

## **Rautendach aus Stahl am Wiener Hauptbahnhof: Unger startet in die finale Bauphase.**

**Ab 2014 begrüßt das signifikante 31.000 m<sup>2</sup> Stahldach des neuen Wiener Hauptbahnhofes Bahnreisende in der Bundeshauptstadt. Das spektakuläre Bauwerk ist ein Wahrzeichen moderner Mobilität und Symbol kraftvoller Dynamik, ein unvergesslicher erster Eindruck des modernen Wien. Im Februar 2013 startete die Unger Gruppe die finale Bauphase der partiell transluzenten Dachkonstruktion, die alle Bahnsteige, Gleise und Gebäude überspannen und sowohl am Tag als auch in der Nacht für einzigartige Lichteffekte sorgen wird. Um die Vision des markanten und einzigartigen Daches, entworfen vom „Wiener Team“, einer Arbeitsgemeinschaft von Architektur-, Planungs- und Ziviltechnikerbüros, Realität werden zu lassen, wurde die Unger Steel Group vom Bauherrn ÖBB als verlässlicher und erfahrener Partner im architektonischen wie konstruktiven Stahlbau als Teil-Generalunternehmer mit der kompletten Fertigung und Montage dieses aufwändigen Daches betraut.**

Mit dem neuen Hauptbahnhof entsteht in Wien ein zentraler Knotenpunkt im transeuropäischen Schienennetz, der erstmals in der Bundeshauptstadt Züge unkompliziert aus allen Richtung verbindet und den mehr als 1.000 Züge und 145.000 Menschen pro Tag frequentieren werden. Seit jeher haben Bahnhöfe eine herausragende städtebauliche Bedeutung sowohl aus architektonischer als auch aus logistischer Sicht. Durch die hochgelegte neue Streckenführung können Zugreisende in Zukunft zuerst einmal das Stadtpanorama genießen, um dann vom dem signifikanten und bereits weithin sichtbaren Dach, einem Wahrzeichen moderner Mobilität und Funktionalität, begrüßt zu werden. Dieses neue markante Stahlbau-Projekt – eine technische und logistische Meisterleistung – prägt das moderne Stadtbild Wiens auf eindrucksvolle Weise und fügt sich gleichzeitig harmonisch in die historische Umgebung und Architektur ein.

### **Grundsätzliche Konstruktion.**

Die gesamte Dachkonstruktion besteht aus einem Vordach, 14 Rauten- und fünf Einzelbahnsteigdächern. Auf der Westseite des Bahnhofs werden fünf Bahnsteige von einer Dachkonstruktion aus 14 rautenförmigen, gefalteten Dachelementen überspannt. Diese sind 76 Meter lang und werden in Bahnsteigrichtung alle 38 Meter mit einer Zwillingsstütze abgestützt. Im Zentrum öffnet sich die Konstruktion und gibt ein Oberlicht in der Größe von ca. 6 x 30 Meter frei. Durch das Versetzen der Nachbarstützen jeweils um eine halbe Rautenlänge ergibt sich eine langgezogene, attraktive Zickzack-Silhouette. Die aneinandergrenzenden Dachhoch- und Tiefpunkte sind ebenfalls über Glaskonstruktionen verbunden und dienen der zusätzlichen Beleuchtung bzw. Entrauchung.

Auf der Ostseite wird diese dynamische Rautenstruktur der Westseite in ein Einzelbahnsteigsystem übergeführt. Der Abschluss im Osten wird mit einem Endstück gestaltet, welches konstruktiv eine Dachraute andeuten soll.

## **Bauphase I plangemäß im April 2012 beendet.**

Die erste Bauphase begann 2011 und wurde termingerecht Ende April 2012 beendet, obwohl der Winter 2011/12 äußerst schwierige Rahmenbedingungen, wie Windstärken von 50 – 60 km/h bei gleichzeitigen Temperaturen von bis zu – 15 Grad, bot. Außergewöhnliche menschliche und technische Höchstleistungen ermöglichten die rechtzeitige Fertigstellung der ersten acht von 14 Rautendächern sowie von drei der fünf Einzelbahnsteigdächer. Mit Ende der Bauphase I waren 60 % des Stahlbaues abgeschlossen und lassen einen Vorgeschmack auf den Endzustand erahnen.

## **Bauphase II – planmäßig im Februar 2013 begonnen.**

Die zweite Bauphase mit den finalen Montagearbeiten startete Ende Februar 2013. Im Dezember 2012 wurde der Wiener Hauptbahnhof im Teilbetrieb eröffnet: seitdem frequentieren rund 40.000 Fahrgäste und 700 Züge täglich den Bahnhof und geben einen ersten Eindruck, wie sich der Ablauf nach Beendigung dieses Megaprojektes gestalten wird.

