



© Hubert Dimko

Eintrag anlässlich der Az W-Ausstellung „Ein Raum für Fünf. Zwanzig Architekturjahre“

Der Hauptbahnhof Wien wird künftig* Österreichs wichtigster Verkehrsknotenpunkt sein, drei Linien des Transeuropäischen Netzes (TEN) kreuzen sich hier. Hinzu kommt, dass das Areal um den Hauptbahnhof sich an der Schnittstelle mehrerer Bezirke und am Schloss Belvedere befindet und daher für die Gesamtentwicklung der Stadt einen großen Einfluss hat. Diese besondere Lage macht den Hauptbahnhof Wien zur „Visitenkarte“ für die Stadt Wien, aber auch zum Impulsbringer für die angrenzenden Gebiete. Nach der Auflassung der alten Kopfbahnhöfe der ehemaligen Ost- bzw. Südbahn, entstand ein zeitgemäßer Durchgangsbahnhof, der die Stellung Wiens als internationale Verkehrsdrehscheibe festigt.

Das markante Dach des neuen Bahnhofs repräsentiert mit seiner harmonischen Gestalt, seinem Rhythmus und Schweben die Welt- und Musikstadt Wien. Das Dach ist in fünf lange und jeweils bis zu fünf Mal geknickte Parallelbahnen aufgeteilt. Sie liegen auf schrägen, in 40 m-Abstand positionierten Doppelstützen-Stahlböcken. Die Länge eines Rautentisches beträgt 80 m. Dort, wo eine Dachbahn nach oben geknickt ist, wurde die benachbarte nach unten gefaltet. Durch diese Versetzung entstehen rautenähnliche, verglaste Öffnungen zwischen „Wellenbergen“ (Firsten) und „Tälern“ (Traufen). In mehrfacher Hinsicht wird so das Rautenmotiv horizontal und vertikal variiert, was einen dynamischen Eindruck erzeugt.

Durch den Einsatz von Glaselementen wird es möglich, Tageslicht bis hinunter in die Tiefgaragenebene zu leiten. Besonderes Augenmerk wurde auch auf die Gestaltung der Vorplätze gelegt, um Orientierung und Übersichtlichkeit zu schaffen. Gemeinsam

Hauptbahnhof Wien

Am Hauptbahnhof 1
1040 Wien, Österreich

ARCHITEKTUR

Albert Wimmer ZT GmbH

Ernst Hoffmann, Wien

Theo Hotz Partner Architekten

BAUHERRSCHAFT

ÖBB Infrastruktur AG

TRAGWERKSPLANUNG

Werner Consult

Stoik & Partner

ISP ZT-GmbH

Tecton Consult

ÖRTLICHE BAUAUFSICHT

Metz und Partner

FCP

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Beitl ZT-GmbH, Wien

FERTIGSTELLUNG

2014

SAMMLUNG

Architekturzentrum Wien

PUBLIKATIONSdatum

31. August 2015



Hauptbahnhof Wien

mit den insgesamt fünf neuen Unter- und zwei Überführungen (Arsenalsteg und Südbahnhofbrücke) sorgen die Vorplätze für eine dynamische Durchwegung des Areals.

*Ab Dezember 2015 wird die ÖBB ihren gesamten Fernverkehr von und nach Wien über das neue Bahnhofssystem Wien Meidling/Wien Hauptbahnhof führen. (editierter Text des Architekten)

DATENBLATT

Architektur: Albert Wimmer ZT GmbH (Albert Wimmer, Monika Purschke, Michael Frischauf, Semir Zubcevic), Ernst Hoffmann, Wien, Theo Hotz Partner Architekten

Bauherrschaft: ÖBB Infrastruktur AG

Tragwerksplanung: Werner Consult, Stoik & Partner, ISP ZT-GmbH, Tecton Consult

Landschaftsarchitektur: Beitzl ZT-GmbH, Wien

örtliche Bauaufsicht: Metz und Partner, FCP

Fotografie: Hubert Dimko

Brandschutzplanung: Alexander Kunz, Wien

Fassadenplanung: FOB, Oberpullendorf

Bauphysik: ISP-ZT-GmbH

Gebäudetechnik, Elektroplanung: TB Eipeldauer & Partner GmbH, Baden

HKLS: TB ZFG-Projekt GmbH

Akustik: ic-group, Wien

Maßnahme: Neubau

Funktion: Verkehr

Wettbewerb: 2004 - 2005

Planung: 2006 - 2014

Fertigstellung: 2014

Grundstücksfläche: 80.000 m²

Bruttogeschossfläche: 140.000 m²

Nutzfläche: 115.000 m²

Bebaute Fläche: 50.000 m²

Baukosten: 240,0 Mio EUR

Hauptbahnhof Wien

NACHHALTIGKEIT

Photovoltaik am Bahnhofsdach-Kollektorfläche ca. 1000m², Energieeintrag ca. 128 MWh

Grauwasserspeicher für Toiletten

Fernkälte

Fernwärme

Geothermie Absorberfläche von 24.000m²

(Kälte 475 MWh/Jahr entspricht 13% Aufwand für Belüftung, Wärme ca. 1880 MWh)

