

Foto: © R. Schmied/Stadt Wien



NORD- / **NORDWEST-** / HAUPTBAHNHOF / NEUES LANDGUT

NEWSLETTER 42



**Stadt
Wien**

Projektleitung
Wien
Bahnareale

INHALT:

➤ PWB - NEWS

S. 3 Projektleitung Wien Bahnareale: Beatrix Rauscher neue Leiterin

➤ Nordbahnhof-Nord

S.4 Baustellenübersicht Nordbahnhof

S. 5 Info-Abend „Nordbahnviertel“

S. 6 Nordbahnhalle: Nachdenkpause, Teilabriss und abruptes Ende

S. 7 Spielstadt: Gebt die Halle in Kinderhände ... !

➤ Nordwestbahnhof

S. 8 Baustellenübersicht Nordwestbahnhof

S. 9 Übersicht: Nordwestbahnhof

S. 10 Draußen vor der Stadt ...

Wirtschaftshistoriker Peter Eigner zur Geschichte der Wiener Logistik

➤ Neues Landgut

S. 13 Baustellenübersicht Neues Landgut

S. 14 Neues Landgut: 40 Jahre Chris Lohners ÖBB-Tonstudio

➤ Hauptbahnhof

S. 16 Baustellenübersicht Hauptbahnhof, Sonnwendviertel

S. 17 „Wer hat an der Uhr gedreht?“ - Hauptbahnhof feiert 5-Jahre-Jubiläum

S. 18 Grundsteinlegung für CAPE 10

➤ PWB - NEWS

S. 19 Projektleitungs-Ritterschlag: Auftakt-Workshop für Neues Landgut

S. 20 Grätzeltouren: Erfolgreiche Saison zu Ende gegangen

S. 21 Hauptbahnhof & Nordbahnhof: Controlling-Sitzungen

S. 22 Vor den Vorhang: DI Martin Scheiflinger (ÖBB)

S. 24 PWB-Terminvorschau

➤ S. 25 Impressum



**Stadt
Wien**

Projektleitung
Wien
Bahnareale



Foto: © R. Schmied/Stadt Wien

(v.li.n.re.): H.-C. Heintschel, Gabriele Schuller, Beatrix Rauscher, Nina Hauschka, Stadtbaudirektorin Brigitte Jilka, Andreas Schwab

Projektleitung Wien Bahnareale:

Beatrix Rauscher neue Leiterin

Seit 1. August leitet Dlin Beatrix Rauscher die Projektleitung Wien Bahnareale (PWB). Sie folgt damit DI Robert Nowak nach, der im Juni zur Wiener Standortentwicklung GmbH (WSE) gewechselt ist. „Es freut mich, mit Dlin Beatrix Rauscher eine versierte Expertin mit viel praktischer Erfahrung und Kenntnis als neue Projektleiterin begrüßen zu dürfen“, so Stadtbaudirektorin Dlin Brigitte Jilka.

Zu den Aufgabenschwerpunkten der Projektleitung, die Teil der Stadtbaudirektion (MD-BD) ist, zählt die Koordination der städtischen Entwicklung in den ehemaligen ÖBB-Arealen des Nord- und Nordwestbahnhofes bzw. des Neuen Landgutes und des Sonnwendviertels beim Hauptbahnhof. In Summe knapp 200 Hektar Entwicklungsfläche. Parallel dazu laufen auch sämtliche wesentlichen Schieneninfrastruktur-Vorhaben der ÖBB - Stichwort „Schie-

nen-Infrastrukturpaket“ - bei der Projektleitung koordinierend zusammen.

Rauscher, seit 1998 bei der Stadt Wien tätig, arbeitete zuletzt im Büro der Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung. Die Absolventin der Universität für Bodenkultur hat langjährige Erfahrung im Bereich des öffentlichen Verkehrs, wie auch in den Bereichen Stadtentwicklung und öffentlicher Raum: Während ihrer Zeit bei der Stadtplanung (MA18) nahmen Planungen zum Wiener U-Bahn-Netz bzw. zum S-Bahn-System eine wichtige Rolle ein. „Entwicklungen auf Bahnarealen sind von großer gesamtstädtischer Bedeutung und erfordern die Berücksichtigung aller für die Lebensqualität relevanten Bereiche“, so die neue Projektleiterin. Herzlich willkommen! ◀



Foto: © Mobilitätsagentur Wien/Sebastian Philipp

Baustellenübersicht Nordbahnhof



NORDBAHNHOF



Foto: © R. Schmied/Stadt Wien

Info-Abend „Nordbahnviertel“

Letztendlich ist es dann doch wieder ein breiter Folien-Bogen geworden, der da am 23. Oktober zum „Stand der Dinge“-Abend vorbereitet wurde: Rasengleis und Bildungscampus, Freie Mitte-Planung und Nordbahnhalle, Baufeldfreimachung und Besiedelungswelle. Trotzdem hatte man den Eindruck, dass die rund 70 AnrainerInnen mit dem Dargebotenen zufrieden waren. Organisiert seitens der Projektleitung fand der 6. Info-Abend in den Räumlichkeiten der

lokalen Gebietsbetreuung statt. BV Ursula Lichtenegger unterstrich in ihrer Begrüßung den guten „Spirit des Viertels“, Landschaftsplaner Thomas Proksch lieferte in seinem Vortrag zur Freien Mitte das Bild des Abends: Für die räumliche Gestaltung der ehemaligen Kohlenrutschen-Geländes nutzte er die doch recht beeindruckende Metapher der „Wachau des Nordbahnviertels“. Wer hätte daran gedacht! ←



