architheses

Internationale Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur
International thematic review for architecture

6.2014 Dezember

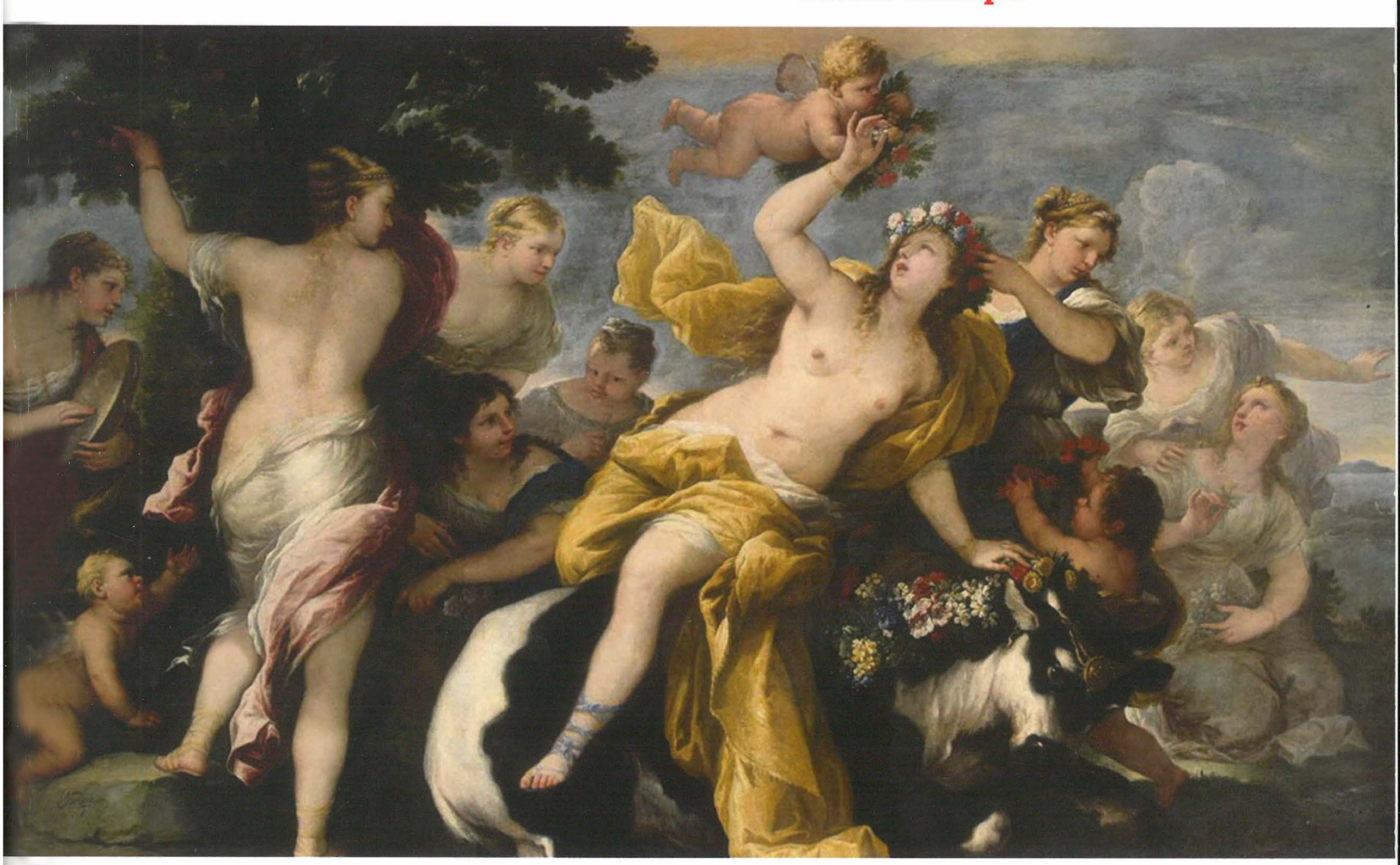
Identitäten
Ein janusköpfiger Kontinent
Koexistenz von Widersprüchen

Austerität
Kreative Wege in Zeiten der Knappheit
Junge Mindsets abseits der Institutionen

