

Mit der städtebaulichen Neuregistrierung des öffentlichen Wiener Platzes erhält der in den 1970er Jahren begonnene Prozess nach der baurechtlichen Fertigstellung des Areals vor der Hauptbahnhof seine Fortsetzung auf dem bisher vernachlässigten Terrain jenseits der St. Petersburger Straße.

Das Wettbewerbsgebiet ist durch die parallel zu den Bahngleisen verlaufende Wiener Straße in zwei Bereiche unterteilt. Während die Bebauung des nördlichen Bereichs die ursprünglichen städtebaulichen Ziele des Masterplans folgt und das Areal mit vier bis sechsgeschossiger Bebauung verdichtet, wird der südliche Bereich zwischen der Wiener Straße und den Gleisen als ein Straßennetz mit gliedernden, schichtenartigen Herben wird der vorhandene Bahnhofsvorplatz über die St. Petersburger Straße verlagert und erhält mit dem vorgeschlagenen Hauptpunkt eines öffentlichen Platzbereichs im Südosten, welcher die Eingangsadresse zum neuen Quartier „Wiener Platz C5T“ bildet.

Die Anlieferung der Waren erfolgt über die Straße und die Zufahrt vor dem ehemaligen Gebäude der Reichsbahnstation, sondern setzt auch die Schichtzüge und Straßenbahnlinien der Umgebung fort. So erhalten die radial um den Bahnhof angeordneten Hochhäuser der Naheingangszone mit dem Hauptpunkt am Wiener Platz nurmehr eine sichtbare Mitte und die Achsen und Pfadführer der Bebauung am Wienerplatz werden gleich radial durch die St. Petersburger Straße in das Quartier fortgeführt.

Das Wettbewerbsareal soll städtebaulich als „urbaner Gehort“ festgelegt werden und bietet mit den vorgeschlagenen Bauweisen eine solide Grundstruktur für eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Gewerbe. Während der Biegel entlang der Bahn mit seinem Hauptpunkt und der gegenüberliegenden Seite eher als Büro- und Gewerbebestand oder als Hotel geeignet sind, kann die Blockrandbebauung mit ihren ruhigen Innenhöfen darüber hinaus auch als Wohnanlage ausgebildet werden. Exemplarisch sind in den drei Höfen eine Büro- und eine Wohnanlage auf der Ebene und ein Pfadnetz die Sonderform des Walkways dargestellt, wobei davon ausgegangen werden kann, dass die Erdgeschosse auf Grund ihrer unmittelbaren Lage und mit zunehmender Nähe zum Bahnhof verstärkt mit bewerblichen und öffentlichen Nutzungen versehen sind.

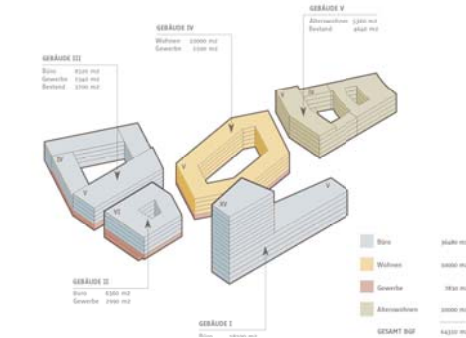
Wenngleich das Gebiet durch die umliegende und teilweise unterirdisch durchgehende Straßenführung deutlich vorgeprägt und beengter ist, stellt es sich nicht als ein großes verkehrsbeladene Fläche dar, die den Zusammenhang der einzelnen Quartiersbauteile verleiht. Demnach ist der Fokus auf umfängliche Wege mit einer einheitlichen Oberfläche zu legen, die sich durch die Rückgrünung und Führung der Gebäudedächer im Südosten, welcher die Platzsituationen erweitert. Dabei wird die offene Tunnelanfahrt zur Südweststraße stärker geschlossener sein, was die Durchfahrtsbreite zu einem aufgeständerten Erdgeschoss im Gebäude, bzw. einer Brücke im Außenraum überbaut, so dass auch die nördliche Parzelle am Semmering zukünftig besser an das Quartier angebunden ist. Während der Außenraum entlang öffentlich ist und ein einheitliches Erscheinungsbild erhält, ist die Innenfläche als ruhige Straße für die Bewohner und Besucherinnen angelegt und können entsprechend der Gebäudeform mit ergänzenden Angeboten angesprochen werden.