Foto: © Robert Gyoery

Nordbahnhof:

Nachdenkpause, Teilabriss und abruptes Ende

Sonntag, den 10. November wird man sich merken: Alarmstufe 3 hieß es beim Feuerwehreinsatz ab der Mittagszeit im Nordbahnviertel. Eine riesige Rauchwolke zeigte das Unerwartete weithin an: der übrig gelassene Teil der Nordbahnhofhalle stand in Flammen. Verletzt wurde glücklicherweise niemand und der 100 Mann-Einsatz der Feuerwehr zeigte rasch Erfolg, nichtsdestoweniger dürften mit dem Vollbrand der Halle die damit verbundenen Ideen für eine Zwischennutzung 2020 Vergangenheit sein. Mit Produktion dieses Newsletters stand die Ursache des Brandes noch nicht fest. Auch die weiteren Schritte sind noch ungeklärt.

Ein kurzer Rückblick: Anfang Juli 2019 endete die gut 2jährige Zwischennutzung der Nordbahnhofhalle. Die Initiative „SOS Nordbahnhof“ sprach sich für eine langfristige Nutzung der Halle aus. Um diese Möglichkeiten auszuloten, beschloss man seitens der Stadt und der ÖBB nur einen Teil der Halle abzureißen. Dies ge-

schah zwischen August und Oktober. Die Zeit wurde seitens der Stadt genutzt, um diverse technische, juristische und finanzielle Aspekte und Problemstellungen für eine eventuelle Weiternutzung der Halle zu klären. Parallel dazu reichte die Initiative beim Petitionsausschuss des Wiener Gemeinderates ihre Forderungen ein, die am 7. November entsprechend diskutiert wurden. Die ausgesprochen Empfehlung betraf eine eventuelle Ermöglichung einer Spielzeit für 2020, jedoch keine langfristige Nutzung der Halle. Der Brand am 10. November setzte dem allen ein überraschendes Ende.

Was bleibt ist der auch durch den Brand nicht beschädigte und bekanntermaßen unter Denkmalschutz stehende Wasserturm, dessen Potentiale für das Viertel in nächster Zeit ausgelotet werden sollen. Was ebenso bleibt: Die Diskussion rund um die Halle zeigte den Bedarf nach Orten der Begegnung, Kultur und Nachbarschaft auf. ◀



Spielstadt:

Gebt die Halle in Kinderhände ... !

Nicht nur Herbert Grönemeyer hätte Anfang Juli seine Freude angesichts der um die 3.000 Kinder in der „Spielstadt Nordbahnhof“ gehabt: 10 Tage lange herrschte im gesamten Areal ein eifriges städtisches „Nordbahnhof“-Leben. Initiiert von den drei jungen StudentInnen Leonie Jung-Irrgang, Moritz Matschke und Joscha Thiele und unterstützt vom Volkstheater, der Stadt Wien – hier ist vor allem der kleine herumstotternde Mistwagen mit Fahrer noch in bester Erinnerung! – und jeder Menge weiterer Unterstützer, fand ein wirklich lebendiges und engagiertes Stadtspiel nach.

(Groß)Eltern mussten draußen bleiben, während sich die Kinder beim selbst mitgebauten „Arbeitsamt“ am Morgen anstellten, um einen neuen Job in der „Stadt“ zu ergattern. Ateliers und Polizei, Geschäftssinn und Mülldienst: der Besucher war ob der Ernsthaftigkeit überrascht, mit der die Kinder – die meisten kamen aus der Leopoldstadt und der Brigittenau – bei der Sache waren. Insgesamt waren pro Tag um die 300 Kinder vor Ort. Auch Mitte September, als mit den Erfindern der Spielstadt telefoniert wurde, war die anhaltende Zufriedenheit spürbar. „Gerne wieder in Wien!“

DAS ÜBERSCHREITEN DER
GLEISE IST VERBOTTEN

Foto: © PWB/Stadt Wien

Baustellenübersicht

Nordwestbahnhof



NORDWESTBAHNHOF

Übersicht Nordwestbahnhof

Quelle: Tracing Spaces, PWB, GB
Stand: 11/2019 | Foto: MA 18



- Wiener Linien/ÖBB-Schüttgutverladestelle **22**
- ÖBB Kleingärten **21**
- ehem. Kraftwagendienst (KWD) **20**
- ehem. ÖBB-Fahrdienstleitung **19**
- geplantes ÖBB/Stadt Wien Infocenter, Tracing Spaces-Standort: „Museum Nordwestbahnhof“ **18**
- ehem. Spedition Schier Otten **17**
- ÖBB Signalwerkstätte - Bauhof **16**
- Spedition Vienna Cargo **15**
- Promotion Unternehmen **14**
- ehem. Standort Böhler-Stahl-Lager **13**
- Ehemalige Lagerhallen **12**
- Getränkeshändler DeFabrio **11**
- Diskonter Hofer **10**
- ehem. Postamtsgebäude: zukünftig Lauder Chabad-Schule **9**
- Spedition Quehenberger **8**
- ehem. Spedition Kubi Cargo **7**
- ÖBB-Büro und -Hallen **6**
- Stellplätze Blagus-Busse **5**
- ehem. Diskonter Magnet/Konsum/PlusKauf **4**
- ehem. BP-Tankstelle mit Waschanlage **3**
- ÖBB-Bürogebäude **2**
- ehem. Bahnhofshalle, (3 Hochhäuser) **1**