Grenzen
Offenheit vs. Festung
Die Schweiz als Insel

Symbolische Bauten
EU-Neubauten in
Frankfurt, Brüssel und Wien

Die Architektur Europas | Fresh Europe



4 196411 622002 06

Nächster Halt: «Europa Mitte»

1

ARGE ATELIER ALBERT WIMMER / ERNST HOFFMANN / THEO HOTZ ARCHITEKTEN UND PLANER: NEUBAU HAUPTBAHNHOF, WIEDNER GÜRTEL, WIEN

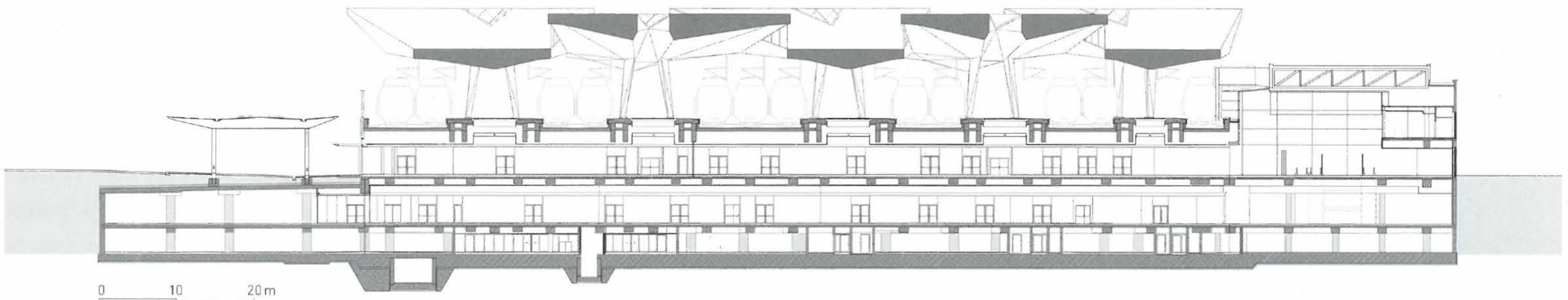
Der neue Hauptbahnhof in Wien ist eröffnet. Ab Dezember, mit europaweiter Umstellung auf die dem neuen Bahnhof angepassten Fahrpläne, werden internationale Routen wie Athen–Dresden oder Paris–Budapest über Wien verlaufen – aber nicht mehr dort enden. Kopfbahnhof ade! 420 Meter lang gleitet das charakteristische Rautendach mit den integrierten Oberlichtern über die Bahnsteige, darunter verteilen sich zwanzigtausend Quadratmeter Einkaufsfläche. In der Zwischenzeit wächst der parallel konzipierte Stadtteil auf den einstigen Bahngründen zügig weiter.

Autorin: Isabella Marboe

Anfang Oktober wurden der neue Hauptbahnhof in Wien und die zwanzigtausend Quadratmeter fassende Mall mit ihren über einhundert Läden und Gastronomiebetrieben eröffnet. Derzeit passieren täglich etwa dreihundert Züge die neuen Bahnsteige, ab Dezember werden es weit mehr sein: mit über tausend Zügen und zwischen 130 000 und 160 000 Passanten pro Tag wird gerechnet. Der neue Durchgangsbahnhof bringt zudem Zeitersparnis. Von Wien-Hauptbahnhof nach Prag wird man vier Stunden elf Minuten brauchen; 38 Minuten weniger als bisher. Alle *Railjets*, die zwischen Budapest und Salzburg / München / Bregenz / Zürich verkehren, legen ohne Fahrzeitverlust einen zusätzlichen Halt in Wien-Hauptbahnhof ein. «Es ist ein Umdenkprozess. Der Zug steht nicht mehr eine halbe Stunde vor Abfahrt am Gleis und wartet, sondern macht einfach auf einer langen Strecke am Hauptbahnhof Halt», so Michael Frischauf, Projektleiter aus dem Atelier Wimmer. «Zudem muss man nicht mehr quer durch die Stadt von einem Bahnhof zum anderen fahren, sondern nur noch die Bahnsteige wechseln», Frischauf weiter. Neu gibt es zwölf Bahnsteige, zwei davon für die Wiener Schnellbahn, welche etwas abseits am Wiedner Gürtel liegen. Am Rand wurden zudem eigene Geleise für Güterzüge angelegt.

