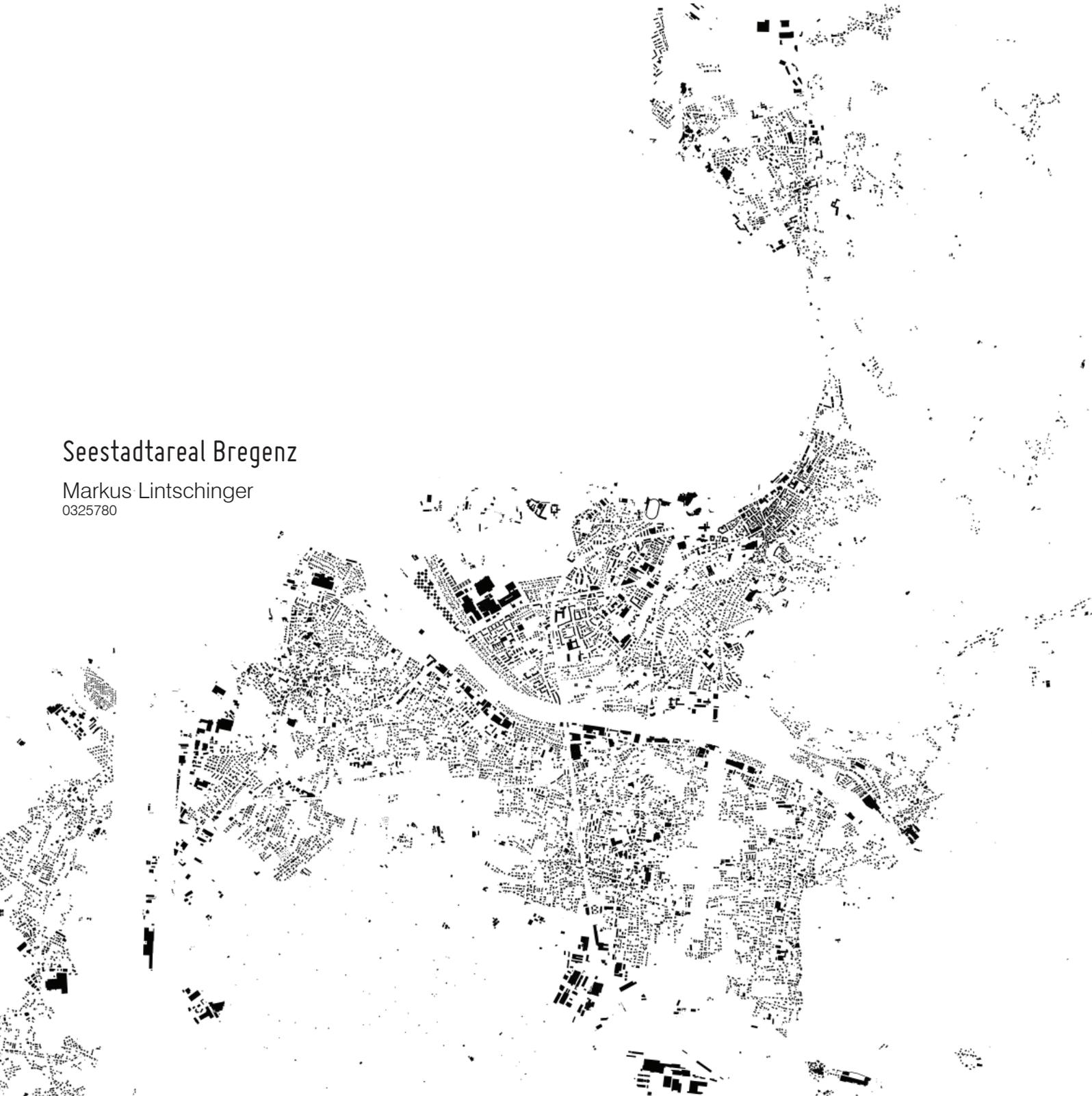


Seestadtareal Bregenz

Markus Lintschinger
0325780





TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

MASTER-/ DIPLOMARBEIT

Seestadtareal Bregenz

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung

Manfred Berthold
Prof Arch DI Dr

E253

Architektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Markus Lintschinger
0325780

Martinstraße 53/13
1180 Wien

Inhaltsverzeichnis

Abstrakt	7
Vorwort	9
Ausgangssituation	11
Bregenz	13
Verortung	17
Entwicklung des Grundstücks zum "Seestadtareal"	23
Auszug Auslobung Seestadt Bregenz	33
Bestandfotos	35
Analyse	49
Momentane Verbindungen See - Stadt	53
Stadtstruktur	55
Fusswege	57
Verkehrswege	59
Konzept	61
Entwurf	69
Weg	87
Schnitte	93
Rampensteigung	101
Statisches Konzept	105
Flächennachweis	113
Topo	113
Renderings	125
Modellfotos	125
Lebenslauf	145
Quellenverzeichnis	148
Abbildungsverzeichnis	149
Danksagung	151

Seestadtareal Bregenz

an urban area at the lake of constance

Since the late 19th century, the old railway station from Austro-Hungarian Monarchy times was located on the Seestadtareal in Bregenz. It was demolished during the construction of the new railway station in the fall of 1989. Since then, the area lay idle and was used as a parking area.

In 2009, Bregenz's city council decided on the masterplan to develop the Seestadtareal in Bregenz. The masterplan was developed by the Prisma consortium, which is the principal owner of the premises. Public spaces, public and individual transport, railway station, and the connection between lake and city were considered, but because a private investor is at work, every square meter is utilized to the fullest extent and – by Bregenz's standards – a large “center of commerce” is created that in my opinion will more likely be a competition than an addition to the nearby pedestrian zone.

In the course of my master thesis, I want to develop an alternative that offers as many public and semi-public spaces as possible, that creates a generous connection between city and lake and that functions as an extension of the existing pedestrian zone.

Seestadtareal Bregenz ein urbanes Gebiet am Bodensee

Auf dem Seestadtareal in Bregenz befand sich seit dem späten 19. Jahrhundert der alte Bahnhof aus der k. u. k. Zeit. Dieser wurde im Zuge der Errichtung des neuen Bahnhofes im Herbst 1989 abgerissen, seitdem lag das Gebiet brach und wurde als Parkplatz verwendet.

Im Jahre 2009 beschloss der Bregenzer Stadtrat den Masterplan zur Verbauung des Seestadtareals in Bregenz. Der Masterplan wurde seitens der Unternehmensgruppe Prisma entwickelt, die Haupteigentümer des Grundstückes ist. Zwar wurden öffentliche Plätze, öffentlicher und individueller Verkehr, Bahnhof, Verbindungsachse See-Stadt etc. berücksichtigt, da es sich aber um einen privaten Investor handelt, wird jeder Quadratmeter ausgenutzt und es entsteht ein - für Bregenzer Verhältnisse - relativ großes „Einkaufszentrum“ mit dichter Bebauung das aus meiner Sicht in Zukunft eher in Konkurrenz zur nahegelegenen Fußgängerzone steht anstatt sie zu ergänzen.

Ich möchte im Zuge meiner Diplomarbeit eine Alternative erarbeiten, die möglichst viele öffentliche und halböffentliche Flächen bietet, eine großzügige Verbindung zwischen Stadt und See schafft und als Verlängerung der Fußgängerzone dienen soll.

Vorwort

Das Grundstück selbst beschäftigt mich seitdem ich 18 Jahre alt bin und zum ersten Mal in Bregenz einen Parkplatz gesucht habe und froh über diese riesige Fläche im Zentrum von Bregenz war. Gleichzeitig war ich überrascht, dass so ein Filetstück noch nicht bebaut wurde.

Anfang 2009 - mitten in meinem Studium - war das Grundstück trotz Erweiterung der Fußgängerzone bis zum Parkplatz hin noch nicht bebaut. Der Parkplatz unterbrach immer noch die logische Verbindung zwischen Fußgängerzone und Bahnhof und eine urbane Lücke im Gefüge des Stadtbildes darstellte. Diese nahm ich zum Anlass einen Entwurf zu diesem Thema zu erstellen. Leider konnte ich das Projekt jedoch aufgrund des Todes meines Vaters nie beenden und der Entwurf wanderte unerledigt in eine meiner Schubladen.

Seitdem sind nun 6 Jahre vergangen und der unfertige Entwurf hat mich immer wieder beschäftigt und an mir genagt, da ich ihn als einzigen in meiner Studentenzeit nicht zu Ende gebracht habe.

Zwar wurde mittlerweile ein Masterplan für das Seestadtareal und damit eine Bebauung beschlossen, ich möchte jedoch trotzdem im Zuge meiner Diplomarbeit endlich dieses Projekt behandeln und damit nicht nur mein Studium sondern auch sämtliche meiner Entwürfe im Zuge dessen abschließen.

Ausgangssituation

Das derzeit noch unbebaute Seestadtareal ist aufgrund seiner innerstädtischen Gunstlage ein Stadtraum mit besonderen Entwicklungspotentialen für die Landeshauptstadt Bregenz und die Seestadt Bregenz Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH. Eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung sowie Nutzung des Seestadtareals ermöglicht eine Aufwertung und Erweiterung der Bregenzer Innenstadt als moderner Arbeits- und Lebensraum sowie Handelsstandort mit überregionaler Bedeutung.

Aufgrund dieser Entwicklungspotentiale, die das Seestadtareal mit dem ÖPNV-Knoten und Bahnhof bieten, wurde im Jahr 2007 ein Masterplanungsprozess unter der Leitung von Prof. Carl Fingerhuth initiiert¹. Der Anstoß für das Projekt „Masterplan Seestadt Bregenz“ kommt von der Seestadt Bregenz Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH, der Landeshauptstadt Bregenz und den ÖBB. Das Ziel war die Erstellung eines zukunftsweisenden und realisierbaren Masterplanes, welcher eine nachhaltige Innenstadtentwicklung zulässt und ein urbanes Stadtquartier schafft.

Bregenz

Ein Streifzug durch seine Geschichte

Die Stadt wurde im Laufe seiner Geschichte zweimal gegründet. Einmal um 30/20 v. Chr. und ein zweites Mal um die Mitte des 13. Jahrhunderts.

Brigantium, das römische Bregenz, nahm aufgrund seiner Lage in den ursprünglich militärisch und strategisch bestimmten Straßenführungen als Verkehrsknotenpunkt eine wichtige Rolle ein.

Um 1250 erfolgte die mittelalterliche "Neugründung" der Stadt Bregenz auf dem Hügel der Oberstadt auf der sich eine bescheidene, leicht befestigte Rückzugssiedlung aus der Spätantike befand. Da es keine rechtlichen Unterlagen über die zweite Gründung von Bregenz gibt wird von einem Stadtwerdungsprozess ausgegangen.

In seinen Anfängen waren die Haupterwerbszweige Landwirtschaft und der Weinbau, wobei Bregenz lange Zeit durch die Marktvorherrschaft des benachbarten Lindau litt.

Zwar wurde versucht den Weinbau zu forcieren, indem Weinkeller von jeglichen Abgaben befreiten und die Einfuhr von fremden Weinen mit hohen Bußen belegt wurden, jedoch scheiterte alle Versuche aufgrund der schlechten Qualität des Weines. Der Bregenzer Wein galt jeher als sauer und war daher für den Export nicht geeignet.

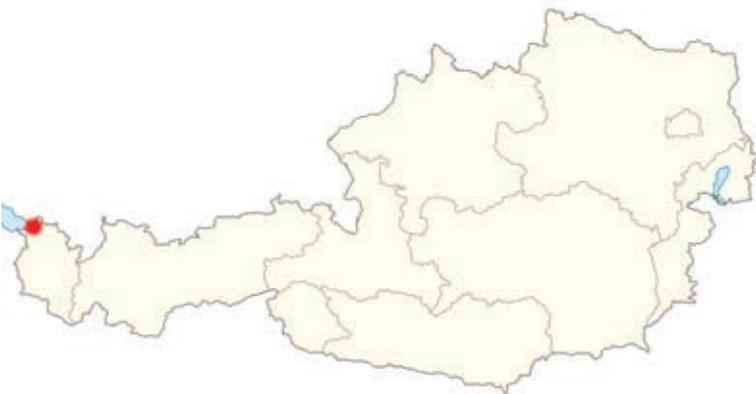
Im Gegensatz zum Wein war Bregenz aufgrund seiner großen Holzvorkommnisse im Bregenzerwald im Holzhandel sehr erfolgreich. Der Große Holzbedarf für den Weinbau und den Ausbau der umliegende Städte, sowie die Bregenzer Ach, die einen einfachen Transport ermöglichten, förderten dies zusätzlich.²

18473 wurden die ersten Ideen publik, in Vorarlberg eine Bahnstrecke zu errichten. Aufgrund der geografischen Lage des Bundeslandes, durch den Arlberg vom Rest des Landes getrennt, verzögerten sich die Pläne jedoch. Sie wurden erst wieder aufgegriffen, nachdem im nahen deutschen und schweizerischen Ausland die Bahnstrecken nach Lindau beziehungsweise Rorschach errichtet wurden. Schließlich wurde 18694 grünes Licht für den Bau gegeben.

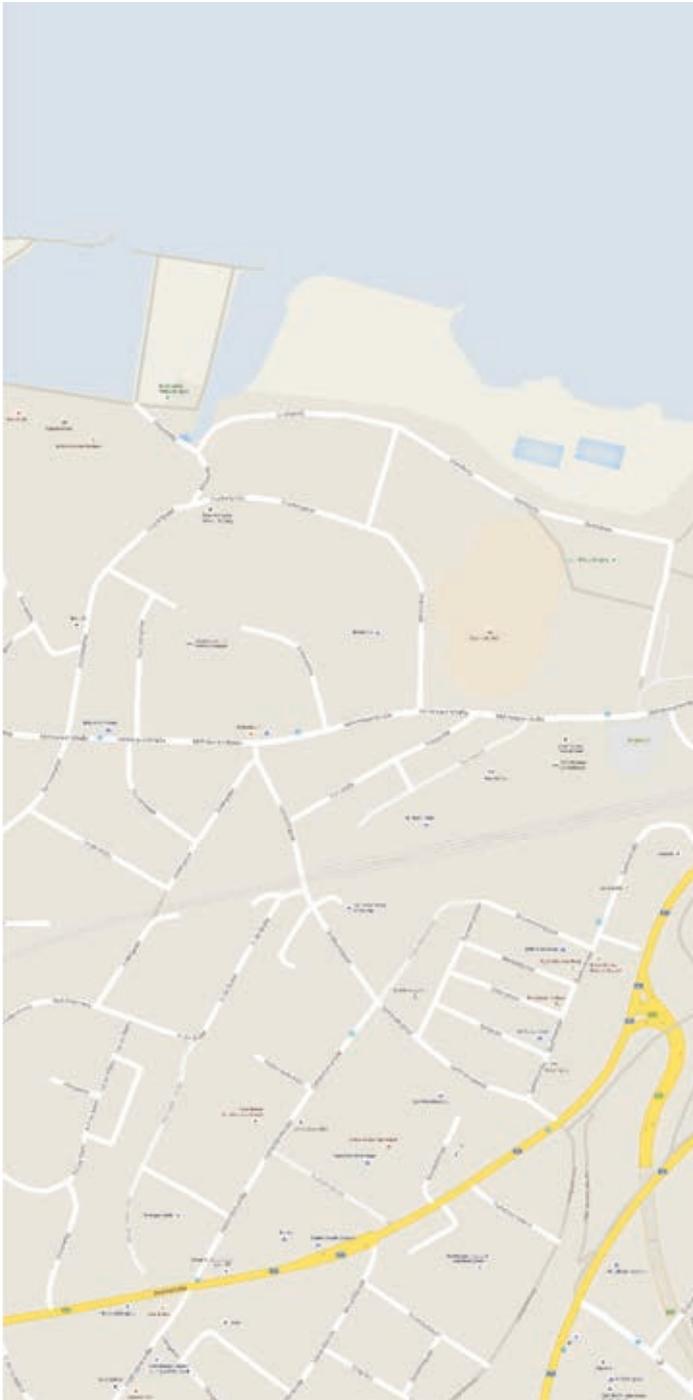
Mit dem Bau der Vorarlberger Bahn 1870 bis 1872 und der Arlbergbahn 1881 bis 18845 begann der Aufstieg der Fabrikindustrie, allerdings nicht in Bregenz, sondern in Vorkloster, das politisch damals noch zur Nachbargemeinde Rieden gehörte. Um infolge der Zollpolitik der Achtzigerjahre Absatzmärkte in der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht zu verlieren, gründeten große schweizerische und deutsche Konzerne in Vorkloster Niederlassungen. Diese Industrieansiedlungen bewirkten einen gewaltigen Zustrom an Menschen, die Einwohnerzahl der Parzelle Vorkloster stieg explosionsartig von ca. 500 im Jahre 1870 auf 3.000 in 1905.⁶

Um ein Sinnbild für ein neues Lebensgefühl und Raum für Lebensfreude zu schaffen entstand im Jahre 1946 die Idee die Bregenzer Festspiele zu gründen. Aufgrund der Materialknappheit und der französischen Besatzungsbehörde, welche die wirtschaftliche Situation in der Nachkriegszeit erschwerten, war die Geburt der Festspiele ein kollektiver Akt, der nur mit viel kreativer Organisation, Improvisation und Zusammenhalt möglich war. Aus der Not heraus wurde auf das Dach verzichtet und die Bühne in den See verlegt und gerade darin liegt das Erfolgsrezept der Bregenzer Festspiele bis heute.

Verortung



1.1 Österreichkarte



1.2 Bregenz





1.3 Luftbild



1.4 Luftbild



1.5 Luftbild



Entwicklung des Grundstücks zum “Seestadtareal”



2.1 Urmappe 1857

1847³ wurden die ersten Ideen publik, in Vorarlberg eine Bahnstrecke zu errichten. Aufgrund der geografischen Lage des Bundeslandes, durch den Arlberg vom Rest des Landes getrennt, verzögerten sich die Pläne jedoch. Sie wurden erst wieder aufgegriffen, nachdem im nahen deutschen und Schweizer Ausland die Bahnstrecken nach Lindau beziehungsweise Rorschach errichtet wurden. Schließlich wurde 1869⁴ grünes Licht für den Bau gegeben.

Mit dem Bau der Vorarlberger Bahn 1870 bis 1872 und der Arlbergbahn 1881 bis 1884⁵ begann der Aufstieg der Fabrikindustrie, allerdings nicht in Bregenz, sondern in Vorkloster, das politisch damals noch zur Nachbargemeinde Rieden gehörte. Um infolge der Zollpolitik der Achtzigerjahre Absatzmärkte in der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht zu verlieren, gründeten große schweizerische und deutsche Konzerne in Vorkloster Niederlassungen. Diese Industrieansiedlungen bewirkten einen gewaltigen Zustrom an Menschen, die Einwohnerzahl der Parzelle Vorkloster stieg explosionsartig von ca. 500 im Jahre 1870 auf 3.000 in 1905.⁶



24 2.2 Vorplatz Bahnhof 1970



2.3 Gleisanlage ca. 1972



2.4 Gulaschbrücke 1990

1892 wurde die Gulaschbrücke errichtet um eine Verbindung zwischen Innenstadt und Seepromenade zu ermöglichen. Der recht eigenwillige Name stammt von den tausenden Italienern, die jedes Frühjahr über Tirol und Vorarlberg weiter in die Schweiz und nach Deutschland reisten um dort Arbeit zu finden. Im Herbst fand die Völkerwanderung in die Gegenrichtung statt. 50.000 waren es pro Saison und bis zu 1.200 am Tag, die mit der Bahn in Bregenz ankamen und von hier aus mit dem Schiff weiterreisten. Der Wirt der Gaststätte Helvetia übernahm die Versorgung der Durchreisenden Italiener mit Gulasch und Brot. Dazu stellte er unter der Brücke eine Gulaschkanone auf.⁷

Wer mit dem Zug nach Wien fährt, glaubt in Hütteldorf, den alten Bahnhof von Bregenz vorzufinden.⁸



2.5 Bahnhof 1984

1945/46

Seit Errichtung des Bahnhofes und den Gleisen wurde immer wieder die Lage kritisiert, da die Stadt vom Seeufer abgetrennt wird. Als Lösungsansatz hat daher der Wiener Architekt Kurt Klaudy ein Konzept zur Untertunnelung von Bregenz erarbeitet.

In seinem Konzept sollte die Bahn ab dem Hafen für ca. zwei Kilometer Unterflur gelegt werden und eine Verbindung der Stadt mit dem See realisiert werden. Das heutige Seestadtareal und weiter wertvolle Flächen zur Stadtentwicklung wären frei geworden und die hohen Investitionskosten sollten durch den Verkauf der Flächen finanziert werden.⁹

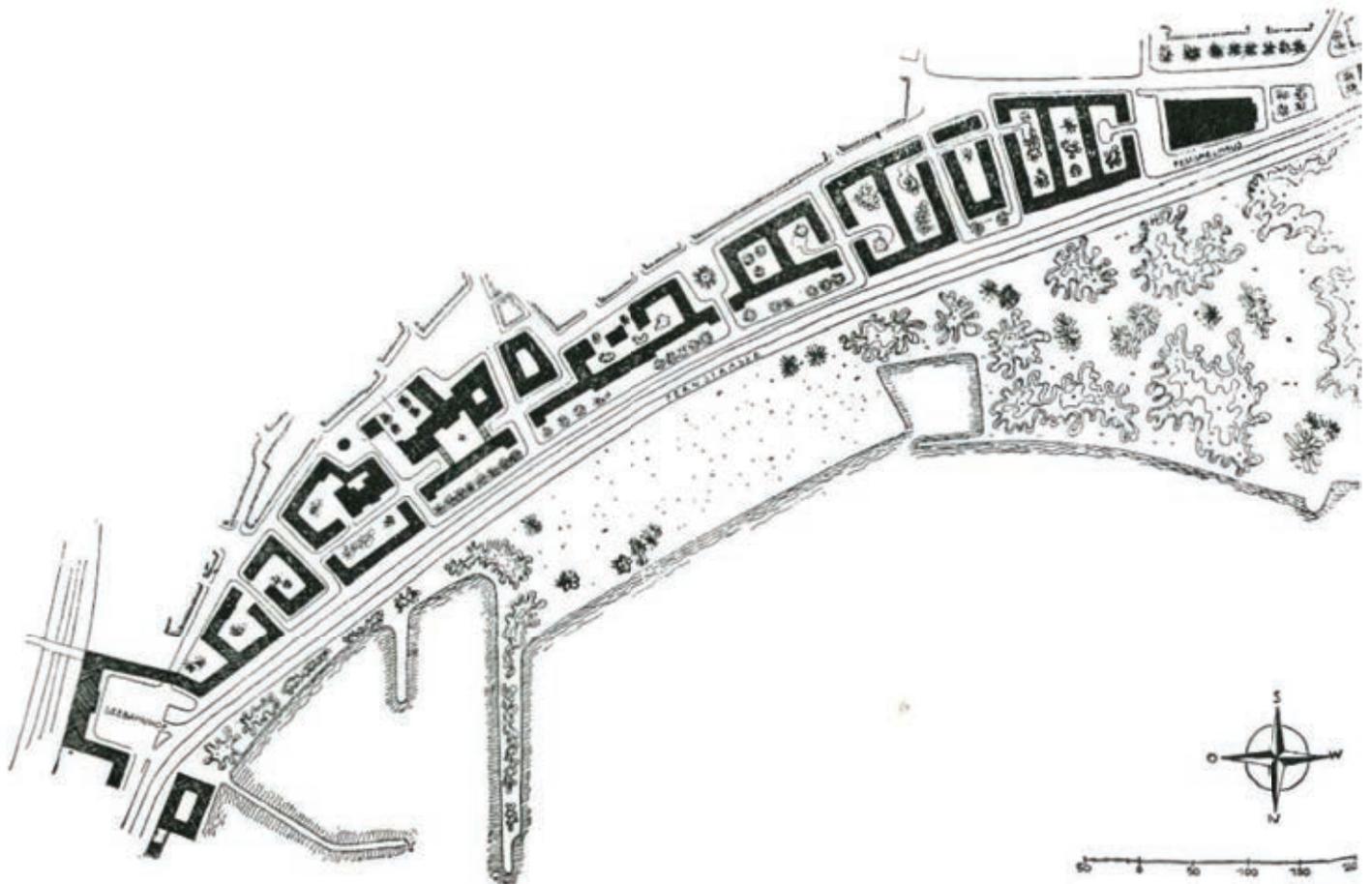


2.6 Seeuverbauungskonzept von Kurt Klaudy 1947

1949

Kurz nach Veröffentlichung seines Konzeptes drückt Klaudy bereits seine Skepsis zu seinem Entwurf aus:

„Die Erfüllung dieser erstmalig gestellten Großaufgabe wird nicht leicht sein. Der Vorarlberger zeigt keine Vorliebe für große städtebauliche Wirkungen, geschweige denn Monumentalität.“¹⁰



2.7 Seuuverbauungskonzept von Kurt Klaudy 1949

1955¹¹

Die Landesregierung verwirft die 1938 begonnenen Planungen für eine Straßenführung hoch am Pfänderhang.

Als Alternative wurden drei Varianten vorgestellt:

- Seestraße zwischen Bahn und Seeufer
- Bergtrasse
- Tunneltrasse

1960¹²

Es wurde eine Volksbefragung zu den drei Varianten durchgeführt. Die Bregenzer Bevölkerung entschied sich mit 90,2 Prozent für die Seestraße.

1962¹³

Entgegen der Entscheidung der Bevölkerung entscheidet sich der Straßenplanungsausschuss des Landes die Variante einer Seetrasse zu bevorzugen.

1965¹⁴

Es wird ein neuer Alternativvorschlag durch eine Arbeitsgruppe vorgestellt, die aus den führenden Vorarlberger Bauunternehmen (Hinteregger, Jäger, Rhomberg, I+R Schertler etc.) besteht. Sie schlägt einen Pfänder Basistunnel mit kombinierter Nutzung für Straße und Bahn vor.

1967¹⁵

Im Zuge der Eröffnung der Kläranlage Bregenz verkündet der Bautenminister Dr. Kotzina die Diskussion für beendet:

„Die Entscheidung ist endgültig für die Unterflur gefallen.“ ¹⁶

1969¹⁷

Der Bau der Autobahn im Raum Bregenz wird beschlossen, die Trassenführung war zu diesem Zeitpunkt noch als Unterflur vorgesehen. Weiters wird beschlossen den Güterbahnhof nach Wolfurt zu verlegen und den Bahnhof Bregenz neu zu errichten, wodurch große Flächen frei werden.

1970/71¹⁸

Die Ausführung als Unterflurstraße wird offiziell gekippt und die Autobahn wird in den Pfändertunnel verlegt.

Der Güterbahnhof wird samt Schlachthof und Stallungen abgerissen und es beginnt eine weiträumige Umstrukturierung, diese findet am Anfang vorrangig auf der Seeseite statt. Anstelle von Lagerschuppen und Rangiergleisen werden die Seeanlagen erweitert und damit der Grundstein für den zukünftigen Festspielbezirk gelegt. Die Gleiskörper auf der Stadtseite werden in Folgejahren reduziert.

1983¹⁹

Es wird mit dem Bau des neuen Bahnhofes begonnen.

Im Zuge dessen findet ein städtebaulicher Wettbewerb zur künftigen Gestaltung des Bahnhofareales, der Innenstadt und des geplanten Festspielbezirkes statt. Auf dem Seestadtareal ist ein repräsentativer Kopfbau vorgesehen, als Nutzer wird seitens Stadt Bregenz das Finanzamt ins Auge gefasst.

1989²⁰

Der Bahnhof wird eröffnet und im Zuge dessen wird ein Planungsbeirat gegründet. Der neue Bahnhof befindet sich 500 Meter weiter westlich gegenüber des Alten und bis heute dominiert die Farbe Türkis der Fassade und Bahnsteigdächern das Stadtbild. Die Gulaschbrücke und der alte Bahnhof werden abgerissen.



2.8 Luftbild



2.9 Bahnstiftsbrücke



2.10 Perspektive Bahnhof

1989²¹

Nach mehreren Sitzungen des Planungsbeirates wird ein Bebauungsplan beschlossen, der eine kompakte Verbauung vorsieht.

1990²¹

Im Zuge des Wahlkampfes wird der Bebauungsplan Hauptthema und trägt wesentlich dazu bei, dass die SPÖ die Mehrheit verliert und die ÖVP die Führung im Rathaus übernimmt.

1991²²

Der Bebauungsplan wird modifiziert und die Baunutzzahl wird von 240 auf 165 reduziert.

1992/93²³

Gründung der Seestadt GmbH und Vorstellung des neuen Konzeptes.

1994²⁴

Wettbewerb für das „Tourismushaus“, der vom Wiener Planer Dipl.-Ing. Rudolf Prohazka gewonnen wird.

1995²⁵

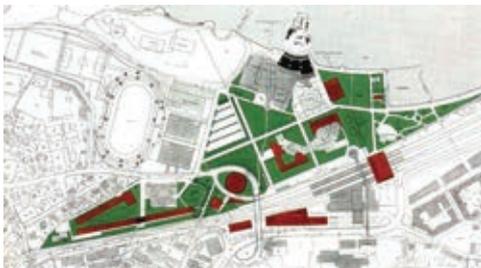
Präsentation des Gesamtkonzeptes von Prohazka für die Seestadtverbauung.

Neben einer wesentlich höheren Baunutzzahl von 280 bezieht er auch die seeseitigen Flächen der Bahn mit ein.

Als Überbrückung der Gleiskörper schlägt er eine „Kulturbrücke“ vor, die sukzessive bis auf die Höhe des Tourismushauses verlängert werden könnte.



2.11 Modell Seestadtverbauung



2.12 Seestadtverbauung



2.13 Modell Seestadtverbauung



2.14 Modell Seestadtverbauung

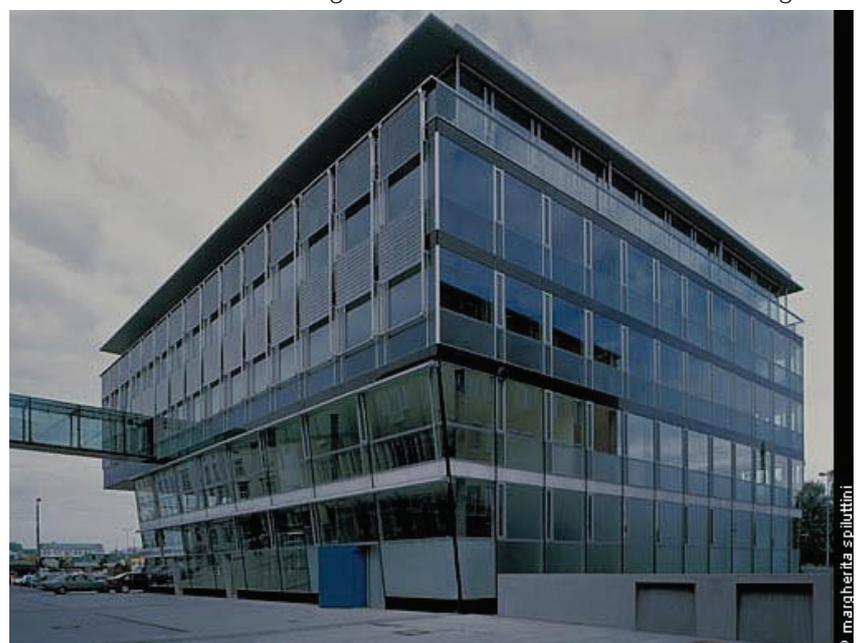
1998²⁶

Eröffnung des Tourismushauses und damit der vorläufige Abschluss des Hochbauprogrammes.

Seither besteht kein Kontakt mehr zwischen Prohazka und der Stadt

1998²⁷

Prohazkas zukünftige Projekte und Ideen einer „Kulturbrücke“ wurden seitdem nicht weiter verfolgt.