- Firma Knauf Gipsplatten **23**
- ÖBB Freiladerampe **24**
- ehem. Verwaltungsbüro Container Terminal Nordwest **25**
- Asiatische Handelsfirmen **26**
- ehem. Bürogebäude Spedition Panalpina **27**
- ehem. Container Kräne **28**
- ÖBB-Bürogebäude **29**
- ehem. Spedition Berkmann **30**
- Stückguthalle **31**
- Kosmos Halle **32**
- Firma props.co Filmrequisiten **33**
- ehem. Firma Transpak Kartonagen **34**
- Interne ÖBB Kantine **35**
- Abstellfläche (ehemals auch für Container) **36**
- Car wash-Anlage **37**



Foto: © H.-C. Heintschel/PWB

Wirtschaftshistoriker Peter Eigner zur Geschichte der Wiener Logistik

Draußen vor der Stadt ...

Der Wiener Nordwestbahnhof ist der letzte große innerstädtische Güterbahnhof Wiens. Zu seiner Eröffnung (1873) stand er noch solitär in der Landschaft. Heute umgibt ihn dichtes Wohngebiet, während der Gütertransport „draußen vor der Stadt“, in neue Logistikorte gezogen ist. Der Historiker Peter Eigner – er lehrt am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Uni Wien – kennt nicht nur die Brigittenau, sondern auch die überraschende und weithin unbekannte Logistikgeschichte Wiens. Ein Gespräch.

Peter Eigner (PE): Ich selbst bin in der Brigittenau groß geworden und habe den Nordwestbahnhof real mitbekommen. Der Bahnhof hat den Bezirk immer geteilt: in Richtung Leopoldstadt, aber auch innerhalb des Bezirkes. Ich empfand das Areal, was man ja maximal nur über Schleichwege betreten konnte, immer als recht unübersichtlich. Ich denk, das war aber all den großflächigen Güterbahnhöfen Wiens gemein.

HCH: Welche Rolle kommt der Eisenbahn im Transportwesen und Güterverkehr zu?

► **PE:** Eine enorme! Die Eisenbahn prägte als Transportmittel ganz grundlegend das 19. und 20. Jahrhundert. Industriehistorisch kann man die Eisenbahn mit all ihren Facetten gar nicht überschätzen. Es waren immer riesige Unternehmen, die sehr viel Finanzmittel beanspruchten, zugleich aber viele Industriezweige belebten. Etwa der Maschinenbau, der ohne die Eisenbahn nicht zu denken wäre.

HCH: Und für Wien selbst? Welche Rolle kommt da der Eisenbahn zu?

PE: Auch für Wien selbst spielt die Eisenbahnlogistik eine bedeutende Rolle. Mit den Bahnhöfen und den Gleisanalgen im Stadtgebiet änderte sich auch das industrielle Standortgefüge. Traditionell spielte bei uns die Textilindustrie mit all ihren Ablegern, wie etwa Färbereien, eine große Rolle. Dieser Cluster entwickelte sich entlang des Wientals in West-Ost-Richtung. Deswegen überschritten damals ja auch die heutigen Bezirke Meidling und Rudolfsheim-Fünfhaus erstmals den Linienwall mit ihren Betrieben. Es waren damals vor allem die Färbereien, die sich dort etablierten.

HCH: Eine Nord-Süd-Achse fehlt uns?

PE: Erst mit dem Bau des Südbahnhofs bzw. Nord- und Nordwestbahnhofs mitsamt der Verbindungsbahn (heute: Stammstrecke der S-Bahn, Anm.) entwickelte sich in der Stadt auch eine Nord-Süd-Achse im industriell-handwerklichen Sinne. Also auch hier merkt man die Relevanz der Eisenbahn für wirtschaftliche Entwicklung.

HCH: Eisenbahnnähe war also seinerzeit immer ein Standortvorteil?

PE: Kann man so sagen, teilweise gilt das auch für den innerstädtischen Bereich. In einer Untersuchung zur Wirtschaftsgeographie Wiens habe ich vor Jahren einmal eine Stadtkarte entworfen, die Unternehmen mit Bahnanschluss zeigt. Es ist wirklich unglaublich, wie sehr mittlere und größere Unternehmen mit Schlepplgleisen an das Eisenbahnnetz verbunden waren. Es waren eigentlich fast alle dabei!

HCH: Wann endete eigentlich die „goldene Zeit“ der Eisenbahn im Warenverkehr?

PE: Das Ende der Eisenbahn im Gütertransport würde ich mit den 1960er, 1970er Jahren ansetzen. Vor allem der Bau der Südbahn ab Anfang der 1960er Jahre spielt für die Verlagerung der Logistik eine immense Rolle. Zugleich gab es freilich auch gewissen Örtlichkeiten, wie eben der Nordwestbahnhof, der noch länger seine „goldene Zeit“ hatte. Etwa im Container-Geschäft. Für die dortigen Speditionen war eher das Ende des „Ostblocks“ im Jahr 1989/1990 eine Zäsur. Mit dem freieren Warenverkehr in Richtung Osten ging viel Expertenwissen im Gütergeschäft für den Standort verloren bzw. wurde nicht mehr so nachgefragt.