Eine Stadt der Kopfbahnhöfe

Traditionell ist Wien eine Stadt der Kopfbahnhöfe: In der Gründerzeit, als das Zentrum der Donaumonarchie durch einen einzigartigen Investitionsschub zu den führenden Metropolen der damaligen Welt aufschloss, errichtete man prächtige Bahnhöfe. Die Eisenbahn war ein Inbegriff des technischen Fortschritts; die grossen Ankunfts- und Abfahrtshallen wurden zu Kathedralen des Industriezeitalters. Der Stuttgarter Architekt Theodor Hoffmann plante den mit mächtigen Türmen und Zinnen versehenen Nordbahnhof beim Praterstern von 1858 bis 1865, der als prestigeprächtiges Portal zur Weltausstellung 1873 fungierte und eine wesentliche Verbindung in den Nordosten der Monarchie war. «Es wurden keine Kosten gescheut, um der Würde einer der grössten und rentabelsten Verkehrsanstalten des Kontinents zu entsprechen», wird Architekt Theodor Hoffmann in der *Allgemeinen Bauzeitung* von 1870 zitiert. Der opulente Bau war auch als Postkartenmotiv sehr beliebt und galt als Wahrzeichen Wiens. Hinzu kamen 1859 der Westbahnhof von Moritz von Loehr,



2

1872 der Franz-Josefs-Bahnhof von Ignaz Ullmann und Anton Barvitius, 1873 der Nordwestbahnhof von Wilhelm Bäumer, 1870 der Ostbahnhof von Carl von Ruppert und Carl Schumann und 1874 der Südbahnhof von Wilhelm Flattich. Schon damals gab es Projekte für einen Zentralbahnhof – unter anderem am Stephansplatz.[1]

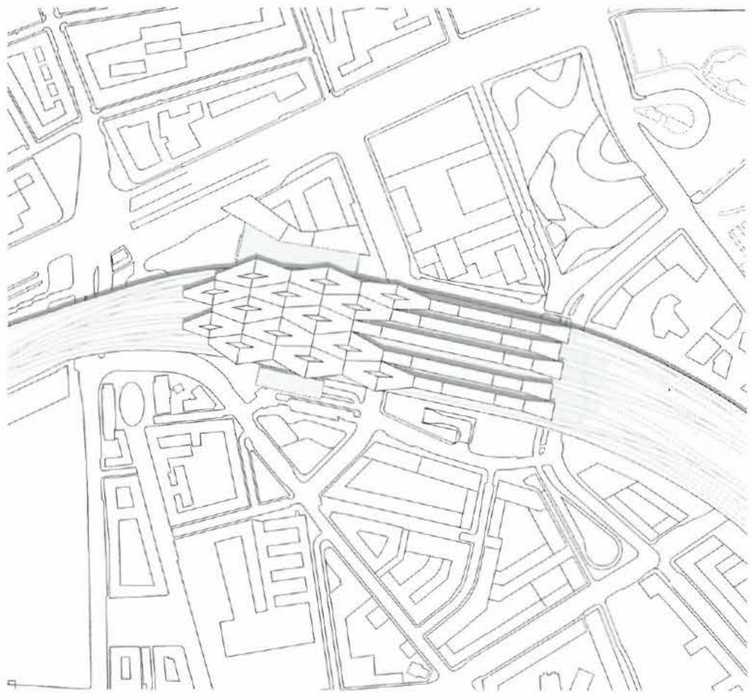
Keiner dieser historischen Bahnhöfe überlebte bis in die Nachkriegszeit. Der ehemalige Ost- und Südbahnhof wurden zu einem Neubau zusammengefasst: Heinrich Hrdlicka plante 1951 bis 1960 einen neuen Bahnhof mit riesiger, mehrgeschossiger Halle und eindrucksvoll langen Rampen. Zwischen den wachsamen Blicken der klickenden, elektronischen Augen am Bildschirm der Installation *Einen Augenblick Zeit* von Medienkünstler Kurt Hofstetter gelangte man hier auf die unterschiedlichen Niveaus der Bahnsteige. Von einem Teil des Bahnhofs fuhr man gen Süden, vom anderen gen Osten – hinter den damaligen Eisernen Vorhang. Die zugige, riesige Halle selbst, in der sich etwas verloren ein paar Läden zusammenduckten, verströmte den Charme des Realsozialismus. Dieser neue Südbahnhof lag am Wiedner Gürtel und war zwar an die Wiener Schnellbahn, nicht aber an das U-Bahn-Netz der Stadt angeschlossen. Zwischen dem Bahnhof und der nächsten U-Bahn-Station lagen etwa zwanzig Minuten Fussweg oder ein Umstieg in ein anderes öffentliches Verkehrsmittel. Bei einigen galt das Gebäude als Kult, bei der Mehrheit war es jedoch mässig populär – so liess man den Bahnhof verkommen.

