

Akademie der bildenden Künste
Institut für Bildnerische Erziehung und Kunstwissenschaft
Karl Schweighofer-Gasse 3/3
1070 Wien



MAG. ALEKSANDER NARLOCH

Die Entwicklung der Eisenbahn in Wien Wiener Bahnhöfe von 1837 bis 2000

Ein Überblick

Seminararbeit
im Rahmen der Vorlesungsreihe
„Architektur und Umweltgestaltung“

PROF. FRANCO FONATTI

Wien 1996

Inhalt:

1	Vorwort	3
2	Die Entstehung der Eisenbahnlinien in Wien und ihre Weiterentwicklung bis zum Jahr 2000. Verkehrstechnische Überlegungen für die Zukunft (Bahnhof Wien).	4
2.1	Nordbahnhof	7
2.2	Der Gloggnitzer Bahnhof (1841)	10
	Der Raaber Bahnhof (1845)	10
	Der Centralbahnhof (1870)	10
	Wien-Südbahnhof (1873)	10
2.3	Westbahnhof	17
2.5	Aspanger - Bahnhof (1880)	21
2.6	Nordwestbahnhof (1870)	22
2.7	Die Stadtbahn	23
2.8	Die Schnellbahn	26
3	Perspektiven	26
4	Literatur	28

1 Vorwort

Die Industrialisierung der europäischen Länder, die im XIX. Jahrhundert ihren Lauf nahm, ließ nicht ahnen, welche Perspektiven sich mit der Erfindung der Dampfmaschine, der Elektrizität, der Entwicklung des Motors usw. eröffneten. Manche verfluchten die Einführung der Maschine als ein Werk des Teufels¹, andere wiederum nahmen all diese Neuerungen wohlwollend auf. Das Zeitalter der Mobilität hatte begonnen.

Heute – nach knapp 200 Jahren – kann man nur staunen, welche gigantische Dimensionen die Entwicklung der Technik angenommen hat und wie rasch sich die verschiedenartigsten Beförderungsmittel als selbstverständlich in unser Leben eingefügt haben.

Die fortschreitende Bevölkerungsdichte einer Stadt und das Spektrum der sozialen Lage der Stadtbewohner verlangten nach neuen Verkehrslösungen. Bald entdeckten die Städteplaner die gegenseitige Abhängigkeit von Städtewachstum und Verkehr. Diese Entwicklung konnte man mit der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel sogar geschickt steuern.

Die vorliegende Arbeit will die Entwicklung der Eisenbahn in Wien schemenhaft darstellen und sich dabei nur auf die architektonischen und städtebaulich-verkehrstechnischen Aspekte beschränken. Ausführlichere Abhandlungen dieses wissenschaftlich kompetent beachteten Gebietes würden gewiss etliche Dissertationen füllen.

Die Tendenz des Menschen, seine Umgebung nach ästhetischen Prinzipien zu verschönern, führte konsequenterweise zu architektonischen Überlegungen der entstehenden Eisenbahngesellschaften. Nicht nur Ästhetik, sondern auch Funktionalität und Prestige spielten dabei eine sehr große Rolle. Diese Überlegungen begleiten bis heute die Arbeit der Städte- und Eisenbahnplaner.

Die Idee dieser Arbeit entstand, als der Verfasser durch die Massenmedien mit dem Grundgedanken des Zentralbahnhofs in Wien konfrontiert wurde. Bekanntlich sind die Pläne der Siebzigerjahre, die in den Neunzigern wieder belebt wurden (Umgestaltung des Nordbahnhofs / Praterstern), endgültig verworfen worden². Bei einem Gespräch im ÖBB-Planungsbüro³ erfuhr ich von Dipl. Ing. Barfuß, der verantwortlich für den Hochbau der ÖBB im Raum Wien ist, dass die Idee des neuen Zentralbahnhofs sich nicht mehr auf den »Kopfbahnhof« Südbahnhof konzentriert, sondern vielmehr aus diesem einen Bahnhof Wien« in drei Bauphasen (bis zum Jahr 2015) schaffen will.

Diesem neuen Konzept und seiner Entstehungsgeschichte widmet sich diese Arbeit.

¹ Bei den ersten Fahrten der Franz-Josephs-Bahn von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram fielen die Bauern mit lauten Gebeten zu Boden, um sich zumindest auf diese Weise von dem dampfenden Teufel bzw. Drachen zu schützen (KLEINDEL, *Die Chronik Österreichs*, S. 332).

² Der Verkauf der 400.000 m² Fläche der ÖBB im Bereich des Nordbahnhofs an die Gemeinde Wien ist nun endgültig geplant. Siehe: 1. Spekulationen: DIE PRESSE, I. LUTTENBERGER, *Nordbahnhof im Katz-und-Maus-Spiel*, 6. Juli 1996, S. 12, 2. Endgültiger Beschluß: NEUE KRONEN ZEITUNG, NN., 9. Oktober 1996, S. 14.

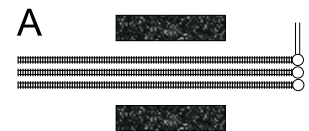
³ Am 20. September 1996.

2 Die Entstehung der Eisenbahnlinien in Wien und ihre Weiterentwicklung bis zum Jahr 2000. Verkehrstechnische Überlegungen für die Zukunft (Bahnhof Wien).

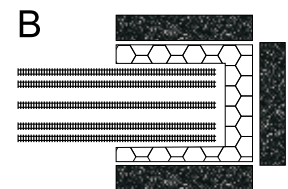
Bevor die Entstehung der Wiener Eisenbahnlinien dargestellt wird, möchte ich kurz den wesentlichen Unterschied zwischen Kopf und Durchgangsbahnhof anhand der Grundformen darstellen.⁴

1. Kopfbahnhof

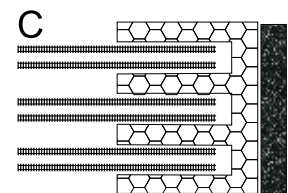
A. Aufnahmegebäude in seitlicher Lage, nur das erste Gleis unmittelbar erreichbar.
Nordbahnhof 1837



B. Aufnahmegebäude beidseitig: Ankunft/Abfahrt, mit Kopfbahnsteig verbunden.
Westbahnhof 1858

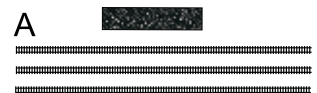


C. Jedes Glas vom Zungenbahnsteig unmittelbar erreichbar.
Westbahnhof heute

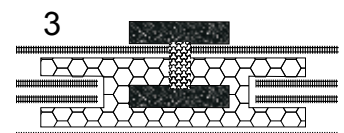
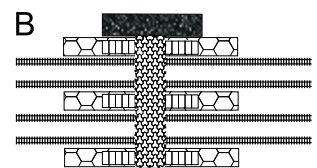


2. Durchgangsbahnhof

A. Aufnahmegebäude in seitlicher Lage, nur das erste Gleis unmittelbar erreichbar.
häufige Anordnung



B. Inselbahnsteig zwischen den Gleisen (Brücke, Unter- oder Überführung)
Graz, St. Pölten

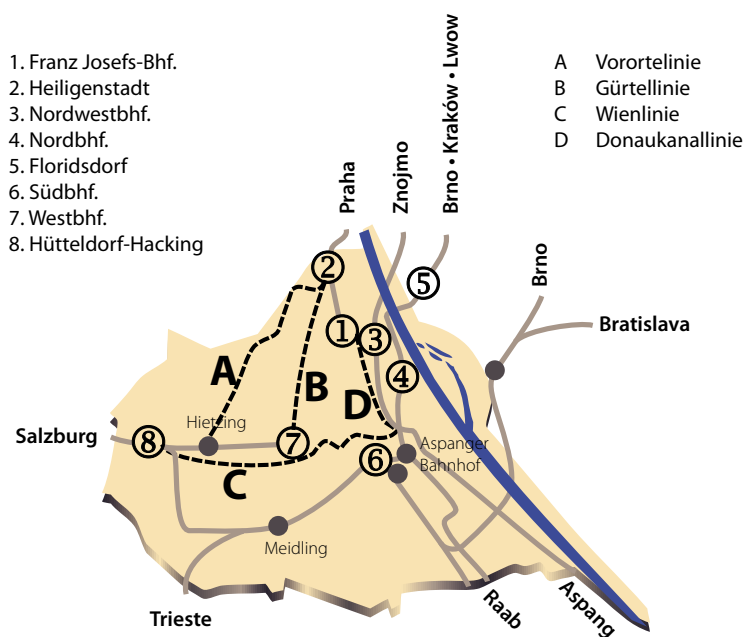



⁴ Nach: KUBINSZKY, *Bahnhöfe in Österreich*, S. 19;

3. Inselbahnhof

Zwischen dem Vorplatz und dem Inselbahnhof eine
Verbindung (Unter- oder Überführung)
Bischofshofen, Selzthal

Das Kaiserhaus nahm die aus England stammende Idee der Eisenbahn mit großem Interesse auf. Die Möglichkeit, die gesamte Monarchie mittels dieses Kommunikationsmittels zu erschließen, wurde von Anfang an gefördert. So entstanden der Reihe nach die Verbindungen zu den wichtigsten Hauptstädten der habsburgerischen Länder: 1837 Floridsdorf - Deutsch Wagram, 1839 nach Brünn, 1841-46 nach Raab (Gloggnitz), 1858 nach Linz (Salzburg), 1867 nach Triest und 1895 nach Lemberg (Brünn).



