

**bauenWeiternutzen
WeiterbauenWeiter
nutzenWeiterbauen
WeiternutzenWeiter
bauenWeiternutzen
WeiterbauenWeiter
nutzenWeiterbauen**

**Bestandserhaltung
am Beispiel des
Nordwestbahnhofs**

Impressum

Diese Publikation entstand im Rahmen
einer Lehrveranstaltung der

TU Wien,
Institut für Kunst und Gestaltung 1,
Modul Integrales Kommunikationsdesign
und Visualisierung

Lehrende

Enrico Bravi
Florian Gruber
Otto Mittmannsgruber
Tobias Schererbauer
Simon Schwaighofer
Anna Soucek

Copyright

Alena Marold
Ezgi Özkan
Süleyman Öztürk

Wien, 2023

4

12

18

24

28

32

Identitäten

VERGLEICHSPROJEKTE NORDWESTBAHNHOF & JERNBANEBYEN

Geschichte

BAHNHOF - ZWISCHENNUTZUNG - HEUTE

Fotoserien

ATMOSPHÄREN - DETAILS - VERBINDUNGEN

Interview

MIT DI DR CLAUDIU SILVESTRU

Bestand

HISTORISCHE BESTANDSGEBÄUDE

Intervention

NUTZUNG - UMNUTZUNG - BEWOHNENDE - FREIRAUM

Identitäten

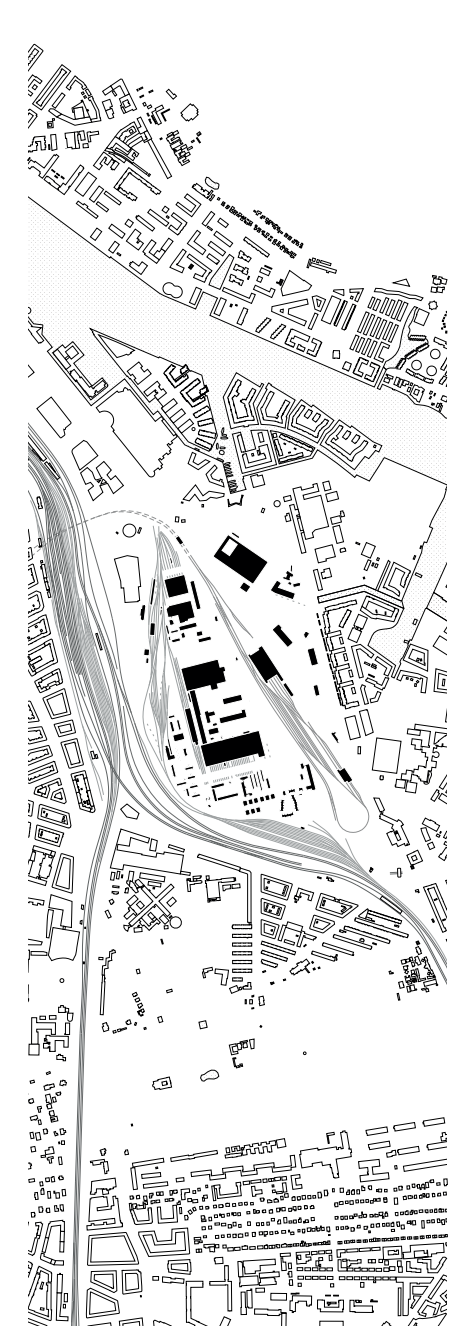
ZWEI VERSCHIEDENE PROJEKTE, EINEN NICHT ORT. WIE WIR MIT DER BESTEHENDEN STRUKTUR UMGEHEN, BEEINFLUSST NICHT NUR UNSERE DENKWEISE, SONDERN AUCH UNSERE BAUKULTUR. ZERSTÖREN ODER WEITERNUTZEN? DIE FRAGE IST VIELLEICHT EHER, WIE WIR VON EINEM „NICHT ORT“ EINEN ORT SCHAFFEN, OHNE DIE IDENTITÄT VON DIESEM ORT ZU ZERSTÖREN.

Der Nordwestbahnhof ist ein großes innerstädtisches Entwicklungsgebiet von 44 Hektar Fläche. Es befindet sich zwischen Donau und Donaukanal in der Nähe des Augartens und war früher der Standort des ehemaligen Vergnügungsetablissemments „Universum“. Im Jahr 1873 wurde hier ein Kopfbahnhof für die Nordwestbahn eröffnet, die eine wichtige Handelsverbindung bis zur Ostsee darstellte. Allerdings wurde der Bahnhof 1924 aufgrund des starken Rückgangs des Personenverkehrs geschlossen und für Ausstellungen, politische und sportliche Veranstaltungen genutzt. Im Jahr 1945 wurde der Betrieb wieder aufgenommen, jedoch endgültig 1959 eingestellt. Das im Krieg schwer beschädigte Bahnhofsgebäude wurde bereits im Jahr 1952 abgerissen. Heute wird das Gelände von Speditionsfirmen genutzt, die hier Lagerhallen und Büros betreiben. Bis 2035 planen die Stadt Wien und die ÖBB in enger Zusammenarbeit, rund 6.500 Wohnungen für etwa 16.000 Menschen zu bauen und 4.700 Arbeitsplätze zu schaffen.¹

Mitten in Kopenhagen zwischen Vesterbro, Kngens Enghave und Tegholmen befindet sich Jernbanebyen und ist das letzte große Stück der Stadtentwicklung im Süden und umfasst 55 Hektar. Das Gebiet war ein Knotenpunkt für den Eisenbahnbetrieb und beherbergt noch immer Werkstätten, Wassertürme und Gleise, die von der Kulturgeschichte des Gebiets erzählen. Das Gelände ist Eigentum der Dänischen Staatsbahnen DSB und der staatseigenen Immobiliengesellschaft Freja Ejendomme. Der Masterplan für Jernbanebyen stammt vom selbst in Kopenhagen ansässigen Büro Cobe. Dieser Masterplan bietet Bereiche, die autofrei bleiben, in denen traditionell geplante Straßen durch Grünzonen für Fußgänger und Radfahrer ersetzt werden. Ebenso soll die ursprüngliche Nutzung des Geländes modern wiederaufbereitet werden. Denn die industrielle Produktionsstätte der DSB wird auch wieder Ort der neuen Produktentwicklung, Fertigung und des Verkaufs sein. Die denkmalgeschützten Produktionsgebäude werden zu Werkstätten für kreative Unternehmen und Start-ups umgewandelt. Im neuen Viertel soll den Rahmen für besseres und nachhaltigeres Stadtleben schaffen, mit 4.500 neuen Wohnungen, Arbeitsplätzen für 8.000 Menschen, mehr als 11 Hektar Grünflächen und acht Hektar grünen Straßen.²



NORDWESTBAHNHOF, IST-ZUSTAND.



JERNBANEBYEN, IST-ZUSTAND.