Seither liebäugelte die Österreichische Bundesbahn ÖBB mit der Idee eines grossen Durchgangsbahnhofs. Einige Schnellbahnstationen, wie die in Meidling oder am Praterstern, wurden daraufhin entsprechend angelegt und sind heute wichtige Knotenpunkte für U-Bahn, Strassenbahn- und Busverkehr. Die bereits ziemlich abgelebte Station Praterstern – ein Sammelbecken für Gestrandete aller Art – wurde nach dem Wettbewerbsentscheid 2002 innerhalb von sechs Jahren Bauzeit – und ebenfalls durch das Atelier Wimmer – zu einem übersichtlichen Bahnhof mit transparenter Fassade und geräumiger Halle ausgebaut.

Ein neues Stadtquartier

Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 wurde das Thema Zentralbahnhof wieder virulent. Beim Wettbewerb zum Umbau des alten Südbahnhofs siegte das Schweizer Büro Theo Hotz Architekten und Planer. Danach entschied man sich für einen wesentlich weitreichenderen Schritt: Durch den Abriss des alten Bahnhofs sowie der Absiedelung und Neuorganisation städtischer Infrastrukturen wurde ein grossflächiges Areal für neue urbane Nutzungen disponibel. 2004 wurde von der ÖBB, der Stadt Wien und der Österreichischen Post der Masterplan zur «Entwicklung des gesamten Gebiets rund um den Südbahnhof» als geladener Wettbewerb ausgeschrieben. Insgesamt 109 Hektar Fläche, inklusive aller Gleisanlagen und Strassenräume, sollten zu einem neuen Stadtquartier mit Büros und Wohnungen aufgewertet werden – zur infrastrukturellen Anbindung dieses Quartiers zählte auch der Neubau eines Wiener Hauptbahnhofs.

Die Jury empfahl, die eingereichten Projekte der Teams Hoffmann / Theo Hotz und Albert Wimmer zu einem Masterplan unter dem Titel «Bahnhof Wien – Europa Mitte» zusammenzuführen – gemeinsam

