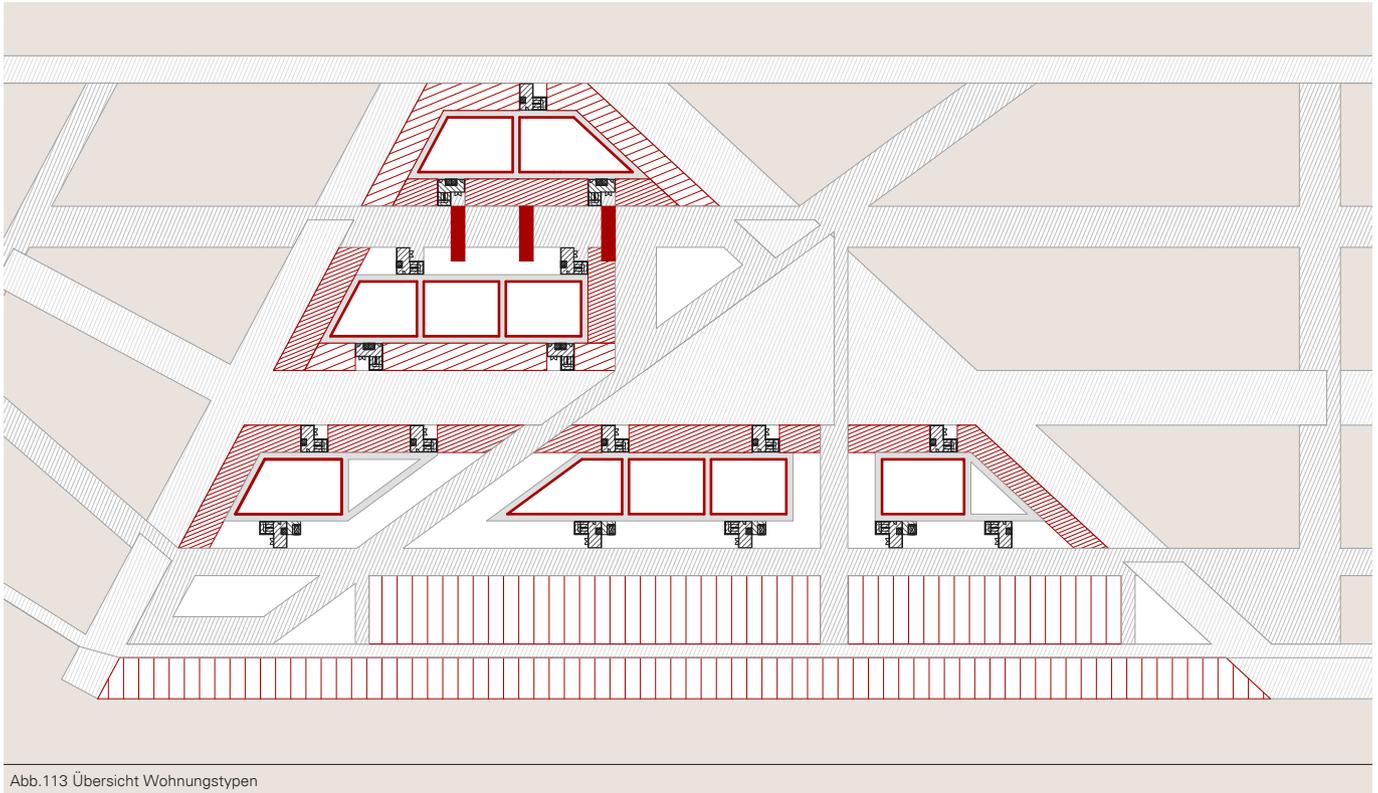


Abb.113 Übersicht Wohnungstypen

-  Hofwohnen mit Terrasse - S79
-  Straßenwohnen mit Loggia (Typ 3 geschossig) - S84
-  Straßenwohnen mit Loggia (Typ 1-2 geschossig) - S84
-  Hofhäuser - S88
-  Brückenwohnen - S95

