



Fotos Seiten 96 + 97: Toni Rappersberger

**Zahlen – Daten – Fakten**

**Projekt Wien Mitte**

**Flächen**

Bauplatz ca. 16.800 m<sup>2</sup>  
 BGF ca. 130.000 m<sup>2</sup>  
 Mall ca. 30.000 m<sup>2</sup>

**Leistung FCP**

Projektsteuerung und  
 Örtliche Bauaufsicht

**Chronologie**

Baubeginn 2007  
 gepl. Fertigstellung 2012

# Ideen werden Wirklichkeit

## FCP erfüllen ihren Leitspruch täglich mit Leben

FCP Fritsch, Chiari & Partner steht für Ingenieurleistungen auf höchstem Niveau und das seit über 50 Jahren. Neben der Planungstätigkeit im statisch-konstruktiven Bereich und im Brückenbau hat das Büro umfangreiche Aufträge in den Bereichen des Eisenbahn- und U-Bahnbaues und des Ausbaus des Autobahnnetzes realisiert. Weiters zählen Neubauten im Hochbau, Revitalisierungen und Umbauten in historisch sensiblen Bereichen sowie sonstige Ingenieurleistungen zum Repertoire der Büroaktivitäten. Den Gesundheitssektor nimmt FCP als Zukunftsmarkt wahr und steht bei der Verwirklichung von Großprojekten für die Gesundheits- und Altenversorgung mit umfassendem Fachwissen zur Seite.

### Projekt Wien Mitte

Der Verkehrsknotenpunkt im Herzen von Wien wird durch das neue Bauprojekt zu einem multifunktionalen Gebäudekomplex, in dem Büro-, Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitbereiche sowie Garagenflächen ihren Platz finden. Die Überbauung des Bahnhofs beginnt über der Gleisebene mit einer lichtdurchfluteten, dreigeschösigem Shoppingmall mit einer Fläche von ca. 30.000m<sup>2</sup> inklusive Foodcourt, die von der Landstraßer Hauptstraße bis zur Marxergasse reicht. Die darüberliegende Blockrand-

bebauung umfasst ein U-förmiges Gebäude mit fünf Bürogeschossen mit einer Gesamthöhe von rund 35 m. Neben einer weiteren Gebäudegruppe im Inneren wird ein 70 m hoher Turm mit 17 Stockwerken Blickfang des Projekts sein. Die Bruttogeschossfläche von Wien Mitte wird insgesamt ca. 130.000 m<sup>2</sup> auf einem Bauplatz mit der Größe von 16.800m<sup>2</sup> betragen.

Besondere Herausforderung beim Bau des Projekts war und ist es, den Zugverkehr – fünf Schnellbahnlinien, zwei U-Bahnlinien und CAT – ohne langfristige Einschränkungen (temporäre Sperrung einzelner Gleise) aufrecht zu erhalten. Weiters ist Wien Mitte ringsumher auch noch allseits von Straßenzügen bzw. der alten Markthalle umgeben, und so stehen während der gesamten Projektentwicklung nur begrenzte Lagerflächen zur Verfügung, was umfangreiche Logistikmaßnahmen und entsprechend intensive Arbeitsvorbereitung erfordert.

Auch statisch-konstruktiv gesehen hat Wien Mitte einiges zu bieten, da die Lastabtragung aufgrund der beengten Situation nur entlang von vorgegebenen und durch die Gleisanlagen begrenzten Lastlinien erfolgen kann. Um den Anforderungen eines zeitgemäßen Bürogebäudes gerecht zu werden, musste die Decke über Ebene 1 als „Abfangplatte“ bzw. als lastverteilende Platte mit bis zu 1,80 m Dicke ausgebildet werden. Für die Schalung



