

Gabler Georg

Projektentwicklung Wien Hauptbahnhof

Eine gewinnbringende Symbiose



Das Projekt „Wien Hauptbahnhof“ erlebte in seiner unmittelbaren Geschichte seit Mitte der 80er Jahre einen starken Wandel von einem reinen Bahnhofprojekt mit starkem Fokus auf die Nahverkehrsangebote über ein Infrastrukturprojekt, welches die Anforderungen des urbanen Umfeldes berücksichtigt, zu einem Gesamtprojekt, in welchem Bahninfrastruktur und zukunftsweisende Stadtentwicklung eine für beide Seiten gewinnbringende Symbiose bilden.

Der Fachaufsatz „Projektentwicklung Wien Hauptbahnhof - Eine gewinnbringende Symbiose“ beschäftigt sich mit der Entwicklung des Projektes „Wien Hauptbahnhof“ innerhalb der letzten 20 Jahre und bietet eine kurze Übersicht über das Gesamtprojekt, bestehend aus dem Bahninfrastrukturprojekt, dem Immobilienprojekt und dem Projekt Städtische Infrastruktur.

EINLEITUNG

Das Gesamtprojekt Wien Hauptbahnhof mit einer Größe von 109 ha bzw. 155 Fußballfeldern ist eines der anspruchvollsten heimischen Projekte und die für Wien vordringlichste Infrastrukturmaßnahme. Es geht bei diesem Projekt jedoch nicht nur um ein Bahnhofsgebäude oder um ein Gleisprojekt sondern um die entstehende BahnhofCity als Lebensraum und um die Entwicklung eines gesamten Stadtviertels – kurz gesagt geht es um die Schaffung neuer, zukunftsweisender Lebensqualität.

Einerseits wird der neue Durchgangsbahnhof die Stadt Wien mit ihren bestehenden Kopfbahnhöfen zu einem Knotenpunkt des transeuropäischen Schienennetzes machen, andererseits werden die angrenzenden Bezirke durch die Neugestaltung des Bahnhofsviertels sowie durch den Rückbau des städtebaulich brachliegenden Frachtenbahnhofes und der damit einhergehenden Schaffung eines attraktiven Wohn- und Büroviertels wesentlich aufgewertet.

Das Stadtbild wird eine neue positive Prägung erfahren und auch die umliegenden noch zu entwickelnden bzw. vorhandenen Gebiete werden von dieser Entwicklung positiv beeinflusst werden.

Im folgenden Fachaufsatz möchte ich auf die Entwicklung des Projektes „Wien Hauptbahnhof“ innerhalb der letzten 20 Jahre, eingehen – obwohl die Idee eines Zentralbahnhofes in Wien fast genauso alt wie die hiesige Eisenbahn selbst ist – und eine kurze Übersicht über das Gesamtprojekt, bestehend aus dem Bahninfrastrukturprojekt, dem Immobilienprojekt und dem Projekt Städtische Infrastruktur geben.

ENTWICKLUNG DES GESAMTPROJEKTES WIEN HAUPTBAHNHOF

HISTORISCHE BETRACHTUNG DER KOPFBAHNHÖFE WIEN SÜD UND WIEN OST

Nach der Zerstörung des Südbahnhofes im 2. Weltkrieg wurde bei der Suche nach einer Lösung für den Wiederaufbau des Südbahnhofes auch die Konzeptionierung als Durchgangsbahnhof erwogen. Aus zeitbedingten Gründen – der rasche und kostengünstige Wiederaufbau stand im Vordergrund – sowie aufgrund der politischen Vorgänge in den ostösterreichischen Nachbarländern setzte sich jedoch das Konzept der Kopfbahnhöfe durch.

Der Entwurf des neuen Südbahnhofes, der mittlerweile mit dem ehemaligen Ostbahnhof vollkommen vereinigt wurde, sah als zentrales Element eine etwa 40 Meter breite, 90 Meter lange und 18 Meter hohe Bahnhofshalle vor. Den Niveaugegebenheiten folgend, sind die Kopfgleise trotz Höhenunterschied nahe zueinander gebracht und über drei Etagen vom Vorplatz aus erschlossen worden. Die Besonderheit der bestehenden Anlage war die Lösung der auf vier Geschossen verteilten Verkehrsströme in einem Hallenbereich zusammen mit der im Untergeschoss gelegenen Schnellbahn.

Auf der Südseite der Kopfgleise des Süd- und des Ostbahnhofes wurden Gleise für die Post- und Paketverladung angegliedert und mit einer L-förmigen Verladehalle vollständig umbaut. An diese Verladehalle angrenzend befinden sich die Gebäude und Anlagen des Postzentrums Wien Süd, welches zwischenzeitlich abgesiedelt wurde.

In der Diagonale zwischen dem Westkopf des Südbahnhofes und dem Südkopf des Ostbahnhofes befinden sich mehrere Abstellgleise der Südbahn sowie zwei Verbindungsgleise zwischen Süd- und Ostbahn und der Steudeltunnel. Südlich davon, bis zur verlängerten

Ghegastraße, befindet sich ein Areal, das durch eine Reihe von Gebäuden mit verschiedenen bahnbezogenen Nutzungen (Lagerhallen, Magazine, Werkstätten der Brücken- und Hochbau-Bahnmeisterei) gekennzeichnet ist.

Zwischen der verlängerten Ghegastraße, der Landgutgasse und der Gudrundstraße erstreckt sich der Frachtenbahnhof Wien-Süd.

EXPERTENVERFAHREN 1994

Ausgangslage

Mit dem Wettbewerb „Chancen für den Donauraum“ im Jahr 1986 wurde die Idee eines Zentralbahnhofes Wien wieder aufgegriffen. Der Standort Südbahnhof wurde durch eine Jury im Jahr 1987 für eingehende Untersuchungen empfohlen. Im Weiteren wurde vor allem im Hinblick auf die „Expo 95“ eine Variantenuntersuchung der baulichen Strukturierung vorgenommen. Die Öffnung des Ostens im Jahr 1989 untermauerte das Konzept des Durchgangsbahnhofes, da nun für den Fernreiseverkehr in die östlichen Nachbarstaaten mit einer völlig neuen Situation zu rechnen und das his-

torisch vorgegebene Konzept der Kopfbahnhöfe für international verkehrende Züge wegen der Notwendigkeit des Umsteigens zu aufwändig und zeitverzögernd war.