HCH: Sie erwähnten vorhin die Bedeutung der Südbahn für die Verlagerung der Logistik. Und die Westbahn? Welche Rolle spielte die? ►

► **PE:** Die Westautobahn hatte eigentlich keine große Auswirkung für die Logistik. Allein schon der Wienerwald und das beengte Gelände ließen da wenig Ansiedelung zu. Ganz im Unterschied dazu eben der südliche Raum von Wien, der ja bis heute auch in Sachen Betriebe wächst.

HCH: Warum spielt eigentlich die Donau im Transportwesen eine eher unauffällige Rolle?

PE: Wirtschaftshistorisch ist die Donau immer eher ein Nachteil für Wien und die Industrie gewesen. Sie fließt mit ihrer West-Ost-Ausrichtung quasi falsch! Im Unterschied zu den Nord-Süd-Strömen, wie etwa Oder, Rhein oder Elbe, die industriegeschichtlich und als Transportwege von hoher Relevanz waren. Deswegen gab es ja immer wieder auch Bemühungen, die Donau mit Kanalisierungen an die Nord-Süd-Richtung anzuschließen. Die letzte wirklich große Bemühung ist aber auch schon lange her: Sie stammt aus der Monarchie unter Ernest von Koerber. Hätte dieses Projekt Erfolg gehabt, wäre das einer Revolution im Warenverkehr und im Transportwesen gleichgekommen.

HCH: Manche Historiker argumentieren, dass unser heutiger Stand der internationalen Vernetzung bereits Ende des 19. Jahrhunderts teilweise erreicht war.

PE: Dem kann man auch einiges abgewinnen. Wir sprechen heute von zwei Wellen der Internationalisierung bzw. Globalisierung: Wirtschaftshistorisch kam es im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zu einer ersten markanten Ausweitung der Vernetzung, wobei die Habsburgermonarchie da ein bisschen rausfällt, da sie immer um Autarkie bemüht war. Dennoch kommt es auch bei uns in dieser Phase zu den ersten wesentlichen Vernetzungen. Ein Beispiel ist da etwa der Fleischhandel: In dieser Zeit kommt es erstmals zum Import von Fleisch aus Übersee. Aber eben auch Fisch aus der Nordsee via Bremerhaven-Hamburg und Nordwestbahn. Die zweite Welle an internationaler Verflechtung passiert dann ab den 1970er Jahren und dauert bis heute an.

HCH: Transportwege, Warenverkehr und Logistik sind eigentlich erstaunlich lange nicht kritisch thematisiert worden. Erst heute, im Zuge des Footprint-Diskurses scheint sich da etwas zu ändern.

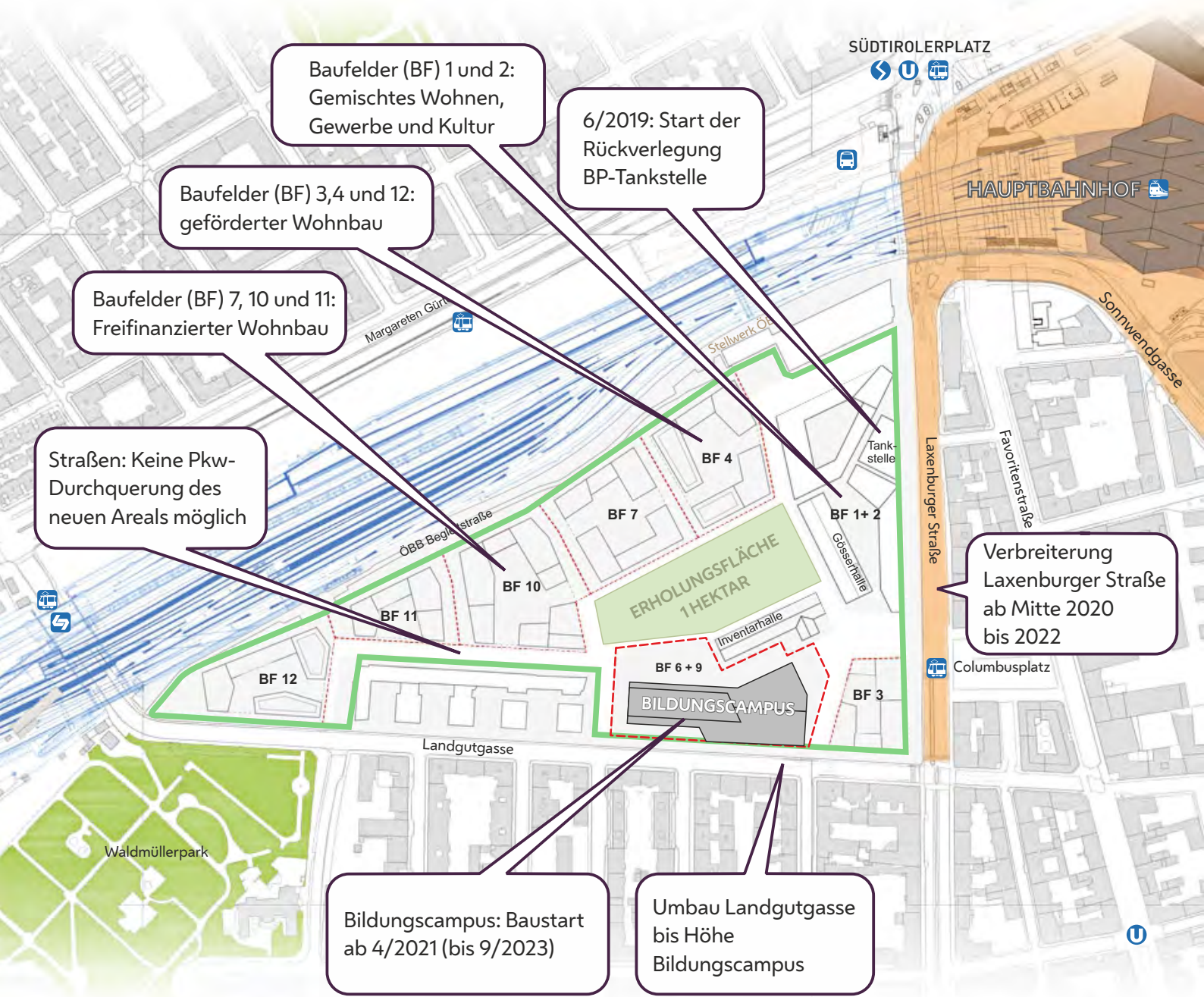
PE: Es hat wohl auch etwas mit der grassierenden Unlust am Kapitalismus zu tun. Ich persönlich begrüße schon diese neue kritische Einstellung etwa im Lebensmittelbereich, da es mithilft einige Verrücktheiten des Handelsverkehrs aufzuzeigen. ◀



