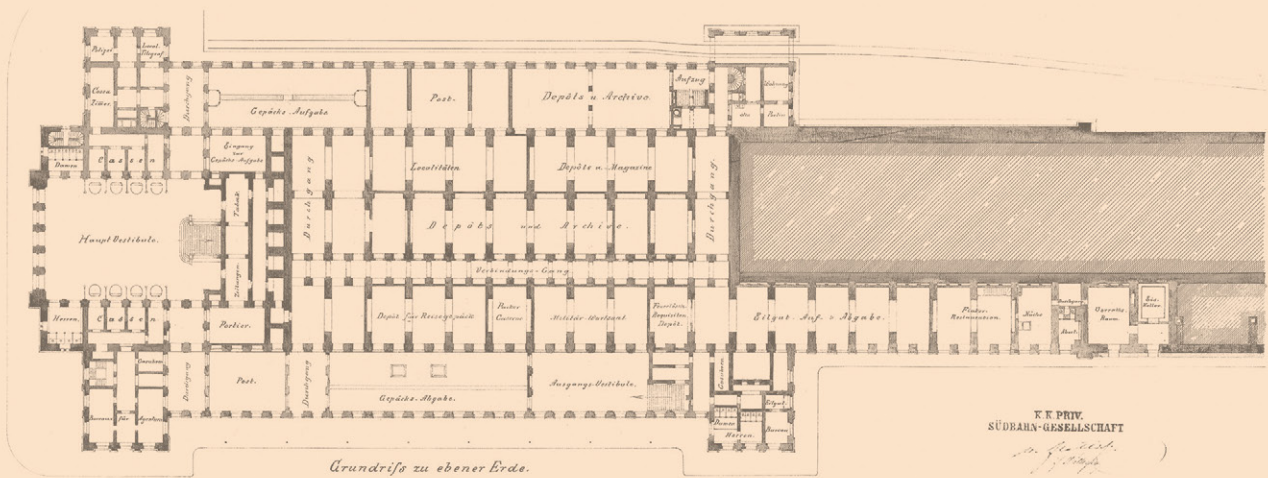


# ZEITSCHIENEN II

Der Südbahnhof in Wien





Grundriss zu ebener Erde.



K. K. PRIV.  
SÜDBAHN-GESELLSCHAFT

*Handwritten signature or initials*

FUNDBERICHTE AUS ÖSTERREICH  
MATERIALHEFTE

HERAUSGEGEBEN VOM BUNDESDENKMALAMT  
ABTEILUNG FÜR ARCHÄOLOGIE

REIHE A, SONDERHEFT 13

Wien 2010

REDAKTION: NIKOLAUS HOFER

ZEITSCHIENEN II

Der Südbahnhof in Wien

Christoph Blesl u. a.

Sigel: FÖMat A, Sonderheft 13, 2010

Der Druck dieser Publikation erfolgte mit freundlicher Unterstützung durch:



### Hinweis zum Gratis-Download

Mit dem Kauf dieses Buches  
haben Sie gleichzeitig die Berechtigung zu einem kostenlosen Download der E-Book-Version erworben.  
Um das PDF herunterzuladen, müssen Sie sich mit folgenden Daten auf der Webseite des Verlages einloggen:

<https://www.verlag-berger.at/gutschein>  
Gutscheincode: FOESH13SueD



DOI 10.12905/0380.bdamatash13-2023-0160

Bitte beachten Sie, dass das Buch urheberrechtlich geschützt ist. Das E-Book dient nur Ihrer persönlichen Verwendung und darf anderen Personen nicht zugänglich gemacht werden.  
Für weitere Fragen steht Ihnen der Verlag Berger gerne zur Verfügung: [verlag@berger.at](mailto:verlag@berger.at)

### Bundesdenkmalamt

Alle Rechte vorbehalten.

© Nachdruck 2023 Verlag Ferdinand Berger & Söhne Ges.m.b.H., 3580 Horn  
[www.verlag-berger.at](http://www.verlag-berger.at)

Herausgeber: Bundesdenkmalamt, Hofburg, Säulenstiege, 1010 Wien  
[bda.gv.at](http://bda.gv.at)

Redaktion: Mag. Christoph Blesl und Mag. Nikolaus Hofer, Bundesdenkmalamt  
Lektorat: Werner Paul Beck, Wien, und Mag. Nikolaus Hofer, Bundesdenkmalamt  
Redaktion und Lektorat des Nachdrucks 2023: Mag. Nikolaus Hofer, Bundesdenkmalamt  
Cover, Layout und Bildbearbeitung: Gregor Hartmann, Wien

ISBN: 978-3-99137-037-6

ISBN E-Book: 978-3-99137-038-3

Druck: Ferdinand Berger & Söhne Ges.m.b.H., 3580 Horn

## INHALT

Letzter Halt: Wien Südbahnhof .....	4
Neues entsteht – Altes bleibt für die Nachwelt erhalten:	
Vom Süd/Ostbahnhof zum Hauptbahnhof Wien .....	10
Die letzten Geheimnisse des Südbahnhofes .....	20
Laserscanning am Südbahnhof Wien .....	36
Der Matzleinsdorfer Friedhof .....	48
Die Geschichte des Wiener Südbahnhofes .....	54
„... dass der Südbahnhof unter allen Wiener Bahnhofsgebäuden jedenfalls die künstlerisch beste Lösung darstellt ...“ .....	64
Favoriten: Der Wiener Bahnhofsbezirk und die Stadt .....	82
Ziele der Bombenangriffe – Bahnhöfe als „Luftgefährdete Anlagen“ .....	94
Die „Wunderwaffe“ unter dem Südbahnhof: Borgward B IV c .....	110
Memory – Eine persönliche Spurensuche .....	116
Lernort Schule .....	126
Wien Favoriten: Die Menschen und ihr Bahnhof .....	134
Nächster Halt: Hauptbahnhof Wien	
Die Metropole Wien erhält einen Durchgangsbahnhof .....	146
Literaturverzeichnis .....	156
Abbildungsnachweis .....	158
Autorinnen und Autoren .....	159
Danksagung .....	160



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

## LETZTER HALT: WIEN SÜDBAHNHOF

*Christoph Blesl*

Ob als großer Bahnhof, als Filmkulisse, als nie versiegende Quelle der Inspiration für die bildende Kunst und die Literatur, als erster oder letzter Eindruck Wiens, als Arbeitsplatz oder Reisesation, als Treffpunkt oder Streitpunkt, als gewürdigte oder für schlecht befundene Leistung der österreichischen Eisenbahnarchitektur – der Wiener Südbahnhof oder genauer der Wiener Süd/Ostbahnhof in allen seinen Ausführungen war immer im Gespräch.

Vom Spatenstich für den Gloggnitzer und den Raaber Bahnhof 1840/1845 bis zum Abbruch des letzten Süd/Ostbahnhofes von Dezember 2009 bis Juni 2010 konnten sich die Gemüter an den Bauwerken begeistern und erhitzen. Das intensive Medienecho, das vom Bekanntwerden des Abbruches bis zum Abtrag des letzten Ziegels nie verstummte, gab die unterschiedlichen Stimmen Monate lang wieder. Hitzig geführte Diskussionen zwischen Zeitungslesern, den Besuchern unzähliger Internetseiten, gegensätzliche Meinungen von Vertretern der Medien sowie der Experten unterschiedlichster Bereiche hielten das Thema Südbahnhof und natürlich Hauptbahnhof in den Schlagzeilen.

Im aktuellen Band „Zeitschienen II – Der Südbahnhof in Wien“ mit dem Schwerpunkt auf den archäologischen Ausgrabungen im Südbahnhofgelände im Wiener Bezirk Favoriten werden Entstehung, Entwicklung, Geschichte(n) vergangener und Pläne kommender Ereignisse im Überblick und in ausführlichen Artikeln beleuchtet.

Der Zugang und die Auseinandersetzung mit dem Thema Wien Südbahnhof und Hauptbahnhof Wien könnten, bedingt durch die beruflichen Zugehörigkeiten der Autorinnen und Autoren, vielfältiger nicht sein. Die oft spürbaren Intentionen der Artikel zeigen deutlich die Komplexität des Themas. Die Entscheidung des Bundesdenkmalamtes, den Südbahnhof der 1950er-Jahre nicht unter Denkmalschutz zu stellen, wurde von Expertinnen und Experten auf Basis des gültigen Denkmalschutzgesetzes getroffen. Neben der Beurteilung des Bauwerkes war auch vom Bundesdenkmalamt das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Gebäudes mit dem öffentlichen Interesse an der Infrastruktur und der Stadtentwicklung abzuwägen. Durch die Entscheidung für den Abbruch und später durch die Entdeckung der Überreste der Vor-



Abb. 4



Abb. 5

Abb. 1: Südbahnhof II und III, um 1955.

Abb. 2: Abbruch des Südbahnhofes II, 20. April 1957.

Abb. 3: Die neue Kassenhalle, 20. November 1955.

Abb. 4: Der Imbiss-Stand „Tommasoni“ in der Abfahrtshalle, 30. März 1956.

Abb. 5: Der Abbruch des Südbahnhofes III, 13. Jänner 2010.

gängerbahnhöfe wurden die Weichen für zahlreiche Vorhaben gestellt: Die Aufarbeitung der Geschichte des Standortes und seiner Menschen, die Architektur und Archäologie der Bahnhöfe, die Bereiche Kunst, Kultur, Bildung und Denkmalpflege sind mittlerweile fest integrierte Bestandteile des Entwicklungsprozesses Südbahnhof - Hauptbahnhof geworden.

Die Notwendigkeit einer beratenden und die Forderung nach einer regulierend eingreifenden Denkmalpflege sind jetzt noch spürbar, da die Geschichte des Südbahnhofes erst „gestern“ endete. Zeitzeugen vollkommen unterschiedlicher Epochen – der Monarchie, der Kriegs- und Nachkriegsjahre in der Ersten und Zweiten Republik und der jüngsten Geschichte – hinterlassen immer noch wichtige Hinweise zu den Bahnhöfen. Artefakte fanden auf geheimnisvollen Pfaden den Weg in die Öffentlichkeit. Zumindest drei Generationen Südbahnhofkundiger lieferten Bilder, Gegenstände und Geschichten während der Grabungswochen durch den Bauzaun an Archäologen und Mitarbeiter der Baufirmen und der ÖBB. Dadurch wurde der große Fundus an Archivmaterial und aktuell angefertigter Dokumentation um Wertvolles bereichert. Die Objekte,

Bilder und Fundgegenstände werden im Original oder durch Publikationen der Öffentlichkeit zugänglich sein.

Der „größte Fund“ der archäologischen Ausgrabung, die Mauern des zweiten Südbahnhofes, errichtet in den Jahren 1869 bis 1873/74 von Wilhelm (von) Flattich, wird in diesem Buch vorgestellt, wenn auch der archäologische Beitrag – trotz des Titels „Die letzten Geheimnisse des Südbahnhofes“ – nur der Auftakt zu noch folgenden Auswertungen über Architektur und Bauforschung sein kann.

## DER SÜDBAHNHOF – ZU JUNG FÜR DIE ARCHÄOLOGIE?

Der Eisenbahnbau in Österreich und die dabei entdeckten archäologischen Funde blicken auf eine über hundertjährige, gemeinsame Geschichte zurück. Der berühmteste Fund ist zweifelsfrei die Venus von Willendorf aus der Wachau. Die elf Zentimeter große und 25.000 Jahre alte Plastik aus Kalkstein wurde am 7. August 1908 bei archäologischen Ausgrabungen auf der Trasse der Bahnlinie Mauthausen–Grein–Krems



Abb. 6: Neuer Bahnsteig Ostbahn, im Hintergrund Südbahnhof II, am 29. September 1956.

gefunden. Im Jahr 1885 wurden in der niederösterreichischen Ortschaft Gemeinlebarn bei Traismauer ausgedehnte bronze- und eisenzeitliche Friedhöfe, ebenfalls im Zuge des Bahnbaues, entdeckt. Noch früher, bereits 1843 wurde in Mürzzuschlag bei den Arbeiten zur Errichtung der Südbahn „bei sechs Schuh Tiefe“ ein Gefäß, gefüllt mit römischen Münzen vom Ende des zweiten bis in die Mitte des dritten Jahrhunderts nach Christus, freigelegt. Im September 1999 begann die umfangreiche archäologische Ausgrabungstätigkeit auf der Trasse der Eisenbahnhochleistungsstrecke Wien–St. Pölten. Ein Jahr intensiver Recherche, mit Feldbegehungen, unterstützt durch Luftbildflüge und Literaturstudium, ging den Ausgrabungen voraus. Die Prognosen, wo die Fundstellen im Baubereich zu lokalisieren wären, trafen hier fast punktgenau ein. In einem Zeitraum von fünf Jahren wurden insgesamt 700 000 Quadratmeter Archäologie führende Fläche ohne Bauverzögerung auf rund 30 Bahnkilometern ausgegraben und für die Nachwelt gesichert. Die Funde aus fast allen ur- und frühgeschichtlichen Epochen wurden in Ausstellungen in Tulln und St. Pölten der Öffentlichkeit präsentiert. Für diese Ausstellung entstand das Begleitbuch „Zeitschienen. Vom Tullnerfeld ins Traisental - Archäologische Funde aus 20.000 Jahren“. Ebenfalls bereits in der Planungsphase eingebunden und mit dem Bauzeitplan koordiniert wird der Bahnausbau nach Süden archäologisch begleitet.

Aber nicht nur die lange zurückliegenden Zeitstufen sind von Wert für Kulturgeschichte, Wissenschaft und Denkmalpflege. Viele archäologische und historische Disziplinen konnten sich erst nach der Industrialisierung entwickeln und liefern heute wesentliche Beiträge für die Erforschung der jüngeren Geschichte:

Die Neuzeitarchäologie befasst sich mit den materiellen Hinterlassenschaften ab dem 16. Jahrhundert und reicht bis in die Zeitgeschichte.

Die Industriearchäologie erforscht die materielle Hinterlassenschaft früherer technischer Produktion, umfassender betrachtet zählen dazu auch Erforschung und Katalogisierung der Kulturlandschaft im Sinne einer ganzheitlichen, interdisziplinären Auseinandersetzung mit der Kulturgeschichte des industriellen Zeitalters. In den 1950er-Jahren wurde begonnen, die Strukturen ehemaliger Industrieanlagen zu dokumentieren. Im Vordergrund steht eine Dokumentation, die der Bauaufnahme entspricht, wie sie in der Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit praktiziert wird. Aus Sicht der Archäologie ist die Industriearchäologie nur ein Teilgebiet der „Archäologie der Neuzeit“, die auch Themen des nicht-technischen Bereiches abdeckt (Kulturlandschaft, Mentalitätsgeschichte, Monumente der jüngeren Geschichte und Zeitgeschichte).

Bahnanlagen fallen in die Kategorie der technischen Denkmale. Darunter versteht man Objekte der Industrie, des Handels, des Verkehrs und der Versorgung, z. B. Bauwerke der Eisenverarbeitung, der





Abb. 7: Blick von Südbahnhof II auf die neue Kassenhalle und die Ruine des Ostbahnhofes, am 1. November 1955.

Textilindustrie, Eisenbahn- und Straßenbrücken, Wasserversorgungs- und Kraftwerksanlagen, Maschinen, Fahrzeuge. Technisches „Denkmal“ kann ein Objekt sein, das ein historisch typisches Objekt (technischer Standardtyp), historisch einmaliges Objekt (Anfangs- oder Endglied einer Entwicklung, Sonderform), wirtschafts- und sozialgeschichtlich wichtiges Objekt (etwa eine Arbeitersiedlung) oder ein kulturgeschichtlich wichtiges Objekt (Fabrik im „Burgenstil“ oder nach regionaler Bauweise) darstellt. Der archäologische Blick auf die Südbahnhöfe ist auch kein Einzelfall. Historischen Verkehrswegen und Bahnanlagen wird europaweit immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt, dokumentieren sie doch hervorragende Art und Weise der Verbreitung von Kultur und Technik und die Mobilität der Menschen. Zurzeit werden in Wien im Bezirk Landstraße die Überreste weiterer technischer Denkmale, des 1803 fertiggestellten Wiener Neustädter Kanals und des 1880 bis 1883 im historisierenden Renaissancestil errichteten und 1977 abgerissenen Aspangbahnhofes, dokumentiert.

„Man glaubt, über die jüngste Gegenwart alles zu wissen oder aus Büchern und Akten erschließen zu können. Gerade das vermeintlich Selbstverständliche jedoch bleibt undokumentiert.“ Dieser Satz von Leo Schmidt, Professor an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus (BTU), der vom Berliner Senat mit der Dokumentation der innerdeutschen Grenze beauftragt wurde, beschreibt die Situation

treffend. Wesentliche Bausteine unserer jüngsten Geschichte können der Nachwelt nicht überliefert werden. Die Anforderungen moderner Baustellen und der steigende Flächenverbrauch lassen mit Ausnahme der Anwendung des Denkmalschutzes oder musealer Präsentation wenig Platz für die Erhaltung historischer Substanz. Gerade deswegen ist es erfreulich, dass bei einigen Baumaßnahmen die Durchführung von archäologischen Ausgrabungen und Bauaufnahmen zu einem gewissen Standard geführt werden konnte. Immer wichtiger wird dabei die konsequente Art der Dokumentation, wie sie die Archäologie und die Bauforschung praktizieren.

Die seit geraumer Zeit laufenden Projekte zur Darstellung der Geschichte, der Architektur und Technik sowie Kultur und Bildung über den alten Süd- und neuen Hauptbahnhof bringen die Notwendigkeit einer von breiter Akzeptanz getragenen Denkmalpflege klar zum Ausdruck. Im März 2010 löste die Entdeckung historischer Bausubstanz unter den Bahnsteigen des Nachkriegsbahnhofes die archäologische Untersuchung im Areal des neuen Hauptbahnhofes aus, die von der Abteilung für Bodendenkmale des Bundesdenkmalamtes koordiniert und mit den Österreichischen Bundesbahnen abgestimmt wurde. Bevor die Grabungen beendet waren, wurde in Tradition zu dem bereits erschienenen Band „Zeitschienen“ der Entschluss für eine Fortsetzung der Publikation zu Funden aus dem Eisenbahnbau gefasst.

## DENKMALSCHUTZ IN ÖSTERREICH

Denkmale vergegenwärtigen die Vergangenheit, sie prägen die Kulturlandschaft und sind Teil unserer Identität: ein wichtiges Element für das Image unseres Landes und ein bedeutender Faktor für Wirtschaft und Fremdenverkehr. Das Bundesdenkmalamt ist jene Stelle, die sich bundesweit um dieses Erbe kümmert, Kulturgut schützt, erhält und pflegt. Staatliche Denkmalpflege kann jedoch nur dann erfolgreich sein, wenn sie von einem breiten Konsens getragen wird. Das kulturelle Erbe gehört uns allen;

letztlich ist auch jeder Einzelne dafür mitverantwortlich. Nur in der Zusammenarbeit von Eigentümer, engagierter Öffentlichkeit und staatlichem Denkmalschutz lassen sich diese Werte für die Zukunft sichern. Das Bundesdenkmalamt versteht sich daher nicht nur als Fachbehörde, sondern auch als jene Institution, die das notwendige historische und technologische Wissen im Sinne einer Servicestelle weitergibt und bemüht ist, Wünschen und Anregungen gegenüber offen zu sein.

### DIE ABTEILUNG FÜR BODENDENKMALE DES BUNDESDEKMALAMTES

Archäologische Denkmale sind ein wesentlicher Bestandteil des gemeinsamen Kulturerbes der Menschheit. Die überwiegend im Boden verborgenen Geschichtsquellen geben Auskunft über das Leben und Wirken des Menschen von der Altsteinzeit bis in die jüngste Vergangenheit. Aufgrund des Denkmalschutzgesetzes hat die Abteilung für Bodendenkmale im öffentlichen Interesse die Aufgabe, den Schutz aller Bodendenkmale im Bundesgebiet wahrzunehmen.

Im Rahmen dieses gesetzlichen Auftrags erfolgen:

- die Erfassung aller Bodendenkmale und Fundstellen (Landesaufnahme, Vermessung von Geländedenkmälern)
- die Erhaltung der Bodendenkmale (Denkmalschutz und Denkmalpflege, Restaurierung)
- die Erforschung der gefährdeten Bodendenkmale (Rettungsgrabungen, Bauuntersuchungen)
- die Veröffentlichung der wissenschaftlichen Ergebnisse (Publikationen, Öffentlichkeitsarbeit)



Abb. 8, 10, 12: Fundobjekte: Mäanderfries, kleine Rosette und Säulenbasis. Abb. 9, 11, 13, 14: Südbahnhof II während der Freilegung.



Abb. 15: Ziegelmauern und Reste der Verblendung in der Kassenhalle, Südbahnhof II.

## DAS „ARCHIV“ BODEN UND DENKMALPFLEGE

Archäologische Denkmale (Bodendenkmale) mit entsprechenden Funden und Fundsituationen sind einzigartige Quellen der Wissenschaft und tragen wesentlich zur Erforschung von Epochen, aus welchen keine oder ungenügend schriftliche Aufzeichnungen bekannt sind, bei. Die Erhaltung, die Erforschung und die Erfassung der Bodendenkmale ist in Österreich der gesetzliche Auftrag der Fachabteilungen des Bundesdenkmalamtes. Diese Aufgabe wird von fachverwandten Institutionen und Organisationen wesentlich mitgetragen. Luftbildarchäologie, Geoprospektion und die Einbindung von naturwissenschaftlichen und technischen Forschungsrichtungen helfen, die komplexen archäologischen Daten interdisziplinär auszuwerten und sie im Sinne der archäologisch-historischen

Forschung und des Denkmalschutzes zu nutzen. Das „Archiv Boden“ ist jedoch zunehmend durch menschliche Eingriffe bei Bauvorhaben und landwirtschaftlicher Nutzung und daraus resultierender, verstärkt auftretender Erosion gefährdet. Viele Fundstellen werden undokumentiert zerstört oder können nur noch im Zuge von sogenannten Denkmalschutz- oder Rettungsgrabungen unter großem Zeitdruck erforscht werden. Den großen wissenschaftlichen Erfolgen von großen Denkmalschutzgrabungen steht der Verlust zahlreicher Fundstellen gegenüber. Bodendenkmale sind nicht nur einzigartige, unwiederbringliche Quellen wissenschaftlicher Kenntnis, sondern Teil unserer Kulturlandschaft und unseres kulturgeschichtlichen Bewusstseins. Vorrangige Aufgabe der Archäologie, besonders der Denkmalpflege, darf daher nicht ausschließlich die erschöpfende Nutzung des Archivs Boden sein, sondern der Schutz des kulturellen Erbes.





NEUES ENTSTEHT – ALTES BLEIBT  
FÜR DIE NACHWELT ERHALTEN

*Robert Wolf*

## NEUES ENTSTEHT – ALTES BLEIBT FÜR DIE NACHWELT ERHALTEN: VOM SÜD/OSTBAHNHOF ZUM HAUPTBAHNHOF WIEN

Im Zuge des Neubaues des Hauptbahnhofes Wien wurde der Wiener Süd/Ostbahnhof aus den 1950er-Jahren komplett abgetragen. Am Südtiroler Platz entsteht der neue Hauptbahnhof Wien – eingebettet in einen neuen Stadtteil mit Wohnungen, Geschäften und Bürogebäuden. Auf den ersten Blick mag das viele Nostalgiker traurig stimmen – die ÖBB haben allerdings in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt und diversen anderen Partnern „Erhaltenswürdiges“ für die Nachwelt gerettet.

### EIN KURZER RÜCKBLICK AUF DIE BAHNHOFSGESCHICHTE IN WIEN

Die Entwicklung der Lokomotiv-Eisenbahn nahm zu Beginn des 19. Jahrhunderts in England ihren Anfang. 1825 ging die erste Eisenbahnstrecke von Stockton bis Darlington in Betrieb und bildete den Startschuss für das Eisenbahnzeitalter. In Österreich erfolgte im Frühjahr 1837 der Start zum Bau der ersten Eisenbahnstrecke zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram. Bereits wenige Jahre später konnte

man von der Kaiserstadt Wien aus mit der Eisenbahn in alle Teile der Monarchie fahren.

Die Metropole Wien lag im Zentrum des Habsburgerreiches, von dem aus alle Ländereien und auch die Häfen an der Adria erreicht werden sollten. Daher entstanden von Wien ausgehend in alle Himmelsrichtungen eigenständige Bahnlinien mit Endpunkten in Wien, sogenannten Kopfbahnhöfen.

In den Jahren zwischen 1841 und 1846 beauftragte der Unternehmer Baron Georg Simon von Sina den Experten Matthias Schönerer, die ersten Bahnhöfe für den Zugsverkehr nach Osten (Wien-Raaber-Bahn) und Süden (Wien-Gloggnitzer-Bahn) zu errichten. Beide Bahnhöfe wurden ganz im Sinne des damals bestimmenden Klassizismus erbaut. Streng symmetrisch standen sie in Sichtweite des Belvedere. Depot, Remisen, Werkstätten und ein Restaurant, die von beiden Linien gemeinsam genutzt wurden, verbanden die Bahnhöfe. Doch einige Jahre später gingen die beiden Bahnen getrennte Wege, zumal sie unterschiedliche Besitzer bekamen.

Mit dem rasant einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Ära



Abb. 17: „Südbahnhof in Wien“, Stirnfassade der Bahnhofshalle, 1873.

der Gründerzeit. Ein entscheidender Faktor dafür war der Eisenbahnbau. Mit der Eisenbahn konnten erstmals große Mengen an Kohle und Eisen rasch zwischen den Bergbauregionen und Häfen zu den Industriebetrieben transportiert werden. Die einsetzende Hochkonjunktur und Industrialisierung bewirkte, dass die Bahnanlagen zu klein wurden. In dieser Zeit wurden die meisten Großbahnhöfe mit repräsentativen Bahnhofsgebäuden besetzt.

Für die Ostbahn bauten Carl Schumann und Carl von Ruppert zwischen 1867 und 1870 ein neues Gebäude: den Centralbahnhof. Der Name bezog sich auf die Lage innerhalb der Monarchie, denn es wurden die Strecken nach Ungarn und jene nach Mähren und Böhmen zusammengeführt. Ab 1910 hieß er Staatsbahnhof und ab 1914 Ostbahnhof. Dieser Bahnhof wurde in strengem Historismus konzipiert.

Etwa zur selben Zeit errichtete Wilhelm Flattich für die Südbahn ein neues Stationsgebäude. Das Gebäude wurde im Stil der Neorenaissance ausgeführt und war in seiner Gesamtheit von technischer Funktionalität und architektonischer Gestaltung eines der wertvollsten Stücke österreichischer Eisenbahnarchitektur der Gründerzeit. In dieser Form bestand der Südbahnhof praktisch unverändert bis 1945.

Die Seitenpavillons des Südbahnhofes waren mit Markuslöwen aus Stein als markante Zierde gekrönt. Zwei von ihnen sind erhalten geblieben, einer stand

zuletzt in der Bahnhofshalle des dritten Südbahnhofes. Nach seiner Restaurierung wird er seinen Platz in der neuen Bahnhofshalle des Wiener Hauptbahnhofes finden. Der andere Löwe steht seit 1959 am Franz Joseph-Platz in Laxenburg bei Wien.

Der Zweite Weltkrieg hat auch die Großbahnhöfe in Wien nicht verschont. Den Ostbahnhof hatte es schwer erwischt, ein Wiederaufbau war von Anfang an kein Thema. Nach Kriegsende fuhr noch Züge von dort ab, allerdings hatte die Halle kein Dach mehr. Der Südbahnhof war nicht so stark beschädigt. Nachdem die größten Schäden behoben wurden, konnte auch hier der Bahnbetrieb wieder aufgenommen werden.

In den 1950er-Jahren beschlossen die Österreichischen Bundesbahnen, das gesamte Gelände vom Süd- und Ostbahnhof neu zu gestalten. Zwischen 1955 und 1961 errichtete Heinrich Hrdlicka einen neuen Bahnhof, in dem die Ost- und die Südbahn endeten. Beide Kopfbahnhöfe wurden durch ein gemeinsames Bahnhofsgebäude vereint.

Der neue Süd/Ostbahnhof war in drei Etagen angelegt. Im Erdgeschoß, das auf Straßenniveau lag, befanden sich die Fahrkartenschalter und einige Geschäfte mit Artikeln für Bahnreisende. Im ersten Stock fuhr die Züge der Ostbahn nach Ungarn und in Richtung Prag ab. Im zweiten Stock waren die Gleise der Südbahn in Richtung Semmering, Slowenien



Abb. 18: Südbahnhof, Aufnahmegebäude, Nordfassade Bestand, am 07. Oktober 2009.

und Italien. Der Bahnhof wurde natürlich mit dem Qualitätsstandard seiner Zeit errichtet. Der hat sich in den letzten 60 Jahren wesentlich verändert.

Heute müssen die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen ebenso abgedeckt werden wie andernorts übliche internationale Standards. Diesem Anspruch konnte der in die Jahre gekommene Süd/Ostbahnhof nicht mehr gerecht werden. Auch hat die Zeit an der Bausubstanz des Süd/Ostbahnhofes genagt. Die Haustechnik war am Ende, aber auch das große Glasdach der Bahnhofshalle wurde undicht. Die niedrigen Bahnsteige und die Bahnsteigdächer entsprachen nicht mehr dem zeitgemäßen Komfort und hätten alle erneuert werden müssen. Daher gab es nur zwei Möglichkeiten: Komplettsanierung oder Neubau.

In dieser Überlegungsphase wurde die alte und bislang nicht realisierte Idee eines Wiener Durchgangsbahnhofes wieder aufgegriffen. Wien hatte von Beginn an für den Fernverkehr nur Kopfbahnhöfe, die sich bis dato lagemäßig nicht verändert hatten. Der Bahnverkehr nach Westen begann am Westbahnhof, der nach Nordwesten am Franz-Josefs-Bahnhof, der nach Norden primär am Ostbahnhof und der nach Süden am Südbahnhof. Auf der einzigen durch Wien durchgehenden Bahnstrecke, der zweigleisigen Schnellbahn-Stammstrecke, fahren in den Hauptverkehrszeiten alle drei Minuten Züge in beide Fahrtrichtungen. Diese Strecke hat ihre Kapazitätsgrenze erreicht, daher werden hier nur S-Bahn, Nah- und

Regionalzüge quer durch Wien geführt. Für Reisende des internationalen Fernverkehrs hieß es bislang: „Bitte Umsteigen“ – per Taxi oder Straßenbahn von einem Bahnhof zum anderen wechseln.

In einem Zeitalter, das durch Schnelligkeit, Qualität und Komfort geprägt ist, sind solche kundenunfreundlichen Bedingungen untragbar. Ziel muss es sein, das umweltfreundliche Transportmittel Bahn weiterhin als attraktives System am Markt zu positionieren, damit es in Zukunft von mehr Menschen benutzt wird.

Beim Abriss des Süd/Ostbahnhofes sollte kein Stein auf dem anderen bleiben – oder etwa doch nicht?

## ERHALTENSWÜRDIGE OBJEKTE DES SÜD/OSTBAHNHOFES KOMMEN IN MUSEEN

Nachdem das Projekt Hauptbahnhof Wien auf Schiene war, schlug dem alten Süd/Ostbahnhof am 13. Dezember 2009 endgültig die letzte Stunde. Er wurde gesperrt und für den Abbruch vorbereitet. In seinen letzten Tagen wurden viele Erinnerungsstücke demontiert und an Museen zur Verwahrung übergeben.

Den Projektverantwortlichen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH war von Anfang an klar, dass es in der Bahnhofshalle und auf den Bahnsteigen zahlreiche erhaltenswürdige Objekte gab, die nicht entsorgt werden durften. Daher wurde bereits Anfang 2009 eine Bestandsliste angefertigt, die die wichtigs-



ten Elemente festhielt: Allen voran der Schriftzug „SÜDBAHNHOF“, der über dem Haupteingang am Wiedner Gürtel angebracht war. Er befindet sich heute im Wien Museum. Weiters eine Gedenktafel anlässlich der Elektrifizierung der Südbahn, die neben dem Haupteingang an der Wand montiert war. An der Außenfassade neben dem Bahnrestaurants hing eine Großplastik aus Aluminiumguss des Bildhauers Prof. Hans Knesl aus Bad Pirawarth. Dann gab es zahlreiche Beschilderungen, Tafeln und die Ziffern über den Kassenschaltern. Vier verschiedene Uhrtypen, Zugzielanzeigen, Türbeschläge, Verkleidungen, aber auch Einzigartigkeiten wie die Plakette des ehemaligen Bodenlegers „Steinindustrie Gall & Clementschitsch, Villach“ sollten erhalten bleiben.

Eine falsche Zeitungsmeldung erzeugte ein enormes Medienecho: Es hieß, die ÖBB würden all diese Objekte verschenken oder verkaufen. In Wahrheit wurden fast alle Objekte in Form von kleinen Sammlungen an öffentliche Institutionen gratis übergeben. Gemäß UVP-Bescheid Städtebauvorhaben Hauptbahnhof Wien mussten die ÖBB insbesondere Steinplatten mit verschiedenen Mustern (von den Böden und Wänden) erhalten. Diese Objekte wurden in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt mit einigen anderen Objekten dem Wien Museum (Dr. Sándor Békési) übergeben. Weiters erhielten das Technische

Museum (Thomas Winkler), der Kulturverband Favoriten (Josef Kaindl) und das Südbahnmuseum Mürzzuschlag schöne Erinnerungsstücke.

Nach Rücksprache mit den Verantwortlichen der Museen musste die für die technische Freimachung zuständige ÖBB-Mitarbeiterin, Frau Birgit Zakall, Helfer und Professionisten finden, die die sachgerechte Demontage durchführen konnten. Das Zeitfenster war sehr klein, zumal zwischen der Bahnhofssperre und dem geplanten Abtragen der Bahnhofshalle nur 14 Tage lagen – noch dazu in der Weihnachtszeit. Tatkräftige Unterstützung erhielt sie letztendlich von den engagierten Lehrlingen der ÖBB-Lehrwerkstätte Wien.

Zur Innenverkleidung der Bahnhofshalle, dem rosa Engelsberger Marmor, kamen sehr viele Anfragen. Die Demontage war gar nicht einfach, nach der Besichtigung durch Steinmetze war klar, dass die Abnahme nur von Fachleuten zu bewerkstelligen war.

Schließlich fand sich eine Steinmetzfirma aus Niederösterreich, die auf eigene Kosten eine beschränkte Anzahl an Marmorplatten abnahm, die sie später an Interessierte weitergab. Ein eigenständiges Abnehmen von Laien wäre aus technischen Gründen nicht möglich gewesen, zumal die Wandverkleidungen bis zur Decke reichten und sich nur sehr schwer zerstörungsfrei lösten.

Abb. 19: Südbahnhof, Halle Ausgang Ost, Bestand am 19. November 2009.



Drei Objekte standen unter Denkmalschutz: Die Sandsteinfigur eines geflügelten Löwen, kurz Markuslöwe genannt. Er ist das Sinnbild des Evangelisten Markus und das Wappentier der Republik Venedig. Er wurde 1872/73 für den damaligen Wiener Südbahnhof geschaffen. Die Inschrift auf dem Sockel lautet: „Dieser Markuslöwe soll an den alten Südbahnhof erinnern, von dem er als Symbol der Verbindung Wien–Venedig stammt.“ Er wird restauriert und dann in der neuen Bahnhofshalle des Hauptbahnhofes Wien auf einem Sockel einen Ehrenplatz bekommen.

Weiters das Wandmosaik „Fernweh“ des Niederösterreichers Rudolf Hautzinger, das ab ca. 1958 in einem kleinen Cafe in der Abfahrtshalle des Südbahnhofes sichtbar war. Es wird hinkünftig die Wand neben einer Wartezone des Hauptbahnhofes schmücken. Und dann gibt es noch ein Drahtgitterbild aus den 1950er-Jahren eines unbekanntes Künstlers. Dieses wurde dem Wien Museum übergeben.

Seit mehr als 14 Jahren prägte die Computerkunstinstallation „Einen Augenblick Zeit“ des Linzer Konzept- und Medienkünstlers Hofstetter Kurt die Atmosphäre am Wiener Südbahnhof. Sie bestand aus zwei Metallkugeln, im Volksmund „Die Augen“ genannt, die neben der langen Rolltreppe zum Südbahnhofgeschoss aufgehängt waren. Jetzt wurden sie dem Leihgeber Hofstetter Kurt zurückgegeben, der sie an das Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM) in Karlsruhe weitergab.

Durch die gewissenhafte Auswahl der „erhaltenswürdigen“ Objekte und die Übergabe an öffentliche Institutionen (insbesondere Museen) bleibt der Süd/Ostbahnhof der 1950er-Jahre in Form von Objekten anschaulich der Nachwelt erhalten.

## ÖBB UND DENKMALSCHUTZ

Die Zusammenarbeit der ÖBB mit dem Bundesdenkmalamt hat sich in der Vergangenheit als sehr gut erwiesen. Aus einigen Beispielen möchte ich die aufwendige Abnahme der Max Weiler-Fresken im Hauptbahnhof Innsbruck und deren Übersiedlung in die neue Bahnhofshalle erwähnen. Oder aber den Neubau der zweigleisigen Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten durch den Wienerwald und das Perschlingtal südlich von Tulln. Durch ein optimal abgestimmtes Zeitmanagement konnten die ÖBB ihre neue Bahnlinie bauen und gleichzeitig erfolgten auf derselben Trasse alle notwendigen Grabungen der Ar-

chäologen des Bundesdenkmalamtes. Hier zeigte sich, dass beide Bedürfnisse in Einklang zu bringen sind.

Für den Abbruch der Halle des Südbahnhofes mit den angrenzenden Bahnsteigen und dem darunterliegenden Bahnkörper war die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH zuständig. Für die zuständige ÖBB-Mitarbeiterin Frau DI Elke Krammer war von Anfang an trotz des Studiums alter Pläne unklar, ob Reste früherer Bahnhöfe unter den Bahnhofsanlagen vorhanden sein könnten. In Randlege des südlichen Bahnkörpers gegenüber der Parkgarage wurden zwar bislang alte Ziegelkellergewölbe als Aufenthaltsraum für Zugbegleiter genutzt. Auch waren dort der Eisenbahnersport, die Betriebsbücherei, eine Kantine und die ÖBB-Schulungsanlage untergebracht. Aus welcher Zeit diese Bauteile waren, wusste zu diesem Zeitpunkt niemand.



Abb. 20: DI Elke Krammer, Leiterin des Abbruchs.

Die offene und sachliche Gesprächskultur zwischen den Verantwortlichen des Bundesdenkmalamtes und den ÖBB sowie der beauftragten Baufirmen war der Garant, dass der Abriss der Bahnanlagen ohne Probleme über die Bühne ging. Am 24. März 2010 war es dann soweit. Bei den Abbrucharbeiten traten beachtliche ältere Bahnhofsbauten zu Tage, die zunächst einmal von den Abbruchbaggern verschont blieben. Es handelte sich offenbar um die Haupthalle des Südbahnhofes aus 1874. In den darauffolgenden zwei Monaten wurden weitere historische Baukörper und Funde entdeckt. Letztendlich wurden Reste des ersten und des zweiten Südbahnhofes sowie des ehemaligen Ostbahnhofes gefunden. Einige Bauteile wurden freigelegt und zur Verwahrung abtransportiert. Es wird derzeit angedacht, die großen Steinfunde im öffentlichen Raum aufzustellen.

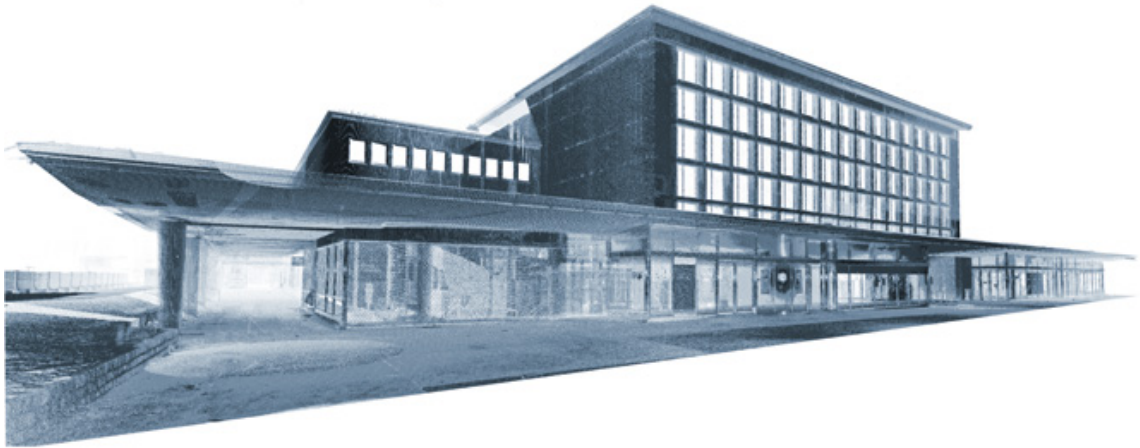


Abb. 21: Südbahnhof III, 3D-Scan.

Im Bereich der ehemaligen Abstellgruppe, wo der neue Hauptbahnhof Wien gebaut wird, staunten die Bauarbeiter nicht schlecht, als sie mehrere Tonnen Erde bewegten. In einem Bombentrichter befand sich ein Schützenpanzer vom Typ Borgward IV c aus dem Zweiten Weltkrieg. Das Fahrzeug wurde ab 1943 gebaut und als ferngesteuerter Minenträger eingesetzt. Es wurde per Funk in den Gefahrenbereich gelenkt, wo es schwere Sprengladungen abwarf und dann wieder zurückgeholt wurde. Dieser wurde dem Heeresgeschichtlichen Museum in Wien übergeben.

Unter der Bahnanlage gleich neben dem Waldmüller-Park wurden im tiefen Erdreich ein Sarg und einige Knochenfunde sichergestellt. Hier befand sich von 1784–1879 der Matzleinsdorfer Friedhof. Dieser wurde ab 1922 zum Waldmüller-Park umgewandelt, wobei allerdings ein Stück unter den Bahnbereich hineinreicht.

Von historischem Interesse für die Archäologie waren auch die Bunkeranlagen aus dem Zweiten Weltkrieg, die entsprechend dokumentiert wurden.

Das Bundesdenkmalamt und das Archäologie-Service waren während des gesamten Abbruchs fast durchgehend auf der Baustelle und konnten in direkter Abstimmung mit den ÖBB und den ausführenden Abbruchunternehmen ungehindert die Dokumentation durchführen. So wurden Baukörper freigelegt, geputzt, teilweise geborgen, fotografiert, fotogrammetrisch und mittels 3D-Lasertechnik dokumentiert.

Bereits im Dezember 2009 wurde der zum Abriss freigegebene Südbahnhof ebenfalls 3D-lasertechnisch vermessen. Das Dokumentationsprojekt der Gruppe SÜDBAHNHOF 3DSCAN wurde von Robert Kalasek

(TU Wien) als Ideengeber und EKG BAUKULTUR (Wien-Berlin) initiiert und durchgeführt. Als Kooperationspartner konnten die Firmen RIEGL LMS (Horn/NÖ.) und GEOpitz Vermessung (Apetlon/Bgld.) gewonnen werden. Ergebnis des Projektes ist ein nahezu vollständiger Mess-Datensatz des Wiener Südbahnhofes aus den 1950er-Jahren, der als Zeitdokument einen hohen Wert besitzt. Als eine mögliche Anwendung ist die Rekonstruktion der Anlage im Rahmen von Präsentationsvorhaben – wie beispielsweise als virtuelles oder haptisches Modell in Ausstellungen zur Stadtgeschichte – nun denkbar und möglich.

#### BEWUSSTSEINSBILDUNG EINMAL ANDERS: VON DER VERGANGENHEIT IN DIE ZUKUNFT

Im Zuge der Vorbereitung und Umsetzung dieses Großprojektes setzen die ÖBB und die Stadt Wien seit Beginn auf einen ständigen Dialog mit den betroffenen Bürgern und den Medienvertretern. Durch frühzeitige Information wird der Öffentlichkeit ein umfassendes Bild über das Vorhaben im jeweiligen Planungs- oder Bauzustand geboten.

Das Spektrum der aktiven Information seit Sommer 2006 ist sehr umfangreich: Zunächst wurde eine eigene Homepage [www.hauptbahnhof-wien.at](http://www.hauptbahnhof-wien.at) ins Leben gerufen, die über die Grenzen hinaus über das Jahrhundertprojekt Hauptbahnhof Wien informiert. Zu spezifischen Themen wurden anlassbezogen Informationsveranstaltungen für Interessensgruppen (Bezirksvorstellungen, politische Clubs im Rathaus, Kammern, Vertretungen der Verkehrsteilnehmer



Abb. 22: Kassenhalle Südbahnhof II zu Beginn der Freilegungsarbeiten, am 7. April 2010.

etc.) über die Bezirksgrenzen hinweg durchgeführt. Für reges Interesse sorgten zahlreiche Ausstellungen zur Flächenwidmung, zu den UVP-Verfahren und zur Gesamtpräsentation. Im Halbjahresrhythmus werden in den Bezirksvorstehungen der vom Projekt berührten Bezirke Landstraße, Wieden, Margareten, Favoriten und Meidling Bezirksforen durchgeführt. Neben den Bezirksräten der politischen Fraktionen sind dazu auch Vertreter von bezirksbezogenen Interessensgruppen (z. B. Einkaufsleutevereinigungen, Mietervereinigungen, Gebietsbetreuungen, Bürgerinitiativen etc.) eingeladen. Ziel dieser Veranstaltungen ist, über den aktuellen Projektstatus zu informieren und die Anliegen der berührten Interessensgruppen zu diskutieren.

Ab Mitte August 2010 wurde das Informationszentrum „bahnorama“ gleich neben der Baustelle des Hauptbahnhofes Wien eröffnet, wo sich die Besucher über das Gesamtvorhaben informieren können. Integriert ist ein über 66 Meter hoher Aussichtsturm, der einen fantastischen Blick auf die Baustelle und über die Dächer von Wien garantiert.

Über die Öffentlichkeitsarbeit der ÖBB und der Stadt Wien hinaus hat Frau Dipl. Päd. Karin Schmidt, Bezirksrätin in Favoriten, die Leitung des Bezirksprojektes „Schulprojekt HAUPTBAHNHOF Wien“ übernommen. Dieses von drei Ministerien, dem Wiener Stadtschulrat und der Pädagogischen Hochschule Wien mitgetragene Projekt stellt das Infrastrukturprojekt Hauptbahnhof Wien in den kommenden Jahren in großen Bereichen der Bildung in den Mittelpunkt. In Zusammenarbeit mit diversen Schulen und Kindergärten in Favoriten wird dieses Thema in unterschiedlicher Form vom Kindergarten bis zur Matura thematisiert und umgesetzt. Auch wird es eine Diplomarbeit an der Universität Wien zu diesem Thema geben. Weiters haben sich Frau Schmidt und der Bezirksvorsteherin-Stellvertreter von Favoriten, Josef Kaindl, für den Verbleib zweier Eisenbahn-Kulturvereine, die bislang im Wiener Südbahnhof untergebracht waren, sehr verdienstvoll engagiert. Beide Vereine, der Modellbahnclub MEG Wien-Süd und die Eisenbahnmusik Wien Süd-Ost, werden ihre neue Heimat weiterhin im 10. Bezirk ha-



ben – in der Pädagogischen Hochschule Wien, eingebunden in das Schulprojekt Hauptbahnhof Wien.

Und hier schließt sich der Kreis wieder: Viele erhaltene Objekte des ehemaligen Südbahnhofes, die die ÖBB an den Kulturverband Favoriten übergeben haben, sollen hier gemeinsam mit der neu aufgebauten Modelleisenbahnanlage der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Im neuen Informationszentrum „bahnorama“ werden unter anderem sowohl historische Bahnhofsobjekte als auch Ergebnisse des Schulprojektes präsentiert.


## DER KATALOG

Der Band „Zeitschienen II“ ist der Geschichte der Wiener Süd/Ostbahnhöfe gewidmet. Bei der Auswahl der Artikel geht es uns sowohl um die Darstellung des Vergangenen als auch des Zukünftigen aus Sicht jenes Personenkreises, der sich um die Bewahrung des „Kulturgutes“ Wien Süd/Ostbahnhof verdient gemacht hat. Das ist allen voran das Team

des Bundesdenkmalamtes, der Archäologen, Bauforscher und Kunsthistoriker unter der Gesamtkoordination von Mag. Christoph Blesl. Zu Wort kommen auch die beiden Förderer des Projektes in Favoriten, Bezirksvorsteherin-Stellvertreter Josef Kaindl und Bezirksrätin Dipl. Päd. Karin Schmidt. Weiters die Experten des Heeresgeschichtlichen Museums und zum Thema Bunkeranlagen des Zweiten Weltkrieges Dr. Marcello La Speranza. Allen spreche ich meinen Dank für die gute Zusammenarbeit aus.

Am Beispiel des bereits historischen Wiener Süd/Ostbahnhofes aus den 1950er-Jahren hat sich gezeigt, dass ein Baudenkmal nicht nur ein lebloses Gebäude ist, das von Wissenschaftlern dokumentiert und archiviert wird, sondern auch im Rahmen von Kulturinitiativen „lebendig“ weiterleben kann. Es bedarf nur der interdisziplinären Zusammenarbeit unterschiedlicher Kräfte, die mit guten Ideen an die Sache gehen.





# DIE LETZTEN GEHEIMNISSE DES SÜDBAHNHOFES

*Christoph Blesl und Roman Igl*

## DIE LETZTEN GEHEIMNISSE DES SÜDBAHNHOFES

(„Wiener Zeitung“ am 8. April 2010)

„Bei den Abbrucharbeiten des Südbahnhofes sind Ziegelgewölbe in gewaltigem Ausmaß angefahren worden, es wird um eine Begutachtung ersucht!“ – das war der Inhalt eines Telefonanrufes der Österreichischen Bundesbahnen an das Bundesdenkmalamt am 19. März 2010. Sofort wurde eine Begehung mit Experten vorgenommen. Das Ergebnis des Lokalausgleiches war eindeutig. Die Kassenhalle des 1873/74 fertiggestellten „alten“ Südbahnhofes wurde bei der Errichtung des neuen Südbahnhofes in der Nachkriegszeit als Unterbau für die moderne Konstruktion verwendet. Der Erhaltungszustand dieses legendären, nie aus der Erinnerung verschwundenen Wiener Bauwerkes musste nun beurteilt werden.

Zahlreiche Fotos aus Archiven zeigten zeitgleich den wachsenden neuen Südbahnhof auf dem Ghegaplatz und westlich davon den noch stehenden, nur von geringen Kriegsschäden gezeichneten, eindrucksvollen Vorgänger. Das Interesse an der „Entdeckung“ in den verschiedensten Medien (von Presse bis Internet) war enorm.

In den Stunden nach der Begutachtung wurde in Gesprächen zwischen dem Bundesdenkmalamt und den ÖBB die weitere Vorgehensweise erörtert. Der Zustand der erhaltenen Baureste war für archäologische Untersuchungen und eine ausführliche bauhistorische Untersuchung, die vor dem Teilabbruch in den 1950er-Jahren nicht mehr gelangen, durchaus geeignet. War es wirklich möglich, auf der größten Baustelle Europas unter gewaltigem Zeitdruck eine archäologische Grabung mit ausführlicher Bauforschung durchzuführen? Es musste möglich sein: durch die Umweltverträglichkeitsprüfung für den neuen Hauptbahnhof war die Berücksichtigung von Kulturgütern geregelt, vor allem aber waren sich alle Verantwortlichen einig, den eindrucksvollen Überresten Wiener Stadt- und Eisenbahngeschichte wissenschaftlich und denkmalpflegerisch gerecht zu werden.

Der Kampf um die Erhaltung des Südbahnhofes, der 1950 geführt wurde, musste nicht wiederholt werden. Die unter den Gleisen und Betonplatten der Bahnsteige des Nachkriegsbaues erhaltenen Mauern waren, trotz imposanter Mächtigkeit und aufschluss-





Abb. 24: Die Mauern des Südbahnhofes II, kurz nach der Entdeckung.

reicher Baudetails, in keinem erhaltenswerten Zustand. Zu drastisch waren die Spuren des ersten Abbruches sichtbar und zu massiv hatte die Demontage wertvoller Architekturteile den Bau angegriffen, um ein schützenswertes Denkmal sinnvoll zu definieren. Als „Ersatzmaßnahme“ wurde daher die bestmögliche Dokumentation der Ruinen in die Wege geleitet. In der Zwischenzeit wurden die Abbrucharbeiten in den nicht fundführenden Bereichen unter „archäologischer Aufsicht“ ohne Zeiteinbußen fortgesetzt.

