

# Der neue Wiener Hauptbahnhof

Wien, 2012

Text | Karl-Johann Hartig, Judith Engel, ÖBB-Infrastruktur AG

Bilder | © Roman Bönsch, Sigi Herzog, ÖBB

**Das Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien mit einer Größe von 109 Hektar ist derzeit die bedeutendste Infrastrukturmaßnahme für die Stadt und ihre Menschen. Nur 2,5 Kilometer Luftlinie vom Stephansplatz entfernt entsteht hier ein neues Stadtviertel, das sich mit seinem Herzstück – dem neuen Hauptbahnhof Wien – durch beste Verkehrsanbindungen und hohe Wohn- und Lebensqualität auszeichnet.**





Baustelle Mai 2011



Die Diskussion um einen neuen „Centralbahnhof“ gibt es seit etwa den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Mehr als ein Jahrhundert später, nach Ostöffnung und EU-Beitritt, war es so weit. Am Standort der bisherigen Kopfbahnhöfe der Süd- und der Ostbahn, die seit den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in einem Aufnahmegebäude als Doppelkopfbahnhof endeten, sollte ein Durchgangsbahnhof entstehen. Mit einem von Bund, Stadt Wien und ÖBB unterzeichneten „Letter of Intent“ im Jahr 2003 war dann der Startschuss für die derzeit spektakulärste Baustelle in Wien und das größte innerstädtische Investitionsprojekt der ÖBB gefallen.

Mit dem neuen Hauptbahnhof werden erstmals Züge aus allen Richtungen in der Bundeshauptstadt ankommen und in alle Richtungen verbunden. Bis Dezember 2009 war der alte Südbahnhof die Endstation von Süd- und Ostbahn. Mit der Schaffung einer hochleistungsfähigen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung wird der Bahnhof zur wichtigsten Drehscheibe für den regionalen, nationalen und internationalen Reiseverkehr und zu einem zentralen Knotenpunkt im transeuropäischen Schienennetz.

### Öffentliche Anbindung

Die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem innerstädtischen öffentlichen Verkehrsnetz wurde – im Vergleich zum ehemaligen Südbahnhof – deutlich verbessert, da der Hauptbahnhof an den Südtiroler Platz und die dortige U1- und S-Bahn-Station heranrückte. Der Hauptbahnhof ist durch die U-Bahn-Linie U1, durch 11 Schnellbahnlinien, 3 Straßenbahnlinien, 2 Buslinien und die Regionalbusse sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Der regionale Busbahnhof befindet sich unter dem Tragwerk der Zulaufstrecken der Verkehrsstation.

### Funktionalität und moderne Architektur

Der neue Bahnhof mit Haupteingang am Südtiroler Platz wird hell und barrierefrei gestaltet. Rolltreppen und Lifte bringen die Reisenden zu den insgesamt fünf Inselbahnsteigen. Auf 20.000 m<sup>2</sup> Fläche laden über 100 Geschäfte und zahlreiche Gastronomiebetriebe zum Verweilen ein. Unterhalb der Bahnflächen

entsteht eine Garage für mehr als 600 Autos. Für Fahrräder werden drei Fahrradgaragen und Außenfahrradabstellanlagen mit insgesamt 1.000 Stellplätzen errichtet. Visueller Blickfang des neuen Bahnhofs ist das gefaltete, rautenförmige Dach, das die Bahnsteige überspannt. Diese rund 25.000 m<sup>2</sup> große, lichtdurchlässige Überdachung sorgt für eine helle und freundliche Atmosphäre. Übersichtliche Leitsysteme helfen den Reisenden, sich zu orientieren.

### Baublauf und Meilensteine

Am 9. November 2009 fiel der Startschuss für die Bautätigkeiten am neuen Hauptbahnhof und an der Anlage Ost – dem Bahn-Infrastruktur-Baufeld östlich des neuen Bahnhofs bis zur Brücke über die Gudrunstraße. Nach der Sperre des Wiener Südbahnhofs im Dezember 2009 begann der Abtrag des alten Bahnhofgebäudes mitsamt Bahnanlagen – der im August 2010 abgeschlossen war. Seit April 2010 arbeiten bis zu 600 Bauarbeiter am neuen Bahnhof. Nach dem ersten Gleislückenschluss zwischen Süd- und Ostbahn im April des heurigen Jahres wurden die Arbeiten im Gleisbau und im Innenausbau der Verkehrsstation planmäßig fortgesetzt, sodass bereits seit 3. August drei Gleise im Süden der Verkehrsstation für Zugfahr-

ten in Betrieb sind, allerdings noch ohne Haltestellen für Fahrgäste. Ende des Jahres, am 9. Dezember ist auch die südliche Hälfte des Verteilgeschoßes in der Verkehrsstation bzw. die gesamte Südfront inkl. Vorplatz so weit fertiggestellt, dass der Bahnhof in Teilbetrieb gehen kann. Auf vier Gleisen mit Bahnsteigen und einem Durchfahrtsgleis werden die Züge halten, die bisher am Provisorium Ostbahnhof Endstation hatten. Zwei Jahre später, am 14. 12. 2014, wird der gesamte Hauptbahnhof mit Einkaufsflächen, Tiefgarage und vielen weiteren Einrichtungen eröffnet und den Bahnverkehr weit über die Grenzen Wiens hinaus neu ordnen. Die Fertigstellung des gesamten Bahn-Infrastrukturprojekts ist für 2015 geplant.

