

**>> 1. Preis**

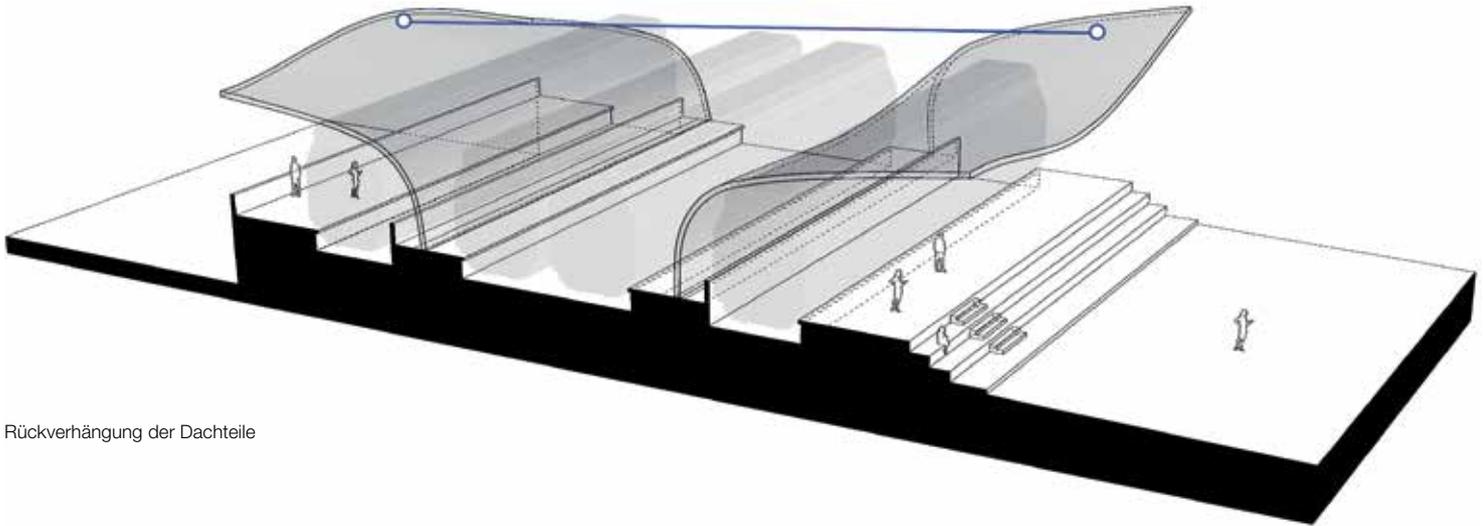
Projekt 13

**Inside out****Einrichteam:** Bernhard Ramsauer, Christian Szalay | 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**Preisgeld:** 4.000 Euro

Lageplan

**Jurybegründung**

Das Projekt besteht mit einer äußerst innovativen Idee, einem architektonisch fachübergreifenden und umfangreich ausgearbeiteten Entwurf mit sehr sensiblen, wertvollen und raumplanerisch beachtlichen Lösungsansätzen, die in ihrer Gesamtheit am besten zu Münchendorf passen. Das Team näherte sich in einer schlüssigen Präsentation der Aufgabenstellung mit Mut zum Risiko, da es ein verändertes Gleissystem vorschlug. Die interessante und adäquate Lösung der Gleis- und Lärmschutzwandführung, die Auflösung der Seiten und die abgeschottete Durchführung der Hochgeschwindigkeitsgleise wurden insbesondere seitens der ÖBB mit Lob versehen. Auch schließt das Konzept breitere Bahnsteige nicht aus. Diese Lösung vermag den Nutzern die „Angst“ vor den Hochgeschwindigkeitszügen zu nehmen, die Haltegleise stellen die Sicht in die Natur beziehungsweise die Öffnung zum Ort wieder her. Der Bahnhof wird so in den Ort miteinbezogen, in den Ort geholt und ins Landschaftsbild integriert. „Inside out“ stellt das einzige Projekt dar, das nicht nur Städtebau und Architektur, sondern auch den Schallschutz und die Statik gleichwertig zum Thema gemacht hat und nicht nur in den Entwurf miteinbezogen, sondern auch ausgearbeitet hat. Die gewählte werkstoffaffine Bahnsteigüberdachung stellt eine Herausforderung für Planung und Umsetzung dar, wird aber als machbar definiert. Die schalltechnische Ausrüstung auf den Außengleisen für die haltenden Züge und ebenso die der Schalenoberfläche bezüglich der Schallemission auf den Hochgeschwindigkeitsgleisen in Richtung Ort Münchendorf wird als verbesserungswürdig erachtet und ist zu hinterfragen.