### ARCHÄOLOGEN AUF DER GRÖSSTEN BAUSTELLE EUROPAS

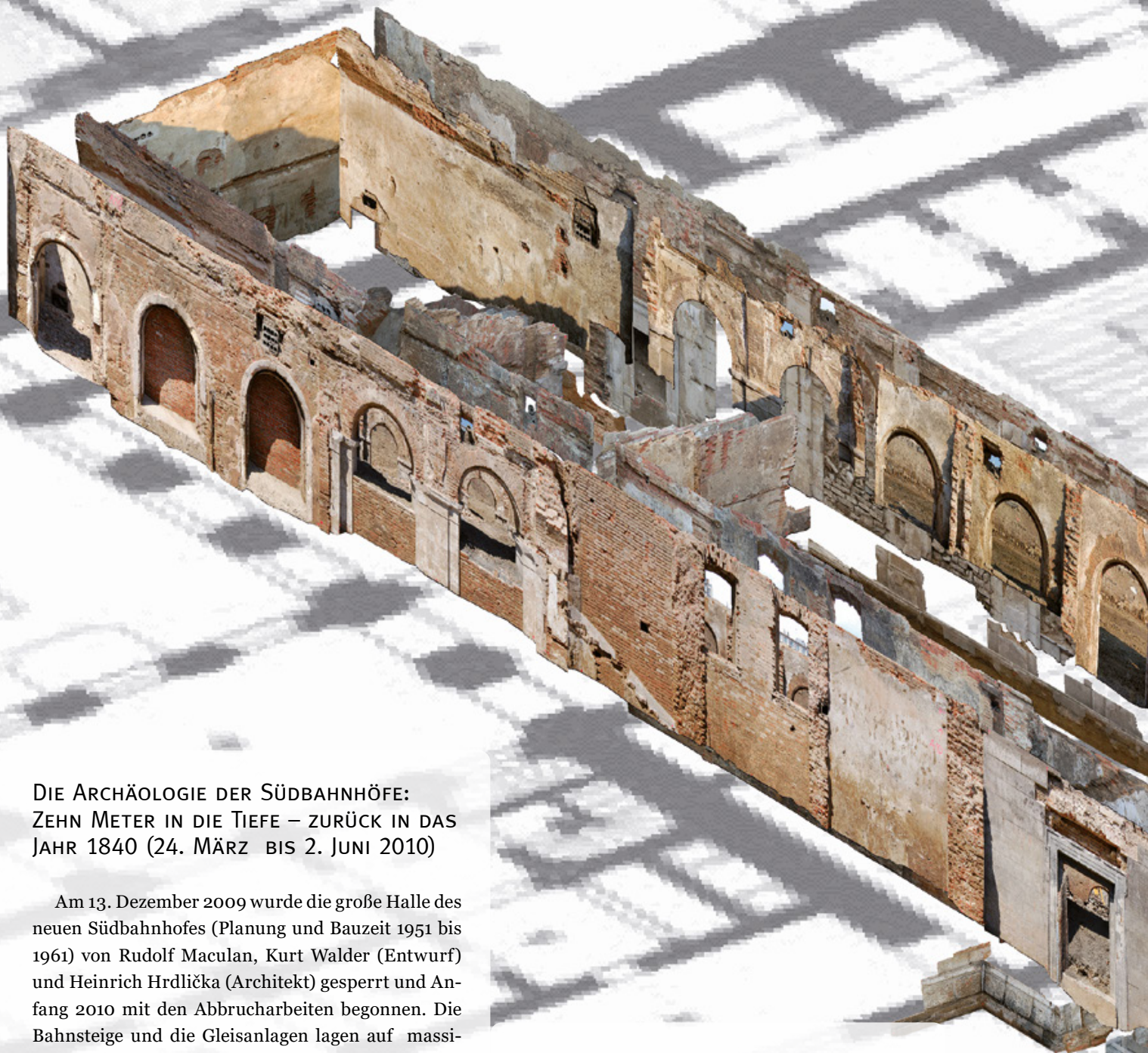
Am 24. März, nur fünf Tage nach der Fundmeldung, konnten Archäologen, Bauforscher und Vermessungstechniker, die von den ÖBB mit der Dokumentation der historischen Bauten beauftragt worden waren, mit ihrer Arbeit beginnen. Die wichtigsten Werkzeuge neben Schaufeln, Krampen, Kellen, Pinseln und Bürsten waren Computer, Fotokameras, Ta-

chymeter für die digitale Vermessung, ein 3D-Scanner und – Bagger, Lastwägen und schweres Abbruchgerät. Bei den frühmorgendlichen Baubesprechungen legten die Abbruchleiter mit den Mitarbeitern der Baufirmen und den Archäologen jeden Schritt für die einzelnen Bauabschnitte des Tages oder der Woche fest:

Freilegung der historischen Mauern durch Fachpersonal und zur Verfügung gestellte Maschinen unter Kontrolle der Archäologen, wenn notwendig feineres Nacharbeiten durch die Ausgräber; darauf erfolgte die digitale Dokumentation und die unmittelbare Kontrolle durch das Bundesdenkmalamt, erst dann war der Abtrag eines Gebäudeteiles möglich.

Abb. 25: Freilegungsarbeiten.





## DIE ARCHÄOLOGIE DER SÜDBAHNHÖFE: ZEHN METER IN DIE TIEFE – ZURÜCK IN DAS JAHR 1840 (24. MÄRZ BIS 2. JUNI 2010)

Am 13. Dezember 2009 wurde die große Halle des neuen Südbahnhofes (Planung und Bauzeit 1951 bis 1961) von Rudolf Maculan, Kurt Walder (Entwurf) und Heinrich Hrdlička (Architekt) gesperrt und Anfang 2010 mit den Abbrucharbeiten begonnen. Die Bahnsteige und die Gleisanlagen lagen auf massiven Stahlbetonplatten. Als die darunterliegenden Schutt- und Erdschichten im März 2010 abgetragen wurden, traten Ziegelmauern des vom Hauptarchitekten der Südbahngesellschaft Wilhelm (von) Flattich geplanten und 1874 fertiggestellten Südbahnhofes zu Tage. Diese wurden maschinell bis zu einer Tiefe von drei Metern unter dem modernen Bahnsteigniveau freigelegt. Unmittelbar danach wurde von den Archäologen vermessen, fotogrammetrisch

dokumentiert und ausgewählte Teile mit einem 3D-Scanner aufgenommen. Trotz enormen Zeitdrucks durch den rasanten Fortschritt des Abbruchs konnten die archäologischen Untersuchungen in das Baugeschehen integriert werden.

Durch das schrittweise Absenken der Abbruchtiefen wurden einige Bauteile in mehreren Ebenen freigelegt. In einer Tiefe von sechs Metern unter dem jüngsten Bahnsteigniveau wurden die Fußböden des

Erdgeschoßes des verschütteten älteren Bahnhofes erreicht. Sämtliche Räume wurden durch große Abbruchbagger, die den groben Aushub vornahmen, und Minibagger, die die Archäologen bei Detailarbeiten unterstützten, freigelegt. Ein kleines Team war nun intensiv beschäftigt, die an wenigen Stellen sogar noch stuckverzierten Innenräume händisch freizupräparieren. Die Grabung und Trennung der einzelnen Verfüllschichten innerhalb einzelner Räume konnte durch die notwendigen chemischen und technischen Untersuchungen unterschiedlichen Aushubmaterials umgesetzt werden. Auf diese Weise wurden Überreste des Einganges, große Teile der Kassenhalle und Nebenräume jenes gründerzeitli-

chen Südbahnhofes freigelegt, der ab 1869 schrittweise seinen Vorgänger, den Gloggnitzer Bahnhof, verdrängt hatte. 1873 wurde er eröffnet, 1874/1875 fertiggestellt. In den 1950er-Jahren musste er einer moderneren Bahnhofsanlage weichen.

Im Zuge der Abbrucharbeiten präsentierte sich den Wienerern für kurze Zeit wieder der riesige unverbaute Raum, der im 19. Jahrhundert, vor dem 1704 als Befestigung und Steuergrenze errichteten Linienwall, die Stadt begrenzte. Auf dieser Freifläche – vor der Belvederelinie – entstand 1840 der Gloggnitzer Bahnhof, 1845 der Raaber Bahnhof (der Vorgänger des Ostbahnhofes) und in den Jahren 1849–56 wurde aus Anlass der Märzrevolution von 1848 das Arsenal erbaut. Den neuen Südbahnhof Flattichs betrat man 1873 von Osten her, vom „Ghega-Platz“. Die Bahnsteige im ersten Stock erreichte der Reisende durch die, über zwei Stockwerke

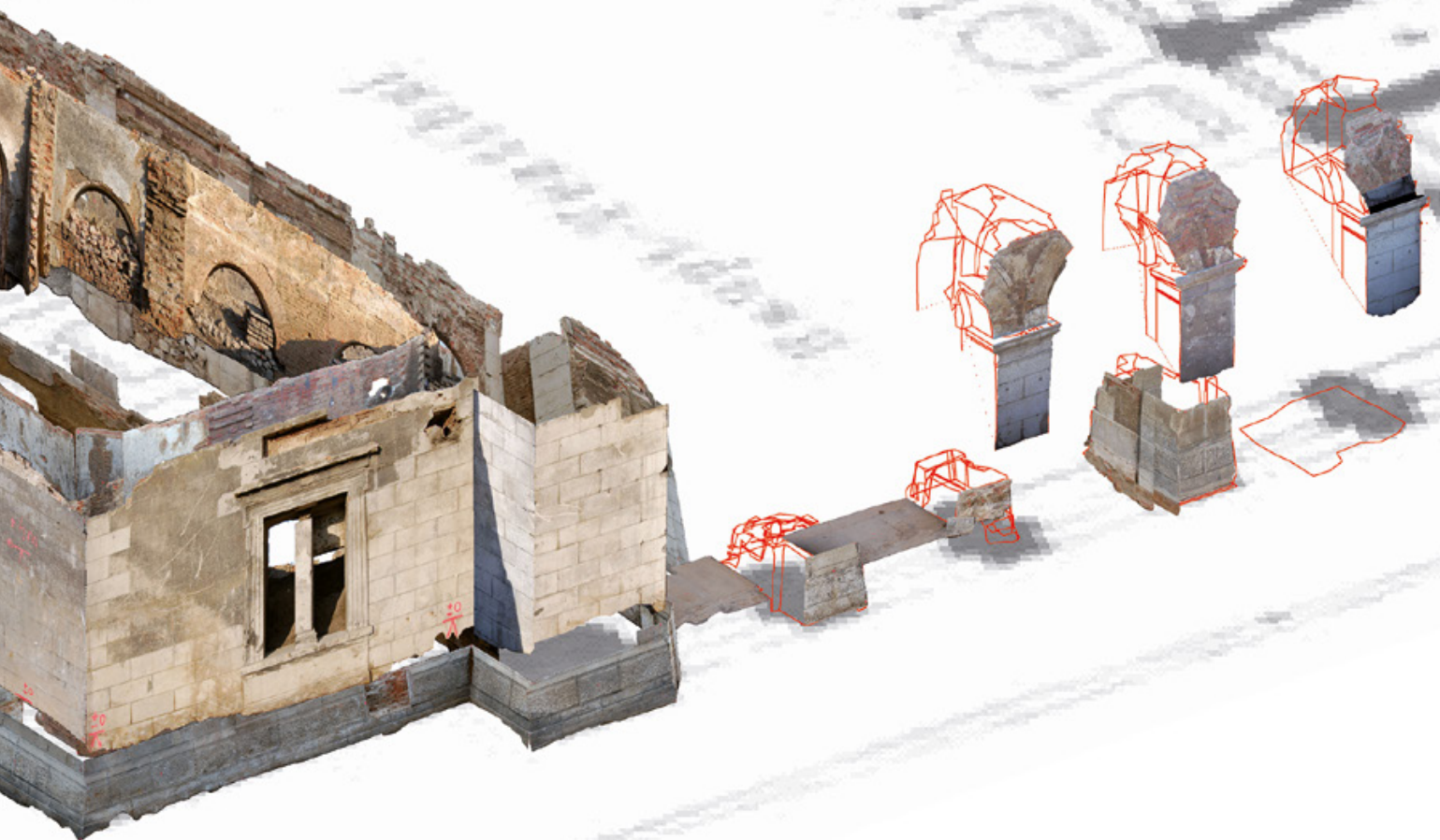


Abb. 26: Bahnhof II: Kassenhalle, Ansicht von Osten (rot markiert: überbauter Baubestand).



Abb. 27: Entfernen der Betonreste und oberen Schuttschichten, Vorbereitung für die archäologische Bauaufnahme, 23. März 2010.

reichende, fünf Fensterachsen breite Kassenhalle mit den Fahrkartenschaltern und eine prunkvolle Stiege, die sich auf halber Höhe teilte. Auf den Dächern der Pavillons an der Seitenfront thronten die steinernen Markuslöwen, von denen einer in der Halle des dritten Südbahnhofes und einer im Ortszentrum von Laxenburg überlebte.

## FÜNF JAHRZEHNTE ANKUNFT UND ABFAHRT ÜBER EINEM BAHNHOF

Der zweite Südbahnhof galt hinsichtlich seiner technischen und architektonischen Lösungen als das gelungenste Werk österreichischer Eisenbahnbaukunst der Gründerzeit. Was blieb vom ehemals prächtigsten Bahnhof Wiens?

**DIE OSTFASSADE UND DER EINGANG:** Im Wesentlichen wurde der Bau von Flattich vor der Errichtung des dritten Südbahnhofes nur bis auf die Höhe des Erdgeschoßes abgetragen. Weite Bereiche der noch bis zu sechs Meter hohen Bausubstanz wurden

in die Substruktion des Neubaus eingebunden. Erhalten waren die vier Pfeiler des Einganges der östlichen Hauptfassade. Sie bestanden aus kalkmörtelgebundenem Ziegelmauerwerk, das mit weißen Kalksteinplatten verkleidet war. Die lichte Weite zwischen den 1,30 mal 2,20 Meter mächtigen Pfeilern betrug 2,10 Meter. Zwischen den Pfeilern war eine Türschwelle erhalten. Die reich gegliederte, nach Osten gerichtete Hauptfassade des Südbahnhofes II wurde in der Nachkriegszeit abgebrochen. Einige Architekturteile wurden bei den Aushubarbeiten in den Erd- und Schuttschichten östlich der Fassade aufgefunden, auch in den Kellerverfüllungen des zweiten Bahnhofes, darunter eine Karyatidenfigur und zwei große Säulenbasen. Südlich der Pfeiler des Eingangsbereiches war die Südostecke des Bahnhofes gut erhalten: Die Außenmauer war mit glatten Steinplatten verblendet. Hier waren zwei der monumentalen Fenster vorhanden. Das östliche hatte einen eingestellten Steinpfeiler mit quadratischem Querschnitt. Die Fensterlaibungen konnten nach erfolgter Dokumentation aus dem Mauerwerk gelöst und geborgen werden, das hochqualitative Steinmaterial stammt aus Istrien.



Abb. 28: Kassenhalle und Schalterbereich Südbahnhof II, Südflanke; Projektion der photogrammetrischen Aufnahme auf den historischen Plan Flattichs.

**DIE KASSENHALLE:** Direkt hinter der Hauptfassade lag die 20 Meter breite und 36 Meter lange Kassenhalle, die im Plan Flattichs als „Haupt-Vestibül“ bezeichnet wird. Deren einen Meter breite Außenmauern bestanden wie bei der Fassade aus massivem, kalkmörtelgebundenem Ziegelmauerwerk mit einer Verblendung aus Steinplatten. An mehreren Stellen wurden noch polychrom bemalte Stuckreste festgestellt. Der Fußboden war mit massiven Kalksteinplatten ausgelegt. Im Westbereich der Halle konnten die Fundamente der fast sechs Meter breiten Treppe freigelegt werden, die zu den Bahnsteigen ein Geschoß höher führten.

**DIE FAHRKARTENSCHALTER:** In der Kassenhalle waren parallel zur Hauptachse die fast zwei Meter breiten Bögen der Fahrkartenschalter auf der südlichen Seite bis zu sechs Meter hoch erhalten. Auch hier lag wieder ein steinplattenverblendetes Ziegelmauerwerk vor. Diese Bögen wurden später im Zuge des Neubaus (1955–58) mit trocken verlegtem Stein- und Ziegelmaterial verschlossen. Südlich der Bögen lagen acht Räume unterschiedlicher

Größe. Die Nordwand der Kassenhalle war mit Zementbeton und Teeranstrich in den 1950er-Jahren überputzt und dadurch fast unkenntlich gemacht worden. Lediglich eine Tür zeichnete ihren Umriss mit der stark profilierten Türrahmung durch den Überzug.

**DIE KELLER:** Vier Kellerräume, die in den Plänen Flattichs nicht eingezeichnet waren, konnten unter dem südlichen Teil der Kassenhalle festgestellt werden. Auch eine große Kanalanlage für den Abfluss des Regenwassers der riesigen Dachflächen wurde entdeckt.

**DIE ZIEGELBÖGEN AM GÜRTEL:** An die Eingangshalle anschließend erstreckte sich 75 Meter nach Westen ein ausgedehnter Werkstättenbereich, dessen 33 erhaltene, tonnenüberwölbte Einzelräume zum zweiten Südbahnhof gehörten und bis zuletzt die Gleise trugen. Die Räume waren in drei Reihen zu je elf fünf Meter breiten und neunehnhalf Meter langen Räumen angelegt. Noch weiter im Westen konnte die Südwestecke des Bahnhofes

freigelegt werden; von dort bildeten massive, sieben Meter hohe Stützmauern des zweiten Südbahnhofes und seines Vorgängers, des Gloggnitzer Bahnhofes, den Damm der Südbahn. Die Südwestecke bestand aus einem kalkmörtelgebundenen Ziegelkern und einer steinernen Bogenverblendung. Dieser 3,4 Meter breite und 4,2 Meter hohe Bogen wurde später mit einer dünnen Ziegelmauer, in die zwei Fenster gesetzt wurden, verschlossen. Noch weiter außerhalb wurde ein Abschnitt der Westmauer mit drei Fenstern dokumentiert.

**DIE ANFÄNGE – DER GLOGGNITZER BAHNHOF.** Nach der Dokumentation des Südbahnhofes II erfolgte das planmäßige Abtragen des Geländes. Aber nur einen halben Meter unter dem Fußboden der alten Kassenhalle traten unerwartet massive, sandmörtelgebundene Mauerzüge zu Tage, die wie die Keller des Nachfolgebaues fast vier Meter in

die Tiefe verfolgt werden konnten. Stratigrafisch, bautechnisch und durch Ziegelstempel datiert, sind sie eindeutig als Fundamente des ersten Südbahnhofes, des „Gloggnitzer Bahnhofes“, anzusprechen. Der Gloggnitzer Bahnhof wurde von 1840–46 von Matthias (von) Schönerer errichtet und war ebenfalls ein Kopfbahnhof. Durch eine wesentlich kleinere Kassenhalle gelangte man über zwei Treppen in die ein Geschöß höher gelegene Bahnsteighalle.

Bei den Ausgrabungen konnte gut belegt werden, dass die alten Mauern als Fundamente und Spannumauern für den wesentlich größeren Bahnhof von Flattich weiterverwendet wurden. Die Treppen des ersten Baues konnten noch durch ihre Punktfundamente lokalisiert werden. Die Südmauer der Eingangshalle wurde für den Neubau von Südbahnhof II zwar zerstört, diente jedoch als Fundament. Die Eingangshalle des ersten Südbahnhofes war mit zwei Räumen unterkellert.

Abb. 29: Bauphasenplan im Bereich der Kassenhalle.

## Kassenhalle

- Südbahnhof I
- Südbahnhof II





Abb. 30: Tachymetrische Aufnahme der Ziegelbögen.



Abb. 31: Kellerraum des Südbahnhofes II mit Fundament des Südbahnhofes I.

**DER OSTBAHNHOF UND DAS BETRIEBSGE-  
BÄUDE:** Im Zuge der Abbrucharbeiten wurden in  
geringem Umfang auch Ziegelmauern des histori-  
schen Ostbahnhofes und des Betriebsgebäudes an-  
gefahren. Matthias (von) Schönerer war nicht nur  
Architekt des Gloggnitzer Bahnhofes, sondern auch  
des Raaber Bahnhofes, des ersten Ostbahnhofes. Die  
Doppelanlage der Süd- und Ostbahnhöfe entstand  
zwischen 1839 und 1846 vor der Belvederelinie. Die  
beiden Kopfbahnhöfe standen rechtwinkelig zuein-  
ander, dazwischen und leicht nach hinten – stadt-  
auswärts – versetzt, befand sich das Betriebsge-  
bäude mit den Restaurants im Erdgeschoß, darüber  
Bau- und Administrationsbüros und Wohnungen  
für Beamte.

Der Nachfolgebau des Raaber Bahnhofes wurde  
vom Architekt Carl Schuhmann 1867 bis 1870 er-  
richtet und hieß anfangs Zentral- und kurz darauf  
Staatsbahnhof. Zu den Bahnhöfen gehörten auch die  
Remise und die „Lokomotivfabrik“. Vom Betriebsge-  
bäude konnten noch die Überreste der Fundamente  
und der zweigeschoßige Keller freigelegt und ver-  
messen werden.



Abb. 32: Fundament und aufgehendes Mauerwerk des Ostbahnhofes, Photogrammetrie.



Abb. 33: Fundamente von Südbahnhof I und II und Gewölbekappen von Südbahnhof II.





Abb. 34: Die letzten Reste des Ostbahnhofes.

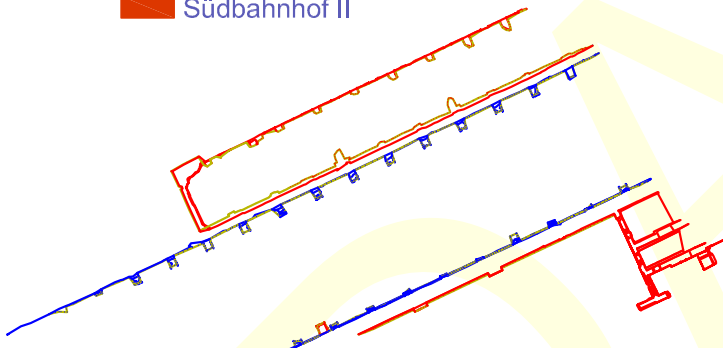


Abb. 35: Die Überreste des Betriebsgebäudes.

## Kassenhalle



■ Südbahnhof I  
■ Südbahnhof II



## Bahndamm

Abb. 36: Gesamtansicht der durch Ausgrabung und Photogrammetrie dokumentierten Baukörper der Südbahnhöfe I und II.

Abb. 37: Substruktion für die Gleiskörper des Südbahnhofes I.





Abb. 38: Abwicklung der Ziegelmauer mit einem Portal im Südwesten von Südbahnhof II, Photogrammetrie.

Abb. 39: Südwestbereich Südbahnhof II bei der Freilegung.





Abb. 40: Blick in Richtung Argentinierstraße, im Hintergrund St. Elisabeth-Kirche.



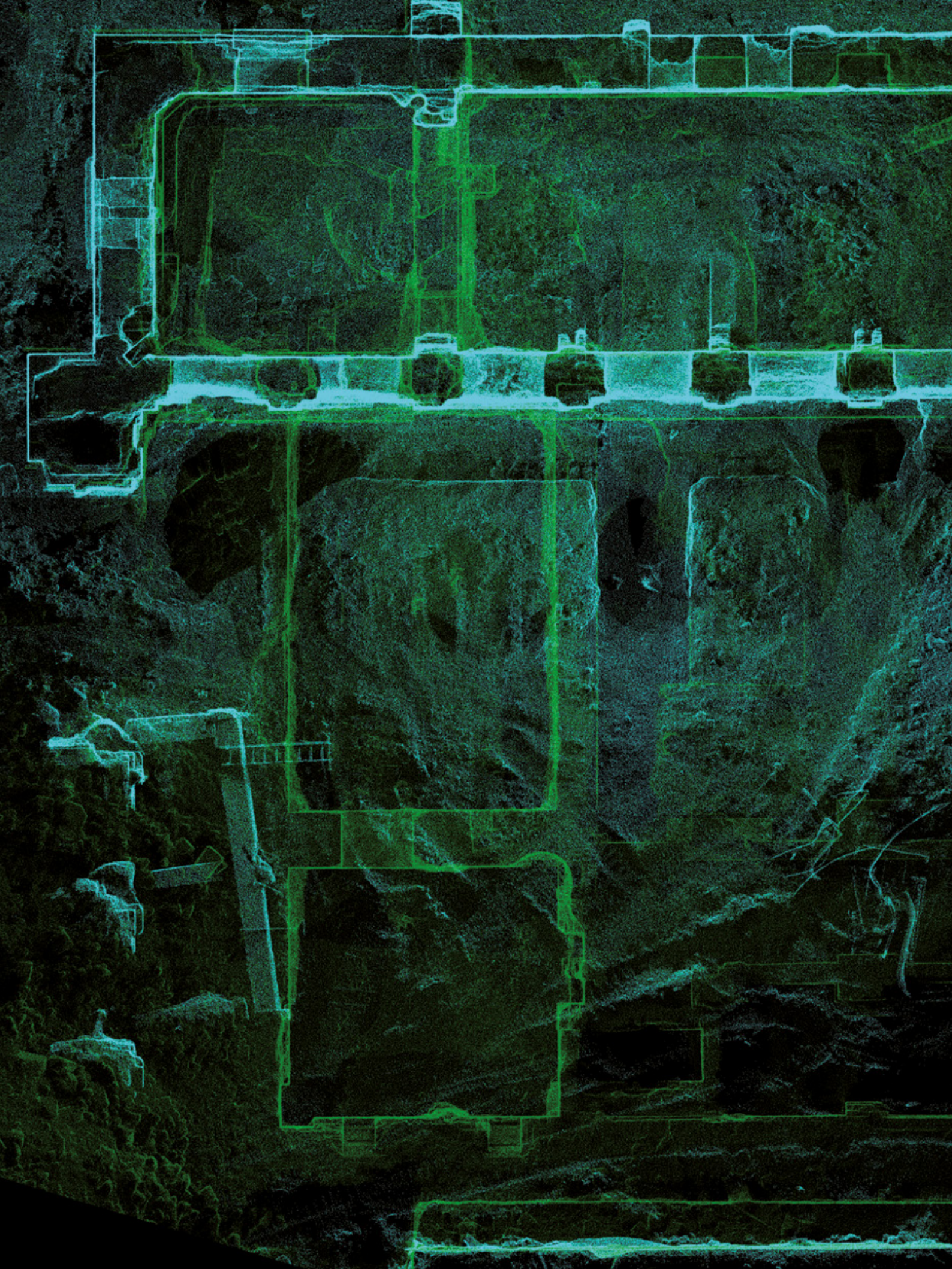
Abb. 41: Vermessungsarbeiten.



Abb. 42: Ziegelkeller, Südbahnhof II.



Abb. 43: Architekturteile in Fundlage, Südbahnhof II.





# LASERSCANNING AM SÜDBAHNHOF WIEN

*Gerold Eßer, Jan Kanngießer und Mathias Ganspöck*

## LASERSCANNING AM SÜDBAHNHOF WIEN

Im Zuge der Abbrucharbeiten des Südbahnhofes Wien wurden die Überreste verschiedener Vorgängerbauten freigelegt. Um die Grabungsdokumentation zu optimieren, setzten die Archäologen neben dem Einsatz der mittlerweile gebräuchlichen digitalen Dokumentationsmethoden (Photogrammetrie und digitale Vermessung aller Fundsituationen mittels Tachymeter) auch auf die Bau- und Befundaufnahme mit dem „Image Laserscanner“.

Der Einsatz des 3D-Laserscanners ermöglicht, alle freigelegten Bauteile absolut formtreu, flächendeckend und vor allem schnell dreidimensional zu vermessen. Aus diesen Daten lassen sich exakte Bauphasenpläne und informative Abbildungen erstellen. Durch das Laser-Abtasten unterschiedlichster Freilegungsstadien wurden die erhaltenen Baureste der beiden historischen Südbahnhöfe, die Fundamente des zum Zeitpunkt der Aufnahme noch teilweise bestehenden modernen Baues und die Oberflächen der Schutthorizonte, die beim Umbau in den 1950er-Jahren entstanden, detailliert dokumentiert. So entstand nicht nur ein Modell einzelner Bauphasen und Umbaumaßnahmen, sondern auch ein Leistungs-

protokoll der Archäologie, Bauforschung und Ausgrabungstechnik zur Erforschung eines Denkmals.

### LASERSCANNING

In den letzten Jahren erlebte die Entwicklung um das 3D-Laserscanning einen enormen Aufschwung. Immer mehr Fachbereiche profitieren inzwischen von dieser Technik. In der Bauaufnahme, Bauforschung und Archäologie findet der Laserscanner immer häufiger Anwendung, da die Aufnahmen mit den Geräten vor Ort deutlich schneller sind als mit herkömmlichen Techniken, dies bei wesentlich höherem Informationsgehalt der Aufnahmeergebnisse. Gerade bei Objekten mit komplexen Geometrien ist der Laserscanner inzwischen ein unersetzliches Werkzeug in der Bauaufnahme geworden.

Die Vorteile für den Einsatz eines Laserscanners am Südbahnhof liegen auf der Hand, da die Unterbrechungen des Baubetriebes somit auf ein Minimum verringert werden konnten. Natürlich ersetzt der Scanner nicht den Archäologen oder Bauforscher.





Abb. 45: Terrestrischer Laserscanner.

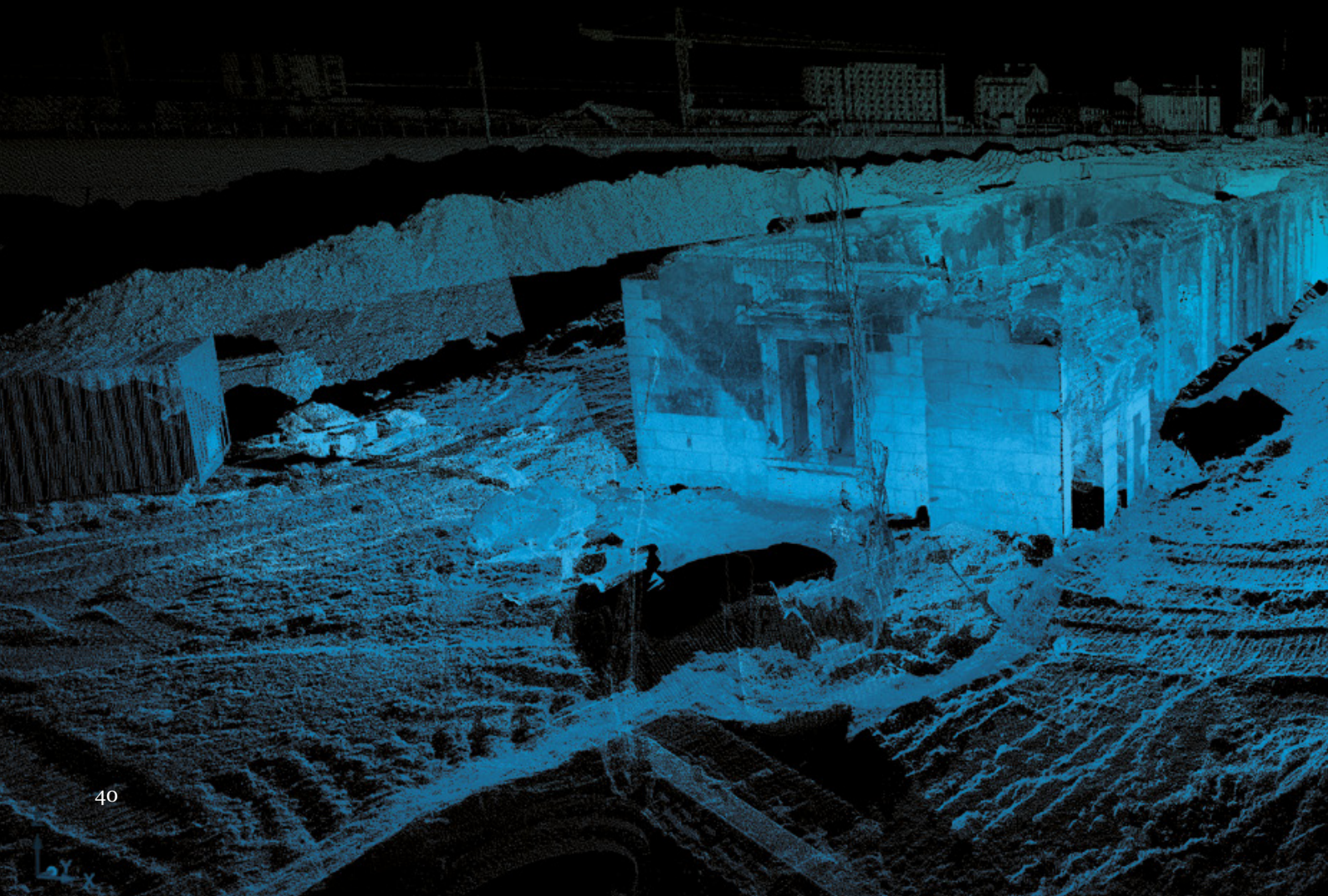
Das Gerät ermöglicht aber ein höchst exaktes und umfangreiches Aufmaß, welches die Basis einer jeden Bauforschung ist.

Im Gegensatz zu traditionellen Methoden wie dem Bauaufmaß mit einem Tachymeter kann der Personalaufwand auf eine bis zwei Personen beschränkt werden. Der Scanner wird am Objekt positioniert, diverse Parameter justiert und ein sogenannter Einzel-Scan gestartet. Während eines Scandurchganges rotiert der Scanner einmal horizontal um die eigene Achse und vermisst, je nach gewünschtem Detailgrad des Scans, eine Vielzahl an Einzelpunkten am Objekt. Je höher die gewünschte Detailschärfe, desto länger dauert ein Einzel-Scan. Nach Abschluss dieses ‚Single-Scans‘ sind noch

weitere kleinere Arbeitsschritte nötig, letztendlich beschränkt sich der Zeitaufwand pro Position auf etwa 7–20 Minuten (gemittelte Erfahrungswerte). Danach wird das Gerät neu positioniert und ein neuer Einzel-Scan angefertigt. Das vorläufige Ergebnis dieses Single-Scans wird auch als Punktwolke bezeichnet.

## LASERSCANNER

3D-Laserscanner arbeiten nach mehreren verschiedenen Messprinzipien, je nach Zweck und Hersteller. Als prominenteste Messprinzipien sind das Impuls-Laufzeit-Verfahren und das Phasenver-



gleichs-Verfahren zu nennen. Hinzu kommen Unterschiede in der Gerätearchitektur und im Design, wobei nahezu jeder Hersteller eine andere Philosophie verfolgt.

Das Impuls-Laufzeit-Verfahren zeichnet sich vor allem durch seinen großen Messabstandsbereich von rund einem bis rund 1.000 Metern aus. Scanner, die nach dem Phasenvergleichs-Verfahren arbeiten, verfügen über einen deutlich kleineren Messbereich beginnend bei ca. 30 cm bis maximal 140 Metern. Unterschiede gibt es auch noch bei der Messgenauigkeit der Systeme. Scanner nach der Arbeitsweise des Impuls-Laufzeit-Verfahrens haben heute in Strahlrichtung gemessen einen mittleren Messfehler von ca 3–8 mm, Phasenvergleichs-Scanner lie-

gen bei knapp unter 0,6–3 mm. Dieser Messfehler, auch als „Rauschen“ bezeichnet, äußert sich dahingehend, dass eingescannte Flächen im Messergebnis letztendlich nicht absolut flach sind, sondern dass eine Punktstreuung entsprechend dem Messfehler beobachtet werden kann. Diese Messungenauigkeit ist bei fast allen Geräten vom Messabstand abhängig, im Bereich der nahen und mittleren Entfernungen erreichen einzelne 3D-Scansysteme inzwischen aber durchaus Toleranzen eines Tachymeters.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Impuls-Laufzeit-Verfahren aufgrund seiner Eigenschaften für größere Objekte, Gebäude, Gebäudekomplexe und städtebauliche Maßstäbe geeignet ist. Geräte, die nach dem Phasenvergleichs-

Abb. 46: Perspektivische Ansicht der Rohpunktvolke unmittelbar nach der Aufnahme.

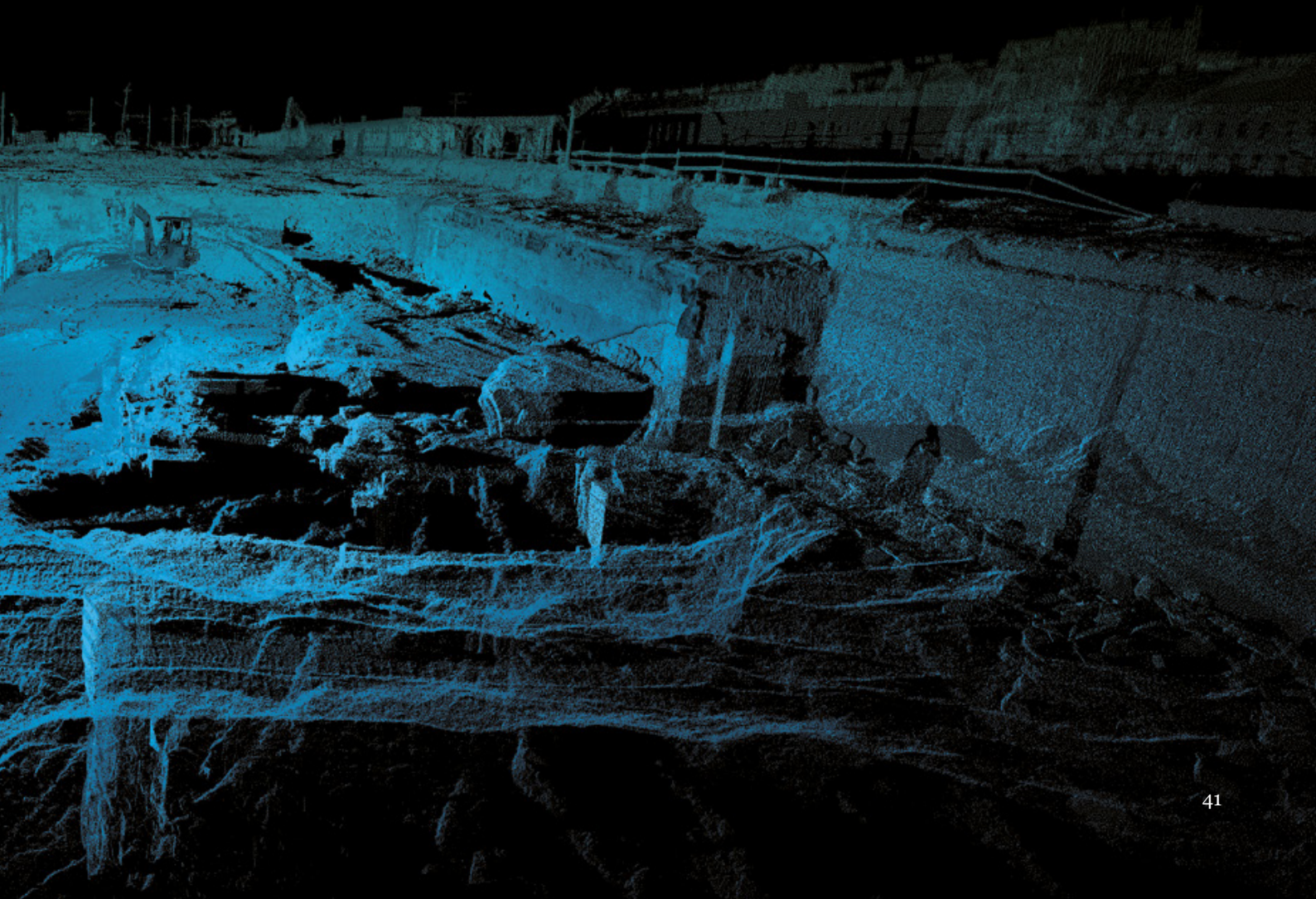




Abb. 47: Perspektivische Darstellung einer colorierten und gereinigten Punktwolke.

Verfahren arbeiten, können neben dieser Verwendung (unter Berücksichtigung des maximalen Messabstandsbereiches) zusätzlich auch bereits zur Dokumentation von Objekten im kleinen Maßstab eingesetzt werden.

Um neben der reinen Geometrie auch die Farbigkeit eines aufzunehmenden Objektes erfassen zu können, verfügen die meisten professionellen Scansysteme über mit den Geräten fest verbundene Digitalkameras. Die aufgenommenen Fotos können zur Einfärbung der einzelnen Messpunkte der Punktwolke mit Echtfarben und zur Erstellung von Photogrammetrien eingesetzt werden.

Jedes Scan-System hat seine Stärken. Die Wahl des richtigen Gerätes für den richtigen Zweck hängt somit primär von der Beschaffenheit des aufzunehmenden Objektes und sekundär vom gewünschten Ergebnis ab. Am Beispiel des Südbahnhofes und der widrigen Bedingungen auf einer Großbaustelle (Staub, Nässe und starkes Sonnenlicht) fiel die Wahl auf den Laserscanner Riegler VZ400. Das Gerät ist kompakt, robust und widersteht widrigsten Umwelteinflüssen. Weiters kann das System durch ein Bedienfeld mit ausreichend großem Display gesteuert werden und verfügt neben einem herkömmlichen Netzanschluss über Akkus mit hervorragender Laufzeit. Das beschleunigt und erleichtert den Workflow erheblich, da weder ein PC für die Steuerung noch

Stromkabel für die Energieversorgung mitgeführt werden müssen. Die Farbinformationen wurden mit einer Nikon D300 mit einem 11mm Objektiv des gleichen Herstellers aufgenommen.

## WORKFLOW

Um einen Komplex wie den Südbahnhof zu scannen, muss der Laserscanner an einer Vielzahl von Standorten logisch positioniert werden, um möglichst alle verdeckten Bereiche auszuschließen. Die Orientierung dieser einzelnen Positionen zueinander und in das übergeordnete geographische Informationssystem (GIS) geschieht bei dem verwendeten Scanner mittels Rundreflektoren. Durch ihren hohen Reflexionsgrad werden die Reflektoren von der Software automatisch erkannt und die Koordinaten gespeichert. Danach können die Single-Scans weitgehend automatisch zueinander orientiert werden.

Die Verteilung der Passmarken auf dem Gelände des Südbahnhofes stellte eine besondere Herausforderung dar, da sie über mehrere Wochen immer wieder verwendet werden mussten. Auf einem Gelände jedoch, welches komplett geschleift wird, im wahrsten Sinne des Wortes kein Stein auf dem anderen bleibt und selbst das zu dokumentierende Monu-

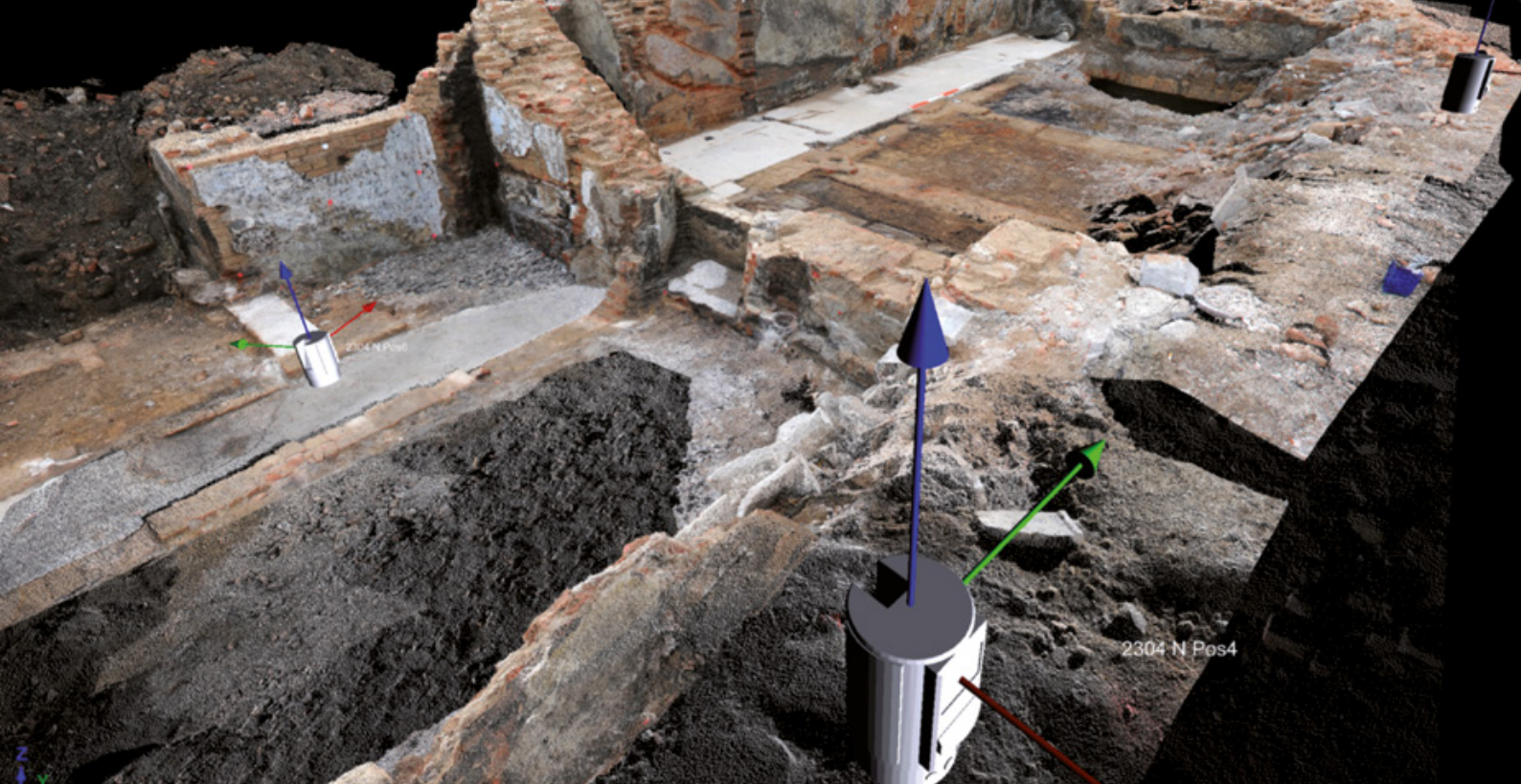


Abb. 48: Symbolisierte Scannerposition in einer colorierten und gereinigten Punktwolke; Ansicht des Bodenbereichs der Kassenräume.

ment abgebrochen wird, erwies es sich als schwierig, geeignete Stellen für eine dauerhafte Befestigung der Passmarken zu finden. Zusätzlich muss gewisser Schutz vor Wettereinflüssen, insbesondere Wind und Regen, gewahrt werden, damit die Passmarken keinesfalls in ihrer Position verändert werden. Aus Sicherheitsgründen wurden aus diesen Erwägungen heraus etwa doppelt so viele Passmarken, als eigentlich benötigt, befestigt. Eine Maßnahme, die sich als sinnvoll erwies, verschwanden doch von einem Tag auf den anderen ganze Bauwerksteile und alles was auf ihnen befestigt wurde. Selbst große Baucontainer, die mit Reflektoren versehen wurden, erwiesen sich bezüglich ihrer Platzierung auf dem Gelände als nur wenig zuverlässig.

Die einzelnen Einsätze auf dem Gelände des Südbahnhofes generierten in Summe über mehr als 80 Einzelpositionen. Die Georeferenzierung wurde parallel mit einem Tachymeter in Kombination mit GPS durchgeführt. Bei Projekten dieser Größenordnung, speziell wenn mit Scanpositionen gerechnet werden muss, die keinen direkten Sichtbezug zueinander aufweisen oder große Distanzen zurückzulegen sind, ist die Erstellung eines übergeordneten Koordinatensystemes mit dem genauesten verfügbaren Messgerät unumgänglich.

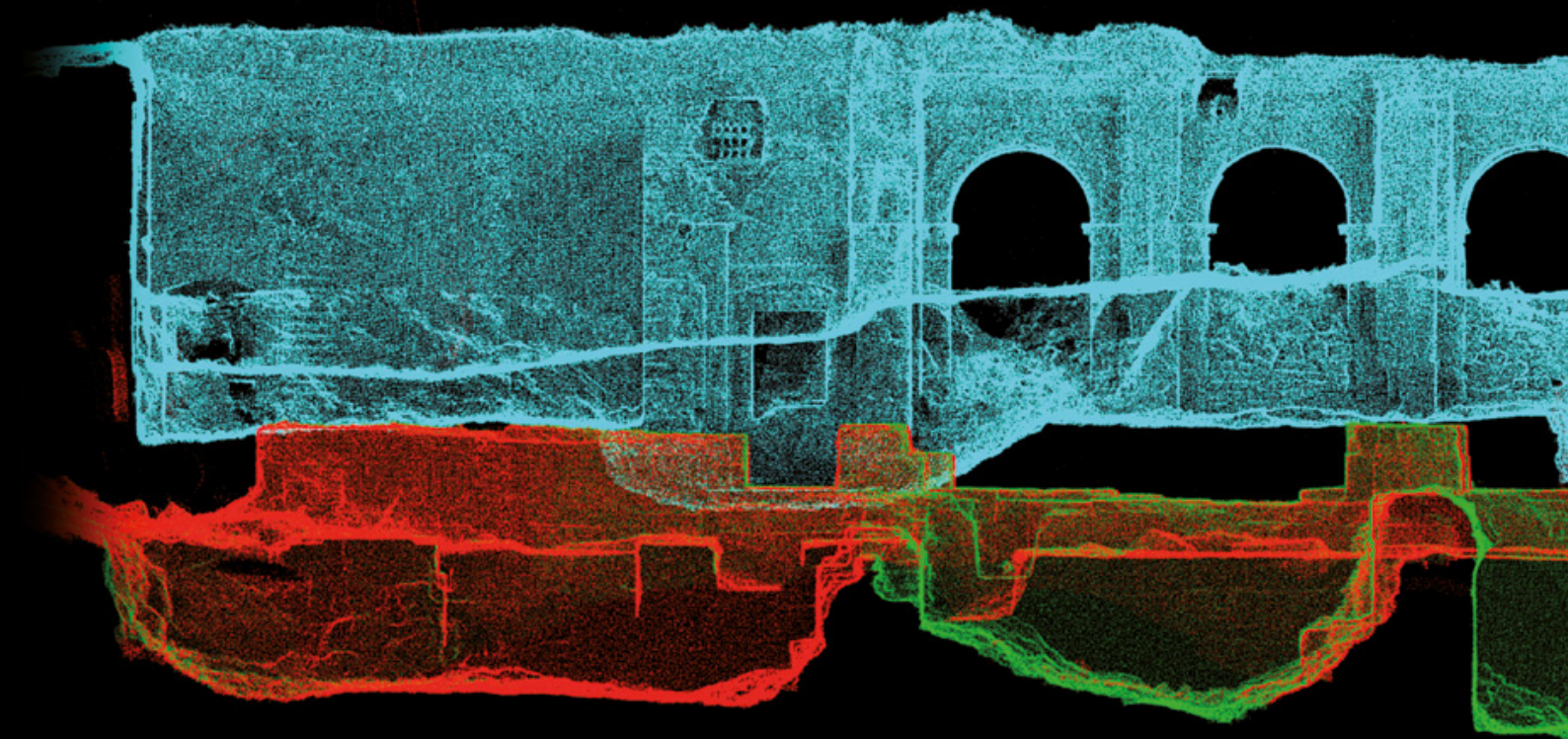
Unmittelbar der Aufnahme folgend wird die Gesamtpunktwolke gereinigt: unabsichtlich aufgenom-

mene Objekte, wie z.B. Baumaschinen, Menschen oder Staub, werden aus der Wolke gelöscht. Der resultierende Datensatz wird nun homogenisiert, um die Datengröße auf ein verwertbares Maß zu reduzieren.

## DATENSATZ SÜDBAHNHOF

Die erste Kampagne am Südbahnhof hatte zum Inhalt, die Reste der Räumlichkeiten südlich der Schalterhalle mit all ihren Details aufzunehmen. Hierfür wurde das Gelände während drei Tagen mittels Laserscanning systematisch aufgenommen. Aufgrund der Tatsache, dass der Baukörper vor seinem Abbruch stand und Fehler nachträglich nicht zu korrigieren waren, wurden eine überdurchschnittlich hohe Punktdichte gewählt und einige Sicherheitspositionen angefertigt. Knapp 14 Tage später wurde der Fortschritt der Grabung auf dem Gelände des Südbahnhofes dokumentiert, hierbei vor allem alle neu ergrabenen Bauteile. Inzwischen wurde das Fußbodeniveau des Bahnhofes aus den 1870er-Jahren (Bauphase 2) erreicht, im Bereich der Kassenhalle konnten auch schon die Fundamente des 1. und des 2. Südbahnhofes freigelegt werden.

Schlussendlich, nach Freilegung der Kellerräume und der restlichen Grundmauern, wurde das Gelände noch ein letztes Mal großflächig eingescannt.