Die Lärmbelastungen am Standort sind vielfältig, weshalb mit den vorgeschlagenen Blockbauten jeder Bauteile zumindest eine eigene Ruhezone in seinem Inneren anbieten kann. Die Reduzierung der Tunnelöffnung an der Enden Semmeringstraße und die konsequente Freihaltung von KFZ Verkehr im Quartier sollen verbessern die Situation mit jedem Schritt im Quartier hinein. Dabei sorgt die für den Semmering entlang der Bahn mit seinem Hauptpunkt zum Wiener Platz nicht nur optisch für eine Verbesserung der Situation, sondern schenkt das Quartier auch akustisch von Lärm entlang der Zugverkehrs ab. Auf diese die hohen Vorgebung des UIC in eine intensive Begrünung der Flächen nicht angeht. Wo möglich, verbessern vereinzelte Baumplantagen das Mikroklima an den Plätzen und können zusätzlich zur Verdichtung von Oberflächenwasser herangezogen werden.

Die Parkierung auf dem Areal erfolgt unterirdisch in vier separaten Untergeschoßen, von denen nur zentrale Parkraum im Zentrum an die Zufahrt der südlichen Teilgarage angehängt ist. Während die Parkplätze für die Bestandbauten in den Gängen der angeschlossenen Blockrand untergebracht sind, kann die Eckgrundstücke gegenüber der Prager Spitze auf Grund des darunter geneigten Terrains nicht unterhalten werden. Die notwendigen Stellplätze für das Gebäude können entweder in einem zweiten Untergeschoss unter dem mittleren Parkhaus oder in einem dritten Untergeschoss unter dem Regel entlang der Bahn vorgesehen werden.