## 4.7.2 Hofwohnen mit Terrasse

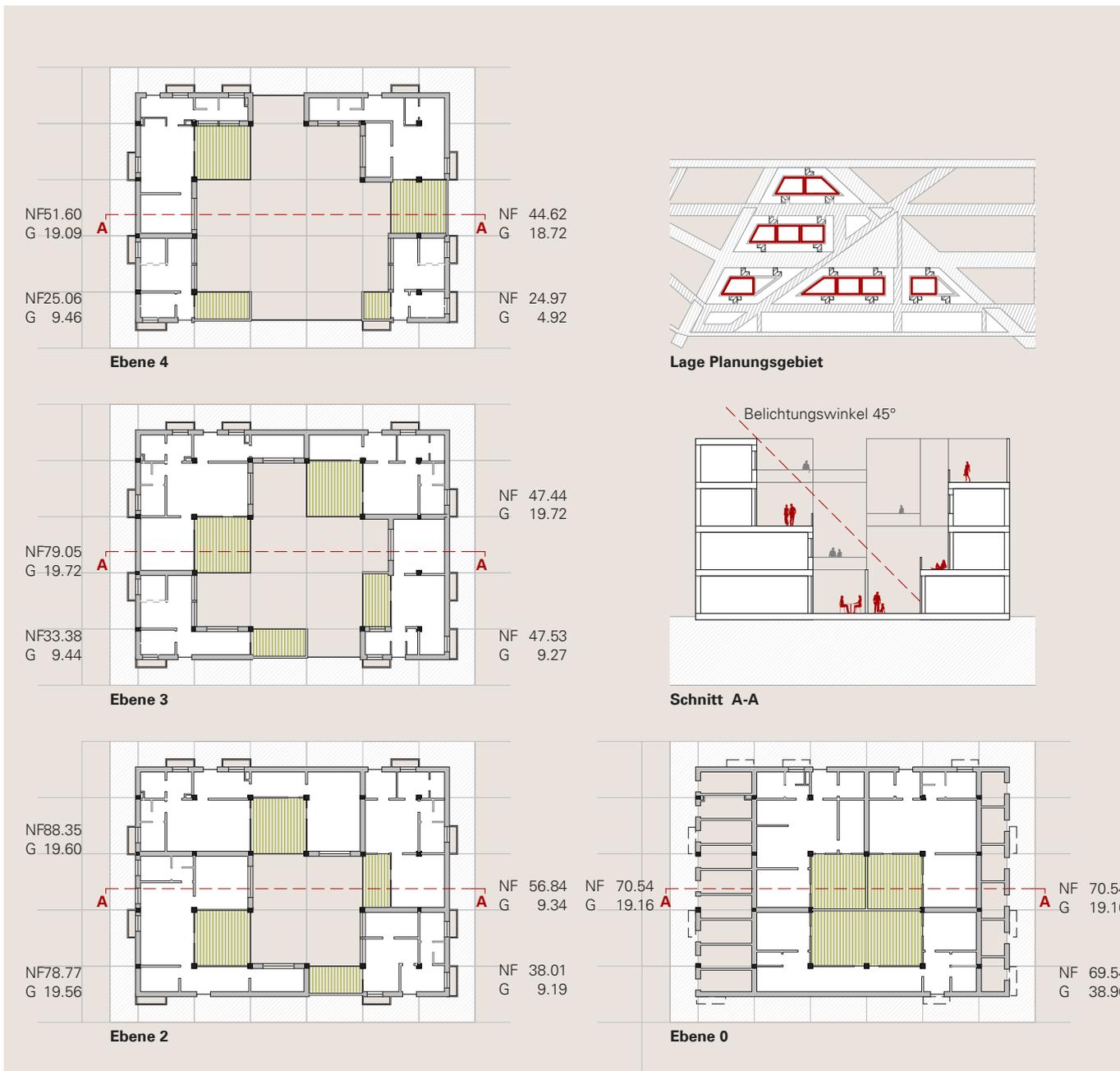


Abb.114 Hofwohnen Übersicht

M 1:500

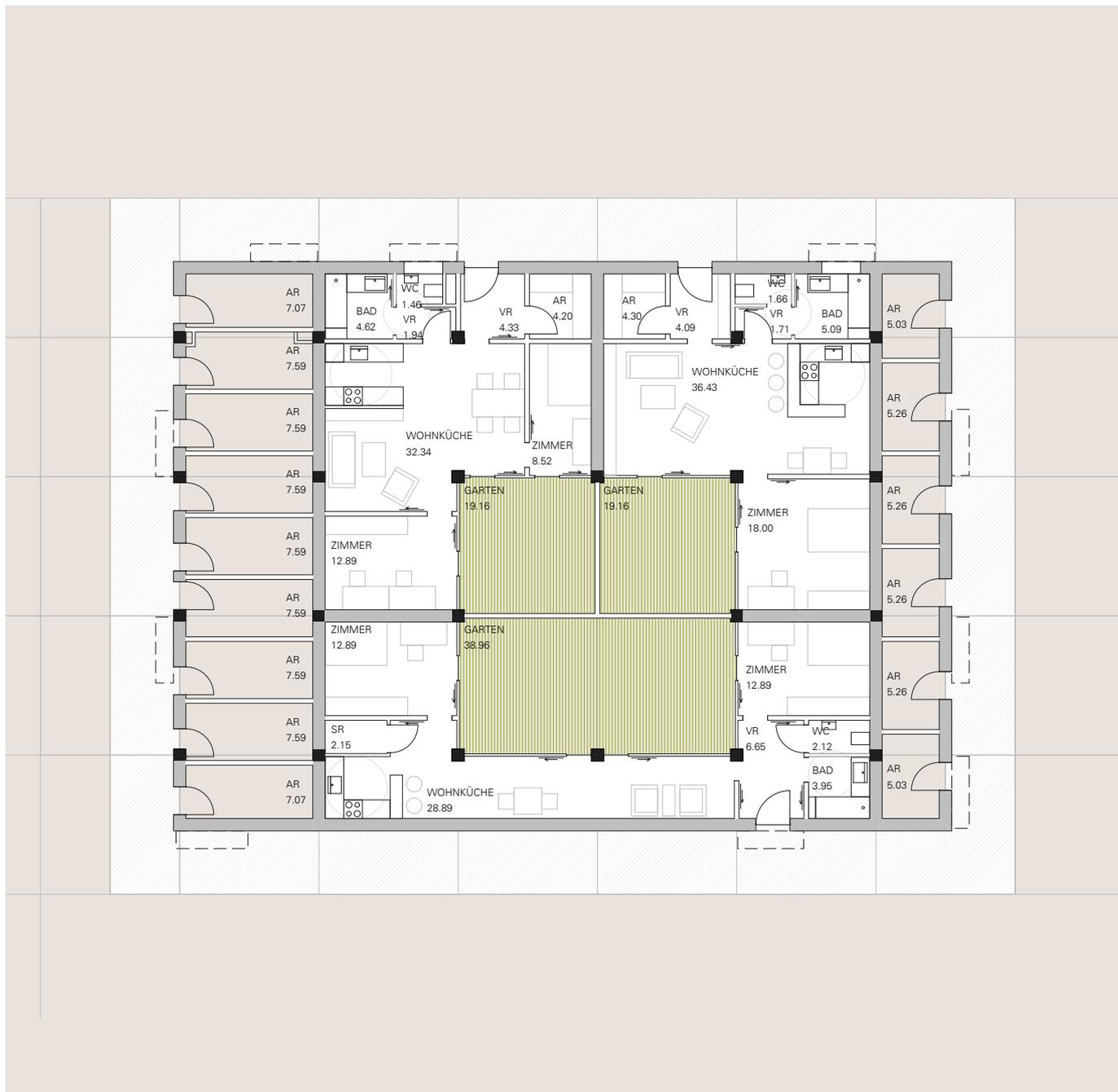


Abb.115 Hofwohnen EBENE 0