BLAU: 1. GRABUNGSPHASE (APRIL 2010)  
ROT: 2. GRABUNGSPHASE (ANFANG MAI 2010)  
GRÜN: 3. GRABUNGSPHASE (ENDE MAI 2010)

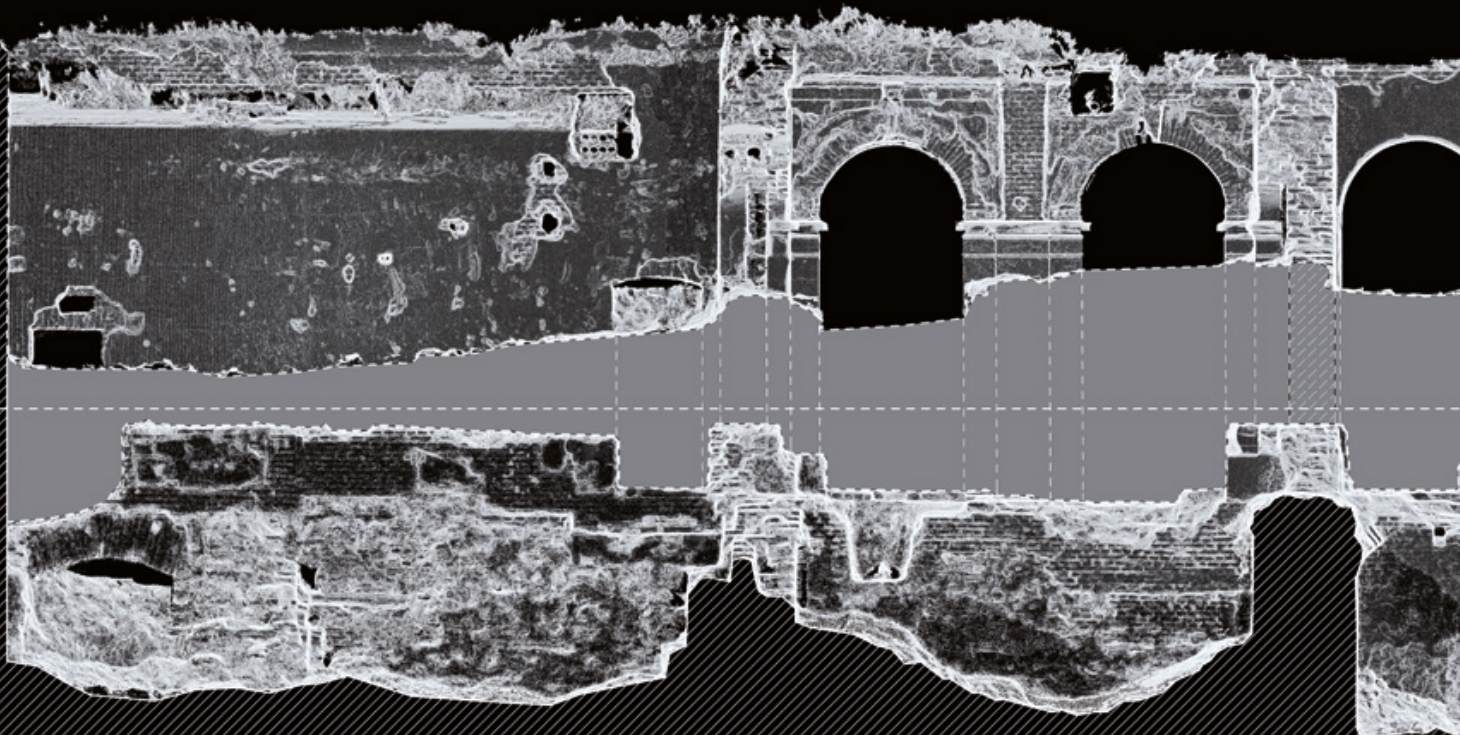
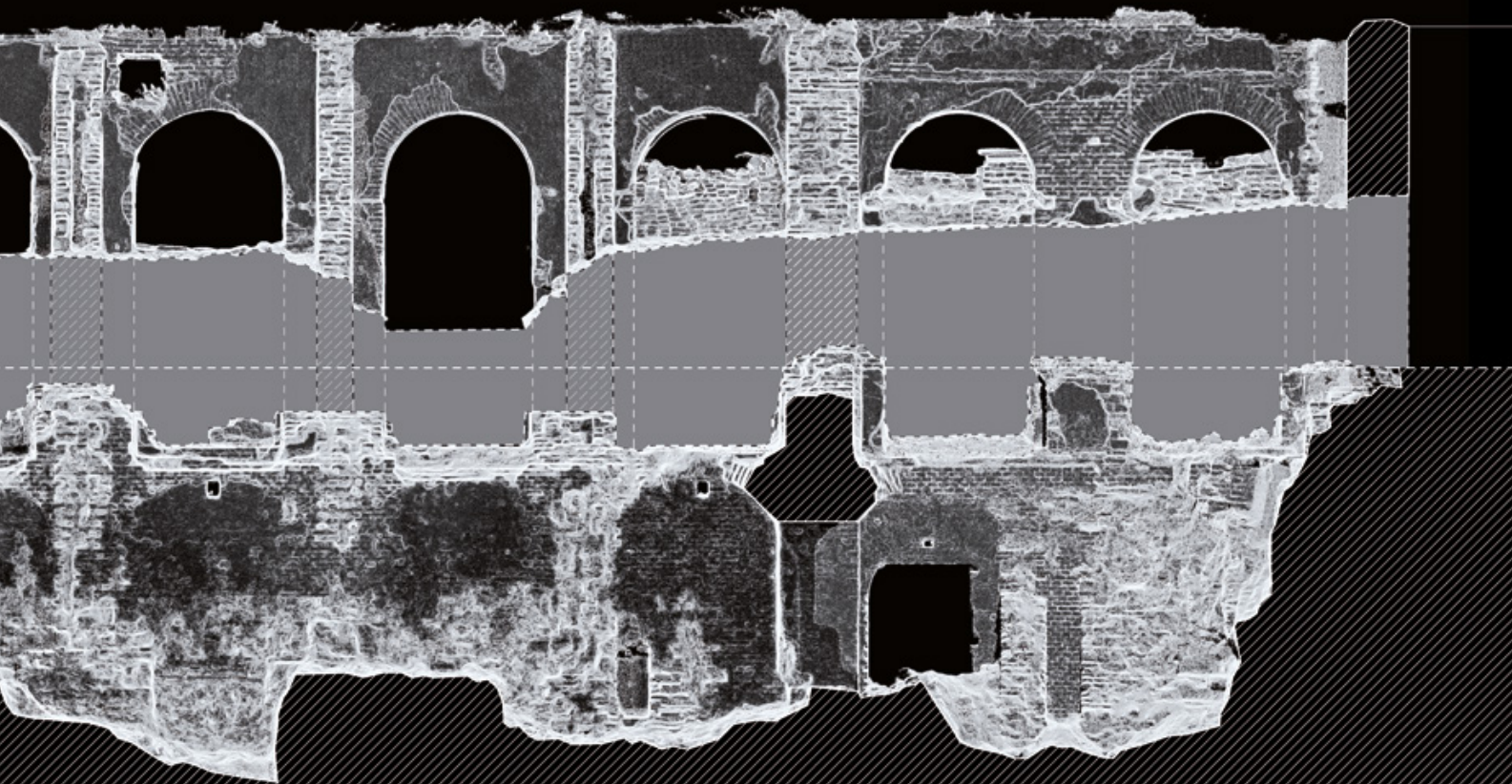
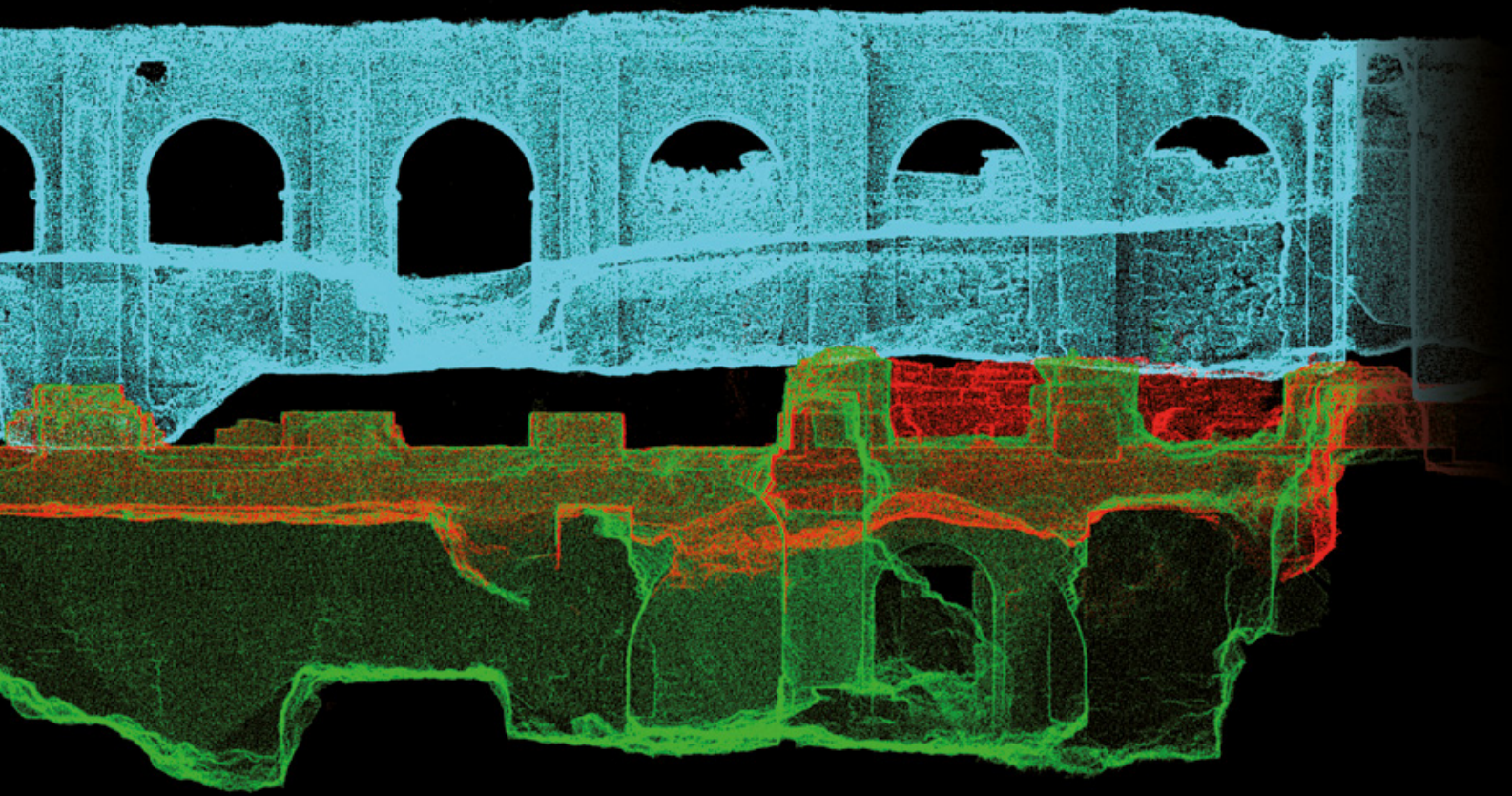


Abb. 49 (oben): Systematische Ansicht der einzelnen Messkampagnen und Visualisierung des Grabungsfortschrittes.  
Abb. 50 (unten): CAD-Plan, ursprünglich Maßstab 1:100, Schnittansicht aus Punktwolke generiert.



Nun steht der Wissenschaft und allen Interessierten eine umfassende 3D-Dokumentation der verschiedenen Bauwerksteile des Südbahnhofes zur Verfügung. Erste planliche Ausarbeitungen auf Basis dieser Daten sind ein detaillierter Grundriss der Räumlichkeiten südlich der Schalterhalle, der Kellerräume unter der Schalterhalle und der Grundmauern der Bauphasen 1 und 2, näher erläutert im

archäologischen Bericht. Weiters wurden Orthogonalansichten der Hauptmauern angefertigt.

Im Dezember 2009 wurde bereits der Baukomplex des Südbahnhofes von 1955 vor Beginn der Abbrucharbeiten mit der gleichen Technik durch die Initiative Suedbahnhof 3D-Scan aufgenommen und ebenfalls exakt georeferenziert. Angestrebt ist nun auch eine Zusammenführung dieser Datensät-



Abb. 51: Flugaufnahme des Areals mit lagerichtigem Plan von Südbahnhof II und Grabungsfläche Kassenhalle.



ze. Beide Baukomplexe sind nicht mehr vorhanden, dennoch ist es durch den Einsatz des 3D-Laserscanners möglich, beide Gebäude, vor allem ohne diese Gebäude nachträglich modellieren zu müssen, in Bezug zueinander zu visualisieren. Darüberhinaus kann natürlich, mit dem gleichen Anspruch an Genauigkeit und Qualität, weiteres Planmaterial hergestellt werden.

Ohne den Einsatz des Laserscanners wären die verschiedenen Bauwerke auf dem Gelände des Südbahnhofes unwiederbringlich verloren. Aber die Gebäude, beziehungsweise deren Reste, bestehen virtuell weiter und ermöglichen es auch in Zukunft, Informationen aus den 3D-Laserscan-Daten zu gewinnen und vielleicht eines Tages mit virtuellen 3D-Daten des Hauptbahnhof Wien 2015 zusammengeführt zu werden.

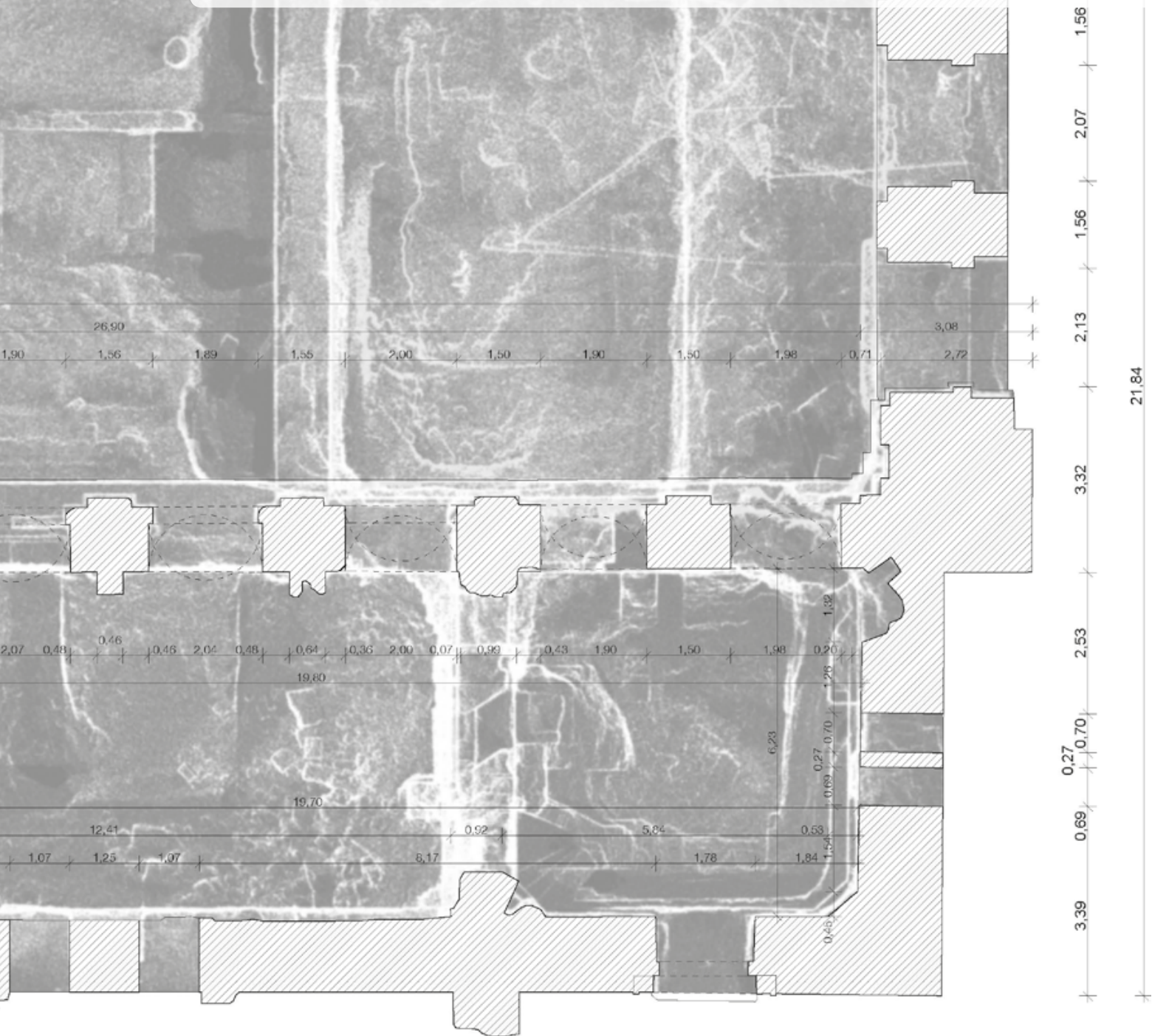
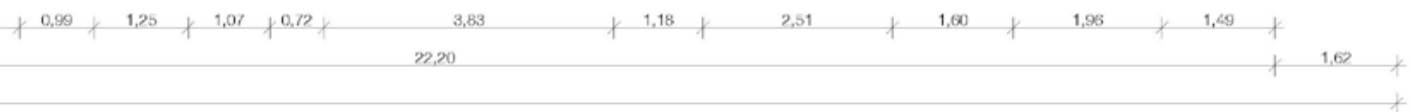


Abb. 52: Ausschnitt des Grundrisses, hinterlegt mit einer Aufsicht der Fundament- und Kellermauern.







# DER MATZLEINSDORFER FRIEDHOF

*Christoph Blesl und Roman Igl*

Abb. 53 (Doppelseite): Torso einer Grabskulptur in einer Ziegelmauer.  
Abb. 54: Beschlag mit Kreuzinschrift „INRI“ und Kruzifix.



## DER MATZLEINSDORFER FRIEDHOF

Im April 2010 wurden bei den Bauarbeiten für den neuen Hauptbahnhof im Bereich der ÖBB Unterführung Landgutgasse im 10. Wiener Gemeindebezirk menschliche Skelettreste entdeckt. Diese Knochen stammten aus Erdschichten, die in den letzten Jahrzehnten bei Planungsarbeiten umgelagert worden waren. Noch am gleichen Tag wurde hier eine lückenlose archäologische Begleitung eingeleitet, um beim Antreffen weiterer Funde sofort eine Bergung und Dokumentation nach wissenschaftlichen Richtlinien vornehmen zu können. Im Zuge des folgenden, unter archäologischer Kontrolle durchgeführten Erd- und Schuttabtragens kamen schließlich Gräber des ehemaligen katholischen Matzleinsdorfer Friedhofes zum Vorschein. Trotz der weitgreifenden städtebaulichen Maßnahmen ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – 1874 konstituierte sich der heute bevölkerungsreichste Bezirk Wiens Favoriten aus der Siedlung vor der Favoritenlinie – waren also Gräber erhalten geblieben.

Auf dem Franziszeischen Kataster (erster österreichischer Liegenschaftskataster, benannt nach Kaiser Franz I., für Wien und Niederösterreich 1817 bis 1824 erstellt) erstreckt sich der Friedhof über rund 30.000 Quadrat-

meter von der heutigen Dampfgasse über die Landgutgasse hinaus nach Nordosten bis vor den Südbahnhof – das ehemals freie Gelände vor dem Linienwall.

### GRABKULT UND GRABMAL – ZUR ENTWICKLUNG DER FRIEDHÖFE

Unsere Friedhöfe liegen heute zumeist am Rand der Städte und Ortschaften und sind regelhaft, achsial angelegt. Die Form solcher geordneten Begräbnisstätten hat antike Wurzeln und geht auf die Römer zurück, bei denen die Bestattung außerhalb der Siedlungen durch das Gesetz geregelt war.

Nach der Völkerwanderung, im frühen Mittelalter, wurden die Gräber der Friedhöfe wie heute in Reihen angelegt. Mit der Entwicklung von Pfarrsprengeln ab dem 8. Jahrhundert war der Friedhof an eine Pfarrkirche gebunden. Das Taufrecht wie auch das Bestattungsrecht lagen bei der Kirche und es entwickelten sich abgegrenzte Totenbereiche in der Nähe des geweihten Altars um die Gotteshäuser. Ab dem 12. Jahrhundert wurde bei vielen Friedhöfen wegen Überfüllung bereits ein Karner für die exhumierten Gebeine errichtet. Vom Spätmittelalter bis



Abb. 55: Freigelegte Gräber entlang der nordöstlichen Friedhofsmauer.

in die frühe Neuzeit waren Friedhöfe belebte Orte, wo Trauungen, Predigten, Prozessionen, Rechtsprechung und teilweise auch Volksfeste stattfanden. Händler und Gewerbetreibende boten bei den Friedhöfen Waren an und errichteten ihre Stände an den Friedhofsmauern. Neben der durch die räumliche Enge bedingten Überfüllung wurde die Situation vor allem in Zeiten von Seuchen und Epidemien kritisch. Die Seuchentoten wurden rasch in Massengräbern außerhalb der Ortschaften und Städte begraben. Das waren die ersten Feldbegräbnisse, weiters rückte der sanitäre Aspekt der Bestattung immer mehr in den Vordergrund. Im 18. Jahrhundert wurde der Totenkult aus hygienischen Gründen aus den Siedlungen verbannt. In Wien existierten immerhin noch über 20 Friedhöfe innerhalb des Linienwalles.

Die antiken Grabformen wie Grabstele, Mausoleum und Sarkophag sind bis heute gängige Bauten der Grabmalkunst. Auch das bei den Römern beliebte Brustbild des Verstorbenen hat sich in der Grabkunst erhalten. Die dicht gedrängten Gräber höhergestellter Personen in mittelalterlichen Kirchen und Kreuzgängen führten zur Entwicklung der Grabplatte mit figuralen Darstellungen und Inschriften. Vor allem im 16. Jahrhundert gelangte das an Kirchenwänden angebrachte Epitaph zu großer

Bedeutung. Hier konnten Porträts in Verbindung mit religiösen Inhalten dargestellt werden. Die Bestattungsreform von Kaiser Joseph II. im 18. Jahrhundert bedeutete einen Einschnitt in der Grabbaukunst. Im 19. Jahrhundert kam man wieder von der Sitte der Mehrfachbestattung in einem Grabschacht ab und Einzelgräber mit Gedenksteinen wurden wieder erlaubt. Der Kauf eines eigenen Grabes mit einem Grabmal wurde angestrebt, der Großteil der Bevölkerung musste aber aus finanziellen Gründen mit einem einfachen Schachtgrab und einer Kennzeichnung mit einem Weichholzkreuz sein Auslangen finden. Mit behördlicher Genehmigung durften einfache Steine und eiserne Kreuze errichtet werden. Bei den Wohlhabenden waren Gräber mit Denkmal und Umgitterung beliebt. Hierdurch wurde auch die gewünschte Abgrenzung zur Umgebung deutlich. Im Zeitalter des Historismus kamen teils aufwendig gestaltete Gruftkapellen auf. Diese weihvollen Bezirke in einem öffentlichen Friedhof zeigten das Bedürfnis, die Verstorbenen fest in der Erinnerung der Lebenden zu verankern. Neben der Bildhauerei wurde auch die Gartenkunst für die Gestaltung wichtig. In der Regierungszeit Franz Josefs entstanden analog zu den Denkmälern in Parks und Gärten kunstvoll angelegte Begräbnis- und Denkmalhaine.

## VOM FRIEDHOF ZUM PARK – DIE GESCHICHTE DES KATHOLISCHEN MATZLEINSDORFER FRIEDHOFES

Kaiser Joseph II. verfügte in seinen Reformen unter anderem auch ab 1782 die Schließung der innerstädtischen Friedhöfe aus hygienischen Gründen. Als Ersatz ließ er die „communalen Friedhöfe“ von St. Marx (III, Leberstraße 6–8), Währing (XVIII, Währinger Park), der Schmelz (XV, Märzpark), beim Hundsturm (XII, Haydnpark) und den katholischen Friedhof von Matzleinsdorf (X, Waldmüllerpark) errichten. Letzterer wurde 1784 als zweitkleinste dieser fünf Begräbnisstätten außerhalb des Linienwalles (Verlauf des heutigen Gürtels) angelegt und 1785 geweiht.

Die Eröffnung des damals größten Friedhofes Europas, des Wiener Zentralfriedhofes 1874, bedeutete das Ende für die „communalen Friedhöfe“. Bereits 1879 wurde der Matzleinsdorfer Friedhof für Begräbnisse gesperrt. 1909 wurde ein Gräberhain mit sekundär aufgestellten Grabsteinen und -denkmälern angelegt. Die qualitätvollen Objekte stammen aus der Zeit vom Ende des 18. bis zur 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts und sind klassizistisch, teilweise auch gotisierend gestaltet. Die Stelen sind meist vergiebelt oder mit Vasen bekrönt, viele sind auch figural gestaltet.

Unter Bürgermeister Jakob Reumann wurde der Friedhof 1923 in einen Park umgewandelt. Als Erinnerung an die ehemalige Begräbnisstätte blieben Teile der Friedhofsmauer, eine Steinlaube, eine Steinpergola beim Haupteingang und auch alter Baumbestand erhalten.

Neben dem bekannten Biedermeiermaler Ferdinand Georg Waldmüller (1793–1865), nach dem der Park benannt ist, haben hier Nikolaus Johann, der Bruder Ludwig van Beethovens, der Botaniker Nicolas Jacquin, der Sänger Josef Staudigl, der Schriftsteller Carl Adam Kaltenbrunner, der Maler Heinrich Friedrich Füger und der Musiker und Verleger Carl Haslinger ihre Gräber.

Weitere Prominente wie der Maler Jakob Alt und die Komponisten Christoph Willibald Ritter von Gluck und Antonio Salieri wurden in Ehrengräber auf dem Zentralfriedhof überführt. Im Gräberhain des Waldmüllerparks können heute noch 100 bedeutende Grabmäler besichtigt werden.



Abb. 56: Blei-Zinnsarg eines Erwachsenen.

## GRÄBER UNTER DER STADT – EIN TEIL DER GESCHICHTE WIENS

Im Jahr 1840 wurde außerhalb des Linienwalles auf dem unverbauten Gelände vor dem Belvedere der Gloggnitzer Bahnhof, der Vorgänger des 30 Jahre später an derselben Stelle erbauten Südbahnhofes, errichtet. Bei den zahlreichen Umgestaltungen am Stadtrand Wiens bis in die Zeit nach dem 2. Weltkrieg wurden die nordöstlichen Bereiche des Matzleinsdorfer Friedhofes aufgelassen, teilweise zerstört oder mit Baustellenaushub überlagert. So kam es, dass unversehrt gebliebene Gräber aus dem späten 18. und dem 19. Jahrhundert bei den Bauarbeiten zum neuen Hauptbahnhof unter alten Gleisanlagen und Nebengebäuden entdeckt wurden.

In der Zeit von 22. Juni bis 14. Juli 2010 wurden durch Baumaßnahmen in der Erhaltung gefährdete Gräber sorgfältig freigelegt, dokumentiert und geborgen. Diese Bestattungen lagen entlang der auch ausgegrabenen nordöstlichen Umfassungsmauer zweieinhalb Meter unter der heutigen Geländeoberkante. Die mit Friedhofserde humos verfüllten Grabschächte



Abb. 57: Restaurator beim Sichern von Farbresten an einem verzierten und bemalten Grabsteinaufsatz.

zeichneten sich im hellen Schotter sehr deutlich ab. Die Oberfläche des historischen Friedhofes wurde bei der Auffassung bereits massiv zerstört, daher waren nur Reste einzelner Grabeinfassungen und Grabsteine in originaler Lage zu finden. Die Archäologen trafen nur auf Gräber, deren Bestattungen nicht mehr zu

identifizieren waren. Reste einzelner Grabbauten und Inschriften stammten aus den Planierschichten, sie waren verlagert und können nicht zugeordnet werden, darunter auch ein bemalter Grabsteinaufsatz und eine Inschrift des späten 18. Jahrhunderts. In einer Ziegelmauer war eine steinerne Frauenfigur eines Grabbau sekundär eingebaut.

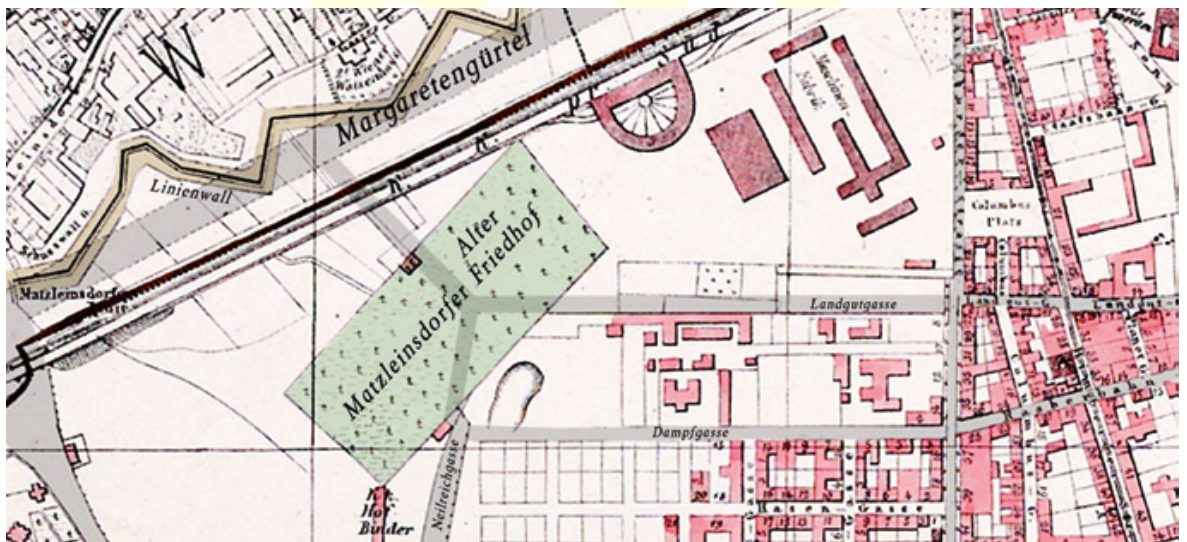
Unter den wenigen für das 18. und 19. Jahrhundert typischen Grabbeigaben und Trachtbestandteilen befanden sich Kreuzfixe, Rosenkränze und Pressblechschmuck.

Es wurden 59 Grabschächte freigelegt. Die meisten Bestattungen lagen in einfachen Holzsärgen, zweimal wurde ein Zinnsarg verwendet. In fünf Gräbern konnten die Reste von zwei, in einem Grab von drei und in einem weiteren von vier Bestatteten nachgewiesen werden. In vielen Fällen war auch noch eine Alters- und Geschlechtsbestimmung der Verstorbenen möglich: Beim überwiegenden Teil lag das Sterbealter zwischen 20 und 50 Jahren.

Abgesehen von den regulären Grabanlagen wurden auch große Grubenverfüllungen von Wiederbestattungen, vielleicht auch Mehrfachbestattungen des 18./19. Jahrhunderts untersucht. In ihnen lagen Sargteile und Knochen durchmischt. Diese Deponien lieferten der anthropologischen Untersuchung zufolge etwa 79 erwachsene Individuen und die sterblichen Überreste von 25 Kleinkindern, Kindern und Jugendlichen.


Bei einigen Individuen war die Kalotte postmortal abgesägt worden. Insgesamt zehnmal konnten Obduktionsspuren nachgewiesen werden. Die Skelettreste werden nach Abschluss der medizinischen und archäologisch-historischen Auswertung wieder bestattet.

Abb. 58: Lage des Matzleinsdorfer Friedhofs, Plan 1885, ergänzt: moderne Straßenzüge.







A historical black and white illustration of the Vienna Südbahnhof. The building features a large arched window and a balcony with a decorative railing. In the foreground, a wooden bridge with a lattice railing spans across a path. A group of people in 19th-century attire, including men in top hats and women in long dresses, are walking across the bridge. On the left, a man is seen carrying a large object on his head, and a dog is visible nearby. The scene is set against a light sky.

# DIE GESCHICHTE DES WIENER SÜDBAHNHOFES

*Richard Wittasek*

## DIE GESCHICHTE DES WIENER SÜDBAHNHOFES

### DIE EISENBAHN

Die Entwicklung der Eisenbahnen findet ihren eigentlichen Ursprung in den in englischen und deutschen Kohlenrevieren gebräuchlichen Schienenbahnen aus Holzbohlen im 16. und 17. Jahrhundert. Im 18. Jahrhundert stellte man Pferdebahnen mit Spurwegen aus Längsbohlen her und Ende des 18. Jahrhunderts schließlich die ersten Schienen aus Gusseisen. 1804 fuhr die erste Dampflokomotive von Richard Trevithick auf den Schienen einer Kohlenbahn von Wales.

Die erste für den öffentlichen Verkehr bestimmte Strecke verlief von Stockton nach Darlington, welche 1825 mit der von George Stephenson gebauten Dampflokomotive „Blücher“ befahren wurde. Die rasche Verbreitung der Eisenbahn ergab sich vor allem aus der Wechselwirkung zwischen Eisenindustrie und Kohlebergbau.

In Österreich hatte 1807 Franz Josef Gerstner bereits Pläne zur Anlage einer Bahnlinie Mauthausen–Budweis. Doch erst seinem Sohn Franz Anton Ritter von Gerstner war der Bau dieser Bahnstrecke 1825–28 von Budweis bis Kerschbaum gelungen, die Vervollständigung

als Pferdeeisenbahn bis Linz führte Matthias Schönerer durch. Franz Xaver Riepl plante 1828 eine Nord-Süd-Eisenbahnverbindung mit Dampflokomotiven. Die Eröffnung auf der Strecke Floridsdorf–Deutsch Wagram fand 1837 als Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt. 1842 folgte die Verbindung Wien–Gloggnitz und anschließend die Semmeringbahnstrecke. Auf Grund von Finanzierungsschwierigkeiten erstellte man ein staatliches Eisenbahnbauprogramm, welches 1857 zur Bahnverbindung Wien–Triest führte. Ein Großteil der heute bestehenden österreichischen Bahnlinien entstand noch im 19. Jahrhundert. Durch die eng vernetzten Eisenbahnlinien bekamen die Fabriken ein leistungsfähiges Transportmittel für schwere Güter, die Orte rückten näher zueinander.

### DIE SÜDBAHN

Die von Simon Georg Freiherr von Sina beantragte Konzession sah die Verlängerung der Nordbahn von Wien in südlicher und südöstlicher Richtung mit dem Endpunkt Raab (Győr) vor. Sina strebte somit ein



Abb. 60: Ankunftseite des kriegsbeschädigten Gebäudes, Südbahnhof II.

Eisenbahnmonopol südlich der Donau ähnlich jenem der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Baron S. A. von Rothschild) an. Während die südöstliche Linie nach Raab hauptsächlich für Getreidetransporte bestimmt war, sollte die südliche Linie Ausflugsorte wie Laxenburg, Mödling, Baden und Gloggnitz erschließen und Kohletransporte von Neudörfel ermöglichen.

Mathias Schönerer, Erbauer der „Linz - Budweis - Pferdebahn“, steckte auf Wunsch Sinas die Trasse ab. Sina wollte den Wiener Endbahnhof im Zentrum der Stadt bei der Weißgerberlande situieren, dies wurde jedoch vom Staat aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Schließlich wurde ein Platz vor der Belvedere-Linie gewählt, obwohl die Trasse der Südlinie dadurch mehr als sieben Meter über dem Planum lag. Die neue Gesellschaft mit dem Namen „Wien - Raaber Bahn“ fand ihre Gründung am 20. März 1838. Nach einem Vorschlag Schönerers sollten je ein Personen- und ein Güterbahnhof, getrennt für die Raaber- und Gloggnitzer Linie, verbunden durch ein Verwaltungsgebäude samt Maschinenfabrik und Warenlager, errichtet werden.

Im April 1839 fand der Baubeginn auf der Strecke Baden-Wiener Neustadt statt, im August zwischen

Wien und Baden. Die ca. 75 km lange Strecke zwischen Wien und Gloggnitz wurde abschnittsweise 1841/42 eröffnet. Zehn blumengeschmückte Dampflokomotiven befuhren am 20. Juni 1841 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die etwa 45 km lange Strecke zwischen Wien und Wiener Neustadt. Die Fahrzeit betrug auf Grund der in den Bahnhöfen stattfindenden Feiern eine Stunde und sechsundzwanzig Minuten. Über 10.000 Personen wurden an diesem Tag befördert. Nachdem der Raaber Flügel nicht weitergebaut wurde, erfolgte die Umbenennung in „Wien - Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft“. 1841 gründeten sich die k.k. Staatsbahnen, mit dem erklärten Ziel des Baues einer Bahnverbindung Wien-Triest, sodass die Strecke Mürzzuschlag-Graz 1844 eröffnet werden konnte. Weitere unter Baron Sina erbaute Streckenabschnitte waren 1846 Wien-Bruck an der Leitha, Mödling-Laxenburg, Wr. Neustadt-Katzelsdorf und 1847 Katzelsdorf-Ödenburg. Nach dem Bau der Semmering-Strecke 1848-54 stand eine durchgehende Bahnstrecke von Wien bis Laibach über ca. 470 km zur Verfügung, 1857 schließlich bis Triest. Bauleiter war Carl Ritter von Ghega.

## DER ERSTE WIENER SÜDBAHNHOF (1840)

Der erste Wiener Südbahnhof wurde 1840 vor der Belvederelinie erbaut und hatte die Grundrissform eines gleichschenkeligen Dreiecks, an dessen unter beinahe rechtem Winkel verlaufenden Schenkeln jeweils die Bahnhöfe für Süd- und Ostbahn mit ihren Personenhallen errichtet wurden. Stadtseitig begrenzte ein großes dreigeschoßiges Gebäude den Bahnhof, welches Restauration, Personalwohnungen und Büros beherbergte. Ein- und Ausgang befanden sich an der Stirnseite des Gebäudes, dem heutigen Schweizergarten zugewandt. Von einer Eingangs- und Kassenhalle gelangte man über eine Stiege in die Bahnsteighalle mit großen Bogenfenstern und einer hölzernen Dachkonstruktion mit einer Spannweite von 23 m. Die zeitgenössischen Darstellungen dieses so genannten Kopfbahnhofes als Endstationen der Süd- und Ostbahn, insbesondere Aquarelle von Rudolf von Alt und ein Ölbild Alois Schöns, sowie Bauzeichnungen der „Allgemeinen Bauzeitung“, Wien 1842, zeigen die gleisseitige

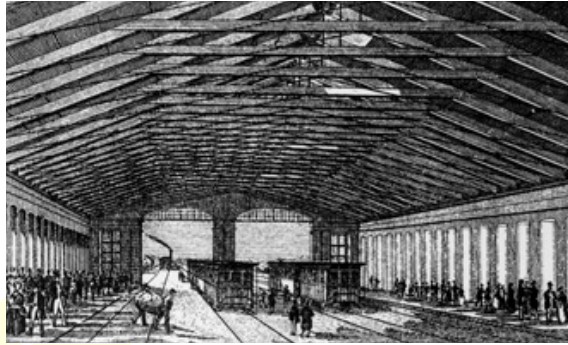


Abb. 61: Hölzerne Dachkonstruktion der Bahnsteighalle.



Abb. 62: Gleisseitige Front der Personenhalle.

Abb. 63: Gloggnitzer und Raaber Bahnhof, Aquarell Rudolf von Alt, um 1870.



Front der Personenhalle mit zwei charakteristischen Korbbögen. Verursacht durch Brandschäden im Zuge der Revolutionskämpfe 1848, scheint eine Erneuerung der Dachkonstruktion durchgeführt worden zu sein.

## DER ZWEITE WIENER SÜDBAHNHOF (1869–74)

Das rasch ansteigende Verkehrsaufkommen auf den Bahnstrecken erforderte auch den Ausbau der Bahnhöfe in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Architekt Wilhelm Flattich vereinte zusammen mit seinem Mitarbeiter Franz Wilhelm den ursprünglichen Gedanken Schönerers mit den vergrößerten Platzanforderungen und kombinierte die Bahnsteighalle und das Empfangsgebäude in den Jahren 1868–74 unter einem Dach. Der erste Entwurf Flattichs von 1868 bezog möglichst viel Altbausubstanz in das Neubauprojekt ein, wobei auch das Schema der Hauptfassade mit dem Portal an der Stirnseite beibehalten wurde.

Mit der neuen Höhe des Hallendaches konnte der Altbau miteinbezogen werden. Für zusätzliche Räume wählte Flattich eine U-förmige Umbauung der Halle. Das Kopfgebäude flankierten als Eckrisalite zwei Pavillons „Wien West und Ost“ sowie zwei weitere Pavillons „Triest West und Ost“ in Hallenmitte. Der neue Bahnhof bestand somit aus einem dreigeschoßigen Kopf- und Hallengebäude und sechs zweigeschoßigen Bauteilen. Für die Ausbildung der Satteldachform als Voraussetzung für die notwendige Giebelfassade verwendete Flattich gerade Polonceauträger. Er argumentierte seinen Entwurf: „Das Äußere des Gebäudes sollte so gestaltet sein, dass der Charakter desselben als Kopfstation in gebührender Weise zum Ausdruck kommt. Am besten konnte dieser Forderung durch Verlängerung des Hallendaches bis zur Stirnseite des Gebäudes entsprochen werden.“

Das schließlich ausgeführte 2. Projekt von 1869 beinhaltete äußerlich geringfügige Änderungen der Hauptfassade und des Hauptvestibüls. Die Bahnhalle umfasste eine Länge von 138 m und eine Breite von

Abb. 64: Der zweite Wiener Südbahnhof mit Vorplatz.





Abb. 65: Abbruch des zweiten Wiener Südbahnhofes.

34,5 m. Die als „Antikisierende Renaissance“ bezeichnete Gestaltungsweise des Südbahnhofes weist starke Ähnlichkeiten zu Schinkels Berliner Schauspielhaus auf, wie z.B. die gekuppelten Rechteckfenster und die beiden Ecklisenen. Die Inneneinrichtung beschrieb Flattich: „Alle Gegenstände wurden in einfachen Formen, im Einklang mit der architektonischen Bildung des Gebäudes projiziert.“ Die Satteldachkonstruktion mündete an der Stirnseite in einen stattlichen Giebel. Figurale Gruppen und die Greifen des stadtseitigen Giebels gestaltete Bildhauer Josef Leimer, die Steinarbeiten der Stirnfassade und des Hauptvestibüls Bildhauer Franz Melnitzky. Auf den Gesimsen der Seitenpavillons zierten jeweils zwei geflügelte Löwen von Leimer den neuen Südbahnhof. Der zweite Wiener Südbahnhof wurde im 2. Weltkrieg nur teilweise beschädigt, sodass der Bahnbetrieb bald nach Kriegs-

ende wieder aufgenommen werden konnte. Da aber Süd- und Ostbahn nunmehr den ÖBB gehörten, entstanden Pläne für einen großzügigen Neubau.

### DER DRITTE WIENER SÜDBAHNHOF (1955–58)

Heinrich Hrdlicka gestaltete 1955–58 mit einer neuen Konzeption, aufbauend auf einer Studie von Rudolf Maculan und Kurt Walden, den dritten Wiener Südbahnhof: Verschieden hoch gelegene Etagen des Aufnahmegebäudes erschlossen über Stiege und Rolltreppe die Kopfgleise der Süd- und der Oststrecke sowie die im Untergeschoß befindliche Schnellbahn (eröffnet 17. Jänner 1962) und den Vorplatz gegen den Wiedner Gürtel. Die große Kassenhalle wurde



Abb. 66: Bau des dritten Wiener Südbahnhofes, im Hintergrund das Betriebsgebäude und die Ruine des Ostbahnhofes.

am ehemaligen Ghega Platz errichtet, einem großen Platz vor dem alten Süd- und Ostbahnhof. Mit der Inbetriebnahme des elektrischen Betriebs von Wien nach Payerbach 1956 fand die Teileröffnung des neuen Wiener Südbahnhofes statt, wobei Bahnsteige und Dienstgebäude erst 1961 fertiggestellt werden konnten. Am 12. Dezember 2009 fand der letzte Betriebstag des Bahnhofes statt. Bis zum Sommer 2010 konnten die Abbrucharbeiten abgeschlossen werden.

#### DER VIERTER WIENER SÜDBAHNHOF (2010–2012)

Das neue Bahnkonzept für Wien sieht einen Zentralbahnhof an Stelle des Wiener Südbahnhofes vor, sodass der gesamte Fernbahnverkehr über diese Ver-

kehrsdrehscheibe geführt werden soll. Voraussetzung für diese Planung ist die Fertigstellung des Lainzer Tunnels als Verbindung der Westbahn zur Südbahn und die direkte Anbindung der Ostbahn. Das zentrale Bauwerk wird daher zwischen altem Südbahnhof und Südtiroler Platz situiert. Das neue Aufnahmsgebäude in Form einer Stahl-Glaskonstruktion liegt am Wiedner Gürtel, von dort gelangt man zu den überdachten Bahnsteigen. Vom alten Südbahnhof werden folgende denkmalgeschützte Objekte weiterverwendet:

##### 1. Markuslöwe

Die Steinfigur des geflügelten Markuslöwen ist eine Arbeit des Bildhauers Franz Leimer aus der Zeit um 1873. Sie wurde 1982 in der Bahnhofshalle aufgestellt. Die Figur stammt aus einer Gruppe von Fassadenplastiken des alten, 1869–74 errichteten Südbahnhofes.



Abb. 67: Der Markuslöwe.

Sie stand bis zum Abbruch des dritten Wiener Südbahnhofes auf ihrem originalen, mäandergeschmückten Postament und wurde anlässlich der Neuauftellung mit einer erläuternden Inschrift versehen. Wegen ihres ursprünglichen Aufstellungsortes hoch oben über dem Hauptgesims des kriegszerstörten Südbahnhofes ist sie großformig gearbeitet und mit ihrer Silhouette auf Fernwirkung hin konzipiert. Auch Gestaltung und Ausdruck des Löwenkopfes entsprechen den Anforderungen großer Sichtdistanz und sind auf wenige markante Züge reduziert, sodass im Gesamtcharakter der Tierdarstellung – auch aus Gründen der gewünschten Symbolik – nicht das naturalistische, sondern das heraldische Moment in den Vordergrund tritt. Der geflü-

gelte Löwe, Symbol des Evangelisten Markus und Stadtpatron und Wappentier von Venedig, wurde wegen der Funktion der Südbahn als Verbindung zwischen Wien und der oberen Adria gewählt. Die Skulptur ist eine Arbeit des Bildhauers Franz Leimer, der zusammen mit dem bekannten Ringstraßen-Künstler Franz Melnitzky für die Fassadenplastik des Südbahnhof-Gebäudes verantwortlich war. Leimer arbeitete nach seinen Anfängen im Ringstraßen-Umkreis später u.a. an der skulpturalen Ausstattung der Ottakringer Pfarrkirche und der Mechitaristenkirche mit. Der Markuslöwe wird nach Restaurierung im Eingangsbereich des neuen Aufnahmegebäudes situiert.

## 2. Mosaik Südbahn-Ebene

In einem gastgewerblichen Betrieb auf der Südbahn-Ebene des Südbahnhofes (links vom Aufgang) hat sich ein Wandmosaik aus der Erbauungszeit des dritten Wiener Südbahnhofes (1955–61) erhalten. Es ist als Arbeit des Malers Rudolf Hautzinger überliefert. Das wandhohe Glasmosaik zeigt – mit Bezugnahme auf die vom Südbahnhof erreichbaren Destinationen – ein „südliches“, malerisch-italienisches Motiv. Im Vordergrund ist eine Kutsche zu sehen, in der ein Kutscher unter einem Sonnenschirm Siesta hält. Das vorgespannte Pferd, in starker perspektivischer Verkürzung rechtwinkelig zur Kutsche dargestellt, wendet seinen Kopf dem Betrachter zu. Die Szene ist in lebhaftem Gelb grundiert, das eine Atmosphäre greller

Abb. 68: Mosaik Cafe Express, Bestand am 16. Juli 2009.





südlicher Sonne schafft. Hinter dem Sonnenschirm ist eine Hafenszene mit Wasser und Booten zu sehen, darunter ist ein Paar in Bewegung – die Frau in zeitgenössischer (Freizeit-)Kleidung – dargestellt. Den rechten Abschluss des Mosaiks bildet ein großes, fast über Wandhöhe reichendes mediterran-klassisches menschliches Profil. Das Mosaik ist in mehrfacher Hinsicht interessant. Die Darstellung zeigt eine Art traumhaftes südliches Szenario, das sich aus genrehaften und stilisierten Versatzstücken zusammensetzt, die ihrerseits in verschiedenen Realitätsgraden, Größen- und Perspektivverhältnissen wiedergegeben sind. So ist z.B. das Pferd mit großer Detailtreue und in starker perspektivischer Verkürzung dargestellt, während die Frauenfigur und das Profil als flache Projektionen wiedergegeben werden. Durch diese Brüche in der Darstellung, aber auch durch die Material- und Farbwahl (starke, „mediterrane“ Gelb-Rot-Grün-Akkorde) entsteht eine surreal-heitere Gesamtstimmung. Hier wird der Traum vom Süden visualisiert, wie er in der von Entbehrungen gezeichneten Nachkriegs-Gesellschaft geträumt worden sein mag. Durch den Wiederaufbau des Südbahnhofes nach den Kriegsschäden wurde der Traum von der Reise in den Süden wieder zur realen Möglichkeit. Vor dem Abbruch des 3. Wiener Südbahnhofes wurde das Mosaik fachgerecht von Restaurator Mag. Peter Berzobohaty abgenommen. Das Mosaik wird im Wartebereich des neuen Bahnhofes an einer Seitenwand angebracht.

