







A close-up photograph of a modern architectural structure, likely a train station. The image features a series of parallel, diagonal slats or panels in a light beige or tan color, set against a dark background. A bright, blue, iridescent light reflection is visible on the lower part of the slats, creating a vibrant, abstract pattern. The text "HAUPTBAHNHOF WIEN" and "VIENNA MAIN STATION" is overlaid in white, sans-serif capital letters on the right side of the image.

HAUPTBAHNHOF **WIEN**
VIENNA MAIN STATION





HAUPTBAHNHOF WIEN

Die Veränderung eines Stadtteils
Transformation of an Urban Area

2009–2014

VIENNA MAIN STATION

Roman Bönsch

Herausgeber und Fotografie | Editor and Photography

Sigi Herzog

Ergänzende Fotografie | Additional Photography

Roman Bönsch, Christoph Augustin, Judith Engel, Karin Finan,
Karl-Johann Hartig, Gottfried Halamiczek, Hans-Christian Heintschel,
Andreas Hirsch, Hannes Höttl, Herbert Juranek, Franziska Leeb,
Martin Lepper, Herbert Logar, Bernd Mühl, Helmut Werner
Texte | Texts

Birkhäuser

Basel

IMPRESSUM | IMPRINT

Editor
Roman Bönsch, Vienna
romanboensch.at

Text Coordination: Karl-Johann Hartig, Vienna
German Copywriter: Karin Finan, Munich, karinfinan.de
German Proof Reading: Michael Walch, Vienna
Translation: Christine Schöffler, Peter Blakeney, Vienna, whysociety.org

Design: Roman Bönsch, Vienna, romanboensch.at
Graphic Consultant: Mihai M. Mitrea, Vienna, sketodesign.eu
CMYK Separation: Manfred Kostal, Vienna, pixelstorm.at
Printing: Holzhausen Druck GmbH, Wolkersdorf

Library of Congress Cataloging-in-Publication data
A CIP catalog record for this book has been applied for at the Library of Congress.

Bibliographic information published by the German National Library
The German National Library lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie;
detailed bibliographic data are available on the Internet at <http://dnb.dnb.de>.

This work is subject to copyright. All rights are reserved, whether the whole or part of the material is concerned, specifically the rights of translation, reprinting, re-use of illustrations, recitation, broadcasting, reproduction on microfilms or in other ways, and storage in databases. For any kind of use, permission of the copyright owner must be obtained.

This publication is also available as an e-book (ISBN PDF 978-3-99043-662-2; ISBN EPUB 978-3-99043-692-9).

© 2015 Birkhäuser Verlag GmbH, Basel
P.O. Box 44, 4009 Basel, Switzerland
Part of Walter de Gruyter GmbH, Berlin/Munich/Boston

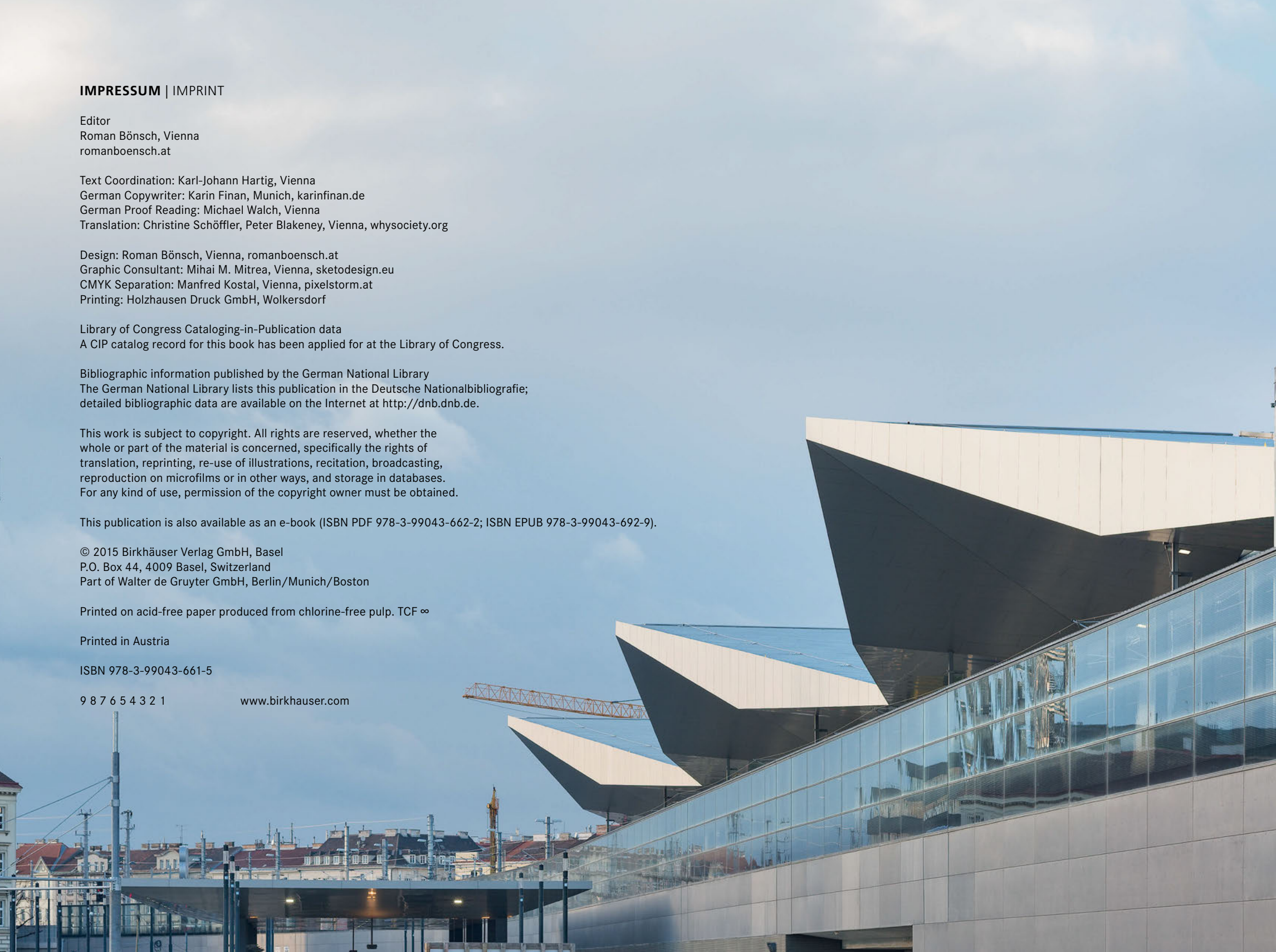
Printed on acid-free paper produced from chlorine-free pulp. TCF ∞

Printed in Austria

ISBN 978-3-99043-661-5

9 8 7 6 5 4 3 2 1

www.birkhauser.com









INHALT | CONTENT

8	Vorworte Prefaces
18	Hauptbahnhof Wien Vienna Main Station
22	Historische Entwicklung der Bahnhöfe Wiens Historical Development of Vienna's Railway Stations
28	Ein neuer Bahnhof in einem neuen Stadtteil A New Railway Station in a New Urban District
32	Quartier Belvedere und Sonnwendviertel Quartier Belvedere and Sonnwendviertel
36	Architektur des Wiener Hauptbahnhofes Architecture of Vienna Main Station
40	Projektleitung Project Management
44	Gesamtplanung The Overall Design
48	Örtliche Bauaufsicht On-Site Construction Supervision
	Bildteil Image Section
50	Verkehrsstation Railway Station
80	BahnhofCity
140	Rautendach Diamond-Shaped Roof
180	Gleisanlage Süd Southern Railyards
194	Gleisanlage Ost Eastern Railyards
210	Gesichter Faces
222	Quartier Belvedere
236	Erste Campus
250	Sonnwendviertel
266	Bildungscampus Educational Campus
276	Brücken Bridges
286	Anhang Appendix

VORWORT

Ende 2014 wurde eines der bedeutendsten Infrastrukturvorhaben für Österreich, der neue Hauptbahnhof Wien, fertiggestellt. Reisende profitieren durch die neue Bahn-Drehschreibe in Form von kürzeren Fahrzeiten, schnelleren Verbindungen und mehr Komfort beim Umsteigen. Die Stadt Wien bekommt ein neues urbanes Kraftzentrum. Das ist ein bedeutender Schritt am Weg in die Zukunft der Bahn.

Der neue Hauptbahnhof Wien ist gleichzeitig Symbol der europäischen Perspektive. Erstmals in der Geschichte werden die von Wien ausgehenden Nord-, Ost-, Süd- und Weststrecken mit einem Durchgangsbahnhof verknüpft, Europa rückt mitten im Herzen Wiens näher zusammen.

