



HAUPTBAHNHOF  
WIEN

## Fertigstellung des Hauptbahnhofes - seine betrieblichen Vorteile

Dr. Karl-Johann Hartig



Co-financed by the European Union  
Trans-European Transport Network (TEN-T)

# Agenda

---

- **Überblick**
- **Bauarbeiten an der Bahninfrastruktur 2014- 2015**
- **Verfügbarkeit Bahninfrastruktur 2015**
- **Neuordnung der betrieblichen Funktionen**
- **Bahnverkehr 2015 und 2016**

## Projektziele

---

- ✓ **Schienenverkehrsdrehkreuz** für Bahnlinien aus Nord, Ost, Süd und West (Fern- und Regionalverkehr)
- ✓ **intermodularer Verkehrsknoten** für Bahn-, S-Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn-, Bus- sowie Individualverkehr und Anschluss an den Flughafen Wien
- ✓ **Taktnoten** - kurze Umsteigezeiten
- ✓ Betrieb des **Durchgangsbahnhof im Richtungsverkehr** - direktes Umsteigen am Bahnsteig
- ✓ Verbessertes Verkehrsangebote und **Leistungssteigerung** (z.B. ARZ)
- ✓ **Attraktive, barrierefreie** Verkehrsstation für alle Benutzer
- ✓ **Neuordnung betriebliche Funktionen** (Süd- und Ostbahnhofes, Frachtenbahnhof Matzleinsdorf) - Kostengünstigere Betriebsführung, Verbesserte Arbeitsbedingungen, Reduktion von Rangiertätigkeit und Leerfahrten

## Projektziele der Stadt Wien

---

- ✓ **Aufwertung und Belebung** des Stadtviertels (Wiener Stadtentwicklungsplan STEP 05)
- ✓ Bessere Erschließung durch den **Öffentlichen Verkehr** durch Heranführen der Station an das Städtische ÖV-Netz
- ✓ **Verlegung des BEX-Knotens** an den Stadtrand und dadurch keine LKW Stückgutzufahrten von und nach Matzleinsdorf
- ✓ **Erhöhung der Durchlässigkeit** der Bahnanlage durch Schaffung neuer Durchfahrtsmöglichkeiten (Fußgeher, Radwege, Straßen)
- ✓ **Wichtiger Finanzierungsbeitrag** zum Gesamtprojekt durch optimale Verwertung der hochwertigen frei werdenden Flächen

**Mehr als ein Bahnhof**



# Investitionen 2008 - 2019

---

- ✓ **Investition am gesamten Areal von 2008-2018: über 4 Mrd.€**
- ✓ **Hauptbahnhof Wien** (Bahn-Infrastruktur + Verkehrsstation): **1.014,9 Mio.€**  
(Rahmenplan 2014-2018)
  - davon Stadt Wien: 40 Mio.€ Nahverkehrsanteil
  - davon EU-TEN-Förderung: 109 Mio.€
  - Immobilienerlöse (netto): 120 Mio. €
- ✓ **Stadt Wien:** ca. 500 Mio. € für **technische und soziale Infrastruktur** im neuen Stadtviertel
- ✓ **ca. 2,5 Mrd. €** werden durch **Private Investoren** finanziert

## Projekte im Vorfeld: 2006 – 2010

---

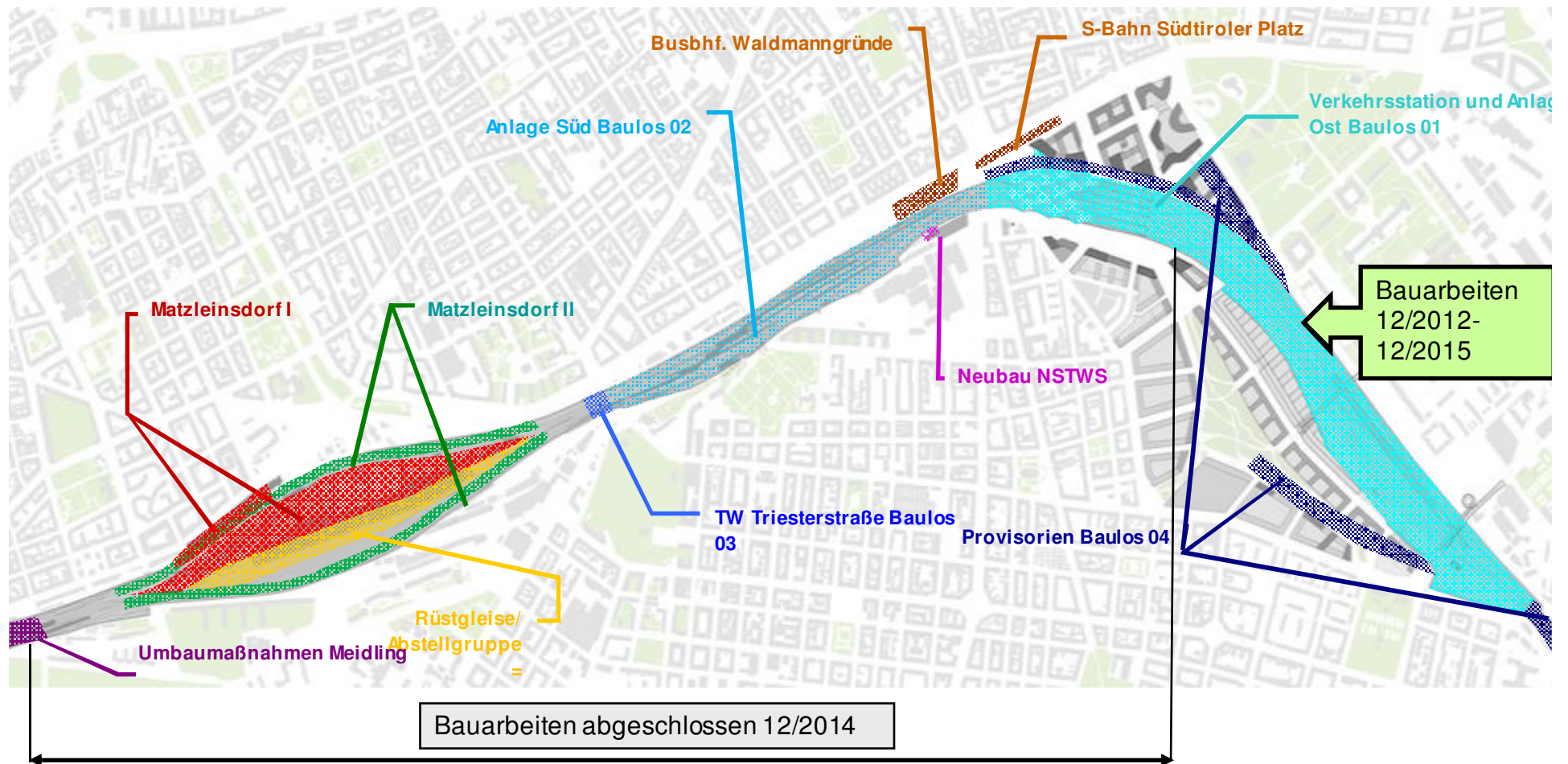
- Verlegung Busbahnhof Südbahnhof → Waldmanngründe
- Umbau S-Bahnstation STP (ÖBB, Wr. Linien)
- Elektronisches Stellwerk Laxenburgerstraße
- High-Tech-Stützpunkt Matzleinsdorf
- Drei Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren parallel
- Adaptierung Bahnhof Meidling
- Bau Umfahrungsgleise zur Verknüpfung von Süd- und Ostbahn
- Errichtung Ostbahnhof kurz
- Provisorische S-Bahnstation Südbahnhof
- Abbrucharbeiten
  - Postkomplex
  - Frachtenbahnhof Wien Süd
  - Frachtenbahnhof Wien Matzleinsdorf
- **Baubeginn Hauptbahnhof: 9.Nov. 2009**

# Bauarbeiten an der Bahninfrastruktur

2014 - 2015



# Projektübersicht und Bauloseinteilung



# MASTERPLAN

VERSION P // 26. Juli 2013

- Legende:
- Grünzonen  
Teilgebäudegrenze
  - Stübe bis Bauklasse IV  
Stübe Bauklasse V  
Stübe Bauklasse VI (100%)  
Stübe Bauklasse VI (100%)  
Höfe