Abb.116 Hofwohnen EBENE 1

M 1:200





Abb.118 Hofwohnen EBENE 3

M 1:200

4.7.3 Straßenwohnen mit Loggia

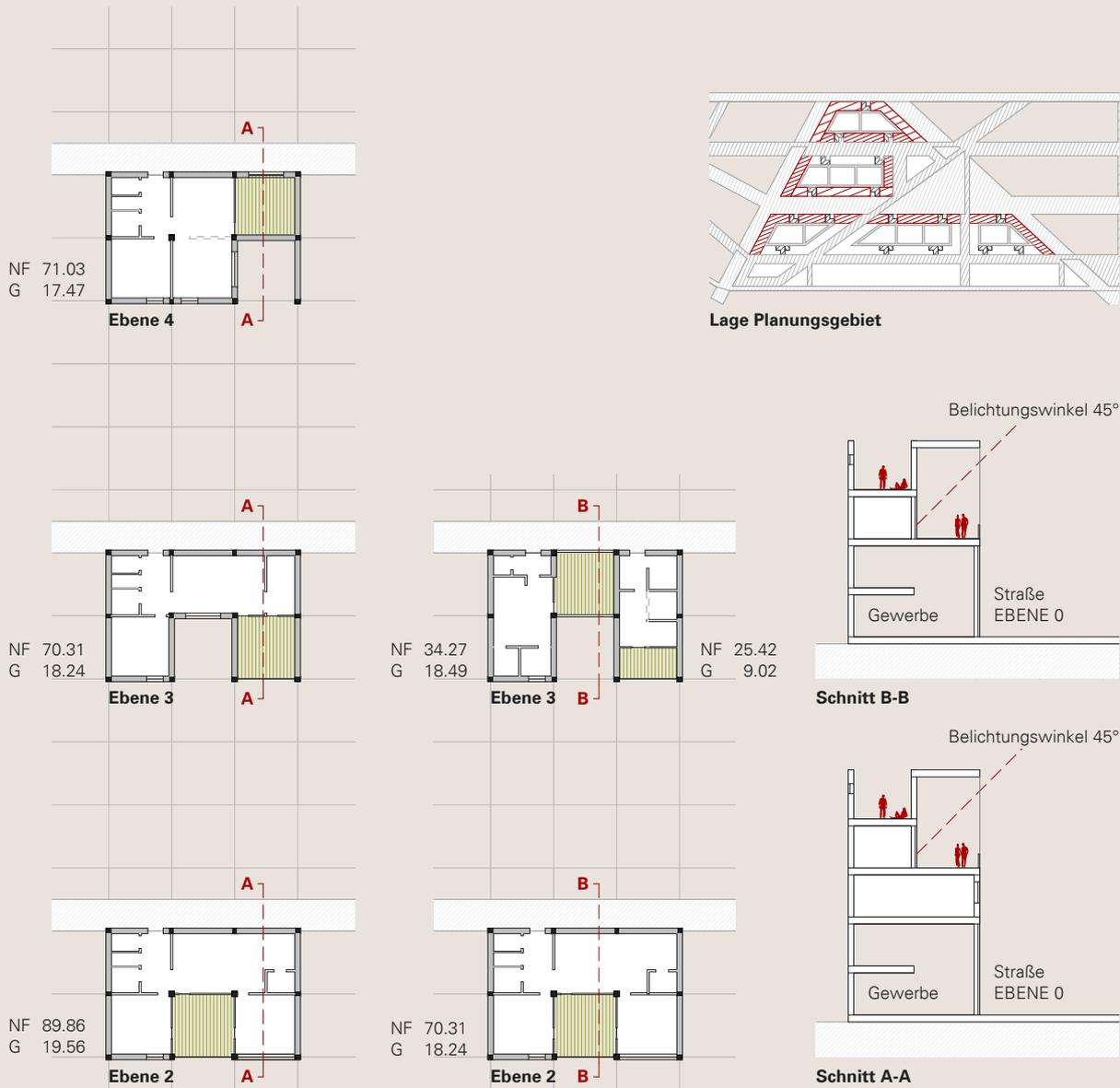


Abb.119 Straßenwohnen Übersicht