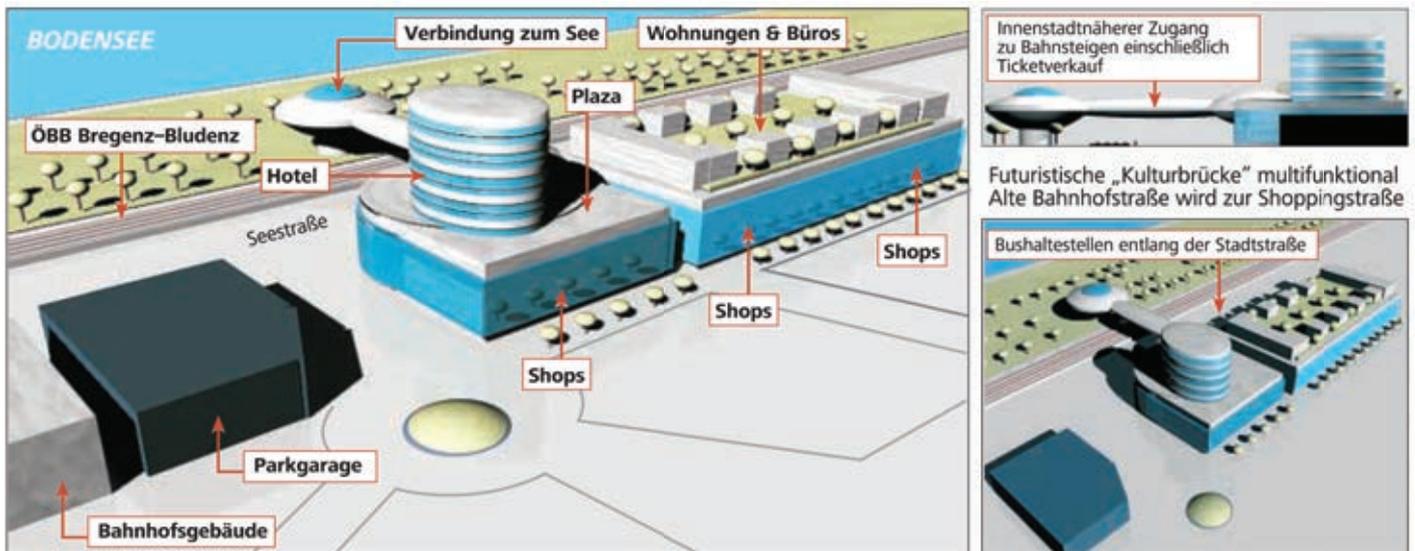
2.15 Tourismushaus

2003 ²⁸

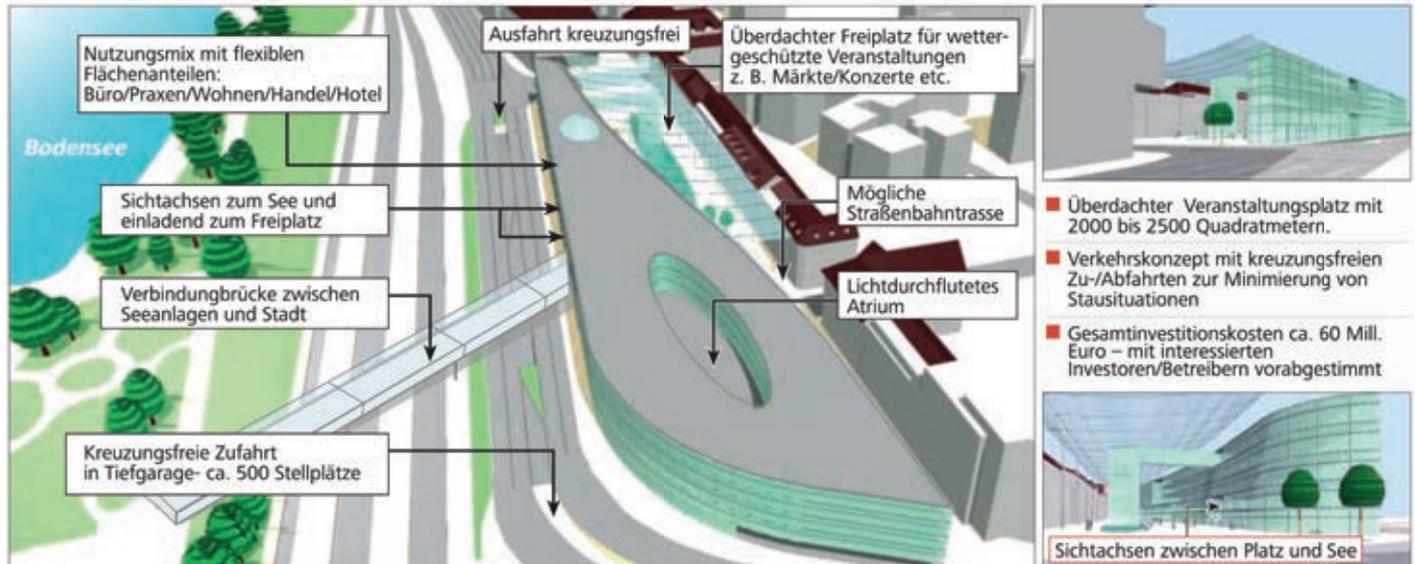
Richtungswechsel der Stadt Bregenz bezüglich der Entwicklung Seestadtareales. Nicht die Planer, sondern zukünftige Investoren sollen eine Bebauung vorschlagen. Es werden etliche potenzielle Investoren zur Vorlage von Entwürfen eingeladen.

2004 ²⁹

Zwar gab es einige Rückmeldungen, jedoch konnte kein Projekt überzeugen und so verlief auch diese Aktion ergebnislos.



2.16 Nutzungskonzept APT-ZIMA 2003



2.17 Nutzungskonzept Rhomberg Bau, I+R Schertler und Architekturbüro Bügelmayer 2003

2007 ³⁰

Aufgrund dieser Entwicklungspotentiale, die das Seestadtareal mit dem ÖPNV-Knoten und Bahnhof bieten, wird ein Masterplanungsprozess unter der Leitung von Prof. Carl Fingerhuth initiiert.

Der Anstoß für das Projekt „Masterplan SEESTADT BREGENZ“ kommt von der Seestadt Bregenz Besitz-und Verwaltungsgesellschaft mbH, der Landeshauptstadt Bregenz und den ÖBB.

Das Ziel war die Erstellung eines zukunftsweisenden und realisierbaren Masterplanes, welches eine nachhaltige Innenstadtentwicklung zulässt und ein urbanes Stadtquartier schafft.

2009 ³¹

Auf Grundlage des beschlossenen Masterplanes wird in der Stadtvertretungssitzung der Entwurf der Flächenwidmungsplanänderung sowie der Entwurf des neuen Teilbebauungsplanes beschlossen.

Die Stadt Bregenz und die ÖBB verkaufen ihre Anteile an der Seestadt GmbH an die Prisma Invest, wodurch diese nun 80 Prozent des Seestadtareals besitzt. Die restlichen 20 Prozent verbleiben im Eigentum der Hypo Vorarlberg.

Die Seestadt Bregenz wird in einer strategischen Kooperation der Prisma Unternehmensgruppe gemeinsam mit der SES Spar European Shopping Centers entwickelt und umgesetzt. Dazu wird auch ein Architekturwettbewerb für das Seestadtareal ausgeschrieben.

2010 ³²

Die ARGE der Architekturbüros Arch. Mag. arch. Gerhard Aicher (Lustenau), Zechner & Zechner ZT GmbH (Wien), Arch. Mag. arch. Philip Lutz (Bregenz) und Arch. Mag. Elmar Ludescher (Bregenz) werden als Gewinner des Wettbewerbes bekanntgeben.

2014 ³³

Nach mehrmaliger Verschiebung des Baustartes und Anpassung des Wettbewerbsentwurfes wird das Projekt Seestadt Areal der breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

Als Baubeginn wurde Ende 2015 angestrebt.



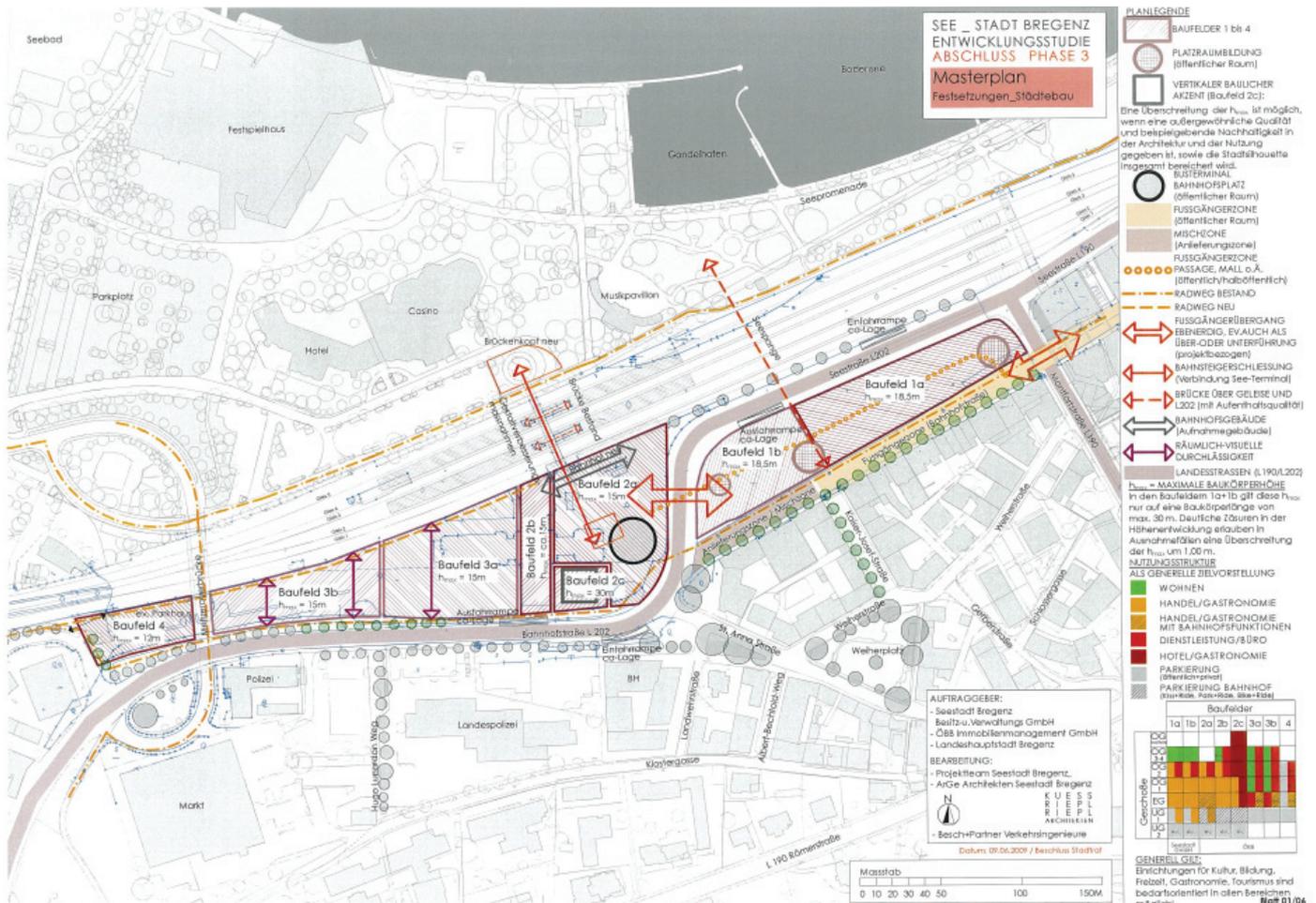
Auszug Auslobung Seestadt Bregenz

Planungsaufgabe

Das Seestadtareal stellt mit seinen rund 46.000 m² und der innerstädtischen Lage das bedeutendste Stadtentwicklungsgebiet der Landeshauptstadt Bregenz dar. Dem Seestadtareal kommt auch aufgrund seiner Funktion als Bindeglied zwischen der klassischen Innenstadt im Osten (Fußgängerzone Kaiserstraße / Bahnhofstraße), dem Quellenviertel im Westen (mit Ausläufern bis zum Stadtteilzentrum Vorkloster) sowie dem Festspielbezirk (Festspielhaus mit Seebühne, Casino) im Norden und dem Weiherviertel im Süden eine besondere stadträumliche Bedeutung zu. Die Ausweitung fußgänger- und geschäftsorientierter Nutzungen im Kernareal der Seestadt Bregenz (innere Seestadt) soll hierbei den bestehenden Stadtraum qualitativ erweitern und ergänzen.

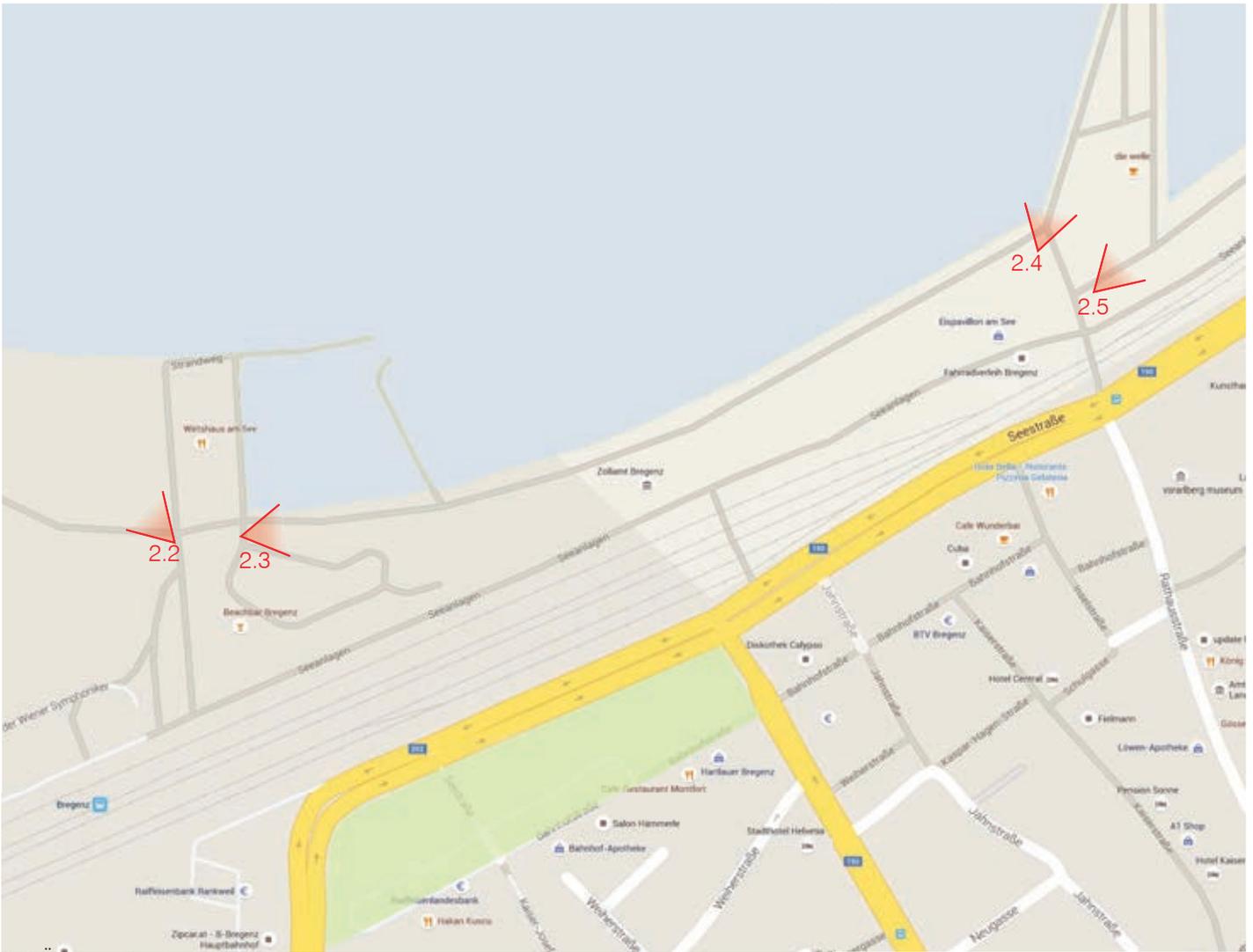
Eine attraktive Verbindung der inneren Seestadt (Baufeld 1a + 1b lt. Masterplan) mit dem Bahnhofsvorplatz / ÖPNV-Terminal über die L202 für Fußgänger und Radfahrer bringt den Bahnhofsbereich mit den wichtigen Mobilitätsfunktionen näher zur Innenstadt. Durch die Betonung der Verbindungsachse zwischen bestehender Fußgängerzone und der inneren Seestadt im Bereich der Montfortstraße (L190) soll eine Fortsetzung der bestehenden Fußgängerzone in Richtung ÖPNV-Terminal realisiert werden.

Die Konzeptionierung der Seespange als Verbindungsachse zwischen innerer Seestadt und den Seeanlagen (vgl. Masterplan) wird in einem parallel ablaufenden Wettbewerbsverfahren durch die Landeshauptstadt Bregenz abgewickelt. Auf Basis der Masterplanung soll das gesamte Areal in Etappen einer urbanen Nutzung zugeführt werden. Als erstes Vorhaben ist auf den Baufeldern 1a + 1b die Realisierung eines hochwertigen Stadtteilprojektes mit Handels-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung durch die Seestadt Bregenz Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Bregenz vorgesehen.



