





SOLITAIRE

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines  
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung : Architektur

Oliver Wildpaner

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

Betreuer:  
Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov  
Institut für Städtebau

Jänner / 2010



#### EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 6. Jänner 2010

(Unterschrift)

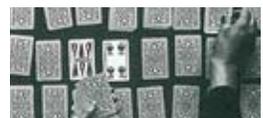
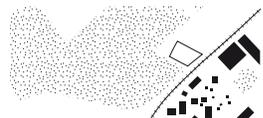
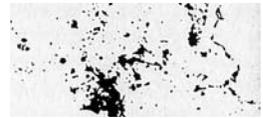
#### STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 6th of January 2010

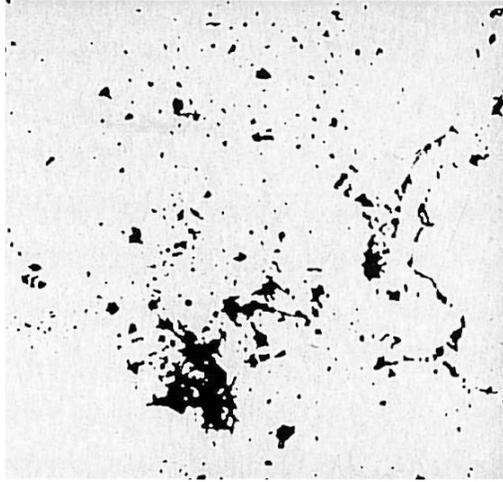
(signature)

INHALT



STADT UND REGION	<i>9-17</i>
LIESING	<i>19-27</i>
UMFELD	<i>29-33</i>
GRUNDSTÜCK	<i>35-67</i>
ATMOSPHERE	<i>69-83</i>
ENTWURFSPARAMETER	<i>85-93</i>
SOLITAIRE I	<i>95-117</i>
SOLITAIRE II	<i>119-153</i>





STADT UND REGION

Brno



CENTROPE

## Stadtentwicklung in regionalem Dialog

Das Ziel der grenzüberschreitenden Europa Region Centrepe ist die Stärkung des Wirtschaftsraumes zwischen den Städten Wien, Bratislava, Trnava, Győr, Sopron, Szombathely, Brno, Eisenstadt und St. Pölten. Schwerpunkte sind gemeinsame Potenziale zu nutzen und hochrangige Verkehrsanbindungen zu verbessern.

Erfolgreiche Kooperation auf internationaler Ebene setzt auch eine gut funktionierende Abstimmung zwischen den innerösterreichischen Akteuren voraus. Wien, Niederösterreich und Burgenland vermarkten gemeinsam den Wirtschaftscluster „Vienna Region“ und koordinieren innerhalb der PGO (Planungsgemeinschaft Ost) seit 1978 die Ostregion in Raumplanungsfragen. Die Koordination bei den Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung ist Voraussetzung für ökologisch und ökonomisch effiziente Standort- und Siedlungsentwicklung.