Abb.120 Straßenwohnen EBENE 2

M 1:200



Abb.121 Straßenwohnen EBENE 3

M 1:200

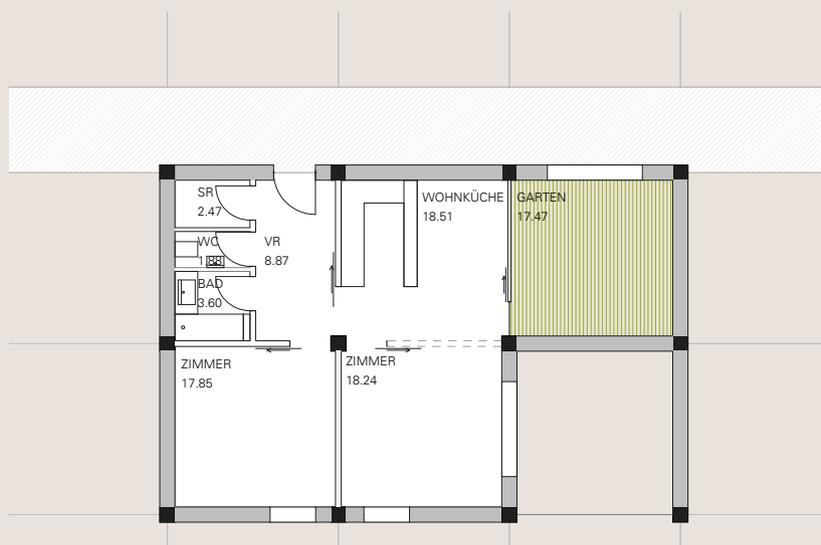


Abb.122 Straßenwohnen EBENE 3

M 1:200