Konzept

Grundlage der Konzeptionierung des Verkehrsknotenpunktes war das Wiener Verkehrskonzept aus dem Jahr 1994, welches die Beibehaltung der vorhandenen Kopfbahnhöfe vor allem für die innerösterreichischen Taktzüge und die Schaffung eines Durchgangsbahnhofes für die Fernzüge (nach damaliger Planung ca. 25 Zugpaare / Tag) vorsah. Eine Konzentrierung des Personenverkehrs auf einen „Zentralbahnhof“ wurde als nicht zweckmäßig erkannt. Diese Konzeptionierung zeigt, dass die Überlegungen zu einem möglichen Durchgangsbahnhof Wien Hauptbahnhof in der Vergangenheit stark von den Prämissen zusätzlicher Nahverkehrsangebote und weiterer Verbindungen von der S-Bahn-Stammstrecke zur Ostbahn geprägt waren.

Das Konzept des „Bahnhof Wien“ sah insofern eine Erweiterung des bestehenden Süd- und Ostbahnhofes um einen Durchgangsbahnhof mit vier Bahnsteig-

gleisen für die zeitsparende Abwicklung der internationalen Fernzüge in Nord-Süd, Ost-West und Ost-Süd-Richtung sowie um ein darunter liegendes Nahverkehrsgeschoß mit vier Nahverkehrsgleisen für bestimmte Regional- und S-Bahnlinien vor. Insbesondere sollten die S-Bahnlinien S7, S60 und S80 unter den Durchgangsbahnhof angeleitet werden, mit der Option der späteren Durchbindung und Weiterführung Richtung Meidling bzw. darüber hinaus.

Zudem waren noch je ein Umfahrgleis für den Fernverkehr und den Nahverkehr vorgesehen, sowie die Erweiterungsmöglichkeit um zwei Gleise im Bereich der bestehenden Abstellgruppe geplant.

Aufgrund des bestehenden Postgebäudes zwischen den beiden Kopfbahnhöfen und dem geplanten Durchgangsbahnhof musste die Fußgängerrelation an zumindest zwei Eckpunkte des Bahnhofsdreiecks gelegt werden. Bedingt durch die Entwicklung der Stadt Wien entlang der Favoritenstraße und der damit einhergehenden Führung der U-Bahn über einen halben Kilometer vom Empfangsgebäude des Süd-/Ostbahnhofes entfernt, führten zur Überlegung, den Hauptzugang zum Süd- und zum Fernbahnhof an den Eckpunkt „Südtiroler Platz“ zu legen.

Aus kommerziellen Überlegungen wurden am Bahnhof für gewerbliche Nebenbetriebe (Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie) ca. 6.500 m² vorgesehen. Vor allem unter der Annahme des bleibenden Bonus verlängerter Öffnungszeiten sowie eines breiten Spektrums war das ein wesentlicher Parameter der Feasibility Studie für den Bahnhof Wien (KUPA 1994).

Eindeutig erkennbar war der damalige starke Fokus auf Parkhäuser bzw. Stellplätze. Insgesamt sollten für die Bahnhofsbenu-tzer 1.150 Stellplätze vorgesehen werden.



Abb. 1: Übersicht Süd-, Ostbahnhof, Frachtenbahnhof Wien Süd

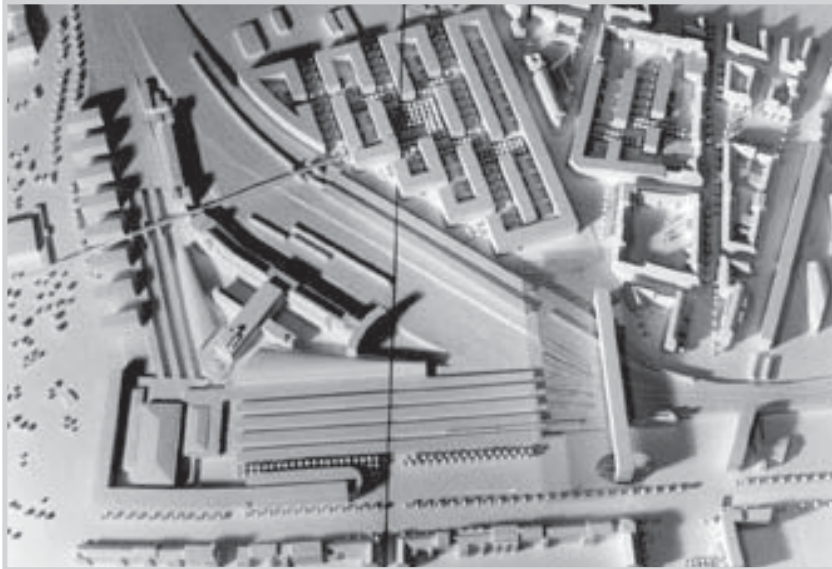


Abb. 2: Modellfoto des Siegerprojekts im Expertenverfahren 1994, Arch. Theo Hotz

Expertenverfahren 1994

Im Jahr 1994 wurde in Zusammenarbeit der Österreichischen Bundesbahnen mit der Stadt Wien ein Expertenverfahren zur Erlangung von Vorschlägen zur Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes, unter Berücksichtigung der Durchbindung von Fernverkehrsgleisen zwischen Süd- und Ostbahn, ausgeschrieben.

Das Bearbeitungsgebiet beinhaltete die Gesamtfläche des Südbahnhofareals zwischen dem Wiedner Gürtel, der Arsenalstraße, der verlängerten Ghegastraße, der Landgutgasse, der Laxenburger Straße und dem Südtiroler Platz, wobei der Weiterbetrieb des Postgebäudes zugrunde gelegt wurde. Der Bereich des Frachtenbahnhofs Wien-Süd südlich der verlängerten Ghegastraße zwischen Sonnwendgasse / Gudrunstraße und den Gleisen der Ostbahn war damals noch explizit für die weitere Nutzung als Frachtenbahnhof vorgesehen.

Im Bewusstsein um die hohen Investitionssummen erschienen eine modulare

Bauweise mit einer schrittweise Inbetriebnahme einzelner Betriebe und ein Realisierungshorizont von etwa 10 bis 15 Jahren ratsam.

