

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).



# Diplomarbeit

## **mind the gap** :: Wohnen an der Wiener Vorortelinie

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

ao. Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Helmut Schramm  
e253.2 / Institut für Architektur und Entwerfen  
Abteilung Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von  
Christoph Mader  
0325872  
Dietmayrgasse 1/4/44, 1200 Wien

Wien, am 28.05.2013



1	Einleitung	3	4	Die Baukörper im Detail	55
1.1	Problemstellung	4	4.1	Baukörper 1	57
1.2	Nutzungsvielfalt, Flexibilität und Nutzungsmischung	6	4.2	Baukörper 2	65
1.3	Wohnen an der Bahn	10	4.3	Baukörper 3	71
1.4	Zielsetzung	17	4.4	Baukörper 4	79
			4.5	Baukörper 5	85
			4.6	Baukörper 6a bis 6d	93
2	Der Bauplatz	19	4.7	Baukörper 7	101
2.1	Lage in der Stadt / Lage zur Bahn	20	4.8	Baukörper 8a und 8b	109
2.2	Die Wiener Vorortelinie	22	5	Querschnitt M=1:1000	117
2.2.1	Geschichtlicher Rückblick	22	6	Visualisierungen	121
2.2.2	Der Bahnhof Wien-Hernals	26	7	Ausblick	131
2.2.3	Infrastrukturelle Bedeutung	26	8	Anhang	135
2.3	Fotografische Bestandsaufnahme	28			
2.4	Städtebauliche Analyse	30			
2.5	Infrastrukturelle Analyse	32			
2.6	Grünräume und Freiräume	34			
2.6.1	Nachbarschaftsgarten Heigerlein	38			
3	Der Entwurf	41			
3.1	Leitbild	43			
3.2	Städtebauliches Konzept	44			
3.3	Erschließungskonzept	46			
3.4	Nutzungskonzept	48			
3.5	Freiraumkonzept	50			
3.6	Verkehrskonzept	52			

# Inhaltsverzeichnis



Einleitung

## 1.1 Problemstellung

Die Stadt Wien betreibt umfassende Forschung in Richtung Wohnbau, Lebensqualität und Stadtentwicklung. Regelmäßig werden Stadtentwicklungsgebiete definiert, Rahmenpläne erstellt und Leitlinien vorgegeben. Als Beispiel dafür, kann der im Jahr 2005 vom Wiener Gemeinderat beschlossene Stadtentwicklungsplan STEPO5 genannt werden, dessen Umsetzung zu weiten Teilen bereits erfolgt. Der stetige Wandel der Gesellschaft bedingt aber auch sich ständige verändernde Rahmenbedingungen, weshalb bereits die Forschungen zum nächsten Stadtentwicklungsplan, STEP25, in Auftrag gegeben wurden. 2014 soll dieser präsentiert werden.

Auffallend ist, dass mitunter sehr große Zielgebiete der Stadtentwicklung definiert wurden, die in peripheren Gebieten liegen. Ein Beispiel dafür ist das Flugfeld Aspern. Die definierten zentraler gelegenen Stadtentwicklungsgebiete beziehen sich hauptsächlich auf die Gestaltung kompletter Verkehrsachsen oder die Entwicklung großräumiger Areale. Bis 2030 wird erwartet, dass etwa 2 Millionen Menschen innerhalb der derzeitigen Stadtgrenzen Wiens leben. Bezieht man das nahegelegene Umland mit ein, werden es etwa 3 Millionen Menschen sein. Diese erwartete Entwicklung schafft natürlich auch neue Rahmenbedingungen für das soziale Leben. Gewiss stellt sich die Frage, wo und in welchen Wohnformen die erwarteten 400.000 neuen StadtbewohnerInnen leben sollen<sup>1</sup>.

Das rechtfertigt selbstverständlich umfassende Stadtentwicklungspläne und am Reißbrett entworfene neue Stadtzentren. Die Besiedelung nachhaltig geplanter neuer Zentren mit perfekter Infrastruktur wird das Abwandern aus dem eigentlichen bereits jetzt dicht besiedelten innerstädtischen Raum begünstigen. Diesem Trend sollte aus meiner Sicht, durch die Entwicklung von Konzepten für die attraktive Aufwertung urbaner Gebiete, entgegengewirkt werden.

Innerstädtisch stellen oft freie Flächen in Form von klassischen Baulücken Planungs- und Entwicklungsaufgaben dar, die schwer über ein übergeordnetes Stadtentwicklungsprogramm erfasst werden können und sich somit zumeist nicht in ein übergeordnetes System integrieren, sondern als eigenständige, isolierte Einheiten betrachtet werden und auch so funktionieren.

Meines Erachtens sollte als Maßstab des Eingriffes in die Stadtentwicklung ein Mittelmaß der beiden oben beschriebenen Größenordnungen gewählt werden, speziell für urbane, innerstädtische Entwicklungsaufgaben. Bevor neue, gesamtgesellschaftlich geplante Subzentren am Stadtrand entstehen, sollte das bereits dicht bebaute Stadtgebiet auf Restflächen untersucht werden, die brachliegen oder keine angemessene Nutzung erfahren. Gewiss ist die Schaffung neuer moderner Wohnungen als Reaktion auf den Bevölkerungszuwachs notwendig und wichtig, allerdings bin ich der Meinung, dass im Zuge dieser übergeordneten Rahmenprogramme oft auf wichtige Restflächen im dichteren Stadtgebiet vergessen wird. Langfristig sehe ich dadurch die Gefahr einer perfekt geplanten, infrastrukturell gut funktionierenden Stadtperipherie und das Zurücklassen innerstädtischer Stadtfragmente mit Leerständen aufgrund fehlender Lebensqualität. Die begünstigten Verhältnisse in den neu geschaffenen Subzentren bilden sicher mehr Anreiz für moderne Lebensformen, als Überbleibsel urbaner Stadtstrukturen, die mit brachen Bruchstücken durchsetzt sind und weniger Freiraumqualität bieten.



Abb. 1.1: Zielgebiete STEPO5

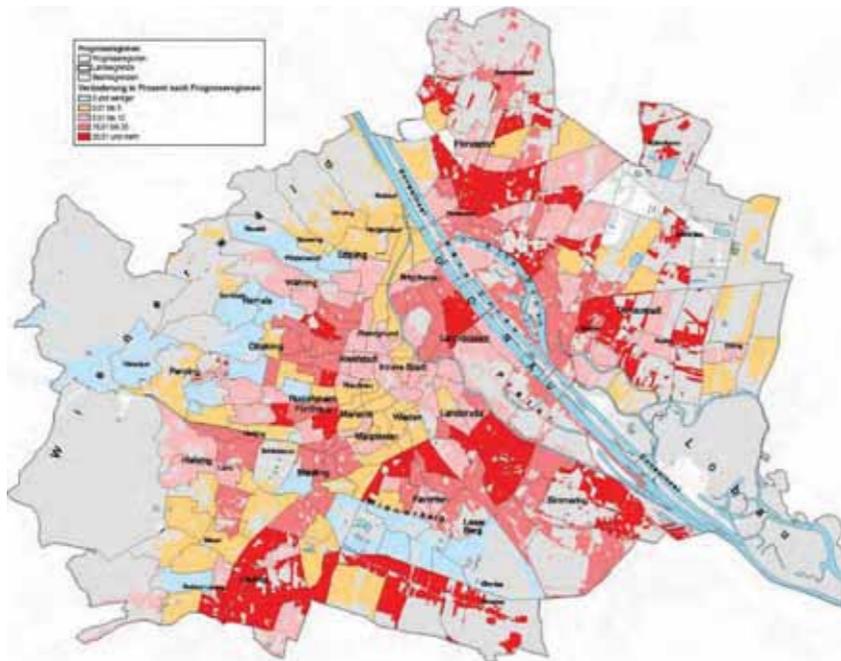


Abb. 1.2: Prognose der Bevölkerungsentwicklung Wien von 2005 bis 2020

Die Frage nach der Lebensqualität zieht sich durch alle Bereiche eines Stadtentwicklungsprojektes. Ziel soll sein, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, um auch zukünftig einen hohen Standard an Lebensqualität für alle BewohnerInnen der Stadt zu erhalten, zu stabilisieren und an neue Anforderungen anzupassen und weiterzuentwickeln. Laut Stadtentwicklungsplan STEP05 kann die Lebensqualität einer urbanen Gesellschaft an folgenden Punkten gemessen werden:

- *der Vielfältigkeit des Angebotes und der Wahlfreiheit, der ausreichenden Verfügbarkeit sowie der sozialen und räumlichen Zugänglichkeit zu Arbeit, Einkommen, Wohnen, Einrichtungen des öffentlichen und kulturellen Lebens, zu Sozial- Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen, zu Natur- und Erholungsräumen*
- *der sozialen Sicherheit und der Sicherheit von Personen und Eigentum sowie der sozialen Integration*
- *der Möglichkeit der Partizipation*
- *der ökologischen und sozialen Verträglichkeit und Ressourcenschonung sowie der Chancengleichheit und dem Gender-Mainstreaming<sup>2</sup>*

Auf den Aspekt der Partizipation hin und der Ermöglichung eines breiten Diskussions-, Informations- und Beteiligungsprozesses zu Fragen der Stadtentwicklung bedient sich die Stadt Wien neuer Medien und sozialer Netzwerke.

Auf [www.wien2025.at](http://www.wien2025.at) bietet sich die Möglichkeit Ideen einzubringen, ebenso wurden diverse soziale Netzwerke als Plattformen eingerichtet. Hier soll auch die Chance gegeben werden potentielle innerstädtische Zielgebiete unterschiedlicher Größenordnung anzusprechen und eine Diskussion darüber anzuregen. Um dem Konzept eines funktionierenden Partizipationsprozesses zu entsprechen, sollte dieser Ideenfindung meiner Meinung nach große Aufmerksamkeit geschenkt werden, da sie möglicherweise unbeachtete Stadträume ebenso mit einbezieht, sofern die BewohnerInnen solche freien Flächen als Störfaktor empfinden.

Basis für eine Potentialanalyse städtischer Freiflächen ist meines Erachtens das Hinterfragen nach den Ursachen für den Leerstand. Bedingt ist das Brachliegen dieser Grundstücke üblicherweise vor allem durch die unattraktive Lage der Grundstücke im Bezug auf Exposition, Einflüsse von außen, Lärmentwicklung usw., hier ist vor allem die Lage entlang von Bahntrassen oder auch die Lage an wichtigen Achsen des motorisierten Verkehrs zu nennen. Ebenso ist die Entstehung durch die Absiedelung von Gewerbebetrieben in die infrastrukturell interessanteren Stadtrandbereiche möglich.

Innerstädtische bauliche Restbestände von ehemaligen Gewerbebetrieben, sofern dies auch die gegebenen Eigentümerverhältnisse zulassen, stellen oftmals attraktive Entwicklungsaufgaben dar, die dem Anspruch nach modernen, loftartigen Grundriss- und Wohnformen gerecht werden. Grundstücke in schwierigen Lagen sind in der Regel aber uninteressant für Bauträger und Projektentwickler. Zu hoch wird hier das Risikopotential eingeschätzt, Wohnräume nicht entsprechend vermarkten zu können. Doch gerade solche „schwierige“ Bauplätze sind häufig das fehlende Verbindungsglied zwischen funktionierenden städtebaulichen Gefügen.

Als Beispiel für derartige „schwierige“ Grundstücke können, wie zuvor schon kurz angeschnitten, diverse Brachflächen entlang von innerstädtischen Bahntrassen genannt werden, bei denen nicht nur ausschließlich die Bahntrasse als durchschneidendes Objekt fungiert. Anstatt diese Schnittstelle mit geeigneten Mitteln zu schließen, wird in vielen Fällen diese städtebauliche Fuge durch weiträumige, angrenzende Branchen noch potenziert. Die geeignete Ausformulierung solcher Schnittstellen könnte nach meiner Auffassung in vielen städtischen Gebieten das fehlende vernetzende Element sein, das ein einheitliches Quartiergefüge ergäbe.

Um die Besiedelung solcher Grundstücke interessant zu machen und auch den Ansprüchen des fehlenden Puzzlesteins

im funktionierenden Stadtgefüge gerecht zu werden, müsste eine Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt angeboten werden. So ist die monofunktionale Projektierung von „Wohnburgen“ sicher nicht die adäquate Antwort auf eine solche Entwicklungsaufgabe. Vielmehr wird es nötig sein, ein Umfeld zu schaffen, das für Wohnzwecke geeignet ist, aber für Arbeitszwecke und gastronomische sowie kleinbetriebliche Nutzungen gleichermaßen interessant ist. Die Konzeptionierung einer belebten Erdgeschoßzone wird hier sicher zum Thema. Durch vielfältige, flexible Wohnungstypologien und Gebäudestrukturen könnte einer sozialen Durchmischung der besiedelnden Bevölkerungsstruktur die Grundlage geschaffen werden und einheitliche Bewohner-Kohorten verhindert werden. Eine Vielzahl an gemeinschaftlichen Einrichtungen und einladend gestaltete, öffentliche und halb-öffentliche Freiräume sollen das Miteinander stärken und fördern.

Um dem stetigen Wandel der Gesellschaft und deren wechselnden Bedürfnissen Rechnung zu tragen, müssen Wohnräume geschaffen werden, die sich an unterschiedliche Lebenssituationen und auch an unterschiedliche Nutzungen anpassen können.

Nutzungsvielfalt, Flexibilität und Nutzungsmischung sind somit projektbegleitende Schlagwörter für eine nachhaltige Planung. Im folgenden Kapitel wird daher auf diese Stichwörter näher eingegangen.

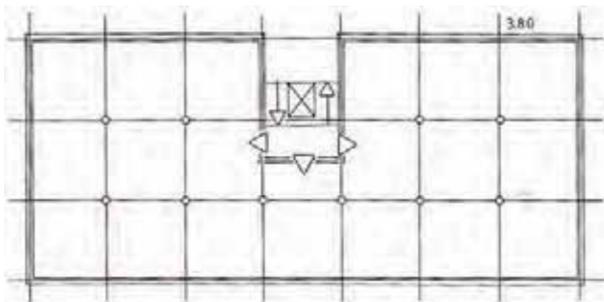
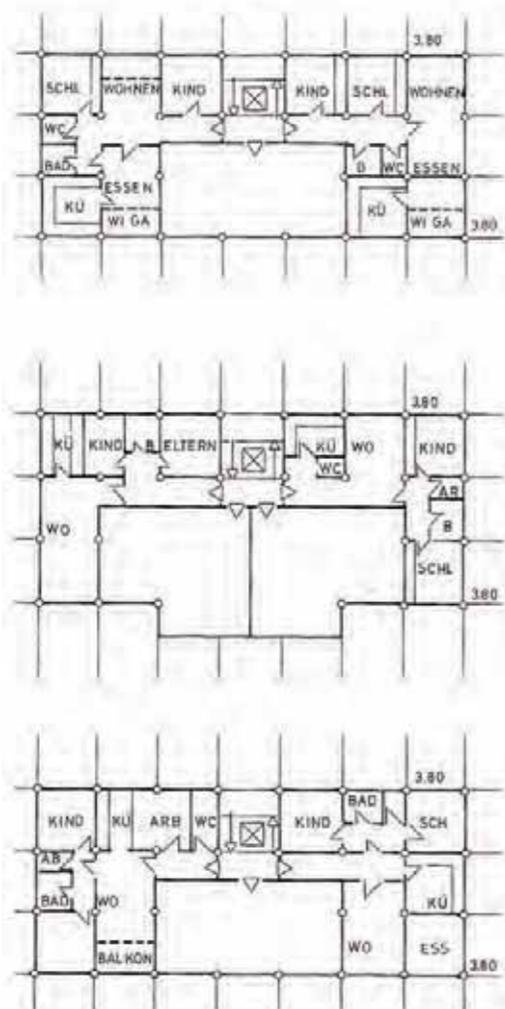


Abb. 1.3: empfohlener Stützraster für den Wohnbau

Abb. 1.4: Grundrissvariationen empfohlener Stützraster



## 1.2 Nutzungsvielfalt, Flexibilität und Nutzungsmischung

Der Nutzungsvielfalt, Flexibilität und Nutzungsmischung wird im Bereich des Wohnbaus und der Stadtentwicklung immer mehr Bedeutung zugeschrieben, da die Frage nach flexiblen, veränderbaren Gebäudestrukturen und einer Lockerung der Beziehung zwischen Baustrukturen und den Formen der Nutzung stetig ansteigt.

Bisher mussten sich die neuen Lebens- und Haushaltsformen, zu nennen ist hier eine starke Zunahme von Alleinstehenden, Patch-Work-Familien, wechselnden LebensabschnittspartnerInnen, älteren Menschen mit Betreuungsbedarf oder das Interesse junger Menschen an Wohngemeinschaften zur Senkung der Lebenshaltungskosten, in das bestehende, konventionelle Wohnungsangebot einfügen, das überwiegend von „Standardwohnungen“ beherrscht wird. Das bedeutet, dass die sozialen Forderungen und die Strukturen im Wohnbau neu aufeinander abzustimmen sind<sup>3</sup>. Als wohnbaupolitische Reaktion auf diese neuen Rahmenbedingungen bestehen zwei Optionen. Einerseits eine stärkere Differenzierung und Spezialisierung des Wohnungsangebotes für die neuen Lebens- und Haushaltsformen. Andererseits ein *innovativer Wohnbau, der flexible Gebäudestrukturen mit sich ändernden Nutzungsformen bereitstellen könnte*<sup>4</sup>.

Während Nutzungsvielfalt im Bürobau inzwischen zu einem der zentralen Planungsansätze geworden ist, halten sich im Wohnen diesbezügliche Programme in engen Grenzen und reichen auch noch lange nicht an den Wunsch nach *Dauerhaftigkeit und Stabilität im Wohnen heran*<sup>5</sup>. In der Praxis sind Nutzungsvielfalt und flexible Gebäudestrukturen im Wohnen nicht primär durch bauliche Festlegungen innerhalb einer Wohnung oder eines Gebäudes begrenzt, sondern vielmehr durch eigentumsrechtliche und vertragliche Fixierungen. Flächenwidmung, Mietrecht, Wohnungseigentum, Wohnbauförderung, aber auch Bauträgerstrukturen spielen ineinander und erschweren bereits minimale Nutzungsänderungen. Bei-

spielsweise sind „Schaltzimmer“, die nach Bedarf der einen oder der anderen Wohnung zugeordnet werden können, oder auch temporär als Garçonnière oder Kleinbüro genutzt werden könnten, mitunter an der Installation und Abrechnung der Heizkosten gescheitert.

Ein Ziel des innovativen, geförderten Wohnbaus muss eine gewisse Annäherung an flexiblere Wohnbaustrukturen sein. Dies setzt zunächst großzügigere, vorwiegend urbane Erdgeschoßzonen und innere Erschließungen voraus, sowie höhere Räume für Büronutzungen, wie sie auch für eine Wohnnutzung wünschenswert wären<sup>6</sup>. Der Anspruch nach einer optimalen Ausnutzung des Bauvolumens und der Generierung möglichst großer Geschoßflächenzahlen für eine gewinnbringende Verwertung schiebt der größeren Dimensionierung der Raumhöhen allerdings einen Riegel vor. Aus meiner Sicht ist somit die ganzheitliche Durchmischung von Nutzungen auf allen Geschoßen eines Bauwerkes eventuell kein leicht realisierbarer Ansatz. Für eine gelungene Nutzungsmischung ist, wie zuvor schon angesprochen, zumindest das Bereitstellen einer höheren Erdgeschoßzone notwendig. Für die nachhaltige Belebung eines Quartiers stellt dies also eine entscheidende Rahmenbedingung für den zu entwickelnden Entwurf dar.

Nutzungsvielfalt kann innerhalb einer räumlichen Einheit sowohl gleichzeitig, als auch nebeneinander stattfinden. Sie kann aber auch ein Nacheinander verschiedener Nutzungen darstellen. Geeignete Gebäudekonzepte und Konstruktionsweisen sind hierfür in jedem Fall Voraussetzung<sup>7</sup>. Die Forderung nach leistbarem Wohnraum wirkt sich auch hier restriktiv auf die mögliche offene, nutzungsneutrale Konstruktionsweise aus. So wird man zum Beispiel für den Wohnbau andere Achsmaße der statischen Struktur als Maßstab heranziehen müssen, als etwa für Büro- oder Geschäftsbauten. In der Literatur wurde für flexible Grundrisse von Wohnbauten einst etwa ein Tragraster mit einem Stützabstand von 3,8 m empfohlen<sup>8</sup>, für Bürobauten ist eher von einem sinnvollen Stützabstand von zumindest 8 m auszugehen. Hier gilt es, meines Erachtens, einen passenden Mittelweg zu finden, der durch klare, einfache statische Strukturen Nutzungsflexibilität gewährleistet, aber dennoch wirtschaftliche Konstruktionsweisen ermöglicht.

Kohoutek und Pirhofer unterscheiden in ihrer Studie sechs Größenordnungen in der Betrachtung von Nutzungsvielfalt, Nutzungsmischung und Flexibilität, unterteilt in eine städtebaulich-planerische Ebene und eine gebäudebezogene Ebene, die beide folgend beschrieben werden<sup>9</sup>.

#### Städtebaulich-planerische Ebene:

##### I. Regionale Ebene: großräumige funktionelle Trennungen und Verbindungen

Eine Trennung der Makroebene regionaler Raumpolitik und der Mikroebene von Bebauungsplänen, Architektur, Freiraumgestaltung wird in Hinblick auf Nutzen, Kosten, Zeitbudgets und Nachhaltigkeit aufzuheben sein.

##### II. Gesamtstädtische Ebene: groß- oder kleinräumige Nutzungsmischungen; Veränderungspotentiale stadträumlicher Einheiten

Die Kombination von Wohnen und Arbeiten fördert die Auslastung von Infrastrukturen und die Belebtheit und Sicherheit von Stadtteilen. Insbesondere kleinbetriebliche Strukturen und Dienstleistungen bräuchten zum Teil ergänzende Einrichtungen, wie Wohnungen.

Allerdings wird die Integration von Betrieben in neue Wohngebiete nicht unmittelbar zu einer „Stadt der kurzen Wege“ führen, da die Wahrscheinlichkeit, dass diejenigen, die im nahen Umfeld wohnen, auch hier arbeiten, relativ gering sein wird. Die Lösung liegt also weiterhin darin, alle Nutzungen innerhalb des Stadtgebiets so gut wie möglich entlang der leistungsfähigen ÖV-Achsen zu konzentrieren und dabei eine möglichst hohe Dichte anzustreben und auf kurzem Weg erreichbare Grünräume und Erholungseinrichtungen einzuplanen<sup>10</sup>.

##### III. Quartiers-Ebene: große Komplexe/Wohnhausanlagen

Eine größere Vielfalt von Wohnungstypen, die lineare Bündelung von kleinteiligen öffentlichen Einrichtungen, anmietbaren Büroräumen, kommunikativen Dienstleistungen und auch am Abend belebten Erdgeschoßzonen führen zu einem neuen Charakter von Stadtteilen. Hierbei soll aber eine Besiedlung

größerer Anlagen durch einheitliche Bewohnerstrukturen verhindert werden, da diese zu bekannten Folgeproblemen in der Auslastung der sozialen und kommerziellen Infrastruktur führen. *Flexiblere Wohnungstypen und Gebäudestrukturen können einen Beitrag zur Nutzungsmischung und zu einer vielfältigeren lokalen Bevölkerung leisten*<sup>11</sup>.

#### Gebäudebezogene/architektonische Ebene:

##### IV. Gebäude-Ebene: monofunktionale Gebäudenutzung; Nutzungsmischung innerhalb von Gebäuden; urbane Erdgeschoßzonen, Gemeinschaftsräume

In Bezug auf die Nutzungsmischung und Flexibilität innerhalb von Gebäuden gibt es wiederum zwei Ebenen. Die eingeschränkte Nutzungsmischung auf der Ebene der Erdgeschoßzonen für kommerzielle und gemeinschaftliche Nutzungen und die Nutzungsmischung von Wohnungen, Betrieben oder Büros innerhalb eines Gebäudes.

Zweitgenannte funktioniert nur eingeschränkt, da repräsentative Eingänge und Erschließungen für Büros mit dem Wohnalltag kollidieren können.

*Beide Nutzungen profitieren nur bedingt von der räumlichen Nachbarschaft innerhalb eines Gebäudes, während das Nebeneinander solcher Nutzungen entlang einer Straße den urbanen Qualitäten förderlich ist.*

*Die bis heute gegebene Funktionalität und Attraktivität gründerzeitlicher Strukturen, die sowohl ein Nebeneinander wie ein Nacheinander dieser Nutzungsvielfalt und Flexibilität gewährleisten, sollte in vergleichbaren Modellen im Neubau umgesetzt werden. Offen ist, wie dies auf der Basis von Wohnbauförderung, Bauträgerstrukturen, Bau- und Gewerbeberecht etc. umsetzbar ist und ob sich ein entsprechender Markt für solche Raumstrukturen entwickeln wird*<sup>12</sup>.

Letztlich ist die Mischung von Wohnungseigentum und Mietwohnungen, von geförderten und nicht-geförderten Wohnungen und von Wohnungstypen und Wohnungsgrößen für eine Mischung der sozialen Strukturen und Integration förderlich.

##### V. Ebene der Nutzungseinheiten: Nutzungsvielfalt/Flexibilität innerhalb von Wohnung, Büroeinheit, Garageneinheit

Hier geht die Nutzungsvielfalt in die innere Flexibilität der Wohnung bzw. der Büroflächen über. Immer wieder werden Zusatznutzungen, wie das Hinein- oder Herausverlagern einzelner Funktionen (z. B. Stauraum, Abstellraum, Werkstatt) zur Wohnung bzw. Flexibilitäten thematisiert. Bestehende Probleme bei flexiblen Gebäudestrukturen und wahlweise abtrennbaren Räumen sind die Schallisolierung sowie die Verwaltung und der Umbau der Heizung. Wohnungsgrundrisse und Wohnungstypen sind häufig noch nicht auf wechselnde Bedürfnisse innerhalb des Haushalts abgestimmt, zum Beispiel die vorübergehende Berufsausübung innerhalb der Wohnung. Das erfordert einen Grundrisszuschnitt mit gleichwertigen nutzungsneutralen Räumen, die separat vom Vorraum aus erschlossen werden.

##### VI. Kleine Nutzungsvielfalt/Mikro-Ebene: Raum-Elemente innerhalb der Nutzungseinheiten

Hier geht es um die Nutzungsvielfalt und Flexibilität innerhalb der Wohnungen, die vor allem die kleinteiligeren Funktions- und Raumelemente, wie Stau-, Abstell-, Hobby-, Gemeinschafts-, Bastelräume usw., betrifft. Um diese Nutzungsflexibilität zu erreichen bräuchte es Räume, deren Nutzung ohne hohen baulichen Aufwand veränderbar und reversibel ist.

*Die derzeitige institutionelle Struktur des Wohnens stellt dafür noch nicht überwindbare Hindernisse dar. Insofern bleibt die Senkung der Baukosten und eine zumindest geringfügige, durchgängige Vergrößerung der Wohnfläche zum selben Preis ein vorrangiges Ziel*<sup>13</sup>.

## Anforderungen an Flexibilität durch neue gesellschaftliche Entwicklungen

Die gesellschaftlichen Veränderungen und ihre Auswirkungen auf das Wohnen werden in der Literatur stark thematisiert, dennoch sind konkret ableitbare Schlussfolgerungen für den Wohnbau sehr selten.

Verschiebungen in der Familienstruktur, wie zunehmendes Singleleben, eine ansteigende Scheidungsrate und eine höhere Lebenserwartung wirken auf die alltägliche Lebensführung ebenso ein, wie Verschiebungen von Sozialstrukturen, Werten und Haushaltsformen. Diese Wirkung zeigt sich in veränderten Wohngewohnheiten und Wohnbedürfnissen. Um dieser Dynamik die geeigneten Entwicklungsräume zu bieten ist hohe Flexibilität gefragt, die eine Wohnwertverbesserung in Richtung Anpassungsfähigkeit haben soll.

Häufig werden unter dem Begriff der „Flexibilität“ nicht die wirklich flexiblen Wohnungsgrundrisse bzw. Gebäudestrukturen verstanden, sondern vielmehr der Wohnungsgrundriss nach Maß, der dann in weiterer Folge möglichst ohne räumliche Veränderungen bewohnt wird. Somit steht Flexibilität einerseits für eine größere Bandbreite im Angebot an Wohnungstypen und Grundrissformen, andererseits im Neubau für eine Mitbestimmung in der endgültigen Gestaltung der Wohnung vor der Fertigstellung<sup>14</sup>.

Der derzeit größte Gegenspieler zu Flexibilität und Nutzungsvielfalt ist der Anspruch an kostengünstiges Wohnen. Raumbedürfnisse werden meist punktgenau erfüllt, aber Mehrkosten für Flexibilität vermieden. Einer immer effizienteren Grundrisskonfiguration stehen oft die baurechtlichen Anforderungen in Hinblick auf Barrierefreiheit und die damit verbundene, großzügigere Grundrissgestaltung gegenüber. Regelmäßig wird die Liste der zu erfüllenden Anforderungen an die Barrierefreiheit erweitert, im Gegenzug präsentierte die Stadt Wien aber erst unlängst das SMART-Wohnbauprogramm<sup>15</sup>, das noch weiter optimierte Flächennutzungen und kompaktere Grundrisse zeigt. Dieses Programm soll speziell auf die Bedürfnisse von

Jungfamilien, AlleinerzieherInnen, Paaren und Singles eingehen und so den Anforderungen einer modernen Gesellschaft gerecht werden. Kostengünstiges Wohnen durch effiziente Grundrisse soll Wohnkosten bringen, die mit den Mietpreisen von Gemeindewohnungen vergleichbar sind. Nicht benötigte Wohnfläche produziere somit auch keine unnötigen Mietkosten, so jedenfalls die Grundidee. Bei der Untersuchung diverser Grundrissvarianten von SMART-Wohnungen kam ich zu folgendem Schluss:

Erstens stellen die angebotenen Grundrisse, die in Größenordnungen von etwa 40, 55 und 70 m<sup>2</sup> kategorisiert werden, speziell im Fall der 40 m<sup>2</sup> großen Wohneinheiten oft nicht wirklich barrierefreie Grundrisse gemäß OIB-Richtlinie und ÖNorm B1600 dar. Auch die nachträgliche Anpassbarkeit vieler Grundrissvarianten für eine barrierefreie Nutzung stelle ich in Frage. Die zweite Erkenntnis ist, dass mit dem geflügelten Wort SMART-Wohnung nur den Garçonnières und Effizienzgrundrissen vergangener Wohnbauentwicklungen ein neuer Name gegeben wurde. Ergebnis ist abermals wieder nur eine kleinteilige Gebäudestruktur, die an monotone Mietburgen erinnert und keine nachhaltige, flexible Nachnutzung zulassen wird. Am Beispiel nachträglich baulich veränderbarer Grundrissvarianten der größeren Kategoriegrundrisse, bei denen stolz die bedarfsweise Bereitstellung eines zusätzlichen Zimmers präsentiert wird, zeigt sich auch wieder das engmaschige Konstruktionsprinzip, das so gut wie keine Möblierungsmöglichkeiten freihält.

Aus meiner Sicht ist also die ausschließliche Grundrissoptimierung nicht der richtige Weg, um die Ziele nachhaltiger Stadtentwicklung zu erfüllen. Um dennoch kostengünstigen Wohnraum anbieten zu können, sollte eher auf eine intelligente Ausnützung der freien, durch schlechte Lagen oft günstigeren Bauflächen und auf den Einsatz von einfachen Bauweisen und Konstruktionsprinzipien geachtet werden. Mit gestalterischem Geschick können auch günstige Materialien zu einem architektonisch ansprechenden Äußeren arrangiert werden, effiziente Bauweisen können zu Einsparungen bei der Errichtungsdauer und bei den Baukosten und somit auch zur Reduktion der späteren Miet- bzw. Kaufpreise beitragen.

In Anbetracht des Diskurses rund um die SMART-Wohnungen, zeigt sich ebenfalls wieder, dass ein guter Kompromiss in Bezug auf Raumhöhe und Strukturgröße erforderlich ist.

Für Wohnbauträger liegt der Schwerpunkt der Flexibilität in der Bau- und Vertriebsphase. Flexible Grundrisse werden entwickelt und teilweise auch im Rohbau weiterbehalten, um entsprechend den Änderungswünschen der späteren BewohnerInnen bzw. einer sich generell verändernden Nachfrage reagieren zu können. *Flexibilität spielt also eine Rolle bis zur Vertriebsphase: Wenn die Wohnungen einmal bezogen sind, funktioniert Flexibilität nicht mehr bzw. spielt kaum mehr eine Rolle*<sup>16</sup>.

## Flexibler Wohnungsgrundriss

Häufig ohne konkrete Konsequenzen für die Wohnbaupraxis kreist der Diskurs um den flexiblen Grundriss immer wieder, wie bereits beschrieben, um bestimmte Themen: Veränderte Lebensformen, Kinder, Trennung/Scheidung, anmietbare Räume, getrennte Zugänglichkeit der einzelnen Räume, offene/geschlossene Küche, Abstellraum, Kellerabteil, Garage usw.

Drei Punkte werden wie folgt etwas detaillierter beschreiben.

Unentwegt ist die Rede von anmietbaren Räumen innerhalb eines Hauses, um den temporären Bedarf nach zusätzlichen Räumen abdecken zu können: für Jugendliche, die mehr Privatsphäre benötigen oder für Großeltern, die vorübergehend in die Nähe ziehen. Aber auch für die Berufstätigkeit, bei einem hohen und vielleicht weiter steigenden Anteil von Einpersonen-Unternehmen, die ihren Arbeitsplatz in den eigenen vier Wänden haben und dafür entsprechend Raum benötigen. Dies scheint in der Praxis bisher kaum umsetzbar<sup>17</sup>.

Als prinzipiell begünstigender Aspekt für gelebte Nutzungsflexibilität gilt die getrennte Zugänglichkeit der einzelnen Räume in der Wohnung.

Da dies aber Wohnfläche für eine Erschließung durch ein Vorzimmer oder einen Gang voraussetzt, wird sie oft eingespart.

Immer wieder ist auch davon die Rede, dass externe Räume entworfen, errichtet und miet- bzw. eigentumsrechtlich entsprechend vergeben werden, um hier Bastelräume, Räume für sperrige Freizeitgeräte, Lager, aber auch Arbeitsplätze einrichten zu können. Der oft genannten Problemstellung der mietrechtlichen Vertragseinrichtung sowie der Betriebskostenabrechnung könnte man aus meiner Sicht folgendermaßen begegnen: Die sonst nur mehrjährig ausstellbaren Mietverträge könnten für diese Einheiten kurzfristiger angesetzt werden, Leerstände könnten im Zeitalter der sozialen Netzwerke im Internet durch die Vermarktung in geeigneten Foren verhindert werden. Was bei der Vermarktung von Ferienwohnungen funktioniert, könnte in etwas erweiterter Form auch auf temporär genutzte Einheiten umgelegt werden.

Eine weitere Quelle differenziert in Bezug auf Wohnraum zwischen den Begriffen Flexibilität und Variabilität. Flexibilität wird mit der Veränderungsmöglichkeit der „Innenstruktur Wohnung“ gleichgesetzt. Die äußere Hülle der Wohneinheit wird als konstante Größe definiert. Wohnfläche und Raumvolumen sind somit unveränderbar. Im Inneren soll aber durch Nutzungs- und Zustandsänderungen die Einheit individuell gestaltet werden können. Für die Planung resultiert daraus der Grundsatz, die Flexibilität einschränkende Elemente, wie Versorgungsschächte oder statische Elemente zu reduzieren und diese optimal zu positionieren.

Variabilität bezeichnet die Expansions- und Reduzierungsmöglichkeiten von Wohneinheiten, also die flächenmäßige Vergrößerung oder Verkleinerung bzw. Erweiterung dieser. Sich im Laufe der Zeit verändernde Familien- und Wohnstrukturen werden hier thematisiert<sup>18</sup>. Nach meiner Anschauung ist der Grundsatz der hier definierten Variabilität schwieriger zu realisieren, da wie schon zuvor im Text beschrieben, vertragliche und wohneigentumsrechtliche sowie organisatorische Beschränkungen bestehen.

## Nutzungsneutrale Gebäudestrukturen

*Da Wohnbauten 65% der bebauten Umwelt umfassen, stellen sie die wichtigste Bauaufgabe dar. Angesichts der soziologischen und demografischen Veränderungen unterliegen sie stetig neuen Herausforderungen. Auch das sich verändernde Verhältnis zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit führt zu neuen Aufgabenstellungen. Die Zeit scheint deshalb gekommen, die uns vertrauten Typologien und Bautechniken auf ihre Zukunftsfähigkeit hin zu hinterfragen<sup>19</sup>.*

Realisierte Ansätze von Nutzungsneutralität und Flexibilität zeigen sich in flexiblen, offenen Grundrissen, wo nur die Nassgruppen fixiert sind. Architekt Helmut Wimmer spricht von vier gleichwertigen Räumen, die um eine Verteiler- oder Servicezone angesiedelt und somit über jeweils separate Zugangsmöglichkeit verfügen. Hier gilt der alte Grundsatz, dass schon von der Architektur her festgelegt ist, wo geschlafen und gewohnt wird, nicht. Bis auf die Nassgruppe ist so gut wie nichts festgeschrieben, da durch die Auflösung der Wände in Schiebetafeln, die Räume miteinander verbunden werden können und somit zu hoher Flexibilität im Wohnkonzept beitragen können. Wimmer argumentiert sein Grundrisskonzept mit der *Möglichkeit zu verschiedenen Lebensweisen*<sup>20</sup> über den Tag, das Jahr oder sogar über Generationen hinweg. Die Ausdehnung des Wohnraums in das Schlafzimmer, Steuern des Lichteinfalls und der Belüftung, die Geburt eines Kindes oder der Zuzug der Großmutter sind hier als Beispiele genannt<sup>21</sup>. Auf Veränderungen im Wohnbau müsse man schnell und billig reagieren können. Einerseits muss der Grundriss so angelegt sein, dass er neben den notwendigen Fixpunkten so viel wie möglich offen lässt, andererseits muss die Technik der Veränderbarkeit unmittelbar funktionieren<sup>22</sup>. Die einzige Kritik, die Wimmer selbst anbringen kann und muss, ist die der Akustik, die bei Schiebelelementen eher zum Tragen kommt als bei festen Wänden<sup>23</sup>.

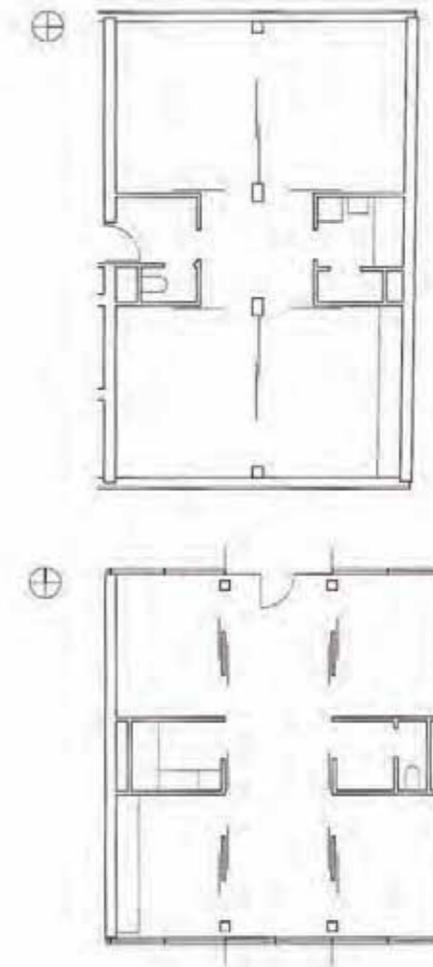


Abb. 1.5: Flexible Grundrisse nach Architekt Helmut Wimmer

### 1.3 Wohnen an der Bahn

Die Lage von Grundstücken in der Nähe von Bahntrassen, aber auch stark befahrenen Straßen oder sogar Autobahnen hat allgemein den großen Nachteil der überdimensionalen Lärmemission.

Wie unzählige medizinische Studien belegen und auch in diverser Literatur beschrieben wird, zählt Alltagslärm heute zu den gefährlichsten Umweltfaktoren für die menschliche Gesundheit. Auswirkungen von Lärmbeeinträchtigung reichen vom gemeinhin bekannten Tinnitus, bis hin zum schnellen Altern von Blutgefäßen und deren Verengung, sowie Herz-Kreislaufkrankheiten. Die Annahme der Mensch sei ein „Gewöhnungstier“ und passe sich auch an dauerhaften Lärmeinfluss an, ist grundlegend falsch. Nicht genau festzulegen ist aber, ab welcher Höhe Lärm den menschlichen Organismus nachhaltig beeinträchtigt<sup>24</sup>. Seitens der Wiener Bauordnung werden in Hinblick auf den Schallschutz Grenzwerte definiert. Durch die regelmäßig aktualisierten Richtlinien des Österreichischen Instituts für Bautechnik (OIB) werden diese Auflagen auch immer wieder verfeinert und konkretisiert. In der OIB-Richtlinie 5 (Schallschutz) werden die Anforderungen an den Schallschutz genauestens ausgeführt und den Nutzungen entsprechend differenziert<sup>25</sup>.

Wie einleitend beschrieben, betrifft das Thema Lärmschutz Lagen an Bahntrassen und stark befahrenen Verkehrsachsen gleichermaßen, weshalb ich im Folgenden auf unterschiedliche Möglichkeiten, wie auf Lärmeinflüsse reagiert werden kann, eingehen möchte.

Bei Neubausiedlungen hat sich allgemein die Anlage von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen durchgesetzt. Die positiven Auswirkungen solcher baulicher Schutzelemente stehen aber der negativen Beeinflussung des Stadtbildes gegenüber. Ein homogenes Stadtbild wird gefährdet, die Struktur der Stadt zerfällt in einzelne Teile. Aus architektonischer Sicht wäre es sinnvoller, durch die Wahl der Typologie und der Organisation des Raumprogrammes auf Lärmeinflüsse zu reagieren. So können beispielsweise weniger empfindliche Räume wie Sanitär- und Abstellräume, aber auch Küche und Essplatz besser mit Lärmbeeinträchtigungen umgehen und daher auch in Richtung der Lärmquellen ausgerichtet sein. Im Gegenzug dazu müssen aber natürlich auch intimere Räume von der Lärmquelle abgewendet werden, um ruhige Rückzugsmöglichkeiten zu bieten. Das ist aber natürlich nur sinnvoll, wenn sich dadurch die Wohnräume auch ausreichend belichten lassen und auf die jeweils sonnigere Exposition eingehen. Außerdem kann durch die gezielte Anordnung von abschirmenden Baukörpern ein ruhigeres Umfeld für dahinterliegende Bauteile geschaffen werden<sup>26</sup>.

Um einen näheren Einblick in die Möglichkeiten der Reaktion auf Lärmquellen durch die Wahl der architektonischen Ausformulierung zu bekommen, möchte ich auf einige gebaute Beispiele kurz eingehen.

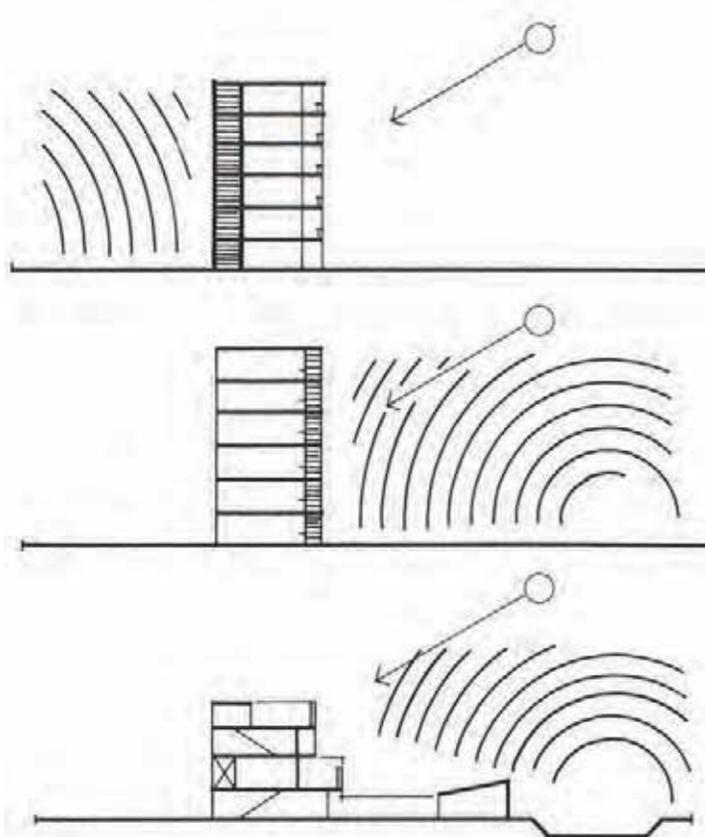


Abb. 1.6.: Besonnung und Lärm

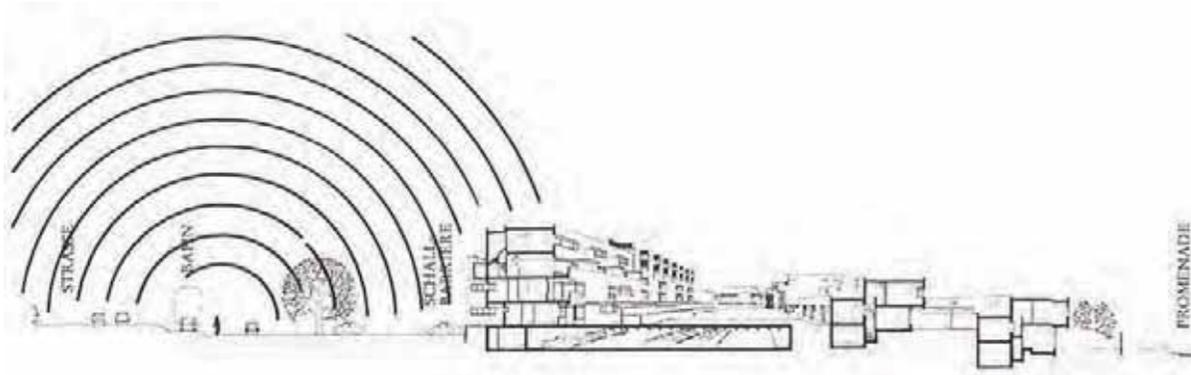


Abb. 1.6.: Schnitt Gartenstadt Puchenuau



Abb. 1.7: Luftbild

## Gartenstadt Puchenuau, Österreich, Linz, R. Rainer, 1965-1967 bzw. 1978-1992

Dieses frühe Beispiel zeigt in einfacher Form die Reaktion auf die im Norden des Bauplatzes verlaufende Bahnlinie und die ebenfalls dort entlanglaufende frequentierte Bundesstraße. Die von Roland Rainer 1963 bis 1965 projektierte und 1965 bis 1967 realisierte Siedlung Puchenuau I bildet den ersten Bauabschnitt, ab 1978 wurde mit dem zweiten Abschnitt, Puchenuau II begonnen. Das von Rainer entwickelte Bebauungskonzept reagiert auf die Lage des Grundstückes zwischen den Lärmquellen Bahn und Bundesstraße im Norden, und den Donauauen im Süden, indem er durch die Positionierung viergeschoßiger Gebäuderiegel eine Schallbarriere für die südlicher liegende Bebauung in Form von Hof- und Reihenhäusern bietet. Für den Großteil des Projektgebietes wird so eine lärmgeschützte, freiraumverbundene Wohnbebauung sichergestellt. Bei den mehrgeschoßigen Baukörpern im Norden wurden der Emission angepasste Typologien entwickelt, die Wohnungsgrundrisse zeigen eine deutliche Reaktion auf die Lärmsituation. So werden alle Nebenräume an der beeinträchtigten Seite organisiert, Wohn- und Individualräume sind der ruhigen Seite zugewandt<sup>27</sup>.