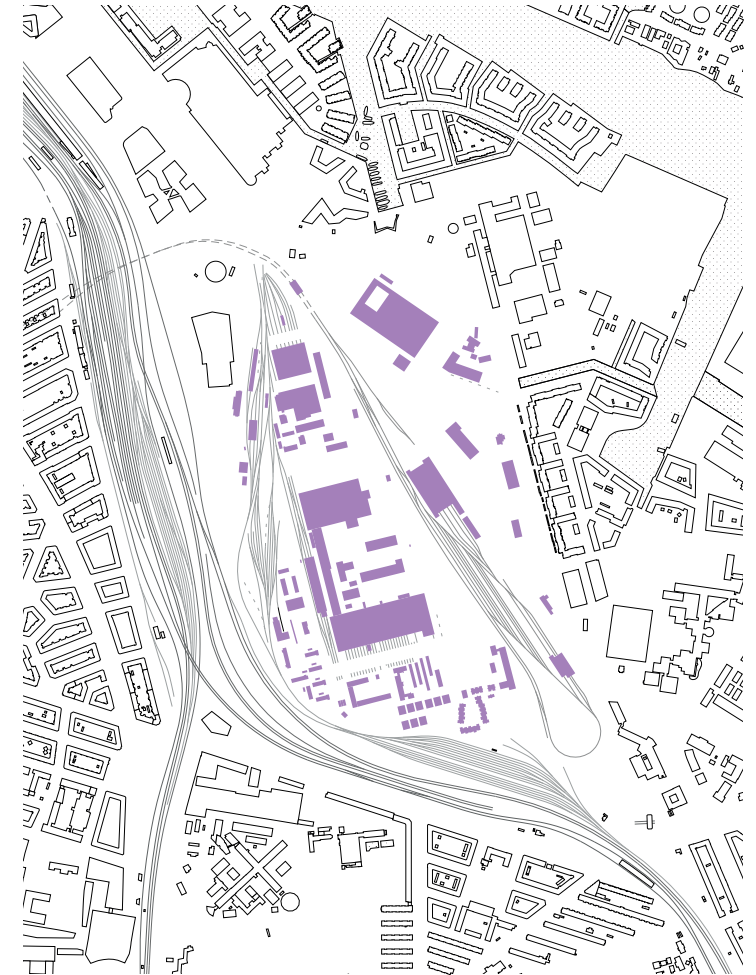
Nordwestbahnhof

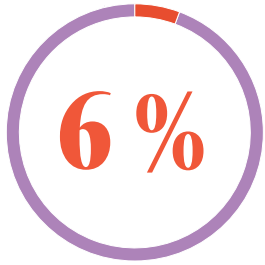
ENTWICKELT WIRD DAS AREAL VON DER STADT WIEN GEMEINSAM MIT DEM EIGENTÜMER ÖBB SOWIE BAUTRÄGERN UND INVESTOREN. DER NEUE STADTTEIL SOLL LEISTBARES WOHNEN, SOZIALEN ZUSAMMENHALT VERBINDEN. THEMEN WIE BESTAND WERDEN KAUM THEMATISIERT WIRD.



Jernbanebyen

SUPERGRÜN, AUTOFREI, KULTURHISTORISCH UND GEMEINSCHAFTLICH SOLL KOPENHAGENS NEUER INNERSTÄDTISCHER STADTTEIL AUF EHEMALIGEM BAHNGELÄNDE WERDEN. KOPENHAGEN WIRD BIS 2025 KOHLENSTOFFNEUTRAL. DER BESTAND WIRD KOMPLETT MIT IN DIE PLANUNG INTEGRIERT.





WO IST DIE BESTANDSERHALTUNG?

In Wien Nordwestbahnhof werden außer der drei Gebäuden alles abgerissen und mit Neubau ergänzt. Nicht nur die Identität des Ortes geht dadurch verloren, sondern auch die ganze Natur, die sich dort über die Jahre eingelassen hat. Man hätte die bestehenden Ziegelbauten weiternutzen können für mehrere Zwecke. Mit unserer Interventionen wollen wir, dass es mehr Aufmerksamkeit auf die Bestandsnutzung geschenkt wird und dass der Bestand wertvolle Ressourcen erhält.



GESTERN UND HEUTE VERBINDEN SICH HIER.

Die einstige industrielle Produktionsstätte der dänischen Eisenbahngesellschaft wird wieder Ort der Produktentwicklung, Fertigung und des Verkaufs sein: Die denkmalgeschützten Produktionsgebäude werden in Werkstätten für kreative Unternehmen und Start-ups umgewandelt. Jernbanebyen wird so zum vielfältig gemischten Quartier, das Gestern und Morgen miteinander verbindet.³





ABB. 01: NORDWESTBAHNHOF
IST-ZUSTAND
ABB. 02: NORDWESTBAHNHOF
PLANUNGSSTAND



ABB. 03: JERNBANEBYEN
IST-ZUSTAND
ABB. 04: JERNBANEBYEN
PLANUNGSSTAND

Der alte Riese in seinen letzten Zügen

„AUF GEHT'S.“ HERRSCHTE NICHT AN SOLCHEN ORTEN, AN DENEN SICH TAUSENDE VON INDIVIDUELLEN REISEWEGEN KREUZTEN, NOCH ETWAS VON DEM UNGREIFBAREN CHARME DER UNGENUTZTEN FLÄCHEN UND DER OFFENEN BAUSTELLEN, DER BAHNHÖFE UND WARTESÄLE, IN DENEN DIE SCHRITTE SICH VERLIEREN, ALL DIESER ORTE ZUFÄLLIGER BEGEGNUNG, AN DENEN MAN NOCH FLÜCHTIG DIE MÖGLICHKEIT VON ABENTEUER SPÜRT, DAS GEFÜHL, DASS MAN DIE DINGE NUR „KOMMEN LASSEN“ MUSS?

MARC AUGÉ



1872 ... 2035

Der Nordwestbahnhof in Wien ist einer der diskretesten Bahnhöfe in der Stadt, oft vergessen von vielen. Obwohl hier früher Skispringer sprangen und Skifahrer schwitzten, ist er aufgrund eines schrecklichen Ereignisses in die neuere österreichische Geschichte eingegangen. Der Bahnhof wurde rechtzeitig zur Weltausstellung 1873 eröffnet und war der letzte der sechs neuen Wiener Fernbahnhöfe. Für den Bau des Bahnhofs war es notwendig, ein tiefes Überschwemmungsgebiet aufzuschütten, genau wie beim angrenzenden Nordbahnhof. Innerhalb von 30 Monaten wurden rund 1,5 Millionen Kubikmeter Erde von Heiligenstadt nach Brigittenau transportiert.

Die neuen Kopfbahnhöfe sollten das Selbstbild Wiens als Zentrum der Monarchie und Mitteleuropas unterstreichen. Im Gegensatz zu Bahnhöfen in anderen Großstädten wie London oder Paris wurden hier technische Errungenschaften und lichtdurchlässige Stahlkonstruktionen hinter prunkvollen Fassaden versteckt. Der monumentale Baustil betonte die Machtdarstellung der Monarchie: repräsentative Fronten, aufwendig gestaltete private Salons für die Elite, große Hallen mit dicken Säulen aus Stein und schmückenden Ornamenten.

Der Nordwestbahnhof wurde am 1. Juni 1872 mit einer 360 Tonnen schweren Eisendachkonstruktion eröffnet. Ursprünglich waren 5 Gleise geplant, jedoch wurde der Güterbahnhof bis 1914 mehrfach durch den Bau von insgesamt 51 Gleisen, Magazinen und Umsteigebahnsteigen erweitert. Unterschiedlich große Unternehmen, von der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee bis zum Wareneingang von Südfrüchten, entstanden hier. Das erste politische Ereignis am Nordwestbahnhof war die Ermordung des sozialdemokratischen Politikers Franz Schuhmeier durch Paul Kunschak, Bruder des christlich-sozialen Politikers Leopold Kunschak, am 11. Februar 1913. Während des Kriegs wurde die Bahnhofshalle durch Bomben, Artillerie und Brände beschädigt.

