

ARCHITEKTUR & BAU FORUM

FORUM

E02
MÄRZ//14

Der Wirtschaftsverlag | BUSINESS-TO-BUSINESS COMMUNICATIONS

www.bauforum.at

Architektur & BauForum
gratis als
E-Paper und App!

www.bauforum.at



ARCHITEKTUR & BAU FORUM

SKIN

Das Fachmagazin für die
intelligente Gebäudehülle

www.bauforum.at



Mit Sicherheit der Kunde
zuerst.
Brandschutzglas von:

www.vetrotech.at

vetrotech
SAINT-GOBAIN

LAND IN SICHT

Mit der Inbetriebnahme der neu geführten Westbahntrasse im Winter 2012 und der Anbindung über den Bahnhof Tullnerfeld rückt die Region – zirka 40 Kilometer von Wien entfernt – nahe an die Hauptstadt heran und damit in den Radius einer wachsenden europäischen Großstadt. Studierende der Architektur und Raumplanung der TU Wien setzten sich in einem interdisziplinären Semesterprojekt mit Fragestellungen der Entwicklungsperspektive dieses Gebiets auseinander. Die entstandenen Arbeiten sind bis 2. April in einer Ausstellung vor Ort – im Erdgeschoß des Bahnhofs Tullnerfeld – zu sehen.

TEXT: STEFAN GROH



EIN BLICK AUF DEN WOHNPAK TULLNERFELD (RECHTS) ZEIGT, DAS TULLNERFELD VERÄNDERT SICH. SIND DAS DIE ORTSKERNE DER ZUKUNFT?

Für die meisten steht die Region noch immer sinnbildlich für einen kurzen Ausblick zwischen zwei Tunnelabschnitten auf der Strecke zwischen Wien und St. Pölten. Doch ist wegen der Lärmschutzverbauung vom Zug aus wenig von der umgebenden Landschaft zu sehen. Steigt man allerdings im Bahnhof Tullnerfeld aus und fährt nicht mit bis zu 230 km/h durch die neu geschaffene Haltestelle, kommt man über einen Abgang in eine röhrenförmige Bahnhofshalle aus Sichtbeton. Im Süden schließt ein groß dimensionierter Parkplatz mit mehreren hundert Stellplätzen an, im Norden reichen die Felder bis an die Station heran. Bisher war das niederösterreichische Tullner Becken hauptsächlich für seine landwirtschaftlichen Anbaugelände bekannt. Das fruchtbare Schwemmland des Tullnerfelds erstreckt sich beidseits der Donau, im südlichen Teil – also rund um den Bahnhof – wird seit Jahrhunderten Gemüse angebaut. Diese landwirtschaftliche Ausrichtung prägt die Region und Siedlungsstruktur bis heute.

FORMERLY KNOWN ALS LÄNDLICHER RAUM

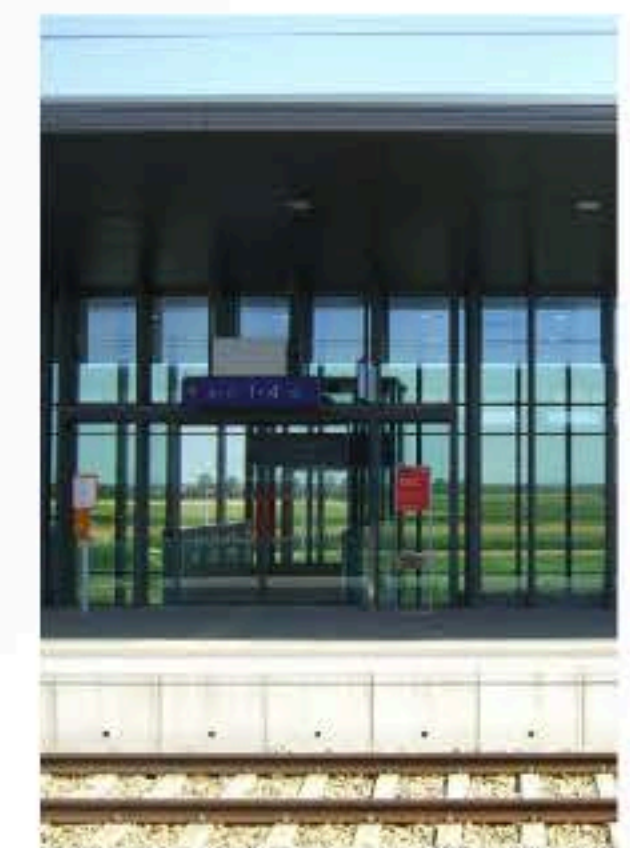
Die Zeit, in der der ländliche Raum als Gegenmodell zum städtischen klar positioniert werden konnte, gehört allerdings längst der Vergangenheit an. Durch regionale Verflechtungen, gegenwärtige Mobilitätsformen, Medientechnologie und heterogene Lebensstile sind Orte und Bewohner derart verwoben, dass eine eindeutige Polarität nicht mehr argumentierbar ist. Eine klare Trennung zwischen Urbanität, Ruralität oder Suburbanität ist obsolet. Der Ausbau dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke beschleunigt diese Entwicklung und verändert Lebensmodelle, Gewohnheiten und Raumstrukturen. Die Errichtung des Bahnhofs an der Schnittstelle der Gemeinden Judenau-Baumgarten, Michelhausen und Langenrohr mit jeweils zwischen 2.000 und 2.500 Einwohnern wird diese Region tiefgreifend verändern. Galt bisher die Topografie des Wienerwaldes als natürliche Hürde zwischen dem Tullnerfeld und Wien, löst die Bahn diese Barriere auf und rückt gleichzeitig die Wachstumsdynamik der Metropole in die Region. Nur 17 Minuten Fahrzeit trennen heute das Tullnerfeld vom Westbahnhof. Damit liegt dieses Gebiet deutlich näher am Stadtzentrum als einige Wiener Bezirke selbst – die Begegnungszone auf der Mariahilferstraße bekommt damit eine ganz neue Bedeutung.

