

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 28 (2015)
Heft: 8

Artikel: Das Dach mit Kraft
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-595418>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Dach mit Kraft

**Wien hat einen neuen Hauptbahnhof. Er ist vor allem ein Einkaufszentrum.
Doch das Rautendach von Theo Hotz setzt ein Zeichen in der Stadt und lenkt die Passagiere.**

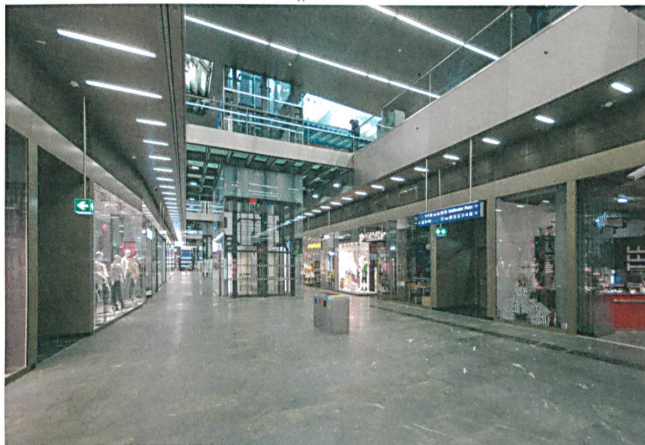
Text, Fotos und Planbearbeitung: Werner Huber



Das Rautendach des Wiener Hauptbahnhofs lenkt die Passagiere ans westliche Ende der Perrons. Das umgebende Stadtviertel ist erst im Bau. Foto: Roman Bönsch



Im westlichen Bereich der Perrons verdichtet sich das Rautendach zu einer den ganzen Bahnhof überspannenden Skulptur.



Unter den Gleisen ist der Bahnhof in erster Linie ein Einkaufszentrum.

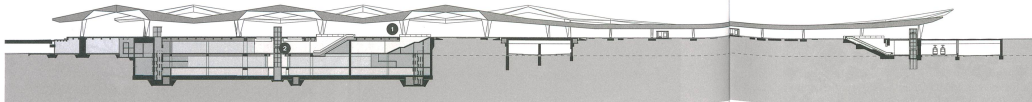
Wer am neuen Wiener Hauptbahnhof aus dem Zug steigt, steht unter einem Dach, dessen Kraft er sich nicht entziehen kann: dem Rautendach des Zürcher Architekten Theo Hotz. Fünf Einzeldächer am östlichen Perronende falten sich gegen Westen auf und verbinden sich zu einem plastischen Gebilde, das alle zehn Gleise überdeckt. Eindrücklich ist die Dachskulptur auch von oben, sei es beim Blick aus den benachbarten Hochhäusern, sei es auf dem Luftbild von Google Earth.

Anders als die filigranen Bahnhofshallen des 19. Jahrhunderts und anders als die Ingenieurarchitektur eines Santiago Calatrava zelebriert das Rautendach nicht den Stahl als Baumaterial. Vielmehr wollten die Architekten die Form, das Volumen zur Geltung bringen. Der Stahl war hier nur «das Mittel zum Zweck», wie Peter Berger von Theo Hotz Partner erläutert. Bahnhöfe sind nicht mehr die Kathedralen des Reisens, wie sie es einst waren, sondern Verkehrsmaschinen. Die markante Dachkonstruktion macht das in der Stadt sichtbar. Angesichts der Kraft dieses Dachs ist es umso bedauerlicher, dass ihm im

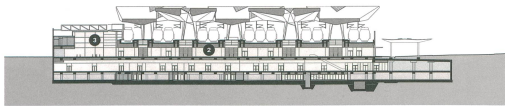
Verlauf der Planung zwei Zusatzdächer zur Seite gestellt wurden, die im Wettbewerbsprojekt von Theo Hotz nicht vorkamen: die Überdachung der Bahnhofsvorfahrt im Süden – die auch ein verbreitertes Rautendach übernehmen könnte – und das Dach der Bahnhofshalle im Norden – die es gar nicht braucht. Zwar vermittelt ihre Glasfront mit einer riesigen Uhr das Bild, das wir uns von einem Bahnhof machen, doch eine Funktion hat die Halle nicht. Denn die Dienstleistungen, die die Bahngesellschaften früher in ihren Hallen anboten, vom Billettverkauf über die Gepäckaufgabe bis zum Wartesaal und dem Bahnhofsbuffet, sind entweder geschrumpft oder ganz verschwunden. Vom einstigen Bahn-Hof ist die Bahn übrig geblieben.