Der Wiener Hauptbahnhof ist Teil wichtiger Investitionen in das österreichische Schienennetz. Wir machen die Bahn, die schon heute wirtschaftlich, umweltfreundlich und sicher wie kein anderes Verkehrsmittel ist, zu einem modernen und wichtigen Verkehrssystem der Zukunft. Neben moderner Mobilität sichern diese Investitionen Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und neuen Lebensraum: Gerade der Wiener Hauptbahnhof ist ein gutes Beispiel dafür, wie auf 59 Hektar neue Perspektiven auf alten Gleisen entstehen. Das neue Stadtviertel bietet rund 5.500 Wohnungen, 20.000 Arbeitsplätze, 550.000 Quadratmeter Büro- und Geschäftsflächen, Schulen und Kindertagesheime für 1.200 Kinder sowie einen sieben Hektar großen Park.

Der neue Wiener Hauptbahnhof steht für Modernität und Offenheit, damit symbolisiert er auch die Werte der ÖBB. Seine architektonische Gestaltung wird die Bahn prägen, denn moderne Bahnhöfe sind Orte der Begegnung und neue Zentren der Stadt. Bahn ist mehr als ein Transportmittel – die Bahn verbindet Menschen.

Christian Kern
CEO der ÖBB-Holding AG

PREFACE

At the end of 2014 one of the most important infrastructural projects for Austria, the new Vienna Main Station, was completed. Passengers now profit from the new railway transit hub in the form of shorter travel times, quicker connections, and more comfort when changing trains. The city of Vienna wins a new urban driving force. This is a momentous step forward into the future of the railway.

At the same time the new Vienna Main Station is symbolic of the European perspective. For the first time in history a through station connects the north, east, south, and west lines departing from Vienna, and Europe is drawn closer together in the heart of the city.

Vienna Main Station is a facet of important investments into the Austrian railway network. We are transforming the railway – which already today is more economic, environmentally friendly, and safe than any other means of transport – into a state-of-the-art and indispensable transportation system of the future. Besides contemporary mobility, these investments ensure economic growth, employment, and new living spaces: the Main Station is most definitely a prime example of how new perspectives can emerge on 59 hectares of old tracks. The new urban district accommodates approximately 5,500 residential units, 20,000 workspaces, 550,000 square metres of office and commercial premises, schools and day care centres for 1,200 children, along with a seven-hectare park.

The new Vienna Main Station stands for modernity and openness, and thus it is also symbolic of the values of the Austrian Federal Railways. Its architectural design will shape the railway because modern railway stations are places of encounters and have become new centres of the city. The railway is more than just a means of transportation – the railway connects people.

Christian Kern
CEO of ÖBB-Holding AG





26.05.2014 Bahn- und Baubetrieb am Hauptbahnhof Wien. | Railway and construction operations at Vienna Main Station.

VORWORT

Wien wächst. Bis 2030 wird unsere Stadt wieder um die zwei Millionen Einwohner haben. Rechnet man das Umfeld noch hinzu, gehen ExpertInnen von drei Millionen Menschen aus, die das vielfältige Angebot Wiens tagtäglich nutzen werden. Was sich hinter dieser – auf den ersten Blick – schlichten Aussage verbirgt, ist ein umfassender Transformationsprozess unserer Stadt. Wien ändert sich, wird vielsprachiger, bunter, attraktiver. Für die Kommune bedeutet dieses Wachstum die Bestätigung unserer Politik und zugleich auch eine Herausforderung. In Zahlen ausgedrückt: Bis 2030 muss Wien zusätzliche Kapazitäten für die Einwohnerzahl von Graz schaffen. Das bedeutet nicht nur ein Mehr an Wohnraum und Arbeitsplätzen, sondern ebenso die zeitgerechte Bereitstellung vieler weiterer Notwendigkeiten für den städtischen Alltag. Kindergärten, Schulen sind damit ebenso gemeint wie Straßenraum und andere öffentlich-technische Infrastruktur wie auch die Bereitstellung neuer Erholungsflächen.

Das bereits stark an Kontur gewonnen habende Stadtentwicklungsgebiet rund um den neuen Hauptbahnhof ist für all das ein wunderbares Beispiel. Mehr als 5.500 neue und leistbare Wohnungen für rund 15.000 Menschen, ein neuer, sieben Hektar großer Park inmitten des neuen Stadtteils Sonnwendviertel, eine der modernsten Bildungseinrichtungen Wiens, zentral im neuen Stadtgebiet gelegen: Zu Recht sind alle daran Beteiligten stolz auf das bislang Geleistete. Während anderswo in Europa Projekte ähnlichen Ausmaßes in Zeit- und Kostenverzug geraten und sehr kontrovers diskutiert werden, kann Wien mit dem Hauptbahnhof und dem sich daran anschließenden neuen Stadtgebiet auf einen gelungenen noch laufenden urbanen Umgestaltungsprozess verweisen.

Das Geheimnis dieses Erfolges muss dabei nicht sonderlich gehütet werden. Ganz im Gegenteil: Das, was hier in enger und guter Zusammenarbeit zwischen Stadt Wien, ÖBB und Privaten, wie etwa der Erste Bank, geschaffen wurde, birgt viel von dem, was wir heute unter dem Schlagwort „Smart City“ verstehen. Höchste Professionalität, Mut zu Neuem, Flexibilität dort, wo es ums Ganze geht: Die Entwicklung rund um Wiens Hauptbahnhof bietet jede Menge Knowhow für weitere Vorhaben.

Von Beginn an wurde von allen Beteiligten großer Wert auf praktikable Verbindungen gelegt. Ob zu Fuß durch das Quartier Belvedere, per Fahrrad durch den neuen Stadtteil, ob mit den Wiener Linien, S-Bahn oder mit dem Pkw: Wiens Hauptbahnhof erschließt nicht nur Europa in allen Himmelsrichtungen, er selbst ist bestes Beispiel für eine perfekte Erschließung. Apropos Europa: Der neue Hauptbahnhof setzt nicht nur zukunftsweisende Impulse für die weitere Stadterschließung Wiens – es sei hier an die Planungen für die städtische Nutzung des Nordbahnhofes bzw. an den Nordwest-Bahnhof oder die Seestadt Aspern erinnert – er setzt gleichermaßen auch wichtige Impulse für Wien in Europa. Allen daran Beteiligten gilt der Dank der Stadt Wien.

Dr. Michael Häupl
Bürgermeister der Stadt Wien

PREFACE

Vienna is growing. By 2030 our city will once again have two million inhabitants. If you include the surrounding areas, experts estimate that there will be three million people making use of Vienna's wealth of amenities on a daily basis. Behind this – at first glance – simple statement is a wide-sweeping transformation process in our city. Vienna is changing, becoming more multilingual, colourful, and attractive. For the municipality this growth represents a clear affirmation of our policies – and a challenge, too. In concrete figures: By 2030 Vienna has to create additional capacities for the population of Graz. This implies more living and working spaces but also the timely provision of many other necessities for urban everyday life. Kindergartens and schools are priorities on the agenda as well as streets and other public technical infrastructure or the creation of new recreational spaces.

A wonderful example for this is the urban development area around the new Vienna Main Station, which is rapidly taking shape. More than 5,500 new and affordable apartments for about 15,000 people, a green seven-hectare park in the middle of the new Sonnwendviertel neighbourhood, one of Vienna's most modern educational facilities centrally located in the blossoming district – and quite rightly, all of those involved are proud of the results thus far. While projects of such scale in other parts of Europe are faced with defaults and delays and spark controversial discussions, Vienna can flaunt a successful and still running urban transformation process with the Main Station and the new surrounding environs.

The secret to this success needn't remain a guarded mystery. On the contrary: What has been realised here in a close and effective cooperation between the City of Vienna, the Austrian Federal Railways, and private enterprises such as Erste Bank reflects a great deal of what we understand today under the catchword "Smart City". Highest professionalism, the courage to innovate, flexibility when everything is on the line: The development around Vienna Main Station is a substantial source of know-how for future projects.

From the very beginning, all project members attached great importance to practical connections. Whether on foot through Quartier Belvedere, on a bicycle through the new district, with Wiener Linien, the rapid transit railway, or by car: Vienna Main Station doesn't just connect Europe in every point of the compass; the station itself is the best illustration of perfect accessibility. And speaking of Europe: The new Main Station is not only a source of innovative impulses for the further development of Vienna – think of the urban planning of the former North and Northwest Station terrains and Seestadt Aspern – it is also an important impulse for Vienna in Europe. All those involved deserve the gratitude of the City of Vienna.

Michael Häupl
Mayor of the City of Vienna



13.03.2014 Hauptbahnhof Wien und ÖBB-Konzernzentrale in der Morgendämmerung. | Vienna Main Station and the ÖBB corporate headquarters at dawn.

