

PROTOKOLL - EXKURSION

VERKEHRSRAUMGESTALTUNG IN SÜDTIROL

Ort: Hauptbahnhof Innsbruck
➤ Stellwerk
➤ Bahnhofsgebäude

Datum: 2003.10.20

Vortragbeginn: 09:45

Vortragende: 12:15

Thema: Erklärung der Sicherung des Schienenverkehrs
im Stellwerk, anschließend Besichtigung des
neuen Bahnhofgebäudes

Vortragende/r: Hr. Angerer
Hr. Ferchl

Protokollant: Richard SCHWARZ

Anwesende: Exkursionsteilnehmer

Betreuer: Robert KÖLBL, Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.

Institut: Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Inhaltsverzeichnis

1.	Erster Programmpunkt -	3
	Stellwerk Hauptbahnhof Innsbruck	3
2.	Zweiter Programmpunkt -	4
	Bahnhofsgebäude Hauptbahnhof Innsbruck	4
	2.1 Baubeginn im November 2001	5
	2.2 Das Bahnhofsoffensive-Projekt	6
	2.3 Kultur am Bahnhof Innsbruck.....	7
	2.4 Zeitplan, Kosten.....	8
3.	Abbildungen.....	9
4.	Anhang	10

1. Erster Programmpunkt - Stellwerk Hauptbahnhof Innsbruck

Vor 10 Jahren war für den Bahnhof Innsbruck nur ein Stellwerk vorhanden. Im Jahre 1994 wurde der Betrieb von mechanische auf elektrische Stellwerke umgestellt.

Heute werden im Stellwerk des Bahnhofes Innsbruck 400 Signale, 250 Weichen, 350 Fahrwegabschnitte und 1500 Verschubstraßen kontrolliert. Das System der Stellwerktechnik ist Österreichweit vereinheitlicht und bietet einen sehr hohen Sicherheitsstandart.

ETCS (European Train Control System):

neues europäisches Zugsicherungs- und Zugsteuersystem bestehend aus:

- Punktförmige Datenübertragung (Eurobalise)
- Abschnittsweise Datenübertragung (Euroloop)
- Funkdatenübertragung
- Anzeige und Bedienung im Fahrzeug

Vom Projekt ETCS (European Train Control System) erwartet man, dass eine bestmögliche Nutzung der Infrastruktur erlauben und gleichzeitig zu einer signifikanten Kostensenkung führen soll. Im Laufe der mehrjährigen Projektarbeit sind einheitliche Spezifikationen für zahlreiche Systemkomponenten wie punktförmige Datenübertragung (Eurobalise), abschnittsweise Datenübertragung (Euroloop), Funkdatenübertragung, Anzeige und Bedienung im Fahrzeug usw. erarbeitet worden.

Mit dem ETCS wird nun ein einheitliches System spezifiziert, das die nationalen Systeme mittel- und langfristig ablösen soll. Für die erforderliche Übergangszeit müssen Züge die Informationen der „alten“ Zugsicherungssysteme noch auswerten können.

2. Zweiter Programmpunkt - Bahnhofsgebäude Hauptbahnhof Innsbruck

Im Zuge des Bahnhofneubaus und der Neugestaltung des Südtirolerplatzes in Innsbruck entsteht eine moderne Tiefgarage, die dem parkenden Besucher viele Vorteile bietet.

Die Parkplatzsuche am Innsbrucker Hauptbahnhof wird der Vergangenheit angehören. Unter dem Bahnhofsvorplatz errichtet die von den Unternehmen BOE-Bauobjekt-Entwicklung und Raiffeisen Bau Tirol gegründete "Tiefgarage Hauptbahnhof Innsbruck Errichtungs- und Verwaltungs GmbH" eine Tiefgarage mit 194 hellen, übersichtlichen Stellplätzen sowie fünf so genannten "Kiss + Ride-Plätzen". Letztere stehen dem Besucher für kurzes Zu- und Entladen (eine bequeme stressfreie Begrüßung oder Verabschiedung von Bahnreisenden) 15 Minuten kostenlos zur Verfügung.

Die Tiefgarage bindet direkt und unterirdisch an die Licht durchflutete Bahnhofshalle an. Für die günstige, witterungsunabhängige Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs auf Straßenniveau ist durch drei Stiegenaufgänge gesorgt, die in die überdachten Bahnsteige für Bus und Straßenbahn am oberirdisch neu gestalteten Bahnhofplatz münden. Technisch gesehen, ist die Tiefgarage ein eingeschossiger Bau mit 16 m freier Stützweite (keine Säulen zwischen den Parkplätzen). Die Verkehrsanbindung erfolgt mit einer Einfahrts- und

zwei Ausfahrtsrampen, eine Richtung Norden und eine Richtung Süden.

Das Grundstück der Tiefgarage Hauptbahnhof Innsbruck wurde in einem auf 80 Jahre laufenden Baurechtsvertrag zwischen den ÖBB und der "Tiefgarage Hauptbahnhof Innsbruck Errichtungs- und Verwaltungs GmbH" erworben. Die neue Garage kostet rund 5,1 Millionen Euro.

Der Hauptbahnhof Innsbruck wurde nach dem Zweiten Weltkrieg ohne architektonische und funktionale Ansprüche wiederaufgebaut. Die gegenwärtige Situation von zwei kleinen, weit von einander entfernten Bahnhofshallen entspricht nicht mehr dem zeitgemäßen Standard von Großbahnhöfen. Derzeit hat der Innsbrucker Hauptbahnhof eine Reisendenfrequenz von ca. 24.000 pro Tag.

