

Nach dem Versetzen der Bahnsteigkanten wird das Gleis in neuer Lage verlegt, der Inselbahnsteig gepflastert, überdacht und komplett ausgestattet.

Jetzt fehlt nur noch das letzte Teilstück der neuen Unterführung – die Anbindung an die Herrenriedstraße. Dafür wird das Gleis 5 und die Lärmschutzwand im Baubereich abgetragen und die Baugrube für die Unterführung ausgehoben. Nach dem Rammen der Mikropfähle wird die Unterführung selbst mitsamt dem Ausgang zur Herrenriedstraße errichtet und die restlichen Lifte eingebaut. Die Lärmschutzwand wird wieder geschlossen und die Gleise in neuer Lage verlegt.

Zum Abschluss wird die Herrenriedstraße wieder instandgesetzt und der Zugangsbereich mit den neuen Fahrradabstellplätzen wird wetterfest überdacht.

#### ZAHLEN, DATEN & FAKTEN

- Baubeginn: Juli 2012
- Bauende: März 2014
- 3 adaptierte Bahnsteige
- 3 Aufzüge (Hausbahnsteig, Inselbahnsteig & Herrenriedstraße)
- 235 Fahrradabstellplätze
- 2 Wartekojen
- 55 cm hohe Bahnsteigkanten
- 660 lfm Bahnsteigkanten
- 500 m<sup>2</sup> Glas
- 12.000 m<sup>3</sup> Aushub
- 2.500 m<sup>3</sup> Beton

*Neue überdachte Bahnsteige mit erhöhten Bahnsteigkanten für ein komfortables Ein- und Aussteigen in die Züge*



#### Kontakt:

**ÖBB-Infrastruktur AG**  
**Projektleitung Vorarlberg**  
 6700 Bludenz, Mokrystraße 1  
 Tel.: +43 5552 6111 401  
 www.oebb.at/infrastruktur

**ÖBB-Infrastruktur AG**  
**Stab Unternehmensstrategie, PR & Kundenservice**  
**Team Projektinformationsmanagement**  
 1020 Wien, Praterstraße 3  
 Tel.: +43 1 93000 45857  
 E-Mail: [infra.kundenservice@oebb.at](mailto:infra.kundenservice@oebb.at)  
 www.oebb.at/infrastruktur

**Ombudsfrau**  
 Martina Rüscher  
 6866 Andelsbuch, Hof 135  
 Tel.: +43 664 19 99 508  
 oebb@via3.at

**Infobox Hohenems**  
 6845 Hohenems, Kaiser-Franz-Josef-Straße 4  
 (Platz hinter dem Rathaus Hohenems)

Impressum:  
 Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG  
 Text: ÖBB-Infrastruktur AG  
 Fotos: OSTERTAG ARCHITECTS  
 Gestaltung: ÖBB-Infrastruktur AG  
 Druck: Eins Zwei Drei Druck, Reinhart Todeschini, 6130 Schwaz  
 Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten! Stand: Mai 2012

## Bau-Information Bahnhof Hohenems



MAI 2012

Editorial

Hohenems am Zug

Moderne Haltestellen und  
Bahnhöfe für Vorarlberg

Der Bauablauf in  
Hohenems

## Editorial

### Liebe HohenemserInnen, liebe BahnkundenInnen!

Eine moderne Schieneninfrastruktur ist in mehrfacher Hinsicht perfekter „Ausgangspunkt“ für Reisen in die Zukunft: Sie bietet umweltfreundliche Mobilität, höchsten Komfort und vielversprechende Zentren für Mensch und Wirtschaft.

So sehr das Thema moderne Bahninfrastruktur positiv behaftet ist, wissen wir auch, dass das Bauvorhaben für Anrainer und Bahnkunden in nächster Zeit leider auch mit Lärm- und Staubbelastungen sowie Umleitungen verbunden sein wird.

Der Bau eines Bahnhofes mit neuen Unterführungen, Bahnsteigen und Gleisanlagen ist logistisch immer eine große Heraus-

forderung, da wir als Projektleitung trotz der Arbeiten den laufenden Bahnbetrieb aufrechterhalten müssen. Mit höchster Sorgfalt haben wir uns vorab mit einer umfassenden Bauablaufplanung beschäftigt, die Behinderungen und Beeinträchtigungen sowohl für Bahnkunden als auch für die Hohenemser Bevölkerung minimieren soll. Wir werden darauf achten, dass die kritischen Arbeiten so zügig wie möglich durchgeführt werden und danken schon jetzt für das entgegengebrachte Verständnis!