VORWORT

Als Fotograf und Herausgeber freue ich mich, dieses Buch zum neuen Hauptbahnhof Wien vorstellen zu können. Ich danke allen, die das Buchprojekt ermöglicht oder dazu beigetragen haben. Ich wurde mit der foto- und videografischen Architekturdokumentation im Rahmen des Dokumentationsprojektes Hauptbahnhof Wien betraut. In diesem Buch wird sie zugänglich gemacht.

Die Dokumentation zeigt das Entstehen des Bahnhofes im Zeitraum 2009–2014 und seine Eröffnung. Sie widmet sich den Bauarbeiten an Infrastruktur und städtischer Umgebung und bildet die Metamorphose und Genese urbaner Räume ab. Den ersten Teil dieser Veränderung habe ich in dem Bildband „Südbahnhof Wien. Bestand und Abbruch 2007–2010“ festgehalten. Auch der Aufnahmezeitraum für das vorliegende Buch ermöglicht Rückblicke in den Bestand des Süd- und Ostbahnhofes, der zum Teil bis zu 170 Jahre in Betrieb war.

2008 überlagerte ich den Masterplan für den Hauptbahnhof Wien mit dem Plan der abzutragenden Gebäude des Südbahnhofes (siehe Abbildung rechts). Im noch bestehenden Südbahnhof war ich mit diesem Plan unterwegs und versuchte vor Ort die zukünftige Bebauungsstruktur zu imaginieren. Währenddessen dokumentierte ich den alten Bahnhof kurz vor dem Abbruch. 2014 kann ich schließlich die Bilder des Vergangenen denen des Neuen gegenüberstellen.

Als Dokumentator zog mich die bauliche Dimension und historische Bedeutung des neuen Bahnhofes als Symbol für ein offenes, vernetztes Europa des 21. Jahrhunderts in den Bann. Die zentralistische Baustruktur aus dem 19. Jahrhundert wurde aufgebrochen, die Bausubstanz der 1950er Jahre aus der Zeit des Eisernen Vorhanges abgetragen.

Ich hoffe, dass es diesem Buch gelingt, die tiefgreifende Veränderung von Stadt und Infrastruktur und die damit verbundene Euphorie ebenso dauerhaft festzuhalten wie das Verschwundene.

DI Roman Bönsch, Fotograf und Herausgeber

PREFACE

As photographer and editor, I am very pleased to present you this book about the new Vienna Main Station, and I would like to thank all those who made it possible and contributed to this publication. It provides access points to the photographic and video architectural documentation I was entrusted with in the framework of the Vienna Main Station documentary project.

The publication portrays the evolution of the railway station in the period 2009 to 2014 and its grand opening. It focuses on the construction work of infrastructure and the urban surroundings and captures the metamorphosis and genesis of urban space. I chronicled the first phase of this transformation process in the illustrated volume “Vienna South Station and its demolition 2007–2010”. The documentation period in the book before you also provides a retrospect of the days of the South and East Station, parts of which were in service for up to 170 years.

In 2008 I transposed the masterplan for Vienna Main Station with the plan of the South Station buildings to be demolished (see image to the right). When the South Station still existed I was underway with this plan and tried to imagine the future built structure on site. Parallel, I documented the old station short before its demolition. Now, in 2014, I can finally place the images of the past alongside those of today.

As a documenter I was fascinated with the architectural scale and the historical importance of the new station as a symbol for an open, networked Europe of the twenty-first century. The centralistic structure of the nineteenth century had been abolished, the fabric of the 1950s from the age of the Iron Curtain removed.

I sincerely hope this book succeeds in creating a lasting impression of the profound changes in the city and infrastructure and the connected euphoria as it does the vanished.

Roman Bönsch, photographer and editor



Die 2007-2010 abgetragene Bausubstanz
der Süd- und Ostbahn.

- 1 Südbahnhof
- 2 Ostbahnhof
- 3 Postzentrum Wien Süd
- 4 Verbindungsgleise
- 5 Werkstätten
- 6 Frachtenbahnhof Wien Süd

The built substance of the southern and
eastern railways demolished in 2007-2010.

- 1 South Station
- 2 East Station
- 3 Vienna South Postal Centre
- 4 Connecting Tracks
- 5 Workshops
- 6 Vienna South Freight Station

Orientierung für die Dokumentation der Veränderung:
Der Masterplan für den Hauptbahnhof Wien (grau) überlagert
mit der abzutragenden Bausubstanz (farbig).

Orientation plan for documenting the transformation:
The masterplan for Vienna Main Station (grey) superimposed with the
built substance to be demolished (coloured).

FOTOGRAFIE

Von der Dokumentation zum Mythos Bahnhof

Ein Fotograf, der sich auf ein großes dokumentarisches Unterfangen einlässt, wird – ob er dies nun will oder nicht – zum Arbeiter am Rohstoff der Erinnerung. Was er festhält, bestimmt, woran wir uns erinnern werden. Wie er dies tut, prägt, welche Qualität unsere Erinnerung haben wird. Er trägt dabei durchaus so etwas wie die Verantwortung eines Geschichtsschreibers. Roman Bönsch ist ein solcher Geschichtsschreiber mit den Mitteln der Fotografie. Gleich einem Eugène Atget, der unermüdlich die Straßen von Paris mit seiner Kamera durchwanderte – doch anders als dieser mit einem offiziellen Mandat ausgestattet –, zog Roman Bönsch auf dem Gelände des alten Süd- und Ostbahnhofes in Wien mit der Kamera umher, fast ein Jahrzehnt lang und bei jedem Wetter. Die Errichtung des Hauptbahnhofes von Wien – einer Stadt, die wie Paris, London oder Moskau nie einen Hauptbahnhof kannte – samt den umliegenden Stadtvierteln ist in seiner Komplexität und Dimension durchaus ein Vorhaben, das etwa an die Umgestaltung von Paris durch den Baron Haussmann erinnern mag. Entsprechend breit angelegt ist auch das Werk von Roman Bönsch, dieses Vorhaben fotografisch zu begleiten. Doch der Fotograf führt sein Werk mit einer Eleganz und Leichtigkeit aus, die alle Mühen vergessen macht. Seine Fotografie arbeitet mit dem Raum, mit dem Entstehen von Innenräumen ebenso wie mit dem sich wandelnden Stadtraum. Der Blick des studierten Architekten, der zum Fotografen wurde, zeigt sich hier in seinem Umgang mit dem Raum und mit dessen Wandel über die Zeit hinweg. Bestandsaufnahme und Prozessbegleitung sind beide konstitutive Elemente dieser fotografischen Arbeit. Bönsch verzichtet dabei auf die Festlegung, die Beschränkung auf einen einzelnen formalen Ansatz. Seine fotografische Ästhetik ist von einem Spiel mit der Komposition und ihrem Dialog mit der Architektur ebenso geprägt wie der Offenheit für Stimmungen und die Magie besonderer Momente.

Solche besonderen Momente gab es in den Jahren zwischen der Schließung des Süd- und Ostbahnhofes und der Eröffnung des Hauptbahnhofes so manche. Roman Bönschs Buch über „Bestand und Abbruch“ des alten und das nun vorliegende über den Bau des neuen Bahnhofes bilden eine Einheit. Betrachtet man sie zusammen, so erinnert diese Arbeit an den

römischen Gott Janus, der mit einem in die Vergangenheit und einem in die Zukunft gewandten Gesicht dargestellt wird. Das in die Zukunft blickende Gesicht erinnert auch an jenes Antlitz des Ingenieursgeistes des 19. Jahrhunderts, der sich in den großen Bahnhöfen als Kathedralen der Moderne feiern konnte. Die Überwindung der Distanz, die Bezwingung des Raumes durch die Eisenbahn findet ihr Pendant in den Manipulationen von Zeit und Raum, zu denen die Fotografie fähig ist. Beides Kinder eben jenes Ingenieursgeistes, verbindet Eisenbahn und Fotografie eine Verwandtschaft, die auch mit ihrer später einsetzenden kulturellen Aneignung zu tun hat. Der Blick durch das Fenster des Zugsabteils auf die vorbeiziehende Landschaft und der Blick durch den Sucher oder die Mattscheibe der Kamera macht sie beide zu Instrumenten zur Herstellung von Bildern – flüchtigen und konservierbaren. Die Bahnhöfe aber sind – wie Marcel Proust feststellte¹ – besondere Orte, die eigentlich nicht zur Stadt gehören. Sie sind Portale, Schleusen, Häuser zwischen den Welten. Dieser besondere Charakter des Bahnhofes ist es, dem Roman Bönsch auf seinen langen Wegen über das Gelände nachstellte und der in seinen Bildern spürbar wird.