2.19 Masterplan Seestadtareal Bregenz

Bestandfotos



3.1 Übersichtsplan



Festspielhaus 3.2



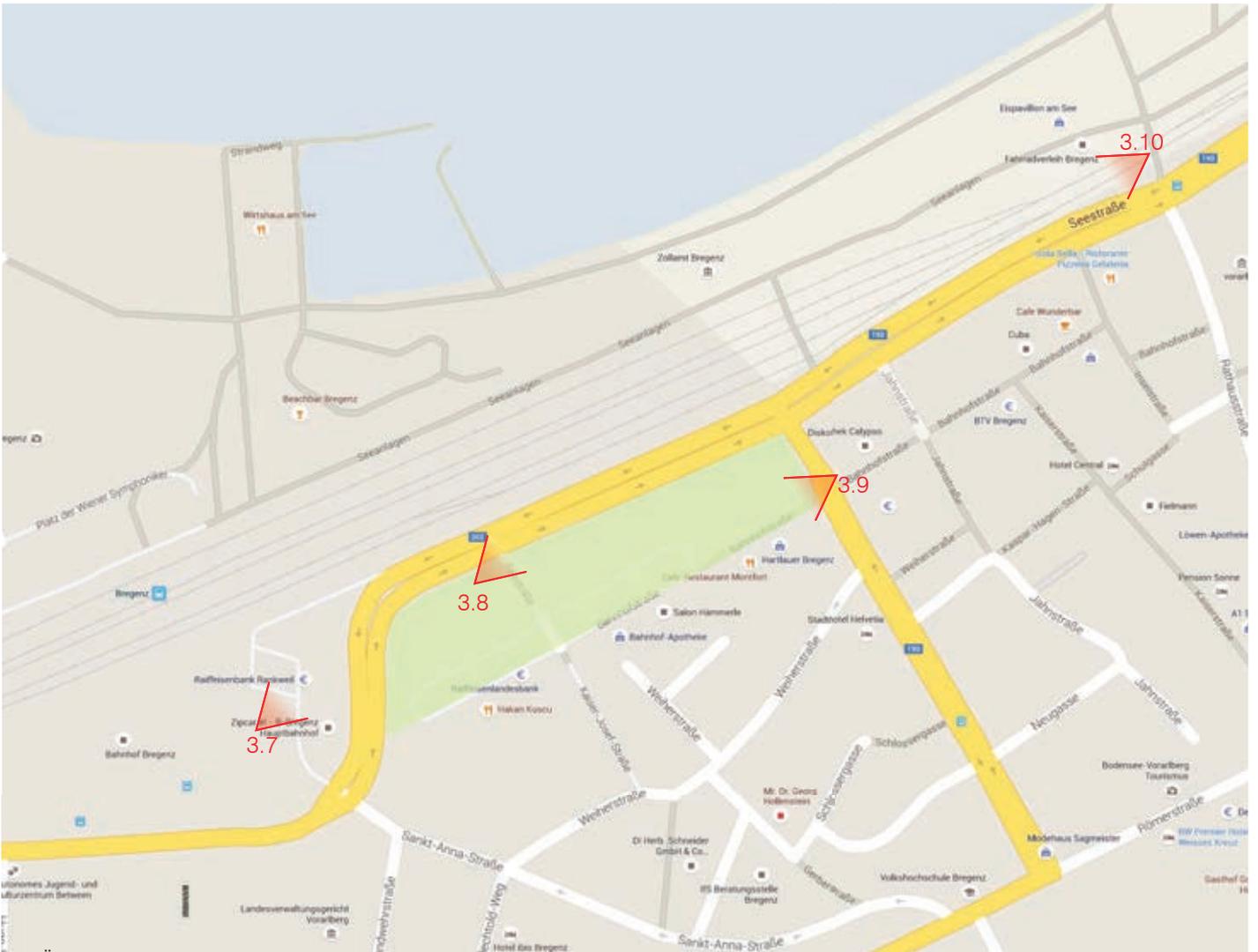
Seepromenade 3.3



Molo 3.4



Hafen 3.5



3.6 Übersichtsplan



Grundstück 3.7



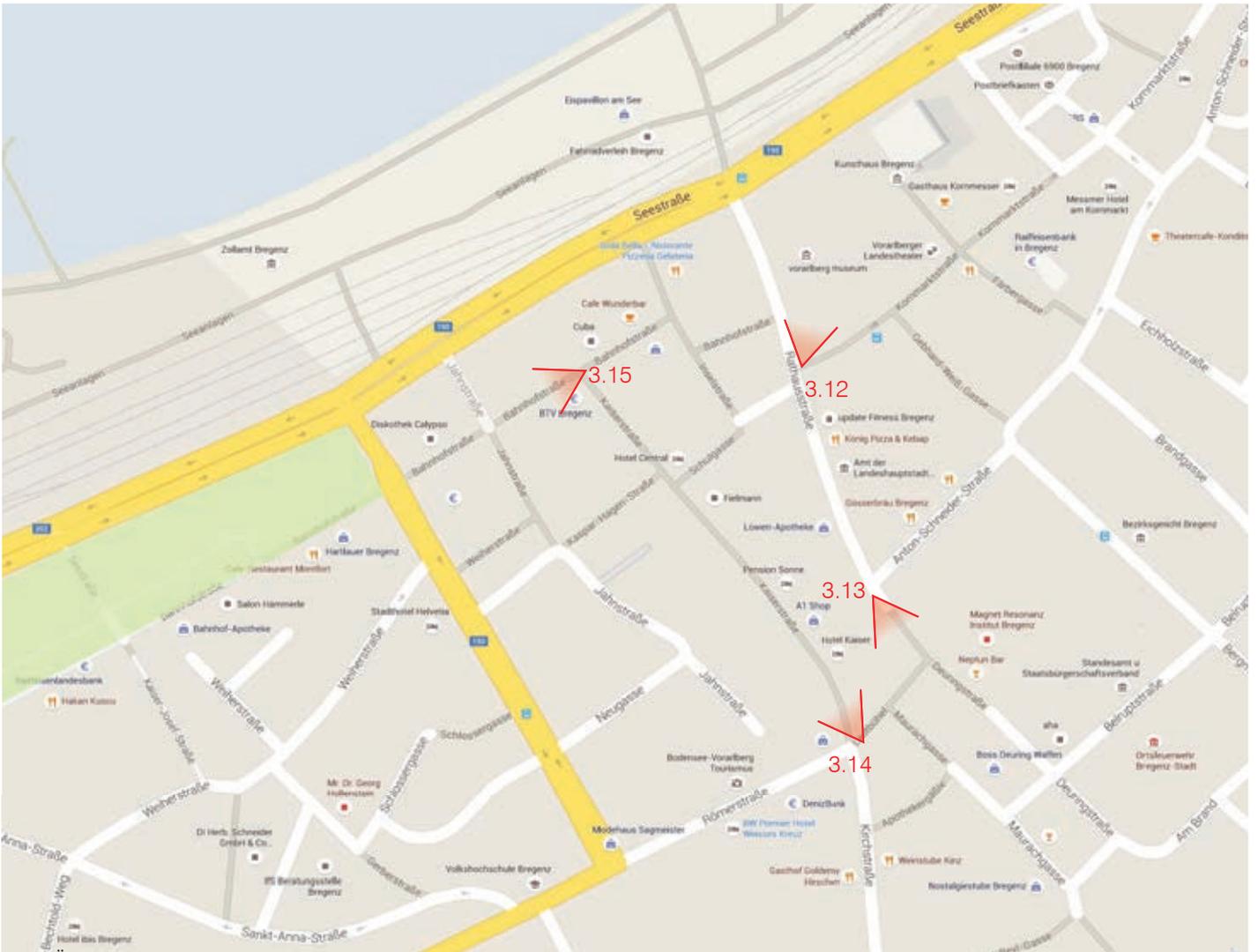
L202 und Gleise 3.8



Ende Fussgängerzone 3.9



Gleise und Bahnhof 3.10



3.11 Übersichtsplan



Landesmuseum 3.12



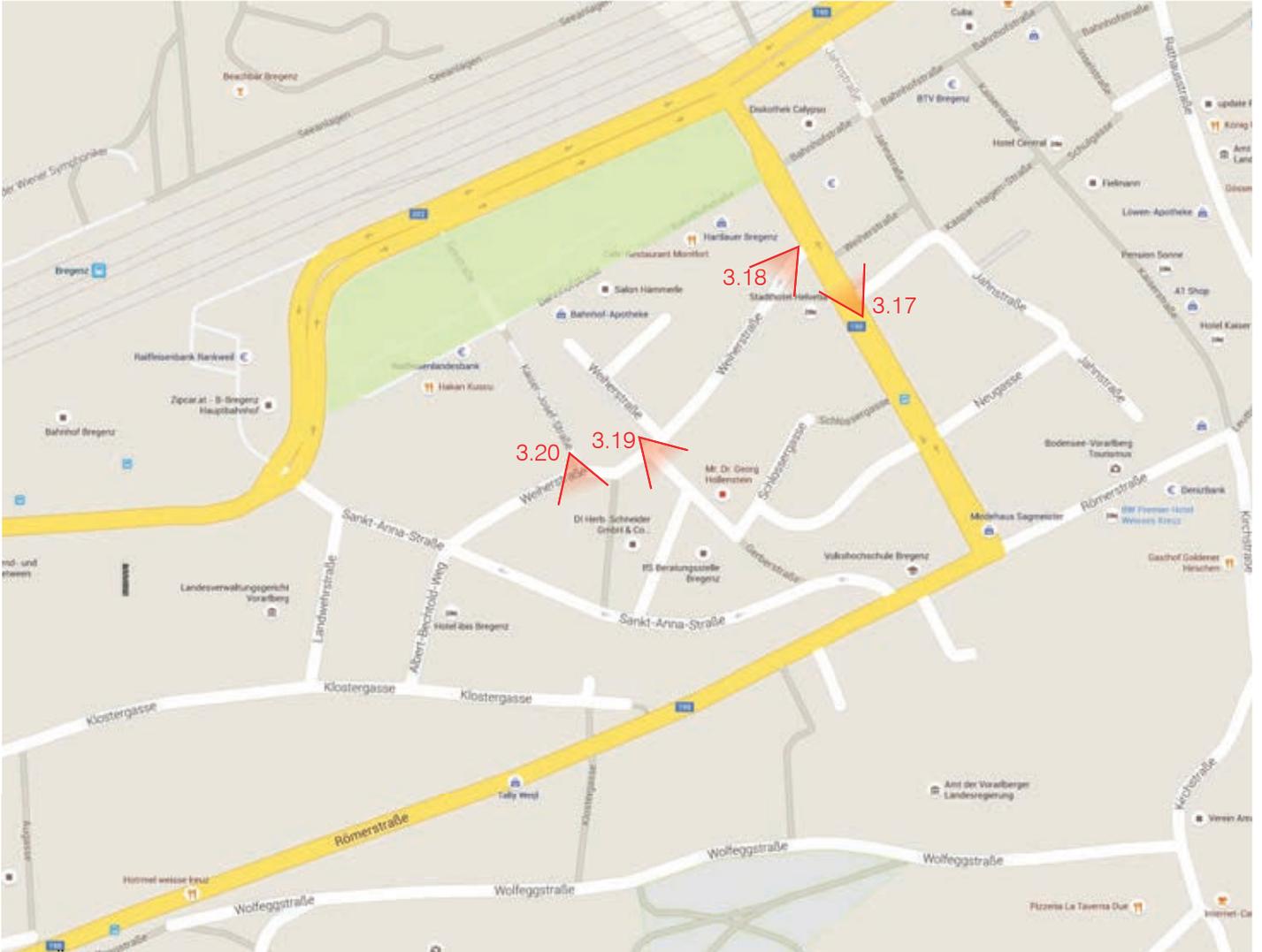
Fussgängerzone 3.13



Fussgängerzone 3.14



Fussgängerzone 3.15



3.16 Übersichtsplan



L190 3.17



Weierstraße 3.18



Weierstraße 3.19



Park Sankt-Anna-Straße 3.20



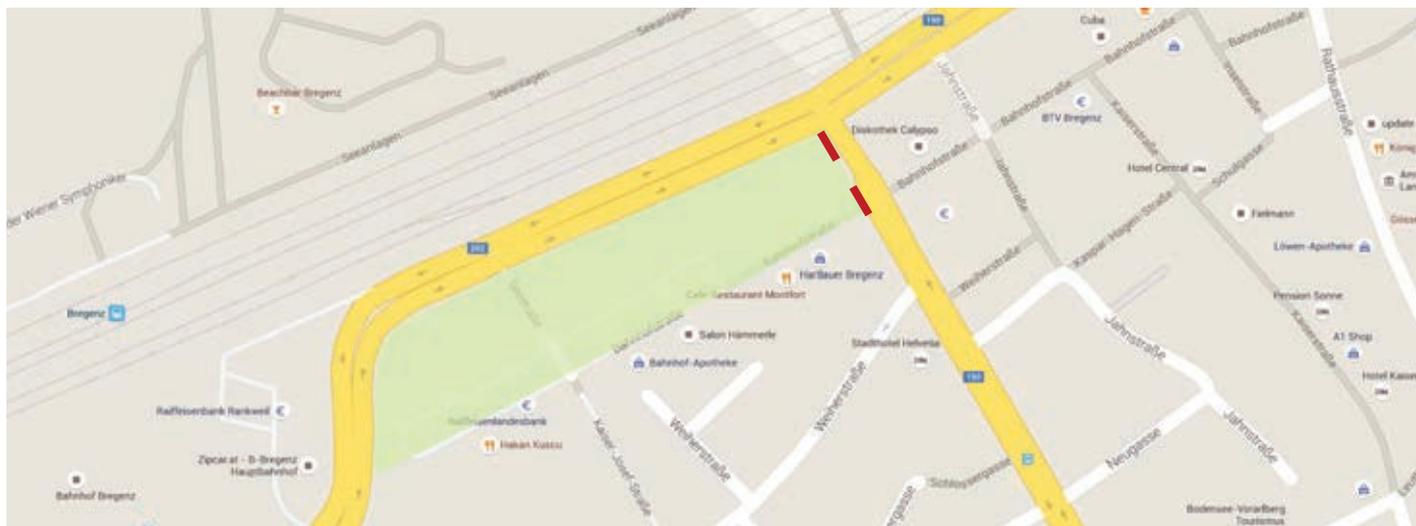
3.21 Bestandsfassade



3.22 Übersichtplan

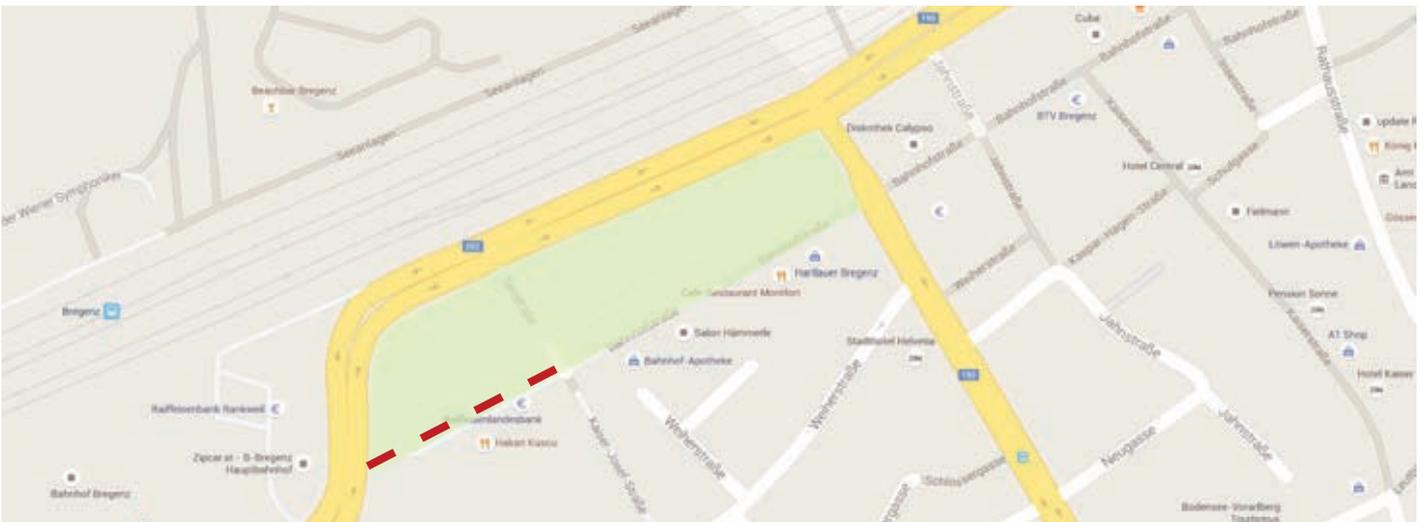


3.23 Bestandsfassade



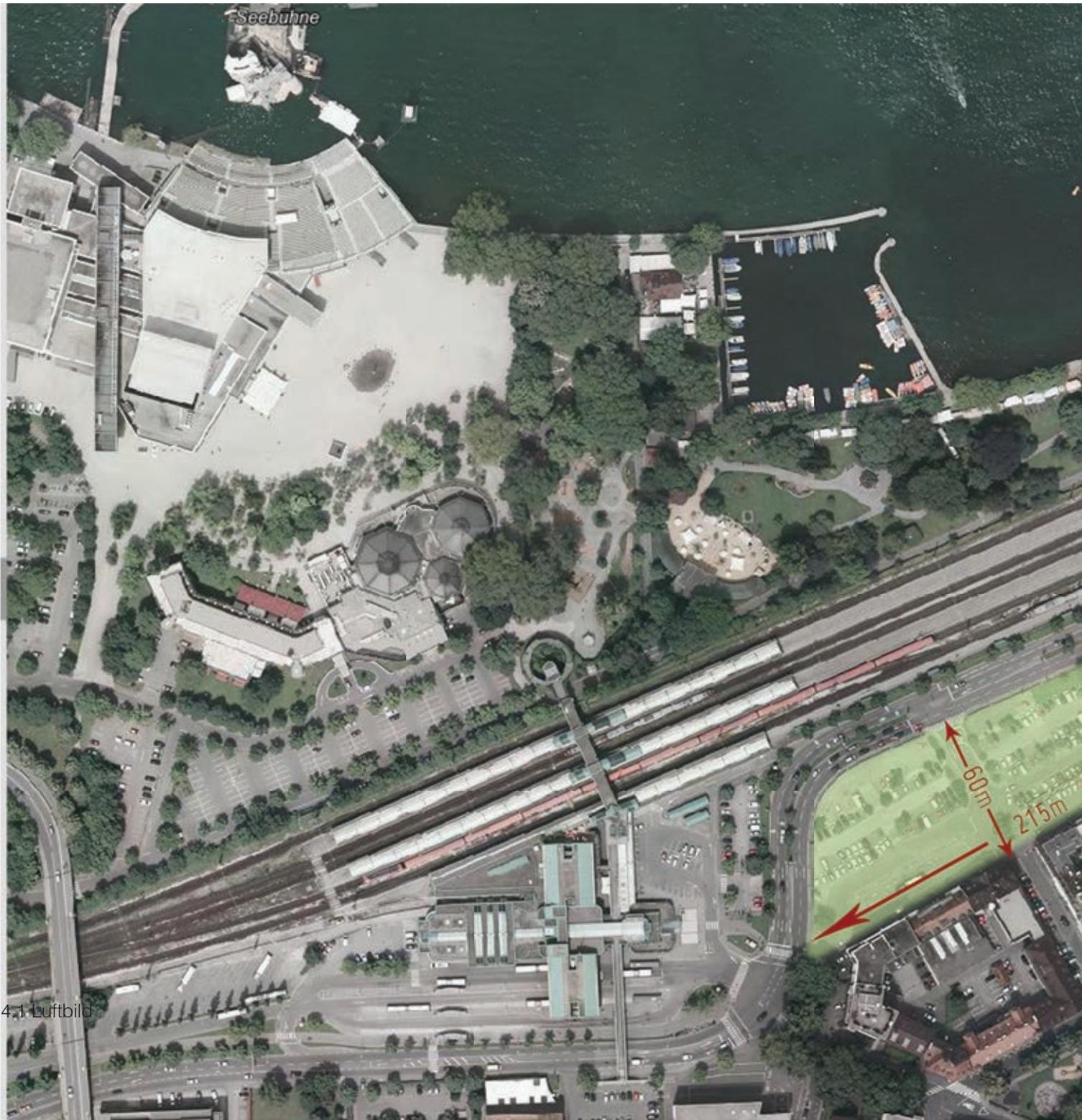


3.25 Bestandsfassade



3.26 Übersichtplan

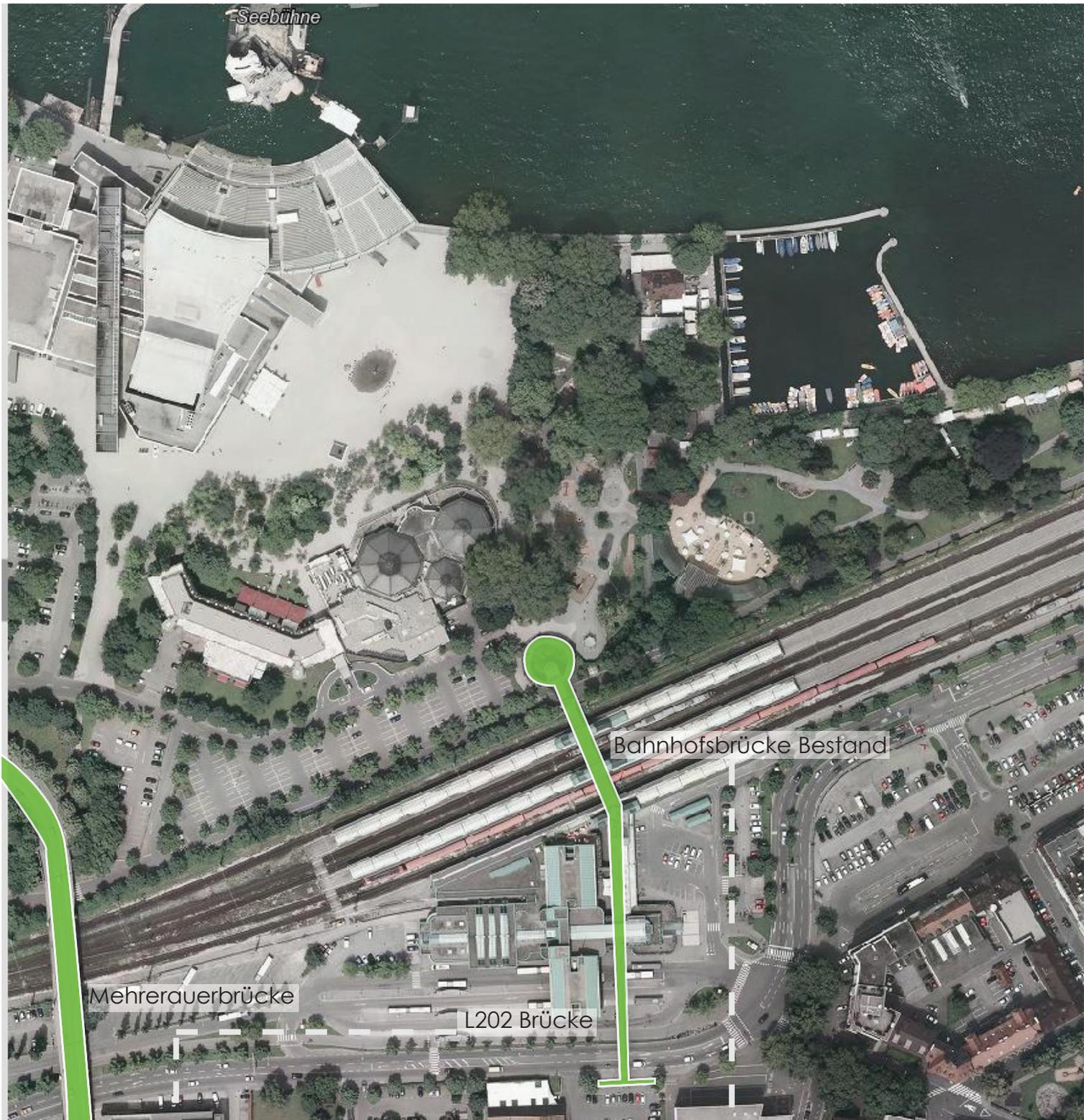
Analyse



4.1 Luftbild



4.1 Verbindungen See-Stadt



4.3 Busbahnhof



4.4 Bahnstiftsbrücke



4.5 Unterführung Montfortstraße



4.6 Übergang Rathausstraße



4.7 Übergang Hafen



Festspielbezirk

Seepromenade

Seestadt

Seequartier

Weiherviertel

Klostergassenviertel

Quellenviertel



Hafen

Kulturbezirk

Fussgängerzone

ertel

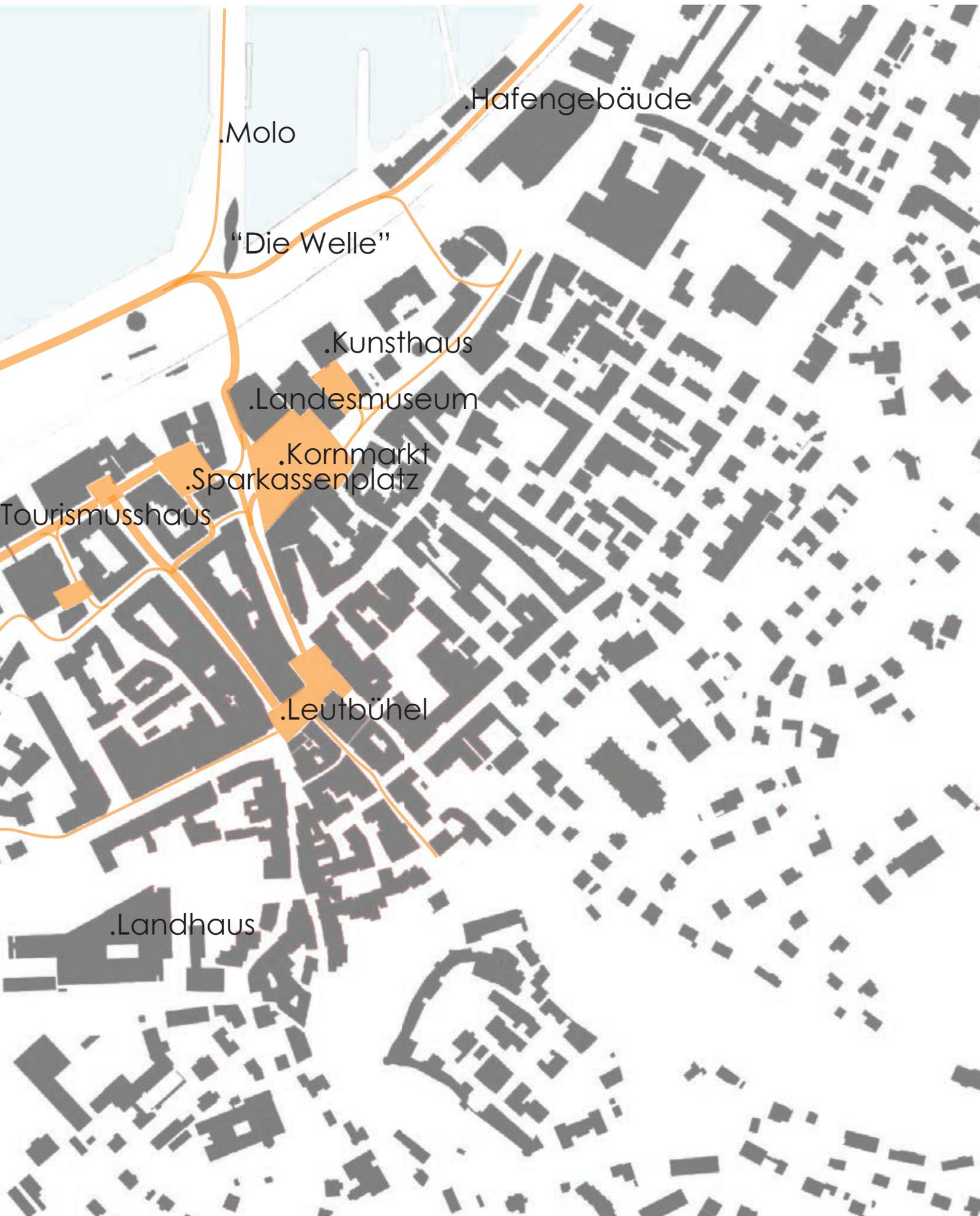
Oberstadt/Altstadt



.Festspielhaus

.Casino Bregenz

.BH



.Molo

.Hafengebäude

“Die Welle”

.Kunsthhaus

.Landesmuseum

.Kornmarkt

.Sparkassenplatz

Tourismusshaus

.Leutbühel

.Landhaus





Konzept

Weiterbauen

Die Hauptziele meines Entwurfes sind es, die nun seit mittlerweile 25 Jahre bestehende urbane Lücke im Stadtgefüge zu schließen, eine Verbindung zum zukünftigen Stadtquartier und eine Erweiterung der Innenstadt zu schaffen. Als Auslage hierfür dient unter anderem der Masterplan der Stadt Bregenz, jedoch mit einigen Abweichungen. Zwar sieht die neue Bebauung eine Verbindung zwischen Seestadt Areal und Seequartier vor, aber die geplante Zulieferungszone, die L202 und der Busbahnhof im Masterplan unterbrechen diese massiv. Daher habe ich beschlossen, vom Masterplan abzuweichen, den Bahnhof in das Seestadtareal zu integrieren und den Busbahnhof als Pufferzone und Abgrenzung zur lauten Straße und der Zuggleisen zu verwenden. Gleichzeitig soll das Bahnhofsgebäude als Erkennungsmerkmal dienen und zur Signifikanz und Prägnanz beitragen, indem es einen zentraleren Platz bekommt und nicht in die Ecke und an den Rand verdrängt wird. Die Bahnhofsbrücke, die normalerweise nur zur Erschließung der Gleise verwendet wird, bildet nun auch eine Verbindung zwischen Fußgängerzone und Seepromenade und soll durch großzügige Grünflächen zum Verweilen einladen.

Eine poröse Struktur soll anregende Nischen und Spielräume für urbanes Leben bieten. Die dadurch entstehende Durchlässigkeit ermöglicht im Gegensatz zu starren Gebäudefronten vermehrten öffentlichen Raum für die Entfaltung von Variabilität.

Angestrebt werden abwechslungsreiche (Frei-)Raumfolgen, die zum Flanieren anregen und notwendige Wege (wie z.B. zum Seequartier) bereichern und durch die Plätze zum Verweilen einladen. Gemischte und kleinteilige Nutzungen sichern Urbanität und ermöglichen einen lebendigen Stadtteil. Die Grundrisse sind flexibel gestaltet und können durch einfache Umbaumaßnahmen neu gegliedert werden, dadurch ist auch eine bessere Anpassungsfähigkeit an geänderte Bedürfnisse gewährleistet. Generell werden am Seestadtareal die Nutzungen Einkaufen, Wohnen, Arbeiten, Gastronomie, Freizeit und öffentliche Einrichtungen angestrebt, wobei der Schwerpunkt bei Einkaufen und Gastronomie liegt. Eine Nutzung für Wohnzwecke, Dienstleistungen etc. soll in den Obergeschossen stattfinden.



5.1 Lageplan

Fortsetzung Fußgängerzone

Die bestehende Fußgängerzone endet im Moment beim Seestadtareal, wodurch die Verbindung zum jetzigen Bahnhof und damit zukünftigem Erweiterungsgebiet Stadtquartier unterbrochen wird. Zwar wurde diese Tatsache im Masterplan berücksichtigt, jedoch wird die neue Fußgängerzone nur bis zur Seestraße geführt, danach folgt bis zur L202 eine Anlieferungszone.

Es soll nicht nur eine geradlinige Verbindung zwischen jetziger Fußgängerzone und zukünftigem Seequartier geschaffen werden, sondern auch ein zweiter Weg, der zur Brücke führt und immer wieder Aussichts- und Verweilpunkte bietet. Dadurch entsteht auch eine Schleife, die das flanieren attraktiver und abwechslungsreicher gestalten soll.

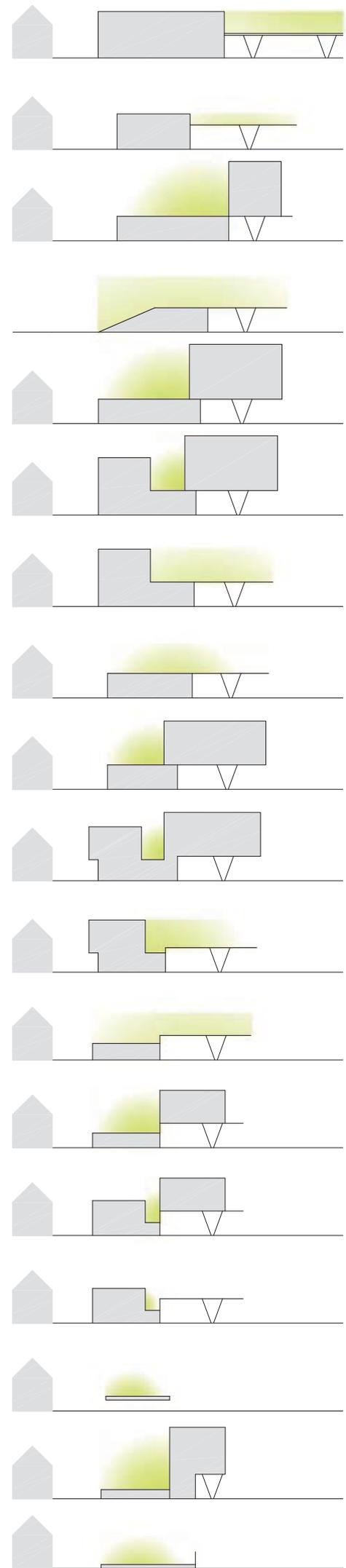
- Fortsetzung der bestehenden Fußgängerzone
- Öffentliche Plätze kräftigen die Knotenpunkte
- Seespange als attraktive Verbindung zum See

Nachdem zwischen dem Seestadtareal und dem Bodensee nicht nur die vierspurige Straße L202 liegt, sondern auch die Gleisanlagen des Bahnhofes Bregenz und die Bäume der Seepromenade, wird der Ausblick versperrt und ist nur für die Räumlichkeiten ab dem 2. Geschoss möglich. Normalerweise sind diese Räume meistens für Büros oder Wohnungen reserviert und sollte es doch ein Geschäft bis in diese Höhe schaffen, so werden die Fenster meist durch Verkaufsstände verstellt. Daher soll ein zusätzlicher Weg geschaffen werden, der die Sicht auf die Seepromenade ermöglicht. Grünflächen, Plätze, Durchgangsmöglichkeiten, sowie die Anbindung an die bestehende Fußgängerzone sorgen für eine bessere Aufenthaltsqualität.

Durch eine zusätzliche Brücke/Seespange wird ein direkterer Zugang zur Seepromenade ermöglicht. Die alte Bahnbrücke soll laut Masterplan erhalten werden und als weitere Verbindung/Versorgung zum Festspielhaus dienen. Die unattraktive Unterführung und der durch den Verkehr behinderte Übergang sollen durch eine neue attraktivere Brücke entlastet bzw. wenn möglich ersetzt werden und nur noch als „Notlösung“ fungieren.



5.2 Lageplan

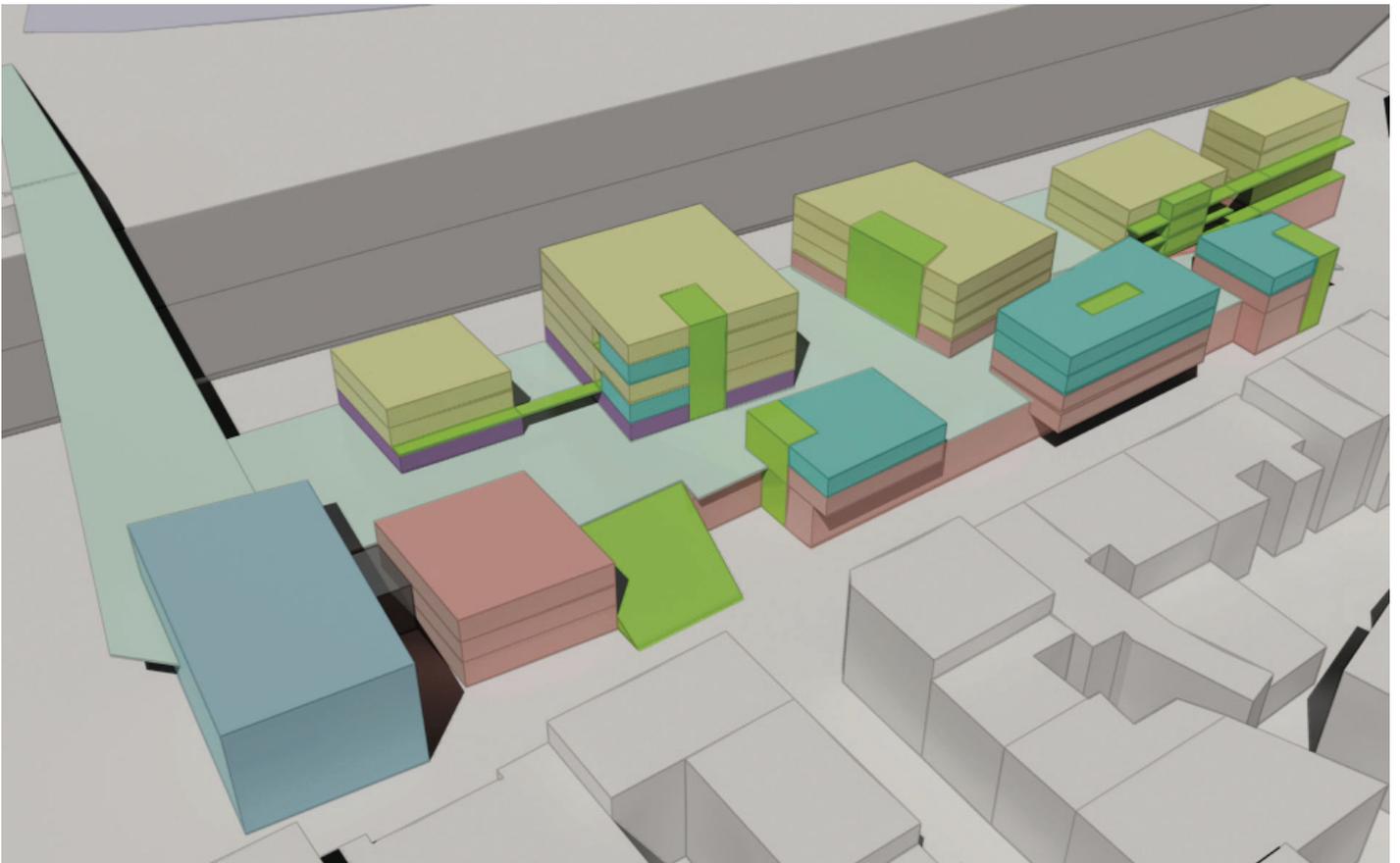


5.3 Freiraum Öffnungsrichtungen

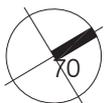
BGF-Aufstellung

45 Wohnungen	4.100 m ²
Gastronomie	1.200 m ²
Geschäfte	4.800 m ²
Büro	1.300 m ²
Bahnhof	1.200 m ²
Busbahnhof	7.000 m ²
Fahrradgarage	200 m ²
Gesamt	19.800m ²