### 3. Linienbild über dem Durchgang zu den Bahnsteigen auf der Südbahnebene

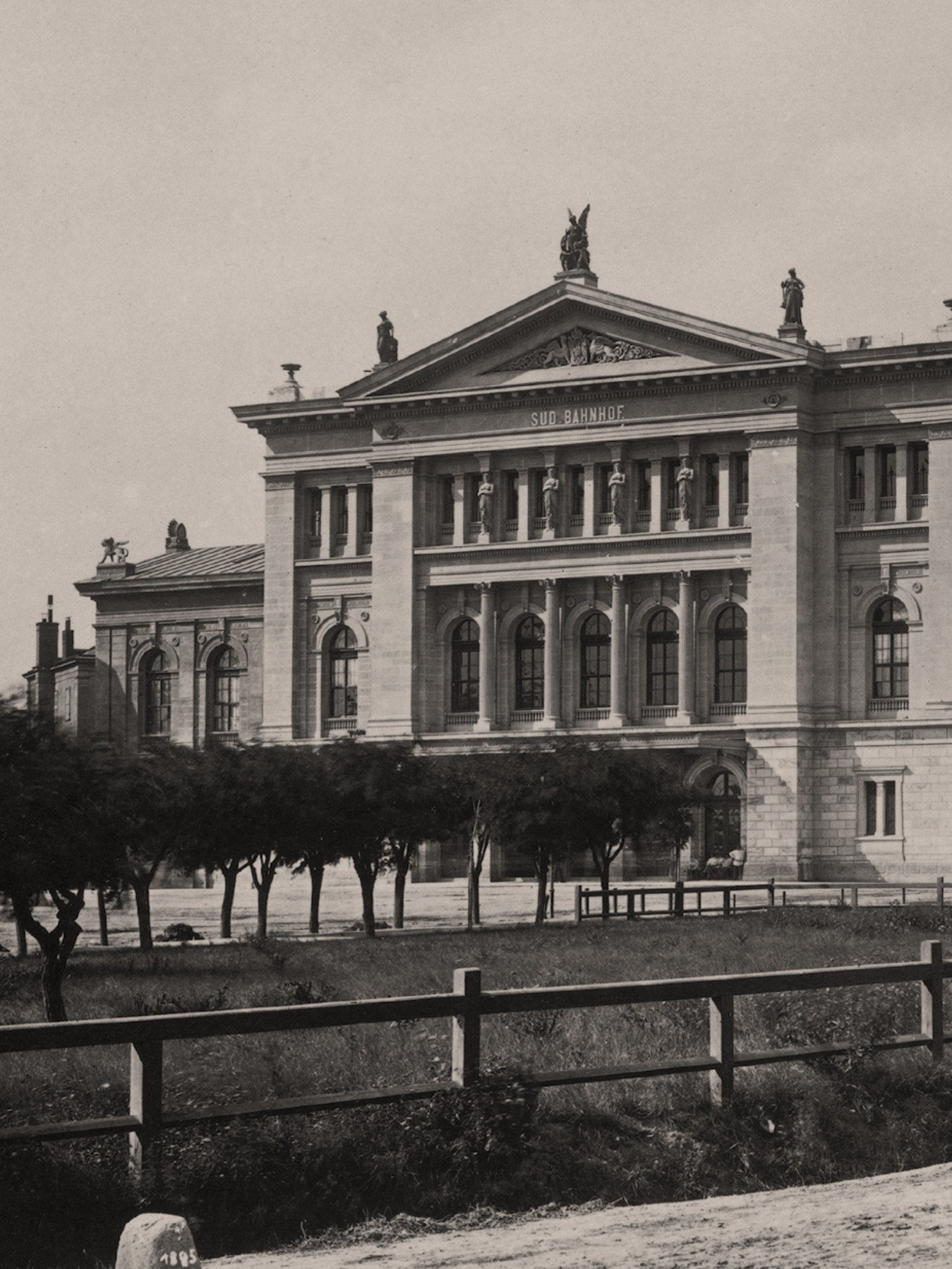
Das querrrechteckige Bild, aus gebogenen, farbig gefassten und auf einen Träger montierten Metallstäben bzw. -rohren gefertigt, ist die Arbeit eines unbekanntenen Künstlers aus den Jahren zwischen 1955 und 1961. Ein Reiz der Darstellung besteht in ihrer Technik, die die in den 1950er- und 1960er-Jahren beliebten figuralen Wanddekorationen aus gebogenem Draht ins monumentale Format übersetzt. Die Darstellung ist eine mythologische Strandszene: Neben einem großen Sonnenrad, Wellen, Sternen und Südfrüchten als Andeutung eines mediterranen Settings wird die Bildmitte von einer stilisierten ionischen Säule gebildet, um die zwei tanzende bzw. spielende weibliche Aktfiguren und ein Flöte blasender Pan angeordnet sind. Nach rechts wird die Szene wieder von symbolhaften mediterranen bzw. maritimen Versatzstücken (Sonne, Wellen, Fische, Seestern) abgeschlossen. Wegen der ausgefallenen verwendeten Technik war nur eine

auf lineare Elemente beschränkte, schattierungsfreie Darstellungsweise möglich, die dem Bild einen sehr frischen „alla prima“-Charakter in Art einer mit dem Stift schnell hingeworfenen Ideenskizze verleiht, der einen großen Teil seines Reizes ausmacht. Die antiki-sierende Konnotation von Säule und Panfigur schafft eine südliche Atmosphäre von einer gewissen mythologischen Allgemeingültigkeit, während die Figuren der Tanzenden/Spielenden sowohl als mythologische als auch als genrehafte Elemente gelesen werden können. In letzterer Funktion verweisen sie auf die nach dem Krieg wieder erreichbar gewordenen Ferien im Süden, in einem Ambiente zeitloser Heiterkeit. Mit dieser Kombination von gelöster Stimmung und mythologischem Verweis ist die Szene mit hoher Wahrscheinlichkeit von Pablo Picassos 1946 entstandenem Bild „La joie de vivre“ beeinflusst. Insbesondere die Pan-Figur und die weibliche Figur mit den erhobenen Armen verweisen auf das Vorbild.

Das Linienbild wurde nach der Demontage, so wie auch zahlreiche andere Teile des alten Südbahnhofes, dem Wien Museum übergeben. Bei den Abbrucharbeiten wurden zahlreiche Bauteile des ersten und zweiten Südbahnhofes entdeckt und archäologisch dokumentiert. Teilstücke konnten geborgen werden, eine Einbindung in ein Ausstellungskonzept ist vorgesehen.

Abb. 69: Linienbild über dem Durchgang zu den Bahnsteigen auf der Südbahnebene, am 17. August 2009.





SÜD. BAHNHOF

1895



„... DIE KÜNSTLERISCH BESTE LÖSUNG“

*Günther Buchinger und Doris Schön*

## „... DASS DER SÜDBAHNHOF UNTER ALLEN WIENER BAHNHOFSGEBÄUDEN JEDENFALLS DIE KÜNSTLERISCH BESTE LÖSUNG DARSTELLT ...“

### ARCHITEKTUR UND BAUPLASTIK DES ZWEITEN WIENER SÜDBAHNHOFES

Der seinerzeitige Präsident des Bundesdenkmalamtes, Otto Demus, verdeutlichte mit diesem Halbsatz aus einem Brief an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 6. Oktober 1950 (BDA-Akt GZ 25.175.1950) das denkmalpflegerische Bewusstsein um den Wert des ehemaligen Bahnhofsgebäudes. Dennoch mussten die in erheblichem Umfang erhalten gebliebenen Bauteile nach dem Zweiten Weltkrieg ebenso einem Neubau weichen wie die archäologisch wiederentdeckten Gebäudereste dem rezenten Bauvorhaben oder aber auch der erste dem zweiten, hier zu besprechenden Südbahnhof.

Der aus dem Jahr 1840 stammende sogenannte Gloggnitzer Bahnhof mit seinen vier Gleisanlagen reichte binnen weniger Jahre nicht mehr aus, um das Verkehrsaufkommen auf der Südbahnstrecke zu bewältigen. Die herannahende Wiener Weltausstellung von 1873, deren Ausrichtung 1869 beschlossen worden war, ließ eine weitere Steigerung im Personenverkehr erwarten. Diese betriebstechnischen Gründe veranlassten die private Südbahngesellschaft, Ende der Sechziger-Jahre des 19. Jahrhunderts einen neuen Bahnhof zu errichten, der als architekto-

nisches Gegengewicht zum zwischen 1867 und 1870 ebenfalls neu erbauten sogenannten Staatsbahnhof (dem späteren Ostbahnhof) mit diesem in baukünstlerische Konkurrenz trat. Im Zwickel zwischen den beiden neuen Bahnhöfen wurde ein Verwaltungsgebäude errichtet und der Bereich vor diesem Ensemble als öffentlicher Park gestaltet, der die optische Verbindung zum Belvedere herstellte. Mit diesen Baumaßnahmen gelang es, ein würdiges Entree in die Stadt zu schaffen.

### DER BAU DES SÜDBAHNHOFES AB 1869

Mit dem Bau des neuen Südbahnhofes wurde der Stuttgarter Architekt Wilhelm Flattich beauftragt, der ab 1871 auch Baudirektor der k.k. Südbahngesellschaft war. Der Neubau begann 1869 und konnte 1873 kurz vor Eröffnung der Weltausstellung dem Verkehr übergeben werden. Die Ausgestaltung dauerte noch bis 1875. Diese lange Bauzeit resultierte aus der Tatsache, dass der neue Bahnhof direkt über dem alten errichtet werden und jener während der Bauarbeiten



Abb. 71: Der Südbahnhof des Historismus (hinten) und der Nachkriegszeit (vorne, in Bau).

weiter in Betrieb bleiben musste. Damit bestand die Notwendigkeit eines abschnittswise Bauens, da die abgebrochenen Teile sofort durch einen Neubau in ihrer Funktion ersetzt werden mussten.

Die alte Trassensubstruktion wurde von Flattich gänzlich beibehalten, verbreitert und als Kellerbereich für Magazine genutzt. Damit wurde auch die er-

höhte Lage des Gleiskörpers auf einem Damm übernommen, die durch die seinerzeitige Auflage bedingt war, dass die Gleise die westlich liegende Laxenburger Straße in einer Höhe von 4,4 Metern überqueren mussten. Auch wurde der Bautypus des Vorgängerbaus – eines echten Kopfbahnhofes – beibehalten. Dies entsprach nicht der geläufigen Bahnhofsarchi-



Abb. 72: Der Südbahnhof mit Vorplatz.

Abb. 73: Wilhelm von Flattich, der Architekt des zweiten Südbahnhofes.



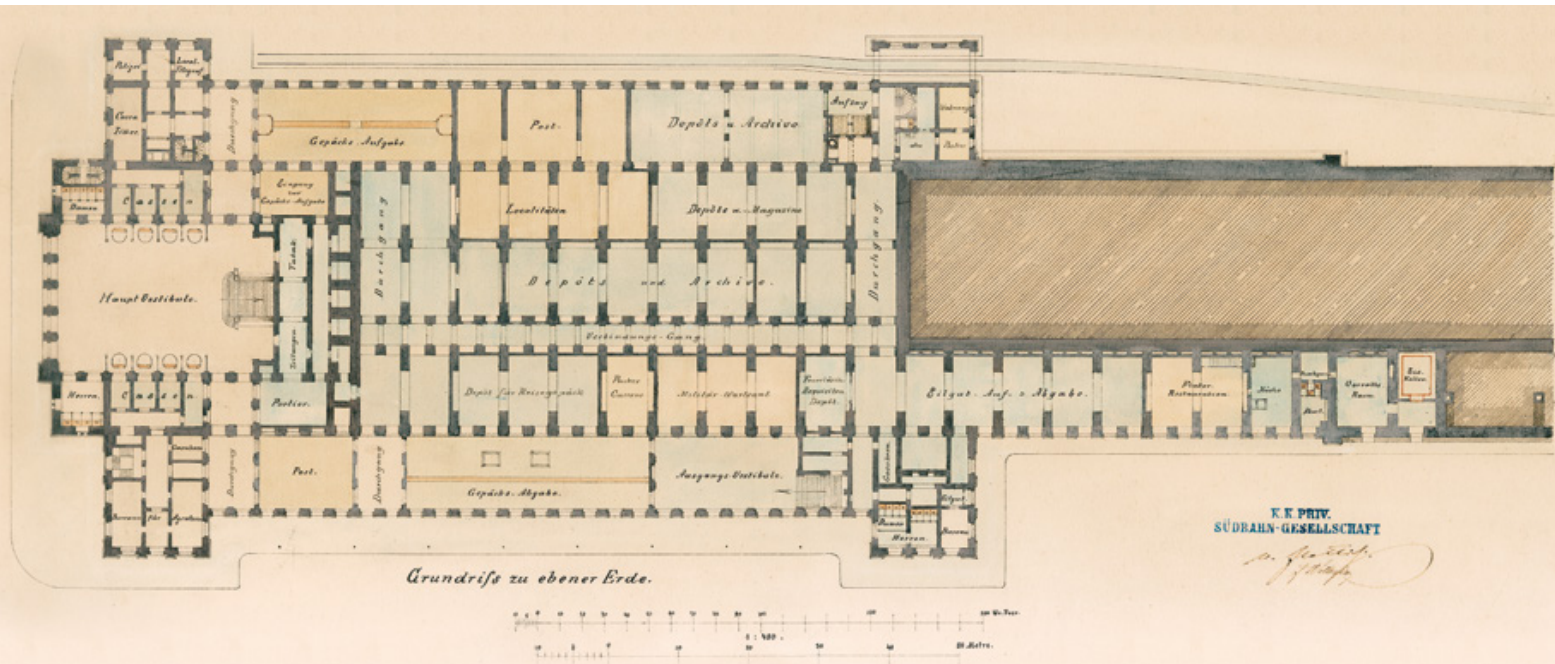


Abb. 74: Südbahnhof, Grundriss zu ebener Erde, 1869. Wilhelm Flattich. Franz Wilhelm, Tuschefederzeichnung aquarelliert.

tektur in Wien: Sowohl die älteren Bahnhöfe (Westbahnhof von Moritz Löhr, 1857–59; Nordbahnhof von Theodor Hoffmann, 1858–65) als auch die zeitgleichen (Staatsbahnhof von Carl von Ruppert, 1867–70; Franz-Josefs-Bahnhof von Ignaz Ullmann und Anton Barvicius, 1870–72; Nordwestbahnhof von Wilhelm Bäumer, 1870–73) bestanden gleichsam wie verdoppelte Durchgangsbahnhöfe aus einem An- und einem Abfahrtstrakt seitlich der Bahnhofshalle mit den Gleisen. Nur der Südbahnhof besaß als Zugangsbereich ein Kopfgebäude, dessen gesamte Breite jener der Bahnhofshalle entsprach, während der vortretende Mittelrisalit die räumliche Ausdehnung des dahinter liegenden Vestibüls anzeigte (Abb. 70, Seiten 64–65). Diese Raumvereinlichung, die gegen die additive Gliederung anderer Bahnhöfe stand, nahm in einem lang gestreckten Baukörper mit einem für Wien singulären, einheitlich über Kopfgebäude und Bahnhofshalle gezogenen Satteldach Gestalt an. Die Dachform bedingte die Ausbildung einer Giebelfassade. Deren Mittelrisalit wurde von breiten Ecklisenen und dem Dreiecksgiebel über einem Architrav

gerahmt. Das fünfsichtige Feld dazwischen war in drei Geschoße unterteilt: den Sockel mit überdachten Rundbogentoren, das Hauptgeschoß mit tief sitzenden Bögen hinter Kompositsäulen und einen Halstock mit gekoppelten Rechteckfenstern zwischen Karyatiden. Dem Fassadenblock waren nach einer Achsenbreite zwei niedrigere Pavillons angefügt, welche an ihren Stirnseiten die Gliederung des Mittelrisalits der Hauptfassade in vereinfachter Form wiederholten (Rundbögen, toskanische Pilaster, Halbsäulen mit Kompositkapitellen). Etwa auf Höhe der Mitte der Bahnhofshalle ragten zwei weitere Pavillons mit entsprechender Gliederung aus dem Baublock. Zwischen den Pavillons waren seitlich der Halle rückspringende Seitentrakte eingespannt, stadtseitig mit den Ankunfts- und gegenüber mit den Abfahrtsräumlichkeiten.

Durch fünf rundbogige Portale gelangte man an der Hauptfassade in das zweigeschoßige, pilaster- und rundbogengegliederte Vestibül, das ebenerdig auf beiden Seiten von den Kassen flankiert war. Das kassettierte Satteldach mit Oberlichte beding-

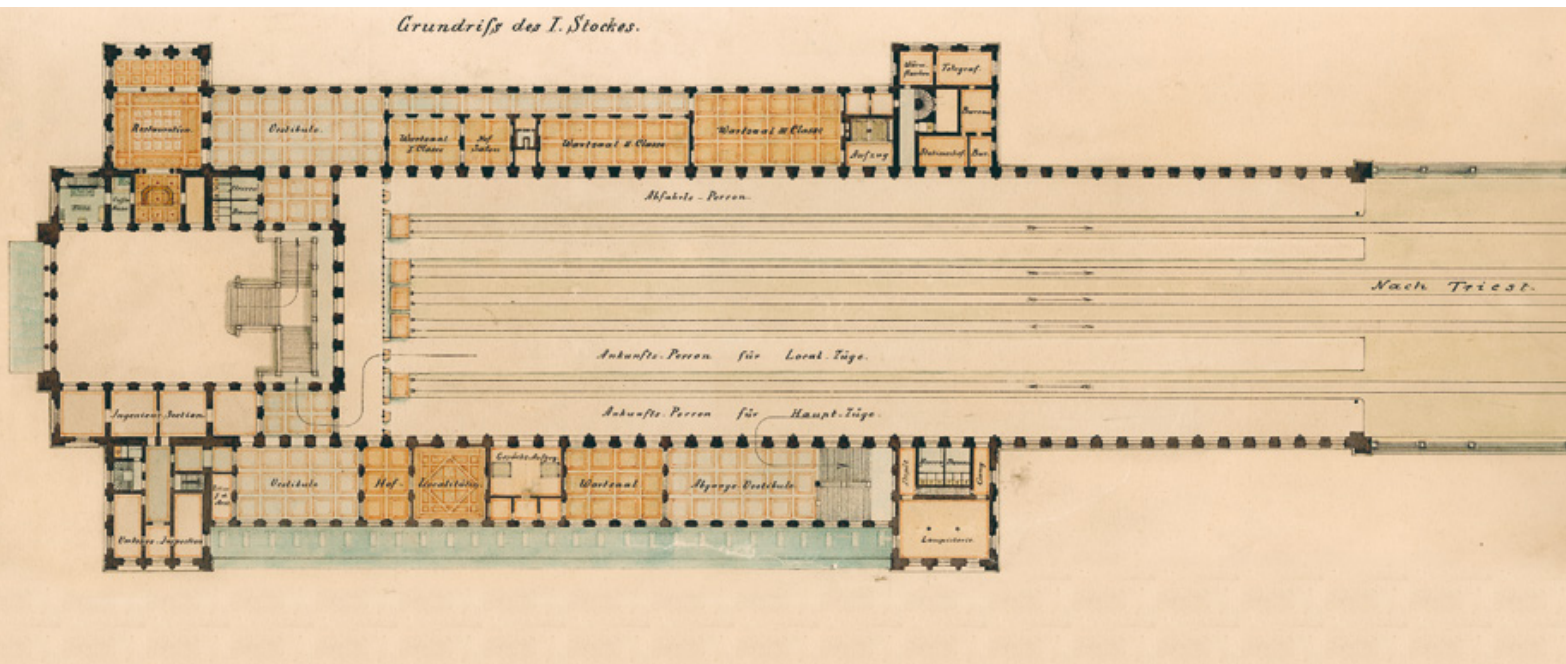


Abb. 75: Südbahnhof, Grundriß des 1. Stockes mit „Ankunftsperron der Localzüge und Hauptzüge“, 1869. Wilhelm Flattich. Franz Wilhelm, Tuschfederzeichnung aquarelliert.

te wieder die Ausbildung von Giebeln – jener an der Rückwand war durch eine plastische Figurengruppe monumental gestaltet. Darunter breitete sich eine repräsentative dreiarmige Treppe aus. Links gelangte man vor der Treppe ebenerdig zu dem großen Saal der Gepäckaufgabe und dahinter zu Postmagazinen sowie über die Treppe zum großen Abfahrtsvestibül, durch welches man entweder in das Restaurant im südöstlichen Pavillon oder gleich in die Warteräume erster bis dritter Klasse seitlich der mächtigen Bahnhofshalle gehen konnte. Die Halle umschloss mit ihren jeweils 40 Bogenstellungen auf beiden Seiten unter einem mit verzinktem Wellblech und am First mit Glas gedeckten Dach, von dem an der Rückseite eine gläserne Schürze hing, fünf, später sechs Gleise, wobei die südlichen der Abfahrt und die nördlichen der Ankunft dienten (Abb. 60, Seite 57). Stadtseitig befanden sich daher das Abgangsvestibül und weiter nach vorne ein Wartesaal für die Ankommenden sowie ein Gepäckaufzug, der die Koffer nach unten zur Gepäckausgabe beförderte. Richtung Hauptfassade lagen noch die drei Räume der Hofwartesalons

(Vestibül, Vorzimmer und eigentlicher Salon), die dem Herrscherhaus vorbehalten waren. Über die Treppe des Abgangsvestibüls erreichte man ebenerdig eine Veranda, unter der die Wagen für den Weitertransport in die Stadt warteten. Hinter der Veranda reichten sich die Räume der Gepäckausgabe und einer Stadtpost. Im Gegensatz zu allen anderen Wiener Bahnhöfen bestand auch die Möglichkeit, den Bahnhof über das Kopfgebäude (Vestibültreppe) zu verlassen.

## DER BAUTYPUS DES BAHNHOFES

Das architektonische Grundkonzept des Südbahnhofes mit einem Mitteltrakt (Vestibül, Bahnhofshalle), der von zwei Querbauten (Pavillons) vorne und hinten durchdrungen wird, entspricht einem historischen Monumentalbautypus, der etwa auch, wenngleich mit einer gänzlich anderen Instrumentierung, an der Wiener Staatsoper von August Sicard von Sicardsburg und Eduard van der Nüll, 1861–69, zu beobachten ist. Ähnliches gilt für die T-förmige







Abb. 77: Blick auf die Rückfront des Vestibüls, am 29. September 1959.

Vestibültreppe, die ebenso wie andere Bauten des Wiener Historismus (Staatsoper; Justizpalast von Alexander von Wielemans, 1875–81) die Struktur der Treppe des Grand Théâtre in Bordeaux von Victor Louis, 1772 begonnen, weiterentwickelte. Damit fand ein frühklassizistisches Architekturmotiv mannigfaltig Eingang in die Wiener Architektur des 19. Jahrhunderts, allerdings in unterschiedliche Formen gekleidet. Denn im Gegensatz zu den genannten Wiener Monumentalbauten bediente sich Flattich nicht der Formensprache des Historismus, sondern griff direkt das Vokabular des deutschen und österreichischen Spätklassizismus auf. Der allgemein strapazierte Vergleich des Südbahnhofes mit dem Berliner Schauspielhaus von Karl Friedrich Schinkel, 1818–21, soll mit einer Gegenüberstellung deutlich gemacht wer-

den: Schauspielhaus und Bahnhof besitzen jeweils einen Giebel, der auf einem Architrav und breiten Ecklisenen ruht. Im Übrigen sind die Baumassen auf den ersten Blick sehr anders verteilt, sodass keine weiteren Analogien möglich erscheinen. Die seitlichen Flanken des Mittelbaus vor den zurückgesetzten Seitentrakten sind diesen in der Höhe gleichgestellt und nicht wie in Wien zum Giebel hochgezogen. Kann man dies noch als Variation bezeichnen, so ist das Weglassen des vorgestellten Portikus (Säulenhalle) mit Freitreppe, der in Berlin die architektonische Erscheinung beherrscht, auf den ersten Blick ein entscheidender Unterschied. Tatsächlich zeigt aber gerade dieser Verzicht, dass Flattich die Struktur von Schinkels Bau gut gekannt hat. In Berlin bildet die Säulenhalle nämlich den Ausgang, während sich der Eingang im Sockelgeschoß unter der Treppenanlage befindet. Da das Kopfgebäude von Flattichs Bahnhof aber hauptsächlich als Eingang fungierte, musste er

Abb. 76: Vestibül, Blick gegen die Haupttreppe und den Durchgang zur Gepäcksaufgabe. Der Zugang in die Bahnhohshalle führt durch eine als Triumphbogen gestaltete Öffnung.



Abb. 78: Berliner Schauspielhaus von Karl Friedrich Schinkel, 1818–21.



Abb. 79: Wiener Musikvereinsgebäude von Theophil Hansen, 1867–70.

– um sein Vorbild richtig zu zitieren – dessen Kernbau gleichsam von seinen Ausgangsbauten „freilegen“ und das Portikusmotiv in den Risalit projizieren. Auf der gleichen Tradition beruhend schuf Theophil Hansen 1867–70 den Wiener Musikverein, dessen Fassade jener des Südbahnhofes nahesteht, sich aber vor allem durch eine stärkere Geschößtrennung von diesem unterscheidet.

## DIE BEDEUTUNG DER ARCHITEKTONISCHEN MOTIVE

In gegenüber Schinkels Schauspielhaus veränderter Form blieb das Motiv des griechischen Giebelportikus für die Hauptfassaden des Wiener Südbahnhofes und Musikvereins bestimmend. Flattichs Bau stand auf diese Weise im Gegensatz zu zahlreichen europäischen Bahnhöfen des 19. Jahrhunderts, deren Fassaden von Triumphbogenmotiven (ein großer zwischen zwei niedrigeren Bögen) als Metaphern für die neuen Stadttore im Fernreisezeitalter bestimmt wurden. Seit Schinkels Neuer Wache in Berlin, 1816–18, konnte aber auch der griechische Giebelportikus als Tormotiv uminterpretiert werden. Darin manifestiert sich Flattichs tiefe Verbundenheit mit klassizistischer Architektur, die ihn neben Theophil Hansen zum Hauptvertreter klassizistischer Tendenzen innerhalb der Wiener Architektur des Strengen Historismus machte. Neben den Einflüssen Karl Friedrich Schinkels können dafür sowohl lokale Vorbilder (so entspricht etwa die Gliederung der Bahnhofpavillons jener der Seitenfassaden des Husarentempels bei Mödling von Joseph Kornhäusel, 1812/13) als auch allgemeine Stilmerkmale des Revolutionsklassizis-

mus genannt werden, wie etwa das Einspannen von monumentalen Säulen zwischen Eckpfeiler.

Flattich verzichtete bei näherer Betrachtung des Bahnhofsgebäudes allerdings nicht auf das allgemein übliche Triumphbogenmotiv, verlegte es jedoch ins Innere. Die beiden Enden der Vestibültreppe mündeten im Obergeschoß jeweils in einen großen Bogen, begleitet von zwei kleinen Bögen. Damit wurden zwei „Stadttore“ unmittelbar vor die Bereiche der Abfahrt und der Ankunft gelegt, wodurch Flattich architekturikonologisch einen Kompromiss mit der Wiener Bahnhofstradition einging, die auf der Trennung in zwei Bahnhofsgebäude beruhte. Das Kopfgebäude des Wiener Südbahnhofes bildete somit als Portikus die architektonische Klammer für zwei Trakte, deren traditionelle Selbständigkeit durch das Einfügen von Triumphbogenmotiven an den Schnittstellen akzeptiert wurde.

## BAUMATERIALIEN UND KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG

Für die Wiener Architekturgeschichte ist der Umstand von großer Bedeutung, dass Flattich im Gebäudeinneren in unmittelbarem künstlerischem Austausch mit Theophil Hansen stand. Damit ist nicht primär die offensichtliche Analogie zwischen dem Vestibül auf der einen und dem Kleinen Musikvereinsaal (heute Brahmsaal), 1867–70, sowie der Säulenhalle des Parlaments, 1871–83, auf der anderen Seite gemeint – alle Räume verfügen über ein kassettiertes Satteldach mit Hypaithron (Öffnung im Tempeldach) –, sondern vor allem der Einsatz von Architekturpolychromie. Wie die jüngst entdeckten



Abb. 80: Sockel an der Ostfassade des Bahnhofes.



Abb. 81: Fassade mit Fenster und unterschiedlichem Steinmaterial.

Fundstücke belegen, waren Wände und Architekturelemente im Inneren farbig gefasst, womit der Südbahnhof im Rahmen der seinerzeit von Hansen eröffneten Polychromiedebatte als frühes Denkmal für diese architektonische Auffassung zusätzlich an kunsthistorischer Bedeutung gewinnt.

Flattichs Südbahnhof wurde zur Gänze aus Ziegeln errichtet, die nur fassadenseitig mit rund acht Zentimeter starken Steinplatten aus Istrischem Gestein verblendet waren. Innerhalb des archäologisch ergrabenen Bestandes waren lediglich die Pfeiler der Rundbogenportale und der Bögen im Vestibül aus überstockten Vollquadern gebildet – ebenso bestand der Gebäudesockel aus niedrigen genuteten Quadern, auf welche bossierte Quader mit Randschlag aufgesetzt waren. Eine breite Abfasung bildete den Übergang zur Erdgeschoßfassade, wobei die zum Verblenden der Ziegelmauern verwendeten Steinplatten fast fugenlos versetzt waren und schmale Randschläge besaßen. Aufgrund der gleichmäßigen Bearbeitung mit dem Stockhammer entstand eine leicht aufgeraute Oberfläche.

Links und rechts des Eingangs wurde je ein Raum (Aborte für Frauen bzw. Männer) mit hochrechteckigen Fenstern ausgestattet. Der südliche dieser Räume konnte im April 2010 ergraben werden, wobei seine Ost- und Südfassade bis zur Oberkante des Erdgeschoßes erhalten war, sodass die Fenster an beiden Fassadenseiten zum Vorschein kamen. Die leicht vorragenden geohrten Fenstergewände bestanden wie die Fassade wieder aus Istrischem Gestein und waren mehrfach profiliert. Die sichtbar unterschiedlichen Verschmutzungsspuren an der Fassade sind bereits in der Zwischenkriegszeit deutlich und auf die Verwendung verschiedenen Steinmaterials zurückzuführen:

## DER BAUSTOFF ZIEGEL

Die während der Grabung bzw. des Abbruchs dokumentierten Ziegel belegen, dass zumindest für den südöstlichen Teil des Bahnhofes die Ziegelei von Carl Lesk als Hauptlieferant fungierte. Er stempelte seine Ziegel mit „C L“ in einer Kartusche und betrieb seine Ziegelöfen in den Jahren 1867 bis 1890 im nahen Hennersdorf. Das vermehrte Auffinden von Ziegeln aus der Fabrikation von Alois Miesbach („A M“ im Hochrelief bzw. in der späteren Form mit dem Staatswappen in der Mitte) deutet auf das Wiederverwenden von Ziegelmaterial des Gloggnitzer Bahnhofes hin, da die Miesbachschen Ziegelöfen seit 1857 in den Händen seines Neffen Heinrich Drasche waren, dessen Ziegel den in Wien wohlbekannten Stempel „H D“ mit dem Staatswappen in der Mitte aufweisen. Letztere wurden vermehrt im Bereich des alten Staatsbahnhofes aufgefunden.



Abb. 82: Gewölbeziegel aus der Ziegelei von Carl Lesk.



Abb. 83: Rest des Marmorfußbodens im Vestibül.

Im Fundmaterial traten einige Verblendungsplatten aus Leithakalkstein aus Wöllersdorf auf, die stärker verschmutzt waren als jene aus Istrien.

Im Inneren fanden Formziegel neben den unterschiedlichen Steinmaterialien ebenso Verwendung wie Stuck aus Kalkmörtel und Gips, wobei das Fundmaterial die reiche Ausstattung des Gebäudes nur zum Teil widerspiegelt. So konnten vom Fußboden der Kassenhalle, der aus Marmorplatten bestand, nur mehr geringe Reste aufgefunden werden. Der Großteil dürfte bereits beim Abbruch in der Nachkriegszeit systematisch entfernt worden sein.

Im gut dokumentierbaren Südostteil des Bahnhofes wiesen vor allem Fehlstellen im Verputz auf die

## DAS FUNDMATERIAL

Im Fundmaterial fanden sich überraschend wenige Dekorteile des Bahnhofs. Unter anderem aber eine 0,47 m große Rosette aus Formziegel, die wohl als ehemaliger Teil einer Kassettendeckengestaltung anzusehen ist. Aus dem gleichen Material wurden auch eine rund 0,22 m große, ehemals an der Wand angebrachte Volute sowie ein 0,25 m großes Mäanderband ausgeführt.

Weiters fanden sich einige ockerfärbige Eierstäbe vor dunkelrotem Hintergrund, die als Gipsbestandteile vormodelliert und mit Mörtel eingesetzt wurden. Auch eine 0,17 m große Blütenrosette auf einer Platte, die einen roten Hintergrund mit der ockerfärbigen Rosette verbindet, wurde aus diesem Werkstoff hergestellt.

Nur sehr wenige Metallgegenstände konnten aus dem Schutt geborgen werden, unter anderem ein 0,3 m hoher Kopf einer Karyatide mit ionischem Kapitell als ehemaliger Teil eines Handlaufs einer Stiege.



Abb. 84: Große Rosette aus Formziegel.



Abb. 85: Karyatide aus Eisen.



Abb. 86: Vestibül, Südmauer, Detail eines Bogens.



Abb. 87: Vestibül, Südmauer, Akanthusblatt in der Frieszone.

ehemalige Ausstattung hin. Sämtliche dekorativen Elemente bestanden im Erdgeschoß aus eingesetzten Gipsplatten bzw. wurden aus Verputzmörtel ausgeführt. Da keine einzige dieser Dekorplatten in situ gefunden wurde bzw. im Fundmaterial aufscheint, dürfte eine systematische Abnahme in der Nachkriegszeit erfolgt sein. Aus diesem Grund waren etwa von den Zwickeldekorationen über den Bögen des Vestibüls, die auf den alten Abbildungen sichtbar sind, nur mehr die Gipsabdrücke der Platten auf der im Erdgeschoß bis vor kurzem vollständig erhaltenen Südmauer zu sehen. Lediglich in den Ecken zu den Pilastern hatten sich Teile von farbig gefassten Akanthusblättern erhalten.

Etwas anders verhielt es sich mit einem quadratischen Raum westlich der Kartenschalter, der als Zugang zur Gepäckaufgabe und zu einem kleinen Stiegenhaus diente, das in das Restaurant im südöstlichen Pavillon führte. Der Raum soll an dieser Stelle exemplarisch vorgestellt werden: Die dunkelrot ausgemalten Wände wiesen an allen vier Seiten je zwei große Rundbögen auf, die nach Norden und Süden geöffnet waren, während sie an der Ostwand nur als Blendbögen ausgeführt wurden und an der Westwand niedrige Parapetmauern besaßen. Die Raumgestaltung entsprach den Fassaden der Pavillons: große Rundbogenöffnungen mit aufgeputzten Profilierungen über steinernen

Abb. 88: Zugang zur Gepäckaufgabe, Überblick der Nordmauer.





Abb. 89: Kompositkapitell von der Hauptfassade.

## DER BAUSTOFF STEIN

Zum Bau und zur Zierde des Südbahnhofs wurde Steinmaterial aus diversen Steinbrüchen bezogen, wobei die differenzierte Verwendung am Gebäude selbst nur mehr teilweise nachvollzogen werden kann. Die Fassade sowie die Fenster- und Türgewände entstanden zu großen Teilen aus Karstkalk aus Nabresina (Istrien), der großartige Qualität besitzt und über die Südbahnstrecke nach Wien gebracht werden konnte. Gelegentlich wurden auch kleinere Teile der Fassadenvorbildung aus Leithakalkstein aus Wöllersdorf angebracht, die mit der Zeit einen anderen Verschmutzungsgrad erreichten. Die aufgefundenen Säulenkapitelle und Basen bestehen ebenso wie manche Pfeilerquader aus Leithakalken aus Mannersdorf am Leithagebirge, während die im Gebäudeinneren verbauten Gesimse und Kämpfer aus sehr feinkörnigen Kalksteinen hergestellt wurden, die sehr glatt poliert sind und wahr-

scheinlich aus Oberitalien stammen. Im Gegensatz zu diesen Gesteinsarten, die alle eher einen hellgrauen Farbton besitzen, wurde für die Figuren und auch für mindestens ein Kranzgesims im Inneren Leithakalksandstein aus Stotzing verwendet, der einen gelbockerfärbigen Ton besitzt.

Die Verwendung so vieler Gesteinsarten an einem Gebäude überrascht zwar, ist aber an Monumentalbauten der Wiener Ringstraßenzeit häufig feststellbar. Dies dürfte einerseits auf die Schwierigkeit der Steinbeschaffung in dieser Zeit des Baubooms hindeuten, andererseits wurden istrische und italienische Steine aufgrund ihrer Hochwertigkeit gezielt für besondere Bauvorhaben eingesetzt.

Der am besten erhaltene Steinfund ist ein vollplastisches Kompositkapitell, das rund zehn Meter östlich der Hauptfassade gefunden wurde. Zwischen den Voluten wächst ein geflügelter Genius aus einem Blütenkelch.

Kämpfern, toskanische Pilaster, ehemals Tondi in den Zwickeln. Von den Keilsteinen hatte sich nur mehr jener in der Südwestecke erhalten. Er bestand aus einer oben halbrund ausgeführten Sandsteinschale mit drei bis vier Zentimeter breiten Rändern. Darin wurde aus Mörtel der eigentliche, rund fünf Zentimeter vorragende „Keilstein“ mit Rillen modelliert. Die Zwickelbereiche zeigten ebenso nur mehr die Abdrücke der Tondi wie auch die darüber liegende schmale Frieszone nur das Negativ der ehemaligen Dekorplatten. In der Südwestecke des Raumes war wieder ein dunkelrot gefasstes Akanthusblatt mit den Resten eines anschließenden Eierstabes erhalten geblieben. Zwischen den Friesen und Architraven waren Eierstäbe in voller Jochbreite eingefügt und im Bereich der seitlichen Pilaster von Akanthusblättern gerahmt.

Über die sicher ehemals sehr repräsentative Ausstattung der Hofsalons sind wir durch zeitgenössische Berichte informiert. Ein orientalischer Teppich, Damastvorhänge, Palisandermöbel, ein Marmorkamin und Kristalluster sorgten für ein imperiales Ambiente. Ein aquarellierter Entwurf Flattichs zeigt eine kassettierte Holzdecke und die Wanddekoration, die farblich und im Dekorationsschema den Innenräumen von Theophil Hansen verwandt war.

Eine eher untergeordnete, aber dennoch nicht zu unterschätzende Rolle spielte die Ausstattung des Bahnhofes mit Skulpturen. Die Hauptfassade wurde von mehreren Plastiken mitbestimmt: vier monumentale Karyatiden im Halbstock des Mittelrisalits; im Dreiecksgiebel zwei Greifen, die das Reichswappen mit Krone stützten; auf dem Giebel zentral ein geflügelter Genius und seitlich zwei nicht näher bestimmbar allegorische Figuren, wobei die rechte Skulptur fragmentarisch in einer Kellerverfüllung direkt hinter der Hauptfassade im Schutt gefunden werden konnte. An den Giebeln der Pavillons standen venezianische Löwen. Die Darstellungen in den Giebelreliefs an den Pavillons und im Vestibül lassen sich nicht mehr identifizieren. Bezeichnend ist Flattichs Wahl des Bildhauers, die im Bereich der Hauptfassade und des Vestibüls auf Franz Melnitzky fiel. Dieser bedeutende Künstler der Ringstraßenzeit war gemeinsam mit Vinzenz Pilz der führende Vertreter einer klassizistischen Skulpturenauffassung und arbeitete häufig mit Theophil Hansen zusammen (Akademie der bildenden Künste, Musikverein, Palais Epstein und Klein). Damit erschließt sich auch auf dem Gebiet der Bildhauerei das Gebäude des zweiten Wiener Südbahnhofes als prominentes Werk klassisizierender Tendenzen innerhalb der Wiener Architektur des Historismus.



Abb. 90: Akanthusblatt im Zugang zur Gepäckaufgabe.

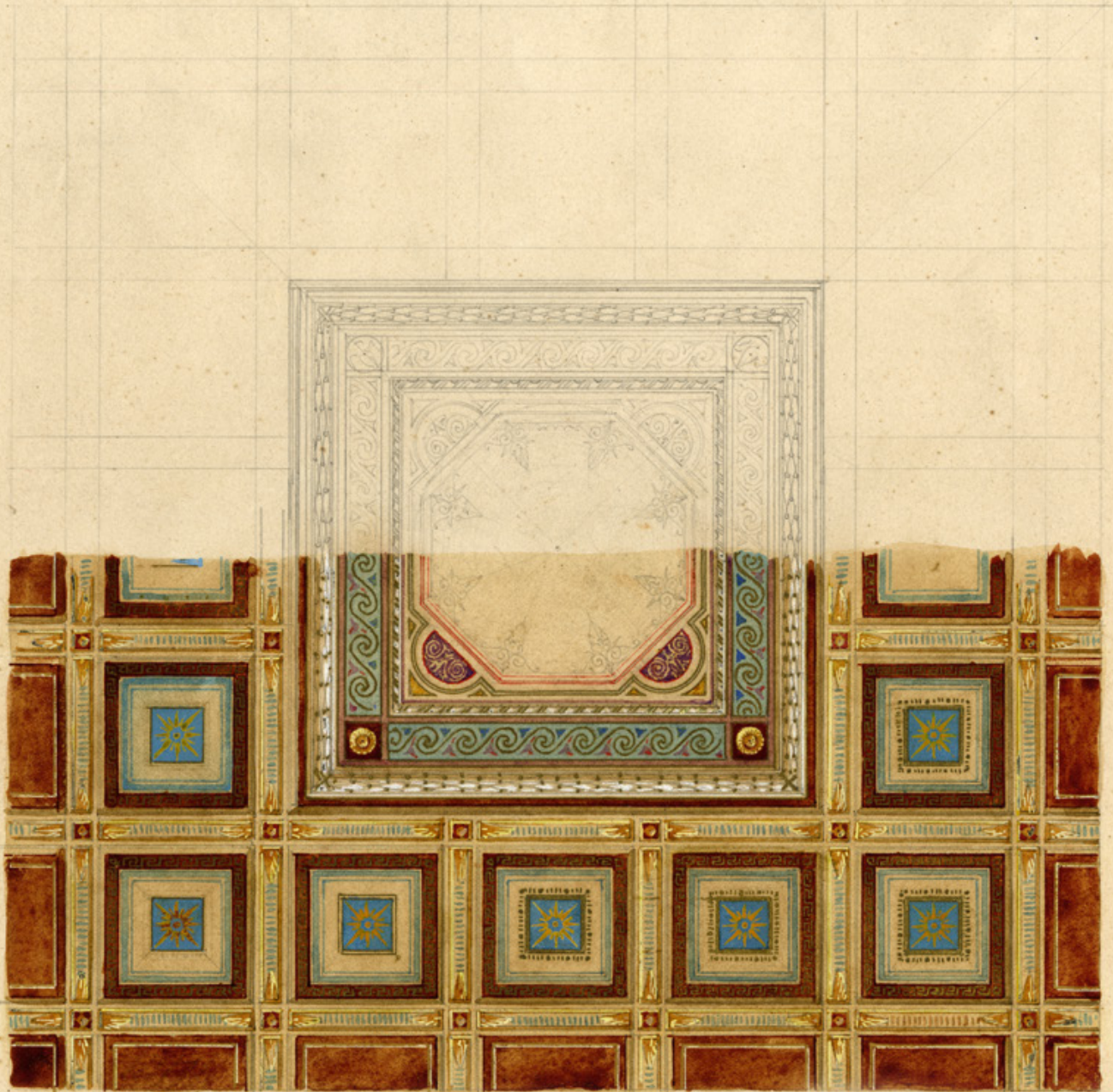
Abb. 91: Rechte Allegorie vom Giebel der Hauptfassade von Franz Melnitzky, gefunden im Bauschutt (nicht gereinigt).

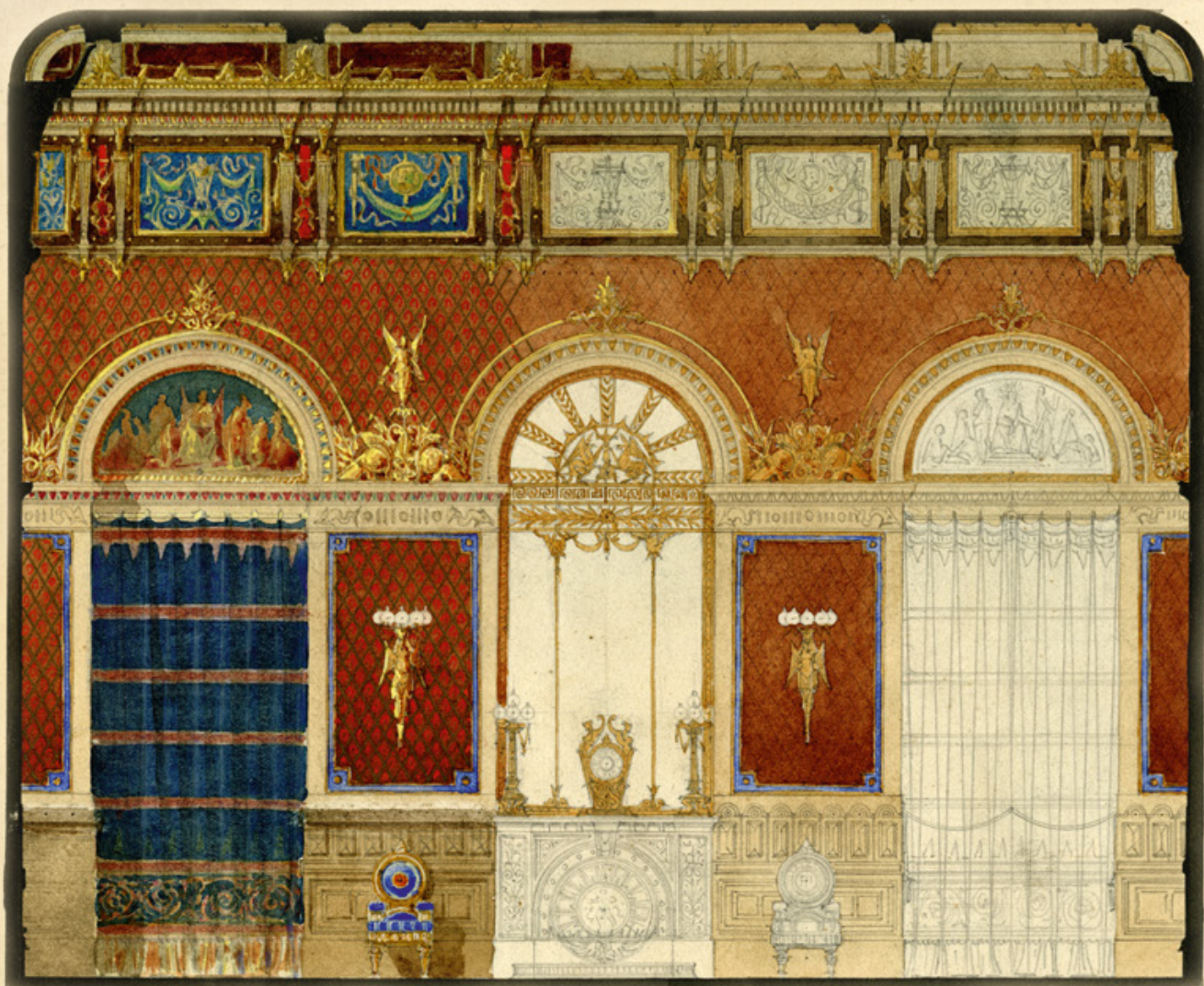


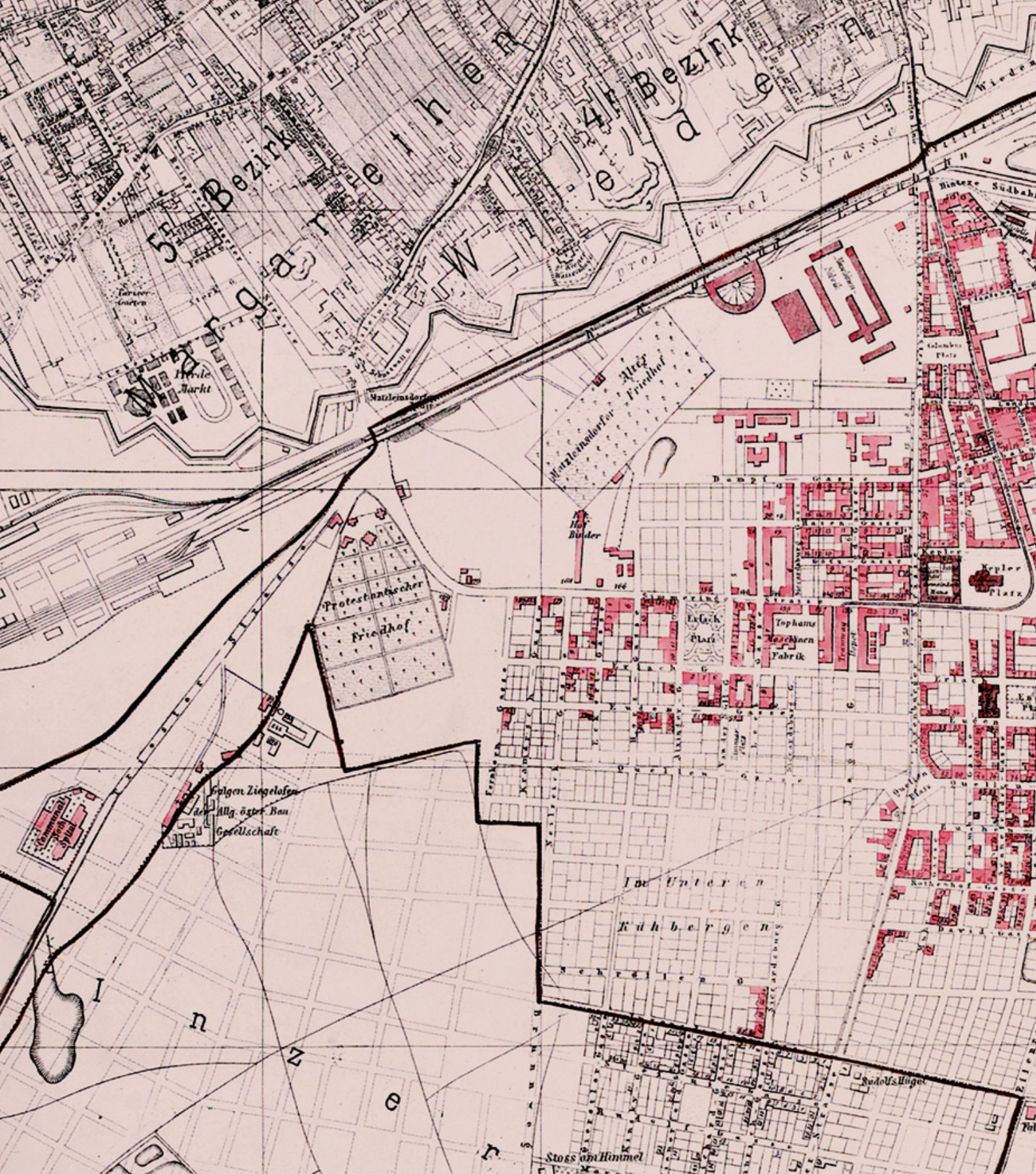


Abb. 92: Südbahnhof, Decke und Wand des Hofwartesalons, Aquarell, 1873, 52 x 39 cm, Entwurf Wilhelm Flattich.

*Wien Südbahnhof  
Ehem. Hofwartesaal*







# WIEN.

## 10<sup>r</sup> Bezirk: Favoriten

Mit den neuen Strassen-Namen





# FAVORITEN: DER WIENER BAHNHOFSBEZIRK UND DIE STADT

Sándor Békési

## FAVORITEN: DER WIENER BAHNHOFSSBEZIRK UND DIE STADT

Der neue Hauptbahnhof Wien wird bereits die vierte Bahnhofsgeneration in Favoriten sein. Damit bleibt dieser Stadtteil seiner Tradition und seinem Ruf als Bahnhofssbezirk weiter gerecht. Favoriten verdankt seine Entstehung praktisch der wichtigsten Transporttechnologie des 19. Jahrhunderts und dem damit zusammenhängenden Industrialisierungsschub. Hier entstand, ausgehend von der Lokomotivfabrik der Südbahn, der zeitweilig modernste Maschinenbaukomplex der Monarchie. Der Südbahnhof bildete somit indirekt die Initialzündung für die Verbauung und Besiedlung dieses Vorortebereiches. Seitdem gilt der Bezirk am Wiener- und Laaerberg als klassisches Beispiel für die enge Verzahnung von Eisenbahnwesen und Stadtentwicklung – im positiven wie im negativen Sinn.

### DIE ERSTE SATELLITENSTADT WIENS

Um 1840, also am Beginn des Eisenbahnzeitalters in Wien, befanden sich „vor der Favoriten Linie“ lediglich einige wenige Häuser. Drei Jahrzehnte spä-

ter wohnten hier bereits über 30.000 Menschen, und um 1910 gehörte Favoriten mit seinen rund 160.000 Einwohnern zu den bevölkerungsreichsten Bezirken Wiens. Man zog aus dem Aufschwung bald die Konsequenzen, indem man dieses Gebiet, das bis dahin zum vierten Gemeindebezirk gehörte, im Jahr 1873 zu einem eigenen Gemeindebezirk erhob. Damit war Favoriten der erste Wiener Bezirk außerhalb des Linienwalls und einer der wenigen mit einem eigenen Gründungsakt. Zugleich entstand hier gewissermaßen die erste Satellitenstadt Wiens. Angesichts der rasanten Entwicklung des Bezirkes verglich man sich bald mit Amerika: „Oesterreich darf stolz auf Favoriten sein; es hat im engeren Vaterlande den Amerikanern den Rang abgelaufen. Hier wie dort entstand, sozusagen über Nacht, eine Stadt...“ (Jellinek 1877, 18)

In der Art und Weise, wie das Gebiet verbaut wurde, zeigten sich deutlich Modernisierung und die funktionale Trennung von Wohnen und Arbeiten. In Favoriten ließ sich kaum Gewerbe nieder, sondern vielmehr die moderne Fabrikindustrie. Die Folge davon war die Errichtung ausschließlicher Wohnhäuser im damals üblichen Rasterschema und nach einem



Abb. 94: Ansicht des Gloggnitzer Bahnhofes (später Südbahnhof, rechts im Bild) und des Stationsplatzes mit Administrationsgebäude sowie der Maschinenfabrik der Südbahn (1840/1845). Eine der frühesten Ansichten des Südbahnhofes und der Maschinenfabrik der Südbahn in Favoriten zeigt den Ghega-Platz noch ohne die Raaber-Bahn oder Ostbahn, die erst 1846 eröffnet wurde.

Regulierungsplan des Mitarchitekten der Wiener Staatsoper, August Sicard von Sicardsburg. Dieser sah eine für die Gründerzeit charakteristische, rasterförmige Blockrandverbauung nach Pariser Muster vor. Das rechtwinklige Regelwerk wurde aber schließlich im fächerförmigen Straßengefüge aufgeweicht, es entstanden Unregelmäßigkeiten und markante Punkte in Form von Zwickeln oder Gabelungen. Dennoch galten die „uniformiert“ wirkenden Straßenanlagen von Favoriten bald als Gegenbeispiel zu den „krummen“ Gassen der Wiener Altstadt.