C.09 - C.23 stellen eine Bebauungsoption dar

M 1:2000  
Grundkarte: MZK - Stadt Wien



Innenausbau bis Nov. 2014

Anlage Süd  
Bauarbeiten bis Dez. 2014

Bauarbeiten 12/2009-12/2012  
Bahnbetrieb seit 9.12.2012

Bauarbeiten  
12/2012-12/2015

15.04.2015

Bereichsplanung © 1:1000

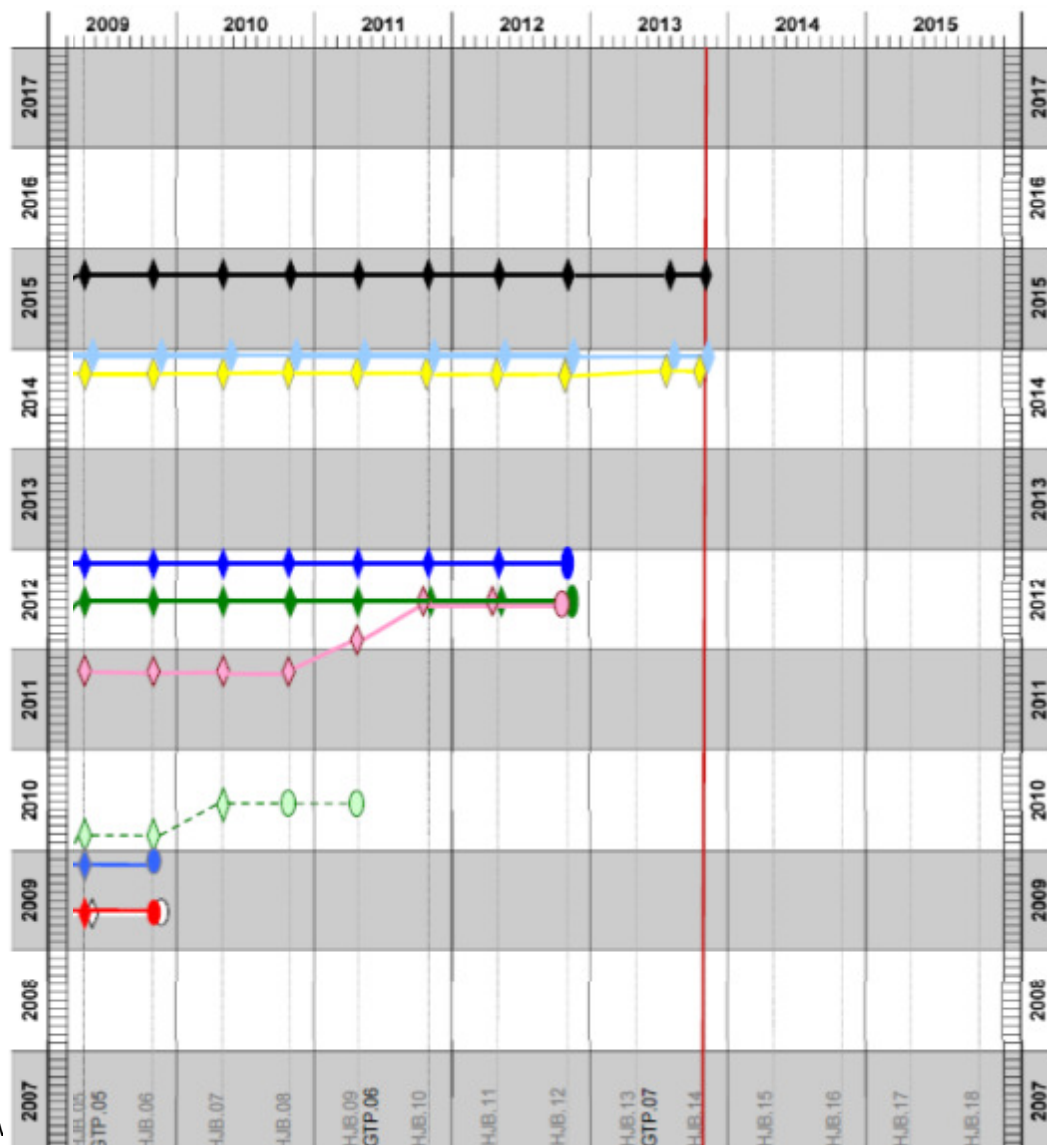
© Region Hochalpen - Wien - Innsbruck - Salzburg - Oberösterreich

## Bauablauf ab 2014 bis 2015

---

- **Am 9.12.2012: Teilinbetriebnahme HBFW, Umlegung Ostbahn auf neue Gleistrasse**
- Abtrag des östl. Bestandstragwerks Gudrunstraße und Neuerrichtung östl. Tragwerk
- Errichtung Stützmauer entlang der Arsenalstraße und Schüttung ansteigender Damm zur Verknüpfung mit den Südbahngleisen (insges. ca. 1 Mio. m<sup>3</sup>)
- Errichtung Tragwerk über die Ghegastraße (01/2013 - 08/2014)
- Errichtung des östl. Teils der Gleisanlage inkl. Multifunktionelle Anlage, Unterbau, Oberbau, Schotter, Schienen, Oberleitung, Sicherungstechnik
- Errichtung einer Y-förmigen Unterwerfung (insgesamt 1,5 km Tunnel) für den Richtungsbetrieb am HBFW (als Pendant zur Überwerfung auf der Anlage Süd) samt fester Fahrbahn
- Errichtung der ARZ-Anlage mit Bahnsteigen (4 -kanten) und –dächern; **Betrieb ab 14.6.2014**
- Errichtung der Zufahrt zur ARZ-Anlage samt Parkplatz
- Umstellen der In-Situ-Sanierung der Dieselkontamination (20.000 l Diesel) auf Dauerbetrieb
- Errichtung östl. Teile des Arsenalstegs und der Südbahnhofbrücke
- Errichtung der durchgehenden Lärmschutzwand Richtung Arsenal
- Errichtung Bahnhofshalle (Nord) samt Dach und Haustechnikzentrale
- Verkehrsstation: Fertigstellung Rohbau, Innenausbau, Haustechnik, Pächterausbau
- Verkehrsstation: Fertigstellung Gleisanlage und bahntechnische Ausrüstung (SFE)
- Errichtung Tragwerke Landgutgasse und Laxenburgerstraße
- Errichtung Überwerfung samt Außenreinigungsanlage
- Verlagerung Busbahnhof Waldmanngründe
- **Am 14.12.2014 Inbetriebnahme Verkehrsstation**
- **Am 12.12.2015 Vollinbetriebnahme Bahninfrastruktur HBFW**

# Meilensteinentwicklung



- ◆ Gesamt-Fertigstellung      Dez 2015
- ◆ Inbetriebnahme Verkehrsstation      Dez 2014
- ◆ Eröffnung HDLZ und Verkehrsstation      Okt 2014
- Umlegung Ostbahnhof      Dez 2012
- Betrieb nördliche Umfahrgleise      Jul 2012
- Baubeginn Konzernzentrale      Jun 2012
- Baubeginn Gleisprojekt      Mai 2009
- IBN Frachtenbhf. Wien Matzleinsdorf      Dez 2009
- Baubeginn Impropjekt      Apr 2010
- Rechtliche Freimachungen      Jul 2010
- UVP-Städtebau/Straßenbau      Mai 2009
- UVP-Bahn-Infrastruktur      Sep 2008
- Baubeginn Matzleinsdorf      Dez 2007

# Verfügbarkeit Bahninfrastruktur im Jahr 2015

# Vorhandene Infrastruktur im Jahr 2015

---

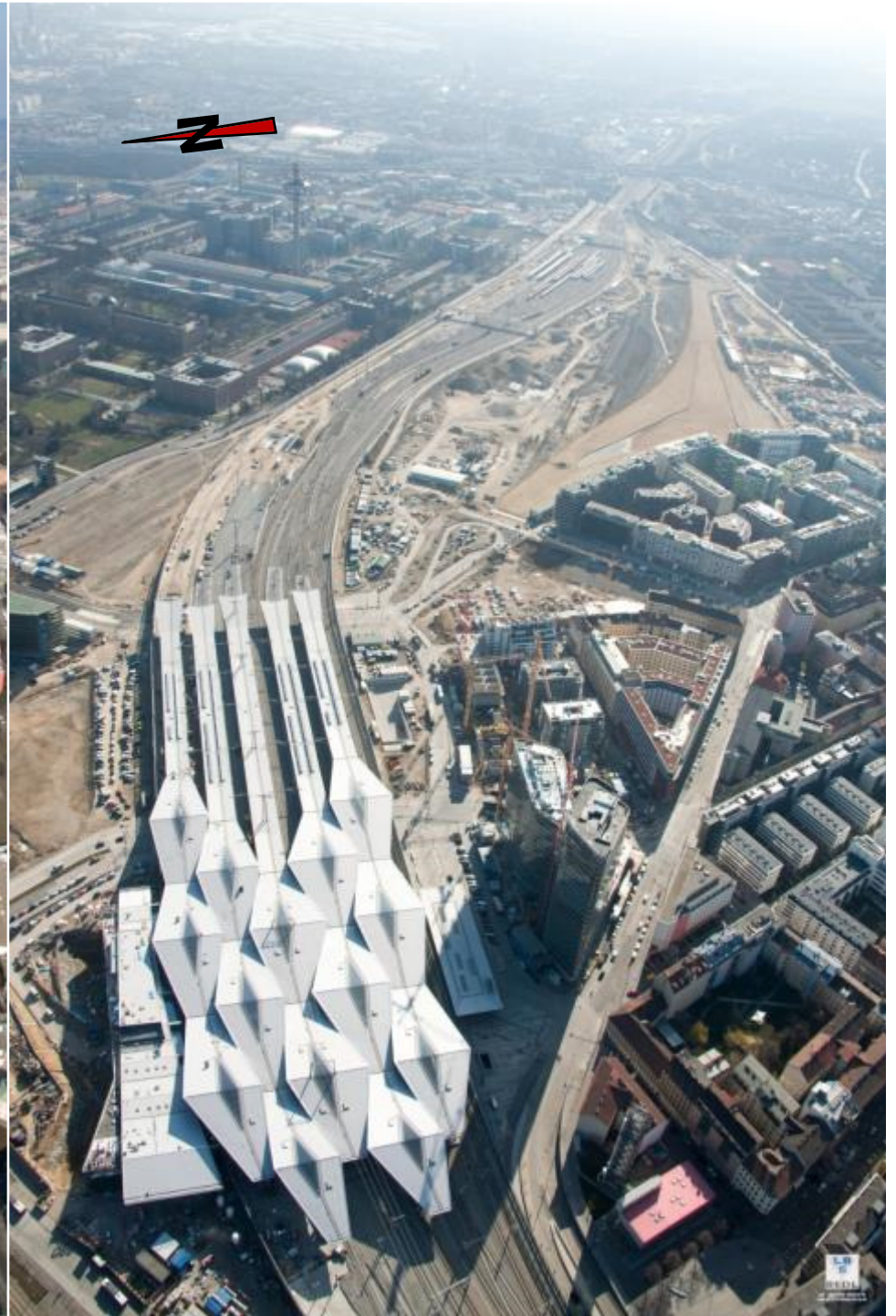
- **Infrastruktur zwischen Wien Meidling und Wien Hbf. fertig (Anlage Süd)**
- **Verkehrsstation Wien Hbf. alle Bahnsteige in Betrieb**
- **4 Bahnsteige durchgehend befahrbar (wie seit Teilinbetriebnahme 2012)**
- **2 Durchfahrtsgleise (ohne Bahnsteigkanten) befahrbar**
- **6 Bahnsteige: Gleise Richtung Osten nicht durchgängig befahrbar**
- **Bereich Gudrunstraße als Bauprovisorium dreigleisig in Betrieb, während einzelner Bauphasen (Errichtung Endlage) zweigleisig**