Die russische Besatzungsmacht baute die sogenannte „Russenschleife“, um den Nordbahnhofbereich

und die Anschlussbahn zum Südbahnhof mit dem anderen Donauufer zu verbinden. Diese Schleife stand auch unter geheimer Beobachtung des US-Geheimdienstes. Mit der Verkehrsfreigabe der Nordbahnbrücke am 31. Mai 1959 wurde die Schleife abgebaut und die Personenabfertigung am Nordwestbahnhof endgültig eingestellt. Der neue Bahnhof Praterstern wurde provisorisch in Betrieb genommen und die Nordwestbahnbrücke über die Donau wurde zu einer Straßenbrücke umgebaut.

Nach dem Krieg waren die meisten gründerzeitlichen Bahnhöfe Wiens nicht mehr zu retten, aufgrund von mangelndem Interesse und Kapazitätsproblemen. Der Nordwestbahnhof ist inzwischen nicht mehr in Betrieb und die Planungen für das neue Areal sind noch im Gange. Die Umwidmung des Nordwestbahnhofs ist seit 2008 in Bestimmung. Es gibt Pläne, das Gelände für Wohnungen, Büros und öffentliche Einrichtungen zu nutzen.⁴

ABB. 05: NORDWESTBAHNHOF
LAGEPLAN 1873.

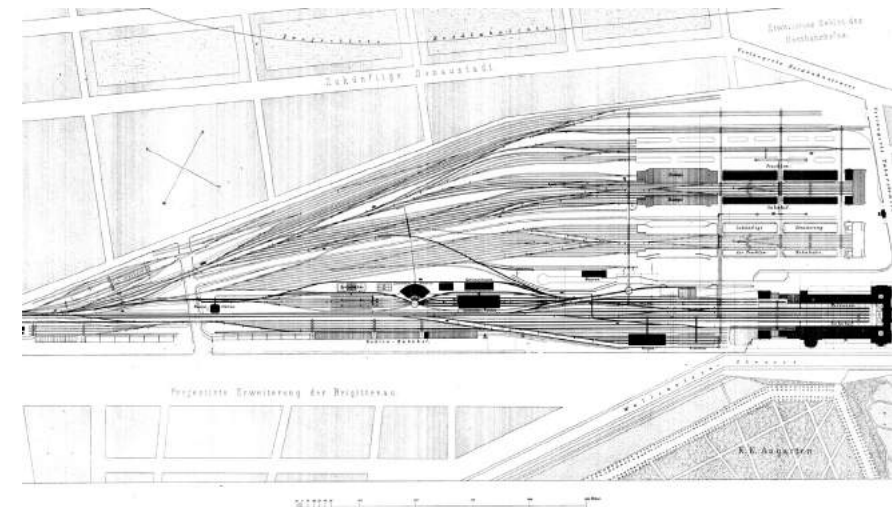




ABB. 06: INNENRAUM DER EHEMALIGEN BAHNHOFSHALLE, LINKE SEITE
 ABB. 07: GESAMTAUFNAHME DER RUINE VON ERHÖHTEM STANDORT, OBEN, 1945, ÖNB.
 ABB. 08: WIEN 2, NORDWESTBAHNHOF, 1900, ÖNB.

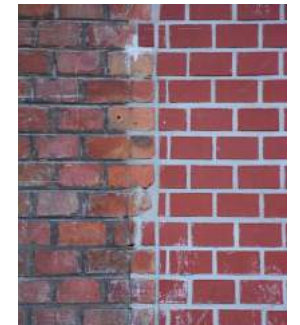


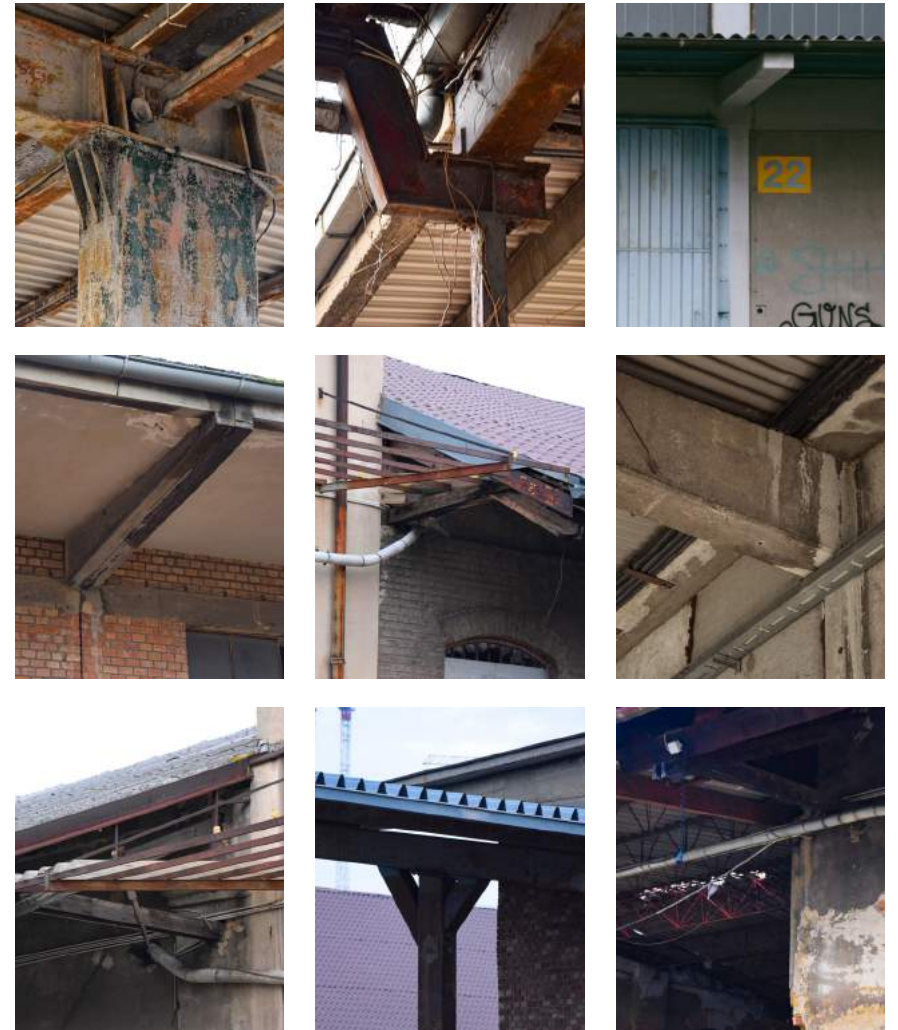
ABB. 09: UMNUTZUNG EHEMALIGEN BAHNHOFSHALLE ALS SKISPORT-ERLEBNIS
 ABB. 10: WIEN 2, NORDWESTBAHNHOF, 1900, ÖNB.