 Wien um 1910
Bahnanlagen

Im Zentrum der Monarchie entstanden so allmählich, jedoch ohne Planung, die Kopfbahnhöfe der jeweiligen Linien. Der Gedanke, diese Endstationen in einem einzigen Bahnhof zu vereinen war fremd, da diese Linien in verschiedenen Partitionen verschiedenen Konkurrenten angehörten, die kein Interesse an einer urbanen Lösung gehabt hatten. Außerdem waren in der Entstehungsphase noch die Befestigungsmauern der Stadt vorhanden. Nicht zu vergessen ist dabei der Einfluss der ausländischer Banken, die u. a. über die Besetzung der zentralen Posten in den Eisenbahngesellschaften (auch Architekten) zu entscheiden hatten. So gelangten z. B. 1854 die Linien der Nördlichen und der Südöstlichen Staatsbahn unter den Einfluss französischen Kapitals. Bis dorthin haben die Engländer (Rothschild) die entscheidende Stimme bei der Bestellung von z. B. Generaldirektoren und Chefarchitekten.

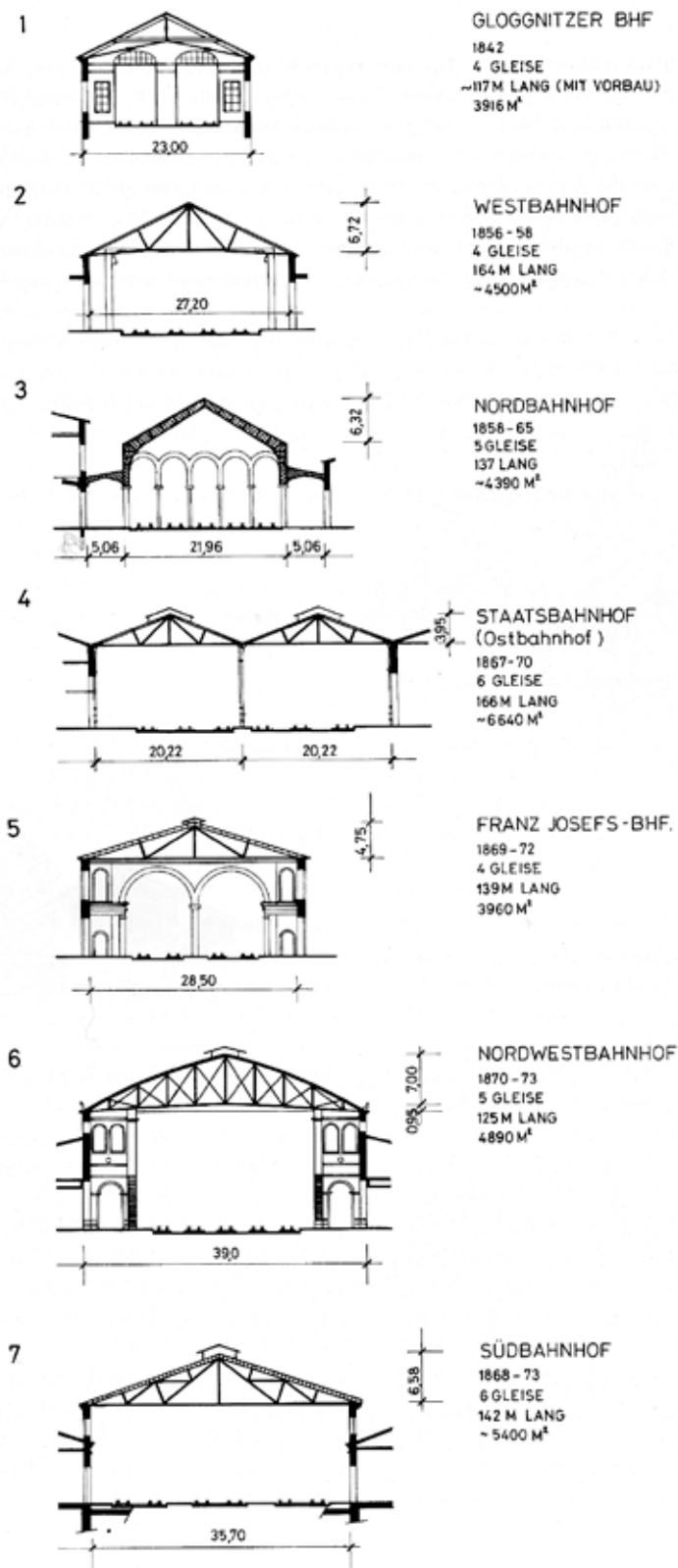


Abb. 1
Hallenbauten waren ein typisches Produkt des frühen Industriezeitalters. Die Eisenbahn war der Hauptförderer dieser Entwicklung.

Kaum bekannt ist die Tatsache, dass im Jahr 1843 die erste kontinentale U-Bahn-Planung Europas in Wien (Sichrovsky)⁵ stattgefunden hat. Diese unermüdliche Planungen («Zehn Wellen») fanden jedoch ihre Erfüllung erst in unserem Jahrhundert⁶.

Die Architekten entwickelten mit der Zeit ein einheitliches Muster für die zahlreich gebauten Bahnhöfe der Eisenbahnlinien. Diese charakteristischen Merkmale wiesen die Angehörigkeit zu dieser oder jener Eisenbahngesellschaft auf. Je nach Wichtigkeit des Bahnhofs, erhielt er eine Kategorie, die die Klassen I bis IV umfasste (s. Abb. 2). Die jeweiligen Bedürfnisse wurden so in der architektonischen Planung berücksichtigt und nach diesen Mustern gebaut.

Die Kopfbahnhöfe bekamen in dieser Bedeutungskategorie eine besondere Rolle: sie waren die »Visitenkarte« des Unternehmens und mussten diese dementsprechend repräsentieren. Deswegen wurden auch begabte und nicht selten berühmte Architekten mit der Aufgabe der Planung betraut. Durch die Konkurrenz der Eisenbahngesellschaften kam es auf diese Weise in Wien bis zum I. Weltkrieg zu einer einmaligen Vielzahl von prachtvollen Bauten. Nun möchte ich die Bahnhöfe Wiens der Entstehungszeit nach vorstellen und ihre Schicksale kurz schildern.

⁵ KURZ, *Entwicklung*, S. 79 ff., Wien, 1981;
⁶ Mehr zu diesem Thema in: KURZ E., *Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Heft 6, Magistrat der Stadt Wien Geschäftsgruppe Stadtplanung*, Wien 1981;

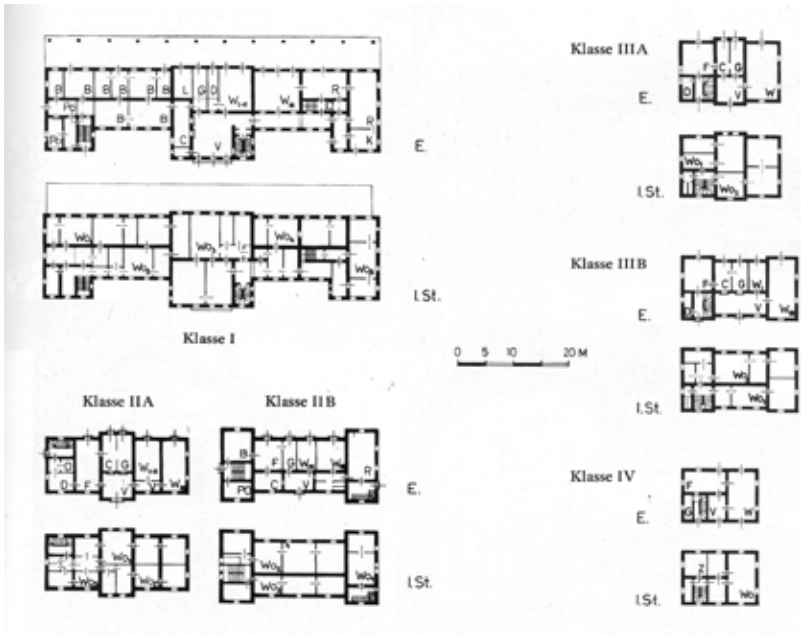


Abb. 2
Architektonische Musterplanung
der Bahnhöfe der Kategorien I-IV.

