

Potochnik sucht Street

Architekturkritik in den OÖN 2012 - 2014

von Lorenz Potochnik

**Wie baut eigentlich
die voestalpine?**

16. 8. 2014 | S. 9

**Ich bin ein „Linz
Land Lounger“**

26. 7. 2014 | S.15

**Ein Haus für 35
Welser Affen**

5. 7. 2014 | S. 19

**Reicht Grün in
der Mitte?**

7. 6. 2014 | S. 22

**Zu kompliziert,
aufwändig, teuer
und langsam?**

26. 4. 2014 | S. 26

**Ziehen Sie aufs
Land, dann haben
Sie es weiter in die
Stadt!**

8. 3. 2014 | S. 30

**Linzer Tabakfabrik
ist großes Theater**

8. 2. 2014 | S. 34

**Lunzerstraße:
Lieb mich (doch)**

4. 1. 2014 | S. 40

**Totgesagte leben
länger**

21. 12. 2013 | S. 46

**Black Box
Cube, Scha**

23. 11. 2013

**Super legal
am Frosc**

21. 9. 2013

**Von hier w
Land ferng**

7. 9. 2013 |

**Kleine, gro
Box für di**

3. 8. 2013 |

**Hermine
Punkt fü**

13. 7. 2013

**Hier lebt
wie im U**

29. 6. 2013

**Von der F
zur Linzer**

8. 6. 2013 |

7. 9. 2013

Von hier wird das Land fern- gesteuert

Die neue Betriebsführungszentrale der ÖBB in Linz wurde vor kurzem fertiggestellt. Das neue Gebäude kostete sechs Millionen Euro.

Knapp 225 Millionen Fahrgäste befördern die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) jährlich auf 5700 Streckenkilometern quer durchs Land. Für den Linzer Hauptbahnhof bedeutet das 800 Zugbewegungen und 40.000 Menschen täglich. Viel Technik steckt dahinter, um diese Mengen pünktlich und vor allem sicher zu bewegen. Das Herz dafür, die Betriebsführungszentrale in Linz, wurde gerade fertiggestellt.

Direkt gegenüber dem Hauptbahnhof, eingezwängt zwischen Betriebsbauten aus dem gesamten vorigen Jahrhundert, Ersatzteil-

lager, Werkstätten und Geleisen befindet sich das neue Gebäude. 31 Fahrdienstleiter steuern über rund 310 Bildschirme tausende von Weichen und Signalen in ganz Oberösterreich und etwas darüber hinaus. Was in den 1970er-Jahren 1800 örtliche Steuerungen waren, wird in Zukunft an fünf solcher Standorte in Österreich effizient und weitgehend automatisiert bewerkstelligt. Die Sicht auf die Züge ist dabei nicht nötig. Technisch könnte das Bauwerk überall stehen. Doch der Standort inmitten des Bahnhofs ist trotzdem ideal. Die 200 Mitarbeiter (übrigens

7. 9. 2013

ein schönes Beispiel,
dann auch andere
Verfahren, als die im Baumz
in einem anderen Mittel
gebauten offenen Lobbys, um
zu qualitätsvoller Architektur
führen.

drei Prozent Frauen) haben neben dem nicht unwichtigen „Bahnfeeling“ alle wesentlichen personellen Schaltstellen im unmittelbaren Umfeld. Auch die Anbindung mit den „eigenen“ Zügen ist gut für die Mitarbeiter. Die Positionierung im Betriebsareal der technischen Services ist nicht zuletzt eine gute Gelegenheit, mit Architektur Außenwirkung zu erzielen.

Die Preisfrage

Die Entscheidung für Architekt Dieter Koll (Wien) fiel mittels Verhandlungsverfahren. Sechs geladene Büros haben dabei keinen Entwurf, sondern ihren Preis für bestimmte Leistungen anzubieten. Ein grober Entwurf und das Raumprogramm wurden von den ÖBB vorgegeben.

Das Bauwerk selbst ist ein Beton-Skelettbau und durch die hohen technischen Anforderungen und Sachzwänge weitgehend vorbestimmt. Die unterschiedlichen

Funktionen sind einfach übereinander gestapelt.

Keller gibt es keinen. Im Erd- und ersten Geschoss befinden sich die Server-Räume und Anlagen zur Stromversorgung. Die geschlossene Fassade macht diese Nutzung gut von außen ablesbar. Darüber befinden sich Sozial- und Schlafräume für den Schichtbetrieb. Dann kommt das wichtigste Geschoss: der Kontroll- und Steuererraum, die „Produktion“, wo die Fahrdienstleiter in ihren Cockpits sitzen. Darüber befinden sich noch zwei Geschosse für Verwaltung. Innen ist alles hell und funktional. Saubere und gute Details prägen.

Sandwich-Elemente

Das Besondere an der neuen Betriebszentrale ist jedoch eindeutig die Fassade. Sorgfältig geplante, riesige Fertigteile-Sandwich-Elemente aus Beton (insgesamt 37 Zentimeter stark mit 14 Zentimetern Kerndämmung) wurden mit

Ein getarnter Hightech-Arbeitsplatz, geplant von den Koll Architekten aus Wien.
Foto/Bernhard Bachmann



7. 9. 2013



Eine schlichte, aber innovative Fassade aus Fertigteilen. Foto/Bernhard Bachmann

modernen Kastenfenstern kombiniert. Das ergibt eine schlichte, aber innovative Hülle.

Die außenliegende Betonseite ist nur neun Zentimeter stark, rot durchgefärbt und anhand einer Matrize (Gussform) stark strukturiert. Inspiration nahmen die Architekten an den bestehenden Bauten im Gelände, vor allem den benachbarten Stahl-Ziegel-Hallen aus den 1930er-Jahren.

Wie ein Baukastensystem

Das Ganze ist wie ein Baukastensystem adaptierbar. Die Nutzer konnten genau sagen, wo sie Fenster brauchen und wo nicht. Nicht unwesentlich bei den zahlreichen Arbeitsplätzen an Bildschirmen. Die Kosten blieben dank der

höchst rationalen Bauweise (Habau aus Perg) unter denen einer herkömmlichen Außenhaut. Diese Fassade ist nicht nur sinnlich, sondern qualitativ weitaus höher als der übliche Vollwärmeschutz oder eine Plattenfassade. Vor allem ist sie für die zehntausenden Linzer Fahrgäste gleich gegenüber täglich ein unaufgeregter, schöner Anblick. Die Kosten des Gebäudes betragen sechs Millionen Euro für den reinen Hochbau. Die beinhaltete Technik ist ein Vielfaches dessen wert. Die Nutzfläche der neuen Betriebsführungszentrale beträgt 3500 Quadratmeter. ☒