Abb. 1.9: Topographie



Abb. 1.10 - 1.12: Typologievariation der Mehrfamilienhäuser



Abb. 1.13: Typologie Mehrfamilienhäuser



Abb. 1.14: Blick von Westen

Abb. 1.17: Südfassade



Abb. 1.15: Nordfassade



Abb. 1.16: Innenraum

### Wohnüberbauung St. Albern-Ring, Schweiz, Basel, Morger und Degelo, 2002

Als viergeschoßiger, zeilenförmiger Wohnbau konzipiert, ist das von Morger und Degelo von 2001 bis 2002 realisierte Projekt ein gutes Beispiel für die Vereinbarkeit von Lärmquelle und besserer Belichtungssituation auf derselben Seite. Der Nord-Süd-orientierte Baukörper befindet sich zwischen einer stillen Parkanlage mit altem Baumbestand im Norden und den Verkehrssträngen von Auto und Eisenbahn im Süden. Das Wohnhaus wird knapp an die Straßenkante gesetzt, um möglichst viel Fläche auf der Parkseite zu belassen. Zur Erweiterung dieser erdgeschoßigen Grünzone befinden sich auf der Nordseite auch über die gesamte Länge angelegte Balkone. Als Zweispänner organisierte Wohnungstypologien bieten durchgesteckte Wohnräume, die differenzierte Aufenthaltszonen aufweisen. Die Individualräume sind nordseitig, also zum Park ausgerichtet. Zwischen den lauterer Bereichen der Küche und des Essbereiches und den ruhigeren Bereichen der Zimmer und des parkseitigen Wohnraumteiles befindet sich die sanitäre Infrastruktur<sup>28</sup>.

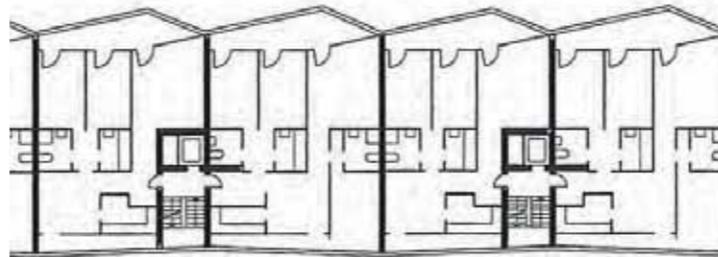
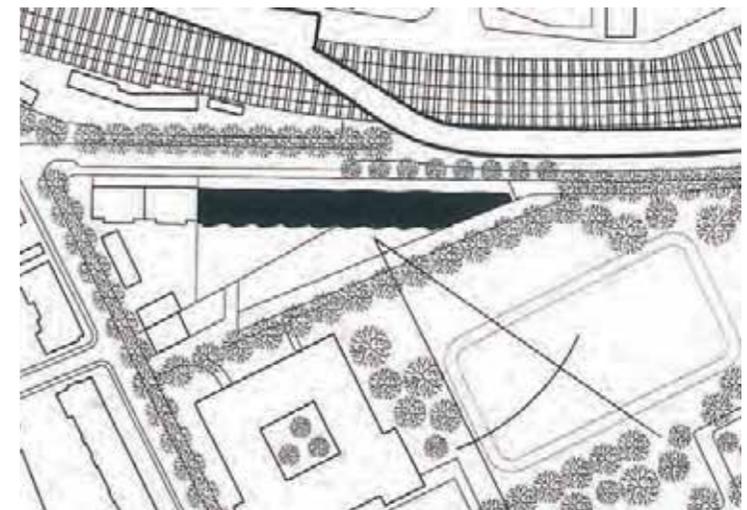


Abb. 1.18: Grundrisstypologie

Abb. 1.19: Lageplan



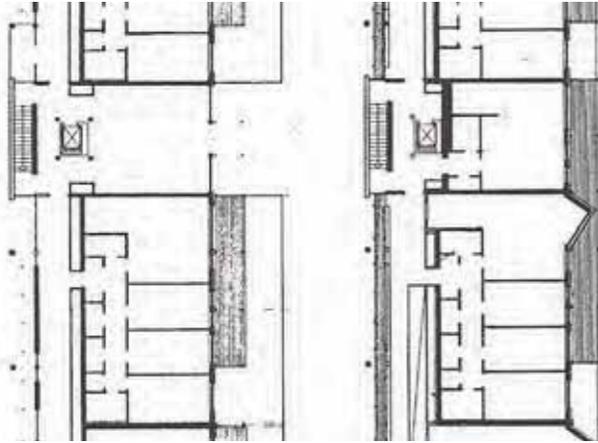


Abb. 1.20: Typologien OG 1 + OG 2

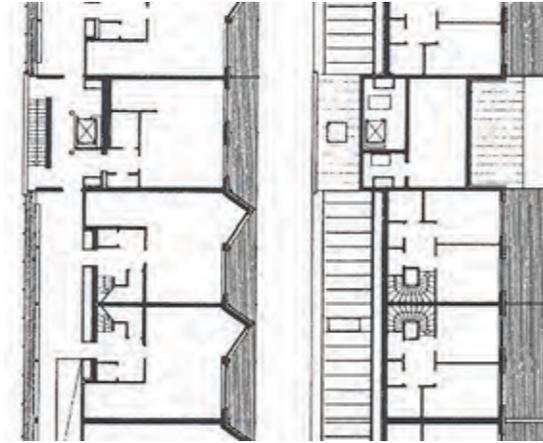


Abb. 1.21: Typologien OG 3 + OG 4



Abb. 1.22: Ausschnitt Fassade

## Wohnhausanlage Brünner Straße, Österreich, Wien, E. Raith, G. W. Reinberg, M. Treberspurg, 1995

Die 1993 bis 1995 zur Ausführung gelangte Wohnhausanlage in der Brünner Straße 190 im 21. Wiener Gemeindebezirk kann ebenfalls als Beispiel für das gelungene Bauen direkt an einer Lärmquelle genannt werden. Die als Niedrigenergiesiedlung konzipierte Anlage beinhaltet 215 Sozialwohnungen, einen Supermarkt und ein Kinder-Tagesheim sowie eine Tiefgarage mit 215 Stellplätzen. Ein 330 m langer, fünfgeschoßiger Riegel mit daran anschließendem sechsgeschoßigem Kopfbau am südlichen Ende dient als baulicher Schallschutz für die dahinterliegenden Zeilenbebauungen. Diese sind als Reihenhausmaisonetten mit darüber liegenden Wohnungen konzipiert. Der lange linienförmige Baukörper an der Brünner Straße ist dicht an die Grundgrenze herangerückt und unterteilt sich in Ost-West-orientierte Wohnungen, die über einen an der Brünner Straße entlanglaufenden Laubengang erschlossen werden. Die Laubengangzone wird als öffentliche Begegnungszone genutzt, schützt aber gleichzeitig vor unerwünschten Emissionen. Da die Wohnungen aufgrund der Erschließung durch einen geschlossenen Laubengang nicht querbelüftet werden können, wurden alle Wohnungen mit einer Lüftungsanlage ausgestattet, die ständig aus den Nebenräumen und Nassräumen verbrauchte Luft absaugt. Bei den Maisonettetypologien im 3. und 4. Obergeschoß dieses Baukörpers sind Fenster direkt zum Laubengang hin vorgesehen. Großräumige Deckendurchbrüche gewähren hier Distanz zur allgemeinen Erschließungsfläche. Der Wohnraum dieser Typologien ist durchgesteckt. Im 1. und 2. Obergeschoß befinden sich eingeschößige Typologien, die eine klare Zonierung der Nebenräume an der Laubengangseite aufweisen, die Wohneinheiten öffnen sich nach Osten<sup>29,30</sup>.

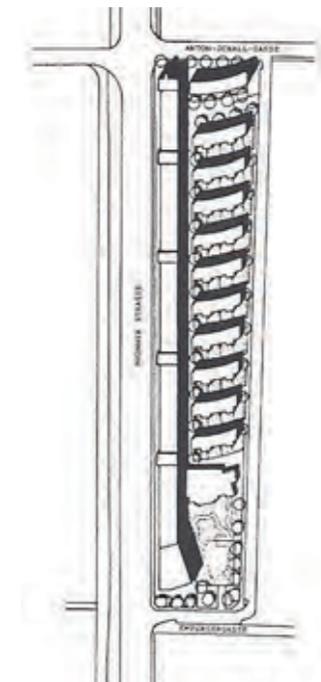


Abb. 1.23: Lageplan



Abb. 1.26: Blick über die Wohnhausanlage



Abb. 1.25: Blick in den Laubengang

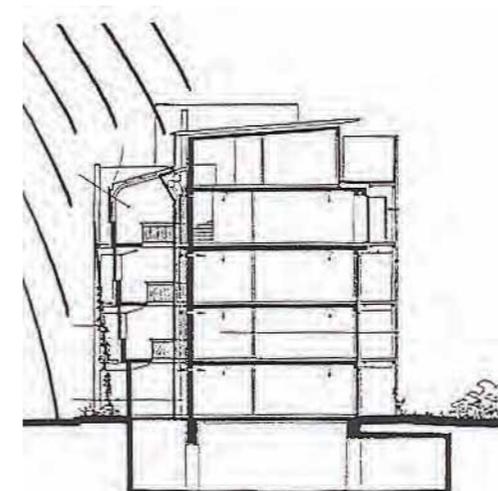


Abb. 1.24: Schnitt



Abb. 1.27: Wohnhaus Brunnerstraße



Abb. 1.28: Blick entlang der Glasfassade



Abb. 1.29: Ansicht bei Nacht



Abb. 1.30: Ausschnitt Glasfassade

### Wohnhaus Brunnerstraße, Österreich, Wien, Helmut Richter, 1991

Architekt Helmut Richter verwirklichte von 1986-1991 neben einer von Schwerverkehr überlasteten Durchzugsstraße im 23. Wiener Gemeindebezirk ein Wohnprojekt, dessen außenliegende Laubgangerschließung so sehr durch Transparenz besticht, dass der laute Verkehrsraum zwar optisch mit den halböffentlichen Erschließungsstrukturen verschmilzt, aber den Wohnungen dahinter effektiven Schutz bietet. Der Laubgang ist in diesem Fall deutlicher von den Wohneinheiten abgesetzt und bietet ein luftiges vertikales Erscheinungsbild. Der Zugang zu den einzelnen Wohneinheiten erfolgt über Verbindungsbrücken. Durch eine klare statische Tragkonstruktion in Skelettbauweise und das Zurückgreifen auf Unterzüge können die Betondecken über eine Spannweite von 10 m von einer Wohnungstrennwand zur anderen gespannt werden. Im Wohnungsinnen befinden sich somit jeweils nur eine Stütze und ein kurzes Wandstück, sowie ein Installationsschacht als fixe Raumelemente. Die Raumteilung wird ausschließlich durch Leichtkonstruktionen hergestellt<sup>29,31</sup>.

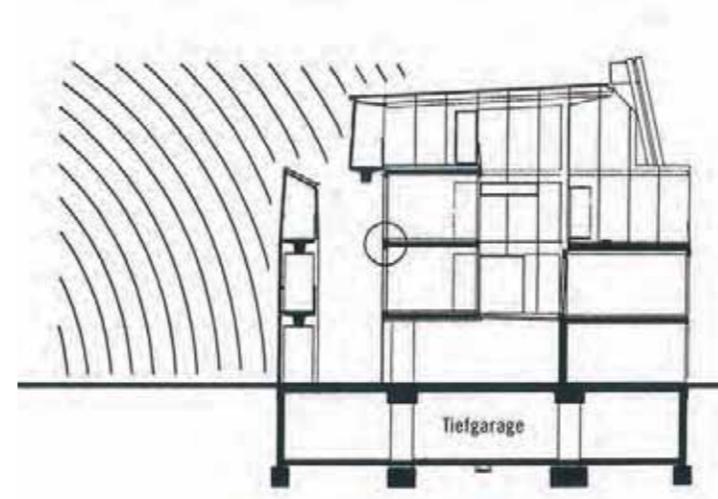


Abb. 1.31: Schnitt

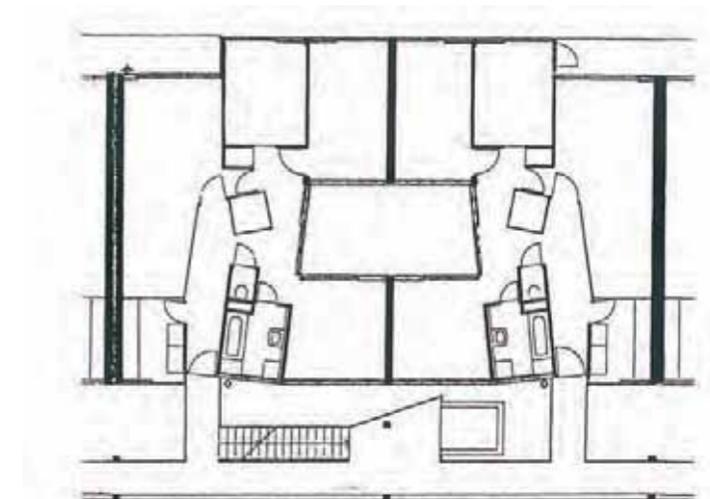


Abb. 1.32: Grundrisstypologie



Abb. 1.33: Blick von Südost



Abb. 1.34: Loggien als erweiterter Wohnraum



Abb. 1.35: nordseitige, der U-Bahn zugewandte Seite

### Passivhaus „Generationen Wohnen am Mühlgrund“, Österreich, Wien, ARTEC Architekten, 2011

Das 2010-2011 ausgeführte Projekt an der Mühlgrundgasse im 22. Wiener Gemeindebezirk ging als Sieger eines Bauträger-Wettbewerbes aus dem Jahre 2007 hervor. Dem städtebaulichen Leitprojekt entsprechend wurde ein nach Süden orientierter Längsriegel ausgeführt. An der Nordseite des Gebäudes führt in 12 m Höhe die U2 unmittelbar vorbei. Der realisierte Baukörper bildet also für die im Süden angrenzenden Wohnbebauungen eine Abschirmung gegen U-Bahn-Lärm. Das Gebäude zeigt auf den beiden Längsfassaden sehr unterschiedliche Gesichter, während an der Nordseite durch Wellblech ein geschlossenes Gesamtbild geschaffen wird, präsentiert sich die Südseite als eine offene, lichtdurchflutete Fassadenfront mit privaten Freiräumen. Die auf der Grundfläche fehlenden Freiräume werden im Inneren des Gebäudes in Form eines vertikal ausgebildeten Grünraumes und auf dem Dach in Form einer Allgemeinterrasse ersetzt. Der innenliegende, vertikale Grünraum säumt die Erschließungsbereiche des Laubenganges mit unterschiedlichen Bepflanzungen und soll als fünfstöckiger Wintergarten Raum für Kommunikation bieten. Um nachbarschaftliche Kontakte zu begünstigen, sind die Eingangsbereiche vor den Wohnungen großzügig ausgebildet. Die Wohnungen selbst sind alle nach Süden orientiert, ausgestattet mit Loggien auf der gesamten Wohnungsbreite<sup>29,32</sup>.

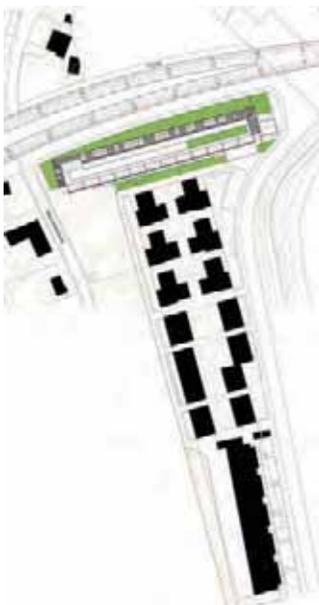


Abb. 1.39: Lageplan

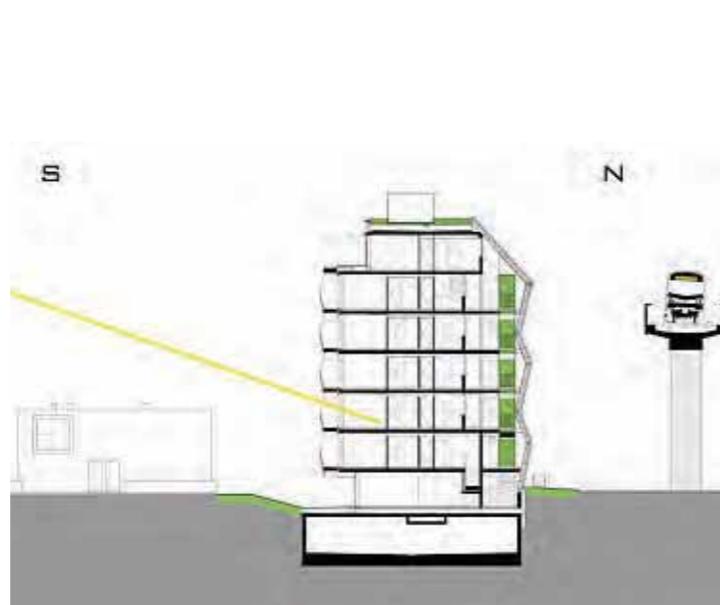


Abb. 1.38: Querschnitt

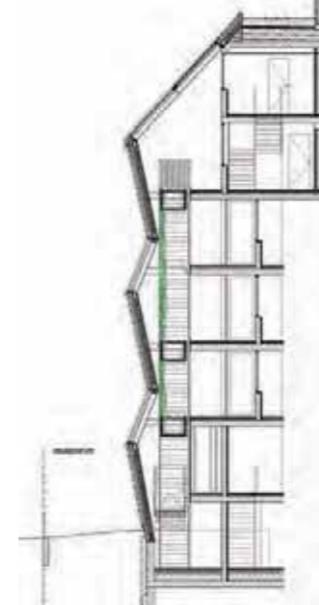


Abb. 1.37: Fassadenschnitt



Abb. 1.36: vertikale Erschließungshalle



Abb. 1.40: Straßenansicht



Abb. 1.45: Grundriss Obergeschoß



Abb. 1.41: Nordansicht

### Wohnhausanlage Linear Wohnen über der Bahn, Schweiz, Aarau, Dietrich | Untertrifaller Architekten, 2009-2011

Dieses Projekt ist 2004 aus einem Wettbewerb als Sieger hervorgegangen und stellte mit seinem, einer Blockrandbebauung ähnelndem Konzept, zu diesem Zeitpunkt ein Novum in Aarau dar. Die Zugeinstellhalle der Wynental- und Surentalbahn (WSB) wird mit einem Baukörper aus vier Wohngeschoßen überbaut. Ein zweiter Baukörper schließt an diesen in stumpfem Winkel an. Diese beiden Baukörper werden an deren gemeinsamem Schnittpunkt über ein Stiegenhaus vertikal erschlossen. An den beiden Enden der Schenkel befindet sich ein weiterer Erschließungskern. Die horizontale Erschließung erfolgt über einen Laubengang an der Außenseite (Nord). Gemeinsam mit dem dritten Baukörper, der südlich der beiden anderen Baukörper liegt, wird ein Innenhof eingefasst, der geschützt vor den Lärmemissionen von Bahn und angrenzender Straße Freiraum anbieten soll. Die Wohnungen des nördlichen Baukörpers weisen eine klare funktionale Grundrissstruktur mit nach Süden, also zum Innenhof, orientierten Freiräumen auf. Die sanitären Räume und Nebenräume sind an der Laubengangseite positioniert, ein zentraler Flur verbindet alle Räume. Der Wohnraum ist zur Gewährleistung der Querlüftung und beidseitiger Belichtung bis an die Laubengangseite durchgesteckt. Durch die Flexibilität der Grundrisse wird ausdrücklich die Einrichtung eines wohnungsinternen Büros erlaubt<sup>33</sup>.



Abb. 1.42: Ansicht Innenhof



Abb. 1.43: Blick in den Innenhof



Abb. 1.44: Ansicht von der Bahn

Das genauere Studium der angeführten Beispiele zeigt, dass linienförmige Baukörper oft als Schutzschild für eine Abschirmung gegen Lärm eingesetzt werden. Für mich scheint dies ebenfalls der naheliegendste Weg zu sein. Die Laubengängerschließung bietet hierfür eine wirtschaftliche Erschließungsform, da aufgrund der Anforderung an zweiseitige Belichtung sonst nur Zweispännertypologien möglich wären, die allerdings eine weit größere Anzahl an Erschließungskernen erfordern würden. Innenliegende Erschließungsformen scheiden aus meiner Sicht, aufgrund der eindeutigen Bevorzugung einer der beiden Gebäudelängsseiten, bei einem linienförmigen Baukörper aus. Eine weitere Erkenntnis aus der Untersuchung ist, dass die Lage an einer Lärmquelle und die damit verbundenen typologischen Erfordernisse genau anhand der Ausblick- und Belichtungsverhältnisse untersucht werden muss. Besonnung und Lärm von unterschiedlichen Seiten bzw. der ungünstigere Fall, Sonne und Lärm von der gleichen Seite, erfordern unterschiedliche Herangehensweisen.

Bei der Suche nach einem Grundstück für den vorliegenden Entwurf, stand nicht nur die Auswahl einer innerstädtischen Potentialfläche an der Bahn im Vordergrund, sondern vor allem auch die Suche nach einem Grundstück, das sehr differenzierte und teilweise schwierige Verhältnisse im Gegensatz von Ausblick, Sonnenexposition und Lärmemission aufweist. Damit sollten spannende Rahmenbedingungen für eine fordernde Entwurfsaufgabe geliefert werden.

## 1.4 Zielsetzung

Das gewählte Planungsgebiet für den vorliegenden Entwurf ist eine brachliegende Fläche in Wien Ottakring, die sich zwischen Heigerleinstraße und der Bahntrasse der Vorortelinie S 45 aufspannt. Diese 670 m lange Fläche des ehemaligen Güterbahnhofareals stellt eine urbane Restfläche dar, um die bereits in den vergangenen zwanzig Jahren einige Wohn- und Gewerbeprojekte realisiert wurden. Zurückgeblieben ist eine schmale, ungenutzte Brachfläche die nun im Zuge dieses Entwurfes zu einem belebten Wohnquartier werden soll, dessen Bebauungs- und Nutzungskonzept eine adäquate Antwort auf die topographischen und städtebaulichen Gegebenheiten und die spannungsgeladene, lärmbeeinträchtigte Situation direkt an der Bahntrasse darstellt. Durch die Herausarbeitung der Potentiale dieses Flächenstreifens soll verdeutlicht werden, welche Möglichkeiten noch in unzähligen anderen brachliegenden Restflächen schlummern könnten.

**PLAN**  
 des  
**XVI. BEZ. OTTAKRING**  
 der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt  
**WIEN**

im Mafse 1:5000.

1cm = 50 M oder 666 Fuß



Herausgegeben unter Mitwirkung des Stadtbauamtes

Verlag von

**R. LECHNER & WILH. MÜLLER**

Unser Bezirk um die letzte Jahrhundertwende. Seine Südgrenze verläuft heute anders. Im rechten Teil ist die ursprüngliche Grenze gegen Rudolfsheim und Fünfhaus in den Plan eingezeichnet.





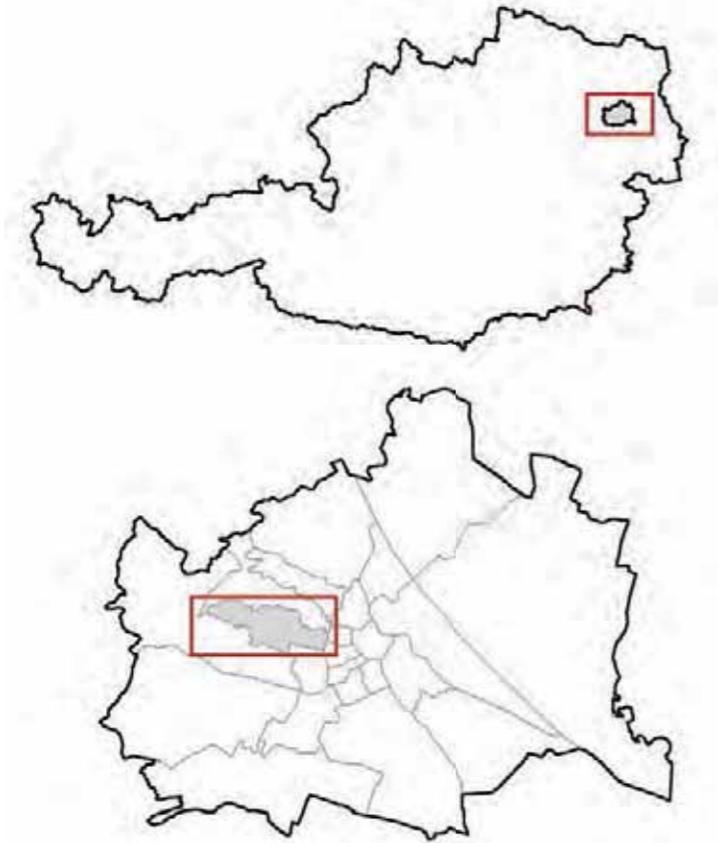


Abb. 2.2: Geografische Lage



Abb. 2.3: Satellitenbild des Bauplatzes

## 2.1 Lage in der Stadt Lage zur Bahn

Das gewählte Grundstück befindet sich im 16. Wiener Gemeindebezirk direkt an der Wiener Vorortelinie S 45 und reicht von der S-Bahn-Station Hernals an der Hernalser Hauptstraße im Norden bis zur Wilhelminenstraße im Süden. An der Westseite wird das Grundstück durch die Gleiskörper der Vorortelinie begrenzt. Ostseitig bildet die teilweise von motorisiertem Verkehr befreite Heigerleinstraße die Grenze.

Durchschnitten wird das Grundstück durch die Seeböckgasse und die Paletzgasse, wobei im Bereich der Paletzgasse eine Bahnunterführung situiert ist. In der Seeböckgasse wird die Bahn über eine Brücke gequert.

Das zeigt auch die topographische Entwicklung des Grundstückes. Es weist zwischen nördlichem Ende (S-Bahn-Station) und südlichem Ende eine Höhendifferenz von etwa 13 m auf, die Bahntrasse wechselt im Verlauf des Grundstückes von einer Hochlage im Norden auf eine Tieflage im Süden.

Dadurch ergeben sich unterschiedliche Ausmaße des Einflusses von Bahnverkehr und Lärm auf das Grundstück. In den südlichen Bereichen des Grundstückes, also auf dem durch die Seeböckgasse vom Hauptteil des Grundstückes getrennten Abschnitt befindet sich die Bahn in Tieflage, etwa 6 m unter umgebendem Niveau und wird seitlich durch Wände eingefasst.

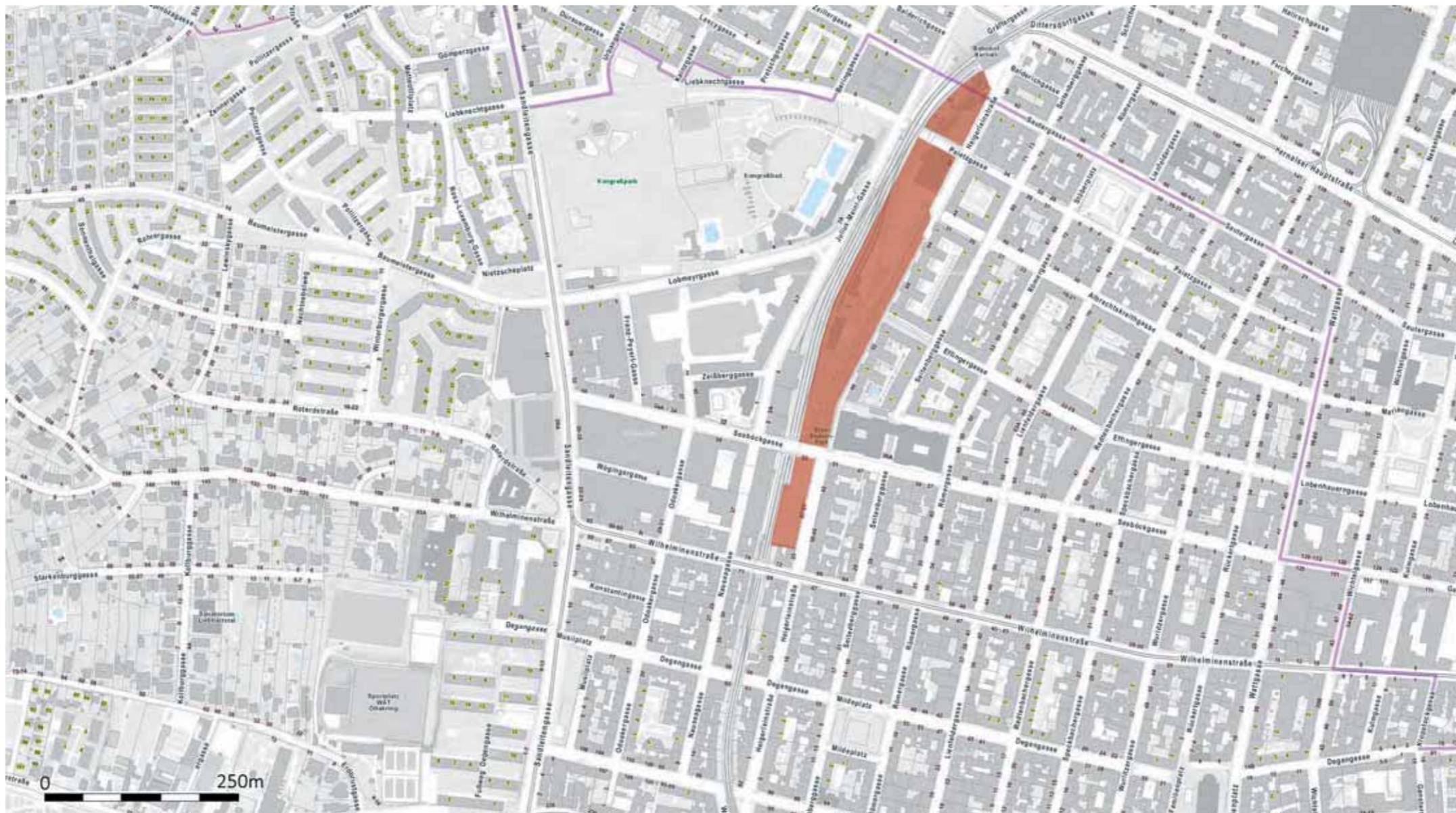


Abb. 2.4: Ausschnitt Stadtplan Wien

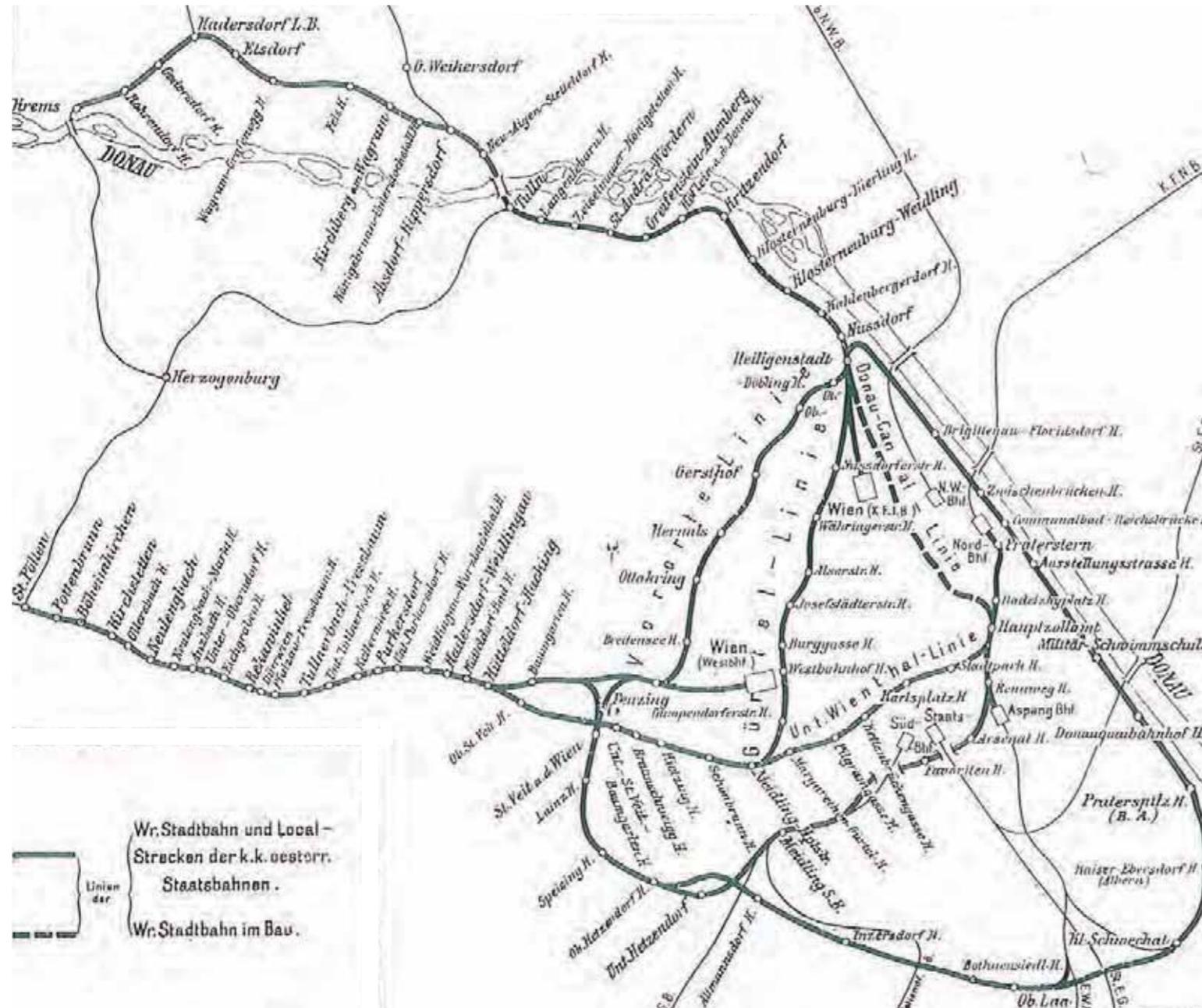
Etwas weiter nördlich, direkt nach der Seeböckgasse befindet sich die Bahn ebenso noch in Tieflage. Hier ist das Gelände allerdings vom Straßenniveau bis zum Bahnniveau abgeböcht und wild verwachsen.

In den Bereichen, wo die Effingergasse und die Albrechtskreithgasse an das Grundstück stoßen, befindet man sich etwa auf Bahnniveau. Hier eröffnet sich dafür aber der Ausblick Richtung Kongresspark und eine gute westorientierte Belichtungssituation.

Noch weiter nördlich im Bereich knapp vor der S-Bahn-Station, wo sich die Gleise in Hochlage und somit etwa 7 m über umliegendem Niveau befinden, ist das Grundstück von der Bahnkante bis auf das Erdgeschoßniveau des Grundstückes abgeböcht und ebenfalls teilweise unkontrolliert bewachsen. Über die städtebaulichen, frei- und grünraumtechnischen, sowie die infrastrukturellen Gegebenheiten wird in den folgenden Kapiteln näher eingegangen.

Zuvor soll aber noch ein geschichtlicher Abriss Einblick in die historische Entwicklung der Schnellbahnlinie und die Entstehung dieser städtischen Freifläche, sowie die vormalige Nutzung des Bauplatzes als Güterbahnhof geben.

Abb. 2.5: Übersichtsplan der Stadtbahnliesen 1899



## 2.2 Die Wiener Vorortelinie

### 2.2.1 Geschichtlicher Rückblick

Im Zuge der verkehrsmäßigen Erschließung der Hauptstadt der Österreichisch-Ungarischen Monarchie wurde damals auch an der westlichen Peripherie Wiens der Bau einer Eisenbahnlinie ins Auge gefasst.

Otto Wagner wurde als künstlerischer Begleiter vorgestellt und übernahm in weiterer Folge die architektonische Ausgestaltung der Bauprojekte sämtlicher Linien der Stadtbahn. Die Bahnlinie wurde im Jahr 1892 eisenbahnrechtlich bewilligt. Die genaue Bauzeit der Vorortelinie wird in der Literatur unterschiedlich angeführt und liegt zwischen dem Zeitraum 1892 – 1902. Dennoch kann man sagen, dass sie nach ungefähr sechsjähriger Bauzeit im Jahr 1898 in Betrieb genommen wurde.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme hatte die sogenannte Wiener Vorortelinie ihre Endpunkte in Penzing und Heiligenstadt und verband die Wiener Gemeindebezirke Penzing, Ottakring, Hernals, Währing und Döbling. Sie hatte eine Länge von 9584 Meter, war zweigleisig und zur Gänze kreuzungsfrei projektiert.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurde der Betrieb eingeschränkt, er blieb jedoch mit kurzzeitigen Unterbrechungen weiter aufrecht. Dennoch wurde die finanzielle Situation auf den Stadtbahnstrecken immer ernster.

Auf der Vorortelinie konnte vorerst der Stadtbahnbetrieb weiter beibehalten werden, doch auch hier war es im Jahr 1932 so weit, dass der Personenverkehr aufgelassen wurde.

Die Haltestellen wurden gesperrt, jedoch nicht abgetragen. Die Bahnhöfe Hernals und Gersthof wurden in Ladestellen umgewandelt, die dortigen Nebengleise wurden stillgelegt.

Einzig in den Sommermonaten bestand noch an Wochenenden bei Schönwetter ein Bäderzugverkehr. Doch auch diese Züge verkehrten im Jahr 1939 zum letzten Mal.

Der Güterverkehr auf der Vorortelinie beschränkte sich in erster Linie auf den Lokalverkehr, der jedoch aufgrund vieler Anschlussbahnen von Anfang an nicht unbeträchtlich war.



Abb. 2.6: Historische Aufnahme der Station Hernals



Abb. 2.7: Historische Aufnahme der Zugbrücke über die Hernalser Hauptstraße



Abb. 2.9: Güterverkehr am Bahnhof Hernals

Die starken Steigungen und die engen Bögen machten die Vorortelinie zum Führen von Transitgüterzügen wenig interessant, da im Wiener Stadtgebiet andere, günstiger trassierte Strecken zur Verfügung standen. Bei Verkehrsumleitungen und anderen Betriebsbehinderungen wurde dennoch immer wieder auf die Vorortelinie zurückgegriffen, sodass niemals die Gefahr einer gänzlichen Stilllegung der Strecke bestand.

Der Zweite Weltkrieg veränderte an der Strecke nicht viel. Baumaßnahmen wurden hier nicht durchgeführt, allerdings wurden die aufgelassenen und nicht abgetragenen Bahnhöfe Hernals und Gersthof reaktiviert. Auch von

Kriegsschäden blieb diese Strecke praktisch verschont. Im Sommer 1950 fuhren an Wochenenden bei Schönwetter wieder Bäderzüge. Die gut ausgelasteten Züge mussten aber im Sommer 1951 überraschend wegen Kohlemangels eingestellt werden. Damit war vorläufig der Personenverkehr auf dieser Strecke beendet. Für den Güterverkehr behielt die Strecke jedoch weiter ihre Bedeutung.

Einem langgehegten Wunsch der Wiener Bevölkerung entsprechend, sollte die Vorortelinie später wieder für den Personenverkehr erschlossen werden. Im Frühjahr 1979 fiel die Entscheidung für einen Ausbau der Vorortelinie zur Schnellbahnlinie.



Abb. 2.10: Der Güterbahnhof Hernals, im Hintergrund das Meinel-Firmengebäude



Abb. 2.11: Historische Aufnahme des Bahnhofgeländes



Abb. 2.12: Aufnahme vom südlichen Bahnhofsende aus dem Jahr 1944

Dieses „Schienenverbundprojekt“, in Form einer Verknüpfung des U-Bahn Netzes der Stadt Wien mit dem Schnellbahnnetz der ÖBB, erzielte nicht nur Energieeinsparungen und geringere Umweltbelastungen durch die Entlastung des Straßenverkehrs, sondern sicherte auch über Jahre hinweg Arbeitsplätze im bestehenden Bauvorhaben.

Mit den Herstellungsarbeiten (bauliche Anlagen, Elektrifizierung, Ausbau der Sicherheits- und Fernmeldeanlagen, Ausgestaltung und Neubau der Haltestellengebäude und Betriebsgebäude) wurde im Juni 1979 begonnen. Die feierliche Eröffnung des Schnellbahnbetriebes auf der Vorortelinie fand am 30. Mai 1987 statt.<sup>34-38</sup>



Abb. 2.16: Straßenbahnlokomotive 11 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Hernals

Abb. 2.15: Fassadenausschnitt: Das Bahnhofsgebäude in den 70er Jahren



Abb. 2.13 (oben) und Abb. 2.14 (unten):  
Desolates Bahnhofsgebäude Hernals vor Wiederinbetriebnahme



## 2.2.2 Der Bahnhof Wien-Hernals

Der Bahnhof Wien Hernals ist ein Verkehrsknotenpunkt an der Vorortelinie in Wien. Er wird von der Bezirksgrenze zwischen dem 16. Wiener Gemeindebezirk und dem 17. Wiener Gemeindebezirk durchschnitten. Das Bahnhofsgebäude steht, ebenso wie große Abschnitte der Vorortelinie, unter Denkmalschutz. Bei der Sanierung der Stationsgebäude und der Bahnsteige wurde vermehrt Wert auf detailgetreue Nachbildung im Sinne von Otto Wagners Originalarchitektur gelegt.

Der Bahnhof liegt in Hochlage südlich der Hernalser Hauptstraße zwischen Julius-Meinl-Gasse und Heigerleinstraße. Südlich der Personenbahnsteige erstreckte sich der Güterbahnhof Hernals, welcher bis zur Seeböckstraße reichte. Er verfügte einst über neun Bahnsteige, eine im Jahr 2010 abgetragene Kohlenrutsche und einen Gleisanschluss zur Firma Julius Meinl.

Früher verfügte der Bahnhof noch über weitere Anschlussbahnen, welche jedoch bereits abgetragen wurden. Am südöstlichen Ende des ehemaligen Frachtenbahnhofes befindet sich auch das in den Jahren 1985/86 errichtete Stellwerk Hernals.

Von hier aus wurde der Verkehr auf der Vorortelinie gesteuert, heute ist es unbesetzt und wird vom Stellwerk Heiligenstadt ferngesteuert.<sup>34-38</sup>

Zum heutigen Zeitpunkt liegt das Gelände des ehemaligen Frachtenbahnhofes brach, ungepflegte, wuchernde Vegetation und architektonisch fragwürdig ausgestaltete Restbaukörper wie etwa das oben angesprochene Stellwerk prägen das Bild.



Abb. 2.17: Panoramablick; heutiger Zustand

Abb. 2.18: detailgetreue Sanierung, aktueller Zustand



Abb. 2.19: Stellwerkgebäude



Abb. 2.20: Das Güterbahnhofsareal in den 80er Jahren



### 2.2.3 Infrastrukturelle Bedeutung

Die S45 ist eine wichtige Tangentialverbindung und verbindet die Bezirke Penzing, Ottakring, Hernals, Währing und Döbling, sowie die Westbahn mit der Franz-Josefsbahn und der S-Bahn-Stammstrecke. Seit Dezember 2007 verkehrt die S45 in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minutentakt. Bei vier von zehn Stationen ermöglicht die S45 den Umstieg auf die U-Bahn, die U3, U4 und U6, zusätzlich knüpft sie an neun Straßenbahnlinien an. Somit wird das Fortkommen in der Stadt enorm beschleunigt. Die S45 schafft es von einem Ende der Stadt in weniger als einer halben Stunde zum anderen Ende der Stadt zu kommen.