2.1 Nordbahnhof

Der Nordbahnhof wurde im Jahre 1839 nach den Plänen von ANTON JÜNGLING gebaut. Er stützte sich dabei auf Konzepte der englischen Planer, wie es Försters Bauzeitung zu berichten weiß ⁷.



Abb. 3
Zeitgenössische Darstellung des ersten Wiener Bahnhofs, des Nordbahnhofs.

⁷ KUBINSZKY, *Bahnhöfe*, S. 31;



Abb. 4

Der von THEODOR HOFFMANN in den Jahren 1859-1865 erbaute zweite Nordbahnhof im Stil der Romantik.

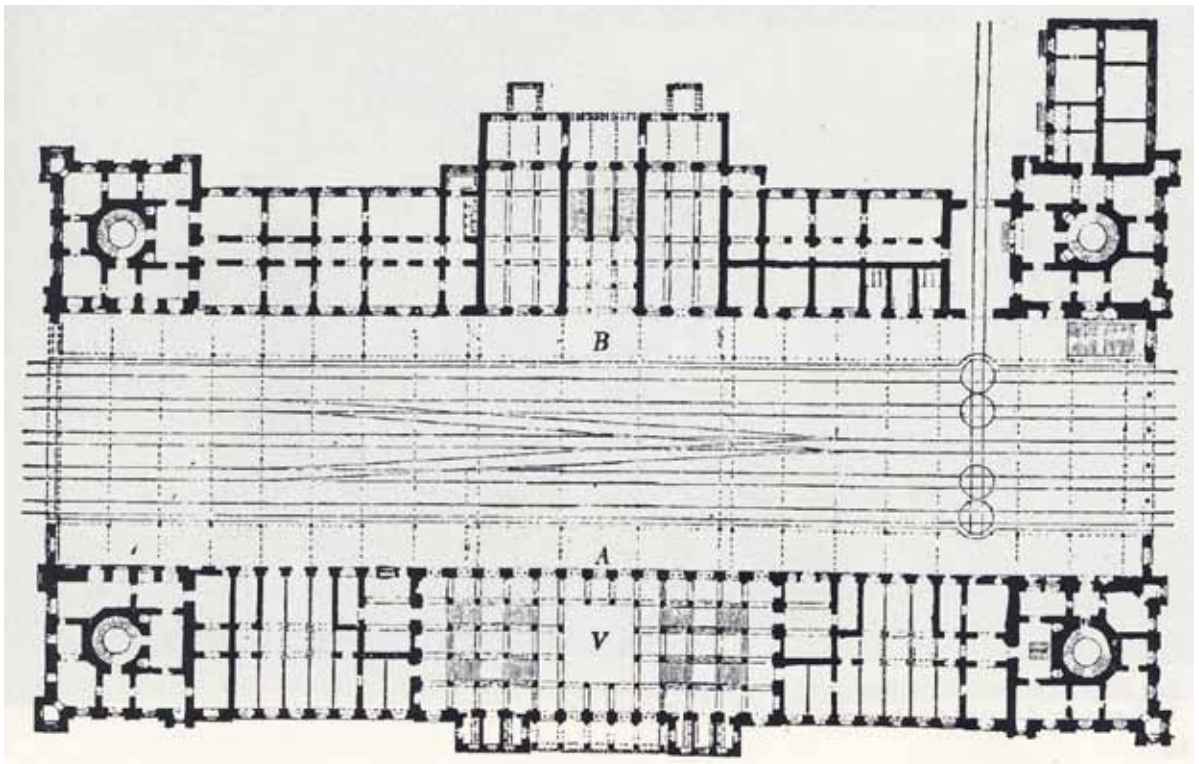


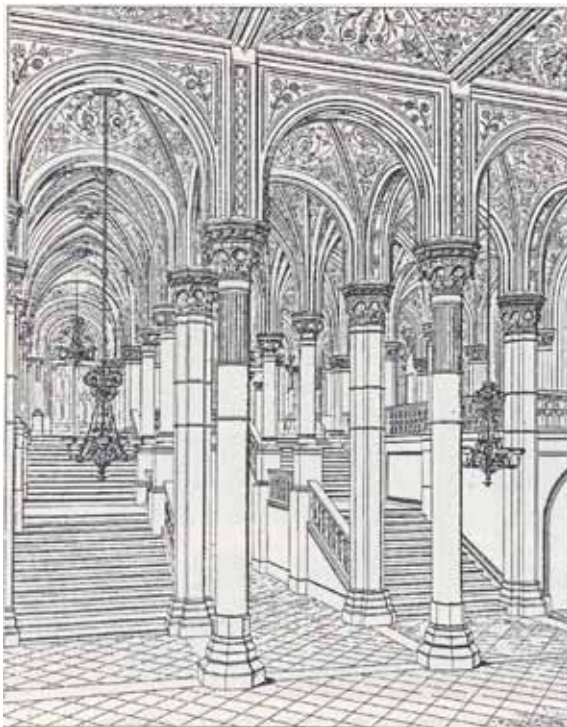
Abb. 5

Grundriss des Nordbahnhofs in Gleishöhe (erster Stock).



Abb. 6

Das Hallendach trugen eiserne Säulen mit Dekor; rechts spitzböige Ausstrebungen zwischen Zwillingsssäulen.



*»Es handelte sich wahrlich um einen Bahn-Hof, welcher mit einer 2,5 Meter hohen Mauer umgeben war. Innerhalb dieser standen die einzelnen Nutzbauten: das Aufnahmegebäude straßenseitig, wobei die Reisenden, gesondert für die I., II. und für die III. Klasse, den Höhenunterschied zum hochgelegenen Bahnkörper mittels Treppen bewältigen mussten...«.*⁸

Die gesamte Anlage in L-Form umfasste sechs Gebäude, die in der damaligen Zeit zum tadellosen Verkehrsverlauf dazugehörten: Wartesaal, Wohnungen, Magazin, Wagenremise, Lokomotivremise und Werkstätte.

In den Jahren 1859-65 wurde der Nordbahnhof von THEODOR HOFFMANN neu entworfen und gebaut. In dieser verspäteten romantischen Form stand er bis zum II. Weltkrieg und galt als der prunkvollste Bahnhof Wiens.

Abb. 7

Das Vestibül des Nordbahnhofs.

⁸ ebd.

Die Vermischung der diversen Stile (Rundbogenmotive, maurische Details, toskanische Muster) und Funktionen (immerhin dreigeschossige Anlage mit fünfgeschossigen Eckbauten, fünfgleisige Halle, prächtiger Treppenaufgang, Hofsalon, Restaurant, Betriebsräume etc.) ist charakteristisch für diesen Bahnhof.

Nach seiner Zerstörung im II. Weltkrieg wurden die vier allegorischen Figuren der Städte Wien, Brünn, Olmütz und Krakau in das Direktionsgebäude Nordbahnstraße 50 gebracht. Am 21. Mai 1965 wurden die Reste des damaligen Nordbahnhofs gesprengt. Der neue Bahnhof wurde durch den Schnellbahnverkehr zu einem Durchgangsbahnhof umdisponiert.

2.2 Der Gloggnitzer Bahnhof (1841) Der Raaber Bahnhof (1845) Der Centralbahnhof (1870) Wien-Südbahnhof (1873)

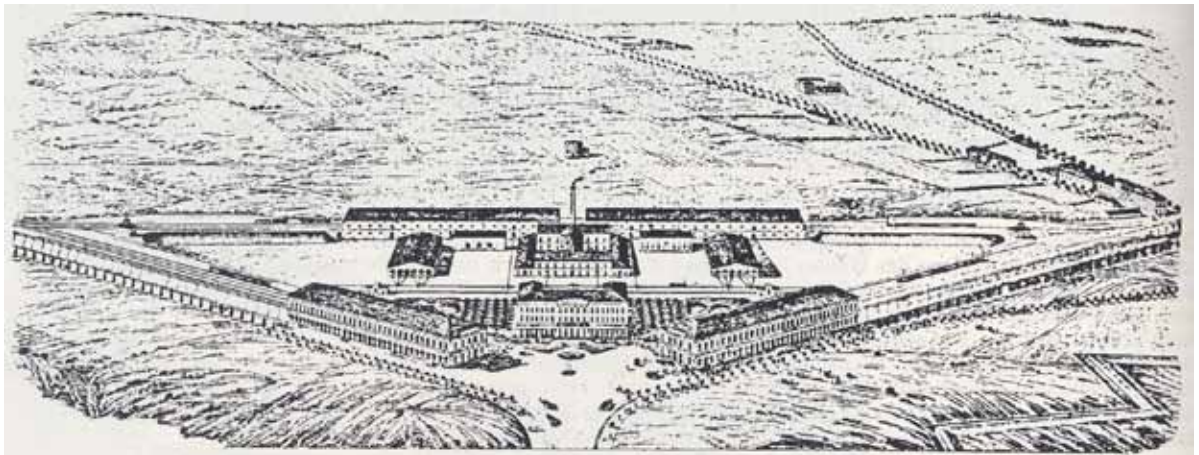


Abb. 8

Die Symmetrie des Gloggnitzer (rechts) und des Raaber Bahnhofs.

