



Vienna Northwestbahnhof, la città senza qualità

Partita la trasformazione dell'ultima grande area ferroviaria dismessa della capitale austriaca: un nuovo quartiere tra Augarten e Danubio firmato Ernst Niklaus Fausch

VIENNA. Ramo sabbioso del Danubio fino alla regolazione fluviale del 1868 e attracco di zattere da carico, il **terreno paludoso ai margini del parco barocco dell'Augarten** diviene, sul finire dell'Ottocento, **sede di stabilimenti industriali e linee ferroviarie**. In questi anni viene costruita la monumentale **Nordwestbahnhof** (stazione nord-ovest, 1870-72), progetto neo-rinascimentale dell'architetto tedesco Wilhelm Bäumer, come capolinea del **collegamento con Dresda, Berlino e le coste baltiche**.

Fra treni, sci, merluzzi e container

Sin dalla sua nascita la ferrovia di nord-ovest è segnata, tuttavia, da vicende alterne: in parziale disuso già dopo la prima guerra mondiale, viene piegata a bizzarri usi provvisori, fra cui la **prima pista da sci al coperto del mondo (1927)**

ospitata nell'imponente sala della stazione. L'area diviene anche nota come scalo merci e deposito del pesce proveniente dal Mare del Nord.

Riattivata dai sovietici nel secondo dopoguerra, la linea ferroviaria viene usata fino agli anni settanta a servizio di un modesto terminal container, sino a perdere definitivamente importanza con il recente riordino del trasporto merci realizzato dalle Ferrovie austriache (ÖBB). Ormai **del tutto abbandonata**, l'area ferroviaria della ormai scomparsa Nordwestbahnhof ospita oggi la [Biennale del clima](#) ed altri sporadici eventi.

Il concorso internazionale

Sulla base di studi preliminari, nel 2008 le ÖBB bandiscono un concorso internazionale **per il recupero dell'area dismessa (44 ettari), vinto dallo studio ENF-Ernst Niklaus Fausch**, con un progetto che prevede **abitazioni per 15.000 persone, torri per uffici, 5.000 nuovi posti di lavoro e un grande parco centrale di 11,5 ettari**. Dopo le approvazioni urbanistiche e le positive valutazioni d'impatto ambientale, quest'anno sono iniziate le prime demolizioni; l'apertura dei cantieri è prevista per il 2025-26; il completamento delle opere per il **2035**.

Il nuovo quartiere

Occuperà una lunga fascia che si apre fra l'Augarten e le sponde del Danubio. Il progetto di ENF prevede la realizzazione di **una densa urbanizzazione di bordo che racchiude un parco come spazio collettivo multifunzionale**. Grazie ad un esteso ricorso a garage interrati, la penetrazione degli assi stradali nella nuova area è quasi ovunque impedita per salvaguardare il parco interno. Questo parco, che innerva l'intero quartiere, si divarica a sud in due direzioni per connettersi al vicino Augarten ad ovest, e all'area verde dell'ex Nordbahnhof ad est. Edifici alti segnano

punti particolari di orientamento nel nuovo tessuto. La maggior parte dei volumi costruiti è destinata a residenze (645.000 mq) e uffici (145.000 mq).

La riconnessione urbana

La relazione con il tessuto storico circostante avviene nella fascia perimetrale attraverso una **continuazione della maglia a grandi isolati**. Una rete di percorsi ciclo-pedonali garantisce la permeabilità del nuovo tessuto e ne facilita l'inserimento nel contesto. La nuova trama urbana propone un bordo protettivo che tende ad addolcirsi e a frantumarsi verso l'area verde interna. Questo modo di mettere in relazione vecchio e nuovo ricorda, per molti versi, l'analoga soluzione adottata per il Sonnenwendviertel con l'Helmut-Zilk-Park dove, però, la riqualificazione (avviata nel 2010 e ora in conclusione, con il quartiere completo al 95%) si è confrontata con la scomoda presenza della stazione centrale e di un traffico ferroviario e automobilistico molto più intenso.

Densità e vuoti

L'inserimento degli edifici alti desta maggiori perplessità, perché questa scelta sembra più orientata a soddisfare delle esigenze rappresentative che a inserirsi nella rete esistente di emergenze urbane, fra cui si segnalano due vecchie Flakturm, gigantesche torri della contraerea divenute col tempo icone enigmatiche del paesaggio viennese. Lungo gli assi periferici sorprende la sporadica presenza di lunghi portici, di sapore italiano. Meno sorprendente è, invece, la **rinuncia a delineare luoghi pubblici d'incontro e interazione sociale**.

Come già nel caso del Sonnenwendviertel, **il progetto urbano sembra cancellare due categorie storiche, la strada e la piazza, sostituendole con grandi vuoti verdi multifunzionali**. Vuoti che, a ben guardare, **non presentano una struttura riconoscibile**, ma affiancano alla densità urbana l'immagine conciliante

di una natura addomesticata che si arrampica sulle facciate e le coperture dei nuovi volumi, creando una sorta di città “senza qualità”. È questa architettura, disponibile ma anonima, il futuro delle nostre città?

Immagine copertina: il sistema degli edifici alti, ENF (Ernst Niklaus Fausch), Città di Vienna

About Author



Gianluca e Laura Frediani

Gianluca Frediani è architetto e docente universitario. Ha insegnato presso l'Università di Ferrara e la TU Graz. È autore di articoli, saggi e monografie su diversi temi della progettazione architettonica e urbana.

Laura Frediani si è laureata in Architettura presso la TU Vienna. Nel 2017 ha vinto il Pfann-Ohmann-Preis con un progetto di trasformazione urbana per il centro storico della capitale austriaca.

I loro interessi si focalizzano sulle intersezioni fra architettura, arte e città.

[See author's posts](#)

[+](#) Condividi