



© Hubert Dimko

## 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**



### 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 Impulsgeber für die angrenzenden Gebiete. Nach der Auflösung 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**

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: Beitl 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

Funktion: Verkehr

Wettbewerb: 2004 - 2005

Planung: 2006 - 2014

Fertigstellung: 2014

Grundstücksfläche: 80.000 m<sup>2</sup>

Bruttogeschoßfläche: 140.000 m<sup>2</sup>

Nutzfläche: 115.000 m<sup>2</sup>

Bebaute Fläche: 50.000 m<sup>2</sup>

Baukosten: 240,0 Mio EUR

**NACHHALTIGKEIT**

**Hauptbahnhof Wien**

Photovoltaik am Bahnhofsdach-Kollektorfläche ca. 1000m<sup>2</sup>, Energieeintrag ca. 128 MWh

Grauwasserspeicher für Toiletten

Fernkälte

Fernwärme

Geothermie Absorberfläche von 24.000m<sup>2</sup>

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

CO<sub>2</sub> 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 Fahrstufen und Aufzügen-Elektrktromotor 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

Architektur&Bauforum 12/2013

**Hauptbahnhof Wien**

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**

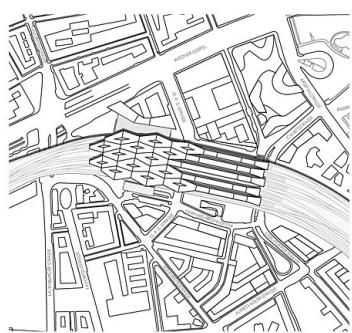
1. Platz-Österreichischer Stahlbaupreis 2013 für das Bahnhofsdach

1. Platz-World Galvanizing Award

1. Platz im VCÖ Bahntest 2015

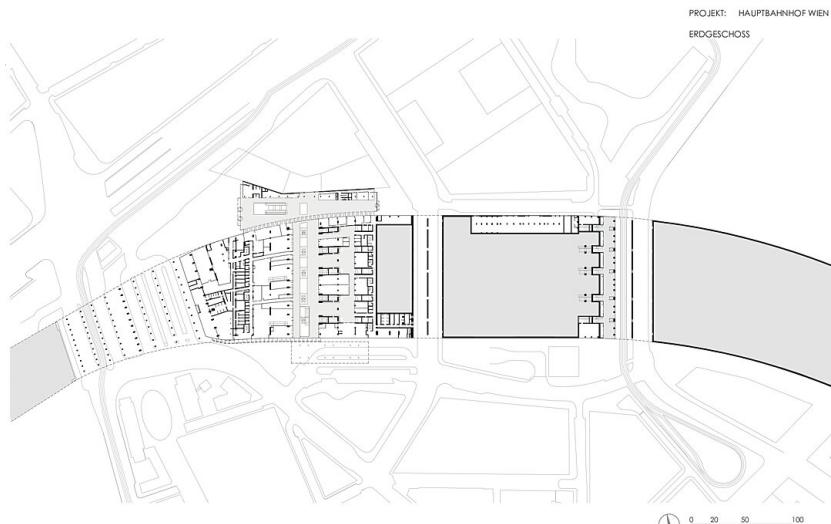
PROJEKT: HAUPTBAHNHOF WIEN  
LAGEPLAN

## Hauptbahnhof Wien



0 50 100 150 200 250

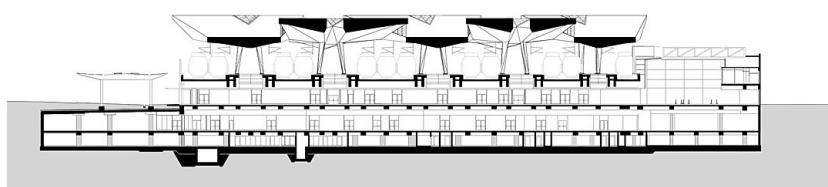
Lageplan



0 20 50 100

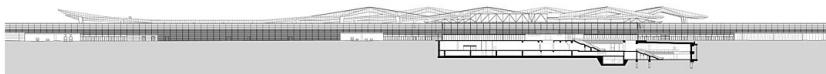
Grundriss EG

PROJEKT: HAUPTBAHNHOF WIEN  
QUERSCHNITT

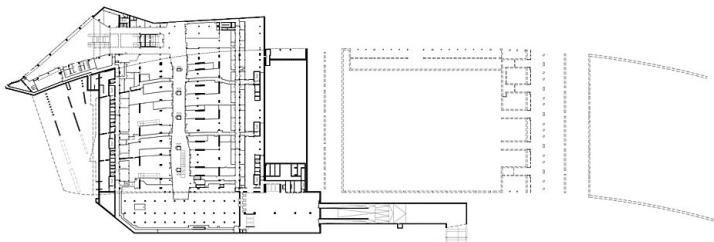


0 5 10 15 20 25

Schnitt

**Hauptbahnhof Wien**

0 15 30 75

**Schnittansicht**PROJEKT: HAUPTBAHNHOF WIEN  
UNTERGESCHOSS 1

0 20 50 100

**Grundriss UG1****Masterplan**