MATTHIAS SCHÖNERER und seine Mitarbeiter erbauten in den Jahren 1841-1846 den Gloggnitzer und den Raaber Bahnhof. Dem Geist des Klassizismus verpflichtet, wurden diese Bahnhöfe symmetrisch angeordnet. Verbunden waren sie durch die gemeinsam genutzten Depots, Remisen, Werkstätten und durch ein Restaurant, das dem Belvedere gegenüber liegend, einen herrlichen Blick über Wien bot. Die Übernahme der Staatseisenbahngesellschaft vom Bankhaus Sina an Credit Mobilier und der Südbahn an Rothschild am Ende der Fünfziger Jahre des XIX. Jahrhunderts führte die architektonische Abgestimmtheit der beiden Bahnhöfe zu Ende.

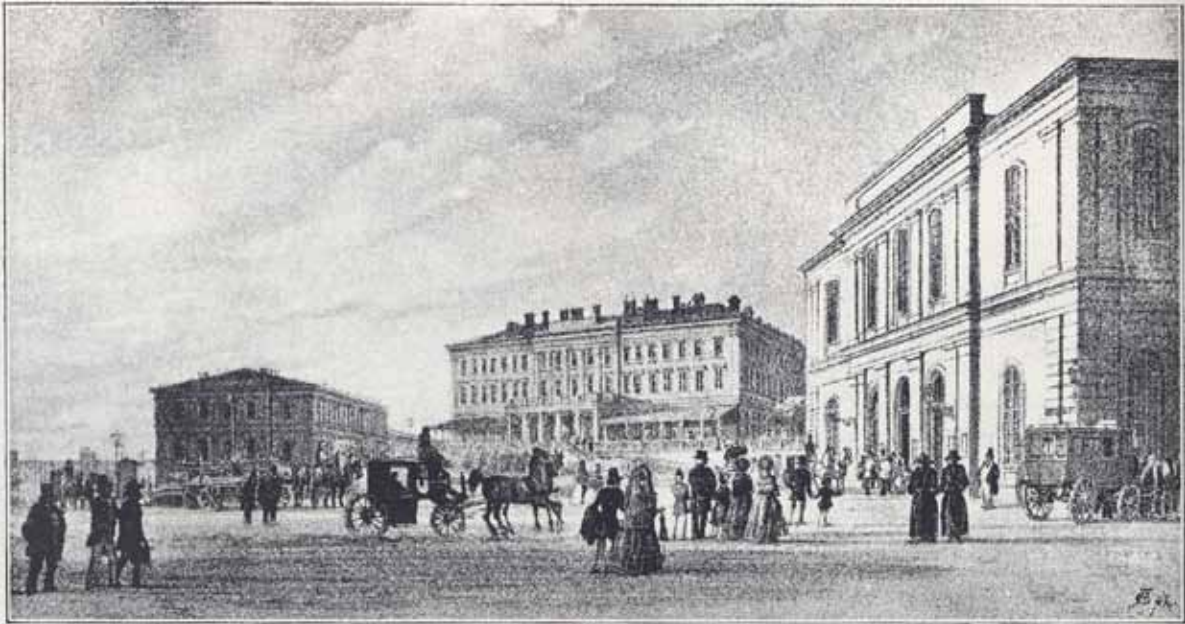


Abb. 9
Die Ansicht der von MATTHIAS SCHÖNERER erbauten Bahnhöfe.

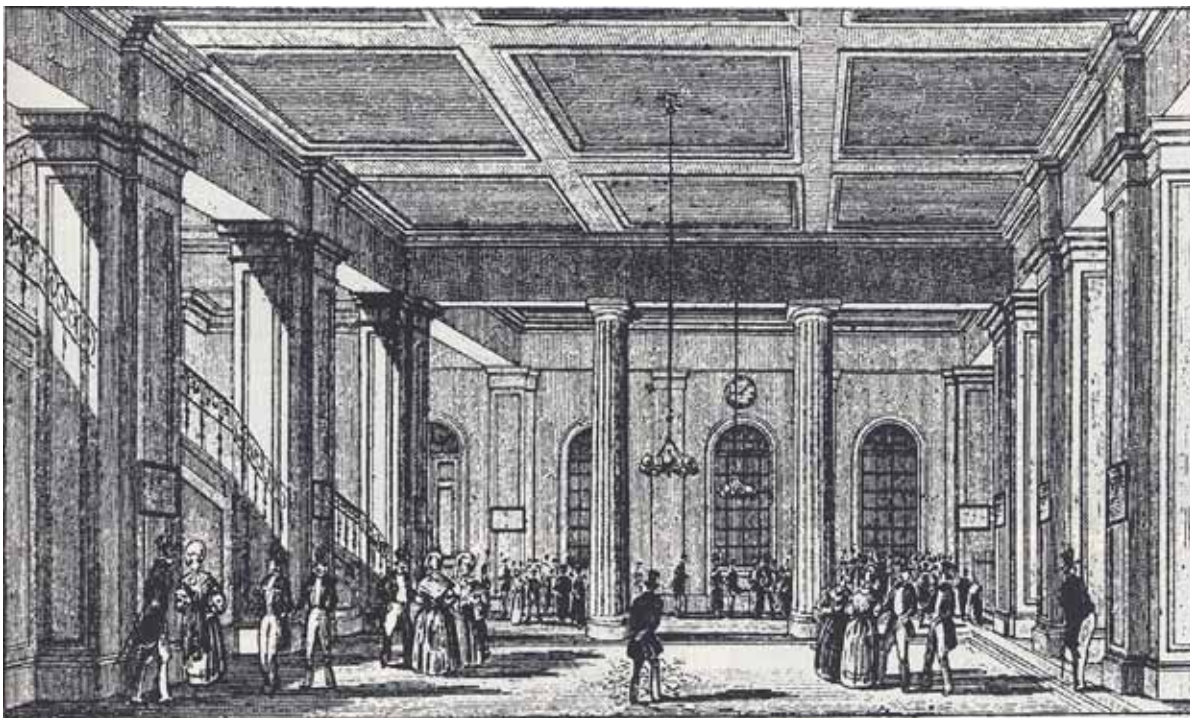


Abb. 10
Das klassizistische Vestibül des Gloggnitzer Bahnhofs nach einer Darstellung aus dem Jahr 1842.

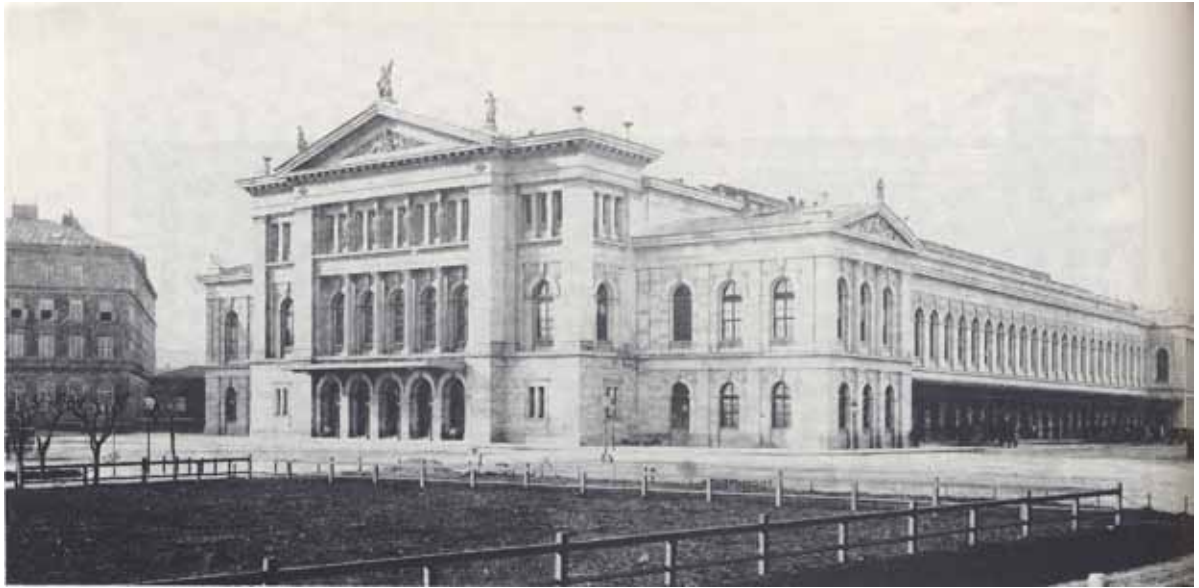


Abb. 11
Der zweite Südbahnhof aus dem Jahr 1873 von WILHELM FLATTICH und FRANZ WILHELM.