Bertolt Brecht² hat nach den Menschen gefragt, die „das siebentorige Theben“ tatsächlich errichtet haben. Roman Bönsch holt – in diesem Aspekt ergänzt durch Fotografien von Sigi Herzog, dem Projektkoordinator des Hauptbahnhofes – die Planer, Ingenieure und Arbeiter durch die Fotografie in sein Projekt herein und damit aus der Gesichtslosigkeit heraus. Verglichen mit deren arbeitsteiligem Tun erscheint die Arbeit des Fotografen als einsame Kunst. Nicht unähnlich den Pionieren der Fotografie, die mit schweren Kameras ins ewige Eis und in die Wüste reisten, erforschte Roman Bönsch die Terra incognita des riesigen Bauloses Hauptbahnhof. Er ist dabei auch ein wenig wie jener Hugo Cabret³ aus dem gleichnamigen Film von Martin Scorsese, der heimlich in der Bahnhofsuhr wohnt und von dort aus seine Streifzüge durch den Bahnhof macht. Roman Bönsch beteuert zwar, mit seiner Kamera das Vorhandene nur so zeigen zu wollen, „wie es ist“, aber das dürfen wir ihm nicht so ganz glauben. Denn es steckt noch viel mehr hinter seinen Fotografien. Hinter so lapidaren Formeln wie „Bestand und Abbruch“

oder „Neubau“ verbirgt sich etwas, das man auch als die Dekonstruktion und die Rekonstruktion des Mythos Bahnhof deuten kann. Sein doppelter, eben janusköpfiger fotografischer Blick prägt nicht nur unser zukünftiges Erinnern an unwiederbringliches Geschehen wie Abbruch und Neubau, er lässt auch die Konturen jenes Mythos in seiner jüngsten Wendung erkennen. Mythen sind nicht allein Geschichten aus der Kindheit der Menschheit, sondern auch ein sich stets neu speisendes Reservoir an Bildern und Geschichten, mit denen wir die Welt deuten. Aus den Kathedralen der Moderne sind heute exemplarische „third places“⁴ geworden, also Orte mit Zügen sowohl des öffentlichen als auch des privaten Raumes. Bahnhöfe heute lassen Verkehrswege, Indoor-Plätze und Wartezonen, Shopping Malls und die eigentlichen Bahnanlagen eng ineinandergreifen und einen neuen Typ des urbanen Raumes entstehen. Wie es um die mythische Kraft dieses neuen Typs bestellt ist, könnte etwa folgender Lackmus-Test zeigen: Wenn wir uns an diesem Ort, den Roman Bönsch hier in seiner Konstruktion vor uns ausbreitet, dramatische und emotionsreiche Begegnungen wie jene der von Orson Welles, Joseph Cotten und Alida Valli verkörperten Figuren in dem Film „Der dritte Mann“⁵ in heutiger Dynamik vorstellen können, dann taugt der Bahnhof als Biotop für das Wachsen neuer Mythen des 21. Jahrhunderts. Roman Bönschs janusköpfige Arbeit an der Weiterentwicklung des Mythos Bahnhof, so wie sie in diesem fotografischen Werk enthalten ist, erscheint in diesem Licht als wichtiger Beitrag für unsere zukünftige urbane Erinnerung und unsere kommenden Mythen über die Welt der Mobilität.

Dr. Andreas J. Hirsch, Autor, Kurator und Fotograf

1) Marcel Proust, Auf der Suche nach der verlorenen Zeit, Bd. 2 - Im Schatten junger Mädchenblüte I, Frankfurt, 1964, S. 287-288

2) Bertolt Brecht, Fragen eines lesenden Arbeiters, 1935, in: Die Gedichte von Bertolt Brecht in einem Band, Frankfurt am Main, 1981, S. 656

3) Hugo Cabret, Regie: Martin Scorsese, USA, 2011

4) Christian Mikunda, Marketing spüren: Willkommen am dritten Ort, Heidelberg, 2007, S. 12

5) Der dritte Mann, Regie: Carol Reed, UK, 1949



07.10.2009 Der Südbahnhof. | The South Station.

PHOTOGRAPHY

From Documentation to Train Station Mythology

A photographer who sets forth on an immense documentary endeavour will – whether he wants to or not – become a labourer of the raw material of memory. What he captures defines what we will remember. How he does it shapes the quality our memory will have. He carries something quite like the responsibility of a historian. Roman Bönsch is such a historian with the medium of photography. Like a Eugène Atget, who tirelessly wandered the streets of Paris with his camera – but unlike him, equipped with an official mandate – Roman Bönsch roamed the terrain of Vienna's old South and East Stations, with camera round about, for almost a decade and in all weathers. The construction of the Main Station in Vienna – a city that like Paris, London, or Moscow, never knew a main station – along with the surrounding urban quarters might indeed in its complexity and dimension be reminiscent of the reorganisation of Paris by Baron Haussmann. Of a similar broad scope is also the work of Roman Bönsch to photographically accompany this project. But the photographer performs his work with an elegance and ease that leaves all efforts a distant memory. His photography works with space, with the emergence of interior spaces, and with the transformation of city space as well. The eye of the trained architect become photographer is reflected in his approach to space and its change over time. Inventory and the processual are both constitutive elements of this photographic work. But Bönsch foregoes the constraints, the limitations of a single formal approach. His photographic aesthetic is characterised by a game with composition and its dialogue with the architecture as well as an openness for atmospheres and the magic of special moments.

And there were many such moments in the years between the closing of the South and East Stations and the opening of Vienna Main Station. Roman Bönsch's book about the old Vienna South Station and its demolition and the book before you about the construction of the new station form a unity. Seen together, this work is reminiscent of the Roman god Janus, who is represented with one face looking to the past and one to the future. The face looking to the future also resembles the countenance of the engineering zeitgeist of the nineteenth century, which was celebrated in the major

railway stations of the time as cathedrals of modernity. Overcoming distance, the conquest of space by the railway finds its counterpart in the manipulation of time and space, which photography is capable of. Both children of that engineering spirit, a kinship connects the railway and photography, which also has to do with their later cultural appropriation. The view out the train compartment window to the passing landscape and the view through the finder or the focusing screen of the camera make them both instruments for the production of images – fleeting and conservable. But the railway stations – as Marcel Proust¹ noted – are peculiar places that do not constitute part of the city. They are portals, gateways, buildings between worlds. It is this unique character of the railway station that Roman Bönsch pursues on his long journeys across the terrain and that becomes tangible in his images.

Bertolt Brecht² asked about the people who actually built the Thebes of the seven gates. Roman Bönsch's photography – enhanced in this aspect with photography by Sigi Herzog, the project coordinator of the Main Station – incorporates the planners, engineers, and workers in his project and brings them out of anonymity. In comparison to their collaborative divisions of labour, the work of the photographer seems a lonely art. Not unlike the pioneers of photography who travelled into the endless ice and deserts with their heavy cameras, Roman Bönsch explored the terra incognita of the vast building site Vienna Main Station. So he is also a bit like Hugo Cabret³ in the same-named film by Martin Scorsese, who secretly lives in the station clock and from there sets off on his forays through the station. Roman Bönsch, however, insists that he simply wants to show the existing “how it is” – but we really shouldn't believe him. Because there is much more behind his photography. Behind such terse formulations like “demolition” and “new building” hides something that one could also interpret as the deconstruction and reconstruction of the train station mythology. His double, yes, Janus-headed photographic view not only shapes future memories of irretrievable happenings like demolition and new building, it also bespeaks the contours of this myth in its most recent expression. Myths are not just stories from the childhood of humankind; they are also a perpetually refreshing res-

ervoir of images and stories with which we read the world. The cathedrals of modernity have today become exemplary “third places”,⁴ places with traits both of public and private space. Today railway stations are places where traffic routes, indoor squares and waiting zones, shopping malls, and the actual railway infrastructure closely interweave and form a new typology of urban space. How the mythical power is conjured in this new typology can perhaps be evidenced in the following litmus test: If we try to imagine dramatic and emotional encounters – like those of figures embodied by Orson Welles, Joseph Cotten, and Alida Valli in the film “The Third Man”⁵ with a present day dynamic – in this space that Roman Bönsch has unfolded before us, then the train station surfaces as a biotope for the cultivation of new myths in the twenty-first century. Roman Bönsch's Janus-headed elaboration of the train station mythology, as it is presented in this photographic work, appears in this light as an important contribution to our future urban memory and our coming myths about the world of mobility.

Andreas J. Hirsch is an author, curator, and photographer.

1) Cf. Marcel Proust, *In Search of Lost Time – Vol 2. Within A Budding Grove* (New York: Thomas Seltzer, Inc., 1919).

2) Cf. Bertolt Brecht, “Questions From a Worker Who Reads” in Bertolt Brecht, *Poems 1913–1956*, trans. M. Hamburger (London: Eyre Methuen, 1976).

3) Martin Scorsese (dir.), *Hugo Cabret* (Paramount Pictures, USA, 2011).

