

ERA21

O architektuře víc!

More on Architecture!

#05 2015 Proměny železnice
Railway Transformations



130 Kč – 5,00 €



145 000

Vídeň hlavní nádraží
en— Vienna Central Station
Hotz/Hoffmann•Wimmer

Komplex nového vídeňského nádraží Wien Hauptbahnhof, situovaný na jižním okraji širšího centra, vznikl na uvolněných pozemcích dvou původních, v té době již nevyhovujících hlavových nádraží – Südbahnhof a Ostbahnhof (jižní a východní). Jeho téžitrem je samotná nádražní budova s integrovaným nákupním centrem, na niž navazuje administrativní okrsek – Quartier Belvedere. V navazující etapě je realizována rozsáhlá bytová výstavba – Sonnwendviertel. Území doplňuje rozsáhlý park a nezbytná občanská vybavenost. Vytvoření průjezdného nádraží umožnilo propojení všech směrů v jednom místě a upěvnilo pozici Vídně jako významné křižovatky regionální, státní i mezinárodní dopravy.

en— The new Vienna station Wien Hauptbahnhof, situated on the southern border of the center, was built on the cleared sites of two former no-longer-suitable terminal stations—Südbahnhof and Ostbahnhof (South and East). Its centre consists of the station building with an integrated shopping center followed by an administrative district—Quartier Belvedere. The next phase includes building of residential houses—Sonnwendviertel. The area is completed with a large park and necessary public facilities. Constructing of a through station enabled the city to interconnect all directions in one place and strengthen the position of Vienna as an important junction for regional, national, as well as international transport.



1 Wien Hauptbahnhof je (zejména kvůli enormním nákladům) označován jako „projekt století“.



2 Zastřešení nástupišť ve formě prolamované konstrukce se světlíky umožňuje průchod slunečních paprsků a představuje architektonicky nejvýraznější část stavby.



3 Nádražní hala propojuje několik úrovní.

ÚZEMÍ

Wien Hauptbahnhof není pouze dopravním uzlem.

Součástí projektu je revitalizace území železničního brownfieldu o celkové ploše 109 hektarů, z nichž 50 hektarů bude nadále sloužit železniční dopravě, na zbývajících 59 hektarech postupně vzniká moderní městská čtvrť s vynikající dopravní dostupností a prostupnosti, kvalitními veřejnými prostory a pestrou funkční náplní. Velká pozornost byla v projektu věnována reduci automobilové dopravy a zmírnění bariérového efektu železnice.

Celkem se v území předpokládá vytvoření 20 000 pracovních míst, 5 500 bytů, 8 hektarů rekreačních ploch a moderního školního kampusu. Bude vybudováno 5,5 km nových silnic a dalších 5 km silnic projde rekonstrukcí, 7 km nových cyklostezek a dalších 6 km bude opraveno. Součástí projektu jsou také dva nové mosty a čtyři podzemní pasáže.

NÁDRAŽÍ

Zatímco v minulosti nádraží často představovala ve městech bariéry, nová nádražní budova je vzdušná a snadno přistupná. Nemá definovanou klasickou „přední“ a „zadní“ fasádu; snaží se na své okolí působit rovnoměrně a nevytvářet prostory „před nádražím“ a „za nádražím“. Má pouze severní (náměstí Südtiroler Platz, které je součástí vídeňského Gürtelu) a jižní vstup, jež jsou vzájemně propojeny pasážemi. Z toho důvodu je kolejové těleso vyzdvíženo do horní úrovně a provedeno jako mostní konstrukce, přičemž jednotlivá nástupiště jsou přístupná eskalátory. Nádražní hala slouží jako živé náměstí s obchody a restauracemi na celkové ploše 20 000 m². Veřejné prostory jsou velkoryse široké a přehledné a snaží se předcházet klasickým nešvarům nádražních budov. Použití skla zajišťuje denní osvětlení vnitřních prostor, které místy proniká až do podzemních garáží s kapacitou 600 automobilů. K dispozici jsou také tři garáže pro bicykly s 1 150 parkovacími mísami.