Foto: © H.-C. Heintschel/PWB

Baustellenübersicht

Quartier Neues Landgut





Back tot he roots: Im Heizungskeller startete Ende der 1970er Jahre Chris Lohner ihre ÖBB-Karriere

Foto: © R. Schmied/Stadt Wien

Neues Landgut:

40 Jahre Chris Lohners ÖBB-Tonstudio

Zehntausende Files a la „Nächste Station: St.Veit an der Glan“, „Zug fährt ein“, „Zug fährt ab“, „Wir erreichen in Kürze Mistelbach“, dazu noch der unveränderte, orange gehaltene Haarschnitt: Das immaterielle Kulturerbe Österreichs kann nicht komplett sein, solange nicht zumindest Chris Lohners Zug-Stimme Eingang gefunden hat. Und damit verbunden vielleicht auch die Erinnerung an die Ursprünge im Neuen Landgut. Begonnen hat das schicksalsschwere Te-te-a-tete zwischen Lohner und uns generationsübergreifenden Zugfahrenden am Muttertag im Jahr 1979. Dem vorausging die damals europaweit neue

Marketing-Idee des damaligen ÖBB-Werbeleiters Walter Kirchmeier, dem Auftreten der ÖBB eine unverkennbare Stimme hinzuzufügen. Eben jene der Schauspielerin Chris Lohner, aufgewachsen in den späten 1940ern in Wien. Im Unterschied zu heute muss man sich die Tontechnik der ÖBB simpel, ja, sehr simpel vorstellen. Im Heizungskeller, in den Räumlichkeiten des bis heute noch bestehenden ÖBB-Filmclubs, ein Raum, der nicht viel mehr als Eierkartons zum Schallschlucken aufweist, wurde erstmals Lohners Stimme „für die österreichische Ewigkeit“ auf Tonspuren aufgenommen. Seitens der ÖBB stand Lohner



Foto: © R. Schmied/Stadt Wien

Mehr als nur berufliche Ansprechpartner:
ÖBB-Mitarbeiter Joachim Weitzel und Josef Ecker zusammen mit Chris Lohner.

Josef Ecker zur Seite: Er war für die Umsetzung, das technische Equipment zuständig. Auch wenn man kein Technikhistoriker ist: Selbst in den Erzählungen Eckers klingen die Lohnerschen Anfänge „aus der Zeit gefallen“. Weniger aufgrund mangelnder technischer Qualität, mehr im Sinne des Aufwands. Über viele Jahre wurden überdimensionale Tonkassetten angefertigt, die in weiterer Folge an die unzähligen Bahnhöfe des Landes verschickt und dort wieder in eigenen Boxen eingelegt, abgespielt, zurückgespult und wieder gemäß Fahrplan ausgestrahlt wurden. Für die Züge gab es – wir haben es vermutet! – wiederum eigene Abspielgeräte. Der spezifischen Lohnerschen Freundlichkeit im Klang tat dies alles keinen Abbruch. Die Zeit im Keller dauerte gar nicht so kurz: 25 Jahre später konnte das „Zugstimmen-Team“ im Areal des Neuen Landguts umsiedeln: Aus dem Keller

wurde im Jahr 2000 eine ehemalige Küche, die man entsprechend adaptierte. Und ja, - jetzt aber kürzer -, nämlich 2006, ging es dann in ein „richtiges“ Tonstudio, wo sich auch schon seit langer Zeit Joachim Weitzel (ÖBB) um die digitalisierte Zukunft der Lohnerschen Tonalität kümmert.