Klimatisierte Einkaufsatmosphäre

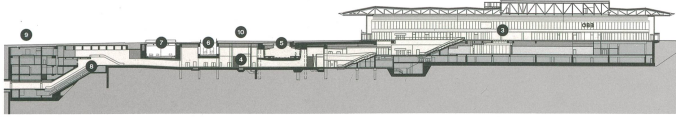
Auf grosse, gar spektakuläre Räume verzichten muss man deshalb nicht, aber sie müssen ein logischer Bestandteil des Gebäudes sein. Diesen Ansatz zeigt auch der Wiener Hauptbahnhof – zumindest auf den Plänen: Am westlichen Perronkopf liegt quer unter den Gleisen im →



Längsschnitt durch den Bahnhof und das Rautendach.



Querschnitt zu den Gleisen.



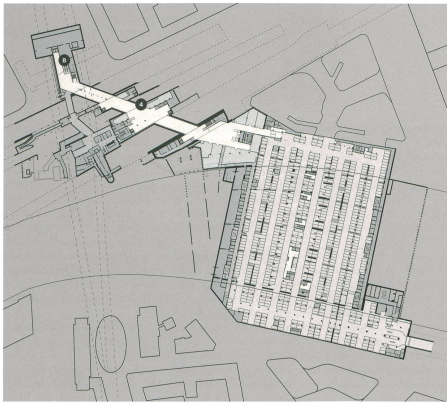
Längsschnitt durch die Verbindung von der U-Bahn zum Hauptbahnhof.

Der Weg vom Zug zur U-Bahn

- 1 Gleise 5-12 unter dem Rautendach
- 2 Fußgängerpassage und Einkaufszentrum (Bahnhof City)
- 3 Bahnhofhalle
- 4 Verbindungsgang zu S-Bahn, Tram und U-Bahn
- 5 Gleise 1-2 (S-Bahn)
- 6 Tramstation unterirdisch
- 7 Autobunnel
- 8 Abgang zur U-Bahn
- 9 Südtiroler Platz
- 10 Wiedner Gürtel
- 11 Favoritenstrasse

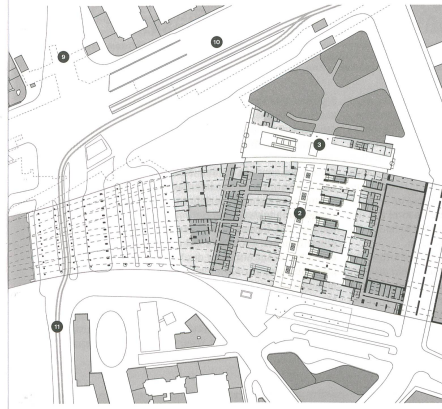
Hauptbahnhof Wien, 2014

Wiedner Gürtel, Wien
 Bauherr: ÖBB, Wien
 Masterplan und Gesamtkonzept: Arge Wiener Team (Pütz, Hoffmann und Wimmer)
 Architektur Rautendach: Theo Hutz Partner, Zürich (Theo Hutz, Stefan Adler, Peter Berger, Robert Surbeck, Projektleiter Tim Häberlin)
 Gesamtkosten: € 996 Mio.
 Kosten Verkehrsstation: € 240 Mio.
 Kosten Dachkonstruktion: € 30 Mio.



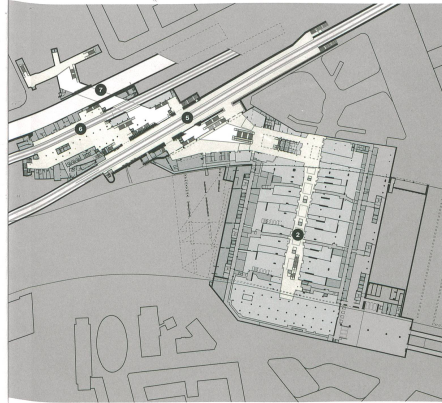
2. Untergeschoss

Hochparterie 6/15 – Das Dach mit Kraft



Erdgeschoss

0 50 100 m



1. Untergeschoss

Hochparterie 6/15 – Das Dach mit Kraft

→ Erd- und ersten Untergeschoss eine zweigeschossige, von Läden gesäumte Passage, die man sich durchaus als grosszügige Halle vorstellen kann. Deckendurchbrüche sollten Sichtbezüge herstellen, gläserne Böden und Decken Tageslicht von den Perrons bis ins Untergeschoss bringen. Doch die Deckendurchbrüche sind zu klein, um eine Hallenwirkung zu erzeugen, und die gläsernen Böden und Decken nimmt man gar nicht wahr. Denn um das spärliche Tageslicht zu verstärken, hat man in diesen Bereichen hinterleuchtete Glaslamellen an die Decke gehängt.