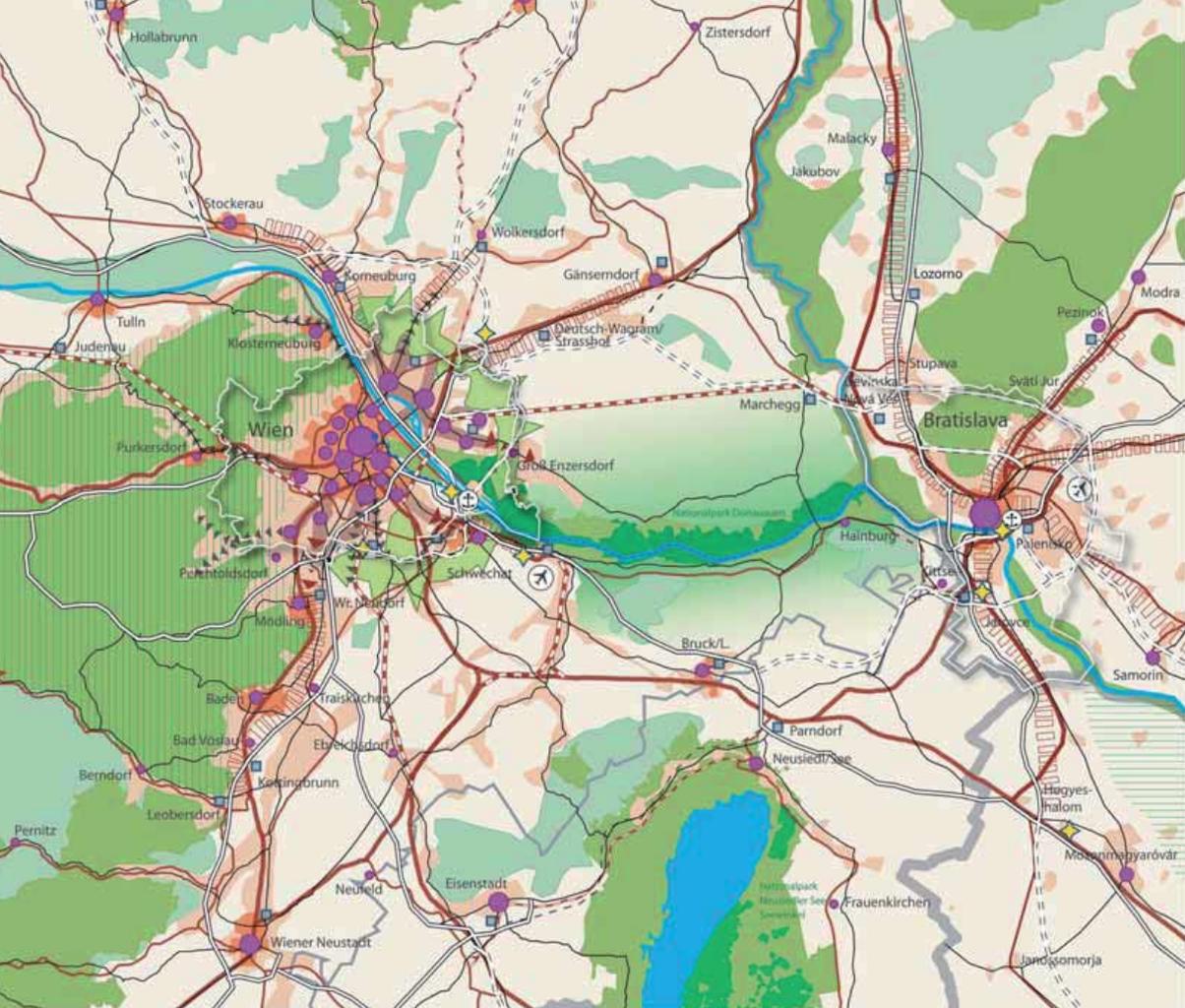
Das Stadtumlandmanagement (SUM) der Stadtregion Wien (Wiener Umland-Nord, Wiener Umland-Süd, Wien Stadt) steuert die Entwicklung des unmittelbaren Nahbereichs der Stadt. Die Schwerpunkte sind die konkrete Gestaltung der Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur, die Ansiedlung von Einkaufs- und Unterhaltungszentren und die Freihaltung von wertvollen Naturräumen.

### Die Ziele des Wiener Stadtentwicklungsplans

Im Wettbewerb der Städte und Regionen durch attraktive Standorte, Infrastruktur und innovative Einrichtungen ein investitionsfreudiges Klima für die Wirtschaft schaffen (Headquarters, Handel, Gewerbe, Klein- und Mittelbetriebe, Dienstleister, Technologiecluster) sowie die Nahversorgung sichern.