Ihr Projektteam:  
Mag. Karl Hartleitner, Ing. Günter Stimpfl, Ing. Martin Spiss

## Hohenems am Zug

### Ein moderner Bahnhof für die Stadt

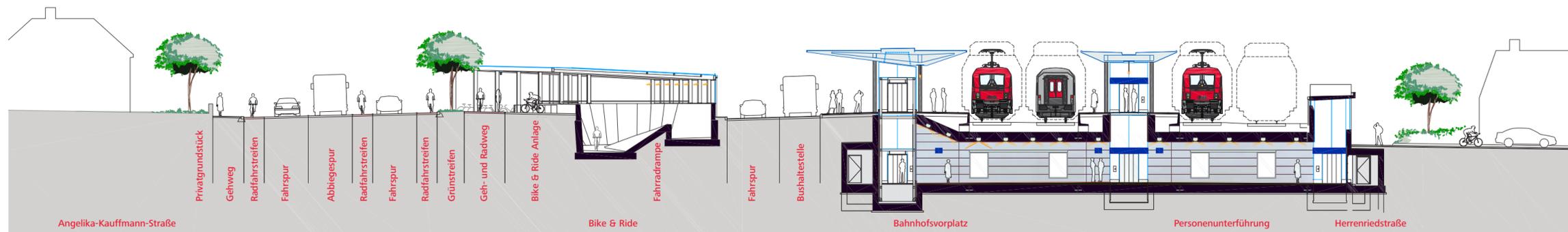
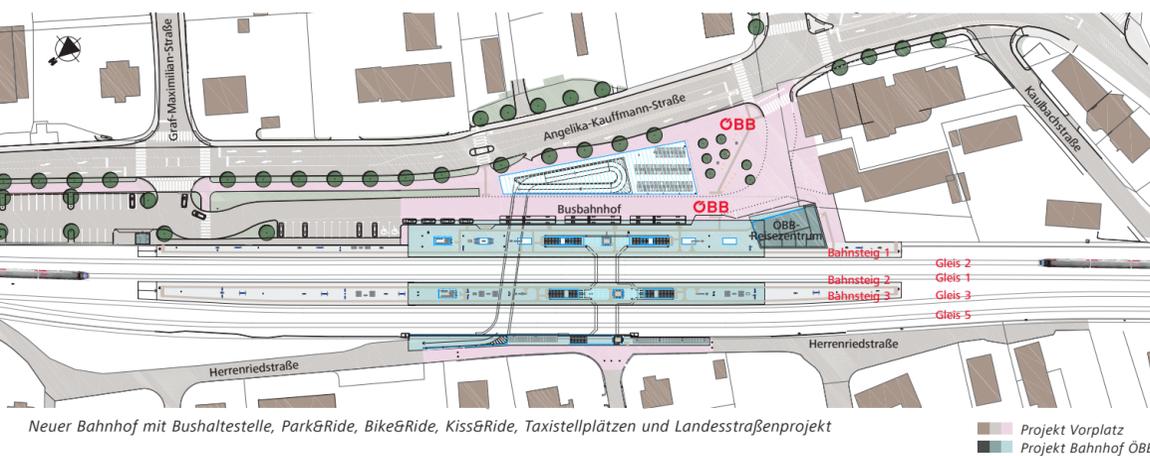
Um den heutigen Anforderungen zu entsprechen, wird die alte Bahnanlage im Zuge des Rheintalkonzepts modernisiert und ein kundenfreundlicher, architektonisch hochwertiger Bahnhof errichtet. Das Projekt wird aus Mitteln des Landes Vorarlberg, der Stadt Hohenems und der ÖBB-Infrastruktur AG finanziert.

### Service-Knotenpunkt für Mobilität

Von der neuen Verkehrsstation profitieren alle: Schiene, Bus und Rad werden optimal verknüpft. Barrierefreie Zugänge bieten Komfort und Sicherheit. Neue getrennte Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer verbinden auf kurzem Weg zentrale Stadtteile von Hohenems.

