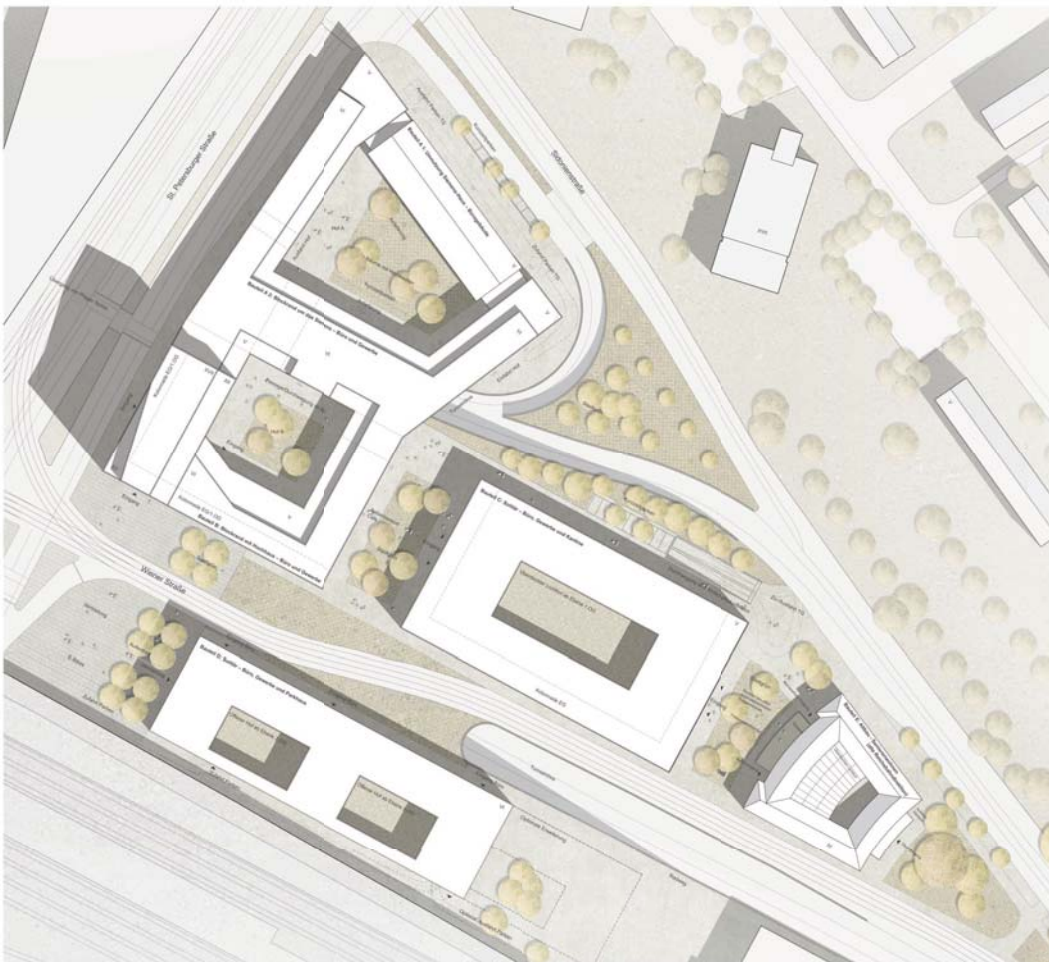




Blick vom Wiener Platz Richtung Nord-Ost

Wiener Platz Ost

Städtebauliche und freiraumplanerische Konzeption



Lageplan und Erschließungskonzept M 1:500

Areal

Bei dem zu evaluierenden Gebiet handelt es sich um einen äußerst wichtigen Baustein innerhalb des städtischen Kontextes. Einerseits wird durch die Beibehaltung der Platzqualität des Wiener Platzes im Gesamten definiert, andererseits bildet die Ecklage Wiener Strasse/St. Petersburger Strasse den gleichzeitigen Auftakt und Endpunkt des Innenstadtbereichs in Nord-Süd-Richtung.

Die Ausgangslage ist aufgrund verschiedenster Rahmenbedingungen höchst komplex und die Grundstücksverhältnisse sind kompliziert. Die Lösung kann nur in einer Neuordnung des gesamten Areals bestehen, die auf einer klaren Strukturierung basiert.

Bei der vorliegenden Arbeit wurde deshalb Wert darauf gelegt, im Rahmen des vorgeschlagenen hochbaulichen Entwurfskonzeptes die bestehenden Vorgaben der öffentlichen und privaten Beteiligten soweit wie möglich zu berücksichtigen. Die dabei verarbeiteten Aspekte beziehen sich sowohl auf neu festzulegende Parzellen und einfach zu leitende Flurstücke sowie auf den Umgang mit der verkehrstechnischen Situation hinsichtlich Transientenführung und Erschließung.