BAHNHOF TULLNERFELD?

Aufgrund der Nähe zum Ballungsraum und der kurzen Fahrzeit ist der Standort am Bahnhof bei entsprechender Taktung durchaus mit einem S-Bahnhof zu vergleichen. Bisher ist der Bahnhof Tullnerfeld allerdings noch vielmehr eine bessere Park&Ride-Anlage, was auch bei der Vermietung der Geschäftslokale spürbar ist. Zwei Pendlerbewegungen morgens und abends reichten nicht einmal für den Testbetrieb eines Wiener Bäckers, der – trotz an die Stoßzeiten angepasster Öffnungszeiten (05:30–08:30 und 15:30–19:00) – den Standort wieder aufgab. Neben Zigaretten- und Süßigkeitenautomaten gibt es derzeit nur noch Erdäpfel und Säfte am Automaten eines lokalen Landwirts. Im Gegensatz zu den leeren vermietbaren Flächen im Bahnhof beweist die hohe Auslastung der Parkplätze den regionalen Bedarf an diesem Mobilitätsknoten, macht aber gleichzeitig die Schwierigkeiten sichtbar die ein Bahnhof auf der grünen Wiese mit sich bringt.

RAUM IN TRANSFORMATION

Im Widerspruch zur millionenschweren Investition und möglichen Tragweite der Entscheidung mangelt es bisher an einer tiefgreifenden Auseinandersetzung mit diesem Raum in Transformation. Droht die gewaltige Mobilitätsinfrastruktur die kleinteiligen umliegenden Gemeinden zu überfordern und, wie wird sich der nun erschlossene Standort in Konkurrenz zu vielen anderen in der wachsenden Metropolregion Wien positionieren? Wie viele Menschen werden in Zukunft aus der Region auspendeln und wer wird dorthin ziehen? Was sind also mögliche Zukunftsszenarien für die Region? Die Bandbreite der im Rahmen des Semesterprojekts erarbeiteten Positionen und Konzepte reichen von neuen regionalen Energiemodellen über Stadtgründungen direkt am Bahnhof bis zur Neuinterpretation des Dorfs als zentraler Entwicklungsbaustein der Region. Der Spagat zwischen Siedlungsentwicklung und dem Erhalt der freien Landschaft als hoch produktive Fläche steht dabei bei vielen Arbeiten im Vordergrund. Gerade aus der Perspektive der wachsenden Metropolregion Wien erfordert das Tullnerfeld höchste Aufmerksamkeit und ein koordiniertes, interkommunales Vorgehen. Die Region muss eine starke Haltung und Zukunftsvision entwickeln, um lokale Qualitäten und Eigenständigkeit forcieren zu können.



BAHNHOF IM NIEMANDSLAND: DAS TULLNERFELD BRAUCHT EINE ENTWICKLUNGSSTRATEGIE. WÜRDTE ES HEUTE NOCH KEINEN BAHNHOF GEBEN, MÜSSTE MAN IHN BAUEN – DAS MUSS DAS ZIEL ALLER WEITEREN PLANUNGSSCHRITTE SEIN. FOTOS: STEFAN GROH