In den letzten zehn Jahren wurden Fahrgastzuwächse von 55 Prozent erzielt. Auf der S45 werden werktäglich über 30.000 und jährlich über zehn Millionen Fahrgäste befördert, in nahezu ausschließlich klimatisierten und barrierefreien Talent-Triebwagen.

Viel Geld wurde zusätzlich in den letzten Jahren in die Barrierefreiheit der Bahnhöfe entlang der Strecke investiert, davon rund eine Million Euro in Blindenleitsysteme<sup>34-38</sup>.



Abb. 2.21: Netzplan der Wiener Linien

## 2.3 Fotografische Bestandsaufnahme





Abb. 2.22 - 2.27: Darstellung der Aufnahmeorte

Abb. 2.28 - 2.33: Fotorundgang durch das Baugebiet

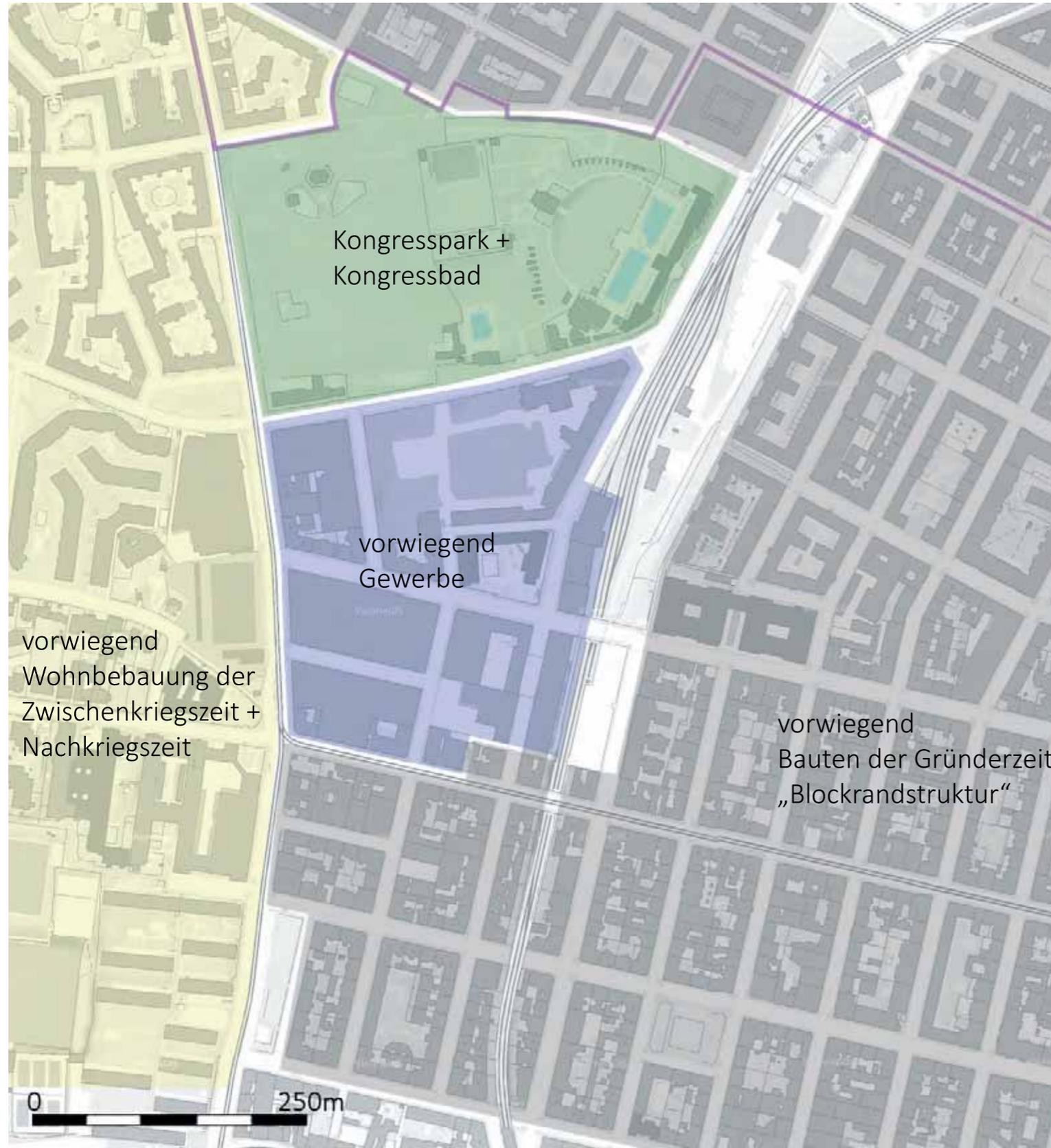


Abb. 2.34: Analyse der Bebauungsstruktur

## 2.4 Städtebauliche Analyse

Der Bauplatz bildet die Schnittstelle unterschiedlicher Bebauungs- und Nutzungsstrukturen.

Wie selbst ein Blick auf den Stadtplan vermittelt, prallen hier mehrere städtebauliche Gefüge aufeinander. Stadteinwärts, also östlich des Baugebietes, ist klar die gründerzeitliche Blockrandbebauung erkennbar. Im Westen geht diese gründerzeitliche Komposition abrupt in ein heterogen bebautes, ehemals gewerblichen Nutzungen vorbehaltenes Areal über.

Noch ein Stück weiter stadtauswärts schließt die Wohnbauungsstruktur der Zwischenkriegszeit mit ihren Superblocks und großzügig angelegten Freiräumen an. Inmitten dieser Zonierungen fügen sich der Kongresspark und das angeschlossene Kongressbad ein und bieten umfangreiche Naherholungsmöglichkeiten.

Speziell das Gebiet, im direkt an die Bahntrasse grenzenden Bereich, ist durchzogen von Überbleibseln ehemals gewerblicher Nutzungen, die die infrastrukturellen Vorzüge der Lage ausnützten. In den letzten zwanzig Jahren sind in der nahen Umgebung bereits einige Wohnprojekte auf ehemaligen Gewerbegründen realisiert worden, zu nennen ist hier speziell der direkt an das Projektgebiet grenzende Wohnblock an der Heigerleinstraße. Dieser folgt der Blockrandbebauung der Gründerzeitstruktur und drückt durch seine Ausmaße unweigerlich dem Stadtbild seinen Stempel auf.

Ein Blick in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien zeigt, dass im Osten des Bauplatzes vorwiegend geschlossene Bebauungen der Gebäudeklasse 3 für Wohnnutzungen und gemischte Bebauungen vorgesehen sind, die in der oben angesprochenen Wohnbaustruktur der Bauklasse 4 ihren Abschluss zum Planungsgebiet hin finden.

Dies und das Zurückrücken der Bebauung in die „zweite Reihe“ kann meines Erachtens als Beispiel für den üblichen Umgang mit Planungsaufgaben für Wohnbauten entlang von Bahntrassen gesehen werden. Zurück bleibt hier eine größtenteils ungenutzte Fläche bis zu den Bahngleisen.

Außerdem erwähnenswert ist das Areal der ehemaligen Meisl-Rösterei, das sich westlich des Planungsgebietes, ebenfalls an den Kongresspark grenzend, befindet. Diese großräumige Fläche wartet auch weiterhin auf eine neue Nutzung und stellt somit ein weiteres Entwicklungspotential dieses Stadtquartiers dar.

Im zu entwickelnden Entwurf wird eine Antwort auf die Einflüsse der unterschiedlichen Bebauungsformen und Bebauungsdichten gefunden werden müssen, die ein Schließen dieser städtebaulichen „Narbe“ bewirkt. Ebenso muss durch die Bebauung auf die Topographie des Geländes, also den Anstieg des Niveaus um 13 m von Norden nach Süden und die Gebäudehöhe der umliegenden Bebauungen reagiert werden.

Betrachtet man die in das Projektgebiet einmündenden Querstraßen, so ist eine unterschiedliche Frequentierung dieser wahrnehmbar. Ganz im Norden stößt die schwach befahrene Sautergasse auf den Stationsvorplatz. Die nächste Querstraße in südlicher Richtung, die Paletzgasse, führt unter der Bahn durch, und stellt einerseits die einzige Querverbindung im nördlichen Projektbereich und andererseits die einzig relevante Zufahrtsmöglichkeit zum bestehenden Supermarktparkplatz, sowie zur Tiefgarage des bestehenden Wohnblockes dar. Da dieser Umstand nicht leicht änderbar erscheint, dieser Bereich allerdings durch das Zufahrtsverkehrsaufkommen ohnehin für Fußgänger unattraktiv ist, sollte eine zusätzliche Verbindung auf die andere Bahnseite überlegt werden.

Die nächste Quergasse, die Albrechtskreithgasse, ist bereits jetzt von fließendem Verkehr verschont, hier wurden den Bewohnern vorbehaltenen Parkmöglichkeiten geschaffen.

Die als Fußgängerzone ausgeführte Effingergasse trifft in der Mitte des Bauplatzes auf die Heigerleinstraße. Diese Quergasse, im einmündenden Bereich als Fußgängerzone ausgeführt, stellt sich als wichtigste Achse für Fußgänger zur Erreichung der Freiräume des Else Federn Parks, sowie des Nachbarschaftsgartens dar. Diesem Umstand sollte eventuell durch das Schaffen einer belebten Platzsituation in diesem Bereich Rechnung getragen werden.

Die etwas weiter südlich an die Fußgängerzone der Heigerleinstraße stoßende Spindeleggergasse ist eigentlich ein untergeordneter Erschließungsweg des Haus der Barmherzigkeit und daher kaum öffentlich frequentiert. Diese Querverbindung kann daher beim zu entwickelnden Entwurf vermutlich unbeachtet bleiben.



Abb. 2.35: Bebauungsplan des Planungsgebietes



Abb. 2.36: Infrastrukturanalyse: öffentliche Verkehrsmittel

## 2.5 Infrastrukturelle Analyse

Trotz der Heterogenität der bestehenden Bebauungsstrukturen zeigt sich eine überdurchschnittlich gute Infrastruktur rund um das Baugebiet. Zahlreiche Nahversorger bieten in der nahen Umgebung ausreichend Einkaufsmöglichkeiten, selbst auf dem Projektgebiet wurde in den letzten Jahren eine Filiale eines Diskontsupermarktes eröffnet. Den erweiterten Einkaufsmöglichkeiten kommt die gewerbliche Nutzung der angrenzenden Gebiete zugute, so findet man Möbelhäuser und sogar einen Baumarkt in der nahen Umgebung. Ein kleines Einkaufszentrum in der Sandleitengasse, die westlich des Kongressparks verläuft, sowie zahlreiche Geschäfte in der Hernalser Hauptstraße ergänzen das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten.

Speziell zu unterstreichen ist die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Der Bahnhof Hernals wirkt hier als Schnittstelle für Autobus- (42A, 44B) und Straßenbahnlinien (43) sowie der Vorortelinie S45. In der Wilhelminenstraße, am

südlichen Ende des Baugebietes, ist durch die Straßenbahn 44 ebenso die direkte Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz gewährleistet.

Diese ausgezeichnete öffentliche Vernetzung legt eine Positionierung von gewerblichen Nutzungen, vor allem Büros, in die Nähe dieser öffentlichen Verkehrsadern nahe.

Der motorisierte Individualverkehr konzentriert sich derzeit hauptsächlich entlang der Hernalser Hauptstraße und der Julius-Meisl-Gasse (übergehend in die Lobmeyrgasse). Die Heigerleinstraße selbst ist von der Albrechtskreithgasse bis zur Seeböckgasse als Fußgängerzone entlang des Else-Federn-Parks konzipiert. Der direkt angrenzende Wohnblock hat, wie schon zuvor festgehalten, bei der Albrechtskreithgasse die Garagenzufahrt.

Das Resultat daraus ist, dass sich der gewählte Bauplatz bereits jetzt größtenteils autofrei darstellt. Dieses Konzept soll beibehalten werden, allerdings muss der Errichtung von ausreichend Stellplätzen gerade in Zeiten der Parkraumbewirtschaftung und des „Parkpickerls“ großes Augenmerk geschenkt werden.

Die soziale Infrastruktur ist durch diverse Kindergärten, Bildungseinrichtungen als auch durch Betreuungseinrichtungen, wie etwa das direkt an der Seeböckgasse gelegene Haus der Barmherzigkeit, gegeben.

Die Freizeitinfrastruktur ist durch den Kongresspark und das Kongressbad sehr reichhaltig, in der Sandleitengasse befindet sich ergänzend noch eine Sport&Fun-Halle, die auch in den kalten Monaten Sport- und Freizeitmöglichkeiten bietet.

Insgesamt ist zu sagen, dass die gegebene Infrastruktur perfekte Voraussetzungen für die Realisierung eines attraktiven Wohnquartieres bietet.



Abb. 2.37: Infrastrukturanalyse: soziale Infrastruktur



Abb. 2.38: Infrastrukturanalyse: Freizeitinfrastruktur



Abb. 2.39: Eingangportal des Kongressbades

## 2.6 Grünräume und Freiräume

Großräumig betrachtet gibt es, wie zuvor schon kurz angesprochen, ein relativ vielfältiges Erholungsangebot im erweiterten Umfeld, so befinden sich auf der gegenüberliegenden Bahnseite der Kongresspark und das Kongressbad. Auch zum Biosphärengebiet Wienerwald ist es nicht weit.

Der Kongresspark in Ottakring war bereits 1905 als Teil des Wiener Wald- und Wiesengürtels geplant, dies wurde aber erst in den 1920er-Jahren realisiert. Das Areal einer ehemaligen Sandgewinnungsstätte und Mülldeponie wurde 1927 durch Erdaufgaben aufgebessert und schlussendlich 1928 als Kongresspark eröffnet. Der Kongresspark, das Kongressbad und die angrenzende städtische Wohnhausanlage Sandleitenhof stellen typische Beispiele für die Politik der damaligen Stadtverwaltung dar, die zum Ziel hatte die Lage der arbeitenden Bevölkerung und deren Wohnverhältnisse zu optimieren. Die Parkbenennung soll an den Wiener Kongress der Jahre 1814 und 1815 erinnern. Der Wiener Architekt Erich Leischner verfasste die Entwürfe für den Kongresspark und das Kongressbad.

Fritz Kratochwjle leitete als Stadtgärtner die Bepflanzung. Durch große Zierobstpflanzungen, wie japanische Kirsche, Mandel, Pfirsich oder Marille, wurde hier erstmals die Wirkung der Blütenfarben bewusst als Gestaltungselement eingesetzt. Der Entwurf des Kongressparks beinhaltet drei Funktionsbereiche: die große Wiese mit der (heute denkmalgeschützten) Milchhalle, die Spielplätze mit Kinderfreibad und das städtische Freibad.

1988 fand eine Generalsanierung des teilweise unter Denkmalschutz stehenden Kongressbades statt, bei der das Kinderfreibad und ein Teil des Parks in das Bad integriert wurden<sup>39</sup>.

Das Kongressbad gilt als eines der schönsten Bäder Wiens, auch heute erinnern noch viele Bauten an frühere Jahrzehnte. Es besteht eine klare räumliche Trennung zwischen dem Kleinkinder-Bereich und der Erlebniswelt, wo Sportbecken, Erlebnisbecken und eine lange Rutsche zu finden sind<sup>40</sup>.

Betrachtet man das unmittelbare Umfeld des gewählten Bauplatzes näher, bietet sich folgendes Bild: der bestehende öffentliche Freiraum und teilweise auch nicht freizugängige, abgezaunte Grünraum im Bereich des ehemaligen Frachtbahnhofgeländes präsentiert sich als inhomogenes Konglomerat aus sinnvoll genutzten Teilflächen und großräumigen Brachflächen mit wilder Vegetation. Zusätzlich wurden direkt auf dem Gelände in den vergangenen Jahren bereits bauliche Eingriffe realisiert, die meines Erachtens in die falsche Richtung gegangen sind.

Teilbereiche der ehemaligen Bahnhofsründe wurden unlängst zu einem überdimensionalen Parkplatz für den neuerrichteten Supermarkt an der Ecke Heigerleinstraße/Paletzgassee umfunktioniert.

Die dadurch ausgelöste Kontroverse und die damit verbundenen Interventionen der Bürgerinitiative Heigerleinstraße sind durch Zeitungsartikel aus dem Wiener Bezirksblatt Nr. 25/2010 und Artikel der Bezirkszeitung aus den Ausgaben Nr. 7/2010 und Nr. 3 /2011 dokumentiert. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Hoferfiliale an dieser Stelle wurde in Frage gestellt, da sich bereits zwei Filialen des Diskonters im nahen Umfeld befinden.

Das zeigt, wie zuvor schon beschrieben wurde, dass das Gebiet infrastrukturell auch subjektiv wahrnehmbar, bereits relativ gut versorgt ist.

Kritikpunkte der Bürgerinitiative waren vor allem die Zufahrt zum Supermarktgelände, der zwei Bäume der Baumallee entlang der Heigerleinstraße weichen mussten. Erhöhtes



Abb. 2.40: der überdimensionale Supermarktparkplatz

motorisiertes Verkehrsaufkommen durch Einkäufer wurde befürchtet. Ebenso wurde der Entfall von Grünfläche und die Nichteinbeziehung der Anrainer in die Planungen diskutiert.

Durch die Begrünung des Parkplatzes mit einzelnen Baumpflanzungen wurden zwar manche Forderungen nach der Rückgabe von Grünraum und Vegetation argumentativ erfüllt, das Ergebnis scheint nach meiner persönlichen Empfindung aber herzlos. Eher wurde eine versiegelte Fläche mit dem Charakter einer Parkfläche peripherer Rieseneinkaufszentren geschaffen.

Der prinzipielle Vorwurf über das Verbauen von Grünflächen im Bereich des Bahnhofsgeländes scheint eher haltlos, da derzeit keine Möglichkeit zur Nutzung dieser Freiräume durch die Bewohner gegeben ist und die Pflege der Flächen zu wünschen übrig lässt. Ideen für eine adäquate Grünraumnutzung

und deren Gestaltung wurden nicht konkretisiert. Es scheint sich somit eher um Meinungen gewohnheitsorientierter Anrainer zu handeln, denen möglicherweise einfach nur die Perspektive für die Freiraumpotentiale dieses Geländes fehlt. Das umgesetzte Beispiel des Parkplatzes zeigt leider, dass die Befürchtungen der Bürgerinitiative im Vorfeld dennoch nicht unbegründet waren. Es muss aber auch festgehalten werden, dass der Zustand vor der Bebauung ebenfalls nicht als befriedigend bezeichnet werden konnte. Eine Brachfläche stellt aus meiner Sicht demnach sicher keinen erhaltungswürdigen städtischen Freiraum dar. Vielmehr muss mit einem intelligenten Konzept das Potential der Fläche herausgearbeitet werden.

Ein zusätzlicher Nebeneffekt der Errichtung der Hoferfiliale ist die Unterstreichung der Bahnunterführung Paletzgasse als Ort der Angst. Eine schmucklose Fertigbetonwand, die Rückwand des Supermarktes, ergänzt die ohnehin triste Optik und unter-

Abb. 2.41: brachliegende, ungenutzte Fläche



Abb. 2.42: Brache im nördlichen Bereich des Bauplatzes



streicht die Enge des Durchgangsraumes.

Aufgrund der Tatsache, dass dies die einzige fußläufige Verbindung auf die andere Bahnseite über eine Länge von mehreren hundert Metern darstellt und somit auch eine der wenigen Möglichkeiten ist, die Naherholungsgebiete rund um das Kongressbad überhaupt erst zu erreichen, sollte eine zusätzliche Verbindung auf die andere Bahnseite überlegt werden. Außerdem wäre durch eine Belebung des Bereiches rund um das Supermarktgebäude das Sicherheitsgefühl deutlich erhöht.

Der nördliche Teil der ÖBB-Gründe, der zwischen Paletzgasse und der S-Bahn-Station situiert ist, treibt das unattraktive Bild städtischer Brach- und Restflächen auf die Spitze. Wildverwachsen präsentiert sich ein Mix aus versiegelter Fläche, verfallenen Restbaubeständen, betonierter Bahnböschung und versuchter Nutzung der Flächen durch Gartenhütten. An dieser Stelle ist sicher ein massiver Eingriff von Nöten, eine

Abb. 2.43: verwilderte Freiflächen



Platzerweiterung des langweiligen Stationsvorplatzes und die Belebung dieses Areals sollten angestrebt werden. Eine Nutzung, die auf die bedeutende Lage direkt an der S-Bahn-Station und die damit verbundene gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr reagiert, muss gefunden werden.

Wie im Artikel des Stadtjournalles Hotspot für Ottakring und Hernals in der Ausgabe Februar 2013 erläutert, sind rund um die Schnellbahnstation für 2013 Umbauarbeiten geplant, die allerdings hauptsächlich den Bereich unter der Schnellbahnbrücke (über die Hernalser Hauptstraße) und den Stationsvorplatz auf Seite der Julius-Meinl-Gasse betreffen. *Die Busspur des 44B hinter der Straßenbahnstation Linie 43 wird aufgelassen und der Bereich neu und sicherer gestaltet. Derzeit müssen die Passagiere der Straßenbahn die Busspur queren. Das entfällt dann und die Wartefläche beim 43er wird vergrößert und sicherer. Die Busse werden zusammengeführt. Die Busstation*

Abb. 2.44: desolote bauliche Restbestände



*des 44B unter der Brücke wird aufgelassen und wird künftig dort sein, wo jetzt schon der 42A seine Station hat*<sup>41</sup>. Weiter wird die Errichtung einer City-Bike-Station im näheren Umfeld geplant und die Vegetation der Parkzone westlich vor der Station aufgewertet. Das alles verdeutlicht die Wichtigkeit des Standortes als frequentierter Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und öffentlichen Lebens.

Das südliche Ende des gewählten Bauplatzes stellt sich derzeit auch als verwahrloste städtische Brachfläche dar. Die Bahn verläuft in diesem Bereich in Tieflage, weshalb eine stetige Nutzung dieser Fläche eigentlich gefahrlos möglich wäre und große Freiraumpotentiale gegeben wären. Stattdessen präsentiert sich ein verwahrlostes, als Bauland gewidmetes Grundstück das mit desolaten Zäunen eingefasst ist und auf eine zukünftige Entwicklung wartet. Da aus städtebaulicher Sicht in diesem Bereich ein Eingriff in Form eines Baukörpers

Abb. 2.45: ungenützte Freifläche am südlichen Ende des Bauplatzes



Abb. 2.46: brachliegendes Grundstück



Abb. 2.47: Else Federn Park



notwendig ist, muss ein Mittelweg aus Aufwertung des Freiraumes und gezielter verdichteter Bebauung gefunden werden. Speziell die von der Wilhelminenstraße bis zur Hernalser Hauptstraße durchgehende Grünachse sollte beachtet und in den Entwurf integriert werden.

Der Freibereich zwischen Supermarkt, Parkplatz und Seeböckgasse weckt derzeit gemischte Gefühle. Eine eigentlich vom motorisierten Verkehr verschonte, nur fußläufig und mit dem Rad benutzte Verkehrsfläche würde Erholungs- und Interaktionspotentiale bergen. Die aktuelle Situation stellt sich aber so dar, dass an die unkontrolliert bewachsene Restfläche zu den Gleiskörpern eine extrem schmale, lieblos eingezäunte Grünzone grenzt, die erst mit Anfang März 2012 in Else Federn Park benannt wurde. Wobei die Bezeichnung „Park“ aus meiner Sicht hier sehr schmeichelhaft gewählt wurde. Die namentgebende Else Federn (1874-1946), eine *Gallionsfigur der*

*Settlementbewegung*<sup>42</sup> würde sich vermutlich im Grabe umdrehen, wenn sie wüsste, dass ein eher als liebloses Abstandsgrün, denn als Park bezeichnbares Land ihr zu Ehren benannt wurde.

Im aktuellen Zustand bietet der Park lediglich einen Kinderspielplatz und einen Trinkwasserbrunnen. Hier ist also auch ein gezielter Eingriff nötig, wenngleich die Erhaltung der unversiegelten Flächen weitgehend versucht werden soll.

Ein positiver, sehr gut funktionierender Aspekt des „Parks“ ist aber auch zu nennen, nämlich die gemeinschaftlich genutzte Fläche des Nachbarschaftsgartens Heigerlein.



Abb. 2.48: Widmung der Fläche als Park und Namengebung



Abb. 2.49: Nachbarschaftsgarten Heigerlein

### 2.6.1 Der Nachbarschaftsgarten Heigerlein

Der erste Wiener Nachbarschaftsgarten Heigerlein ist ein seit April 2008 bestehender Gemeinschaftsgarten, in dem etwa 50 Menschen mit und ohne Migrationshintergrund, unterschiedlicher sozialer Schichten, Familien, Gruppen und Einzelpersonen, sowie soziale Einrichtungen aus der nächsten Umgebung zum Gärtnern zusammenkommen. Jeweils 6 m<sup>2</sup> Beetfläche stehen zur eigenen Bepflanzung zur Verfügung, bei einer Gesamtbepflanzungsfläche von 200 m<sup>2</sup>. Zusätzlich zu den individuellen Beeten sind das Nachbarschaftszentrum 16, das Haus der Barmherzigkeit, die Schule Julius Meinl und der Kindergarten der Kinderfreunde integriert.

Die verbleibende Fläche wird als Gemeinschaftsareal genutzt und in gemeinsamen Arbeitseinsätzen mit Blumenbeeten, Sträuchern, Wildblumenwiesen und einer Kräuterspirale gestaltet.

Neben den gärtnerischen Tätigkeiten dient der Garten als Ort der Begegnung, des Gespräches, als Erholungsraum, zum Feste feiern und zur Gartentherapie und wirkt somit als Raum politischer, sozialer, ökologischer und pädagogischer Handlungen.

Die Ursprungsidee zu diesem Nachbarschaftsgarten kam vom Verein Gartenpolylog, der zur Förderung internationaler Gärten und Nachbarschaftsgärten in Wien gegründet wurde. Die Motivation des Vereins zur Erstellung eines solchen Nachbarschaftsgartens sahen die Beteiligten darin, dass Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum beschränkt sind, soziale Konflikte zunehmen und StädterInnen vermehrt den Kontakt zur Natur verlieren. Man wollte zeigen, dass gemeinschaftliches Gärtnern auch in einer Großstadt, trotz der Gefahr des Vandalismus, funktionieren kann. Der Gemeinschaftsgarten wurde als Pilotprojekt kreiert, um die Idee für weitere Nachbarschaftsgärten zu verbreiten. Weitere zentrale Motive waren die Selbstinitiative der BewohnerInnen zur Freiraumgestaltung und -nutzung und die Schaffung einer Nachbarschaft, die ein gemeinschaftliches Gefühl und Zugehörigkeit entwickelt und somit einen hohen Standard an Lebensqualität bietet<sup>43-45</sup>.

Die Beliebtheit der gemeinsam genutzten Freifläche legt nahe, diesen Bereich unbedingt erhalten zu müssen. Aufgrund der derzeit schon gegebenen, vollen Auslastung sollten Möglichkeiten zur Erweiterung überlegt werden.

Dies könnte auch in Form von gemeinschaftlich genutzten Terrassen und Dachgärten mit ähnlichen Bepflanzungsmöglichkeiten realisiert werden. Ganz unproblematisch für den zu liefernden Entwurf ist die aktuelle Position des Gemeinschaftsgartens allerdings nicht: er befindet sich am schmalsten Stück des Bauplatzes direkt an der Seeböckgasse, platziert zwischen den Baukörpern des Haus der Barmherzigkeit und der verwilderten Bahnböschung.

Diese mag zwar in Frühjahr und Sommer reizvolle Rücken- deckung für den Nachbarschaftsgarten darstellen, im Winter offenbart sich aber die Kehrseite der Medaille; kahles Wild- gehölz und immergrünes Unkraut säumen den Blick auf den unansehnlichen, ehemals gewerblich genutzten Baukörper auf der anderen Seite.

Deshalb und auch um Lärmemissionen das ganze Jahr über zu reduzieren, sollte ein schlanker Baukörper als „Schutzschild“ überlegt werden, der die Grünräume ansprechend in Szene setzt, eine ansprechende Kulisse für diese bietet und durch das Nutzungsangebot den gemeinsamen Raum weiter belebt.



Abb. 2.50: Willkommen im Nachbarschaftsgarten



**mind the gap ::**

Wohnen an der Wiener Vorortelinie

Der Entwurf

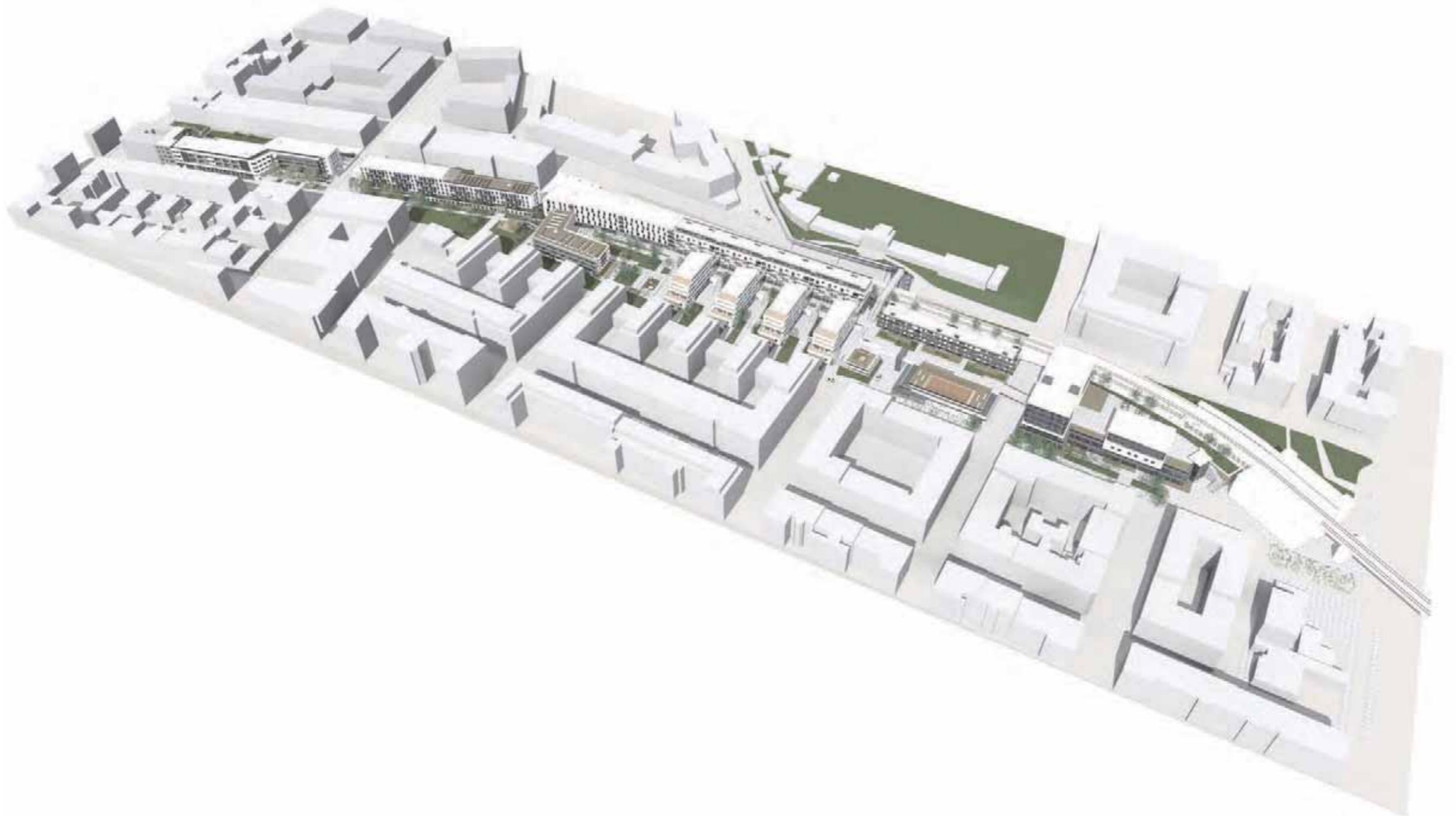


Abb. 3.2 Übersicht über den Entwurf



### 3.1 Leitbild

„Mind the gap“, oder wörtlich übersetzt „Beachten Sie den Spalt“, ist eine Phrase die in unseren Köpfen eng mit dem Londoner U-Bahn-System verbunden ist. Für den vorliegenden Entwurf ist dieser Name aus zweierlei Gesichtspunkten eine optimale Bezeichnung. Einerseits könnte der Ausspruch „mind the gap“ entsprechend seiner eigentlichen Bedeutung als Warnung gewertet werden, die das gemeinhin vertretene Denken wonach Flächenstreifen direkt an Bahntrassen unbebaut zu bleiben haben und als Bauverbotszone betrachtet werden sollten widerspiegelt. Andererseits, wie auch in der wörtlichen Übersetzung „Beachten Sie den Spalt“ ersichtlich, könnte es aber eine Aufforderung sein, solchen Reststreifen Beachtung zu schenken.

Das Projekt „mind the gap“ soll den Beweis liefern, dass solche Lagen ansprechend bebaut und belebt werden können. Wie schon in der Zielsetzung definiert, muss eine adäquate Antwort auf die heterogene Nutzungs- und Bebauungsstruktur des Umfeldes gefunden werden. Durch eine gezielte Durchmischung verschiedener Nutzungen und das Reagieren auf die städtebaulichen Gegebenheiten, soll eine Lücke im Stadtbild geschlossen werden. Ein verzweigtes Erschließungssystem auf unterschiedlichen Ebenen soll die Frequentierung der öffentlichen und halb-öffentlichen Flächen begünstigen und gute Erreichbarkeit gewährleisten. Durch gezielte Eingriffe sollen differenzierte Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten geschaffen werden, welche die vorhandenen Vorzüge einbeziehen und die in der Analyse festgestellten negativen Aspekte beseitigen.

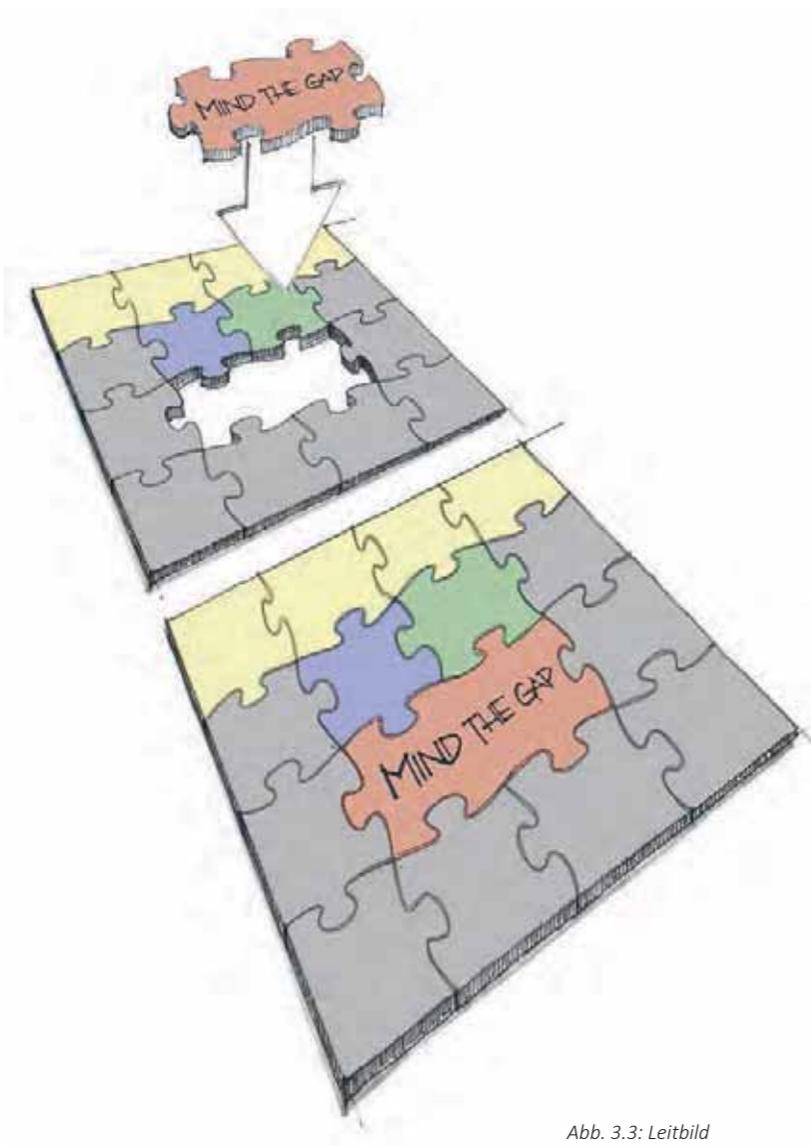


Abb. 3.3: Leitbild



Abb. 3.4: Abbruchplan



Abb. 3.5: Bauverbotszone



Abb. 3.6: Städtebauliches Konzept I

## 3.2 Städtebauliches Konzept

Die zu bebauende Fläche wird durch den Abbruch der nicht mehr verwendeten Abstellgleise verbreitert, lediglich die beiden befahrenen Hauptgleise bleiben bestehen. Ebenso werden die baulichen Restbestände des Güterbahnhofes, wie zum Beispiel das ehemalige Stellwerk, entfernt. Ein, von der Gleisachse aus gemessen, 12 m breiter Bauverbotsbereich schränkt die bebaubare Breite des Grundstückes ein. Ebenso soll der erst kürzlich als Else-Federn-Park bezeichnete Grünstreifen von ober- und unterirdischen Bebauungen freibleiben und lediglich durch notwendige Erschließungswege versiegelt werden. Der dort befindliche Nachbarschaftsgarten soll erhalten bleiben.

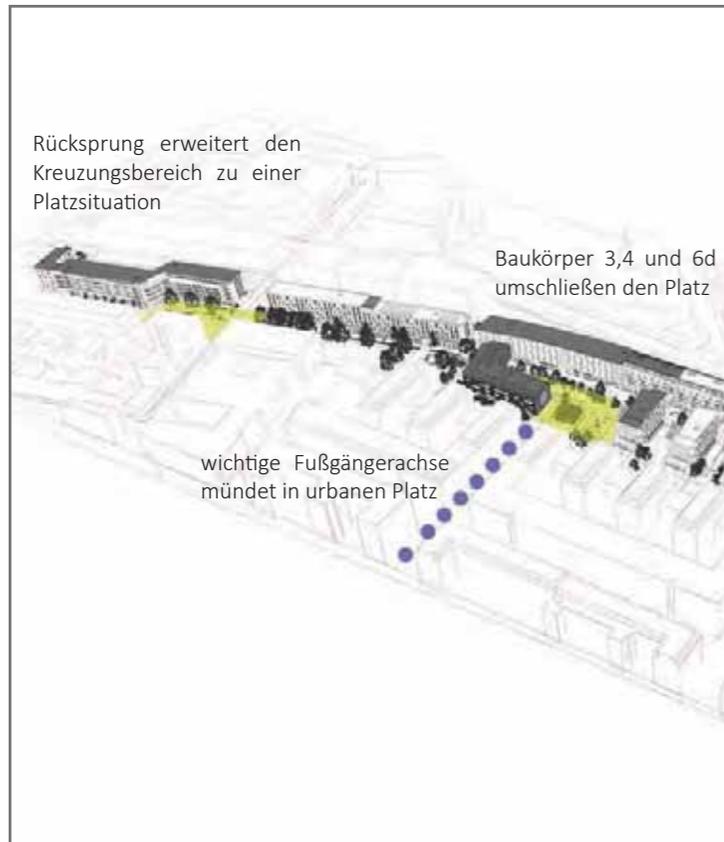


Abb. 3.7: Städtebauliches Konzept II

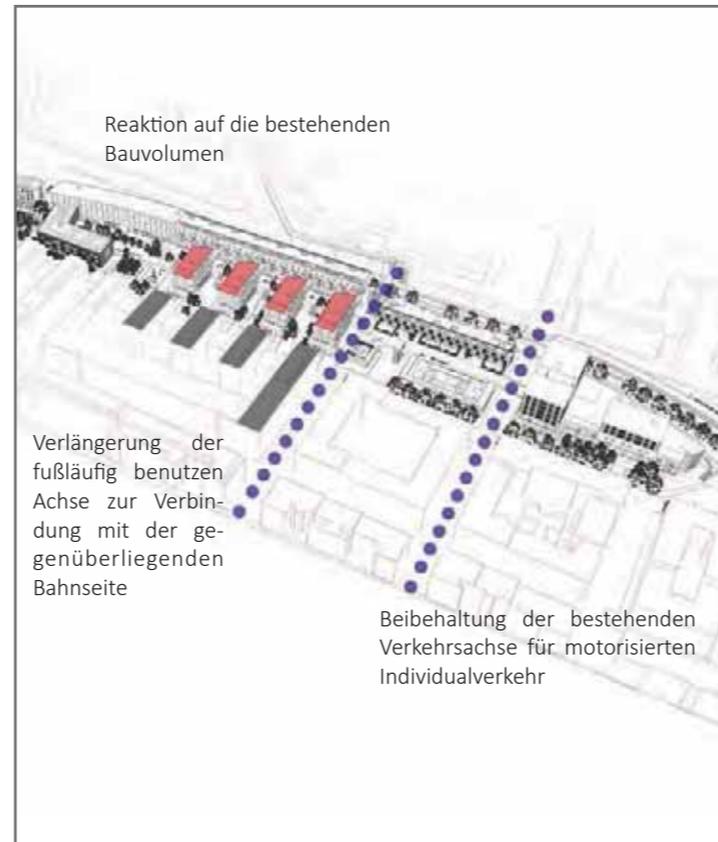


Abb. 3.8: Städtebauliches Konzept III



Abb. 3.9: Städtebauliches Konzept IV

Der Entwurf sieht eine konsequente, an der Bahn verlaufende Bebauungslinie vor, die einerseits dem schmalen Grundstückszuschnitt Rechnung tragen, als auch den dahinter liegenden Bebauungen und Freiräumen Schutz vor Bahnlärm bieten soll. Die Höhe der Bebauung ist der umliegenden Bebauung angepasst und folgt dem Geländeverlauf.

Zwischen Effingergasse und Albrechtskreithgasse sind normal auf das linienförmige Rückgrat vier Baukörper kammförmig angeordnet, die einen städtebaulichen Bezug zu den angrenzenden Wohnbebauungen schaffen sollen.

Durch einen ebenfalls im rechten Winkel zur Linienbebauung anschließenden, geknickten Baukörper im Bereich südlich der Effingergasse, wird eine urbane Platzsituation geschaffen.

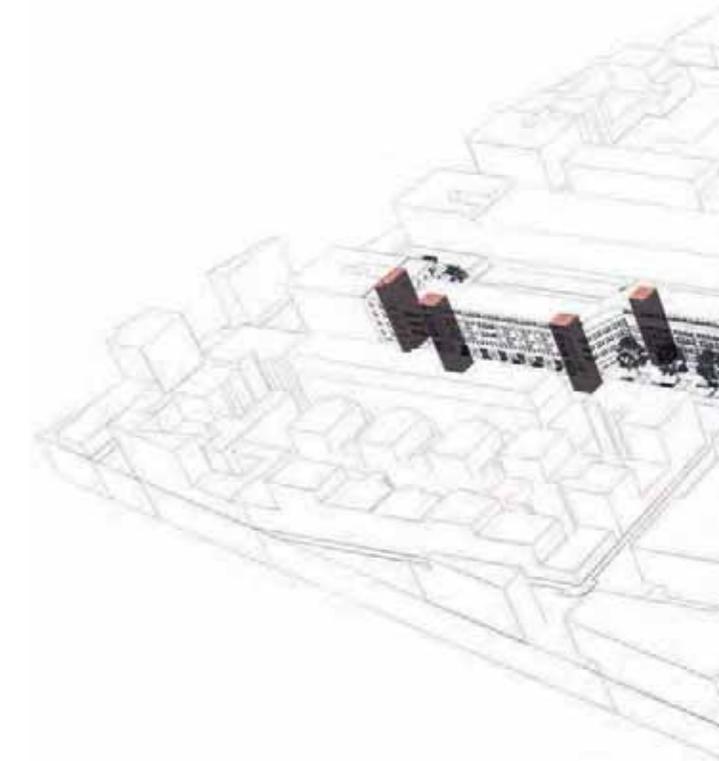
Dies ist eine Reaktion auf die, in diesem Bereich an die Heigerleinstraße stoßende Effingergasse, die sehr starke Benutzung durch Fußgänger aufweist.

Eine Überbauung des bestehenden Supermarktgeländes und eine teilweise Überbauung des Supermarktgebäudes selbst sollen das Areal zwischen Albrechtskreithgasse und Paletzgasse wieder aufwerten.

Der funktionale und optische Schlusspunkt der Bebauung wird im Norden durch einen aus zwei markanten Bauteilen bestehenden Geschäfts- und Gewerbebau markiert. Im Süden wird der Anschluss an den bestehenden Gründerzeitbau gezielt geschaffen, die Ausformung des dort befindlichen Baukörpers ist so gewählt, dass der Kreuzungsbereich zu

einer Platzsituation erweitert wird. Dies soll die Grünschneise des nördlichen Bereiches des Projektgebietes optisch fortsetzen und eine Enge im Kreuzungsbereich vermeiden. Durch großzügige Durchgänge in den Innenhof dieses Baukörpers soll dieser Freibereich bis zur Wilhelminenstraße wahrnehmbar werden. Dennoch wird versucht, die in diesem Teil des Projektgebietes vorherrschenden „günstigeren“ Bedingungen in Bezug auf die Lage zur Bahntrasse (Bahntrasse in Tieflage und durch Wände flankiert) durch eine verdichtete Bebauung zu nützen.

