

Bahnhof Flughafen Wien-Schwechat (Oesterreich)

Autor(en): **Ahorner, Richard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke**

Band (Jahr): **2 (1978)**

Heft C-3: **Recent structures**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15086>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



4. Bahnhof Flughafen Wien–Schwechat (Oesterreich)

*Bauherr und Planung: Oesterreichische Bundesbahnen
Generaldirektion*

Ingenieur: Dr. Roland John und Dr. Richard Ahorner, Wien

*Unternehmer: Arbeitsgemeinschaft: Hamberger–Negrelli–
Beyer*

Objektlänge: Tunnelbereich 656 m
Bahnhof 205 m
Gesamte Objektlänge 861 m

Brückenfläche: 16981 m²

Lichte Höhe: Tunnelbereich 6,40 m
Bahnhofsbereich 8,00 m

Lichte Weite: Tunnelbereich 10,0 - 31,0 m
Bahnhofsbereich 24,0 - 41,0 m

Plattenstärke:

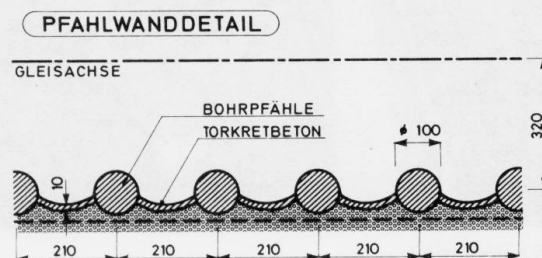
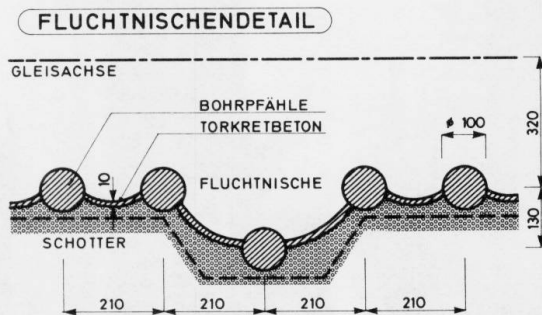
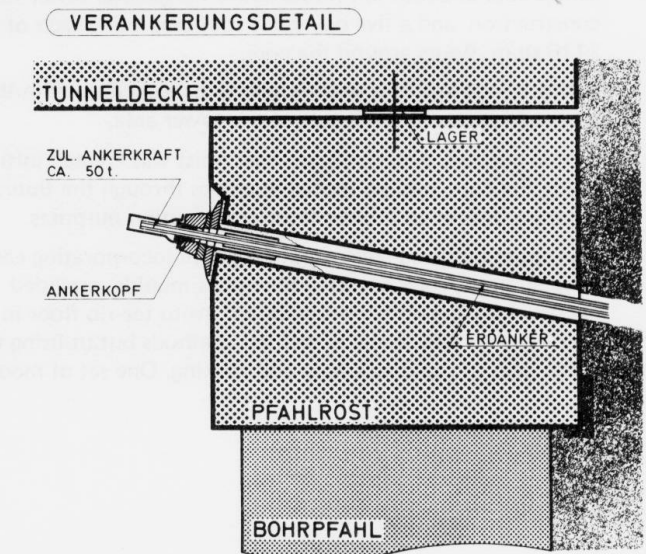
Betongüte: Platte und Unterzüge B 225 und B 300
Pfähle B 300
Säulen B 300 und B 400

Stahlbedarf: Platten 87,8 kp/m²
Pfähle 72,6 kp/m

Bauzeit: 20 Monate

Inbetriebnahme: 1977

Im Zuge des Ausbaues des Flughafens Wien–Schwechat wurde die nahegelegene Bahnlinie Wien–Pressburg in das Flughafengelände verlegt. Die zweigleisige Bahnlinie wird nunmehr unter der neuen Piste und im Verkehrsbereich unterirdisch geführt und vor dem bestehenden Abfertigungsgebäude zu einem dreigleisigen Bahnhof verbreitert.