Die Vielfalt und Qualität des Lebensraumes in der Region Wien durch Sicherung und Ausbau des Grüngürtels rund um Wien und der Donaulandschaft als regionales Strukturprinzip gemeinsam mit Niederösterreich gewährleisten.

Die bauliche Entwicklung entlang leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren, mit der Ressource Boden sparsam umgehen, die vertikale Nutzungsmischung forcieren, die funktionelle und soziale Entmischung verhindern.



- City Wien, City Bratislava \*
  - wichtiges Stadtzentrum Wien, überregionales Zentrum NÖ/Bgld. \*
  - Stadtteilzentrum Wien, Regionales Zentrum NÖ/Bgld. \*
  - Kleinregionales Zentrum NÖ/Bgld. \*
- \* slowakische und ungarische Zentren in Anlehnung an Jordes+ Unterlagen (Dez. 2002)

- dicht bebautes Stadtgebiet Wien-Bratislava, Siedlungskerne NÖ/Bgld.
- größere zusammenhängende Siedlungsflächen
- Siedlungsachsen/-schwerpunkte
- regionale Entwicklungsachsen

- Entwicklung von größeren Betriebsgebieten (bestehend bzw. geplant; teilweise interkommunal)
- Güterverteilzentren (in Kombination mit Betriebsgebieten)
- Internationaler Flughafen
- Hafen
- Twin-City-Line (schnelle Schiffsfahrtsverbindung zw. Wien und Bratislava)

- Biosphärenpark Wienerwald (geplant)
- Nationalpark Neusiedler See/Seewinkel
- Nationalpark Szigetköz/kleine Schüttinsel (geplant)
- Landschaftsschutz- bzw. größere Naturschutzgebiete (NÖ, Wien, Slowakei), Grüngürtel Wien
- größere bestehende Waldflächen (außerhalb von Schutzgebieten)
- Nationalpark Donauauen als „Rückrat der grünen Mitte“ mit Nationalparkvorland
- Vernetzung des Grüngürtels Wien mit dem Umland (Sicherung der Landwirtschaft und Schaffung eines Landschafts- und Erholungsnetzes)

- Bestandplanung
- überregional bedeutsames Schienennetz
  - regional bedeutsames Schienennetz
  - überregional bedeutsames Straßennetz
  - regional bedeutsames Straßennetz
  - Verlängerung der Wiener Straßenbahn bzw. Badner Bahn/U6 und Regionalbuskorridor
  - wichtiger Regionalbuskorridor
  - Staatsgrenze
  - Bundeslandgrenze NÖ/Bgld.
  - Stadtgrenze Wien/Bratislava

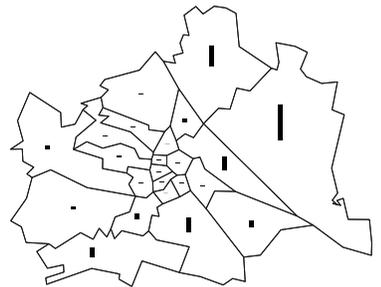
Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, öffentlicher Verkehr) an der gesamten Verkehrsleistung steigern, Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduzieren; generell soll Verkehrsentstehung verringert werden.

Die Lebensqualität soll für alle Bewohnerinnen und Bewohner erhalten, stabilisiert und weiterentwickelt werden. Es geht dabei um den Zugang zu Einrichtungen des kulturellen Lebens, zu Sozial-, Bildungs-, Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen, zu Wohnraum ausreichender Größe und Qualität und zu Natur- und Erholungsräumen, wie auch um soziale Sicherheit, die Sicherheit von Personen und Eigentum und die soziale Integration unter Berücksichtigung, der Herkunft, des sozialen Hintergrundes, der besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