In den nächsten Monaten werden die restlichen sechs der 14 Rautenfachwerke eingehoben. Neben der technischen auch eine logistische Herausforderung: Die Unger Steel Group wurde als Teil-Generalunternehmer mit der Fertigung und Errichtung des aufwändigen Daches betraut. In dieser Funktion koordiniert das Unternehmen acht weitere Professionisten, deren Leistungsfortschritt täglich vor Ort erhoben wird. Die Abstimmungen mit den Vor- und Nachgewerken wie Baumeister, Haustechnik, Elektroarbeiten bringen beachtlichen Koordinationsaufwand mit sich. Dass trotz dieser komplexen Bedingungen die Montagezeit eingehalten werden kann, liegt an der langjährigen Expertise der Unger Steel Group im umfassenden Projekt- und Baustellenmanagement und der Kompetenz als Schnittstellenfunktion mit planerischer Versiertheit.

Aktuell werden das vierte und fünfte Einzelbahnsteigdach montiert und die Einrichtungen für Hochspannungs- und Fahrleitungen installiert. Bis Ende August sind neun Rauten und alle fünf Einzelbahnsteige sowie das Vordach Süd fertig montiert. Die finale Etappe startet mit dem Einhub bzw. der Montage der letzten Raute im November 2013, deren endgültige Fertigstellung bis Anfang 2014 realisiert sein wird.

## **Beeindruckende Zahlen.**

35 Experten der Unger Gruppe, bestehend aus Projektleitern, Statikern und Konstrukteuren, verbrachten Wochen und Monate, um aus den planerischen Vorgaben realisierbare Stahlkonstruktionen zu kreieren, die einen Brückenschlag zwischen Architektur und bautechnischen Anforderungen zulassen. Jede einzelne Raute ist ein Beweis für höchste Handwerkskunst und

Perfektion: Rund 7.000 Stunden Planung, 5.500 Einzelzeichnungen, 700 Bauteilzeichnungen und 100 Übersichtspläne stecken in jeder Raute. 2.363 Profile und 13.489 Bleche werden nach dem Zuschnitt zu 991 geschweißten Bauteilen zusammengefügt und auf der Baustelle mit 13.489 Schrauben und 2.799 losen Bauteilen zu einem Gesamtobjekt zusammengesetzt. Die Stahlkonstruktion einer Raute wird in durchschnittlich 25 Tagen montiert.

Bis zur Fertigstellung des gesamten Dachtragwerkes, welches eines der größten nationalen Projekte für die Unger Gruppe darstellt, werden ca. 338.380 Schraubengarnituren verarbeitet. Die Gesamttonnage beläuft sich auf rund 7.000 Tonnen, davon ca. 3.423 Tonnen Bleche und 3.461 Tonnen Profile. 10 bis 20 Monteure agieren vor Ort mit höchster Präzision, um jedes der komplexen Rautendächer fehlerfrei zusammenzufügen.

Ing. Josef Unger, Geschäftsführer der Unger Steel Group: „Mit der erfolgreichen Verbindung der Rautenteile wird dem international bedeutsamen Megaprojekt Wiener Hauptbahnhof ein starkes Dach voller Symbolkraft verliehen. Die Unger Steel Group ist stolz darauf auch mit diesem imposanten Referenzprojekt das moderne und urbane Stadtbild Wiens langfristig positiv zu prägen.“

#### **Über die Unger Steel Group.**

Die Unger Steel Group zählt als österreichische Unternehmensgruppe in der ausführenden Bauindustrie zu den führenden und international erfolgreichsten Industriebetrieben Europas. Neben der strategischen Zentrale in Österreich bieten rund 20 eigene Niederlassungen in Zentral- und Osteuropa sowie im Nahen Osten regionalen Zugang zu sämtlichen Leistungen der Unger Gruppe. Die Gesamtkapazität innerhalb der Gruppe beträgt 70.000 Tonnen jährlich. Das 1952 gegründete Unternehmen im Familienbesitz verfügt über eine erstklassige Bonität. Im Geschäftsjahr 2012 erwirtschaftete die Gruppe mit rund 1.200 Mitarbeitern einen Umsatz von 215 Millionen Euro. Europaweit ist die Unger Steel Group die Nummer eins im Stahlbau. [www.ungersteel.com](http://www.ungersteel.com)

#### **Für weitere Informationen stehen gerne zur Verfügung.**

Silvia Schlatte, Head of Marketing, Unger Steel Group.

Tel.: +43 3352 33524-497, Mobil: +43 664 845 0110, E-Mail: [silvia.schlatte@ungersteel.com](mailto:silvia.schlatte@ungersteel.com)