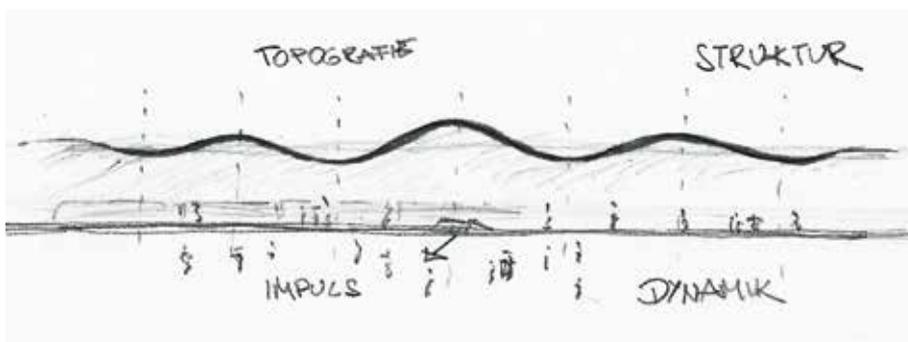


Rückverhängung der Dachteile

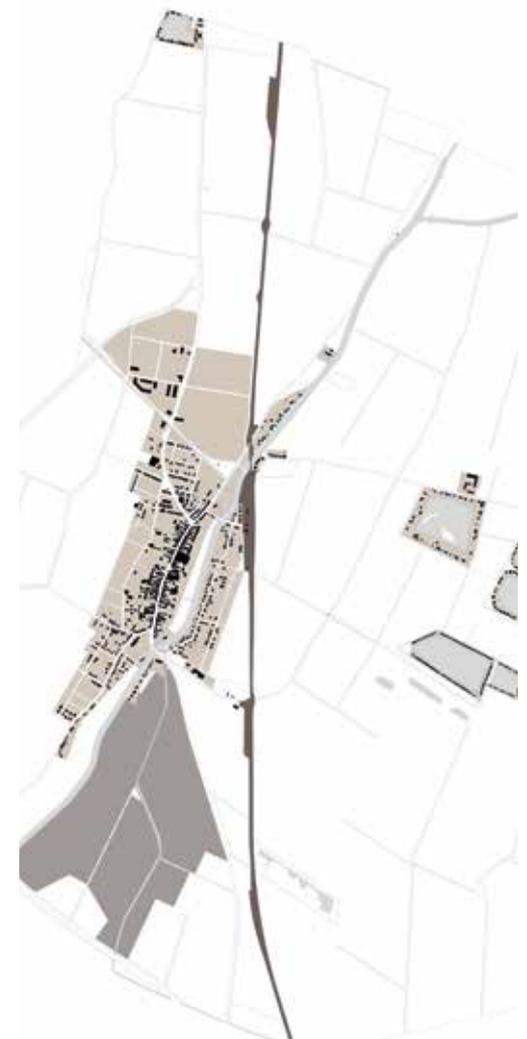
Der Flächenwidmungsplan weist die Richtung der zukünftigen Entwicklung aus. Dabei ist festzustellen, dass sich der Bahnhof auch in Zukunft am Rande der Gemeinde befinden wird. Durch die Situierung des Bahnhofs ergeben sich zwei Seiten: eine der Stadt zugewandte Seite und eine der Stadt abgewandte Seite. Die Bahn bildet eine öffentliche Einheit und sollte unserem Verständnis nach offen in das Stadtgefüge integriert werden. Ziel war es, den Bahnhof als Stadtraumerweiterung zu sehen und dadurch einen Mehrwert für die Bevölkerung Münchendorfs und die Bahnreisenden zu bekommen.