HAUPTBAHNHOF  
WIEN



15.04.2015

15







17. Juli 2013



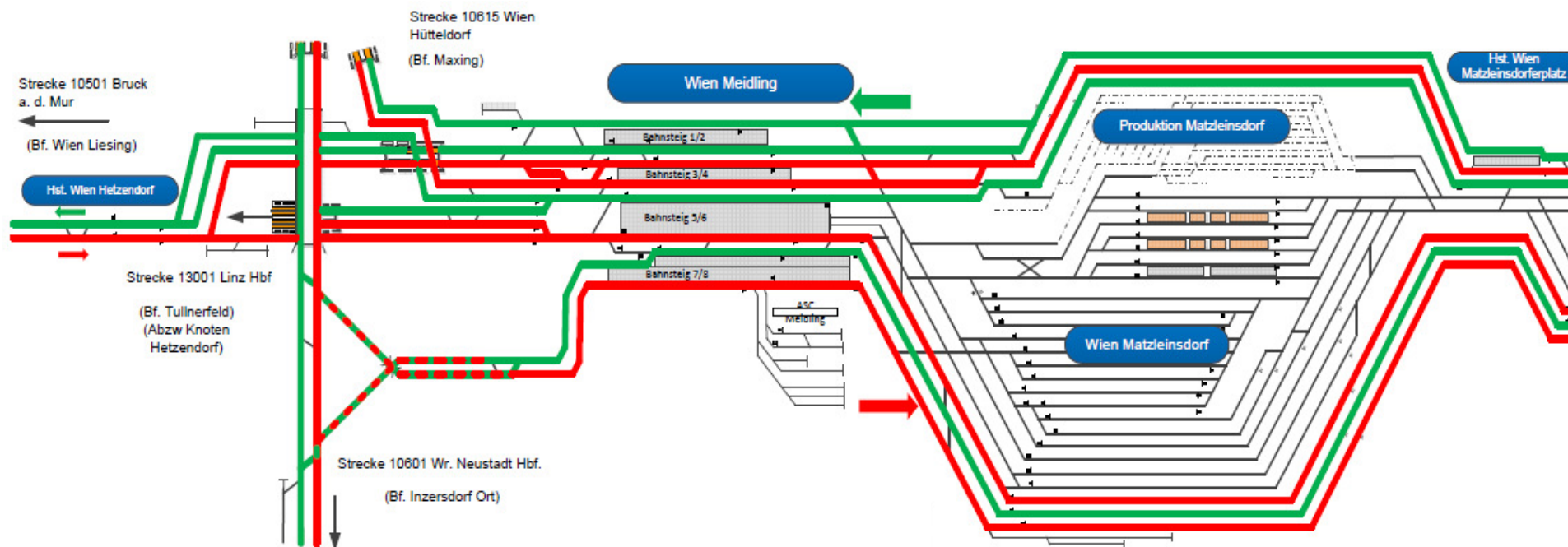
30. Juli 2013




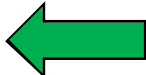
25. September 2013

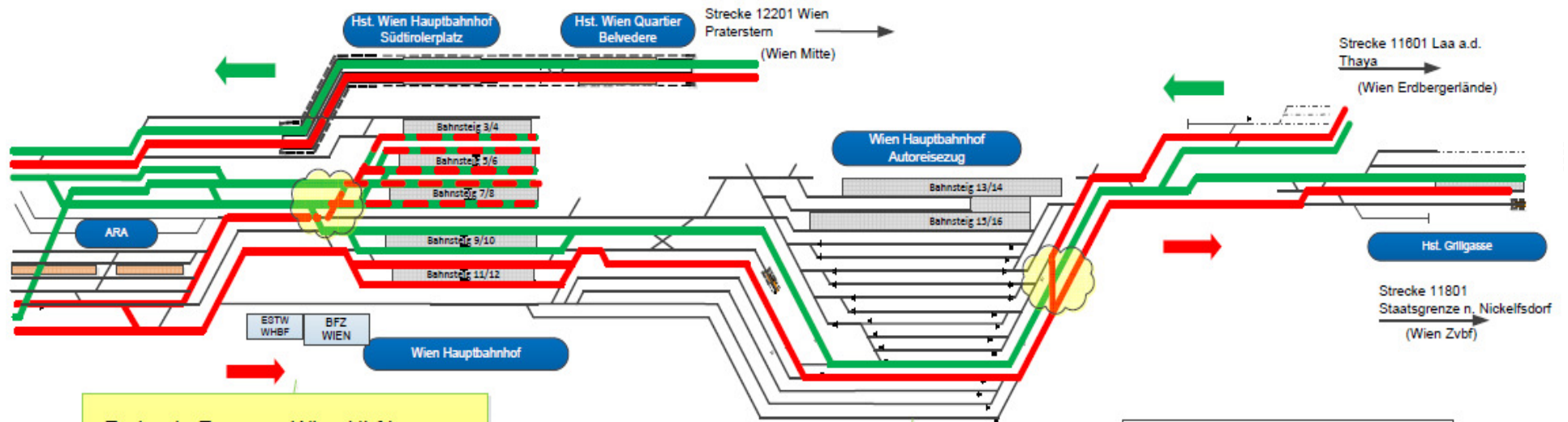


05. September 2013



**Gültig ab Dezember 2014  
unverändert ab Dezember 2015**

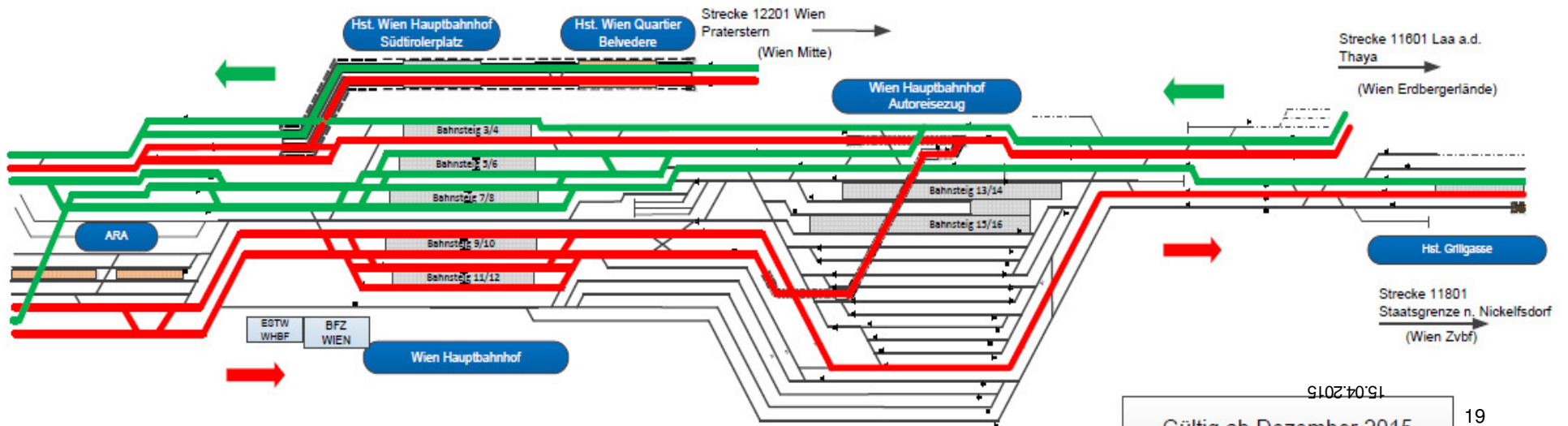
-  Gleise in Richtung Hbf. befahren
-  Gleise in Richtung Meidling befahren



Endende Züge am Wien Hbf kreuzen mit den Durchfahrzügen

Ausfahrende Züge der Strecke 116 kreuzen mit den Einfahrenden Zügen der Strecke 116 und 118