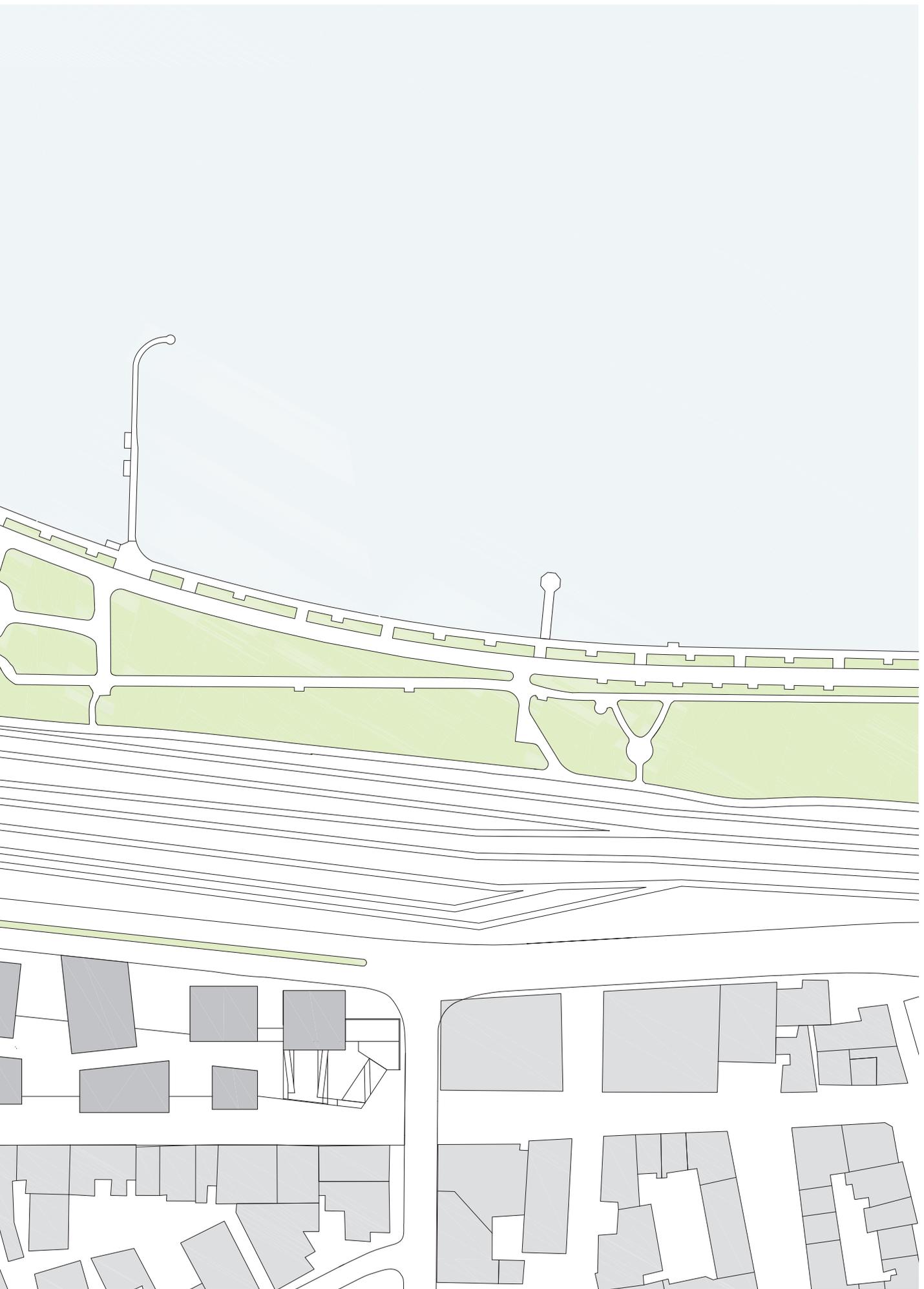
Raumprogramm



Entwurf



100 200 500

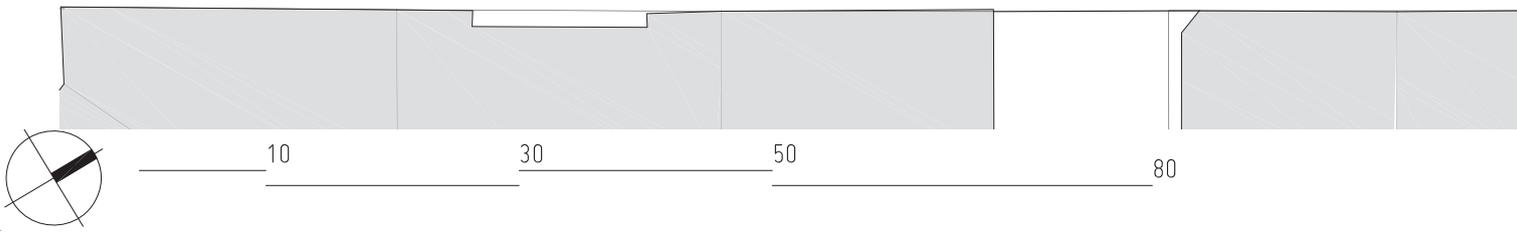


Lageplan 1:1500

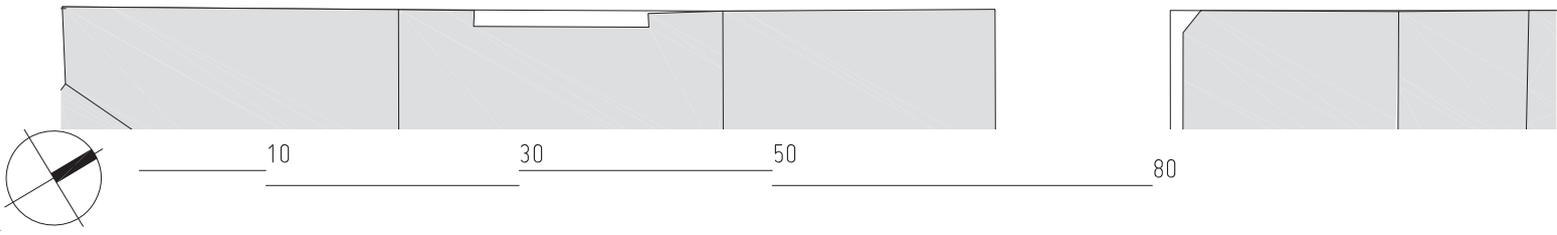


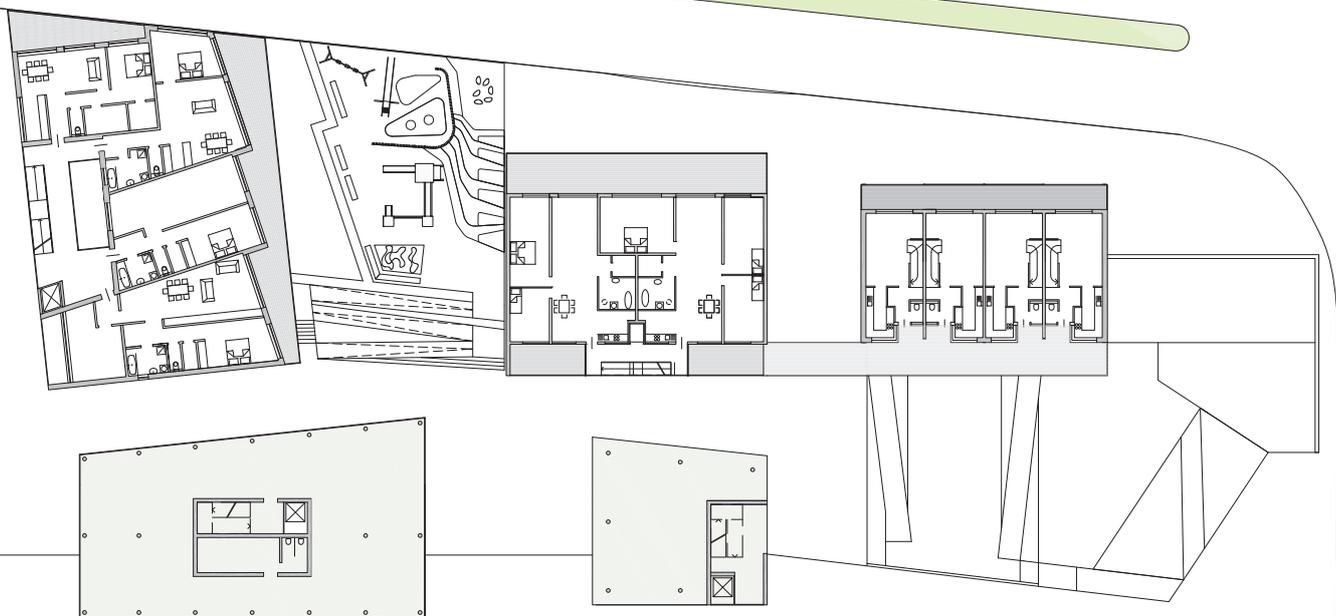
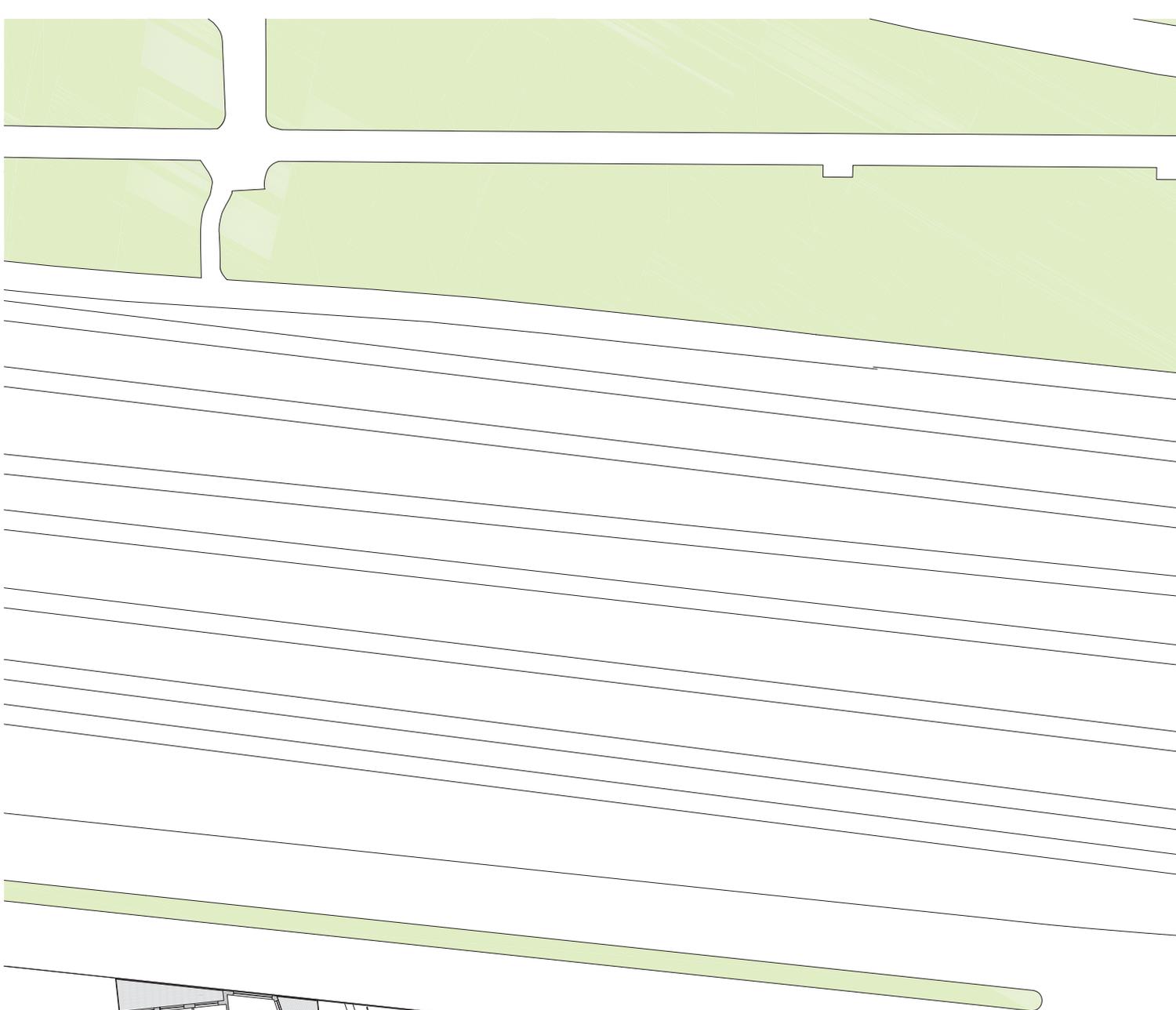
10 30 50 80

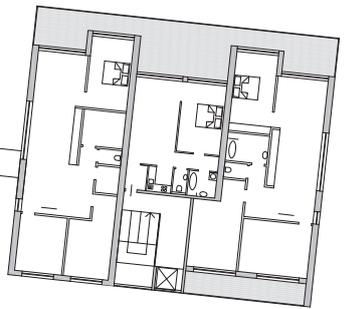
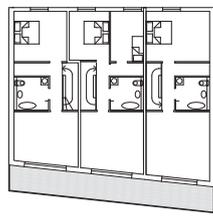


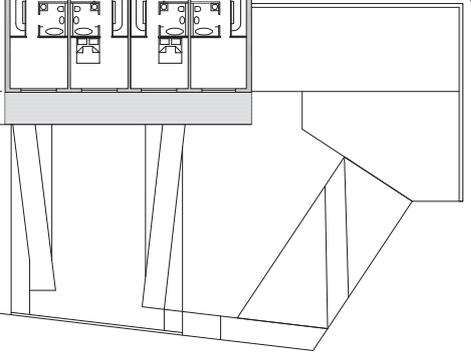
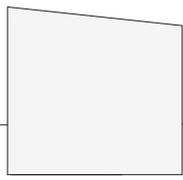
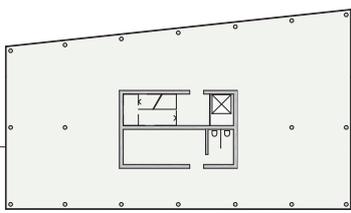
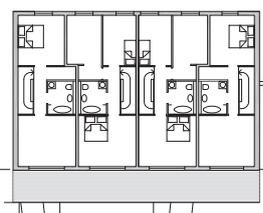
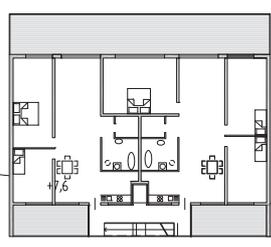
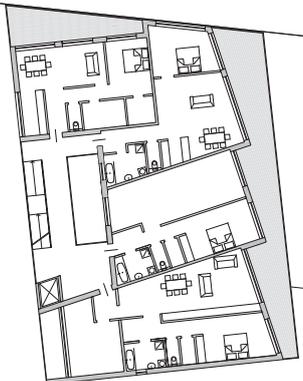
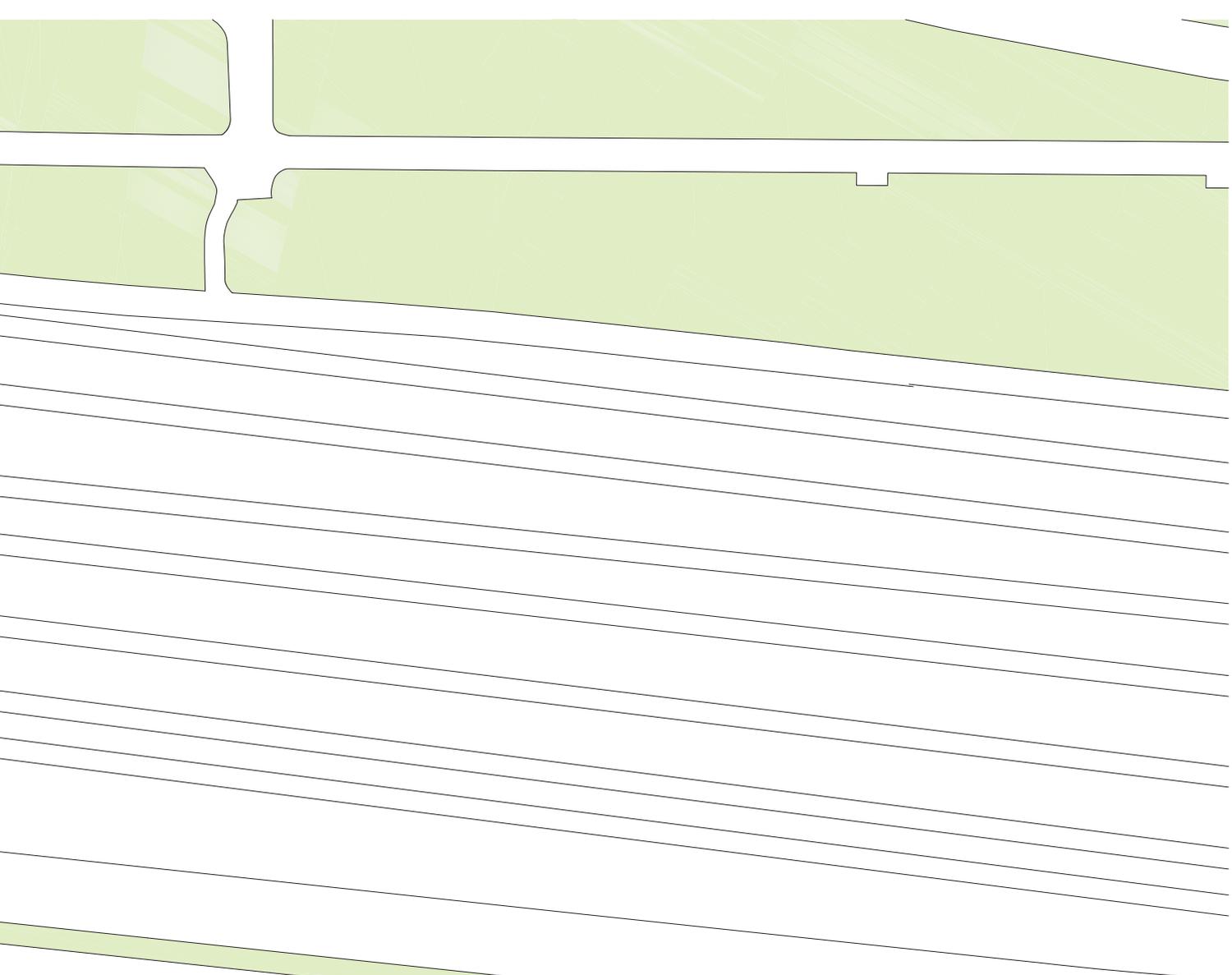












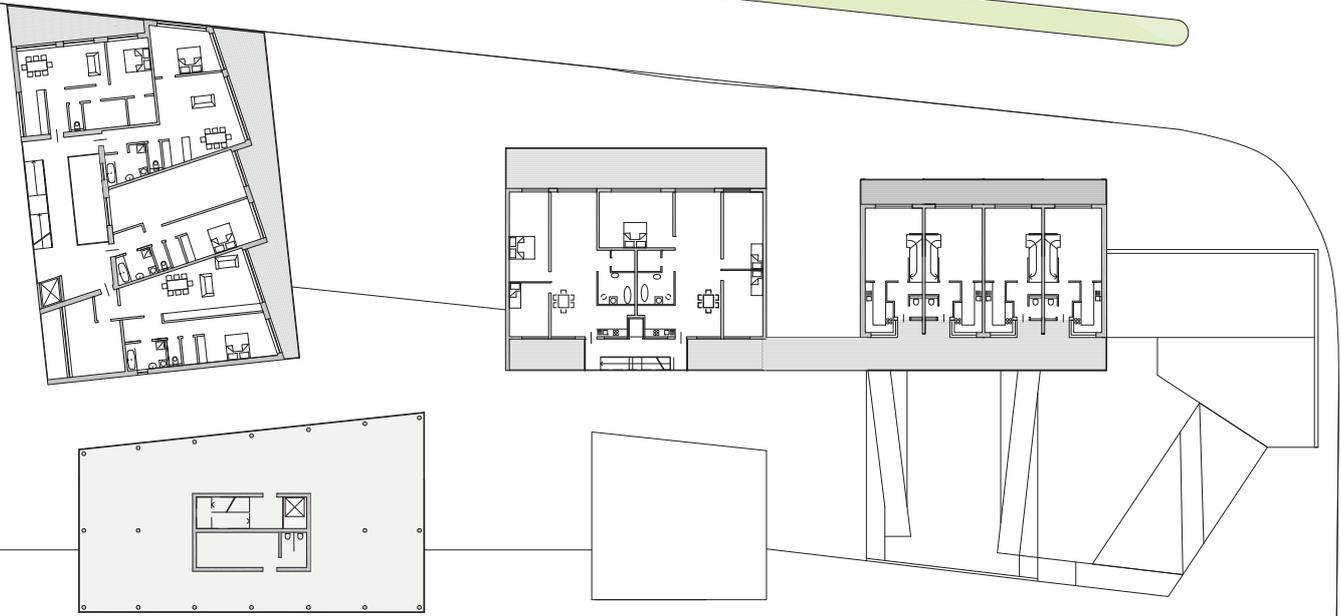
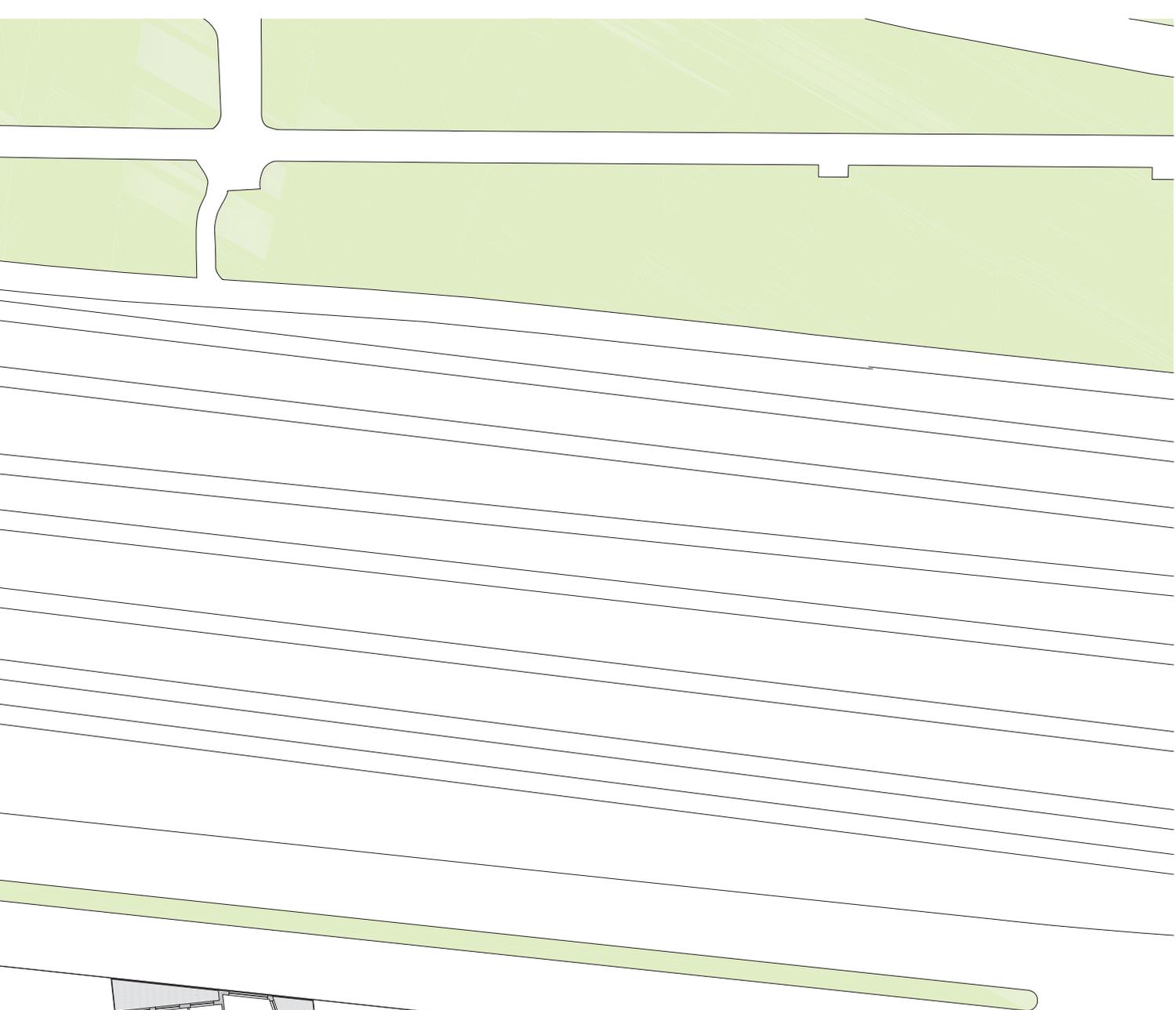


