

### TOP 3.4.5 Althangrund (Franz-Josefs-Bahnhof)

Durch die Fertigstellung des WU-Campus und der erfolgten Übersiedelung der Wirtschaftsuniversität in den Prater wurden im Bereich des alten Standortes - der Überbauung des Franz-Josefs Bahnhofs – große Potentialflächen für eine künftige Nutzung verfügbar.

Das etwa 24 Hektar große Stadtentwicklungsgebiet "Althangrund" befindet sich im Norden des 9. Bezirks und grenzt hier an den Gürtel und den 19. Bezirk. Im Osten reicht es in Teilbereichen bis zum Donaukanal.

Das Areal beinhaltet den Franz-Josefs-Bahnhof und dessen Überbauungen durch das Verkehrsamt, die ehemalige Wirtschaftsuniversität (WU), die Universität Wien, das Objekt Nordbergstraße 15 (ehemalige UZA 4), die Post, ein Parkhaus sowie das ehemalige Unicredit Bank Austria AG-Objekt an der Alserbachstraße.

Planungsgebiet und hauptsächliche Nutzung der einzelnen Bauteile bis Herbst 2013



Quelle: Stadt Wien

Aufgrund begonnener und sich auch weiter abzeichnender Nutzungsänderungen und des Bauzustands mehrerer Gebäude wurde deshalb, initiiert von der Stadt Wien, ein Prozess zur Entwicklung eines Leitbildes gestartet.

Im Gegensatz zu vielen anderen Stadtentwicklungsgebieten handelt es sich beim Althangrund um ein bereits bestens erschlossenes innerstädtisches Areal mit überwiegend vorhandener technischer und sozialer Infrastruktur. Es bietet sich deshalb besonders für eine Umnutzung an. Eine Herausforderung für die Entwicklung stellt allerdings die Struktur der bestehenden dichten Überbauung, die konstruktive Verflechtung der Baukörper durch die durchgehende Stahlbetontragkonstruktion ("Platte") über dem Bahnhof dar. Auch die vielen verschiedenen Eigentums-, Nutzungs- und Vertragsverhältnisse erschweren die Planungen.



Quelle: Stadt Wien

Einen Teil des Franz-Josefs-Bahnhof stellt der Frachtenbahnhof dar, über dem sich die ehemalige WU und das Biologiezentrum der Universität Wien sowie ein größerer Teil des Verkehrsamts befinden. Den anderen Teil bildet der Personenverkehrsbahnhof, der ebenfalls überbaut ist. Seitens der ÖBB gibt es Überlegungen den Frachtenbahnhof aufzulassen. Der Personenverkehrsbahnhof soll mittelfristig weiter in Betrieb bleiben.

Aufgrund rechtlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen erscheint ein großflächiger Abbruch und Neubau derzeit nicht wahrscheinlich. Aus diesen Gründen wird die Schwerpunktsetzung eher auf Nach- und Zwischennutzungen liegen. Lokal ist aber Abbruch und Neubau nicht ausgeschlossen, es wird aber voraussichtlich eine schrittweise Transformation des Areals erfolgen.

**Projektziele** (Stadtentwicklungskommission (STEK) im März 2015 zur Kenntnis genommen)

- Mischnutzung für das Gesamtareal mit differenzierter Schwerpunktsetzung (generell Ermöglichung von Handel und Dienstleistungen)
- Sicherung von Universitäts- und Büronutzungen und Schaffung von zusätzlichen Bildungseinrichtungen
- Wohnnutzung vor allen im südlichen und mittleren Bereich mit einem Anteil an "leistbarem Wohnen"
- Ermöglichung von Um- und Zwischennutzungen
- Impulssetzung für die angrenzenden Bezirksteile durch Integration von fehlenden Angeboten
- attraktive Integration und Vernetzung des Areals mit der Umgebung
- bestandsorientierte Höhenentwicklung zu den Rändern und im Inneren bzw nach Norden ansteigende Höhenentwicklung denkbar
- Hochpunkte nicht ausgeschlossen, sofern dadurch zusätzliche Grün- bzw Freiräume geschaffen werden (Mehrwerte)
- Abbau der Barrierewirkung durch Verbesserung der Durchwegung in Nord-Süd und Ost-West-Richtung inkl Steg zum Donaukanalufer und bis zum 20. Bezirk
- Errichtung von Aufzügen bei Niveauunterschieden im Bereich der Querungen des Areals und Attraktivierung der Stiegenanlagen
- Verkehrsberuhigungs- und Attraktivierungsmaßnahmen des öffentlichen Raums im Umfeld
- Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Freiräume sowie Grünraumvernetzung in Abstimmung mit der Nutzung

**Beurteilung aus Sicht der AK:**

Das Gelände stellt eine wichtige innerstädtische Potentialfläche dar und kann aufgrund seiner Größe und zentralen Lage einen bedeutenden Beitrag zur Abdeckung der in den nächsten Jahren zu erwartenden Nachfrage darstellen. Die für eine Nutzung notwendige infrastrukturelle Ausstattung ist zum größten Teil vorhanden. Bei einer Weiterentwicklung sind insbesondere Maßnahmen die zu einer Minderung der Barrierewirkung beitragen und eine bessere Verzahnung mit den angrenzenden Bezirksteilen gewährleisten von großer Bedeutung. Die Zielvorstellung der Entwicklung einer Mischnutzung: Handel, Dienstleistung, leistbares Wohnen erscheint sinnvoll.