Flexible Wohnungsgrundrisse und nutzungsneutrale Erdgeschoßzonen sollen eine nachhaltige Nutzung des gesamten Projektgebietes gewährleisten.



### 3.3 Erschließungskonzept

Um eine optimale Vernetzung der Baukörper untereinander und eine hohe Frequentierung aller öffentlichen Freibereiche erwarten zu können, spannt sich ein Netz aus unterschiedlichen Erschließungsebenen über das Projektgebiet.

Dominant ist vor allem die Promenade, die von der S-Bahn-Station im Norden bis zum Baukörper 4 im Süden eine nutzungsneutrale Erdgeschoßzone bespielt.

Um die Nutzung der Promenade als öffentlicher Freiraum und als Ort der Begegnung sicher zu stellen, werden unterschiedliche Freizeitangebote entlang dieser Hauptader angeordnet.

Als Querverbindung ist vor allem der Verbindungssteg zum Kongresspark zu nennen, der eine konsequente städtebauliche Weiterführung der Albrechtskreithgasse darstellt.

Auf selbem Niveau wie der Verbindungssteg befindet sich auch ein übergeordneter, halb-öffentlicher Erschließungsweg, der im Süden an der Seeböckgasse ausläuft. Durch diesen übergreifenden Laubengang werden die angrenzenden Baukörper quervernetzt.

Unterschiedliche Hofniveaus zwischen den Baukörpern sind die Reaktion auf den Geländeverlauf und den Wunsch nach Differenzierung verschiedener Freiraumqualitäten. Dennoch werden auch diese Hofniveaus baukörperübergreifend querverbunden und zeigen somit eine stringente Weiterverfolgung des Erschließungskonzeptes.

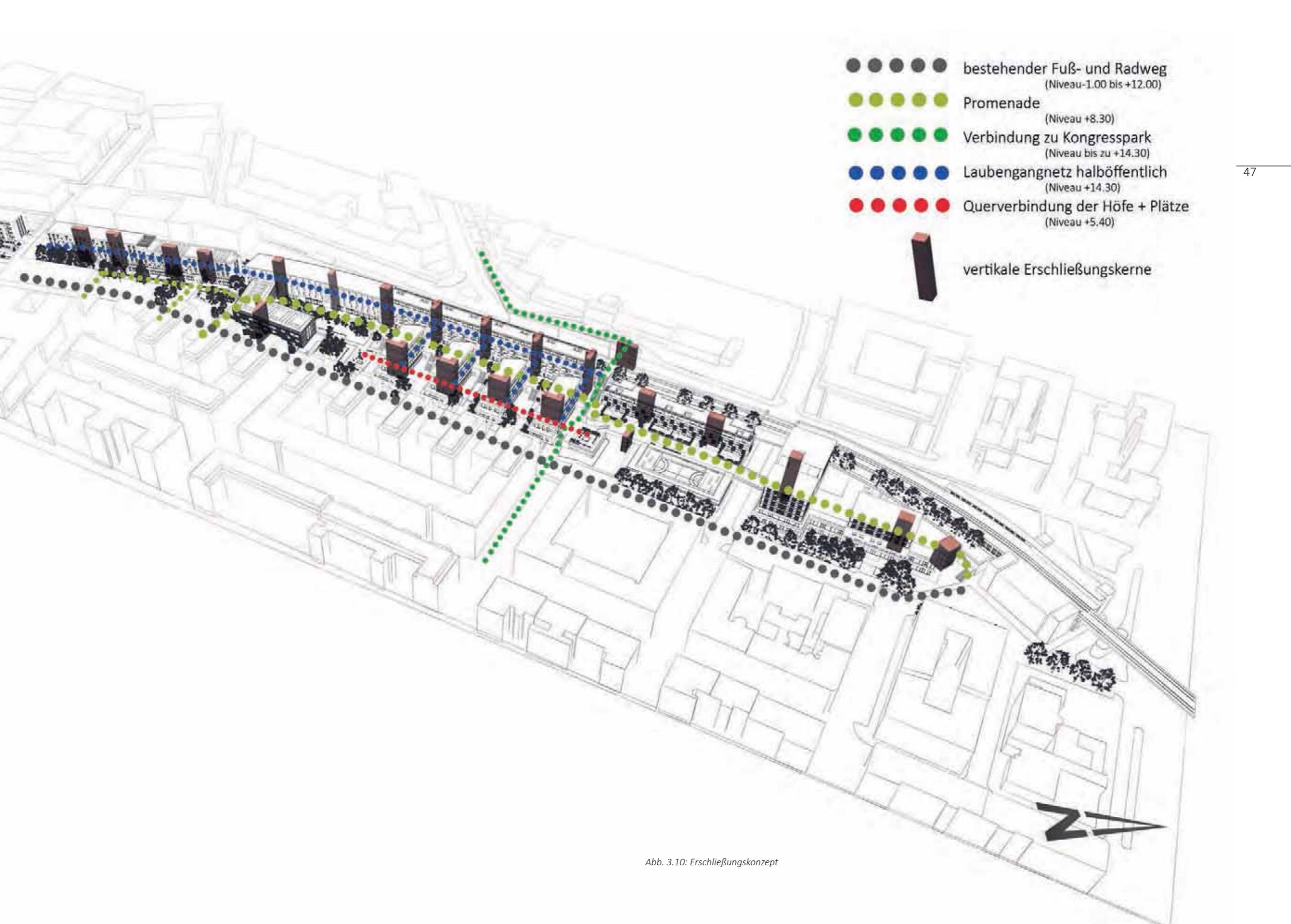


Abb. 3.10: Erschließungskonzept



Abb. 3.11: Nutzungskonzept I

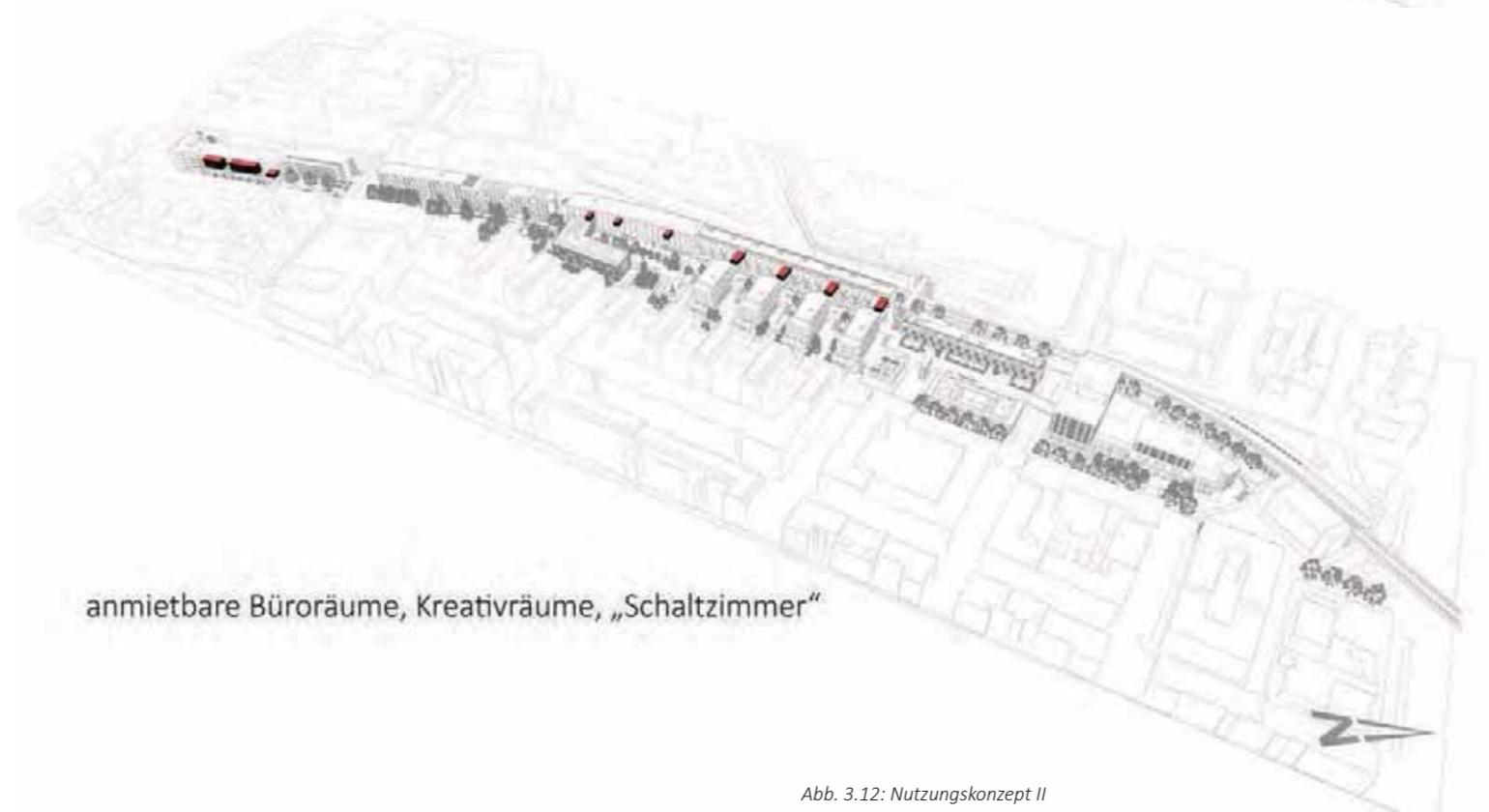


Abb. 3.12: Nutzungskonzept II

### 3.4 Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept stellt eine konsequente Umsetzung der anhand der eingehenden Analyse definierten Rahmenbedingungen dar. Eine nachhaltige, bauliche Verdichtung schafft moderne, flexible Wohnbebauungen, die mit gemeinschaftlichen Einrichtungen zur Förderung von guten nachbarschaftlichen Vernetzungen durchzogen sind.

Zusätzlich werden zahlreiche externe Räume für die Umsetzung eines „home-office“ oder die temporäre Wohnraumerweiterung angeboten.

Das Bereitstellen einer Erdgeschoßzone, die vielfältige Nutzungen zulässt, soll die geschaffenen Plätze und die Promenade zum Leben erwecken.

Zusätzlich werden diverse, für gastronomische Nutzung vorgesehene Flächen als Belebungsinstrument für urbanere Platzsituationen eingesetzt.

Die infrastrukturell günstige Lage direkt an der S-Bahn-Station dürfte der gewerblichen Nutzung des dort geplanten Baukörpers Erfolg versprechen.

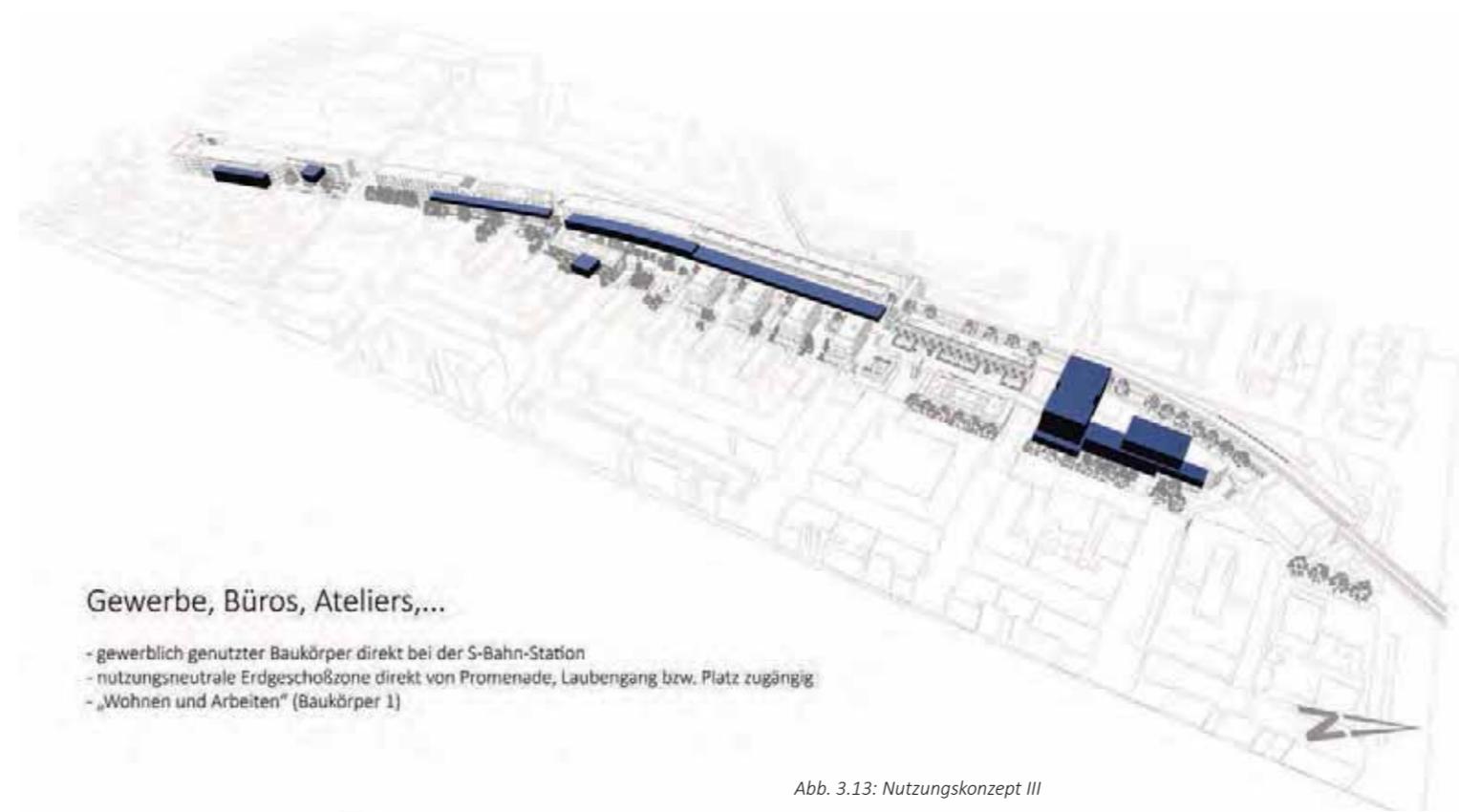


Abb. 3.13: Nutzungskonzept III

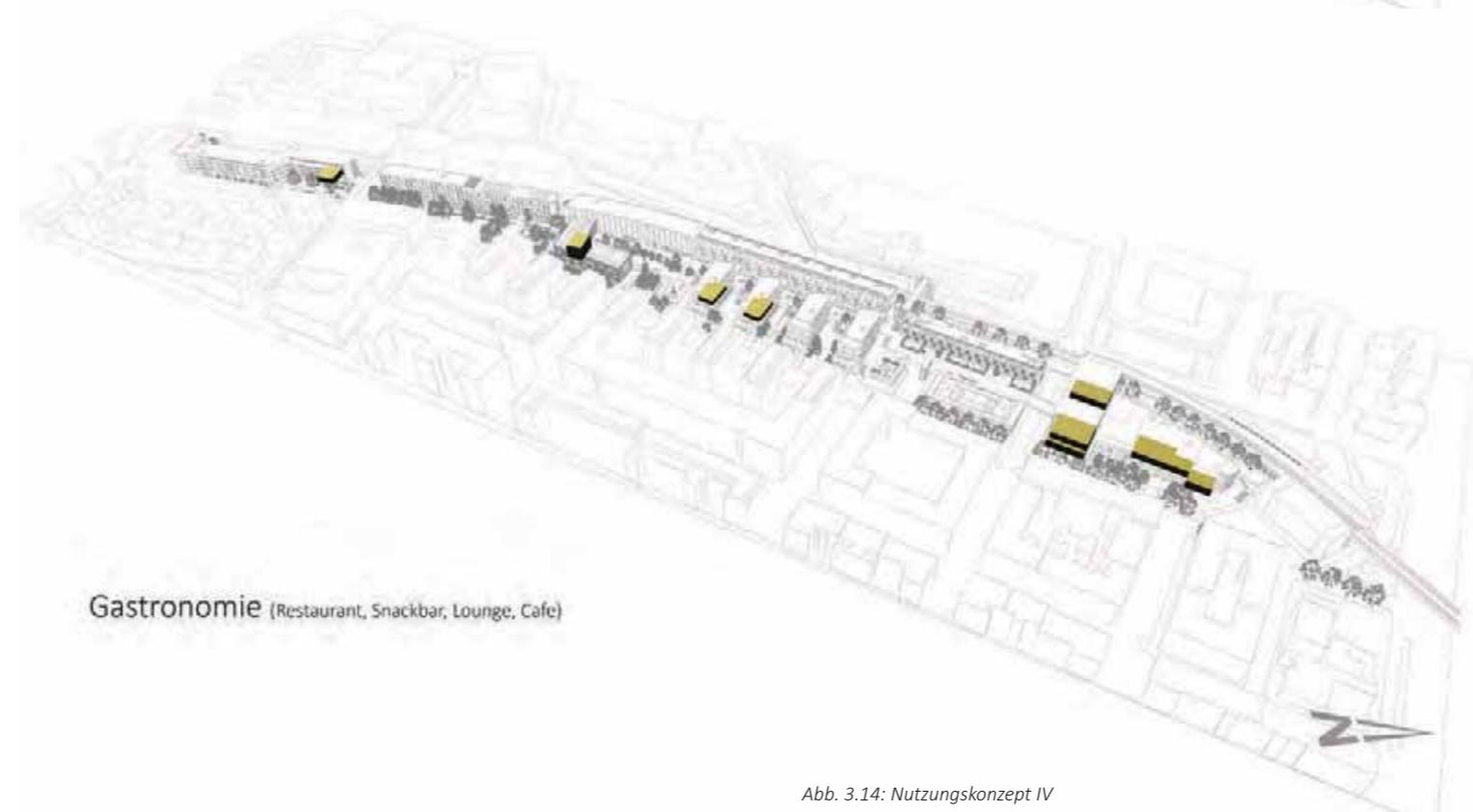


Abb. 3.14: Nutzungskonzept IV

### 3.5 Freiraumkonzept

Der vorliegende Entwurf sieht die Beibehaltung der Frischluft- und Grünraumschneise, die sich von Norden nach Süden verlaufend präsentiert, vor. Die bei der S-Bahn-Station beginnende Baumallee setzt sich in einem vielfältigen Freiraum in der Mitte des Planungsgebietes als öffentlicher Freiraum fort, um im Süden ausgedünnt und in die bestehende urbane Struktur übergeführt zu werden.

Die Positionierung der Baukörper schafft Zwischenhöfe und Plätze auf unterschiedlichen Niveaus, die unterschiedliche Differenzierungen aufweisen. Privat genutzten Freiräumen stehen öffentlich genutzte Areale gegenüber. Durch gezielten Einsatz von Niveausprüngen und gestalterischen Elementen werden sichtbare Zonierungen geschaffen.

Die Promenade stellt sich nicht nur als wichtige Erschließungsachse, sondern auch als Schlüssel zur Bespielung des öffentlichen Freiraumes dar. Im Norden, gleichzeitig Startpunkt der Promenade, findet man eine großzügige Freifläche vor, die dem Charakter der erwarteten Nutzung des dort geplanten Baukörpers als frequentiertes Gewerbeobjekt entsprechen soll. Großzügige Freiflächen für die vorgesehene gastronomische Nutzung werden durch Pausen- und Kommunikationsstreifen ergänzt und sollen Räume für die Pausenerholung von Arbeitenden bieten.

Der Promenade weiter Richtung Süden folgend gelangt man zu einer Spiel- und Sportfläche, die auf dem Supermarktdach vorgesehen ist. Dadurch soll durch den Supermarkt verbaute Fläche wieder als genutzte Fläche freigegeben werden. Ergänzt wird der Sportplatz durch Sitzstufen und Sitzelemente. Dieses Areal wird voraussichtlich vor allem den Vorstellungen jugendlicher Bewohner entsprechen.

Entlang der Baukörper 3 und 5 ist auf der Promenade die Installation eines Aktivitätsstreifens vorgesehen. Dieser setzt sich durch die Kontrastierung mittels einer Holzoberfläche deutlich vom Gehbereich der Promenade ab und beherbergt unterschiedlichste Aktivitäten.

Kommunikationsinseln, Pflanztröge zur gemeinschaftlichen Bewirtschaftung, Spielelemente und Tischtennistische stellen nur einige Möglichkeiten dar, wie diese Aktivitätsinseln bespielt werden könnten. Ein weiterer, zur freien Bespielung bereitgestellter Aktivitätsstreifen entlang des Platzes soll zusätzliche Nutzungen begünstigen. Denkbar wäre hier zum Beispiel

das temporäre Aufstellen von Fitnessgeräten für den Morgensport. Durch die Ostorientierung ist eine hierfür angenehme Belichtungssituation gewährleistet, der Blick auf die darunter liegende Platzsituation gibt zusätzliche Anreize.

Der eben angesprochen Platz präsentiert sich als gelungene Anordnung geometrischer Gestaltungselemente. Ein zentraler, in Baukörper 4 befindlicher Gemeinschafts- und Veranstaltungsraum mit vorgelagerter Terrasse erhebt sich prominent. An der westlichen Seite bildet ein lineares Wasserbecken den formalen Abschluss des Veranstaltungsbereiches.

Mittig am Platz ist ein Karree aus Fallobstbäumen vorgesehen, das ebenso Anziehungspunkt für Kinder sein soll, wie der daneben liegende Kinderspielplatz. Eine Bepflanzungslinie entlang der Promenade soll durch hochwachsende Bäume beide öffentlichen Freiräume gleichermaßen begrünen.

Für Büro- oder Ateliernutzung vorgesehene als auch gastronomische Einheiten ergänzen das reichhaltige Angebot dieses urbanen Platzes.

Die Zwischenhöfe der Baukörper 6a bis 6d weisen unterschiedliche Freiräume auf. Der südlichste, dem Platz am nächsten gelegene Zwischenhof soll als Erweiterung der Gemeinschafts- und Gastronomieeinheiten dienen. Die beiden anderen Zwischenhöfe sind auch schon aufgrund ihres Niveauunterschiedes zum bestehenden Gehweg etwas intimer, worauf durch eine Nutzung der Flächen als private Freiflächen, die dort befindlichen Gartenwohnungen zugeordnet werden, reagiert wird.

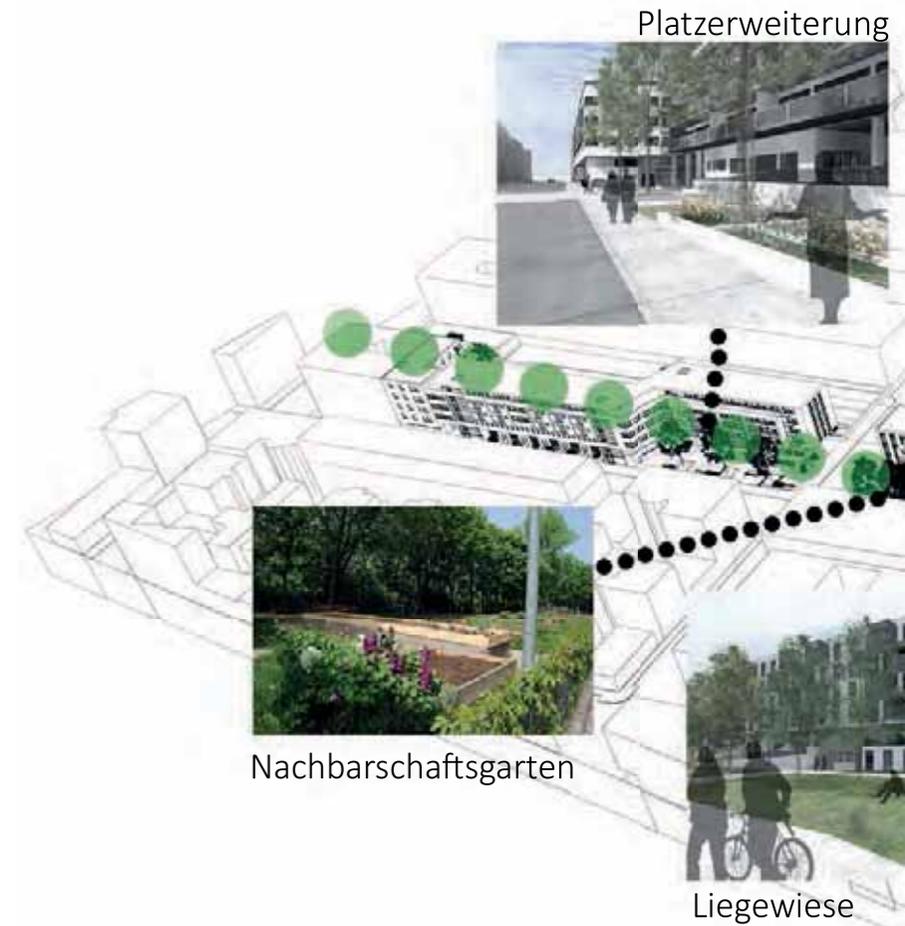
Am südlichen Ende, zwischen Baukörper 4 und Seeböckgasse eröffnet sich ein großer, öffentlicher Grünraum, der in drei Bereiche zониert ist:

Ein Bereich wird als Spielhügel definiert, hier ist auch die Errichtung eines Spielplatzes vorgesehen.

Die zweite Zone wird als Liegewiese vorgesehen, die sich aufgrund ihrer Exposition und der Anordnung von schattenspendenden Bäumen auch als Picknickbereich eignen könnte. Diese Fläche soll auch reizvoll für die angrenzenden Pflegeeinrichtungen sein.

Die dritte Zone soll weiterhin den Nachbarschaftsgarten Heigerlein beherbergen, dessen erfolgreiches Konzept hier noch einmal unterstrichen werden muss.

Dies legt auch nahe, zusätzliche, zur gemeinsamen Bewirtschaftung vorgesehene Bepflanzungsmöglichkeiten zu schaffen.

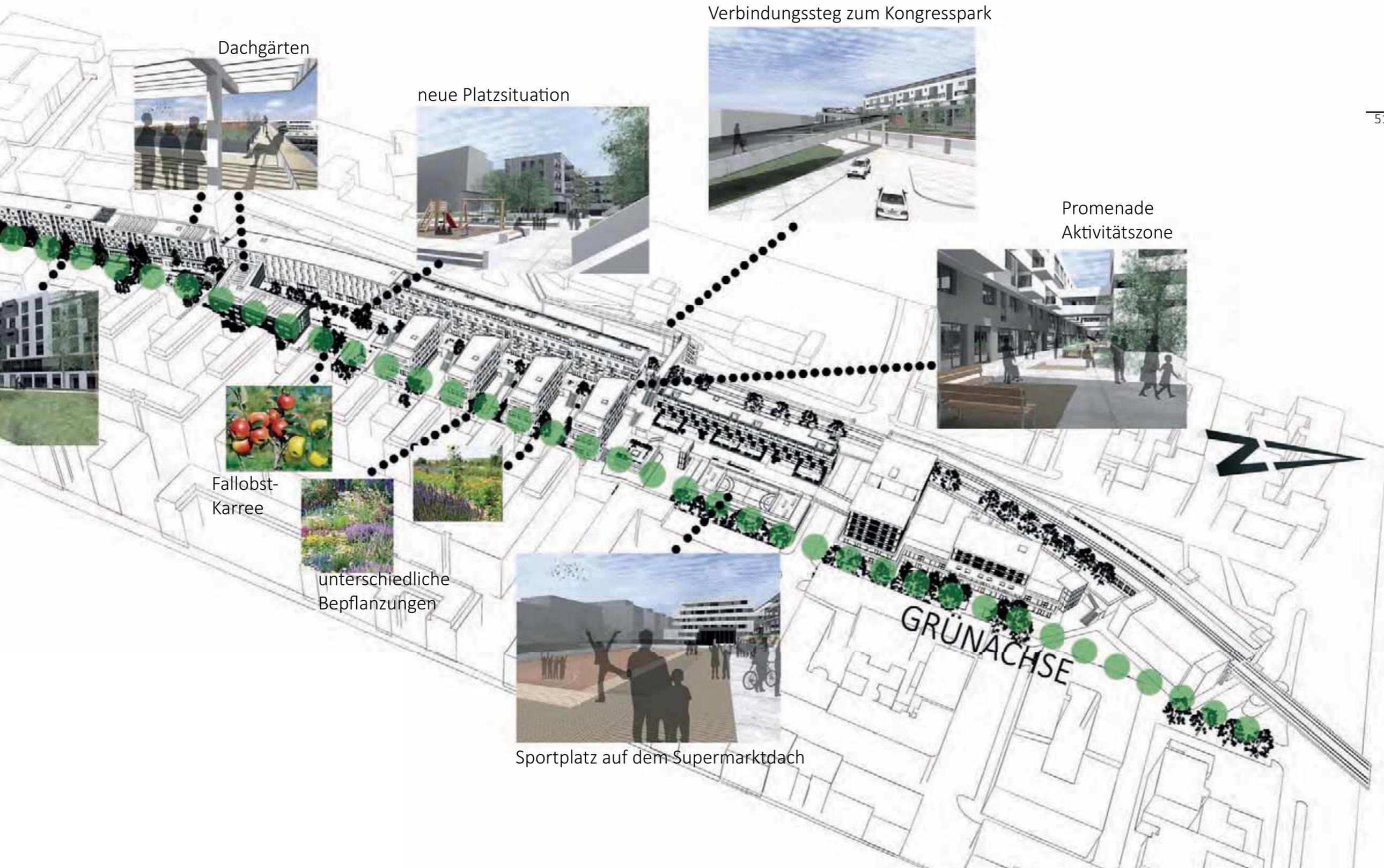


fen. Diese werden in Form von gemeinschaftlichen Dachgärten auf Baukörper 2 und Baukörper 4 vorgestellt.

Der Grünraum wird, wie zuvor bereits angesprochen, südlich der Seeböckgasse fortgesetzt. Eine Rücksetzung des Gebäudes sorgt für eine platzförmige Erweiterung des Straßenraumes, großzügige Durchgänge lassen den öffentlichen Bereich mit den halböffentlichen Bereichen des Innenhofes verschmelzen.

Die Bauverbotszone entlang der Bahntrasse soll durch die Entfernung der nicht mehr in Verwendung stehenden Abstellgleise zusätzliche Möglichkeit zur Begrünung bieten. Ziel dieser Maßnahme ist es, den durch die Bebauung verdrängten Grünraum wieder bereitzustellen. Der dadurch gewährleistete zusätzliche Schutzvorhang zur Bahn ist eine Ergänzung zu den auf diese Lage zugeschnittenen Wohnbautypologien.

Um auch das Zurückgreifen auf die nahegelegenen Erholungsmöglichkeiten in Form von Kongresspark und Kongressbad zu begünstigen, wird ein Verbindungssteg auf die andere Bahnseite vorgesehen.



Dachgärten

neue Platzsituation

Verbindungssteg zum Kongresspark

Promenade  
Aktivitätszone

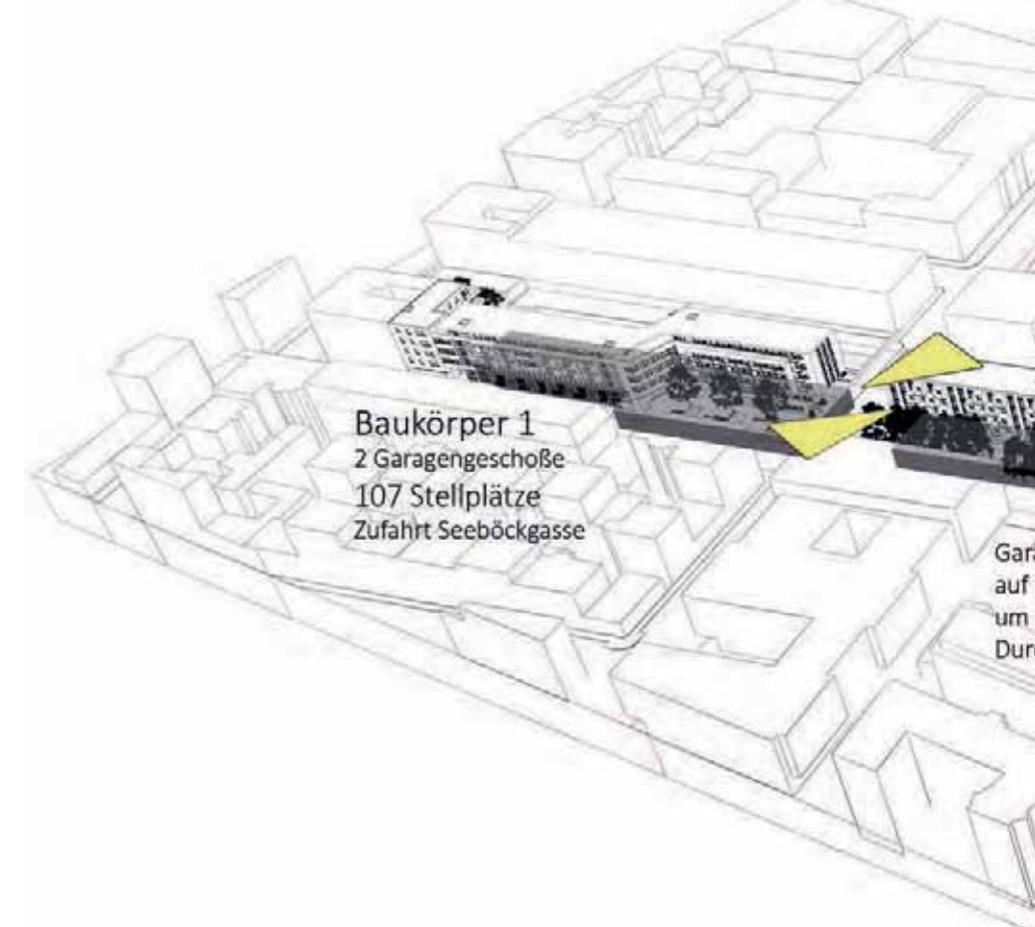
Fallobst-  
Karree

unterschiedliche  
Bepflanzungen

Sportplatz auf dem Supermarktdach

GRÜNACHSE

Abb. 3.15: Freiraumkonzept



### 3.6 Verkehrskonzept

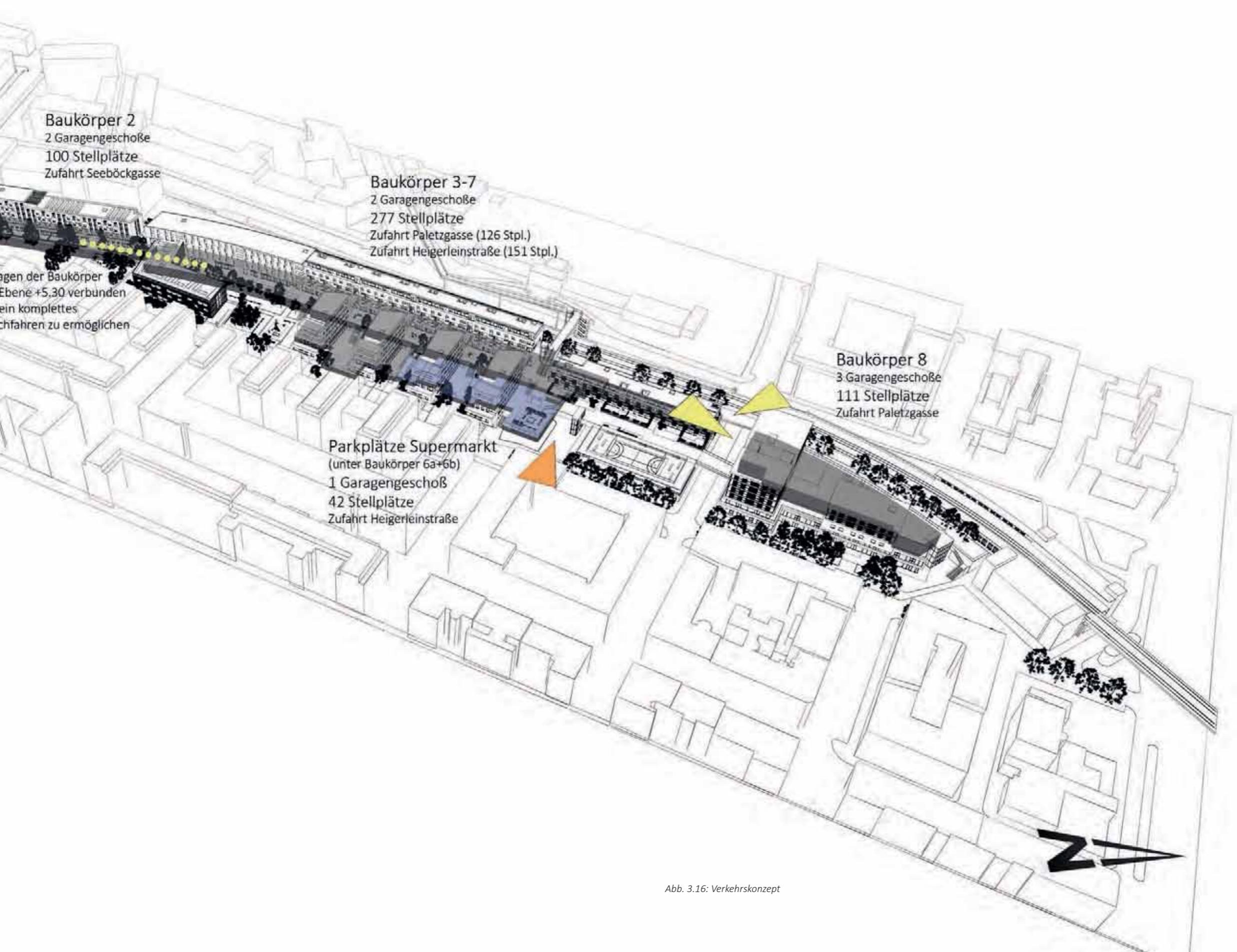
Wie in der Analyse angeschnitten, ist das Hauptverkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs entlang der Julius-Meini-Gasse auf der anderen Bahnseite und auf der Hernalser Hauptstraße festzustellen. Die Garageneinfahrt des bestehenden benachbarten Wohnblocks befindet sich in der Heigerleinstraße, knapp nach der Albrechtskreithgasse. Von dort beginnend, bis zur Seeböckgasse ist die Heigerleinstraße Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Dies soll beibehalten werden.

Die bestehende Einfahrt zum Hoferparkplatz im Bereich der Albrechtskreithgasse wird ebenso weiterhin verwendet um ein Garagengeschoß und dem Supermarkt zugeordnete Stellplätze zu erreichen. Um diesen Zufahrtsbereich zu entlasten, wird eine zusätzliche Garageneinfahrt in der Paletzgasse vorgesehen.

Durch die Garageneinfahrt in der Seeböckgasse am südlichen Ende dieses Geländeabschnittes und die Verbindung der Garage baukörperübergreifend untereinander, soll das Durchfahren der gesamten Garage möglich werden, wodurch eine Entlastung der Zufahrt in der Heigerleinstraße erwartet wird.

Die Stellplätze des Bürogebäudes bei der S-Bahn-Station werden ebenfalls von der Paletzgasse aus erreicht. Durch die Positionierung der beiden Einfahrten in der Paletzgasse soll das Befahren von der ohnehin stark befahrenen Julius-Meini-Gasse und der Paletzgasse aus ermöglicht werden und auch der Stationsvorplatz weitgehend autofrei bleiben.

Die Garagengeschoße des südlichsten Baukörpers (Baukörper 1) werden von der Seeböckgasse aus erschlossen.



**Baukörper 2**  
2 Garagengeschoße  
100 Stellplätze  
Zufahrt Seeböckgasse

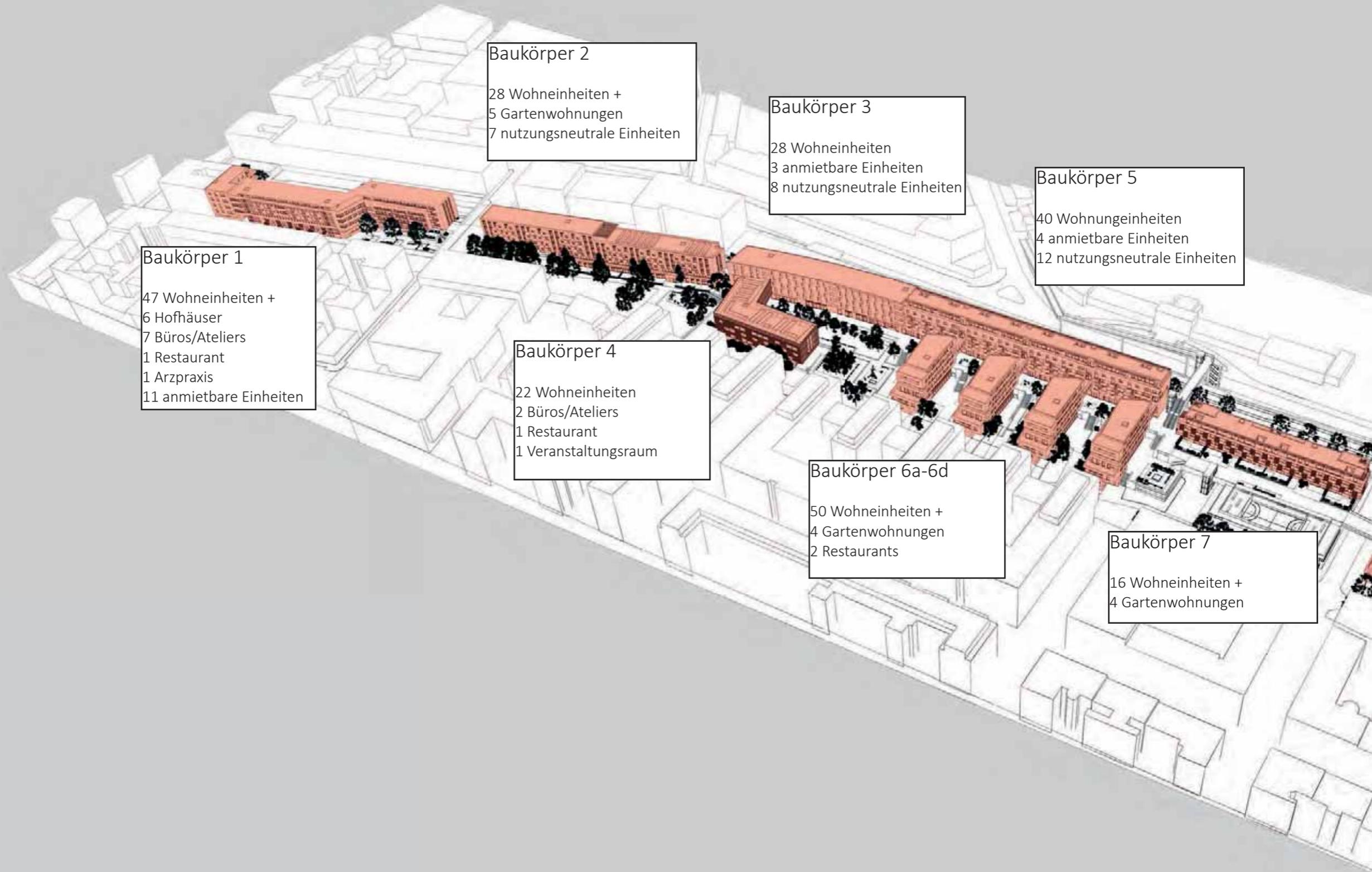
**Baukörper 3-7**  
2 Garagengeschoße  
277 Stellplätze  
Zufahrt Paletzgasse (126 Stpl.)  
Zufahrt Heigerleinstraße (151 Stpl.)