Wie sieht die Zukunft aus? Für die ältere Generation fallen ja noch Bild und Stimme zusammen: Lohners legendärer „Kottan ermittelt“-Auftritte sind mit den „Achtung, Zug fährt ab!“ deckungsgleich. Für jüngere Zugfahrende wird die Stimme übrig bleiben. In besagten zehntausenden digitalen Files. Übrigens: Bis heute – abgesehen von einer Unterbrechung durch die ungewohnte „deutsch-deutsche“ Stimme „Petra“ zwischen 2011 und 2015 - spricht Chris Lohner für die ÖBB. Dem alljährlichen Fahrplanwechsel sei Dank. ◀



Foto: © Rudolf Schmied/PWB

Baustellenübersicht

Quartier Belvedere (QB), Sonnwendviertel (SWV)

QB ("Strauss&Partner):
Bauteil Süd: 2 Hotels fertig
Bauteil Mitte: Büro, Handel fertig
Bauteil Nord: Büros, Fertigstellung: 9/2020

"Wohnen am Schweizergarten":
Hotel, Büros, Wohnungen:
Fertigstellung: Ende 2020

„Parkapartments am Belvedere“, Wohnungen und Hotel, fertig

Sonnwendviertel Ost, Wohnungen und Hochgaragen, Fertigstellung: 2018-2021

Arsenalsteg, Fertigstellung: März 2020

Franz-Grill-Straße, Verbindung zur A23: Teil 1 fertig, Gesamtfertigstellung: 3/2021

Rampe Ost der Südbahnbrücke fertig gestellt

Investoren prizeotel und Rezidor: Hotel, Wohnungen, Fertigstellung: 3/2022

Cape 10 - Zentrum für soziale Innovation, Fertigstellung: 3/2021

Gemeinsamer Stützpunkt von MA 42 und MA 48, Baustart 10/2018, Fertigstellung: Mitte 2020

Unterführung Gudrunstraße, Fertigstellung Ende 2019

SÜDTIROLERPLATZ

NEUES LANDGUT

QB

SWV

KURT-HELLER-STEIG

SÜDBAHNBRÜCKE



Fotos: © Wolfgang Werner/ÖBB

„Wer hat an der Uhr gedreht?“

Hauptbahnhof feiert 5-Jahre-Jubiläum

Quasi dem „Kindergartenalter“ entwachsen feierte am 10. Oktober der Hauptbahnhof sein 5jähriges Bestehen. Vor zehn Jahren verließ der letzte Zug im Dezember den damals noch existierenden Südbahnhof, 2014 eröffnete der Hauptbahnhof Wien seine Hallen und Bahnsteige in alle vier Himmelsrichtungen. Nicht nur für ÖBB-Chef Andreas Matthä ein Anlass zur Zufriedenheit, auch Bürgermeister Dr. Michael Ludwig zog eine positive Bilanz über die städtische Entwicklung vor Ort: Am Hauptbahnhof könne man auch das Erfolgsrezept der Stadt ablesen: „Wir haben von Anfang an auf die funktionale Durchmischung im Viertel geschaut. Hier gibt es nicht nur Wohnungen, sondern auch Büros, Arbeitsplätze und Nahversorgung. Die Quote bei den Wohnungen ist 50:50 für geförderten Wohnbau und frei finanzierte Wohnungen. Das stellt auch die soziale Durchmischung sicher“, er-

klärte Ludwig, der die Entwicklung des Areals bereits als Wohnbaustadtrat begleitet hatte.

In und um den Bahnhof leben und arbeiten aktuell mehr als 20.500 Menschen. 140.000 Personen täglich nutzen den Verkehrsknotenpunkt, 1.100 Züge kommen am Bahnhof an bzw. fahren von dort ab. Von den insgesamt 90 Shops im Bahnhofsbereich stehen aktuell nur zwei Lokale leer.

Zum Jubiläum wurde auch eine neue, von KOER organisierte Kunstinstallation in der Gertrude-Fröhlich-Sandner-Passage enthüllt. Der Künstler Peter Sandbichler brachte entlang der 120 Meter langen Gertrude-Fröhlich-Sandner-Passage 1000 farbige Keramikpaneele an, die er als „12 Töne“ bezeichnet, da diese aus 12 Farben bestehenden Keramikteile an die serielle Funktionsweise der Zwölftonmusik erinnern. ◀



Fotos: © fotofrafiNetz

Startschuss für ein ambitioniertes Projekt: (v.li.n.re.): BV Marcus Franz, Bgm. Michael Ludwig, Wohnbaustadträtin Katharina Gaal, CAPE-Initiator Siegfried Meryn, CAPE-Stiftungsvorstand Dkfm. Hans Schmid

Grundsteinlegung für CAPE 10

Im Dezember letzten Jahres gab sich die Wochenzeitung „Die Zeit“ noch ein klein wenig skeptisch, als sie über das „utopische Projekt“ des bekannten Wiener Arztes Siegfried Meryn da unmittelbar beim Wiener Hauptbahnhof berichtete: „Viele Fragen sind noch offen. Auch Siegfried Meryn beschäftigen sie. Aber Angst hat er keine.“ Spätestens seit dem 17.9. gibt es dazu auch gar keinen Grund mehr: Mit der Grundsteinlegung für das „Haus der Zukunft und sozialen Innovation“, die unter entsprechend großer Anteilnahme von Prominenz aus den Bereichen Entwicklung, Architektur, Politik und Kunst stattfand, ist CAPE 10 auf Schiene. Ende 2020 soll das nach einem Entwurf des Architekten Wolf Prix (Coop Himmelb(l)au) geplante Gebäude fertig sein, der Bezug ist ab Jänner

2021 getaktet. CAPE 10 verfügt über 5.000 Quadratmeter Nutzfläche. In dem mehrgeschossigen Haus werden zukünftig Sozial- und Gesundheitsinstitutionen untergebracht sein.