Siegerprojekt von Arch. Theo Hotz, 1995

„Der Vorschlag sah die Errichtung eines neuen Durchgangs- sowie eines S-Bahnhofs vor. Eine großzügig dimensionierte mehrgeschoßige Halle mit markantem Flugdach gewährleistet optimale bahnterminale Umsteigewege zwischen dem Fernreiseverkehr, dem städtischen Verkehrsnetz und dem regionalen S-Bahn und Buslinienetz und bildet eine attraktive Fußgängerverbindung zwischen dem Viertel und dem zehnten Bezirk. Parallel zur Bahnhofshalle wird die Bebauungskante der Favoritenstraße durch ein Brückenbauwerk mit Hotel- und Dienstleistungsfunktion als städtebauliches und architektonisches Zeichen weitergeführt. Durch Ausräumen des bestehenden Gürtelvorlandes wird ein großzügiger Bahnhofsvorplatz geschaffen, der als Busbahnhof, Taxisvorfahrt, Kurzzeitparkplatz und Kiss- and Ride-Platz dient. Durch attraktive Zugänge

sowie den Sichtbezug zu den Gleisanlagen wird die Nutzung „Bahnhof“ erlebbar. Entlang der Arsenalstraße sind in weiteren Bearbeitungsschritten anstelle nicht genutzter Gleisanlagen Bauten für Bildung, Kultur und kommunale Einrichtungen möglich. Die Sockelzone soll dabei für Parkanlagen, Busabstellplätze usw. Verwendung finden. Südlich des neuen Durchgangsbahnhofs (aktuelles Teilgebiet B) soll ein neues Stadtquartier mit gemischten Nutzungen entstehen, wobei die Gebäudehöhe und -dichte den örtlichen Gegebenheiten entsprechen soll. Weiters wird die Verlängerung der Fußgängerzone Favoritenstraße bis zum Südtiroler Platz sowie die Errichtung eines Fuß- und Radweges als hochgelegter Steg zum Schweizergarten vorgeschlagen. Für den Individualverkehr soll eine Verbindung zwischen Landgutgasse und Ghegastraße in Form eines Straßentunnels zur Verfügung stehen.“¹

Gemäß dieses Vorschlags war geplant, folgende Flächen zu entwickeln:

- > Öffentliche Nutzungen inkl. Geschäftsnutzung, Hotels und Kleingewerbenutzung: 108.900 m² BGF
- > Büronutzung: 70.300 m² BGF
- > Wohnnutzung (ca. 40%): 122.500 m² BGF
- > Gesamt: 301.700 m² BGF

STÄDTEBAULICHES LEITBILD ARCH. E. HOFFMANN / BÜRO LUST, 2000

Weitere Bearbeitung bis 2000

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen bezüglich des Hauptbahnhofs Wien wurde auf Betreiben der Stadt Wien ein Städtebauliches Leitbild entwickelt. Durch das Büro Arch. Hoffmann wurden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsbüro Lust unter Berücksichtigung des Wettbewerbsprojektes von Architekt Theo Hotz auf Basis des vom Büro Pauser

hbf. wien



Abb. 3: Städtebauliches Leitbild Arch. E. Hoffmann / Büro Lust und Büro Pauser

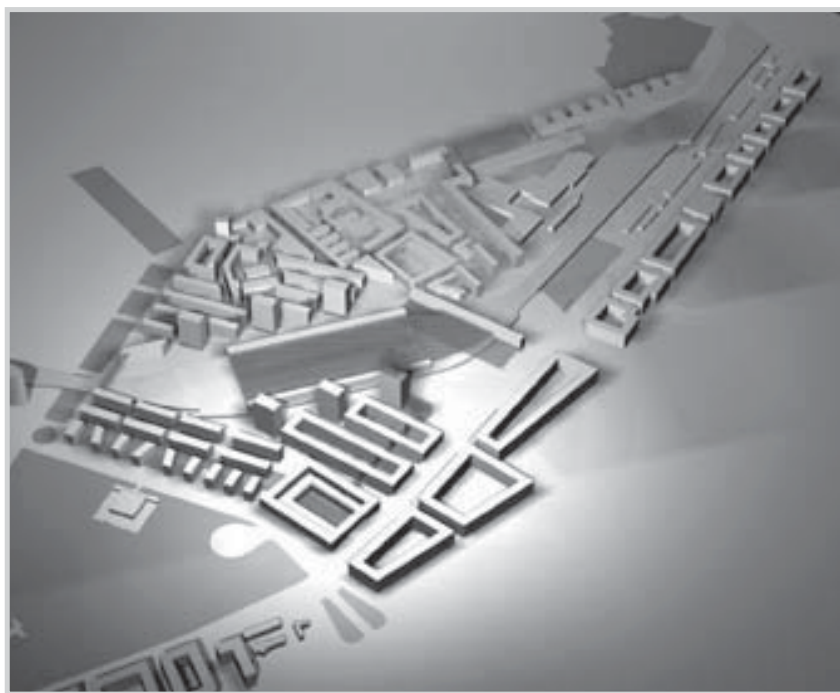


Abb. 4: Modellfoto Städtebauliches Leitbild Arch. E. Hoffmann / Büro Lust und Büro Pauser

erstellten Gleisprojektes und unter Einbeziehung eines größeren Umfeldes, stadtstrukturelle, städtebauliche und architektonische Grundlagen für einen Masterplan erarbeitet.

Das Projekt war Teil eines übergeordneten Verkehrsplanungsprojektes, welches die verbesserte Anbindung des Flughafen Wien Schwechat an das öffentliche Verkehrsnetz zum Ziel hatte.

Vor allem aus betrieblichen und bautechnischen sowie aus Kostengründen wurde das Konzept des unterirdischen Nahverkehrsgeschoßes nicht mehr weiterverfolgt. Die Verbindung zwischen den S-Bahnlinien der Ostseite mit der S-Bahn-Stammstrecke bzw. die Anbindung des Durchgangsbahnhofes an die S-Bahn wurde über die so genannte Schweizergartenschleife (Untertunnelung des Schweizergartens mit einer optionalen zusätzlichen S-Bahn Station) und einer entsprechend ausgebauten S-Bahn Station Südtiroler Platz sichergestellt.

Die städtebauliche Studie umfasst den Bereich zwischen Wiedner Gürtel, der Arsenalstraße, der verlängerten Ghegastraße und der Landgutgasse.

Städtebauliches Konzept

Im Zuge der Bearbeitung zeigte sich, dass bei mittel- bis langfristiger Verlagerung aller Funktionen des Ost- und des Südkopfes in den Bereich des künftigen Durchgangsbahnhofes weitergehende Umgestaltungsmaßnahmen realisierbar sind.

Die infolge der Verlagerung der Bahnhofsfunktionen freiwerdenden Grundflächen entlang des Wiedner Gürtels sowie der Arsenalstraße standen für neue Nutzungen zur Verfügung, wobei generell ein Nutzungsmix angestrebt wird. Die Südbahnhofhalle sollte als „Central Hall“ erhalten bleiben und eine vorwiegend gewerbliche Nutzung erhalten.