4.7.4 Hofhäuser

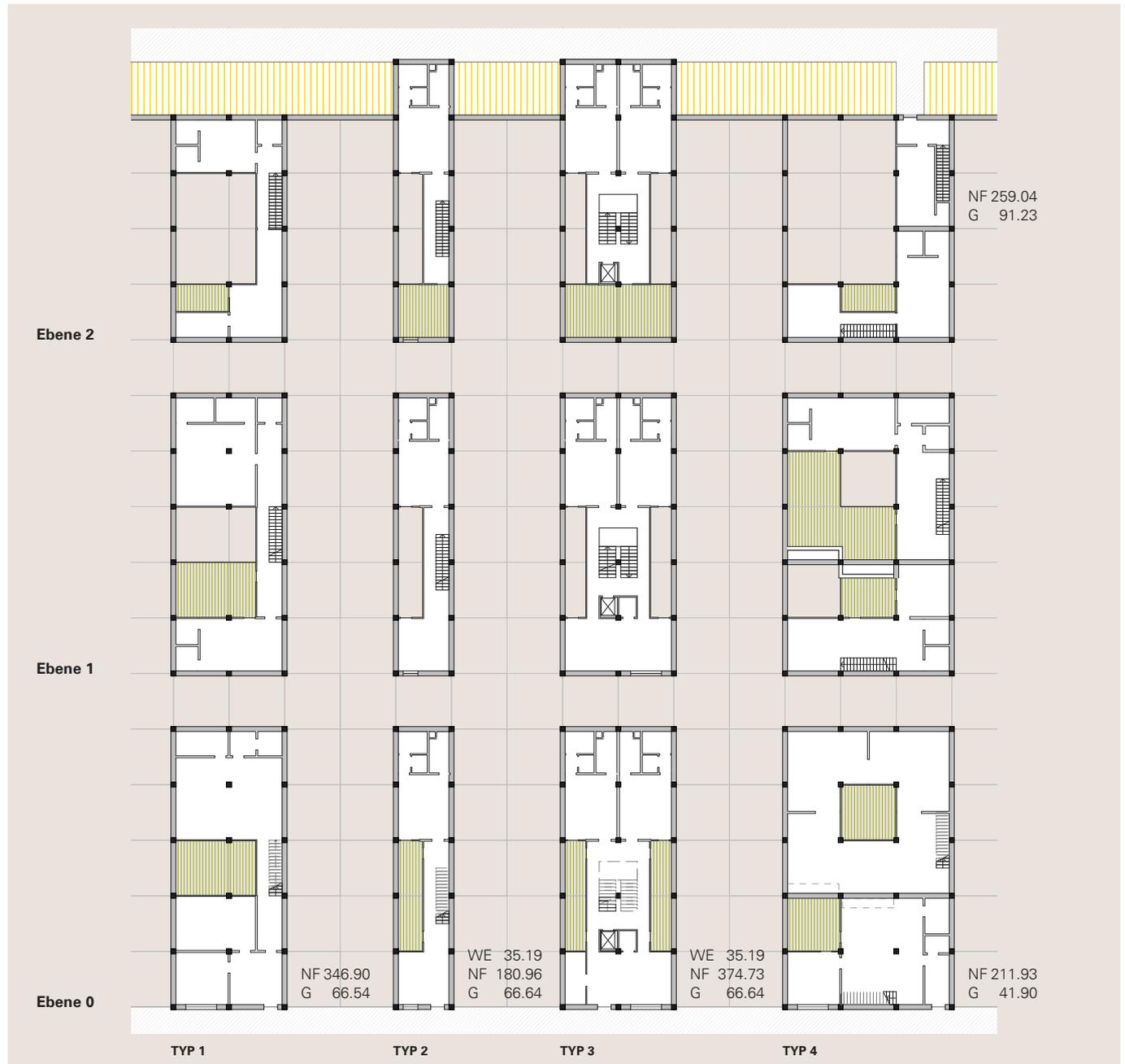


Abb.123 Hofhäuser Übersicht

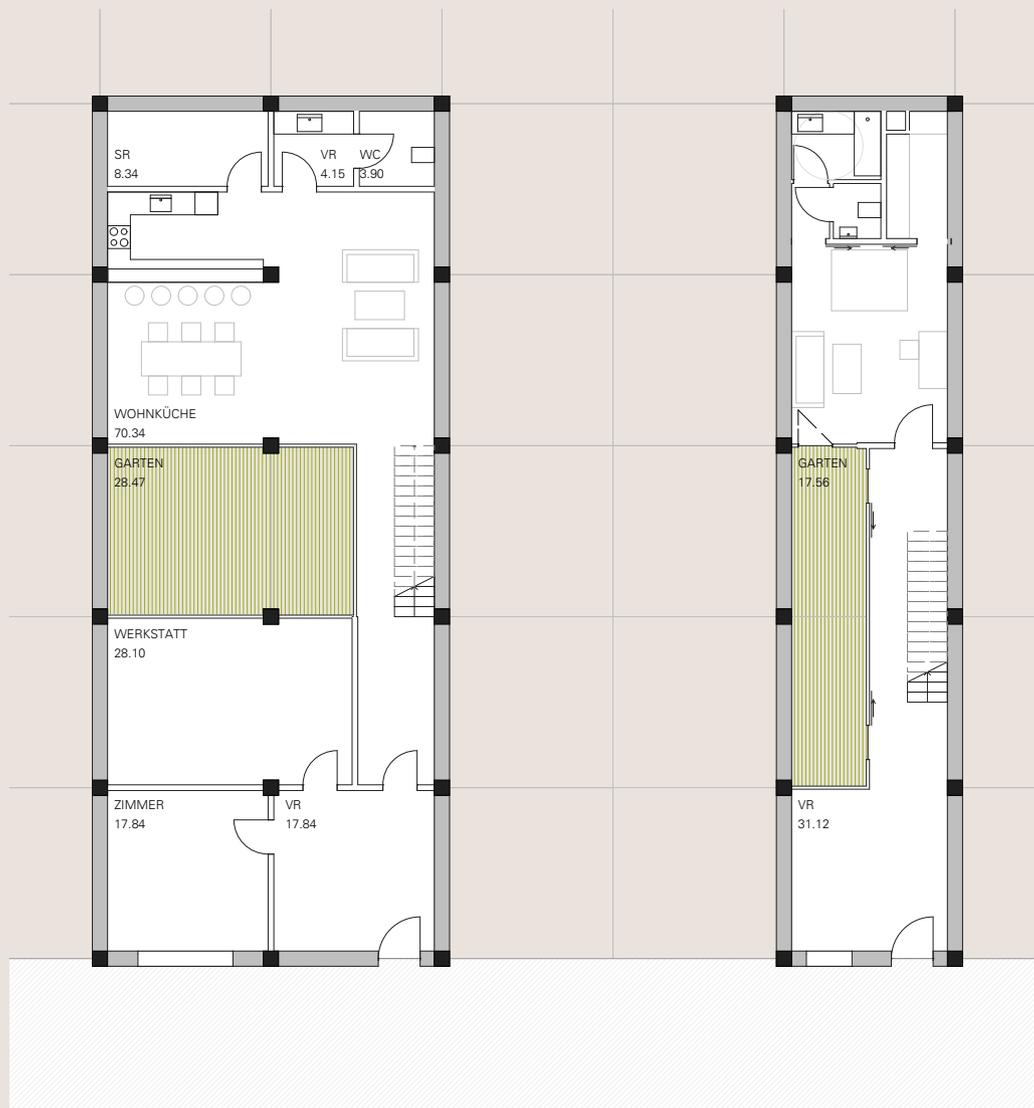


Abb.124 Hofhäuser TYP 1+2 EBENE 0

M 1:200