2.1 Baubeginn im November 2001

Mit den Abbrucharbeiten am Innsbrucker Hauptbahnhof wurde gleich nach dem Spatenstich am 5.11.2001 begonnen. Die Abrissarbeiten des ersten Bauabschnittes (Gebäude-Nordtrakt und große Bahnhofshalle) wurden bereits Ende 2001 abgeschlossen. Seit Anfang 2002 wurde mit dem Rohbau begonnen. Der Innenausbau in diesem Gebäudeabschnitt wird von Mitte 2002 bis Ende 2002 erfolgen. Die andere Hälfte des Bahnhofes wird ab Frühjahr 2003 abgebrochen und in der Folge neu errichtet.

2.2 Das Bahnhofsoffensive-Projekt

Der Hauptbahnhof Innsbruck wird nach Plänen der Architekten Riegler und Riewe aus Graz komplett neu gebaut. Es entsteht ein helles Gebäude ausgestattet mit allen Funktionen eines modernen Bahnhofes. Das multifunktionale Zentrum wird neben Service-Einrichtungen der ÖBB auch Angebote für Shopping, Kommunikation und Freizeitgestaltung bereithalten.

Der Bahnhof erhält eine helle und übersichtliche Halle mit einer Größe von 18 mal 75 Metern und ist 12 Meter hoch (gut zwei Fünftel des gesamten Objektes), deren Ambiente von außen durch eine strukturiert transparente Fassade schon erkennbar sein wird. Die neue tiefer gelegte Bahnhofshalle bietet dem Passanten räumlich klar erkennbar auf der einen Seite ein transparentes ÖBB-Kundenzentrum und auf der anderen Seite eine attraktive Zone mit Handels- und Dienstleistungsbetriebe, die mit ihren Leistungen das Angebot vervollständigen. Der geplante Branchenmix im neuen Bahnhof sieht daher Betriebe mit unterschiedlichsten Angebotsformen vor. Neben Bereichen wie Gastronomie und Lebensmittel werden auch Nonfood-Bereiche wie Zeitschriften-, Buchhandel oder Tabakwaren nicht fehlen.

Die Anbindung dieser Bahnhofshalle im 1. Untergeschoß erfolgt direkt niveaugleich aus der unter dem Südtiroler Platz liegenden Tiefgarage. Die Zugänge vom Vorplatz und zu den Bahnsteigen werden behindertengerecht ausgeführt, weiters werden alle Ebene des neuen Bahnhofes behindertengerecht zugänglich sein. Selbstverständlich werden die bestehenden Fresken von Max Weiler in die neuen Halle wirkungsvoll integriert

Der Vorplatz des Bahnhofes wird in enger Zusammenarbeit mit der

Stadt Innsbruck neu gestaltet, um eine attraktivere Verkehrsanbindung zu erreichen. Durch Verbesserung der Umsteigerelationen und Trennung des Individualverkehrs vom öffentlichen Verkehr wird der Bahnhof noch mehr in die kommunale Struktur eingepasst. Zur optimalen Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr gehört auch ein kundenorientiertes Park & Ride - Angebot. Deshalb ist die Errichtung einer Parkgarage mit über 200 PKW-Stellplätzen durch einen privaten Investor direkt unter dem Bahnhofsvorplatz vorgesehen.

2.3 Kultur am Bahnhof Innsbruck

2.3.1 Abnahme der weltberühmten Max Weiler Wandmalereien

Die spezielle, innovative Methode zur Abnahme und Übertragung der Wandmalereien wurde von einem Spezialistenteam durchgeführt und hatte eine weltweit technische Premiere. Die Bilder wurden in jeweils einem Stück abgenommen und von vorne durch Platten und Stahlrahmen gesichert. Die beidseitig geschützten Originalobjekte verbleiben während der Bauzeit am Bahnhofsgelände und werden in der neuen Bahnhofshalle wirkungsvoll integriert. Die über die Grenzen bekannten Max Weiler Bilder bleiben somit der österreichischen Kunst- und Kulturwelt auch künftig erhalten.

1954 erhielt Max Weiler den Auftrag, zwei Wandbilder in der im Zweiten Weltkrieg zerstörten und wieder aufgebauten Innsbrucker Bahnhofshalle auszuführen.

Ogleich diese Arbeiten von Max Weiler zur damaligen Zeit von massiven öffentlichen Protesten begleitet wurden, verteidigten die

ÖBB-Verantwortlichen die Weiler Werke am Innsbrucker Hauptbahnhof. Heute repräsentieren die Wandmalereien einen wichtigen Aspekt im Lebenswerk des berühmten Künstlers Max Weiler.

2.4 Zeitplan, Kosten

Baubeginn: November 2001

Geplante Fertigstellung: 2004

Investitionsvolumen: 24,7 Mio €

3. Abbildungen

Abbildung 1: Simulationsmodell des Hauptbahnhofes Innsbruck nach der Fertigstellung 2004



Quelle: <http://www.rieglerriewe.co.at>

Abbildung 2: Bahnhofsgebäude nach der Fertigstellung im Jahre 2004



Quelle: <http://www.rieglerriewe.co.at>

4. Anhang

Quellenverzeichnis

Homepage der Architekten Riegler Riewe

<http://www.rieglerriewe.co.at>;

Eigene Mitschrift während des Vortrages

Homepage der Österreichischen Bundesbahnen

<http://www.oebb.at>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Simulationsmodell des Hauptbahnhofes Innsbruck
nach der Fertigstellung 2004 9

Abbildung 2: Bahnhofsgebäude nach der Fertigstellung im Jahre
2004 9