Die Materialisierung der Passagen mit dunkelgrünem Naturstein an Boden und Wänden, schwarzem Glas bei den Treppenaufgängen und Metallpaneelen an der Decke ist bahnhofsüblich und bahnhofsuglich. Dennoch fühlt man sich wie in einem Einkaufszentrum. Denn wer vom Perron abtaucht, gelangt nicht in das Zwischenklima einer Bahnhofspassage, sondern betritt durch einen Luftvorhang eine je nach Jahreszeit überhitzte oder unterkühlte Einkaufsweil. Zwar sind auch die Hallen und Passagen im Zürcher Hauptbahnhof oder im neuen Bahnhof Cornavin in Genf von Läden gesäumt. Doch in der Schweiz, wo die SBB ihre Bahnhöfe selbst betreibt, ist die Bahnhofsatmosphäre dennoch zu spüren. Dazu tragen das Zwischenklima und der gelegentliche Luftzug in den nicht klimatisierten Räumen ebenso bei wie der starke visuelle Auftritt der Bahn. Anders in Wien: Hier betreibt die ECE Projektmanagement, ein europäischer Milliardenkonzern mit 200 Shoppingcenters, das Einkaufszentrum. Deshalb fühlen sich die Reisenden in den Passagen des Hauptbahnhofs vor allem als Kunden der «Bahnhofcity» willkommen. Wenn diese Konsumwelt nicht zusage, den flüchtet auf die Perrons unter dem grossen Dach an die frische Luft.

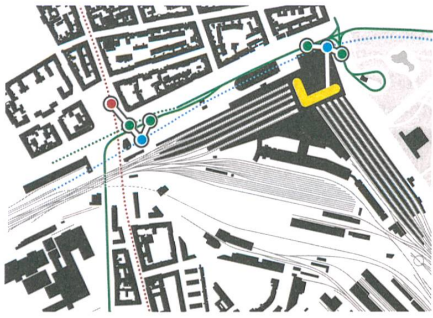
Lange Wege verkürzen

Neben seiner Kernaufgabe, die Passagiere vor der Witterung zu schützen, und seiner Nebenaufgabe, den Bahnhof im Stadtbild zu markieren, spielt das Rautendach eine weitere wichtige Rolle: die Reisenden an den richtigen Ort zu lenken. Denn die Geste der fünf Dächer, die sich über der östlichen Perronhalbe zu einer Halle verbinden, signalisiert den ankommenden Passagieren ganz ohne Signaletik: Da misst ihr hin.

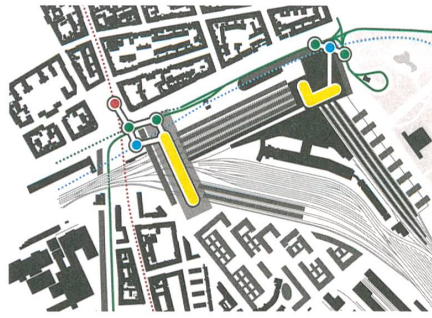
Steigt man am Hauptbahnhof aus dem Zug, ist man weit weg von Tram, U- oder S-Bahn am Südtiroler Platz. Fast 500 Meter misst die Strecke vom einen Perronende bis in die Mitte der U-Bahnstation. Das ist etwa so lang wie in Zürich der Weg vom westlichen Ende des neuen Tiefbahnhofs bis zur Tramstation Bahnhofquai. «Viel zu lang!», riefen die Wiener. Doch eine U-Bahnlinie verlegt man nicht so einfach, und Pläne, die U2 an den Bahnhof zu verlängern, hat man aufgegeben. Um den Weg zwischen U-Bahn und Zug so kurz wie möglich zu gestalten, modernisieren und erweiterten Stadt- und Bundesbahnen das aus den Sechzigerjahren stammende «Verkehrsbauwerk Südtiroler Platz» und schlossen es an den neuen Bahnhof an. Die Gestaltung basiert auf dem von der Architektengruppe U-Bahn um Wilhelm Holzbauer in den Siebzigerjahren entwickelten Konzept, das bis heute massgebend ist und der Wiener Untergrundbahn eine starke Identität verleiht.

