



Werte und Worte

Geschichte und Geschichten aus Stein und Stahlbeton

Teil 31: Der Wiener Hauptbahnhof oder Nightjet 233

von Maria Kienmandl

Diese Geschichte entstand im Frühjahr 2018. Dadurch scheint sie stellenweise aus der Zeit gefallen zu sein. Sie wurde 2025 gekürzt, adaptiert und an einigen Stellen ergänzt. Nightjet 233 nach Milano Centrale und Roma Termini, über Wiener Neustadt Hauptbahnhof, Bruck an der Mur und Klagenfurt Hauptbahnhof, mit der planmäßigen Abfahrt um 19:23 ist vorrausichtlich um 20 bis 30 Minuten verspätet. Grund dafür ist eine Verspätung aus einem Nachbarland.

Den Nightjet 235 aus Mailand mit einer Planankunft um 08:55 verpasse ich, wenn er pünktlich eintrifft. Trotz aller guten Vorsätze schaffe ich es nur äußerst selten, um 09:00 im Büro zu sein, meist wird es frühestens 09:08. Falls der Zug verspätet ist, begleitet mich auch morgens die freundliche Stimme Chris Lohners vom Tonband, die authentisch den Railjet nach „Budapescht Keleti“ ankündigt, der im Zweistundentakt Touristen und Geschäftsreisende nach Ungarn bringt. Oder den Regiojet nach „Bukaresti“.

Diese Tonbanddurchsagen begleiteten mich seit Mitte Dezember 2017 nahezu jeden Tag auf meinem Weg ins Büro und auf meinem Heimweg vom Quartier Belvedere auf dem Weg durch die Bahnhof City Richtung U-Bahn-Station.

InterCity Express 29 aus Frankfurt am Main, mit der Planankunft um 20:55, ist voraussichtlich um 30 bis 40 Minuten ver-

spätet. Ich arbeite definitiv zu lange, 8-Stunden-Tage kenne ich nur mehr vom Hörensagen.

Und wieder geht sich ein Einkauf im Supermarkt nicht mehr aus, der schließt um 20:00 (2018 noch um 21:00). Für solche Fälle gibt es die Fressmeile, so haben wir diesen Bereich der Hauptbahnhof City getauft, ein Fastfood Restaurant neben dem anderen, Pizza, Döner, Asia Nudeln, alles, was das Herz begehrte. Mein Herz begehrte etwas anderes: ein Mittagsmenü im Beisl ums Eck oder Pasta im Italiener am Margaretenplatz.

Die kulinarische Wüste, es gibt jedoch einige, wenige Lichtblitze, doch ein Mittagsmenü beim schicken Asiaten um 25 Euro (2018 noch 15 Euro) ist mir dann doch zu teuer für jeden Tag.

15 Jahre, von 2002 bis 2017, führte mich mein täglicher Weg ins Büro nach Margareten, Montag bis Freitag – vier Stationen mit der U4, von Schwedenplatz bis Kettenbrückengasse. Ich vermisste Margareten, ich vermisste die kulinarische Vielfalt, die Altbauten, das Persönliche, nach 15 Jahren war es eine Art zweites Zuhause geworden, auf eine gewisse Weise vermisste ich sogar den eigenwilligen Trafikanten und den schrulligen Kellner vom Beisl ums Eck. 2025 ist Margareten weit entfernt. Das Quartier Belvedere und das Sonnwendviertel wachsen weiter. Die Stadt von früher und sogar die von 2018 existieren nicht mehr.

Der Wiener Hauptbahnhof ist Wiens Zentralbahnhof, zum ersten Mal in der Geschichte hat Wien einen Bahnhof, der Fernverkehr in alle Richtungen abwickeln kann. Der erste Teil wurde 2012 eröffnet, die offizielle Eröffnung des Wiener Hauptbahnhofs und der Bahnhof City erfolgte Ende 2014.

Täglich frequentieren 150.000 Passagiere den Wiener Hauptbahnhof. Pro Tag halten 1100 Züge. An verlängerten Wochenenden sind es definitiv mehr als 150.000 Passagiere, zu Ostern und Pfingsten sind es für mich gefühlte Millionen.