Städtebauliche Leitidee war die Errichtung eines Bahnhofsviertels zwischen Wiedner Gürtel, Arsenalstraße, verlängerter Landgutgasse und der Sonnwendgasse. Aufgrund der Rahmenbedingungen und der Funktionszusammenhänge setzte sich das neue Bahnhofsviertel aus folgenden Teilbereichen zusammen:

- > Hauptbahnhof Wien
- > Bahnhofsvorplätze Nord und Süd
- > Bahnhofshalle Südbahnhof
- > Ostbahnareal
- > Südbahnareal und Postgrundstück
- > Areal Sonnwendgasse / verlängerte Landgutgasse

Die bestehende Bahnhofshalle unterlag mit dem phasenweisen Entfall der Bahnhofsfunktionen einer multifunktionalen Umnutzung. Kreiert wurde eine

„Central Hall“ mit einer Blockrandbebauung zur Nutzungsintensivierung.

Auf dem Areal des Ostbahnhofes und der Südbahn sowie dem der Post sollte eine auf die Central Hall ausgerichtete Bebauung mit einer Arsenal-Passage und einer Gürtel-Passage entstehen. Angrenzend an den neuen Hauptbahnhof waren Hochhäuser geplant.

Der neue Hauptbahnhof Wien lag diagonal im neuen Bahnhofsviertel und teilte dieses in eine nördliche und eine südliche Hälfte. Das neu zu schaffende Straßennetz verknüpfte die einzelnen Bereiche miteinander. Wohnungen waren in erster Linie südlich des Durchgangsbahnhofes und im Nahbereich des Schweizergartens geplant.

Die für Wohnungen vorgesehene Bruttogeschossfläche von 137.500 m² entspricht somit ca. 25% der Gesamtnutzung.

EXPERTENVERFAHREN 2004

Weitere Bearbeitung bis 2004

Umnutzung Empfangshalle Südbahnhof

Ausgehend von der Überlegung, die Empfangshalle des Südbahnhofes umzunutzen und als „Central Hall“ in die weitere Stadtentwicklung einzubinden, wurde der Umbau der Empfangshalle als vordringliches Projekt vorangetrieben.

In einer ersten Phase sollte die bestehende Empfangshalle dem Stand der Technik angepasst und ein Einkaufszentrum mit ca. 15.000 m² in der Halle integriert werden. Auf der östlichen Vorplatzseite des Südbahnhofes sollte ein Hotel errichtet werden. Dieses Hotel war als PPP-Projekt angedacht.

Schweizergartenschleife

Bedingt durch die Ausbaupläne der Stadt Wien für die U-Bahnlinie U2 Richtung Stadlau bzw. in das Areal des Hauptbahnhofes, verlor die An- bzw. Durchbindung der S-Bahnlinie S80 an Bedeutung. Insofern wurde das Einschleifen der S 80 in die S-Bahn Stammstrecke in den weiteren Betrachtungen nicht mehr vorrangig weiterverfolgt.

Anlagenkonfiguration

Ernst Basler & Partner, 10/2003

Folgende verkehrspolitische Maßgaben wurden einer neuen Anlagenkonfiguration für den Hauptbahnhof zu Grunde gelegt:

> Personenverkehr

Der Hauptbahnhof Wien bildet gemeinsam mit der Nahverkehrsdrehscheibe Südtiroler Platz jenen übergeordneten Durchbinde- und Umsteigeknoten, der für die Sicherung der inneren und äußeren Erreichbarkeit des Standortes Wien erforderlich ist.²

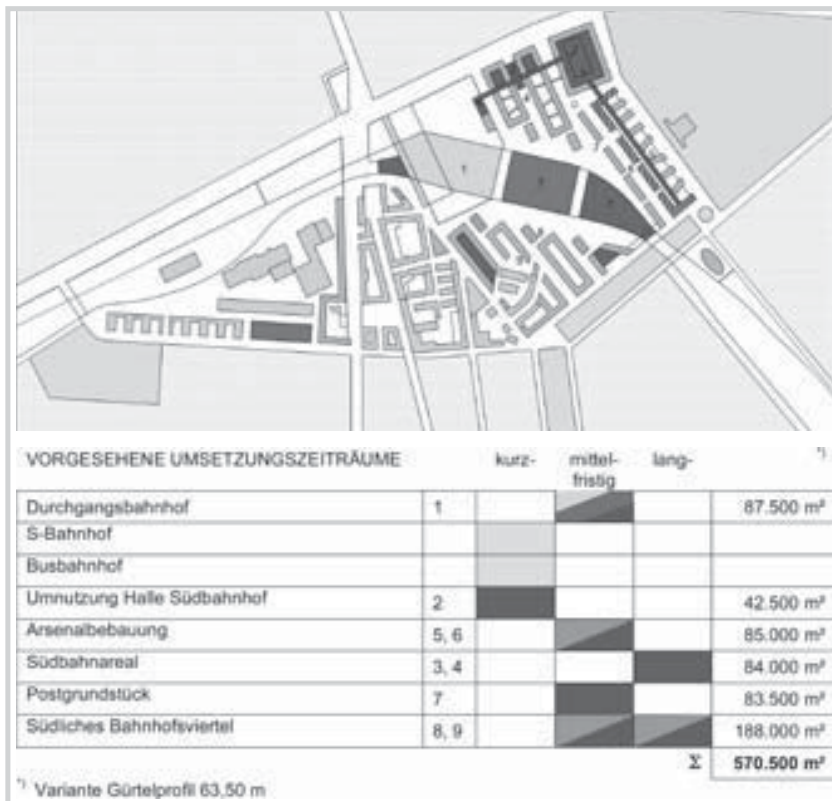


Abb. 5: Städtebauliches Leitbild Arch. E. Hoffmann / Büro Lust und Büro Pauser, Nutzungen und Realisierungszeiträume

hbf. wien

> Güterverkehr

Zum Ausbau der Intermodalität im Knoten Wien ist die Umsetzung des Güterumschlagkonzeptes für die Region Wien erforderlich, das die prioritäre Realisierung der Güterterminals Wien Inzersdorf und Wien Hafen Freudenau/Albern sowie für die zu erwartende Entwicklung Richtung Osten das Güterterminal Wien Nord-Ost vorsieht.²

Für die Dimensionierung der betriebsnotwendigen Flächen und damit auch der künftig nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen für das gesamte Umfeld wurde durch die ÖBB die Erstellung einer Anlagenkonfiguration für den neuen Durchgangsbahnhof in Auftrag gegeben.