Ein anderes Charakteristikum des Bezirks bestand in der bemerkenswerten Doppelanlage von zwei großen Kopfbahnhöfen. Im Jahr 1841 wurde der sogenannte erste Südbahnhof (damals „Gloggnitzer Bahnhof“) und 1846 der erste Ostbahnhof („Raaber Bahnhof“) eröffnet. Die beiden Bahnhöfe standen in annähernd rechtem Winkel zueinander und begrenzten einen Bahnhofsvorplatz, der später den Namen Ghega-Platz erhielt. Die hintere Seite des Platzes wurde von einem Verwaltungsgebäude der Bahngesellschaft eingenommen, in dem auch Wohnungen für Beamte untergebracht waren. Zum Gesamtkomplex gehörten auch eine Wagenremise und eine Lokomotivfabrik. Insgesamt realisierte hier der Architekt Matthias Schönerer ein Ensemble, das bereits von den Zeitgenossen anerkennend aufgenom-

men wurde. Vom „Gloggnitzer Bahnhof“ fuhr man in den ersten Jahren über Mödling und Wiener Neustadt nach Gloggnitz oder nach Ödenburg/Sopron, vom „Raaber Bahnhof“ hingegen bis Bruck an der Leitha und wenig später weiter nach Ungarn. Da die Südbahn verkehrsreiche Ein- und Ausfallstraßen der Stadt kreuzte, legte man die Gleise in Dammlage an. Das starke Anwachsen des Bahnverkehrs nach Süden – vor allem nach Triest und Kroatien, aber auch nach Italien – stellte die private Südbahn-Gesellschaft bald vor die Notwendigkeit, ihren Wiener Bahnhof zu erweitern. So entstand bis zur Weltausstellung 1873 ein größeres und repräsentativeres Gebäude, geplant vom Architekten Wilhelm Flattich. Dieser sogenannte zweite Südbahnhof bestand fast unverändert bis zum Jahr 1945 und überlebte, wenngleich beschädigt, auch den Krieg. Um 1870 wurde in seiner Nachbarschaft der zweite, ebenfalls vergrößerte Ostbahnhof (zeitweilig auch „Staatsbahnhof“ genannt) eröffnet. Seine Besonderheit war die elegante Verglasung der Stirnwand, wodurch man die Eisenkonstruktion der Bahnhalle vom Bahnhofsplatz aus, wie sonst nirgendwo in Wien, sehen konnte. Im Laufe der 1950er-Jahre entstand schließlich der uns noch bekannte Südbahnhof, indem man in einer neuen Art von Doppelanlage zwei Bahnlinien (Süd und Ost) in einem Gebäude zusammenführte.

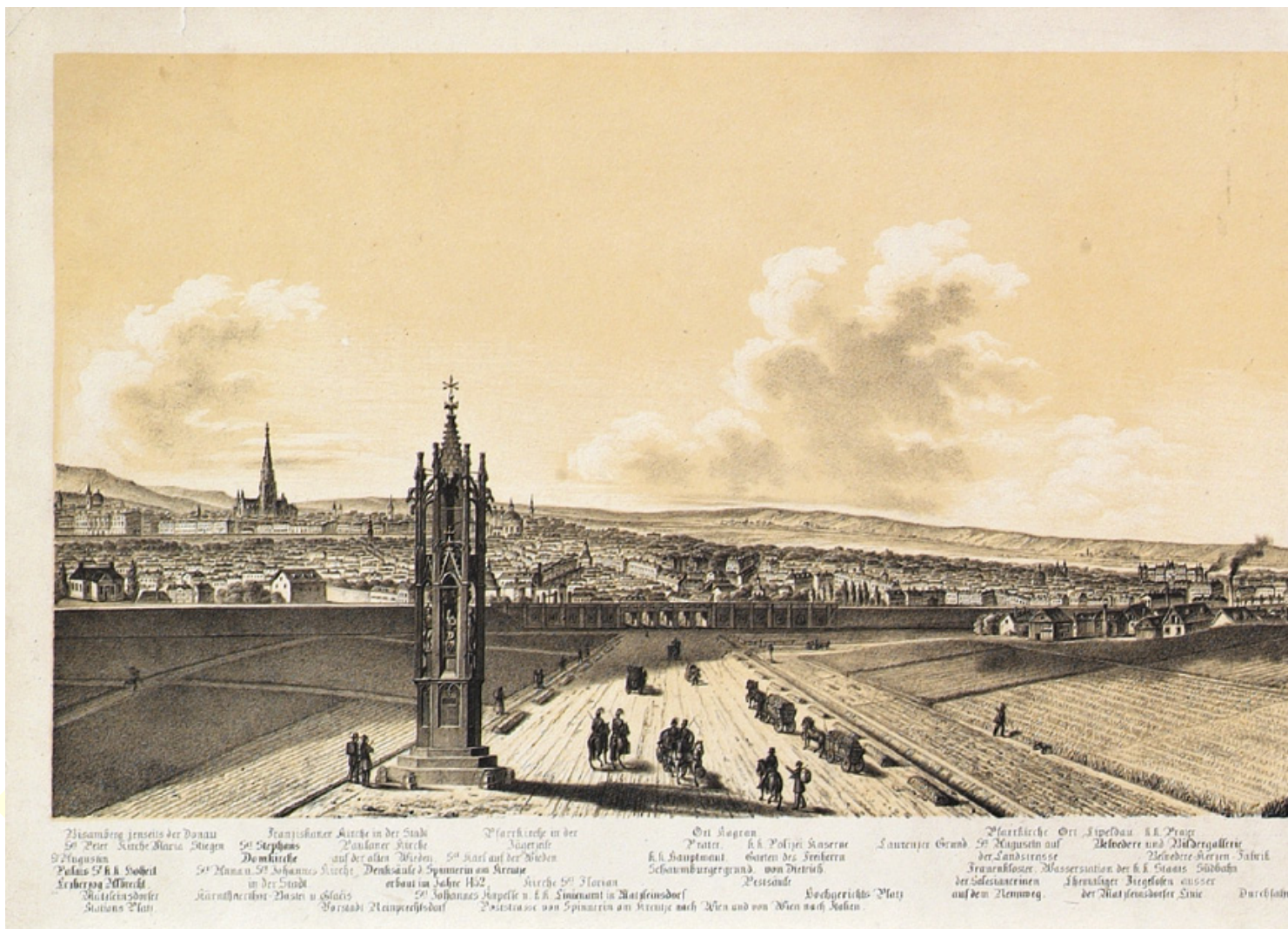


Abb. 95: Die Ansicht zeigt das zur Mitte des 19. Jahrhunderts noch weitgehend unverbaute Areal zwischen dem Arsenal und der Spinnerin am Kreuz.

### VOM ENTWICKLUNGSSCHUB ZUM HINDERNIS: DIE EISENBahn

Die entscheidende Initialzündung für den Aufbau einer Fabrikindustrie erfolgte in Wien in der Maschinenherzeugung, und diese ging auf die Eisenbahn zurück. Bereits 1836 wurde mit der Errichtung der Werkstätte der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn begonnen. Beispielgebend für die Lokomotiv- und Waggonbauindustrie des ganzen Habsburgerreiches wurde aber die schon erwähnte und um 1840 in Betrieb genommene k.k. landesbefugte Maschinenfabrik der Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft am Wiener Südbahnhof. Sie stellte zugleich den ersten Industriebetrieb des (späteren) Bezirkes Favoriten dar. Ein halbes Jahrhundert später arbeitete bereits gut die Hälfte der Favoritner Bevölkerung in der Industrie.

Der Bezirk wurde mit seinen Fabriken, Schlepplisen, überbelegten Zinskasernen und Arbeiterwohnanlagen zum klassischen Industrieviertel und damit zur verrufenen Gegend „hinter der Bahn“ mit dem Stigma des Proletarischen. Jenseits der repräsentativen Bahnhofsbauten zeigte sich die Schattenseite der Industrialisierung in aller Deutlichkeit. Max Winter konstatierte 1901 in der Arbeiter-Zeitung: „Alles öde, alles nüchtern, grau in Grau alles – das ist Favoriten!“ Dabei erschloss die Eisenbahn den Bezirk selbst erst mit einiger Verzögerung. So wurden die ersten Schlepplise, also die direkte Verbindung von den Hauptbahnen zu den einzelnen Fabriken, erst nach dem Ersten Weltkrieg angelegt. Bis dahin mussten – abgesehen von der Maschinenfabrik an der Südbahn und den Werkstätten der Staatsbahnen – Rohmaterial wie Fertigprodukte zwischen Bahnhof und Betrieb





Zwischen der Denksäule und der kleinen „Siedlung vor der Favoriten-Linie“ ist der Viadukt der Gloggnitzer oder Südbahn bei der Matzleinsdorfer Linie zu sehen.

in anachronistischer Weise auf der Straße transportiert werden.

Die Eisenbahn sorgte aber nicht nur für Wachstum, sondern wurde ihrerseits auch zum Hemmnis für die Stadtentwicklung. Süd- und Ostbahnhof schnürten Favoriten mit ihren ausgedehnten Gleisanlagen und Betriebsgebäuden von der Stadt ab und bildeten zunehmend ein Verkehrshindernis. Der Modernisierungsfaktor Eisenbahn begann also, sich selbst im Weg zu stehen, und wurde allmählich zur ‚Altlast‘. So war der Bezirk mit Wieden und Margareten bis 1910 nur durch zwei Durchgänge verbunden, die auch per Wagen passiert werden konnten. In der Bezirkspresse bezeichnete man diesen Umstand von Anbeginn an als eine „Lebensfrage“ und den „größten Übelstand“ im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Bezirkes. Als historisches Versäumnis wurde kritisiert, dass im

Zuge der Rekonstruktion des Bahnkörpers um 1870 der Bahndamm noch höher ausgebaut statt unter die Erde verlegt wurde. Man hielt noch im Jahr 1897 fest, dass „es nicht angeht, dass ein industriereicher und dichtbevölkerter Bezirk durch einen Damm in seinem freien Verkehr behindert wird.“ Die Bewohner Favoritens wussten sich aber auch zu helfen, wenn es darum ging, den einen oder anderen Weg in die Stadt abzukürzen – auch auf subversive Weise. So war die Passage „Durch die Ostbahn“ eine inoffizielle Route über Eisenbahngrund zwischen Sonnwendgasse und Wiedner Gürtel, die bis in die 1970er-Jahre gern als Alternative verwendet wurde. Dieser ‚Schleichweg‘ führte über mehrere Gleise, Werksgelände der Bahn und letztlich durch die Halle des Ostbahnhofes.

Die Nähe der Bahnanlagen zu den Wohnsiedlungen war aber auch Quelle mancher Umweltbelästigung.

So beschwerte man sich 1876 etwa darüber, dass Ruß und Rauch aus den Werkstätten der Südbahn nicht nur für die nahe gelegenen Wohnungen, sondern auch für die feilgebotenen Waren am Markt am Columbusplatz gesundheitsschädigende Wirkung hätten.

Die „chinesische Mauer“ Wiens, wie ein Favoritner Heimatbuch von 1928 die Bahndämme titulierte, ergänzte die seit 1704 bestehende Befestigungsanlage des Linienwalls. Somit trennte eine doppelte Barriere den neuen Stadtteil von der Wieden und Margareten bis in die 1890er-Jahre. Die isolierte stadträumliche Lage entsprach im Vor- und Nachmärz aber durchaus den politischen Intentionen des Ancién Regime. Kaiserhaus, Militär und Polizei betrachteten die neuartige Mischung aus Eisenbahnverkehr, Fabrikwesen und Arbeiterschaft als Bedrohung für die ständische Ordnung und versuchten die innere Stadt sowie die Vorstädte dagegen abzuschirmen. Das ist mit ein Grund, warum der Südbahnhof ursprünglich nicht auf dem Glacis, etwa anstelle des späteren Bahnhofes Hauptzollamt, errichtet werden durfte. Nach der Revolution von 1848 siedelte man das Arsenal aus ähnlichen Überlegungen heraus in der Nachbarschaft der beiden Bahnhöfe an. Der Kasernenkomplex war lange Zeit auch administrativ Teil des zehnten Bezirks.

Abb. 96: Der Linienwall zwischen Favoriten und Margareten, um 1890.



## DER LANGE WEG VON DEN BAHNHÖFEN IN DIE STADT – UND RETOUR

Die periphere Lage der Wiener Bahnhöfe machte ihre Anbindung an die urbane Mobilität nicht gerade einfach. Jene Stadträume, die den Eisenbahnverkehr zunächst in Stadtverkehr transferierten, waren der Bahnhofsvorplatz und die Bahnhofstraße. Der Platz vor dem Bahnhof fungierte zugleich als eine Art Visitenkarte der Stadt, da der Ankommende per Bahn praktisch hier erst die Stadt betrat. Dem Bahnhofplatz wurde aus diesem Grund die Doppelfunktion zugewiesen, zugleich Verkehrsfläche und Repräsentationsraum zu sein. In Wien tritt der Bahnhofsvorplatz als Raumfigur allerdings nicht sehr markant in Erscheinung. Einen größeren Bahnhofsvorplatz im eigentlichen Sinn gab es lediglich, wie schon erwähnt, zwischen Süd- und Ostbahnhof (Ghegaplatz) und vor dem Westbahnhof. In beiden Fällen wurden sie auch mit Gartenanlagen ausgestattet. Im Laufe der Zeit wurden jedoch die Bahnhofsplätze in Wien mehr und mehr entwertet. So verschwand auch der ehemalige Ghegaplatz restlos durch die Zusammenlegung beider Bahnhöfe zum Süd(ost)bahnhof nach 1945.

In Hinblick auf Bahnhofstraßen weicht die Praxis in Wien ebenfalls von den internationalen städtebaulichen Standards ab. In einem Klassiker von Wolfgang Schivelbusch über die Geschichte der Eisenbahnreise wird die idealtypische Ausformung dieses Straßenzuges wie folgt beschrieben: „Wie die Eisenbahnstrecke durch die Landschaft, so schlägt sich der Boulevard durch die Stadtlandschaft, unbekümmert zerschneidend, was im Weg ist.“ Den klassischen Bahnhofstraßen kam neben ihrer Verkehrsfunktion ebenfalls eine zweite, symbolische Funktion zu. Sie sollten auch Platz für Repräsentationsbauten des Bürgertums bieten: für Kulturbauten wie Museen, Theater oder Denkmäler, aber auch für Geschäfts- und Kaufhäuser, für Verwaltungsgebäude etc. Dadurch war die Bahnhofstraße oft eine gute Adresse. Eine Entsprechung dieser Raumfigur, eine Magistrale, gibt es in Wien nicht. Im Unterschied zu anderen europäischen Großstädten wie Paris oder Rom kam es hier weder in der Gründungsphase noch später zu einer neu angelegten, geraden und breiten Straßenverbindung zwischen den Bahnhöfen und der Innenstadt. Auch war keine der bestehenden Verbindungsstraßen für diesen Zweck wesentlich verbreitert oder ausgebaut worden. Die beiden Straßen, die in Wien noch am ehesten ei-

ner Bahnhofstraße im klassischen Sinn entsprechen, sind die Praterstraße und die Mariahilfer Straße. Jenes Raumbild, in dem das Gerade und das Linienhafte für den beschleunigten Verkehr der modernen Industriegesellschaft und der Großstadt stand, setzt sich in Wien über den Bahnhof hinaus nicht fort.

In Wien kam der Bahnhof gleichsam zur Straße und nicht umgekehrt. Die Funktion einer Bahnhofstraße übernahmen ‚organisch‘ die alten Ausfallstraßen: die Praterstraße für den Nordbahnhof, die Taborstraße für den Nordwestbahnhof, die Mariahilfer Straße für den Westbahnhof oder die Favoritenstraße für den Südbahnhof. Auch die heutige Argentinierstraße, die als „Alleegasse“ kurz vor der Weltausstellung 1873 zur reibungsloseren Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens mittels Durchbruch beim Theresianum durchgängig gemacht wurde, blieb als Zubringer zum Südbahnhof letztlich bedeutungslos.

Dadurch gestaltete sich der Verkehr von und zu den Bahnhöfen in Wien, die alle am Stadtrand und oft außerhalb des Linienwalls angesiedelt wurden, lange Zeit recht beschwerlich. Auf dem Weg zu den beiden Bahnhöfen in Favoriten hatte man beispielsweise etwa bis um 1860, als man mit dem Abriss der inneren Stadtmauern entlang der späteren Ringstraße

begann, gleich zwei Befestigungsanlagen zu passieren. Bis Ende des 19. Jahrhunderts, als auch der Linienwall abgetragen wurde, musste hier zudem nicht nur die administrative Stadtgrenze, sondern auch eine Steuergrenze passiert werden. Die Verzehrungssteuer wurde hier auf zahlreiche Rohstoffe, Industrie- und Verbrauchsgüter zwischen Wien und seinem Umland eingehoben. Jene Bahnhöfe, die wie Nordbahnhof und Nordwestbahnhof innerhalb des Mautrayons lagen, waren als Freihandelszone ausgewiesen und mit einem eigenen Zollamt ausgestattet. Bei den anderen erfolgte die Passkontrolle und die Verzollung der Waren beim Passieren des sogenannten Linienamtes, welches außerhalb des Bahnhofes lag. Bei Fahrten von Orten außerhalb der Linien nach Wien mit dem Fiaker hatte der Fahrgast eine Linienmautgebühr zu entrichten – so vermutlich auch vom Bahnhof in die Stadt. Wenn hingegen die Wagen der Tramway die „Linie“ passierten, mussten die Fahrgäste, die abgabepflichtige Gegenstände mit sich führten, den Wagen zur Amtshandlung verlassen und konnten erst den nächsten Wagen zur Weiterfahrt benutzen.

Der Linienwall begleitete und behinderte den Bahnverkehrsverkehr in Wien für mehr als ein halbes Jahrhundert. Die Linientore bildeten dabei das Na-

Abb. 97: Belvedere-Linie mit Linienamt und Straßenbahngleisen, um 1890.



delöhr und die neuralgischen Punkte des Stadtverkehrs. Nach Errichtung des Linienwalls 1704 sorgten zunächst neun Tore für die Verbindung der Stadt mit den angrenzenden Vororten. Nicht zuletzt als Folge des zunehmenden Bahnhofsverkehrs wurden später einige neue Durchlässe geschaffen (Argentinierstraße, Westbahnstraße) und manche alte erweitert. So war das Linientor beim oberen Belvedere bis dahin zur Aus- und Einfahrt des Hofes und sonst als Fußgängerpassage bestimmt. Nach 1841 wurde es dann auf Betreiben der Eisenbahngesellschaft auch für den Personenwagenverkehr geöffnet, die dabei entstehenden Kosten hatten die Bahnbetreiber allerdings allein zu tragen. Das frühe Eisenbahnwesen musste sich somit den Zugang zur Stadt buchstäblich erkaufen. So begannen einige Wiener Bahnhöfe insgesamt mit erheblichen Standortnachteilen als neue Verkehrsknotenpunkte der Stadt.

Die Situierung großer Bahnhöfe am äußersten Stadtrand erschwerte die verkehrstechnische Kommunikation mit der Stadt auch in einer weiteren Hinsicht: Der natürliche Höhenunterschied zwischen einigen Bahnhofsstandorten und der Innenstadt machte dem frühen, auf Pferdekraft basierenden Personentransport einiges zu schaffen und zwang ihn zu manchen Umwegen. So überrascht es nicht, wenn das damals leistungsfähigste Verkehrsmittel der Stadt, die Pferdetramway, die neuen Wiener Bahnhöfe nicht vorrangig erschloss. Gleich drei Großbahnhöfe (Südbahn, Franz-Josefs-Bahn, Nordwestbahn) hatte man erst 1873, also acht Jahre nach Einführung der ersten Tramwaylinie, und anlässlich der Weltausstellung an das Pferdebahnnetz angeschlossen. Zum Südbahnhof fand sich durch die Wieden gar nicht so schnell eine geeignete Trasse. Die Linienführung der ersten Tramway zwischen Kärntnerring und Südbahnhof nahm noch einen ausgesprochenen Zick-Zack-Verlauf zwischen Schwarzenbergbrücke, Karlsgasse, Gusshausstraße und Favoritenstraße. Die kürzeste Verbindung über die Wiedner Hauptstraße wurde erst vier Jahre nach der Weltausstellung realisiert. Der Ostbahnhof war sogar erst ab 1891 (!) direkt mit der Tramway erreichbar. Auch in der nächsten Modernisierungsphase des Massenverkehrs um 1900 wurden die radialen Direktverbindungen zwischen den Bahnhöfen und der Innenstadt mit einiger Verzögerung elektrifiziert. Selbst danach konnte die Heugasse (heutige Prinz-Eugen-Straße) von der „Elektrischen“ zunächst nur eingleisig befahren werden. Die Züge mussten sich gegenseitig auf dem Ausweichgleis abwarten. Ab 1907 fuhr

hier die Straßenbahnlinie „D“ zwischen Südbahnhof und Nußdorf. Vor diesem Hintergrund ist Karl Kraus zu verstehen, der noch im Jahr 1908 in der „Fackel“ meinte: „Nach Ägypten wär's nicht so weit. Aber bis man zum Südbahnhof kommt!“ Eine der Maximen gründerzeitlicher Stadtplanung – ‚der gerade Weg ist der beste‘ – konnte sich in Wien gerade im Fall der Bahnhofszufahrten nur schwer Geltung verschaffen.

Die Volleisenbahn hatte für das innerstädtische Verkehrswesen zunächst wenig unmittelbare Auswirkungen. Die Notwendigkeit eines kreuzungsfreien und schienengebundenen Schnellverkehrs für die größer werdende Stadt und die überfüllten Tramways erkannte man bald auch in Wiener Fachkreisen. Doch solche Pläne waren lange Zeit politisch nicht durchsetzbar. Einen ersten Ansatz in dieser Richtung stellte die sogenannte „Verbindungsbahn“ ab 1859 dar. Nachdem alle Großbahnhöfe nach dem damals üblichen Typus der Kopfbahnhöfe errichtet wurden, stand man vor der Notwendigkeit, diese später durch Ringbahnen miteinander zu verbinden. Die „Verbindungsbahn“ war, wenn man so will, das Missing Link, mit dem man versuchte, den fehlenden Zentralbahnhof zu kompensieren. Sie wurde zunächst zwischen Nord- und Südbahnhof eröffnet und sukzessive zu sämtlichen in Wien einmündenden Bahnen ausgebaut. Sie kann auch als Vorläufer der Stadtbahn angesehen werden, hatte aber nur eingeschränkt Bedeutung für den Personenverkehr. Immerhin wurden Haltestellen am Praterstern, am Radetzkyplatz, im Arsenal oder eben in Favoriten eröffnet.

Die nächste Stufe auf dem Weg zu einem städtischen Schnellverkehrssystem bildete die Stadtbahn. Ab 1898 sukzessive in Betrieb, umfasste diese schließlich fünf Linien: Wiental-, Gürtel-, Donaukanal-, Vorortelinie und die Verbindung Hauptzollamt-Praterstern. Damit waren zwei Bahnhöfe (Nord- und Westbahnhof) und eine Bahnlinie (Franz-Josefs-Bahn in Heiligenstadt) angeschlossen. Ein Publikumserfolg wurde die von Otto Wagner architektonisch gestaltete Stadtbahn jedoch zunächst nicht. Das lag zum einen an der Linieneinführung, die mehr auf staatlich-militärische denn auf innerstädtische Verkehrsbedürfnisse Rücksicht nahm, zum anderen an der Tarifpolitik oder aber am nicht mehr ganz zeitgemäßen Dampfbetrieb. Zudem

Abb. 98: Netzplan der Wiener Städtischen Strassenbahn, 1903.

**VERKEHRSNETZ  
DER  
WIENER-STÄDT. STRASSENBAHN  
PRO 1903**  
NACH DEN BIS NOVEMBER 1902  
ZWISCHEN DER  
GEMEINDE WIEN U. DER ACTIENGES. SIEMENS & HALSKE  
GETROFFENEN VEREINBARUNGEN.

**LEGENDE**

- BEREITS IM BETRIEB STEHENDE ODER BIS ENDE 1903 BETRIEBSFÄHIGE STRASSENBAHNEN.
- WEITERE PROJEKTIRTE STRASSENBAHNEN.
- STADTBAHN- UND LOCALBAHN-LINIEN.
- FERNBAHNEN.
- DAMPF-TRAMBAHNEN.
- BAHNHÖFE DER STRASSENBAHN.

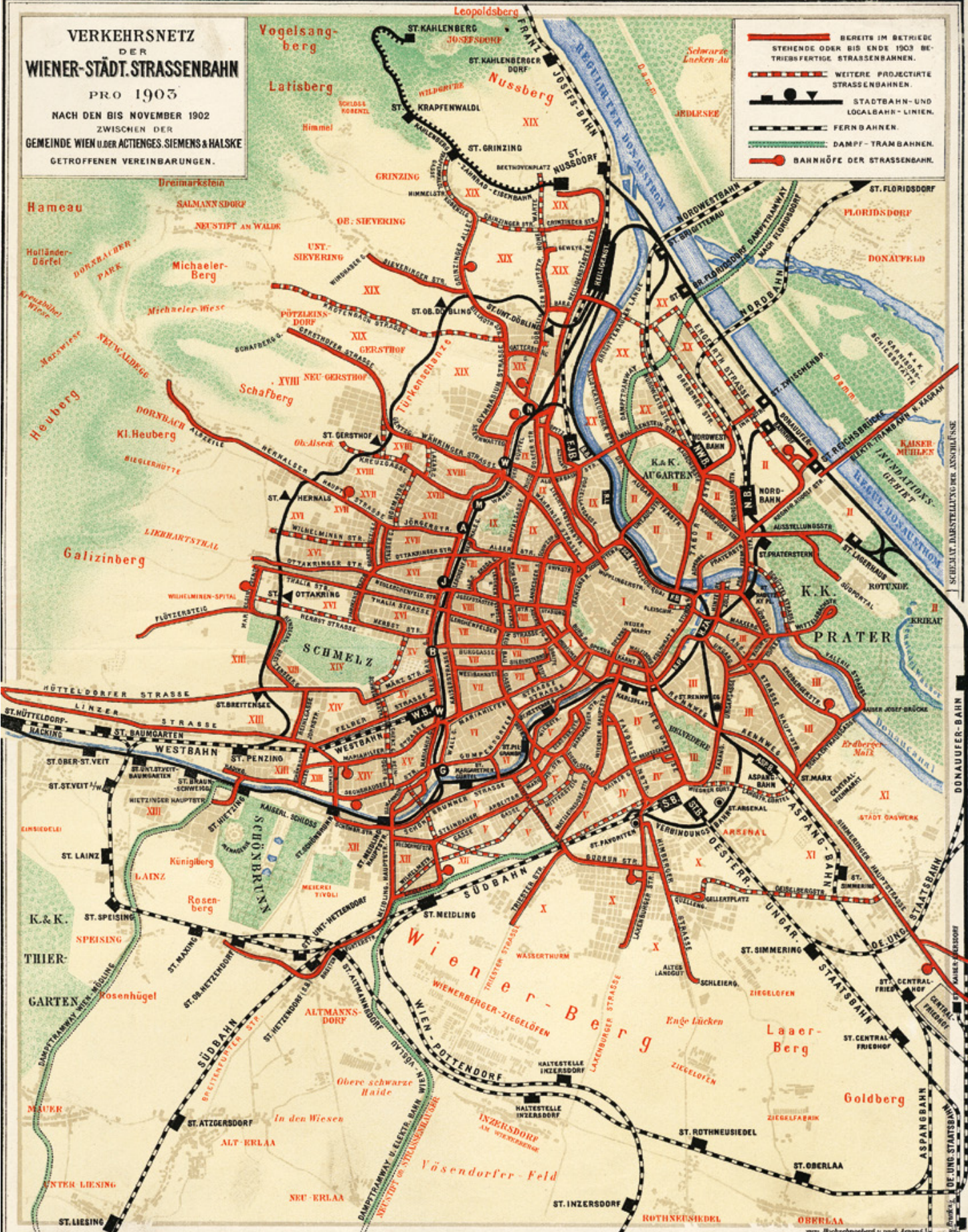




Abb. 99: Die Südbahn und der Wiedner Gürtel von der äußeren Favoritenstraße aus, 1917.



Abb. 100: Südbahnhof und Ghega-Platz mit Omnibus, 1913.



Abb. 101: Ostbahnhof mit Ghega-Platz und Straßenbahn, um 1930.

blieb die Stadtbahn gegenüber den ursprünglichen Linienführungsplänen ein Torso. So erhielt auch Favoriten keinen Anschluss an das Netz, die Stadtbahn tangierte weder Ost- noch Südbahnhof. Erst mit Einführung der Schnellbahn ab 1962 wurden diese Bahnhöfe und damit auch Favoriten an ein kreuzungsfreies Schnellverkehrsmittel angebunden.

Das heißt, selbst in Favoriten trifft nicht für alles die Eisenbahn die Schuld. Die Isolationslage dieses Stadtteils wurde nicht zuletzt durch eine Verkehrspolitik verstärkt, die auf die spezielle Lage des Bezirkes lange Zeit keine Rücksicht nahm und dadurch die Strukturnachteile noch verschärfte. Schon der vom gewerblichen Kleinbürgertum bzw. seinen politischen Vertretern forcierte Tramway-Ausbau der Gründerzeit nahm auf die neuen Industriestandorte wie Favoriten wenig Rücksicht. In die schnell wachsende und bevölkerungsreiche südliche Industriezone der Stadt führten aber auch später nur wenige Straßenbahnlinien.

### SCHÖNE NEUE WELT DER U-BAHN?

Erst die U-Bahn brachte einen entscheidenden Impuls und löste Favoriten einigermaßen aus seiner stadträumlichen Isolation. Der Bezirk rückte plötzlich – verkehrstechnisch wie symbolisch – deutlich näher an die City heran. Das erste Teilstück wurde im Frühjahr 1978 zwischen Reumannplatz und Karlsplatz eröffnet, die Verbindung zum Stephansplatz im November desselben Jahres hergestellt. Die Fahrtdauer zwischen Reumannplatz und Stephansplatz betrug nunmehr rund 7,5 Minuten und eröffnete neue Perspektiven. Das Bezirksjournal für Favoriten verkündete stolz auf seiner Titelseite: „U1 fährt ab dem 18. Nov. bis ins Zentrum Wiens!“ Es gab jedoch von Anfang an Kritik an der neuen Verkehrsorganisation, die im Zuge der U-Bahn-Eröffnung vorgenommen wurde und der einige Straßenbahnverbindungen zum Opfer fielen. Erst nach massiven Protesten der lokalen Bevölkerung wurde der Straßenbahnbetrieb entlang der Laxenburger Straße wieder aufgenommen. Man bemängelte, dass viele, die bisher ohne Unterbrechung in die Innenstadt fahren konnten, nun umsteigen müssen. Auf diese Weise neutralisierte sich für manche der Zeitgewinn. Und nicht zuletzt blieb die U1 ein Torso. Die von Anbeginn an geplante Verlängerung in den Süden zu den großen Wohnsiedlungen ist bis heute nicht realisiert. Erst in jüngster Zeit werden wieder Verlängerungspläne lanciert – ausgelöst durch die

Bauvorhaben eines privaten Großinvestors in Rothneusiedl. Derzeit ist Favoriten immer noch jener Bezirk in Wien, in dem eine U-Bahnlinie am kürzesten über die Gürtelstraße hinausführt. Die Tradition der Randlage ist gewissermaßen immer noch wirksam.

Eine immer wieder gestellte Frage ist in diesem Zusammenhang: Wie kam es dazu, dass eine Verkehrsverbindung wie die U1 knapp, aber deutlich an einem der größten Wiener Bahnhöfe vorbeigeführt wurde? Bereits vor dem Ersten Weltkrieg gab es maßgebliche Entwürfe, die eine elektrische Untergrundbahn – ähnlich der heutigen U1 – auf dem Weg nach Favoriten geradewegs am Südbahnhof vorbei leiteten. Das Augenmerk lag vielmehr auf der Verbindung von West- und Nordbahnhof. Andere U-Bahn-Pläne aus den Jahren 1917 und 1939 wollten beide Bahnhöfe hingegen noch mit einer Schleife der U-Bahn einbinden. Nach 1945 wurde das Thema U-Bahn in Wien generell zum Politikum und stieß in der Wiener SPÖ lange Zeit auf strikte Ablehnung. Die Stadtverwaltung erhoffte sich vom Ausbau der sogenannten Unterpflasterstraßenbahn (USTRAB) eine Lösung jener Verkehrsprobleme, die zum erheblichen Teil aus dem rapide wachsenden motorisierten Individualverkehr resultierten. Eine solche Linie verband um 1960 die neu errichteten Bahnhöfe Süd und West entlang des Wiener Gürtels streckenweise miteinander. Doch die unterirdische Straßenbahn scheiterte. Sie reichte kostenmäßig an eine in offener Bauweise errichtete U-Bahn heran, erbrachte aber nicht annähernd die gleiche Verkehrsleistung. Zur selben Zeit begannen die ÖBB mit der Installation eines Schnellverkehrssystems, nämlich der Schnellbahn, die sukzessive das Umland mit Wien verband und schnell beliebt wurde. Die Anbindung der Schnellbahn im neuen Südbahnhof-Gebäude wird zudem architekturgeschichtlich als Teil einer ungewöhnlichen, funktionalen Lösung eines modernen Bahnhofes in vier Etagen angesehen.

Die Realisierung des Schnellbahn-Anschlusses kann jedoch kaum der Grund für die Vorbeiführung der U1 am Südbahnhof gewesen sein. Bereits Mitte der 1950er-Jahre argumentierte ein leitender Stadtplaner gegen die Notwendigkeit einer solchen Anbindung – im Unterschied zum Westbahnhof. Später, als bereits ein Meinungsumschwung in Sachen U-Bahn in der Wiener Stadtverwaltung Mitte der 1960er-Jahre einsetzte und die ersten konkreten Planungen anliefen, sah man sich gar nicht mehr veranlasst, diese Entscheidung zu begründen. Das Grundnetz der ersten Wiener U-Bahnen wurde vom Gemeinderat im Jahr

1968 beschlossen – ohne eine Schleife der U1 zum Südbahnhof.

Schließlich dürften zwei Faktoren maßgeblich gewesen sein, warum die U-Bahn fast demonstrativ an einem der wichtigsten Bahnhöfe Wiens vorbeigeführt. Der eine lag im Grundkonzept der Wiener U-Bahnen selbst begründet. Diese waren und sind nämlich nicht als ein übergelagertes Schnellverkehrssystem gedacht, sondern als Ersatz für die Oberflächenverkehrsmittel, vor allem die Straßenbahn. Dahinter stand neben Kosteneinsparungen wohl auch die Absicht, die Straßen für den rollenden oder ruhenden Autoverkehr frei zu bekommen. So sah das 1970 präsentierte Wiener Verkehrskonzept langfristig den Ersatz der Straßenbahn im dicht bebauten Stadtbereich durch ein dichtes U-Bahnnetz vor. Und im Fall einer U-Bahn-Schleife zum Südbahnhof hätte man die Straßenbahnlinien entlang der Favoritenstraße beibehalten müssen. Der zweite Grund lag vermutlich im nicht immer ganz kooperativen Verhältnis von Stadt Wien und ÖBB. Die Bedürfnisse der Fahrgäste blieben dabei auf der Strecke. Die fehlende Anbindung der U-Bahn an den Südbahnhof war jedoch, aus heutiger Sicht überraschend, für die damaligen Zeitungskommentatoren kein nennenswertes Thema gewesen.

Eine Zeit lang sah es dann so aus, als würde der Berg zum Propheten kommen, wenn schon der Prophet nicht zum Berg will. Schon zu Beginn der 1970er-Jahre wurden in Wien Pläne für einen Zentralbahnhof vorgelegt, der als Durchgangsbahnhof die Ost- mit der Südbahn verbunden hätte. Seine Platzierung entsprach etwa jener, die derzeit für einen künftigen Zentralbahnhof vorgesehen ist. Das hätte bedeutet, dass durch die Ausweitung und Verschiebung des Bahngeländes der Bahnhof praktisch näher zur U-Bahn gerückt und auf diese Weise eine bessere Anschlussmöglichkeit entstanden wäre. Bald jedoch wurden die Pläne wieder ad acta gelegt. Eine scheinbar naheliegende Interpretation, wonach quasi nicht die U-Bahn den Südbahnhof verfehlte, sondern der Zentralbahnhof nicht früh genug gebaut wurde, ginge aber letztlich an den historischen Fakten vorbei. Mit der Realisierung des geplanten „Hauptbahnhof Wien“ steht nun heute einem Zusammenrücken von U1 und Bahnhof nichts mehr im Wege. Auf der anderen Seite ist nach derzeitigem Planungsstand vorgesehen, die nächste U-Bahnlinie – die Verlängerung der U2 in den Süden – am Eisenbahnknotenpunkt (erneut) vorbeizuführen. Geschichte scheint sich manchmal doch zu wiederholen.







# DIE BAHNHOFSBUNKER

*Marcello La Speranza*

## ZIELE DER BOMBENANGRIFFE – BAHNHÖFE ALS „LUFTGEFÄHRDETE ANLAGEN“

Zu den primären Zielen der amerikanischen Luftstreitkräfte zählten neben den Industrie- und Rüstungsbetrieben auch die Verkehrsknotenpunkte. So waren auf den Einsatzplänen auch die gegnerischen Bahnhöfe verzeichnet, deren Zerstörung angestrebt wurde. Dass bei den Präzisionsangriffen – die Amerikaner flogen in der Regel Tagesangriffe – auch das urbane Umfeld bombardiert wurde, nahmen die Bomberverbände in Kauf. Die beiden dicht nebeneinander liegenden Wiener Kopfbahnhöfe, der Süd- und der Ostbahnhof, zogen die schweren US-Bomber an, die 1944/45, aus Italien kommend, die „Gauhauptstadt Wien“ angriffen. Die Stadt bereitete sich schon im Vorfeld auf die zu erwarteten Luftangriffe vor. Bereits 1941 wurde von den nationalsozialistischen Behörden mit dem Bau von luftschuttsicheren Bunkern begonnen. An öffentlichen, stark frequentierten Plätzen war es besonders notwendig Schutzräume einzurichten. Die Richtlinien kamen aus Berlin und wurden direkt dem Reichsstatthalter und dem Reichsbauamt vorgelegt. Grundlegend waren mehrere Hefte (Heft I – VI), wo die „Bestimmungen für den Bau von Luftschutzbunkern“ festgelegt waren

(Fassung 1941). Nacheinander erhielten die behördlichen kommunalen Stellen in Wien ihre Anweisungen. Dass Verkehrsanlagen als „stark luftgefährdete Anlagen“ anzusehen sind, geht auch aus einem Rundschreiben aus Berlin (Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe) vom 22. September 1942 hervor: Punkt „e) Verkehrsanlagen von grösserer Bedeutung und Ausdehnung (z. B. grosse Personenbahnhöfe, Güter-, Abstell- und Verschiebebahnhöfe; wichtige Abzweige- und Kreuzungspunkte sowie wichtige Brücken in der Streckenführung der Eisenbahn, der Wasserstrassen und Reichsautobahnen; ...“ (Staatsarchiv, Archiv der Republik, Karton 49). Wien, bisher noch von Luftangriffen verschont geblieben, sollte sich auf Eventualitäten vorbereiten. Nach der Kapitulation der deutschen und italienischen Truppen in Afrika (1943) errichteten die Alliierten eine zweite Luftfront gegen Deutschland. Die bis dahin als sicher geltenden Luftschutzkeller der Alpen- und Donaugau kamen ins Visier der US-Bombenschützen. Die beiden errichteten Bunker vor dem Süd- und Ostbahnhof waren bezugsfertig, ehe noch die ersten Angriffe auf Wien erfolgten.

## ANATOMIE DER SICHEREN BETONBUNKER

Bauwerke aus der NS-Zeit, dazu zählen auch die Luftschutzbunker aus dem 2. Weltkrieg, gehören inzwischen auch zum Aufgabenfeld der „Archäologie des 21. Jahrhunderts“. In diesem Sinne wurden die im Zuge des Bahnhof-Neubaues weichenden ehemaligen Luftschutzbunker als „historische Sachzeugnisse einer Epoche der jüngeren Geschichte“ dokumentiert. Mit der Erforschung derselben konnten sowohl Einblicke in Bereiche der Technikgeschichte als auch in die Entwicklung von Festungsbauwerken verfolgt werden.

Die beiden hintereinander errichteten Luftschutzbunker waren nach dem Stand der damaligen Technik und den Erfahrungen des damaligen Bombenkrieges (Stand 1940/1942) robust gebaut und zweckentsprechend eingerichtet. Es war zu erwarten, dass sie der zerstörerischen Gewalt der abgeworfenen Sprengbomben standhalten. Vorweggenommen: die beiden Bunker wurden von den in der Regel über Wien abgeworfenen 250- bis 500-Kilo-Bomben nicht getroffen.

Im Verlauf des Krieges waren beim Bunkerbau zunächst verschiedene Bewehrungsmuster (Gitterraum-, Spiral- und Rundbewehrung) in Verwendung. Beim Südbahnhof-Bunker, der noch im Zuge der 1. Bunkerbauwelle (1941) errichtet worden war, wählte man die Variante Gitterraumbewehrung (55 kg Eisen/m<sup>2</sup>).

Ab 1942 wurde deutschlandweit eine weitere kostengünstigere und verbesserte Bewehrung zwingend vorgeschrieben. Durch eine optimale Verlegung der Matten bei der „Braunschweiger-Bewehrung“ sollte eine Abplatzung an der Raumdecke vermieden werden. Bei Treffern würde ein Ausweichen der Lagen durch die Bügelaufhängung verhindert werden. Ein Pluspunkt war auch, dass die Konsistenz des zu verarbeitenden Betons in den Maschen merklich besser war. Noch dazu war bei der neuen Bauverordnung ein Sparen an Eisen möglich (das Bewehrungsgewicht betrug nun 30 kg/m<sup>3</sup>, bei den bis dahin angewandten hingegen 55–80 kg/m<sup>3</sup>). Die Kriegsanstrengungen und die Rationalisierung machten sich im gesamten Bausektor bemerkbar, sodass man stets nach praktikablen Lösungen suchte. Baustoffmangel behinderte in großem Maße den Fortgang des Bunkerbauprogramms. 1941 wurde ein vorübergehender Baustopp über die Bunkerbaustellen verhängt, da die Kriegsmaschinerie und deren Produktion absolute Priorität erhalten hatte.



Abb. 103: Baustelle Ostbahnhof-Bunker: 22. 9. 1942. Hintergrund: Südbahnhof (Mitte) und Direktionsgebäude (links).



Abb. 104: Baustelle Ostbahnhof-Bunker: 22. 9. 1942. Hintergrund: Schweizergarten.



Abb. 105: Herbst 1943. Bunker ist schon bezugsfähig. Blick Richtung Wiedner Gürtel und Schweizergarten. Zu erkennen sind die betonierten Lüftungsschächte und die beiden Treppenabgänge.



Abb. 106: Herbst 1943. Blick über den Ghegaplatz zum Ostbahnhof.

Die NS-Führung erkannte aber bald, dass auch der Heimatschutz nicht vernachlässigt werden konnte. Mit der zweiten Bunkerbauwelle – hier kommt auch der Ost-Bahnhofbunker zum Zug – wurden weitere Einsparungen angesagt. Bei der vielzitierten „Braunschweiger-Bewehrung“ wurde auch abgespeckt, da einfach die Ressourcen fehlten. All die ausgegebenen Richtlinien und Verordnungen mussten sich letztendlich den Engpässen und Realitäten anpassen.

Im Heft III der „Bestimmungen für den Bau von Luftschutz-Bunkern“ (1941) werden die Einbauten der „Belüftung, Heizung und Kühlung“ besprochen. Insgesamt existierte eine Reihe von sechs Heften, in denen alle technischen und baulichen Angaben dieser Anlagen erörtert wurden. Auch das „Reichsbauamt Wien Innere Stadt II, 1., Hofburg, Marschallstiege“ hatte alle Ausgaben dieser Broschüren erhalten. Die Behörden wurden angehalten, sich an die vorgegebenen Bestimmungen zu halten.

Um auch gegen Gasbomben (Kampfstoffe) geschützt zu sein, waren in den Maschinenräumen an den leistungsstarken Belüftungsanlagen Filter angebaut. Ein konstanter Überdruck im gesamten Bunker sollte das Eindringen von Kampfstoffen verhindern. Die Eingangsbereiche (Gasschleusen) waren durch druck- und gasdichte Stahltüren gesichert. Die in den beiden Vorräumen platzierten, quergestellten Betonblöcke fungierten als Druckwellenbrechung und Splitterschutz.

Die Bunker waren bezüglich der Energieversorgung auch auf einen Notbetrieb ausgerichtet. Generell war die elektrische Beleuchtungsanlage an das örtliche Stromnetz angeschlossen. An den Wänden waren phosphoreszierende Leuchtstreifen angebracht, um bei Lichtausfall eine Orientierung zu ermöglichen. Die Wasserversorgung war an das städtische Kanalnetz geknüpft. Im Idealfall waren die errichteten Luftschutzbunker autark und mit einem Notstromaggregat ausgestattet. Es ist davon auszugehen, dass die beiden Bahnhofsunker (Süd- und Ostbahnhof) im Bezug der technischen Ausstattung unterschiedlich (aufgrund der Personenanzahl) bestückt waren. Die folgende Planungsvorgabe war für sämtliche öffentlichen Luftschutzbunker zu beachten: Die Anzahl der Abortsitze in den Toilettenräumen errechnete sich nach der Aufnahmekapazität der gesamten Schutzplätze. Ein Abortsitz pro 25 Personen. Die Toilettenanlagen wurden für Männer und Frauen getrennt ausgeführt. Waschgelegenheiten waren in den Räumen vor den Toiletten angeordnet.

In den oben genannten Bestimmungsheften, die vom Reichsministerium der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe ausgegeben wurden, ist nahezu die gesamte Anatomie der damaligen Luftschutzanlagen erläutert.

Nach den Entwarnungen waren die Bunker jedes Mal komplett zu räumen.

## ÜBERLEBEN IM BOMBENKRIEG

In den meist überfüllten Bunkern waren ebenso sanitäre Einrichtungen (Wasch- und Aborträume) und Erste-Hilfe-Stationen untergebracht. Die Luftschutzsuchenden Personen, die im Zuge der öffentlichen Luftwarnungen (Sirenen) die unterirdischen Räume aufsuchten, wurden durch die Ordner angehalten, die Anweisungen zu befolgen. An den Wänden waren Hinweis- und Ordnungsaufschriften angebracht. Bestimmte Personengruppen (Mütter mit Kinder, Kriegsverwehrte, alte und gebrechliche Personen, ...) sollten die ihnen zugewiesenen, gekennzeichneten Kammern aufsuchen. Die Bunker wurden schon bezogen noch bevor die eigentlichen Angriffe erfolgten, denn sobald der „Kuckuck“ ertönte (dieses akustische Signal im Radio kündigte an, dass demnächst mit der „Vorwarnung“ [Sirene] zu rechnen war), machten sich die Schutzsuchenden auf den Weg, rechtzeitig einen Platz in den Bunkern zu bekommen. Die Angriffe erfolgten in der Regel am späten Vormittag und dauerten im Schnitt etwa 2 Stunden. Die Menschen verharrten aber eine längere Zeit in den öffentlichen Schutzräumen.

Zu bedenken ist, dass nicht nach jedem Alarm ein Luftangriff erfolgte. In den Räumen und engen Kammern standen die Menschen meist dichtgedrängt und kämpften bei längerem Aufenthalt mit Atemnot. Die Praxis war anders als die Theorie. Die Anweisungen des Bunkerpersonals waren zu befolgen. Man hoffte auf die Disziplin und auf die Besonnenheit der „Volksgenossen“.

Im Heft VI der „Bestimmungen für den Bau von Luftschutz-Bunkern“ (1941) werden „Kennzeichnung und die Ausstattung“ besprochen. In den Aufenthaltsräumen sollten „kräftige Bänke oder Klappsitze“ aufgestellt werden. Man verzichtete auf Tische, da diese viel Platz wegnehmen würden. Dagegen sollten „in ausreichender Zahl Garderobenleisten mit Ablagebrettern“ vorhanden sein. Anfangs wollte man auf eine halbwegs komfortable Ausstattung zurückgrei-

fen, im Endeffekt musste aber völlig zurückgestellt werden. Sobald ein Bunker „betonfertig“ war, wurde er für die Benutzung freigegeben. Die Anlagen waren im Rohzustand, meist ohne Innenanstriche verbleibend. „Hauptsache der Bunker ist bombensicher.“ Die vorgeschriebenen Stärken der Decken und der Wände konnten jedoch schon ein Jahr nach den „Bestimmungen“ aus dem Jahre 1941 fast nirgends eingehalten werden.

Trotzdem blieben die vielen Luftschutzbunker die einzigen Alternativen zum Überleben im Bombenkrieg. Viele Personen hatten ihren obligatorischen „Luftschuttkoffer“ (mit den wichtigsten Dokumenten und Notrationen) mitgenommen. Zugreisende versuchten mit ihren Koffern und Gepäckstücken in die Bunker zu gelangen. Jeder war oft auf sich allein gestellt. Verschreckte Kinder klammerten sich an den Rockzipfel der Mütter. Wehrpflichtige Soldaten oder Jugendliche, die sich in die Bunker verirrt, wurden vom Bunkerpersonal argwöhnisch beobachtet. Diese sollten doch an der Front kämpfen, statt sich hier „in Sicherheit zu wiegen“. In den überfüllten öffentlichen Schutzräumen hatte die zusammengewürfelte Bevölkerung psychische und physische Leiden durchzustehen. Man hatte nicht nur Angst vor den alliierten Bomben, sondern fürchtete sich auch vor eingeschleusten Spitzeln der Partei und vor Denunzianten.

Bevor auf die einzelnen Luftschutzbunker rund um den Süd- bzw. Ostbahnhof eingegangen wird, soll noch auf die Frage eingegangen werden, was die Nationalsozialisten nach dem „Endsieg“ eventuell mit den beiden Bunkern vorgehabt hätten. In zeitgenössischen Berichten wird auch über eine „friedensmäßige“ Nachnutzung nachgedacht. Besonders an „Brennpunkten des Verkehrs“ („Baulicher Luftschutz“, 7. Jg. 1943, Seite 88), wird „für den Frieden in Aussicht genommen“, die nutzlos gewordenen Luftschutzbunker zu Garagen umzubauen. (Der ehemalige Tiefbunker hinter dem Rathaus, Friedrich Schmidt Platz, wird übrigens heute als Garage für die Bediensteten der Stadt Wien genutzt.)

Unmittelbar nach dem Krieg dienten die beiden Bahnhofs-Bunker als Notunterkünfte für Obdachlose und als provisorisches Hotel für Reisende. Später wurden die nutzlos gewordenen Bauwerke bestenfalls als Lagerräume oder anderweitig verwendet. Lange Zeit fristeten die einst stark frequentierten Räume ein stilles Dasein und der Zahn der Zeit nagte an der Substanz. Die alten Einrichtungen verblieben, rosteten vor sich hin oder wurden, falls sie im Weg standen, demontiert.

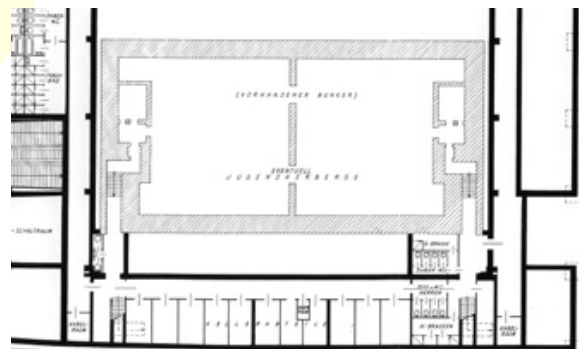
## ÖFFENTLICHER LUFTSCHUTZBUNKER SÜDBAHNHOF

Im Zuge der ersten „Bauwelle“ von Luftschutzanlagen in Wien, nach dem sogenannten „Führer-Sofortprogramm“ aus dem Jahre 1940, wurden in etlichen Parkanlagen die ersten Tiefbunker nach einem einheitlichen Plan errichtet. Im Frühjahr 1941 wurden in Favoriten der Tiefbunker am Arthaber-Platz, jener am Laubeplatz und jener direkt vor dem Südbahnhof am Ghega-Platz gebaut. Alle entsprachen dem damaligen Baumuster und waren eine Bautype mit der Größenordnung von 760 m<sup>2</sup>. Diese mehr oder weniger deckungsgleichen Bauwerke waren für jeweils 300 Personen konzipiert. Der Südbahnhof-Bunker (Bau-Nr. 4007) zählte auch zu den Standardbunkern nach Berliner Vorbild (Entwürfe 4D und 4F der Firma LUTZ-Bau GmbH Berlin) mit der Gitterraumbewehrung (Patent Lutz).

