

>> 2. Preis

Projekt 14

Zukunftsbahnhof Münchendorf

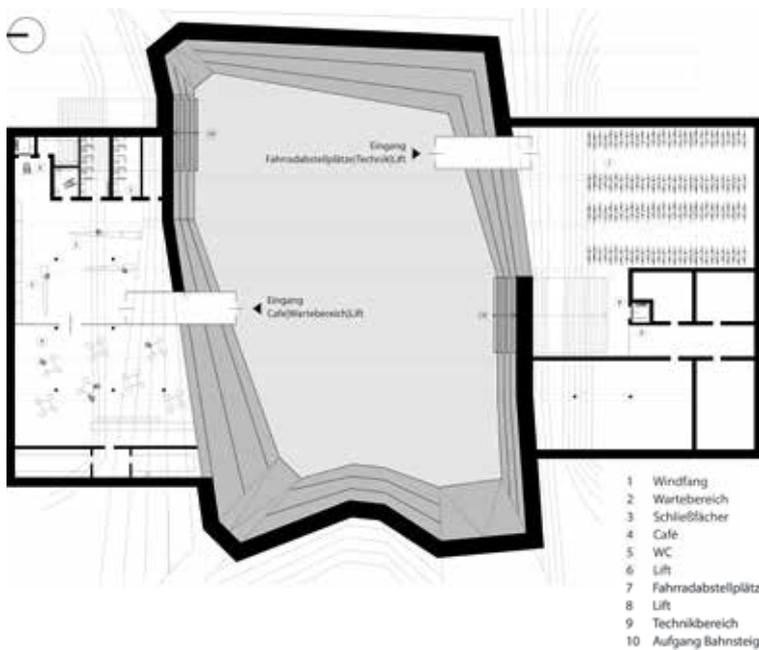
Einreichteam: Mélanie Bouissiere, Bernd Hausegger, Stefan Leitner, Theresa Reisenhofer | TU Graz

Betreuerteam: Dr. techn. Dirk Schlicke, Institut für Betonbau | TU Graz
 DI Christian Pichlkastner, Institut für Tragwerksentwurf | TU Graz
 DI Michael Cik, Institut für Straßen- und Verkehrswesen | TU Graz
 Christine Peintner, Martina Zeiner | TU Graz

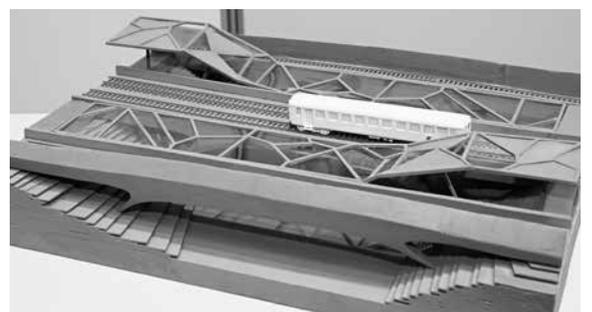
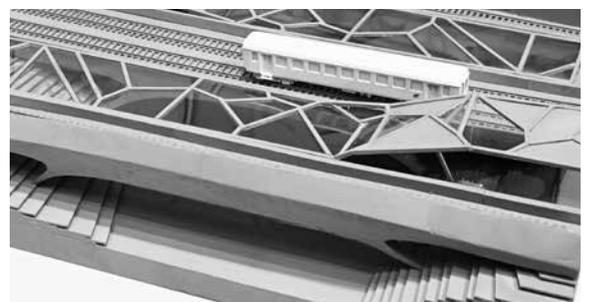
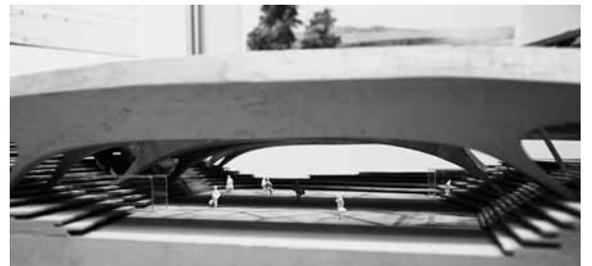
Preisgeld: 3.000 Euro