4) Cf. Christian Mikunda, *Brand Lands, Hot Spots & Cool Spaces: Welcome to the Third Place and the Total Marketing Experience*, trans. Andrea Blomen (London: Kogan Page, 2004).

5) Carol Reed (dir.), *The Third Man* (Carol Reed's Production, UK, 1949).



13.07.2013 Blick nach Westen über den Hauptbahnhof Wien. | View to the west over Vienna Main Station.

HAUPTBAHNHOF WIEN

Ein neuer Hauptbahnhof und ein neues Stadtviertel von der Größe eines Wiener Innenstadtbereichs sind eine hochkomplexe Aufgabe für Planer, Architekten, Ingenieure und ausführende Firmen und eine enorme Herausforderung an die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen ÖBB-Dienststellen und mit den vielen Institutionen der Stadt Wien.

Drei transeuropäische Korridore kreuzen einander in Wien und werden im Hauptbahnhof miteinander verbunden. Etwa 100 Kilometer Gleise, 300 Weichen und 30.000 Quadratmeter neue Brückentragwerke auf sechs Kilometern Länge – das sind einige Eckdaten der neuen Bahninfrastruktur. Mittelpunkt ist der Hauptbahnhof mit fünf überdachten zwölf Meter breiten Inselbahnsteigen, mit seinem spektakulären Rautendach. Die Bahnsteige bilden eigentlich eine Eisenbahnbrücke, denn unterhalb befindet sich das Aufnahmegebäude mit fußbodenbeheizten Wartebereichen, Reisezentrum, Einkaufszentrum und Garage. Die Wärmeenergie für die Fußbodenheizung kommt aus Fernwärme und Geothermie. Garagen sind auch für etwa 1.000 Fahrräder vorgesehen. Mit dem Neubau der Bahninfrastruktur verschränkt, entsteht ein neues Stadtviertel. Dort werden 13.000 Menschen rund um einen großen Park wohnen und 20.000 Menschen arbeiten. Der Bildungscampus für 1.200 Schüler wurde am 1. September und die Verkehrsstation am 10. Oktober 2014 eröffnet.

Ein Buch kann nur Ausschnitte eines Projektes dieser Dimension ausstellen. Umso wichtiger ist es, dass die Bildauswahl als pars pro toto steht. Die Bilder und Fotos geben das wieder, was der eigentliche Kern des Projektes Hauptbahnhof Wien ist: das harmonische Zusammenwirken von Bauwerken und ihrer Umgebung, die erfolgreiche Zusammenarbeit von Planern, Architekten, Baumeistern und vielen Arbeitern wie Baggerführern oder Erdarbeitern, die Synergie von unterschiedlichsten Materialien, wobei Stahl, Glas und Beton die Außenwirkung dominieren. Diesem Dokumentationsband gelingt es mit eindrucksvollen Bildern der Architektur, von Innen- und Außenräumen, dieser Atmosphäre der Zusammengehörigkeit während des Baugeschehens, der Freude und dem Eifer bei Entstehung dieses Jahrhundertprojektes gerecht zu werden. Und in dieser Ausprägung ist dieses Buch ein wunderschöner Dank an alle, die an dem Projekt mitgewirkt und mitgearbeitet haben.

Karl-Johann Hartig

VIENNA MAIN STATION

A new Main Station and new urban quarters the size of a Viennese innercity district represent a highly complex task for planners, architects, engineers, and construction companies as well as an enormous challenge for the collaboration between various departments of the Austrian Federal Railways and numerous institutions of the City of Vienna.

Three trans-European corridors intersect in Vienna and are connected at the Main Station. Approximately 100 kilometres of railway tracks, 300 state-of-the-art switches, and 30,000 square metres of new bridge support structures with a length of six kilometres – these are just some of the key figures of the new railway infrastructure. The Main Station is the centre-piece with its spectacular diamond-shaped roof spanning over five twelve-metre-wide island platforms. The platforms actually form a railway bridge over the station building beneath with its floor heated waiting areas, travel centre, shopping centre, and underground garages. The thermal energy for the floor heating is supplied by district heating and geothermal energy. There are also parking places for more than 1,000 bicycles.

Alongside the new railway infrastructure, a contemporary urban district is taking form: 20,000 people will work here and 13,000 people will live around a spacious park. The educational campus for 1,200 pupils opened on September 1 and the Main Station on October 10, 2014.

A book can only capture moments of a project with such dimensions. Thus, it is all the more important to present a selection of images as pars pro toto. These images and photographs reflect the true core of the Vienna Main Station project: the harmonious interplay of buildings and their surroundings; the successful collaboration of planners, architects, contractors, and construction workers, from excavators to crane operators; and the synergies between different types of material, where steel, glass, and concrete dominate at first glance. With its impressive images of the architecture, the inner and outer spaces, this documentary volume attests to this atmosphere of solidarity during the construction process, the joy and the enthusiasm in the evolution of this monumental project. And in this form this book serves as a wonderful expression of gratitude to all those who participated and worked on the project.

Karl-Johann Hartig

50 ha	NEUE BAHNINFRASTRUKTUR
5	Inselbahnsteige
12	Gleise im Bahnhof
1.000	Züge pro Tag
100 km	Neubaugleise
8 km	Lärmschutzwände
14.000	Lärmschutzfenster
32.000 m²	Dachfläche
20.000 m²	Einkaufszentrum
90	Geschäfte
630	PKW-Garagenplätze
1.150	Fahrrad-Abstellplätze
59 ha	NEUES STADTVIERTEL
5.500	Wohneinheiten
7 ha	Parkanlagen
550.000 m²	Büro- und Geschäftsflächen
5,5 km	Straßennetz
7 km	Radwege
50 ha	NEW RAILWAY INFRASTRUCTURE
5	island platforms
12	tracks in the station
1,000	trains per day
100 km	of new track
8 km	of sound barriers
14,000	soundproof windows
32,000 sqm	roof surface area
20,000 sqm	shopping mall
90	retail stores
630	parking places for cars
1,150	parking places for bicycles
59 ha	NEW URBAN DISTRICT
5,500	residential units
7 ha	park
550,000 sqm	office and commercial premises
5.5 km	street network
7 km	bicycle paths



Das östliche Projektgebiet.
The eastern project area.
Masterplan: Hotz/Hoffmann · Wimmer

HAUPTBAHNHOF WIEN

Der Hauptbahnhof Wien am Schnittpunkt dreier transeuropäischer Korridore.
Vienna Main Station at the intersection of three trans-European corridors.

- | | |
|--|--|
| 0 Schnellbahn | 0 Rapid Transit Line |
| 1 Wiedner Gürtel | 1 Wiedner Gürtel |
| 2 Favoritenstraße
U-Bahn U1 | 2 Favoritenstraße,
U1 Underground Metro Line |
| 3 Triester Straße | 3 Triester Straße |
| 4 Hauptbahnhof Wien | 4 Vienna Main Station |
| 5 Quartier Belvedere | 5 Quartier Belvedere |
| 6 Sonnwendviertel | 6 Sonnwendviertel |
| 7 Bildungscampus | 7 Educational Campus |
| 8 Helmut-Zilk-Park | 8 Helmut Zilk Park |
| 9 Arsenalsteg | 9 Arsenal Footbridge |
| 10 Südbahnhofbrücke | 10 South Station Bridge |
| 11 Bahnhof Wien Meidling | 11 Vienna Meidling Station |
| 12 High-Tech-Stützpunkt
Wien Matzleinsdorf | 12 Vienna Matzleinsdorf
High-Tech Headquarters |
| 13 Überwerfung | 13 Overpass |
| 14 Unterwerfung | 14 Underpass |
| 15 Verladestelle Auto im Reisezug | 15 Car Loading Area |
| 16 Stadtentwicklungsgebiet
Laxenburger Straße, nicht
Teil des Hauptbahnhof Wien
Projektes | 16 Laxenburgerstraße Urban
Development Area (not part
of the Vienna Main Station
project) |



Plangrundlagen:
Masterplan Hauptbahnhof Wien 2014
Gesamtlageplan Hauptbahnhof Wien 2014
MZK, Stadt Wien MA41-Stadtvermessung