10

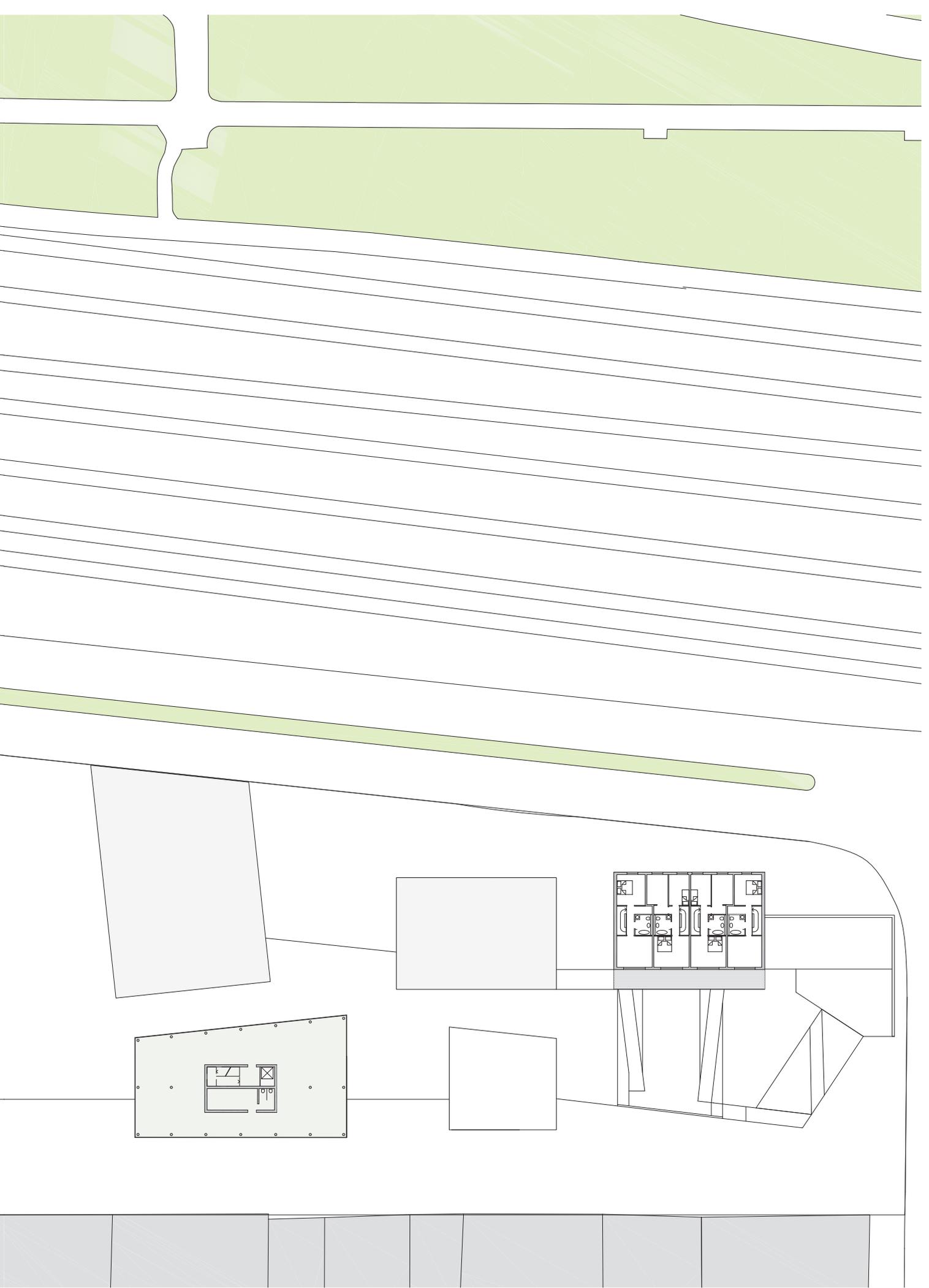
30

50

80







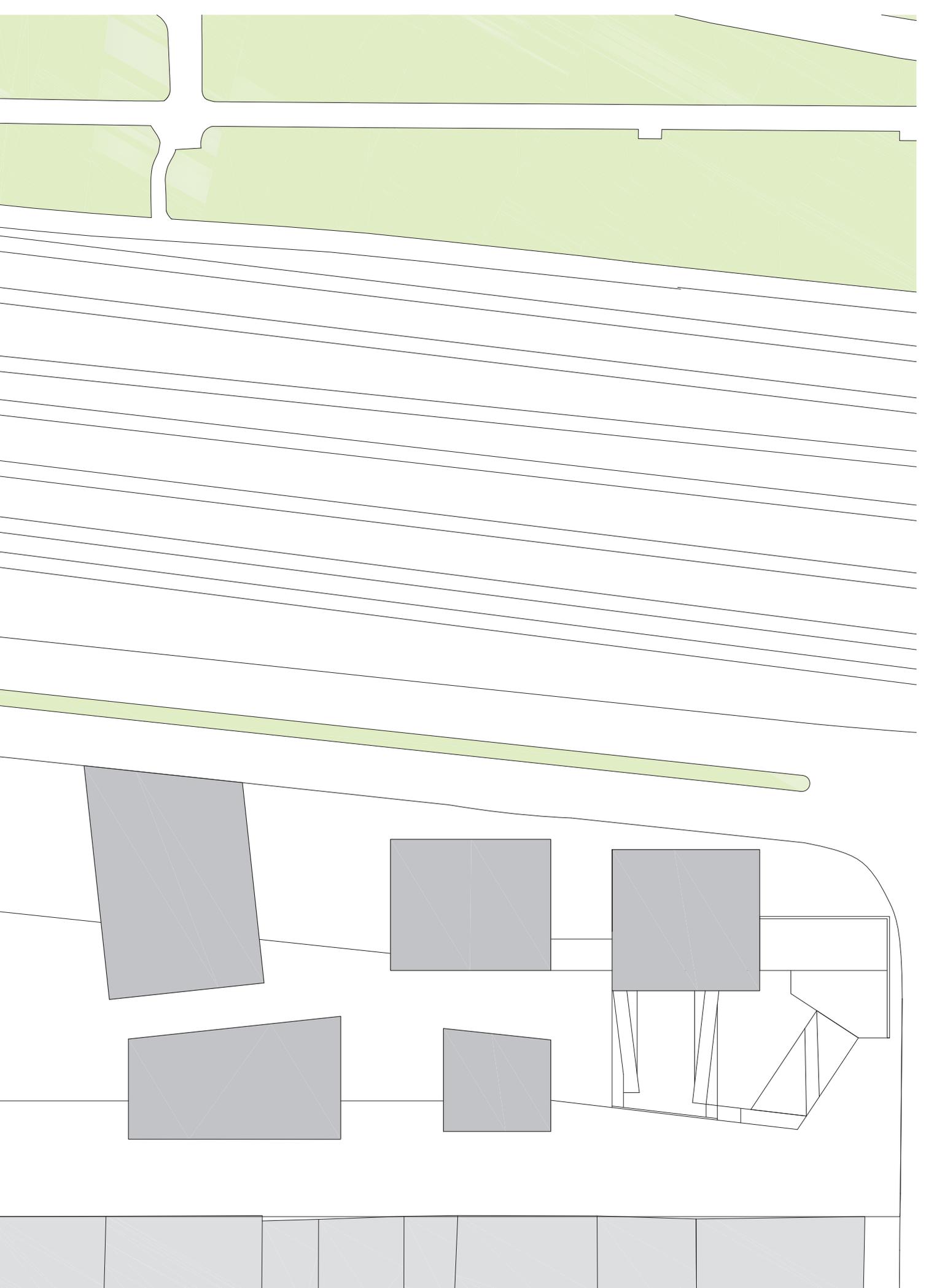


10

30

50

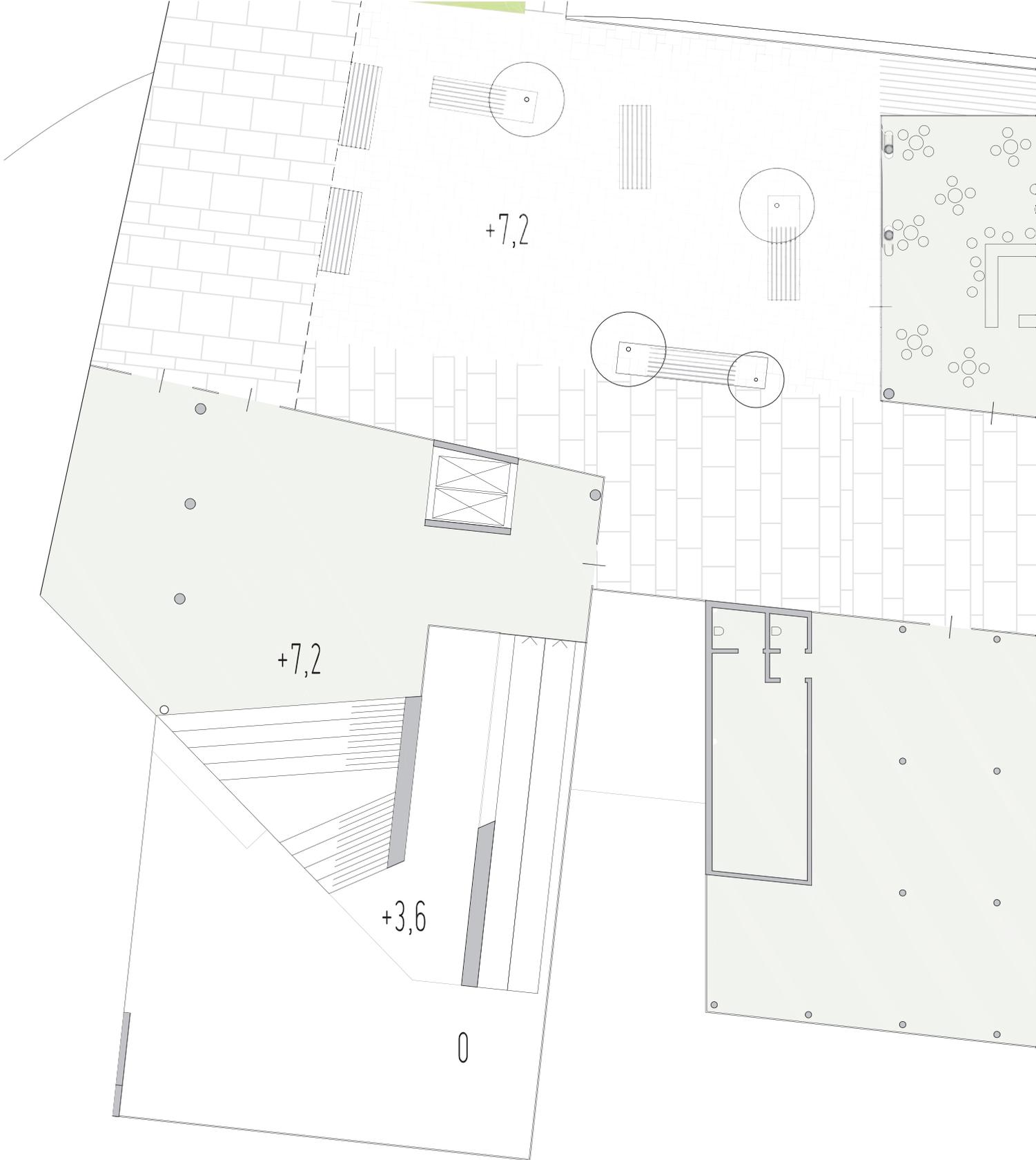
80

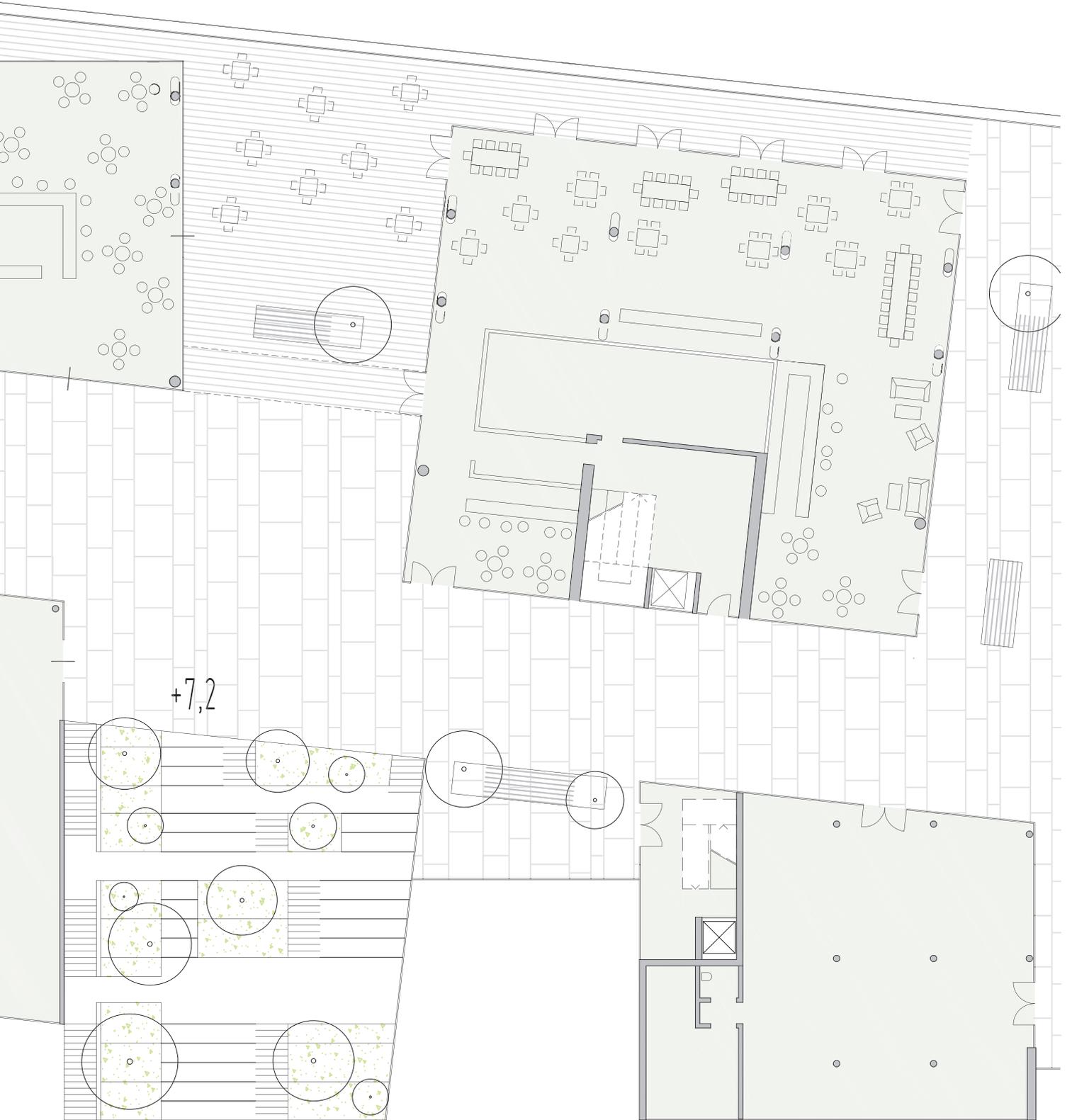


DD

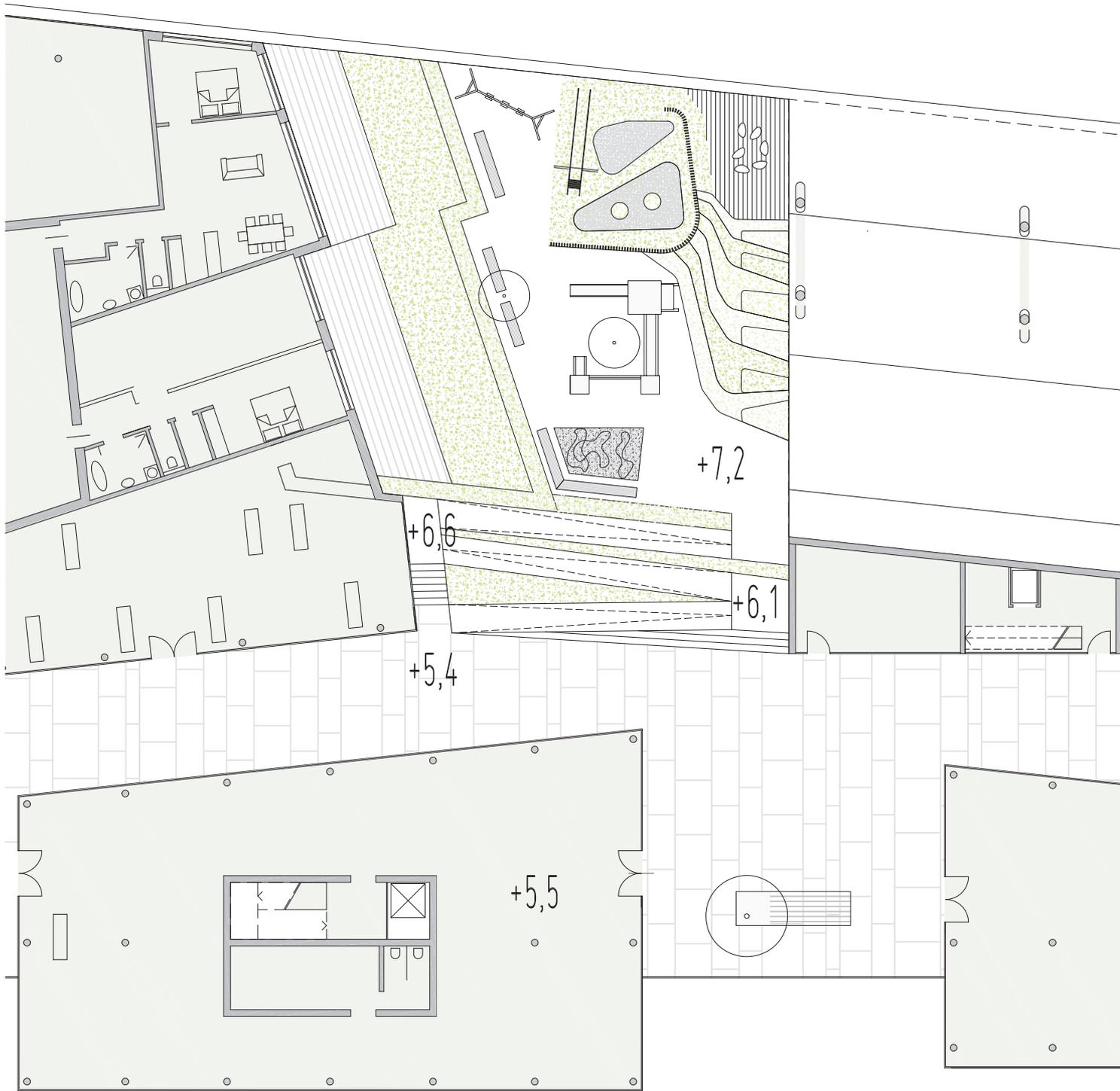
1:600

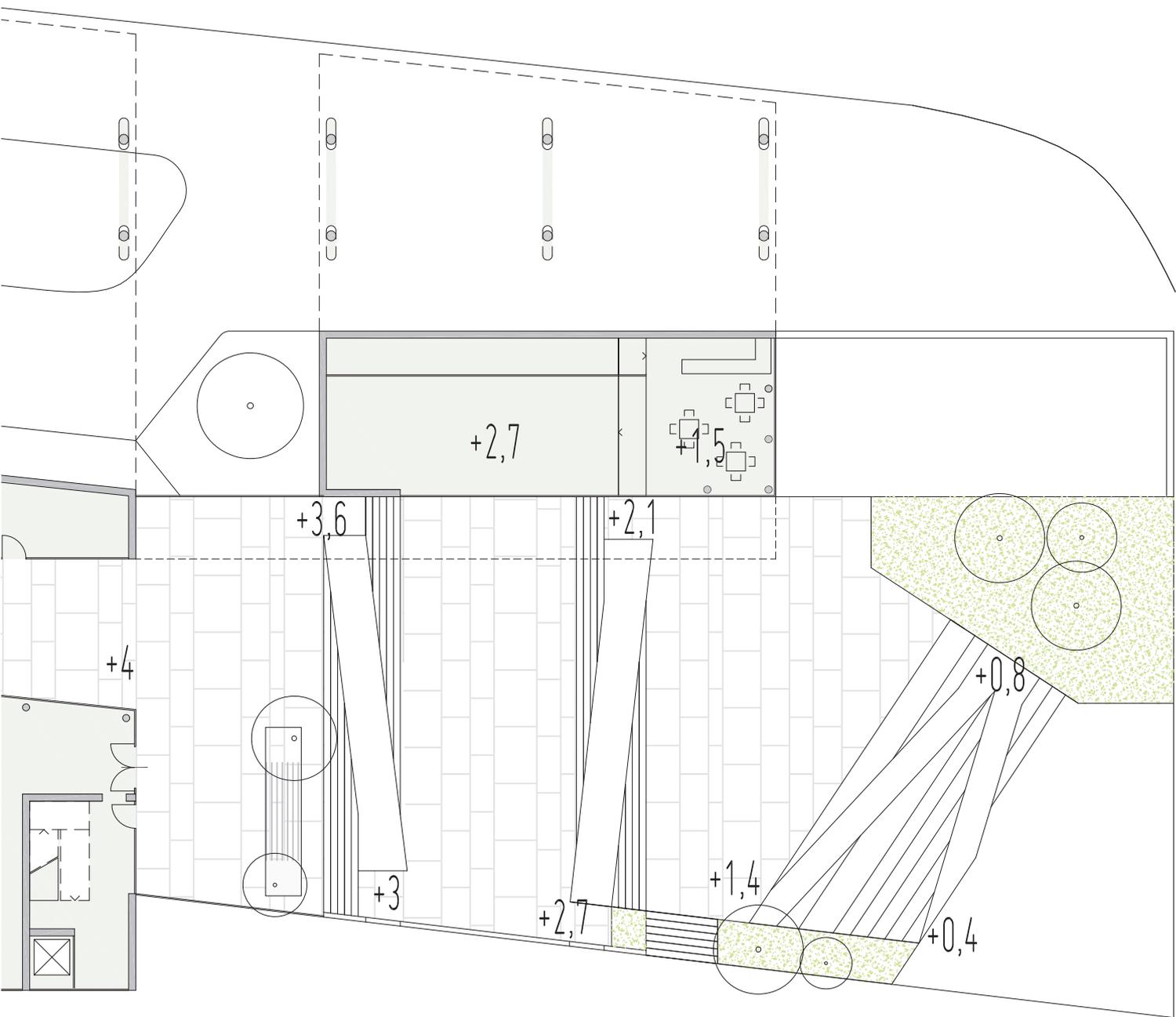
Weg



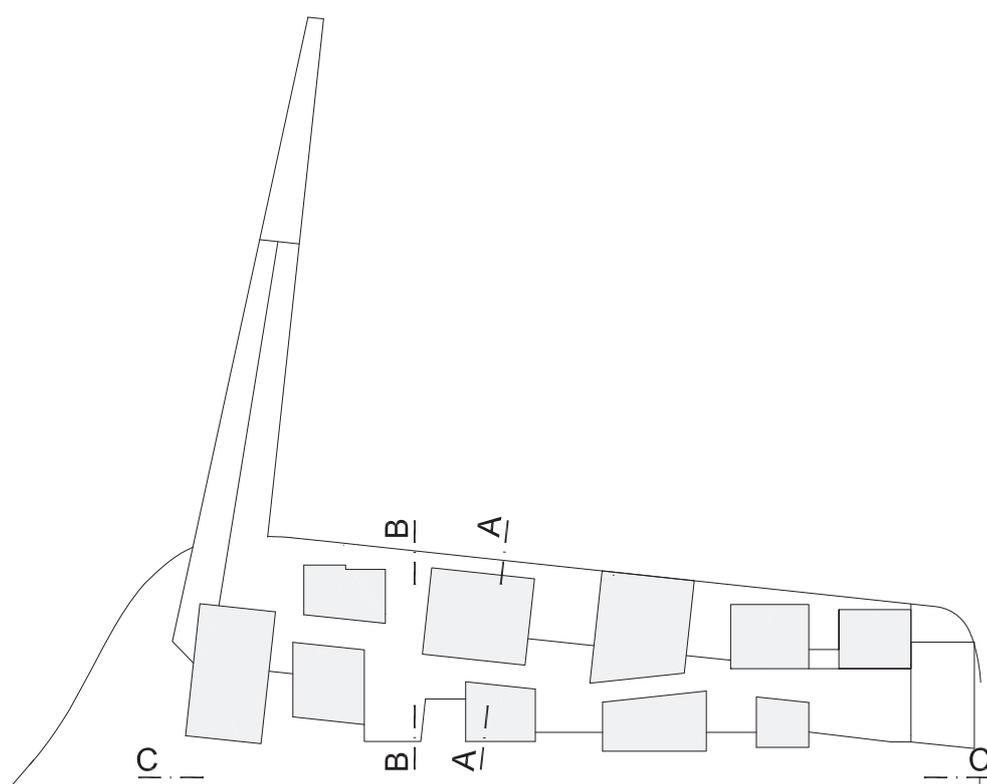


0

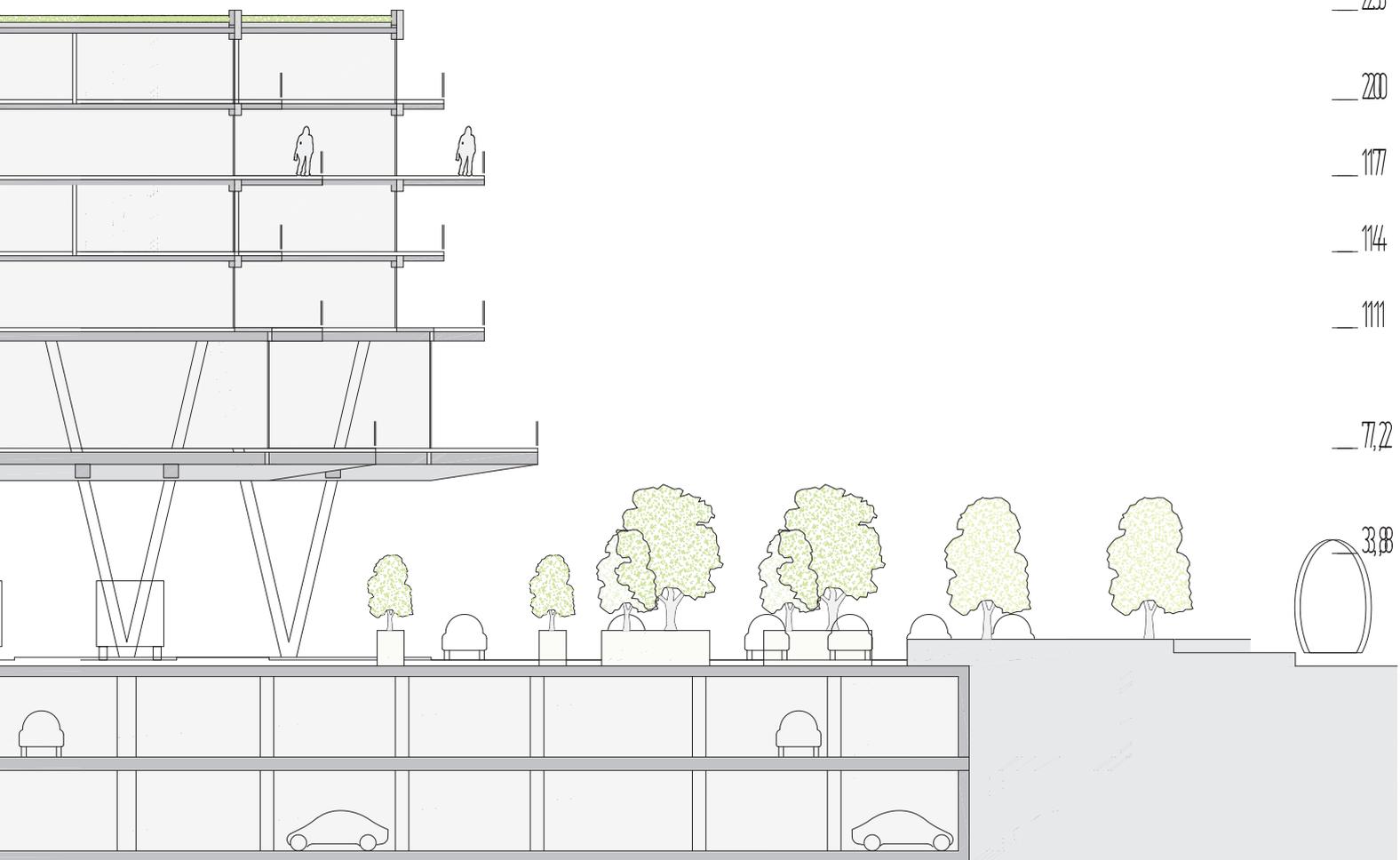




Schnitte



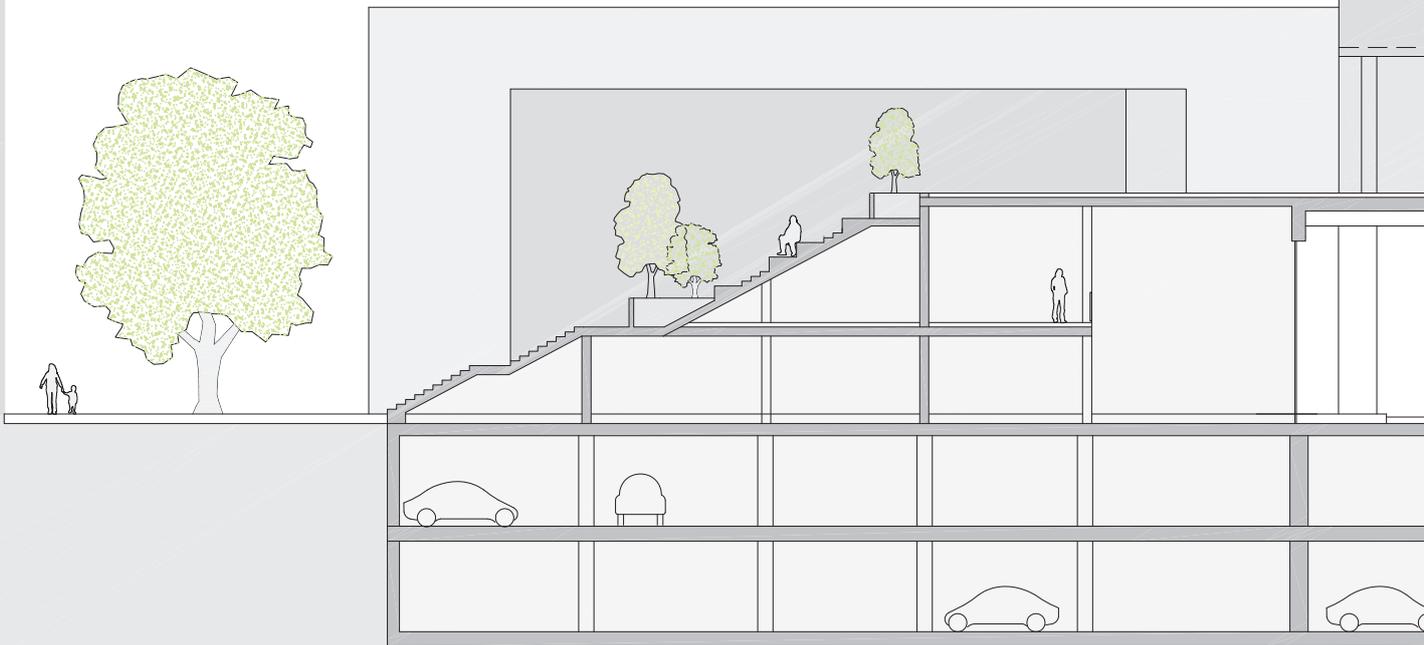




A-A

1:250

17 _
14 _
11 _
7.2 _
3.5 _



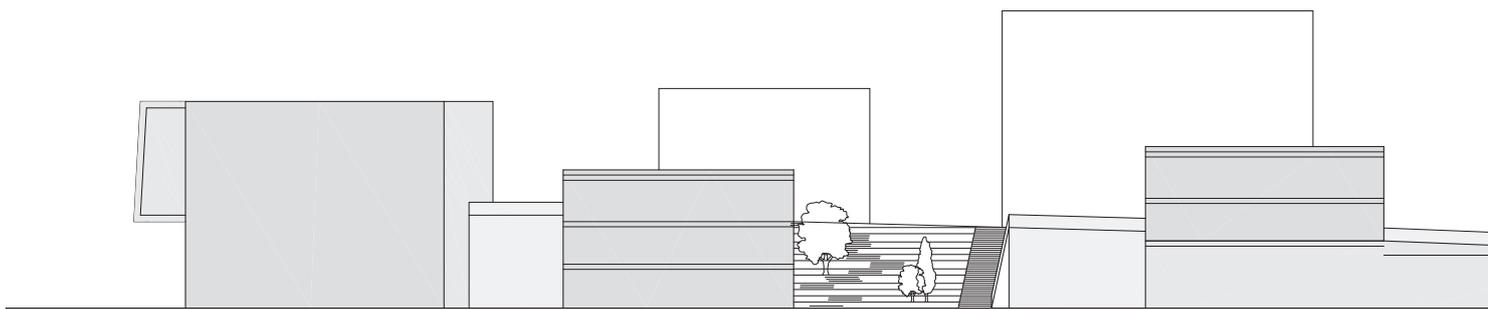
10

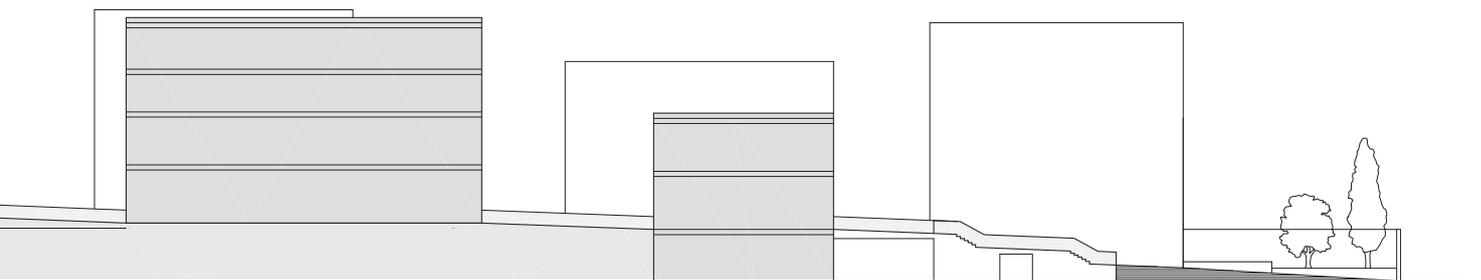
20



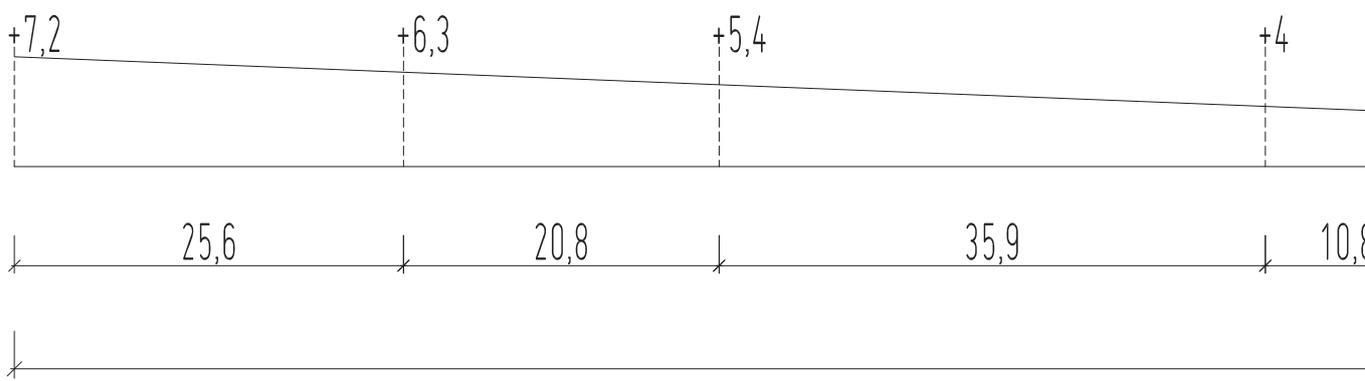
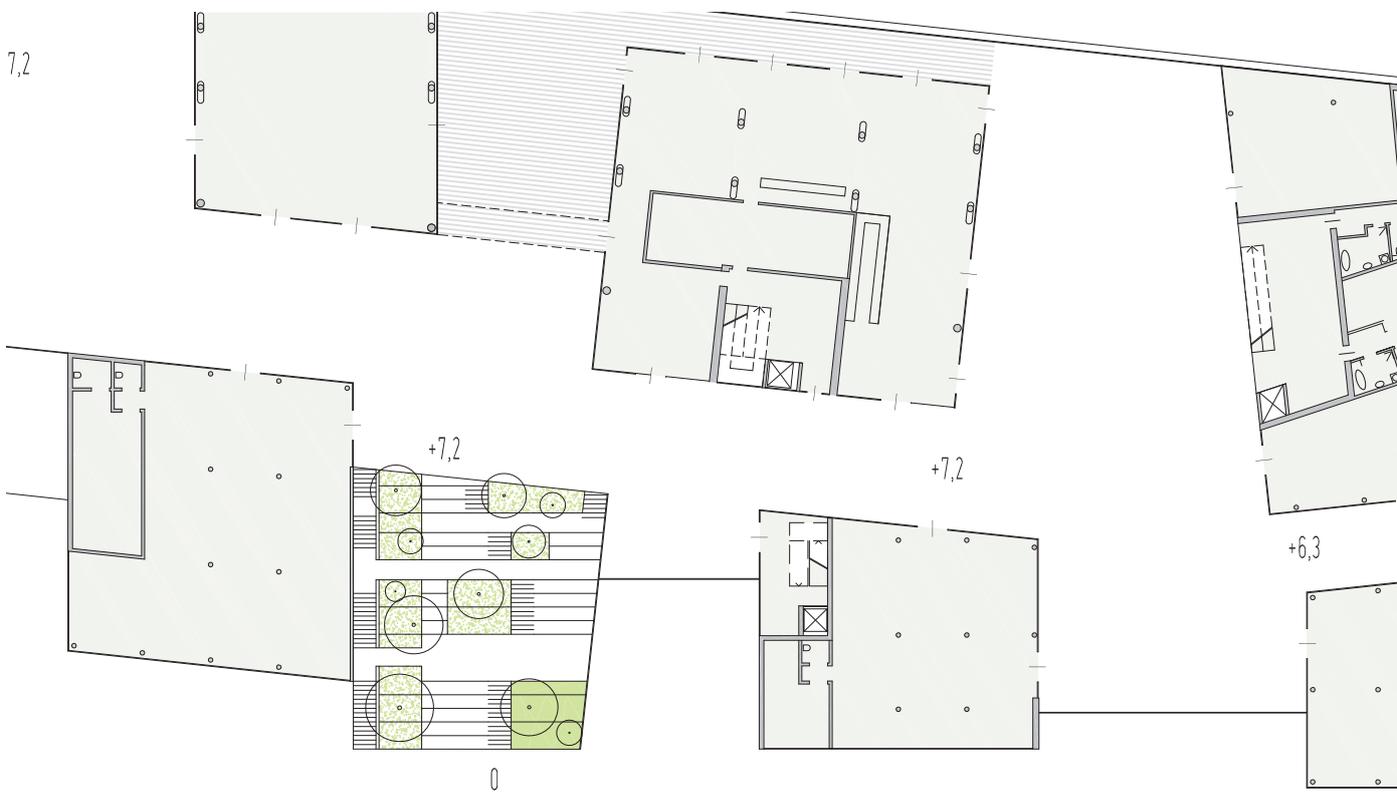
B-B

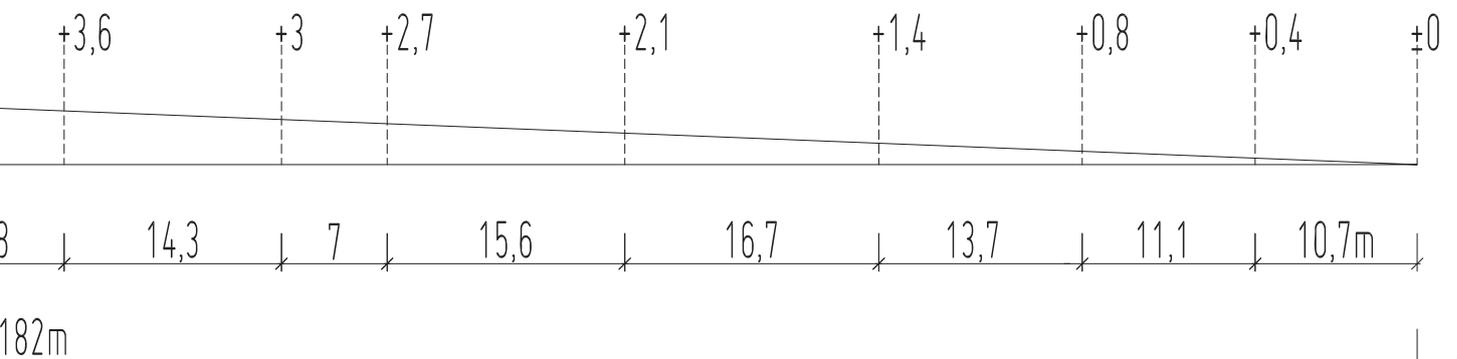
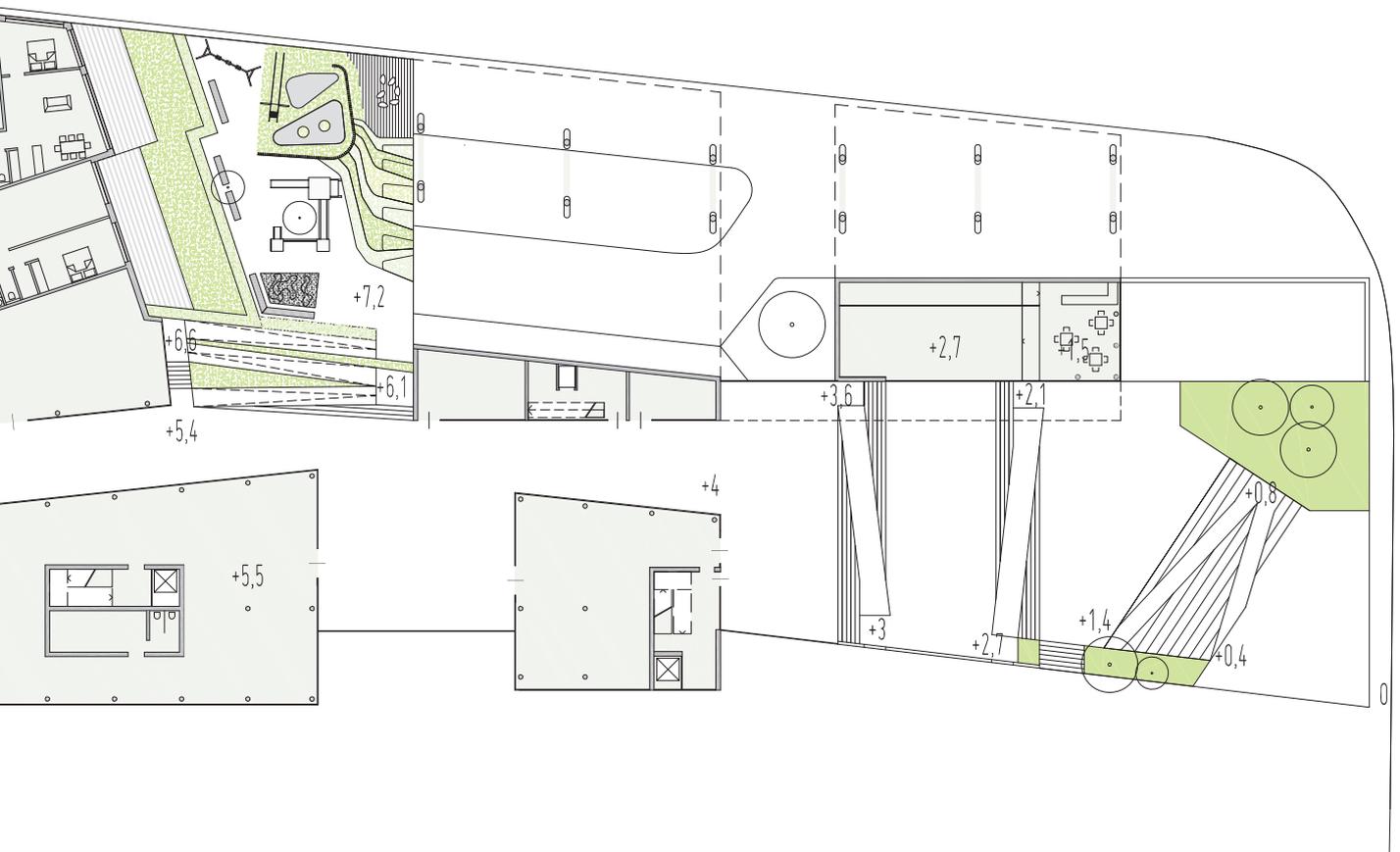
1:250



