



Dahin! Dahin geht unser Weg! O, lass uns ziehn:

Der Wiener Hauptbahnhof als Station

von Martin Stankowski

Ausgangslage

Noch einmal über den Wiener Hauptbahnhof zu schreiben, kann nach der Legion an Internet- und Druckseiten inklusive Foto-Schwemme naturgemäß nur als persönliche Betrachtung erfolgen. „Glosse“ nennt sich das dann wohl (wobei die Glossarien immerhin eine Tradition seit der hochmittelalterlichen Rechtsgeschichte besitzen). Man mag das ebenso als Anmerkungen verstehen, oder, wortgetreu, als Gesichtspunkte. Im Fokus steht auch aus architektonischer Sicht die Kategorie des primären („Haupt-“) Ankunftsorts der Metropole. Der Slogans zum *Image* finden sich genügend. Von *Verkehrsdrehscheibe* und *Mobilitätszentrum* über *Haupttraumhof* und *Hauptshoppinghof* bis hin zum Bauwerk *am Puls der Zeit*. Hält der Gebäudekomplex solchen Epitheta stand? Ein anderer Blickwinkel kommt zu einem eng verwandten Aspekt. Heutige Entscheidungsprozesse sind hochkomplex, nicht zuletzt durch die Vielzahl der Beteiligten und die enorme Planungsdauer. Dieses beschwerliche Los gilt inzwischen geradezu als *conditio sine qua non*. Wir brauchen das für **Wien** sicher nicht im Einzelnen nachzuholen. Neubauten im Großformat stellen, selbst unter dem Anspruch einer Singularität (von Platz, Hochbau usw.), in vielerlei Hinsicht mannigfache Kompromisse dar, leider nicht immer nur gute. Fragt sich demnach, was in Wien gebaut wurde, um dem Haupt(städtischen)-Anspruch gerecht zu werden.

Sehe ich von der eigenwillig gefalteten Dachkonstruktion ab – buchstäblich ein eigenes Kapitel, weil hoch über dem Boden und funktionell wie baulich letztlich isoliert vom sonstigen Großgebäude – werden in Umfang, Höhe, Kubatur und Tiefe verschiedene rechteckige Quader aneinandergesetzt, genauer gesagt als Hohlformen, bei denen alle Flächen in einheitlich rechtwinkliger Ausrichtung den Raumeindruck bestimmen. Echte, gar spannende Blickwinkel sind Glückssache. Folgerichtig werden in die Geradlinigkeit der Grenzen sämtliche Öffnungen ein-, oder besser ausgeschnitten. Und Wände, Decken, Böden erhielten dunkelgraue Färbungen, ein zusätzlicher Motor der Einheitsgebarung. Dem gesetzten Rahmen ordnet sich sogar die Lichtführung unter, meist in dünnen Linienzügen, lieber vervielfacht, als gezielt gerichtet, Zugabe und nicht mitbestimmender Faktor.



vielgerühmte Bahnsteig-Überdachung von oben

Foto: www.wien.info

Orientierung

Diese Reduktion führt zu einer gewissen Richtungslosigkeit, überbrückt, wenn überhaupt, mit innerhalb der Hülle sich sondernden, somit sekundären Aufklärungsmitteln. Nachgefragt: Wo findet der Empfang, das Adieu, das Verweilen statt? – Stehen primär die Benutzer der Züge im architektonischen Fokus, die Abfahrenden und Ankommenden? Ihnen dienen zweifellos die Schleusen: Nach der Zugankunft führen Treppen in mit Bestuhlung bestückte Räume, an deren Wänden man sich entlang hangelt. Alternativ fährt man über dunkel-spiegelnd gewandert auf sich selbst bezogenen Rolltreppen zu in Fahrtrichtung platzierten Lifanlagen, welche, nunmehr gläsern-durchsichtig, trotz ihrer Aufreihung keine festen Punkte im unbestimmten Raum bilden können. Zur Durchmarschszenerie gesellt sich noch der breite Ab- respektive Aufstieg, mittig gähnend in der großen Halle. Sollten etwa Kauflustige im Fokus gestanden sein, die sich ihrerseits nahe der Schaufensterfronten bewegen müssen, welche trotz ihrer Waren-Füllung wiederum keinen optisch festen Abschluss bilden? Zu ihnen könnten sich noch die Esslustigen gesellen, stehend, hockend, kurz absitzend, bei oft in geruchschattigen Gruppen massierten Angeboten. Oder galt es, den gemeinen Besucher zum Sich-Besinnen anzuhalten? Dafür fehlt die entsprechende bauliche Lenkung, die von Erklärungskästen oder randseitigen Schaubildern nicht ersetzt werden kann. Da fehlt jegliche Möblierung, fehlen ganz praktische Hilfestellungen – man versuche bloß, einen Rucksack erhöht abzustellen – ein schier unmögliches Unterfangen.