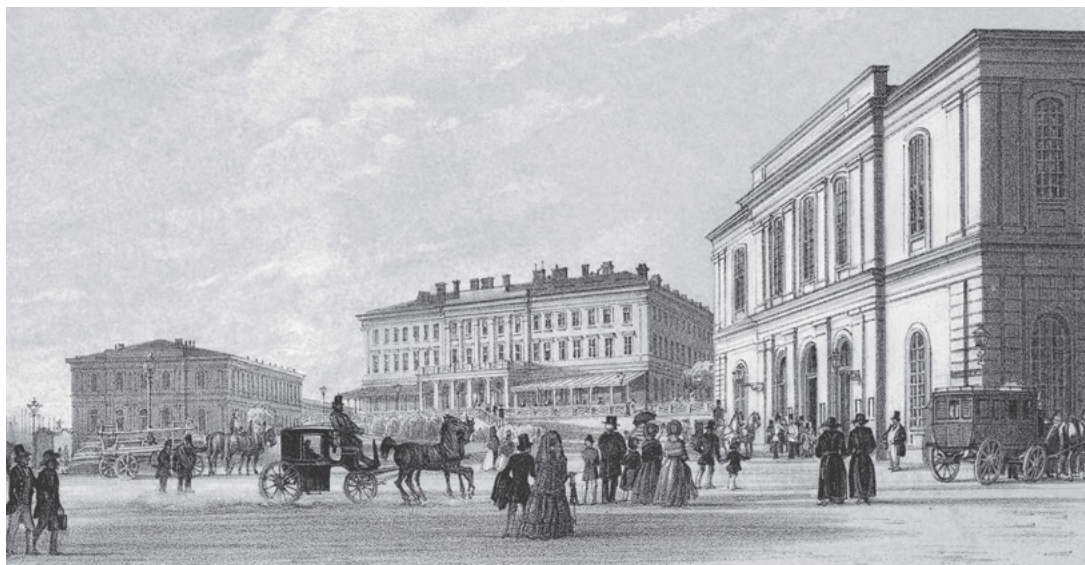
Map Sources:
Vienna Main Station Masterplan 2014
Vienna Main Station Overall Site Plan 2014
Multi-Purpose Map, City of Vienna Dept. 41 City Surveying

HAUPTBAHNHOF WIEN

HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER BAHNHÖFE WIENS

Seit es moderne Städte gab, bestimmten die Rahmenbedingungen der Wirtschaft und Mobilitätsbedürfnisse deren Gründung und Entwicklung. Die zunehmende Bevölkerungsdichte einer Stadt und das soziale Spektrum ihrer Bewohner verlangten nach neuen Verkehrslösungen. Bald entdeckten die Städteplaner die gegenseitige Abhängigkeit von Städtewachstum und Verkehr. Diese Entwicklung konnte man mit der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel sogar geschickt steuern. Die Eisenbahn veränderte die Stadt, die Stadt veränderte die Eisenbahn. So schuf die Einführung der Eisenbahn neue Standortkriterien für die Städte. Die anderen städtischen Verkehrsmittel trugen zu ihrer Ausdehnung bei. In den Bahnhöfen manifestierte sich ein neues, modernes Selbstbewusstsein. Bahnhofshallen, -straßen, -restaurants, -hotels und Bahnhofsviertel stellten den Kern neuen, innerstädtischen Lebens dar. Hatten die Postkutschen noch ihre Stationen im Zentrum der Städte – häufig waren Gasthöfe („Zur Post“) Vorläufer der Bahnhöfe –, entstanden die Bahnhöfe eher an der Peripherie der Städte. Schienen, Werkstätten und Lagerhäuser benötigten viel Fläche, die in der Stadt schwer zu finden und schon damals zu kostspielig gewesen wäre. Die Lage der neuen Bahnstationen entsprach durchaus der Natur des neuen Transportmittels: Die stampfende, dampfende, auf Eisen und Stahl rollende Maschine gehörte in die Sphäre der Industrie. Dieses Image haftete den Bahnhöfen lange Zeit an und prägte auch deren Architektur. Die Bahnhofshalle mit den Geleisen und Bahnsteigen wurde aus Eisen und Glas errichtet, zweckorientiert, praktisch auch wegen des Lichteinfalls und modern. Zur Stadt hin wurde dieser industrielle Aspekt kaschiert, verkleidet, beschönigt. Die Empfangshallen gerieten zu pompösen Gründerzeit-Palais aus Stein und Marmor. Der neue Bahnhof wurde, je nach Destination der Reisenden, zum Entrée der Stadt oder zum Ausgangstor in die Ferne. Die neuen Bahnhöfe waren sichtbare „Landmarke“ und beeinflussten die weitere Stadtentwicklung. Das erhöhte Verkehrsaufkommen zwischen Bahnhof und Stadt erforderte den Ausbau der Straßen. Um die Bahnhöfe herum setzte rege Bautätigkeit ein. Transport- und Lagerunternehmen, Hotels und Geschäfte siedelten sich an, der Wohnungsbau folgte – neue Stadtteile wie beispielsweise Favoriten entstanden.

Das Bahnzeitalter in Österreich begann offiziell am 23.11.1837 mit dem ersten Dampfzug von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram. Bald darauf entstanden die Verbindungen zu den wichtigsten Hauptstädten der habsburgischen Länder. Jede „concessionierte“ Eisenbahngesellschaft baute in Wien „ihren“ Kopfbahnhof, in dem „ihre“ Züge ankamen und abfuhren. Waren es anfangs noch konturlose Zweckbauten mit nur ein oder zwei Gleisen und spärlicher Überdachung, so erkannten die Bahnbetreiber rasch die Bedeutung des Bahnhofs als Aushängeschild, als monumentale Fassade ihres Unternehmens. Es war die Geburtsstunde der großen Prunkbauten der Gründerzeit, meist im neoklassizistischen Stil. Knapp vier Jahre nach dem Start, 1841, entstanden mit dem Gloggnitzer Bahnhof und dem Raaber Bahnhof die ersten Vorläufer des heutigen Hauptbahnhofes. Von 20.6.1841 an war die Strecke der von Georg Simon Freiherr von Sina errichteten Gloggnitzer Bahn von Wien bis Wiener Neustadt durchgehend befahrbar, ab 5.5.1842 bis Gloggnitz. Matthias Schönerer, der bedeutende österreichische Eisenbahnpionier, der bis 1870 fast an jedem größeren Bahnprojekt beteiligt war, legte als verantwortlicher Ingenieur den Grundstein für das Bahnhofsdreieck zwischen dem Belvedere und Favoriten. Die Bahnhöfe waren im damals für öffentliche Gebäude üblichen klassizistischen Baustil gehalten und symmetrisch angeordnet. Verbunden waren sie durch die gemeinsam genützten Depots, Remisen, Werkstätten und durch ein dem Belvedere gegenüberliegendes Restaurant, das einen herrlichen Blick („Canaletto-Blick“) über Wien bot. Die dritte Seite bildete die gesellschaftseigene Maschinenfabrik. 1853 verstaatlicht, 1858 reprivatisiert, bestanden die Bahnhöfe bis Anfang der 1870er Jahre. Lediglich über den Vorplatz wurde 1859 das Gleis der Verbindungsbahn Richtung Hauptzollamt gelegt und für den gestiegenen Güterverkehr wurde ein vorgelagerter Güterbahnhof in Matzleinsdorf errichtet. In der Hochkonjunktur der Gründerzeit, 1870–73, wurde ein größerer, repräsentativer Kopfbahnhof gebaut. Dieser zweite Südbahnhof, geplant vom Stuttgarter Architekten Wilhelm von Flattich, vereinte technische Funktionalität und architektonische Gestaltung zu einem der wertvollsten Bauten österreichischer Eisenbahnarchitektur der Gründerzeit. Steinerne Markuslöwen krönten ihn, von denen zwei, einer in Laxenburg, einer in der Kassenhalle des ehemaligen Südbahnhofs, erhalten.

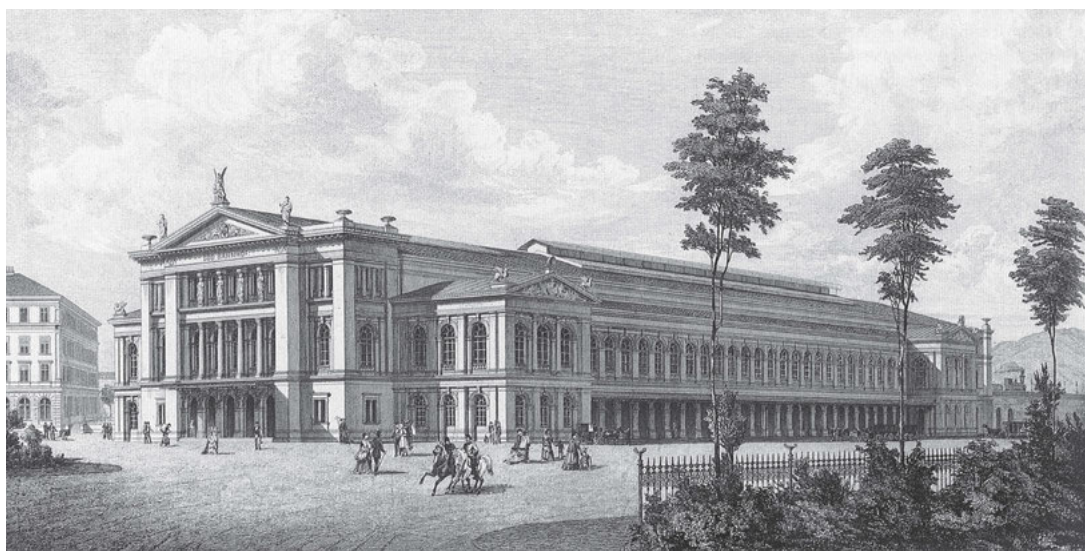


Oben: Biedermeier: Raaber Bahnhof und Gloggnitzer Bahnhof.

