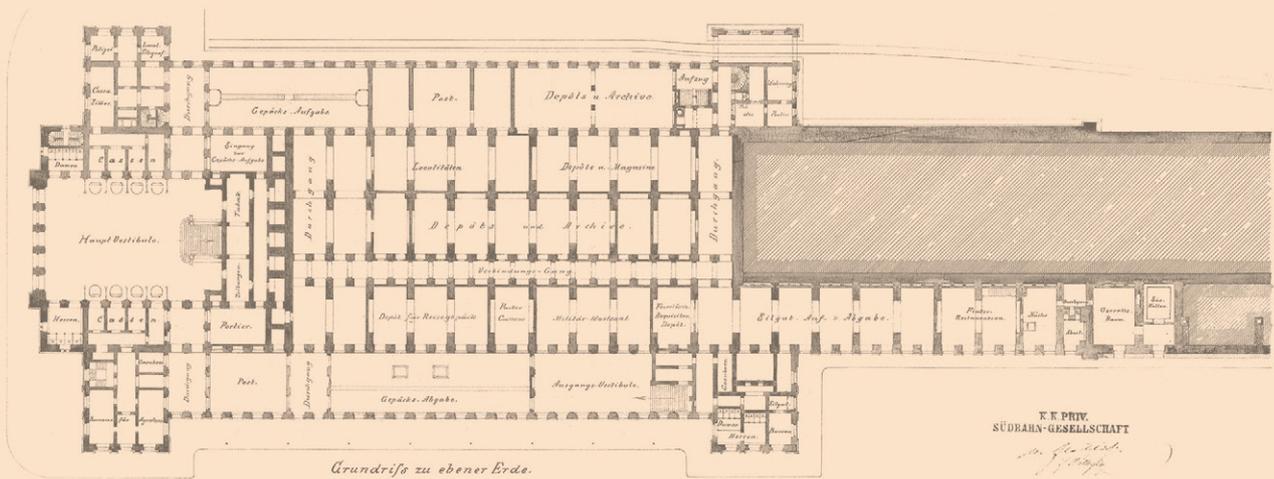


# ZEITSCHIENEN II

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

## 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



## 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 BUNDESDENKMALAMTES

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

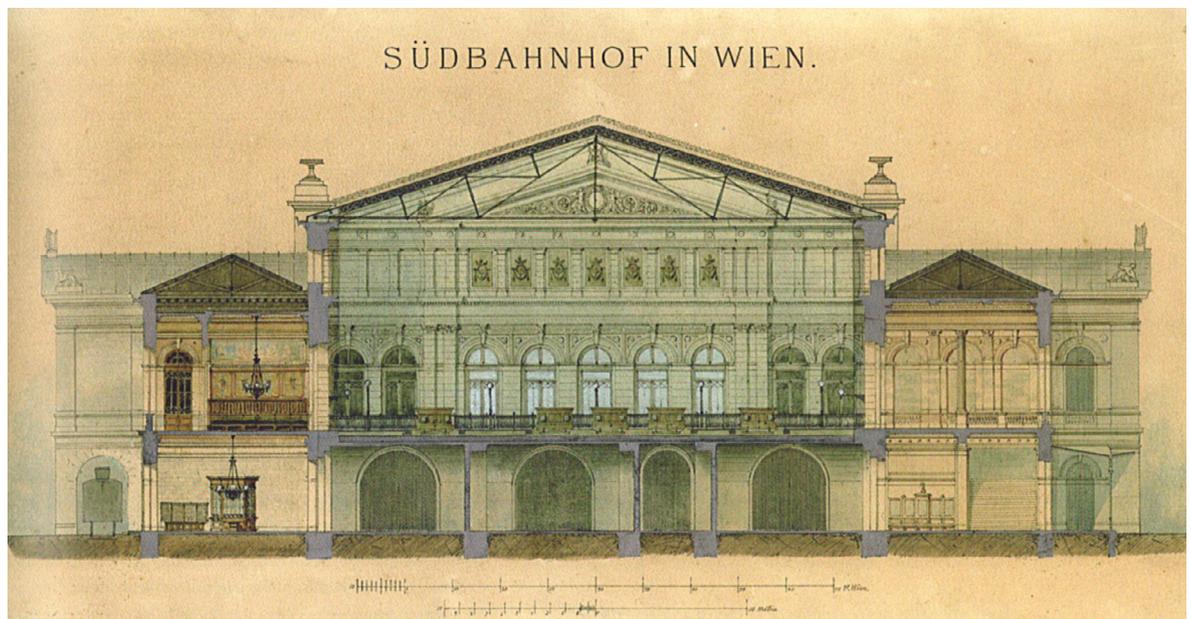


Abb. 17: „Südbahnhof in Wien“, Stirnfassade der Bahnhofshalle, 1873.

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-