---

Die Bodenplatte der Verkehrsstation hat mit einer Größe von rd. 25.000 m<sup>2</sup>, einer Stärke von 1–2 m ein Gesamtbetonvolumen von rund 40.000 m<sup>3</sup>.

---



## Angaben zu Betonierarbeiten

Aufgrund der Größe des Bauvorhabens (ca. 300.000 m<sup>3</sup> Beton) wurde über die Auflagen des UVP-Bescheides hinaus eine zentrale Baustellenmischanlage in Betrieb genommen, welche die Zahl der Lkw-Fahrten im öffentlichen Bereich spürbar reduziert. Neben den Spezialtiefbaumaßnahmen zur Tieffundierung der elf Brückenobjekte (ca. 30.000 lfm Bohrpfähle) sowie den übrigen Ingenieurbauten (Unterführungen, Stützmauern, Mastfundamente etc.) und dem hochbaulichen Teil der Verkehrsstation sind vor allem die beiden größten Bauteile der Verkehrsstation erwähnenswert.

- Einerseits die Brückentragwerke der Verkehrsstation mit einer Gesamtfläche von rd. 165.000 m<sup>2</sup> – diese wurden mit einer 30 cm starken Faserbetonschicht hergestellt und haben eine Gesamtkubatur von rd. 90.000 m<sup>3</sup>.

Da der Einbau der Faserbetonschicht „nass in nass“ erfolgen musste, waren aufgrund der Tragwerksgrößen (bis zu 3.000 m<sup>3</sup>/Betonierabschnitt) drei Betonpumpen gleichzeitig im Einsatz.



Betonage Verkehrsstation

- Andererseits die Bodenplatte der Verkehrsstation mit einer Größe von rd. 25.000 m<sup>2</sup>, einer Stärke von 1–2 m und einem Gesamtbetonvolumen von rd. 40.000 m<sup>3</sup>. Da der Grundwasserspiegel unterhalb der Bodenplatte liegt, wurde sie zwar nicht als „Wasserundurchlässiges Bauwerk“ im Sinne der Richtlinie „Weiße Wanne“ ausgeführt, um die Abbinde-temperatur und damit die Schwindspannungen aber zu minimieren, griff man bei der Rezeptur zu BS1- bzw. BS2-Beton. Weiters wurden die Betonierabschnitte auf 25 x 25 m beschränkt.

Die Betonverteilung in der Verkehrsstation erfolgte aufgrund der Abmessungen der Baugrube (ca. 150 x 150 m) nicht nur mit Mobilpumpen, sondern auch mit Stationärpumpen und Betonierverteilern.

## Projekt-daten:

**Gesamtfläche:** ca. 109 ha – entspricht dem 8. Bezirk | **Gesamtfläche Infrastrukturprojekt:** ca. 59 ha, davon 8 ha Grünfläche | **Länge des Bahn-Infrastrukturprojekts:** ca. 6 km | **Gesamtfläche Brückenneubau:** ca. 30.000 m<sup>2</sup> | **Gleise:** ca. 100 km | **Weichen:** ca. 300 | **Lärmschutzwände:** ca. 8 km

**Leistungsdaten Verkehrsstation Hauptbahnhof Wien:** 5 überdachte Inselbahnsteige, Bahnsteigbreiten durchschnittlich 12,10 m, durchgehend barrierefrei, Tiefgarage mit ca. 630 Pkw-Stellplätzen, Fahrradgarage mit ca. 1.000 Rad-abstellplätzen, Behindertenstellplätze, Einkaufszentrum mit zahlreichen Geschäften und Gastronomiebetrieben

**Leistungsdaten Straßenbauprojekt:** neues Straßennetz von ca. 5,5 km, 6 neue Quermöglichkeiten, Radwege von ca. 8,8 km, Errichtung von 12 neuen Ampelanlagen inkl. Fußgängerübergängen, Verlängerung der Straßenbahn Linie D um rund 2 km bis Gudrunstraße

**Finanzierung:** erwartete Investition am gesamten Areal: rund 4 Mrd. Euro, davon Hauptbahnhof Wien 1,001 Mrd.

**Zeitplan:** 2006 Beginn der Einreichplanung, 2010 Baubeginn Bahn-Infrastrukturprojekt, 2011 Adaptierung Gürtel, 2012 Baubeginn erste Wohnungen und Bürogebäude, Dezember 2014 Eröffnung Hauptbahnhof, Dezember 2015 Fertigstellung des gesamten Gleisprojekts, Vollbetrieb, 2019/20 weitgehende Fertigstellung des Stadtviertels

## Autoren:

Dr. Karl-Johann Hartig,  
Gesamtprojektleiter Hauptbahnhof  
Wien, ÖBB-Infrastruktur AG  
DI Judith Engel, MBA,  
Projektleiterin Hauptbahnhof Wien  
Bahnhofinfrastruktur, ÖBB-Infrastruktur AG  
■ [www.hauptbahnhof-wien.at](http://www.hauptbahnhof-wien.at)