CO₂ gesteuerte Lüftungsanlage um Stromkosten für die Belüftung zu sparen, passt sich diese an die Anzahl der anwesenden Menschen an

stromsparende LED Beleuchtung

Beton aus Abbruch Südbahnhof wiederverwertet und recycelt

Energierückgewinnung bei Fahrtreppen und Aufzügen-Elektromotor wird zum Generator

Energiesysteme: Fernwärme, Geothermie, Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung, Photovoltaik, Wärmepumpe

Materialwahl: Stahl-Glaskonstruktion, Stahlbeton, Überwiegende Verwendung von HFKW-freien Dämmstoffen, Vermeidung von PVC für Fenster, Türen, Vermeidung von PVC im Innenausbau

AUSFÜHRENDE FIRMEN:

Stahlbau/Bahnsteigdach: Fa. Unger Stahlbau, A-Oberwart

Stahlbau/Halle Nord: Zeman SK Stahlbau, Wien

GU Betonbau/Rohbau:

ARGE Strabag, Alpine, Porr, Pittel Brausewetter, Wien

HKLS: Ortner GmbH

Elektrotechnik: Klenk & Meder, St. Pölten, EMC, Böheimkirchen

Aufzüge: Kogler Aufzugsbau GmbH

Fahrtreppen: ThyssenKrupp

Glasfassade: Strabag Metallica, Wien

Glasfassade Dach: GIG

Dachuntersicht: ICC Fassadentechnik, Mondsee

Natursteinarbeiten: Fa. Lauster Steinbau

Trockenbauarbeiten: 3M Trockenbau

PUBLIKATIONEN

Hauptbahnhof Wien

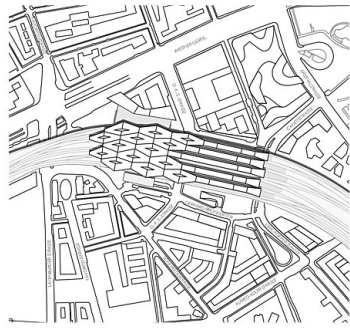
Architektur&Bauforum 12/2013
Architektur Aktuell-Infrastructure 01-02/2013
DBZ 04/2013
Zement Beton 3_2014
Wettbewerbe 05_2014
DETAIL 2015/6 Analog & Digital
Railway Terminal World 2015

AUSZEICHNUNGEN

1. Platz-Österreichischer Stahlbaupreis 2013 für das Bahnhofsdach
1. Platz-World Galvanizing Award
1. Platz im VCÖ Bahntest 2015

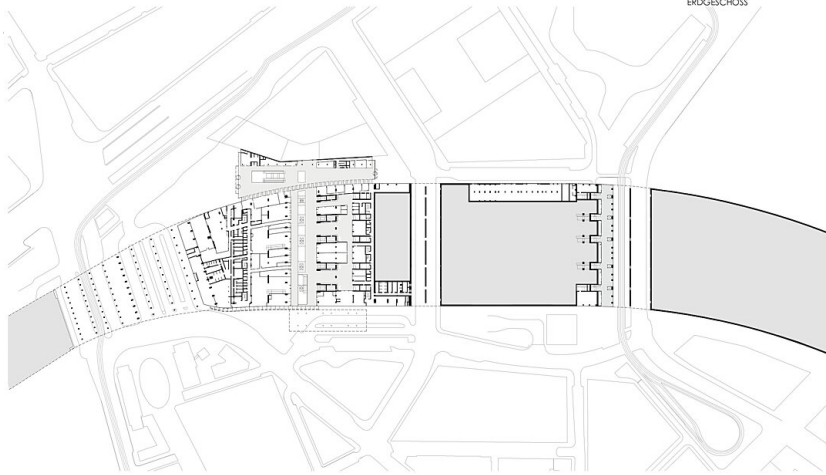
PROJEKT: HAUPTBAHNHOF WIEN
LAGEPLAN

Hauptbahnhof Wien



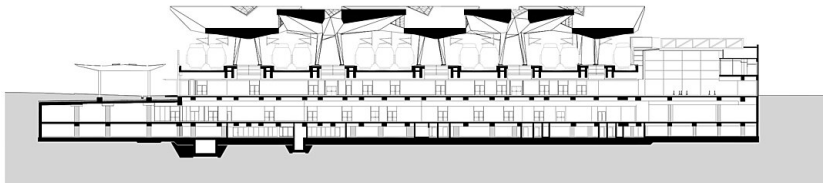
Lageplan

PROJEKT: HAUPTBAHNHOF WIEN
ERDGESCHOSS



Grundriss EG

PROJEKT: HAUPTBAHNHOF WIEN
QUERSCHNITT



Schnitt

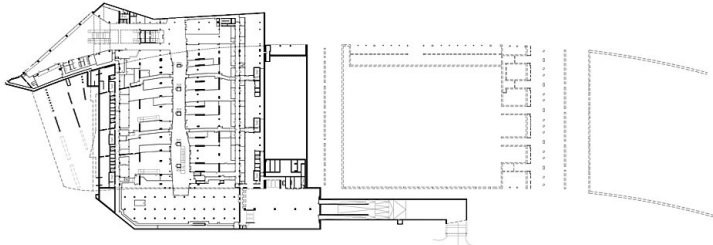
Hauptbahnhof Wien



0 15 30 75

Schnittansicht

PROJEKT: HAUPTBAHNHOF WIEN
UNTERGESCHOSS 1



0 20 50 100

Grundriss UG1



Masterplan