SCHWARZPLAN 1:2500



NUTZUNGSSTRUKTUR



HOCHPUNKT AM STADTEINGANG



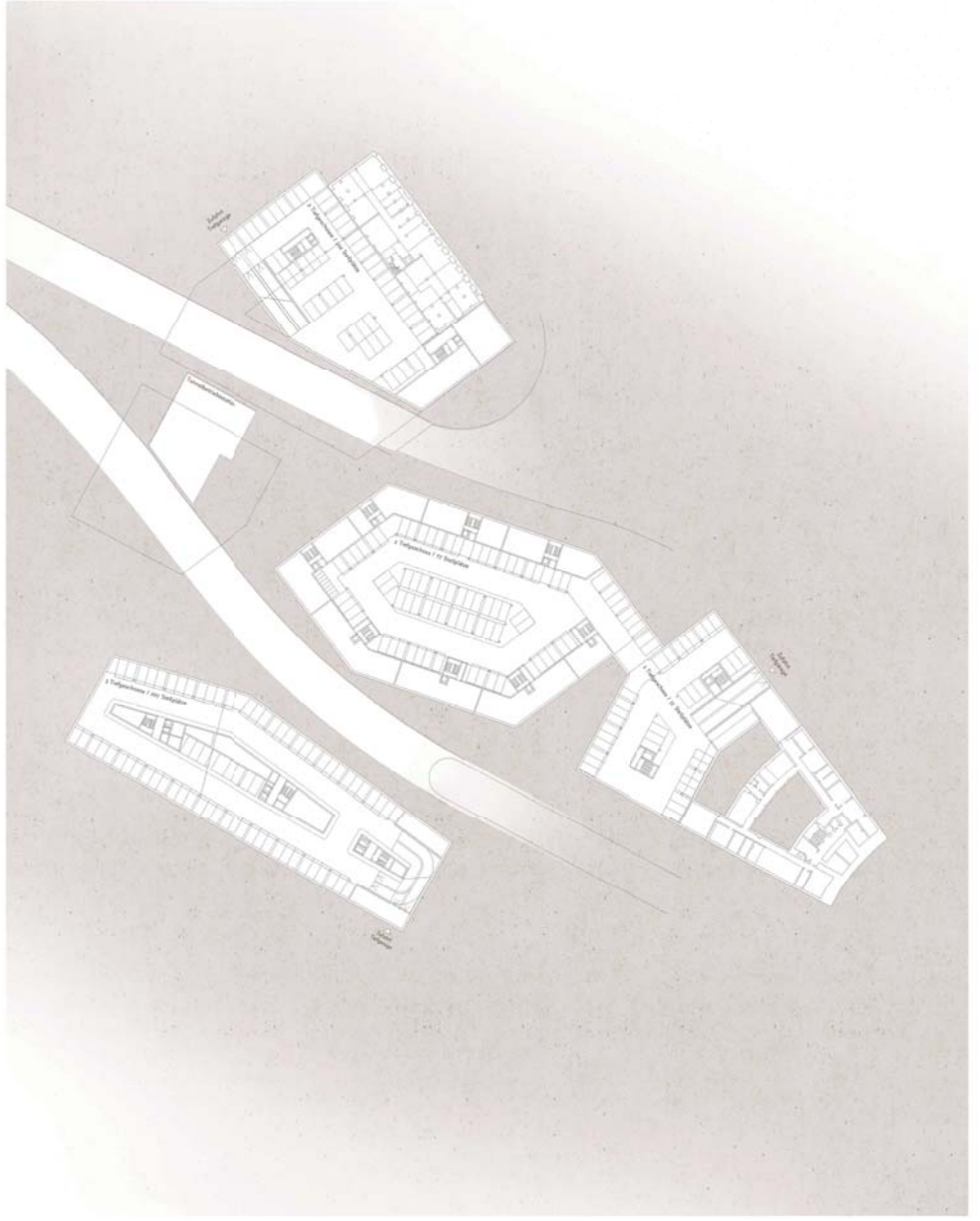
RAUMKANTEN UND STÄDTEBAULICHE FIGUR



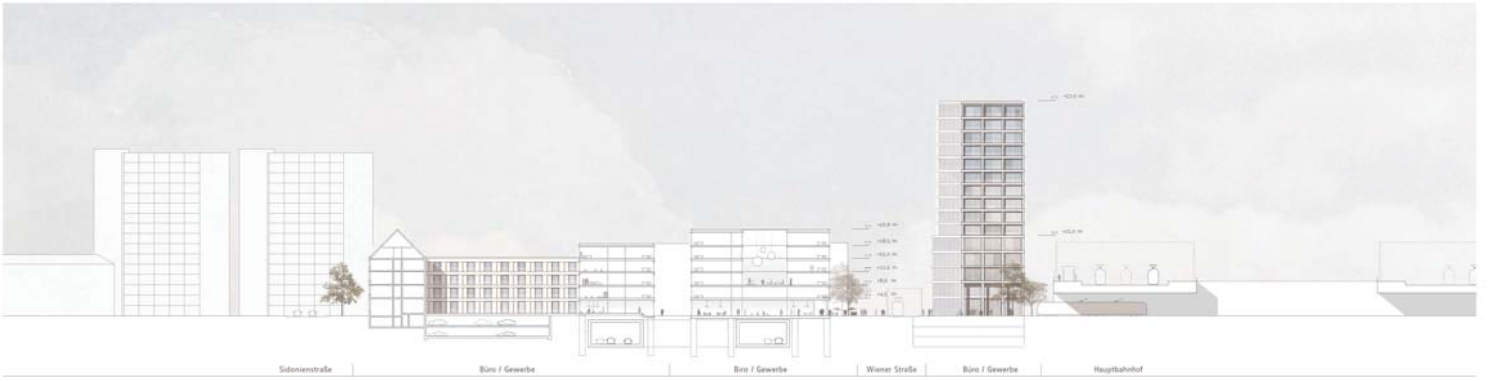
ÖFFENTLICHE PLATZ UND ADRESSBILDUNG