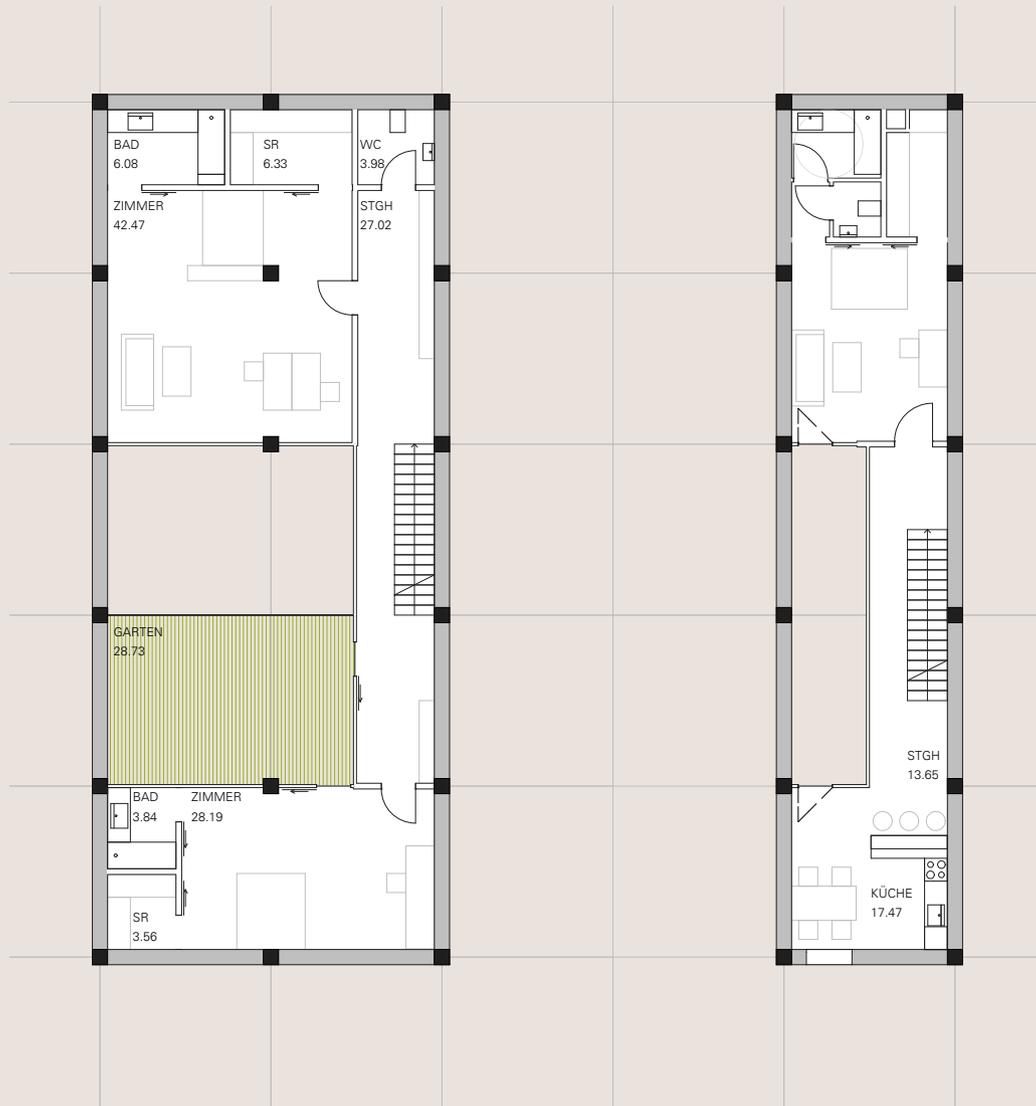


Abb.125 Hofhäuser TYP 1+2 EBENE 1

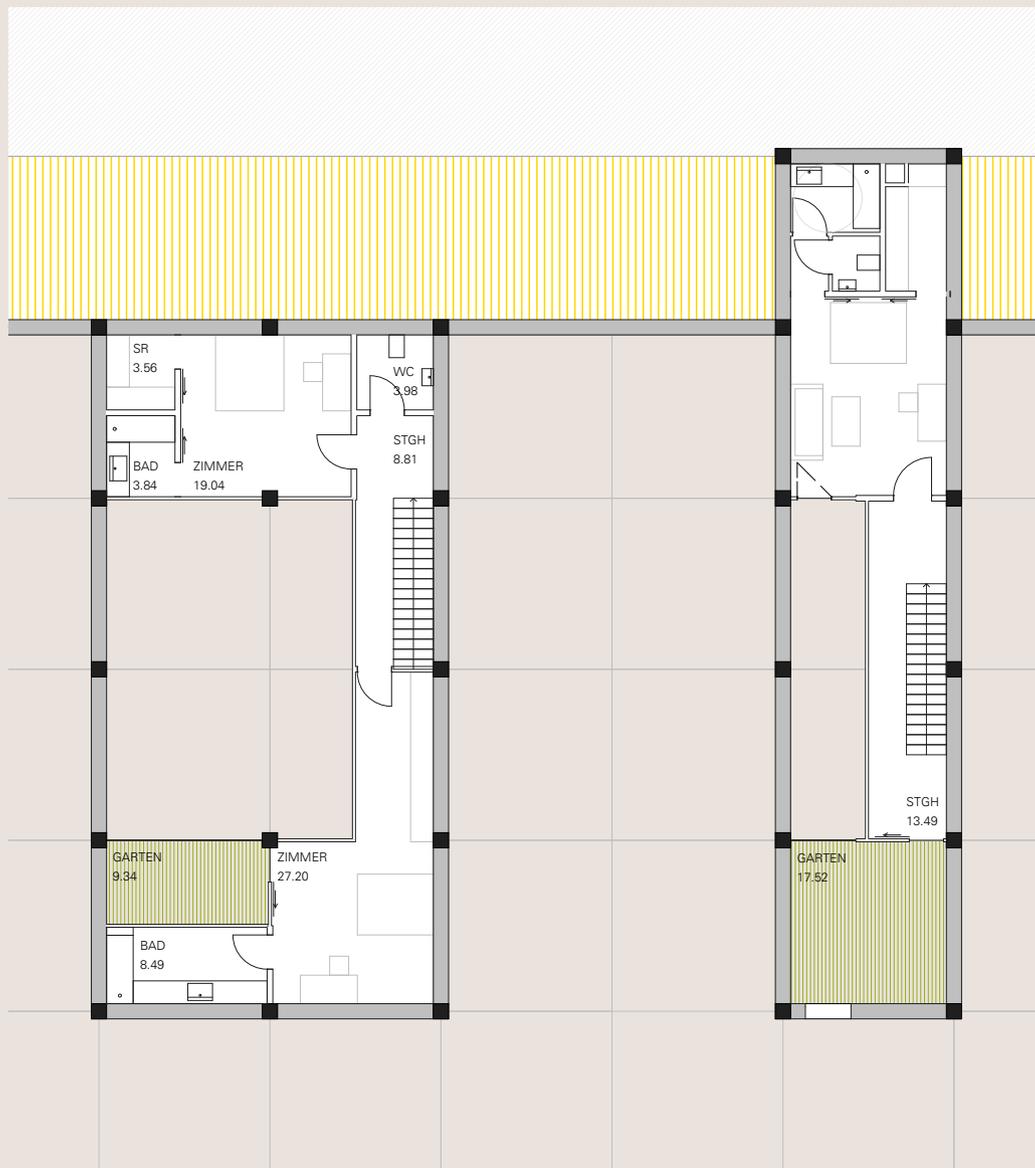


Abb.126 Hofhäuser TYP 1+2 EBENE 2

M 1:200



Abb.127 Hofhäuser TYP 3+4 EBENE 0



