

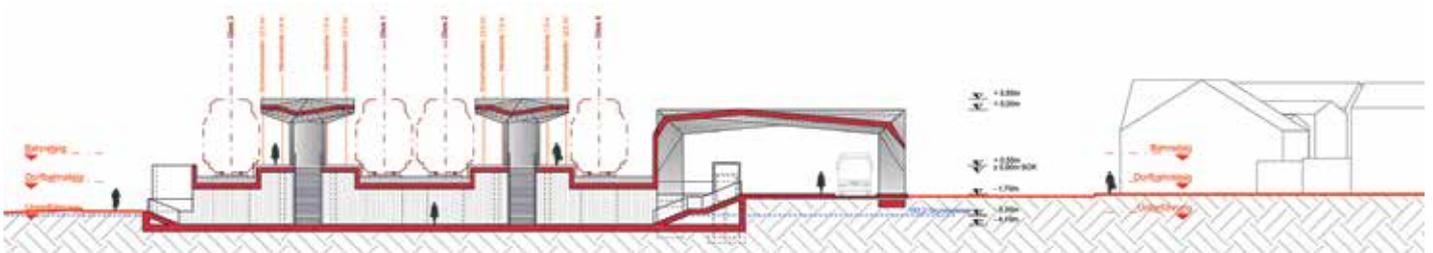
>> Einreichung

Projekt 10

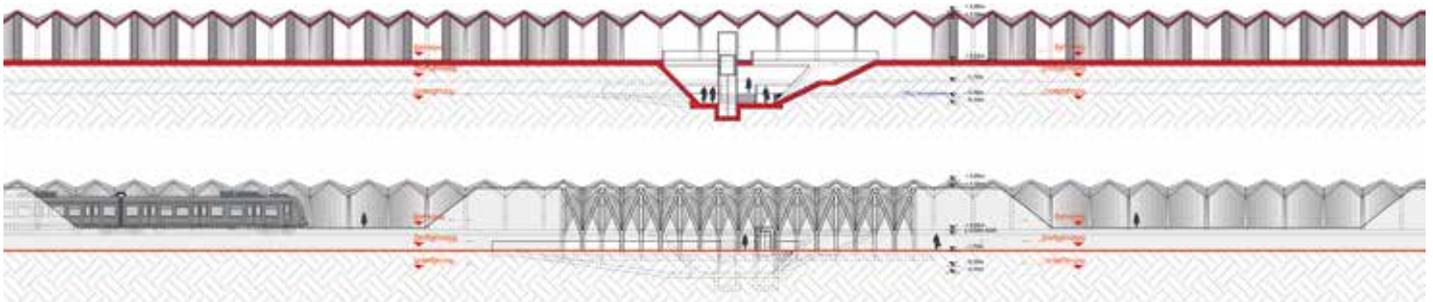
Münchendorf, Comin' Home

Einrichteam: Thomas Schlappal, András Vernes | TU Wien

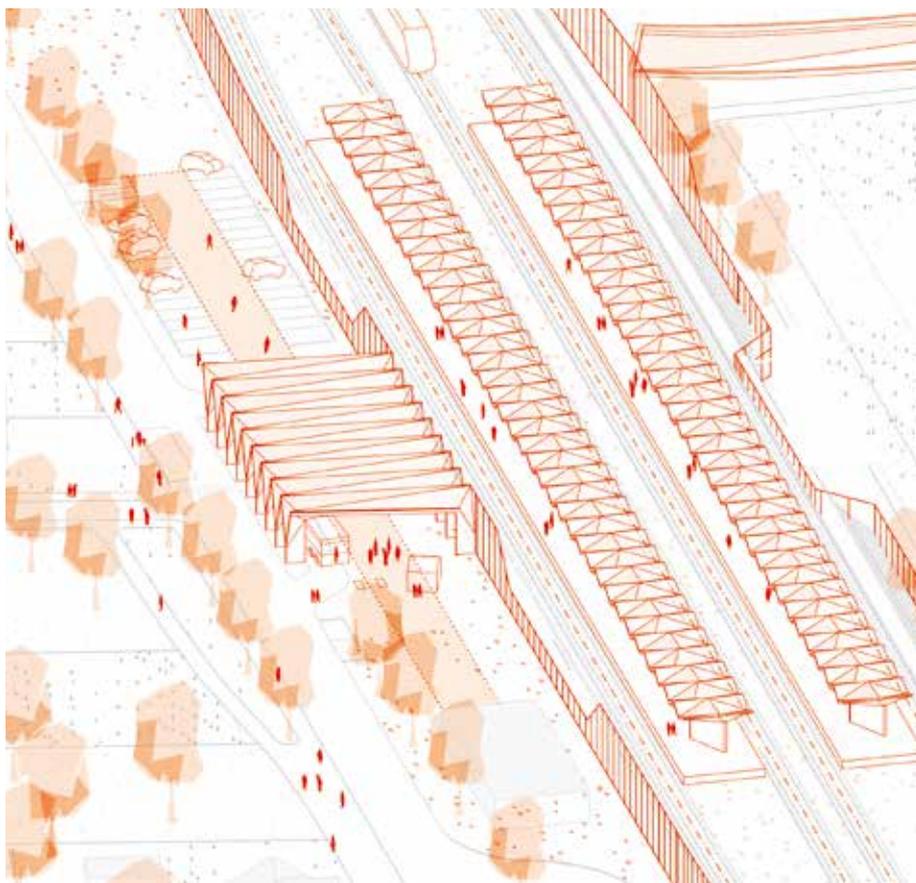
Betreuerteam: DI Polina Petrova, Institut für Architektur und Entwerfen | TU Wien, DI Maeva Dang und Mag. arch. Rüdiger Suppin, Institut für Industriebau und interdisziplinäre Planung | TU Wien, DI Sara Foremniak und DI Dominik Suza, Institut für Tragkonstruktionen | TU Wien, DI Johannes Kehrer, Institut für Verkehrswissenschaften | TU Wien



