

ein abschied für immer

DER ZUG IST ABGEFAHREN. Fast sechzig Jahre nach seiner Errichtung weicht der Westbahnhof geduldig einer neuen Ära und trägt sein Schicksal mit Würde. Ein Nachruf. | **barbara jahn**

Seit ich denken kann, habe ich eine besondere Beziehung zum Westbahnhof gehabt. Die Freude, auf Sommerfrische zu fahren, die Abschiedstränen meiner Mutter und die Gewissheit, dass meine Großmutter mir all die vielen Stationen vorhersagen würde, um mir die dreistündige Fahrzeit zu verkürzen. Diese Idylle wurde erst einige Jahre später zerstört, als in unmittelbarer Umgebung kein Stein mehr auf dem anderen blieb. Das alte Hotel Wimberger musste das Feld räumen zugunsten einer neuen „Bettenburg“, die so anonym und nichtssagend ist, wie alle anderen Hotels, die sukzessive in der Nähe des Bahnhofs entstanden. Das Schicksal nahm seinen Lauf.

Kein Platz für Nostalgie

Selbst wenn man nicht der größte Freund der Nachkriegsarchitektur ist: Für viele war der alte Westbahnhof etwas ganz Besonderes – so auch für mich. Das geschäftige Treiben, das Ankommen und Wegfahren, die Emotionen, die durch die Luft flogen, all das erfüllte die denkmalgeschützte Halle, die heute nur noch ein Schatten ihrer selbst ist. Fast hängt der Denkmalschutz wie ein Fluch über ihr, denn der einstige Monolith, der den Europaplatz vor sich dominierte und das Tor in Richtung Westen bedeutete, wirkt heute wie ein Überbleibsel, das eigentlich keiner haben wollte. Als die Architekten Heinz Neumann und Eric Steiner Ende 2002 den internationalen Planungswettbewerb gewannen, offenbarte sich das bevorstehende Ausmaß, jedoch nicht die gesamte Tragweite, die sich erst jetzt – fast zehn Jahre später – erkennen lässt. 2008 rollten die Bagger an, hernach würde nichts mehr so sein, wie es einmal war.

Die Medaille hat natürlich auch in diesem Fall ihre beiden Seiten: Einerseits ist der Westbahnhof und

sein Rundum seit den 1990er Jahren von Unruhe gebeutelt. Allein schon die Umgestaltung der Mariahilfer Straße – und die ist eines der wenigen positiven Beispiele urbaner Qualität in Wien – die bereits damals auch im Bereich Gürtel für mächtig viel Diskussionsstoff sorgte. Wir erinnern uns auch an das Dimensionen und Vorstellungskraft sprengende Projekt von Coop Himmelb(l)au, die ihrerseits mit dem liegenden und stehenden Turm an der triangelförmigen Mündung in den Europaplatz ein neues Wahrzeichen setzen sollten. Nähert man sich nun der Realität, spricht dem Projekt aus der Feder Neumann + Steiner an, werfen sich erneut viele Fragen auf. Doch das „Wieso“ und „Warum“ kann man nicht in drei Sätzen beantworten. Fakt ist, dass das Projekt stark polarisiert und nicht immer nur auf wohlwollende Meinungen stößt. Der Westbahnhof – so scheint es – ist von der Bildfläche



verschwunden. Aber nur scheinbar. Auch wenn man ihm seine Prominenz gestohlen hat, so bleibt er der pulsierende Herzschlag inmitten einer komplett veränderten Landschaft.

Vom Bahnhof zur ganzen Stadt

Und so wird auch er Teil einer Politik von Angebot und Nachfrage. Ein eindeutiger Trend bei der



Konzeption von Bahnhöfen ist die Umkehrung der Funktionen. Sämtliche Projekte, die in den letzten Jahren in Angriff genommen wurden, sind in Wirklichkeit keine Bahnhöfe mehr, sondern ein mehr oder weniger kleines oder großes Shopping-Center mit der Option, wegfahren zu können. Dieses Phänomen macht sich in ganz Europa breit, ein Strickmuster, das leider – wie bei den Einkaufsstrassen in den Städten –

– geht von einem großen Erfolg aus. Das Unternehmen, das sich im Besitz der Familie Otto befindet, hat etwa 17.000 Quadratmeter mit 90 Shops auf drei Ebenen und 29.000 Quadratmeter für Büro- und Hotelfläche konzipiert. Das Konzept ist gut, macht aber Wien und seinen Westbahnhof nicht unverwechselbar, sondern viel mehr austauschbar.

Ein Stück vom Kuchen

Auch inhaltlich hat man die Seele des Westbahnhofs vorsorglich filetiert. Zusammengefasst unter dem Dach der Westbahnbetreiberunternehmung Rail Holding AG, die etwa 130 Millionen Euro investiert hat, wurden sorgsam die Anteile geviertelt: Strabag-Chef Hans-Peter Haselsteiner, der frühere ÖBB-Manager Stefan Wehinger und die französische Staatsbahn SNCF halten jeweils 26 Prozent an der Unternehmung, die Schweizer Augusta-Holding ist mit den verbleibenden 22 Prozent daran beteiligt. Brisan, denn mit Luxus in Form von sieben barrierefreien, doppelstöckigen Zügen, ausgestattet mit jeweils 500 Ledersitzen, freiem WLAN und jeder Menge Personal werden die Privaten der ÖBB ordentlich einheizen. Auch, weil die Strecke Wien-Salzburg in rekordverdächtigen zwei Stunden und 57 Minuten bewältigt werden soll. Bezahlt wird, wie von den anderen Streckennutzern auch, eine Schienenmaut pro gefahrenem Kilometer. Es wird also ein heißer Advent: Wenn alles glatt geht, stehen am 11. Dezember 2011 die Signale auf Grün.

Der Westbahnhof und seine unmittelbare Entourage haben eine lange und schwierige Reise angetreten. Ob sie jemals wirklich ankommen werden, bleibt zurzeit noch unbeantwortet. Jedoch eines kann man schon jetzt mit Sicherheit sagen: Es wird eine Reise mit vielen Stationen, aber hoffentlich mit wenigen Haltesignalen.

jegliche Individualität verblasen lässt. Die historischen Bahnhöfe sind mittlerweile gezählt, die verehrte Bahnhofearchitektur des 19. und 20. Jahrhunderts ist akut vom Aussterben bedroht (siehe auch Seite 7). Ähnlich wie die benannten Bahnhofsschalter. Stattdessen gestaltet man noch mehr Konsumtempel, einer prachtvoller als der andere, und betrachtet man es ganz nüchtern und sachlich – einer sinnloser als der andere. Doch der Rubel rollt, und man stützt sich auf Erhebungen, wie viel Kaufkraft und wie viel Frequenzpotenzial in einem Gebiet steckt. Zugegeben, auf einem Bahnhof tut sich immer was. Doch ist der Westbahnhof nach der Fertigstellung des Zentralbahnhofes erst einmal zum Regionalbahnhof degradiert, könnte man ein bisschen skeptisch werden. Die Entwickler – die deutsche ECE, der europäische Marktführer auf dem Gebiet innerstädtischer Shopping-Center



- 01 Eine Lücke wird geschlossen: Durch die neue, nach vor gerückte Architektur wird der Stadtraum Gürtel wieder ein Stück homogener.
- 02 Neu neben Alt: Die neuen Baukörper verzichten absichtlich auf eine architektonische Fortsetzung der Fünfziger-Jahre-Architektur.
- 03 Die Architekten Neumann und Steiner haben auf drei Ebenen eine Welt des „S“ geschaffen – Sehen, Staunen, Shoppen.