Gründonnerstag 2018 zwischen 08:45 und 9:30: bereits in der U-Bahn gefühlte 1000 Mitglieder einer Reisegruppe mit mir im Waggon, ausgerechnet heute muss es ein Silberpfeil

Wikipedia



User: Geolina163- Wien Hauptbahnhof 2023



sein, kein Ausweichen ist möglich. Jeder dieser Touristen hat neben sperrigem Handgepäck noch ein bis zwei überdimensionale Koffer bei sich. Sie unterhalten sich lautstark in einer undefinierbaren Sprache und bewegen sich im Zeitlupentempo durch den Bahnhof.

Eigenes Foto



2021- Aussicht aus meinem Büro

100 Leute vor mir in der Trafik, 200 Leute vor mir in der Bäckerei, selbst beim Smoothie-Stand hat sich eine Schlange gebildet. Schon breitet sich der Zwiebelgeruch vom gerade geöffneten Döner-Stand aus und mischt sich mit dem alten Fett des Burger-Grills. Frühmorgens ist dieses Aroma kaum zu ertragen.

Um 9:30 habe ich es endlich geschafft, ich bin im Büro.

In der Margaretenstraße war die Aussicht aus meinem Bürofenster auch nicht grandios, es war sozusagen das Fenster zum Hof. 2018 blickte ich auf eine Baustelle, zumindest solange die Fenster noch Licht durchließen, Staub, Dreck und immer wieder Saharasand. Heute blicke ich auf den Hochhauskomplex „The Icon“, die ÖBB-Zentrale, auf Bahnsteige und den hinteren Eingang des Bahnhofs.

Die Baustelle, falsch – die Baustellen in der Mehrzahl übten eine gewisse Anziehung aus, immer wieder lasse ich mich von gigantischen Kränen, die ganze Container und sogar mobile WCs in die Höhe hieven, ablenken. Sogar die Chefs habe ich schon ertappt, am Fenster stehend die Bagger, Kräne und all die anderen Baumaschinen, deren Namen ich nicht kenne, zu beobachten. Im nächsten Leben werde ich Kranführer, der wunderbare Blick über die Stadt, keine laut telefonierenden Kollegen und wahrscheinlich verdienen diese Herren der Kräne wesentlich mehr als wir.

In der zweiten oder dritten Woche im neuen Büro durften wir einen Alarm erleben. Zwei Tage davor gab es eine ange-

kündigte Sirenenprobe, doch dieser hier war echt. Wenn wirklich Gefahr im Verzug gewesen wäre, hätten es nicht alle raus geschafft. Manch einer hat einfach weitergearbeitet, ich und meine Kolleginnen haben Mantel, Schal, Handy und Handtasche geschnappt – halt, das Notebook muss auch noch mit –, dann sind wir die Stiegen runter, glücklicherweise hatte ich meinen warmen Wintermantel an, 30 Minuten mussten wir in der Kälte ausharren, andere waren im Hemd oder sogar in Schlapfen.

Nach 30 Minuten war alles wieder vorbei, es hat sich doch um einen Fehlalarm gehandelt. Neben der jährlichen Sirenenprobe gab es vor einigen Wochen im Nebengebäude auch einen echten Alarm – Garagenbrand mit zahllosen Feuerwehr-, Polizei- und Rettungswagen.

Mein Fenster im Büro ist auch heute ein Logenplatz, Bombendrohung, Verkehrsunfälle, Streitereien, Polizei- und Rettungseinsätze, alles erste Reihe fußfrei.

2018 hatten wir die Befürchtung, dass die Bauarbeiter bei der Fundament-Aushebung an der Gürtel-seitig gelegenen Baustelle auf eine Weltkriegsbombe stoßen, dann hätten wir das Büro nicht bloß für eine halbe Stunde verlassen müssen, sondern für Stunden, wenn nicht für Tage.

2010 haben Arbeiter bei Grabungen am Südbahnhof-Areal einen Schützenpanzer aus dem Zweiten Weltkrieg entdeckt. Der „Borgward 4“, Baujahr 1944, stand in den Diensten der Deutschen Wehrmacht.