**Zahlen – Daten – Fakten**

**Donaubrücke Traismauer**

**Auftraggeber**  
 ASFINAG

**Entwurf**  
 FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH Wien

**Abmessungen**  
 Brückenlänge 356 m

**Baubeginn**  
 November 2007

**Fertigstellung**  
 Oktober 2010

dieser Decke waren aufgrund der Dicke und der großen Abstände zwischen den lastabtragenden Bauteilen spezielle Rüstkonstruktionen notwendig, die aufgrund der erforderlichen massiven Konstruktion modular konzipiert und mehrmals verwendet wurden. Weiters waren aufgrund der Dicke und der dadurch immensen Wärmeentwicklung beim Abbinden des Betones spezielle Betonrezepturen mit langsamem Abbindeverhalten (Charakteristische Festigkeit erst nach 90 anstatt nach 28 Tagen) gefragt, um die Rissbildung zu reduzieren. Die Decke über Ebene 0 wurde aufgrund der teilweise nur gering belastbaren Gleisgeschoßdecke in Teilbereichen von der Decke über Ebene 1 abgehängt. Im Turm werden aufgrund der besonderen Form einige Räume von schrägen Rundstützen durchzogen, die besondere Genauigkeit in der Planung und Herstellung erforderten. Der Baustart für das von einem langen Hin und Her in der Planung gezeichneten

Wien Mitte erfolgte im Jahre 2007, gefolgt von einigen Schwierigkeiten bei der Fundierung, welche das Bauvorhaben um ca. ein dreiviertel Jahr verzögert haben. Mittlerweile – tausende Kubikmeter Beton und viele Tonnen Stahl später – wurde der Rohbau nahezu fertiggestellt und am 17.11.2011 mit einem großen Fest offiziell die Dachgleiche gefeiert. Derzeit sind die Fassaden- und Ausbauarbeiten in vollem Gange, um die rechtzeitige Fertigstellung des Komplexes im Jahr 2012 zu ermöglichen.

### Donaubrücke Traismauer

Die Brücke ist Kernstück einer vierspurigen Straßenverbindung zwischen der Kremser Schnellstraße (S33) und der Stockerauer Schnellstraße (S5). Die Trasse quert die Donau oberhalb des Kraftwerks Altwörth bei Stromkilometer 1991,35. Die Brücke ist als 356 m lange, dreifeldrige

Spannbetonbrücke mit zwei Strompfeilern ausgeführt, wobei das Mittelfeld 156,20 m und die beiden Randfelder je 99,90 m Länge aufweisen.

Wesentlicher Bestandteil der Tätigkeit war die Entwicklung einer Tiefgründung der Strompfeiler inklusive einer Auftriebssicherung in der Sohle. Das Tragwerk ist als Kastenquerschnitt mit interner und externer Längsvorspannung konzipiert, wobei eine Optimierung auf das vorgesehene Bauverfahren (Freivorbau) erfolgte.

Seitens FCP waren bei diesem Projekt folgende Tätigkeiten zu erbringen: Ausarbeitung eines generellen Projekts und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die Strombrücke, Prüfeningenieur Detailprojekt. Die Planungen für die Errichtung einer neuen Donaubrücke bei Traismauer begannen schon in den 90er Jahren. Für FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH war der erste detaillierte Projektkontakt Anfang 2003. Zu diesem Zeitpunkt war angedacht, dieses Projekt funktional auszuschreiben. Dazu wurden unter anderem Grundsatzdokumente, Regeldetails und Machbarkeitsstudien erstellt.

Rund 2 Jahre später, Anfang 2005, wurde seitens des Bauherrn entschieden, dieses Projekt konventionell mittels einem generellem Entwurf auszuschreiben. Wesentlicher Grund bestand in einer größeren Kostensicherheit. Diese Entscheidung wurde letztendlich auch bestätigt. Am 19. November 2007 war offizieller Baubeginn. Nach nur rund 3-jähriger Bauzeit wurde am 30. Oktober 2010 die offizielle Verkehrsfreigabe mit einem großen Volksfest gefeiert.