Unten: Gründerzeit: Der Wiener Südbahnhof von Wilhelm von Flattich.

Above: Biedermeier: Raab Station and Gloggnitz Station.

Below: Gründerzeit: Vienna South Station by Wilhelm von Flattich.



ten geblieben sind. Gleichzeitig wurde der Raaber Bahnhof nach Plänen von Carl von Schumann und Carl von Ruppert umgebaut. Nach 1918 wurde der Betrieb der Eisenbahnen verstaatlicht und 1924 den BBÖ übertragen, das Eigentum an den Anlagen der Südbahn blieb aber bis zum „Anschluss“ an das Dritte Reich bei der Südbahn-Nachfolgerin Donau-Save-Adria-Eisenbahn AG. Die ab 1943 heftigen Luftangriffe der Alliierten im Zweiten Weltkrieg fielen für den Südbahnhof glimpflich aus. Nach dem Zweiten Weltkrieg gehörten Süd- und Ostbahn den ÖBB, das Areal zwischen beiden Bahnhöfen stand nach Schließung der StEG-Lokomotivfabrik 1929 zur Verfügung. Die Kriegsschäden und der Bau der Schnellbahn rechtfertigten großzügige Neuplanungen im Zeitgeist der 1950er Jahre. Dabei wurden beide Bahnhöfe zu einem einzigen Bahnhofsgelände – allerdings mit einem Höhenunterschied von 4,5 Meter – vereint. Mit dem 2010 erfolgten Abriss des Südbahnhofes, der Absiedlung des Frachtenbahnhofs und der Entfernung alter Gleisanlagen wurden 109 Hektar Baufläche freigemacht. Die Bahninfrastruktur beansprucht davon rund 50 Hektar. Auf den verbleibenden 59 Hektar entsteht aus einer „Bahnbrache“ ein neuer Stadtteil.

Obwohl schon vor 150 Jahren Ideen und Pläne für den Bau einer „zentralen Eisenbahnstation“ vorgelegen hatten, hatte Wien bisher keinen bedeutenden Durchgangsbahnhof. Zwar gab es seit der Gründerzeit Bahnlinien in den gesamten mittel- und osteuropäischen Raum, aber sämtliche Passagiere, die über Wien reisten, mussten zeitaufwändige Bahnhofswechsel hinnehmen. Dieser Engpass der Eisenbahn-Mobilität wird mit dem neuen Hauptbahnhof endgültig beseitigt. Anstelle von Kopfbahnhöfen erlauben durchgebundene Gleise den Zügen aus allen Himmelsrichtungen die Weiterfahrt in jede gewünschte Richtung. Passagiere können am Hauptbahnhof Wien am selben Bahnsteig oder an Nachbarbahnsteigen in Anschlusszüge umsteigen, ohne Transfers von Bahnhof zu Bahnhof. Das Reisen mit der Bahn wird dadurch schneller, einfacher und komfortabler.

Dr. Karl-Johann Hartig,
Gesamtleiter Hauptbahnhof Wien, ÖBB-Infrastruktur AG

HISTORICAL DEVELOPMENT OF VIENNA'S RAILWAY STATIONS

In the age of modern cities, economic and mobility requirements have influenced their foundation and development. The increasing population density of a city and the social spectrum of its inhabitants called for new traffic solutions. Soon city planners discovered the reciprocal dependency of urban growth and traffic. One could even cleverly control this development with connections to public transportation. The railway changed the city – the city changed the railway. And so the introduction of the railway created new location criteria for cities. Other means of urban transportation contributed to their expansion. A new, modern confidence manifested in the railway stations. Station halls, streets, restaurants, hotels, and quarters formed the heart of new innercity life. Whereas the post stagecoaches still had their stations in the city centres – often inns (“Zur Post”) were forerunners of railway stations – railway stations evolved more often on the periphery of cities. Tracks, workshops, and warehouses required a lot of space, which was hard to find in the city and would have been too costly already at that time. The location of the new train stations was quite appropriate for the nature of this transportation means: The stomping, steaming iron and steel rolling machines belonged in the realm of industry. This image stuck to train stations for a long time and also informed their architecture. The station halls with their tracks and platforms were built out of iron and glass, functionally oriented, practical also because of the natural light, and modern. Facing the city, this industrial aspect was concealed, disguised, decorated. The entrance halls became pompous Gründerzeit palaces of stone and marble.

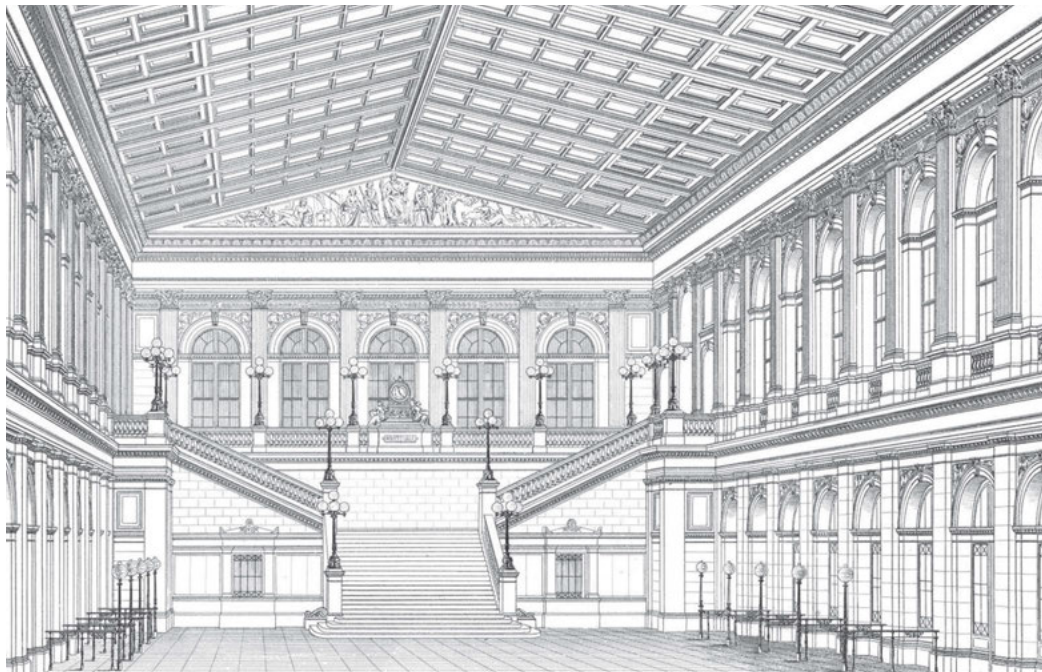
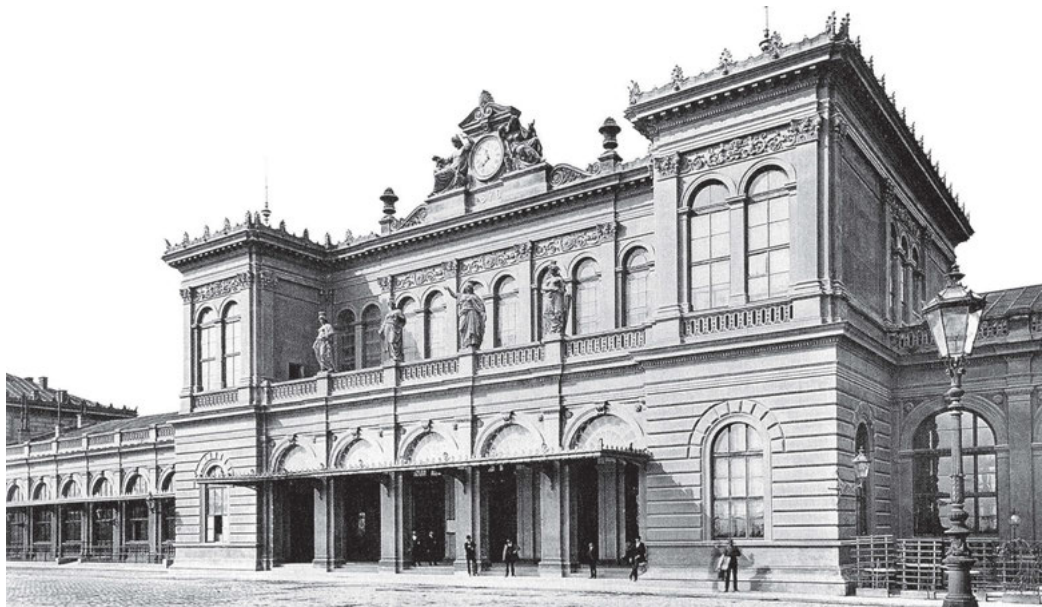
Depending on the destination of the traveller, the new railway station became the entrée to the city or the gateway into the distance. The new stations were landmarks and influenced further urban development. Increased traffic between the stations and the city necessitated the upgrading of streets. Bustling construction activity began around the stations: Transport and storage companies, hotels and stores settled in the area, residential buildings followed – new city districts like Favoriten came into being.