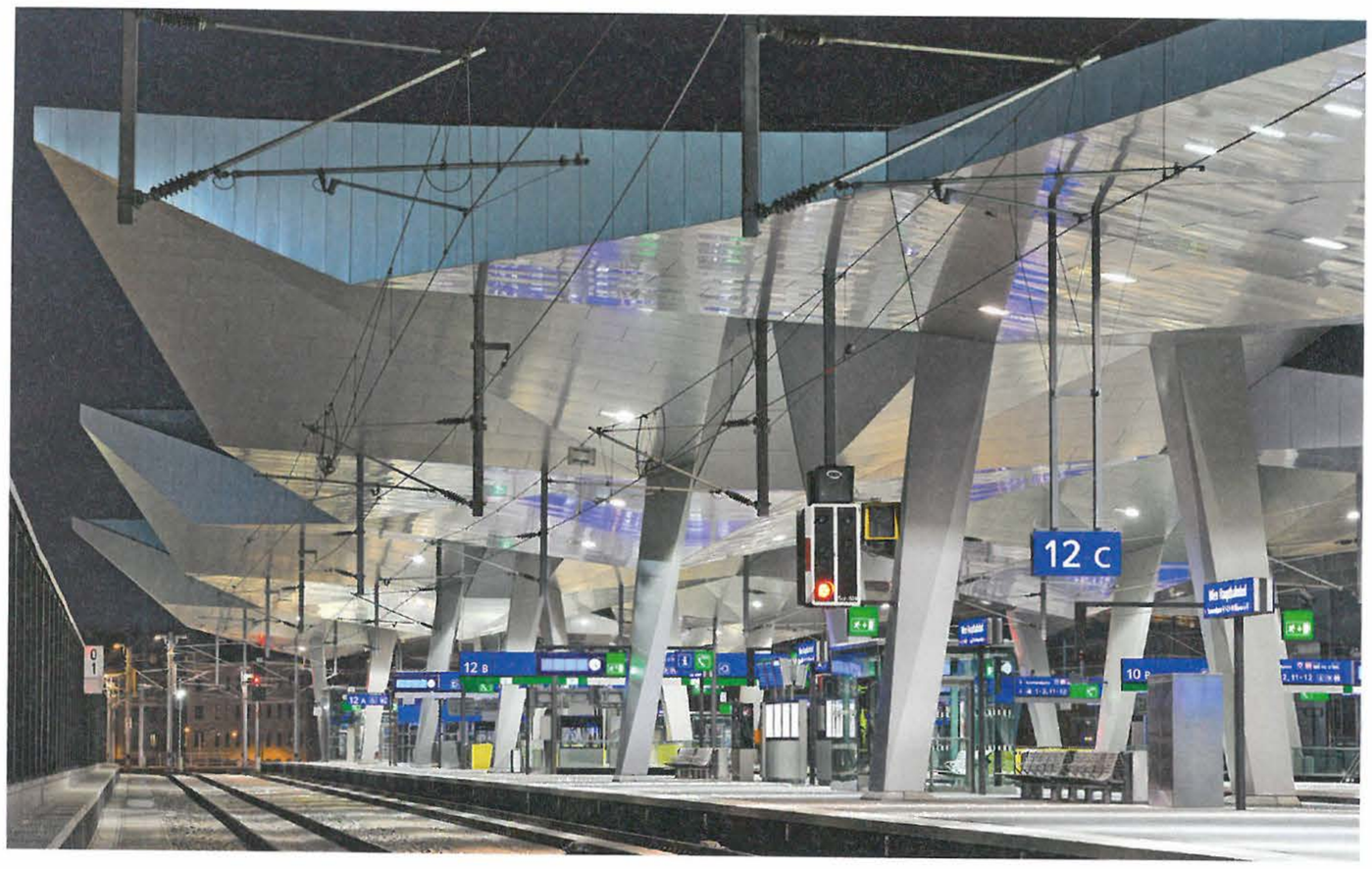


3

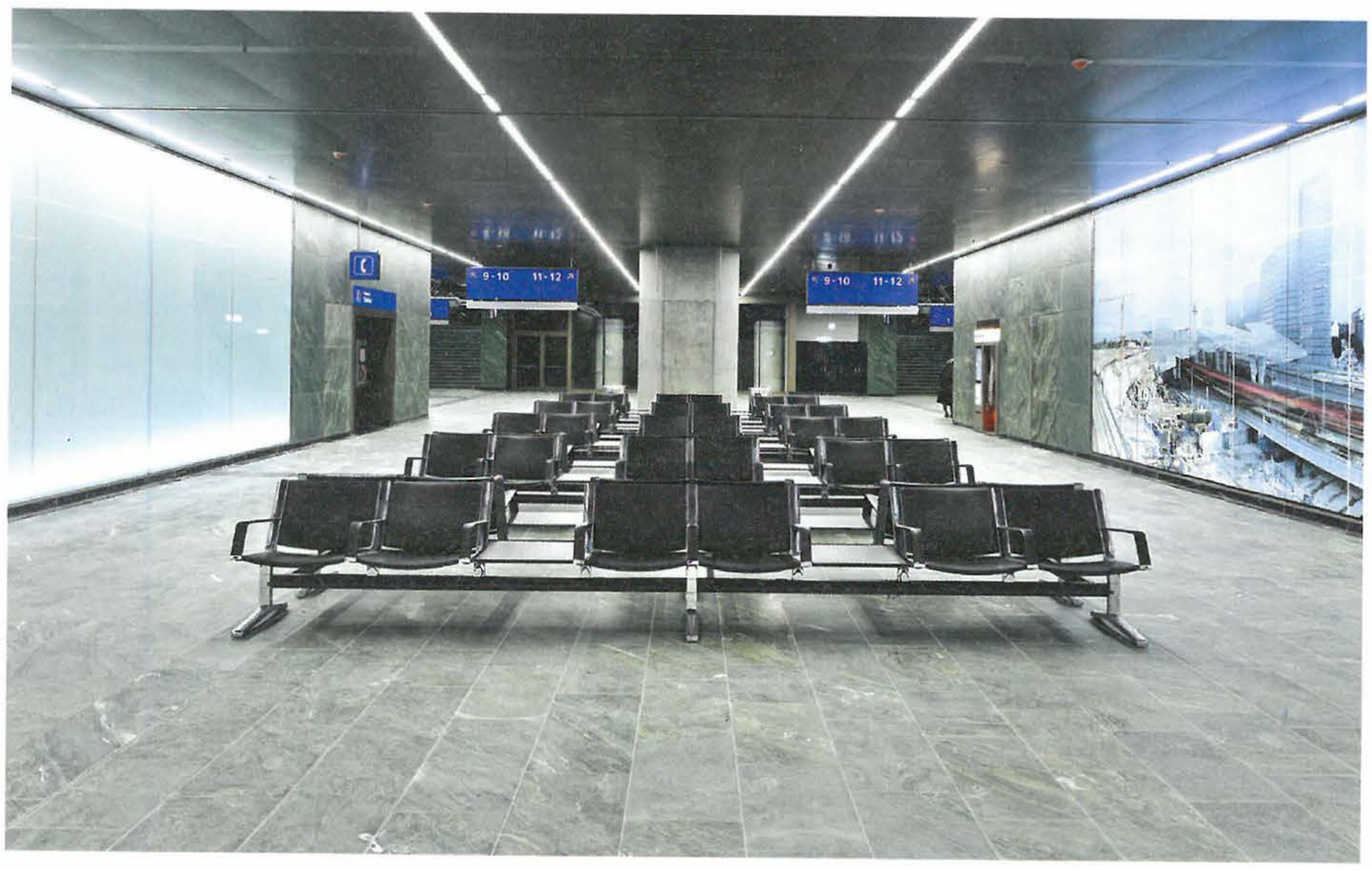
1 **Massiv, kantig, schimmernd – «Das gefaltete Dach soll zum Synonym für Wien werden.»**
(Fotos 1+4–7: Roman Bönsch © Österreichische Bundesbahnen)

2 **Querschnitt**

3 **Lageplan**



4



5

erarbeiteten die Architekten nun das neue Stück Stadt. Ihr Konzept setzte auf eine gute Anbindung des Zentralbahnhofs an die U-Bahn und eine durchlässige Verbindung zu den angrenzenden Bezirken, die bisher vom massiven Verkehr am Wiedner Gürtel und den Gleiskörpern abgeschnitten wurden. Form und Konstruktion des Daches über den Bahnsteigen sollten als städtebauliches Signet mit hohem Wiedererkennungswert fungieren, das gleisnahe Gebiet wurde als Interaktion aus Wohn- und Arbeitsräumen um einen Park herum entwickelt.

Das Planungsareal erstreckt sich südlich des Wiedner Gürtels bis hin zur Arsenalstrasse, wo zentrumsseitig das Museum und Schloss Belvedere mit seinen Barockgärten sowie das legendäre 21er Haus angrenzt. Letzteres wurde 1958 vom österreichischen Architekten Karl Schwanzer als temporärer Pavillon für die Weltausstellung in Brüssel errichtet und kürzlich von Adolf Krischanitz Architekten zu einem Museum des 21. Jahrhunderts umgebaut. In unmittelbarer Nähe dieser Kunstinstitutionen entsteht im Moment nordöstlich des Bahnhofs ein hochwertiges Büroviertel, das als «Quartier Belvedere» vermarktet wird. Der noch im Bau befindliche Erste Campus von Henke Schreieck Architekten – ab 2016 das neue Headquarter für die Erste Group Bank – setzt mit seinen markanten, rund geschwungenen Baukörpern einen städtebaulichen Akzent.

Gleichzeitig begann die ÖBB 2006 den Stützpunkt Matzleinsdorf als erweiterte Serviceanlage auszubauen. Seit 2008 werden dort alle Züge gewartet; ohne diese entlastende Massnahme wäre der Neubau des Hauptbahnhofs nicht möglich gewesen. 2009 wurde der alte Südbahnhof abgerissen, im Frühjahr 2010 begannen die Bauarbeiten des neuen Hauptbahnhofs.