Gültig ab Dezember 2014



Gültig ab Dezember 2015

15.04.2015

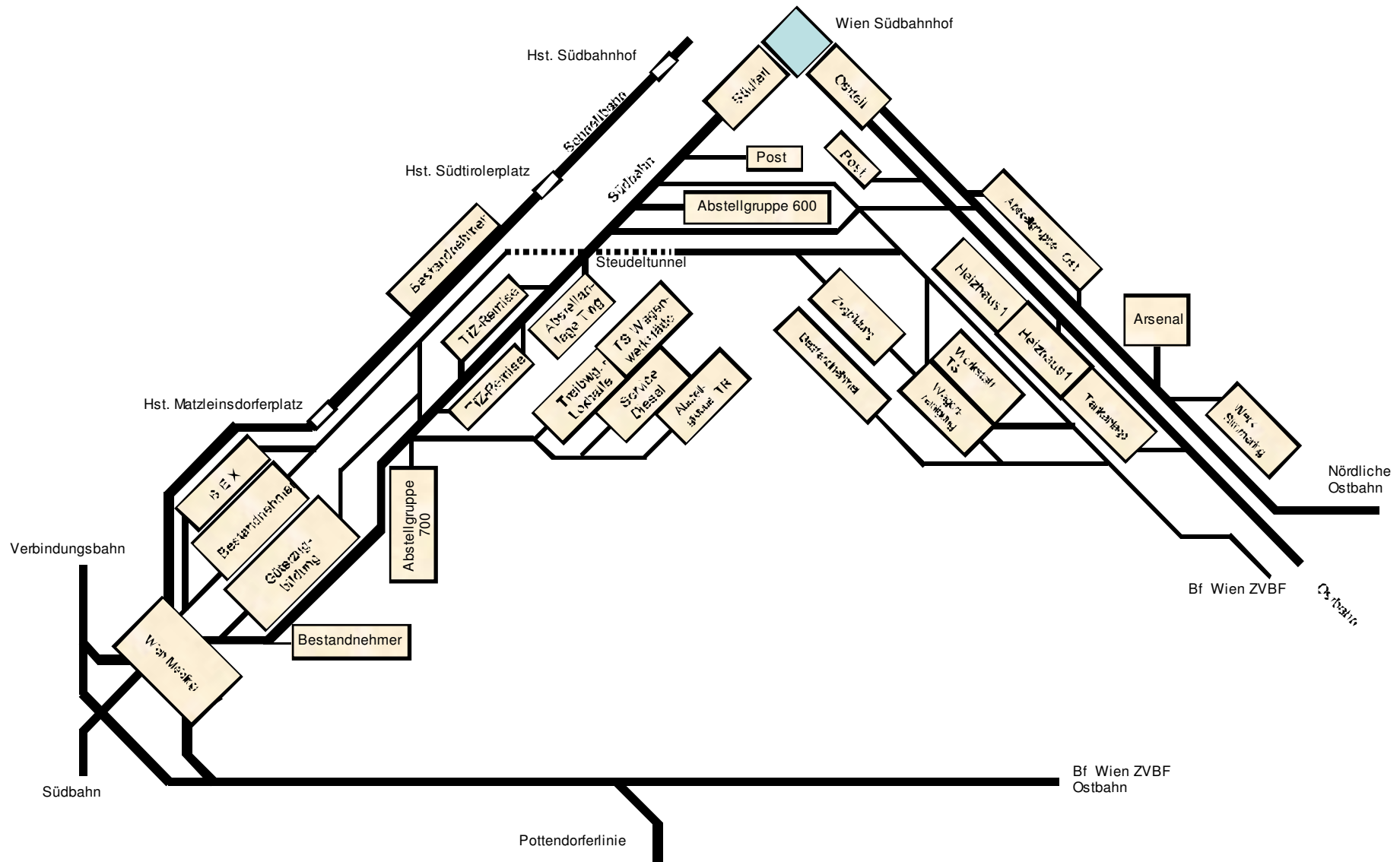
# Überwerfung

HAUPTBAHNHOF  
WIEN



# Neuordnung betriebliche Funktionen

# Historisch gewachsene Funktionen zweier Kopfbahnhöfe

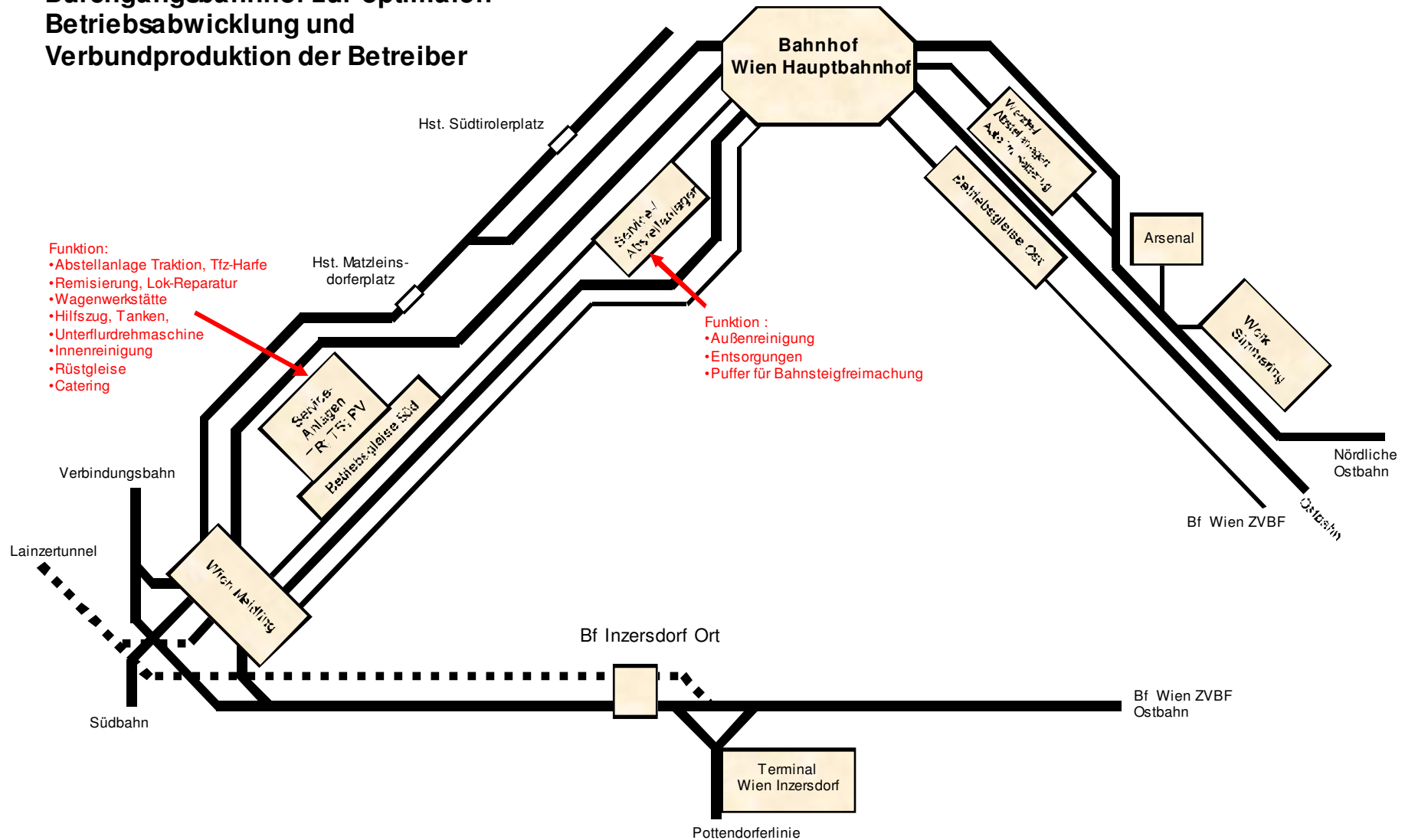


# Wien Hauptbahnhof

## Funktionen bereinigt und konzentriert

HAUPTBAHNHOF  
WIEN

Durchgangsbahnhof zur optimalen Betriebsabwicklung und Verbundproduktion der Betreiber



## Wirtschaftlichkeit – Gesamtprojekt

<b>Nettobarwert</b>	<b>Mio. €</b>
Wirtschaftlichkeit Bahninfrastruktur	+ 16
Wirtschaftlichkeit Standortkonzentration	+ 174
<b>Summe</b>	<b>190</b>
Interner Zinsfuß	7,2 %
Amortisationszeitpunkt	2034
<b>Handels- und Dienstleistungszentrum</b>	<b>+ 17,1</b>
Interner Zinsfuß	8,1 %
Amortisationszeitpunkt	2028



# Steigerung der Produktivität

---

	Südbhf (inkl. Ost)	Hauptbahnhof
Züge pro Tag	998 (Fahrplan 2008)	1.105 (Fahrplan 2016)
Bahnsteiggleise	21	12
Flächenbedarf	109 ha	50 ha

**Anlagenproduktivität gesteigert**  
(Züge pro Bahnsteig)

+93,7 %

**Flächenbedarf eingespart**

- 54 %

# Erstellung Produktionskonzept

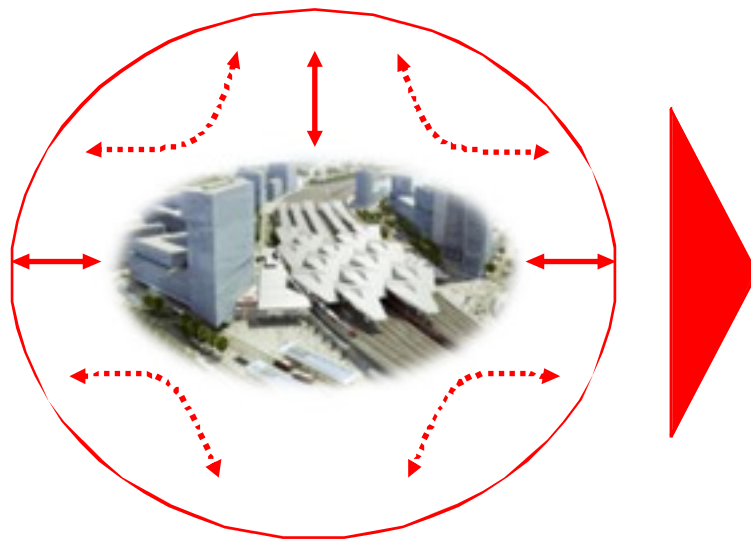
---

- **Konstruktion 24-Stunden Fahrplan**
  - aufbauend auf 4-Stundensegment HVZ
- **Umlaufkonzept:**
  - aufbauend auf Grobumlauf
- **Optimierung Umlaufplan**
- **Zuführungs- und Abstelllogistik**
  - Abstellkonzept abgestimmt, Gleislängen berücksichtigt
  - Prüfung von Zu- und Abführungen
  - Zu- und Ablauf Waschanlage
- **Servicestellenkonzept Wien**

# Bahnverkehr

2015 und 2016

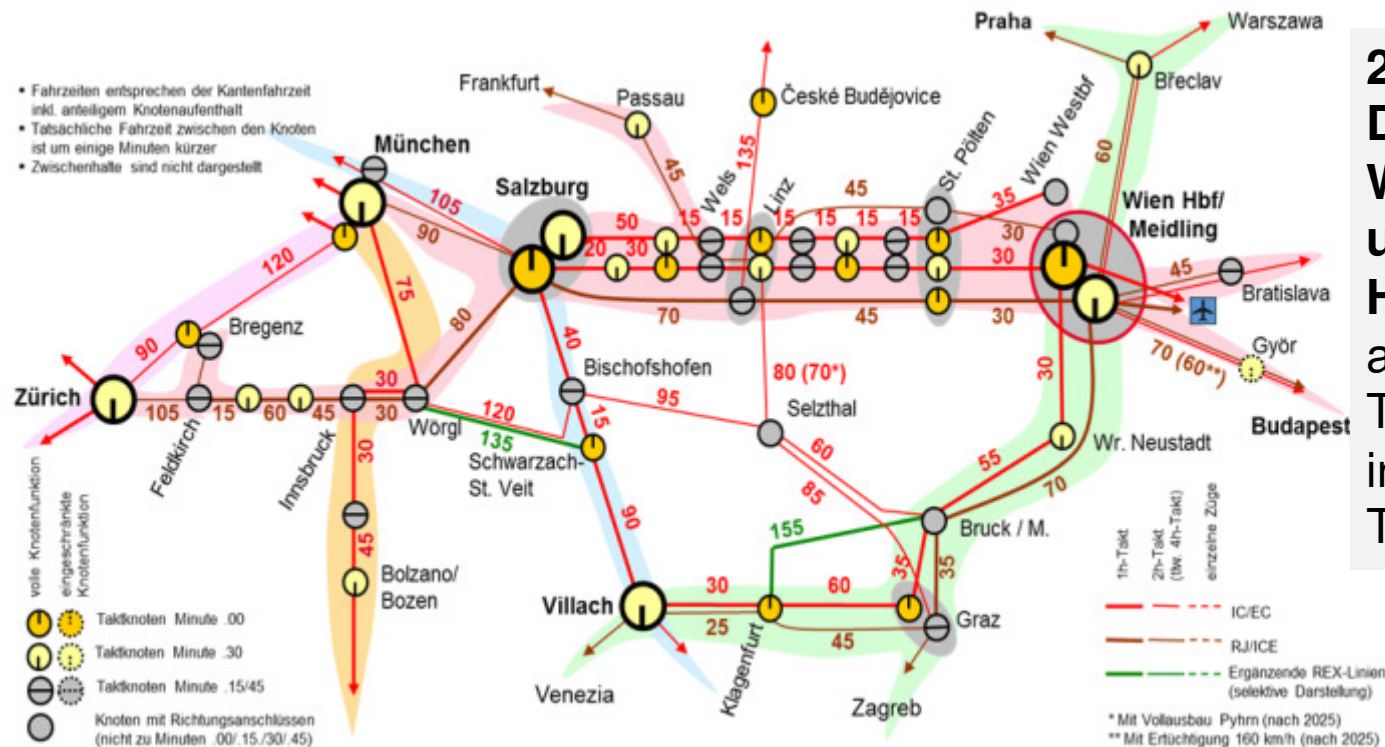
## → Konzept Durchgangsbahnhof Wien Hauptbahnhof