Querschnitt



Längsschnitt



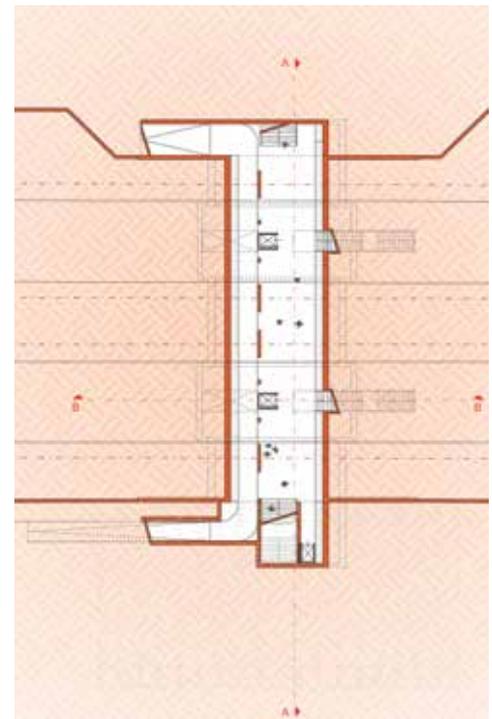
Die Tragwerksplanung umfasst die Vorplatz- und Bahnsteigüberdachung und die Unterführung. Die Überdachungen zeichnen sich durch Falterwerke aus Stahlbeton aus.



Münchendorf als Standort des Bahnhofs und als Kleinstadt mit hohem prognostiziertem Wachstum und dem Ausbau der Pottendorfer Linie ist mit einem signifikanten Bauwerk zu begegnen. Der Bahnhof wird sich zu einem neuen Knoten im Dorf entwickeln. Der Dorfbahnsteig wird der zentrale Umschlagplatz der Gemeinde. Ein Verweilen dort wird bei vielen Anlässen zu einem wiederkehrenden Austausch zwischen den Bewohnern führen. Der Bahnhof ist nicht nur ein Ort des Pendelns, er erhält einen Mehrwert.

Die vorgegebene 5 m hohe Schallschutzwand verhindert die – für das menschliche Wohlbefinden wichtige – Sicht auf den Bahnhof. Deshalb wird im Stationsbereich die Schallschutzwand aufgebrochen und räumlich versetzt. Ein-/Aussichten auf den Bahnsteig bzw. in das Umfeld des Bahnhofs werden möglich. Um die Bevölkerung vor den Emissionen aus den in schalltechnischer Hinsicht maßgebenden Hochgeschwindigkeits- bzw. Güterzügen zu schützen, werden die versetzten Elemente überlappend ausgeführt. Der Schallschutz wird in die Elemente des Bahnhofs integriert. Am Bahnsteig wird dieser in kleinere Segmente gefaltet und reagiert in einer adäquaten Art auf die Kleinteiligkeit der Dorfstruktur. Die Großmaßstäblichkeit des Bahnsteiges wird heruntergebrochen auf den lokalen Warteplatz.

Die Schallemissionen aus den Hochgeschwindigkeits- bzw. Güterzügen, die die mittleren Bahngleise benutzen, werden an jeder Stelle durch 5 m hohe Schallschutzelemente absorbiert. Für Emissionen aufgrund des Schienenverkehrs auf Gleis 4 wird ein untergeordneter Schallschutz errichtet. Die Roll- und Bremsgeräusche werden nah an der Quelle absorbiert. Dies wird durch Gleisabsorber, die zwischen den Betonschwellen angebracht werden, und 75 cm hohe Schallschutzwände gewährleistet. Die Tragwerksplanung umfasst die Vorplatz- und Bahnsteigüberdachung und die Unterführung. Die Überdachungen zeichnen sich durch Falterwerke aus Stahlbeton aus. Das asymmetrische Falterwerk der Vorplatzüberdachung ist einseitig mit der Schallschutzwand verbunden, wodurch die horizontale Aussteifung gewährleistet ist. Auf der Dorfseite verjüngt sich das Falterwerk aus ästhetischen Gründen auf bis zu 10 cm. Aufgrund der aus der Geometrie resultierenden hohen Steifigkeit entsteht kein Nachteil in statischer Hinsicht.



Grundriss Unterführung