„Dort auf den teils ungenutzten Flächen erholt sich noch die Natur zurück was geht: Blumen fressen sich durch die Bahnverstreben durch. Hasen hoppeln über rostige Schienen, Krähen sammeln sich auf den flachen Dächern. Doch das Gezwitscher geht inzwischen unter, übertönt von den lauten Abrissarbeiten am Gelände. Aber warum müssen wir diesen Ort, diese Geschichte verlassen? Warum müssen wir uns jedes mal mit einem neuen Ort identifizieren, statt das was da ist noch zu nutzen.“

Christa Hager







Interview

EIN INTERVIEW MIT DI DR CLAUDIU SILVESTRU, ARCHITEKT MIT ÜBER 15 JÄHRI-GER ERFAHRUNG MIT BAUEN IM BESTAND. ER IST PROJEKTLEITER UND EXPERTE FÜR KULTURERBE BEI HOCHFORM ARCHITEKTEN ZTGMBH UND SEIT 2013 MITGLIED DES ÖSTERREICHISCHEN NATIONALKOMITEES VON ICOMOS (INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES).

Wie wird für gewöhnlich entschieden, ob ein Bauwerk erhaltenswert ist? Welche Faktoren und Kriterien bestimmen den Ablauf?

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen dem Erhaltenswert im Sinne des Denkmalschutzes, beziehungsweise im Sinne der Unterschutzstellung nach dem Denkmalschutzgesetz gemäß österreichischem Recht einerseits. Dieses geht vom öffentlichen Interesse an der Erhaltung des Objekts als Teil des österreichischen Kulturerbes aus. Andererseits liegt der Erhaltenswert im Auge des Betrachters, im Verwertungspotential und in der Momentaufnahme der wirtschaftlichen Situation und der Materialverfügbarkeit. In beiden Fällen ist „Erhaltenswert“ ein relativ weiter Begriff.

Wie würden Sie diesen einschränken? Was sind die Hauptkriterien diesbezüglich?

Ein guter Ansatzpunkt hierzu sind die Werte des Denkmalpflegers und Kunsthistorikers Alois Riegl: es zählen nicht nur die Erinnerungswerte, Alterswert, historischer Wert, aber vor allem die Gegenwartswerte, wie der Gebrauchswert beispielsweise. An und für sich behält die Systematik Riegls seine Aktualität, denn die Gebäude werden auch, wenn nicht bewusst, nach den gleichen Kriterien bewertet.

Wir beschäftigen uns in unserer Intervention mit dem Erhalt von Bestandsgebäuden am Gelände des Nordwestbahnhofs. Wo liegen die Grenzen dieser Nutzungsveränderungen? Vorgesehen sind viele Neubauten und der Erhalt von nur zwei, drei bestehenden Gebäuden. Was ist Ihre Meinung hierzu?

Wir arbeiten derzeit auf städtebaulicher Ebene Projektentwicklungen und Projektansätze ab, die ihren Ursprung noch in einer sehr stabilen Bauwelt haben. Das heißt, der Ausgangspunkt waren die Verhältnisse vor der Covid-19 Pandemie und vor dem Krieg in der Ukraine - ohne Engpässe in den Lieferketten und Material- sowie Energiepreiserhöhungen. Dementsprechend war das neu bauen günstiger und schneller und termin- sowie kostensicherer. Die letzten Jahre zeigen uns, dass wir ernsthaft und in entsprechender Größenordnung über Ansätze wie Wiederverwendung und -verwertung nachdenken müssen – von der Bauwerksebene, über die Bauteile - bis hin zur Baustoffebene. Dementsprechend könnte eine Entwick-

lungsstrategie auch auf diesen Konzepten basierend aufgebaut werden.

In Wien sind sämtliche großen, innerstädtischen Bahnhofsareale in den letzten Jahren umgewidmet und neu bebaut worden und auf bestehende Gebäude wurde dabei wenig bis keine Rücksicht genommen. Wieso ist das so und welche Probleme gibt es dabei?

Bahnhöfe sind Industriebrachen. Das heißt, ich habe wirtschaftliche Erschwernisse aufgrund von Altlasten. Dazu kommen die statischen Gegebenheiten des Bestands: Die Dimensionierung der Tragwerke schränkt die Überbaubarkeit ein. Wenn in Richtung Verdichtung und Höhe gedacht wird, können diese Tragwerke das nicht hergeben, was erhofft wird. Ein integrativer Ansatz für diese Strukturen ist natürlich eine ganz andere Diskussion.

In unserem Vergleichsprojekt Jernbanebyen ist der Großteil des Bestandes erhalten geblieben und wurde adaptiert. Züge wurden zu Geschäftslokale, Schienen zu Freiraum und Hallen zu unterschiedlichen Ateliers und Märkten umgebaut. Der soziokulturelle Aspekt war wichtig, und die Geschichte des Areals bleibt erhalten. Wie könnte dies am Nordwestbahnhof funktionieren ?

Die Frage ist immer nach der beabsichtigten Nutzung für das Areal und nach der Anpassbarkeit des Bestandes. Es geht darum, mit dem Bestand und nicht gegen den Bestand zu planen und zu bauen. Ganz pragmatisch gedacht: Übertragen auf Bahnhöfe bieten sich diese Strukturen für Flächennutzungen wie Museen, Gastronomie oder Einkaufszentren an. Aber sobald für Wohnbau verdichtet werden soll und in die Höhe gebaut werden muss, ist die Form auf ihre vertikale Erweiterbarkeit zu untersuchen. Ungeachtet der gestalterischen Qualität des Bestandes müssen etwaige Nutzungen, die nicht im Bestand funktionieren, in Erweiterungen oder Ergänzungen zum Bestand untergebracht werden. Und dann stellt sich die Frage, wie viel die Ergänzung und wie viel der Bestand vom Projekt, Erscheinungsbild und Identität des Ortes ausmachen.

Welche Bedeutung hat der Erhalt des Nordwestbahnhofs für Sie? Ist das ein Thema bei ICOMOS gewesen?

Soweit mir bekannt ist, war ICOMOS im Stadtentwicklungsprozess um den

„ES GEHT DARUM MIT DEM BESTAND UND NICHT GEGEN DEN BESTAND ZU PLANEN UND ZU BAUEN.“

Nordwestbahnhof nicht involviert. Dazu muss ich allerdings ergänzen, dass auf den Agenden von ICOMOS Österreich sich in erster Linie das Weltkulturerbe und dessen Monitoring in steht. Wir haben auch Arbeitsgruppen, die sich mit Recht und Weltkulturerbe beschäftigen, mit Photovoltaikanlagen im Welterbegebiet. Natürlich gibt es auch andere Tätigkeitsfelder: Wir sind dabei einen "Best-Practice-Award" für architektonische Interventionen in Bestandsgebäuden, wohl gemerkt nicht in denkmalgeschützten Bestandsgebäuden, auf die Beine zu stellen. Aber es ist nicht so, dass ICOMOS in jede städtebaulichen Diskussion um im Bestand verbaute Areale involviert wird.

Was denken Sie, wie wir unser Bauverhalten verändern sollten? Besonders um der Ressourcenknappheit bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum in Wien und Umgebung entgegenzuwirken. Wie wirkt sich das auf unsere Baukultur aus?

Es gibt mehrere Ansätze, wenn man die Kreislaufwirtschaftsagenda des Umweltministeriums sich anschaut, gibt es ein eigenes Kapitel zur Bauwirtschaft. Eine Möglichkeit ist das einfache Bauen, mit trennbaren Materialien, in leicht verständlichen Bauweisen. Andere Ansätze sind Recycling von Baustoffen und Verwendung von sekundären Baustoffen, die Wiederverwendung von Bauteilen, Planen und Bauen nach dem Cradle-to-Cradle-Prinzip. Es gibt einige Ansätze, manche ausgereifter, manche weniger ausgereift, die bereits erprobt werden. In Österreich ist dies noch nicht so weit verbreitet, wie in anderen Nachbarländern, da tut sich sehr viel. Es braucht noch Zeit zum Umdenken. Die Tendenz in Richtung Ressourcenerhalt und Konservierung bereits verwendeter grauer Energie bedingt neue Strategien sowohl in der Projektentwicklung, als auch in der Planung.