Wie eine Schlange durchziehen die Gleisstränge in einem sanften Bogen das Areal bis zur Arsenalstrasse. Über eine Länge von 6,7 Kilometer – vom Ostkopf des Bahnhofs Meidling bis zur Simmeringer Grillgasse – wurde die gesamte Streckenführung erneuert. «Unser Konzept war, die Verkehrswege zu entflechten», so Projektleiter Frischauf; der Bahnhof folge dabei «einer vertikalen Schichtung». Der Neubau wurde so nahe wie möglich an die bestehende U-Bahn-Station Südtiroler Platz herangeführt: ihre Ebene UG3 bildet die unterste Schicht des Bahnhofs. 350 Meter muss man gehen, um in die grosse, von Norden nach Süden durchgesteckte Halle zu gelangen, von der fünf Liftkerne und Treppenanlagen auf das Niveau der Geleise führen. Die Bahnhofshalle misst über einhundert Meter Länge; zwischen den Rolltreppen und Aufgängen spannen sich kleinere Wartehallen auf. Die Bereiche – mit Platz für je 120 Personen – erinnern an Flughafengates; das komplexe Leitsystem der neuen Bahnhofshalle stärkt diese Assoziation. Die Untergeschosse dienen als Einkaufszentrum, und über den Bahnsteigen spannten die Architekten ein aus fünf separaten Bahnen gefaltetes Rautendach auf.

Nicht Barcelona oder Bilbao

Im breitesten Teil des Daches materialisiert sich die hohe Dichte an Bewegungsströmen: Hier sind die Aufgänge zu den Bahnsteigen situiert und binden gleichzeitig die beiden Zugangshallen an den Verlauf

der Geleise an. Im Nordwesten schliesst der Bahnhofsvorplatz an die U-Bahn-Station Südtiroler Platz am Wiedner Gürtel an, am südlichen Eingang liegt die Unternehmenszentrale der ÖBB. An die 1700 Mitarbeiter ziehen momentan in das markante, stromlinienförmige Gebäude ein, das von Zechner & Zechner Architekten geplant wurde. An dessen westlichem Rand verläuft die Sonnwendgasse; von hier aus erstreckt sich südwärts das gleichnamige Wohnquartier. Bisher wurden dort fünftausend Wohnungen und ein Bildungscampus realisiert. «Am Hauptbahnhof 2» lautet die Adresse des architektonischen Auftakts dieses Quartiers – die geschwungene Fassade der ÖBB-Unternehmenszentrale lugt unter der kantigen Untersicht des Daches hervor. Umgekehrt sieht man aus den Büros der ÖBB das markante Rautendach in seiner Draufsicht.

Die konstruktiven Felder des Daches stützen sich gegenseitig. Die Basiskonstruktion eines Feldes besteht aus einem Tisch mit vier massiven Stützen, deren Achsabstand in Längsrichtung vierzig Meter, in Querrichtung zwischen 15 und dreissig Meter beträgt. Auf ihnen ruht ein dreidimensionales Flächentragwerk aus Stahl, das an den Rändern je zwanzig Meter weit auskragt. Ein Rautendach überspannt so 2500 Quadratmeter – gegeneinander versetzt, mäandern die komplexen Dachflächen mit ihren etwa 4,50 Meter hohen Seitenlichtern auf und ab. In ihrer Mitte entstehen die gläsernen Rauten der Oberlichter, am Rande die Felder für die seitliche Belichtung und Entlüftung.

Die Struktur des Daches ist markant und massiv: In der Draufsicht verdichtet sie sich nach Nordwesten zu einer Art Kopf und wird an der Spitze zur schmalen Schnauze, während sie sich im Osten zu geraden Flugdächern mit kleinen, trapezförmigen Enden auflöst. Sie scheinen die Züge mit zunehmender Geschwindigkeit und Distanz zum Gebäude unter die Weite des freien Himmels zu entlassen. «Wir mussten lange um das Rautendach kämpfen, aber es war uns wichtig als Signet», so Projektleiter Frischauf. «Wer es sieht, soll wissen, dass er in Wien ankommt und nicht in Barcelona oder Bilbao. Das gefaltete Dach soll zum Synonym für Wien werden.»