Als Ergebnis dieser Anlagenkonfiguration wird hier folgendes festgehalten:³

- > Für die Durchbindung von Linien von der Südseite zur Ostseite im Fern-/ Nahverkehr sind insgesamt 8 Bahnsteigkanten im Richtungsbetrieb zweckmäßig, ergänzt um zwei nördlich angeordnete separate Bahnsteigkanten für eine mögliche S80.
- > Zwei Durchfahrtsgleise für unterschiedliche Funktionen (Güterverkehr, Verschiebfahrten, Loküberstellfahrten, etc.) sind mittig und südlich anzuordnen, deswegen kann dieser Bahnhof auch ohne Inbetriebnahme anderer Infrastrukturprojekte (zum Beispiel Güterzugstrecke Laaer-Berg) im Raum Wien seine eigene selbstständige Wirksamkeit entfalten und
- > die gleichzeitige vollständige Auslagerung der Güterzugfunktionen vom Bahnhof Matzleinsdorf an einen anderen Standort muss hier nicht als Ausschließungskriterium für die gesamte Anlage von Wien Hbf. definiert werden; hier bestehen auf der Zeitachse zeitlich befristete Ausweichmöglichkeiten..

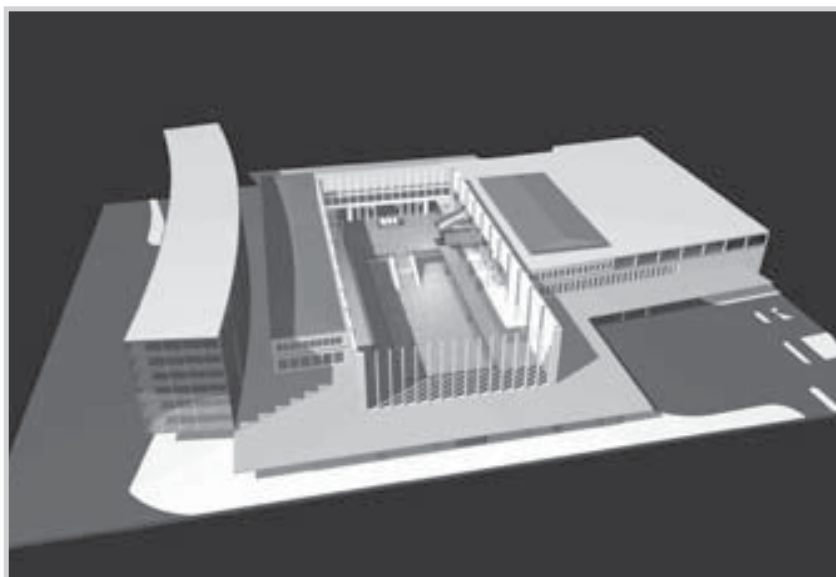


Abb. 6: Umnutzung Südbahnhof Arch. Theo Hotz 2001 / ÖBB Bahnhofsoffensive, 2002



Abb. 7: EBP Europa Bau- und Projektmanagement GmbH., 2003

Aufgrund der Studien durch Ernst Basler & Partner wurde zusätzlich zu den Prämissen additionaler Nahverkehrsangebote besonderer Wert auf mögliche Rationalisierungen sowohl im Betrieb als auch auf die damit möglichen substanzialen Anlagenvereinfachungen gelegt.

Ferner konnten durch die Festlegung der Umsetzung des Güterumschlagkonzeptes auch die Grundflächen zwischen Gudrunstraße, Sonnwendgasse und Arsenalstraße (aktuelles Teilgebiet C) in die städtebauliche Betrachtung mit einbezogen werden.

Funktionale Grobplanung Teilgebiet A – BahnhofCity Studie von EBP Europa Bau- und Projektmanagement GmbH 2003

Im Sinne einer Machbarkeitsstudie wurde das Büro EBP Europa Bau- und Projektmanagement GmbH mit der Erstellung eines Konzeptes für das Handels- und Dienstleistungszentrum als Ergänzung zur Verkehrsstation beauftragt.

Als wesentliche Landmarken wurde eine Piazza mit einer Grundfläche von 4.300 m² im Bereich der Kreuzung Wiedner Gürtel / Arsenalstraße, zwei Solitartürme für Büronutzung mit einer Höhe von 120 Metern südlich der Piazza, ein Hotel mit einer Bruttogeschoßfläche von ca. 16.000 m² im Bereich des Südtiroler Platzes und dem eigentlichen Handels- und Dienstleistungszentrum mit einer Gesamtfläche von 100.000 m² BGF entlang des Wiedner Gürtels vorgesehen. Das abwechslungsreiche Innenleben dieses Objektes mit einer Traufenhöhe von etwa 20 Metern wird durch den in Längsachse des Gebäudes gelegenen, glasüberdeckten mehrgeschoßigen Mall-Bereich mit großzügig dimensionierten Aufweitungen betont.

Letter of Intent 10/2003

Für die im Zuge der Errichtung des neuen Durchgangsbahnhofes nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen (siehe oben) wurde mit der Stadt Wien und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2003 ein „Letter of Intent“ (LoI) mit folgenden Zielsetzungen unterzeichnet:

„... Grundgedanke ist der Ersatz der beiden Kopfbahnhöfe Süd- und Ostbahn durch einen Durchgangsbahnhof (Bahnhof Wien – Europa Mitte) und eine bessere Verknüpfung von Nahverkehrsangeboten am Südtiroler Platz. Mit der Konzentration der beiden bestehenden Kopfbahnhöfe und einer damit einhergehenden Verlagerung bzw. Neuorganisation zusammenhängender Funktionalitäten werden Liegenschaften im Ausmaß von rund 55 ha nicht betriebsnotwendig. Für diese Liegenschaften sollen wirtschaftlich sinnvolle Nutzungsmöglichkeiten gefunden, in einem Masterplan (städtebauliche Studie) dargestellt und schließlich die rechtlichen Voraussetzungen mit Flächenwidmungs- und Bebauungsbestimmungen geschaffen werden. ...“⁴

Das Planungsgebiet wird in vier Teilbereiche geteilt:

- > **Teilgebiet A: „BahnhofCity – Europa Mitte“**, zwischen Wiedner Gürtel, Arsenalstraße und dem neuen Bahnhof
 1. Handels und Dienstleistungszentrum mit Hotel: 120.000 m² BGF
 2. Büronutzung: 280.000 m² BGF
 3. Aufnahmegebäude und Bahnsteigzugang
 4. Vorplatz und Busbahnhof
 5. Nahverkehrsgeschoß (Südtiroler Platz)
- > **Teilgebiet B: Abschnitt Sonnwendgasse**, zwischen Sonnwendgasse und Bundespost bis verlängerte Ghegastraße.
Mischnutzung: 120.000 m² BGF
- > **Teilgebiet C: Abschnitt Arsenalstraße - Gudrunstraße**, Südlich Teilgebiet B zwischen Sonnwendgasse, Gudrunstraße und Arsenalstraße.
Wohnnutzung und Gewerbe: 490.000 m² BGF
- > **Teilgebiet D: Abschnitt Margareten Gürtel – Laxenburgerstraße**, zwischen Margareten Gürtel, Landgutgasse und Laxenburgerstraße.
Wohnnutzung: 70.000 m² BGF
- > **Gesamt: 1.080.000 m² BGF**

Expertenverfahren 2004

Das städtebauliche Leitbild sowie die oben genannten neuerlich veränderten Rahmenbedingungen bilden die Grundlage eines zweistufigen, internationalen Expertenverfahrens, welches im Jahr 2004 ausgelobt wurde. Neben den beiden Unterzeichnenden des LoI, den ÖBB und der Stadt Wien, beteiligte sich auch die Post AG am gegenständlichen Verfahren. Für die Durchführung des Verfahrens wurden zehn Architektenteams eingeladen.

Gegenstand des Verfahrens ist die Erstellung eines Masterplanes, der die Grundlage für die zukünftige Flächenwidmung im Entwicklungsgebiet bilden soll.

Das dem Expertenverfahren zu Grunde liegende Konzept sollte eine schrittwei-

se Errichtung des Gesamtprojekts ermöglichen und durch die Aufwertung nicht mehr betriebserforderlicher Flächen und Flächen des Frachtenbahnhofes mit höherwertigerer Nutzung zur Finanzierung des Bahnhofprojektes beitragen.

Wesentliche Aspekte des Expertenverfahrens bzw. wesentliche Empfehlungen der Jury waren:

- > Das neue Bahnhofsgebäude soll durch seine Signifikanz eine eigene Identität erhalten.
- > An beiden Seiten des Bahnhofes sollen attraktiv gestaltete, so weit wie möglich nach Westen gerückte Vorplätze konzipiert werden.
- > Auf die Verbindungsqualität zwischen der nördlichen und der südlichen Seite des Bahnhofes wird großer Wert gelegt (Dialog mit den umgebenden Bezirken).
- > Die Schaffung eines eigenen Nahverkehrsgeschoßes und das Einschleifen der S80 in die S-Bahn Stammstrecke wird nicht mehr weiterverfolgt.
- > Unterhalb des Gleiskörpers sind aus Sicherheitsgründen keine Garagen oder Busterminals sowie keine großen Handelsflächen (Akzeptanz von Investoren und der Realisierbarkeit in PPP-Modellen) vorzusehen. Der Gleiskörper ist beidseitig frei zu halten bzw. dort eine Verkehrerschließung zu planen.
- > Die bauliche Verbindung von Bahnhof und Handels- und Dienstleistungszentrum in Form einer mehrgeschossigen Bahnhofshalle im Bereich des nördlichen Bahnsteigzugangs ist von großer Bedeutung. Das Handels- und Dienstleistungszentrum soll auf den Flächen am Wiedner Gürtel angeordnet werden.
- > Eine Einzelhandels-Verkaufsfläche von ca. 25.000 m² erscheint realisierbar.
- > Die Überbauung des Gleiskörpers mit Bauvolumen ist nicht vorgesehen.
- > Die Erhaltung des alten Bahnhofsgebäudes wird nicht mehr gefordert.

hbf. wien

- > Das Grundstück der Bundespost soll in der Gesamtbetrachtung bearbeitet werden, es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass dieses längerfristig nicht zur Verfügung steht.
- > Die etappenweise Realisierung muss gewährleistet sein.
- > Eigentumsverhältnisse und Grenzen (Post und ÖBB) sind zu berücksichtigen. Eine unabhängige Realisierbarkeit ist zu gewährleisten
- > Die Relation der Hochhäuser am Standort AB/Post zum Belvedere und zum Schweizer Garten ist zu berücksichtigen.

Durch die Fachjury wurde beschlossen, dass die beiden Projekte Hotz/Hoffmann und Wimmer für die weitere Bearbeitung mit dem Ziel der Entwicklung eines gemeinsamen Projektes ausgewählt werden. Dieser weiteren Bearbeitung sind auf der Grundlage der beiden vorliegenden Entwürfe die „Zielsetzung und Erfordernisse“, die gemeinsam und konsensual von der Jury formuliert wurden, zugrunde zu legen, wobei die Zielsetzungen und

Erfordernisse in der Überarbeitung gegenüber den Ausformulierungen in den eingereichten Projekten Vorrang haben.

Masterplan von Arch. Theo Hotz/Hoffmann und A. Wimmer 2004

Am 17. Dezember 2004 wurde der Masterplan „Bahnhof Wien – Europa Mitte“ durch den Wiener Gemeinderat beschlossen.

Der Masterplan unterteilt das Stadtentwicklungsgebiet in zwei wesentliche Bereiche, das nördliche und das südliche.

Das nördliche Quartier stellt annähernd ein Quadrat mit Seitenlängen von rund 500 Meter dar, in dessen Diagonale der neue Hauptbahnhof Wien liegt. Der Bahnhof selbst ist als Verbindungselement zwischen dem nördlichen und dem südlichen Bahnhofsviertel konzipiert, wobei eine Gleichwertigkeit der Nord- und Südflanke angestrebt wird. Die beiden Bahnhofsvorplätze prägen das Erscheinungsbild des Bahnhofs

am Südtiroler Platz und an der Sonnwendgasse. Die Bahnanlagen selbst werden durch insgesamt 11 Hochhäuser mit Höhen von 56 Meter, 60 Meter bzw. einem Hochhaus an der Gürtelfront mit bis zu 100 Metern flankiert.

Die Seiten des nördlichen Quartiers werden durch den neu gestalteten Abschnitt des Wiedner Gürtels, den Baublöcken an der Arsenalstraße, der verlängerten Ghegastraße und die zum Gürtel durchgezogene Sonnwendgasse definiert.

Das südliche Quartier wird durch den zentralen Park mit einer Fläche von ca. 8 ha sowie der umschließenden Wohnbebauung geprägt. Durch die Lage und Ausprägung wird die ideale Voraussetzung für hochwertiges Wohnen am Park geschaffen.

Den Anschluss zwischen der Wohnbebauung an der Ostseite des Parks zum Bahngelände bilden Büro- und Gewerbegebiete, die eine Pufferfunktion wahrnehmen.