Im Bereich des Bahnhofs lieferten sich die Deutschen damals heftige Kämpfe mit den Russen um den wichtigen Verkehrsknoten. Das Panzer-Wrack wurde geborgen, restauriert und ist jetzt im Heeresgeschichtlichen Museum zu besichtigen.

Beim Kampf um Wien starben bis 23. April 1945 auf deutscher Seite 20.000 Menschen, ein Fünftel davon Zivilisten. Von sowjetischer Seite gibt es keine Angaben, vermutet wird aber ein Vielfaches.

Überlegungen für einen Zentralbahnhof in Wien gehen bis in die 1870er-Jahre zurück, meist mit den Planungen für die Wiener Stadtbahn verbunden. Weitergehende Projekte aus den Jahren 1960 bis 1990 wurden verworfen. Mit der Zeit kristallisierte sich der Standort des Südbahnhofs als Standort für einen Hauptbahnhof heraus.

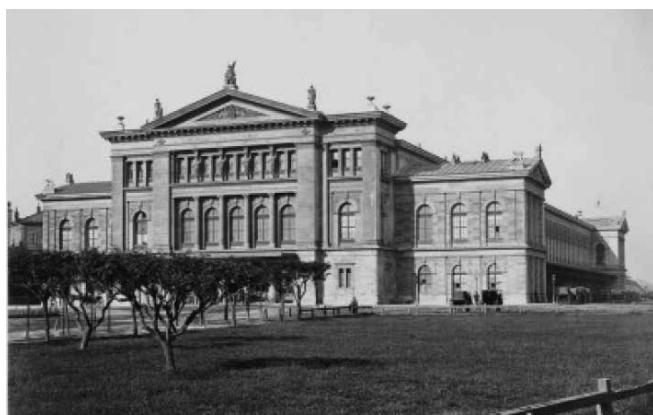
Die ersten Bahnhöfe auf diesem Areal waren der Gloggnitzer Bahnhof und der Raaber Bahnhof, die unter Matthias Schönerer in klassizistischem Stil erbaut wurden und symmetrisch angeordnet waren.

>>>



Da die Verkehrsanforderungen im Zuge der Industrialisierung zur Gründerzeit stetig wuchsen, wurde der Raaber Bahnhof 1870 nach Plänen des Architekten Carl Schumann durch den Staatsbahnhof ersetzt, ab 1914 umbenannt in Ostbahnhof. Der Bahnhof wurde in der Monarchie zuletzt von den k. k. Staatsbahnen betrieben.

Anstelle des Gloggnitzer Bahnhofs entstand der Südbahnhof, ein neuer, größerer und vor allem repräsentativerer Kopfbahnhof. Die Planung wurde dem Chefarchitekten der Südbahn, dem Würtemberger Wilhelm von Flattich, übertragen. 1874 war der Bau vollendet – nicht rechtzeitig zur Weltausstellung 1873 in Wien. Während der Weltausstellung muss die Südbahn ihre Fahrgäste wohl mit einem „Baustellenchaos“ verärgert haben.



Südbahnhof um 1875

Alles wiederholt sich, solch ein Baustellenchaos haben wir auch heute regelmäßig, man denke zum Beispiel an den Berliner Flughafen, aber das ist eine andere Geschichte. Hier um das Quartier Belvedere lebten wir noch die nächsten Jahre mit Baulärm, Dreck, schmutzigen Fenstern und Staub, im Winter 2017 bei Schneelage auch mit nicht geräumten Wegen.

Zahlreiche Baukräne, Lkws und Hunderte Bauarbeiter gehören bis heute noch zum gewohnten Bild am Areal.

Wenn alles hier fertig ist, werden in diesem neu entstandenen Stadtteil 13.000 Menschen arbeiten, unfassbar, wenn ich daran denke, wie überfüllt die wenigen brauchbaren Restaurants schon jetzt um die Mittagszeit sind (gefühlt sind es einige Tausend mehr).

2025 gibt es hier mehrere Kantinen, viele Restaurants, Supermärkte und manchmal sogar Food Trucks und im Sommer Eiswagen. Alles in allem ein großartiger Platz zum Arbeiten, wohnen möchte ich hier jedoch nicht. (Im Sonnwendviertel sind zahllose Wohnhäuser entstanden – ein neuer Stadtteil.)