Welche Beispiele von Bauen im oder mit Bestand finden Sie besonders gelungen?

Ich finde insbesondere Umnutzungen spannend, die die Kreativität der Planer hervorheben. Um einige Beispiele zu nennen: K-Studio hat in Kourouta, Griechenland eine Weinfabrik zum Dexamenes Seaside Hotel umgenutzt; das Heatherwick Studio hat in Norfolk einen Wasserturm in ein Einfamilienhaus verwandelt; und um Wiederverwendung von Baumaterialien nicht außer Acht zu lassen: Amateur Architecture Studio hat in der Fassade des Ninbo Historic Museum in einer zeitgenössischen Formensprache Baumaterialien aus Abbrüchen wiederverwendet.

Finden Sie, dass Österreich beziehungsweise Wien im Bestandserhalt im internationalen Vergleich nachhinkt?

Die Frage lässt sich nicht einfach beantworten. Wenn es um denkmalgeschützte Gebäude geht, würde ich Nein sagen. Wenn Sie grundsätzlich von Bestandsgebäuden reden, dann hat dies wahrscheinlich mit der Baukultur zu tun. Wenn Gebäude nach ihrem Materialwert evaluiert und betrachtet werden, war – bzw. ist noch – Neubau günstiger. Beispielsweise das Leiner-Haus auf der Mariahilfer Straße. Ein Kaufhaus wird abgetragen und es

„... SOBALD FÜR DEN WOHNBAU VERDICHTET
WERDEN SOLL UND IN DIE HÖHE GEBAUT WERDEN MUSS, IST DIE FORM AUF
IHRE VERTIKALE ERWEITBARKEIT ZU UNTERSUCHEN.“

entsteht dort ebenfalls ein Kaufhaus – es gibt keine Nutzungsänderung. Eine baurechtlich genehmigte Entscheidung der Projektentwicklung, die hinterfragt werden muss, eben im Sinne der Ressourcenschonung und des Klimaschutzes.

Ich finde Euren Ansatz super, toll, genial! Ich würde mir wünschen, mehrere solche Projekte zu sehen, die sich mit der Weiterverwendung von Bestandsgebäuden, von Bauteilen auseinandersetzen. Gerade an Universitäten braucht es vermehrt diese Auseinandersetzung, weil die vorhin angesprochene Innovation und die Vorreiter im Umgang mit Bestandsgebäuden insbesondere aus dem Universitätsmilieu kommen. Zumindest ist das im europäischen Ausland der Fall.

Bestand

WAS KÖNNEN WIR VON BESTEHENDER ARCHITEKTUR LERNEN? WARUM IST ES WICHTIG, BESTANDSGEBÄUDE ZU ERHALTEN? UND WELCHE VORTEILE KÖNNEN WIR ALS BEWOHNENDE UND NUTZENDE DIESER GEBÄUDE ERLANGEN?

Die Geschichte und der Bestand in der Architektur sind von großer Bedeutung, da sie uns Einblicke in die Vergangenheit und die Entwicklungen der Gesellschaft geben können. Sie zeigen uns, wie sich die Anforderungen an Wohn- und Arbeitsräume, aber auch an öffentliche Gebäude im Laufe der Zeit verändert haben und wie sich die Architektur an diese Anforderungen angepasst hat. Der Erhalt historischer Gebäude und Orte trägt dazu bei, unsere gestalterische und teilweise auch kulturelle Identität zu bewahren und zu stärken. Denn diese alten Gebäude sind oftmals ein Ausdruck der kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen einer Region oder einer Epoche.

Ein Beispiel hierfür ist der historische Nordwestbahnhof in Wien, der sowohl architektonisch als auch historisch von großer Bedeutung ist. Der Bahnhof wurde im 19. Jahrhundert erbaut und war zu seiner Zeit einer der wichtigsten Bahnhöfe der Stadt. Er hatte sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart eine große Bedeutung für die Entwicklung der Stadt und ihrer Bewohner. Er diente als wichtiger Verkehrsknotenpunkt und war für viele Menschen ein wichtiger Ort des täglichen Lebens. Der Bahnhof hatte auch eine große symbolische Bedeutung, da er das Tor zur Welt darstellte und somit eine Verbindung zwischen der Stadt und dem Rest Europas herstellte.

Obwohl der Bahnhof heute nicht mehr genutzt wird und anstelle ihm ein neues Stadtentwicklungsgebiet mit neu-geschaffenen Wohn- und Arbeitsräumen entstehen soll, ist es wichtig, den Bahnhof oder zumindest Teile diesen zu erhalten, da er mit seiner langen Geschichte einen wichtigen Teil der kulturellen und historischen Identität der Stadt darstellt. Der Erhalt von solchen Bauwerken und Arealen ermöglicht es uns, als Gesellschaft, uns mit der Vergangenheit zu beschäftigen und uns die Entwicklungen

der Stadt und ihrer Bewohner vor Augen zu führen.

Die Auseinandersetzung mit bestehenden Gebäuden ist auch eine Möglichkeit, die Architektur und das ingenieurtechnische Know-how der Vergangenheit zu bewundern und zu schätzen.

Zwei dieser, sich im Areal des alten Nordwestbahnhofs aufzufindenden, Bestandsgebäude, die alte Post und das alte Stellwerk sollen laut dem städtebaulichen Konzept erhalten bleiben. Auch ein Wohnkomplex aus den 70er-Jahren an der Ecke Nordwestbahnstraße und Taborstraße bleibt bestehen. Für die übriggebliebenen Bestandsgebäude, meist Lagerhallen und Bürogebäude, von denen weit über 30 Stück am Areal stehen, gibt es keinerlei Bemühungen diese zumindest in die Planung einzubeziehen. Sie alle stehen dem geplanten Abriss bevor.





DAS ALTE STELLWERK DES NORDWESTBAHNHOFS

Unklar ist, was mit dem alten Stellwerk inmitten der geplanten Grünanlage passieren soll. Das Konzept der Stadt Wien weist ausdrücklich darauf hin, dass das kleine Stellwerksgebäude erhalten wird, jedoch bleibt, ob und wie es umgenutzt werden soll, bis zu diesem Zeitpunkt unklar.⁵

ALTES STELLWERK,
EIGENES FOTO, STAND HERBST 2022



DIE ALTE POST AM RANDE DES AREALS WIRD ZUR JÜDISCHEN PRIVATSCHULE

Der „Lauder Chabad Campus“ richtet in der Nordwestbahnstraße einen zusätzlichen Standort ein. Die zukünftige Schule soll Platz für 600 Kinder bieten und bildet die Erweiterung zu dem aus bereits Krabbelstube, Kindergarten, Volksschule, Mittelschule, eine Handelsschule und Oberstufenrealgymnasium bestehenden Campus.⁶