Ergänzend zu den im Lol definierten Flächen kommen noch die Gebäude auf dem Areal der Post mit einer Fläche von 143.000 m² BGF hinzu. Die zu entwickelnde Gesamtfläche beträgt somit gemäß Masterplan 1.224.000 m² BGF. Dies entspricht einer mittleren Geschoßflächenzahl bezogen auf das Bruttobau- land von ca. 2,1. Der Anteil an Wohnungen (ca. 550.000 m² unter Berücksichtigung der Auflagen des Gemeinderats) beträgt 45%.

Mit dem vorliegenden Masterplan besteht die Möglichkeit, fast im Herzen der Metropole Wien, nicht nur einen attraktiven, internationalen Bahnknoten sondern auch eine zusätzliche erste Adresse für die Wirtschaft, den Handel und das Wohnen zu schaffen.

FLÄCHENWIDMUNGSPLAN

Basierend auf dem Masterplan wurde im Folgenden der Flächenwidmungs-



Abb. 8: Masterplan von Arch. Theo Hotz / Hoffmann und A. Wimmer 2004

plan erstellt und am 15. Dezember 2006 durch den Wiener Gemeinderat beschlossen.

Gemäß dem Beschluss des Masterplanes durch den Wiener Gemeinderat wurde im vorliegenden Flächenwidmungsplan das Einkaufszentrum auf 20.000 m² begrenzt. Ferner wurden die Auflagen der Schaffung von 25% Wohnanteil im Teilgebiet A (einschließlich Post) sowie die Sicherstellung der Verträglichkeit der Hochhäuser mit dem Belvedere, als Teil des Weltkulturerbes, umgesetzt sowie Anpassungen an den Stand der Planung des Gleisprojektes und diverse Detailadaptierungen durchgeführt.

Bedingt durch die Festlegung, auf dem Gelände des ehemaligen Stückgutumschlag-Bahnhofes Matzleinsdorf sämtliche technischen Bahnbetriebsanlagen für die ÖBB-Traktion (Lokomotiven-Garagen) und die ÖBB-Technische Services (Wartung von Waggons) zu konzentrieren, ergibt sich die Möglichkeit, das gesamte Quartier zwischen Landgutgasse und Laxenburger Straße mit einer Fläche von ca. 8 ha

neu zu entwickeln. Für dieses Areal ist ebenfalls ein Expertenverfahren mit der Zielsetzung der Erstellung eines Masterplanes vorgesehen. Aus diesem Grund wurde die in den ursprünglichen Planungen vorgesehene Blockrandbebauung an der Laxenburgerstraße bei der Flächenwidmung nicht mehr berücksichtigt.

DER HAUPTBAHNHOF WIEN WIRD REALISIERT

PROJEKTÜBERSICHT BAHNINFRASTRUKTUR

Das Bahninfrastrukturprojekt umfasst neben dem Neubau des Bahnhofsgebäudes (Verkehrsstation) auch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehen.

Verkehrsstation

Mit dem neuen Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof wird ein Schienen-

verkehrsdrehkreuz geschaffen, an dem erstmals in der Bundeshauptstadt Züge unkompliziert aus allen Richtungen kommend in alle Richtungen verbunden werden können. Durch diese hochleistungsfähige Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung wird der Bahnhof zur wichtigsten Drehscheibe für den internationalen und nationalen Reiseverkehr und zu einem zentralen Knotenpunkt im transeuropäischen Schienennetz.

Der neue Hauptbahnhof Wien wird auf dem Gelände zwischen dem derzeitigen Südbahnhof und dem Südtiroler Platz errichtet. Das neue Bahnhofsgebäude wird hell und barrierefrei gestaltet und bietet neben den über Rolltreppen und Lifte erreichbaren zehn Bahnsteigen ein breites Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie. Auf 20.000 m² Fläche über zwei Etagen werden rund 100 Geschäfte zum Einkaufen einladen. Unterhalb der Bahnflächen soll eine Garage für mehr als 600 Autos entstehen, die die heutige Parkgarage am Gürtel ersetzen wird. Visueller Blickfang des Bahnhofes wird ein großes, modern gestaltetes Dach, das die Bahnsteige überspannt und trockenes Ein- und Umsteigen auch bei nassem Wetter sicherstellt. Durch den Betrieb im Richtungsverkehr wird ein Umsteigen am Bahnsteig ermöglicht.

Südtirolerplatz

Die direkte Verbindung zur U-Bahn und S-Bahn erfolgt vom Bahnhofsgebäude über eine neue, unterirdische Passage. Im Bereich der Straßenbahnlinie 18 wird eine neue Verteilerhalle geschaffen, in welcher durch großflächige Öffnungen in den Seitenwänden für natürliches Licht und gemeinsam mit den Geschäften für ein angenehmes Ambiente gesorgt wird. Insgesamt entsteht am Südtiroler Platz ein intermodularer Verkehrsknoten für Bahn-, S-Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn-, Bus- sowie Individualverkehr und Anschluss an den Flughafen Wien.

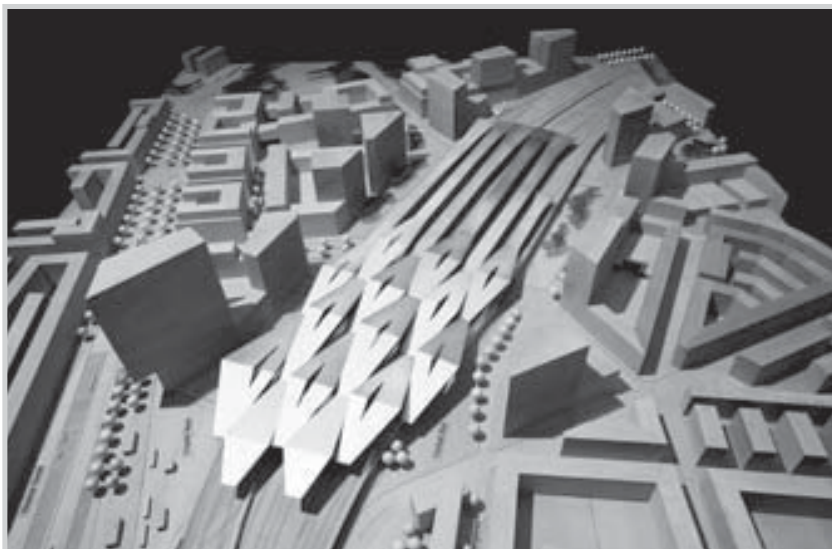


Abb. 9: Modellfoto Teilgebiet A und B

hbf. wien

Das Projekt „Umbau Südtiroler Platz“ wurde Anfang Juni begonnen und soll vor dem Baubeginn der Verkehrsstation Ende 2009 abgeschlossen werden.