Ein alter Traum wird wahr

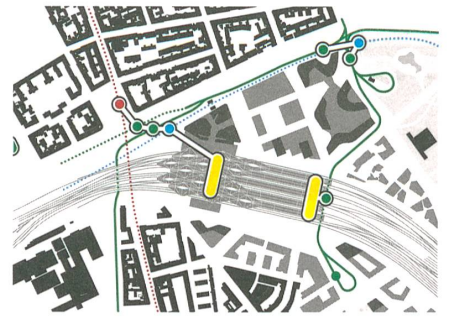
Seit der Kaiserzeit träumte Wien immer wieder den Traum eines Zentralbahnhofs, der alle wichtigen Bahnlinien zusammenfasst. Doch nach dem Zweiten Weltkrieg zwangen finanzielle Überlegungen dazu, diesen Gedanken «endgültig» aufzugeben. Man baute den West- und den Südbahnhof, einen doppelten Kopfbahnhof als Ersatz des beschädigten Süd- und des zerstörten Ostbahnhofs. →



Situation vor dem Neubau: Am zweiteiligen Südbahnhof kann nur auf S-Bahn blau und Tram grün umgestiegen werden. Die U-Bahn rot liegt am Südtiroler Platz.



Situation des Projekts 1995: Der Südbahnhof wird durch einen Durchgangsbahnhof ergänzt, dieser erhält einen Anschluss zum Verkehrsknoten Südtiroler Platz.



Situation 2015: Der neue Hauptbahnhof ist am Südtiroler Platz mit U-Bahn, Tram und S-Bahn verbunden. Anstelle des Südbahnhofs entsteht ein Stadtquartier.

→ Nach dem Ende des Eisernen Vorhangs lag Wien nicht mehr am Rand Westeuropas in einer verkehrstechnischen Sackgasse, sondern wurde wieder zum Kreuzungspunkt wichtiger Linien. Deshalb führten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Stadt 1995 einen Studienauftrag über das Südbahnhofareal durch. Ein Durchgangsbahnhof sollte die bestehende Anlage ergänzen, frei werdende Bahnareale wollte man überbauen. Von den vier eingeladenen Architekturbüros stammten zwei aus der Schweiz: Theo Hotz und das Team aus Dolf Schnebli, Tobias Ammann und Flora Ruchat. Hotz gewann.

Sein Entwurf zeigt ein schlankes, brückenartiges Gebäude, das sich vom Südtiroler Platz quer über die Gleise spannt und den vierten mit dem zehnten Stadtbezirk verbindet. Parallel dazu liegt über den Gleisen die grosse Dachfläche der Bahnhofshalle. Die neuen Bauten hätten den Schwerpunkt des Südbahnhofs Richtung Westen an den Südtiroler Platz verschoben.

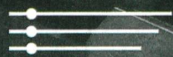
Während der Planung änderten die Bedingungen. Die ÖBB kauften den Postbahnhof und besaßen nun das ganze Areal zwischen den Südbahn- und den Ostbahngleisen. In einem weiteren Wettbewerb ging es 2001 nicht mehr nur um den Bahnhof und die Bebauung einiger frei werdender Areale, sondern um den «Masterplan Stadtteil Wien Südbahnhof». Für dieses internationale, geladene, nicht anonyme zweistufige Verfahren tat sich Hotz mit dem Wiener Architekten Ernst Hoffmann zusammen – und gewann erneut. Ex aequo an erster Stelle lag das Team von Albert Wimmer, der bereits mit den ÖBB zusammengearbeitet hatte. Auf Anregung der Bahn verbanden sich die Erstplatzierten zur Architektengemeinschaft Hotz-Hoffmann-Wimmer. Aus dem Wettbewerbsentwurf wurde der Masterplan «Bahnhof Wien Europa Mitte», den der Wiener Gemeinderat 2004 in Kraft setzte. Die Perronüberdachung bearbeiteten hauptsächlich Theo Hotz Partner in Zürich, während Albert Wimmer sich auf die übrigen

Mondaine
Helvetica
Swiss
Made

1234567890

|||||||

.....