Charakteristickým rysem nového nádraží je „diamantová“ prolamovaná střecha o celkové ploše 25 000 m², složená z kosočtverců, která se rozprostírá nad nástupištěm. Tvar střechy nevychází pouze z estetických požadavků, ale zejména z praktické potřeby osvětlení nástupišť. Konstrukce střechy sestává ze čtrnácti vzájemně propojených příhradových nosníků kosočtvercového tvaru o délce 76 m, umístěných ve výšce 15 m na masivně využitých sloupech. Jednotlivé kosočtverce se od sebe liší sklonem a geometrií, uprostřed každého z nich je umístěno střešní okno ve tvaru krystalu, jež ve dne prosvětluje prostor a v noci vytváří zajímavé světelné efekty připomínající zář diamantu.

Wien Hauptbahnhof představuje významný přestupní uzel tramvajové, autobusové a několika úrovní vlakové dopravy s celkovou přepravní kapacitou 145 000 cestujících za den. Součástí komplexu je také nová centrála ÖBB (Österreichische Bundesbahnen – Rakouské spolkové dráhy), postavená podle návrhu architektonického studia Zechner & Zechner.

QUARTIER BELVEDERE A SONNWENDVIERTEL

V bezprostředním okolí nádraží vyrůstá nová kosmopolitní čtvrť Belvedere, která na ploše 12 hektarů nabídne 680 000 m² převážně kancelářských ploch spolu s hotely, obchody, kulturními zařízeními a dalšími službami. Její název je odvozen od blízkého palácového komplexu Belvedere z první poloviny 18. století.

Jižní část území s rozlohou kolem 35 hektarů se proměnuje v moderní obytnou čtvrť Sonnwendviertel pro přibližně 13 000 obyvatel. Zástavba se rozprostírá podél rozlehlého parku a nabízí pestrou skladbu bydlení doplněnou pracovními a volnočasovými aktivitami. Výstavba zahrnuje nový školní kampus pro 1 100 dětí různých věkových úrovní od předškolního po druhý stupeň základní školy a také dětské centrum.



4 Severní vstup z náměstí Südtiroler Platz, kde se nachází terminál MHD na jižní straně centrála ÖBB architektů Zechner & Zechner.