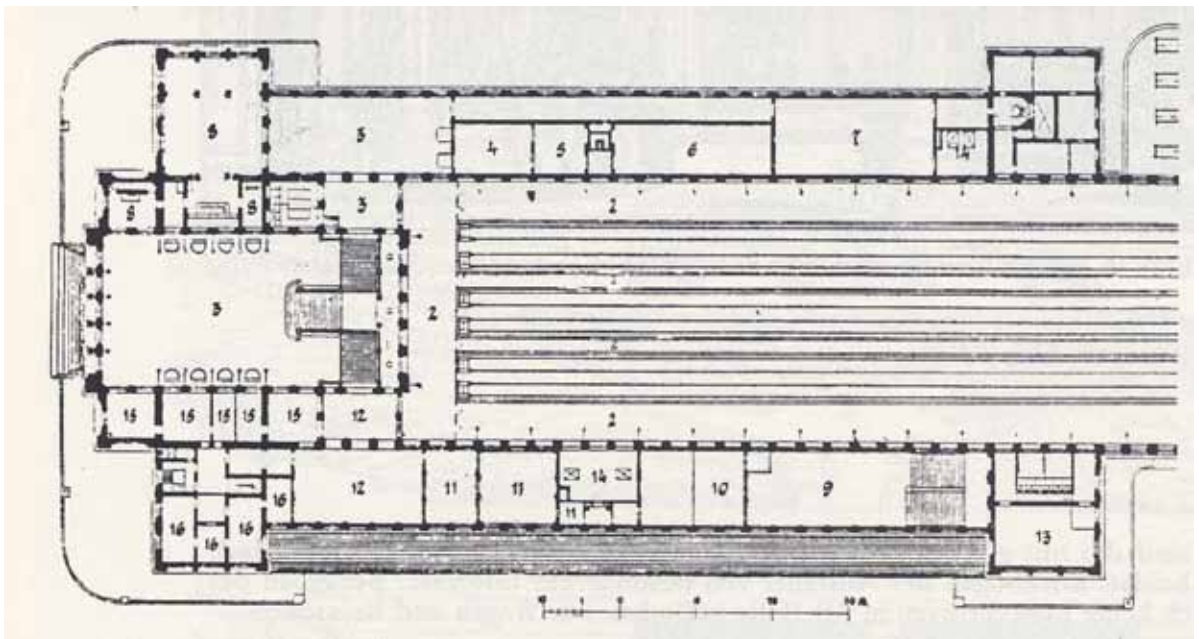


Abb. 12
Grundriss des Südbahnhofs 1873.

- | | | |
|---------------------|---------------------|-----------------|
| 1 Halle. | 4-7 Wartesäle. | 10 Wartesaal. |
| 2 Perrons. | 8 Restauration. | 11 Hofsalon. |
| 3 Abfahrtsvestibül. | 9 Ankunftsvestibül. | 12 Hofvestibül. |

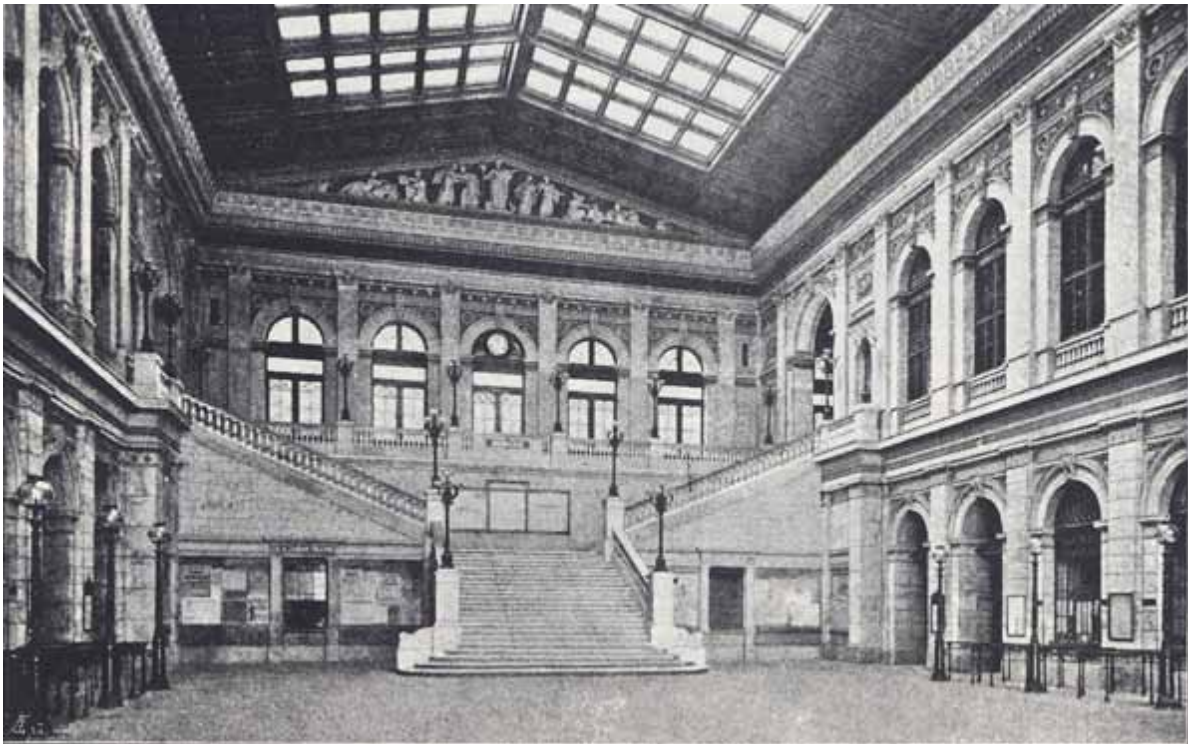


Abb. 13

Die Vorhalle des Südbahnhofs 1873. Die fünf Bogenfenster der Hauptfassade wiederholen sich in der Trennwand zwischen Vorhalle und Bahnsteighalle hinter der trotz ihrer Sachlichkeit prunkenden Treppe. Kassetierte Decke, Leuchter, Tympanon mit Skulptur der Transportallegorien, aber auch Bahnhofsuhr und Fahrplantaafeln sind in einer einheitlichen Raumbildung verschmolzen.



Abb. 14
Fassade des
Ostbahnhofs 1870.



Abb. 15
Der Südbahnhof (Blick vom Westen) während des Ersten Weltkrieges.

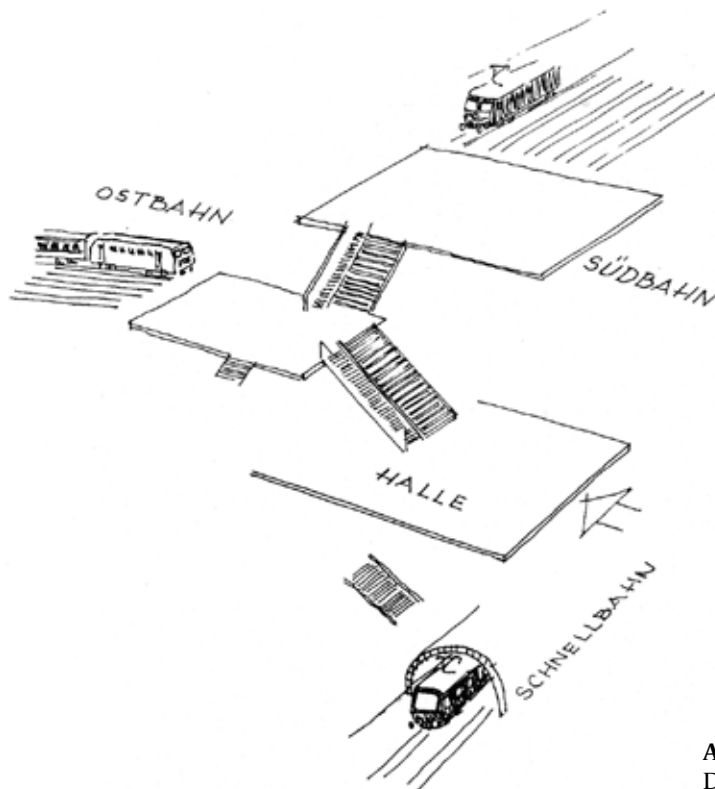


Abb. 16
Die vier Ebenen des Südbahnhofs 1961.