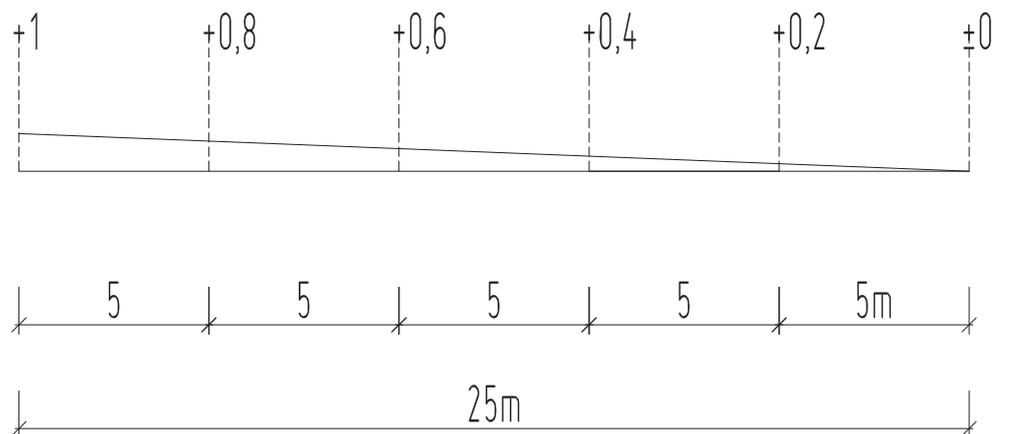


Rampensteigung





Rampenabwicklung mit 4% Längsgefälle M 1:500



endige Rampenlänge für 1 Höhenmeter mit 4% Längsgefälle M 1:200

Statisches Konzept

Tragende Wandscheiben in parralleler Anordnung

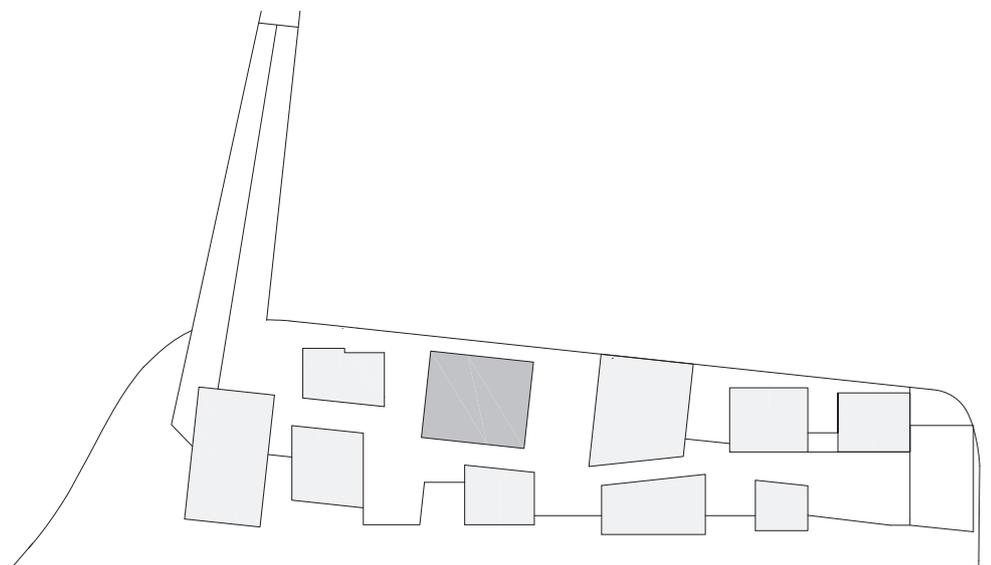
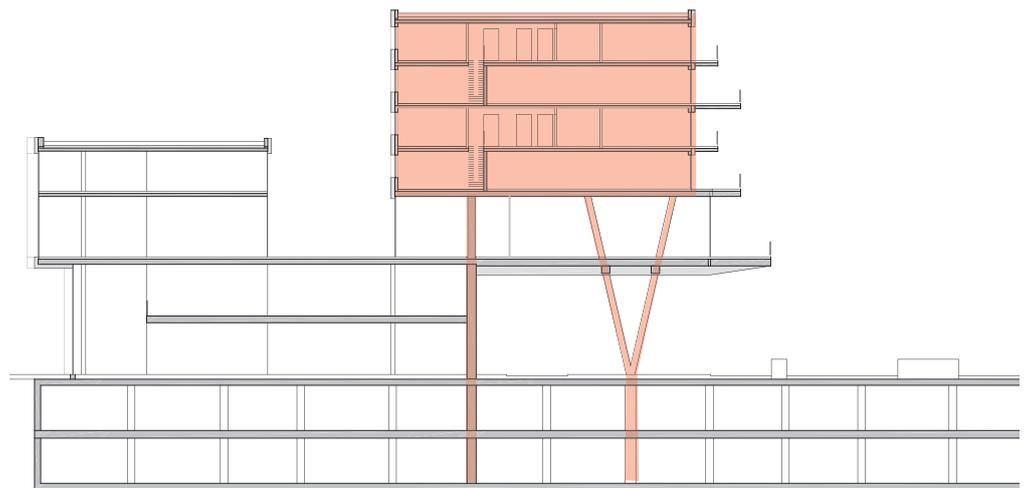
Gebäude über dem Busbahnhof

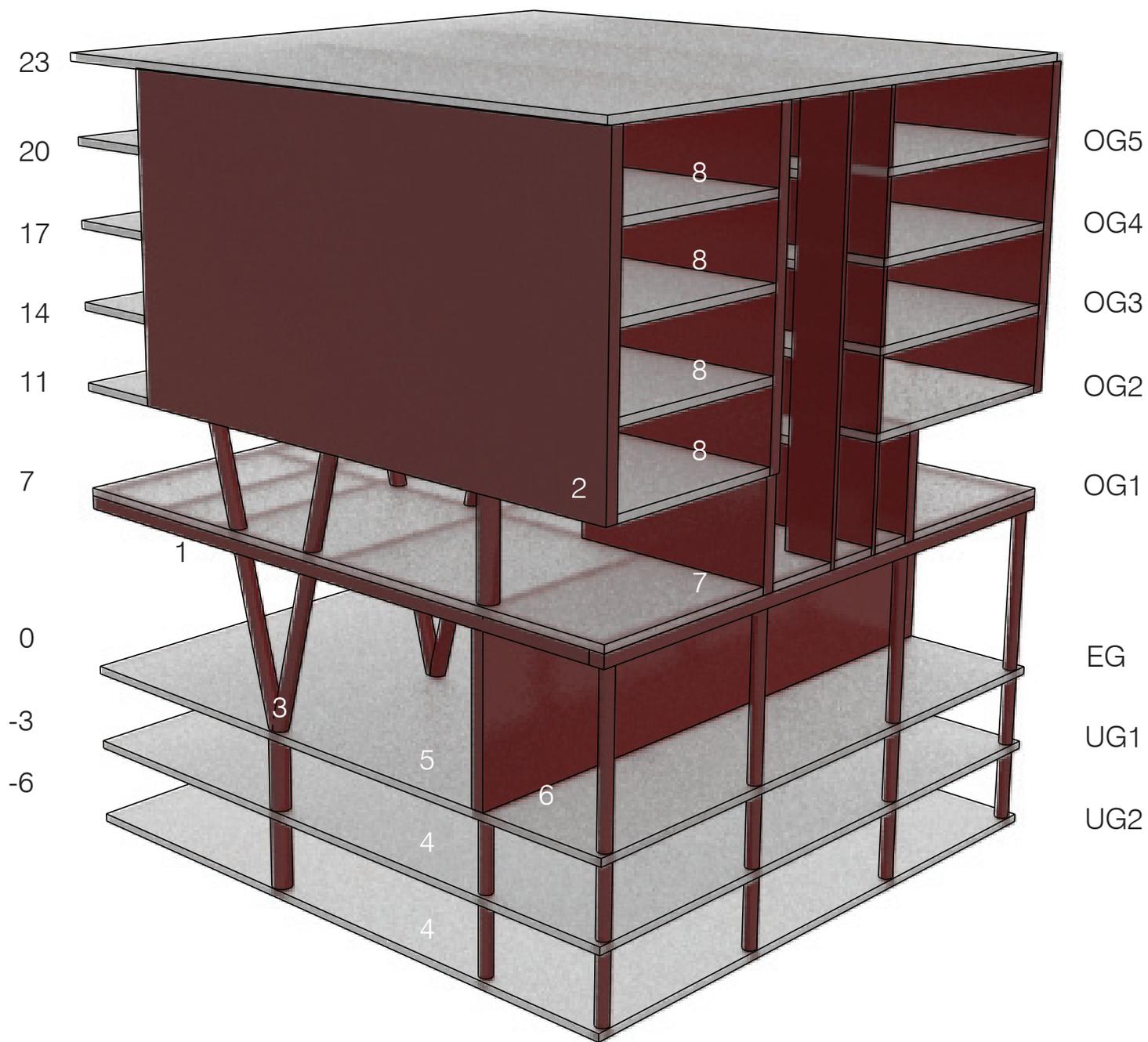
Die tragenden Scheiben sind quer zur Gebäudelängsrichtung und übereinander angeordnet. Durch die große Höhe der Scheiben kann die Stahlbetonscheibe selbst die Abfangung ihrer Lasten auf die Stützen übernehmen.

In den tragenden Scheiben können kleinere Öffnungen für Türen oder Fenster eingeschnitten werden. Eine regelmäßige Anordnung großer Öffnungen, wie sie sich beim Skelettbau ergibt, ist hierbei jedoch nicht möglich, da ansonsten die Schubsteifigkeit vermindert wird.

Die Scheibenbauweise ermöglicht eine freie Stellung von Wänden unter den die Scheiben verbindenden Decken (horizontale Scheiben). Dies ermöglicht eine große räumliche Gestaltungsfreiheit.

Um den Gastrobereich im 1.OG auf Wegniveau freizuspielen enden die Wandscheiben im 2.OG und werden durch Stützen mit einem Winkel von 10° abgefangen. Der Boden des 1.OG wird mittels eines Unterzugraster getragen.





- | | | | | | |
|---|-------------------|---|------------|---|---------|
| 1 | Unterzug 50/80 | 4 | Tiefgarage | 7 | Gastro |
| 2 | 50cm Wandscheibe | 5 | Busbahnhof | 8 | Wohnung |
| 3 | Säule 10° geneigt | 6 | Shop | | |

Stahlbetonskelettbau

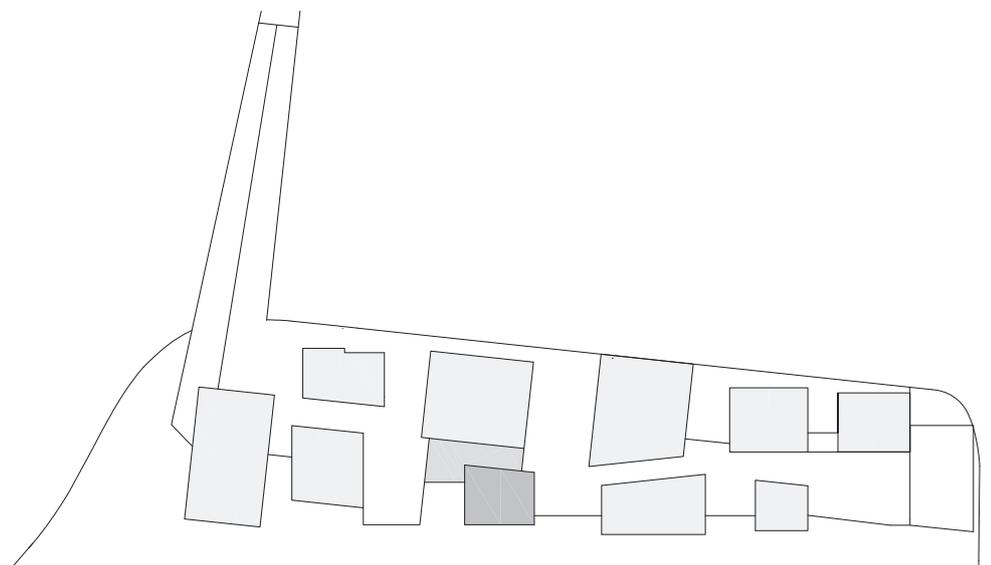
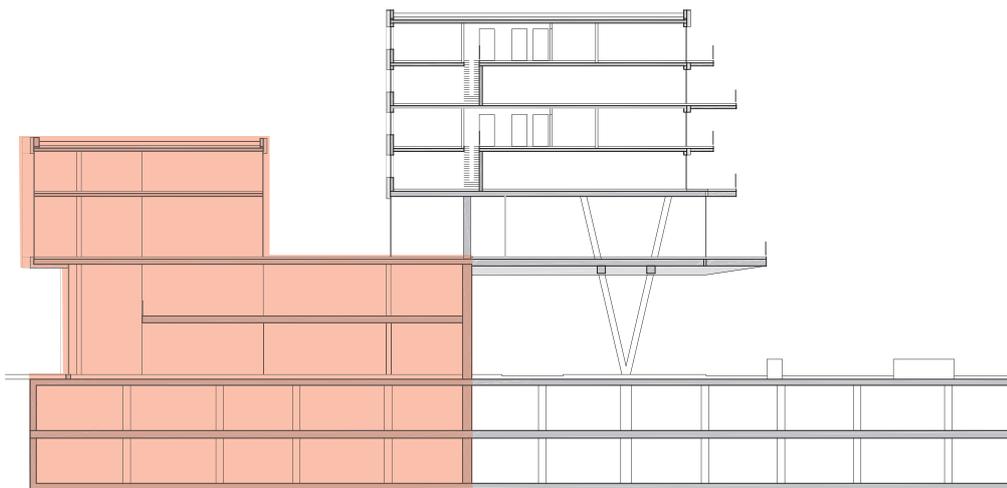
Sockelzone und Bürogebäude

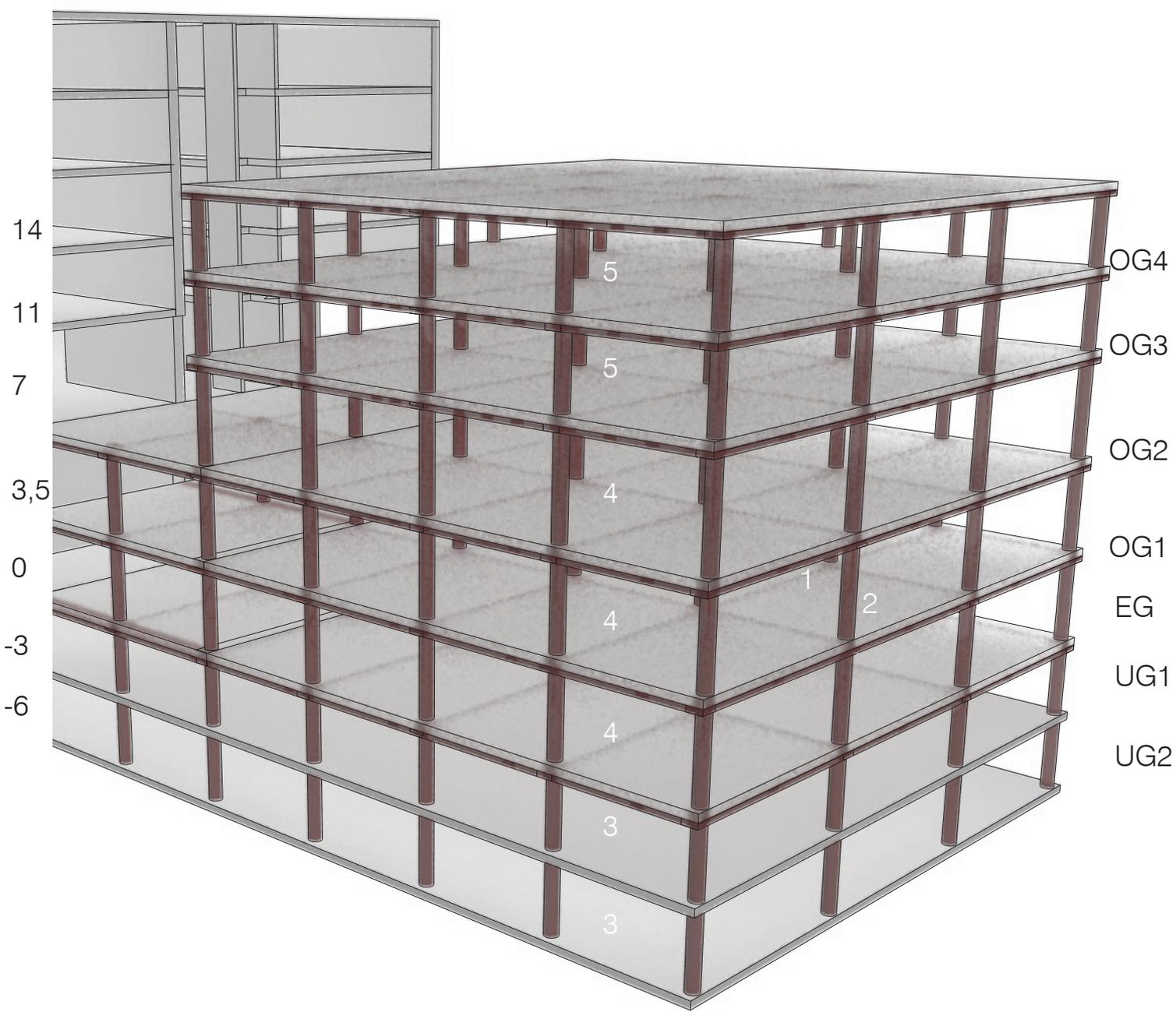
Deckenplatten, Unterzüge und Stützen bilden die tragende Funktion, wobei die Deckenscheiben und Unterzüge die horizontale Lastabtragung und die Stützen die vertikale Lastabtragung übernehmen. Dadurch wird eine flexible Grundriss- und Fassadengestaltung ermöglicht.

Das Skelett wird durch tragende und nicht tragende Elemente erzeugt, wobei die nichttragenden Elemente der Struktur als Ausfachung dient. Das Stützenraster beträgt 5m in Längsrichtung und 8m in Querrichtung und leitet sich von der Anordnung der Parkplätze in der Tiefgarage ab.

Die Stiegenhäuser und dargestellten Wände dienen als aussteifende Bauteile um Verschiebungen und Verdrehungen des Baukörpers zu vermeiden.

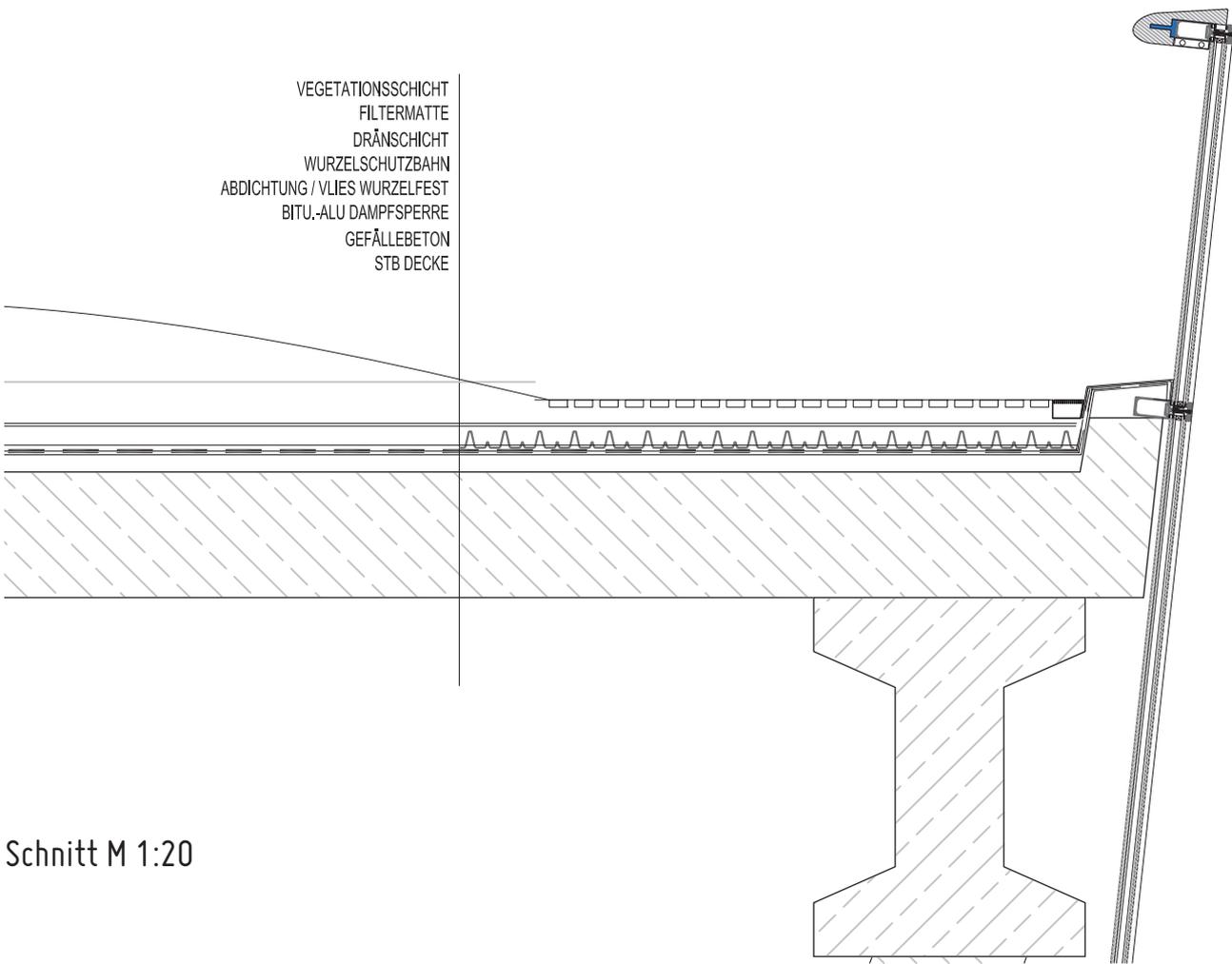
Da die Bauteile im Gegensatz zum Massivbau keine Raumabschließende Funktion bieten, übernimmt dies eine raumhohe Pfosten-Riegelkonstruktion.



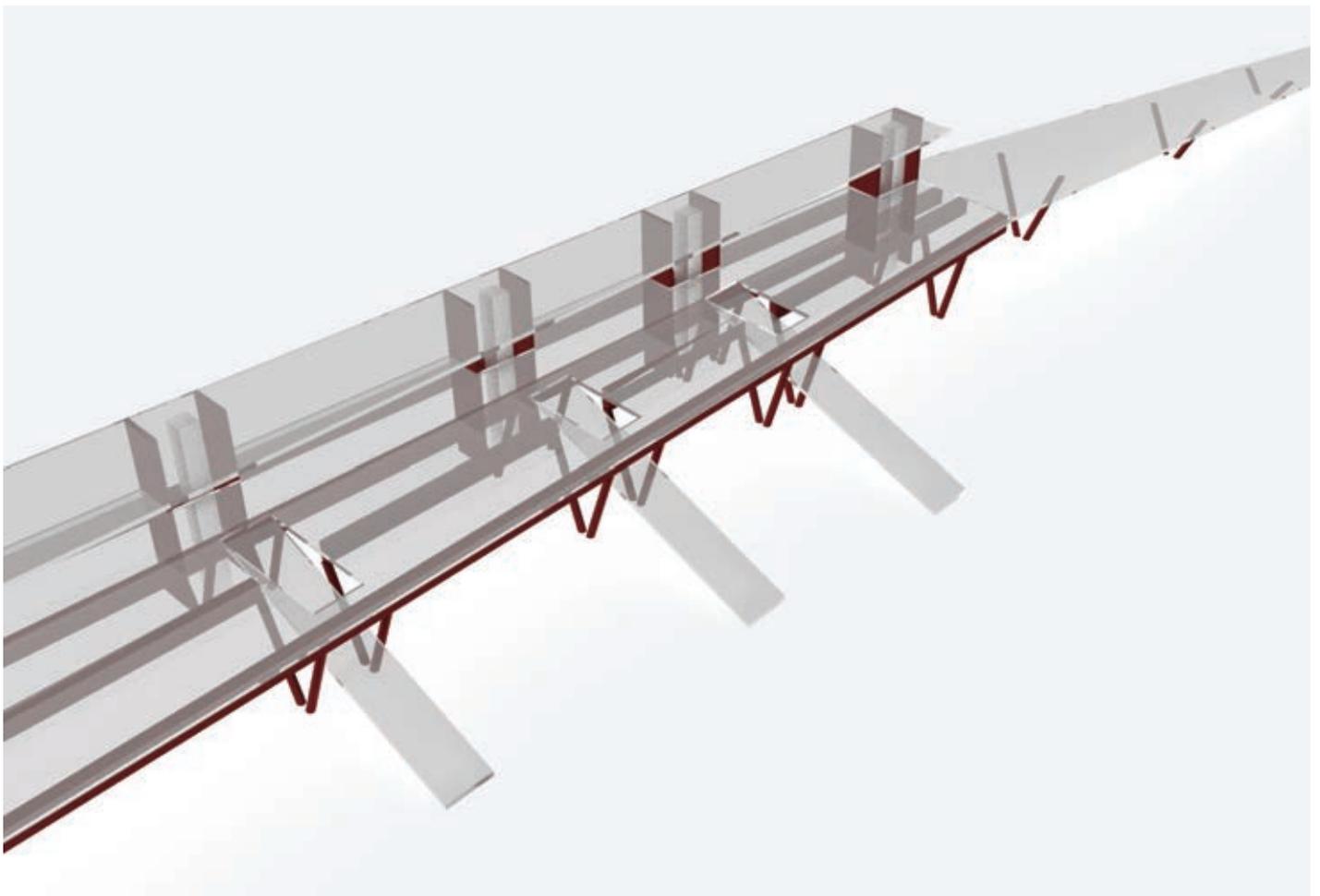


- | | | | |
|---|----------------|---|------------|
| 1 | Unterzug 20/30 | 3 | Tiefgarage |
| 2 | Säule DM 30cm | 4 | Shop |
| | | 5 | Büro |

VEGETATIONSSCHICHT
FILTERMATTE
DRÄNSCHICHT
WURZELSCHUTZBAHN
ABDICHTUNG / VLIES WURZELFEST
BITU.-ALU DAMPFSPERRE
GEFÄLLEBETON
STB DECKE