#### Demografische Prognose: Kräftiges Wachstum

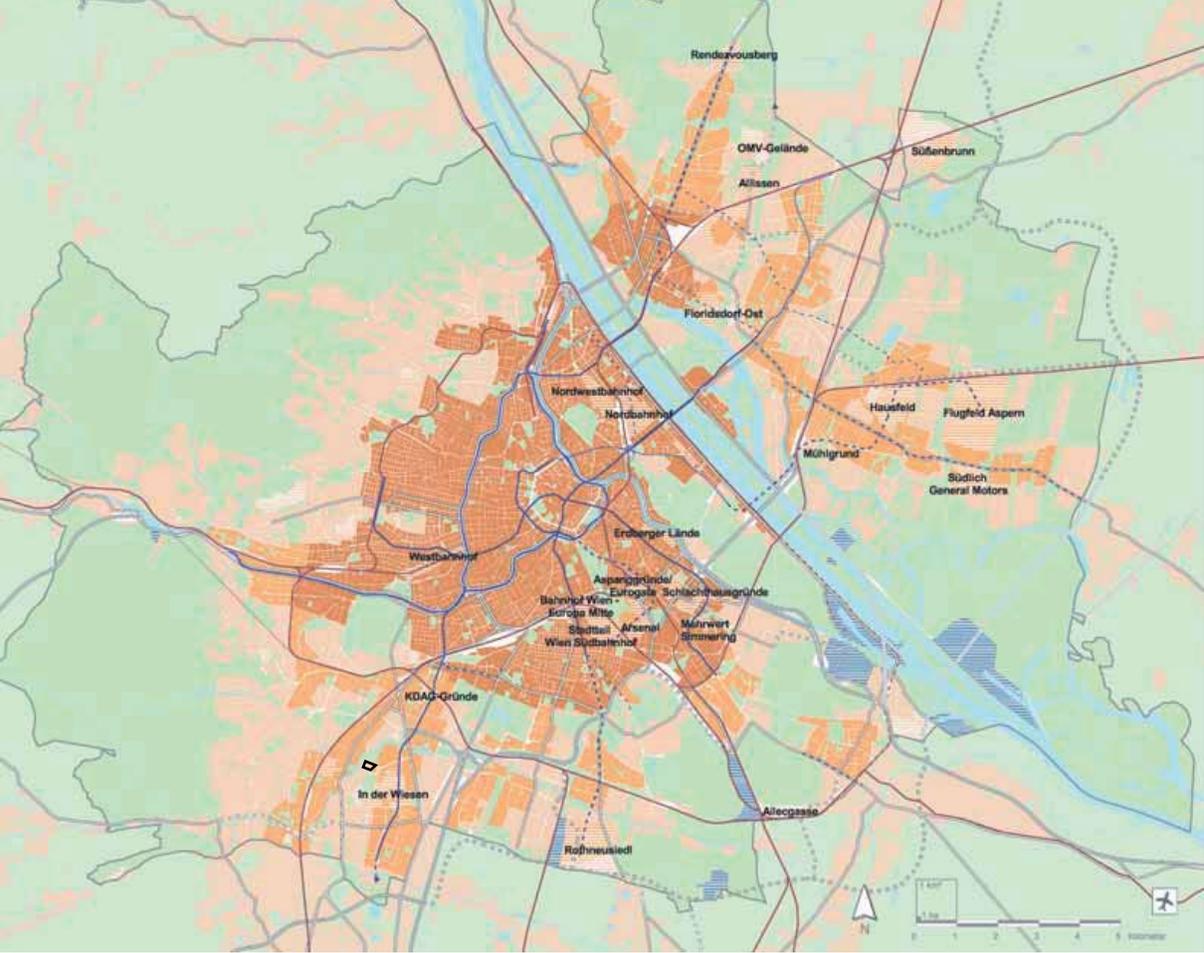
Laut Schätzungen wird im Zeitraum 2000 bis 2020 mit einem Bevölkerungszuwachs im Ausmaß von etwa 72.800 bis 144.800 Personen zu rechnen sein. Damit würde der höchste Einwohnerstand Wiens seit 1939 (1,7 Mio. Einwohner) erreicht werden.