- **Ersatz zwei Kopfbahnhöfe** des alten Südbahnhofs (Ostseite + Südseite) aus der **Kaiserzeit**. Dies entsprach dem damaligen Bild, dass das primäre Reiseziel Wien (Reichshaupt- und Residenzstadt) ist.
- **neuer Durchgangsbahnhof:** Durchgangsbahnhöfe wurden in Berlin, Brüssel oder Zürich bereits erfolgreich etabliert.
- **zentraler Knotenpunkt** im **internationalen** und **nationalen Fernverkehr**.
- **optimale Verknüpfung** mit dem **S-Bahn System** und mit dem **Nah-Regionalverkehr**.
- **Anbindung des Flughafen Wien an das FV-Netz der ÖBB.**

# Knoten im Taktfahrplan

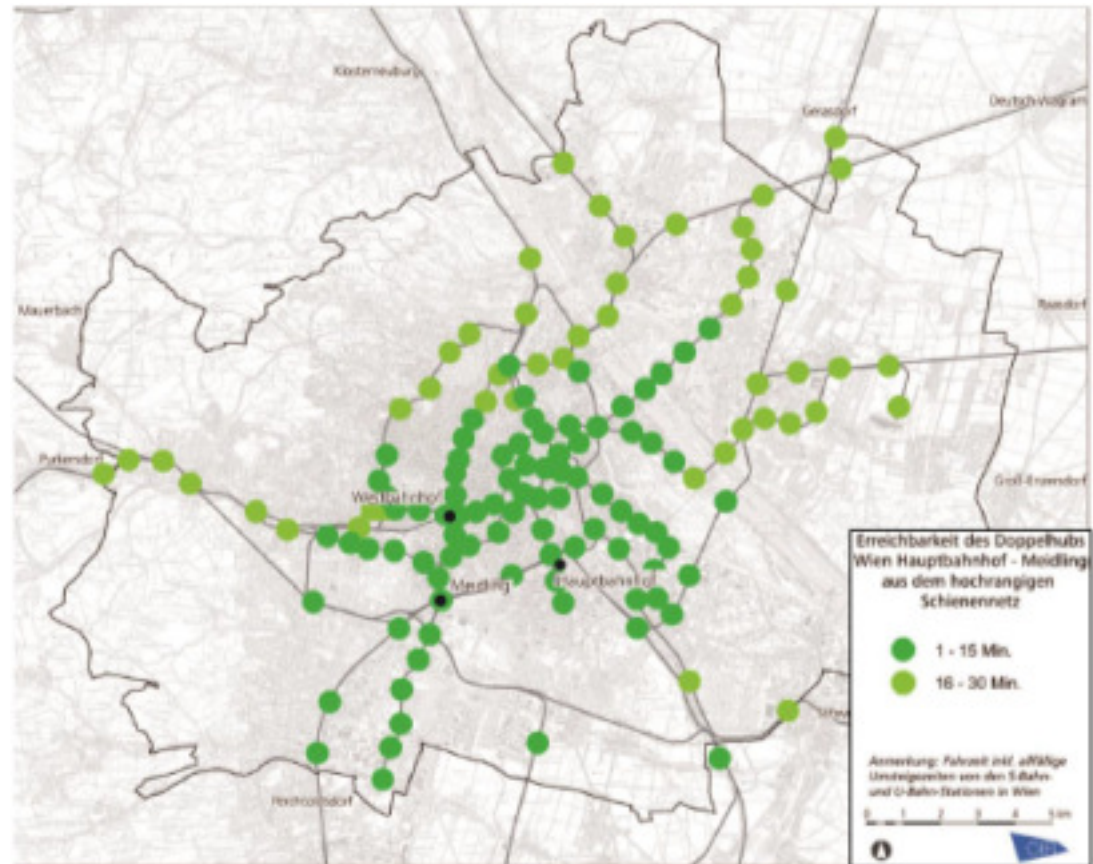
## → Zielangebot Fernverkehr Österreich



**2015/2016:**  
**Drehscheibe**  
**Wien Meidling**  
**und Wien**  
**Hauptbahnhof**  
 als wesentlicher  
 Teil des  
 integrierten  
 Taktfahrplans

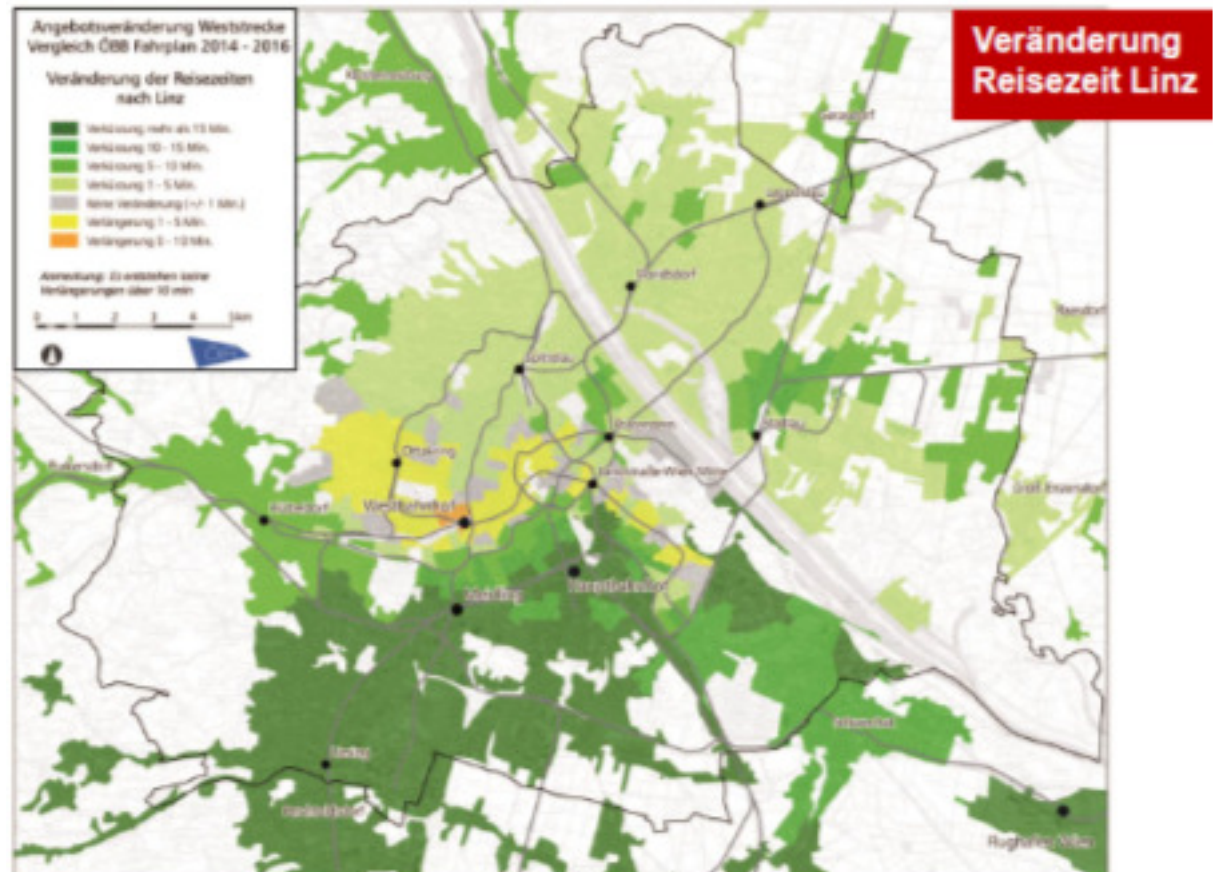
# Erreichbarkeit

- ❖ Von allen U- und S-Bahn Stationen Wiens in weniger als 30 min zum Bahnhof
- ❖ Stephansplatz: 5 min  
UNO-City: 12 min  
Floridsdorf: 19 min  
Seestadt: 26 min
- ❖ Große Stadtentwicklungsgebiete Wiens optimal angebunden