Technische Betriebsanlagen Matzleinsdorf

Im Raum Wien werden unter Ausnutzung vorhandener Synergieeffekte be-

triebliche Standorte (Traktion, Technische Services und Personenverkehr) im Rahmen eines neuen Standortkonzepts geordnet und örtlich im Bereich des heutigen Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf konzentriert. Dort werden eine zentrale Wartungshalle, Lokabstellplätze, eine Dieseltankstelle, der Standort des Hilfszugs sowie ein Bürogebäude mit Parkplätzen für ÖBB-

Bedienstete neu errichtet. Gleichzeitig erfolgen eine Modernisierung der Anlagen und die Schaffung von Wartungsmöglichkeiten für die bereits bestellten *railjet*-Garnituren.

Gleisanlagen

Auf eine Gesamtlänge von etwa 5 km werden zwischen Bahnhof Meidling und der Gudrunstraße die Gleisanlagen einschließlich des Unterbaus und der Kunstbauten (Brücken, Stützwände, etc.) erneuert. Insgesamt werden ca. 100 km Gleise neu verlegt, 300 Weichen versetzt und ca. 30.000 m² Brücken neu errichtet.

Im Bereich Gudrunstraße wird eine moderne, leistungsstarke Anlage für Autos im Reisezug geschaffen. Zur Umsetzung des Richtungsbetriebes ist es erforderlich, im Bereich des Gürtels ein Überwerfungsbauwerk (Brücke) und im Bereich der Arsenalstraße ein Unterwerfungsbauwerk (Tunnel) herzustellen.

PROJEKTÜBERSICHT IMMOBILIENPROJEKT

Im Gegensatz zu vergleichbaren Projekten in Deutschland, werden die Teilbaugebiete im neuen Stadtentwicklungsgebiet durch die ÖBB selbst – konkret durch die ÖBB Immobilienmanagement GmbH – entwickelt und verwertet. Entgegen der Annahmen des Expertenverfahrens sind eine Trennung und unabhängige Realisierung der Grundstücke der Post und der ÖBB nicht mehr relevant, da die ÖBB die ehemaligen Postgrundstücke strategisch erwerben konnten.

Derzeit befindet man sich mit einem strategischen Key-Investor für ein bedeutendes Grundstück im Teilgebiet A in abschließenden Verhandlungen.

Im Teilbaugebiet C sollen vorrangig geförderte Wohnungen verwirklicht wer-



Abb. 10: Visualisierung Bahnhof und Bahnhof-City (nördlicher Bahnhofsvorplatz)



Abb. 11: Technische Betriebsanlagen Matzleinsdorf

den, während im Teilbaugebiet A auf der Seite zum Schweizer Garten frei finanzierte Wohnungen entstehen sollen.

PROJEKTÜBERSICHT STÄDTISCHE INFRASTRUKTUR

Die Stadt Wien hat als Beitrag zum Gesamtprojekt die Errichtung der gesamten städtischen Infrastrukturmaßnahmen innerhalb des neuen Stadtteiles übernommen. Diese Infrastrukturmaßnahmen umfassen zum einen die technische Infrastruktureinrichtungen wie öffentliche Straßen und Plätze inklusive aller Verkehrsangelegenheiten, insgesamt ca. 5 km Straße und 8,8 ha Parkanlagen, sowie die Ver- und Entsorgungseinrichtungen im öffentlichen Straßennetz. Zum anderen wird durch die Stadt Wien mit dem Bau des neuen Typus des „Campus“ (gemeinsame Betreuung von Kinder zwischen 0 – 10 Jahren) und einer Hauptschule die soziale Infrastruktur sichergestellt.

2006	<ul style="list-style-type: none"> • Beginn der Planung • Strategische Umweltprüfung • Baubeginn Busbahnhof Waldmanngründe
2007	<ul style="list-style-type: none"> • Baubeginn S-Bahnstation Südtiroler Platz • Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gleisprojekt, das Städtebauvorhaben und das Straßenprojekt
2008	<ul style="list-style-type: none"> • Baubeginn U1-Passage am Südtiroler Platz • Architekturwettbewerbe für Investorenprojekte • Erste Freimachungen im Entwicklungsgebiet
2009	<ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung der S-Bahnstation am Südtiroler Platz • Baubeginn des Gleisprojektes • Baubeginn der Bahnhof-City, des Einkaufszentrums und der Wohnsiedlung
2011/	<ul style="list-style-type: none"> • erste Züge rollen, Teilbetriebnahme
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptierung Gürtel • Fertigstellung erster Büro- und Wohnbauten
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Eröffnung Hauptbahnhof • Fertigstellung des Einkaufszentrums, der Garage und der Bahnhof-City
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung des gesamten Gleisprojektes • Vollbetrieb

Abb. 13: Realisierungsterminplan

Realisierungsterminplan

Wesentlicher Aspekt des Realisierungskonzeptes des Gesamtprojektes war die Überlegung, den Südstast zwischen Bahnhof Meidling und dem Südbahnhof in der Realisierungsphase zu sperren und den Bahnsteig des Ostastes zu verkürzen. In dieser Zeit dient der Bahnhof Meidling als Ersatz für den Südbahnhof und auch als Haltestation für die Fernzüge der Ostbahn.

Durch dieses Konzept wird eine beschleunigte Realisierung sowohl der Um-

setzung der Verkehrsstation als auch der angrenzenden Hochbauten ermöglicht und eine Eröffnung des neuen Bahnhofes nach nur 3,5 Jahren erzielt.

SCHLUSSBEMERKUNG

Mit Genehmigung des Rahmenplans 2007-2012 durch das BMVIT und mit Investitionsbeschluss der Organe der ÖBB steht das Projekt „Wien Hauptbahnhof“ als eines der größten Entwicklungsprojekte der Gegenwart endgültig



Abb. 12: Gesamtübersichtsplan

hbf. wien

vor der Realisierung. Das Gesamtprojekt – eine Symbiose von Bahninfrastruktur und Stadtentwicklung – bedeutet zukunftsweisende Lebensqualität, nicht nur für Wien. <<

Quellenhinweise:

- > ¹ Text der Beurteilung 1994/1995
- > ² MA 18. Masterplan Verkehr Wien – Positionspapier, Wien 2002
- > ³ Ernst Basler und Partner, Zürich 2003
- > ⁴ ÖBB, Stadt Wien, BMVIT – Letter of Intent, Wien 2003