**Baukörper 8**  
3 Garagengeschoße  
111 Stellplätze  
Zufahrt Paletzgasse

**Parkplätze Supermarkt**  
(unter Baukörper 6a+6b)  
1 Garagengeschoß  
42 Stellplätze  
Zufahrt Heigerleinstraße

...agen der Baukörper  
Ebene +5,30 verbunden  
ein komplettes  
...fahren zu ermöglichen

Abb. 3.16: Verkehrskonzept



**Baukörper 1**  
47 Wohneinheiten +  
6 Hofhäuser  
7 Büros/Ateliers  
1 Restaurant  
1 Arztpraxis  
11 anmietbare Einheiten

**Baukörper 2**  
28 Wohneinheiten +  
5 Gartenwohnungen  
7 nutzungsneutrale Einheiten

**Baukörper 3**  
28 Wohneinheiten  
3 anmietbare Einheiten  
8 nutzungsneutrale Einheiten

**Baukörper 5**  
40 Wohnungseinheiten  
4 anmietbare Einheiten  
12 nutzungsneutrale Einheiten

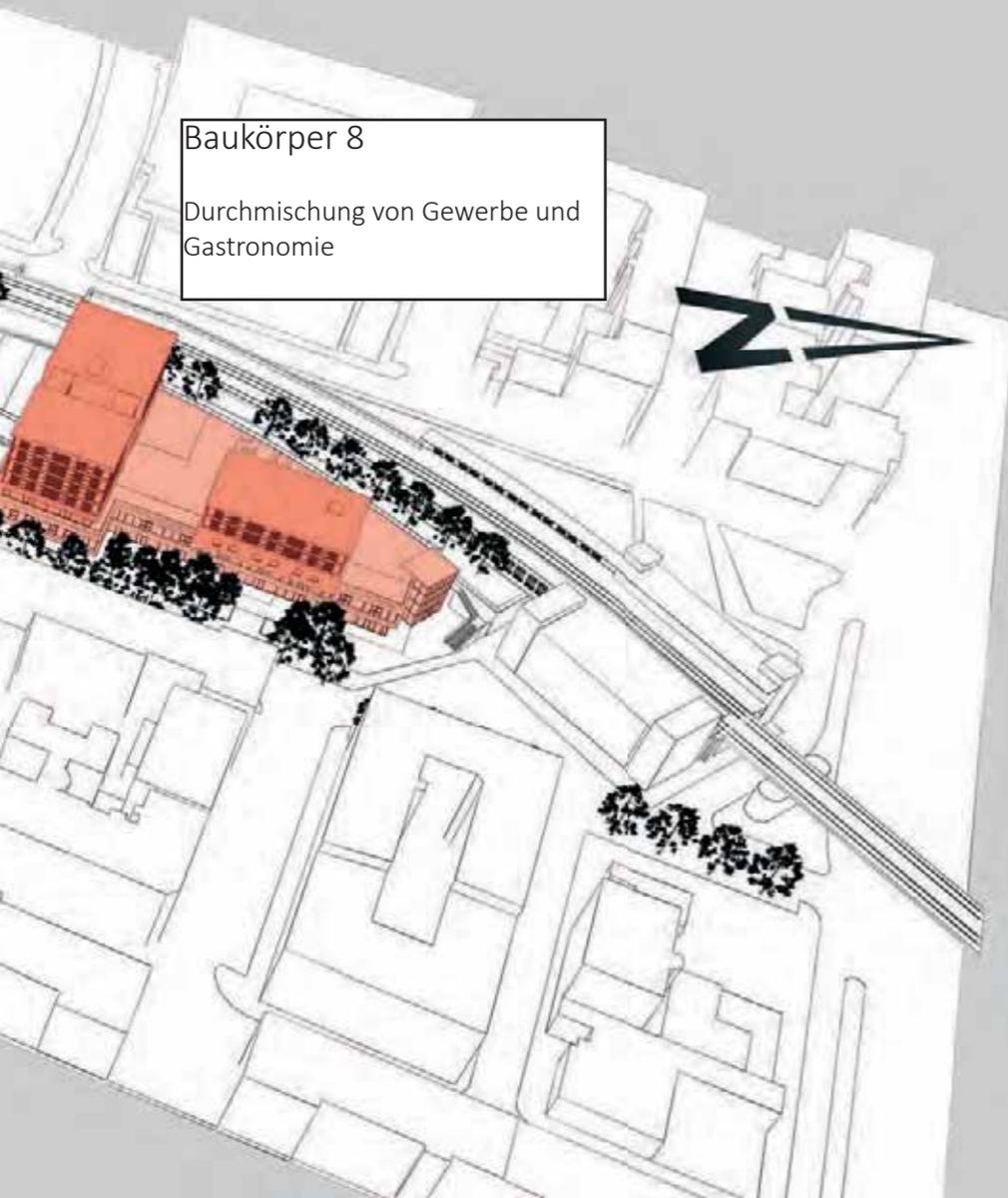
**Baukörper 4**  
22 Wohneinheiten  
2 Büros/Ateliers  
1 Restaurant  
1 Veranstaltungsraum

**Baukörper 6a-6d**  
50 Wohneinheiten +  
4 Gartenwohnungen  
2 Restaurants

**Baukörper 7**  
16 Wohneinheiten +  
4 Gartenwohnungen

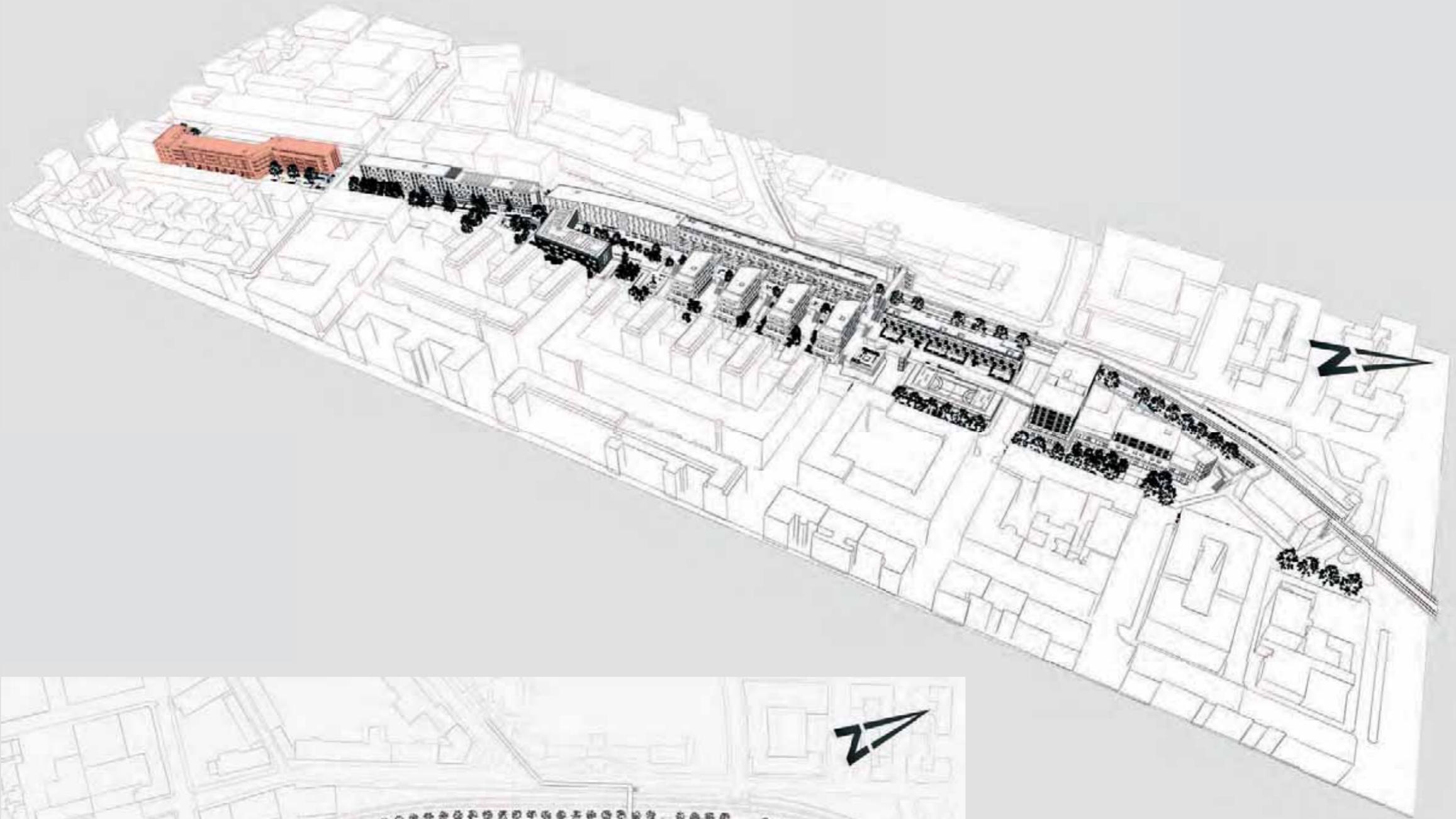
### Baukörper 8

Durchmischung von Gewerbe und  
Gastronomie



# Die Baukörper im Detail

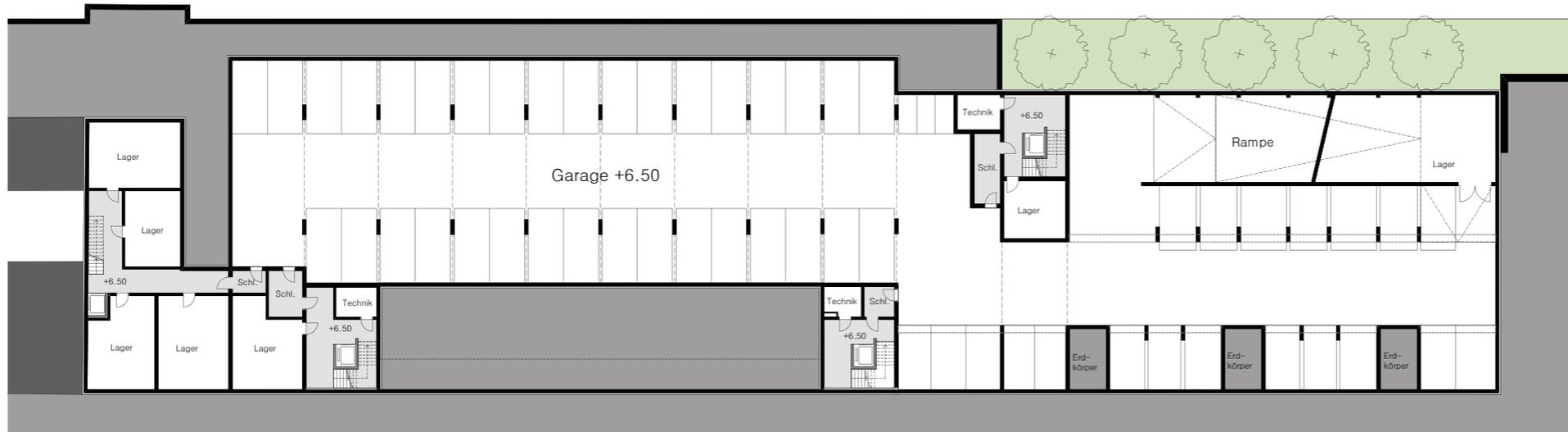




Baukörper 1

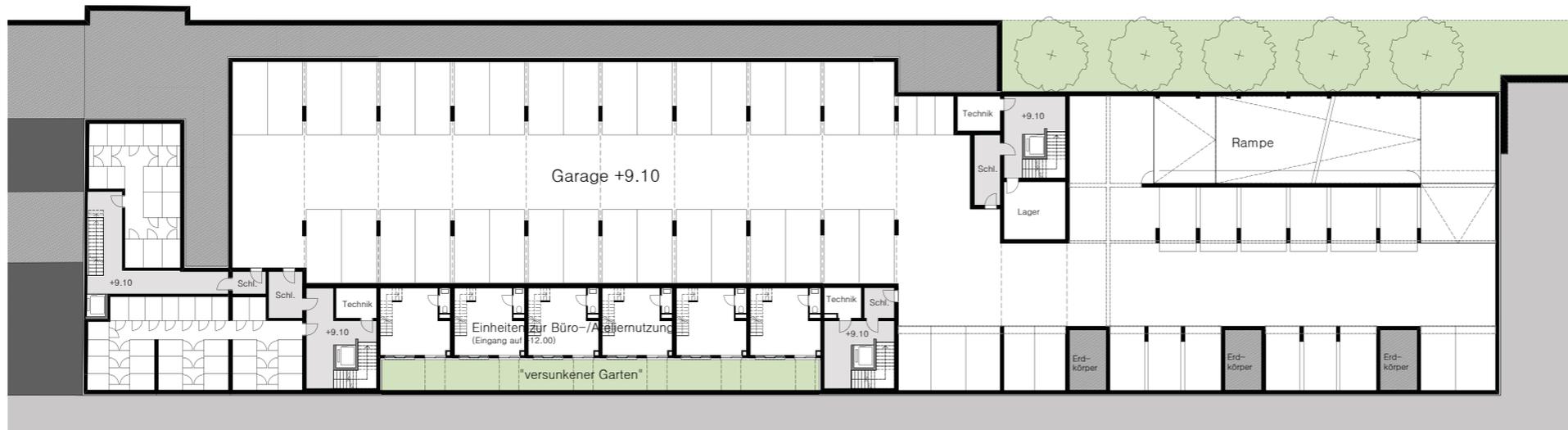
Bahngleise +6.00

58



Ebene +6.50 M=1:500

Bahngleise +6.00



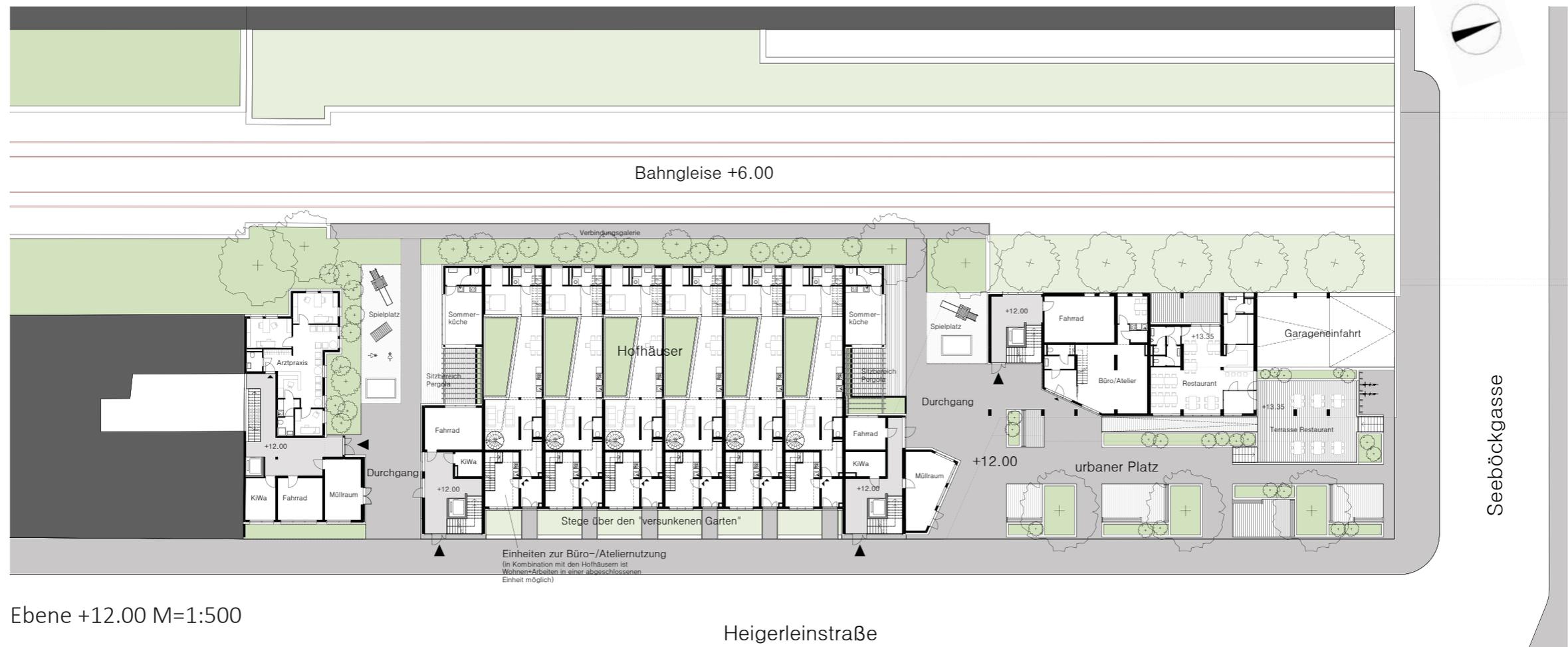
Ebene +9.10 M=1:500

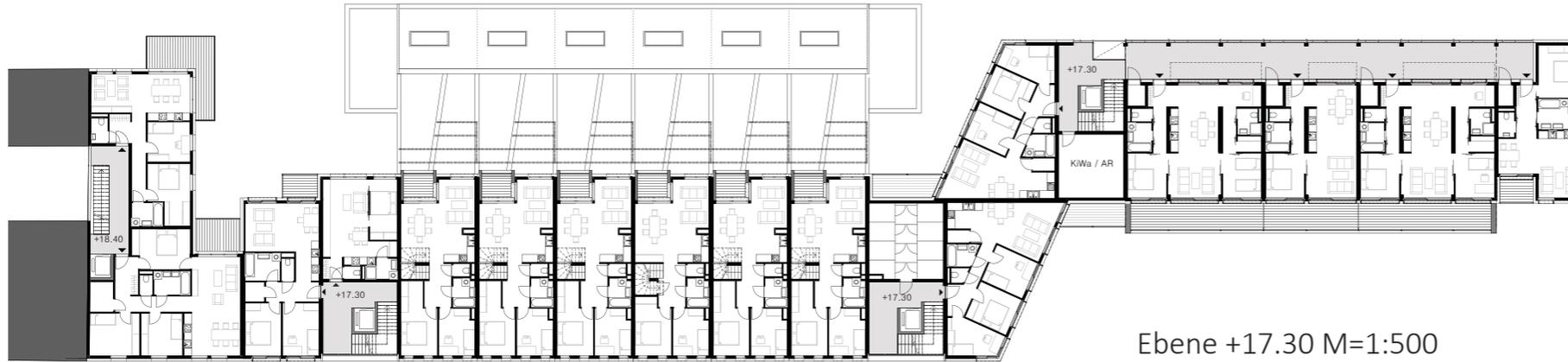
## 4.1 Baukörper 1

Der Baukörper 1 liegt am südlichen Ende des Baugebietes. Das Grundstück ist etwa 115 m lang und 31,2 m bzw. 24,4 m breit und ist durch die Seeböckgasse vom eigentlichen Flächenstreifen getrennt. Das Umgebungsniveau in diesem Bereich liegt etwa 6 m über der, an der Westseite des Grundstückes verlaufenden, Bahntrasse. Die S-Bahn fährt also in diesem Bereich bereits in Tieflage, weshalb das Heranbauen bis knapp an die bahnseitig liegende Grundstücksgrenze möglich ist.

Am südlichen Ende wird das Grundstück durch einen Gründerzeitbau mit etwa 16 m Höhe flankiert, an den es anzubauen gilt. An der Ostseite befindet sich die schwach befahrene Heigerleinstraße, im Norden die Seeböckgasse.

Ziel bei der Gestaltung des Baukörpers soll einerseits die Fortführung der Grünachse und andererseits ein „Hineinleiten“ in den Baukörper sein. Die Erweiterung der Kreuzungszone im Bereich Seeböckgasse/ Heigerleinstraße zu einem urbanen Platz soll eine Verschmelzung zur gemeinschaftlichen Nutzung im nördlichen Gebiet des Bauplatzes schaffen und fließend ins Gebäudeinnere übergehen. Die Bebauung wird hier sehr dicht gewählt. So befinden sich der Rückseite, der Bahn zugewandten Seite, niedrige horizontalverdichtete Hofhäuser und zwei halb-öffentliche Innenhöfe, die über großzügige Durchgänge mit dem öffentlichen Raum vernetzt sind. Eine an der Wilhelminenstraße beginnende Grünachse zieht sich quer durch das Gebäude, wird auch am urbanen Vorplatz beibehalten und geht in die Grünschneise des restlichen Bauplatzes über.





Durch die Durchsetzung dieser Grünachse durch die horizontal verdichteten Hofhäuser wird die Grünschneise optisch ausgedünnt. Damit ergibt sich ein harmonischer Übergang zur dichten, urbanen Bebauung südlich des Bauplatzes. Konzipiert wurde ein Baukörper, den man in drei Bauteile unterteilen sehen kann.

Und zwar, Bauteil 1, der das Bindeglied zwischen der neuen Bebauung und dem bestehenden Gründerzeithaus darstellt und gleichzeitig den formalen Abschluss des Innenhofes bilden soll. Erschlossen wird dieser Bauteil vom Durchgang in den halb-öffentlichen Innenhof. Die vertikale Erschließung erfolgt über ein innenliegendes Treppenhaus, das die Belichtung über den Innenhof des Nachbargebäudes erhält. Auf fünf oberirdischen Geschoßen werden acht Wohnungen und eine Arztpraxis untergebracht, die allesamt nach mindestens zwei Himmelsrichtungen orientiert sind. Gleichwertige Individualräume sollen flexible Nutzungsmöglichkeiten gewährleisten. Jeder Wohnung ist ein geräumiger Freibereich in Form einer Terrasse zugeordnet.

Bauteil 2 teilt sich in zwei Stiegen auf, die die vier oberliegenden Wohngeschoße erschließen. Die beiden unteren Geschoße werden durch die horizontalverdichteten Strukturen von 6 Hofhäusern eingenommen, wobei sich im vorderen straßenseitigen Bereich jeweils ein mehrgeschoßiges Büro/Atelier befindet. Hier sollen Einheiten angeboten werden, die ein Miteinander von Wohnen und Arbeiten ermöglichen. Um den großflächigen Glasfassaden der Atelierräume etwas Distanz zum Straßenraum zu gewähren, erfolgt die Erschließung der Einheiten über Stege, die über einen abgesenkten Grünraum führen. Ziel dieses „versunkenen Gartens“ ist auch die Belichtung der im Untergeschoss befindlichen Räume der Ateliers.

Die Wohnräume dieser hofhausähnlichen Strukturen gruppieren sich rund um einen privaten Innenhof, der auch zur Belichtung dient. Die Fensterflächen an der Rückseite, Richtung Bahn, dienen nur der Belichtung der dort angesiedelten Nebenräume. Insgesamt sind die unteren beiden Geschoße dieses Bauteiles ein Geflecht unterschiedlicher Niveaus und Raumhöhen, welches eine optimale Nutzung des Volumens darstellen soll.

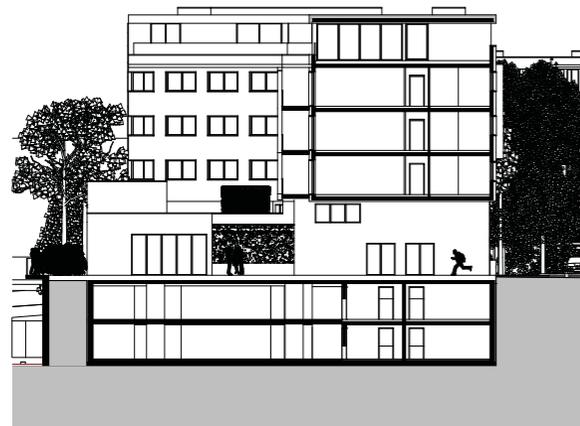
In den vier oberliegenden Wohngeschoßen befinden sich 29 Wohnungen, davon 6 Kleinwohnungen, sowie 11 anmietbare Einheiten. Maisonettetypologien sollen den Anteil an innerliegender Erschließungsfläche reduzieren und eine beidseitige Orientierung dieser Wohnungen gewährleisten. Die vorwiegend im dritten und vierten Obergeschoß an der Straßenseite angeordneten kleinen anmietbaren Einheiten, sind vor allem als Büroräume oder als kleine Studentenarbeits- oder Studentenwohneinheiten vorgesehen.

Im Dachgeschoß beider Stiegen ist jeweils ein Gemeinschaftsraum für die erweiterte Nutzung der in diesem Bereich befindlichen Gemeinschaftsterrasse situiert. Zusätzlich zu diesen gemeinschaftlichen Einrichtungen am Dach sind im Erdgeschoß, flankierend an die Hofhausstruktur zwei kleine gemeinschaftlich genutzte Sommerküchen positioniert. Ergänzt durch einladende Sitzbereiche, teilweise unter einer geschützten Pergola, sollen nachbarschaftliche Zusammentreffen und gemeinsame Aktionen gefördert werden.





Schnitt Durchgang



Querschnitt durch Bauteil 3



## Längsschnitt



Bauteil 3 ist zur Erweiterung der Gehsteigzone im Kreuzungsbereich Seeböckstraße / Heigerleinstraße bis an die bahnsseitige Grundstücksgrenze zurückversetzt. Dadurch wird eine ansprechende Platzsituation geschaffen und der formale Übergang auf die linienförmige Bebauungsstruktur der nördlicheren Baukörper erreicht.

Die Rückversetzung bis direkt an die Grundstücksgrenze, und damit der Entfall der abschirmenden Wirkung der Begrenzungswände der Bahntrasse bedeutet in diesem Bereich konsequenter auf die Lärmsituation in diesem Bereich eingehen zu müssen. Aus diesem Grund ist dieser Bauteil als Laubengangtypus geplant. Ein Treppenhaus erschließt die vier Wohngeschoße.

In den unteren beiden Geschoßen soll die Ansiedelung eines gastronomischen Betriebes, der den Vorplatz beleben soll, und eines Büros stattfinden.

In den Wohngeschoßen sind 18 Wohneinheiten untergebracht. Die Grundrisse zeichnen sich durch ihre einfache statische Struktur und die damit verbundene loftartige Offenheit und flexible Nutzungsmöglichkeit aus. Diesen Wohnungen ist jeweils ein Einlagerungsraum direkt zugeordnet.

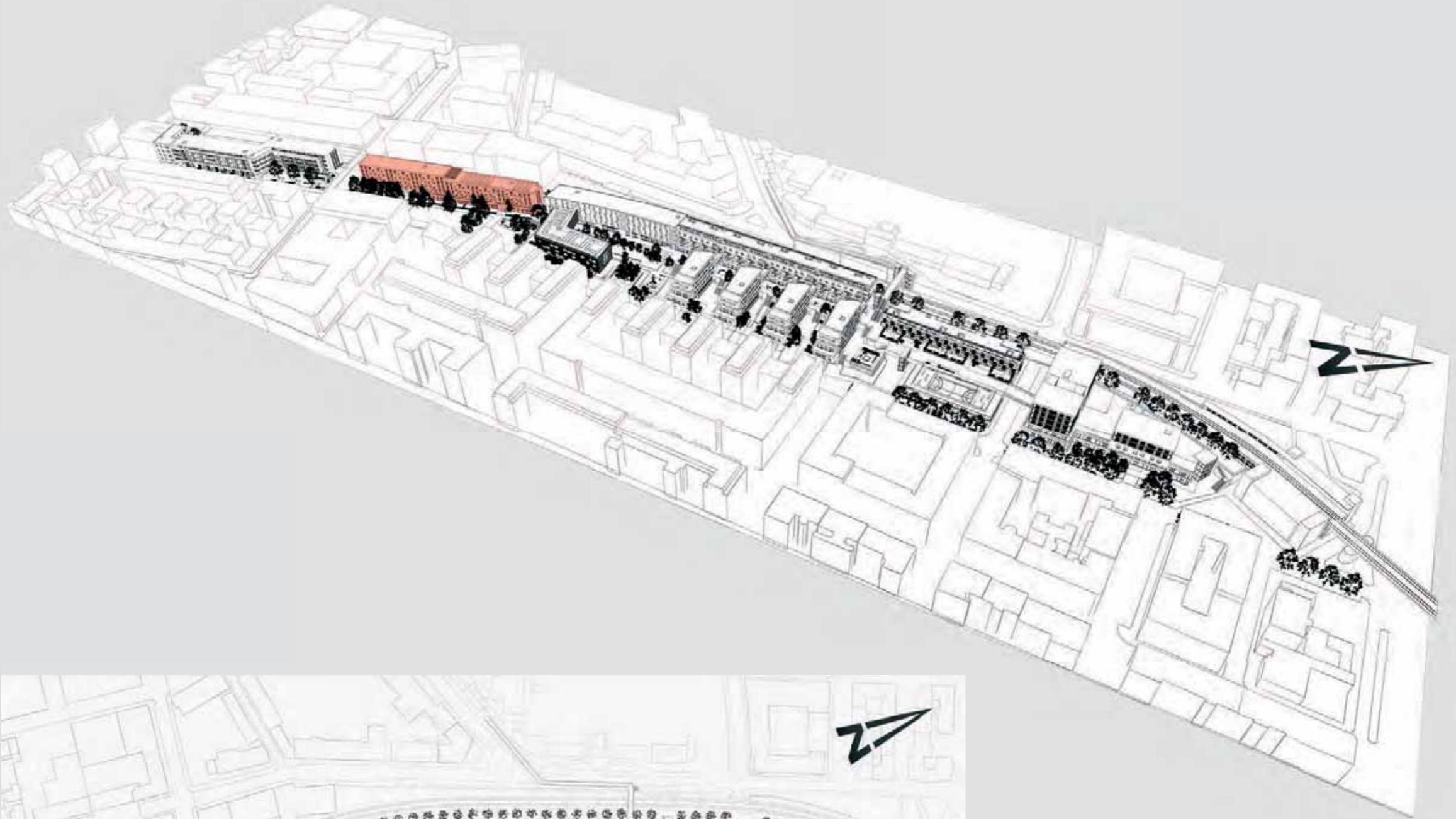
Die Wohnungen öffnen sich mit großzügigen Fensterfronten und der vorgelagerten Terrasse zur Platzseite, sind aber zum Zwecke der Querlüftung und der zweiseitigen Belichtung auch zum Laubengang hin punktuell geöffnet.

Im Dachgeschoß befindet sich auch hier ein Gemeinschaftsraum, der die mit Bauteil 2 verbindende Gemeinschaftsterrasse beleben soll.

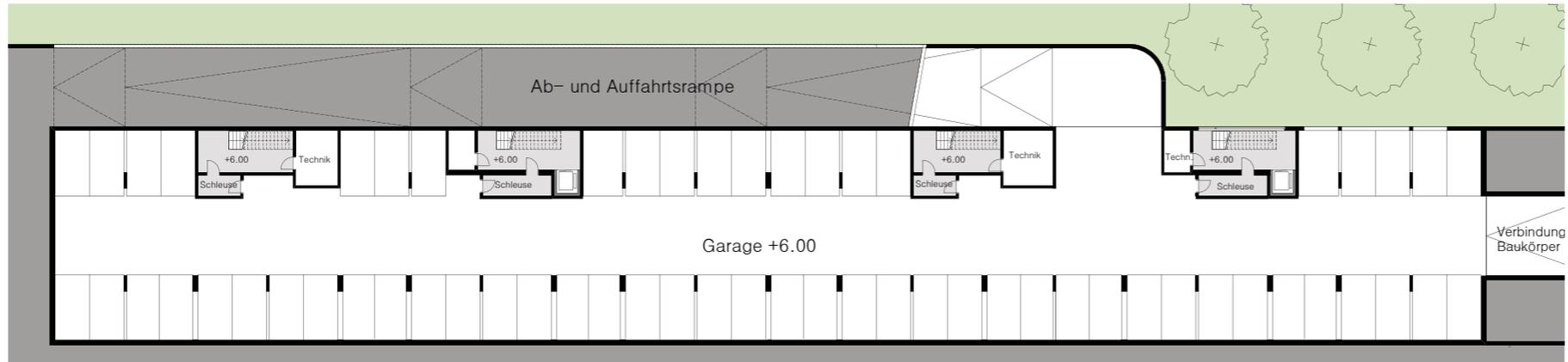
Der gesamte Baukörper ist mit zwei Untergeschoßen unterkellert. Die Garageneinfahrt befindet sich an der Nordseite des Grundstückes an der Seeböckgasse. Bei der Planung des Garagengrundrisses wurde speziell auf die Berücksichtigung von geeigneten Erdkörpern zur Optimierung oberirdischer Bepflanzung geachtet, um die zuvor beschriebene Grünachse beizubehalten.



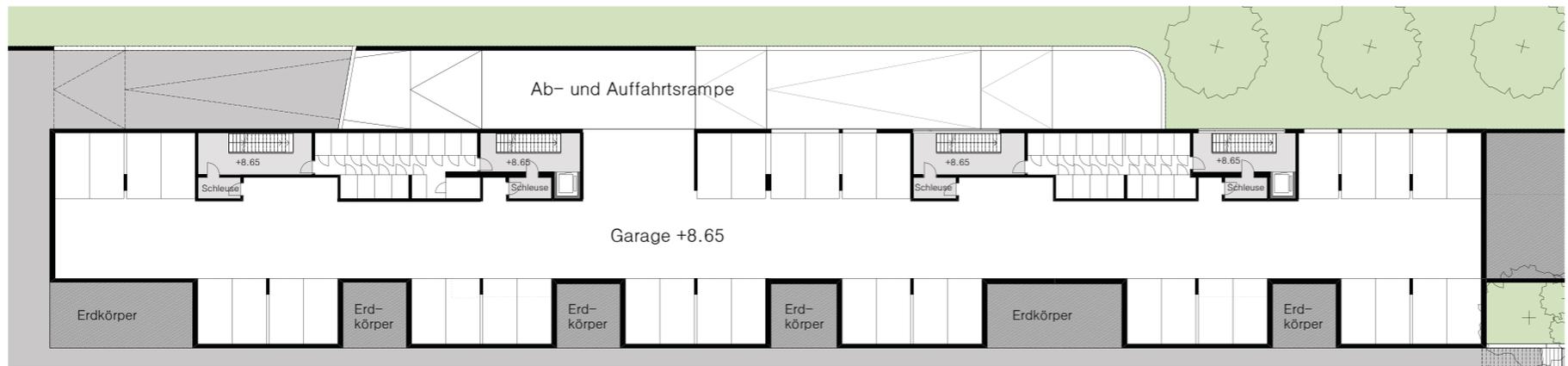




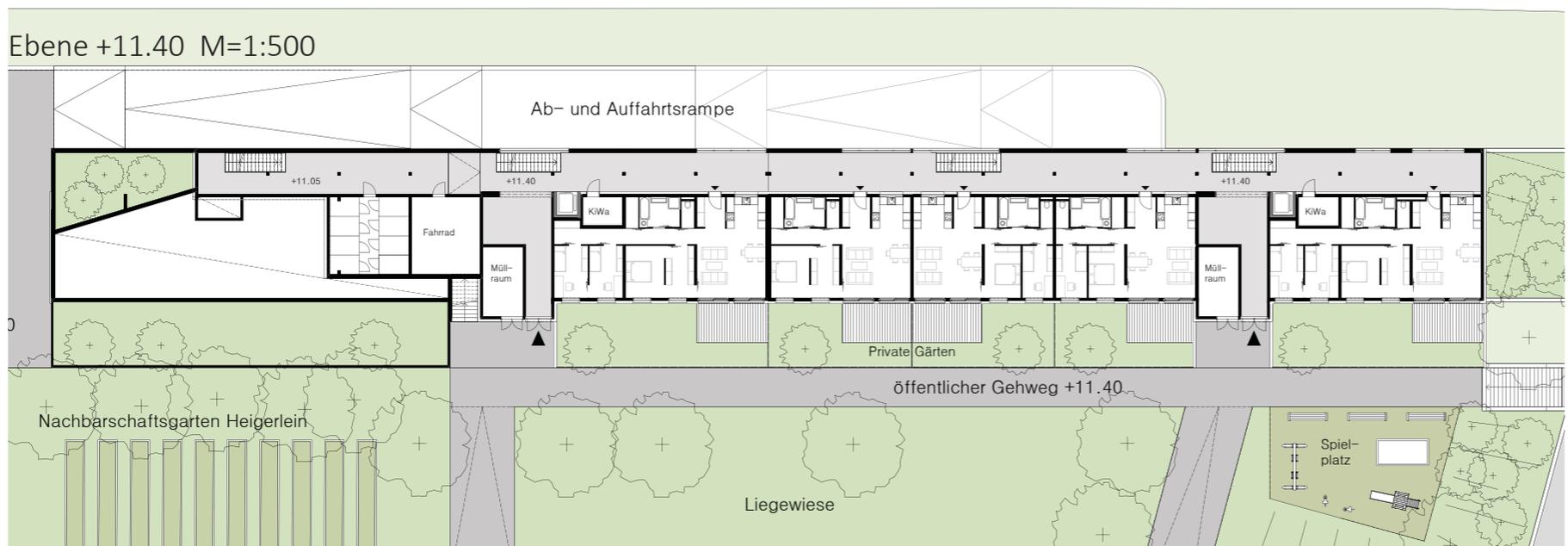
Baukörper 2



Ebene +6.00 M=1:500



Ebene +8.65 M=1:500



Ebene +11.40 M=1:500



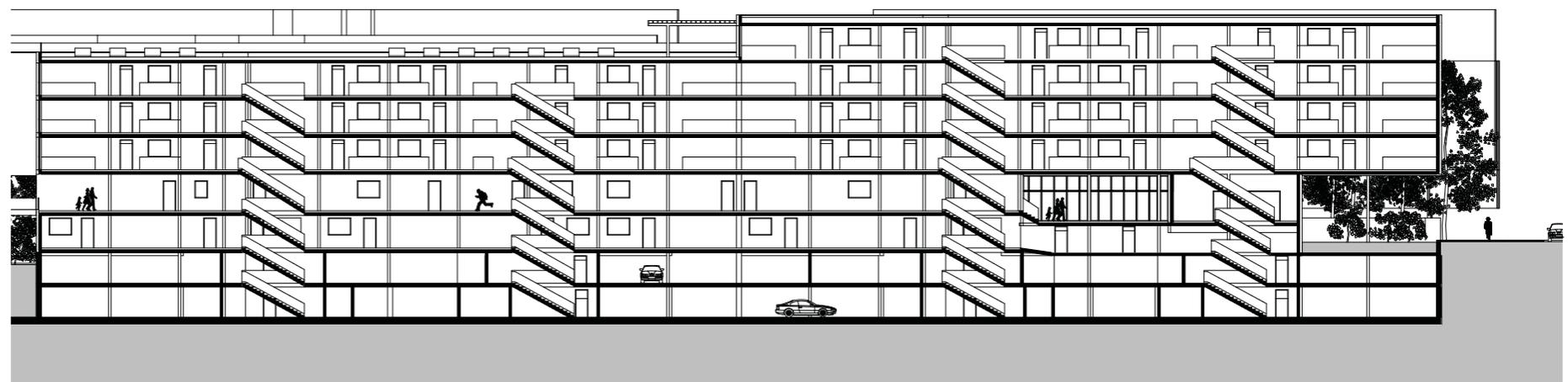
## 4.2 Baukörper 2

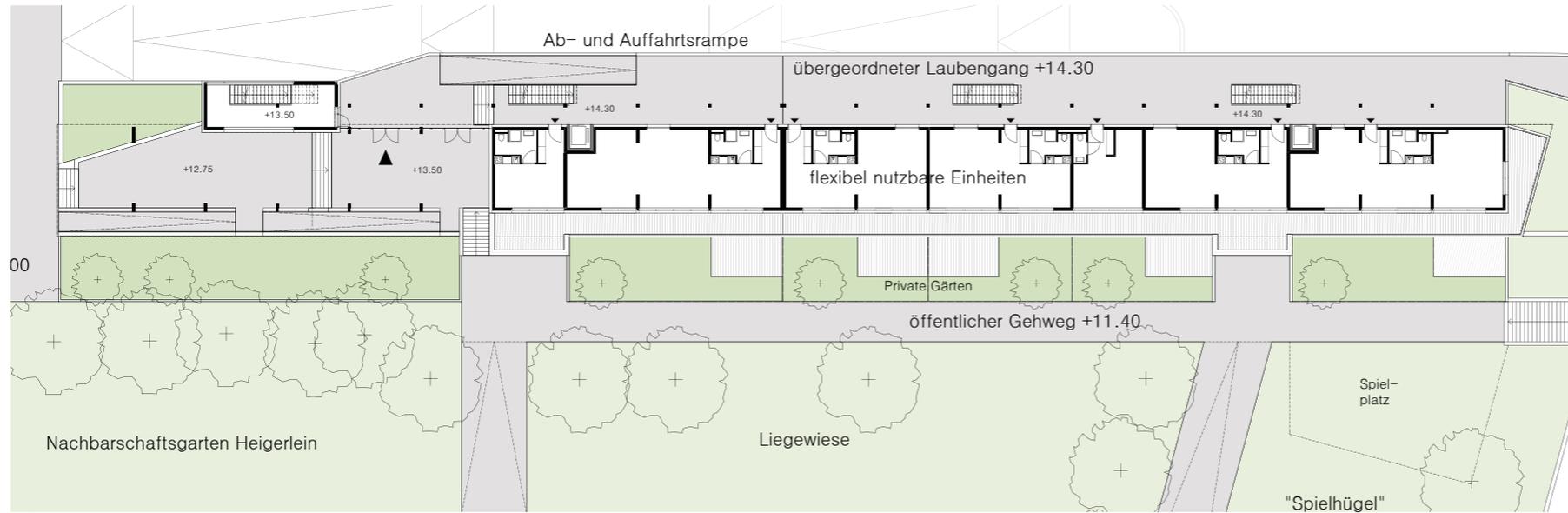
Baukörper 2 befindet sich am südlichsten Punkt des Flächenstreifens, der zwischen dem fußläufig erschlossenen Teil der Heigerleinstraße im Osten, der Bahntrasse im Westen, sowie der Seeböckgasse im Süden und der Paletzgasse im Norden aufgespannt wird.

In diesem Bereich hat dieser Streifen seine geringste Querausdehnung mit lediglich 38 m, wobei vor allem die Abböschung zur Bahn und das unattraktive Gebäude vis-à-vis problematische Einflussfaktoren darstellen. Eine Höhenentwicklung des Geländes von fast 4 m von Norden nach Süden liefert eine weitere Rahmenbedingung. Die Abstandsfläche zur Bahn und der öffentliche Gehweg, sowie der gut funktionierende Nachbarschaftsgarten Heigerlein, wirken sich eben so restriktiv auf die Konzeption des Baukörpers aus.

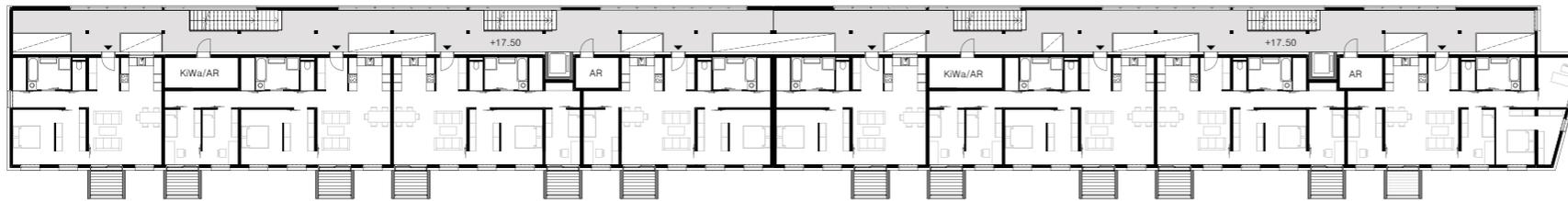
Speziell im Winter bietet die wildbewachsene Böschung zur Bahntrasse nicht ausreichend Schutz vor Lärm und unschönem Ausblick, worauf mit einem schlanken linienförmigen Baukörper, der als Lärmbarrriere dienen soll, reagiert wird.

Die Ausrichtung der darin befindlichen Einheiten soll zum somit besser geschützten öffentlichen Grünraum stattfinden. An der Bahnseite, wird um Lärmschutz für die Wohnungen zu gewährleisten, eine Laubengängerschließung gewählt.

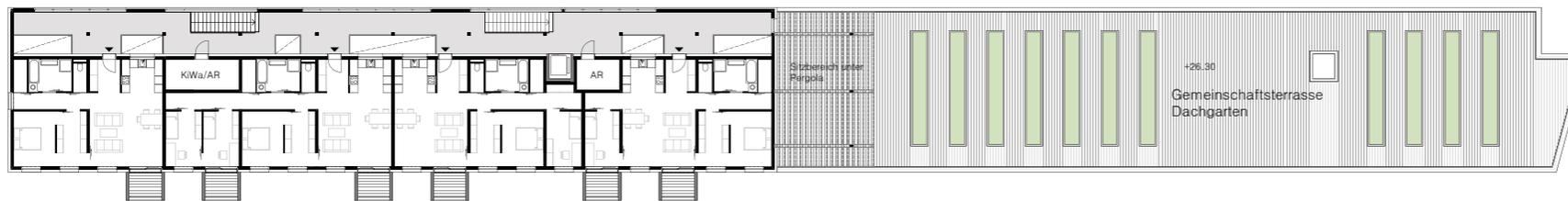




Ebene +14.30 M=1:500



Ebene +17.50 M=1:500 (Regelgeschoß)



Ebene +25.90 M=1:500



Querschnitte



Aufgrund der Höhenentwicklung können im nördlicheren Teil des Gebäudes 5 Gartenwohnungen angeboten werden. Die eigentliche Erdgeschoßzone wird über die Gartenwohnebene angehoben und bildet so die Verbindungsebene zu den weiter im Norden gelegenen Bauteilen. Dieser Verbindungsgang ist halb-öffentlich angedacht und soll die Vernetzung der Baukörper untereinander für die BewohnerInnen fördern.

Entlang dieses Verbindungsweges werden Räume unterschiedlicher Größe angeboten, jeweils ausgestattet mit einem Sanitärkern. Diese Räume sind für eine flexible Nutzung vorgesehen (Büro, Atelier, Gemeinschaftsräume, Arbeitsräume, Hobbyräume usw.). Dies soll eine Belebung des Verbindungsganges und die dort stattfindende Kommunikation und Interaktion fördern.

An der Südseite des Gebäudes läuft diese halb-öffentliche Verbindungssachse zum Straßenniveau hin aus.

Die Erschließung des Baukörpers erfolgt einerseits über diese Verbindungssachse und andererseits über zwei Zugänge an der Ostseite auf Gartenwohnungsniveau. Mit zwei Aufzügen und vier Stiegen wird das Gebäude vertikal erschlossen.

Der Baukörper passt sich dem Geländeverlauf an, weshalb im südlicheren Teil vier Wohngeschoße angeboten werden, im nördlicheren Teil nur drei. Der Höhensprung des Gebäudes wird für die Schaffung einer Gemeinschaftsdachterrasse genutzt, auf der mehrere Pflanzbeete für die Anlegung eines Dachgartens, sowie eine Pergola und ein großzügiger Sitz- und Kommunikationsbereich angeordnet sind.

Die 28, in den oberen Geschoßen liegenden, Wohnungen sind alle zum Grünraum hin ausgerichtet. Lediglich ein Fenster zur Querlüftung befindet sich an der Laubengangseite. Die räumliche Struktur der Wohnungen ist so gewählt, dass Wohnungen variabel zusammenlegbar sind und an unterschiedliche Lebenssituationen angepasst werden können. Fixpunkte in der Grundrisskonfiguration stellen jeweils nur die Sanitärzellen und die gewählten konstruktiven Achsen dar.