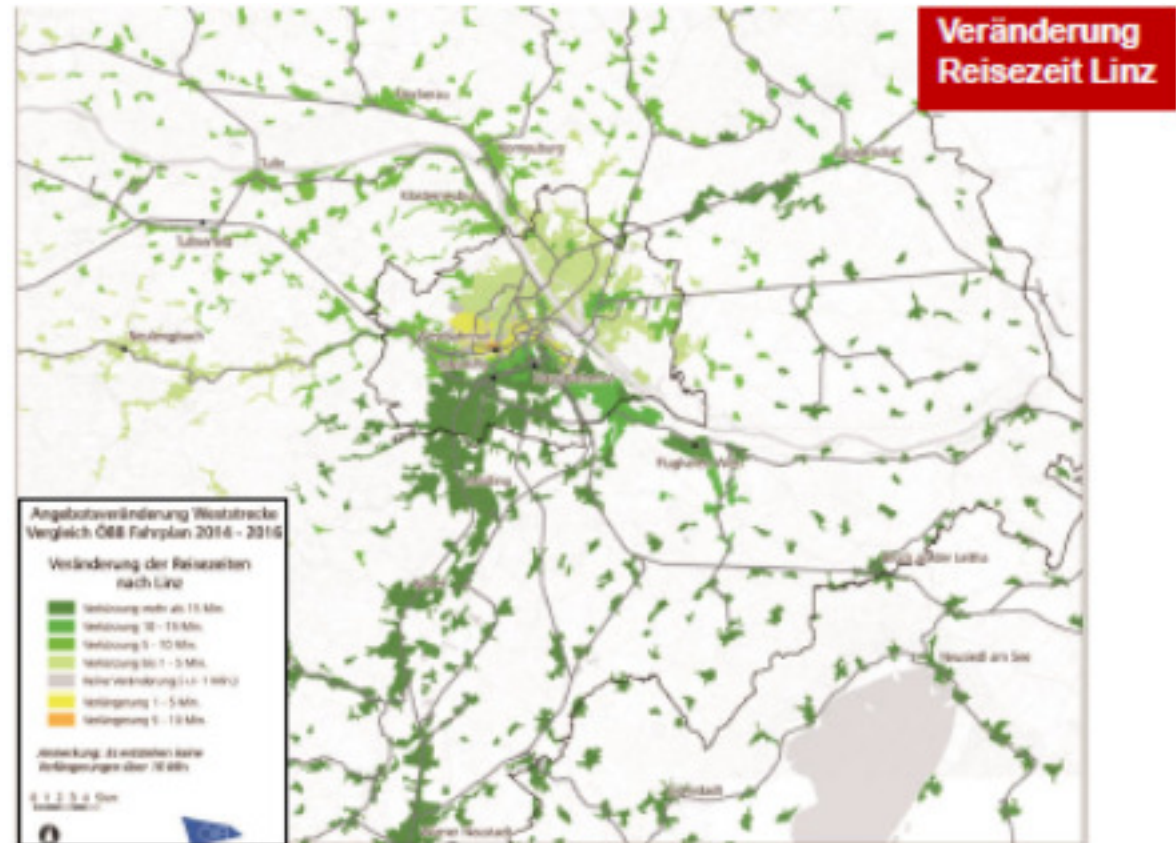
# Erreichbarkeit

- ❖ Erreichbarkeit für überwiegenden Teil Wiens deutlich positiv
- ❖ Ab Dez 2015: Züge aus Westen 6 min schneller in Wien Meidling als am Westbahnhof
- ❖ Nach Linz: Für fast alle Gürtelbezirke gleich schnell oder schneller als bisher



# Erreichbarkeit

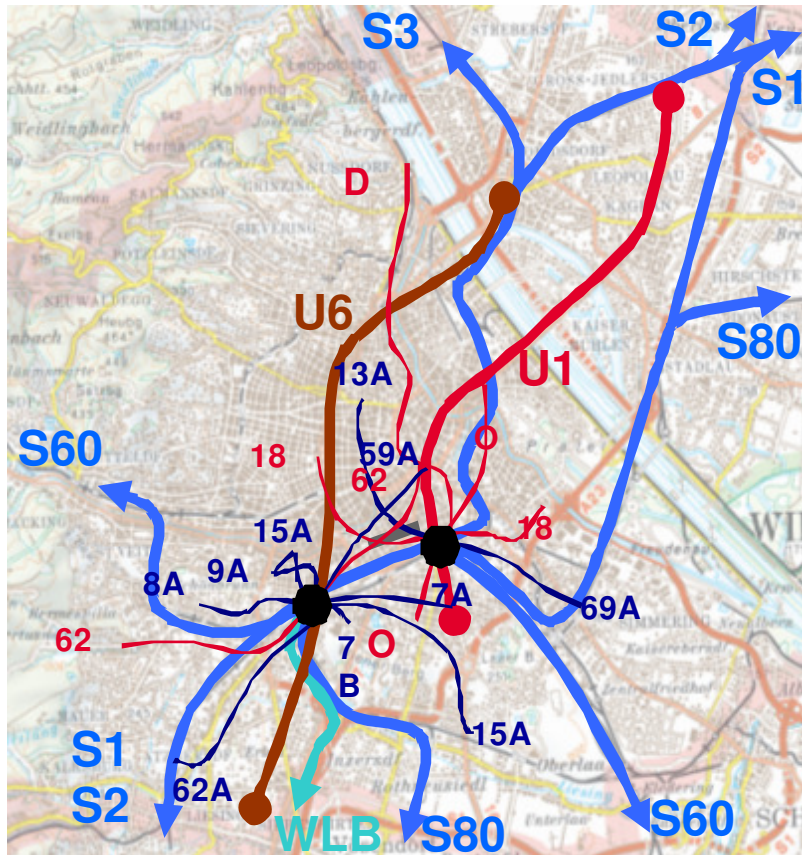
- ❖ Süden Wiens profitiert besonders stark
- ❖ Bessere Erreichbarkeit macht Bahnfahren attraktiver
- ❖ Kürzere Fahrzeiten, neue Verbindungen: Neue Mobilität entsteht





# Öffentliches Verkehrsangebot

ab Wien Meidling und Wien Hauptbahnhof



- **Alle Fernverkehrszüge halten am Hauptbahnhof Wien und in Meidling..**
- **U-Bahn Anbindung**
  - westliche Bezirke: U6 nach Meidling
  - Zentrum: U1 zum Hauptbahnhof
- **S-Bahn Anbindung**
  - Anschluss am Hauptbahnhof zur **S-Bahn-Stammstrecke** (Floridsdorf-Meidling)
  - **Süden Wiens: S-Bahn, Badner Bahn, U6** angebunden
  - **Zusätzliche S-Bahn-Anbindungen** in Richtung Stadlau und Kledering
- **Straßenbahn- und Buslinien**
  - Hauptbahnhof: D, O, 18, 13A, 69A
  - Meidling: 62, 7A, 7B, 8A, 9A, 15A, 59A, 62A
- **Individualverkehr am Hauptbahnhof:** Parkgarage mit 630 Plätzen & Fahrradgarage

# Ausgangssituation

HAUPTBAHNHOF  
WIEN

- ❖ Fahrzeitverluste, kompliziertes Umsteigen
- ❖ Hauptstrecken und Verkehrsträger nicht vernetzt
- ❖ Aufwändige Betriebsabwicklung



# Phase I: Fahrplan 2015

## ■ Nord-Südstrecke

- Alle FV-Züge der **Nord- und Südbahn** ab/bis/via Hbf.
- **RJ Graz - Wien Hbf. –Prag** im 2-Stundentakt (Koop. mit CD)
- Angebotskonzept der **Nord-Südstrecke 2015 vollständig umgesetzt.**

## ■ West-Oststrecke

- **RJ und IC 2015 bis/ab Wien Westbahnhof**
- RJ von/nach Ungarn: Halt am Hauptbahnhof
- **ICE Passau-Wien via Hbf. zum Flughafen, erstmals Flughafen mit ÖBB-FV verknüpft.**
- **Alle Nachtreisezüge** verkehren ab/bis/via Wien Hauptbahnhof
- **Alle Autoreisezüge** verkehren ab/bis/via Wien Hauptbahnhof/ Autoreisezug



# Phase II: Fahrplan 2016

- **Nord-Südstrecke:**
  - Angebotskonzept unverändert.
- **West-Oststrecke:**
  - **RJ, IC und ICE** zum Hauptbahnhof.
  - **RJ und IC** aus Westen verkehren zum **Flughafen Wien**
  - **Umsteigeverbindungen** zwischen West-Ost und Nord-Süd teilweise am **Hauptbahnhof**, teilweise in **Meidling**
- **Westbahnhof :**
  - **schnelles Angebot mit Anschluss in St. Pölten zum RJ**



# Verbindungen in alle Richtungen

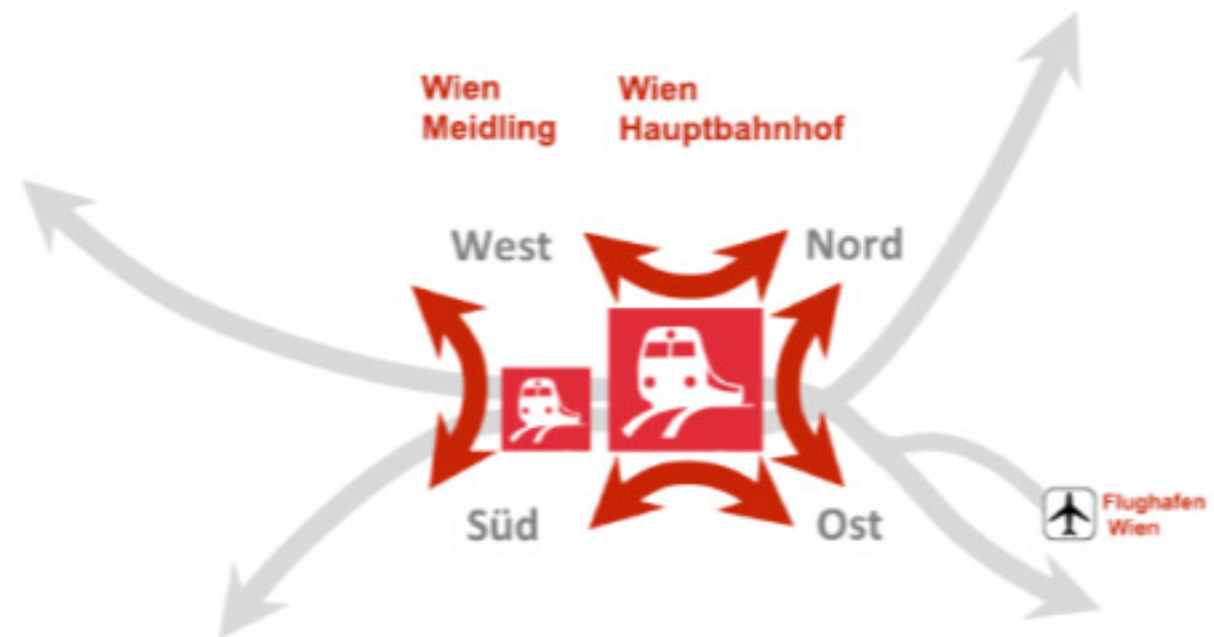
In (fast) alle  
Richtungen:  
Umsteigen in Wien  
Hauptbahnhof