Abb. 17
Der dritte Südbahnhof erbaut in den Jahren 1955-1961 von H. HRDLICKA.

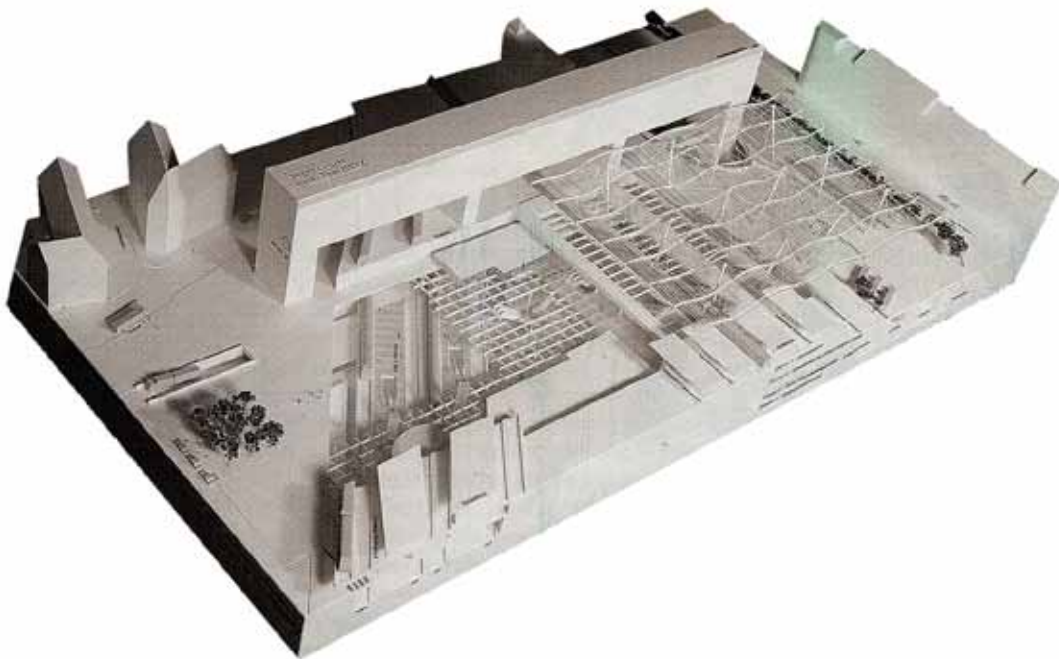


Abb. 18
Das Siegerprojekt von THEO HOTZ aus dem Jahr 1995.



Abb. 19

Der Kopfbahnhof der Staatseisenbahngesellschaft nach den Plänen von A. SCHUMANN 1867-70 erbaut. Später wurde er kurz Staats-, Zentral- oder Ostbahnhof genannt. Er entstand an der Stelle des Raaber Bahnhofs.

1873 wurde ein neuer »Süd-Bahnhof« an der Stelle des Gloggnitzer Bahnhofs nach den Plänen von WILHELM VON FLATTICH – rechtzeitig zur Wiener Weltausstellung – vollendet. Damals tauchten die Ideen des Zentralbahnhofs auf, die auf die zentrale Bedeutung innerhalb der Monarchie, nicht jedoch auf die Funktion zurückzuführen waren. Der Ostbahnhof entstand nach den Plänen von A. SCHUMANN an der Stelle des früheren Raaber Bahnhofs in den Jahren 1867-70.

1910 wurde der Bahnhof »Wien-Centralbahnhof« in »Wien Staatsbahnhof« und 1914 in »Wien Ostbahnhof« umbenannt.

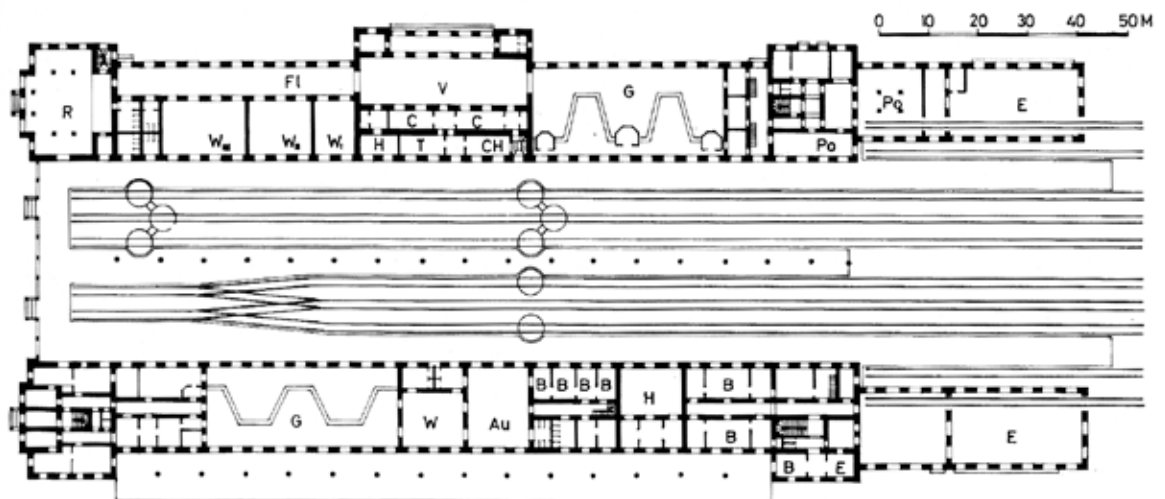


Abb. 20

Der Grundriss des Ostbahnhofs.



Abb. 21

Die Renaissancefassade des Ostbahnhofs entstand unter dem franz. Einfluss des Baudirektors J. MANIEL.

Im Zweiten Weltkrieg wurden diese Bahnhöfe (Süd- und Ostbahnhof) weitgehend zerstört. Der dritte Wiener Südbahnhof entstand 1955-61 nach den Plänen von H. HRDLICKA, als Endpunkt der Ost und der Südbahn. Die Funktionalität des Betrieblichen möchte perfekt sein, jedoch die repräsentative Eleganz der Gründerzeit ist dabei verloren gegangen.

Die nächste Phase der Entwicklung des Südbahnhofs betrifft die Errichtung des Bahnhofs Wien in den kommenden Jahren. Dieser sollte die Relationen Berlin-Prag-Wien-Italien (Nord-Süd), Budapest-Wien-Italien (Ost-Süd) und Deutschland/Schweiz-Wien-Budapest (West-Ost) betreuen.

Als Siegerprojekt wurde 1995 nach einem Expertenverfahren das Projekt THEO HOTZ gekürt (Abb. 18), das in drei Bauetappen bis zum Jahr 2015 abgeschlossen werden soll.

2.3 Westbahnhof

Elisabethbahn (1858)

Die romantische Form beherrschte den 1858 eröffneten Westbahnhof. Nicht zuletzt wegen der häufigen Ausflüge des Kaiserpaars strengten sich hier die Architekten besonders an (es wurden der jungen Architektengruppe unter M. LÖHR sogar einige Freiheiten erlaubt). Der Bahnhof musste täglich 100.000 Reisende (ca. 140 ankommende und abfahrende Züge innerhalb von 18 Stunden) bewältigen. Die Fassade der Ankunftsseite zeigt für die lang gestreckte Bahnhofsbauten typische Baukörpergestaltung mit dreifachen Akzent: Ausgang durch drei Renaissance-Bögen, an den beiden Enden Eckpavillons mit Wohnungen und verbindende Flügelbauten mit einer Fenster-Arkadenreihe.

Am 9. April 1945 wurde dieser Bahnhof in Brand geschossen und dann abgetragen. Der heutige Bau stammt aus dem Jahr 1954 und wurde von R. HARZIGER und J. WÖHNHART entworfen.



Abb. 22

Die Fassade der Ankunftsseite des Wiener Kopfbahnhofs der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Westbahnhof genannt. In der Mitte drei Renaissance-Bögen, Eckpavillons und die Flügelbauten mit einer Fenster-Arkadenreihe.