Querschnitt



Grundriss Erdgeschoß

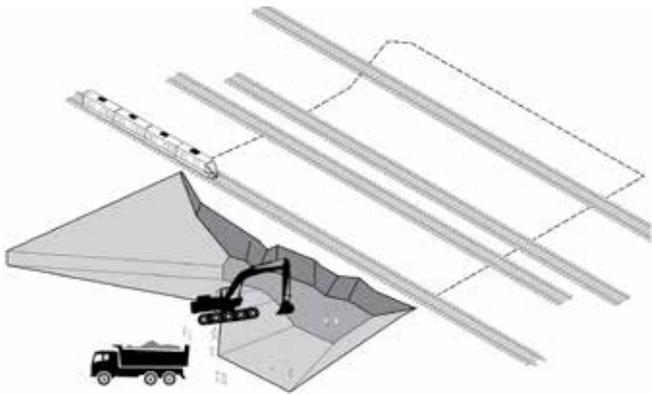




Isometrie

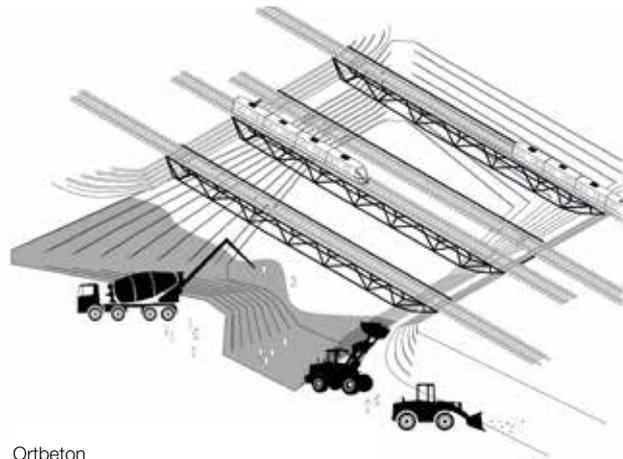
Jurybegründung

Insgesamt beurteilt die Jury das Projekt als einen in sich gelungenen, schönen Entwurf, einen multimodalen Verkehrsknotenpunkt mit räumlichen Qualitäten, was speziell am präsentierten Modell zu sehen war, und belohnt das Engagement und den Mut des Teams mit dem 2. Platz. Eine Ankunfts- und Abfahrtshalle unter die Gleisanlage abzusenken, wird als in sich ruhende, offen gestaltete, schöne Unterführungslösung beurteilt und bildet den innovativen Ansatz der Hauptattraktion des außergewöhnlichen Projektes. Unterführungen werden von den Nutzern üblicherweise nicht als Aufenthaltszone gesehen. Der Unterführungsgedanke wurde vom Team hinterfragt und adäquat mit einer interessanten Idee beantwortet. Das Team hat die Unterführung neu interpretiert, was als sehr passend für diesen kleinen Bahnhof gewertet wird. Auch die Topografie wurde gut formuliert. Durch die in die Stufen integrierte Beleuchtung entsteht ein spektakulärer Raum mit innovativen Licht-Schatten-Spielen, was gleichzeitig das Aufkommen von Angsträumen verhindert. Dass die angebotenen Bahnsteige nur jeweils stirnseitig den Zugsanfang beziehungsweise das Ende des Zuges in voller Bahnsteigbreite bespielen, stellt die Gebrauchstauglichkeit infrage. Bei der in der Ausschreibung festgesetzten Passagierfrequenz sollte das Kriterium jedoch untergeordnete Bedeutung erfahren. Es wird empfohlen, den Nutzern die kurz gehaltenen Wege aufzuzeigen. Die Lärmimmissionen in der Halle, die durch Befahren der Hochgeschwindigkeitszüge der brückentragwerksähnliche Konstruktion entstehen, sind zu prüfen, um das durch das Gesamtprojekt geschaffene Ambiente nicht zu beeinträchtigen. Eine stärkere Gliederung des Brückentragwerkes, das durch die Lärmschutzmaßnahmen an Massivität gewinnt, wäre für die visualisierte Zugangssituation vorteilhaft.