Das Geburtendefizit sowie erhebliche Binnenwanderungsverluste in Richtung Niederösterreich und Nordburgenland werden durch starke Zuwanderung aus dem Ausland bzw. aus anderen Teilen Österreichs bis zum Jahr 2031 jedoch mehr als ausgleichen. Betrachtet man die voraussichtliche Verteilung auf die Bezirke in Wien, so zeigen sich in erster Linie Zuwächse in den nordöstlichen und südlichen Teilen der Stadt.



#### Veränderung der Lebensstile

Die Vielfalt und Dichte einer Großstadt bieten das Potenzial für ein kreatives Miteinander von verschiedenen Lebensstilen und Kulturen. Sie schaffen damit nicht nur eine breite Palette von unterschiedlichen Möglichkeiten und Chancen, sondern auch eine Basis für Innovation und Fortschritt. Lebensstile werden neben allgemeinen gesellschaftspolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen wie etwa Internationalisierung sowie Flexibilisierung der Wirtschaft auch durch individuelle Faktoren beeinflusst. Im Wesentlichen sind dies:



### Bebauungsdichte

- Dicht bebautes Stadtgebiet**  
Nutzungsvielfalt und vertikale Funktionsmischung erhalten und weiterentwickeln  
NGFZ\* mindestens 2,0; in Schwerpunkten bis NGFZ 3,0
- Siedlungsachsen/-schwerpunkte**  
Durchmischte Nutzung im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel  
NGFZ mindestens 1,0; in zentralen, OV-nahen Bereichen bis etwa NGFZ 2,0
- Bebaubares Stadtgebiet**  
Überwiegend aufgelockerte Bebauung mit einzelnen dichteren Bebauungskernen,  
Einfamilienhäuser, Gartensiedlungen und Kleingartenanlagen  
Dichtere Bebauung nur im Verband bestehender Bebauungskerne, sonst keine  
weitere Verdichtung
- Nutzungsänderung in Diskussion/  
wesentliche Potenzialflächen**
- im dicht bebauten Stadtgebiet**
- in Siedlungsachsen/Siedlungsschwerpunkten**
- im bebaubaren Stadtgebiet**

**Landschaftsräume und weitere Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet teilw. inkl. Gebäuden**  
Darstellung von Flächen größer oder gleich 1 ha

**Sondernutzungen**  
Diese Flächen sind Sondernutzungen vorbehalten und für eine weitere Siedlungsentwicklung nicht geeignet.

**Gewässer**  
Flüsse, Bäche und Gerinne; stehende Gewässer

### Verkehrsinfrastruktur

- Bahn**
- U-Bahn**
- für die Stadtentwicklung wichtige Straßenbahnen**
- Bestand in Bau / Planung**
- Bestand in Bau / Planung**
- Bestand in Bau / Planung**
- Bestand Planung**
-

- Alter und Geschlecht
- unterschiedliche Lebenszusammenhänge (Single, Familien, Integration im Arbeitsmarkt)
- soziokultureller Hintergrund
- (steigendes) Bildungsniveau der Bevölkerung
- Veränderung der individuellen Werthaltungen
- die Veränderungen im Geschlechterverhältnis und damit verbunden die neuen Rollenbilder von Männern und Frauen
- Veränderung der persönlichen ökonomischen Situation
- Veränderungen der Arbeitswelt

Die Anforderungen, die sich daraus für die Wohn- und Standortqualität, die Mobilität, das Verkehrsangebot und die Verkehrsorganisation, die Qualität und Quantität der Versorgung mit Gesundheits-, Sozial- und Bildungseinrichtungen, der Kinder- und Altenbetreuungseinrichtungen usw. ergeben, sind dementsprechend breit gestreut.