Während der späteren Luftangriffe befanden sich jedoch mindestens doppelt so viele Schutzsuchende in dieser Schutzinsel im innerstädtischen Bereich. Die Anlage bestand aus 44 Kammern, Sanitär- und Waschräumen, zwei Maschinenräumen und war mit Gasschleusen ausgestattet. Bei Fliegeralarm strömten nicht nur Personen von den Bahnsteigen, sondern auch Passanten aus der Umgebung in diesen gekennzeichneten öffentlichen Luftschutzbunker.

Eine Zeitzeugin, Brunhilde Kühn (Jahrgang 1920), erinnert sich: „... *Ein weiterer Bombenangriff überraschte mich auf meinem Arbeitsplatz in einer Arztpraxis in der Prinz-Eugen-Straße. Ich lief über den Gürtel zum öffentlichen Bunker beim Südbahnhof. Der war bereits knallvoll. Die Menschen standen aneinander gepresst wie Sardinen in der Dose. Umfallen war unmöglich. Sitzplätze gab es erst recht*

Abb. 107: Bebauungsplan aus den Nachkriegsjahren. Rund um den ehemaligen Südbahnhof-Bunker (Wiedner Gürtel) sind die Räume des neuen Bahnhofes eingezeichnet.



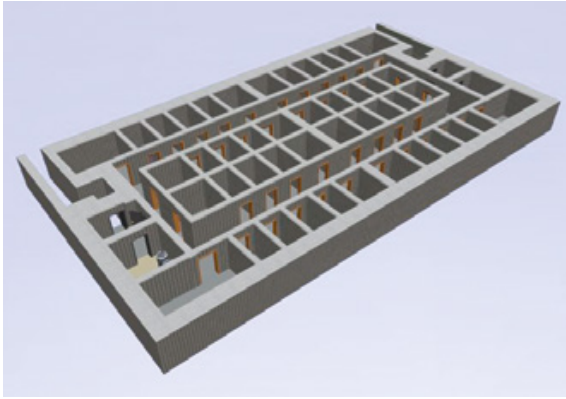


Abb. 108: 3D-Rekonstruktion des Südbahnhof-Luftschutzbunkers (Skizze).



Abb. 109: Bereich der Gasschleuse im Südbahnhof-Bunker. Bevor man den Bunker betrat, musste man die Gasschleuse passieren, die hermetisch zu verschließen war, damit kein Kampfstoff in das Innere der Anlage eindringen konnte.

*keine. Fast niemand sprach. Gelegentlich hörte man ein leises Flüstern. Das Licht begann zu flackern. Ich fürchtete Finsternis und Panik. Oben war die Hölle los. Sogar der Betonbunker vibrierte, und das Grollen schien kein Ende zu nehmen. Ich verlor jeden Zeitbegriff ... Gott sei Dank kamen wir wieder wohlbehalten ans Tageslicht. Diesmal war der 10. Bezirk von den Bomben heimgesucht worden ...“ (Auszug Erinnerungsbericht Brief 2002, in: Marcello La Spersanza, Bomben auf Wien).*

Der Bunker war während der ersten Bombenangriffe zwar bezugsfertig, aber bei den Inneneinrichtungen waren die Arbeiten noch im Gange. Erst im Juli 1944 war der Bunker, ebenso der Ostbahn-Bunker, endgültig fertig.

Nach dem Krieg wurde die Anlage anderweitig genutzt, später wurde erwogen (laut Plan aus der Nachkriegszeit), eine Jugendherberge einzurichten. Die Trennwände, die den Bunker ursprünglich in kleine Kammern aufteilten, waren schon längst entfernt

Abb. 110: Bereiche der sanitären Räume (Aborte, Waschräume) im Südbahnhof-Bunker. Ordnungsaufschriften; Zwischenwände herausgerissen (1996).





Abb. 111: Im Inneren des Südbahnhof-Bunkers. Die Innenwände, welche den Bunker in kleine Kammern aufteilen, fehlen bereits (1996). An der Decke dichte Stahlarmierungsmatten.

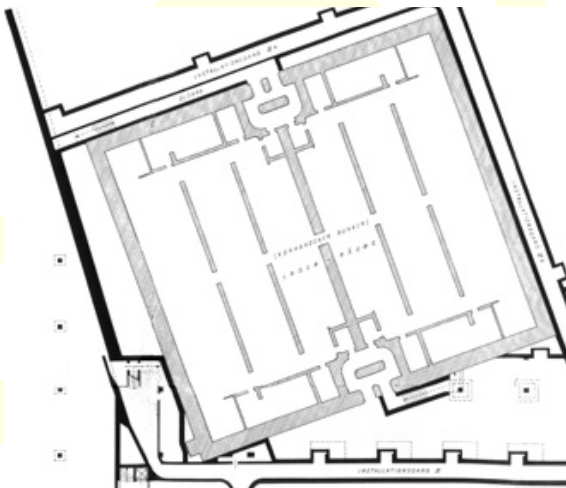


Abb. 112: Bebauungsplan aus den Nachkriegsjahren. Um den ehemaligen Ostbahnhof-Bunker sind Installationsgänge eingezeichnet, die an der Bunkerwand vorbeilaufen. Der Bunker ist sekundär im Plan verewigt, etliche Zwischenwände sind nicht verzeichnet.

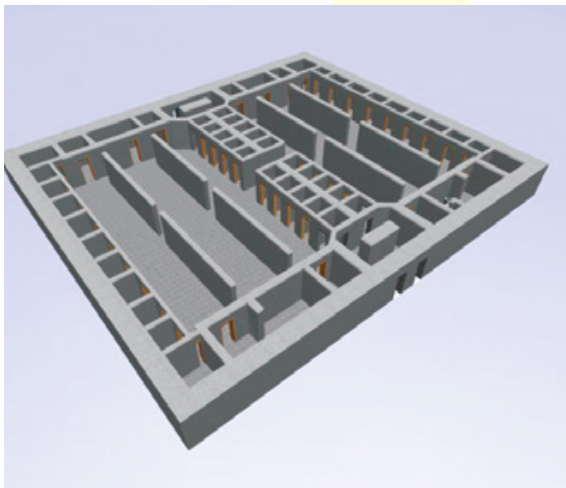


Abb. 113: 3D-Rekonstruktion des Ostbahnhof -Luftschutzbunkers (Skizze).

worden. Diese bestanden aus einfachen handelsüblichen Hohlziegeln.

An den stehengebliebenen Betonwänden waren noch im Bereich der Gasschleusen und der Aborte und Waschräume originale Aufschriften zu lesen: „Gasschleuse“, „Rauchverbot“. In der Mitte des Bunkers, an der tragenden, ebenso verbliebenen Betonwand, war noch der umlaufende, leuchtende Phosphorstreifen erkennbar.

## ÖFFENTLICHER LUFTSCHUTZBUNKER OSTBAHNHOF

Nach den Erfahrungen des anhaltenden Bombenkrieges im „Altreich“ wurde das Bunkerbauprogramm auch für Wien erweitert. Nach Einschätzung der staatlichen Behörden, des Wiener Bauamtes und der deutschen Reichsbahn und angesichts der militärischen Lage erschien es notwendig, einen weiteren Bunker im Einzugsgebiet des Ostbahnhofes zu errichten. Die Regelung der Baustoffzufuhr und die Bereitstellung von Arbeitskräften (Zwangsarbeiter) ermöglichten es, ab Sommer 1942 diesen zweiten Tiefbunker am Ghega-Platz zu platzieren. Mit einer Größe von etwa 1.700 m<sup>2</sup> war er mehr als doppelt so groß wie sein Nachbarbunker. Der Ostbahnhof-Bunker führt die Bau-Nr. 4112.

Die neuere Decken-Bewehrung, vermutlich eine Abspeckversion der „Braunschweiger-Bewehrung“, war ein weiterer Unterschied zum Nachbarbunker. Der Bunker-Baustopp von Göring war inzwischen wieder aufgehoben worden, sodass auch die Bahnhofs-bunker komplettiert werden konnten. Mit dem Wiener Stadtbauamt kam es aber noch zu langen Verhandlungen, sodass die noch ausstehenden „Reichsbahn-Bunker“ auch nicht so schnell fertiggestellt werden konnten. Das betrifft nicht nur den Ostbahnhof-Bunker, sondern auch den Tiefbunker am Franz-Josefs-Bahnhof in Wien-Alsergrund.

Meistens wurden Luftschutzbunker der zweiten „Bauwelle“ als Hochbunker konzipiert und ausgeführt. Die behördlichen Stellen hatten schon zeitig erkannt, dass der Aufwand an Baustoffen bei Hochbunkern weit kostengünstiger und die benötigte Arbeitszeit wesentlich kürzer war. Auch erkannte man, dass die Belastbarkeit bei Hochbunkern besser war (Wegfall der „Verdämmung“). In verschiedenen zeitgenössischen Artikeln, so auch in den Dienstheften des „Baulichen Luftschutzes“, werden



Abb. 114: Im Inneren des Ostbahnhof-Bunkers. Lüftungsrohre sind noch an der Decke montiert.

dezidiert die Vorzüge von Hochbunkern erläutert. War wahrscheinlich auch bei der „Steuerung“ der Ausführungen, obwohl es klare Richtlinien gab (Siehe Hefte „Baulicher Luftschutz“), letztendlich auch das typische Kompetenzgerangel der NS-Hierarchie dafür verantwortlich, dass auch der zweite Luftschutzbunker am Ghega-Platz unterirdisch platziert wurde? Ob ästhetische Gesichtspunkte der Wiener Stadtverwaltung dem Berliner Zentralismus einen Strich durch die Rechnung machten, bleibt ebenso unbeantwortet. Dadurch aber, dass an dieser Stelle kein Grundwasser störend wäre und auch wegen der Tatsache, dass alle Wiener Bahnhofsbunker, auch jene am Westbahnhof und am Franz-Josefs-Bahnhof, Tiefbunker sind, hat diese gewählte Bauausführung keine tiefere Bedeutung.

Auf alten Aufnahmen, die während seiner Bauzeit entstanden (im Auftrag der Stadt Wien fotografierte Gerlach die Bunkerbaustellen Wiens), sind die Bauphasen dokumentiert (Abb. 102–106). Das Geflecht und die Matten der Bewehrung sowie die Verschä-

lung sind in den Bildern, datiert mit 1. Oktober 1942, zu erkennen. Spätere Bilder aus dem Herbst 1943 zeigen die betonierten Lüftungsschächte und zwei der vier Treppenabgänge, die zum bezugsfertigen Bunker führten. Auf dem freien Platz sind die betonierten Abgänge in den Bunker und die hochgezogenen Luftschächte der Lüftungsanlagen zu erkennen. Der Bunker war aber zu diesem Zeitpunkt, was die Innenausstattung betrifft, noch nicht vollständig ausgerüstet.

Die technischen Anforderungen, die eine Belegung von rund 1000 Personen garantieren sollten, hingen natürlich auch von der Leistung und der Sicherstellung der Haupt- und der Schutzbelüftung ab. Auch hier gab es aufgrund der Bemessung des Luftverbrauches und des Wärmehaushaltes Richtlinien. Jede schutzsuchende Person im Bunker sollte mit 300 Litern sauberer Atemluft pro Minute versorgt werden (bei Gasschutzlüftung auf 30 Liter gedrosselt). Die dichtgedrängten Menschen gaben auch dauernd Wärme, Wasserdampf und Kohlensäure ab, sodass eine Frisch- und Umluftanlage kontinuierlich





Abb. 115: Blick in den Maschinenraum des Ostbahnhof-Bunkers. Teile der Lüftungsanlage. Im Bild u. a.: Motor: „Auer Abt Raumbelüftung, Auer Luftförderer V 50000, Fabr. Nr. 258 594, Leistung: 50.000 Ltr. bei 1.430 Umdrehungen Doppelhuben p. Min, Berlin. Bei falscher Drehrichtung, doppelter Kraftbedarf, Motor gefährdet“.



Abb. 116 (oben): Ständig sollten die Maschinen Frischluft ansaugen, die bei Normalbetrieb in die Luftschutzräume gepumpt wurde.



Abb. 117 (unten): Bei Gasgefahr wurde die Luft durch Filter geleitet. Im Bild einer der großen Raumfilter „R 10“ der Firma Auer.

arbeiten sollte. Ebenso musste die durchströmende Luftgeschwindigkeit geregelt werden. Bei Gasgefahr sollte auf die, für diesen Bunker auch dementsprechend großen, Raumfilter zurückgegriffen werden. In vier Maschinenräumen waren diverse technische Einrichtungen, hauptsächlich von der renommierten Firma „Auer“, installiert, von wo aus die Anschlüsse an die Ringbelüftungsleitungen erfolgten. An der Decke hingen die Rohre, die durch und in die einzelnen Schutzräume führten und die aufgeregten oder apathischen Menschen mit Atemluft versorgten. In dem Bunker war auch eine Sanitätsstation eingerichtet. Rot-Kreuz-Schwester und Laienhelferinnen versorgten ohnmächtig gewordene Personen mit Riechsalz und Baldriantropfen, in abgesonderten Räumen wurden kranke oder verletzte Personen aufgenommen. In der Regel waren auch die größeren Bunker mit einer Rundfunkempfängeranlage und einer Telefonvermittlungsstelle ausgestattet. Großbunkeranlagen hatten zudem einen Anschluss an das öffentliche Fernsprechnet. Ob in dem Bahnhofsbunker

auch eine Kochstelle für eine öffentliche Ausspeisung vorhanden war, ist nicht gesichert. Zur Standardausrüstung sämtlicher Bunkeranlagen zählten weitere Räume, die dem Bunkerwart und dem Personal vorbehalten waren.

Vom alten Bunkerinventar und der Ausstattung war im Jahre 2010, noch vor den Abbrucharbeiten, nicht mehr viel vorhanden. An der Decke hingen noch die Lüftungsrohre (Leitungen und Maschinenteile einer moderneren Lüftungsanlage waren auch noch im Bunker). Die alten Stahltüren (Firma Viktor Otte & Co., Stahlbau, Wien XIV) (Abb. 122) und Überdruckventile (Firma Auer, Berlin) (Abb. 123), die bei einer Besichtigung vor rund 15 Jahren noch dokumentiert werden konnten, waren schon fast alle nicht mehr vorhanden. Zumindest in einem der alten Maschinenräume konnte mit dem „archäologischen Befund“ eine Rekonstruktion der technischen Ausführung und Leistung erbracht werden. Zwei der ursprünglich drei großen Raumfilter „R 10“ standen noch „in situ“. Auf einem waren noch die Jahreszahl

„1943“, die Fabrikationsnummer „231322/88“ und die Anweisungen des Einbaues zu lesen. Mehrere leicht angerostete Schutzluftförderer, die ursprünglich die Außenluft ansaugten, zeigten die Leistungskapazität. Daneben standen die Sockel, auf denen ursprünglich die Elektromotoren (die schon abmontiert waren) fixiert waren, welche die damaligen handelsüblichen Schutzluftförderer betrieben hatten. Der Maschinenraum war mit feuerfesten Heraklitplatten ausgekleidet. Im hinteren Eck befand sich eine Kammer mit Sprossenleitung zu einem Schacht zur Ansaugverbindung.

In dem Bunker befanden sich ursprünglich vier Maschinenräume. Am anderen Ende der bereits ausgeschlachteten Anlage konnte einer der anderen Maschinenräume verifiziert werden, der aber schon weitgehend ausgeräumt war. Dort konnte noch vor

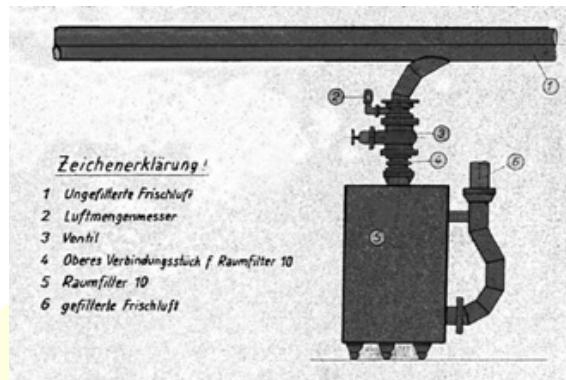


Abb. 118: Zeitgenössische Abbildung der Funktionsweise eines Raumfilters.

Abb. 119: Werbeeinschaltung der renommierten Luftschutzfirma „Auer“, die reichsweit Atemschutzgeräte herstellte.

**AUER**

**ATEMSCHUTZ**

Gasmasken / Gasbekleidung  
 Sauerstoffschutzgeräte (Heeresatmer)  
 Sauerstoffbehandlungsgeräte (SBG 38)  
 Luftschutzraumbelüfter / Höhenatmer  
 Ventildichtprüfer / Maskendichtprüfer  
 Leuchtfarben für Luftschutzräume

Vertrieb der Luftschutzgeräte gemäß § 8 LSG genehmigt

**AUERGESELLSCHAFT A.G. BERLIN N 65**

Abb. 120: Werbeeinschaltung der Firma Piller. Dieses Gerät konnte auch bei Notbetrieb per Handkurbel betätigt werden. Aufgeschraubte Schwebstoff- und Gas-Filtertrommel.

**Piller**  
 Raumbelüfter für Luftschutzräume  
 Kenn-Nr. RL. 4 - 38/56 bis 58

**Anton Piller**  
 Osterode / Harz  
 Spezialfabrik für Ventilatoren und Elektromotoren



Abb. 121: Verbliebenes Relikt eines Lüfters (Fabrikation Piller) in einem Maschinenraum im Bunker-Ostbahnhof.

rund 15 Jahren der spärliche Rest eines anderen Fabrikations-Schutzraumbelüfters entdeckt werden: System „Anton Piller, Osterode/Harz, Baujahr 1941“.

Von den ursprünglichen sanitären alten Bunkereinrichtungen waren bei der letzten Besichtigung (2010) in den Aborten vereinzelt noch Klomuscheln und in den Vorräumen Leitungsrohre und Befestigungen der Wascharmaturen zu entdecken.

Vor den Abbrucharbeiten im Jahre 2010 mussten auch die Betreiber einer Modellbauanlage den Bunker räumen, die rund 55 Jahre einen Teil des Bunkers bespielten.

Abb. 122: Bunkertür der Wiener Firma „Viktor Otte & Co“ im Ostbahnhof-Bunker. Während der Angriffe blieben die Bunker durch druckfeste Stahltüren verschlossen.



Abb. 123: Ausrangiertes Überdruckventil im Ostbahnhof-Bunker. Diese Vorrichtungen zeigten den Überdruck (gegen Gasgefahr) an. Ab einer bestimmten Menge (10-30 mbar) regulierte ein Schwimmer im Ventil bzw. eine an der Wand angebrachte Klappe den nötigen Luftdruck.



Abb. 124: In einem Teil des ehemaligen Ostbahnhof-Bunkers (Arsenalstraße) befand sich rund 55 Jahre lang eine Modell-Eisenbahn-Anlage.



## BETRIEBSEIGENER BUNKER AN DER DREHSCHLEIBE

Auf dem Bahnhofsgelände hinter dem ehemaligen Ostbahnhof standen betriebseigene Gebäude (Heizhäuser, Lokschuppen, Magazine, usw.). Neben der Drehschleibe wurde auch für das Personal der Dienststelle während des Krieges ein eigener Luftschutzbunker errichtet. Dieser Tiefbunker verfügte über einige wenige Räume und die nötigen sanitären Einrichtungen, um den am Betriebsgelände tätigen Bahnbediensteten einen sicheren Rückzugsort zu sichern.

In etlichen Räumen waren an der Decke Brandspuren und verschmorte Kabel zu erkennen. Teilweise waren aber noch alte Leitungen vorhanden. Zwei Blechschilder „Rauchverbot“ und der Rest einer Motorschutzschaltung waren ebenso „in situ“ vorhanden.

## BETRIEBSEIGENER LUFTSCHUTZRAUM NEBEN DEM HEIZHAUS

Unter dem ÖBB-Dienstgebäude befand sich schon während des Krieges ein Luftschutzkeller, der auch nachträglich als gekennzeichnete Schutzraum in Verwendung stand. Eine alte Stahltür führte in einen länglichen Raum, an dessen Ende noch eine Kammer angeschlossen war. An einigen Stellen im LS-Keller waren an den oberen Wänden Lüftungsschieber vorhanden, die als bauliche Reste der Nutzung bereits während des Krieges zu erkennen waren.

Abb. 128: Abgang zu einem rezenten Schutzraum am rückwärtigen Bahngelände der Ostbahn. Im Zuge der Abbrucharbeiten wurden alle Gebäude, die sich am weitläufigen Bahnhofsgelände befanden, eliminiert. Auch dieses Streckenbauwerk samt Schutzraum, ebenso das Bürogebäude der Zugförderung Wien Ost (Hintergrund), gehören heute bereits der Geschichte an.

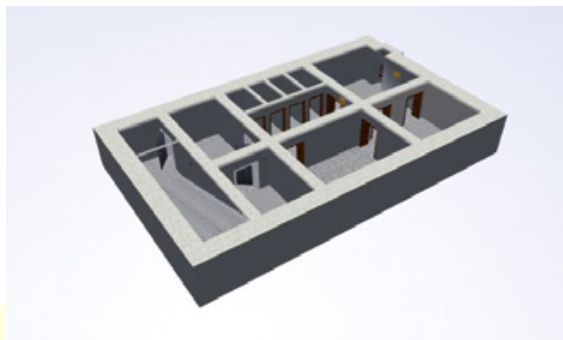


Abb. 125: 3D-Rekonstruktion des Luftschutzbunkers für das Bahnpersonal an der Drehschleibe bei den Lokschuppen. (Skizze)



Abb. 126: Abgangsbauwerk zum ehemaligen Bunker für das Bahnpersonal (Mitte). Hintergrund: Arsenal und Lokschuppen (rechts).



Abb. 127: Inneres des Bahnpersonal-Bunkers mit Notausstieg (Sprossen).

Abb. 129: Abbruchgrube. Auch dieser Bunker wurde komplett entfernt.



## WIE DIE LUFTANGRIFFE ÜBER DIE BAHNHÖFE HINWEGROLLTEN

Wien erlebte während des Zweiten Weltkrieges insgesamt 53 Bombenangriffe. Der Bezirk Favoriten wurde dabei öfters angegriffen. Nicht nur weil dort viele Fabriken standen, sondern weil auch die beiden Bahnhöfe Umschlag- und Rangierplätze kriegswichtiger Frachten waren. Die beiden Bahnhofsgebäude selbst waren aber kaum von Luftkriegsschäden betroffen. Jedoch gingen in der unmittelbaren Umgebung auf das Bahnhofsgelände und auf das Schienennetz unzählige Bomben nieder, die neben Sachschäden auch Menschenleben kosteten.

Im Zuge der Abbrucharbeiten im Jahre 2010 wurden am Bahngelände einige nicht detonierte Bomben (Blindgänger) gefunden, auch Kriegsmaterial blieb im einplanieren Schutt liegen. Unter anderem wurden ein Ladungsträger Borgward IV und der Verschluss einer Zwillingssflak geborgen. Beim Bunkerabbruch wurden in unmittelbarer Nähe eine Granate und eine Tellermine gefunden und vom Entminungsdienst entsorgt.



Abb. 130: Abbruch des Südbahnhof-Bunkers. Im Hintergrund der Wiedner Gürtel. Bereich der Gasschleuse (Vgl.: Abb. 109).

## ABBRUCHARBEITEN

Im Frühjahr des Jahres 2010 wurde mit den Abbrucharbeiten des Areals rund um den Südbahnhof begonnen. Dabei wurden auch die auf dem Gelände befindlichen ehemaligen Luftschutzbunker vollkommen entfernt. Die Eliminierung der robusten Bunker war zwar ein mühseliges Unterfangen, wurde jedoch von den beauftragten Abbruchfirmen und deren modernen Geräten planmäßig vollzogen. Von der „ARGE Abbruch Südbahnhof“ wurden die beiden Firmen „Porr“ und „Strabag“ damit beauftragt. Es galt mittels Recycling-Vorhabens, eine Baustofftrennung vorzunehmen. Die Ausschreibung für die Abtragsarbeit wurde von der Ziviltechnikfirma „Spirk & Partner“ vorgenommen. Zunächst wurde von den Decken der beiden Bahnhöfe jeweils mittels Seilsäge ein Dreieck herausgeschnitten (bei S-Bunker:  $6 \times 6 \times 6$  m; bei O-Bunker:  $6,8 \times 6,7 \times 5,4$  m). Dieses mit Industrie-Diamanten bestückte, rotierende Seil, ständig mit Wasser gekühlt, schnitt ein rund 80 Tonnen schweres Tortenstück aus der Decke. Durch diese Öffnungen konnten

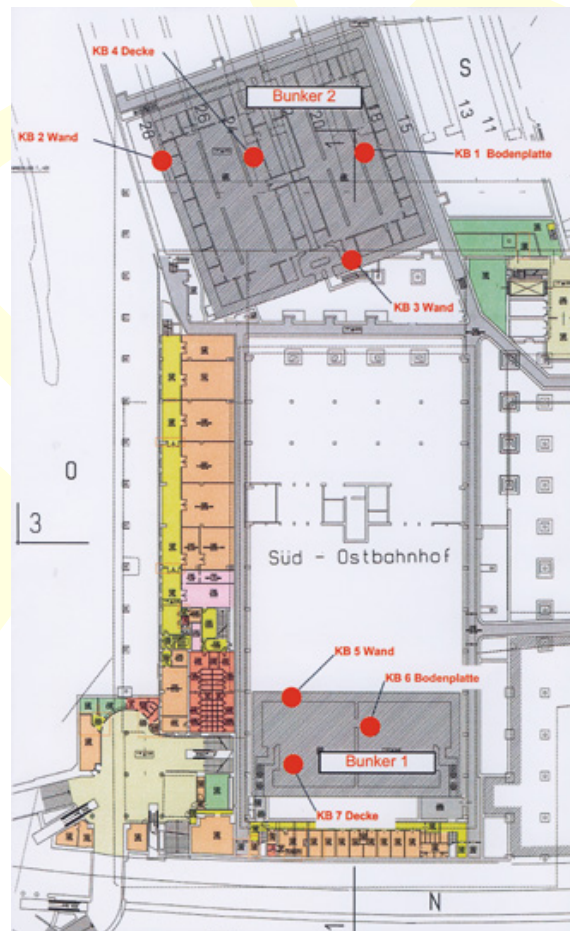


Abb. 131: Im Situationsplan des Ausschreibungsplanes zu dem neu geplanten Zentralbahnhof sind auch die beiden Luftschutzbunker eingezeichnet. Ausgewiesen sind die Stellen, an denen mittels Probebohrungen die meterdicken Betondecken, -wände und -bodenplatten eruiert wurden.

die noch im Inneren des Bunkers vorhandenen, nicht betonierten Teile (im Ostbahnbunker befanden sich noch Zwischenwände aus Ziegeln, diverse Maschinen, Raumfilter, Holztürrahmen, Lüftungsrohre, in den Maschinenräumen Lüfter und Heraklitplatten) herausgeholt werden. Zuvor wurde noch die rund um die Bunker angebrachte Bitumenschicht abgefräst. Anschließend wurden mit modernen Drehkranzbaggern, bestückt mit Hydraulik-Meißel bzw. Hydraulik-Zangen, die Decken, Wände und das Fundament zerlegt. Um die Arbeit zügig voranzutreiben, standen drei bis vier jeweils bis zu 50 t schwere Baufahrzeuge gleichzeitig auf der Betondecke und verrichteten ihr Vernichtungswerk. Die Betoncrusher knackten den Beton, der durch mehrmaliges Beißen in kleinere Brocken zerbröselte, dabei blieben die Eisenarmierungen übrig. Diese wurde durch die Greifer gesondert gelagert. (Das getrennte Abraummaterial wurde auf den Frachtenbahnhof transportiert. Eine mobile Brecheranlage sonderte mittels Magnetförderband die restlichen Eisenteile aus dem Abraummaterial.)

### BETRIEBSEIGENER LS-DECKUNGSGRABEN AM BAHNGELÄNDE LANDGUTASSE

Ab 1943 wurden in etlichen Parkanlagen (für die Zivilbevölkerung) und auf dem Gelände kriegswichtiger Betriebe (für die Belegschaft) genormte LS-Deckungsgräben errichtet, die jedoch aufgrund ihrer



Abb. 132: Teilabschnitt eines Ganges des LS-Deckungsgrabens Landgutgasse. Lüftungslöcher in der aufgesetzten, gewölbten, dünnen Decke. Im Hintergrund der Margaretegrütel.

Bauausführung (im Zickzack angelegte betonierete Laufgräben mit überwölbter Betondecke, ohne Armierung) nur Schutz gegen Splitter boten. Bei direkten Bombentreffern wurden diese billigen LS-Bauwerke zerstört, sodass diese Bunkertypen auch nicht sehr beliebt waren. (Während des Krieges wurden ebenso am Ghega-Platz zwei solcher Deckungswerke erbaut, die in den Nachkriegsjahren bald entfernt wurden.) Im Oktober 2010 wurde der vergessene LS-Deckungsgraben an der Landgutgasse freigelegt und untersucht. Dabei wurden massive Zerstörungen, besonders in einem der Eingangsbereiche, festgestellt.

Während der Abbrucharbeiten konnten auch folgende Angaben eruiert werden:

#### **Südbahnhof-Bunker:**

*Abmessung Bodenplatte: 19,60 × 39,00 m*

*Grundrissfläche: 765 m<sup>2</sup>*

*Wandstärke: 1,80 m*

*Deckenstärke: 1,65 m (Mitte), 1,55 m (Seite)*

*Bodenplatte: 1,50 m*

#### **Ostbahnhof-Bunker:**

*Abmessung Bodenplatte: 40,50 × 42,50 m*

*Grundrissfläche: ca. 1.500 m<sup>2</sup>*

*Wandstärke: 1,80 m*

*Deckenstärke: 1,52 m*

*Bodenplatte: 1,50 m*

Beobachtet wurde ebenso die unterschiedliche Bewehrung. Beim Südbahnhof-Bunker war hauptsächlich Rippenstahl (bessere Haftung mit Beton), beim Ostbahn-Bunker hauptsächlich Glattstahl verbaut worden. Die Abbrucharbeiten der beiden Tiefbunker wurden in relativ kurzer Zeit (rund 5 Wochen) bewerkstelligt: Mitte März bis Ende April 2010.

Bei einem Augenschein des Abbruchmaterials beim Bunker bei der Drehscheibe stellte sich heraus, dass dort bei den großen Betonresten, noch ehe diese zerkleinert wurden, fast überhaupt keine Stahlarmerung zu sehen war.

Dank: Ing. Matthias Haslehner (Strabag), Dr. Gerhard Hertenberger, Wolfgang Neubacher, Ing. Gerald Perzi, DI Daniel Reinstadler (Spirk & Partner), Renato Schirer, Ing. Eduard Sassmann, Paul Vaszarics.



Abb. 133



Abb. 134



Abb. 135



Abb. 136



Abb. 137



Abb. 138

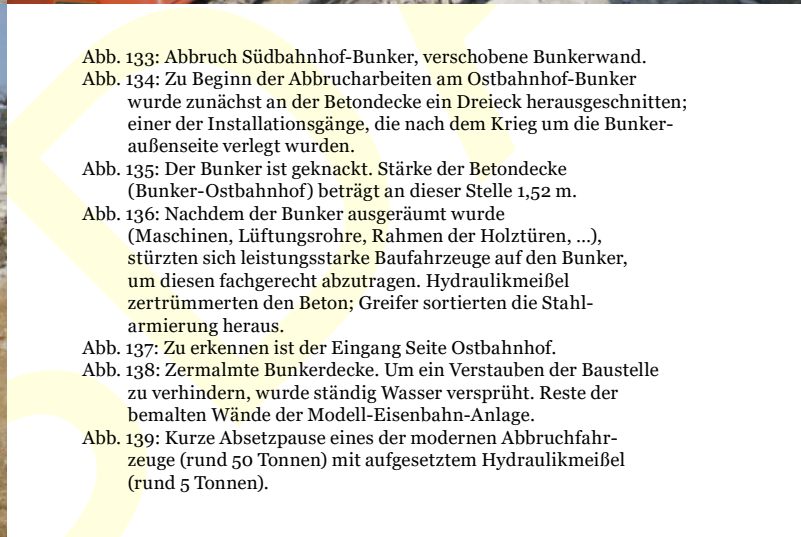


Abb. 139

- Abb. 133: Abbruch Südbahnhof-Bunker, verschobene Bunkerwand.
- Abb. 134: Zu Beginn der Abbrucharbeiten am Ostbahnhof-Bunker wurde zunächst an der Betondecke ein Dreieck herausgeschnitten; einer der Installationsgänge, die nach dem Krieg um die Bunker-äußere Seite verlegt wurden.
- Abb. 135: Der Bunker ist geknackt. Stärke der Betondecke (Bunker-Ostbahnhof) beträgt an dieser Stelle 1,52 m.
- Abb. 136: Nachdem der Bunker ausgeräumt wurde (Maschinen, Lüftungsrohre, Rahmen der Holztüren, ...), stürzten sich leistungsstarke Baufahrzeuge auf den Bunker, um diesen fachgerecht abzutragen. Hydraulikmeißel zertrümmerten den Beton; Greifer sortierten die Stahlarmierung heraus.
- Abb. 137: Zu erkennen ist der Eingang Seite Ostbahnhof.
- Abb. 138: Zermalmte Bunkerdecke. Um ein Verstauben der Baustelle zu verhindern, wurde ständig Wasser versprüht. Reste der bemalten Wände der Modell-Eisenbahn-Anlage.
- Abb. 139: Kurze Absetzpause eines der modernen Abbruchfahrzeuge (rund 50 Tonnen) mit aufgesetztem Hydraulikmeißel (rund 5 Tonnen).







# DIE „WUNDERWAFFE“ UNTER DEM SÜDBAHNHOF

*Thomas Ilming*

## DIE „WUNDERWAFFE“ UNTER DEM SÜDBAHNHOF: BORGWARD B IV C

Beim Abriss des ehemaligen Wiener Südbahnhofes wurde Ende März 2010 in einem verschütteten Gewölbe eine der „Wunderwaffen“ des „Dritten Reiches“, der „Schwere Ladungsträger“ Borgward B IV Ausführung c, entdeckt, welcher sich nunmehr im Besitz des Heeresgeschichtlichen Museums (HGM/MHI) in Wien befindet. Ursprünglich als Trägerfahrzeug für ferngezündete Sprengladungen vorgesehen, hatte dieses Exemplar gegen Ende des Krieges dort offensichtlich als Zug- und Transportfahrzeug gedient, sodass es bei einem Bombenangriff der Alliierten abgebrannt ist und in einem Gewölbe verschüttet wurde und erst beim Abriss des Südbahnhofs im Frühjahr 2010 unter dessen Fundamenten wiederentdeckt wurde. Das Fahrzeug ist zwar komplett ausgebrannt, jedoch relativ unbeschädigt, sodass die Restauratoren des HGM durch Konservierungsmaßnahmen sehr viel originale Substanz erhalten können.

Im Jahre 1940 stellte die Wehrmacht im Laufe des Frankreichfeldzuges fest, dass es zur Bekämpfung von Befestigungswerken und überschweren Panzerkampfwagen einer neuen Waffe bedurfte. So entstanden sogenannte Sprengpanzer, welche offiziell als

„Ladungsträger“ bezeichnet wurden und ferngesteuert Sprengladungen an ihren Bestimmungsort bringen konnten und den Soldaten als „Wunderwaffe“ präsentiert wurden.

Das erste Panzerfahrzeug dieses Typs war der „Schwere Ladungsträger B IV“ (Sonder-Kraftfahrzeug 301).

Die Firma Borgward in Bremen entwickelte ein funkferngesteuertes Fahrzeug, welches eine abwerfbare Sprengladung von 500 kg mit sich führte. Im Gegensatz zu den anderen Ladungsträgern der Wehrmacht wurde der Schwere Ladungsträger B IV von einem Fahrer bis in Zielnähe gesteuert und anschließend per Funk unbemannt an das Ziel gesteuert, wo die Sprengladung dann funkgesteuert abgelegt werden konnte, woraufhin der Panzer ferngelenkt zurück zum Fahrer gesteuert wurde. Alle anderen Ladungsträger der Wehrmacht (Leichter Ladungsträger „Goliath“ sowie Mittlerer Ladungsträger „Springer“) waren so konstruiert, dass sie bei der Zündung der Sprengladung mit zerstört wurden.

Bei der ersten Baureihe erwies sich jedoch die Panzerung des B IV (später „Ausführung a“ genannt)

SECRET

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF H.M. GOVERNMENT, and is intended only for the personal information of

65



and of those officers under him whose duties it affects. He is personally responsible for its safe custody and that its contents are disclosed to those officers and to them only.

The document will be kept under lock and key when not in actual use.

The possession of the document will be accounted for annually in accordance with King's Regulations.

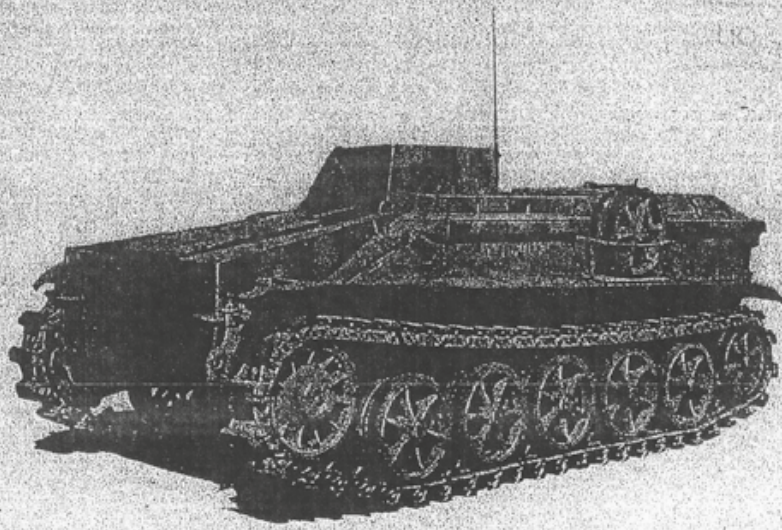
Note.—This paragraph to be included in the case of registered documents only.

## PRELIMINARY REPORT NO 23

# GERMAN RADIO CONTROLLED DEMOLITION VEHICLE

# B. IV

CLASS	5
GROUP	5
ISS/S	ESS/S
LC	2



*Military College of Science*  
**SCHOOL OF TANK TECHNOLOGY**  
Chobham Lane Chertsey



Abb. 141: Top-Secret-Bericht aus dem Panzermuseum Bovington (England).

PLEASE RETURN TO  
SCHOOL OF TANK TECHNOLOGY.

October 1944

als zu gering und war auch nur an der Frontseite der Sprengladung angebracht, das eigentliche Fahrzeug war jedoch komplett ungepanzert, sodass der Fahrer praktisch gänzlich ungeschützt war.

So kam es zur Entwicklung der „Ausführung b“, welche ab Juli 1943 bei Borgward produziert wurde. Hier wurde eine Verstärkung der Panzerung durch-

geführt. Man hatte jedoch den 49 PS-Motor aus dem B IV a beibehalten, der für das deutlich schwerer gewordene Gefährt viel zu schwach war, und auch die neue Panzerung erwies sich immer noch als völlig unzureichend.

Nach diesem Misserfolg ging man im Dezember 1943 daran, die „Ausführung c“ auszuliefern, welche



endlich eine sicherere Panzerung besaß, die aus 20 mm starken Platten bestand.

Da das Gesamtgewicht inklusive 500 kg Sprengladung (Ekrasit) damit auf 5 Tonnen stieg, wurde auch ein stärkerer Motor eingebaut. Es war dies ein Borgward 6-Zylinder Ottomotor mit einer Leistung von 78 PS. Der „Borgward B IV c“ erreichte eine Höchst-

geschwindigkeit von ca. 40 km/h und hatte eine Reichweite von 212 km auf der Straße sowie 125 km in mittlerem Gelände. Die Abmessungen (L × B × H) betragen 3,65 × 1,80 × 1,85 m.

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal zu den Ausführungen a und b ist, dass der Fahrer jetzt auf der linken Seite des Fahrzeuges saß.

Es gab sogar Versuche, diese ferngesteuerten „Wunderwaffen“ mit einer Fernsehkamera auszustatten, jedoch war die Übertragungsqualität noch zu schlecht, sodass man diese Bemühungen bald wieder einstellte.

Auch war der Ladungsträger auf Grund der fortgeschrittenen Waffenentwicklung weiterhin sehr verwundbar und blieb ein Sorgenkind der Truppe, sodass seine Produktion im September 1944 auslief, nachdem davon ca. 255 Exemplare hergestellt worden waren.

Während des Rückzuges und des „Endkampfes“ 1945 wurden viele dieser Ladungsträger als Sprengfallen benutzt, um die nachsetzenden feindlichen Streitkräfte aufzuhalten, wobei ein Großteil zerstört wurde. Nach dem Krieg dienten die wenigen übriggebliebenen Exemplare als Zugmaschinen oder wurden verschrottet, sodass heute weltweit nur noch extrem wenige Exemplare erhalten sind.

1944 erbeuteten die Alliierten einen Borgward B IV und brachten ihn nach England, wo er vom britischen und amerikanischen Geheimdienst in allen Details untersucht und in streng geheimen Dokumenten beschrieben wurde. Diese Unterlagen sind heute noch im Panzermuseum Bovington in England erhalten. Ein Exemplar der Top-Secret-Berichte wurde freundlicherweise dem HGM zur Verfügung gestellt.

Der Borgward vom Südbahnhof kann bereits in teilrestauriertem Zustand in den Ausstellungsräumen des HGM besichtigt werden.



Abb. 142: Der Borgward im Heeresgeschichtlichen Museum Wien.





# MEMORY – EINE PERSÖNLICHE SPURENSUCHE

*Oliver Leo Schreiber*

Waschb. Diebst. halle  
So/Mo ja  
Mo/Di nein  
Di/Mi ja  
Mi/Do nein  
Do/Fr ja

PIN-CODE FÜR  
PIN 1 45  
PIN 2 483  
PIN 3  
PIN 4  
PIN 5  
PIN 6  
PIN 7  
PIN 8  
PIN 9  
PIN 0  
PIN \*  
PIN #  
PIN 18217271

Kaufmännische 207  
# 22 # 00664 5846 731 #  
aufheben  
# 22 #

## MEMORY – EINE PERSÖNLICHE SPURENSUCHE

Eines Tages war er weg. Beinahe rückstandsfrei aus dem Stadtbild getilgt. Der jahrzehntelang trutzende Gegenpol zur exklusiven barocken Pracht des Oberen Belvederes, ein öffentlicher Bau, der Selbstverständlichkeit in sich trug, in seinem Bestand unendlich zu sein schien. Doch blieb vom Südbahnhof auch noch etwas? Fotos, Dokumente, Pläne, Filmausschnitte, Artefakte wären derzeit noch leicht recherchier- und auffindbar. Aber vielleicht sollte man sich vorerst mit den flüchtigsten Quellen beschäftigen, sich einfach erinnern, die persönliche Erinnerung im Sinne einer „oral history“, also der erzählten Geschichte, aufschreiben und erst dann anhand auffindbarer Quellen verifizieren:

Der Südbahnhof musste wohl schon länger existiert haben, denn als ich von ihm im Sommer 1972 das erste Mal Kenntnis nahm, war er bereits in Betrieb. An der Hand meines Großvaters näherte ich mich seiner hellen Seite, wir verließen den kleinen Wald hinter uns. An vielen wartenden Autos vorbei führte der Weg in einen überdachten und gleichzeitig offenen Bereich. Dieser wurde zu dieser Zeit auch von vielen anderen Menschen genutzt, in Gruppen standen sie

zusammen, fast alle rauchend, und sie unterhielten sich laut in für mich unverständlichen Sprachen. Der Boden bestand meiner Erinnerung nach aus bunten Steinen, die Säulen, die das Vordach trugen, empfand ich als mächtig. Interessanterweise waren ihre Formen Eistüten nicht unähnlich. Kaum hatte ich mich an die Geborgenheit gewöhnt, traten wir unter dem Dach hervor und standen auf einem Platz. Vor uns einige Schienen, eine breite und sehr laute Straße, in der Ferne ein Park. Wir wandten uns nach links. Neben uns ragte ein großer Würfel empor, seine Oberfläche in Quadrate geteilt, dazwischen große Fenster. Ein silbernes, schön gestaltetes Schriftband war in seiner Mitte angebracht. Durch ein großzügiges Tor traten wir erstmals in das Gebäude. Gab es eigentlich Türen? In der Erinnerung nicht, das Gebäude schien offen zu stehen.

Es breitete sich Schatten aus. Ein für mich bis dahin in dieser Größe noch nie wahrgenommener Raum eröffnete sich hinter dem Eingang. Die riesenhafte Halle, belichtet durch die quadratischen Öffnungen, beunruhigte und faszinierte mich gleichzeitig, die Hand meines Großvaters gab die notwendige Sicher-





Abb. 144: Gedenktafel für den Wiederaufbau des Südbahnhofes nach der Zerstörung 1944/45, Obj. Nr. 345.

heit. Auch hier wieder große, bunt glänzende Steine am Boden, viele Schriftzeichen an den Wänden, zumindest eine Uhr. Der Raum wurde von vielen Menschen genutzt, teilweise querten sie ihn, eilten der Rolltreppe zu. Die Schritte der Menschen hallten und mischten sich mit Stimmen aus Lautsprechern. Noch mit der Verarbeitung der Raum- und Schalleindrücke beschäftigt, tauchte vor uns ein steinerner Löwe auf. Er stand auf einem großen Sockel und hatte überraschender Weise sehr kleine Flügel, mit denen er aber sicherlich nicht abheben konnte. Wir verließen die Eingangsebene und gelangten über eine Rolltreppe in eines der oberen Geschoße. Dort befand sich hinter Glaswänden eine Mischung aus streifenförmigen Dächern und Schienen. Dazwischen ein Glaswürfel mit Sitzgelegenheiten. Eine Treppe führte uns in eine weitere Halle, die aber nicht so hoch wie die Eingangshalle war. Am Boden ebenfalls wieder bunt geschliffene Steine, aber weniger Schriftzeichen als in der Eingangshalle. Die Türen waren silberfarben, die Griffe groß und abgerundet. Dahinter lagen die so genannten Bahnsteige, die mit kleinen V-förmigen Dächern abgedeckt waren. Licht und Schatten wechselten sich

dadurch ab. Auf den Bahnsteigen waren kleine Tafeln mit Schriftzeichen angebracht, in ihrer Nähe gab es jeweils eine Uhr. Die Schriftzeichen konnten sich selbstständig verändern. Zwischen den Bahnsteigen standen auf den Schienen bereits eingefahrene Züge oder abgekoppelte, meist rote Triebwagen.

Dieser Sommer roch nach „Maschine“, nach heiß gewordenem Schmierfett und Treibstoff, nicht unähnlich dem Motorraum des türkisen 1200er VW-Käfers (Exportausstattung mit doppelter Chromstoßstange und weißem Interieur), den mein Großvater zu dieser Zeit fuhr.

Der Südbahnhof entwickelte sich in den nachfolgenden Jahrzehnten zu meinem persönlichen „Kulturbahnhof“. Irgendwann tauchten dann auch links und rechts von den Rolltreppen zwinkernde Nirostaugen auf. Jede Reise nach Rom, Florenz, Genua, Neapel und Sorrent begann und endete hier. Die letzten Minuten vor der leider meist pünktlichen Abfahrt waren im Lauf der Zeit durch immer größere Hektik gekennzeichnet. Von der fast versäumten Maturareise nach Rom aufgrund des beinahe vergessenen Reisepasses bis zu den Staffelläufen durch die Halle und über die



Abb. 145: Streik der ÖBB-Bediensteten, März 1965.

Rolltreppen inklusive Kinderwagen, Rolltasche und Rucksack auf dem Weg nach Italien: die Durchquerung des Südbahnhofes und die Verweildauer wurden immer kürzer, das Architekturjuwel persönlich zum reinen Transitraum degradiert.

Achtunddreißig Jahre später erinnert sich mein Sohn an ähnliche Details des Südbahnhofes wie ich in seinem Alter: an die graue, quadratisch geteilte Fassade, die offen stehenden Türen, das angenehme Gefühl nach Betreten der Eingangshalle, die großen Fenster, den schönen Lichteinfall am Morgen. „Das Licht war genau richtig.“ Stressig empfand er jedoch die vielen Leute und die wechselnden Durchsagen. Er erinnert sich an Fliesen am Boden – meist schmutzig –, an die nach oben führenden Treppen und an die Kebap-Stände. An die Bahnsteige mit den vielen Bildschirmen und sich ändernden Abfahrts- und Ankunftszeiten, an den Beginn seiner ersten Reise nach Italien. Und er erinnert sich an die Anker-Filiale am Südbahnhof, gleich neben der Straßenbahnstation des 18ers, wo er des Öfteren vor Schulbeginn noch ein Jausenbrot aussuchen durfte. Und da war noch eine Filiale der Supermarktkette „Okay“, wie am Westbahnhof ...

Am 6. 4. 2010 begleitete ich, mittlerweile Mitarbeiter des Bundesdenkmalamtes, meinen Kollegen von der Abteilung Bodendenkmale bei einer der letzten Begehungen des in Abriss befindlichen Süd- und Ostbahnhofes. Der Standort der ehemaligen Eingangshalle war bereits auf Straßenniveau eingeebnet, der Boden bestand aus einer Mischung aus feinen zerkleinerten Betonstücken, Aushubmaterial, Brocken ehemaligen Terrazzobodens und Bauteilresten, deren Zuordnung nicht mehr möglich war. Richtung Schweizergarten waren Abrissmaschinen gerade damit beschäftigt, die Reste einer unter dem Terrain befindlichen ehemaligen Bunkeranlage aus dem „Dritten Reich“ abzubrechen, was angesichts der mächtigen Betondecke und ihrer kreuzförmig angeordneten Bewehrungseisen sichtlich Schwierigkeiten bereitete. Unter uns führten teilweise schon verstürzte Kollektorgänge aus Beton in die Schuttkegel. Wir wandten uns nach Westen, der freie Blick reichte bis in den 10. Bezirk zur Landgutgasse. Hinter einem Schuttberg tauchten für mich unvermittelt Ruinentile auf, die sichtlich nicht zum Bahnhofsgebäude der 1950er-Jahre gehörten. Nordseitig wurde dieser Bereich noch von den Resten der gegliederten Stahlbetonfassade gesäumt.

Abb. 148: Stempel, „Verantwortlich geprüft“, Obj. Nr. 155.

Diese Züge stehen heute auf Bahnsteig:

Zug	Abf.	Bahnsteig	nach
UPE 2397	17.54		Oberwart über Anging mit Kurswagen nach Mürzzuschlag
4C 453	17.57		Gras Hof
E 2835	18.00		Deutschkreutz über Oberwart
R 2879	18.52		Wiener Neustadt über Pottendorf Landberg
E 2935	18.55		Payerbach-Buchsenau über Baden
UPE 433	18.57		Wilsch Hof
R 2787	18.34		Wiener Neustadt über Stadtschicht Angingbahn
SPB 1965	18.57		Mürzzuschlag über Wiener Neustadt Hof
E 2837	19.00		Deutschkreutz über Oberwart
R 2081	19.12		Wiener Neustadt über Pottendorf Landberg
UPE 655	19.57		Gras Hof (mit Kurswagen nach Deutschkreutz)
SPV 1235	20.05		Kennel SMK über Sarnitz C
SPV 1235	20.05		Liesau E über Sarnitz C
R 2083	20.05		Roma I über Sarnitz C
4C 657	20.53		Wiener Neustadt über Pottendorf Landberg
D 1135	21.05		Gras Hof (mit Kurswagen nach Deutschkreutz)
R 2041	21.39		Reuensa über Sarnitz C
UPE 2943	21.57		Wiener Neustadt über Baden
D 1419	22.05		Payerbach-Buchsenau über Baden
R 2945	22.53		Kuper über Spitzfeld Stral, mit Kurswagen nach Nikla
SPB 1965	22.57		Wiener Neustadt über Baden
SPB 2949	23.57		Mürzzuschlag über Baden
			Payerbach-Buchsenau über Baden

Kurswagen siehe Wagenfahrplan

Abb. 146: Bahnsteigsanzeiger, Halle Süd, Obj. Nr. 354.



Abb. 147: Abfalleimer, Bahnsteig, Obj. Nr. 350.



Abb. 148: Stempel, „Verantwortlich geprüft“, Obj. Nr. 155.



Abb. 149: Schraubenschlüssel, Stahl, Obj. Nr. 142.



Abb. 150: Waggonschild, EN 1237, Euro Night, „Allegro Rossini“, Obj. Nr. 176.



Abb. 151: Schalturnummerierung „10“, Kassenhalle, Obj. Nr. 207.



Abb. 152: Werkzeugkiste, DOWIDAT, blau, Obj. Nr. 218.