Ausnahme:  
Reisende von Süd  
nach West (und  
umgekehrt):  
Umsteigen in Wien  
Meidling

Bahnsteiggleiches  
Umsteigen, geringer  
Zeitverlust

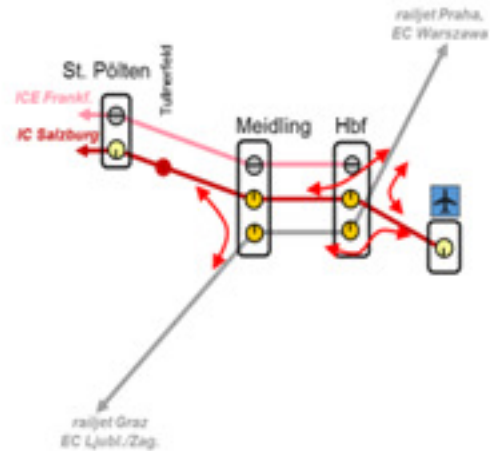
Direkte Züge – und einfaches Umsteigen:

Ab Dezember  
2015

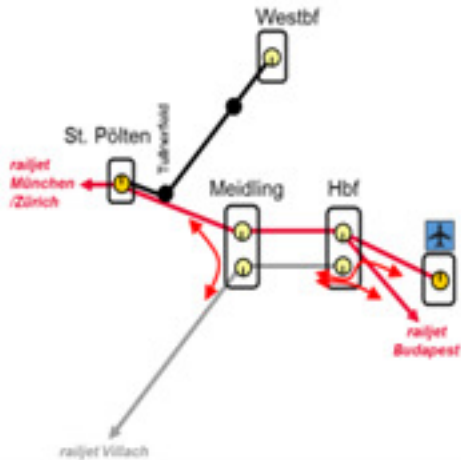


# Verknüpfung der Zugverbindungen

## Volle Stunde: IC Weststrecke trifft Grazer RJ










## Halbe Stunde: RJ West trifft Villacher RJ



- **Umsteigen** zwischen den Fernverkehrslinien war **bisher** nur mittels **U-Bahn Transfer** möglich (zweimaliges Umsteigen und mind. 30 Minuten Zeitverlust)
- Im **Fahrplan 2016** gibt es **massive Verbesserungen** bei den **Umsteigeverbindungen**, wodurch sich auch die Reisezeiten deutlich reduzieren:
  - IC Weststrecke trifft Grazer RJ: Verbesserung Umstieg Weststrecke - Südbahn (z.B. Wr. Neustadt – St. Pölten), Weststrecke-Nordbahn (z.B. Linz – Ostrava) sowie zum Flughafen (z.B. Graz – Flughafen)
  - RJ Weststrecke trifft Villacher RJ: Verbesserung Umstieg Weststrecke-Südbahn (z.B. Klagenfurt – St. Pölten), Südbahn-Ostbahn (z.B. Villach – Budapest) sowie zum Flughafen (z.B. Leoben – Flughafen)







# Fahrzeitverkürzungen

## Fahrzeitvergleich Übergangs- und Zielkonzept national

	Linz – Wien Flughafen	St. Pölten – Wr. Neustadt	Tullnerfeld – Neusiedl am See	St. Pölten – Mödling	Graz – Amstetten	Baden – Salzburg	Mödling – Flughafen
<b>2014</b>	2:10	1:23	2:30	1:01	4:28	3:20	0:53
<b>2015</b>	1:48	1:23	2:30	0:55	4:28	3:20	0:53
<b>2016</b>	1:42	0:53	1:11	0:45	3:33	2:47	0:44
	-0:28 	-0:30 	-1:19 	-0:16 	-0:55 	-0:33 	-0:09 

# Fahrzeitverkürzungen

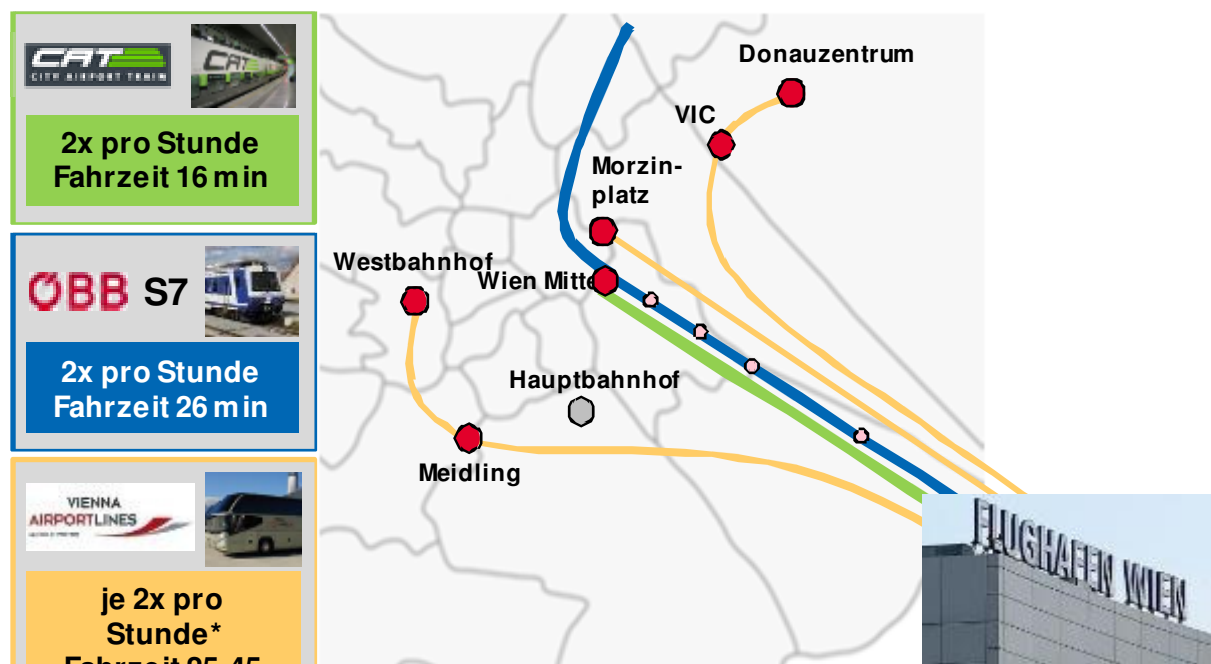
## Fahrzeitvergleich Übergangs- und Zielkonzept international

	Graz – Prag	Linz – Budapest	Salzburg – Bratislava	St. Pölten – Ostrava	Klagenfurt – Budapest	Wr. Neustadt – Brünn
2014	7:56	4:34	3:52	4:20	7:10	2:33
2015	6:56	4:34	3:52	3:45	7:10	2:09
2016	6:56	4:04	3:35	3:20	6:40	2:09
	-1:00 	-0:30 	-0:17 	-1:00 	-0:30 	-0:24 