#### Wohnbauleistung der Stadt

Im STEP 05 wird davon ausgegangen, dass eine geförderte Wohnbauleistung im Durchschnitt der nächsten Jahre von rund 6.000 aus folgenden Gründen beibehalten werden soll:

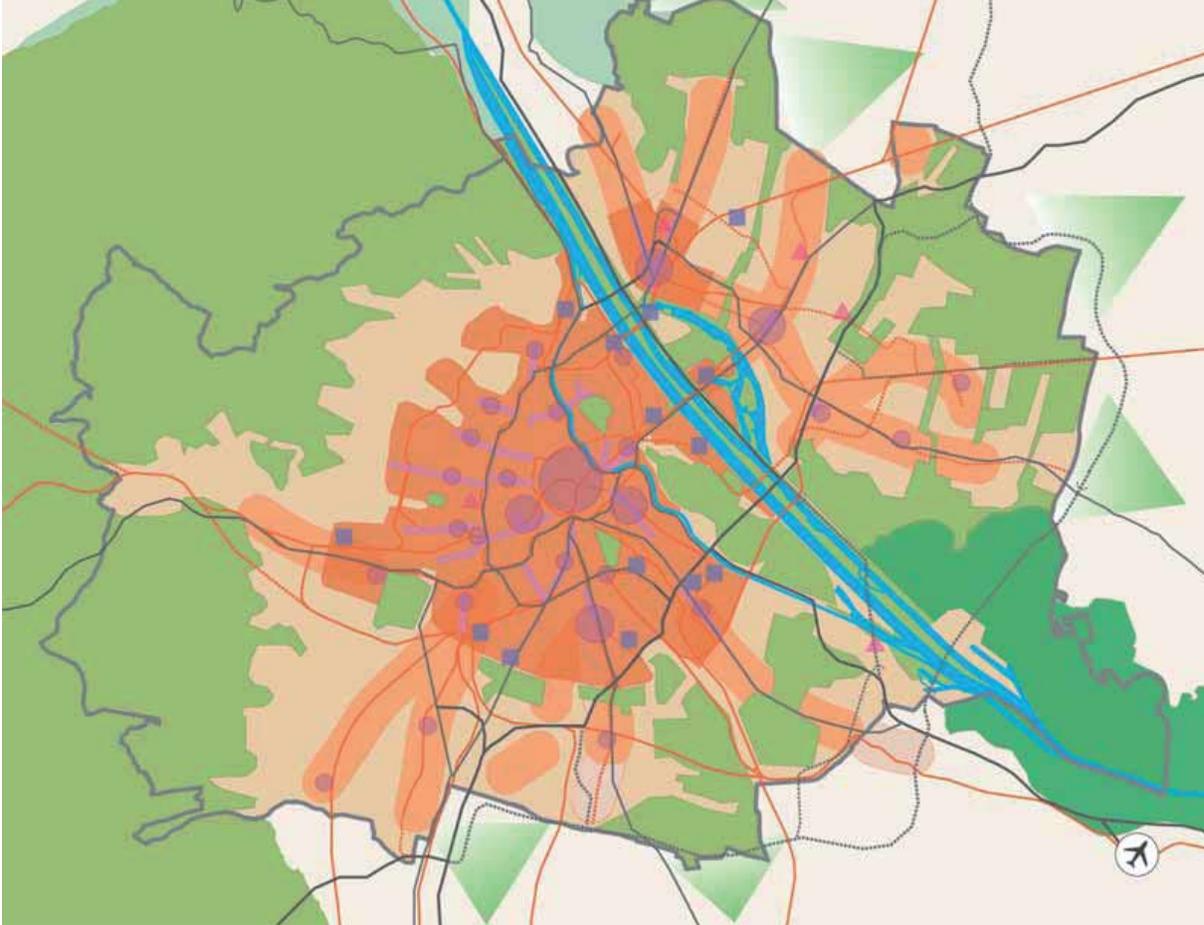
- Schaffung eines vielfältigen Angebotes zur Attraktivierung des Wohnstandortes Wien (auch für Zuziehende).
- Ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage bewirkt - auch im Altbau - „leistbare“ Preise.
- Stadterneuerung, Stadterweiterung und innere Stadtentwicklung sollen parallel betrieben werden. Das Konzept der sanften Stadterneuerung soll daher auch in Zukunft parallel zur notwendigen Neubautätigkeit einen wichtigen Schwerpunkt der Wohnbaupolitik darstellen.
- Urbane Strukturen verlangen stadtstrukturell und wirtschaftlich sinnvolle Mischnutzungen. Daher ist bei Neubaugebieten auch ein Mindestanteil an Wohnungen (Wohnnutzung) von hoher Bedeutung.
- Nicht zuletzt werden durch den Wohnungsbau Arbeitsplätze in Wien erhalten, die mittelfristig nicht gefährdet werden sollen.