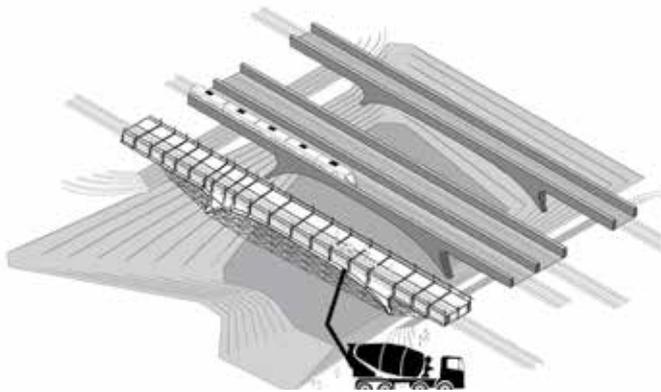
Grabungsarbeiten

Im Bahnhofsbereich werden Grabungsarbeiten durchgeführt, um eine Grube für die geplante Topografie zu schaffen. Die Zuggleise werden auf eine Höhe von 1,7 m über Geländeneiveau angehoben.



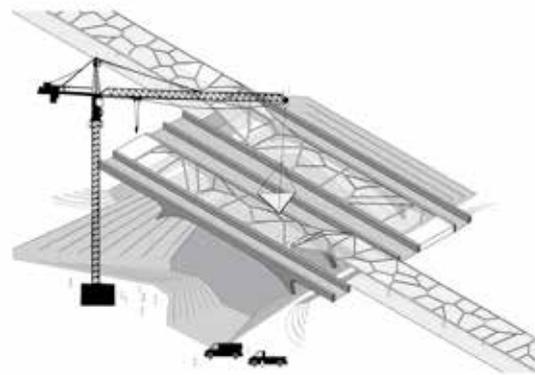
Ortbeton

In die neu geschaffene Topografie wird mit Ortbeton gearbeitet. Sitzstufen und Rampen werden geformt. Weiters werden die Gleise über Behelfsbrücken geführt.



Brückenschalung

Die Brücken werden nach und nach geschalt und betoniert – somit wird ein durchlaufender Zugverkehr gewährleistet.