„Als Wiener Bürgermeister bin ich sehr stolz darauf, dass mit CAPE 10 eine soziale Innovation und ein beispielgebendes Sozialprojekt in einem der größten Stadtentwicklungsgebiete unserer Stadt realisiert wird“, unterstrich Bürgermeister Dr. Michael Ludwig. ◀





Fotos: © H.-C. Heintschel/PWB

Projektleitungs-Ritterschlag:

Auftakt-Workshop für Neues Landgut

Auch wenn es im Vergleich zum „großen Bruder“ Hauptbahnhof wirklich nicht besonders groß wirkt: Das etwa 10 Hektar große ÖBB-Areal im Zwickel von Laxenburger Straße und Landgutgasse erfuhr Mitte Oktober in Form eines Workshops seinen ersten „Projektleitungs-Ritterschlag“. Zusammen mit KollegInnen diverser Abteilungen vom Straßenbau über den Wien-Kanal bis zur Stadtplanung – und mit Unterstützung der ÖBB Immo erarbeitete Andreas Schwab eine „Light Version“ des Projekt-Controllings für die weiteren Arbeiten im Areal. Bereits zuvor dazu gab es auch einen zweiteiligen Workshop zu Themen der Kommunikation. ◀





Fotos: © Ch. Wappl, H.-C. Heintschel/PWB

Grätzeltouren: Erfolgreiche Saison zu Ende gegangen

Bleiben wir am Boden: Das seit acht Jahren existierende Format Grätzeltouren ist sehr der Wetterlage geschuldet. Wind, Regen, Hitze lassen Zweifel an der Teilnahme aufkommen, Spätsommer-Szenarien, wie sie heuer bis tief in den Oktober vorkamen, begünstigen verkehrtum das miteinander Herumschweifen in den Bahn-Arealen. Über 360 Wienerinnen und Wiener, querbeet im Altersschnitt sind diesmal den 20 „Einladungen“ gefolgt: Es wurde fotografiert, Kräuterkunde erteilt, Stadtplanung oder etwa Licht-Strategien der Kommune erklärt, oder über Wirkmächtigkeit der Geschichte in den Arealen diskutiert.

Und weil es erstens selten vorkommt und dann auch noch so herzerwärmend schön ist, zuletzt noch ein Zitat aus einem Mail eines Teilnehmers an die Projektleitung: „Gratulation zu der her

-vorrage[n] Öffentlichkeitsarbeit betreffend die Bahnareale. Ich halte es für absolut richtig und wichtig, wie ihr vonseiten der Stadt hier auf verschiedenste Arten die Stadt erlebbar und greifbar macht. Städtebau ist zwar eine sehr komplexe Materie, die für Laien bestimmt nicht immer einfach zu vermitteln ist, finde den Spagat zwischen fundierter Information und allgemeiner Verständlichkeit aber gut gewählt. Vor allem auch weil sich das Angebot von niederschweligen Angeboten bis hin zu Veranstaltungen mit beachtlichem fachlichen Detailwissen streckt.“

Fazit: Danke allen, die heuer mitgemacht haben, seien es die Gebietsbetreuungen oder die ExpertInnen der unterschiedlichen Magistratsabteilungen. Wir machen weiter! ◀



Fotos: © H.-C. Heintschel/PWB

Hauptbahnhof & Nordbahnhof: **Controlling-Sitzungen**

Nicht irgendwann, sondern regelmäßig; nicht chaotisch, sondern mit Bedacht: Die Relevanz des Controllings führt meistens eine gewisses Schattendasein. Excel-Listen anlegen und befüllen, telefonische Budget-Nachfragereien, Diskussionen über verlegte Budgets und am Schluss immer wieder Excel-Listen: Auch in Wiens Verwaltung darf Albert

Camus Satz gelten, dass man sich Sisyphos als „glücklichen Menschen vorstellen muss.“ Machen wir gerne und sagen auch dazu noch „Danke“ für das Ordnung halten. Die Controlling-Sitzungen zum Hauptbahnhof (Andreas Schwab) und Nordbahnhof (Nina Hauschka) haben stattgefunden. Und ja, es läuft gut. ◀



Foto: © H.-C. Heintschel/PWB

Vor den Vorhang:

DI Martin Scheiflinger (ÖBB)

