



© Margherita Spiluttini

Der Bahndamm der Südbahn bildet ein wesentliches Strukturelement der Städterweiterungsgebiete aus 200 Jahren. Die Hochlage erlaubt zahlreiche Durchstiche, so dass zwar Blickachsen, nicht jedoch Verkehrsbeziehungen unterbrochen sind. Zum Stadtkern lag der Bahnhof peripher und begründete ein eigenes Quartier. Mit dem Wandel der Rolle der Eisenbahn müssen heute viele Bahnhöfe wegen der stets in Eile befindlichen Pendler rational organisiert sein, besonders wenn sie als regionale Umsteigeknoten von Bahn zu Bus dienen. Aus ökonomischen Gründen werden Baumasse und städträumliche Präsenzreduziert. Dennoch gilt es, den Verkehrsknoten als Ort städtebaulich zu fixieren. Als von weitem erkennbares Zeichen dient das Dach, das in Form zweier flacher Paneele über dem Bahndamm zu schweben scheint. Weit auskragend, beschirmt es die Eingänge, so dass keinerlei zusätzliche Vordächer die Wirkung des primären Elements schwächen. Mit Beginn der Dämmerung wird seine Unterseite angestrahlt, womit der leuchtende Schirm seine Kraft wahrt. Der Damm ist stadtseitig mit einer Mauer befestigt und bildet somit eine Fassade. Die aus Naturstein gemauerten, eleganten Blendarkaden sind in Stationsnähe für das Bahnreisezentrum und kleine Geschäfte geöffnet. Dies trägt sowohl dem städtebaulichen Element des Dammes, als auch dem historischen Bestand Rechnung. Alle Zusatzfunktionen finden im Volumen des Bahndammsihren Platz. Eine Ausweitung der alten Unterführung in Breite und Höhe verändert den Charakter von einem Durchschlupf in eine Durchgangs- und Aufenthalts Halle. Ein Lichthof mit Baum unterbricht den Längsraum, korrespondiert mit dem Treppenaufgang zum Bahnsteig und wertet die von der Stadt abgewandte Seite auf. Die kurz gehaltenen Erschließungswege werden mit einer Glasmembran vor Wind und Schlagregen geschützt. Sie folgt der Rechteckform des Daches und hängt vor der sowohl statisch als auch gestalterisch minimierten Fassadenkonstruktion. Schlanke Dachstützen, deren Querschnitte Dachgewicht und Windlasten aufnehmen müssen, protzen nicht mit ihrer Leistung. Visuell treten sie ebenso zurück wie die horizontalen Sprossen, deren liegende Rechteckquerschnitte in der Mitte von vertikalen Zugstäben

Bahnhof Baden

Bahnhof

2500 Baden bei Wien, Österreich

ARCHITEKTUR

Henke Schreieck Architekten

TRAGWERKSPLANUNG

ghp gmeiner haferl&partner

FERTIGSTELLUNG

2004

SAMMLUNG

**ORTE architekturnetzwerk
niederösterreich**

PUBLIKATIONSDATUM

01. Dezember 2007



© Margherita Spiluttini

Bahnhof Baden

gehalten werden, die erst beim zweiten Hinschauen auffallen. Walter Zschokke

DATENBLATT

Architektur: Henke Schreieck Architekten (Dieter Henke, Marta Schreieck)
Tragwerksplanung: ghp gmeiner haferl&partner (Manfred Gmeiner, Martin Haferl)
Fotografie: Margherita Spiluttini

Funktion: Verkehr

Planung: 1999

Ausführung: 2002 - 2004

AUSFÜHRENDE FIRMEN:

Stahlbau: Urbas Stahl- und AnlagenbauGmbH, Völkermarkt (A)
Baumeister: ARGE BHF Baden, Baden

PUBLIKATIONEN

ORTE. Architektur in Niederösterreich II. 1997-2007, Hrsg. Marcus Nitschke, Walter Zschokke, SpringerWienNewYork, Wien 2006.

WEITERE TEXTE

Abschied von der Masse, Walter Zschokke, Spectrum, 30.04.2005