Um dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung zu entsprechen, gilt es, für die Siedlungsentwicklung bzw. die neue Wohnbautätigkeit möglichst wenig neues Bauland in Anspruch zu nehmen. Weiters sollen die mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Standorte primär entwickelt und mit hoher Dichte genutzt werden.

## Das räumliche Leitbild der Stadtentwicklung Wiens

Das „Leitbild der regionalen Entwicklung“ zeigt die neue Orientierung Wiens auf ein modernes, wirtschaftlich und politisch integriertes Mitteleuropa auf. Das „Räumliche Wirtschaftsleitbild“, das „Leitbild Grünräume der Stadtregion“ und das „Leitbild bauliche Entwicklung“ geben einen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der inneren Stadtstruktur und die darin formulierten Perspektiven finden im „Räumlichen Leitbild der Stadtentwicklung Wiens“ ihre Synthese. Das Räumliche Leitbild zeigt, dass auch in Zukunft die bauliche Entwicklung Wiens sich weitgehend auf Achsenräume, die mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, konzentrieren soll und die eine Voraussetzung dafür bilden, dass auch die Bewohner des Wiener Umlandes die Chance haben, Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen Wiens ohne Pkw zu erreichen. Wien wird in den nächsten Jahren den Weg einer kompakten baulichen Entwicklung und nachhaltigen und ökonomisch tragbaren Stadtentwicklung weiterverfolgen. Voraussetzungen dafür sind:

- das weitere Wachstum des motorisierten Individualverkehrs zu bremsen,
- wertvolle Flächen an den Stadträndern für Erholung und Natur freizuhalten,
- flächen- und energiesparende Bauweisen in den neuen Stadtteilen zu realisieren,
- durch den Ausbau des U-Bahn-Netzes und moderner neuer Straßenbahnlinien Stadtteile verkehrlich zu erschließen und so die Entwicklung von Wirtschaftsstandorten, neuen Bürokonzentrationen und modernen, durchmischten Wohnvierteln zu ermöglichen.



### Zentren

- City Wien
- wichtiges Stadtzentrum
- Stadtteilzentrum
- Bürokonzentration
- Einkaufs-/und Unterhaltungszentren
- wichtige Geschäftsstraße

### Bebauungsdichte

- dicht bebautes Stadtgebiet
- Siedlungsachsen/-schwerpunkte
- Siedlungsachse (optional, außerhalb Wiens)
- bebautes Stadtgebiet geringer Dichte

### übergeordnete Grünräume

- Nationalpark
- Landschaftsschutz- bzw. größere Naturschutzgeb. (NÖ, Wien)  
Grüngürtel Wien
- größere bestehende Waldflächen (außerhalb von Schutzgebieten)
- Vernetzung des Grüngürtels Wien mit dem Umland (Sicherung der Landwirtschaft und Schaffung eines Landschafts- und Erholungsnetzes)