Die flache Landschaft, in die sich Münchendorf einbettet, bietet dem Bahnhof die Möglichkeit, sowohl einen Ausblick in die weite Umgebung zu bekommen als auch eine Art von „Landmark“ zu erzeugen. Die geschwungene Form der Überdachung des Bahnhofs ist als künstlicher topografischer Ausdruck zu verstehen, der einerseits den Bahnhof strukturiert und andererseits die Dynamik der Geschwindigkeit unterstreicht.

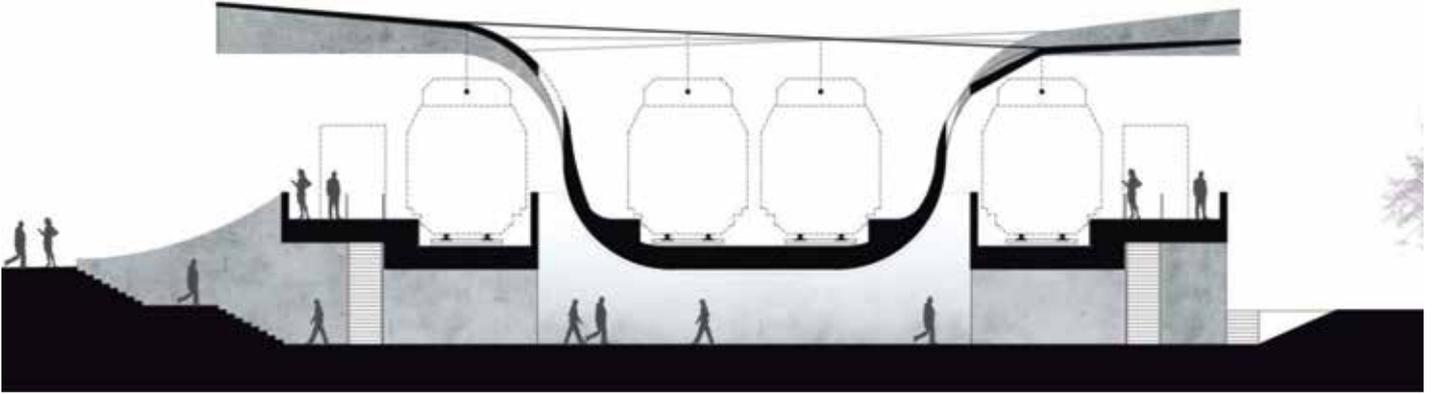
Die durchfahrenden Schnellzüge, welche den Bahnhof lediglich passieren, erzeugen die Hauptlärmquelle und befinden sich in der Mitte des Bahnhofs. Die stehenden bleibenden Züge, welche den Personenverkehr versorgen, befinden sich außen. Als Konsequenz des Lärms wird der Bahnhof in Lärmschutzwände gehüllt, was eine Abtrennung des Bahnhofs von der Stadt zur Folge hat. Der Bahnhof wird als Fremdkörper empfunden. Die Schallschutzwand rückt in die Mitte zur Hauptlärmquelle – den schnell durchfahrenden Zügen. Die ca. sieben Meter hohe Schallschutzwand zwischen Stadt und Bahnhof löst sich auf und es entsteht ein freundliches und einladendes Bild zur Stadt. Zusätzlich sind die am Bahnsteig wartenden Passagiere vor den Schnellzügen geschützt. Die stehenden bleibenden Züge rücken in die Nähe der Schnellzüge nach innen. Die Bahnsteige kommen nach außen und bekommen Bezug zur jeweiligen Umgebung. Dadurch wird eine Umschließung der Menschen durch die Züge verhindert.