No1 Bold



MONDAINE

Swiss Watch

Mondaine Watch Ltd | T 058 666 88 33 | swissmarket@mondaine.ch | www.mondaine.com | www.mondaine-helvetica.com

Bauteile konzentrierte. In frühen Projektphasen zeichneten die Architekten über den Perrons zunächst ein Bündel schmaler «Nudeldächer», später schwungvolle Dächer, die wie ein Kaulquappenschwarm zum einen Perronende strömten. Mit der Zeit wurden aus den organischen kristalline Formen, die sich schliesslich zum gebauten Raumdach verfestigten. Dass die gleichen Architekten den Bahnhof vom Masterplan bis zum Bau bringen konnten, verdanken sie ihrem geschickten Taktieren. Als die ÖBB die Gesamtplanung ausschrieben, schloss sich die Architektengemeinschaft dem «Wiener Team» an, der Planergruppe unter Federführung der Werner Consult Ziviltechnikergesellschaft – die die Ausschreibung prompt gewann.

Warten auf die Passagiere

Am Hauptbahnhof ist nun alles bereit für Wiens Zukunft als Eisenbahnknoten. Jedoch mangelt es noch an Zügen und Passagieren. Im Dezember 2012 nahm der Bahnhof seinen Betrieb für Regional- und S-Bahnzüge auf, zwei Jahre später folgte die Eröffnung auch als Fernbahnhof. Erst zwei der fünf Perrons sind durchgehend befahrbar, die anderen funktionieren noch als Kopfbahnhof. Erst ab Dezember werden die ÖBB den ganzen Fernverkehr über den Hauptbahnhof abwickeln. Zusammen mit der S-Bahn und dem Regionalverkehr werden dann gut tausend Züge pro Tag den Bahnhof frequentieren. Mittelfristig rechnet die Bahn mit täglich 145 000 Passagieren – ein Klacks verglichen mit den fast 450 000 Reisenden, die der Zürcher Hauptbahnhof täglich bewältigt, und auch deutlich weniger als im Bahnhof Bern. In Wien spielen für den regionalen Verkehr die anderen Bahnhöfe, allen voran der Westbahnhof, weiterhin eine wichtige Rolle. Am Wiener Hauptbahnhof ist das «Haupt» nur relativ. ●

Verpasste Chance

Der Masterplan «Bahnhof Wien Europa Mitte» von 2004 bildet die Grundlage für die Bebauung der ehemaligen Bahnareale des Südbahnhofs und des Frachtenbahnhofs. In seiner ursprünglichen Form schien der Plan die traditionelle Wiener Stadtstruktur mit präzise definierten Baublocks, akzentuiert durch einige Hochhäuser, weiterzustricken. Der kräftige Stadtkörper hätte also von beiden Seiten an den Bahnhof heranwachsen und ihn einverleiben können. Doch offenbar steht dieser städtebauliche Ansatz bei den Wiener Planern derzeit nicht hoch im Kurs. Nicht Einbindung, sondern Abgrenzung schien das Ziel zu sein. Die bisher realisierten Bürokomplexe, die ÖBB-Zentrale und der «Erste Campus» der Sparkassengruppe, führen ein Eigen-

leben ohne Bezug zur umgebenden Stadt. Enttäuschend sind auch die ersten neuen Wohnbauten: In einer äusserst dichten Struktur wird schon ab dem Erdgeschoss gewohnt, und bei etlichen der mit Zäunen zerschnittenen Aussenräume geht die Aufenthaltsqualität gegen null. Mehr Wohnqualität versprechen immerhin die Gebäude beidseits des von Guido Hager geplanten Helmut-Zilk-Parks. Während sich die Bahnhofplaner bei der Umsetzung des Masterplans bemüht haben, mit unterirdischen Passagen den Weg von der U-Bahn zum Hauptbahnhof möglichst kurz erscheinen zu lassen, haben die Planer der Neubauten über der Erde genau das Gegenteil gemacht: Sie halten den vierten und den zehnten Stadtbezirk mit einer fremden Stadtstruktur weiterhin auf Distanz.

«Moderner Look, bewährte Qualität.»

Hans Randegger, Partner

Gräub Office ist Ihr Partner für die Konzipierung, Planung und Einrichtung von Büros, die mehr sein dürfen als blosser Arbeitsraum.

Der Camiro von Girsberger ist ein schönes Beispiel für diesen Anspruch. www.girsberger.com

girsberger



GRÄUBOFFICE

Planen, Einrichten. www.graeboffice.ch