Schnitt M 1:20

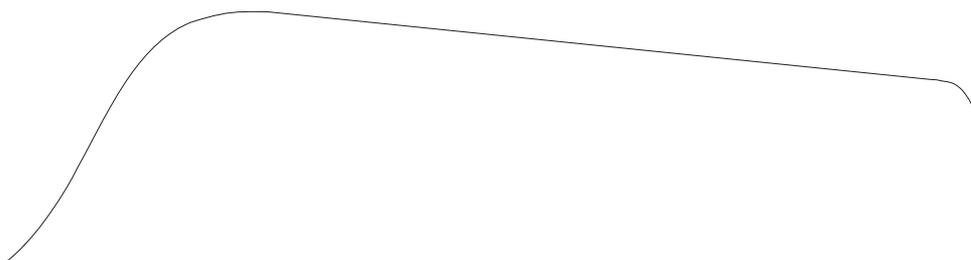


Flächennachweis
Topo

Erdgeschoss

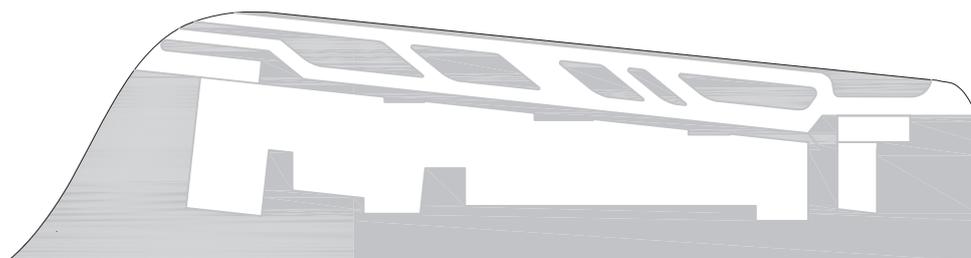
Parzelle

FBG: 13.531 m²



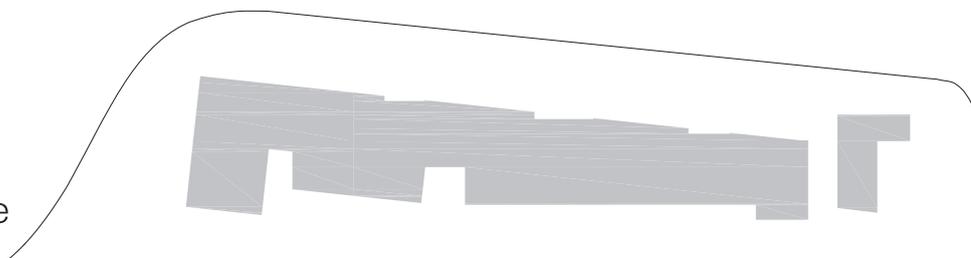
Freifläche

FF: 7.134 m²



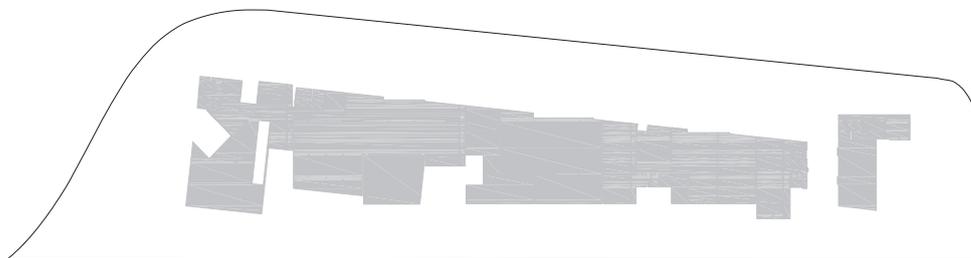
Brutto-Grundfläche

BGF: 4.237 m²



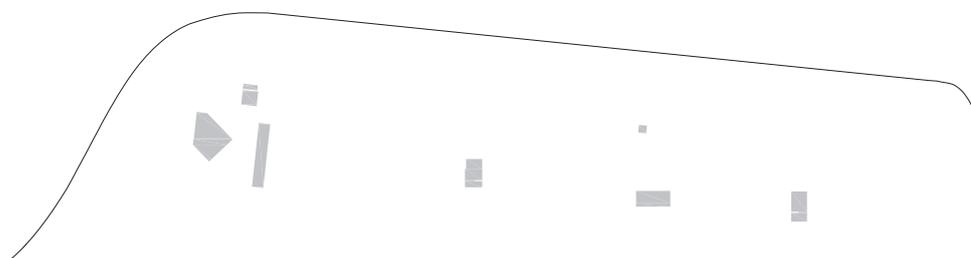
Nutzfläche

NF: 3.629 m²



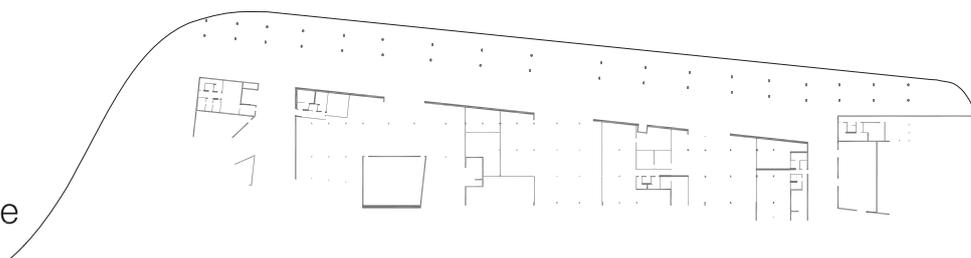
Verkehrsfläche

258 m²



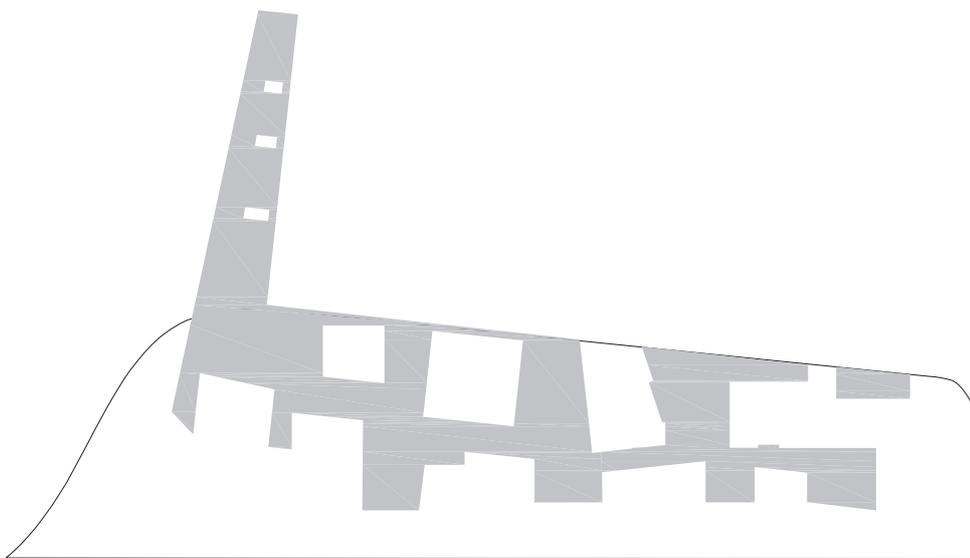
Konstruktionsfläche

KF: 350 m²



1. Obergeschoss

Gesamt

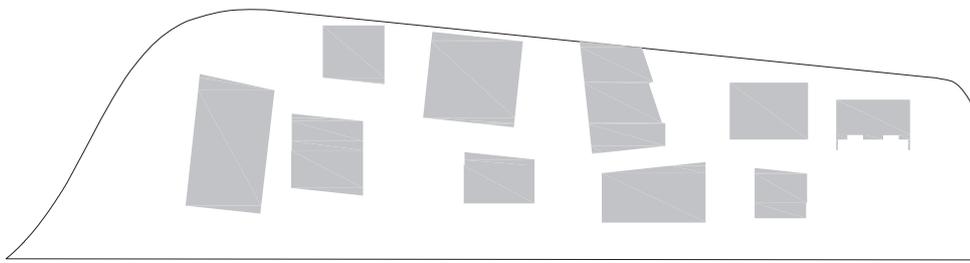


Freifläche

5.454 m²

13.531 m²

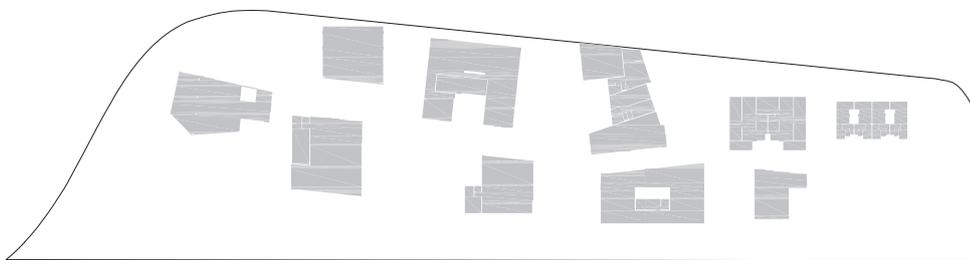
12.587 m²



BGF

3.643 m²

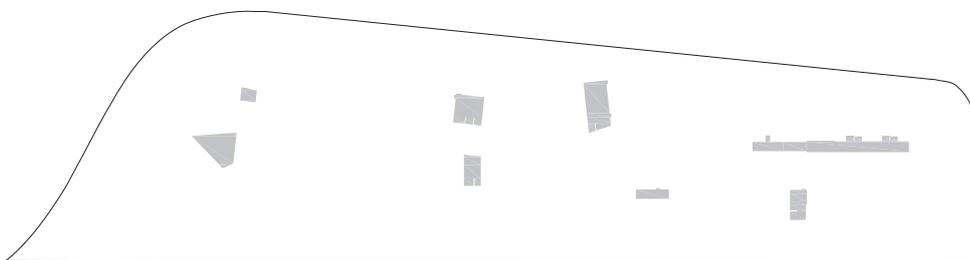
7.880 m²



NF

2.826 m²

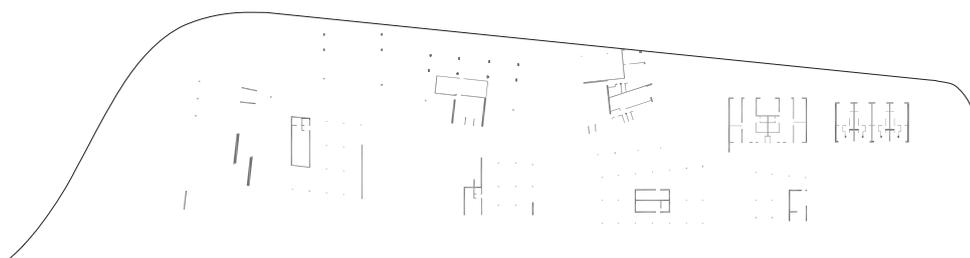
6.455 m²



VF

412 m²

679 m²

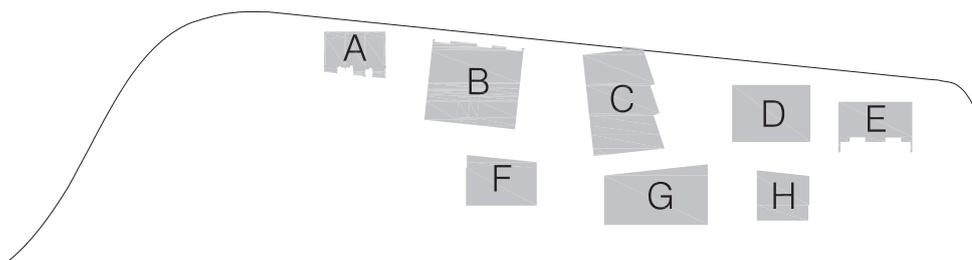


KF

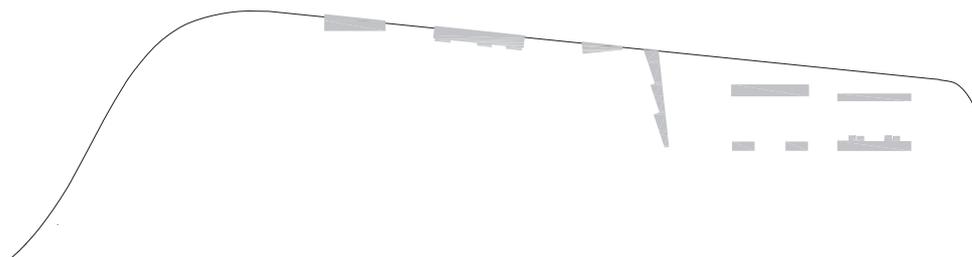
405 m²

752 m²

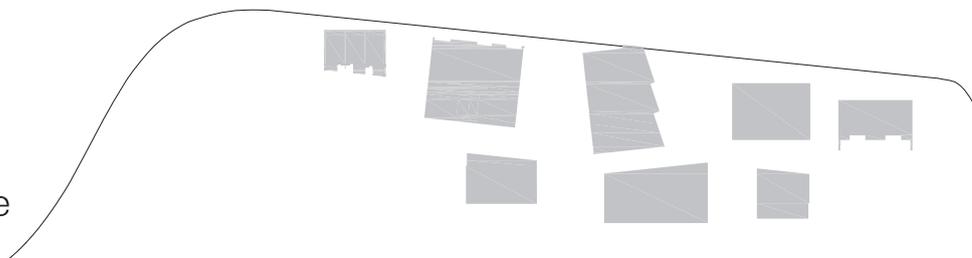
Regelgeschoss



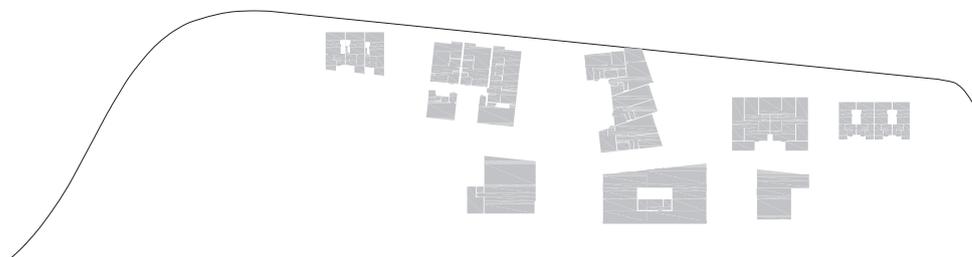
Freifläche
429 m²



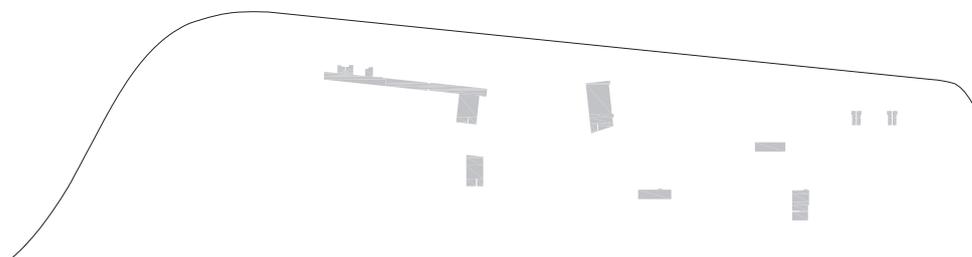
Brutto-Grundfläche
4.234 m²



Nutzfläche
3.629 m²

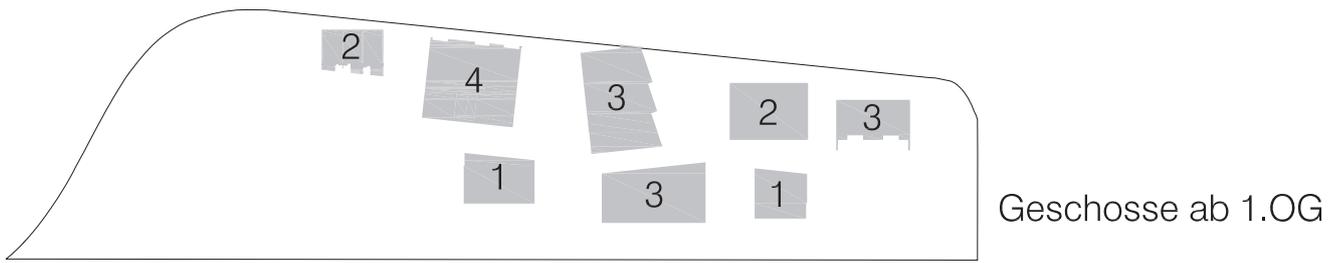


Verkehrsfläche
258 m²



Konstruktionsfläche
350 m²





Flächenaufstellung

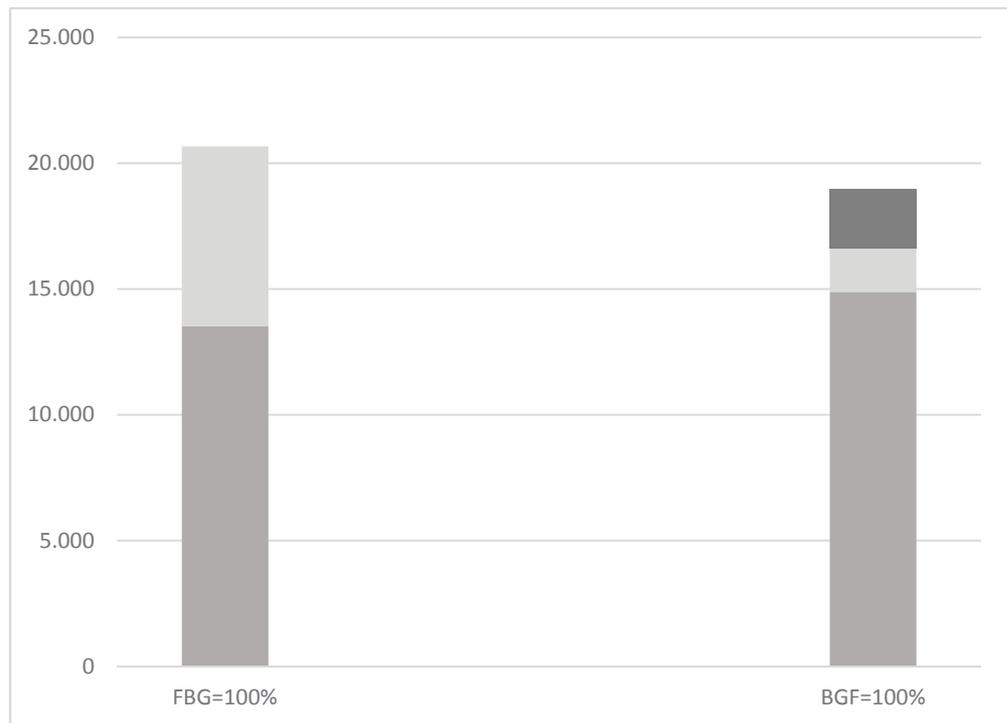
Freifläche	Gebäude	je Geschoss	Geschosse	Gesamtfläche
EG				7.134
1.OG				5.454
	A	58	3	174
	B	88	2	177
	C	87	3	262
	D	94	4	376
	E	101	2	201
	F	0	1	0
	G	0	3	0
	H	0	1	0
	Summe Freiflächen			13.779 m²

BGF	Gebäude	je Geschoss	Geschosse	Gesamtfläche
EG				4.237
1.OG				7.880
	A	201	3	602
	B	584	2	1.168
	C	502	3	1.506
	D	328	4	1.313
	E	204	2	407
	F	307	1	307
	G	450	3	1.350
	H	201	1	201
	Summe BGF			18.971 m²

Nutzfläche	Gebäude	je Geschoss	Geschosse	Gesamtfläche
EG				3.629
1.OG				6.455
A		135	3	406
B		356	2	713
C		330	3	991
D		246	4	986
E		148	2	296
F		225	1	225
G		349	3	1.048
H		132	1	132
Summe NF				14.881 m²

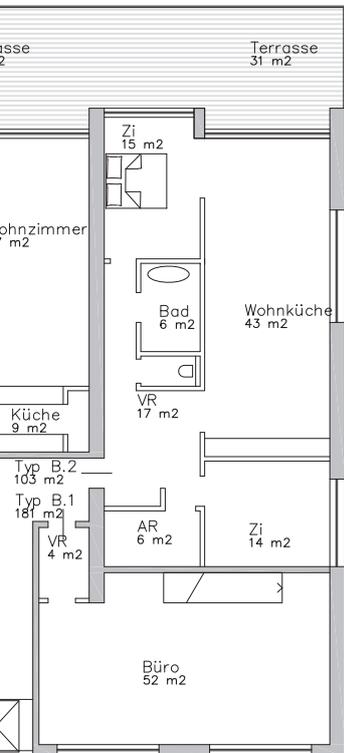
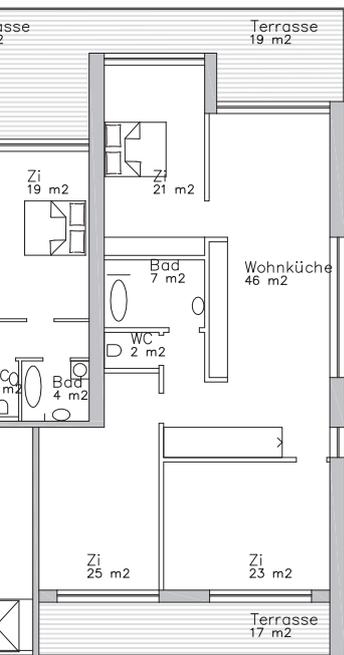
Verkehrsfläche	Gebäude	je Geschoss	Geschosse	Gesamtfläche
EG				258
1.OG				679
A		46	3	138
B		96	2	192
C		77	3	230
D		20	4	78
E		16	2	32
F		35	1	35
G		22	3	66
H		34	1	34
Summe VF				1.743 m²

Konstruktionsfläche	Gebäude	je Geschoss	Geschosse	Gesamtfläche
EG				350
1.OG				752
A		19	3	58
B		132	2	264
C		95	3	284
D		62	4	249
E		39	2	79
F		46	1	46
G		79	3	237
H		35	1	35
Summe KF				2.354 m²



Grobkostenschätzung

	Geschoß	NGF	Kennwerte	€
Bahnhofsgebäude	EG	677	2.300	1.557.100
	1.OG	7.134	2.300	16.408.200
	2.OG	5.454	2.300	12.544.200
Brücke	1.OG	3.864	2.300	8.887.200
Busbahnhof	EG	2.375	2.300	5.462.500
Shop	EG	3.629	2.000	7.258.000
Shop	1.OG	6.455	2.000	12.910.000
Neubau	2.OG	1.923	2.000	3.846.000
Neubau	3.OG	1.566	2.000	3.132.000
Neubau	4.OG	1.062	2.000	2.124.000
Neubau	5.OG	246	2.000	492.000
Aussenanlagen	EG	7.134	700	4.993.800
Aussenanlagen	1.OG	5.454	700	3.817.800
Unvorhergesehenes			0,05	1.008.400
Baukosten exkl.Einrichtung, netto		46.973		84.441.200



asse

Büro, 3 Zimmer

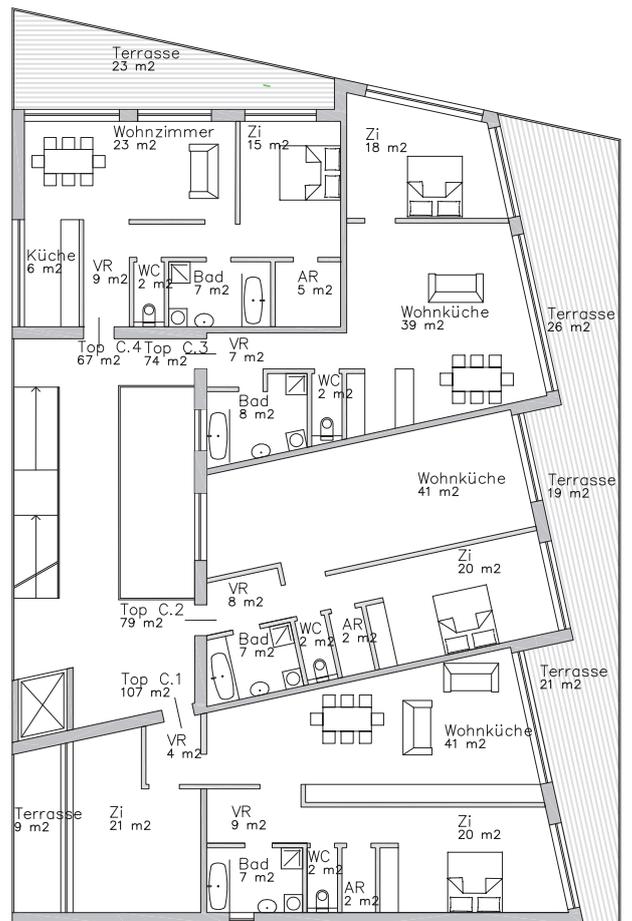
2 Zimmer

1 Zimmer

1 Zimmer

Büro, 3 Zimmer

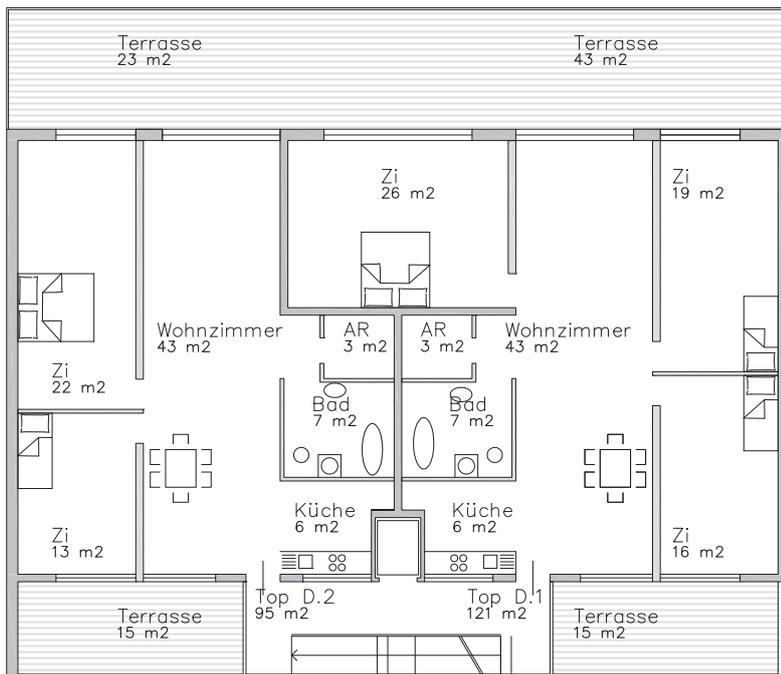
Büro, 3 Zimmer



Gebäude C - 4 Wohngeschosse

3x	Typ C.1	107m ²	2 Zimmer
4x	Typ C.2	79m ²	1 Zimmer
4x	Typ C.3	74m ²	1 Zimmer
3x	Typ C.4	67m ²	1 Zimmer

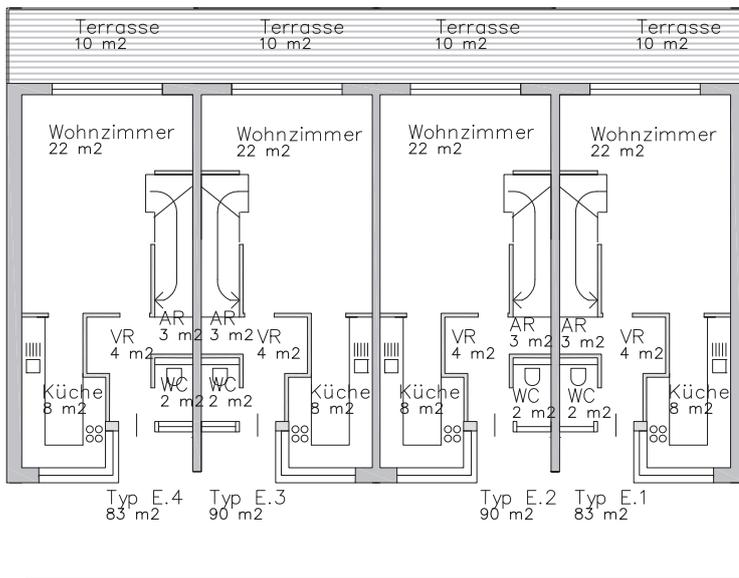
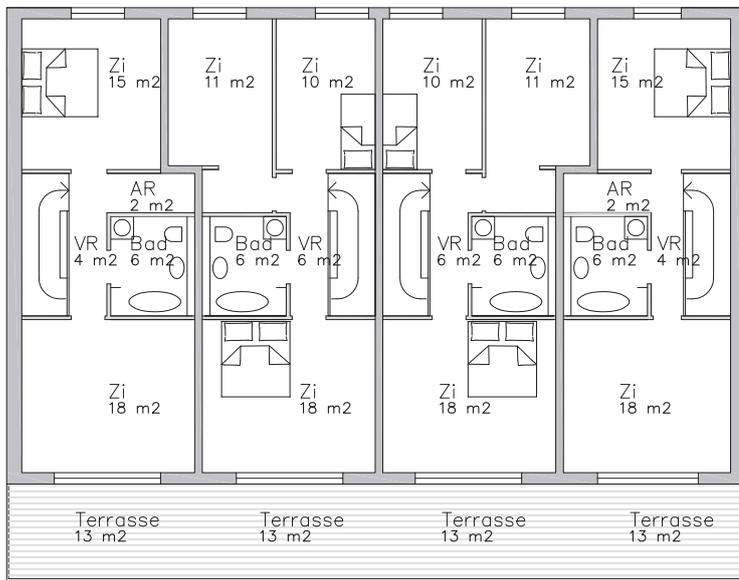
10 Wohnungen



Gebäude B - 3 Wohngeschosse

3x	Typ D.1	121m ²	3 Zimmer
3x	Typ D.2	95m ²	2 Zimmer

6 Wohnungen



Gebäude E - 4 Wohngeschosse

2x	Typ E.1	83m ²	2 Zimmer
2x	Typ E.2	90m ²	3 Zimmer
2x	Typ E.3	90m ²	3 Zimmer
2x	Typ E.4	83m ²	2 Zimmer