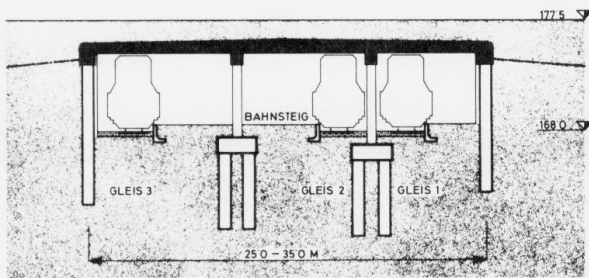
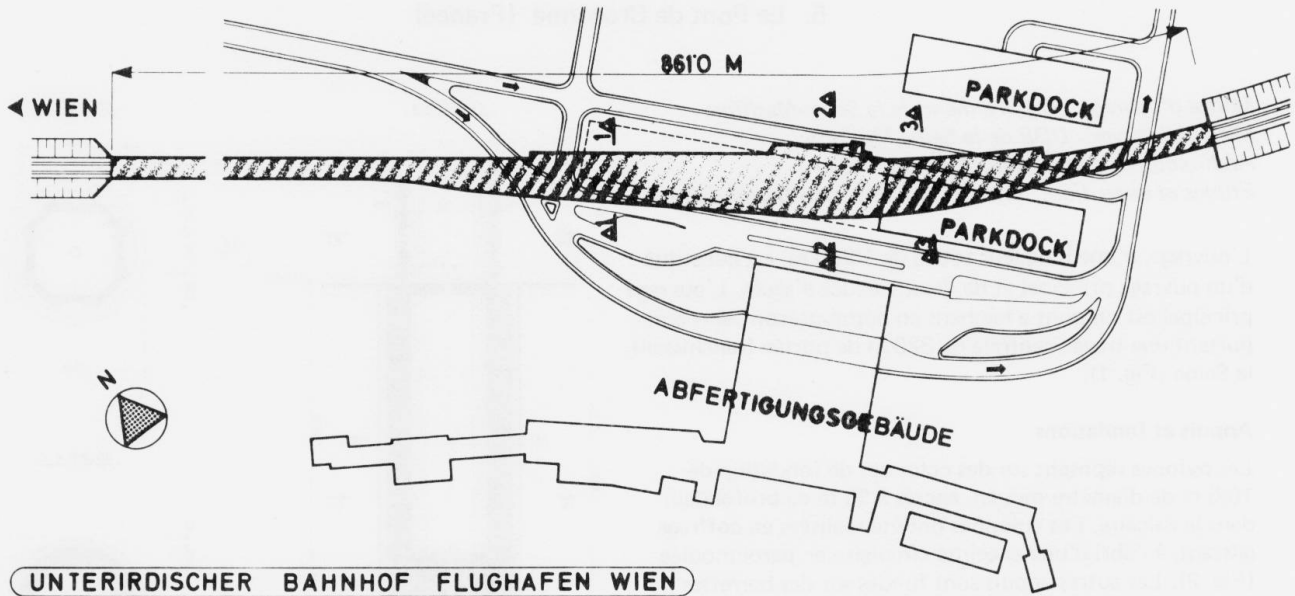


Die Tunneldecke besteht aus einer 0,90 - 1,20 m dicken Stahlbetonplatte, welche die Verkehrsflächen sowie die bis zu 2,20 m hohen Ueberschüttungen und im Bahnhofsereich das mehrgeschossige Parkdeck trägt. Die Aussenwände werden durch eine Bohrpfahlreihe gebildet, deren Zwischenräume mit einer Torkretschale ausgekleidet sind. Im Bahnhofsereich sind parallel zu den Gleisen Längsunterzüge mit Säulen auf Pfahlgruppen angeordnet.