Abb.128 Hofhäuser TYP 3+4 EBENE 1

M 1:200

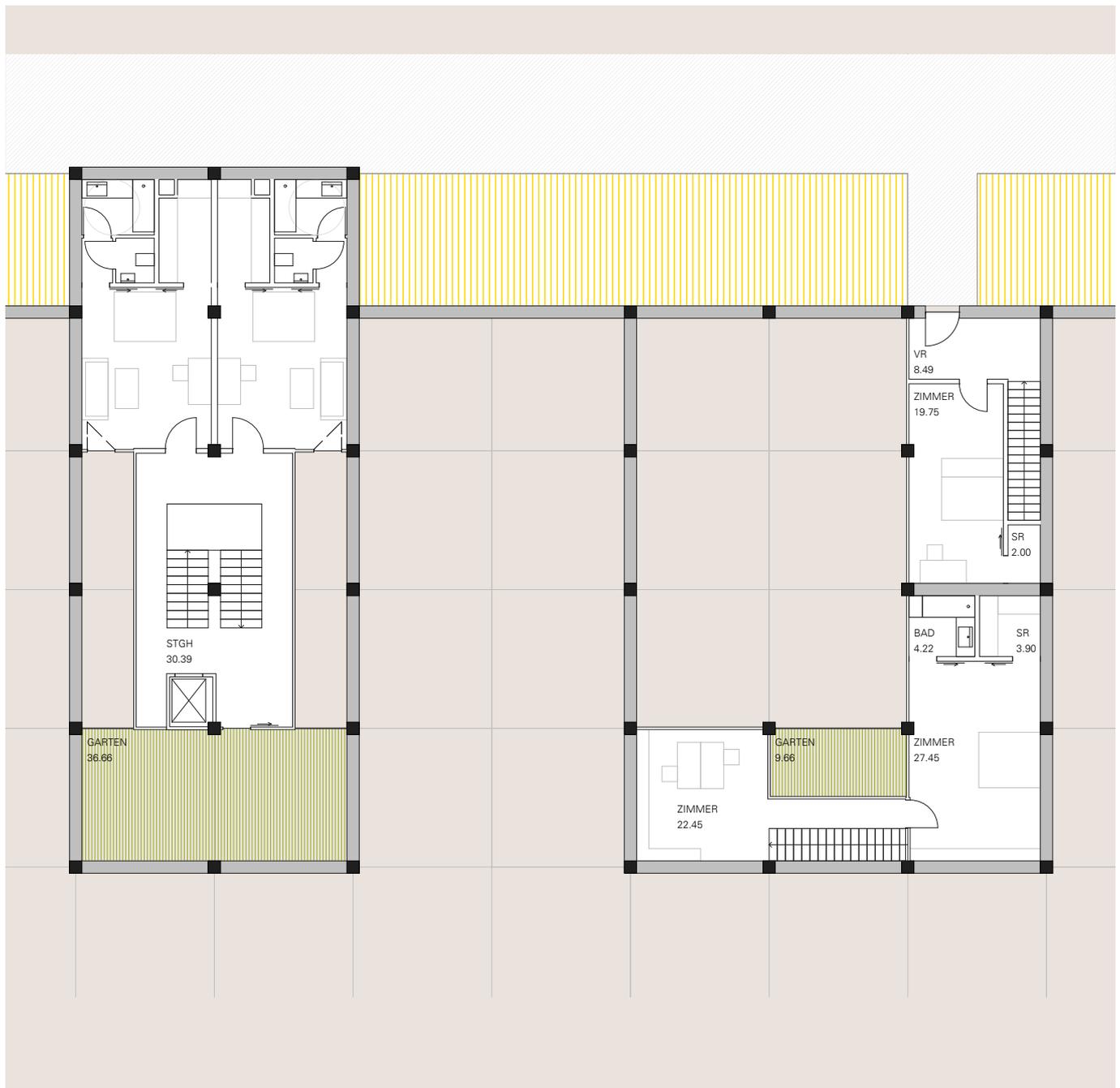
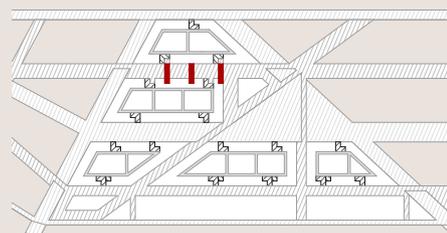
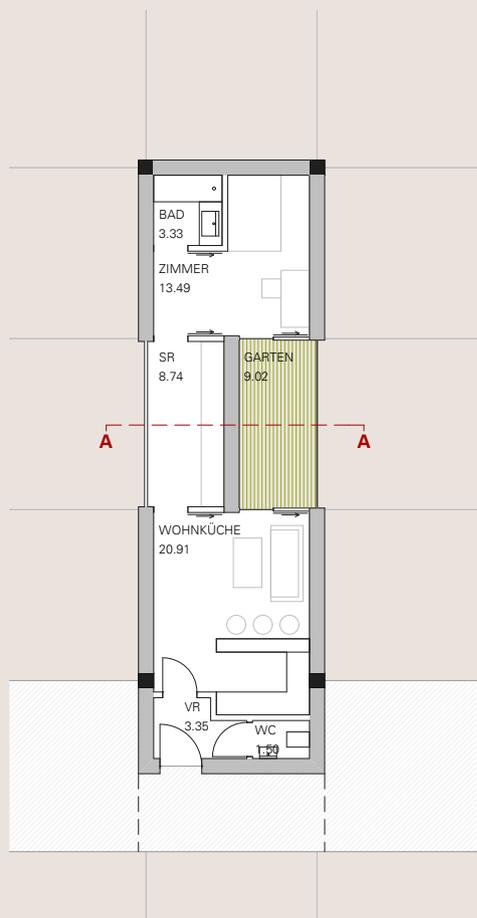