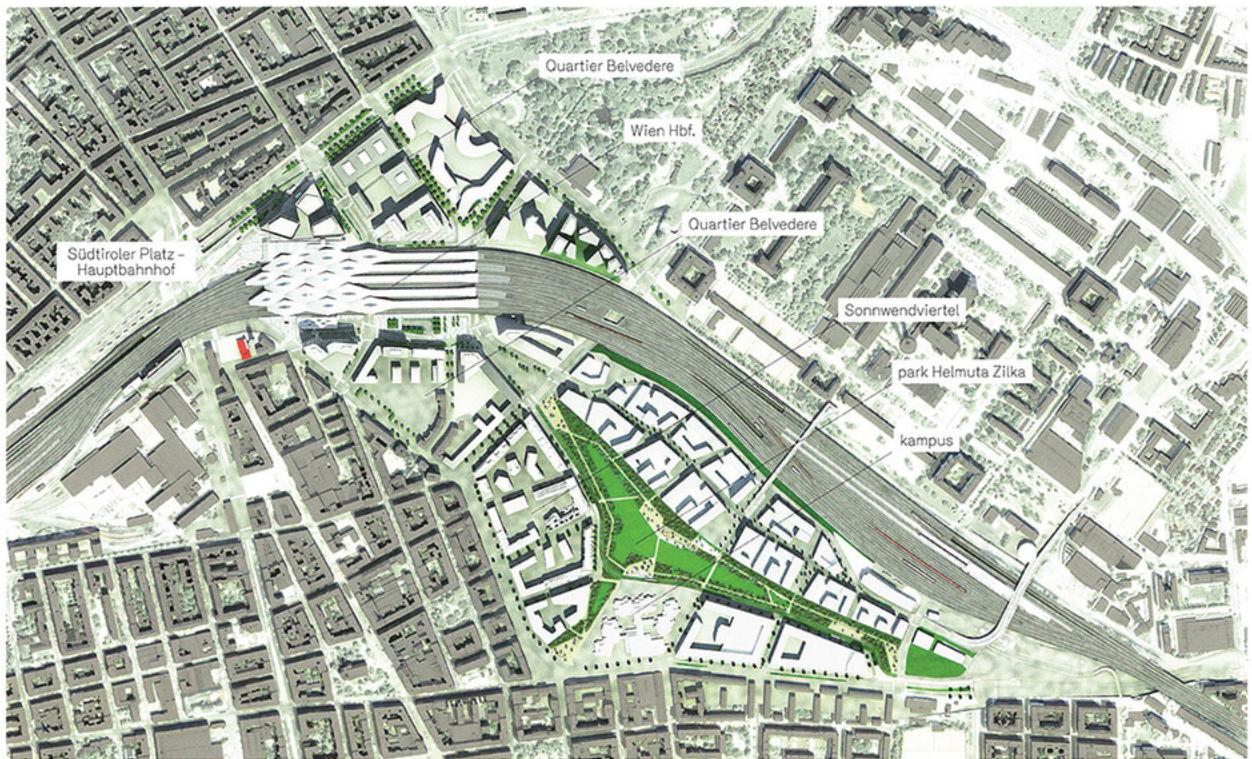
5 Quartier Belvedere mezi Arsenalstraße, vídeňským Gürtelem a železniční stanicí – pohled od východu; v pravé části se nachází komplex Erste Bank, která byla prvním investorem v území.



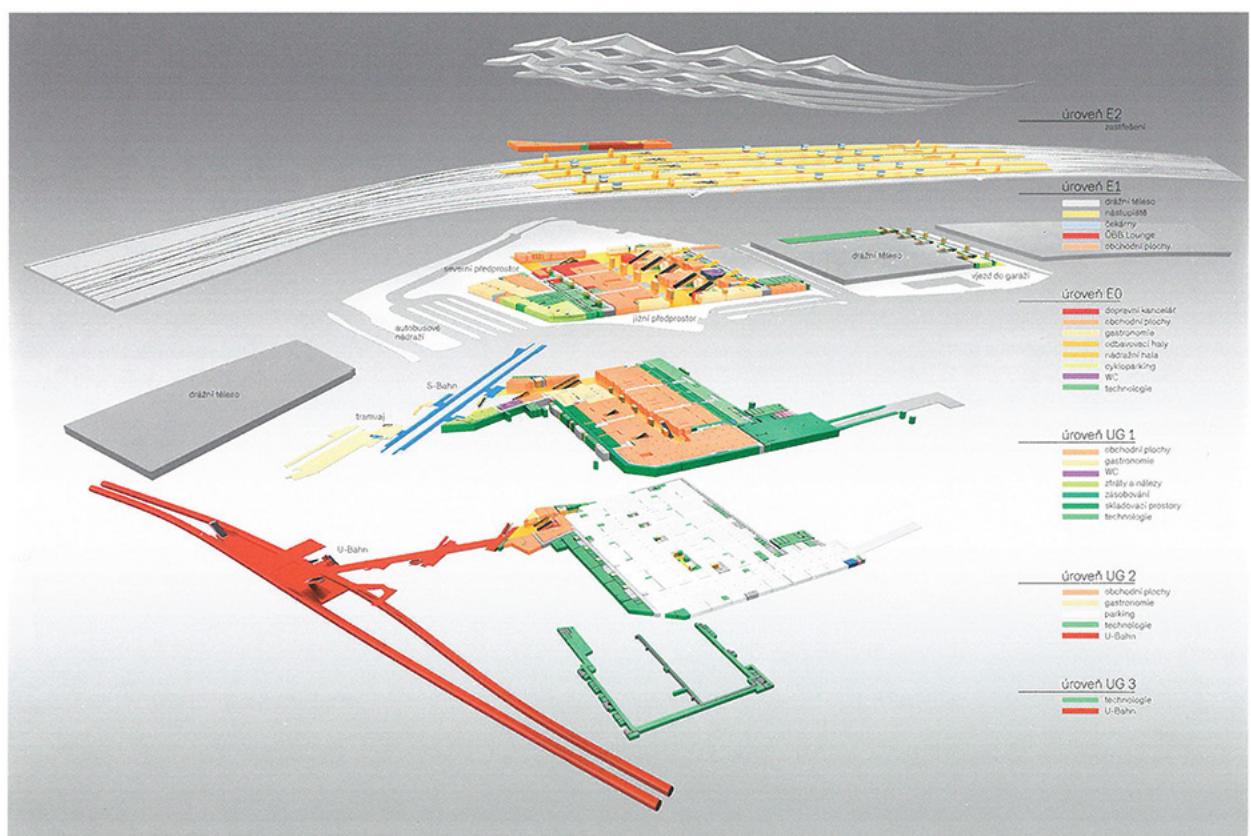
6 Sonnwendviertel – pohled od jihu; obytnou zástavbu chrání před hlukem železniční dopravy pásm administrativně-obchodních budov.