Ursprünglich war eine weichere, bandartige Struktur geplant, die an die Wellen der Donau erinnern sollte. Sie stellte sich als zu teuer heraus – und so entstand die heutige kantige Rautenstruktur. Die geometrische Form birgt denn auch Vorteile hinsichtlich der Steifigkeit des Daches – die Konstruktion muss vielem trotzen. Sie ist für entgleisende Züge, Brandfälle und andere Katastrophen bemessen. 31 000 Quadratmeter überdeckt das Rautendach insgesamt. Aufgrund der Krümmung weist jede Raute eine andere Geometrie auf; die Stahlkonstruktion einer einzelnen Raute benötigte 25 Tage Montagezeit. In etwa 15 Metern Höhe gleitet das Dach über den Bahnsteigen entlang. Seine Haut ist aus Aluminium, sodass die Temperaturspannungen aufgenommen werden können; die Konstruktion ist entsprechend mit Brandschutz- und Verbundplatten verkleidet.

Vor diese imposante Dachlandschaft wurden – für die beiden Zugänge von Nord und Süd – zwei separierte Vordächer gestellt. Ebenfalls mit Alucobond verkleidet, sind sie zu voluminös geraten und damit wesentlich plumper als das Dach über den Geleisen. Diese ungeschickte Lösung hat we-

4 Die Stahlkonstruktion wurde mit Brandschutz- und Aluminiumverbundplatten verkleidet.

5 Zwischen den Rolltreppen und Aufgängen im 1. Untergeschoss spannen sich kleinere Wartehallen auf.

6 Gegeneinander versetzt, mäandern die Dachbahnen mit ihren 4,50 Meter hohen Seitenlichtern über die Gleisanlage.

der städtebauliche noch architektonische Relevanz – war aber durchaus beabsichtigt. «Wir wollten unserem Signet keine Konkurrenz machen. Auf den Vorplätzen sollen die Dächer so simpel wie möglich sein.»

Die Massivität des Rautendaches, seine kantige Geometrie und schimmernden Oberflächen sind optisch reizvoll, wenn man unter der riesigen Fläche mit ihren lichten Öffnungen steht und quer über die Bahnsteige und auf die angrenzenden Ausschnitte der Stadt blickt. Zur Eröffnung des Gebäudes hatte Christian Kern, Geschäftsführer der ÖBB, der Erzdiözese Wien symbolisch den Schlüssel für einen «Raum der Stille» überreicht, der im zweiten Untergeschoss des Bahnhofs eingerichtet wurde – hier will die Kirche einen kontemplativen Kontrapunkt zu Shoppingrausch und Alltagshektik setzen. «Wir haben eine geistige Barriere durchbrochen und verbinden wieder Ost und West. Dieser Bahnhof ist kein Monumentalbau, sondern eine Begegnungsstätte», so Architekt Albert Wimmer. – Und das spürt man: Pragmatismus, Sicherheit und Ökonomie haben diesen Bau bestimmt. Die Zeit der Kathedralen für die Bahn ist vorbei.

Isabella Marboe studierte Architektur an der TU Wien und arbeitet als Architekturjournalistin. Sie ist Redakteurin bei *architektur.aktuell* und Autorin für verschiedene Fachmagazine.

Architektur: ARGE Atelier Albert Wimmer, Wien / Ernst Hoffmann, Wien / Theo Hotz Architekten und Planer Zürich; verantwortliche Architekten: Albert Wimmer, Michael Frischauf, Paul Thrakl, Robert Surbeck; Projektleitung: Michael Frischauf, Thomas Ramsl; Generalunternehmer und Baumeister: ARGE Porr / Strabag / Alpine; Statik: Werner Consult, Tecton Consult; Gebäudetechnik: ZFG-Projekt und Elpeldauer & Partner;
Bauherr: ÖBB-Immobilienmanagement GmbH;
Masterplan: 2004; Planungsphase: 2004–2010; Bauphase: 2010–2014; Kosten: 4 Milliarden Euro (davon 1 Milliarde Euro Österreichische Bundesbahnen ÖBB, 0,5 Milliarden Euro Stadt Wien, 2,5 Milliarden Euro private Investoren).

1 Wolfgang Kos / Ralph Gleis (Hrsg.), *Experiment Metropole, 1873. Wien und die Weltausstellung*, Wien 2014, S. 340f.

7 **Charakteristisches Rautendach mit Oberlichtern über den Bahnsteigen**