Wir waren bei den Resten des alten Südbahnhofs aus den 1870er-Jahren angelangt, die gerade vermessen und zu Dokumentationszwecken archäologisch ergraben wurden. Die Szenerie erinnerte mich an die Ziele früherer Reisen, die ich von hier angetreten hatte, an das Forum Romanum, an Pompeji, an Herculaneum. Auch der Kulturschutt glich jenem antiker Stätten: Mauerwerksteile, Ziegelreste, Glasscherben, hin und wieder Fliesenstücke. Sogar eine „in situ“, also noch am ursprünglichen Ort befindliche Fensterkonstruktion mit Resten der Verglasung ragte noch aus der mittlerweile historischen Verfüllung heraus.



Abb. 153: Rollenschlagerdeckel mit Öl, Winkelgetriebe, Obj. Nr. 224.



Abb. 154: Ölkanne mit Plombe, Obj. Nr. 78.

Der 11. 8. 2010 bot mir ein letztes Mal Gelegenheit, mich vom Südbahnhof zu verabschieden. Im Rahmen einer Besprechung betreffend der nun vorliegenden Publikation konnte ich die sichtlich in mühe- und liebevoller Arbeit zusammengetragene Sammlung von Artefakten aus dem ehemaligen Südbahnhof eingehend in Augenschein nehmen. Im Keller einer ausgedehnten Schulanlage im Herzen von Favoriten lagen in enormer Dichte die Reste seiner Ausstattung, thematisch gruppiert, nummeriert, zum Teil bereits katalogisiert. Der Kellerraum enthielt Objekte unterschiedlichster Größe – übermannsgroß bis hin zu kleinsten



Abb. 157: Aschenbecher, Schnellbahnwaggon, Obj. Nr. 48.



Abb. 155: Fühlerlehre, rund, Obj. Nr. 194.



Abb. 158: Türschnalle mit Beschlag, Schnellbahnwaggon, Obj. Nr. 46.



Abb. 156: Lehre, Obj. Nr. 189.



Abb. 159: Teile von Bleikristalleuchten, Sondergastraum, Obj. Nr. 307.

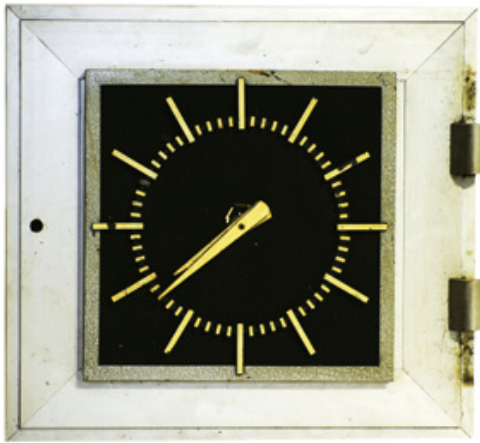


Abb. 160: Bahnhofsuhr Fa. Schauer, Bahnsteig Süd, Obj. Nr. 72.



Abb. 161: Reste des Bodens der Eingangshalle, Terrazzo, Obj. Nr. 380.



Abb. 162: Reste der Wandverkleidung der Kassenhalle, Rotmarmor, Obj. Nr. 378.

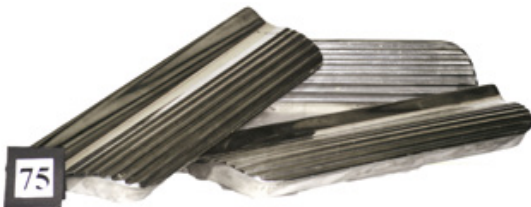


Abb. 163: Türgriffe, Schwingtür, Chrom, Obj. Nr. 75.

Bau- und Maschinenteilen –, nunmehr Stellvertreter eines wesentlichen Teils der österreichischen Eisenbahngeschichte, der Keller als letzter kultureller Schutzraum: Neben einer gepanzerten Türe aus der Mitte des 19. Jahrhunderts (offenbar Teil eines Fahrkartenschanks) waren zahlreich Schlüsselschränke gestapelt. Manche der hier vorhandenen Weichenschlüssel waren nie benutzt worden und daher noch mit Bleiplomben vor unbefugtem Gebrauch geschützt. In unmittelbarer Nähe lagerten unterschiedlichste Stempel neben riesenhaften Werkzeugen wie Hämmern, Schraubenschlüsseln und Zangen, denen man die jahrzehntelange Benutzung ansah. Dahinter eine Gedenktafel aus 1959, welche ehemals in der Bahnhofshalle angebracht war. Anschließend daran waren in Wandstellagen dutzende Schilder und Tafeln gelagert, teilweise ehemals für Wandmontage gedacht, viele davon mobile Schilder für die Waggon. Auch die ehemalige Beschriftung des Fahrkartenschalters „10“ lag hier. Maschinenteile schlossen daran an, Werkzeugkisten, Muffen, Ventile, Manometer, Sicherungen, Ölkannen, aber auch feinmechanisches Werkzeug wie Lehren und Zirkel. Selbst Teile der Ausstattung von Zügen, wie Aschenbecher aus Aluminium und Griffe



Abb. 164: Brotschneidemaschine Fa. Anker, Obj. Nr. 352.

aus Schnellbahnwaggons, waren hier zu finden. Un-  
erwartet standen neben dem Regal noch aufeinander  
gestapelte Kisten mit unzähligen Bleikristallsteinen,  
die Reste der Beleuchtungskörper des Sondergastrau-  
mes wie sich herausstellte. Schließlich entdeckte ich in  
den Regalen einige Bahnhofsuhren, die alle zu un-  
terschiedlichen Uhrzeiten stehen geblieben waren. Eine  
davon zeigte noch 23:26, also kurz bevor der Süd-  
bahnhof endgültig vom Netz ging. Sie erinnerte mich  
an die vielen eigenen, selbstverständlichen und auto-  
matisierten Blicke auf diese Uhren, um noch rechtzei-  
tig den jeweiligen Zug zu erreichen. Aber auch weitere  
Artefakte, die ich seit meiner Kindheit in Erinnerung  
hatte, waren hier wieder zu finden: Bruchstücke des  
bunten Terrazzobodens der Eingangshalle, Reste der  
roten Steinverkleidung neben den Kassen, sogar die  
abgerundeten Türgriffe. Und überraschenderweise  
tauchte hier auch noch ein Stück aus den Erinnerun-  
gen meines Sohnes wieder auf: Die Brotschneidema-  
schine aus der Anker-Filiale. So verknüpften sich in  
dieser eisenbahngeschichtlichen Wunderkammer die  
Fäden der Erinnerung mit jenen der Jetztzeit, die Ver-  
gangenheit wurde mit der Gegenwart verwoben, Ge-  
schichte hüllte mich ein.

Abb. 165: Bahnhofsuhr Fa. Schauer, „23:26“, Obj. Nr. 65.









# LERNORT DENKMAL

*Andrea Böhm*



## LERNORT DENKMAL – ZUM BEZIRKSPROJEKT: „SCHULPROJEKT HAUPTBAHNHOF WIEN“

Denkmalschutz ist ein gesamtgesellschaftliches Anliegen. Unsere Denkmale sind Teil der österreichischen Identität, wichtiger Imageträger des Landes und bedeutender wirtschaftlicher Fremdenverkehrsfaktor. Sie prägen die gegenwärtige und zukünftige Lebenswelt von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen.

Die Lebenswelt Schule eignet sich sehr gut, um Grundlagen für kulturbewusstes Handeln zu legen und eine Sensibilisierung für diese Thematik zu erreichen. Das gilt für Schüler, Eltern, Pädagogen und andere Mitarbeiter im schulischen Bereich. Gerade die Zusammenarbeit von verschiedenen Stellen, wie etwa Schulen und Kindergärten, Kooperationen mit anderen kulturellen Einrichtungen und Non-Profit-Organisationen kann dem Thema zu mehr Akzeptanz in der Öffentlichkeit verhelfen.

Ziel sollte sein, möglichst viele Menschen für den Themenbereich Denkmalschutz zu begeistern und gleichzeitig der jungen Generation zu vermitteln, dass Denkmalpflege durchaus für sie von Interesse sein kann. Die Begegnung mit Denkmälern eröffnet Jugendlichen Gestaltungsspielräume und entfaltet verschiedenste Talente, sodass Wahrnehmung und Wertschät-

zung für kulturelle Zeugnisse wachsen können. Nicht zuletzt sind Kinder und Jugendliche die Denkmalbesitzer und Denkmaleigentümer von morgen, die im Idealfall Denkmalschutz als „kulturellen Umweltschutz“ verstehen und sich dementsprechend verhalten.

### LERNORT DENKMAL

Das Bundesdenkmalamt versucht Kindern und Jugendlichen die Bedeutung des wertvollen kulturellen Erbes erlebbar zu vermitteln und hat im Zuge dessen den Schwerpunkt „Denkmalpflege und Schulen – Lernort Denkmal“ ins Leben gerufen. Alle Schulprojekte, die in Kooperation mit dem Bundesdenkmalamt stattfinden, sind unter diesem Begriff zusammengefasst.

Einen Fixpunkt im Zuge dieses Vermittlungsprogramms stellt der seit 2005 alljährlich bundesweit stattfindende „Denkmaltag für Schulen“ dar, der Schulen die Möglichkeit bietet, sich im Rahmen von Sonderführungen aktiv mit Fragen von Denkmalschutz und Denkmalpflege zu beschäftigen und



Abb. 173: Bundesministerin Dr. Claudia Schmied mit Schülern und Schülerinnen des Wiener Sperl-Gymnasiums im ehemaligen Boulevard-Theater in der Wiener Annagasse am Denkmaltag für Schulen 2010.

gleichzeitig denkmalgeschützte Objekte kennen zu lernen, die normalerweise für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Die Schüler können Denkmalpfleger und Restaurator bei ihrer Arbeit über die Schulter schauen und Fachleute geben Einblick in die Erhaltung und Restaurierung der Denkmale. Der „Denkmaltag für Schulen“ wird vom Bundesdenkmalamt in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (bm:ukk) durchgeführt und läuft parallel zum Schulprojekt „Kulturelles Erbe. Tradition mit Zukunft“, einer Initiative des bm:ukk. Ziel beider Initiativen ist das Entstehen eines Netzwerkes von Schulen, die das Themenspektrum Kulturerbe und Denkmalschutz in den Schulunterricht integrieren.

Da es für den Themenbereich Denkmalpflege keinen eigenen Lernbereich gibt, können Projekte und Unterrichtseinheiten zum Thema entweder im Kontext des Fachunterrichts oder anderer schulischer Aktivitäten, wie etwa in Projekttagen, -wochen oder in Arbeitsgruppen, durchgeführt werden. Auch ist die Schule neben der Fächerstruktur wesentlich durch ihre Jahrgangsorientierung geprägt. Diese beiden

Bedingungen legen es nahe, denkmalbezogene Unterrichtseinheiten oder Projekte zwischen den Fächern und Jahrgangsstufen abzustimmen.

Denkmalbezogene Aktivitäten sollten als kontinuierlicher Prozess über mehrere Jahrgänge unter Beteiligung verschiedener Fächer bzw. Lernbereiche angelegt werden, damit alle Schüler die Möglichkeit erhalten, im Zuge ihrer schulischen Laufbahn mit dem Thema konfrontiert zu werden. Bei der Konzeption eines solchen Prozesses muss die altersspezifische Vermittlung im Vordergrund stehen. Maßnahmen und Vermittlungsmöglichkeiten sind eingehend zu planen und im Rahmen von Unterrichtseinheiten und Projekten umzusetzen, um dadurch das Thema zu einem fixen Bestandteil des Schulprogramms zu machen. Dies soll durch eine gleichzeitige Einbettung in einen lokalen Zusammenhang gestützt sein. Auch muss das Konzept medienübergreifend umgesetzt werden, um Kinder und Jugendliche im Themenkreis zu halten. Ein Punkt bedingt den anderen – Synergieeffekte und Wechselwirkungen entstehen.

Um Kinder und Jugendliche erreichen zu können, ist pädagogische Unterstützung unbedingt erforder-

lich. Mit dem klaren Ziel der Nachhaltigkeit, ist die Entwicklung von alters- und schulstufenadäquaten Projekten zum Bereich Denkmalpflege nur als langfristiges Projekt sinnvoll und Erfolg versprechend.

Das Bundesdenkmalamt hat es sich zur Aufgabe gemacht, zukünftig in diesem Bereich noch intensiver tätig zu sein und als Koordinator, Administrator und vor allem als Betreuungseinrichtung für Schulen zu fungieren.



Abb. 174: Denkmaltag für Schulen im September 2009: BDA-Präsidentin Dr. Barbara Neubauer und Burghauptmann Dipl.-Ing. Wolfgang Beer mit Kindern einer Volksschulklasse vor der Hofburgkapelle in der Wiener Hofburg.

## ZUM BEZIRKSPROJEKT: SCHULPROJEKT HAUPTBAHNHOF WIEN

Das von Dipl.-Päd. Karin Schmidt geleitete „Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN“ ist exemplarisch für Projektarbeit unter unserem Schlagwort „Lernort Denkmal“. Der Ursprung der Idee liegt im Jahr 2002, als im Rahmen eines kleinen, lokal begrenzten Projekts die Geschichte der Bahn im Piestingtal mit einigen Schulklassen aufgearbeitet wurde. Eine rege Beteiligung und großes Interesse seitens der Lehrer- und Schülerschaft führten zu einer Projektausweitung hin

zum Wiener Südbahnhof. Exkursionen zum Bahnhof, Besuche von diversen angegliederten Organisationen, etwa den Lokwerkstätten oder dem Traktionsstandort Wien Süd, standen am Programm. Der Blick hinter die Kulissen wurde zum Erlebnis und erfreute sich vieler Besucher. Die Auf- und Erarbeitung der Geschichte des Südbahnhofs und der Masterplan 2004 für den Neubau des Bahnhofs führten letztendlich zum Entstehen des Schulprojekts, das parallel zum Bau des neuen Wiener Hauptbahnhofs eine Projektarbeit mit Kindern und Jugendlichen ermöglichte.

Verankert im Heimatbezirk Favoriten, unter Projektbegleitung durch Bezirksvorsteherin-Stellvertreter Josef Kaindl, wurden diverse Zielgruppen, wie Kindertagesheime und Volksschulen in Favoriten, KMS-AHS, HTL und BHS/BHAK in Wien und außerschulische Nachmittagsbetreuung in Wien, angesprochen. Eine punktuelle Zusammenarbeit mit Partnerschulen in den Bundesländern und in der Europäischen Union ist ebenfalls vorgesehen. Diverse Partner und Kooperationen mit lokalen Betrieben und Institutionen machten das Projekt vor Ort möglich. So wurde zum Beispiel angedacht, im Projektverlauf eine Mediensammlung zum Thema anzulegen.

Um das Projekt HAUPTBAHNHOF WIEN auch im Rahmen der Lehrerfortbildung zu implementieren, fand im September des heurigen Jahres ein Symposium als Auftaktveranstaltung statt. Eine Kooperation des Bundesdenkmalamtes mit dem Bezirksprojekt: Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN bietet sich aufgrund der Ziel- und Themenüberschneidung naturgemäß an. Das breite Themenspektrum und die verschiedenen Herangehensweisen werfen Fragen und Fragestellungen auf, die auch den großen Bereich der Denkmalpflege und des Denkmalschutzes betreffen. Nachstehend werden geeignete Themenbereiche zur möglichen Erörterung im Rahmen des Unterrichts skizziert.

## DER WEG NACH SÜDEN – DAS LANDSCHAFTSKUNSTWERK SEMMEING UND DIE SÜDBAHN

In der Halle des Wiener Südbahnhofs stand eine geflügelte venezianische Löwenfigur aus Stein als Symbol für die Verbindung Wiens mit der Adria. War die Reise nach Italien zu Fuß oder mit Kutschen ein langwieriges und anstrengendes Unterfangen, das nur wenige auf sich nahmen, so wurde sie mit der Eisen-

bahn zum Massenphänomen. Das Ziel stand fest, der Weg dorthin war beschwerlich. Es galt den Semmering – mit 984 m Seehöhe ein ganzjährig passierbarer Passübergang auf einer alten wichtigen Verkehrslinie von Wien nach Triest, also von der ehemaligen Reichshauptstadt zum Meer – zu überwinden. Dieser stellte zusammen mit dem um rund hundert Meter niedrigeren und in sanfterer Landschaft gelegenen Neumarkter Sattel den einzigen schwierigen Übergang im Zuge



Abb. 175: Werbe-Plakat der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, Farblithographie, 1898.

der etwa 550 km langen Triester Staatsstraße dar.

Nachdem die ersten Eisenbahnen in Österreich privatwirtschaftlich gebaut worden waren, entschloss man sich 1841, Haupteisenbahnlinien auf Staatskosten zu errichten, was zur Gründung einer Generaldirektion der Staatseisenbahnen führte. 1842 wurde Carl Ritter von Ghega, der bereits beim Bau der Nordbahn (1837) wesentlich mitgewirkt hatte, zum Gesamtplanungsleiter der zukünftigen südlichen Staatseisenbahn ernannt. Die erste Gebirgsstrecke der Welt wurde zwischen 1848 und 1854, basierend auf seinem Semmeringbahnprojekt, errichtet. Die rund 41 km lange Strecke beginnt im Bahnhof Gloggnitz und

endet im Bahnhof Mürzzuschlag. 460 Höhenmeter werden dabei überwunden. Bedingt durch die schwierige Geländeform waren zahlreiche Kunstbauten wie Tunnel, Viadukte und Stützmauern notwendig. Insgesamt gibt es 14 Tunnel – somit verläuft ein Zehntel der Bahnstrecke unterirdisch.

Am 17. Juli 1854 wurde laut Kundmachung in der Österreichischen Kaiserlichen Wiener Zeitung, Nr. 166 der „fahrplanmäßige Personen- und Frachtverkehr über den Semmering aufgenommen“. Das Pionierprojekt Semmeringbahn war damit zu einem positiven Ende gekommen! Seit mehr als 150 Jahren ist die Strecke unverändert in Betrieb – 1998 hat die UNESCO die Semmeringbahn und ihre umliegende Kulturlandschaft in die Welterbeliste aufgenommen.

Die Semmeringbahn als Herzstück der Südbahnstrecke – ein Jahrhundertprojekt. Es bietet sich geradezu an, sie als Schwerpunktthema im Unterricht zu behandeln: Technische Voraussetzungen, Verbindung von Natur und Technik, Bauten rund um die Bahn (Wärterhäuser und Bahnhofsgebäude entlang der Südbahn, Tunnelportale etc.), Verleihung der Auszeichnung UNESCO-Welterbe (Bedeutung, Status, Kriterien für die Auszeichnung), letztendlich 1997 Unterschutzstellung der Semmeringbahn durch das Bundesdenkmalamt – was überleitet zum Begriff „Denkmal“...

## DENK-MAL?!

Der Begriff ist im Denkmalschutzgesetz genau definiert: „Denkmale“ sind von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände von geschichtlicher, künstlerischer oder sonstiger kultureller Bedeutung, deren Erhaltung dieser Bedeutung wegen im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Bahnhöfe zählen zur Denkmalkategorie der techn-, wirtschaf- und sozialgeschichtlichen Denkmale. Der Bereich der so genannten technischen Denkmale umfasst vor allem jene Objekte, die die Arbeitswelt des Menschen als Teil der Kulturgeschichte dokumentieren: produktions- und arbeitsgeschichtliche Zeugnisse des Bergbaues, der Industrie, des Handels und Gewerbes, der Landwirtschaft, des Verkehrs- und Versorgungswesens mitsamt den zugehörigen Nebeneinrichtungen, wie Verwaltungsbauten, Magazinen, Arbeitsunterkünften bzw. Siedlungen. Als Kriterien für den Denkmalcharakter eines Objektes sind dabei in Betracht zu ziehen: architektonisches Erschei-

nungsbild, Dokumentationscharakter signifikanter historischer Produktions- und Verarbeitungstechnologien, sozialgeschichtlich bedeutsame Nachweise von Arbeits- und Lebensbedingungen, Zeugnischarakter besonderer technischer Entwicklungsstufen, die Regions- oder Ortsgeschichte bestimmende bedeutsame Produktionszweige.

So wurde etwa das Aufnahmsgebäude, die historische Bahnhofshalle des Wiener Westbahnhofs, als der erste repräsentative Monumentalbau nach 1945 und Symbol für den Wiederaufbauwillen der jungen Republik vom Bundesdenkmalamt 1998 unter Denkmalschutz gestellt. Im Falle des Aufnahmsgebäude des Südbahnhofs wurde die Wertigkeit ebenfalls 1998 geprüft und festgestellt, dass der vorhandene Bestand für eine Unterschutzstellung nicht ausreicht. Im Zuge dessen wurden verschiedene künstlerische Ausstattungsteile, wie die bereits erwähnte Steinfigur des geflügelten Markuslöwen, ein Wandmosaik von Rudolf Hautzinger und ein Linienbild über dem Durchgang zu den Bahnsteigen unter Denkmalschutz gestellt.

Hierzu bieten sich mehrere Fragestellungen an: Unterschied Südbahnhof – Westbahnhof und daraus resultierend die Frage nach der Schutzwürdigkeit beider Objekte sowie eine vergleichende Darstellung dieser beiden Bahnhöfe mit dem neuen Hauptbahnhof Wien und seiner Bedeutung für die Stadtentwicklung. Diese drei unter Schutz stehenden künstlerischen Objekte – die zur Kategorie der so genannten beweglichen Denkmale gehören – ihre Entstehungszeit, ihre kunsthistorische Bedeutung, ihr Alter und neuer Standort, werden auch Thema im Rahmen der Projektkooperation HAUPTBAHNHOF WIEN sein.

Diverse Bahnhofsgebäude und Wärterhäuser entlang der Südbahn sind ebenso schutzwürdig wie Villen und Hotels im Bereich der Kulturlandschaft Semmering. Beschränkten sich die ersten längeren Sommeraufenthalte der Residenzbewohner von 1800 bis zur Eröffnung der Südbahn 1842 nur auf den näheren Wiener Umkreis, so wurde durch die Eisenbahn das Reisen bald für jedermann möglich. Durch den Bau der Semmeringbahn entwickelte sich ein Touristenhit. Tausende Schaulustige kamen zum Baustellenbesuch. Mit Stolz wurde das internationale Bauwunder präsentiert. Die kontinuierliche touristische Erschließung des Gebiets, die primär auf die Initiative der Südbahngesellschaft zurückzuführen ist, bedingte den Bau von luxuriösen Hotel- und Villenkolonien. Als Beispiele für den Villenbau sei die Villa Wartholz in Reichenau an der Rax, die Heinrich von Ferstel

1872 für Erzherzog Carl Ludwig, den ältesten Bruder von Kaiser Franz Joseph I., erbaute, genannt. Hotelbauten jener Zeit waren etwa das Südbahnhof von 1901/03 oder das 1910 erbaute Hotel Stephanie beim Semmeringer Bahnhof.

Somit bietet sich auch bei diesem Bereich eine didaktische Aufarbeitung an. Die Bahnhofsgebäude entlang der Südbahn können zwar nicht alle vor Ort erforscht werden, aber: Als besonderer Glücksfall ist an dieser Stelle die Einbindung der Modelleisenbahngruppe meg wiensüd und die damit zusammenhängende Präsentationsmöglichkeit der historischen Anlagen und Anlagenteile auf der Pädagogischen Hochschule Wien zu nennen. Zum einen erfolgt parallel zum Bau des neuen HAUPTBAHNHOFES WIEN eine kontinuierliche Dokumentation im Modell, zum anderen werden diverse Bahnhofsgebäude maßstabgetreu für den Projektunterricht als Anschauungsmaterial zur Verfügung gestellt.

Diese Dokumentation von Gestern-Heute-Morgen ist ebenso unverzichtbarer Bestandteil wie die (vor)gelebte Traditionspflege und damit vermittelt diese die Begeisterung für historisch Überliefertes und kulturell Bewahrtes.

Im Zusammenhang mit dieser europaweit einzigartigen Modelleisenbahnanlage liegt es nahe, den Themenkomplex „Lokomotive“ im Unterricht zu erarbeiten: Historische Lokomotiven der Südbahn bieten sich als Forschungsobjekt ebenso an wie die Technik der modernen E-Lok Taurus. Ihre historische Einordnung unter dem Blickwinkel von der industriellen Revolution bis hin zur Technik des 21. Jahrhunderts kann eine spannende Zeitreise sein.

Der Bereich der archäologischen Funde und Fundsituationen im Zuge der Bauarbeiten des neuen HAUPTBAHNHOFES WIEN, der ein großes Medieninteresse auslöste, ist ein weiterer Schwerpunkt im Schulprojekt.

Abb. 176: Carl Ritter von Ghega, geboren 1802 in Venedig, gestorben 1860 in Wien, österreichischer Ingenieur und Erbauer der Semmeringbahn von Gloggnitz bis Mürzzuschlag. Lithografie von Joseph Kriehuber, 1851.



## PROJEKTAUSBLICK – ERGEBNISSE

Unsere Zusammenarbeit mit dem Bezirksprojekt: Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN ist bereits im vergangenen Schuljahr voll angelaufen und lässt aufgrund der bisherigen hervorragenden Erfahrungen und Ergebnisse Vielversprechendes für die Zukunft erwarten.

Gemeinsam mit der Projektleitung Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN wurde für das Schuljahr / Studienjahr 2010/2011 als historischer Schwerpunkt der Bereich Brücken und Brückenbau am Beispiel der Semmeringbahn festgelegt – denn ohne Brücken keine Eisenbahn, ohne Wissen über die Vergangenheit keine Zukunft – und wie ist am Ghega-Denkmal im Bahnhof Semmering zu lesen:

*„Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen.  
Die materiellen Interessen werden gefördert.  
Die Kultur gehoben und verbreitet.“*

Carl Ritter von Ghega, 1851

Ein weiteres Ziel des bis 2015 laufenden Projekts ist die Entwicklung von Unterrichtsmaterialien. Die Zusammenarbeit mit erfahrenen Pädagogen der Pädagogischen Hochschule Wien lässt in diesem Bereich eine Qualität erwarten, die als beispielhaft für das Entstehen weiterer Unterrichtsbehelfe im Rahmen von anderen Schulprojekten gelten kann.







# WIEN FAVORITEN: DIE MENSCHEN UND IHR BAHNHOF

*Josef Kaindl , Karin Schmidt, Renate Polzer, Bernd Pintarich und Josef Hrnczek*



## FAVORITEN UND DER WIENER SÜDBAHNHOF

Die Geschichte des 10. Wiener Gemeindebezirkes wird nicht nur mit den Wienerberger Ziegelwerken und dem Wasserturm in Verbindung gebracht – auch die Geschichte der Eisenbahn in Favoriten ist untrennbar mit der Geschichte des Bezirks verbunden.

Der Südbahnhof prägte nicht nur über Jahrzehnte das Stadtbild – der Bahnhof zeigte auch Auswirkungen auf die Wirtschaft, auf die Arbeitswelt und wirkte bis tief ins Leben vieler Arbeiter und deren Familien.

Tradition und Zukunft sind seit jeher die beiden Eckpunkte der Eisenbahn – das gewachsene Fundament, ohne welches der rasante Fortschritt der Technik nicht möglich wäre.

Zwei mit dem Südbahnhof und seiner Geschichte untrennbar verbundene Vereine, die Eisenbahnmusik Wien SÜDOST (seit 1919) und die Modellbahngruppe Wien-Süd (seit 1948), zeugen von einer Tradition, welche bis heute Gültigkeit hat und auch in Zukunft Zeugnis über die Geschichte des Bahnhofes ablegen wird.

Der Masterplan 2004 und der daraus entstandene Auftrag zum Neubau des Hauptbahnhofes Wien bedeuten nicht allein die Vorfreude auf Neues, sie bedeuten auch den Abschied von „unserem“ Südbahnhof.

Aufbauend auf den Erfahrungen im Rahmen von Schulprojekten seit 2001 ist es nur die logische Konsequenz, gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern nicht nur den Schritt in die Zukunft – HAUPTBAHNHOF WIEN – zu begleiten, sondern auch die

historische, politische und auch wirtschaftliche Bedeutung des Südbahnhofes nicht zu vergessen.

Kinder, als Nutzer der Zukunft, werden auf diese Weise zu Zeitzeugen und haben die einmalige Chance, ein Jahrhundertprojekt zu begleiten.

Die städtebauliche Komponente und ihre Auswirkungen über die Grenzen der Stadt hinaus sowie die Bedeutung des Bahnhofes für Europa und die Erhaltung einiger wesentlicher Elemente des Bahnhofes sind Anlass zur Entwicklung des Schulprojektes „HAUPTBAHNHOF WIEN“ und der Verankerung im Bezirk Favoriten.

Die Favoritner Bezirksrätin Karin Schmidt legte mit der konzeptionellen Projektplanung den stabilen Grundstein für dieses Projekt und erwirkte die wichtige Unterstützung von Ministerien (BMvit, BMukk und BMflvs), der Stadt Wien und den ÖBB.

Ausgehend von der jahrelangen guten Zusammenarbeit im Rahmen von diversen Schulprojekten am Südbahnhof und mit Unterstützung der ÖBB ist es gelungen, zahlreiche Objekte für den Bezirk zu erhalten. Das Ergebnis monatelanger intensivster Arbeit ist die zusammengestellte „Sammlung Südbahnhof – Hauptbahnhof Wien“, eine umfangreiche und sicherlich einzigartige Dokumentation des Südbahnhofes.

Josef Kaindl  
Bezirksvorsteherin-Stellvertreter

## BEZIRKSPROJEKT: SCHULPROJEKT „HAUPTBAHNHOF WIEN“

Als im Jahre 2001 der Wunsch einiger Bürgermeister aus dem Piestingtal, die Geschichte der Bahn im Tal aufzuarbeiten, an uns herangetragen wurde, gingen wir von der Einbindung einiger Schulklassen der Region aus.

2002 wurde der Projektentwurf durch die Bürgermeister und das „Regionale NÖ Bildungswerk“ in Pernitz zum Hauptprojekt des „Regionalen Bildungswerkes“ gewählt.

Die thematische Ausweitung vom Piestingtal bis zum Wiener Südbahnhof war die logische Folge aufgrund der wirtschaftlichen Verknüpfung und deren Auswirkung auf den Tourismus im 19. Jahrhundert. Bereits wenige Wochen nach der Präsentation waren rund 600 Schüler und Schülerinnen von Wöllersdorf-Steinabrückl bis Pernitz an diesem Projekt beteiligt.

Im selben Jahr besuchten alle beteiligten Schulen den Südbahnhof und lernten damit dessen Geschichte und Bedeutung für die Stadt Wien und den Süden von Niederösterreich unmittelbar kennen.

Die pädagogische Qualität der Bahnhofsführungen am Südbahnhof hat sich rasch herumgesprochen und führte zu Anfragen von zahlreichen Schulen und Kindergärten aus Wien und Niederösterreich. Das erfolgreiche Projekt wurde in den darauf folgenden Jahren mit zahlreichen Schulen ausgebaut, weiterentwickelt und verfeinert. In den Folgejahren besuchten einige hundert Kinder den Südbahnhof und seine diversen angegliederten Organisationen, wie die Lok-

Werkstätten und den Traktionsstandort Wien Süd.

Der Blick hinter die Kulissen, in die Werkstätten und die Besichtigung sämtlicher Lokomotiven, begeisterte die Kinder und Lehrerinnen und Lehrer. Bei den Führungen konnten die Kinder auch die Technik der modernsten E-Lok (Taurus) kennenlernen und sich als Lokführerinnen und Lokführer versuchen.

Der bevorstehende Abbruch „SÜDBAHNHOF“ und der Neubau „HAUPTBAHNHOF WIEN“ waren ein Auftrag. Die Themen des Projektes „SÜDBAHNHOF“ und „HAUPTBAHNHOF WIEN“ waren in seiner komplexen Lebensbezogenheit, in allen Teilbereichen sämtlicher Lehrpläne wiederzufinden. Die Schülerinnen und Schüler sollten durch vielseitige Anregung zum abstrakten Denken geführt werden.

In der Pilotphase war es gelungen, zahlreiche Kooperationspartner im Verwaltungs- und Schulbereich, aber auch in Organisationen und Betrieben zu finden. Auch die Einbindung von Vereinen und Einzelpersonen trug zum Gelingen dieses Projektes wertvoll bei.

Pünktlich zur Eröffnung des ersten Bauwerkes im Rahmen des Stadtentwicklungs- und Verkehrsprojektes stand das Projekt auf stabilen Beinen. Die Zielgruppe war deutlich ausgeweitet.

Von Kindergarten, Pflichtschule, Mittelstufe und Höheren Schulen über Hochschulen bis zur Universität und in die Erwachsenenbildung / Seniorenbildung reichten die Interessenten und Projektpartner.



Abb. 189 und 190: Bahnhofsführungen im Juli 2010.

## BAHNHOFSFÜHRUNGEN

Im Rahmen von Bahnhofsführungen konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer jeden Alters in die faszinierende Welt der Eisenbahn am Südbahnhof einsteigen. Das rege Treiben und Stimmengewirr rund um den Markuslöwen in der Kassenhalle, zügige Bahnsteige mit dem Quietschen und Rumpeln der Züge, aber auch die vertraute Stimme der Ansagerin durch den Lautsprecher ließen bei den meisten Besucherinnen und Besuchern persönliche Erinnerungen aufkommen.

Dunkle Werkstätten als Zeugen jahrzehntelanger Arbeit, der Geruch von Eisen und Diesel, unbekannte Geräusche und riesengroße Lokomotiven zum Greifen nah – ob groß oder klein, ob alt oder jung, niemand blieb davon unbeeindruckt. Gespräche mit Eisenbahnern entwickelten sich zu authentischen Erzählungen und ließen die Begeisterung für die unterschiedlichen Berufe, aber auch die Leidenschaft der Mitarbeiter zu „ihrer“ Bahn deutlich erkennen.

## ABSCHIED VOM SÜDBAHNHOF

Am 12. Dezember 2009 nahmen im Rahmen eines großen Anrainerfestes zahlreiche Menschen Abschied vom Südbahnhof.



Abb. 191: Neben dem Ausblick auf den neuen HAUPTBAHNHOF WIEN stellten Schülerinnen und Schüler ihre Arbeiten im Rahmen einer Ausstellung aus.

Abb. 192: Bezirksvorsteherin-Stellverteter Josef Kaindl überreichte das Bezirksprojekt: Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN symbolisch an Stadtschulratspräsidentin Mag. Susanne Brandsteidl.

Abb. 193: Auch eine Delegation von 30 ÖBB-Lehrlingen erwies dem „Südi“ die letzte Ehre und setzte damit ein starkes Zeichen an Engagement und Identifikation mit ihrem Betrieb. Die Anwesenheit der Ausbilder zeigte nicht nur das Interesse am Schulprojekt, sondern auch hohe Motivationskompetenz und Interesse an den Jugendlichen über die Ausbildungsgrundlagen hinaus.

Abb. 194: Zur Erinnerung an den Südbahnhof komponierte Prof. Johann Österreicher die „Favoritner Polka“. Er übergab im Anschluss an die Uraufführung die Originalpartitur an den Favoritner Bezirksvorsteherin-Stellverteter Josef Kaindl.



## DIE SAMMLUNG SÜDBAHNHOF – HAUPTBAHNHOF WIEN

Beginnend mit 13. 12. 2009 bis Februar 2010 dauerten, mit tatkräftiger Unterstützung von freiwilligen Helfern, die Demontage- und Abtransportarbeiten für die Sammlung. Es herrschte eisige Kälte am Bahnhof und positive Stimmung bei den Sammlern. Durch diese Unterstützung, aber auch durch die Unterstützung der ÖBB Lehrwerkstätten war es gelungen, historisch, pädagogisch und emotional wichtige Objekte des Südbahnhofes zu bewahren. Am 21. und 22. Dezember erweiterten ÖBB-Lehrlinge die Gruppe der Helfer.

Gestänge, Anzeigentafel, Schilder, Platten, Signalschilder, Kassenschaltersysteme und vieles mehr wurden demontiert, verladen, auf die Pädagogische Hochschule Wien verbracht, entladen und gelagert. Auf diese Weise war es gelungen, ein Stück des Bahnhofes, ein Stück Geschichte von Wien und Favoriten, aber auch ein Stück Geschichte der ÖBB in die Zukunft mitzunehmen – die Vergangenheit wertschätzend, nicht zu vergessen und sich gemeinsam auf die neuen Wege zu freuen.

Im Juli 2010 begann die Arbeit an der Dokumentation der Sammlungsstücke. Der Obmann der Naturfreunde Fotogruppe Favoriten, NF 10, Erich Schwingenschlögl, seine Gattin Liane Schwingenschlögl und Bezirksrätin Karin Schmidt verbrachten an die 180 Stunden im Keller der Pädagogischen Hochschule Wien. Jedes einzelne Objekt wurde nummeriert, ausgeleuchtet, fotografiert und katalogisiert. Für die Nachbearbeitung der Fotos wendete Erich Schwingenschlögl weitere 400 Stunden auf.

Das Ergebnis ist ein Katalog qualitativ hochwertigster Bilder – eine beeindruckende Bilddokumentation des Südbahnhofes.

## DAS THEMA SÜDBAHNHOF AN FAVORITNER SCHULEN UND UNIVERSITÄT

Im Rahmen einer geplanten Diplomarbeit an der Universität Wien steht folgende Thematik im Mittelpunkt der Forschung:

„ .. Wenn am 1. März 2013 der wohl bedeutendste Eisenbahnerstreik der Republik Österreich seinen 80. Jahrestag feiert, wird der neue Hauptbahnhof Wien bereits zum Teil in Betrieb genommen worden sein.

Seit jeher gilt die Eisenbahn als eine der Hoch-



Abb. 195: Erich Schwingenschlögl dokumentiert hunderte Objekte des 3. Südbahnhofes.

burgen der österreichischen Arbeiterschaft. Der oben erwähnte Streik am 1. März des Jahres 1933 ist eines der wichtigsten historischen Ereignisse und – ex post betrachtet – gleichzeitig die größte Niederlage der Arbeiter, zog er doch nur drei Tage später jene außerordentliche Sitzung des Nationalrats und Kampfabstimmung nach sich, die der Re-

Abb. 196: Geschlossener Fahrkartenschalter während des Eisenbahnerstreiks am 1. März 1933.



gierung Dollfuß als Vorwand diente, um das Parlament auszuschalten und eine „ständestaatliche“ Diktatur zu errichten.

*Doch die besondere Bedeutung der Südbahn und des Südbahnhofs für die Politik der folgenden Jahre erschließt sich noch von mehreren Seiten. So fordern z.B. die Februarkämpfe 1934 ihre ersten Wiener Opfer auf der Eichenstraße nahe dem Meidlinger Bahnhof und für das austrofaschistische System bildet die Südbahn die Hauptverkehrsachse zum eng verbündeten Regime in Mussolinis Italien...*

Diese Diplomarbeit will die Rolle des Wiener Südbahnhofs in den 1930er-Jahren genauer unter die Lupe nehmen und im Besonderen den Eisenbahnerwiderstand erforschen. Ziel ist es, jene zentrale Stütze der österreichischen Arbeiterschaft aus der Fußnote „1. März“ zu befreien und in einen, der eminenten Bedeutung jener Zeit, angemessenen Kontext zu führen.

Die Maturaarbeit „NEW GENERATION“ von SchülerInnen der BHAK Wien 10, Pernerstorfergasse wurde in der Skylobby der Firma PORR AG in der Absberggasse der Öffentlichkeit präsentiert.

Die Website für das Bezirksprojekt: Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN ist das Ergebnis eines Maturaprojektes an der HLW 10, Reumannplatz.



## BAHNORAMA

Im August 2010 wurde in der Favoritenstraße das Informationszentrum „bahnorama“ eröffnet. Es gewährt interessante Ausblicke auf die Stadt, Einblicke in das Baugeschehen am neuen Hauptbahnhof und in das Eisenbahnwesen. Das Informationszentrum besteht aus einem Ausstellungsgebäude und einem 66,7 m hohen, begehbaren Aussichtsturm.

Die Eisenbahnermusik Wien Südost brachte anlässlich der Eröffnung den, von Prof. Johann Österreicher eigens komponierten, Marschfox „bahnorama“ zur Uraufführung.

Schülerinnen und Schüler der 1B der Praxismittelschule der Pädagogischen Hochschule Wien kreierten gemeinsam mit dem Schriftsteller Gerhard Blaboll einen Liedtext, welcher anlässlich der feierlichen Eröffnung des „bahnorama“-Aussichtsturmes von Favoritner Kindern uraufgeführt wurde.

**Jetzt hat Wien ein bahnorama ,  
da sieht man die ganze Stadt,  
so ein schönes Panorama,  
da sind die Touristen platt.**

**Ganze sechsundsechzig Meter,  
das macht für die Aussicht Sinn.  
Allen Menschen sag ich später,  
dass ich da gewesen bin.**

**Es steht ein Turm in Favoriten,  
der Turm ist ganz aus Holz -  
steht in Europas Mitten  
und darauf sind wir stolz,  
denn wir sind auch aus Favoriten,  
hier ist das Leben klass,  
voll cool und nix für Nieten,  
denn wir sind Superstars.**

David, Azra, Dominic, Rada, Samed, Ion und Markus  
Dipl. Päd. Gerhild Halmer, Dipl. Päd. Karin Schmidt, Gerhard Blaboll

Schülerinnen und Schüler mehrerer Wiener Volksschulen befassten sich auch im Regelunterricht mit der Errichtung des Holzturmes.

Die Kinder der Favoritner Kindersommerakademie KISA 2010 besichtigten die Baustelle und fertigten mit der Künstlerin Mag. Renate Polzer einen Acryldruck an. Nach Gesprächen mit Baufachleuten bauten sie ein Turmmodell im Maßstab 1:100 - Kinder legten als Zeitzeugen auf diese Weise ein zeitgeschichtliches Dokument vor.

Diese Arbeiten wurden bei der Eröffnung des Ausstellungsgebäudes präsentiert und von Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und

Abb. 197: Informationszentrum „Bahnorama“.

Technologie, Dipl. Ing. Rudi Schicker, Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr, Christian Kern, Vorstandsvorsitzender ÖBB-Holding AG, der Favoritner Bezirksvorsteherin Hermine Mospointner und ihrem Stellvertreter Josef Kaindl gewürdigt.

Karin Schmidt

## WERKSTATTKUNSTWERKSTATT

Vor dem Abbruch des Südbahnhofes wurden die Werkstätten als mögliches Kunstatelier entdeckt. Die E-Werkstätte der Traktion Wien Süd, jahrelang ein begehrter Fixpunkt im Besuchsprogramm mit Kindergruppen, erwies sich als hervorragend geeignet.

Die Werkstätte als Atelier bot für alle Beteiligten eine besondere Atmosphäre. Der Geruch, das Licht, die Akustik und das Ambiente mit einer Lokomotive, großen Maschinen und – für Kinder – überdimensionalen Werkzeugen, wirkten sich auf die Begeisterung und Kreativität besonders positiv aus. Der ungewöhnliche Kunstraum und die daraus resultierende „Normalität von Schmutz“, die Bewegungsfreiheit und die Größe des Arbeitsraumes ermöglichten einen ungehemmten Zugang zu den Materialien und förderten das impulsive Arbeiten mit Farben und Objekten.

Die Spuren jahrzehntelanger harter Arbeit sollten in künstlerischer Form dokumentiert, archiviert und so für die Nachwelt erhalten bleiben – der markante Holzstöckelboden wurde als Kunstobjekt ausgewählt. Die Holzmaserung und die strukturierte Form von unterschiedlichen Verbindungen aus Holz und Metallteilen (Gitter, eingesetzte Metalldeckel und Marken der Herstellerfirmen) eigneten sich wunderbar für das Durchdrucken und Abreiben (Frottage-technik). Diese Frottagen bildeten den Untergrund für Acryldrucke.

Das Ergebnis aus dem Zusammenspiel von sensiblen Strukturen und Flächen (Graphitstifte) und kräftiger Farbigkeit (Acrylfarben) war für die jungen Künstlerinnen und Künstler erfreulich – auch die Besucher einer daraus folgenden Ausstellung zeigten sich begeistert.

Karin Schmidt / Renate Polzer

Abb. 198: „Normalität von Schmutz“.



# MEG WIENSÜD

## MODELLEISENBAHNGRUPPE WIEN-SÜD IM KULTURVEREIN DER ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNEN

### AUS DER GESCHICHTE DES MEG WIEN-SÜD

Eine Gruppe gleichgesinnter Modellbauer gründete am 17. März 1948 die Modelleisenbahngruppe Wien-Süd. Da man zum damaligen Zeitpunkt – es gab zu dieser Zeit kaum Industriemodelle – vor allem auf Eigenbauten angewiesen war, einigte man sich auf Modellbau im Maßstab 1:64. Später fand diese Baugröße unter dem Begriff „S-Spur“ (Spurweite 22,5 mm) Eingang in die Norm.

Eine erste Bleibe wurde im Technischen Museum Wien gefunden. Neben der Sanierung einiger Ausstellungsstücke wurde auch mit dem Bau einer Segmentanlage begonnen. 1951 mussten sich die Mitglieder abermals auf Herbergssuche begeben. 1955 übersiedelte man in den ehemaligen Luftschutzbunker unter dem Wiener Südbahnhof. Dieser Raum sollte bis 2009 als Standort dienen.

Abb. 199: Junge Eisenbahner und Eisenbahnerinnen.



Mit Ausweitung des industriellen Angebots im heute gängigsten Maßstab 1:87 (HO / Spurweite 16,5 mm) begannen einige Mitglieder auch mit dem Bau von Modellen bzw. einer Modellbahnanlage in dieser Baugröße. Bereits zum damaligen Zeitpunkt wurden Schmalspurmodelle im gleichen Verkleinerungsmaßstab (HOe / Spurweite 9 mm) gefertigt.

### DIE ZULETZT BESTEHENDE MODELLBAHNANLAGE

1975 wurde die Spur der S-Anlage fertiggestellt. Ab 1977 wurde auch am Bau einer Straßenbahn- und Stadtbahnanlage nach Wiener Vorbild gearbeitet. 1968 darf als Geburtsstunde der HO-/HOe-Anlage in der zuletzt bekannten Form angesehen werden, wo sich unter anderem Nachbildungen der Bahnhöfe Attanang-Puchheim, Unzmarkt, Semmering, St. Pölten Alpenbahnhof und Laubenbachmühle finden.

Die Anlage, welche die größte Modellbahnanlage Österreichs darstellte, bestach vor allem durch eine Vielzahl an Eigenbauten, von selbstgefertigten Gleisanlagen über Gebäudemodelle bis hin zum Fahrleitungsbau nach exaktem ÖBB-Vorbild. Großer Wert wurde und wird auch auf den Fahrzeugbau gelegt. Neben dem Supern (Aufrüsten bzw. Verfeinern) von Industriemodellen hat auch der Eigenbau einen großen Stellenwert, sowohl bei Lokomotiven als auch bei Wagenmodellen. 1012, 1822, 1041 und 1061 sind nur einige Highlights der im Club entstandenen Modelle, lange bevor die Modellbahnindustrie solche Lokomotiven produzierte. Auch bei der Bildung von Zügen wurde höchster Wert auf ein vorbildgerechtes Aussehen gelegt, wobei auf der Anlage die Epochen III bis VI (Zeitraum ab 1945 bis zur Gegenwart) im gemischten Betrieb dargestellt werden sollten.

Natürlich stellte eine Anlage in dieser Größenordnung auch spezielle Anforderungen an die dort eingesetzten Fahrzeuge. Neben strenger Einhaltung der Normen waren alle Lokomotiven ohne Haftreifen unterwegs und auch in der Höchstgeschwindigkeit angepasst. Trotz filigranster Fahrleitung war ein „Bügel-Hoch-Betrieb“ möglich, was aber auch hier



präzise Anpassungsarbeiten beim Anpressdruck der Stromabnehmer verlangte. Die Anlage wurde analog betrieben. Auch eine neue Anlage wird nach derzeitigem Planungsstand in herkömmlicher Technik entstehen.

## DIE NEUE CLUBANLAGE

Das Jahrhundertprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN bedeutete aufgrund der geplanten Bauarbeiten und Nutzungsänderungen die Räumung des Standortes im ehemaligen Luftschutzbunker. Einmal mehr mussten sich die Mitglieder des MEG Wien-Süd, zum Weitererhalt der wohl bekanntesten Modellbahnanlage Österreichs, auf Herbergssuche begeben.

Durch Einbindung in das Favoritner Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN fand die MEG WIENSÜD mit Unterstützung von Bezirksvorsteherin-Stellvertreter Josef Kaindl und Rektorin Mag. Dr. Dagmar Hackl ein neues Zuhause an der Pädagogischen Hochschule Wien. Nach einem letzten Tag der offenen Tür im März 2008 wurde mit der Demontage der Anlage begonnen. Die noch brauchbaren Anlagenteile, eigentlich nur die Bahnhöfe, wurden im Februar 2009 in die neuen Clubräumlichkeiten übersiedelt. Bevor jedoch an den Neubau einer Anlage zu denken

war, galt es, die neuen Räumlichkeiten für den angedachten Zweck zu adaptieren.

Nach dem Planungsstand von Dezember 2009 sollen bei der Normalspur (HO) die Bahnhöfe Semmering und Unzmarkt wieder aufgebaut werden. Der Bahnhof Attnang-Puchheim kann aufgrund der Platzsituation bis auf weiteres nur zwischengelagert werden. Eine Erhaltung in Modulform ist aber in jedem Fall geplant, handelt es sich doch um die einzige vorbildgerechte Modellnachbildung eines österreichischen Großbahnhofes mit allen dazugehörigen Anlagen, inklusive der Zugförderung. Im Schmalspurbereich (HOe) wird der Wiederaufbau der Bahnhöfe St. Pölten Alpenbahnhof, Laubenbachmühle und gegebenenfalls auch Ober-Grafendorf angestrebt. Ein weiteres liebevoll gestaltetes Schaustück soll hinkünftig an die Straßen- und Stadtbahnanlage erinnern.

Der Schwerpunkt der Anlage wird natürlich dem neuen HAUPTBAHNHOF WIEN vorbehalten sein.

Karin Schmidt / Bernd Pintarich

Abb. 200: Faszination Eisenbahn, links Leopold Gratz.



# EISENBAHNERMUSIK WIEN SÜDOST

## MUSIKSEKTION WIEN SÜDOST DER GEWERKSCHAFT DER EISENBÄHNER

Die 90-jährige Geschichte der Eisenbahnermusik Wien Südost ist von Beginn an nicht nur auf das Engste mit dem Südbahnhof, sondern auch mit dem Heimatbezirk Favoriten verbunden. Musikvereine als Kulturträger waren und sind ein wichtiger Bestandteil der Gesellschaft.

Die Musikkapellen der ST.E.G. (Staatseisenbahngesellschaft Südbahn) und des Heizhauses Wien Ost schlossen sich im Jahr 1919 zusammen und gründeten den Musikverein WIEN – OSTBAHNHOF, welcher als MUSIKSEKTION WIEN SÜDOST bis heute besteht und aktiv ist.

Durch die Zerstörung des Ostbahnhofes im Zweiten Weltkrieg ging ein Großteil der Vereinsunterlagen verloren. Das Vereinsleben zwischen den Jahren 1919 und 1945 kann daher zum Großteil nur aus mündlichen Überlieferungen rekonstruiert und ergänzt werden.

„1912 – 1919: *Humanitärer Unterstützungs- und Beerdigungsverein der Bediensteten der ehem. ST.E.G.-Wien-Ost* ...Obmänner: *Karl Urz, Karl Starosta und Johann Kern* ...

1919 – 1945: *Musiksektion der Gewerkschaft der Eisenbahner Ortsgruppe Wien – Ost (Süd – Ost)*

... *Obmänner: Johann Ratzinger, Karl Nowak und Josef Brenner* ...“

Quelle: Chronik EMV Wien SüdOst

Bedingt durch die Auflösung der Militärkapellen aus der Monarchie, fanden erstklassige Musiker den Weg zur Eisenbahnermusik. In dieser Zeit erlebte die Musikkapelle ihre volle Blüte. Die finanzielle Grundlage wurde von den Bediensteten des Bahnhofes, bzw. des Heizhauses, geschaffen. Die Mitgliederzahl aus den Reihen der gewerkschaftlich organisierten Ostbahner erhöhte sich beachtlich – fast alle Bediensteten waren Mitglieder der Musiksektion. Schon bald spielte die Kapelle ihr erstes öffentliches Konzert im Garten des Gasthauses „Krebs“ in Wien X in der Favoritenstraße; diese Aufführung brachte der Musikkapelle einen Reingewinn von 4000 Kronen. Mit diesem Gewinn wurden ein Helikon, ein Euphonium, eine Trompete, ein Horn und eine Geige angeschafft; alle Instrumente wurden mit den Insignien des Vereines versehen. Die Ostbahner Musikkapelle war viele Jahre der Inbegriff ausgezeichneter Musikleistung im 10. Bezirk. Zahlreiche ehrenvolle Berufungen im In- und

Abb. 201: Musiksektion WIEN SÜDOST der Gewerkschaft der Eisenbahner.