ANBINDUNG AN DEN STADTRAUM



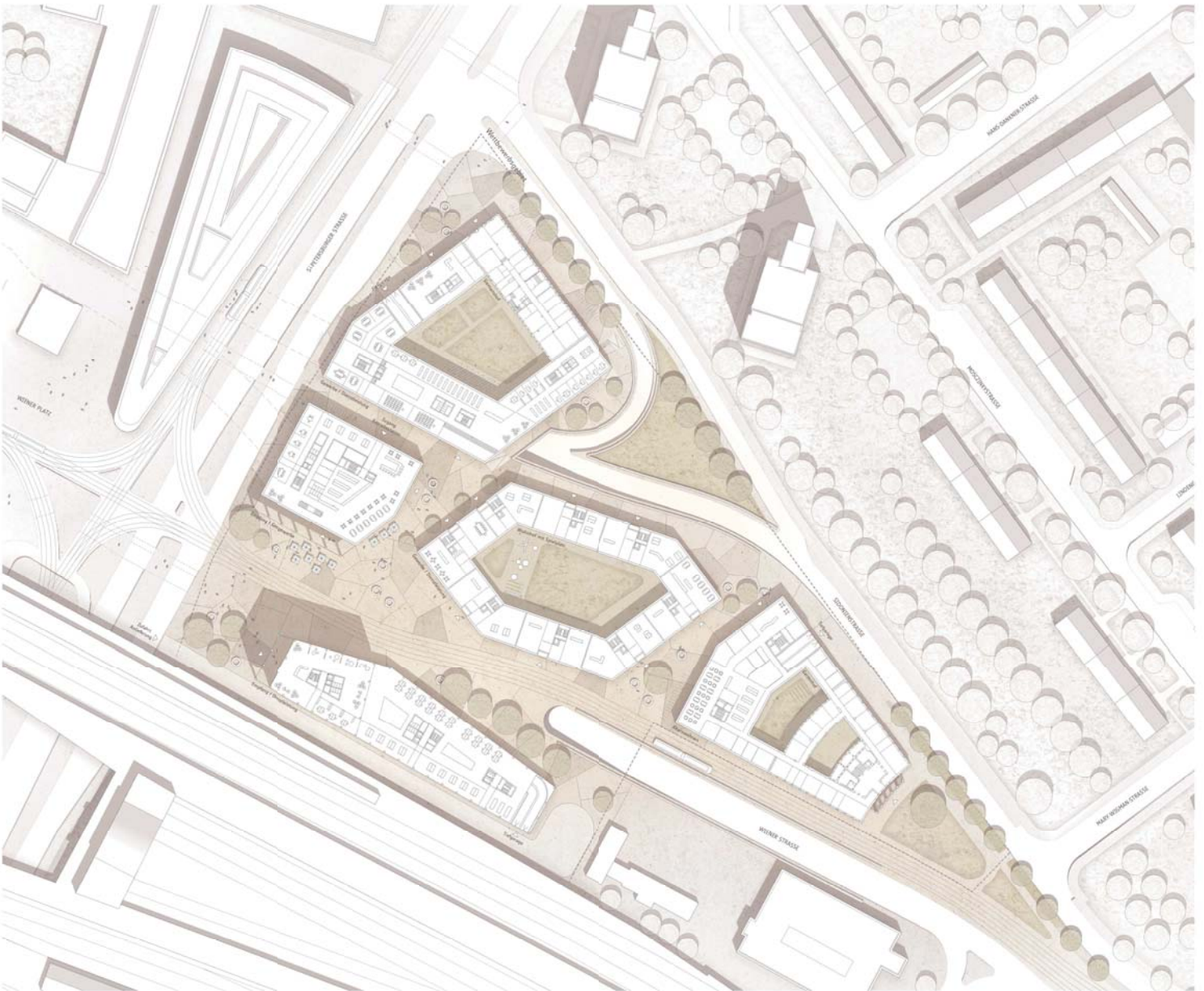
UNTERGESCHOSS 1:500



SCHNITT NORD-SÜD 1:500



SCHNITT OST-WEST 1:500



ERDGESCHOSS 1:500



QUARTIERSAUFTAKT WIENER PLATZ