8 Wohnungen

Wohnungsanzahl

A	3
B	12
C	10
D	6
E	8
Gesamt	39 Wohnungen

Renderings
Modellfotos



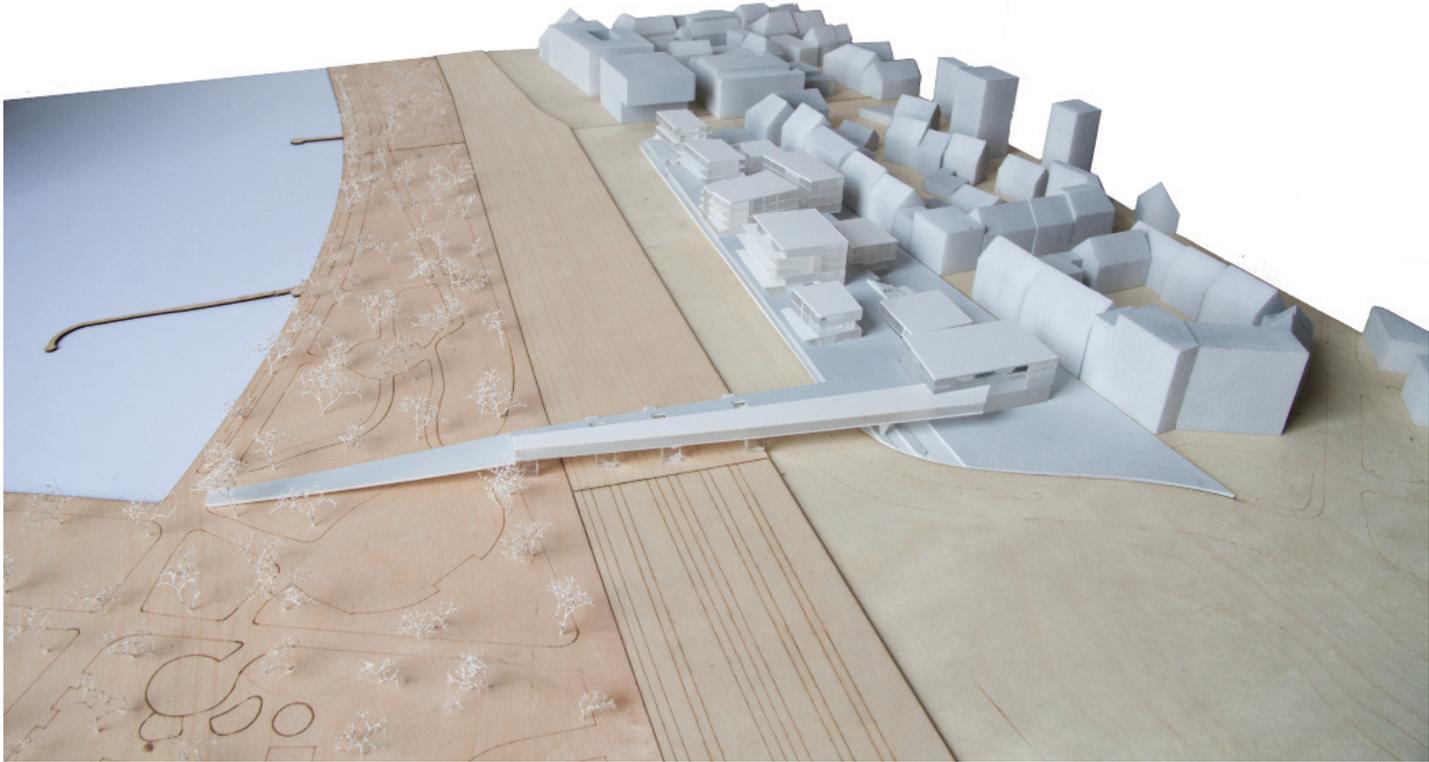


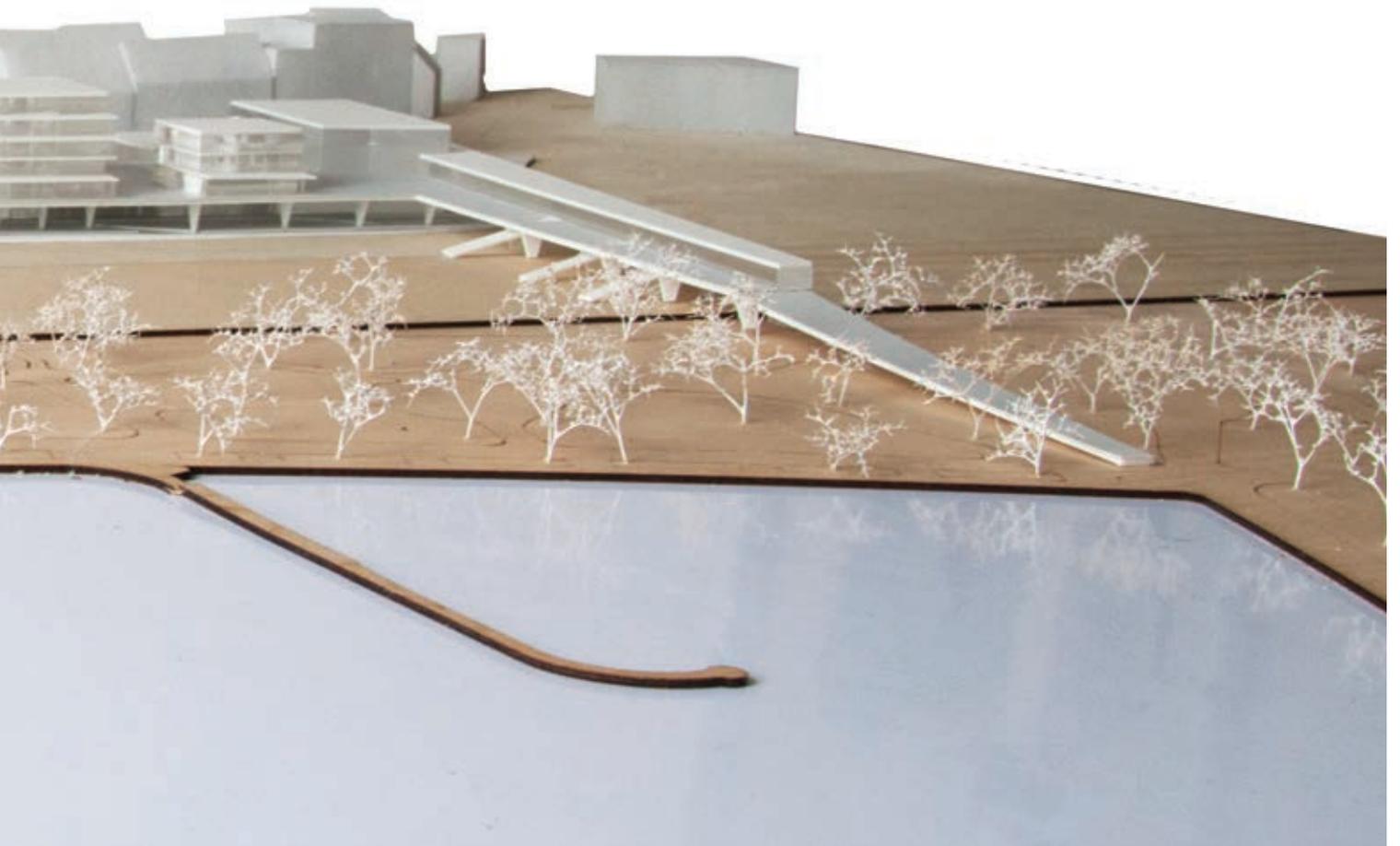










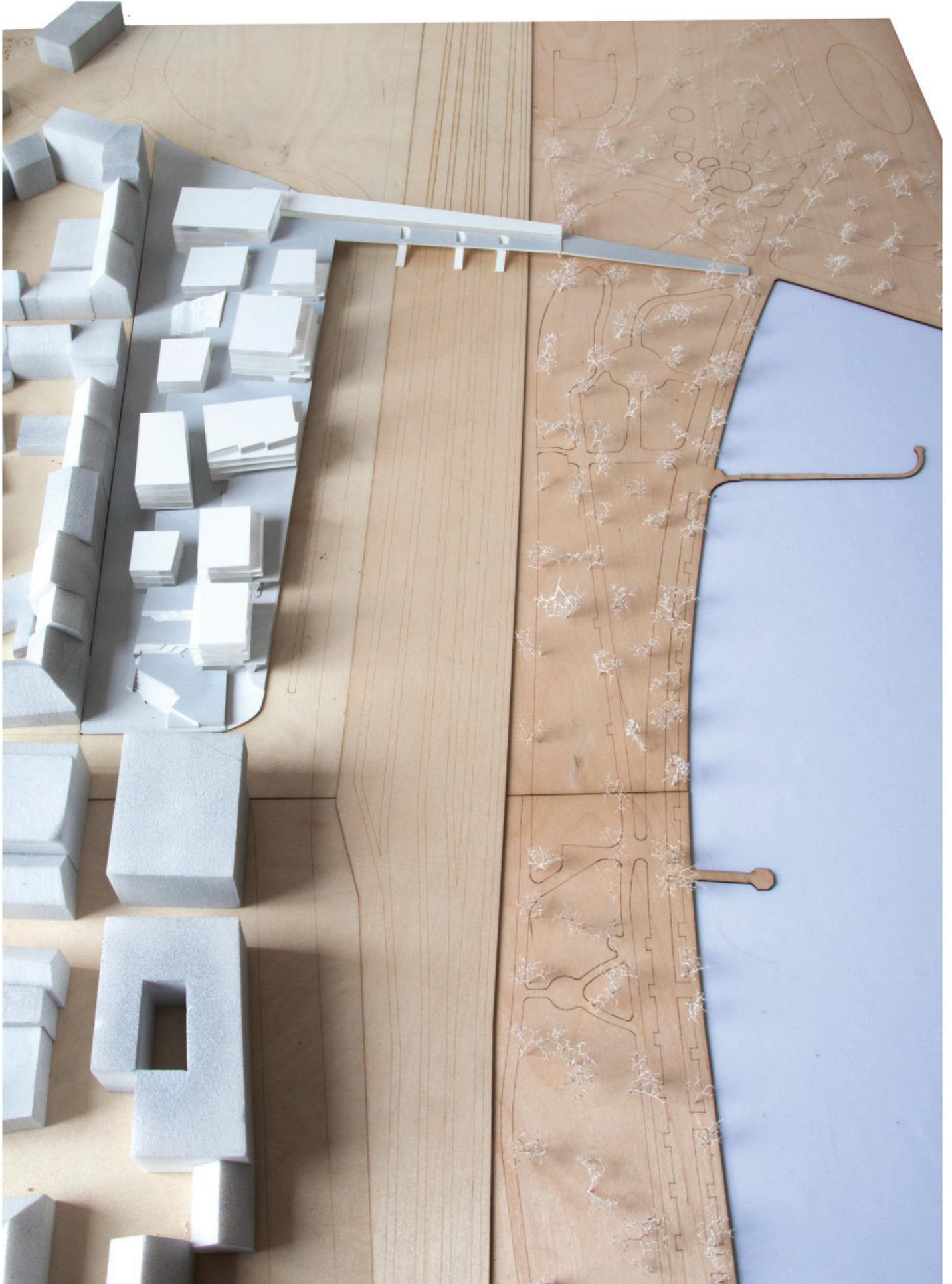


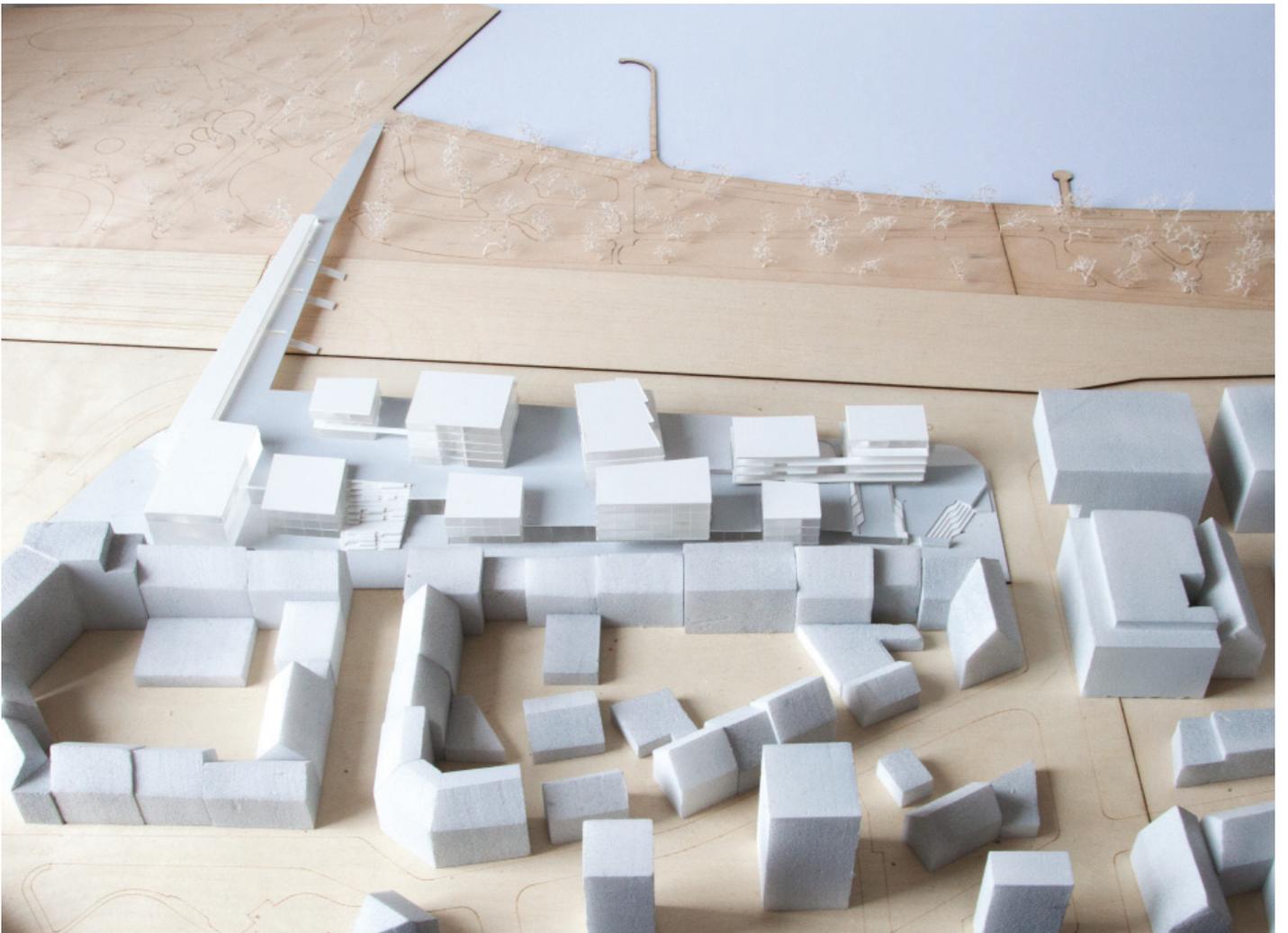
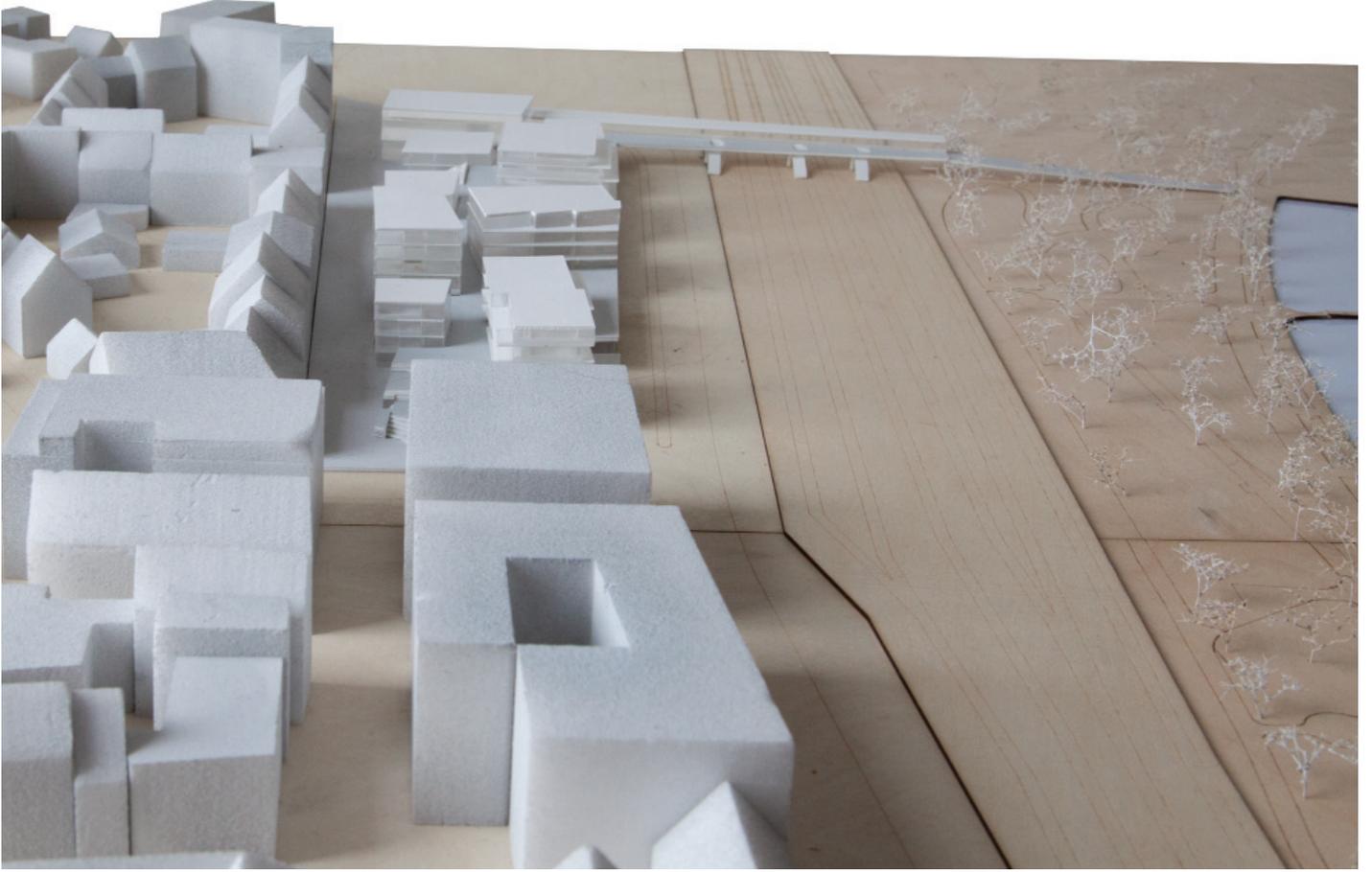


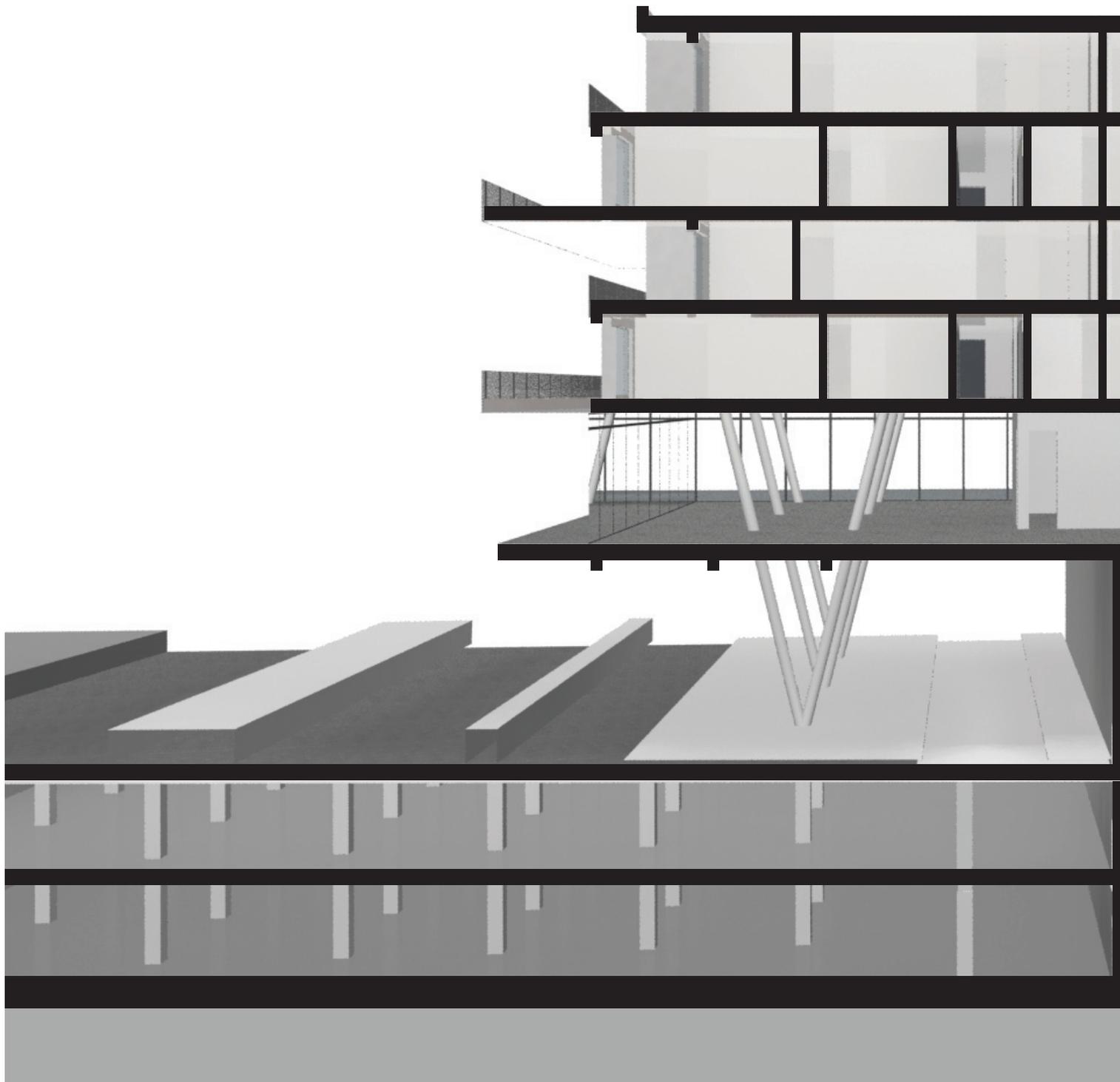


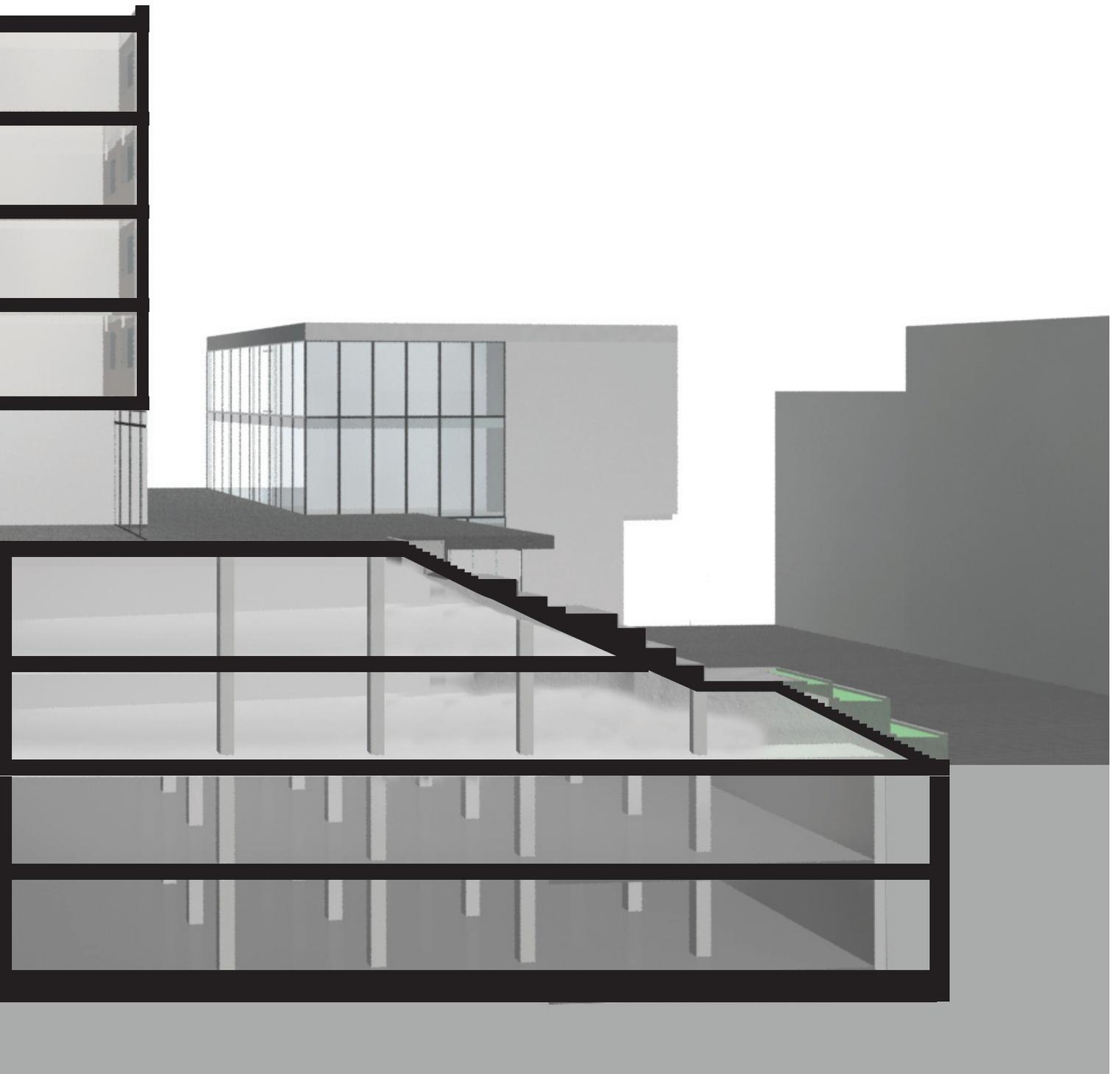


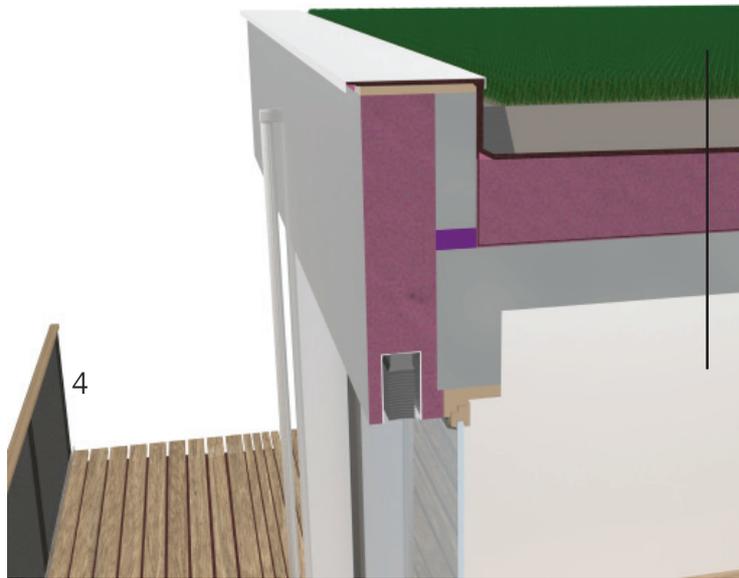








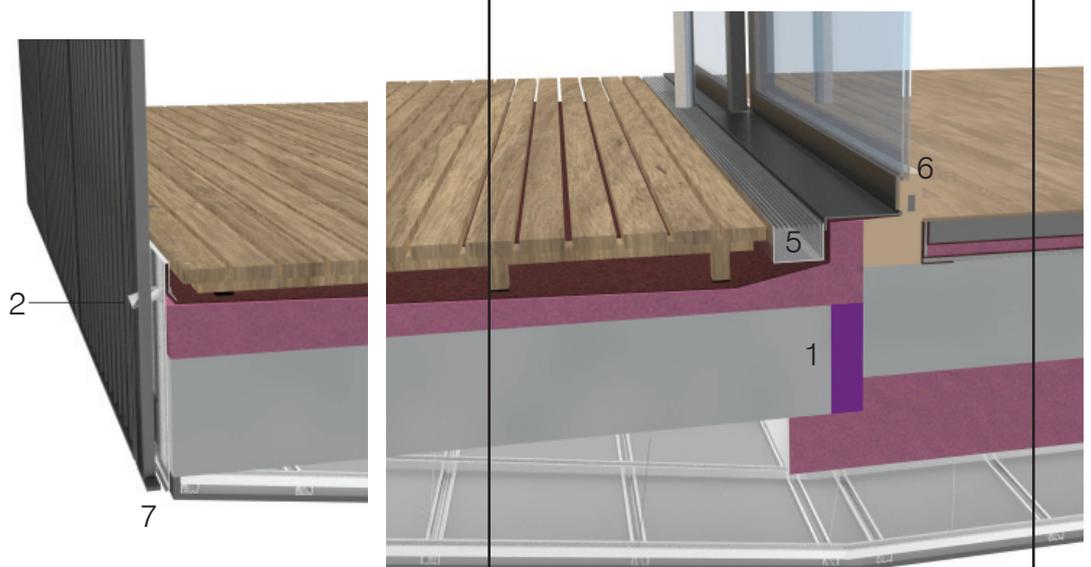




Sukkulente Bepflanzung
 Substrat
 Vlies
 Drain- und Schutzmatte
 Dichtung
 Gefälledämmung
 Dämmung
 Dampfsperre
 Vlies
 Beton

Holzrost
 Keillatten
 Holzblöcke auf
 Gummigranulatplatten
 Schutzvlies
 Dichtung
 Gefälledämmung
 Beton
 Luftraum/Leitungen
 abgehängte Decke

Parkett
 Heizestrich
 PAE-Folie
 TDPS
 Dampfsperre
 Polystyrolbeton
 (Installationsebene)
 Beton
 Dämmung
 Luftraum/Leitungen
 abgehängte Decke



- 1 Isokorp
- 2 Notüberlauf
- 3 Lüftungsrohre
- 4 Sonnenschutz
- 5 Rigol
- 6 Hebeschiebetüre
- 7 Tropfnase



Lebenslauf



LEBENS LAUF

Markus Lintschinger
Martinstraße 53/13
A-1180 Wien, Österreich

+43-650-797 66 66
lintschinger@gmx.net

*** 03.07.1983 in Bregenz**

BILDUNG

10/2003-11/2015	Diplomstudium Architektur TU Wien
09/2002 – 04/2003	Präsenzdienst Bilgeri Kaserne A-6900 Bregenz
09/1997 – 06/2002	Bundeshandelsakademie A-6900 Bregenz
09/1993 – 06/1997	Bundesrealgymnasium Blumenstrasse A-6900 Bregenz
09/1989 – 06/1993	Volksschule Mittelweiherburg A-6971 Hard

BERUFSERFAHRUNG

Seit 07/2005	Ablinger, Vedral & Partner ZT Mitarbeit bei den Projekten: ÖBÄ und Bauleitung OSCE Headquater Palais Palfy Fahrradgarage Kennedybrücke Eingangshalle Sissi Museum Wohnhausanlage Manswörth Wohnhausanlage Klosterneuburg EFH Lehman Betreutes Wohnen St. Pölten Wettbewerbe: Kindergarten Schukowitzgasse, 1220 Wien Umbau und Sanierung Brunnergasse1, Perchtoldsdorf Umbau Gardetrakt Schloß Schönbrunn Eingangs- und Verwaltungsgebäude Justizanstalt, Graz Jakomini Umbau Schloss Hartberg Garant Tiernahrung
--------------	--

02/2007 – 04/2008 freier Mitarbeiter bei Jon Prix

Mitarbeit bei den Projekten:

unplugged cooking
Wohnanlage Zistersdorf
Einkaufszentrum Sky (Ungarn)
Wohnanlage Gänserndorf
Wohnanlage Langenlois
Wettbewerb Museum Vega (Norwegen)
Wettbewerb WU Campus

05/2002 – 09/2002 Praktikum Architekturbüro DI Rudolf Mages

FÄHIGKEITEN UND KOMPETENZEN

Fremdsprachen

Englisch

Verhandlungssicher

Französisch

Grundkenntnisse

Soziale Fähigkeiten und Kompetenzen

Aufgeschlossen und frei von Vorurteilen

Organisatorische Fähigkeiten und Kompetenzen

- Ausdauer
- Engagement
- Flexibilität
- Teamwork

Technische Fähigkeiten und Kompetenzen

- Windows
- MS Office
- Adobe CS4 (Photoshop, InDesign, Illustrator, Lightroom)
- Autocad 2009 - 2015
- Nemetschek Allplan
- Rhino 4
- Grasshopper
- 3D Studio Max
- Sidoun

Sonstiges

- Führerschein für die Gruppen A und B

Quellenverzeichnis

- 1 Auslobung Seestadt Bregenz 2009, S. 3; abgerufen am 1.6.2015 von
2 http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1260952837.pdf
3 vgl. Thomas Klagian (2014) Die goldene Schale: Sparzieren in Bregenz
4 Thomas Klagian (2013) Aus der Tiefe des Raumes und der Zeit; Bertolini Verlag
5 Thomas Klagian (2013) Aus der Tiefe des Raumes und der Zeit; Bertolini Verlag
6 Thomas Klagian (2013) Aus der Tiefe des Raumes und der Zeit; Bertolini Verlag
7 Einwohnerstatistik; abgerufen am 1.8.2015 von
8 http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/geschichte_statistik/statistik/landesstatistik/start.htm
9 mündliche Information von Thomas Klagian, Stadtarchivar Bregenz (4.8.2015)
10 mündliche Information von Thomas Klagian, Stadtarchivar Bregenz (4.8.2015)
11 Rudolf Wurzer (1971) Raumordnung Vorarlberg; Amt der Vorarlberger Landesregierung
12 Spectrum (1998) Ein Blickmagnet am Bodensee; next_room
13 Reihntal/Walgau Autobahn; abgerufen am 29.7.2015 von https://de.wikipedia.org/wiki/Rheintal/Walgau_Autobahn
14 Thomas Klagian (2013) Aus der Tiefe des Raumes und der Zeit; Bertolini Verlag
15 Thomas Klagian (2013) Aus der Tiefe des Raumes und der Zeit; Bertolini Verlag
16 Thomas Klagian (2013) Aus der Tiefe des Raumes und der Zeit; Bertolini Verlag
17 mündliche Information von Thomas Klagian, Stadtarchivar Bregenz (4.8.2015)
18 Eröffnungsrede Dr. Kotzina April 1967
19 Reihntal/Walgau Autobahn; abgerufen am 29.7.2015 von https://de.wikipedia.org/wiki/Rheintal/Walgau_Autobahn
20 Reihntal/Walgau Autobahn; abgerufen am 29.7.2015 von https://de.wikipedia.org/wiki/Rheintal/Walgau_Autobahn
21 Bahnhof Bregenz, abgerufen am 29.7.2015 https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Bregenz
22 Bahnhof Bregenz, abgerufen am 29.7.2015 https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Bregenz
23 mündliche Information von Thomas Klagian, Stadtarchivar Bregenz (4.8.2015)
24 mündliche Information von Dr. Fink Bernhard, Leiter Planung und Bau (10.8.2015)
25 mündliche Information von Gero Riedmann, PRISMA GmbH (12.8.2015)
26 mündliche Information von Thomas Klagian, Stadtarchivar Bregenz (4.8.2015)
27 Seestadtverbauungskonzept von DI Rudolf Prohazka. Abgerufen am 1.7.2015 von www.prohazka.at
28 Seestadtverbauungskonzept von DI Rudolf Prohazka. Abgerufen am 1.7.2015 von www.prohazka.at
29 mündliche Information von Thomas Klagian, Stadtarchivar Bregenz (4.8.2015)
30 mündliche Information von Gero Riedmann, PRISMA GmbH (12.8.2015)
31 Christian Sprang (15.3.2003) Seestadt-Ideen auf den Tisch, in: Vorarlberger Nachrichten
32 Christian Sprang (2005) Seestadt als „Event-Zentrum“, in Vorarlberger Nachrichten
33 mündliche Information von Dr. Fink Bernhard, Leiter Planung und Bau (10.8.2015)
34 Seestadt Bregenz; abgerufen am 28.7.2015 von <http://www.prisma-zentrum.com/standorte/vorarlberg/seestadt-bregenz/>
35 Seestadt Bregenz; abgerufen am 28.7.2015 von <http://www.prisma-zentrum.com/standorte/vorarlberg/seestadt-bregenz/>

Abbildungsverzeichnis

- 1.1 e.D. (Kgl: Positionskarte von Österreich von NordNordWest, Abgerufen am 1.7.2015 von www.wikipedia.org)
1.2 e.D. (Kgl: Google Maps)
1.3 -1.5 Google Earth
2.1 Urmappe 1857. Abgerufen am 1.6.2015 von <http://www.vogjs.at>
2.2 – 2.5 Stadtarchiv Bregenz
2.6 Rudolf Wurzer, Raumordnung Vorarlberg – Band 2, 1971
2.7 Rudolf Wurzer, Raumordnung Vorarlberg – Band 2, 1971rl
2.8 Google Earth
2.9 – 2.10 e.D.
2.11-2.14 Seestadtverbauungskonzept von DI Rudolf Prohazka. Abgerufen am 1.7.2015 von www.prohazka.at
2.15 e.D.
2.16 Christian Sprang, Seestadt-Ideen auf den Tisch, in: Vorarlberger Nachrichten, 15.3.2003
2.17 Christian Sprang, Seestadt als „Event-Zentrum“, in Vorarlberger Nachrichten, 2005
2.18 Modellfoto Siegerprojekt, Abgerufen am 1.7.2015 von www.prisma-zentrum.com
2.19 Seestadt Bregenz Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Auslobung Seestadt Bregenz, Oktober 2009
3.1 e.D. (Kgl: Google Maps)
3.2 – 3.5 e.D.
3.6 e.D. (Kgl: Google Maps)
3.7 - 3.10 e.D.
3.11 e.D. (Kgl: Google Maps)
3.12 – 3.15 e.D.
3.16 e.D. (Kgl: Google Maps)
3.17 – 3.21 e.D.
3.22 e.D. (Kgl: Google Maps)
3.23 e.D.
3.24 e.D. (Kgl: Google Maps)
3.25 e.D.
3.26 e.D. (Kgl: Google Maps)
4.1 e.D. (Kgl: Google Maps)
4.3-4.10 e.D.
5.1 – 5.4 e.D.

Grundrisse, Schnitte, Ansichten, Renderings e.D.

e.D. eigene Darstellung
Kgl Kartengrundlage

Danksagung

Danke an meine Eltern für Ihre konstante Unterstützung und an meine Freunde für die Hilfe und Motivation. Insbesondere Marco, Johannes, David, Nase, Sterni, Rainer und Rene für die Ordnung, das Chaos, die Ablenkung und die Inspiration. Christina und Cecilia für die hartnäckige Motivation weiterzuarbeiten.

Danke auch an Herbert, Renate und Gerlinde, ohne die ich nicht dort wäre wo ich heute bin.

Vielen Dank auch an Manfred Berthold für die Betreuung und seine geopferten Urlaubstage.