Ein erstes Fazit: Alles ist Hülle. Zum zweiten: Alles darin ist mehr oder weniger im Fluss. Will ich nicht von einem Verloren-Sein sprechen, fällt mir ein, so ähnlich müsse es im Aquarium zugehen mit dem letztlich alterslosen Schwimm-(Schwarm-?)Verhalten. Dort aber findet sich immerhin eine Besetzung mit die Bewegung dirigierenden Pflanzen. Hier allerdings sucht man die wegweisenden Schilder: Wo ist die Anzeige zu den Taxis? Zu den Abfahrtstafeln? Im Fischbehälter findet man wahrscheinlich mehr Farben innerhalb des Geschehens und nicht nur an untergeordneten Randzonen. Hier beginnt man sich über die hin und wieder auftauchende Rotfärbung der Lokomotiven, der Railjets oder des ÖBB-Schriftzugs über meinem Kopf zu freuen.

Prinzipielles

Ich kann wohl das Betriebskonzept anerkennen: Hohe Kapazitätsbewältigung im Grundsätzlichen, reibungslose Anschlüsse im verdichteten Zugverkehr. Die erwartete Großzahl an Reisenden mochte nachhaltig für den Durchgangs- in Verbindung mit einem Tunnel-Bahnhof gesprochen haben. (En parenthèse sei angemerkt, dass das kollektive Gedächtnis, geschärft durch viele Darstellungen in Gemälden, Filmsequenzen, Literatur und Großstadtbesuchen, den „Haupt-Bahnhof“ eher als Kopf-, als einen in allen Fasern erlebbaren End-Bahnhof bewahrt.) Die Dauer-Passage bestimmt, erstaunlich leicht fassbar, ebenfalls ungebremst das Äußere. Der Kernbetrieb basiert auf dem konvexen, gestelzten, insbesondere kontinuierlich durchlaufenden, als Eigenform ganz für sich stehenden Bogen der Bahnlinie. Lediglich im Perron-Bereich ist dieser überfangen von der grandiosen Dachkonstruktion, die man allerdings lediglich aus dem Souterrain der Quaderkuben kommend, oder aus genügender Distanz recht wahrnehmen kann. Und was erlebt man vor der wuchtigen Baumasse der Bauhallenquader? Der Platz zur Innenstadt erweist sich erneut als unbestimmte, nunmehr hell geplättelte Fläche ohne eigentlichen räumlichen Halt gegenüber der einseitig zufälligen Hausfassadenreihe von Horizont zu Horizont. Und auf den anderen Austrittsseiten (ent)steht baulich Unbestimmtes, ungemischt aus mehrheitlich neuen, hoch aufstrebenden Klötzen und vorgefundenen Altbeständen. Die Personen, selbst in Gruppen, vereinzeln sich. Wo also, wir variieren unseren Gedanken, begrüßt man, wo verabschiedet man sich? Äußerst selten, wie beobachtet, in der Unbestimmtheit der Hallenräume, sondern, etwas kurios, vornehmlich in und an den Schiebe- und Schwingtüren der Eingänge!



Eingangshalle, Blick nach Osten



Bahnsteig

Im Wiener Haupt-Bahnhof dominiert somit der mehr oder minder flüchtige Durchgang als Prinzip. Vielleicht ist's ja der Zeitgeist oder sogar Absicht: Dramen spielen sich hier nicht ab, Funktion zeigt ihre emotionslose Note, Form ihre reduzierten Flächenbegrenzungen.

Das war's dann, wenn auch nur fast: Die Perron-Überdachung, viel gelobt, wenn nicht bewundert, als liebster Objektteil gerne abgebildet, gibt in den Rauten mit schrägen Fensteröffnungen eine, das Einmalige streifende markante Note. Leider ist sie fast niemals recht wahrzunehmen, es sei denn, aus der Vogelschau. Aber zum Flugplatz braucht es noch mindestens 18 Minuten Fahrt, entweder mit dem Zug oder, seitlich abgerückt, von der unterirdischen S-Bahn-Station aus. So lässt am Ende noch einmal der immense zentrale Abgang in der Halle grüßen .

Damit gilt: wenigstens hinaus in die Ferne – aber ohne einen Blick zurück!

Martin Stankowski, geb. 1950, Bürger von St. Margrethen SG (Schweiz), aufgewachsen in einem Journalistenhaushalt in Rom, studierte Kunstwissenschaft und Allg. Geschichte in Wien und Basel. Er arbeitete vorerst in Wien als Wissenschaftlicher Assistent, danach rund 2 Jahrzehnte in der Praktischen Denkmalpflege in Bayer. Schwaben und in Bern. Nach 1996 betrieb er selbständig ein Büro für Altbau- und Kulturberatung. Seit ca. 10 Jahren schreibt er Romane, Erzählungen und Essays.

Westbahnhof Ende Jänner von Wilhelm Meissel

Zwischen den Gleisen
rostbrauner Schnee:
täglicher Abrieb
von Abschied und Ankunft;
Wundmal der Liebe.
Auch Ankünfte
setzen voraus: Abschiede
anderswo.

aus Wilhelm Meissel: *Das steinerne Echo*. J&V; Wien 1981