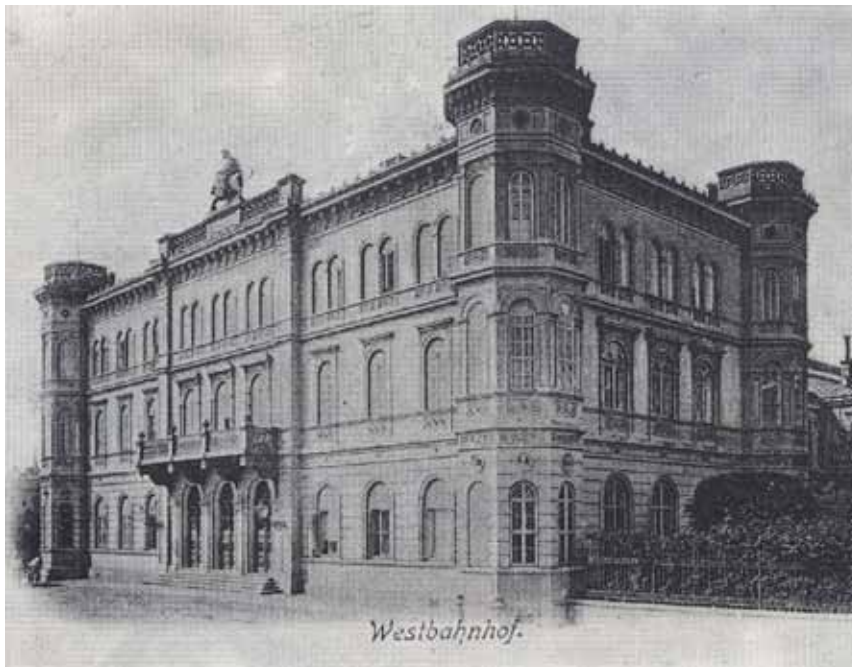


Abb. 23

Vor die Bahnsteighalle des Westbahnhofs wurde der abgebildete Bürobau gesetzt. Damit gewannen die Seitenbauten und ihre Fassaden an Bedeutung.



Abb. 24
Die Abfahrtsseite des Westbahnhofs aus dem Jahr 1858.



Abb. 25-26
Der 1954 neuerbaute Westbahnhof
und seine zweigeschossige Schalterhalle.

2.4 Franz-Joseph-Bahnhof (1870)

Erbaut nach Plänen von Ullmann und Barvicius war die Bahnsteigshalle auf englische Art von einem Vorbau gegenüber der Stadt verdeckt. Die damalige Zeit ließ damals im Stil der Renaissance-Paläste bauen. Nach Beheben der ärgsten Kriegsschäden leistete der Bahnhof noch 30 Jahre gute Dienste, bis er 1975 abgetragen worden war. Der 1982 neueröffnete Neubau wurde mit Fremdobjekten (Bankhaus, Büro- und Warenhaus) kombiniert und erfüllt bei weitem nicht die Erwartungen der Reisenden.



Abb. 27

Der Wiener Franz-Joseph-Bahnhof aus dem Jahr 1870.
Die Einstiegsseite ist von einem Vorbau gegenüber der Stadt auf englische Art verdeckt.

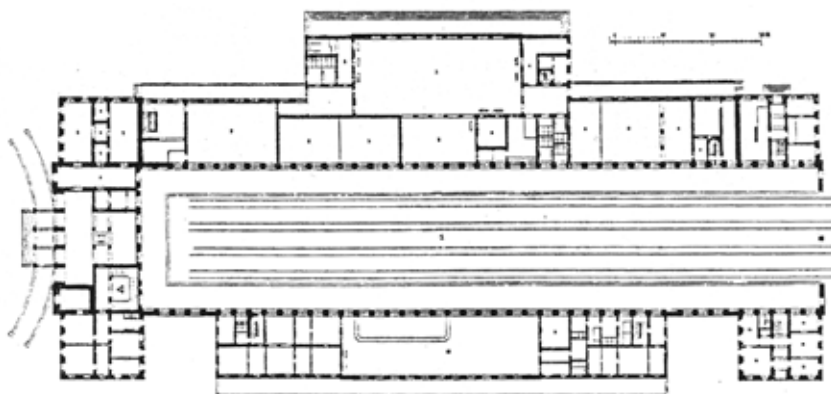


Abb. 28
Grundriss des Bahnhofs
der Franz-Joseph-Bahn.

Abb. 29

Der im Jahr 1982 eröffnete neue Franz-Joseph-Bahnhof.



2.5 Aspanger - Bahnhof (1880)

An der Stelle des zugeschütteten zweiten Hafens des Wiener Neustädter Kanals in den Jahren 1880-1883 errichtet, konnte er die Möglichkeiten eines Kopfbahnhofs nicht nützen, da zwei weitere Verbindungsbahnen Richtung Wien-Zollamt und Nordbahnhof führten. 1971 wurde der Bahnhof gesperrt, 1977 wurde er abgerissen.

Abb. 30

Der Aspangbahnhof, der 1977 abgerissen wurde. Das Gebäude war bis ins Detail im historisierenden Renaissancestil gehalten. Der Größe nach entsprach er einem stattlichen Provinzbahnhof.



2.6 Nordwestbahnhof (1870)

Erbaut in den Jahren 1870-1873 von einem deutschen Architekten, W. BÄUMEN, hielt der Bahnhof der Konkurrenz der Nordbahn nicht stand, obwohl die Handelsstraße zwischen Berlin, Dresden und Wien in der Blütezeit große wirtschaftliche Bedeutung errang. Für die Nordwestbahn war u. a. ein Schüler von van der Nüll und Siccardsburg, CARL SCHLIMP, tätig. Der Absolvent der Architekturschule der Akademie der bildenden Künste in Wien erbaute u. a. den Prager Nordwestbahnhof im Jahr 1875⁹. Streckenweise wurde die NW-Bahnlinie an die Nordbahn verkauft. In den Jahren 1923-1942 beförderte diese Bahn keine Personen mehr. Am 31. Mai 1959 erfolgte die endgültige Schließung.



Abb. 31

Die Abfahrtsseite des Nordwestbahnhofs von C. SCHLIMP. Historismus als Baugesinnung.

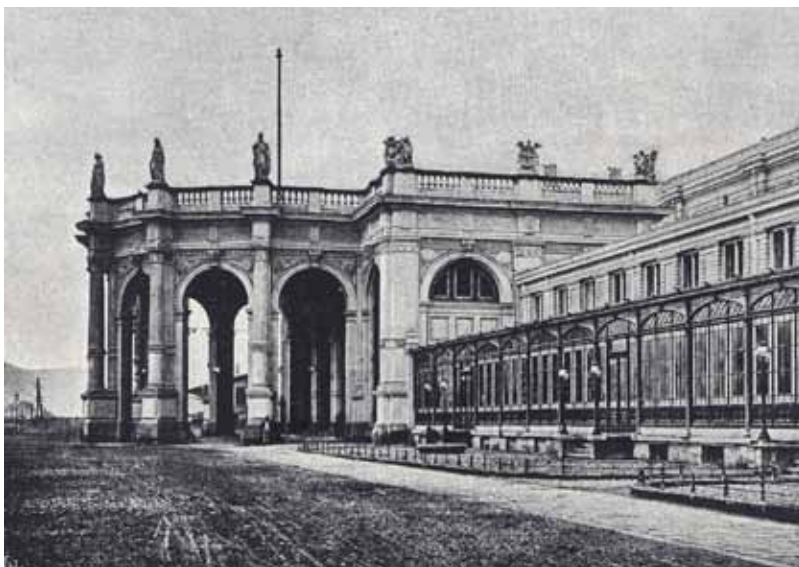


Abb. 32


Der Nordwestbahnhof im historisierenden Stil mit Neu-Renaissance-Formen. Nur der mittlere große Bogen deutet die Halle eines Bahnhofs an.

⁹ Die Tatsache, dass Bäumer den Wettbewerb um die Erbauung des Wiener Nordwestbahnhofs gewann, erklärte C. SCHLIMP damit, dass Bäumer ein Schulkamerad des Generalbauunternehmers war;

Der Zweite Weltkrieg zerstörte weitgehend alle Wiener Kopfbahnhöfe. Die wirtschaftliche Lage während des Wiederaufbaus erlaubte es den Stadtplanern nicht, neue Verkehrskonzepte gleich in dieser Phase durchzusetzen. So blieb es zwangsläufig grundsätzlich bis zum heutigen Tag bei den Verkehrslinien, wie sie vor dem Krieg existiert haben ¹⁰.

1. Franz Josefs-Bhf.
2. Heiligenstadt
3. Nordbf. - Praterstern
4. Floridsdorf
5. Südbhf.
6. Westbf.
7. Hütteldorf



 Wien um 1996
Bahnanlagen

2.7 Die Stadtbahn

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die Wiener Dampf-Stadtbahn, die zwischen 1892 und 1911 erbaut wurde. Nach zahlreichen Projekten (u. a. von WILHELM v. FLATTICH, Siemens & Halske, Fogerty) wurde der Auftrag 1894 an OTTO WAGNER vergeben. Dieser übernahm die Gestaltung der 11 Bahnhöfe und 23 Stationen, die durch ihre Architektur einen besonderen Wert darstellten. Viele von ihnen überstanden glücklicherweise sowohl die beiden Kriege, als auch die Tiefbauarbeiten der Wiener U-Bahn und wurden teilweise in die neuen U-Bahnstationen einbezogen ¹¹. Architektonisch werden diese Objekte allzu gerne als sezeptionistisch bezeichnet, doch im engsten Sinn war OTTO WAGNER niemals Sezessionist, da seine Bauten nicht die Monumentalität und nur selten die dazu führende Symmetrie aufgaben.