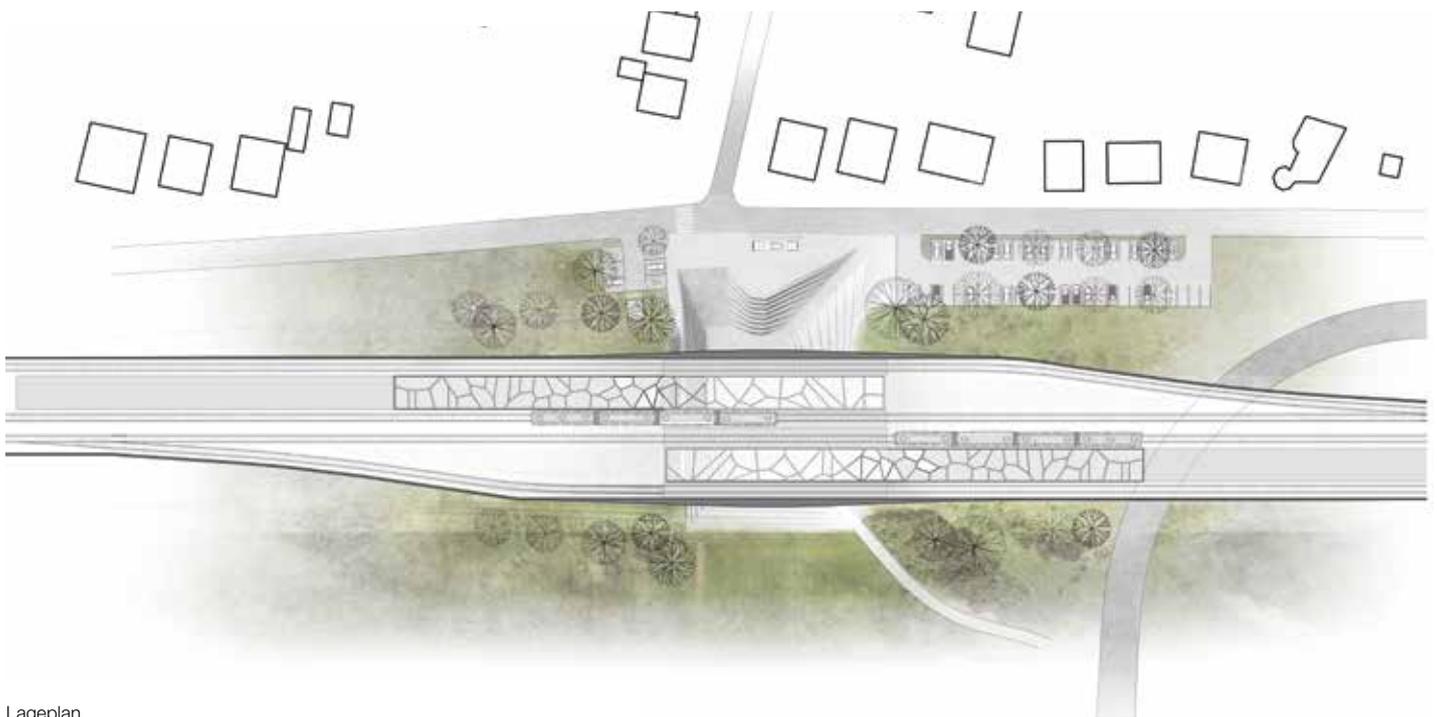
Bahnsteig

Das Dach des Bahnhofs und des Bahnsteigs wird durch eine Stahlkonstruktion ausgeführt. Oberhalb der Topografie werden durchsichtige Paneele eingesetzt, am Bahnsteig Zementfaserplatten als Dachhaut.





Längsschnitt



Lageplan

In die neu geschaffene Topografie wird mit Ort-beton gearbeitet. Sitzstufen und Rampen werden geformt. Weiters werden die Gleise über Behelfsbrücken geführt.

Es sollte keine Unterführung im klassischen Sinne werden, der Bahnhof sollte geöffnet und wieder in den Mittelpunkt des öffentlichen Geschehens gestellt werden. Somit war klar, einen offenen Raum zu gestalten, der eine vielfältige Nutzung zulässt. Dafür wird das Gelände abgesenkt und die Gleise über Brücken geführt. Die Höhenschichtlinien des neuen Geländes werden als Sitzstufen ausgeführt, die aus Beton gefertigt sind. Ebenfalls sind Rampen in die Topografie eingebettet, die den Zugang für Fußgänger und Radfahrer erleichtern. Durch die Rampe gelangt man in die offene Bahnhofshalle. Diese ist sehr großzügig gestaltet und wird natürlich mit Oberlichtern beleuchtet. Zwei Glasboxen ragen aus den Stufen hervor. Diese Boxen sind Eingänge für die Räumlichkeiten in der „Erde“ und fungieren als Windfang. Im nördlichen Bereich befinden sich der Wartebereich mit den Zugängen zu den WCs und ein Lift zu einem der beiden Bahnsteige. Als weitere Nutzung bietet sich die Möglichkeit für ein Café an, das extern betrieben werden kann und die Belichtung durch Schlitze zwischen den Sitzstufen erlangt. Im südlichen Bereich befinden sich der Eingang für 100 Fahrradabstellplätze, ein zweiter Lift und der Technikbereich. Die Fahrradabstellplätze sind gut vor Witterung und Diebstahl geschützt. Die Technikräume können als eigener Bereich abgeschlossen werden. Die Brücke mit der Lärmschutzwand fügt sich in die Umgebung ein. Durch die Absenkung des Geländes entsteht ein neuer öffentlicher Raum unterhalb der Brücken. Das Busliniennetz wird mit einer zusätzlichen Bushaltestelle am Bahnhof erweitert, die sich am Vorplatz befindet. Ein Parkplatz für Menschen mit besonderen Bedürfnissen wird direkt zum Lift erschlossen.