

Achau, Niederösterreich

Funktionalität und Design

Der neu gebaute Bahnhof Achau wurde in eingefärbtem Sichtbeton hergestellt und anschließend sandgestrahlt. Zudem wurde der Verkehrsknotenpunkt entwirrt und neu geordnet.

TEXT: ÖBB

FOTOS: ÖBB/ROBERT DEOPITO



Südlich von Wien – im Speckgürtel der Bundeshauptstadt – wo die Flüsse Schwechat und Mödling aufeinandertreffen, liegt die 1.400-Einwohner-Gemeinde Achau. Situiert direkt an der Pottendorfer Linie, einer Bahnstrecke, die über rund 50 Kilometer Länge von Wien über Pottendorf nach Wiener Neustadt führt. Innerhalb Österreichs stellt die Pottendorfer Linie ein Teilprojekt des Südstreckenausbaus dar – eines der größten und spektakulärsten Infrastrukturprojekte der nächsten Jahrzehnte. 3,5 Millionen Menschen leben im Einzugsgebiet der Südstrecke, 200 Kilometer Bahnlinie werden modernisiert, 170 neue gebaut. Über 5.000 Menschen arbeiten daran.

Um das Bevölkerungswachstum im Raum südlich von Wien und den damit einhergehenden ansteigenden Pendlerverkehr zu bewältigen, baut die ÖBB-Infrastruktur AG die Pottendorfer Linie als Entlastungsstrecke zur alten „Südbahn“ über Mödling und Baden zweigleisig aus. Die Strecke zwischen der Wiener Stadtgrenze und Münchendorf, an der Achau liegt, ist seit November 2019 fertig. Derzeit laufen die Arbeiten im Abschnitt rund um Ebreichsdorf. Und ab 2021 erfolgt der zweigleisige Ausbau auf einem Teilstück in Wien. Mit dem zweigleisigen Ausbau schaffen die ÖBB mehr Kapazität für schnellere und dichtere Zugverbindungen.



Kommentar

STEPHAN PERNKOPF

ist Jurist und Landeshauptfrau-Stellvertreter in Niederösterreich, Landesrat für Umwelt, Landwirtschaft und Energie sowie Präsident des Ökosozialen Forums Österreich & Europa

Foto: Weinfranz



Nun sag, wie hast du's mit dem Klimaschutz?

Bis zum Jahr 2040 soll Österreich – so das Ziel der Bundesregierung – klimaneutral werden. Strom soll schon 2030 nur mehr aus erneuerbaren Quellen kommen. Daher müssen wir den CO₂-Ausstoß so weit wie möglich einschränken. Bisher ist das nur ungenügend gelungen: Im Vorjahr sind die Emissionen sogar gestiegen. Und dann kam noch die Covid-19-Krise dazu. Sie zieht die öffentliche Aufmerksamkeit von der Klimaproblematik ab. Paradoxerweise könnte sie uns aber die Chance eröffnen, beide Krisen gemeinsam zu lösen. Die ersten Schritte auf politischer Ebene sind gemacht. Weitere müssen folgen – in allen Bereichen. Auch in der Bauwirtschaft. Die Zementherstellung ist – je nach Berechnung – für vier bis acht Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich.

Im weltweiten Vergleich steht die heimische Branche in Hinblick auf Umweltschonung vorbildlich da.

Im weltweiten Vergleich steht die heimische Branche in Hinblick auf Umweltschonung vorbildlich da. Dennoch sind noch Anstrengungen nötig, um parallel zu den steigenden Investitionen in Gebäude- und Verkehrsinfrastruktur auch umweltfreundliche Material-Innovationen voranzutreiben. Dazu braucht es faire Wettbewerbsbedingungen, um nicht die umweltschonendsten Produzenten zu benachteiligen. China produziert zirka 50 Prozent des globalen Zements, viele Staaten außerhalb der EU haben geringere Produktionskosten aufgrund niedrigerer Standards. Klimazölle, wie vom EU-Rat verlangt, verbunden mit der Förderung von umweltfreundlichen Innovationen wären hier eine passende Antwort auf die Gretchenfrage, wie wir es mit dem Klimaschutz halten. Damit zeigen wir, dass wir es ernst meinen. Und dann können wir 2040 wirklich mit Netto-Null bei den Emissionen bilanzieren.