Der zweite Südbahnhof war eines der wertvollsten Stücke österreichischer Eisenbahnarchitektur der Gründerzeit. An eine fünf großzügige Fensterachsen breite Kassenhalle, die durch Oberlicht im Dach Licht erhielt, schloss eine prunkvolle Stiege an, die sich auf halber Höhe teilte. Über sie gelangte man in die Bahnsteighalle und zu Restaurants und Warteräumen.

In dieser Form bestand der Südbahnhof praktisch unverändert von 1874 bis 1945. Hier fuhren die Züge nach Laibach, Triest und Italien ab. Über die Südbahn verkehrte vor 1914 auch der legendäre St. Petersburg–Cannes-Express. Bis 1939 verkehrte ein Nachfolger dieses Zuges noch als Wien–Cannes-Express bis und ab Wien Südbahnhof.

Ich arbeite in einem Beratungsunternehmen, viele unserer Mitarbeiter sind öfter in diversen deutschen Städten als im Büro anzutreffen. Die meisten bevorzugen es, zeitsparend auf dem Luftweg anzureisen. Der Flughafen ist nun direkt vom Hauptbahnhof erreichbar, da langwieriges Umsteigen wegfällt, ersparen wir uns etliche Taxifahrten.

Vor einigen Wochen schafften es zwei Kollegen jedoch, in den falschen Zug einzusteigen, statt in den Railjet nach Wien-Schwechat stiegen sie in den Schnellzug nach Budapest. Der erste Halt befindet sich in Ungarn, knapp hinter der österreichischen Grenze.

Werden die beiden ihre Flüge noch erreichen? In dem kleinen ungarischen Grenzstädtchen angekommen, eilen meine Kollegen zu den bereitstehenden Taxis. „Zum Flughafen Wien?“, begrüßte sie der Fahrer in perfektem Deutsch. Anscheinend waren sie nicht die Ersten, die nach Schwechat mit einem Umweg über Ungarn anreisten. Einer erreichte seinen Flug noch, der andere hatte das Vergnügen, ein paar Stunden den Flughafen Wien zu besichtigen, bis der nächste Flieger nach Düsseldorf abhob.

2025 hat sich hier einiges geändert, Bahnreisen werden bevorzugt und die meisten Meetings finden online statt.

Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße Nummer 3. Dieser Straßenname ist eindeutig zu lang oder sind die Felder in diversen Online-Formularen zu kurz?

Mittlerweile hat diese neue Adresse ihren Weg in die Navigations-Systeme gefunden. Im Dezember 2017, kurz nach unserem Einzug, hatte ich zweimal einen Taxifahrer, der die Adresse nicht kannte und erst nach etlicher Zeit gefunden hat.

„Kein Taxi – ich steh in der Kälte und wart auf a Taxi, aber es kummt net, ich wart auf das Brummen von an Mercedes Diesel, aber er brummt net. Die Dame vom Funk, die sagt zu mir, der Wagen 734 ist in 5 Minuten hier.“



An diese Textzeilen musste ich notgedrungen denken – auch wenn es keine Diesel-betriebenen Taxis mehr gibt –, als ich vollgepackt bis oben hin vor dem einzigen fertiggestellten Haus mit der Adresse Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße stand; letztendlich habe ich mein Ziel gerade noch pünktlich erreicht.

Der zweite Südbahnhof überstand den Zweiten Weltkrieg im Gegensatz zur verbreiteten Ansicht, die alle Wiener Bahnhöfe pauschal mit dem Verdikt „im Krieg zerstört“ belegt, relativ glimpflich. Die Anlagen wurden von einigen Bomben getroffen, beim Kampf um Wien im April 1945 gingen vor allem Glasflächen in großem Umfang zu Bruch. Die Bausubstanz und insbesondere die stählerne Dachkonstruktion blieben, wie Fotos belegen, strukturell unbeschädigt, die Schäden wurden notdürftig behoben, der Bahnbetrieb lief relativ bald wieder an.

