

>> Anerkennung

Projekt 15

Kathedrale der Moderne

Einreichteam: Maximilian Keil, Nils Lütke, Thomas Petters, Nora Sadlik | 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: 1.000 Euro



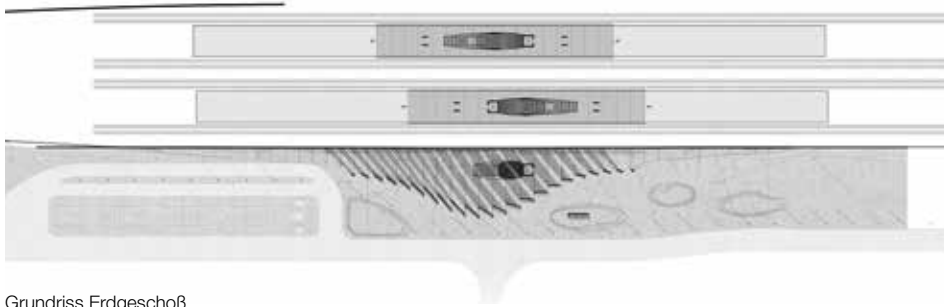
Der Entwurf verbindet einen expressiven architektonischen Ausdruck mit den heutigen Anforderungen an den Schallschutz sowie mit den infrastrukturellen Bedürfnissen eines modernen, zeitgenössischen Verkehrsknotenpunktes. Am Rande von Münchendorf gelegen, stiftet er Identifikation, fungiert als öffentlicher Treffpunkt und bietet sich als neuer Hauptplatz der Gemeinde an. Durch seine großzügige Vorplatzsituation und seine multiplen Öffnungen lässt er die Grenzen zwischen öffentlichem Raum und Bahnhof verschwimmen. Die Bögen können dabei als Tore verstanden werden, die Bus und Bahn, Fußgänger wie Radfahrer empfangen, verabschieden bzw. willkommen heißen.

Durch die modulare Aneinanderreihung der Bögen wird eine Struktur geschaffen, die einen Übergang von Schallschutzwand zur Bahnhofshalle mit integrierten Fahrradabstellmöglichkeiten bildet. Anhand von ausgewählten Parametern wie Belichtung und Verschattung, Witterungsschutz sowie einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Geschlossenheit und Durchlässigkeit wird jeder Bogen individuell modifiziert. Der Einsatz von innovativen Schalungstechnologien erlaubt es, komplexe Formen mittels Robotertechnik („TailorCrete-Verfahren“) kostengünstig und umweltfreundlich zu fertigen. Durch die statisch optimalen Eigenschaften des Bogens, dessen Geometrie weitgehend optimiert wurde, konnten Wandstärken von nur 22 cm erzielt werden.

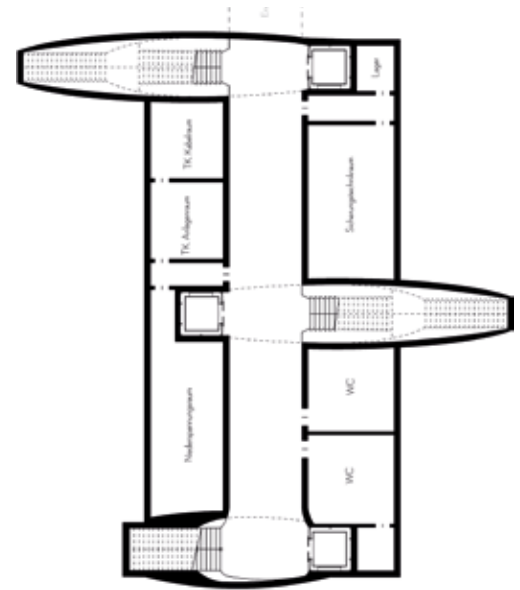
Die Schallschutzwand, die sich stetig zu der Form des Bogens krümmt, übernimmt die Rolle der Überdachung. Der Vorplatz greift die organische Formensprache auf. Inseln, aus Beton gefertigt, zonieren und gestalten den öffentlichen Raum. Östlich der Bahngleise besteht die Möglichkeit für Parkplatzerweiterungen und zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen. Die Hauptstruktur des Bahnhofs beinhaltet den Abgang zur unterirdischen Haupterschließung der Bahnsteige. Technische Räume und Anlagen befinden sich entlang dieses Tunnels. Die Schallschutzwand als zentrales Element des Entwurfes wurde so weit transformiert, bis aus dem trennenden, vertikalen Element eine schützende Halle wurde.

Durch die statisch optimalen Eigenschaften des Bogens, dessen Geometrie weitgehend optimiert wurde, konnten Wandstärken von nur 22 cm erzielt werden.





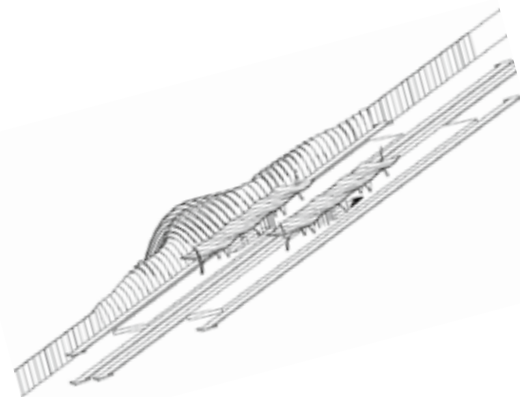
Grundriss Erdgeschoß



Grundriss Untergeschoß

Jurybegründung

Das Projekt ist ein sehr schöner und engagiert durchgearbeiteter Entwurf mit einem eher unüblichen architektonischen Zugang. Die Idee, die Lärmschutzwand in eine Halle zu transformieren und wieder aufzulösen, wird lobend erwähnt und zeigt einen materialgerechten Einsatz des Werkstoffes Beton. Die Bahnsteigüberdachung ist in einer durchdachten Konstruktion sehr elegant gelöst, die Jury vermisst jedoch, dass die Bogenidee aus dem Eingangsbereich auf den Bahnsteig mitgenommen wird. So wird das Konzept von zwei verschiedenen Gestaltungselementen getragen, die wenig miteinander kommunizieren. Auch das transluzente Glasdach für die helle Gestaltung der Bahnsteige wird in Bezug auf Erhaltung und Reinigung als problematisch gesehen. Die Eingangshalle, deren Wirkung sich durch den ständig wechselnden Lichteinfall der Bogensegmente verändert, beeindruckt sehr. Die offenen Bögen werden jedoch in zwei Punkten hinterfragt: Einerseits ist der Witterungsschutz ohne Verglasung zwischen den Bögen nicht gegeben und andererseits ist der Sicherheitsaspekt aufgrund der sich durch die Gliederung der Bögen ergebenden uneinsichtigen Bereiche zu überdenken. Die eigentliche Geste des Einganges zum Bahnhof wird vermisst, die Halle wirkt in ihrer realistischen Ausformung maßstäblich wesentlich kleiner als in den Renderings dargestellt. Die Unterführung sollte im Sinne der Ortserweiterung und der möglichen Freizeitgestaltungen Richtung Osten geöffnet werden.



Dachkonstruktion:
 Glasdach: VSG aus ESG $f_k = 120 \text{ N/mm}^2$
 Schallschutz: Absorber: FASETON, einseitig absorbierend ($>11 \text{ dB}$), zementgebundene Holzspäne, wellenförmige Struktur