Städtebauliche Gesamtsidee

Der städtebauliche Leitgedanke orientiert sich an der Maxime, dass dieser Standort in zentraler Verkehrslage am Bahnhof, der von jedem Besucher der Stadt wahrgenommen werden kann, eine repräsentative Willkommens- und Auftaktgeste benötigt, die dem Ort durch ihre Baumassenbildung und Gestaltung in angemessener Weise gerecht wird und ihn markant in Szene setzt.

Ausgangslage ist die Einordnung des Areals als Kerngebiet, welches durch die höchst zentrale Lage unmittelbar zum Bahnhof nach adäquater Dichte und angemessener Nutzung verlangt. Insofern erscheint die Ausweisung des FNP als "gemischte Fläche mit hohem Arbeitsstättenanteil" richtig, auch weil das Areal starker Emissionsbelastung durch den Straßenverkehr und die Bahn ausgesetzt ist. Aus diesem Grund wird eine Wohnnutzung nur im direkten Übergang innerhalb des Bestandsgebäudes der Reichsbahndirektion angeboten. Die in unmittelbarer Nachbarschaft vorhandenen Wohngebiete in Form halboffener Zeilenbebauung reichen dicht genug an diesen Kernbereich heran.

Für dieses Kerngebiet, bei dem nicht nur die Leerstelle in dieser zentralen Lage geschlossen werden soll, sondern gleichzeitig der Auftakt in die Innenstadt vorbereitet werden muss, wird eine Baumassenbildung benötigt, die einerseits dem Quartier mit seiner Lage angemessen ist, und andererseits weitere Aufgaben erfüllen soll.

Die Bestandsgebäude Siemens-Haus und alte Reichsbahndirektion sind die einzigen wichtigen Zeugen vergangener Zeit und haben nicht nur den 2. Weltkrieg, sondern auch diverse Stadtlumbauten überstanden. Beide Gebäude werden als erhaltenswürdig betrachtet und sollen einer Neunutzung/Umnutzung zugeführt werden.



Schwarzplan M 1:500



Auftakt und Fortführung der Hochpunkte am 26er-Ring und entlang der Hauptverkehrsachse »St. Petersburger Straße«
Das neue Hochhaus vervollständigt die bereits bestehende Abfolge von Hochpunkten entlang des ehemaligen 26er-Rings und bildet gleichzeitig den Auftakt und Endpunkt der Nord-Süd-Achse vom Wiener Platz bis zum Albertplatz. Damit wird der Kernstadtbereich entlang der Verkehrsstrassen deutlich markiert und eingefasst.



Städtebauliche Präsenz
Die südwestliche Ecke des großen Blockrandes befindet sich am zentralen Kreuzungspunkt Wiener Platz / St. Petersburger Straße. Dieser Ort wird mit einem Hochhaus markant in Szene gesetzt.



Aktivierung des Quartiers – Erschließung
Die Aktivierung des Quartiers wird durch eine räumliche Vernetzung mit dem umgebenden Stadtgebiet erreicht. Dabei werden innerhalb des Gesamtareals öffentliche und halböffentliche Plätze ausgebildet.



Städtebauliche Bezüge
Die Fassung des Wiener Platzes wird durch Bezüge und Raumkanten aus dem historischen und gegenwärtigen Kontext hergeleitet.



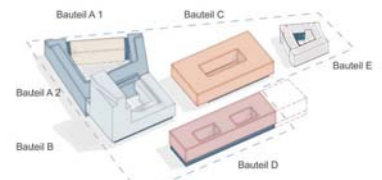
Parken und Nahverkehr
Die zentrale Lage unmittelbar am Hauptbahnhof von Dresden gewährleistet eine optimale Erreichbarkeit des neuen Areals. Für den Individualverkehr werden Stellplätze in ausreichendem Maß zur Verfügung gestellt.



Strukturplan Erdgeschoss M 1:500

Baumassengliederung

- Das Gesamtensemble gliedert sich in folgende Bauteile:
- Bauteil A1 Althaus (Siemens-Haus) mit Büronutzung
 - Bauteil A2 Blockrand um das Siemens-Haus mit Büro- und Gewerbenutzung
 - Bauteil B Blockrand mit Hochhaus (auf MK10) mit Büro- und Gewerbenutzung
 - Bauteil C Solitär mit Büro- und Gewerbenutzung und Kantine
 - Bauteil D Solitär mit Büro- und Gewerbenutzung und Parkhaus
 - Bauteil E Althaus (Reichsbahndirektion) mit Senioren-Wohnnutzung



Bauteil A und B

Der große 6-geschossige Blockrand ist vertikal in Sockelzone (EG/1.OG), Regelgeschoss (2-4.OG) und Staffelfgeschoss (5.OG) gegliedert. In der Höhe des 1-3.OG fasst er das Siemens-Haus ein. Dabei wird die Einfassung mit gläsernen Zwischenkörpern bis zur Traufkante vorgegeben. Dieser Anschluss bildet mit identischen Geschosshöhen den Übergang in den Regelgeschoss als thematisierende Fuge zwischen alt und neu ab. Mit seinen Bauteilen A und B, die zwei Höfe bilden, wird der große Blockrand vorerst als zusammenhängend betrachtet und als Gesamtfuge behandelt. Durch die Teilbarkeit in Bauabschnitte ist bei einer späteren Realisierung des Bauteils B durch die Brückenanschlüsse an der Flucht des Durchgangsbereiches (südliche Kante des Querriegels der Tunnelüberbauung) auch eine abgewandelte Fassadengestaltung denkbar, die diesen Bauteil differenziert. Die solide steinerne Wirkung soll dabei erhalten bleiben.