### Was kommt genau?

- Neubau des Bahnhofsgebäudes.
- Umbau der Gleisanlagen.
- Umbau der bestehenden Unterführung in eine Fahrradunterführung.
- Neubau einer Fußgängerunterführung.
- Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen.
- Neue überdachte Bahnsteige mit erhöhten Bahnsteigkanten.
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes – Verknüpfung von Bus, Schiene, Fahrrad und Auto.



Schnitt Unterführung

## Moderne Haltestellen & Bahnhöfe für Vorarlberg

Seit 2004 modernisieren die ÖBB ihre Bahnhöfe und Haltestellen in Vorarlberg. Investiert wird vor allem in mehr Komfort für die Kunden, in Sicherheit und Sauberkeit, in barrierefreie Wege für alle Reisenden, Park & Ride-Anlagen und in ein breites Nahversorgungsangebot.

### Das Rheintalkonzept

Ziel des Rheintalkonzeptes ist es, im Bereich zwischen Bregenz und Bludenz helle und kundenfreundliche Verkehrsstationen zu schaffen und damit den Zugang zur Bahn so attraktiv wie möglich zu gestalten.

Die neuen Bahnhöfe und Haltestellen Feldkirch, Dornbirn, Dornbirn – Schorn und Riedenburger Vorarlbergs. Tausende Kunden spüren schon heute die Vorteile der fünf fertiggestellten Verkehrsstationen Riedenburger Vorarlbergs, Dornbirn, Dornbirn-Schorn, Hatlerdorf und Feldkirch.

### Aktuell

... laufen die Bauvorbereitungen zum neuen Bahnhof Hohenems und der Bau der künftigen Haltestelle Lauterach. Die Bahnhöfe Götzis und Rankweil befinden sich in Planung.

Zur Einbindung der Grenzstrecke St. Margrethen – Lauterach wurde der 1. Teilabschnitt mit dem Neubau der Rheinbrücke begonnen. Die Finanzierung dieses Streckenabschnittes erfolgt unter Beteiligung der Schweiz und des Landes Vorarlberg.

Zur Strecke Feldkirch - Buchs finden zurzeit intensive Abstimmungsgespräche mit dem BMVIT, dem Land Vorarlberg, dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz statt.



Schiennetz in Vorarlberg

## Der Bauablauf in Hohenems

Mit Juli 2012 starten die Arbeiten zum neuen Bahnhof in Hohenems. Vor Beginn der eigentlichen Umbauarbeiten wird das alte Bahnhofsgebäude mit Betonsäulen unterfangen. Dabei wird der Boden mittels Düsenstrahlverfahren (DSV) aufgelockert und mit einer zementhaltigen Bindemittelsuspension vermischt. Der Vorteil der DSV gegenüber herkömmlicher Betonsäulenherstellung ist, dass der DSV-Körper bis knapp am Gebäude hergestellt und später wieder einfach entfernt werden kann. Nach dem Abtrag der Gleise 1 und 2 werden die Säulen auch als Sicherung für das benachbarte Gleis 3 hergestellt.

Gleich darauf wird der Aushub der Baugrube in Angriff genommen. Die neue Bahnsteigunterführung wird auf sogenannte Mikropfähle fundiert. Anschließend werden auf den hergestellten Pfählen die Betonplatte der Unterführung errichtet, später die Wände und Decken hergestellt und die Stiegen betoniert.

In der darauffolgenden Bauphase ist im Bereich von Gleis 1 ein Betonkeil einzubauen, der das Gleis stützt und es ermöglicht den Hausbahnsteig fertigzustellen. Nachdem das Gleis 2 wieder verlegt wurde, wird der Hausbahnsteig mit Wartekojoen, Sitzbänken und dem Informationssystem ausgestattet und im Stiegenbereich Handläufe und Geländer montiert. Das moderne Bahnsteigdach schützt vor Niederschlägen und der Lift sorgt für einen barrierefreien Zugang.

Jetzt wird der Zugang zum neuen Inselbahnsteig errichtet. Das Gleis 3 und der alte Bahnsteig im Baubereich werden abgetragen. Wieder werden Betonsäulen zur Gleissicherung eingebaut. Dann kann der Aushub für den Zugang zum Inselbahnsteig beginnen. Auch dieser Teil der Unterführung wird auf Mikropfählen errichtet, anschließend werden Bodenplatte, Wände, Decke und Stiegen betoniert.

>> Seite 5

### Blick in die Zukunft



Das neue Kundenzentrum



Optimale Verknüpfung von Bus, Schiene und Fahrrad



Eingang Herrenriedstraße