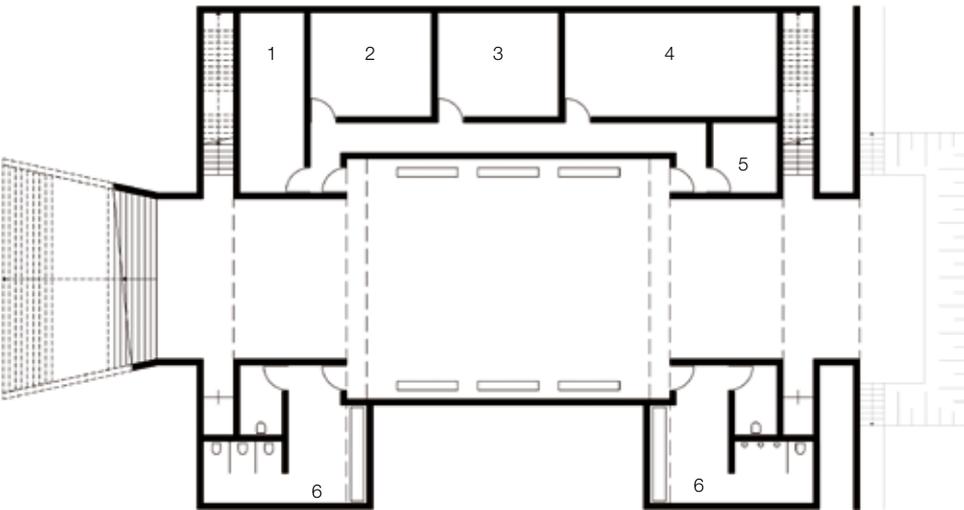
Entwurfsskizze



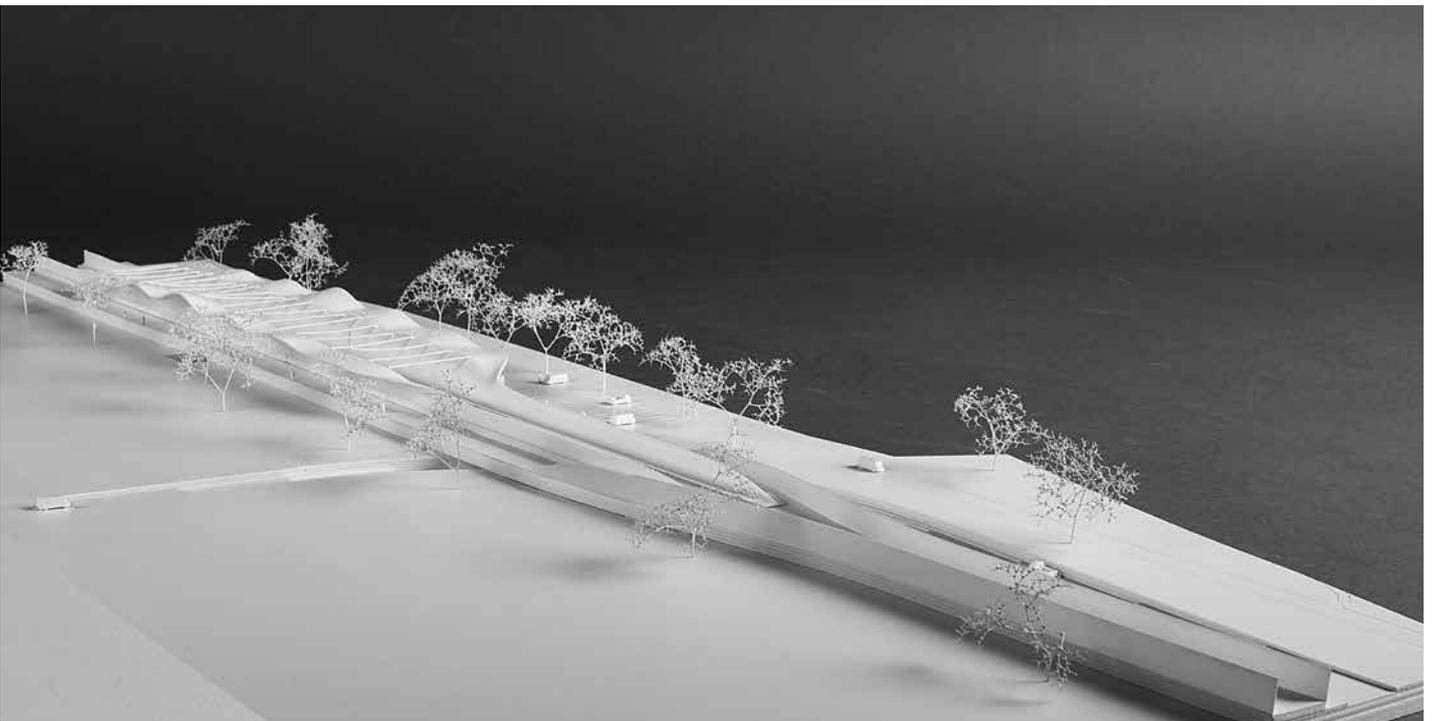
Situierung der Gleiskörper und der Stadt