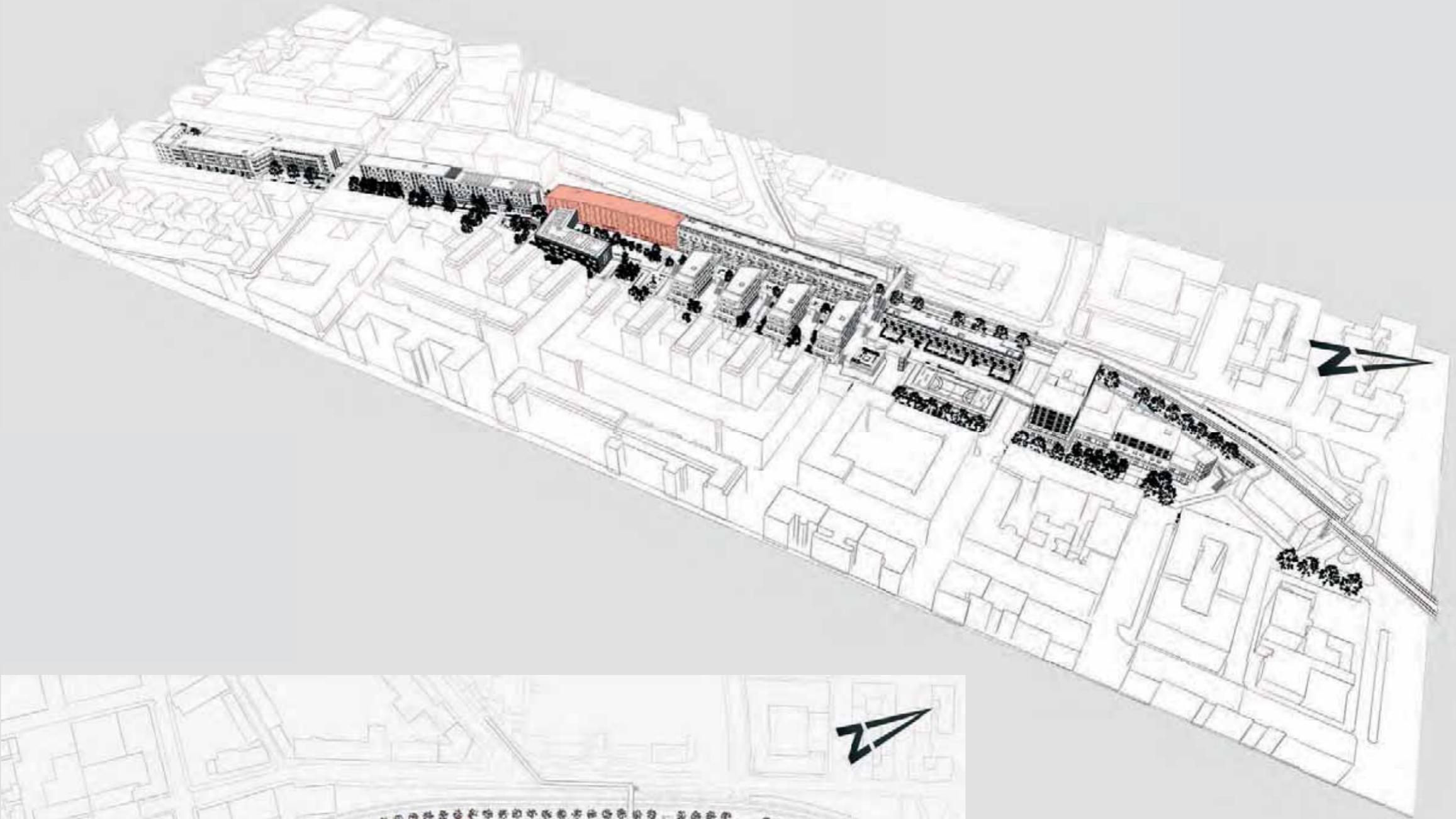
Jeder Wohnung ist zumindest eine Loggia vorgelagert. Die Gesamtheit der Loggien soll ein ansprechendes gestalterisches Erscheinungsbild liefern.

An der Südseite, in den eigentlichen Abstandsbereich der Bahn reichend, befindet sich die Garageneinfahrt und -ausfahrt, welche die beiden Garagengeschoße erschließt. Das zweite Garagengeschoß liegt etwa auf Bahnniveau, was überdimensionale Erdarbeiten verhindern und eine sinnvolle Nutzung der ohnehin gegebenen Abböschung sein soll.

Im oberen Garagengeschoß wird wieder auf die Berücksichtigung von Erdkörpern geachtet. Im unteren Garagengeschoß besteht eine Verbindung zu den Garagen der weiteren, nördlicheren Bauteile. Eine komplette Durchfahrt der Garage ist somit von der Paletzgasse bis zur Seeböckgasse möglich und soll den ohnehin schon verkehrstechnisch strapazierten Bereich rund um die Paletzgasse entlasten.

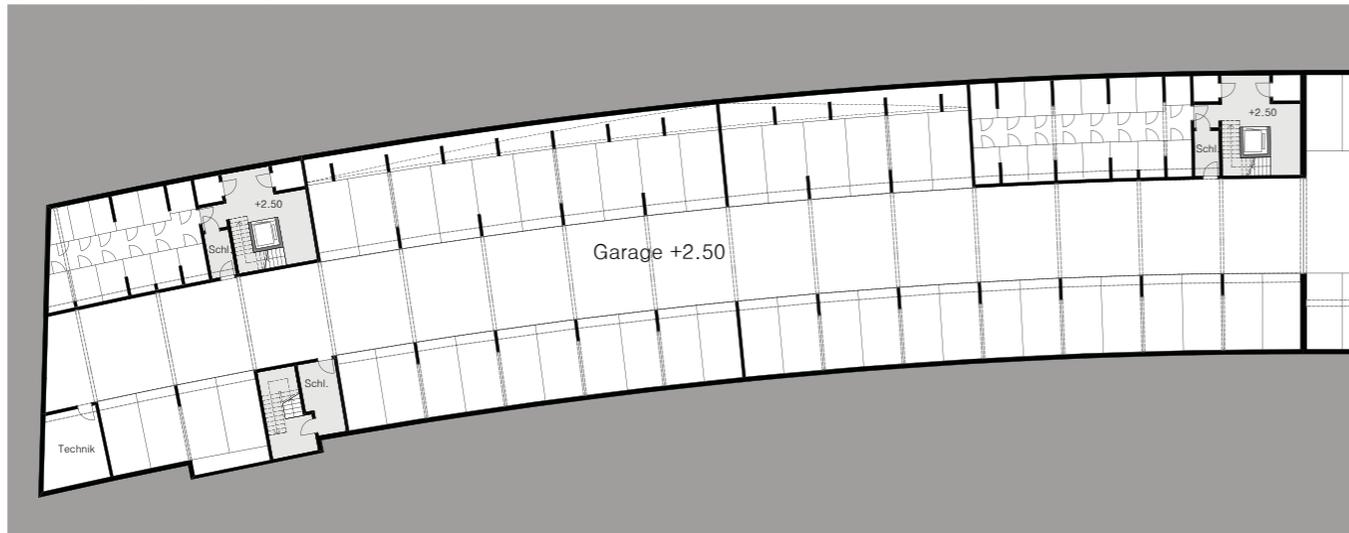




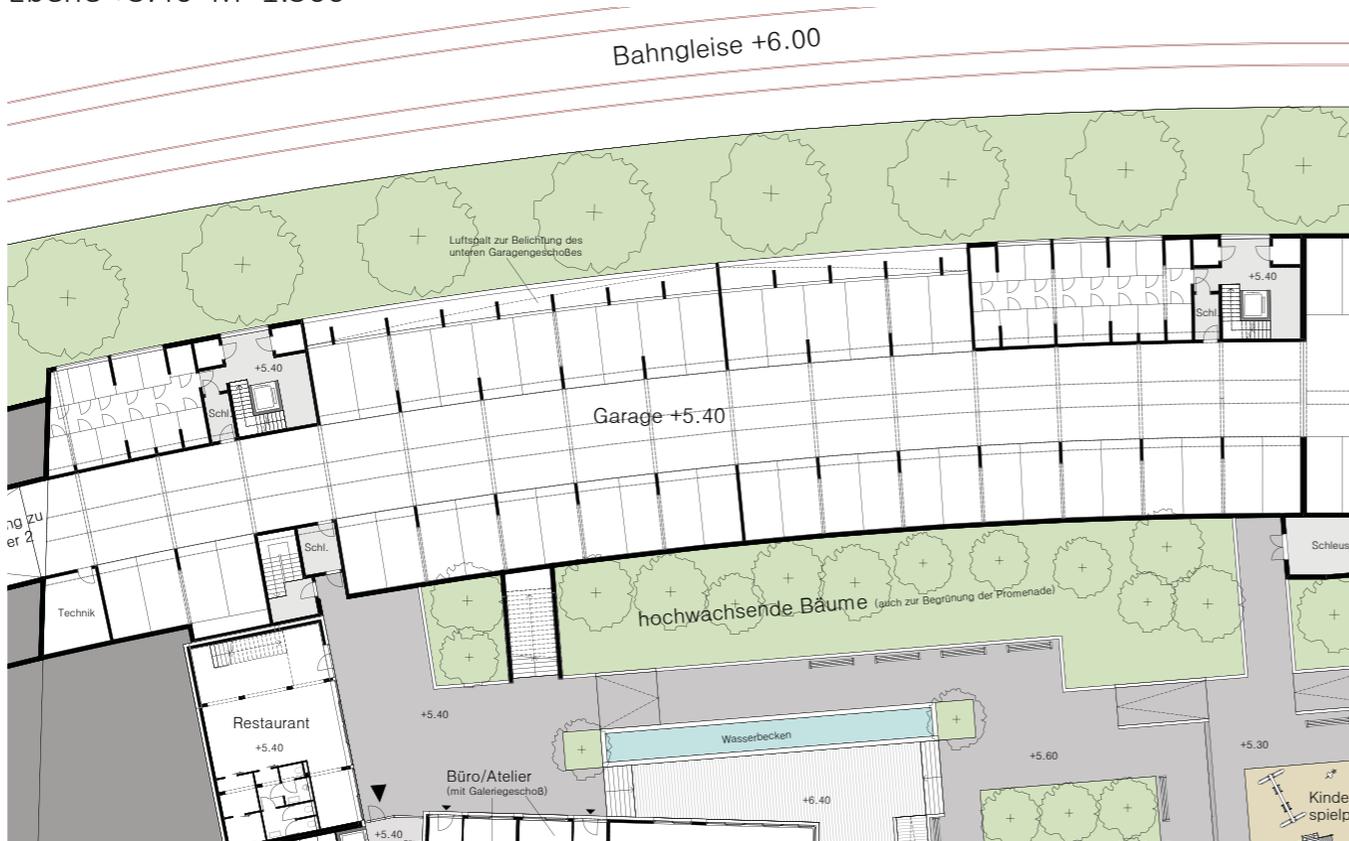


Baukörper 3

Ebene +2.50 M=1:500



Ebene +5.40 M=1:500



## 4.3 Baukörper 3

Der 84 m lange und 14 m tiefe Baukörper 3 folgt der zeilenartigen Bebauung von Baukörper 2 und verlängert die Lärmbarriere zur Bahn. Jedoch ändern sich hier die Rahmenbedingungen, denn während bei Baukörper 2 der Ausblick durch ein unattraktives Bestandsgebäude eingeschränkt wird, öffnet sich nun der freie Blick Richtung Westen, also Richtung Kongressbad und Kongresspark.

Zusätzlich ist das Grundstück in diesem Bereich schon breiter, auf das Einmünden einer fußläufig stark frequentierten Quergasse wird durch die Schaffung eines urbanen Platzes, flankiert von den Bauteilen 3, 4 und 6d, reagiert.

Somit befindet sich an der Ostseite des durch seine geschwungene Form dem Bahnverlauf folgenden Baukörpers die belebte Zone der Promenade, sowie darunterliegend ein urbaner Platz.

Im Gegensatz dazu präsentiert sich auf der anderen Seite, im Westen, der Ausblick Richtung Kongresspark, aber auch der Bahnlärm. Auf diese Rahmenbedingungen wird durch die Schaffung von speziell WG-tauglichen Wohnungsstrukturen und die dadurch erhoffte dynamisch jugendliche Bewohnerchaft reagiert.

Das Niveau der Promenade (+8.30) wird hier zur Erdgeschoßzone, die aufgrund der Lage am urbanen Platz bis ins erste Obergeschoß erweitert wird und Einheiten unterschiedlichster Größe, teilweise eingeschößig, teilweise zweigeschoßig unterbringt. Darüber liegen vier Wohngeschoße, die über zwei Treppenhäuser mit Aufzügen erschlossen werden, dazwischen liegt aufgrund der Fluchtweg Anforderungen auf halber Strecke noch ein weiteres Treppenhaus.

Die statische Struktur wurde hofseitig um ein halbes Achsmaß versetzt, um in weiterer Folge flexiblere Grundrissgestaltungen zu ermöglichen.



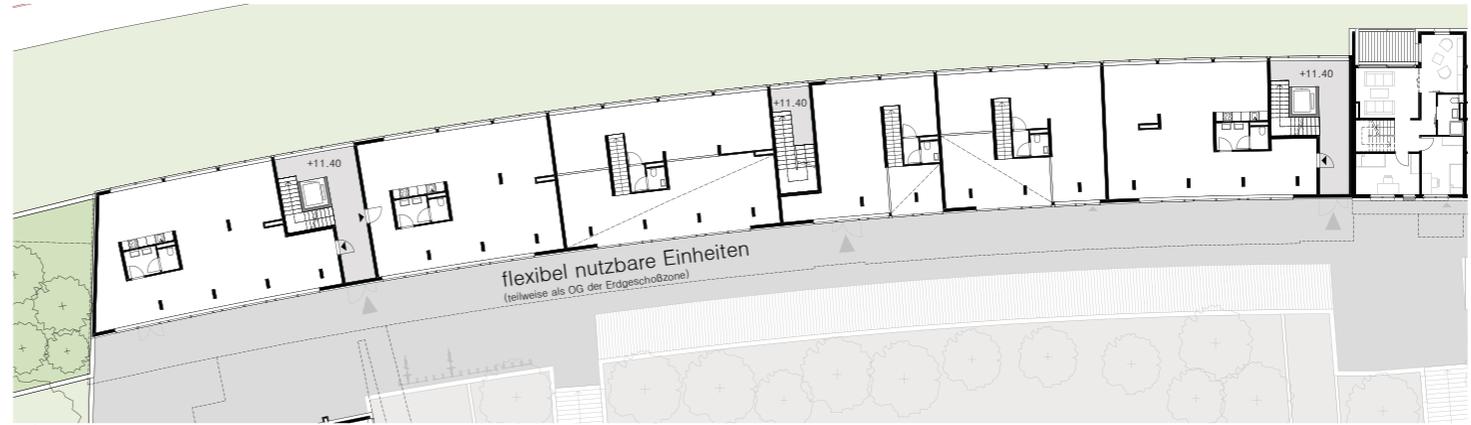
Ebene +8.30 M=1:500



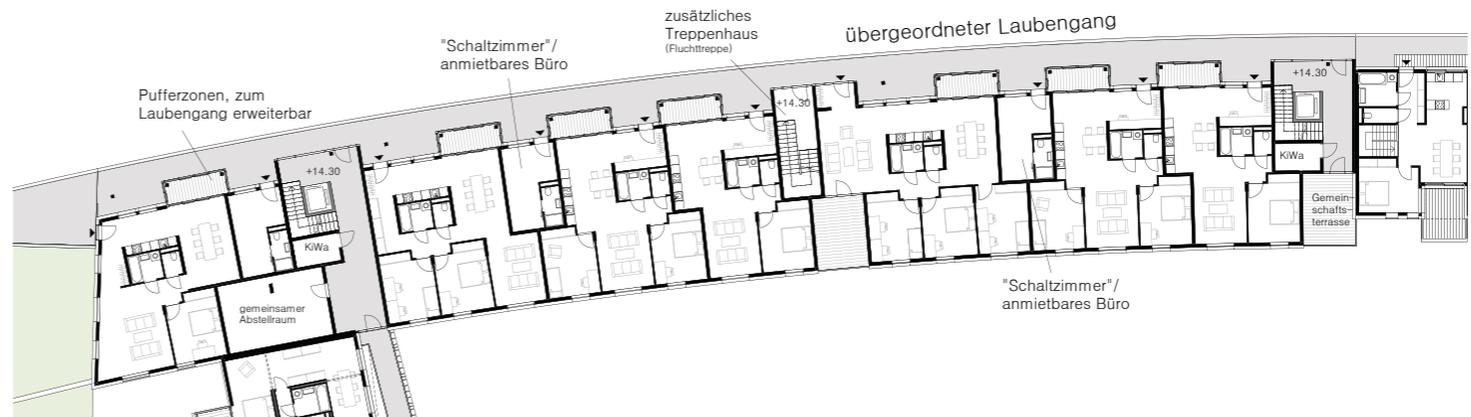
Im untersten Wohngeschoß, also im zweiten OG über der Promenade befinden sich sieben Wohneinheiten, die jeweils so gestaltet sind, dass sie zum übergeordneten halb-öffentlichen Verbindungsgang private Freiflächen aufweisen. Diese wintergartenähnlichen Glaskojen sollen einerseits den Wohnraum bis zum kommunikativen Gang erweitern, allerdings auch jederzeit bei Bedarf den Wohnbereich lärmtechnisch abschotten können. Lediglich im Kochbereich bzw. in den Eingangsbereichen werden als Schallschutzfixverglasungen vorgesehene Öffnungen direkt zur Bahnseite gewährt. Je näher zum Laubengang, desto öffentlicher sollen sich die Wohnräume darstellen. Im Bereich der bahnbegewandten Seite sind intimere Räume platziert. Der Grundriss ist jeweils um einen zentralen Sanitärkern gruppiert.

Zwischen den Wohneinheiten befinden sich drei individuell anmietbare Räume mit denen im Bedarfsfall Wohnfläche vergrößert werden soll, die aber auch als temporäre Arbeitsbereiche genutzt werden können.

In den oberen drei Wohngeschoßen befinden sich 21 Wohneinheiten, die vom Konzept her ähnlich funktionieren: eine WG-taugliche Zimmerstruktur mit gleichwertigen Individualräumen an der Ostseite und dem zur Laubengangerschließung hin erweiterbaren Wohnbereich, der wieder jeweils im Bereich der Wohnzone eine private Freifläche als Pufferzone aufweist.



Ebene +11.40 M=1:500

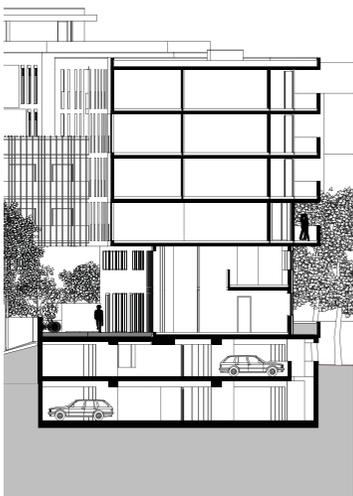


Ebene +14.30 M=1:500



Ebene +17.20 M=1:500

### Querschnitt

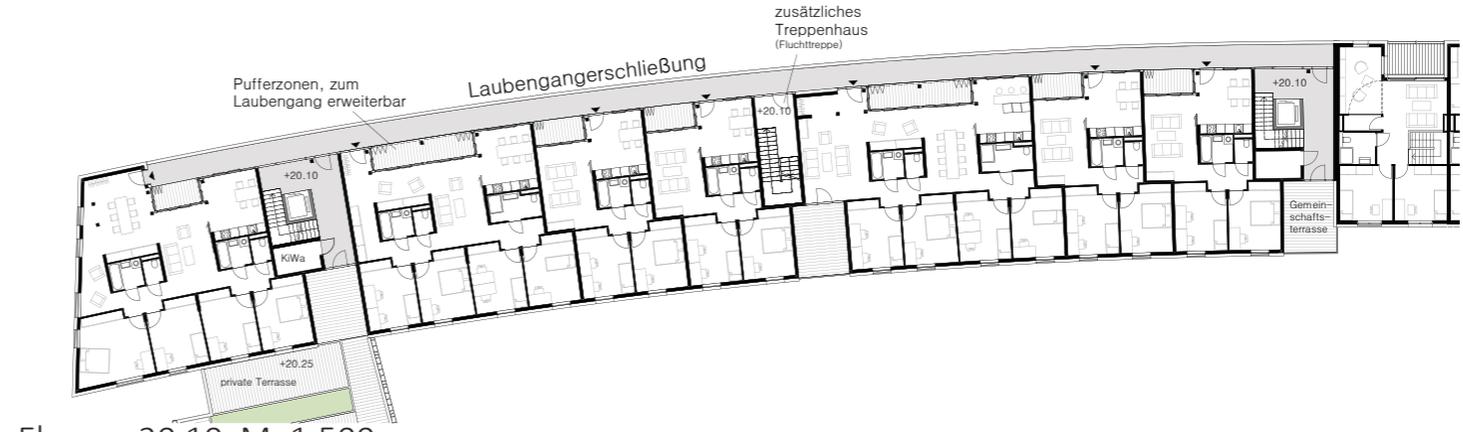




Durch die Achsversetzung in der statischen Struktur sind vielfältige Wohnungsgrößen möglich, so wäre von der Einzelwohnung bis zur Fünfer-WG alles möglich. Gewährleistet wird dies zusätzlich auch in diesem Fall wieder durch die sinnvolle Anordnung von eingestellten Sanitärkernen.

Unter der Promenade befinden sich zwei Garagengeschoße, wobei das obere Garagengeschoß auch direkt vom zentralen Platz aus zugänglich und, wie zuvor schon beschrieben, mit der Garage des Baukörpers 2 verbunden ist. Die Belüftung und Belichtung des unteren Garagengeschoßes funktioniert hier durch eine Rückversetzung der bahnsseitig gelegenen Parkplätze und das Freibleiben eines Luft- und Lichtschlitzes.

Bei der Fassadengestaltung wurde darauf geachtet, eine klar strukturierte, zurückhaltende Hoffassade zu entwickeln, die auch eindeutig die Gleichwertigkeit der Räume aufzeigt. An der Westseite wurde bewusst die strenge Linearität des Baukörpers hervorgehoben, die übergeordnete Verbindungsachse wurde optisch betont.



Ebene +20.10 M=1:500



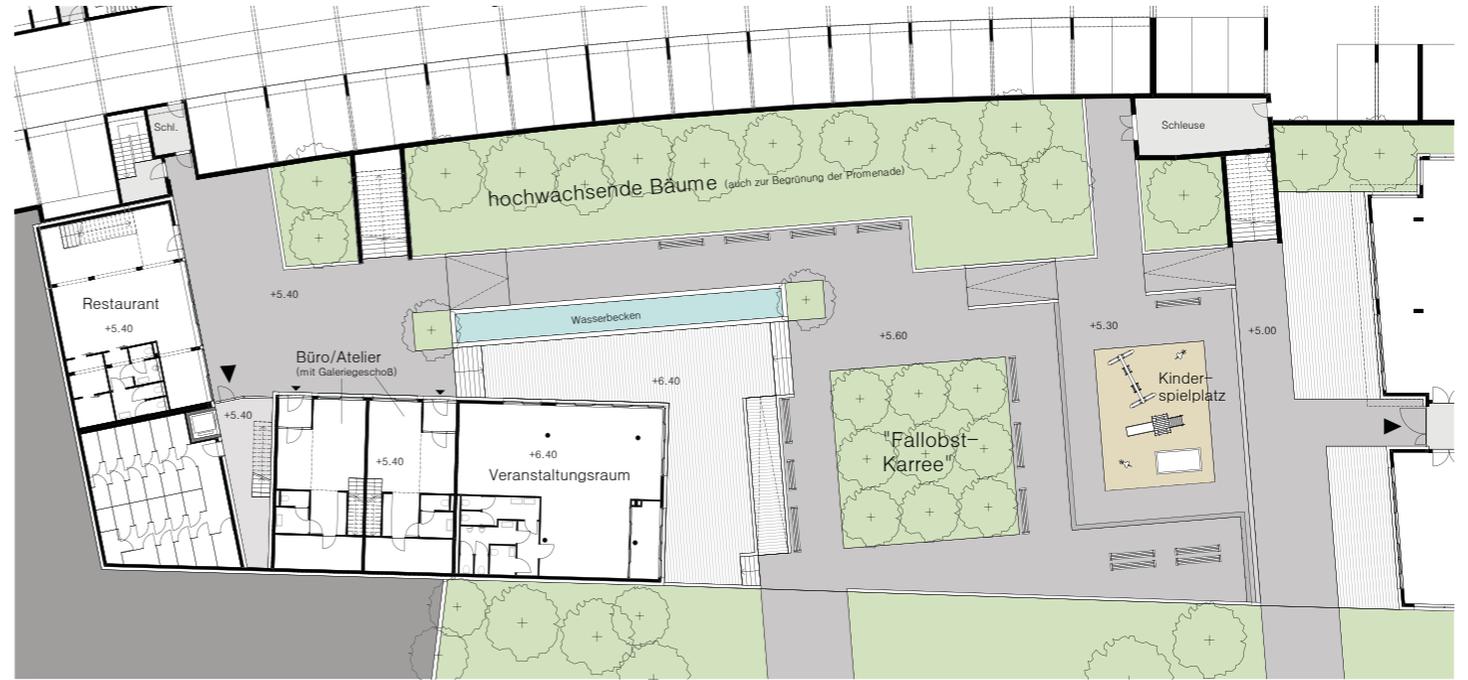
Ebene +23.00 M=1:500







Baukörper 4



Ebene +5.40 M=1:500

Ebene +8.30 M=1:500



## 4.4 Baukörper 4

Baukörper 4 bildet den südseitigen Abschluss des Platzes und umschließt einen geschützten Platzbereich, der ein Restaurant und Büros beherbergen soll.

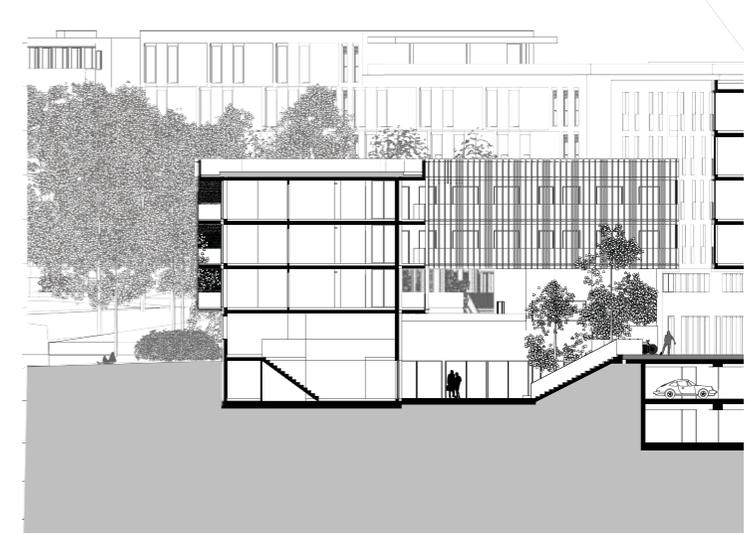
Der ums Eck angelegte Baukörper ist an der kurzen Seite Nord-Süd orientiert, der lange Schenkel ist Ost-West orientiert. Der längere Schenkel des Baukörpers gewährleistet auch den Umgang mit der Höhenentwicklung des Grundstückes, so ist zwischen der Platzsituation und der Promenade eine gesamte Geschoßhöhe zu überbrücken.

Daraus resultiert die Zugangsmöglichkeit von der Platzseite aus an der inneren Ecke des Baukörpers und von der Promenade an der Außenseite ein Geschoß darüber. Die Vertikalerschließung erfolgt durch ein sinnvoll positioniertes Treppenhaus im Schnittpunkt der beiden Bauteilschenkel.

Das Gebäude ist nicht unterkellert, um unnötige Erdarbeiten im bestehenden Grünraum zu vermeiden. Deshalb befinden sich die Einlagerungsräume im untersten (Hof-)Geschoß. Auf derselben Ebene liegen aber auch die Zugänge für die angebotenen Büro- bzw. Atelier- und Gastronomieeinheiten.

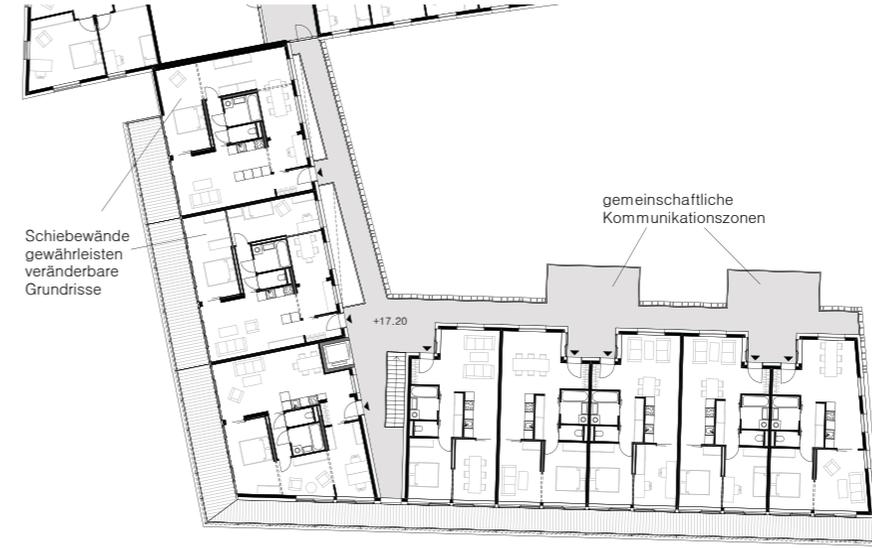
Am nördlichen Ende des Baukörpers, prominent zum urbanen Platz geöffnet, befindet sich ein großer Veranstaltungsraum mit einer vorgelagerten Terrasse, die sich durch den Niveauunterschied und das lineare Wasserbecken vom restlichen Platz differenzieren soll.

Die oberen drei Geschoße des Baukörpers beherbergen insgesamt 22 Wohneinheiten. Ziel bei der Planung der Wohneinheiten sollten ausschließlich zweiseitig orientierte Wohneinheiten sein, die allesamt nicht nur im Zuge der Planung flexibel gestaltbar sind (aufgrund der statischen Struktur, der vorgesehenen Sanitärkerne, ...), sondern auch in der Nutzung flexibel bleiben und so durch Schiebelemente an jede Wohnsituation anpassbar sind. Die 3x5 Ost-West orientierten Wohneinheiten stellen Kleinwohnungen dar, die grundsätzlich zu zweit bewohnt werden, jedoch nach Bedarf auch einen zusätzlichen Raum durch Abteiler schaffen. Durch die Anordnung der Schiebelemente ist es möglich unterschiedliche Raumsituationen, von der loftartigen Singlewohnung bis zur Kleinfamilienwohnung oder der Wohnung mit „private office“, durchzuspielen.

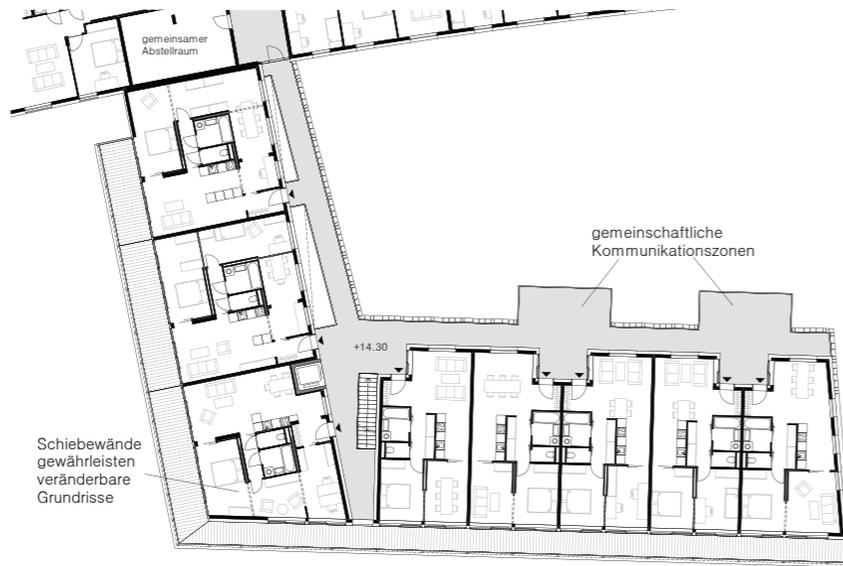




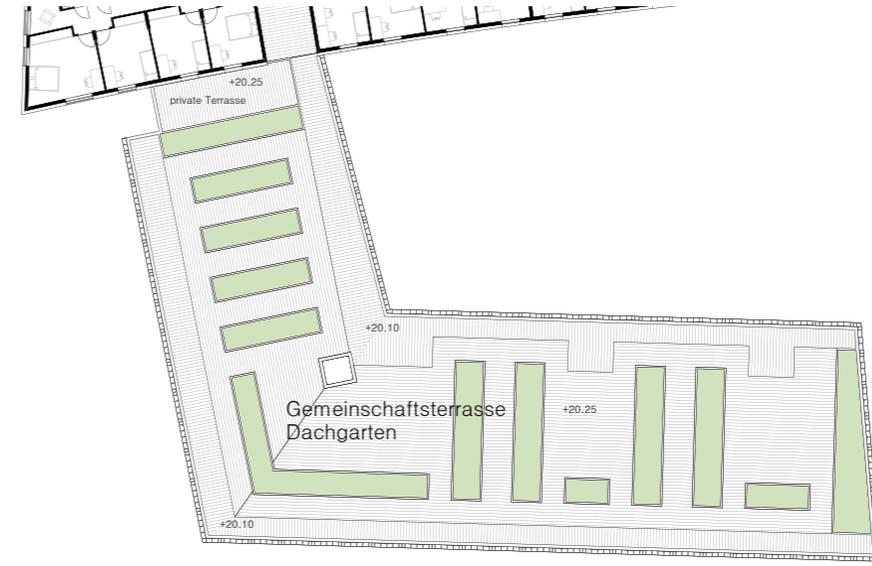
Ebene +11.40 M=1:500



Ebene +17.20 M=1:500



Ebene +14.30 M=1:500



Ebene +20.10 M=1:500



Das Gleiche gilt für die 7 Nord-Süd orientierten Wohneinheiten an der kurzen Gebäudeseite, wobei diese flächenmäßig größer angelegt sind und durch eine intelligente Anordnung von Schiebewand- und Türelementen von der Einzimmer- bis zur Vierzimmerwohnung alles abdecken können. Wohlge-merkt, ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen, ausschließlich durch das Schließen und Öffnen der Schiebewandelemente. Die Anordnung der fix installierten Türelemente ist so gewählt, dass jeweils der Zugang zu den abgeschlossenen oder offenen Zimmern zu jedem Zeitpunkt ohne weiteren Aufwand gegeben ist.

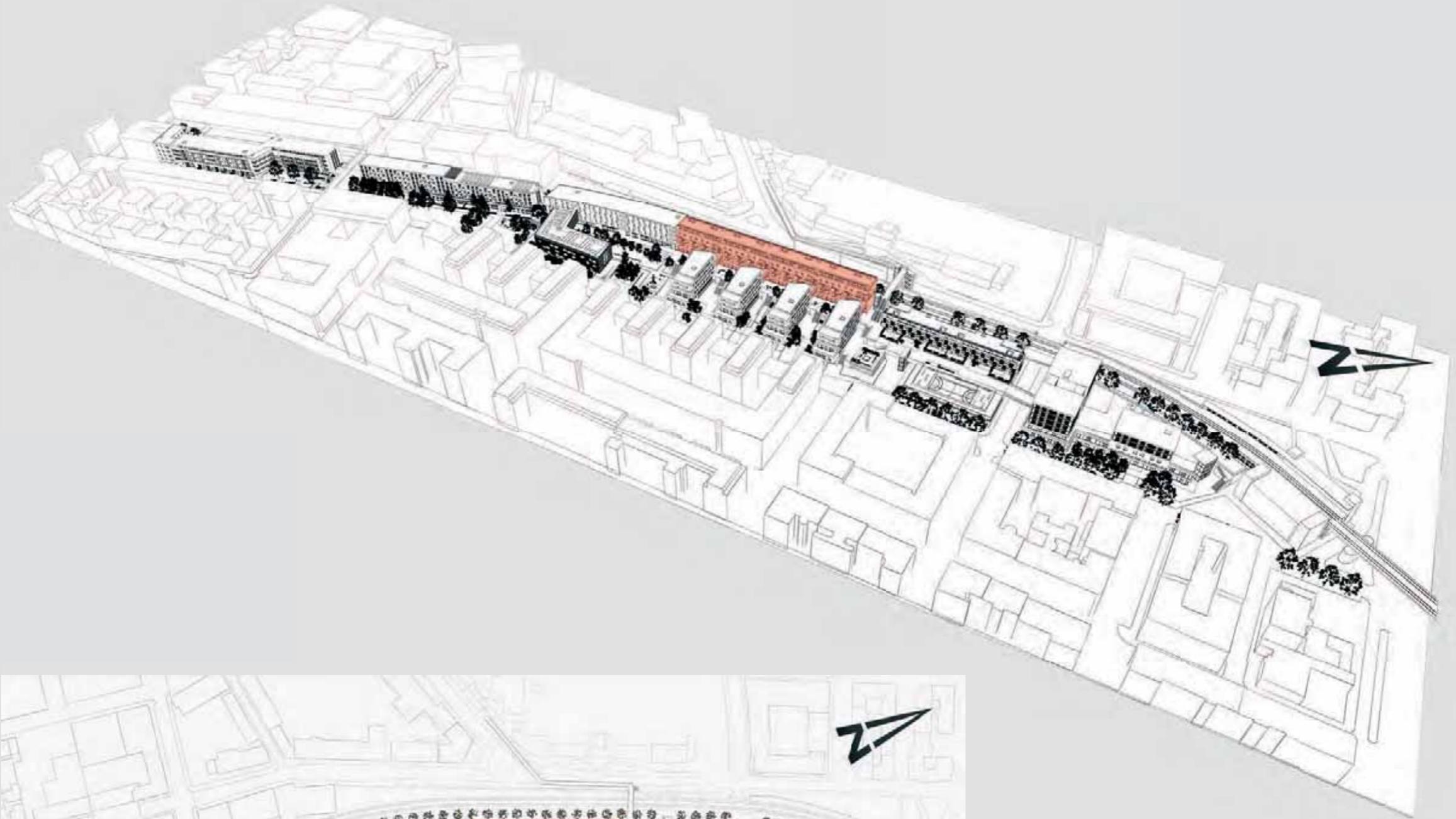
Erschlossen werden alle Wohnungen durch den an der Innenseite verlaufenden Laubengang, der mehrere Kommunikationszonen offeriert. Durch die vertikale Lamellenstruktur sollen unnötige Einblicke verhindert werden.

An der Außenseite des Baukörpers verläuft eine durchgehende, nur durch Trennwände abgeteilte Terrasse. Um der Anforderung eines klar strukturierten, in seiner Form eindeutig wahrnehmbaren Baukörpers gerecht zu werden und außerdem zusätzlich eine flexible Gestaltung von Licht und Ausblick zu ermöglichen, sind an der Außenseite Jalousien angebracht, die nach Belieben geöffnet und geschlossen werden können. Dies ergibt einen soliden Baukörper, der doch ständig sein äußeres Aussehen ändert und somit das dynamische Leben im geschaffenen öffentlichen Freiraum widerspiegelt.

Am Dach des Baukörpers 4 ist ein halböffentlicher Dachgarten installiert, der ein nettes nachbarschaftliches Beisammensein und die Bestellung eines eigenen Gemüse- oder Kräuterbeetes ermöglichen soll. Erreicht wird dieser Dachgarten über den Erschließungskern von Baukörper 3, wodurch auf einen kobelhaften Aufbau am Flachdach des Baukörpers 4 verzichtet werden kann und der Baukörper in seiner Solidität nicht beeinträchtigt wird.







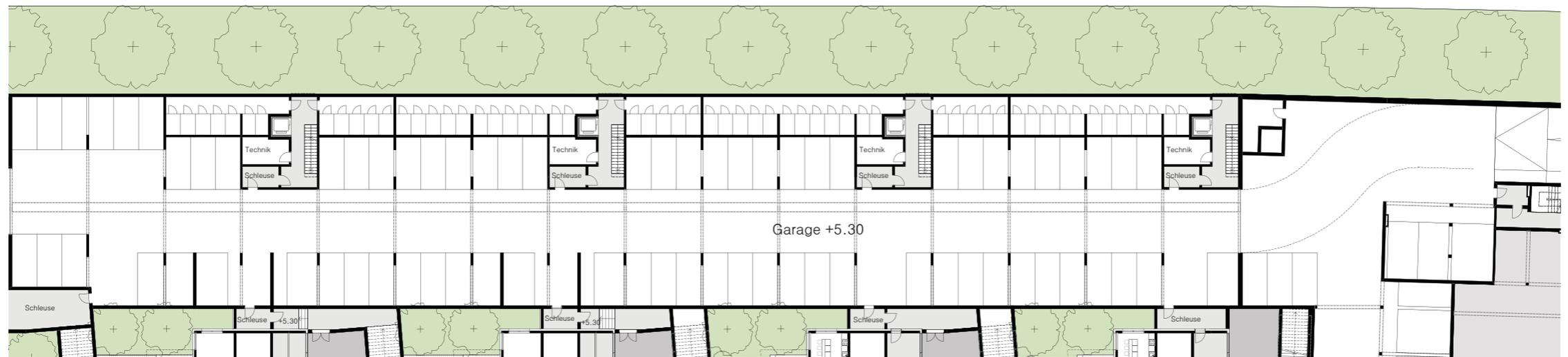
Baukörper 5



Ebene +2.50 M=1:500

Ebene +5.30 M=1:500

Bahngleise +6.00



## 4.5 Baukörper 5

Der Baukörper 5 schließt direkt an Baukörper 3 an und bildet das starke Rückgrat für die anschließende kammförmige Bebauung der Baukörper 6a-6d.

Der Baukörper erstreckt sich über eine Länge von 118 m und ist 12,2 m tief. Vertikal wird er über vier Treppenhäuser erschlossen, die jeweils 11 Einheiten auf fünf Geschossen über dem Promenadengeschoß erschließen. Auf Niveau der Promenade ist somit auch hier (wie auch beim Baukörper 3) die Erdgeschoßzone die flexibel nutzbare Räumlichkeiten anbietet, jeweils ausgestattet mit der kompletten sanitären Infrastruktur.

Um dem Anspruch der zweiseitig orientierten Wohnungen gerecht zu werden, sind jeweils 6 der 11 Wohneinheiten als Maisonettenwohnungen geplant, die über einen westseitig liegenden Laubengang erschlossen werden und sich einmal nach unten und einmal nach oben erstrecken.

Auf der Ebene +14.30, also auf der zweiten Wohnebene, befindet sich auch der übergeordnete Erschließungs- und Verbindungsweg, der sich hier zu den Bauteilen 6a-6d quervernetzt. In der Ebene darüber erstreckt sich ebenfalls ein Laubengang, der allerdings nur auf diesen Baukörper beschränkt ist. Über die durchgesteckten Erschließungskerne werden mit den Baukörpern 6a-6d gemeinsam genutzte Terrassen als Kommunikationsbereiche erschlossen.

In der Grundrisskonfiguration wird auch in diesem Baukörper Rücksicht darauf genommen, geschützte und intimere Räume an der Bahn abgewandter Seite anzuordnen und belebtere, potentiell lautere Bereiche der Bahn zuzuwenden. Mit dem Vorteil des dortigen weitläufigen Ausblickes. Wohnräume werden soweit möglich, beidseitig orientiert, um beide Qualitäten bieten zu können. Westseitig liegen vollverglaste private Freiflächen, die als Pufferzone wirken sollen, aber genügend Licht eintreten lassen. Zusätzlich erhält jede Wohnung auch ostseitig einen privaten Freibereich.



Ebene +8.30 M=1:500



Ebene +11.40 M=1:500



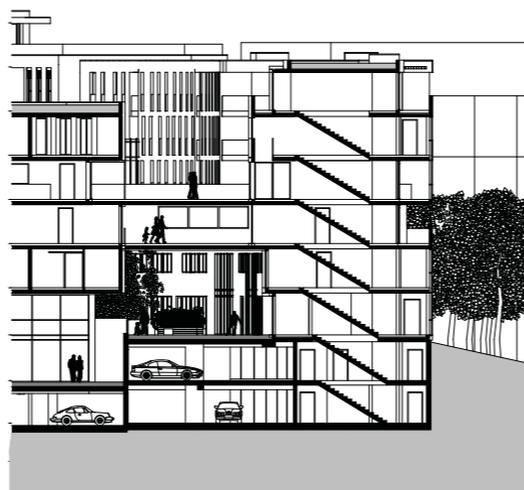
Bei den Maisonettewohnungen wurde auch wieder darauf geachtet in der Nutzung flexible Grundrisse zu schaffen. Gewährleistet wird das auch hier durch variable Trennelemente, die in einem Fall durch das Rotieren der Wandscheibe einen Abstellraum zu einem vollwertigen separaten Zimmer erweitern, bzw. im anderen Fall durch das Schließen eines Schiebewandelementes ebenfalls ein separates Zimmer schaffen, ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen zu erfordern.

Entlang des übergeordneten Verbindungsganges wird jeweils auch eine kleine Einheit angeboten, die wahlweise als Büroraum oder als Kleinwohnung genutzt werden kann. Im Geschöß darüber befindet sich an gleicher Position jeweils ein Gemeinschaftsraum, der als Ergänzung des zuvor angeführten Kommunikationsbereiches dienen soll. Im Dachgeschoß befinden sich jeweils zwei loftartig strukturierte Wohneinheiten, die ebenfalls über einen freien Laubengang erschlossen werden. Als Ergänzung zum ostseitigen privaten Freibereich in Form einer Terrasse kommen hier westseitig atriumähnliche, private Freibereiche hinzu, die wiederum Pufferzone zur Bahn und zum Laubengang darstellen sollen, sich aber bei Bedarf bis auf den Laubengang erweitern lassen und so auch hier wieder die nachbarschaftliche Interaktion und Kommunikation fördern.