ABB. 11 DIE ALTE POST VOR BEGINN DER
ENTKERNUNGSARBEITEN

Intervention

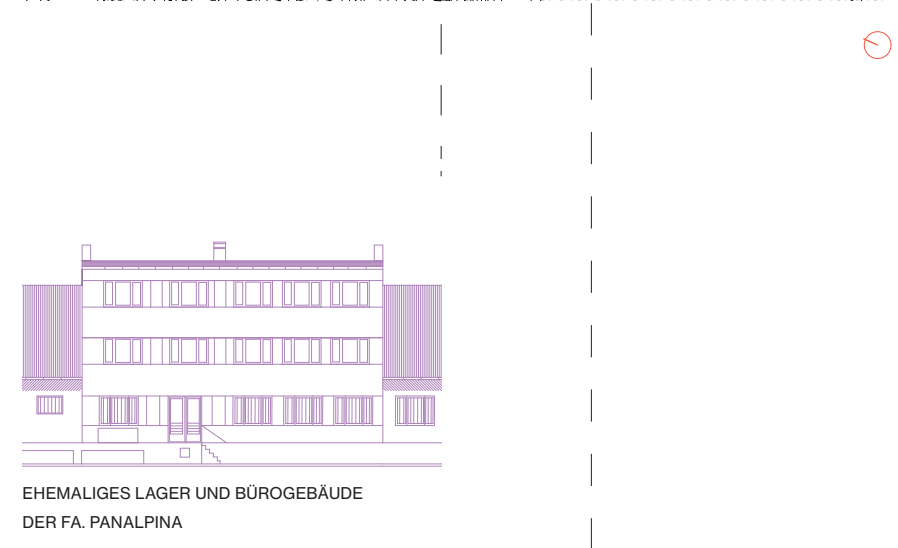
WAS WÜRDGE GESCHEHEN, WENN SICH NEUE UND ALTE BEBAUUNGSTYPEN KENNENLERNEN? KANN DIE FREIE MITTE ZU EINER HISTORISCHEN MITTE WERDEN UND WELCHE ARTEN DER INTERVENTION SIND NÖTIG, UM EINEN MEHRWERT FÜR DIE BEWOHNENDEN ZU SCHAFFEN?

Bestehende Gebäude können einen enormen Mehrwert für die zukünftigen Bewohnenden schaffen. Sie bieten nicht nur Möglichkeiten, kreative Fähigkeiten auszuleben, sondern auch eine Vielzahl von Freizeitaktivitäten. Ein Beispiel für die Umnutzung von Räumlichkeiten in einem bestehenden Gebäude ist die Umwandlung einer alten Halle in ein Atelier oder eine Werkstatt für Künstler oder Handwerker. Hier können sie ihre Talente ausleben und ihre Werke produzieren. Auch als Musik- oder Theaterproberaum bietet eine solche Halle eine ideale Umgebung.

Für Freizeitaktivitäten kann eine der vorhandenen Hallen auch als Indoor-Spielplatz oder Freizeitzentrum genutzt werden. Hier können Kinder und Erwachsene ihre Zeit verbringen. Auch Events wie Konzerte, Theateraufführungen oder Messen können in einer solchen Halle stattfinden.

Darüber hinaus ist die Wiederverwendung von bestehenden Gebäuden eine nachhaltige Alternative, die sowohl den Materialverbrauch als auch CO₂-Fußabdruck von Gebäuden reduziert. Ein Beispiel dafür ist die Umwandlung alter Fabrikgebäude in Wohn- oder Kulturzentren, die eine lebendige und vielfältige Nachbarschaft schaffen. Ein anderes Beispiel ist die Sanierung von historischen Gebäuden, die nicht nur den Wert des Gebäudes erhöht, sondern auch die Geschichte und Kultur einer Stadt bewahrt. Durch die Nutzung von bestehenden Gebäuden wird der Wert der Architektur und die Lebensqualität der Bewohner erhöht und gleichzeitig die Umweltbelastung reduziert.

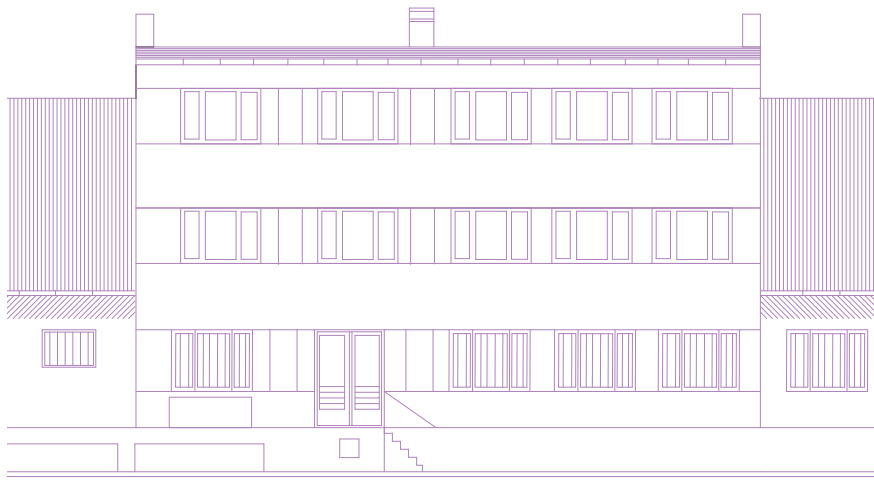
Nach einer kurzen Bestandsanalyse von zwei ehemaligen Lagerhallen werden fort folgend drei Beispiele für eine mögliche Nachnutzung dieser neuen Nutzungskonzepte erläutert.



EHEMALIGES LAGER UND BÜROGEBÄUDE
DER FA. PANALPINA



EHEMALIGE LAGERHALLE
DER FA. SCHIER, OTTEN & CO



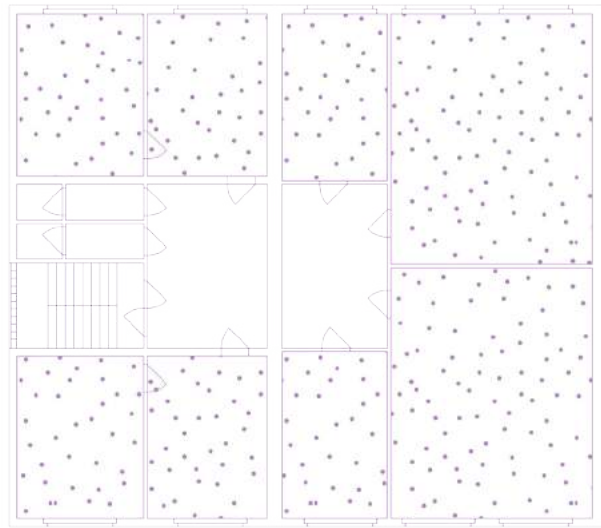
EHEMALIGES LAGER UND BÜROGEBÄUDE DER FIRMA PANALPINA

Ein für unsere Intervention, der Erhaltung von Bestandsgebäuden im Areal des Nordwestbahnhofs, ideales Gebäude ist unter anderem das Lager und Bürogebäude der Firma Panalpina. Es liegt nordwestlich im Bereich der geplanten freien Mitte und ist so sowohl für die zukünftigen Bewohnenden als auch für Menschen aus dem umgrenzenden Gebiet von der Nordwestbahnstraße leicht zu erreichen.



ERDGESCHOSS

Bereits im Erdgeschoss des gewählten Bestandsgebäudes ist durch den kleinteiligen Grundriss eine Vielzahl von Nutzungen möglich. Durch einen zentralen Raum erreicht man die angrenzenden Arbeitsplätze und die seitlich liegende Treppe. Große Fensteröffnungen bringen viel Tageslicht in, die im Plan gekennzeichneten, möglichen Arbeitsbereiche und Werkstätten. Der große Durchgangsräum unten kann als Lounge dienen, um sich zwischen den Mitschafenden auszutauschen.