Das Schicksal des zweiten Südbahnhofs teilten viele im Krieg beschädigten Gebäude, wie z. B. auch der Heinrichshof am Kärntnerring. Letztendlich war Abreißen und durch einen Zweckbau Ersetzen die einfachere und kostengünstigere Methode.

Die österreichischen Bundesbahnen entschlossen sich in den 1950er-Jahren, das gesamte Gelände neu zu gestalten. Der Bau entstand 1955–1961 nach Plänen von Architekt Heinrich Hrdlička; der Ghegaplatz, bis dahin Vorplatz beider Bahnhöfe, wurde von der neuen Bahnhofshalle eingenommen.

Fotos des Presse- und Informationsdienstes, C1-56380/5



Südbahnhof (1956) WStLA

Am 2. Juni 1961 traf der sowjetische Spitzenpolitiker Nikita Chruschtschow zum Wiener Gipfeltreffen mit John F. Kennedy im Südbahnhof ein und wurde hier, beobachtet von Medien aus aller Welt, von Bundespräsident Adolf Schärf empfangen.

Obwohl wir den dritten Südbahnhof heute als Nachkriegszweckbau sehen, war er architektonisch hochinteressant und für seine Zeit hochmodern. Die Funktionalität des

Betrieblichen war nahezu perfekt, die repräsentative Eleganz der Gründerzeit jedoch ging verloren.

Von außen wirkte das Aufnahmegebäude schlicht und gedrungen, die Fassade war zuletzt durch Umwelteinflüsse grau und verschmutzt, die schmutzigen Dachfenster ließen nur wenig Tageslicht durch.

Der Bahnhof und das Areal verkamen im Laufe der Zeit immer mehr. Die ÖBB sahen sich nicht veranlasst, mehr in die Infrastruktur zu investieren. Von allen Bahnhöfen Wiens genoss der Südbahnhof in den Neunzigerjahren des 20. Jahrhunderts den schlechtesten Ruf. Der Fall des Eisernen Vorhangs, 1989, und die wachsende Zahl der Reisenden machten einen Imagewechsel für die ÖBB dringend notwendig. Die wachsende Unbeliebtheit des Bahnhofs unter der Bevölkerung war ebenfalls Beweggrund, die Entscheidung zum Abriss und Neubau zu fällen.

Das weitläufige, teilweise ungenutzte Areal des Südbahnhofs war für mich und viele andere in den 1980er-Jahren ein Abenteuerspielplatz. Das Betreten war verboten und deshalb war es dort doppelt interessant.

Und wieder geht ein Tag im Quartier Belvedere zu Ende, von Sommer 2017 bis Mai 2018 hatte ich keinen einzigen ganzen Tag frei – der Büroumzug, personelle Umstrukturierung und nicht enden wollende Arbeit ließen nur einige wenige freie Nachmittage zu. Ich fühlte mich urlaubsreif, ausgebrannt und unendlich müde. Sieben Jahre später fühlt es sich so an, als wäre das gestern gewesen.

Nightjet 233 nach Milano Centrale und Roma Termini, über Wiener Neustadt Hauptbahnhof, Bruck an der Mur und Klagenfurt Hauptbahnhof, steht auf Bahnsteig 8 zur Abfahrt bereit.

Ich lehne mich zurück, habe es mir gemütlich gemacht, der Rom-Reiseführer liegt auf dem freien Sitz neben mir, langsam rollt der Zug an und verlässt den Bahnhof, begleitet von den letzten Sonnenstrahlen des Tages.

Maria Kienmandl, geboren in Wien, arbeitet nach einem Tourismuswirtschafts-Studium und langjähriger Tätigkeit in der Luxushotellerie seit vielen Jahren in der Finanzwirtschaft. Ihrer Berufung im kreativen Bereich kommt sie in ihrer Freizeit nach; ihr Interesse an Geschichte war schon immer sehr ausgeprägt, schon in der Schule war Geschichte ihr Lieblingsgegenstand. Durch ihren Wohnsitz an einer sehr geschichtsträchtigen Adresse im ersten Wiener Bezirk wurde das Interesse noch verstärkt. Durch intensive Recherche über diese Adresse entstand auch die Idee zu der hier fortgesetzten Artikel-Serie.