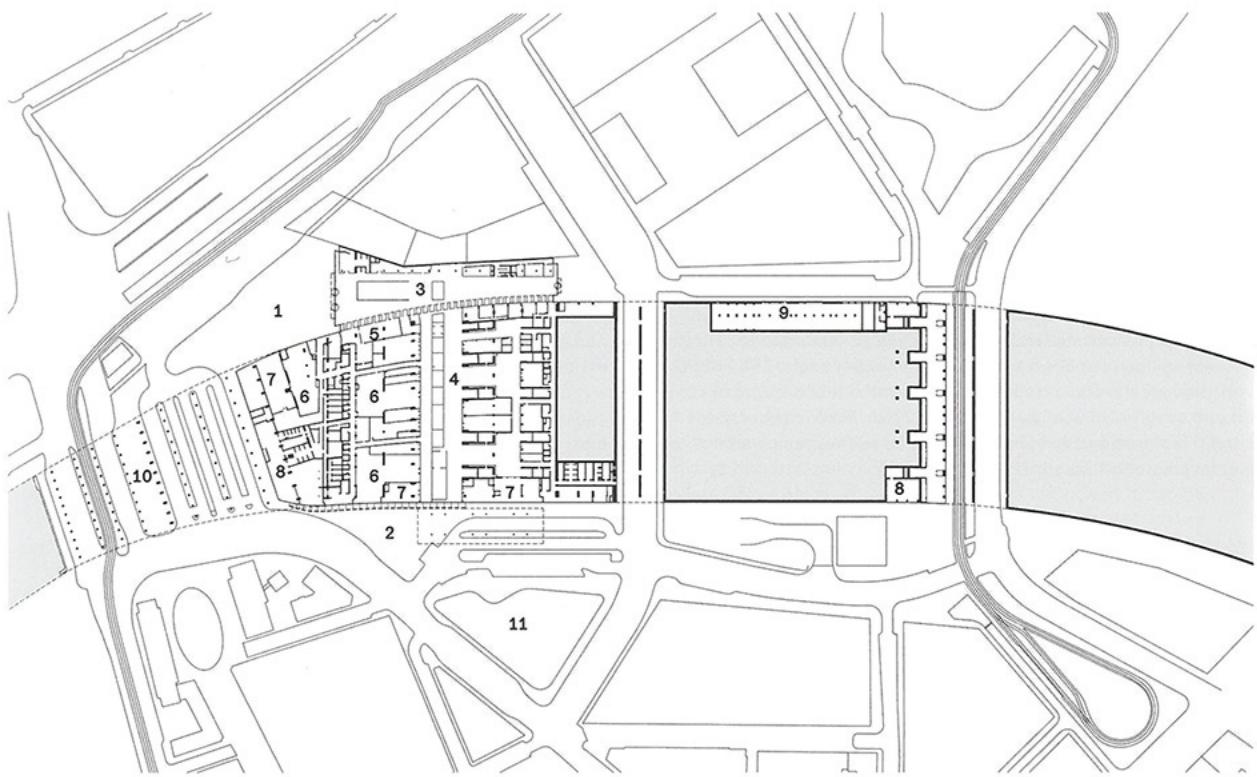
7 Sonnwendviertel; rozsáhlý park Helmuta Zilká přispívá ke kvalitě obytného prostředí.