Multifunktionales Bauwerk

Der Bahnhof Achau wurde zwischen Juli 2017 und August 2019 komplett neu errichtet. Es entstand eine moderne, architektonisch anspruchsvolle Nahverkehrs-drehscheibe für die Region. Seine Besonderheit ist das Material- und Farbkonzept: Das Bauwerk wurde aus Sichtbeton geformt, der mit roten und gelben Pigmenten versetzt und zum Abschluss sandgestrahlt wurde. Das Farbkonzept erstreckt sich bis auf den Vorplatz und integriert das Bauwerk homogen in seine Umgebung.

Für die Verjüngung der Mauerstärke zu den beiden Sichtfenstern war eine Herstellung von unterschiedlich geneigten Schalungen mit dichten Fugen erforderlich.

Der neue Bahnhof Achau stellt nicht nur eine Plattform für ankommende und abfahrende Züge dar, er inkludiert eine Neuausrichtung der Bundesstraße B11, die nun unterhalb der Bahnsteige gemeinsam mit dem Radweg verläuft. Dafür konnte eine bisher bestehende Eisenbahnkreuzung und damit ein neuralgischer Punkt im Straßennetz aufgelassen werden. Die Bahnstrecke wird im Bereich des Bahnhofs von Lärmschutzwänden umrahmt. Große Sichtfenster im Bahnsteigbereich stellen eine Beziehung nach außen her. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über eine Geh- und Radwegunterführung.

Schritt für Schritt

Der Bauablauf für Eisenbahn-Bauprojekte dieser Größenordnung, wo stark befahrene Straßen umgelegt und Eisenbahnkreuzungen wegfallen, orientiert sich an den erforderlichen Gleisbauarbeiten und den damit

verbundenen Streckensperren. Da es sich bei der Pottendorfer Linie vorwiegend um eine Strecke für Pendler und Schüler handelt, konnten Streckensperren nur in den Schulferien erfolgen. Fahrgäste sollten so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Die herausforderndsten Arbeiten liefen daher im Juli und August 2018 und 2019. Akribische Planung war notwendig, um das strenge Zeitkorsett einzuhalten, denn unter laufendem Zugbetrieb konnte nur ein Teil der Arbeiten erledigt werden.

Eine Herausforderung stellte das mächtige Bahnhofs- und Unterführungsbauwerk in seiner Ausbildung dar. Es wurde teils in rötlichem Farbbeton in Anlehnung an die Wienerberger Ziegelwerke im benachbarten Hennersdorf hergestellt und als Weiße Wanne mit geneigten und gekrümmten Wänden ausgebildet. Dazu gehörte ein Schalbild mit bis zu 4,5 Meter langen Schaltafeln (zur Vermeidung von Fugen in der Schalung) und mittigen Ankerstellen. Das Objekt wurde sandgestrahlt und antigraffiti-beschichtet. All diese Vorgaben wirkten sich auf die Betonrezeptur aus.

Für die Verjüngung der Mauerstärke zu den beiden Sichtfenstern war eine Herstellung von unterschiedlich geneigten Schalungen mit dichten Fugen erforderlich. Und für die Betonagen der bis 1,5 Meter mächtigen Bodenplatten der Unterführung wurde anstelle des vorgesehenen BS1/A Betons auf BS1/B Beton gewechselt. Betoniert wurde im Sommer, wegen der Temperaturentwicklung vorwiegend zu günstigen Tages- beziehungsweise Nachtzeiten. Dabei wurde die Temperatur mit einbetonierten Messsonden überwacht. Die Betonagen des Farbbetons erfolgten generell in den frühen Morgenstunden, da der Farbbeton im Betonwerk exklusiv für das Baulos Achau hergestellt wurde. Aufgrund der terminlichen Rahmenbedingungen der Gleisbauarbeiten war die Herstellung der Unterführung zum Teil auch in der kalten Jahreszeit gefordert. Hierfür waren eine Einhausung und Heizung erforderlich.

PROJEKTDATEN

Bahnhof Achau
Bahnstraße 1, 2481 Achau

Architekturbüro:
Ostertag Architects

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG
Tragwerksplanung: PCD ZT GmbH

Betonmenge Unterführung: 10.478 m³
Betonlieferant: Bau Beton GmbH