Der Baukörper ist mit zwei Geschoßen unterkellert, wobei die Garage auch hier wieder mit den anderen Garagenflächen verbunden ist und sich somit eine Vernetzung über alle Ebenen fortsetzt.

Bei der Gestaltung dieses Baukörpers wurde versucht, ein einheitliches, belebtes Ganzes zu schaffen, das sich durch die Gestaltung der kontrastierenden Putzoberflächen auch optisch mit den Kammbebauungen verbindet. Durch die auskragenden Loggien bzw. Terrassenelemente an der Ostseite bekommt die Fassade Dynamik und gibt eine Antwort auf das belebte Treiben auf der Promenade.

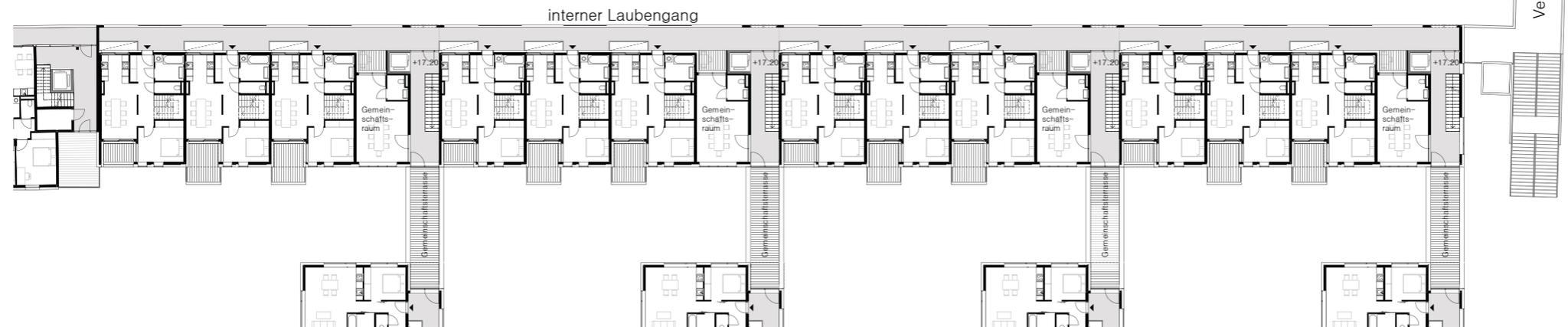
An der Westseite wurde wieder versucht ein relativ klar ablesbares, solides Ganzes zu schaffen. Der übergeordnete Verbindungsweg ist auch hier ablesbar herausgearbeitet und setzt sich im Verbindungssteg zum Kongresspark fort. Ebenso ist eine Differenzierung zwischen Wohngeschoßen und Geschößen zur allgemeinen oder sonstigen Nutzung erkennbar.



Ebene +14.30 M=1:500



Ebene +17.20 M=1:500



Ebene +20.10 M=1:500





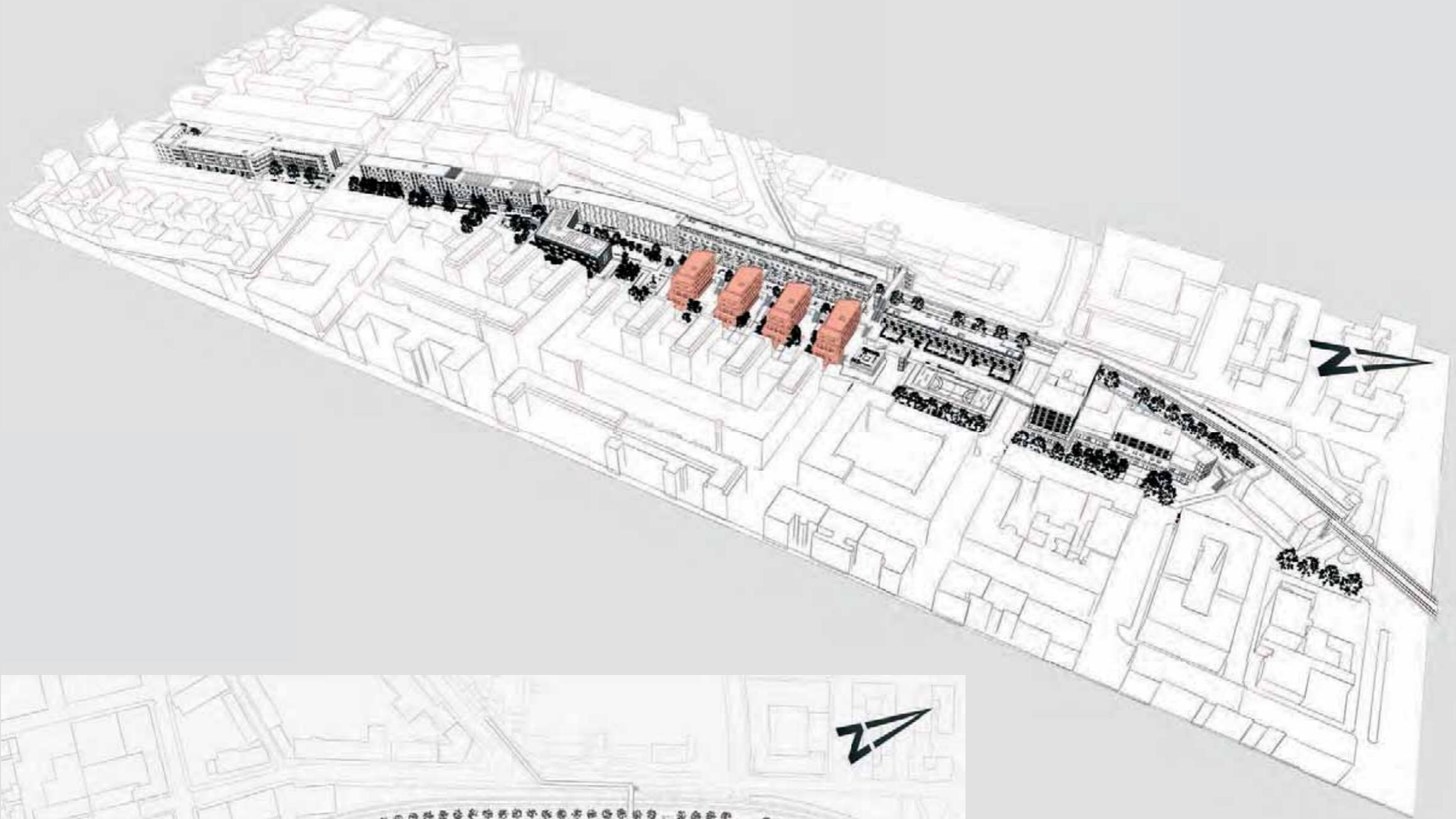
Ebene +23.00 M=1:500



Schnitt durch die Verbindungsstege



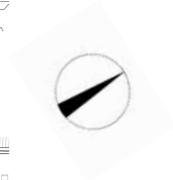




Baukörper 6a bis 6d



Ebene +5.30 M=1:500



Ebene +8.30 M=1:500

## 4.6 Baukörper 6a bis 6d

Die Kammbebauung östlich des Baukörpers 5 wird durch vier Einzelbaukörper gestellt, die aufgrund ihrer Vergleichbarkeit zwar gemeinsam beschrieben werden können, jedoch im Weiteren wieder in zwei Typen unterteilt werden müssen: die beiden nördlichen Baukörper 6a und 6b und die beiden südlichen 6c und 6d.

Rahmenbedingungen für die Kammbebauung stellen einerseits der Geländeverlauf der bestehenden Erschließungsachse, andererseits auch die neugeschaffenen Erschließungszonen in Form der Promenade und des halböffentlichen übergeordneten Erschließungssystems auf Laubengangebene (+14.30).

Diese vielfältigen Geländeneiveaus erfordern ausgeklügelte Baukörper, die auf mehreren Ebenen zugänglich sind, um keine Barrieren im System der Vernetzungen darzustellen.

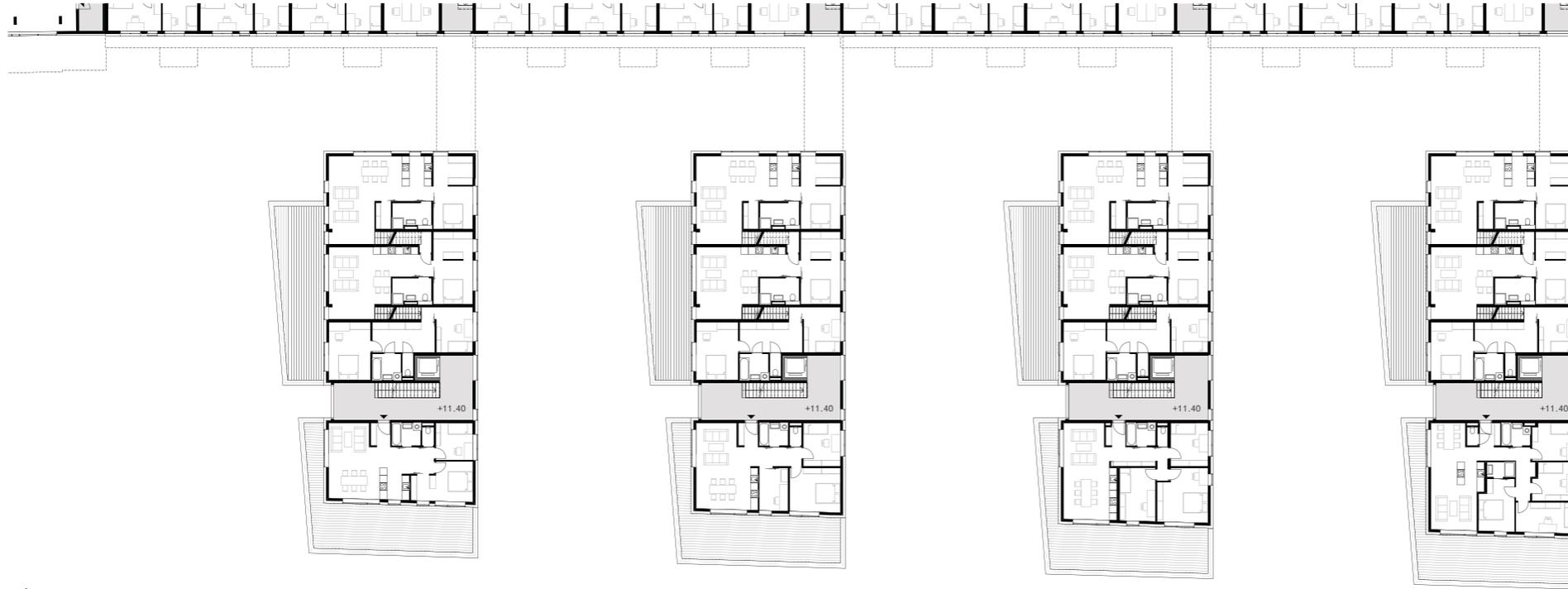
Im Falle der beiden Baukörper 6a und 6b bedeutet das eine Schaffung von Eingängen vom öffentlichen Bereich auf drei unterschiedlichen Niveaus (Gehweg, Zwischenhof und Promenade). Im Falle von Baukörper 6c und 6d entfällt der unterste Eingangsbereich aufgrund der Geländeentwicklung, hier ist das Niveau des Zwischenhofes fast gleichbedeutend mit dem Niveau des Gehweges.

Um die Zwischenhöfe, sowie die Vorbereiche des Baukörpers 6d im Bereich des Platzes, als auch den Vorbereich nördlich des Baukörpers 6a zusätzlich zu vernetzen, sind die Erschließungskerne komplett durchgesteckt. Dadurch eröffnen sich auch aus diesen vertikalen Erschließungszonen immer wieder Sicherheit gebende und Orientierung verschaffende Ausblicke. Die laubengangartige Erschließungsform ermöglicht die Vernetzung mit den halböffentlichen Erschließungsnetzen der anderen Baukörper.

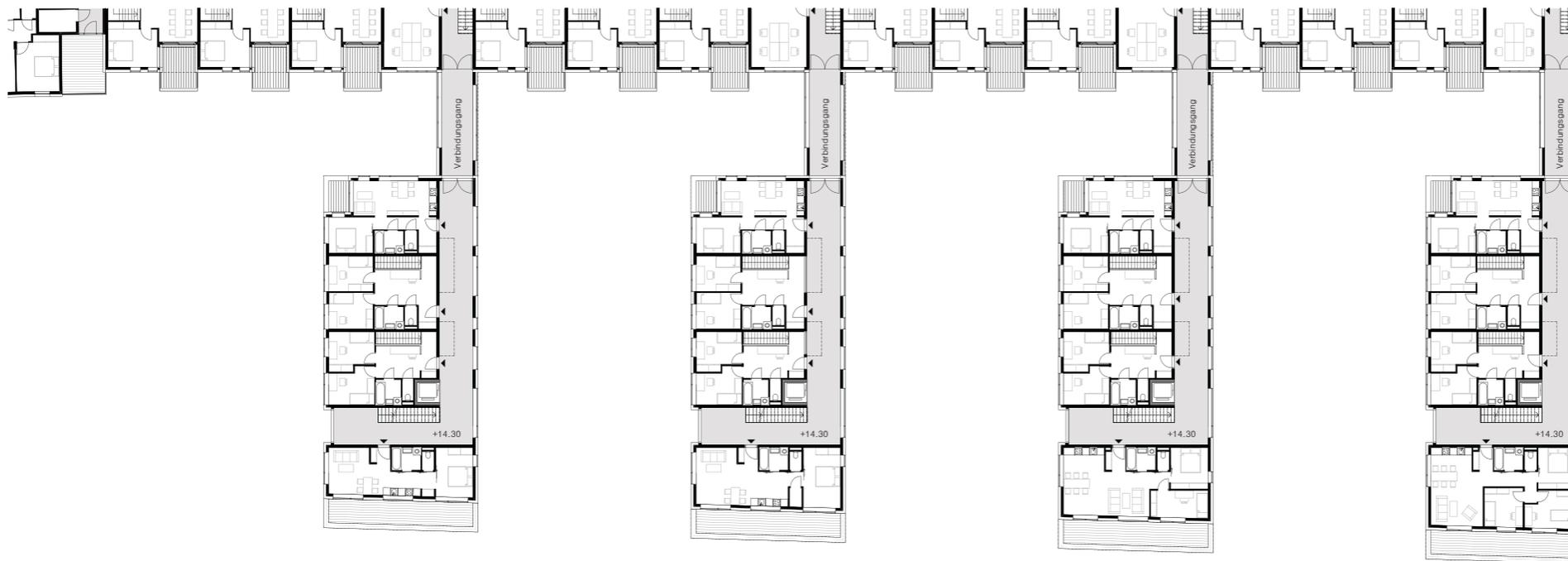
Der Querschnitt durch die Baukörper offenbart das diffizile Spiel unterschiedlicher Ebenen.

Die vier Baukörper offerieren ausschließlich nach zumindest zwei Seiten orientierte Wohnungen. In Bereichen, in denen nur eine einseitige Ausrichtung möglich gewesen wäre, wurde auf Maisonettetypologien zurückgegriffen. Dadurch wird trotz der oben beschriebenen Vernetzung unnötige Erschließungsfläche eingespart.





Ebene +11.40 M=1:500



Ebene +14.30 M=1:500



Durch die Reaktion auf den Geländeverlauf des Grundstückes der beiden nördlicheren Baukörper 6a und 6b, in Form eines zusätzlichen Eingangsgeschoßes ergibt sich, dass die geschaffenen Zwischenhöfe zwischen den Baukörpern 6a und 6b, sowie 6b und 6c ein deutlich höheres Niveau als der öffentliche Gehweg aufweisen, welches dazu genutzt wird, in diesen Bereichen auch Gartenwohnungen mit privaten Freiräumen auf Hofniveau anzubieten.

Der Freiraum zwischen 6c und 6d, sowie der bereits zum urbanen Platz gehörige Vorplatz von 6d, öffnen sich auch aufgrund des Niveaus deutlicher zum bestehenden Gehweg. Eine Ansiedelung von Gastronomie und Gemeinschaftsräumlichkeiten reagiert auf diese Offenheit und soll Leben in die vorgelagerten öffentlichen Bereiche bringen.

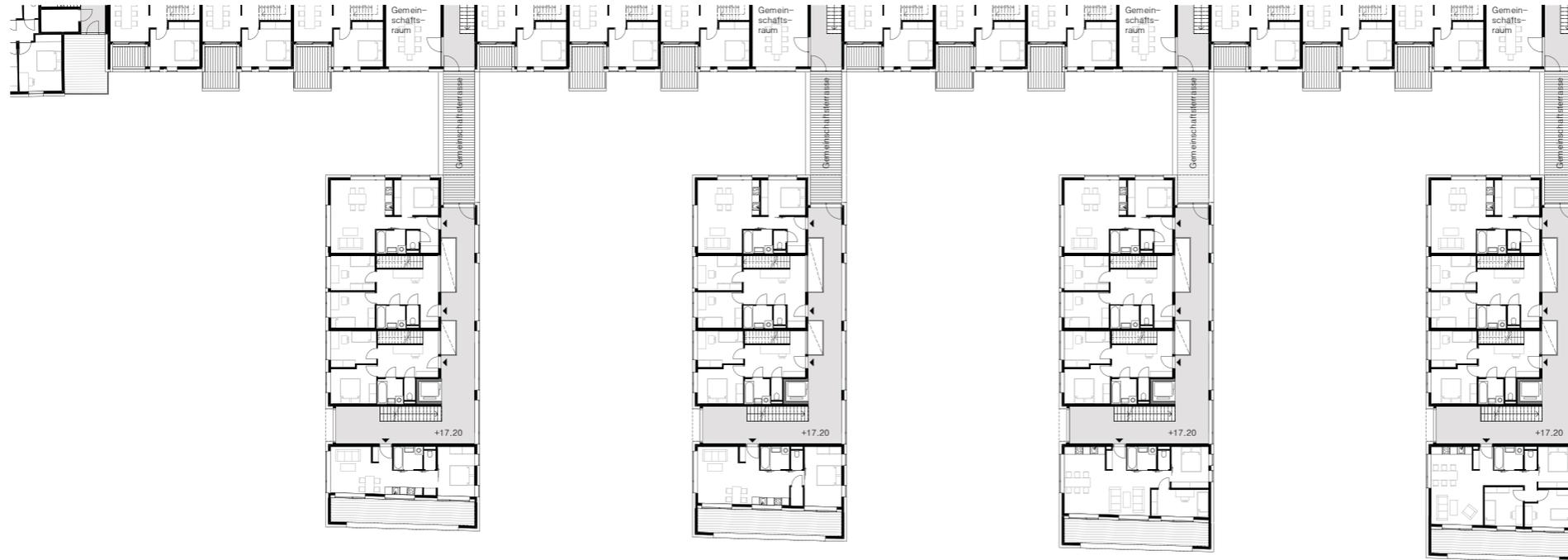
Insgesamt werden in den vier Baukörpern 54 Wohneinheiten angeboten, davon 4 Gartenwohnungen und demnach 50 in den fünf darüber liegenden Wohngeschoßen. Die Grundrisse sind allesamt klar strukturiert, gehen auf Vorzüge der Belichtungssituationen ein und bieten jeweils gleichwertig behandelnde Individualräume, wodurch eine flexible Nutzungsmöglichkeit gegeben sein soll.

Durch die bewusste Schaffung von privaten Freiräumen unterschiedlicher Qualität in Hinblick auf Intimität und Offenheit (zurückgezogene vor jeglichen Einblicken geschützte Loggien stehen offene Terrassen gegenüber), sollen die unterschiedlichsten Bedürfnisse nach privatem Freiraum befriedigt werden. In den Dachgeschoßen befindet sich auch immer eine Terrasse zur Gemeinschaftsnutzung, teilweise mit direkt geschlossenem Gemeinschaftsraum.

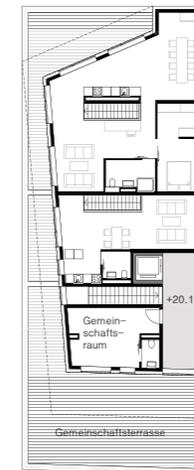
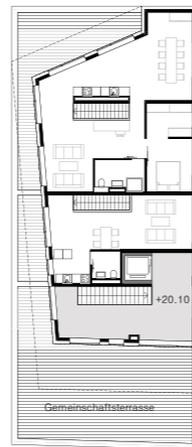
Vom Hofniveau aller vier Baukörper gelangt man zu den Stellplätzen der oberen Garagenebene. Die beiden Baukörper 6c und 6d überbauen zusätzlich noch ein weiteres Garagengeschoß mit privaten Stellplätzen, das ebenso mit der Garage der anderen Baukörper verbunden ist.

Unter den Baukörpern 6a und 6b befindet sich ebenfalls ein Garagengeschoß, dessen Nutzung allerdings für Stellplätze des Supermarktes vorgesehen ist. Somit wird Ersatz für die durch die großflächige Bebauung des Grundstückes entfallene überdimensionale Parkplatzfläche des bestehenden Supermarktes geleistet. Für eine nachhaltige Flexibilität (wenn zum Beispiel der Supermarkt zu einem späteren Zeitpunkt anders genutzt wird) sind aber schon Schleusen von den Erschließungskernen von 6a und 6b in den Garagenbereich vorgesehen. Die Stellplatzflächen können somit problemlos einer ausschließlich privaten Nutzung zugeführt werden.





Ebene +17.20 M=1:500



Ebene +20.10 M=1:500

Um ausreichende Belichtungssituation zwischen den Baukörpern zu gewährleisten sind die Baukörper 6a – 6d um ein Geschloß niedriger als der angrenzende Baukörper 5. Der terrassenhausähnliche Rücksprung der Baukörper an der Ostseite ist eine architektonische Reaktion auf die ausladenden Erker-Elemente der bestehenden benachbarten Wohnbauten an der Heigerleinstraße.

Bei der äußeren Gestaltung der Baukörper und der konstruktiven Struktur wurde versucht, mit einfachen kostengünstigen Mitteln ein ansprechendes Äußeres zu entwickeln. Unterschiedliche Putzoberflächen und Dämmstärken ergeben ein interessantes Außenbild, das durch die Ausformulierung des Baukörpers durch Vor- und Rücksprünge zusätzlich unterstützt wird.

Der relativ glatten Fassade an der Nordseite der Baukörper wird durch die zweigeschoßige Glasfassade und die geschickte Ausgestaltung die Strenge genommen. Das harmonische Erscheinungsbild wird noch durch die Einbeziehung der Verbindungsstege in das gestalterische Konzept vollendet, der Übergang zur Gestaltung der anderen Baukörper wirkt fließend, das Gesamtbild homogen.



### Schnitt durch die Zwischenhöfe

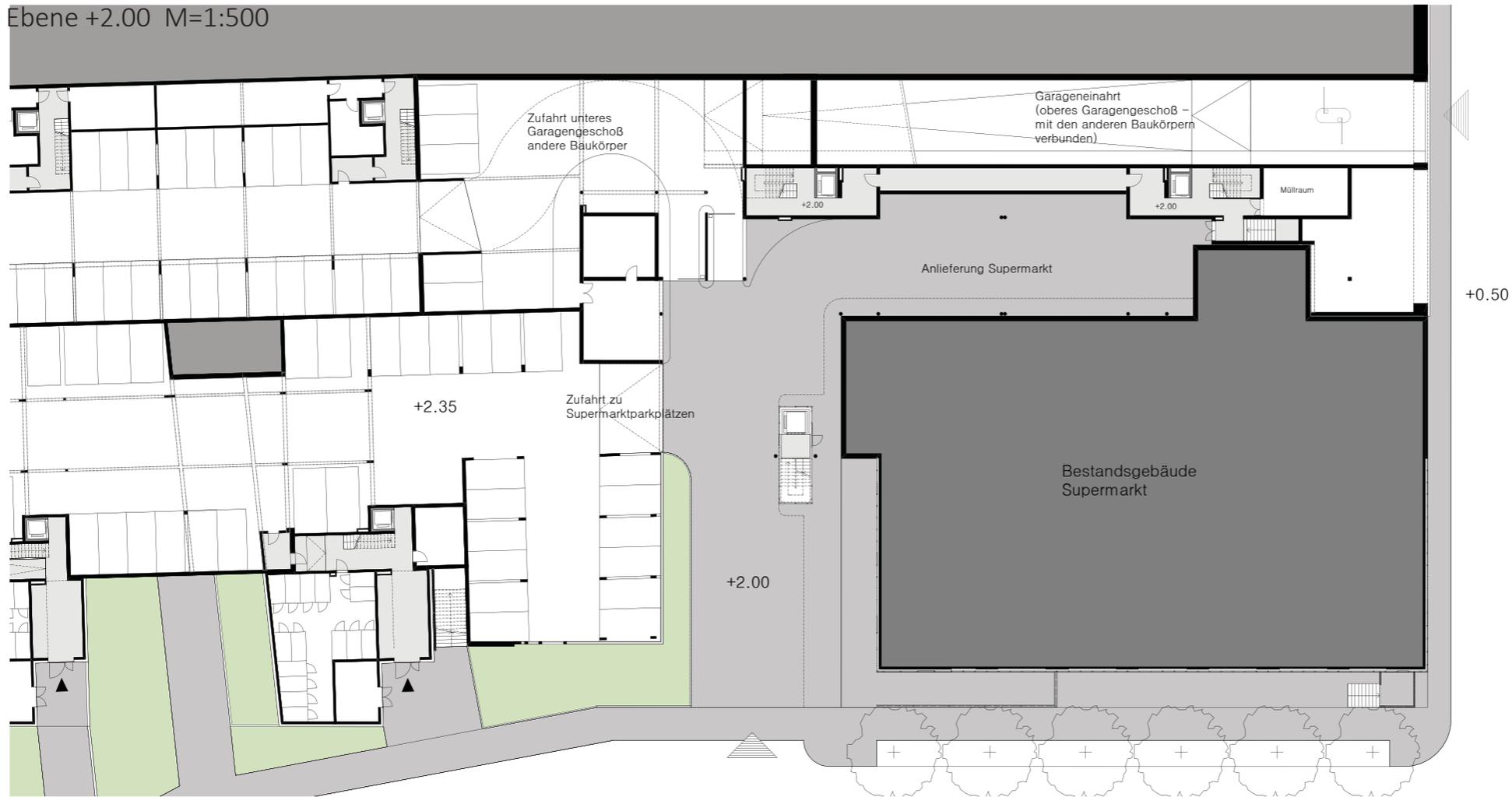




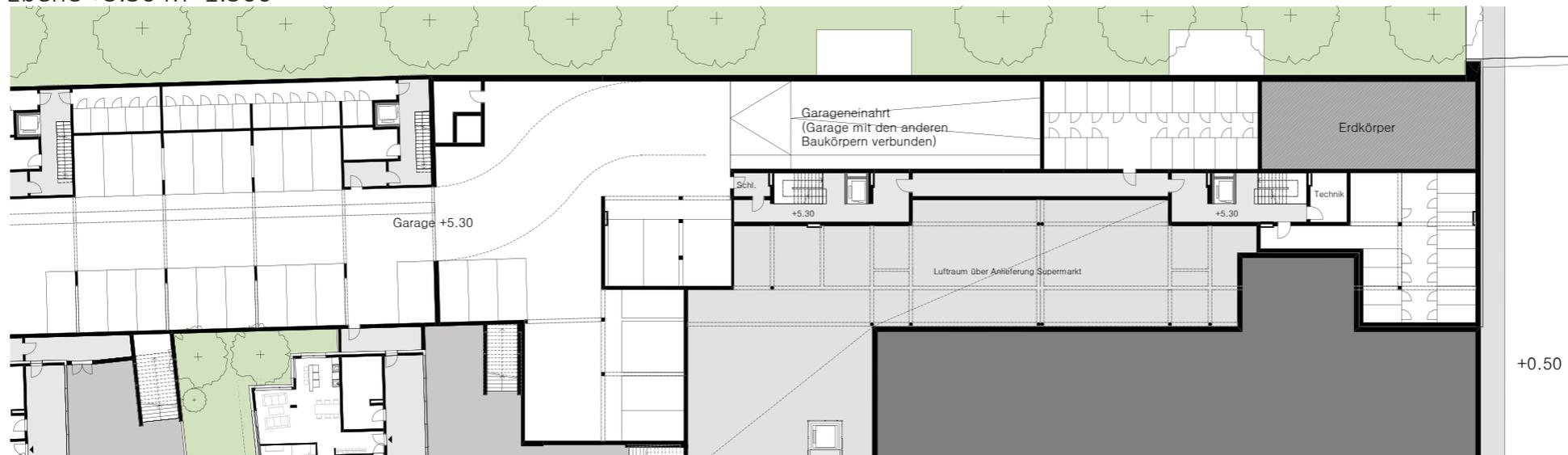


Baukörper 7

Ebene +2.00 M=1:500



Ebene +5.30 M=1:500



## 4.7 Baukörper 7

Der Baukörper 7 bildet den nördlichsten Teil der Linienbebauung entlang der Bahntrasse. Er ist 72,2 m lang und 10 m tief und baut sich symmetrisch auf. Dem klaren Konzept der schützenden Linienbebauung folgend, wurde auch dieser Baukörper dementsprechend ausformuliert.

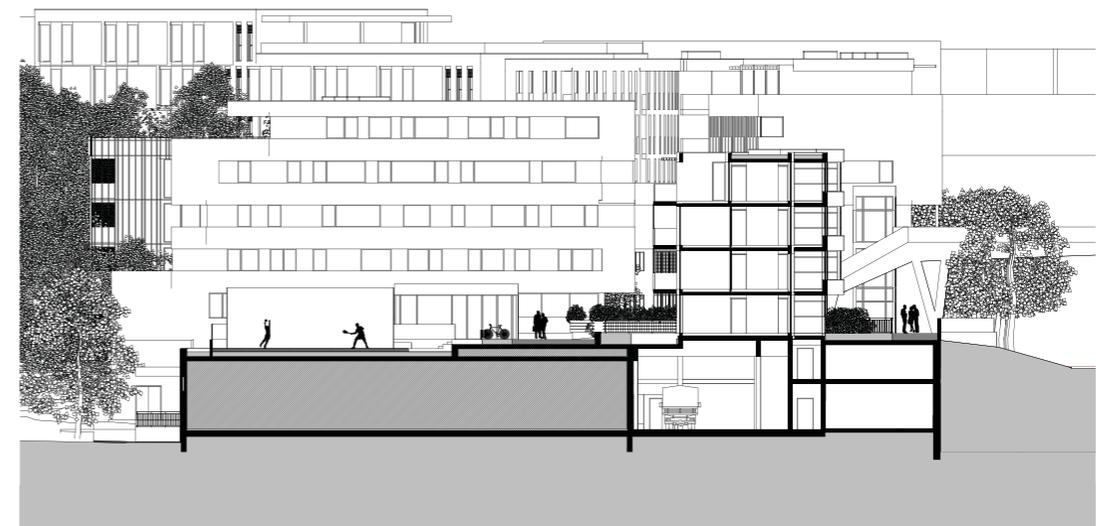
Besonders zu erwähnen ist, dass bei der Konstruktion des Baukörpers das bestehende Supermarktgebäude berücksichtigt wurde, das sich unterhalb des Baukörpers befindet. Das Promenadengeschoß (+8.30) überspannt den Bestandsbau, der Eingangsbereich und der Zufahrtsbereich vom Supermarkt wurden berücksichtigt und in den Entwurf eingebaut. Ebenso die bestehende Anlieferungszone des Supermarktes und die Zufahrt zur projektierten Garage der anderen Baukörper.

Im schmalen verbleibenden Grundstücksstreifen organisiert sich der Baukörper 7 auf zwei unterirdischen (unter Promenade) und vier oberhalb der Promenade liegenden Geschoßen. Trotz des schmalen Zuschnittes gelingt es, den Zufahrtsbereich für die projektierte Garage auf Seite der Paletzgasse unterzubringen, ein komplettes Durchfahren der Garage bis zur Seeböckgasse ist somit möglich. Dies soll, wie bereits zuvor beschrieben, den Zufahrtsbereich in der Heigerleinstraße entlasten, was nötig ist aufgrund der Tatsache, dass sowohl der bestehende Wohnbau an der Heigerleinstraße, als auch der bestehende Supermarkt ohnehin in diesem Bereich bereits ihre Einfahrten haben. Hoher Zufahrtsverkehr ist die Folge.

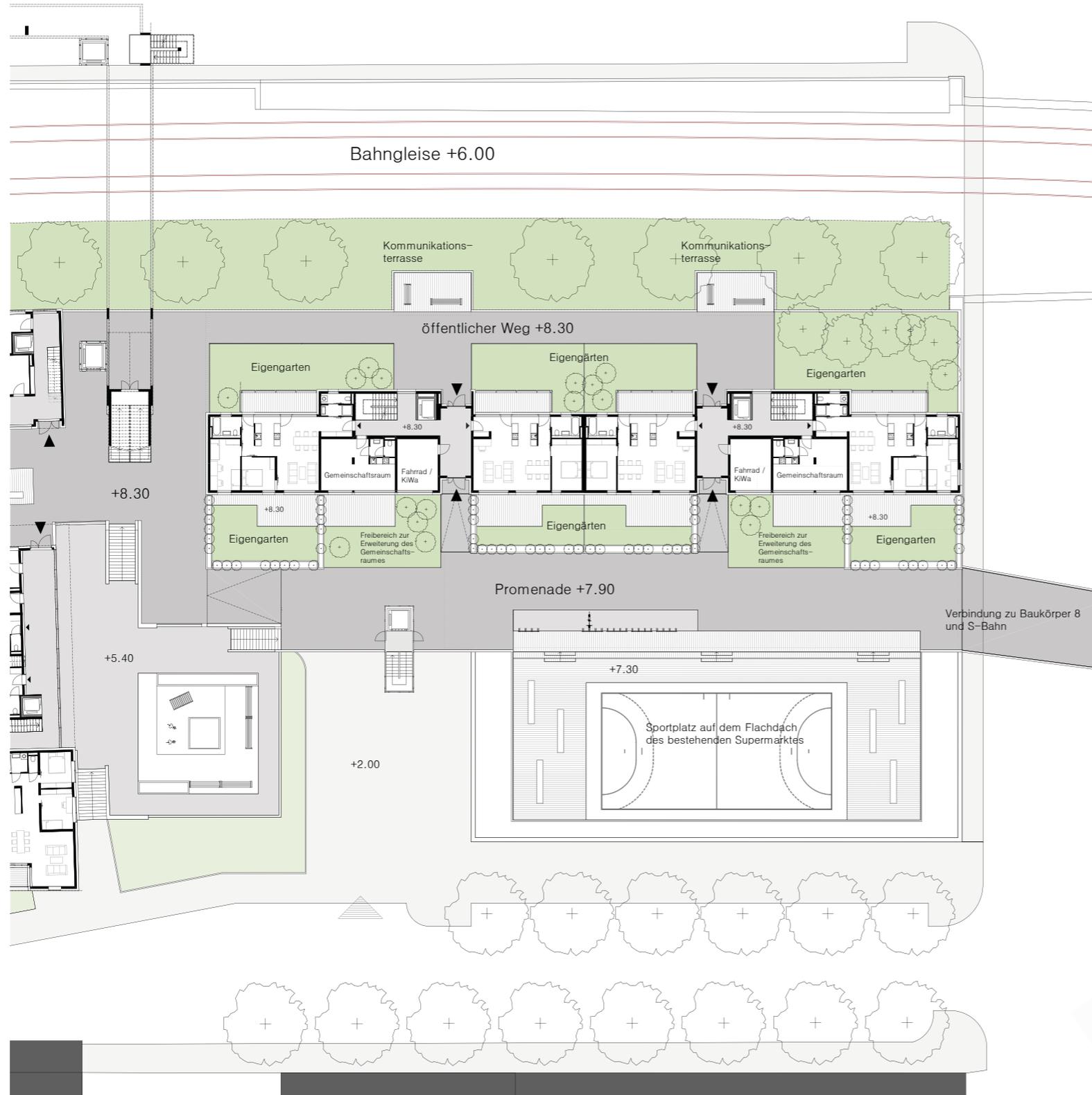
In den Untergeschoßen lässt der Baukörper eine geräumige Anlieferungszone für den Supermarkt frei.

Zwei Treppenhäuser sorgen für die vertikale Erschließung. Auf den vier oberirdischen Geschoßen (über Promenade) werden insgesamt 20 Wohnungen untergebracht. Davon 4 als Gartenwohnungen im eigentlichen Erdgeschoß.

Diese bieten großzügige private Freibereiche an der West- und Ostseite des Baukörpers an. Um auf die im Osten verlaufende belebte Promenade zu reagieren und auch eine Bepflanzung des Freiraumes zu ermöglichen (durch Schaffung einer geeigneten Erdauflage), ist das Niveau dieser Freibereiche gegenüber der Promenade angehoben. Diese Freibereiche sind zusätzlich mit Pflanztrögen eingefasst, deren Bewirtschaftung ein buntes lineares Gestaltungselement entlang der frequentierten Passage werden kann. Zusätzlich soll diese Bepflanzung eine klare Abgrenzung des privaten Freibereiches sein.



Ebene +8.30 M=1:500



Ebene +8.30 M=1:500

Die Privatgärten an der Ostseite sind hingegen weitaus offener gestaltet, nachdem auf dieser Seite eher nur die Benutzung der vorgelagerten öffentlichen Freiflächen durch die BewohnerInnen des Baukörpers zu erwarten ist. Um hier nachbarschaftlichen Austausch zu fördern, werden zwei Kommunikationsterrassen als Verlängerung der Eingangsfoyers angeboten.

An der Westseite sind zwischen den klar abgegrenzten privaten Freiräumen auch zwei Gemeinschaftsräume geschaltet, deren Terrasse und Grünfläche sich zur Promenade öffnen und somit Teil des dort stattfindenden lebhaften Treibens werden.

Eine zusätzliche Aufwertung der Freiraumqualitäten soll durch den auf dem Supermarktflachdach errichteten Spiel- und Sportplatz und den dazugehörigen Sitzstufen und Sitzmöglichkeiten passieren.

Die Wohnungsgrundrisse sind allesamt sehr logisch strukturiert und wieder an einer durchgängig simplen statischen Struktur aufgebaut. Das soll Flexibilität in der Nutzung gewährleisten.

An der lärmbeeinträchtigten Westseite sind die Nasszellen angeordnet. Um auch einen durchgesteckten beidseitig belichteten Wohnraum anbieten zu können, werden wintergartenähnliche Elemente als Pufferzonen und Wohnraumerweiterungen vorgelagert. Die Individualräume werden an der Ostseite organisiert und über eine Terrasse auch im Freibereich vernetzt. Große Schiebtürelemente sollen großzügige fließende Raumsituationen ermöglichen, bei Bedarf aber auch Rückzugsorte schaffen. Unterschiedliche Nutzungsszenarien sind vorstellbar.

Bei der Gestaltung des Baukörpers wurde versucht, mit einfachen Mitteln eine Reaktion auf die Lebendigkeit der Promenade zu geben, kombiniert mit der Betonung der strengen Linearität und Struktur des Baukörpers. Durch den geschickten Einsatz unterschiedlicher Materialien, wie etwa kontrastierender Putzoberflächen, Sichtbeton und Holz ist ein harmonischer Baukörper entstanden.

Auch der Einfahrtssituation auf der Paletzgassenseite wurde große Aufmerksamkeit geschenkt. Hier wird ein ansprechender Übergang der Natursteinmauer der Bahnunterführung auf die darüber liegende Wohnbebauung geschaffen. Die Einfahrt wird formal entsprechend mit Sichtbetonunterzügen in die bestehende Natursteinmauer integriert.



Ebene +11.20 M=1:500



Ebene +14.10 M=1:500



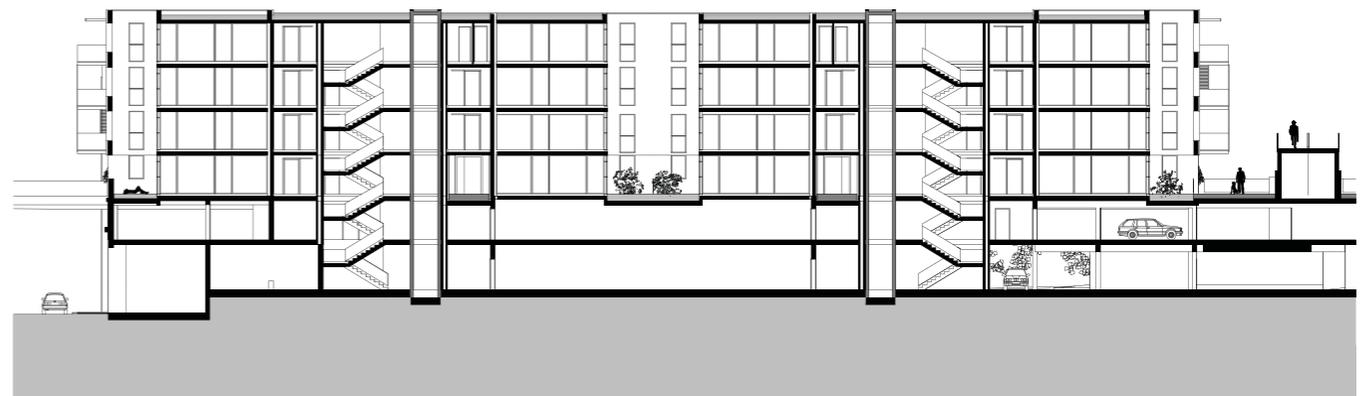
Ebene +17.00 M=1:500



Einschnitt zur Schaffung eines geschützten Sitzbereiches



Längsschnitt

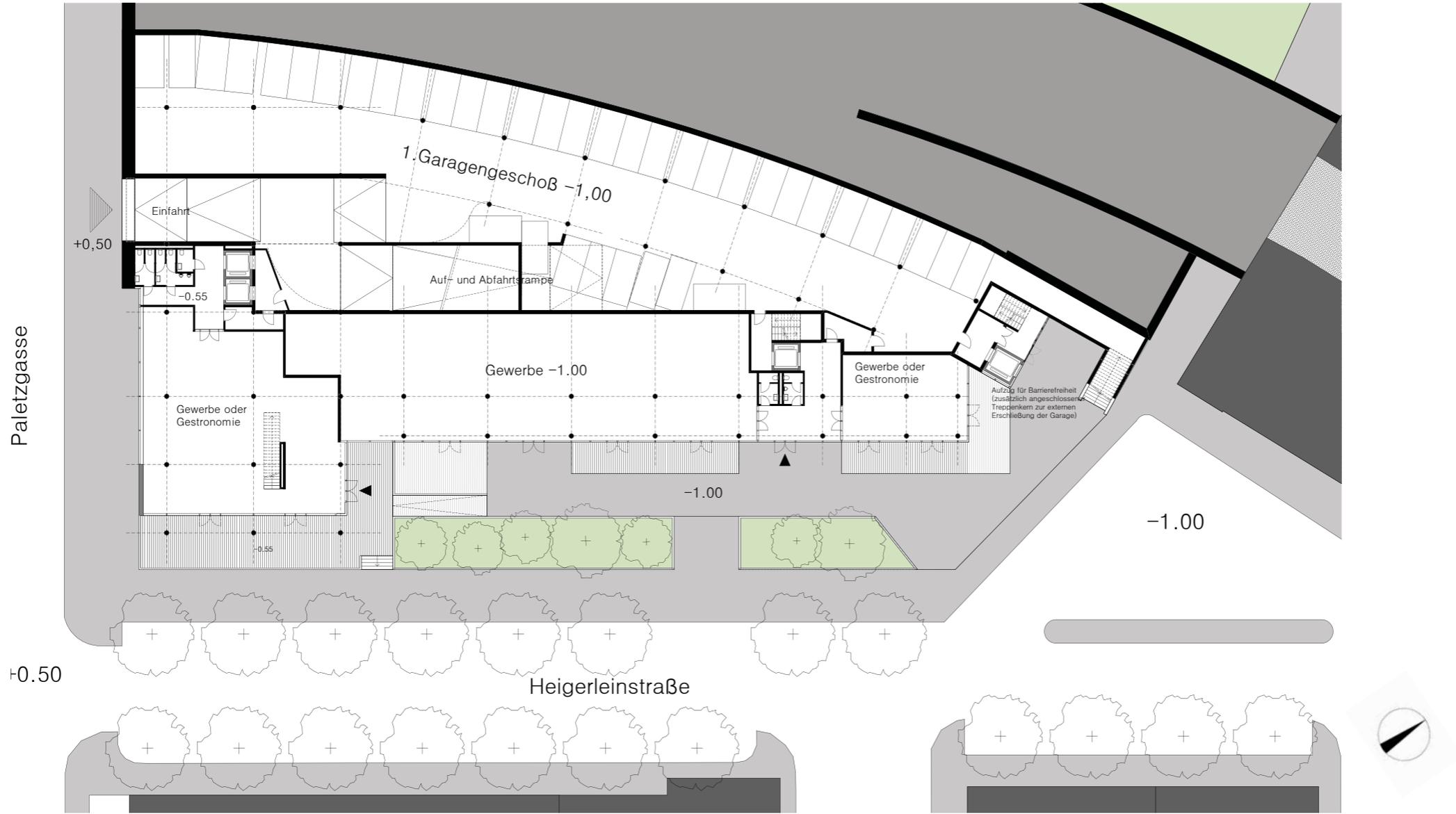








Baukörper 8a und 8b



Paletzgasse

Heigerleinstraße

+0,50

-0,55

Gewerbe -1,00

1. Garagengeschoß -1,00

-1,00

-1,00

+0,50

-0,55

Einfahrt

Auf- und Abfahrtsrampe

Gewerbe oder  
Gastronomie

Gewerbe oder  
Gastronomie

Aufzug für Barrierefreiheit  
(zusätzlich angeschlossener  
Treppenkern zur externen  
Erschließung der Garage)



## 4.8 Baukörper 8

Der Baukörper 8 markiert optisch und funktional den Anknüpfungspunkt zum frequentierten Bereich der Hernalser Hauptstraße und der S-Bahn-Station. Aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und der damit verbundenen guten Erreichbarkeit, wird eine gewerbliche Nutzung des Gebäudes vorgesehen.