Bauteil C

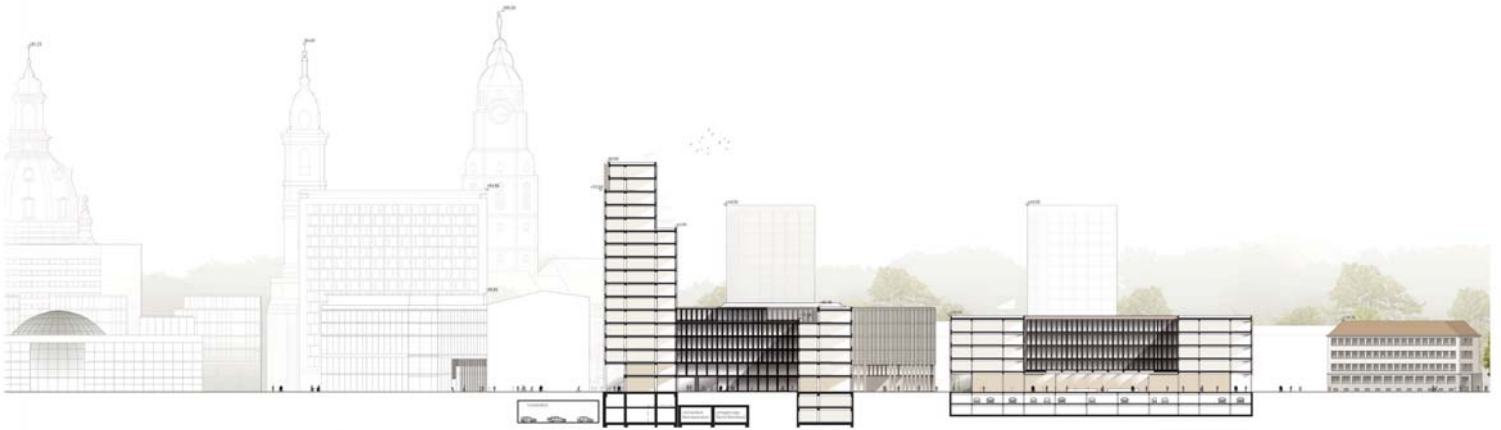
Das als Solitär ausgebildete Bürogebäude ist in den Obergeschossen als Hoftyp angelegt. Es beherbergt im höher ausgebildeten EG-Sockel eine Kantine und Cafeteria-Nutzung und in zwei Untergeschossen Parkflächen. Der Baukörper ist drüseltig mit einer Kolonnade versehen, die die Wegführung vom Wiener Platz über die Kolonnade im Blockrand B bis zum Seniorenwohnhaus Reichsbahndirektion) weiterführt und damit den engen Gehweg entlang der Südkante auflöst. Für diesen Bauteil mit seiner Kolonnade wird das Material im Sockelbereich als Weiterführung des großen Blockrandes adaptiert, während sich die Obergeschosse in der Fassadengliederung und Farbgebung absetzen.

Bauteil D

Der Bauteil D bildet stirnseitig die neue Raumkante des Wiener Platzes, die die Dimension in ihrer historischen Ausdehnung aufnimmt. Der Baukörper begleitet die Bahntrasse und ist als Lärm-puffer für die nördlichen Quartiere vorgesehen. Zwei Untergeschosse und das EG/1.OG bilden Parkgeschosse, die mit einer gläsernen Fassade ausgestattet sind, während das 2-5.OG mit seiner Büronutzung an beiden Stirnseiten (Ost/West) mit einer Doppelfassade versehen sind, um die Schallemissionen fernzuhalten. Die Höhe der Südfassade des Kamertyps wird mit einer gläsernen Hülle umschlossen, die die Emissionen der direkt angrenzenden Gleisstrasse abblockt.

Bauteil E

Die ehemalige Reichsbahndirektion (Bauteil E) soll einer Umnutzung zu Wohnzwecken zugeführt werden. Hier sollen Seniorenwohnungen entstehen, die durch den vorhandenen Baustypus sehr gut zu einem sozialen Gemeinschaftsgefüge beitragen können. Die zentrale innerstädtische Lage bildet einen weiteren Vorteil im Hinblick auf die Angebotsnachfrage.



Längsschnitt durch das Gesamtareal – entlang der Wiener Straße M 1:500



Ansicht St. Petersburger Straße M 1:500