# Flughafenanbindung

## Anbindung Flughafen Wien durch ÖBB - IST Situation 2014



**CAT**  
CITY AIRPORT TRAIN

2x pro Stunde  
Fahrzeit 16 min

**ÖBB S7**

2x pro Stunde  
Fahrzeit 26 min

**VIENNA AIRPORT LINES**

je 2x pro Stunde\*  
Fahrzeit 25-45 min

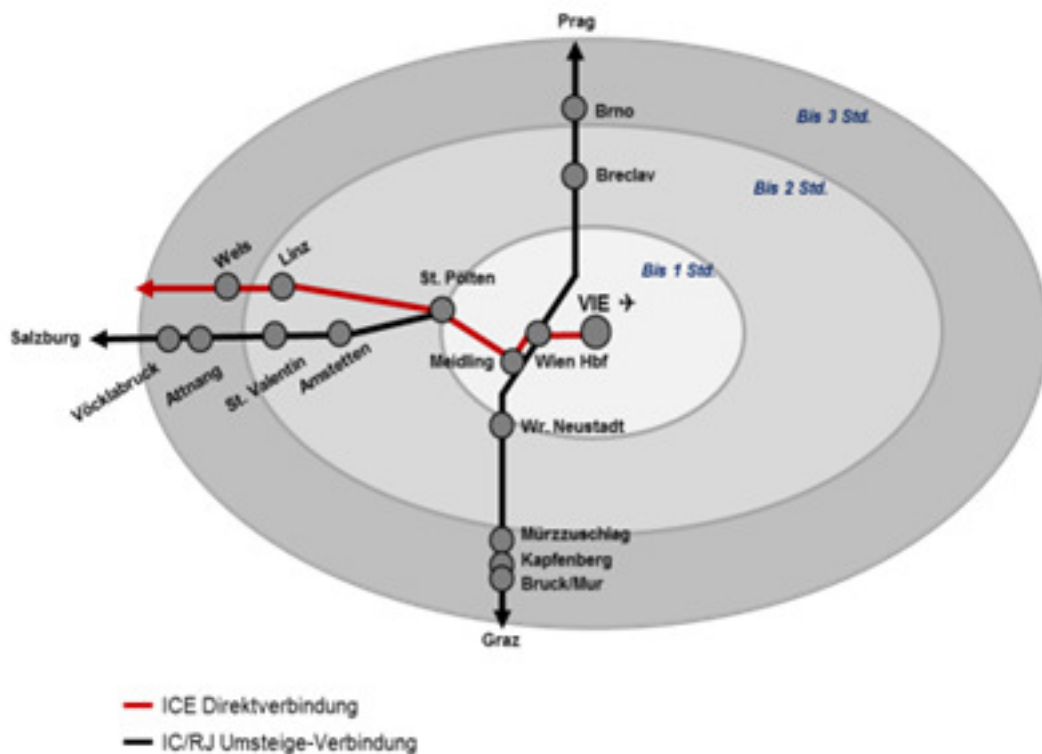
\* VIC/Donauzentrum 1x pro Stunde

### Anbindung Flughafen

- 4x pro Stunde per Bahn
- 5x pro Stunde per Bus
- 9x pro Stunde in Summe

# Flughafenverbindung 2015

## Flughafenanbindung 2015 - Übergangskonzept

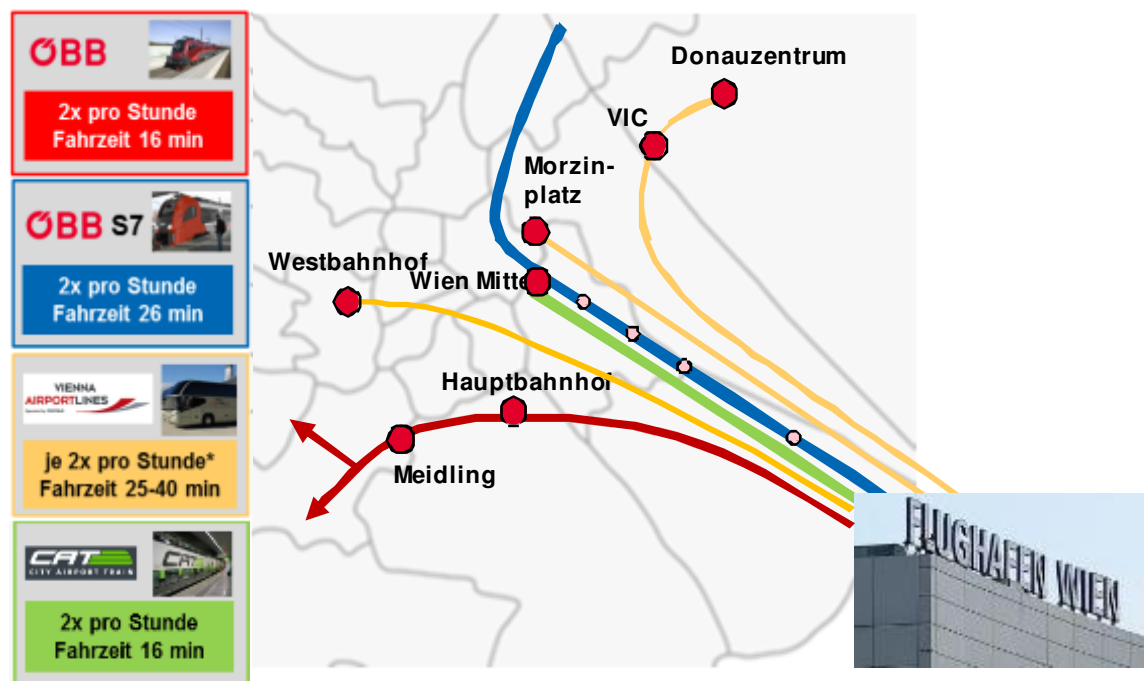


<i>Die Reisezeiten von ... nach VIE</i>	
<b>Westen</b>	
Wien Hbf.	00:17
Meidling	00:26
St. Pölten	00:54
Amstetten*	01:34
St. Valentin*	01:50
Linz	01:51
Wels	02:06
Attnang-P.*	02:34
Vöcklabruck*	02:40
Salzburg*	03:34
<b>Süden*</b>	
Wr. Neustadt	01:04
Mürzzuschlag	02:04
Kapfenberg	02:27
Bruck/Mur	02:32
Graz	03:09
<b>Norden*</b>	
Breclav	01:40
Brno	02:13

\*) Umsteigeverbindung: In Wien Hbf. Umstieg von ICE auf RJ in Richtung Süden/Norden oder IC in Richtung Westen

# Flughafenverbindung 2016

## Zielkonzept 2016

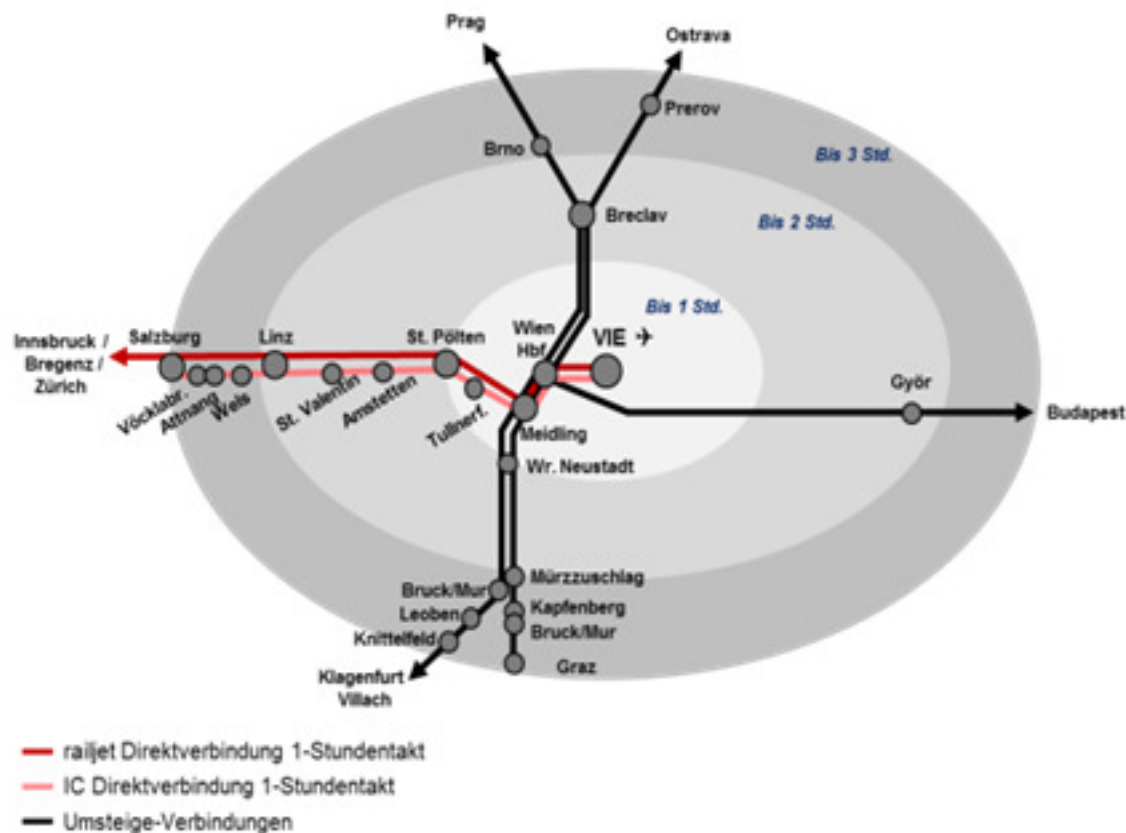


## Anbindung Flughafen

- 2x pro Stunden FV-Anbindung an den Flughafen
- Reisezeit Linz-VIE  
RJ ~1h40min  
IC ~1h55min
- S7 und CAT bedienen den Flughafen in gewohnter Form
- Auch das Angebot der Vienna Airport Lines bleibt erhalten.

# Flughafenverbindung 2016



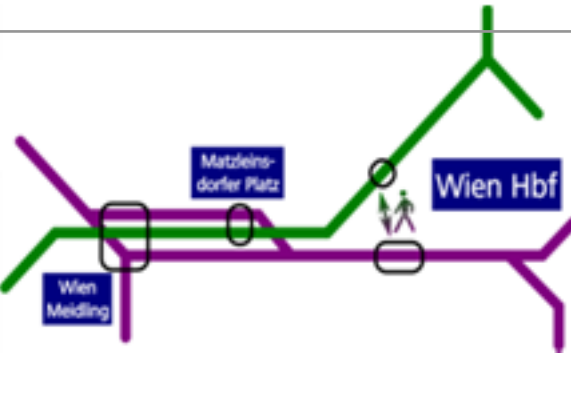
## Flughafenanbindung 2016 - Zielkonzept



Westen		
	railjet	IC
Wien Hbf.	00:15	00:18
Meidling	00:31	00:27
Tullnerfeld		00:43
St. Pölten	00:55	00:57
Amstetten		01:25
St. Valentin		01:41
Linz	01:42	01:57
Wels		02:11
Attnang-P.		02:25
Vöcklabruck		02:31
Salzburg	02:49	03:15
Süden*		
Wr. Neustadt	00:55	
Mürzzuschlag	01:55	
Kapfenberg	02:18	
Bruck/Mur	02:10	
Leoben	02:22	
Knittelfeld	02:42	
Graz	03:00	
Norden/Osten*		
Győr	01:50	
Breclav	01:31	
Brno	02:05	
Prerov	02:33	
Ostrava	03:17	

\*) Umsteigeverbindung in Wien Hbf.

# Nah- und Regionalverkehr

Status Quo 2014	Dez. 2014	Dez. 2015
		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Getrennte Liniensysteme :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stammstrecke &amp; Südbahn</li> <li>▪ Ostbahn, Pottendorfer Linie, Verbindungsbahn</li> </ul> </li> <li>▪ Gute <b>Verknüpfung</b> nur in <b>Meidling</b></li> <li>▪ <b>Wien Matzleinsdorfer Platz</b> ostbahnseitig nicht erreichbar</li> <li>▪ Baustellenbedingt <b>langer Umsteigeweg</b> in Wien Hbf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere <b>Verknüpfung</b> der <b>Nahverkehrslinien:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wien Hbf. verschmilzt mit kurzen Umsteigewegen zu einer <b>Verkehrsstation</b></li> </ul> </li> <li>▪ <b>Hauptbahnhof</b> ermöglicht <b>neue S-Bahnachse</b> nach Norden und Osten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere <b>Verknüpfung</b> der <b>Nahverkehrslinien:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Führung eines Teils der <b>Ostbahnzüge</b> über <b>Wien Matzleinsdorfer Platz</b> möglich</li> <li>▪ Wien Hbf verschmilzt mit kurzen Umsteigewegen zu einer <b>Verkehrsstation</b></li> </ul> </li> </ul>

# Bahnhofshalle, Verknüpfung zu S-Bahn, U-Bahn



# Autoreisezuganlage

HAUPTBAHNHOF  
WIEN



15.04.2015

47

HAUPTBAHNHOF  
WIEN





# Mehr als ein Bahnhof