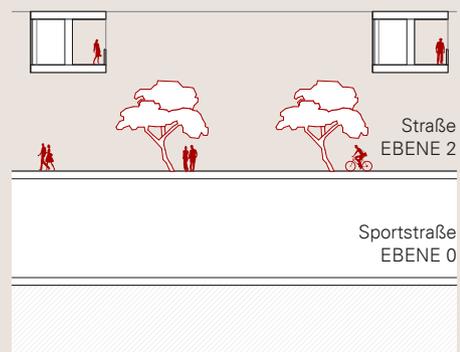
Abb.129 Hofhäuser TYP 3+4 EBENE 2

M 1:200

## 4.7.5 Brückenwohnen



Lage Planungsgebiet



Schnitt A-A

M 1:500



Abb.131 Perspektive Planungsgebiet



## 5 LITERATURVERZEICHNIS

Archling	Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsolente bAIK, verfügbar unter: < <a href="http://www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=132&amp;cid=222&amp;sort=&gt;">www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=132&amp;cid=222&amp;sort=&gt;</a> [Letzter Zugriff am 28.09.14]
GEO	Datenquelle: Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien, verfügbar unter: < <a href="http://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx">www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx</a> > [Letzter Zugriff am 28.09.14]
Hirner & Rigele	Hirner, N., Rigele, G., 2006.Zweiter Westbahnhof. In Kos, W., Dinhobl, G. Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt. Wien: Wien Museum Czernin Verlag
Hudson Yards	HUDSON YARDS, verfügbar unter: < <a href="http://www.hudsonyardsnewyork.com">www.hudsonyardsnewyork.com</a> > [Letzter Zugriff am 27.09.14]
Kos & Kassal-Mikula	Kos, W., Kassal-Mikula, R., 2006.Erster Westbahnhof. In Kos, W., Dinhobl, G. Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt. Wien: Wien Museum Czernin Verlag
May	May, S., 2012.Der Westbahnhof. Geschichte - Wandel - Aufbruch. Wien, Graz, Klagenfurt: Pichler Verlag
Minkin & Winkler-Hermaden	Minkin, C., Winkler-Hermaden, R., 2014. Wien wächst schneller als gedacht. Der Standard, verfügbar unter: < <a href="http://derstandard.at/2000004390845/Wien-waechst-schneller-als-gedacht-Zwei-Millionen-Einwohner-schon-2029">derstandard.at/2000004390845/Wien-waechst-schneller-als-gedacht-Zwei-Millionen-Einwohner-schon-2029</a> > [Letzter Zugriff am 14.08.2014]
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen, 2006.Wettbewerb WIEN WEST.Auslobungstext, verfügbar unter: < <a href="http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1179156836.pdf">www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1179156836.pdf</a> > [Letzter Zugriff am 18.10.2014]
Raith	Raith, E., 2008.Die Stärken und Schwächen der gründerzeitlichen Stadt. Werkstattbericht, S8
Raith & Tomaselli	Raith, E., Tomaselli, M., 2009.Erdgeschoßzonen. Werkstattbericht, S64
Schramm	Schramm, H., 2008.Low Rise - High Density, Horizontale Verdichtungsformen im Wohnbau. 2.Auflage. Wien: Springer-Verlag
Semapa	SEMAPA - Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne, verfügbar unter: < <a href="http://www.parisrivegauche.com">www.parisrivegauche.com</a> > [Letzter Zugriff am 27.09.14]
Stadt Wien	Stadt Wien, 2014. Modell Wiener Campus Plus, verfügbar unter: < <a href="http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentliche-bauten/schulbauten/">www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentliche-bauten/schulbauten/</a> > [Letzter Zugriff am 18.10.2014]
STEP	Stadt Wien, 2014. Stadtentwicklungsplan STEP 2025, verfügbar unter:< <a href="http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379.pdf">www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379.pdf</a> > [Letzter Zugriff am 18.10.2014]
STEP05	Stadt Wien, 2005. Stadtentwicklungsplan STEP 2005, verfügbar unter:< <a href="http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-gesamt.pdf">www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-gesamt.pdf</a> > [Letzter Zugriff am 26.07.2014]

### Verwendete Gesetze und Richtlinien:

WBO	Bauordnung für Wien, Stand 30.06.2014 < <a href="http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&amp;Gesetzesnummer=20000006">www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&amp;Gesetzesnummer=20000006</a> >
OIB RL2	Österreichisches Institut für Bautechnik, Richtlinien 2011 < <a href="http://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien/richtlinien/2011">http://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien/richtlinien/2011</a> >
OIB RL3	Österreichisches Institut für Bautechnik, Richtlinien 2011 < <a href="http://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien/richtlinien/2011">http://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien/richtlinien/2011</a> >
OIB RL4	Österreichisches Institut für Bautechnik, Richtlinien 2011 < <a href="http://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien/richtlinien/2011">http://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien/richtlinien/2011</a> >

## 6 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb.01 Amman, 2007  
 Abb.02 Westbahnhof um 1951  
 Abb.03 Lage Bauplatz Gleisanlage vor Westbahnhof, Wien 15  
 Abb.04, Abb.05 Gleisanlage Westbahnhof  
 Abb.06 Planungsgebiet Luftaufnahme Gleisanlage  
 Abb.07 Westbahnhof um 1910  
 Abb.08 Westbahnhof um 1955  
 Abb.09 Westbahnhof heute  
 Abb.10 Betrachtungsgebiet ca. 30ha  
 Abb.11 Wettbewerbsgebiet mit Teilgebieten A,B und C  
 Abb.12 Querschnitt durch das Bahngelände  
 Abb.13 Sicherheitsabstände bei Überbauungen von Bahnanlagen  
 Abb.14 Modell Wettbewerbsgewinner, Neumann + Steiner ZT GmbH  
 Abb.15 Visualisierung Siegerprojekt  
 Abb.16 Parkanlagen der Stadt Wien  
 Abb.17 Öffentliche Verkehrsmittel  
 Abb.18 Bildungseinrichtungen der Stadt Wien  
 Abb.19 Höhenentwicklung auf dem Planungsgebiet (über Wiener Null)  
 Abb.20 Luftbild Rive Gauche, Paris  
 Abb.21 Übersicht Planungsgebiete Rive Gauche, 13<sup>e</sup> arrondissement Paris  
 Abb.22 Draufsicht Tolbiac Chevaleret  
 Abb.23 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 27.12.2013  
 Abb.24 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 30.04.2014  
 Abb.25 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 16.06.2014  
 Abb.26 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 28.07.2014  
 Abb.27 Baufortschritt Tolbiac Chevaleret 25.09.2014  
 Abb.28 Luftbild Hudson Yards, Manhattan  
 Abb.29 Lageplan Hudson Yards  
 Abb.30 Baufortschritt Eastern Yard  
 Abb.31 Visualisierung Eastern Yard  
 Abb.32 Geplanter Baufortschritt Eastern Yard 2013 - 2018  
 Abb.33 Konstruktionsschema Hudson Yards  
 Abb.104 Produktion Gleisprofil
- © Vyacheslav Argenberg auf Flickr, im Original Farbfoto  
 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Wien  
 © Schwarzplan OpenStreetMap contributors  
 © Nikolaus Korab  
 © Luftbild Google  
 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Wien  
 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Wien  
 © pb Pittel+Brausewetter, www.pittel.at  
 2002. Wettbewerb Wien West Auslobungstext. [ÖBB]  
 © www.beyer.co.at  
 © www.beyer.co.at, im Original Farbdarstellung  
 Datenquelle: www.wien.gv.at/stadtplan [zuletzt zugegriffen am 28.09.14]  
 Datenquelle: www.wien.gv.at/stadtplan [zuletzt zugegriffen am 28.09.14]  
 Datenquelle: www.wien.gv.at/stadtplan [zuletzt zugegriffen am 28.09.14]  
 Datenquelle: Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien. [GEO]  
 © Luftbild Google  
 © SEMAPA [Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne]  
 © Architekt Pierre Gangnet  
 © SEMAPA [Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne]  
 © SEMAPA [Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne]  
 © SEMAPA [Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne]  
 © SEMAPA [Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne]  
 © SEMAPA [Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne]  
 © Luftbild Google  
 © HUDSON YARDS  
 © voestalpine AG

Restliche Abbildungen © Ulrike Bartholmer