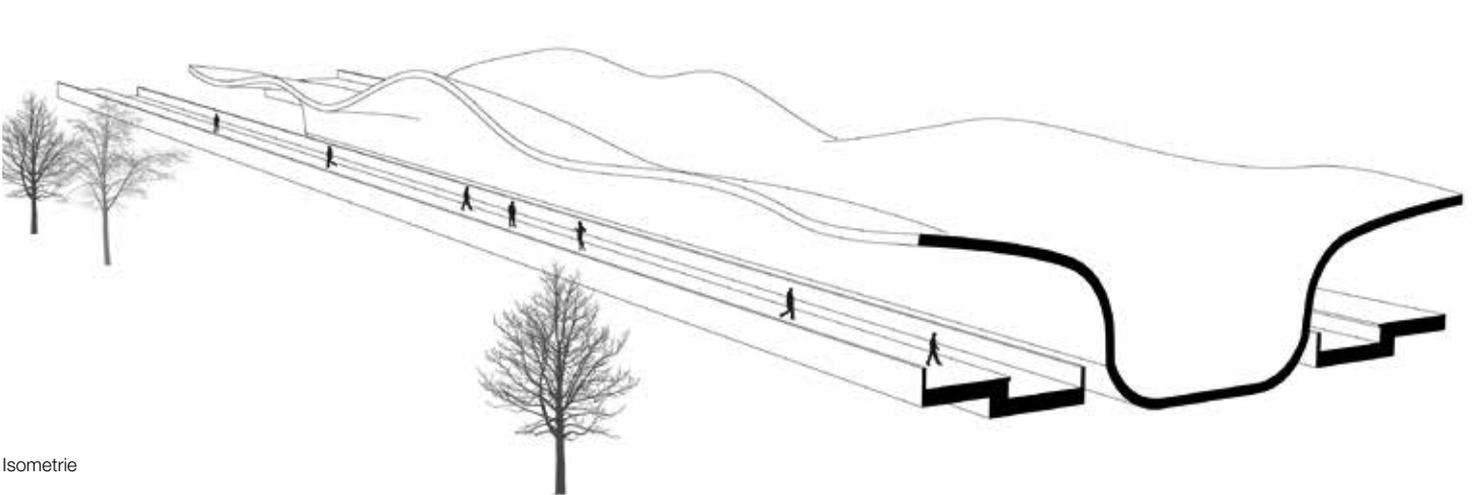


Schnitt



Grundriss Querung Untergeschoß: 1 Telekom-Kabelraum, 2 Telekom-Anlagenraum, 3 Niederspannungsraum, 4 Sicherungstechnikraum, 5 Lager der Sicherungstechnik, 6 Toiletten





Isometrie

Die geschwungene Form der Überdachung des Bahnhofs ist als künstlicher topografischer Ausdruck zu verstehen, der einerseits den Bahnhof strukturiert und andererseits die Dynamik der Geschwindigkeit unterstreicht.

Die notwendige Überdachung wird in die Schallschutzwand integriert und verschmilzt zu einer Einheit, die sich in späterer Folge auch in der Unterführung ablesbar macht. Das statische System sowie die Formbarkeit des Betons erlauben es, dem Element eine besondere Ausdruckskraft zu verleihen.

Durch das Zurückspannen der beiden Schalen entsteht an den Bahnsteigen ein stützenfreier Raum, der mehr Bewegungsfreiheit erlaubt. Für die Schale wird ein veränderlicher Querschnitt gewählt, welcher am sichtbaren Ende der Schale 15 Zentimeter in der Höhe misst, sich dann bis 50 Zentimeter vor der Rundung entwickelt und sich danach auf 80 Zentimeter steigert.

Die Abtreppe zur Stadt integriert den Bahnhof in den Stadtraum und schafft eine Erweiterung der Stadt. Die Überdachung wird auch als Wartebereich für den Bus genutzt. Der Vorplatz und der Bahnsteig stehen in einem ständigen Dialog zueinander. Durch das Einhüllen der Schnellzüge wird der Bezug zur jeweiligen Seite Stadt/Natur verstärkt. Ein erreichbarer Bahnhof entsteht.