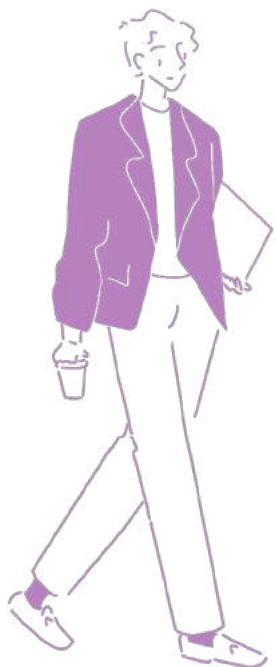
1. OBERGESCHOSS

Durch den zentral liegenden Erschießungskern können die Räume ideal als individuelle Arbeitsräume, kleine Ateliers, Werkstätten, Fotolabore oder Coworking-Spaces umgenutzt werden. Der bestehende Grundriss lässt es ohne weitere Änderungen zu, dass sowohl Arbeitsplätze für ein bis vier und für bis zu acht Personen pro Raum entstehen. Die weiteren Obergeschosse lassen die gleichen Nutzungen zu.

EIN TAG MIT LISA

Lisa ist eine talentierte Künstlerin, die in ihrem eigenen Atelier im Nordwestbahnhof arbeitet. Sie ist eine passionierte Malerin, die sich auf abstrakte Kunst spezialisiert hat. Ihre Werke zeichnen sich durch ihre lebendigen Farben und ihre experimentelle Technik aus. Sie schläft für gewöhnlich gerne aus und fährt dann mit ihrem Fahrrad ins Atelier, in dem sie den Großteil ihres Tages alleine verbringt, um ihren kreativen Fähigkeiten optimal entfalten zu können. Bevor sie wieder den Rückweg bestreitet, spaziert sie durch Parkanlage des Areals und kommt dabei meist mit Bewohnenden des neuen Quartiers ins Gespräch. Da Lisa eine inspirierende Künstlerin ist, die immer wieder neue Wege findet, um ihre Kunst zu präsentieren und viele der Bewohnenden schon kennenlernen durfte, kuratiert sie nun auch die halbjährlich stattfindende Kunstausstellung.





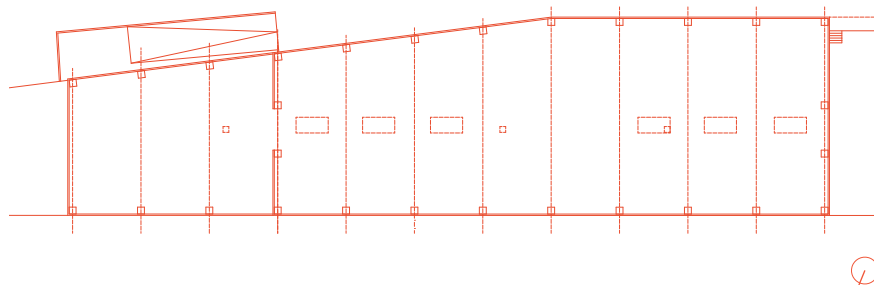
EIN TAG MIT LEVI

Levi wohnt im näheren Umkreis auf der anderen Seite des Augartens und hat sich schon zu Beginn einen fixen Arbeitsplatz in einem der großen Coworking-Spaces reservieren lassen. Er geht jeden Werktag mit seinem Coffee to go in der Hand und seinem Laptop unter der Schulter top motiviert durch die offene Lounge-Area bis zu seinem Arbeitsplatz im 1. Stock. Nachdem er die ersten Stunden konzentriert gearbeitet hat, plaudert er mit seinen Sitznachbarn und tauscht Ideen mit Ihnen aus. Seine Mittagspause verbringt er meistens mit einer Käse-Ei-Semmel draußen auf seinem Lieblingsplatz, einer Bank aus Schwellholz der alten Gleisanlage. Einmal wöchentlich schaut er vorm Nachhauseweg noch zum Tauschmarkt in der großen Halle vorbei.



EIN TAG MIT NICOLETTA

Nicolleta ist eine engagierte Studentin, die seit kurzem in einer der Neubauten am Gelände des ehemaligen Nordwestbahnhofs wohnt. Jede Woche donnerstags trifft sie sich mit ihren Freundinnen zum Yogakurs in der großen Halle am Nordwestbahnhof. Der Kurs bietet ihr die Möglichkeit, Körper und Geist in Einklang zu bringen und ihre Anspannung abzubauen. Nicolleta schätzt die Atmosphäre im Kurs und die Unterstützung ihrer Freundinnen, die sie auf ihrem Weg zu mehr Entspannung begleiten. Danach lässt die Freundesgruppe gemeinsam ihren Tag in dem neuen Pop-up Kaffee am nördlichen Ende der Halle, bei einem Pläuschchen und vier Tassen Pfefferminztee, ausklingen.

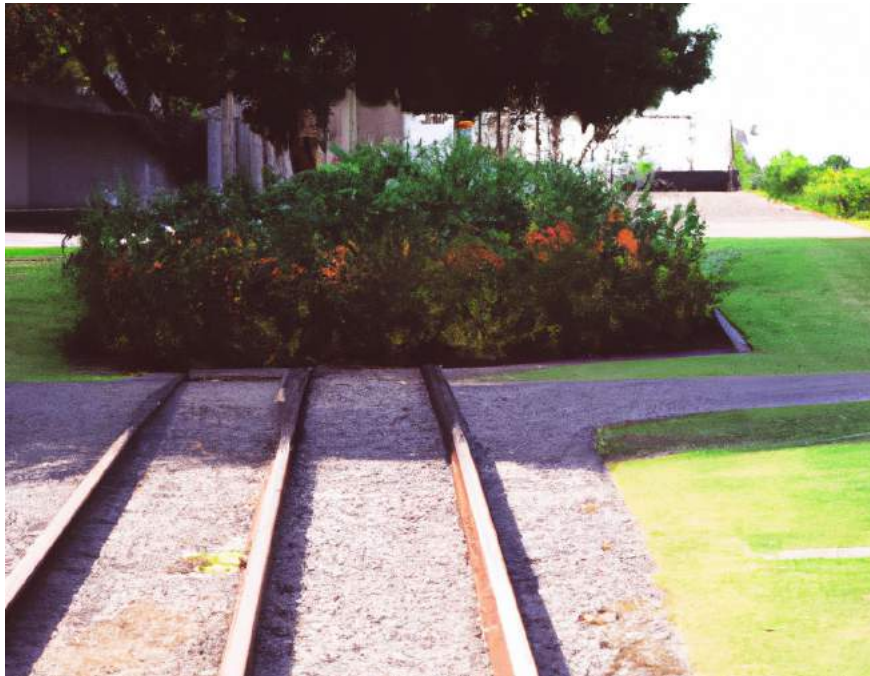


EHEMALIGE LAGERHALLE DER FIRMA „SCHIER, OTTEN & CO“

Durch die offene Struktur der Halle kann die gesamte Fläche genutzt werden. Die große Fläche kann durch Ergänzen vom Schiebewänden abgeteilt werden. Dies lässt mehrere Nutzungen gleichzeitig zu, aber auch das Öffnen der Elemente für größere Events wie für Ausstellungen, Sportveranstaltungen, Indoormärkte, Theateraufführungen oder Musikaufführungen für die Bewohnenden und die erweiterte Nachbarschaft sind möglich.