Klingt banal, ist aber in Wirklichkeit weder banal noch trivial: Gute, belastbare Zusammenarbeit mit Projektpartnern gehört fast immer zu den Geheimnissen, warum das eine Projekt gut, das andere mittelmäßig, das nächste „maximal na ja“ verläuft. Also, die Stadtentwicklung im Nordbahnviertel gehört in die erste Kategorie, und dafür ist auch DI Martin Scheiflinger (ÖBB) mitverantwortlich, seines Zeichens Teamleiter für Liegenschaftsentwicklung in ganz Österreich. Klingt groß, ist groß, dennoch spielt sich vieles „in den Landeshauptstädten“ (Scheiflinger), also „eigentlich fast alles in Wien“ (Heintschel) ab. Auch wenn Scheiflinger nicht jener Typ ist, der

immer und überall dabei sein muss, bei den Arbeitstreffen mit der Stadt ist er verlässlich dabei. Und zeigt nicht nur dort Qualitäten, die gute Partner trotz unterschiedlicher Interessen, Entscheidungsstrukturen und Größen, mitbringen müssen: Etwa das Große nicht aus den Augen zu verlieren, aber für Unvorhergesehenes nicht die Augen zu verschließen. Im Mikro-Bereich des Projektalltagslebens bedeutet das etwa: einen korrekten Umgang mit den Umweltauflagen der Stadt in Sachen Wechselkröte zu finden. Oder einen aufgeschlossenen Umgang mit geschichtsinteressierten Anrainern zu pflegen.>

► Vielleicht hat das auch mit der Projektdauer zu tun. Mit dem Nordbahnhof ist Scheiflinger nun schon seit 13 Jahren verbandelt, im Hochzeits-Jubiläen-Kalender findet sich da die nette Bezeichnung „Spitzenhochzeit“. Er kam zum Areal, als es nur die Bike City als fertiges Gebäude gab. „Beim Bednar-Park begann man gerade mit den ersten Vorarbeiten“, erinnert sich der 41jährige, geboren im - für die sportlichen Esoteriker unter uns – „Cordoba-Jahr“ 1978. Seitdem wurden viele weitere Meter gemacht: Die Bruno-Marek-Allee wird fertig, die Bauzäune für die nächste Etappe sind bereits auf Höhe der Imgrohalle aufgestellt. Apropos Imgro- oder Nordbahnhof: Auch da zeigte Scheiflinger Flexibilität. „Weil es eben notwendig ist“, begründet der studierte Raumplaner seine Haltung. Irgendwann kennt man die Strukturen, die Entscheidungswege des anderen, des Gegenübers: „So rasch ist die Stadt Wien ja auch nicht zu verstehen, oder?“ Richtig! Ähnliches darf man freilich auch über die ÖBB schreiben: Auch nicht immer zügig zu verstehen.

Warum eigentlich zur ÖBB? Der aus Zell am See stammende Raumplaner erklärt es trocken mit einer Stellenausschreibung, die ihn, kurz nach Abschluss seines TU Studiums aufgefallen ist. Große private ÖBB-Familiengeschichte steckt bei ihm nicht dahinter, eher „Interesse, in einem großen und interessanten Unternehmen mitzuwirken.“ Was ist nun das Interessante am Nordbahnhof? „An etwas Großem mitzuarbeiten. Und - klingt komisch, meine ich aber ernst: Zufriedenheit für ein neues Stadtviertel zu schaffen.“ Klingt doch gut, oder? ◀



PWB-Terminvorschau

November bis Dezember 2019

Foto: © Ch. Fürthner/MA 21

- 18.11.** Grätzelforum Volkert- und Alliiertenviertel,
ab 18.00 Uhr,
GB-Lokal (2., Nordbahnstraße 14)
- 20.11.** Jour Fixe Nordbahnhof,
ab 13.00 Uhr,
PWB
- 26.11.** Jour Fixe Hauptbahnhof,
ab 13.00 Uhr,
PWB
- 27.11.** GB* Favoriten:
Tag der offenen Tür und Jahresrückblick,
ab 14.00 Uhr,
Quellenstraße 149
- 28.11.** Grätzelforum Stuwerviertel,
ab 18.00 Uhr,
GB-Lokal (2., Nordbahnstraße 14)
- 11.12.** Nordbahnvierteltreff,
ab 19.00 Uhr,
GB-Lokal (2., Nordbahnstraße 14)
- 12.12.** Jour Fixe Kommunikation,
ab 10.00 Uhr,
PWB
- 12.12.** Wintermarkt,
14.00 bis 20.00 Uhr,
GB-Lokal (2., Nordbahnstraße 14)
- 18.12.** Jour Fixe Nordbahnhof,
ab 13.00 Uhr,
PWB

NEWSLETTER 42

Mit freundlichen Grüßen

Das Team der Projektleitung Wien Bahnareale

Rathausstraße 9/Stiege 2,

1. Stock

1082 Wien

wb@md-bd.wien.gv.at

www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/hauptbahnhof.html

www.nordbahnhof.wien.at

www.nordwestbahnhof.wien.at

Redaktion:

Mag. Hans-Christian Heintschel (MA 53)

Tel.: +4314000-82683

hc.heintschel@wien.gv.at

Grafik und Layout:

Moisl Christian

moisl@moisl.at

www.moisl.at

Lektorat:

DI Andreas Schwab

HINWEIS:

Dieser Newsletter ist ein Service der Magistratsdirektion der Stadt Wien, Projektleitung Wien Bahnareale. Sollten Sie keine weiteren Nachrichten mehr wünschen, genügt eine Mail mit dem Betreff: „Newsletter abbestellen“ o. Ä. an den Absender.