Ausland zeugen davon. Auftritte bei den Aufmärschen am 1. Mai und am 12. November waren Tradition. 1926 wurde in Favoriten das größte Volksbad Wiens, das Amalienbad, unter Mitwirkung der Favoritner Eisenbahnermusik eröffnet.

In der Zeit des Hitlerregimes war Josef Breuer mit der Obmannstelle betraut. Kapellmeister Rudolf Parth setzte ein deutliches Zeichen des Widerstandes. Er leistete den Aufforderungen der K. D. F. (Kraft durch Freude) nicht Folge und lieferte – mit Ausnahme einer alten unbrauchbaren Tschinelle – keine Instrumente ab. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren es wieder musikbegeisterte Männer, welche die Tradition fortsetzten und die Musiksektion erneut ins Leben riefen. Bereits 1945 spielte die Kapelle beim Gründungskonzert der Gewerkschaft der Eisenbahner im Kongresshaus (Eisenbahnerheim). Die Neuaufnahmen bei den ÖBB führten dem Orchester wertvolle junge Musiker zu, und durch den Neubau des Wiener Südbahnhofes konnte 1961 ein ständiges Probelokal bezogen werden. Die Zusammenlegung der Ortsgruppen Wien Ost mit den Kollegen des Wiener Südbahnhofes ergab auch den neuen Namen: MUSIKSEKTION WIEN SÜDOST. Robert Sommer entwarf das Stoffabzeichen der EMV.

Kapellmeister Josef Gattringer übergab im Jahre 1969 die Stabführung an den jungen aufstrebenden Kapellmeister und Komponisten Johann Österreicher. 1975 erhielt das Orchester unter dem geschäftsführenden Obmann Josef Hrneczek neue Uniformen, 1976 wurden neue Musikinstrumente angeschafft und das Orchester wurde auf Normalstimmung umgestellt, was eine wesentliche Qualitätsverbesserung des Klangkörpers brachte. Der Mitgliedsbeitrag wurde von 50 Groschen (1945) auf 3 Schilling (1975) angehoben.

Mit der Entwicklung um den Neubau des Wiener Hauptbahnhofes begann die Sorge um den Fortbestand der traditionellen Favoritner Kapelle. Das Projekt HAUPTBAHNHOF WIEN bedingte, aufgrund der kommenden Bauarbeiten und Nutzungsänderungen, den Auszug aus dem langjährigen Proberaum am Südbahnhof. Die neue Heimstätte der Eisenbahnermusik kann nur in Favoriten sein – durch Einbindung in das Favoritner Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN und mit Unterstützung der Bezirksvorstehung Favoriten sowie der Rektorin der Pädagogischen Hochschule Wien wurde das neue Zuhause an der Pädagogischen Hochschule Wien, in der Ettenreichgasse, bezogen. Im September 2010 feierte die Musikkapelle im AUDI-MAX an der PH WIEN mit einem großen Festkonzert ihr 90-jähriges Bestehen.

Ein Auszug aus den zahlreichen, ehrenvollen Berufungen:

- 1991 Start NAT 91 (Neuer Austro Takt) am Südbahnhof
- 1995 Feier „125 Jahre Ostbahn“  
Spatenstich Hochgarage am Südbahnhof
- 1996 Eröffnung der Parkgarage am Südbahnhof
- 1999 Benefizkonzerte am Südbahnhof  
Feier „110 Jahre Kamptalbahn“ in Sigmundsherberg  
Kulturwoche am Keplerplatz in Favoriten
- 2001 Feier „40 Jahre Schnellbahn“
- 2002 Konzert am Viktor Adler Platz in Favoriten
- 2003 Auftritte am Südbahnhof  
Konzerte im Böhmisches Prater  
Konzert in Wöllersdorf, im Rahmen  
des „Schulprojektes Piestingtal“
- 2004 Feierlichkeiten „30 Jahre WIG – Oberlaa“
- 2006 Feier „160 Jahre Ostbahn“
- 2007 Ein Höhepunkt in diesem Jahr war sicherlich die  
musikalische Begleitung der Feier zur Benennung  
des Triebwagens Talent 4024.100 auf den Namen  
Wien – Favoriten.  
Neben zahlreichen Ehrengästen, allen voran  
Verkehrsminister Werner Faymann, Stadtrat  
Rudolf Schicker und Bezirksvorsteherin  
Hermine Mospöckner und ihr Stellvertreter  
Josef Kaindl, waren auch Kinder der  
„Favoritner Kindersommerakademie KISA“  
Teilnehmer der Sonderfahrt.
- 2008 Benefizkonzert auf dem Südbahnhof  
Eröffnungs- und Abschlussfest des  
Favoritner Ferienspiels  
Verabschiedung Nikolauszug des ASBÖ vom  
Wiener Südbahnhof (jährlich seit 1995)
- 2009 Großes Abschlussfest vom Wiener Südbahnhof
- 2010 Eröffnung „bahnorama“-Aussichtsturm

Obmann Reinhold Treiber und seine beiden Stellvertreter Helmut Archan und Peter Dydych leiteten die aus 6 Damen und 22 Männern bestehende, älteste und durchgehend aktive Musikkapelle (ÖBB-Werkkapelle) Favoritens. Die musikalische Leitung liegt in den bewährten Händen von Ehrenkapellmeister Prof. Johann Österreicher. Kapellmeister Johann Österreich übernahm bereits 1969 die musikalische Leitung der Kapelle. 1987 wurde ihm, in Anerkennung seiner Verdienste als Kapellmeister der Eisenbahnermusik Wien Südbahnhof, der Stadtmusik Baden, mehrfach preisgekrönter Komponist sowie Gründer und Leiter der Musikschule Pfaffstätten, der Berufstitel „Professor“ verliehen. Im Jahr 2000 wurde Prof. Johann Österreicher, in Würdigung seiner Verdienste als längstamtierender Kapellmeister in der Geschichte des Eisenbahnermusikvereins, zum Ehrenkapellmeister auf Lebenszeit gewählt.

Die 90-jährige Geschichte und die geplanten Aktivitäten lassen keinen Zweifel an der Zukunft dieser musikalischen Tradition.

Karin Schmidt / Josef Hrneczek





# NÄCHSTER HALT: HAUPTBAHNHOF WIEN

*Robert Wolf*

## NÄCHSTER HALT: HAUPTBAHNHOF WIEN DIE METROPOLE WIEN ERHÄLT EINEN DURCHGANGSBAHNHOF

Während in allen österreichischen Landeshauptstädten Durchgangsbahnhöfe vorhanden sind, gibt es in der Bundeshauptstadt Wien bislang keinen für den nationalen und internationalen Fernverkehr. Das wird sich in wenigen Jahren ändern: Bahnreisende, die durch Wien durchfahren oder auf einen Anschluss warten, können ihren Aufenthalt von derzeit mind. 45 Minuten auf 1–2 Minuten reduzieren. Darüber hinaus wird der Hauptbahnhof Wien zu dem zentralen innerstädtischen Nahverkehrsknoten, zumal er mit S-Bahnen, Nahverkehrs- und Regionalzügen, U-Bahn, Straßenbahnen sowie innerstädtischen und regionalen Bussen verknüpft wird.

Für die Realisierung des Hauptbahnhofes Wien waren viele Aspekte maßgebend:

- 1) Die Vision, dass Wien einen Durchgangsbahnhof braucht, um einen zeitgemäßen Service für Bahnfahrer anbieten zu können.
- 2) Das Bestreben der ÖBB, ihren Bahnbetrieb wirtschaftlicher als bisher zu führen, um Kosten zu reduzieren.

- 3) Die Tatsache, dass das Bahnhofsgebäude der 1950er-Jahre schon sehr erneuerungsbedürftig war.
- 4) Die Möglichkeit, den Süd/Ostbahnhof abzureißen und durch einen neuen Bahnhof zu ersetzen, zumal er nicht unter Denkmalschutz stand.
- 5) Das ÖBB-Konzept Standortkonzentration von Betriebsstätten, um Aufwände bei Betrieb und Erhaltung einzusparen.
- 6) Die Bedeutung Wiens als Schnittstelle trans-europäischer Korridore.
- 7) Die Forcierung der Stadt Wien für innerstädtische Stadtentwicklungen.

Erst durch das Zusammenwirken aller Kräfte aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und ÖBB ist es möglich, dass auch die notwendigen hohen Investitionen getätigt werden können. Wenn alle an einem Strang ziehen und gemeinsam in dieselbe Richtung gehen, lassen sich jahrhundertalte Visionen umsetzen. Nutznießer der heute gestellten Weichen sind unsere Kinder und langfristig deren nachfolgende Generationen.



Abb. 203: Halle des dritten Südbahnhofes, am 25. Mai 2007.

## DER LANGE WEG ZUM DURCHGANGSBAHNHOF

Bereits seit 1850 gab es zahlreiche Überlegungen, in Wien einen Bahnhof zu errichten, der mehrere Strecken zusammenfasst und dadurch bessere Umsteigemöglichkeiten garantieren könnte. Damit sollte der „Gründungsfehler“ des Wiener Bahnbaus behoben werden, nämlich ausschließlich voneinander isolierte Kopfbahnhöfe zur Verfügung zu haben.

Entwürfe gab es viele, Alexander von Wielemans etwa plante einen Zentralbahnhof mitten auf dem Stephansplatz. Weitere Standorte waren der Karlsplatz, der Franz-Josefs-Kai, der Matzleinsdorfer Platz oder das Gelände des Ostbahnhofs. Ein anderer ausgearbeiteter Plan sah zwei „Gruppenbahnhöfe“ im Norden und Süden der Stadt vor, die jeweils von Wien abgehende Bahnlinien bündeln sollten.

Im Rahmen des ÖBB-Konzeptes „Die Neue Bahn“ (Start 1987) wurden 15 Leitprojekte entwickelt, die eine neue Bahnära einleiten sollten. Wesentliche Ausbau- und Neubauprojekte, wie der viergleisige Ausbau der Westbahn, der Ausbau der Bahnlinie über den Schoberpass, die Tauernbahn oder der Transitkorridor Brennerachse etc., wurden seit damals in Angriff genommen. Das Projekt 13 „Studie Zentralbahnhof Wien und Zulaufstrecken“ hat die strategischen Ziele

der Gegenwart bereits vorweggenommen. Dabei hat man sich intensiv mit dem Betriebskonzept für den Bahnverkehr durch Wien beschäftigt. Damals schon stellten die Planer der ÖBB fest, dass ein Durchgangsbahnhof in Wien nur im Bereich des Süd/Ostbahnhofs aus den 1950er-Jahren möglich sei. Man müsse nur eine neue hochwertige Bahnverbindung zwischen der West- und der Südbahn schaffen. Sonst kann man das vorhandene Schienennetz weiterhin verwenden. Diese unterirdische Verbindung ist der derzeit noch in Bau befindliche Lainzer Tunnel, der mit Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes Wien ebenfalls fertiggestellt sein wird. Dann werden die Züge aus dem Westen kommend durch den Lainzer Tunnel zum neuen Hauptbahnhof Wien fahren und weiter über die Ostbahnbrücke in Richtung Norden oder über die Ostbahn in Richtung Osten bzw. Süden.

Im Jahr 1995 startete die ÖBB ein Expertenverfahren, bei dem vier international anerkannte Architekten aus Wien und Zürich beauftragt wurden, Strukturkonzepte und Bebauungsstudien für einen künftigen Bahnhof Wien zu erstellen. Das Siegerprojekt des Züricher Architekten Theo Hotz sah einen viergleisigen Durchgangsbahnhof auf zwei Geschoßebenen neben der vorhandenen Abstellgruppe vor – ungefähr in der Lage, wo jetzt der neue Hauptbahnhof Wien errichtet wird. In seinem Entwurf blieben die

beiden Kopfbahnhöfe Ost- und Südbahnhof lediglich mit reduzierten Bahnsteigen bestehen. Der Frachtbahnhof Wien Süd wurde nicht in die Planungen einbezogen. Die damaligen Schätzungen der Investitionskosten für den Bahnhof Wien waren derart hoch, dass das Projekt nicht umgesetzt wurde.

Im Jahr 2000 erstellten die Architekten Hoffmann, Lust und Pauser ein städtebauliches Leitbild. Diese Untersuchung ergab, dass eine vertikale Trennung von Nahverkehrs- und Fernverkehrsbahnsteigen, so wie sie Architekt Hotz vorgeschlagen hatte, nicht Ziel führend ist. Der Durchgangsbahnhof darf demnach nicht neben der vorhandenen Abstellgruppe im zehnten Bezirk (Favoriten) gebaut werden, sondern muss auf den Flächen der Abstellgruppe errichtet werden. Die Einbindung der S-Bahn von der Ostbahn sollte unterirdisch über die „Schweizer Garten-Schleife“ erfolgen.

## WIRTSCHAFTLICHER BAHNBETRIEB

Die beiden Kopfbahnhöfe Wien Südbahnhof und Wien Ostbahnhof benötigten eine doppelte Betriebsführung mit getrennten Stellwerken sowie jeweils eigenen Verschub, Werkstättenhallen, Rüst- und Abstellgleise. Dies verursachte großen Personalstand sowie hohe Kosten in der Erhaltung der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, der Fahrleitung und im Gleisbe-

reich (z.B. Schienen, Weichen, Unterführung, Bahnsteige). Entsprechend umfangreich fiel die Reinigung der Bahnanlagen aus.

2003 beauftragten die ÖBB die Firma Basler und Partner, für den neuen Durchgangsbahnhof eine Studie zur Optimierung der betriebsnotwendigen Bahnanlagen für den Personen- und Güterverkehr zu erstellen. Dabei wurde festgehalten, dass eine Verringerung der Gleise Rationalisierungen im Bahnbetrieb und beachtliche Kostenreduktionen für die ÖBB bringen würde.

## DAS ÖBB-PROGRAMM BAHNHOFSOFFENSIVE

Das Ziel dieses im Jahr 1997 gestarteten österreichweiten Modernisierungsprogrammes der ÖBB war, die frequenzstärksten Bahnhöfe der ÖBB auf einen zeitgemäßen Qualitätsstandard zu bringen. Dazu wurden Bahnhöfe teilweise umgebaut, aber auch neu errichtet. Ab dem Jahr 2001 begann die Bautätigkeit in den großen Hauptbahnhöfen in Innsbruck und Graz. Weitere Vorhaben folgten.

Für die Bahnhofsoffensive hatten die ÖBB Leitlinien erstellt, die für alle Projekte gleichermaßen gültig waren. So wurde der gesamte Weg vom Vorplatz durch die Bahnhofshalle bis zu den Bahnsteigen hin dahin

Abb. 204: Abbruch des dritten Wiener Südbahnhofes, am 1. März 2010.





gehend überprüft bzw. baulich verbessert, dass er auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar wurde. Außen und innen wurde den Bahnhöfen ein neues Erscheinungsbild verordnet: helle Hallen, übersichtliche Leitsysteme, pflegeleichte Materialien für Wände und Böden. Und der Service für die Reisenden sowie für Besucher und Anrainer wurde durch einen guten Branchenmix von Geschäften und Gastronomiebetrieben im Bahnhof verbessert. Schließlich sind Bahnhöfe der Gegenwart nicht nur Verkehrsstationen, sondern auch Treffpunkte für Menschen, die zum Zug wollen, die auf einen Zug warten, oder einfach nur etwas einkaufen, essen oder trinken wollen. Für die Anrainer wird der Bahnhof zur Nahversorgungseinrichtung.

Im Rahmen der Bahnhofsoffensive gab der ÖBB-Vorstand den Auftrag, gemeinsam mit dem Bund und der Stadt Wien alle Voraussetzungen für einen Neubau des Durchgangsbahnhofes zu schaffen.

### SÜD/OSTBAHNHOF STEHT NICHT UNTER DENKMALSCHUTZ

Das Bundesdenkmalamt hat die heikle Aufgabe, das öffentliche Interesse an einer modernen Infrastruktur gegenüber dem öffentlichen Interesse an Denkmalschutz abzuwiegen. Grundsätzlich wird dann ein Gebäude als schützenswert erachtet, wenn es geschicht-

liche, künstlerische oder kulturelle Bedeutung hat. Da Wien nur zwei große Nachkriegsbahnhöfe besitzt, wurde der architektonisch interessantere, der Wiener Westbahnhof, unter Denkmalschutz gestellt. Sein Bahnhofsdach ruht scheinbar auf zierlichen Säulen, die breite zweigeschoßige Bahnhofshalle hat beidseitig gewaltige Glasfassaden, die den Durchblick von der Straße zu den Bahnsteigen ermöglicht. Architektonisch auffällig ist die Symmetrie des Bahnhofes, die an den Klassizismus erinnert.

### ZUSAMMENLEGUNG VON ÖBB-BETRIEBSSTÄTTEN IN WIEN

Der Bahnbetrieb erfordert neben dem eigentlichen Bahnhof mit seinen Bahnsteigen eine Fülle an Betriebsstätten, die im Vor- und Nachlauf von weggehenden und ankommenden Zügen notwendig sind. Dazu gehören etwa Abstellgleise, wo Züge mit ihren Waggons zusammengestellt, gereinigt, ausgerüstet und gewartet werden. Analog verhält es sich mit den Triebfahrzeugen.

Im Zuge des Neubaus des Hauptbahnhofes Wien mussten für den Bahnbetrieb neue Betriebsstätten in nächster Nähe geschaffen werden. Diese werden nunmehr am Stützpunkt Matzleinsdorf zusammengelegt. Dabei werden erstmals in Wien Technik-, Service- und Personalgebäude für drei verschiedene ÖBB-Gesell-

Abb. 205: Baustelle Hauptbahnhof Wien, 5. Mai 2010.



schaften auf einem Areal konzentriert. Die völlig neue Infrastruktur ermöglicht nicht nur die Instandhaltung ganzer Züge am letzten Stand der Technik, sondern im Sinne einer effizienten Betriebsführung auch Planung, Reinigung und Versorgung der Garnituren.

Gleichzeitig erfolgt hier auch die Einsatzplanung von rund 400 Triebfahrzeugführern. Als Herzstück wurde eine 240 m lange und 15.000 m<sup>2</sup> große Werkstättenhalle errichtet, in der auch Verwaltungs-, Lager-, Personal- und Technikräume untergebracht sind. Künftig werden hier rund 1.000 Mitarbeiter mitsamt Geräten und Maschinen arbeiten und ihren Dienstankunftsort haben. Die Zusammenlegung der bisher verstreut angesiedelten Betriebsstandorte der ÖBB zu einem modernen Standort bringt enorme Einsparungen mit sich.

## WIEN ALS SCHNITTSTELLE TRANSEUROPÄISCHER KORRIDORE

Das Projekt Hauptbahnhof Wien liegt im Kreuzungspunkt von drei TEN-Hauptachsen (Achse 17 Paris–Wien–Bratislava, Achse 22 Athen–Wien–Nürnberg/Dresden, Achse 23 Danzig–Wien–Venedig/Koper), die im europäischen Bahnnetz eine hohe Priorität haben. Transeuropäische Netze (TEN) sind ein Beitrag der Europäischen Union (EU) zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft. Mit dem Schwerpunktprogramm für Straße und Schiene wird in der EU eine bessere Vernetzung angestrebt. Der neue Hauptbahnhof Wien bildet den Lückenschluss dieser drei Achsen und ermöglicht die interoperable Durchbindung von Zugverbindungen in einem leistungsfähigen Umsteigeknoten. Zur weiteren Verbesserung werden die Bahnstrecken am Hauptbahnhof Wien im Richtungsbetrieb zusammengeführt. Dadurch wird bahnsteiggleiches Umsteigen ermöglicht. Zeitgleich können aus einer Richtung die Züge in den Bahnhof einfahren und die Fahrgäste am gleichen Inselbahnsteig umsteigen.

## FORCIERUNG INNERSTÄDTISCHER STADT- ENTWICKLUNG DURCH DIE STADT WIEN

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden entlang von Bahnlinien Wirtschafts- und Industriezentren. Dabei ist die Stadt in der Regel um den Bahn-

hof herum gewachsen. Dort wo sich heute Bahnhöfe befinden, befanden sich einst kaum oder nur dünn besiedelte, oft landwirtschaftlich genutzte Gebiete im näheren Umfeld der Städte. Die Lage der meisten Wiener Bahnhöfe vor den Stadtgrenzen, also vor dem Linienwall oder in Sumpfgelände, hatte einen enormen Einfluss auf die damalige Stadtentwicklung. Die Stadt wuchs stärker um den Bahnhof und an den Gleisen anstatt um das ursprüngliche Zentrum der Stadt. So entstand neben dem schon vorhandenen Stadtzentrum im Bahnhofsumfeld ein neuer Stadtkern.

Ab Anfang der 1990er-Jahre war die Wiener Stadtplanung mit einer kaum mehr erwarteten neuen Situation konfrontiert. Nach Jahrzehnten einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung stieg zwischen 1987 und 1994 die Einwohnerzahl um rund 120.000 Einwohner, seit Ende 1999 beträgt die Wiener Einwohnerzahl 1,6 Millionen. Die Gründe für den rasanten Bevölkerungsanstieg lagen im Wesentlichen in einer verstärkten Zuwanderung sowie im Zuwachs der Asylwerber auf Grund der kriegerischen Auseinandersetzung in Ex-Jugoslawien.

Der Fall des Eisernen Vorhangs im Herbst 1989 und damit verbunden Wiens neue geopolitische Lage, sowie der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union 1995, trugen neben dem Bevölkerungsanstieg wesentlich zu einem Entwicklungsschub für Wien bei, der seinen Niederschlag vor allem in der stark gestiegenen Nachfrage nach Wohnraum und Arbeitsplätzen fand. Diese für Wien geänderten Rahmenbedingungen führten zum Beschluss der Wiener Stadtregierung, den geförderten Wohnungsneubau bis zu 10 000 jährlich anzuheben.

Seit Mitte der 1990er-Jahre konzentriert sich die Stadtentwicklung wieder mehr auf den inneren, dichter bebauten Stadtkörper. Dies geschieht nicht zuletzt vor dem Hintergrund der zunehmend begrenzten finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand. Denn die Investitionen für die erforderliche soziale und technische Infrastruktur im Zuge der Stadtentwicklung am Stadtrand gehen über Gebühr zu Lasten des öffentlichen Haushalts der Stadt Wien und sind auf Dauer nur in Etappen finanzierbar.

Im Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) wurde von der Stadt Wien festgelegt, welche Gebiete der Stadt Wien wichtig sind, wo der qualitätvolle Bestand zu bewahren ist und in welchen Gebieten Stadtentwicklung möglich ist und auch gefördert werden soll. Hier wurde festgelegt, dass das Gebiet rund um den neuen Hauptbahnhof Wien das größte und das wich-



Abb. 206: Baustelle Hauptbahnhof Wien, August 2010.

tigste Entwicklungsgebiet im dicht bebauten Stadtgebiet Wiens ist. Die Neunutzung dieses Bahnhofsareals bietet ein großes stadtentwicklungsstrategisches Entwicklungspotenzial.

### WEITERE MEILENSTEINE BIS ZUM BAUBEGINN

Im Jahr 2003 haben die Republik Österreich, die Stadt Wien und die ÖBB ihre gemeinsamen Zielvorstellungen in einem „Letter of Intent“, einer Absichtserklärung, dargelegt. Unter dem Titel „Stadtteil Wien Südbahnhof“ sollten auf dem derzeitigen Bahnareal des Süd/Ostbahnhofs und dem angrenzenden Frachtenbahnhof Wien Süd höherwertige Nutzungen realisiert und mit den daraus resultierenden Einnahmen ein Finanzierungsbeitrag für die Errichtung des Hauptbahnhofs Wien gewährleistet werden.

2004 lief die Auslobung eines internationalen Expertenverfahrens zur Erstellung eines städtebaulichen Leitbildes, das als Vorstufe für den Masterplan diente. Dieser bildete die Grundlage für die Einleitung des Flächenwidmungsverfahrens. Als Sieger gingen die beiden Architektenteams Albert Wimmer und Theo Hotz/Ernst Hoffmann hervor. Im Dezember

2004 wurde der Masterplan einstimmig im Wiener Gemeinderat beschlossen. Auf Basis des Masterplans fand ein Flächenwidmungsverfahren statt, das im Dezember 2006 von der Stadt Wien mit Beschluss eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplans im Wiener Gemeinderat die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen schuf. Danach begann der Start der Einreichplanung und der Umweltuntersuchungen.

Von 2007 bis 2008 wurden insgesamt drei Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP), welche die Bahninfrastruktur, den neuen Stadtteil und die neuen Straßen betreffen, durchgeführt. Diese Verfahren müssen bei äußerst komplexen und technisch anspruchsvollen Projekten innerhalb des Stadtgebietes durchgeführt werden. Bei der Planung wurde größter Wert auf einen sorgfältigen und nachhaltigen Umgang mit der Umwelt gelegt. Bereits im Vorfeld wurden Auswirkungen auf unterschiedlichste Bereiche (z. B. Lärm- und Klimabelastung, Grundwasser, Lebenswelten von Tieren und Pflanzen, Licht und Beschattung) untersucht und bewertet. Die Öffentlichkeit wurde in die Umweltverträglichkeitsprüfung mit allen Anliegen und Ideen miteinbezogen.

Seit Mitte September 2008 liegen die Behörden-Bescheide für alle drei UVP-Verfahren vor. Am 16. September wurden die Bescheide für Städte- und



Abb. 207: Visualisierung Bahnsteige und Flugdach.

Straßenbau im Stadtsenat beschlossen. Eine Woche später hatte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Genehmigungsbescheid und die eisenbahnrechtliche Genehmigung für den Hauptbahnhof Wien erteilt. Damit lagen alle behördlichen Genehmigungen für den Bau des Projekts Hauptbahnhof Wien vor. Das Projekt wurde von den Behörden-Sachverständigen und Fachexperten als umweltverträglich nach dem UVP-Gesetz befunden.

Am 13. Dezember 2009 wurde die Bahnhofshalle des Süd/Ostbahnhofes gesperrt. Danach begannen das Abtragen und die Freimachung des gesamten Bahngeländes, damit ab Jänner 2010 mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofes begonnen werden konnte.

## DIE VERKEHRSTATION HAUPTBAHNHOF WIEN MIT STÄDTEBAULICHEM UMFELD

Der neue Hauptbahnhof Wien wird auf dem Gelände einer ehemaligen Abstellgruppe für Reisezugwagen nächst dem Südtiroler Platz errichtet und ersetzt den bisherigen Süd/Ostbahnhof. Der Bahnhof wird weiterhin in Hochlage errichtet, damit der Straßenverkehr ebenerdig unter den Bahngleisen geführt werden kann. Das Herz des Bahnhofes besteht aus insgesamt fünf Bahnsteigen mit zehn Bahnsteigkanten. Die Bahnsteige werden von einem markanten, gefalteten rautenförmigen Dach überspannt. Quer unter den Bahnsteigen befindet sich auf drei Ebenen die Verteilerhalle des Bahnhofes, angrenzend an der innenstadtseitigen Bahnhofseite liegt die etwa 100 m lange und 20 m breite Bahnhofshalle.

Die Bahnhofshalle wird auf direktem Weg unterirdisch über eine neue, breite barrierefreie Passage mit

der U1-Station Südtiroler Platz verbunden, die auch direkte Zugänge zur Straßenbahnstation der Linie 18 und zur S-Bahn-Station haben wird. Straßenseitig wird die Bahnhofshalle den Haupteingang am Südtiroler Platz haben, von hier aus werden die innerstädtischen Busse und die regionalen Busse fußläufig erreichbar sein. Die Verteilerhalle mit den Rolltreppen und Liften hinauf zu den Bahnsteigen bzw. hinunter zum zweigeschoßigen Einkaufszentrum und der darunter liegenden Parkgarage wird straßenseitig auch über den Bahnhofsvorplatz Süd erschlossen.

Auf 20 000 m<sup>2</sup> Fläche laden rund 100 Geschäfte und zahlreiche Gastronomiebetriebe zum Verweilen ein. Unterhalb der Bahnflächen entstehen eine Garage für mehr als 600 Autos und drei Fahrradgaragen mit rund 1600 Stellplätzen. Am südlichen Bahnhofsvorplatz werden Taxistandplätze, Kiss&Ride-Plätze und Behinderten-Parkplätze errichtet. Der gesamte Bahnhofsbereich wird hell und barrierefrei gestaltet. Die rund 25 000 m<sup>2</sup> große, lichtdurchlässige Überdachung sorgt für eine angenehme und freundliche Atmosphäre. Übersichtliche Leitsysteme helfen den Reisenden sich zu orientieren. Rund um das Bahnhofsgelände entsteht die Bahnhof-City mit Büros, Gastronomie-, Handels- und Dienstleistungs- sowie Kulturbetrieben, einigen Hotels sowie Garagen. Die Bahnhof-City wird so zu einem attraktiven Platz zum Arbeiten, Einkaufen und Ausgehen.

Der Hauptbahnhof Wien liegt im Zentrum des 59 Hektar großen Stadtentwicklungsgebietes. Auf der nördlichen Seite liegt zwischen Wiedner Gürtel, Arsenalstraße und Hauptbahnhof primär ein Business District mit Büros, Hotels und Restaurants. Auf der südlichen Seite zwischen Gudrunstraße, Sonnwendgasse und Hauptbahnhof befindet sich das „Sonnwendviertel“ mit Schwerpunkt Wohnhäuser und einem Bildungscampus mit Kindergarten rund um einen acht Hektar großen Park. Insgesamt entstehen 5000 Wohnungen für etwa 13 000 Menschen und Büros auf 550 000 m<sup>2</sup> Fläche. Der Wohnpark wird von Bürogebäuden und Gewerbebetrieben zur Ostbahn hin abgeschirmt. Für einige Baufelder gibt es bereits abgeschlossene Verwertungen. Südlich des Bahnhofsgeländes entsteht ab 2011 die neue ÖBB-Konzernzentrale für 1600 Mitarbeiter. An der Ecke Wiedner Gürtel/Arsenalstraße wird ein Finanzzentrum einer österreichischen Bank realisiert. Südlich davon baut ein Bauträger Büro- und Wohngebäude. Zwischen Finanzzentrum und Bahnhofshalle werden Büros, Restaurants und Hotels errichtet. Unmittelbar am Park

errichtet der Wohnfonds-Wien ab 2012 im Sonnwendviertel 1160 Wohnungen. Für die weiteren Bauflächen sind die ÖBB bemüht, Partner zu finden, die einen lebhaften Mix aus Büro, Gewerbe, Kultur und Wohnen ermöglichen. International renommierte Architekten sind eingeladen, diesem neuen Stadtviertel ein modernes und ansprechendes Gesicht zu verleihen.

Die angrenzenden Bezirke erfahren durch den neuen Stadtteil eine wesentliche Aufwertung. Die neuen Querverbindungen unter dem Hauptbahnhof sowie eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer werden für die Erreichbarkeit der unmittelbaren Umgebung von Vorteil sein. Neben dem dichten Rad- und Fußwegenetz entsteht ein inneres Straßennetz von ca. 5 Kilometern Länge.

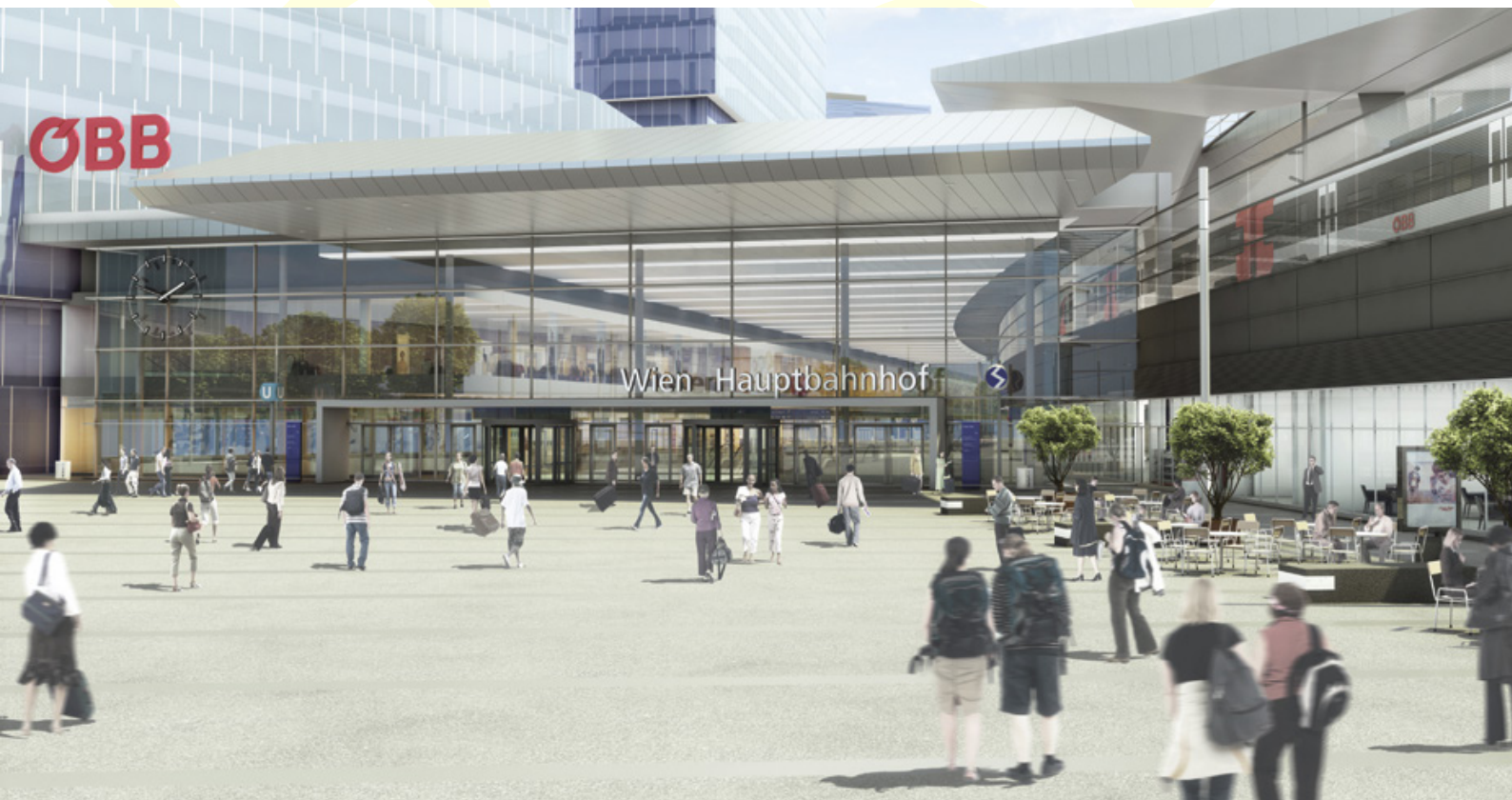
Mit der U-Bahn-Linie U1 ist der neue Hauptbahnhof direkt angebunden. Die S-Bahnen auf der S-Bahn-Stammstrecke in Nord-Süd-Richtung (und künftig auch durchgehend in Ost-West-Richtung) werden am Hauptbahnhof Wien verknüpft. Die verlängerte Straßenbahnlinie D, die Buslinien 13A und 69A, die Straßenbahnlinien O und 18 sowie die regionalen Busse garantieren die Anbindung im Nahbereich. Geplant

ist, dass der südliche Teil des Stadtviertels zu einem späteren Zeitpunkt mit der U-Bahn-Linie U2 erschlossen wird. Mit der Errichtung einer Gleisverbindung in Kledering können in Zukunft von der West- und Südbahn kommende S-Bahnen, Regionalzüge und Fernverkehrszüge über den Hauptbahnhof Wien zum Flughafen Wien Schwechat geführt werden.

Auch wird die gesamte Bahn-Infrastruktur zwischen dem Bahnhof Wien Meidling und der Brücke Gudrunstraße komplett erneuert. Innerhalb dieses Projektes werden neun Brückentragwerke auf den Zulaufstrecken zum neuen Hauptbahnhof umfangreich saniert oder komplett erneuert. Weiters werden etwa 100 Kilometer neue Schienen, 300 modernste Weichen und unzählige Signale eingebaut. Ebenso wurde die Schaltzentrale des Bahnhofes, das Stellwerk Wien Hauptbahnhof, neu errichtet.

Ab 2011 werden am gesamten Baufeld die ersten Gebäude emporwachsen und im Dezember 2012 erfolgt bereits die Teilinbetriebnahme der Verkehrsstation. Mit 2015 wird der Hauptbahnhof Wien in Vollbetrieb gehen. Das Jahrhundertprojekt Hauptbahnhof Wien wird dann endlich Realität.

Abb. 208: Visualisierung des neuen Eingangs zum Hauptbahnhof Wien.



# LITERATURVERZEICHNIS

## LETZTER HALT: WIEN SÜDBAHNHOF

- Christoph Blesl, Boden als Archiv der Kulturgeschichte. Boden-Markierungen, Wissenschaft und Umwelt Interdisziplinär 8, 2004, 137 ff.
- Christoph Blesl u. a., Zeitschienen. Vom Tullnerfeld ins Traisental. Archäologische Funde aus 20.000 Jahren, Fundberichte aus Österreich. Materialhefte A. Sonderheft 2, 2005.
- Axel Föhl, Erhalten, Sanieren, Gestalten. Nachrichten des Forums Bauwerkserhaltung (FBE), Bausubstanz 1987. Industriearchäologie – Spuren eines Umbruchs, Archäologie in Deutschland 24/3, 2008.
- Thomas Kohlwein (Hrsg.), Europa erlesen. Wien Südbahnhof, Klagenfurt/Celovec 2010.
- Wolfgang Kos und Günther Dinobol (Hrsg.), Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt, Wien 2006.
- Kai Michel, Die Mauer ist noch lange nicht weg, Die ZEIT Nr. 33/2003.
- Michaela Müller, Vom Wiener Neustädter Kanal zum Aspangbahnhof. Ausgrabungen in Wien 3, Aspanggründe, Fundort Wien 13, 2010, 146 ff.
- Aleksander Narloch, Die Entwicklung der Eisenbahn in Wien. Wiener Bahnhöfe von 1837 bis 2000. Ein Überblick, Seminararbeit im Rahmen der Vorlesungsreihe »Architektur und Umweltgestaltung«, Professor Franco Fonatti, Wien 1996.
- Hannes Nothnagel und Barbara Habermann, Auf Schienen unterwegs. An der Südbahn, Wien 2007.
- Karl Peitler, Der römische Münzschatz von Mürzschlag aus dem Jahr 1843, Schild von Steier 19, 2006, 101 ff.

## DIE LETZTEN GEHEIMNISSE DES SÜDBAHNHOFES

- Dehio. Die Kunstdenkmäler Österreichs, WIEN X.–XIX. und XXI.–XXIII. Bezirk, Wien 1996.
- Roman Igl, 10. Bezirk, ehemaliger Südbahnhof, Fundberichte aus Österreich 49, 2010, 487 f.
- Dieter Klein, Martin Kupf und Robert Schediwy, Stadtbildverluste Wien, Wien 2005.
- Markus Landerer, Claus Süß und Robert Schediwy, Wiener Wahrzeichen. Verschwunden, entstellt, bedroht, Wien 2010.

## LASERSCANNING AM SÜDBAHNHOF WIEN

- Gerold Eßer, Jan Kanngießer und Mathias Ganspöck, Der ImageLaser Scanner – ein Multitalent! Kann der 3D-Laserscanner ein konventionelles Bauaufmaß ersetzen? Internationales Kolloquium „Von Handaufmaß bis Hightech III.“, BTU Cottbus 2010, 24 ff.

## DER MATZLEINSDORFER FRIEDHOF

- Werner T. Bauer, Wiener Friedhofsführer, Wien 1997.
- Roman Igl, 10. Bezirk, ehemaliger Südbahnhof, Fundberichte aus Österreich 49, 2010, 488 f.
- Werner Kitlischka, Grabkunst. Eine Einführung. In: Friedhof und Denkmal, Denkmalpflege in Niederösterreich 42, 2009, 6 ff.
- Natascha Mehler, Der Matzleinsdorfer Friedhof in Wien (1784–1879), Fokus Denkmal 9, Wien 2017.
- Patrick Schicht, Der Friedhof im Mittelalter. In: Friedhof und Denkmal, Denkmalpflege in Niederösterreich 42, 2009, 23 ff.

## DIE GESCHICHTE DES WIENER SÜDBAHNHOFES

- Die Drehscheibe. Mitarbeitermagazin der Graz-Köflacher-Bahn und Busbetrieb GmbH. 36, Graz 2008, 20.
- Die Eisenbahn in Österreich. Offizielles Jubiläumsbuch zum 150-jährigen Bestehen, Wien 1987, 74 f.
- Josef Dultinger, Leben und Werk großer Persönlichkeiten, Innsbruck 1993, 66 f.
- Guido Friedl, Der Architekt Wilhelm von Flattich, Wien 1979, 82 f.
- Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie IX, Wien 1898, 8 ff.
- Richard Heinersdorff, Die k.u.k. priv. Eisenbahn, Wien 1975, 54 f.
- Alfred Horn, Österreichische Lokomotiven, Sondernummer Die „Wien-Raab-Bahn“ und ihre Lokomotiven, Wien 1971.
- Mihály Kubinszky, Bahnhöfe in Österreich, Wien 1986, 48 f.
- Martin Paul, Technischer Führer durch Wien, Wien 1910, 81 f.

## „... DIE KÜNSTLERISCH BESTE LÖSUNG“

Guido Friedl, Der Architekt Wilhelm von Flattich

(1826-1900), Dissertation, Wien 1973.

Renata Kassal-Mikula und Peter Haiko, Vom „Arsenaltstil“ zur „Wiener Renaissance“. Wiens gründerzeitliche Bahnhöfe in baukünstlerischer Sicht. In: Großer Bahnhof.

Wien und die weite Welt, Wien 2006, 86 ff.

Paul Kortz, Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts, Wien 1905.

Peter Plaßmeyer, Die Wiener Fernbahnhöfe des 19. Jahrhunderts. Architektur zwischen ökonomischem Zwang und bürgerlicher Selbstdarstellung, Dissertation, Marburg 1990.

Herbert Summesberger und Robert Seemann, Geologische Spaziergänge, Wien, Innere Stadt – vom Maria-Theresien-Denkmal zum Stephansdom, Wien 2008.

## FAVORITEN: DER WIENER BAHNHOFSDISTRIKT UND DIE STADT

Helmut Aigner, Festschrift anlässlich des 100jährigen Bestehens der Wiener Tramway 1868–1968, Wien 1968.

Felix Czeike, Drei Jahrhunderte Straßenverkehr in Wien, Wien 1961.

Emanuel Jellinek, Erinnerung aus den Kinderjahren des Bezirkes Favoriten, Wien 1877.

Christine Klusacek und Kurt Stimmer, Favoriten. Zwischen gestern und morgen, Wien 2004.

Mihály Kubinszky, Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte, Wien 1986.

Ernst Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtplanung 6, Wien 1981.

Ernst Lassbacher, Auf die Bim gekommen? Verkehr und Verkehrspolitik in Wien seit 1744 – kritisch betrachtet, Wien 2009.

Gerhard Meißl, Die Produktion von Stadtraum im Eisenbahnzeitalter. Am Wiener Beispiel vom Vormärz bis zum Ersten Weltkrieg. In: Alois Niederstätter (Hrsg.), Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, Linz 2001, 67 ff.

Silke Satjukow, Bahnhofstraßen. Geschichte und Bedeutung, Köln-Weimar-Wien 2002.

Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt/M. 1989 (orig. 1977).

Peter Singer, 150 Jahre Wiener Südbahnhof. Die k.k. priv. Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft. Die k.k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Favoritner Museumsblätter 15, Wien 1991.

Walter Sturm, „...außer der Linie“. Favoriten am Wienerberg, Favoritner Museumsblätter 30, Wien 2004.

## ZIELE DER BOMBENANGRIFFE – BAHNHÖFE ALS „LUFTGEFÄHRDETE ANLAGEN“

Baulicher Luftschutz. Nur für den Dienstgebrauch, verschiedene Jahrgänge 1943–1944.

Bestimmungen für den Bau von Luftschutzbunkern, Fassung 1941, verschiedene Hefte.

E. A. Fick und F. Roedler, Luftschutzraumbelüftung, Berlin N 65, 1940.

Marcello La Speranza, Bomben auf Wien, Wien 2003.

## LERNORT SCHULE

Günther Buchinger, Villenarchitektur am Semmering, Wien 2006.

DEHIO Handbuch Niederösterreich südlich der Donau, Bd. 1–2, Horn-Wien 2003.

Denkmalpflege in Österreich, Wien 1989.

Mihály Kubinszky, Hans Peter Pawlik und Josef Otto Stelzer, Architektur an der Semmeringbahn, Wien 1992.

Hans Pottgießer, Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten, Basel 1985.

Karin Schmidt, Hauptbahnhof Wien. Schulprojekt Zwischenbericht.

Semmering. UNESCO-Weltkulturerbe, Denkmalpflege in Niederösterreich 29, 2003.

Désirée Vasko-Juhász, Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels, Wien 2006.

Erich Vorrath, Wien auf Schiene. Bahnhöfe 1837–2015, Wien 2010.

# ABBILDUNGSNACHWEIS

Bundesdenkmalamt; Fotoarchiv: Abb. 1 (Nr. 9428); Christoph Blesl: Abb. 9, 15, 23–24, 34–35, 39–41, 43, 142;  
Petra Laubenstein: Abb. 54, 57; Bettina Neubauer: Abb. 8, 10, 12, 82, 84–85, 89, 91, 173, 174;

Archäologieservice, Roman Igl: Abb. 13–14, 25, 26, 28–33, 36–38, 42, 53, 55–56, 80–81, 83, 86–88, 90

ÖBB: Abb. 2–3, 7, 17, 206, 210; ÖBB/Aldinger&Wolf: Abb. 202, 207–208; ÖBB/Roman Bönsch: Abb. 18–19, 68–69;  
ÖBB/Konrad Kaiser: Abb. 16, 67 (Bearbeitung G. Hartmann), 203  
ARGE Abbruch Südbahnhof: Abb. 134–136

EKG Baukultur: Abb. 21, 44–52

Aus dem Nachlass von HR DI Karl Ganspöck, verwaltet durch DI Erich Ganspöck: Abb. 6, 77

Marcello La Speranza: Abb. 107–123, 125–133, 137–139

Wolfgang Neubacher: Abb. 124

Werner Grotte, Wiener Zeitung: Abb. 140, 204

Andreas Pessenlehner: Abb. 5, 11, 20, 22, 27, 205

Erich Schwingenschlögl, Sammlung Südbahnhof – Hauptbahnhof Wien: Abb. 143–144, 146–165

Bezirksprojekt Schulprojekt HAUPTBAHNHOF WIEN: Abb. 166–172, 178–179, 181–182, 184–186, 189–190, 195, 198

Illustrierte Wochenzeitschrift „Wiener Bilder“: Abb. 196

Baudirektion Wien/Schwab: Abb. 197

Modelleisenbahngruppe MEG Wien-Süd: Abb. 177, 188, 200

Eisenbahnermusik Wien Südost: Abb. 201

Naturfreunde Fotogruppe Favoriten: Abb. 180, 187, 191–194, 199

Wien Museum: Abb. 58 (Bearbeitung G. Hartmann), 93 (Inv.-Nr. 19.489/10), 94 (Inv.-Nr. 249.986), 95 (Inv.-Nr. 63.167/1), 96  
(Inv.-Nr. 12.942/14), 97 (Inv.-Nr. 8.945), 98 (Inv.-Nr. 38.949), 99 (Inv.-Nr. 249.855), 100 (Inv.-Nr. 105.275/189), 101 (Inv.-Nr.  
49.902/80)

Heeresgeschichtliches Museum Wien: Abb. 141

Technisches Museum Wien - Archiv, Eisenbahnarchiv: Abb. 74–75 (EA-1496, EA-456)

Österreichisches Staatsarchiv: Abb. 92 (Allgemeines Verwaltungsarchiv, Kartensammlung, A-II-d/10)

Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv: Abb. 4 (Nr. 149.275-B), 59 (Nr. D 45.789-B), 60 (Nr. US 9923/04), 61 (Nr.

56.766-B), 62 (Nr. 56.783-B), 64 (Nr. WB 190-D), 65 (Nr. 162.722-B), 66 (Nr. US 11.605/03), 70 (Nr. Pk 3.002.7.179), 71 (Nr.

OEGZ/H10124), 76 (Nr. 112.833-D), 145 (Nr. E9/142), 209 (Nr. E7/425)

Wiener Stadt- und Landesbibliothek, Fotosammlung Gerlach: Abb. 102–106

Abb. 72: Foto: O. Chiger, 1915, entnommen aus: Richard Heinersdorff, Alt-Österreichische Eisenbahnen, Wien 2001, S. 40

Abb. 73: Wilhelm Flattich, entnommen aus: Mihaly Kubinszky, Bahnhöfe in Österreich, Wien 1986, S. 46

Abb. 78–79, 175, 176: Quelle Internet, download am 2. November 2010



# AUTORINNEN UND AUTOREN

## **Mag. Dr. Sándor Békési**

Wien Museum  
Department Stadtentwicklung und Topografie  
Karlsplatz  
1010 Wien

## **Mag. Christoph Blesl**

Bundesdenkmalamt  
Abteilung für Bodendenkmale  
Hofburg, Säulenstiege  
1010 Wien

## **Mag. Andrea Böhm**

Bundesdenkmalamt  
Presse / Öffentlichkeitsarbeit  
Hofburg, Säulenstiege  
1010 Wien

## **Dr. Günther Buchinger**

Margaretenstraße 82/22  
1050 Wien

## **DI Jan Kanngießner, DI Dr. Gerold Eber und Mathias Ganspöck**

EKG Baukultur GmbH  
Floragasse 5  
1040 Wien

## **Josef Hrnczek**

Ehrenobmann Musiksektion WIEN SÜDOST  
der Gewerkschaft der Eisenbahner  
[www.ems-wien.at](http://www.ems-wien.at)

## **Mag. Roman Igl**

Archäologieservice  
Dominikanerplatz 9  
3500 Krems an der Donau

## **Ing. Mag. Thomas Ilming**

Heeresgeschichtliches Museum  
Arsenal, Objekt 1  
A-1030 Wien

## **Josef Kaindl**

Bezirksvorsteherin-Stellvertreter Favoriten  
Projektbegleitung  
[www.schulprojekt-hauptbahnhof-wien.at](http://www.schulprojekt-hauptbahnhof-wien.at)

## **Mag. Dr. Marcello La Speranza**

Militärhistoriker  
Hellwagstraße 4-8/1/16  
1200 Wien

## **Bernd Pintarich**

Modelleisenbahngruppe Wien-Süd  
im Kulturverein der österr. Eisenbahnen  
[www.schulprojekt-hauptbahnhof-wien.at](http://www.schulprojekt-hauptbahnhof-wien.at)

## **Mag. Renate Polzer**

Atelier erpe Vienna  
[www.erpe.at](http://www.erpe.at)

## **Dipl. Päd. Karin Schmidt**

Bezirksrätin Favoriten  
Pädagogische Hochschule Wien  
Grenzackerstraße 18  
1100 Wien  
[www.schulprojekt-hauptbahnhof-wien.at](http://www.schulprojekt-hauptbahnhof-wien.at)

## **Mag. Doris Schön**

Linzer Straße 111/13  
1140 Wien

## **DI Oliver Leo Schreiber**

Bundesdenkmalamt  
Landeskonservatorat für Wien  
Hofburg, Säulenstiege  
1010 Wien

## **DI Dr. Richard Wittasek**

Bundesdenkmalamt  
Abteilung für Technische Denkmale  
Hofburg, Säulenstiege  
1010 Wien

## **Dr. Robert Wolf**

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH  
Leiter Kommunikation / Marketing  
Clemens-Holzmeister-Straße 6  
1100 Wien

# DANKSAGUNG

DI Elke Krammer, ÖBB

Herzlichen Dank an die Bauausführenden:

ARGE Abbruch Südbahnhof  
PORR Umwelttechnik GmbH - STRABAG AG  
DI Martin Taborsky (Bauleitung)  
Johann Robl (Polier)  
Josef Seifert (Polier)

Ing. Heinz Dudek und DI Andreas Cibena, ÖBB

Werner Grotte, Wiener Zeitung  
Andreas Pessenlehner, Gloggnitz

Erich Schwingenschlögl, Naturfreunde Fotogruppe Favoriten

Im Interesse des Textflusses und der Lesefreundlichkeit wurden zumeist geschlechtsunspezifische Termini verwendet. Die Bezeichnungen „Forscher“, „Archäologen“, „Partner“ usw. beziehen jeweils die weibliche Form mit ein.

Abbildungen Umschlag innen: vorne Siehe Abb. 74, hinten Abb. 210: Abbrucharbeiten Südbahnhof II, 30. März 1956.

Abb. 209: Das erste automatische Restaurant am Wiener Südbahnhof, 23. November 1961.