Durch eine geschickte Rückversetzung des Baukörpers von der Baulinie weg, wird der Vorplatz der S-Bahn-Station erweitert und belebt. Somit soll der, im Osten des Stationsgebäudes liegende Bereich einen betriebsamen Gegenpol zum parkähnlich begrünten Bereich auf der Westseite der Station darstellen.

Vom Vorplatz aus präsentiert sich eine durchgängige, zweigeschoßige Geschäfts- und Gewerbezone. Sitzbereiche im Erdgeschoß, also auf Straßenniveau, sollen den Einzug von kleinen Gastronomiebetrieben begünstigen. Hinter dieser zweigeschoßigen Zone passen sich drei Garagengeschoße in das ehemalige Böschungsvolumen ein. Darüber wird auf Promenadenniveau eine Platzsituation geschaffen, die ebenso Kleingastronomien anlocken soll. Von hier aus erheben sich auch zwei Bauteile, die für eine gewerbliche Nutzung konstruiert sind.

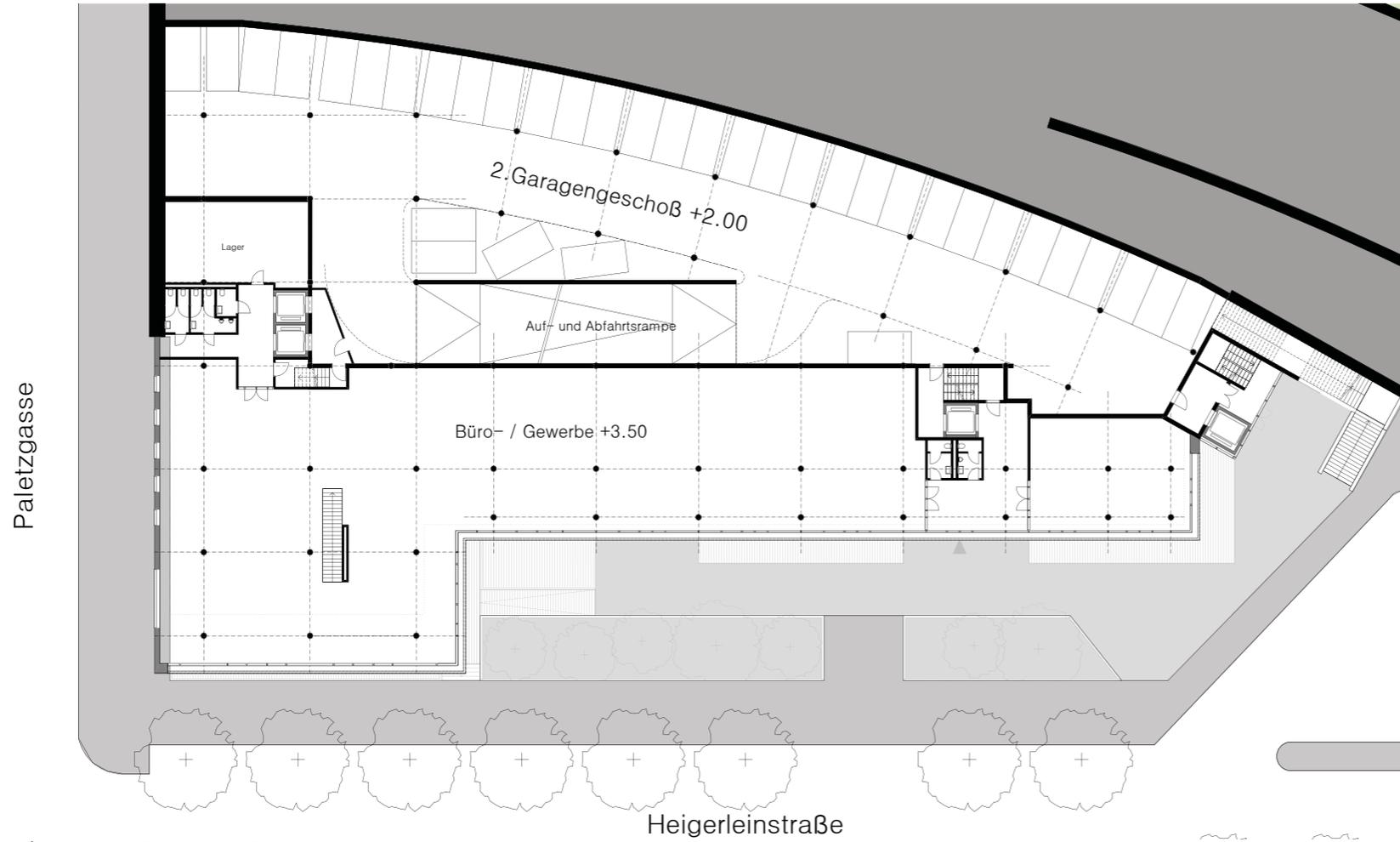
Der südlich gelegene, höhere Bauteil 8a bietet auf vier, oberhalb der Promenade liegenden, Geschoßen hochwertige, flexibel nutzbare Büroflächen an. Gewährleistet wird dies durch einen Stützraster von 6,45 m x 8,30 m und durch die geschickte Positionierung von Sanitärkernen und Erschließungssystem.

Etwa in der Mitte des Bauteiles wird durch die optische Ausgestaltung eine Fuge akzentuiert, die das Durchführen der Promenade durch den Baukörper markieren soll.

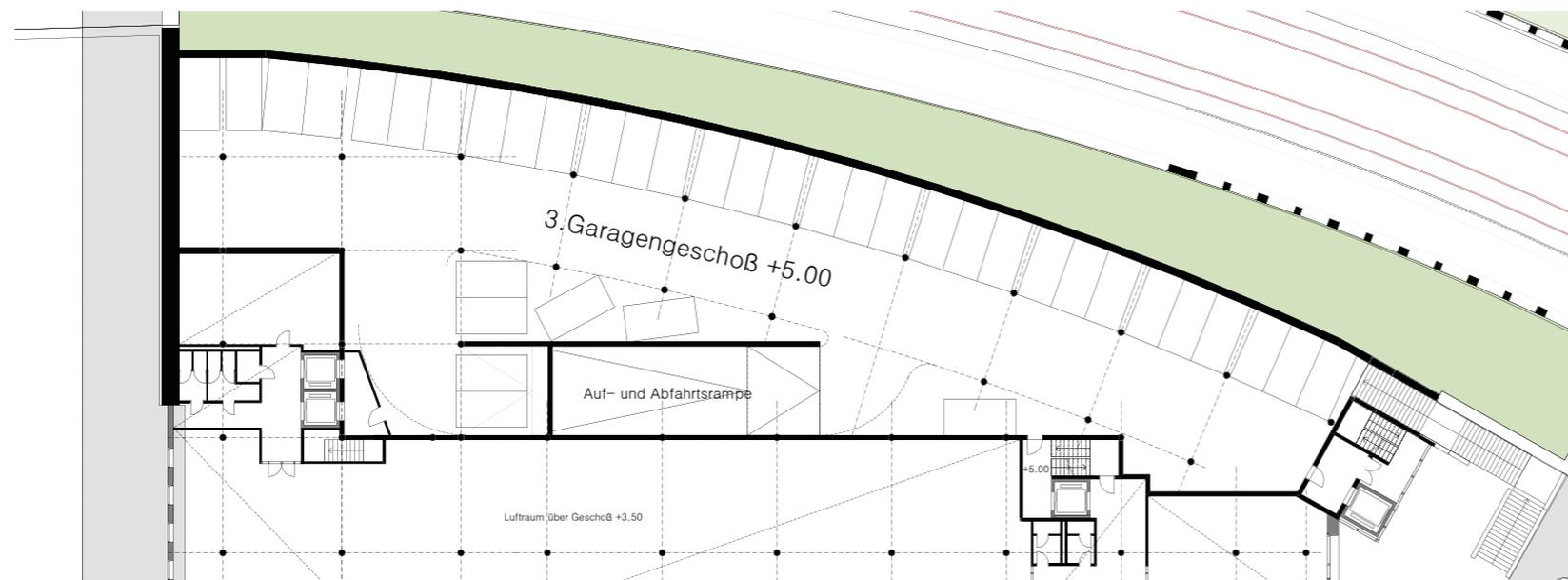
Der nördlichere Bauteil 8b bietet auf drei Geschoßen Büroflächen an, auch hier wurde ein nutzungsneutraler Stützraster gewählt. Der Erschließungskern wurde hier so positioniert, dass sowohl die darunterliegenden Garagen- als auch die Geschäftsebenen erreicht werden können.

Die Geschoßhöhen beider Bauteile wurden der Nutzung entsprechend gewählt: die Geschäftszone weist eine Geschoßhöhe von 4,5 m auf, darüber liegend die „Erdgeschoßzone“ auf Promenadenniveau eine Geschoßhöhe von 4,0 m. Die Bürotage haben eine Geschoßhöhe von 3,5 m.

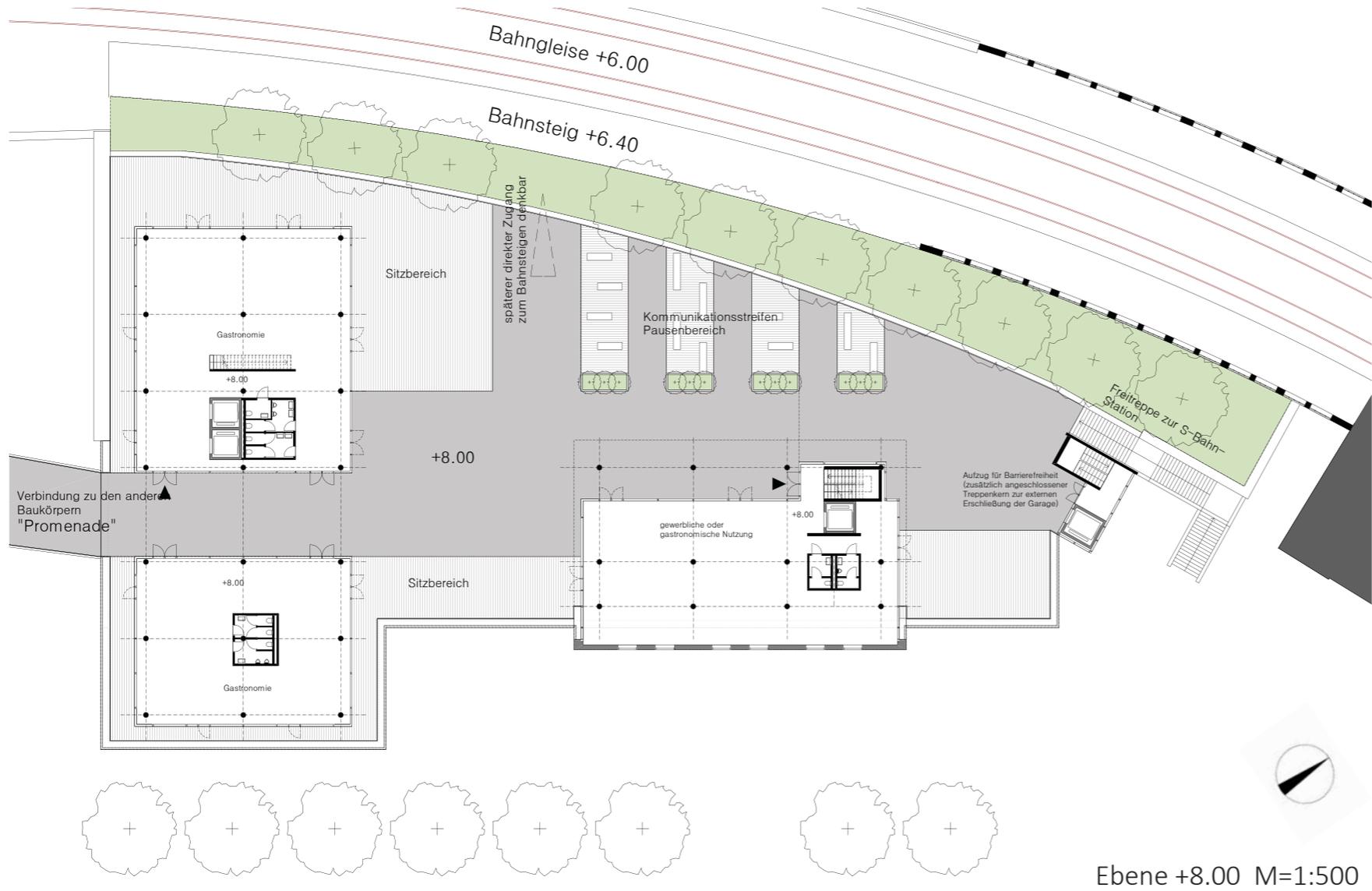




Ebene +3.50 M=1:500



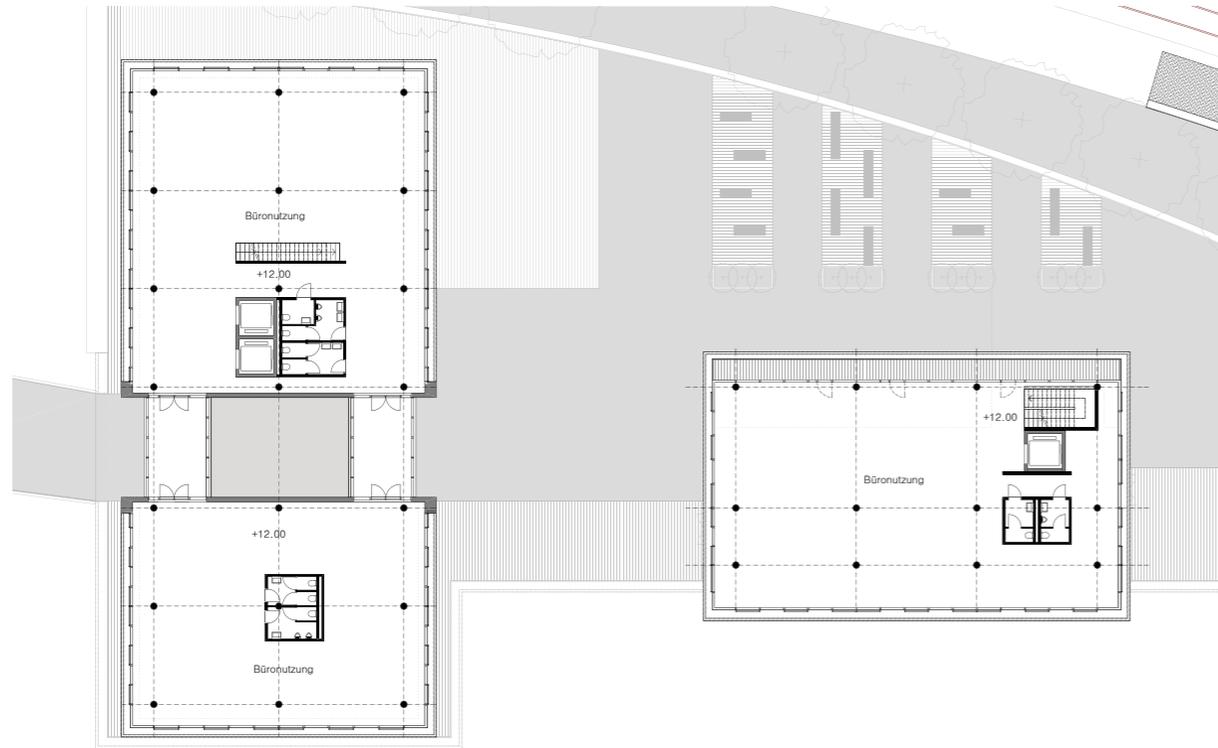
Ebene +5.00 M=1:500



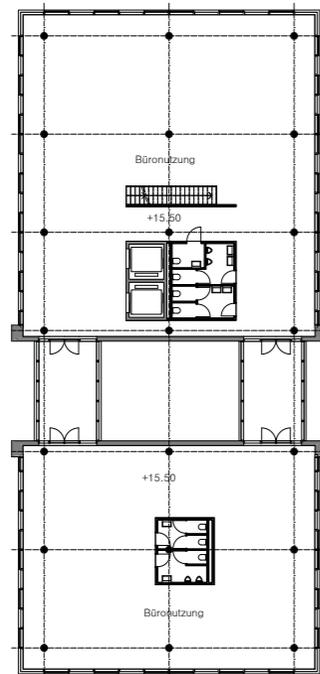
Ebene +8.00 M=1:500



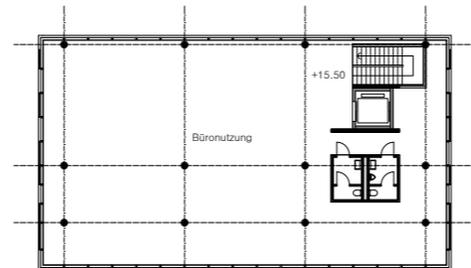
Längsschnitt



Ebene +12.00 M=1:500



Ebene +15.50 M=1:500 (links Regelgeschoß)



Der Vorplatz der Büros auf Niveau der Promenade ist so ausgestaltet, dass kleine Gastronomiebetriebe einladende Sitzbereiche im Freien anbieten können. Die Eignung dieses Platzes als Pausenraum für Geschäftstätige wird noch durch die Anlegung von streifenförmigen Pausen- und Kommunikationszonen verstärkt.

An der Nordseite des Platzes sind eine Freitreppe und ein vertikaler Erschließungskern positioniert, die eine Verbindung der projektübergeordneten Promenade mit der S-Bahn-Station herstellen. Wünschenswert wäre hier auch noch ein direkter Zugang von der Promenade zu den Bahnsteigen, was im Zuge dieser Arbeit aber nur als Erweiterungsmöglichkeit in Aussicht gestellt werden soll.

Die 111 Stellplätze umfassende Garage an der Rückwand zur Bahn ist von der Paletzgasse aus befahrbar.

Die äußere Gestaltung soll eindeutig die Art der Nutzung widerspiegeln und unterscheidet sich dadurch auch optisch von den Wohnbauten. Klare Strukturen und ästhetische Linienführung sollen ein ansprechendes Äußeres schaffen.



Querschnitt



Querschnitt M=1:1000







Visualisierungen



















Ausblick



Realisierungsphase 1



Realisierungsphase 2

## 7 Ausblick

Der vorliegende Entwurf stellt nur eine der vermutlich zahlreichen Varianten dar, wie man das vorliegende Projektgebiet nachhaltig nutzen könnte. Gewiss ist eine sofortige und gleichzeitige Realisierung eines Bebauungskonzeptes dieser Größenordnung nicht umsetzbar. Deshalb möchte ich hier einen kurzen Ausblick geben, in welchen Abschnitten das Projekt zur Verwirklichung gelangen könnte. Die Umsetzung des geplanten Leitbildes und die Erfüllung der Rahmenbedingungen können nicht nur als Gesamtprojekt erreicht werden, einzelne Bauabschnitte können bereits maßgebliche Aufwertungen des Areals bedeuten.

Die folgende Gliederung in Realisierungsphasen soll dies veranschaulichen:

### Realisierungsphase 1 (Schaffung der Städtebaulichen Anknüpfungspunkte):

Ziel der Realisierungsphase 1 sollte sein, die beiden Brachflächen, die das Projektgebiet im Norden und Süden flankieren, nachhaltig nutzbar zu machen. Dies kann mit den hier vorgestellten Baukörpern (1 + 8) bewerkstelligt werden. Beide können isoliert, auch ohne die dazwischen liegenden Baukörper umgesetzt werden und würden jeweils eine Qualitätssteigerung der städtebaulichen Situationen bedeuten.

Baukörper 8 würde mit seiner Nutzung für Gewerbe und Gastronomie eine Unterstreichung der frequentierten, infrastrukturellen Lage bedeuten. Mit der gewählten Bebauungsstruktur wird der Platz rund um die S-Bahn-Station aufgewertet und erweitert. Dies könnte eine derzeit nur ungenügende Auslastung dieses Areals bedeuten. Baukörper 1 kann auch isoliert betrachtet die Fortführung der baulichen Strukturen südlich des Projektgebietes gewährleisten. Durch den vorgesehenen Rücksprung wird der Freiraum im Kreuzungsbereich erweitert und der öffentliche Freiraum fortgeführt.

### Realisierungsphase 2 (Errichtung einer Schallschutzbarriere und Nutzung der brachen Freiräume)

In der Realisierungsphase 2 werden die linienförmigen Baukörper 3, 5 und 7 entlang der Bahntrasse errichtet. Durch diesen Eingriff soll der öffentliche Freiraum zwischen Bahntrasse und bestehenden Wohngebäuden eingefasst und geschützt werden. Die gezielte Teilüberbauung des Supermarktes und des bestehenden Supermarktparkplatzes gibt verbauten, öffentlichen Raum wieder frei. Die Garagengeschoße verwenden ansonsten schwer nutzbare Bauvolumen und begünstigen die Stellplatzsituation. Die Garage kann für eine spätere

Verbindung mit den weiteren Baukörpern vorbereitet werden. Ebenso in dieser Bauphase zu errichten ist der Verbindungsteg zum Kongresspark. Dies soll eine attraktive Verbindung zu den Erholungsmöglichkeiten auf der gegenüberliegenden Bahnseite begründen. Die ungeliebte Bahnunterführung würde somit nicht mehr zwingend die einzige Bahnquerungsmöglichkeit darstellen.

#### Realisierungsphase 3 (Nachverdichtung der Zwischenräume)

Um dem Anspruch einer gewissen urbanen Dichte nachzukommen und zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, werden in diesem Bauabschnitt die Baukörper 4 sowie 6a – 6d umgesetzt. Durch die Schaffung von Platzsituationen und Zwischenhöfen auf unterschiedlichen Niveaus werden differenzierte Freiräume erzeugt. Dadurch wird die Vielfalt der öffentlichen Freiflächen trotz der baulichen Verdichtung deutlich erhöht. Das konzipierte Erschließungsnetz wird nun erweitert und eine vielfältige Verzweigung erreicht.

#### Realisierungsphase 4 (Vervollständigung der Bebauungslinie entlang der Bahn)

In dieser Bauphase wird durch die Umsetzung von Baukörper 2 die lineare Bebauungsstruktur entlang der Bahntrasse vervollständigt. Das Volumen der derzeit verwilderten Böschung zur Bahn wird für Garagengeschoße genutzt, eine Verbindung mit der Garage der nördlicher gelegenen Baukörper ist nun möglich. Der schlanke Baukörper bildet einen jahreszeitunabhängigen Emissionsschutz zum Bahnlärm und vergrößert das Freiraumpotential auf dem Flächenstreifen zwischen Haus der Barmherzigkeit und den Bahngleisen. Die Realisierung dieses Baukörpers wird bewusst zuletzt vorgenommen, da hier auch lediglich die Errichtung der Tiefgarage überlegt werden könnte, um zwar das angesprochene Raumvolumen im Böschungsbereich zu nutzen, aber oberirdisch einen breiteren Freiraum bereitzustellen. So lange jedoch das unattraktive Gebäude ehemaliger Gewerbenutzung auf der gegenüberliegenden Bahnseite besteht, wird es hier notwendig sein, eine ansprechende, optische Kulisse in Form eines schlanken Wohnbaus zu schaffen, um die Qualität des öffentlichen Freiraumes in diesem Bereich zu erhöhen.

Eine weitere im Kontext eines Ausblicks erwähnenswerte Entwicklung, ist sicherlich die Projektierung einer angemessenen Bebauung auf den nahegelegenen, brachliegenden Meilgründen. Dies könnte die vollendende Erweiterung des hier vorgelegten Entwurfes für die Entwicklung dieses Quartiers bedeuten.





Anhang



## Literaturverlauf

- 1 architektur – planen | bauen | wirtschaft, Wien und Niederösterreich 2012/13, S.236 f.
- 2 Magistrat der Stadt Wien: Stadtentwicklungsplan 2005 – STEP 05.  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/> (10.05.2013)
- 3 Rudolf Kohoutek und Gottfried Pirhofer (2008): Studie im Auftrag der Wienerwohnbauauforschung. Energieeffizienz, Nutzungsvielfalt und Gestaltung im Wohnbau – in Relation zu Bürobau und gemischten Nutzungen, S.49-50
- 4 siehe 3, S.49, zit. nach K. Walch; R. Lechner; G. Tappeiner: Gebaut 2020. Zukunftsbilder und Zukunftsschichten für das Bauen von morgen. Wien 2002. Haus der Zukunft:  
[http://www.ecology.at/immorate/download/immoRate\\_kriteriengruppe\\_markt.pdf](http://www.ecology.at/immorate/download/immoRate_kriteriengruppe_markt.pdf)
- 5 vgl. 3, S.50
- 6 vgl. 3, S.50f
- 7 vgl. 3, S.51
- 8 Schmitz; Gerlach; Naumann; Stüdgens (1994): Neue Wege im Geschoßwohnungsbau, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, Verlagsgesellschaft Rudolf Müller, S.25
- 9 vgl. 3, S.51f
- 10 siehe 3, S.52
- 11 siehe 3, S.52f
- 12 siehe 3, S. 53
- 13 siehe 3, S. 55
- 14 vgl.3, S.55-57
- 15 Magistrat der Stadt Wien: SMART Wohnbauprogramm.  
<http://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/smart.html> (12.05.2013)
- 16 siehe 3, S.59
- 17 vgl. 3, S.60, zit. nach Buchner H.;Kohoutek R.; Pamer V. (2004): Kabelwerk. Entwurfsprozess als Modell. Magistratsabteilung 21B (Hg), Reihe „Stand der Dinge“, Wien
- 18 Gieselmann R. (1998): Wohnbau-Entwicklungen, Stern A. (Hg.), Werner Verlag, Düsseldorf, S.13
- 19 siehe 3, S. 63f, zit. nach Eberle D.: Bauen für die Zukunft – nicht für die Ewigkeit
- 20 siehe 3, S. 63
- 21 vgl. 3, S.61-63
- 22 Im Detail- Verdichtetes Wohnen, Schittich (Hg.), München, 2004, S.32
- 23 vgl. 3, S. 61.63
- 24 Mehlhorn D.-J. (2009): Grundrissatlas Wohnungsbau. Spezial – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, Besondere Lagen – Erweiterung, Umnutzung, Aufstockung. 2. Auflage, Bauwerk Verlag GmbH, Berlin, S.24
- 25 Österreichisches Institut für Bautechnik (1999): OIB-Richtlinie 5 – Schallschutz.  
[www.oib.or.at](http://www.oib.or.at)
- 26 Mehlhorn D.-J. (2009):Grundrissatlas Wohnungsbau. Spezial – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, Besondere Lagen – Erweiterung, Umnutzung, Aufstockung. 2. Auflage, Bauwerk Verlag GmbH, Berlin, S.24
- 27 Schramm H. (2008): Low Rise- High Density, Horizontale Verdichtungsformen im Wohnbau, 2.Auflage, Springer Verlag Wien, New York, S. 37f
- 28 Degelo Architekten: [www.degelo.net](http://www.degelo.net) (14.05.2013)
- 29 nextroom: Wohnhausanlage Brünner Straße.  
<http://www.nextroom.at/building.php?id=2595> (14.05.2013)
- 30 Treberspurg & Partner Architekten: Wohnhausanlage Brünner Straße  
<http://www.treberspurg.com/projekte/wohnen/wohnhausanlagen/wohnhausanlage-am-hirschenfeld-wien-21/> (14.05.2013)
- 31 Abteilung Hochbau 2 – Konstruktion und Entwerfen: Wohnhaus Brunnerstraße.  
<http://www.hb2.tuwien.ac.at/> (14.05.2013)
- 32 ARTEC Architekten: Passivhaus „Generationen Wohnen am Mühlgrund“  
<http://www.artec-architekten.at/konzepte.html> (14.05.2013)
- 33 Dietrich | Untertrifaller: Wohnhausanlage Lineaar-Wohnen über der Bahn.  
<http://www.dietrich.untertrifaller.com/projekt/lineaar> (14.05.2013)
- 34 Wiener Vorortelinie- Gewerkschaft der Eisenbahner - Information: Heiligenstadt-Penzing-Hütteldorf; Österreichischer Gewerkschaftsbund (Hg.); S.7-9
- 35 Schlöss E. (1987): Die Vorortelinie – Ein bebildeter Essay zur Wiedereröffnung am 30. Mai 1987; Georg Prachner Verlag Wien, S.7-13
- 36 Bahn im Bild, Band 58 (1987): Die Vorortelinie in Wien, Verlag Pospischil Wien, 1. Auflage, S. 3-10
- 37 H. P. Pawlik, J. O. Slezak (1999): Wagners Werk für Wien – Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Verlag Josef Otto Slezak, Wien
- 38 Neue Wiener Vorortelinie- Broschüre (1987): Verkehrsbund Ost-Region, Österreichische Bundesbahnen und Stadt Wien (Hg.); Wien 1987
- 39 Magistrat der Stadt Wien: Kongresspark.  
<http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/kongress.html> (12.05.2013)
- 40 Magistrat der Stadt Wien: Kongressbad.  
<http://www.stadt-wien.at/sport/schwimmbaeder/kongressbad.html> (12.05.2013)
- 41 Stadtjournal Hotspot- Ottakring und Hernal: „S-Bahn-Station putzt sich raus“, Februar 2013, S.22
- 42 Wiener Bezirkszeitung: Bürgerinitiative zieht Bilanz.  
<http://www.meinbezirk.at/wien/wien-16-ottakring/> (13.05.2013)
- 43 Gartenpolylog: Nachbarschaftsgarten Heigerlein.  
<http://www.gartenpolylog.org/de/3/wien/16.-bezirk/nachbarschaftsgarten-heigerlein/nachbarschaftsgarten-heigerlein> (14.12.2012)
- 44 Gartenpolylog: Nachbarschaftsgarten Heigerlein  
<http://www.gartenpolylog.org/de/5/literatur/diplom-und-abschlussarbeiten> (12.05.2013)
- 45 Gartenpolylog: Nachbarschaftsgarten Heigerlein  
<http://www.partizipation.at/heigerlein.html> (14.21.2012)

## Literaturverzeichnis (in alphabetischer Reihenfolge)

Abteilung Hochbau 2 – Konstruktion und Entwerfen: Wohnhaus Brunnerstraße.  
<http://www.hb2.tuwien.ac.at/> (14.05.2013)

Aktion 21: Bürgerinitiative Heigerlein. <http://www.aktion21.at/themen/index.html?menu=119&id=1917>

architektur – planen | bauen | wirtschaft, Wien und Niederösterreich 2012/13, S.236 f.  
 ARTEC Architekten: Passivhaus „Generationen Wohnen am Mühlgrund“  
<http://www.artec-architekten.at/konzepte.html> (14.05.2013)

Bahn im Bild, Band 58 (1987): Die Vorortelinie in Wien, Verlag Pospischil Wien, 1. Auflage, S. 3-10

Bauträgerwettbewerbe 2005 – Qualitätswettbewerbe im Wiener Wohnbau (2006): wohnfonds\_wien, Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung (Hg.)

Bauträgerwettbewerbe 2007 – Qualitätswettbewerbe im Wiener Wohnbau (2008): wohnfonds\_wien, Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung (Hg.)

Bauträgerwettbewerbe 2008 – Qualitätswettbewerbe im Wiener Wohnbau (2009): wohnfonds\_wien, Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung (Hg.)

Degelo Architekten: [www.degelo.net](http://www.degelo.net) (14.05.2013)

Dietrich | Untertrifaller: Wohnhausanlage Lineaar-Wohnen über der Bahn.  
<http://www.dietrich.untertrifaller.com/projekt/lineaar> (14.05.2013)

Ebner P.; Herrmann E.; Höllbacher R.; Kuntscher M.; Wietzorrek U. (2010): typology +.  
 Birkhäuser Verlag AG, Basel, Boston, Berlin

Gartenpolylog: Nachbarschaftsgarten Heigerlein.  
<http://www.gartenpolylog.org/de/3/wien/16.-bezirk/nachbarschaftsgarten-heigerlein/nachbarschaftsgarten-heigerlein> (14.12.2012)

Gartenpolylog: Nachbarschaftsgarten Heigerlein  
<http://www.gartenpolylog.org/de/5/literatur/diplom-und-abschlussarbeiten> (12.05.2013)

Gartenpolylog: Nachbarschaftsgarten Heigerlein  
<http://www.partizipation.at/heigerlein.html> (14.21.2012)

Gieselmann R. (1998): Wohnbau-Entwicklungen, Stern A. (Hg.), Werner Verlag, Düsseldorf, S.13

Grundrissatlas Wohnungsbau (1997): Schneider F. (Hg), 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage, Birkhäuser Verlag Basel, Boston, Berlin

Im Detail- Verdichtetes Wohnen, Schittich (Hg.), München, 2004, S.32

Kohoutek R. und Pirhofer G.(2008): Studie im Auftrag der Wienerwohnbauforschung. Energieeffizienz, Nutzungsvielfalt und Gestaltung im Wohnbau – in Relation zu Bürobau und gemischten Nutzungen, S.49-50

Lacina B. (1998): Freiflächen im Wohnbau – Dokumentation der Freiflächen bei Wohnbauprojekten in Wien 1993-1997. Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Lammel G.; Jakab S. (1998): Open Spaces in Vienna. Springer Verlag Wien

Lindner G.; Schmitz-Riol E. (2001): Systembauweise im Wohnungsbau – Kostengünstiger, qualitätsvoller und ökologischer Wohnungsbau, Bundesverband der Deutschen Zementindustrie e.V Köln (Hg.), Verlag Bau und Technik

Magistrat der Stadt Wien: Stadtentwicklungsplan 2005 – STEP 05.

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/> (10.05.2013)

Magistrat der Stadt Wien: Kongressbad.  
<http://www.stadt-wien.at/sport/schwimmbaeder/kongressbad.html> (12.05.2013)

Magistrat der Stadt Wien: Kongresspark.  
<http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/kongress.html> (12.05.2013)

Magistrat der Stadt Wien: SMART Wohnbauprogramm.  
<http://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/smart.html> (12.05.2013)

Mehlhorn D.-J. (2009):Grundrissatlas Wohnungsbau. Spezial – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, Besondere Lagen – Erweiterung, Umnutzung Aufstockung. 2. Auflage, Bauwerk Verlag GmbH, Berlin, S.24  
 Neue Wiener Vorortelinie- Broschüre (1987):Verkehrsbund Ost-Region, Österreichische Bundesbahnen und Stadt Wien (Hg.); Wien 1987

nextroom: Wohnhausanlage Brünner Straße. <http://www.nextroom.at/building.php?id=2595>

Österreichisches Institut für Bautechnik (1999): OiB-Richtlinie 5 – Schallschutz. [www.oib.or.at](http://www.oib.or.at)

Pawlik H.P., Slezak J. O. (1999): Wagners Werk für Wien – Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Verlag Josef Otto Slezak, Wien

Post N.; Welters H. (1998): Wohnqualität – kostenoptimiert. Kostenspielräume erkennen und nutzen, neue Planungswege gehen, Gebrauchswerte erhöhen. Verlagsgesellschaft Rudolf Müller

Schlöss E. (1987): Die Vorortelinie – Ein bebildeter Essay zur Wiedereröffnung am 30. Mai 1987; Georg Prachner Verlag Wien, S.7-13

Schmitz; Gerlach; Naumann; Stüdgens (1994): Neue Wege im Geschoßwohnungsbau, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, Verlagsgesellschaft Rudolf Müller, S.25

Schramm H. (2008):Low Rise- High Density, Horizontale Verdichtungsformen im Wohnbau, 2. Auflage, Springer Verlag Wien, New York, S. 37f

Stadttjournal Hotspot- Ottakring und Hernals: „S-Bahn-Station putzt sich raus“, Februar 2013, S.22

Treberspurg & Partner Architekten: Wohnhausanlage Brünner Straße <http://www.treberspurg.com/projekte/wohnen/wohnhauanlagen/wohnhauanlage-am-hirschenfeld-wien-21/> (14.05.2013)

Typen öffentlicher Freiräume in Wien – Ansätze zu einer Kategorisierung (1995): Magistrat der Stadt Wien, MA 18 Wien 2025 – Meine Zukunft: [www.wien2025.at](http://www.wien2025.at)

Wien, Architektur – Der Stand der Dinge (1991): Stadtplanung Wien, Wolfgang Dvorak

Wien, Architektur – Der Stand der Dinge II (1997): Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Wien, Architektur – Der Stand der Dinge III (2000): Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wolfgang Dvorak

Wien, Grünes Netzwerk – Der Stand der Dinge (1996): Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Wiener Bezirkszeitung: Bürgerinitiative zieht Bilanz. <http://www.meinbezirk.at/wien/wien-16-ottakring/> (13.05.2013)

Wiener Vorortelinie- Gewerkschaft der Eisenbahner - Information: Heiligenstadt-Penzing-Hütteldorf; Österreichischer Gewerkschaftsbund (Hg.); S.7-9

Wiener Wohnbauforschung (2004): Strategie und Ergebnisse. Stadt Wien, MA 50 (Hg.)

## Abbildungsnachweis:

Abb.1.1: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/ausgangssituation.html> (19.05.2013)  
Abb.1.2: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/ausgangssituation.html> (19.05.2013)  
Abb.1.3: Schmitz, Gerlach, Naumann, Stüdgens: Neue Wege im Geschoß-Wohnungsbau, 2.überarbeitete und erweiterte Auflage, Köln 1994: S25  
Abb.1.4: Schmitz, Gerlach, Naumann, Stüdgens: Neue Wege im Geschoß-Wohnungsbau, 2.überarbeitete und erweiterte Auflage, Köln 1994: S25  
Abb.1.5: C. Schittich: imDETAIL – Verdichtetes Wohnen – Konzepte, Planung, Konstruktion, 2004: Seite 32  
Abb.1.6: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 93  
Abb.1.7: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 296  
Abb.1.8: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Mehrheit-drueckte-Denkmalerschutz-fuer-Gartenstadt-Puchenau-durch;art66,490044,B> (17.05.2013)  
Abb.1.9: [http://www.casopisstavbnictvi.cz/satality-zatim-postradaji-svoji-zakladni-ideu-koncepcni-mysleni\\_N297](http://www.casopisstavbnictvi.cz/satality-zatim-postradaji-svoji-zakladni-ideu-koncepcni-mysleni_N297) (17.05.2013)  
Abb.1.10: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 296  
Abb.1.11: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 296  
Abb.1.12: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 296  
Abb.1.13: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 297  
Abb.1.14: <http://www.morger-dettli.ch/projekte/211> (14.05.2013)  
Abb.1.15: <http://www.morger-dettli.ch/projekte/211> (14.05.2013)  
Abb.1.16: <http://www.morger-dettli.ch/projekte/211> (14.05.2013)  
Abb.1.17: <http://www.morger-dettli.ch/projekte/211> (14.05.2013)  
Abb.1.18: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 313  
Abb.1.19: : D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 313  
Abb.1.20: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 302  
Abb.1.21: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 302  
Abb.1.22: <http://www.treberspurg.com/projekte/wohnen/wohnhauanlagen/wohnhauanlage-am-hirschenfeld-wien-21/>  
Abb.1.23: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 303  
Abb.1.24: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 303  
Abb.1.25: <http://www.nextroom.at/building.php?id=2595> (15.05.2013)  
Abb.1.26: <http://www.treberspurg.com/projekte/wohnen/wohnhauanlagen/wohnhauanlage-am-hirschenfeld-wien-21/> (15.05.2013)  
Abb.1.27: <http://www.flickr.com/groups/82351747@N00/pool/pasek/?view=lg> (15.05.2013)  
Abb.1.28: <http://www.flickr.com/groups/82351747@N00/pool/pasek/?view=lg> (15.05.2013)  
Abb.1.29: [http://www.hb2.tuwien.ac.at/phptemple/index.php4?id\\_plans=151&id=96&TEMPLATE=ddb\\_plans\\_big](http://www.hb2.tuwien.ac.at/phptemple/index.php4?id_plans=151&id=96&TEMPLATE=ddb_plans_big) (15.05.2013)  
Abb.1.30: [http://www.hb2.tuwien.ac.at/phptemple/index.php4?id\\_plans=151&id=96&TEMPLATE=ddb\\_plans\\_big](http://www.hb2.tuwien.ac.at/phptemple/index.php4?id_plans=151&id=96&TEMPLATE=ddb_plans_big) (15.05.2013)  
Abb.1.31: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 304  
Abb.1.32: D.-J.Mehlhorn: Grundrissatlas Wohnungsbau – Lösungen und Projektbeispiele für: Schwierige Grundstücke, besondere Lagen, 2.Auflage,Berlin 2009: Seite 305  
Abb.1.33: <http://www.nextroom.at/building.php?id=35211&inc=home> (14.05.2013)

Abb.1.34: <http://www.nextroom.at/building.php?id=35211&inc=home> (14.05.2013)  
Abb.1.35: <http://www.nextroom.at/building.php?id=35211&inc=home> (14.05.2013)  
Abb.1.36: <http://www.nextroom.at/building.php?id=35211&inc=home> (14.05.2013)  
Abb.1.37: <http://www.nextroom.at/building.php?id=35211&inc=home> (14.05.2013)  
Abb.1.38: <http://www.nextroom.at/building.php?id=35211&inc=home> (14.05.2013)  
Abb.1.39: <http://www.nextroom.at/building.php?id=35211&inc=home> (14.05.2013)  
Abb.1.40: [http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index\\_7.html](http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index_7.html) (14.05.2013)  
Abb.1.41: [http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index\\_7.html](http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index_7.html) (14.05.2013)  
Abb.1.42: [http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index\\_7.html](http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index_7.html) (14.05.2013)  
Abb.1.43: [http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index\\_7.html](http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index_7.html) (14.05.2013)  
Abb.1.44: [http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index\\_7.html](http://www.baudokumentation.ch/7/architectobject/00/01/77/index_7.html) (14.05.2013)  
Abb.1.45: <http://84.38.224.208/en/project/housing-linear/image-1> (14.05.2013)  
Abb.2.1: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/08/Ottakring-1892.png> (10.05.2013)  
Abb.2.2: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
[http://d-maps.com/carte.php?num\\_car=17719&lang=de](http://d-maps.com/carte.php?num_car=17719&lang=de) (10.05.2013), eigene Bearbeitung  
[http://d-maps.com/carte.php?num\\_car=17711&lang=de](http://d-maps.com/carte.php?num_car=17711&lang=de) (10.05.2013), eigene Bearbeitung  
[http://d-maps.com/carte.php?num\\_car=34277&lang=de](http://d-maps.com/carte.php?num_car=34277&lang=de) (10.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.3: <http://maps.google.at> (13.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.4: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.5: Verkehrsbund Ost-Region: Neue Wiener Vorortelinie S45 (ohne Seitenangabe)  
Abb.2.6: H.P. Pawlik, J.O. Slezak: Wagners Werk für Wien – Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Wien 1999: Seite 121  
Abb.2.7: H.P. Pawlik, J.O. Slezak: Wagners Werk für Wien – Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Wien 1999: Seite 121  
Abb.2.9: Bahn im Bild Band 58, Die Vorortelinie in Wien, Wien 1987: Seite 45  
Abb.2.10: Bahn im Bild Band 58, Die Vorortelinie in Wien, Wien 1987: Seite 48  
Abb.2.11: H.P. Pawlik, J.O. Slezak: Wagners Werk für Wien – Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Wien 1999: Seite 121  
Abb.2.12: H.P. Pawlik, J.O. Slezak: Wagners Werk für Wien – Gesamtkunstwerk Stadtbahn, Wien 1999: Seite 122  
Abb.2.13: Verkehrsbund Ost-Region: Neue Wiener Vorortelinie S45 (ohne Seitenangabe)  
Abb.2.14: Gewerkschaft der Eisenbahner: Wiener Vorortelinie – S45: Seite 18  
Abb.2.15: Bahn im Bild Band 58, Die Vorortelinie in Wien, Wien 1987: Seite 92  
Abb.2.16: Bahn im Bild Band 58, Die Vorortelinie in Wien, Wien 1987: Seite 48  
Abb.2.17 – 2.18: eigenes Foto  
Abb.2.19: Bahn im Bild Band 58, Die Vorortelinie in Wien, Wien 1987: Seite 95  
Abb.2.20: Gewerkschaft der Eisenbahner: Wiener Vorortelinie – S45: Seite 17  
Abb.2.21: <http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/channelView.do/pageTypeld/9082/channelId/-32766> (16.05.2013)  
Abb.2.22-2.27: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.28 – 2.33.: eigenes Foto  
Abb.2.34: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.35: <http://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.36: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.37: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.38: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.2.39: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kongressbad\\_2.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kongressbad_2.JPG) (20.05.2013)  
Abb.2.40- 2.47: eigenes Foto  
Abb.2.48: <http://www.wien.gv.at/kultur/strassennamen/images/else-federn-park.gif> (15.05.2013)  
Abb.2.49- 2.50: eigenes Foto  
Abb.3.1,3.2: eigene Grafik  
Abb.3.3: [www.wien.gv.at/stadtplan](http://www.wien.gv.at/stadtplan) (14.05.2013), eigene Bearbeitung  
Abb.3.4-3.17: eigene Grafik  
alle anderen Bilder, Pläne und Grafiken: eigene