Situace



Axonometrie – funkční schéma



Půdorys 1. NP



Řez podélný



Řez příčný

- 1 severní předprostor
- 2 jižní předprostor
- 3 nádražní hala
- 4 odbavovací haly
- 5 ÖBB Lounge
- 6 obchodní plochy
- 7 gastronomie
- 8 cykloparking
- 9 technologie
- 10 autobusové nádraží
- 11 centrála ÖBB

Theo Hotz (*1928, Oberrieden, CH) založil vlastní architektonickou kancelář v roce 1948. Později spolupracoval s architekty Fédorem Altherrem a Maxem Kollbrunnerem. V roce 1998 získal čestný doktorát na ETH v Curychu, od roku 2000 je členem Královského institutu britských architektů RIBA. Od roku 2011 je partnerem ve studiu **Theo Hotz Partner Architekten** působícím v Curychu. www.theohotz.ch

Ernst Hoffmann (*1949, Wels, AT) vystudoval Technickou univerzitu ve Vídni, kde v roce 1979 založil vlastní architektonické studio **Architekt Ernst Hoffmann**. Působil jako poradce měst Linz, Steyr nebo Wels v Horním Rakousku. K nejznámějším projektům patří vládní čtvrt nebo Věž tónu (Klangturm) v St. Pölten, centrála Strabag ve Vídni, Marina Tower ve Vídni a další. www.e-hoffmann.at

Albert Wimmer (Vídeň, AT) vystudoval Technickou univerzitu ve Vídni a Školu architektury AA v Londýně, v roce 1977 založil vlastní architektonické studio **Albert Wimmer's architecture studio**, později **Atelier Albert Wimmer**. Byl předsedou Rakouské spolkové komory architektů a inženýrů, působil jako poradce města Vídni v oblasti obnovy a rozvoje. Zaměřuje se převážně na projekty širšího rozsahu s důrazem na sociální a ekologické aspekty územního plánování, například: sídliště Eurogate a Helgoland ve Vídni, revitalizace centra belgické Lované, fotbalový stadion pro EURO 2008 v Salzburgu. www.awimmer.at

místo stavby: Wien Hauptbahnhof, Vídeň, AT; investor: ÖBB, Město Vídeň; autoři: Hotz/Hoffmann-Wimmer pod záštitou Albert Wimmer ZT GmbH; spolupráce: Michael Frischauft, Paul Thrahl, Robert Surbeck, Thomas Ramst; řešení území: 109 ha (z toho 50 ha dopravní infrastruktura, 59 ha urbanizované území); přepravní kapacita: 1 000 vlaků/den, 145 000 cestujících/den; stavební program: 20 000 m² obchodních ploch, 20 000 pracovních míst, 5 500 bytových jednotek; 8 ha rekreačních ploch, kampus: projekt: od 2004; realizace: od 2010; zahájení provozu nádraží: říjen 2014; předpokládané dokončení projektu: 2023; foto: Roman Bönsch (1, 2), Redl / ÖBB (3); grafické podklady: ÖBB + Město Vídeň (4, 6, 7), Henke Schreieck Architects (5), Atelier Albert Wimmer