¹⁰ Vergleiche Schema Seite 5;

¹¹ Nur durch den Appell von Prof. G. Feuerstein im Jahr 1968 konnten die Bauten der Station »Karlsplatz« in letzter Minute unter Denkmalschutz gestellt;

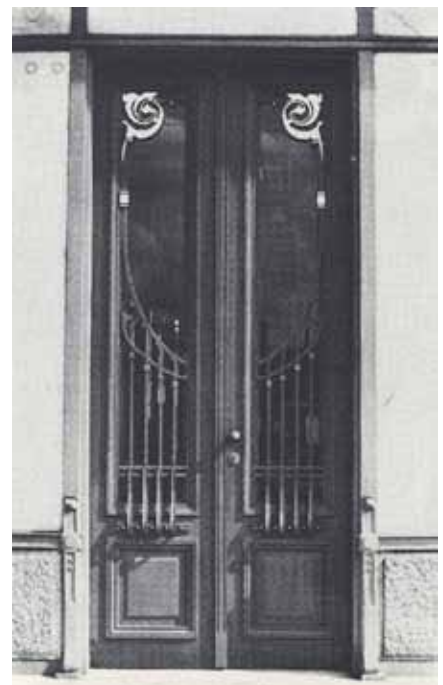


Abb. 33

Nicht nur unter den Wiener Stadtbahnbauten, sondern im Lebenswerk von OTTO WAGNER übernimmt die Haltestelle Karlsplatz einen vornehmen Platz ein. Sie ist eines der Musterbeispiele für die frühe Moderne.

Abb. 34-35

Wagners ganze Persönlichkeit liegt in den schönen Details, die wir in allen seinen Bauten antreffen wie etwa an der Haltestelle Pilgramgasse.



Die von Otto Wagner erbaute Dampfstadtbahn umfasste im Jahr 1911 die Gürtel- Linie (die heutige U6), die Vororte - Linie (S 45) und die Wiental - Linie (U4).



Abb. 36-38

Der Bahnhof Schönbrunn zur Zeit seiner Inbetriebnahme 1898.

Südfassade der Station Hütteldorf-Hacking (seit 1983 Wien Hütteldorf).

Schon zur Zeit ihres Entstehens war die Station Nußdorferstraße technisch perfekt und in der Formgebung vorausweisend.

2.8 Die Schnellbahn

Im Jahr 1961 wurde die Wiener Schnellbahn (»Meidling-Südbahnhof« - »Floridsdorf«) eröffnet. Der Betrieb sollte auf die Linien der Wiener Stadtbahn ausgedehnt werden. Die Koordination der Planungen der ÖBB, der Verkehrsbetriebe mit dem Rathaus war damals scheinbar nicht gefragt. Berücksichtigt man dazu die Auseinandersetzungen der SPÖ und der ÖVP in den Wahljahren 1954 und 1959, bei denen das Wort »U-Bahn« aus dem Vokabular gestrichen wurde, kann man sich nicht wundern, dass die ÖBB mit ihrem Projekt einen Alleingang gewagt hat. Aus heutiger Sicht kann man sagen, dass sich die S-Bahn in das Verkehrsnetz der Stadt gut eingefügt hat. Der Ausbau der Bahnhöfe in Floridsdorf, Meidling/Philadelphiabrücke, Südbahnhof, Wien-Mitte, Wien Nord erwies sich als notwendig, um die 120.000 Pendler täglich abfertigen zu können. Die Verbindung der Stadt mit dem Flughafen in Schwechat ermöglicht derzeit die S 7, die Wolfsthaler Schnellbahn.

3 Perspektiven

Nun möchte ich kurz die wichtigsten Vorhaben der öffentlichen Verkehrsplaner für die nächstliegende Zukunft darstellen:

- ↪ Eine Informationsbroschüre der ÖBB reflektiert: *»Heute wäre die nachträgliche Errichtung eines Wiener Zentralbahnhofs illusorisch. Untersuchungen ergaben, dass ein solcher Großbahnhof über 34 Bahnsteigkanten aufweisen müsste, um die historisch gewachsene Kopfbahnhöfe ersetzen zu können. Soviel Platz gibt es in Wien nicht.«*¹² Die Projekte der Jahre 1960-1990 wurden alle verworfen. Nun konzentrieren sich die ÖBB auf den »Bahnhof Wien«, der am Standort Südtirolerplatz / Südbahnhof entstehen soll.
- ↪ Das Projekt von THEO HOTZ Bahnhof Wien (siehe SS. 15, 17) sieht die Errichtung von vier Ebenen vor, die über eine großzügig dimensionierte, mehrgeschossige Bahnhofshalle mit markantem Flugdach erreichbar sind.
 - Auf der Ebene + 1 findet die Abwicklung des Fernverkehrs statt;
 - Ebene 0 als Straßenebene bietet attraktive Fußgängerverbindung Bahnhofplatz - Favoriten;
 - Ebene -1 dient dem Nahverkehr und beinhaltet alle Einrichtungen des Personenverkehrs (Fahrkarten, Reisebüro, Gepäck, Automiete, Information, Toiletten etc.);
 - auf der Ebene -2 befinden sich Läden, die speziell auf den Bahnkunden abgestimmt sind.
- ↪ Neue Perspektiven für die Zukunft begannen schon im Jahr 1989 mit dem Fall des Eisernen Vorhangs. Die Rolle Wiens hat sich von einer »Endstation am Ende der Welt« zu einer »Weltstadt«, die als Durchgangstation zwischen Ost und West/Süd und Nord dienen wird, geändert. So plant »Die Neue Bahn« eine »Preßburger Bahn«, die durch den 11 km langen Neubau bis Kittsee eine Umsteigemöglichkeit nach Wien bzw. Preßburg bieten soll.
- ↪ Die Modernisierung der Wiener Bahnhöfe. Alter Bahnhof Floridsdorf als Einkaufszentrum; Westbahnhof - mehr Einzelhandel; Wien Mitte und Rennweg ~ Überbauungspläne;

¹² *Das neue Bahnkonzept Raum Wien. Nahverkehr 2000*, Informationsbroschüre der ÖBB;

- Die Schlachthausbahn ist noch Gegenstand der Gespräche zwischen den ÖBB und der Stadt Wien. Es müssten neue Haltestellen errichtet werden (Lusthaus - Stadion - Messegelände - Reichsbrücke - Innstraße - Handelskai).
- Bau des Lainzer Tunnels (13 km) zwischen Hadersdorf/Weidlingau und Schöpfwerk (Donauländebahn).
- Bau der Floridsdorfer Hochbahn zwischen Jedlersdorf und Siemensstraße.
- Ausbau der U3 bis Simmering und nach Ottakring.
- Gespräche der politischer Partner über den Ausbau der U6 bis Stammersdorf.

Die Entwicklung der U-Strab in Wien habe ich in dieser Arbeit kaum berücksichtigt, da es den Rahmen sprengen würde. Nicht abzusehen jedoch ist, was auf diesem Sektor die Stadt Wien in der Zukunft noch erwartet.

Zum immer größeren Problem der Verkehrs- und Stadtplaner wird meiner Meinung nach die Konkurrenz zwischen individuellen und öffentlichen Personenverkehr werden. Die Tendenz zur Schaffung einer lebenswerten Stadt stellt für den Verkehrsplaner immer größere Aufgaben und Herausforderungen. Hoffen wir, dass die Stadt Wien auch künftig eine lebenswerte Stadt bleibt!



4 Literatur

24 Stunden für Wien, Aktuelle Informationen über Energie und öffentlichen Verkehr, Wiener Stadtwerke, Zeitschrift, Nr. 119 -121, Wien 1996;

Informationshefte der ÖBB:

- *Das neue Bahnkonzept Raum Wien*;
- *Ein neuer Bahnhof für Wien*;
- *Gemeinschaftsaktion U3/S80. Simmeringer Hauptstraße*, August 1996;
- *Mehr S-Bahn für Wien*, April 1996;
- *Reaktivierung der Floridsdorfer Hochbahn*, August 1996;

KLEINDEL PROF. W., *Die Chronik Österreichs*, Chronik Verlag, Dortmund 1984;

KUBINSKY DR. M., *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte*, Verlag Otto Slezak, Wien 1986;

KURZ E., *Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung*, Heft 6, Magistrat der Stadt Wien - Geschäftsgruppe Stadtplanung. Wien 1981;



Visualisierung Vogelperspektive
auf den Hauptbahnhof Wien
© ÖBB 2008



Vogelperspektive Modell
Hauptbahnhof Wien
© ÖBB 2008

<http://www.hauptbahnhof-wien.at/>