The Austrian railway era officially began on November 23, 1837 with the first steam train from Floridsdorf to Deutsch-Wagram. Shortly thereafter, connections to the

most important capitals in the Habsburgian lands were built. Each concessionary railway company established “their” own railhead station in Vienna where “their” trains arrived and departed. In the beginning they were still nondescript functional buildings with only one or two tracks and a provident roof, but the railway operators quickly recognised the importance of the station as a figurehead, as a monumental façade for their company. It was the birth of the grand edifices of the Gründerzeit, the most in neoclassical style. In 1841, a mere four years into the new era, Gloggnitz Station and Raab Station were built, the first predecessors of today’s Main Station. From June 20, 1841 the route of Georg Simon Freiherr von Sina’s Vienna–Gloggnitz Railway was fit for traffic from Vienna to Vienna Neustadt; from May 5, 1842, to Gloggnitz. Matthias Schönerer, the notable Austrian railway pioneer who was involved in almost every major railway project until 1870, laid the foundation stone for the railway station triangle between the Belvedere palace and the district Favoriten in his role as the responsible engineer. The stations adhered to the usual classical style typical for public buildings at the time and were symmetrical in design. They were connected through shared depots, locomotive sheds, workshops, and by a restaurant across from the Belvedere, which offered a fantastic view over Vienna (the “Canaletto View”). The company-owned machine factory formed the third side. Nationalised in 1853, reprivatised in 1858, these stations existed until the beginning of the 1870s. Only a connecting track of the junction railway to Hauptzollamt was laid in 1859. And up the tracks a freight station was built in Matzleinsdorf for the increased freight traffic.

In the boom years of the Gründerzeit, 1870 to 73, a larger, more representative railhead station was built. This second South Station, designed by the Stuttgart architect Wilhelm von Flattich, united technical functionality and architectonic form into one of the most valuable examples of Austrian railway architecture of the Gründerzeit. Stone lions of St. Mark crowned the building, two of which are preserved: one in Laxenburg and one in the former ticket hall of Vienna South Station. At the same time, Raab Station was converted in accordance with plans by Carl von Schumann and Carl von Ruppert.

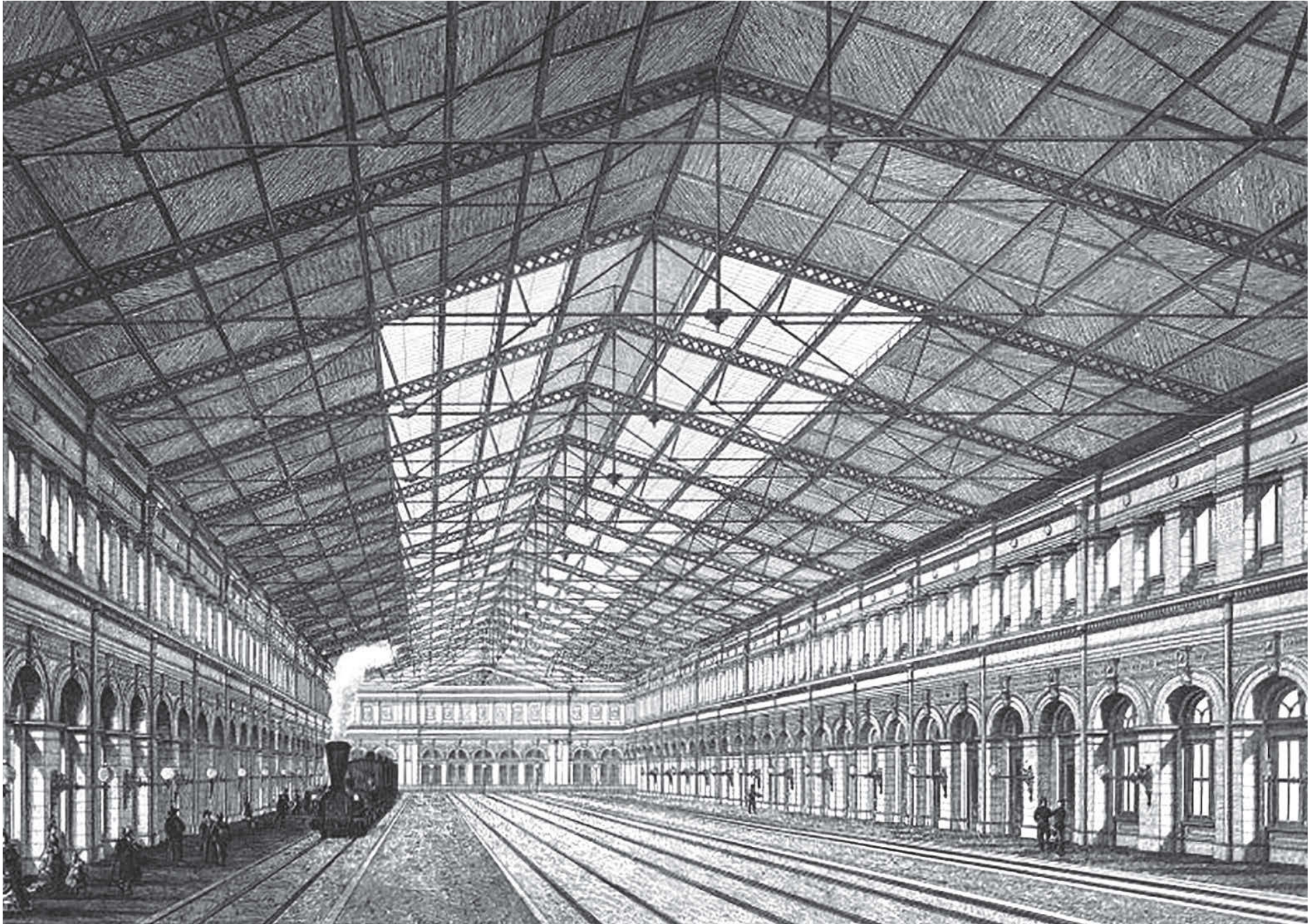
Oben: „Staatsbahnhof“. Der Wiener Ostbahnhof der Gründerzeit.
Unten: Vestibül des Wiener Südbahnhofes von Wilhelm von Flattich.
Above: “State Station”. Vienna East Station in the Gründerzeit.
Below: The vestibule of the Vienna South Station by Wilhelm von Flattich.



After 1918, railway operations were nationalised and then handed over to the BBÖ in 1924; ownership of the southern railyards, however, remained with the Southern Railway successor Danube-Save-Adriatic Railway Company until annexation to the Third Reich. Heavy air raids by the Allies in the Second World War from 1943 on left the South Station relatively unscathed. Following the Second World War, the southern and eastern railways belonged to the Austrian Federal Railways; the terrain between the two stations was available after the StEG locomotive factory ceased operations in 1929. War damage and the construction of the rapid transit railway justified extensive new plans in the spirit of the 1950s. This implied the integration of the two stations into one station building – albeit with a 4.5-metre-height difference between the tracks. 2010 marked the demolition of this “new” South Station, the relocation of the freight station, and the removal of the railway yards, providing 109 hectares of free building land. The railway infrastructure claims 50 hectares thereof. On the remaining 59 hectares a “railway wasteland” is transforming into a new urban district.

Although there were already ideas and plans for the construction of a “central railway station” 150 years ago, to date Vienna never had an important through station. Since the Gründerzeit there had been railway lines throughout the entire Central and Eastern European area – however, every passenger who travelled via Vienna had to put up with time-consuming station changes. This bottleneck in railway mobility is finally dispelled with the new Main Station. In place of railheads, continuous tracks facilitate smooth passage for trains from all points on the compass heading in any desired direction. At Vienna Main Station passengers can change to connecting trains on the same platform or on the neighbouring one without transfers from one railway station to another. Travelling with the train has thus become faster, easier, and more comfortable.

Karl-Johann Hartig
Vienna Main Station General Project Manager
ÖBB-Infrastruktur AG



Die Halle des Gründerzeit-Südbahnhofes. | The hall of the Gründerzeit South Station.