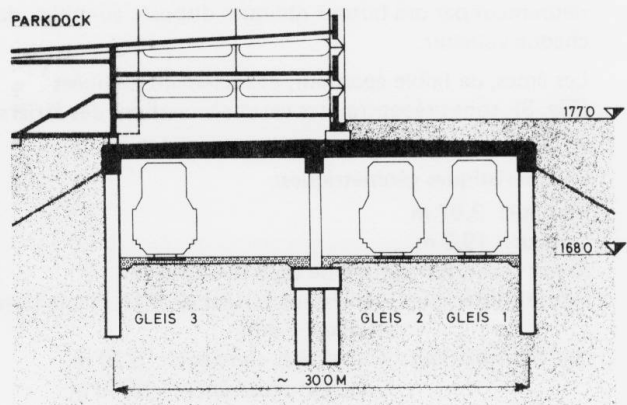
Im zweigleisigen Tunnelbereich erfolgte die Herstellung so, dass zunächst die Bohrpfahlreihe in den tegeligen Sand – Kies niedergebracht, sodann die Deckplatte am Boden betonierte und hierauf der Tunnelraum ausgehoben wurde. Im Bahnhofsereich wurde zunächst ebenfalls die äussere Pfahlreihe hergestellt und mittels Alluvialanker seitlich verankert. Dann erfolgte der Aushub der Baugrube, die Herstellung der mittleren Pfahlgruppe, der Säulen und des Ueberbaues.

Während der Bauarbeiten wurde der Verkehr zur Gänze aufrechterhalten. Die verschiedenen Einbauten und Innenanlagen im Bahnhofsereich wurden nach der Schliessung der Deckplatte des Objektes hergestellt. Für den Verkehr zwischen Bahnhof und Abfertigungsgebäude sorgen Rolltreppen und ein Fussgeherübergang an der Tunneldecke für den maschinellen Personen- und Gütertransport zu den Bahnsteigen eine Televatoranlage unterhalb der Gleise.

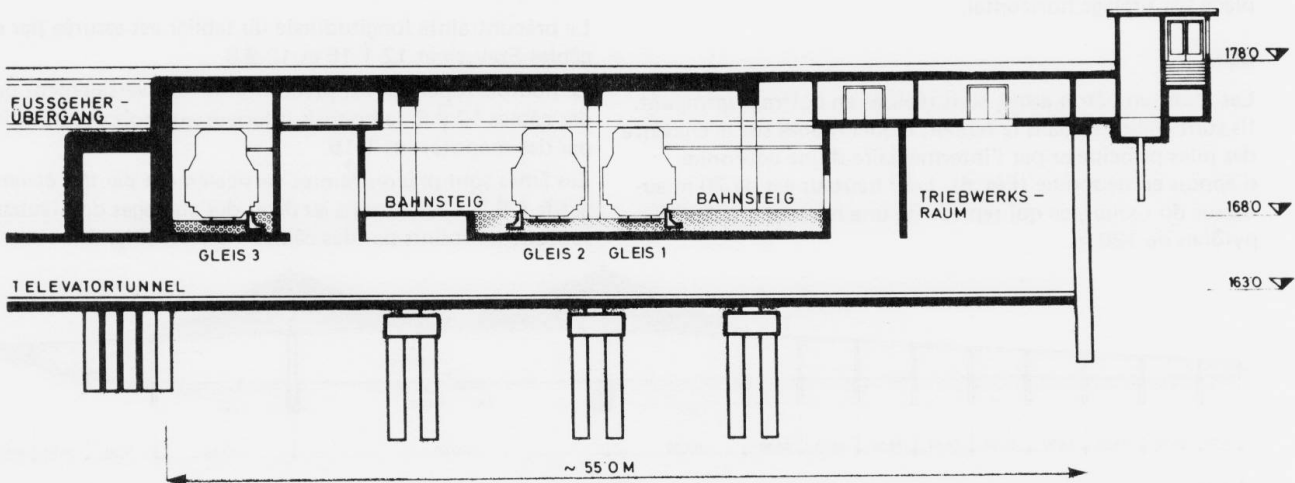
(Richard Ahorner)



SCHNITT 1 - 1



SCHNITT 3 - 3



SCHNITT 2 - 2