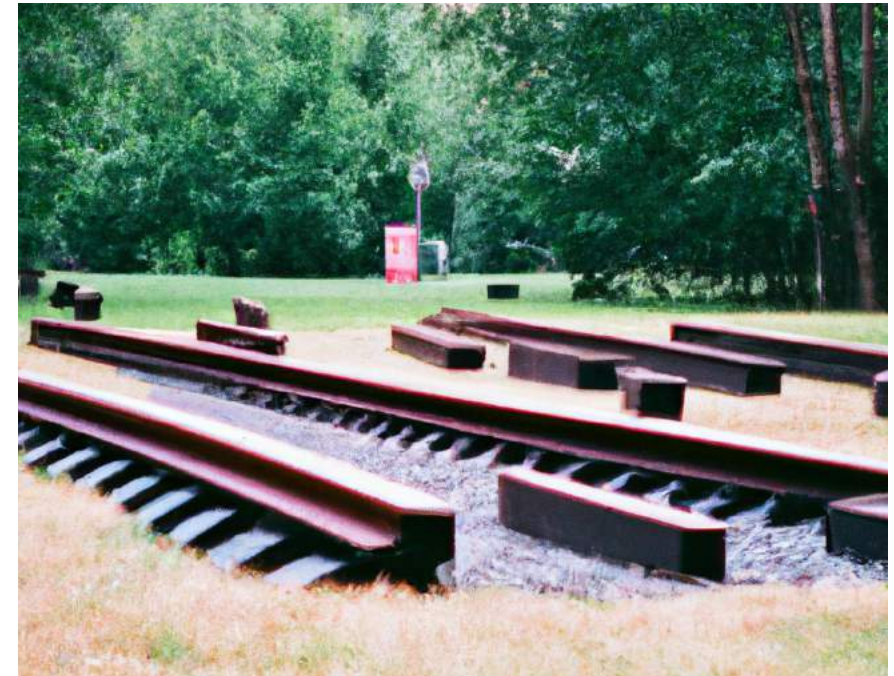
ABB.: ANSICHT (OBEN)
1. UNTERGESCHOSS (UNTEN)

Neue Freiräume



MTEINBEZUG DER BAHNTRASSEN IN DIE NEUE FREIRAUMGESTALTUNG

Die originalen Bahntrassen werden, statt abgerissen, in die neue Freiraumgestaltung des Areals integriert. Durch die, sich vertikal durch die Struktur des Nordwestbahnhofs ziehende, alte Gleisanlage kann so Kieswege bilden, welche die neu entstandene Nachbarschaft verbindet und gleichzeitig einen Bezug zu Geschichte des Bahnhofs herstellt und die Integrität des Ortes wahrt.



SITZMÖGLICHKEITEN AUS ALTEN GLEISEN UND SCHWELLHOLZ

Einige von den, um damals der Verwitterung entgegenzusetzen, mit Schweröl getränkten, Schwellholz-Balken der Bahntrasse werden zu Sitzmöglichkeiten und gestalten somit sowohl den Freiraum als auch die physische Kommunikationsebene der Bewohnenden mit. Zudem kann so ein Verbundmaterial, welches nicht oder nur sehr schwer zu recyceln ist, eine neue Verwendung finden und fördert den nachhaltigen Gedanken der Intervention.

Quellen

(Seite 4)
Stadt Wien, „**Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof**“, Wien
(Zugriff am 23.11.2022)
wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof

(Seite 4)
Cobe Architects, „**Es grünt so grün in Kopenhagen**“, Kopenhagen
(Zugriff am 23.11.2022)
ubm-development.com/magazin/jernbanebyen-es-gruent-so-gruen-in-kopenhagen/

(Seite 9)
Jernbanebyen, „**Stadtentwicklungsgebiet Jernbanebyen**“, Kopenhagen
(Zugriff am 23.11.2022)
jernbanebyen.dk

(Seiten 14-15)
Wiener Zeitung, „**Geschichte des Nordwestbahnhofes**“, Wien
(Zugriff am 18.11.2022)
https://www.wienerzeitung.at/_wzo_daten/media/Storytelling/bhf/index.html#der-alte-riese

(Seite 30)
Stadt Wien, „**Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof**“, Wien
(Zugriff am 20.01.2023)
wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof

(Seite W31)
Zeitschrift Mein Bezirk, „**Historisches Postamt wird zur jüdischen Schule**“, Wien
(Zugriff am 23.11.2022)
meinbezirk.at/brigittenau/c-bauen/histori-

sches-postamt-wird-zur-juedischen-schule_a5309131

Abbildungen

ABB 01
Stadt Wien, „**Nordwestbahnhof Ist-Zustand**“, Wien
(Zugriff am 10.12.2022)
wien.gv.at/spezial/vonoben/brigittenau/?i=3

ABB 02
ÖBB, „**Nordwestbahnhof Planungsstand**“, Wien
(Zugriff am 10.12.2022)
immobilien.oebb.at/de/projekte/liegenschaftsentwicklung/wien-nordwestbahnhof

ABB 03
Cobe Architects, „**Jernbanebyen Ist-Zustand**“, Dänemark
(Zugriff am 09.01.2023)
cobe.dk/idea/jernbanebyen

ABB 04
Cobe Architects, „**Jernbanebyen Planungsstand**“, Dänemark
(Zugriff am 08.01.2023)
cobe.dk/idea/jernbanebyen

ABB 05
Wikipedia, „**Nordwestbahnhof Lageplan 1873**“, Wien
(Zugriff am 22.12.2022)
wikipedia.org/wiki/Wien_Nordwestbahnhof#/media/Datei:Nordwestbahnhof_Allgemeine_Bauzeitung_Blatt1_1873.png

ABB 06
Organisation, „**Innenraum der ehemaligen Bahnhofshalle**“, Wien
(Zugriff am 20.12.2022)
anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?

apm=0&aid=abz&datum=1873&zoom=2

ABB 07
Österreichische Nationalbibliothek, „**Gesamtaufnahme der Ruine von erhöhtem Standort**“, Wien
(Zugriff am 02.12.2022)
onb.digital/result/10BCE0A2

ABB 08
Österreichische Nationalbibliothek, „**Wien 2, Nordwestbahnhof um 1900**“, Wien
(Zugriff am 02.12.2022)
onb.digital/result/10BCE0BB

ABB 09
Österreichische Nationalbibliothek, „**Umnutzung ehemalige Bahnhofshalle als Skisport-Erlebnis**“, Wien
(Zugriff am 22.12.2022)
onb.digital/result/10BABE98

ABB 10
Österreichische Nationalbibliothek, „**Wien 2, Nordwestbahnhof um 1900**“, Wien
(Zugriff am 02.12.2022)
onb.digital/result/10BCE09A

ABB 11
Wienerzeitung, „**Die alte Post vor Beginn der Entkernungsarbeiten**“, Wien
(Zugriff am 21.01.2023)
www.wienerzeitung.at/_em_daten/151023-1710-nordwestbahnhof

Mehr Informationen zum Vergleich der beiden Projekte, ein weiteres Interview und Infografiken zu den Themen: Materialverbrauch in der Bauwirtschaft und dem Umgang mit vorhandener Bausubstanz findest du auf unserer Website.