### Verkehrsinfrastruktur

Bestand Planung

- öffentlicher Verkehr (U-Bahn, Straßenbahn)
- Individualverkehr





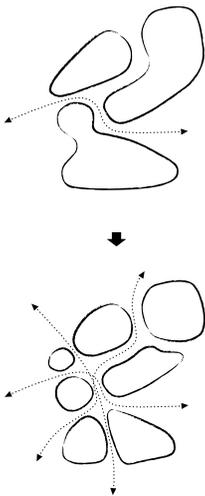
LIESING

# Struktur und Ziele des Stadtbezirks Liesing

Spezielle Teile des Stadtgebietes werden ausgewählt, in denen aufgrund ihrer Ausgangssituation oder der erwarteten Veränderungen in den nächsten Jahren eine hohe Aufmerksamkeit der Stadt erforderlich sein wird. Sei es, dass besondere Problemlagen zu bewältigen sein werden, oder dass dort herausragende Entwicklungspotenziale und Chancen vorliegen, die im gesamtstädtischen Interesse genutzt werden sollen. Eines dieser Zielgebiete ist „Liesing Mitte“ im gleichnamigen 23. Bezirk.



Stadtfragmente



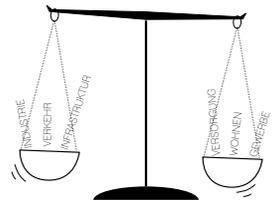
Intensivierung der fragmentierten Struktur

Das Projektgebiet befindet sich am südlichen Rand Meidlings und schiebt sich halbinselförmig in den 23. Bezirk (Liesing) und liegt am nördlichen Rand des Zielgebiets „Liesing Mitte“. Deshalb ist der Bezug zu Liesing auch wesentlich. Liesing dehnt sich bis zum südlichen Stadtrand hin aus und ist als klassischer Stadterweiterungsbezirk geprägt durch eine diffuse Stadtstruktur. Das Nebeneinander von Wohn-, Gewerbe- und Industrieanlagen, Infrastrukturachsen, Einfamilienhaussiedlungen, Kleingartenanlagen, historischen Dorffragmenten und Grünräumen bildet die fragmentierte Stadtstruktur im Süden Wiens. Diese soll laut städtebaulichem Gesamtziel intensiviert werden und durch Stadterneuerung von Brachen und Nachverdichtung der potentiellen Entwicklungsflächen das städtebauliche Milieu positiv entwickeln: Keine Schlafstädte bzw. keine nächtliche Geisterstadt durch geschlossene Gewerbequartiere.



## Nutzung

Die aktuelle Nutzungsdynamik resultiert aus dem Reaktivierungspotential stillgelegter Gewerbeanlagen und spiegelt beispielhaft Liesings Wandel zu einem mit Wohnen und Versorgungseinrichtungen durchmischten Gebiet. Gleichzeitig soll durch Modernisierung der Betriebe wohnverträgliches Gewerbe geschaffen werden, wodurch das Abwandern von Betrieben, der Verlust von Arbeitsplätzen und die Schwächung der Wirtschaftskraft verhindert werden soll. Zudem soll vor allem der Süden zu einem erstklassigen Industrie- und Gewerbestandort ausgebaut werden. Ziel ist es ein Gleichgewicht zwischen den Nutzungen Industrie, Gewerbe, Wohnen, der Versorgungsstruktur des alltäglichen Bedarfs und der Verkehrsinfrastruktur (d.h.: geeignete öffentliche Verkehrsmittel in Verbindung mit verbessertem lokalen Rad- und Fußwegnetz) zu erreichen.



Gleichgewicht zwischen den Nutzungen



Wiener Wald



Schönbrunn

Schloßpark Hezendorf

Süd-West Friedhof

Wasserreservoir Rosenhügel

Projektgebiet

Kleingartenanlage

Süd-Bahn

Bierenbrunnstraße

Al' Erlaa

Schloßpark Al' Erlaa  
„In der Wiesen“

U6

Schöpfwerk

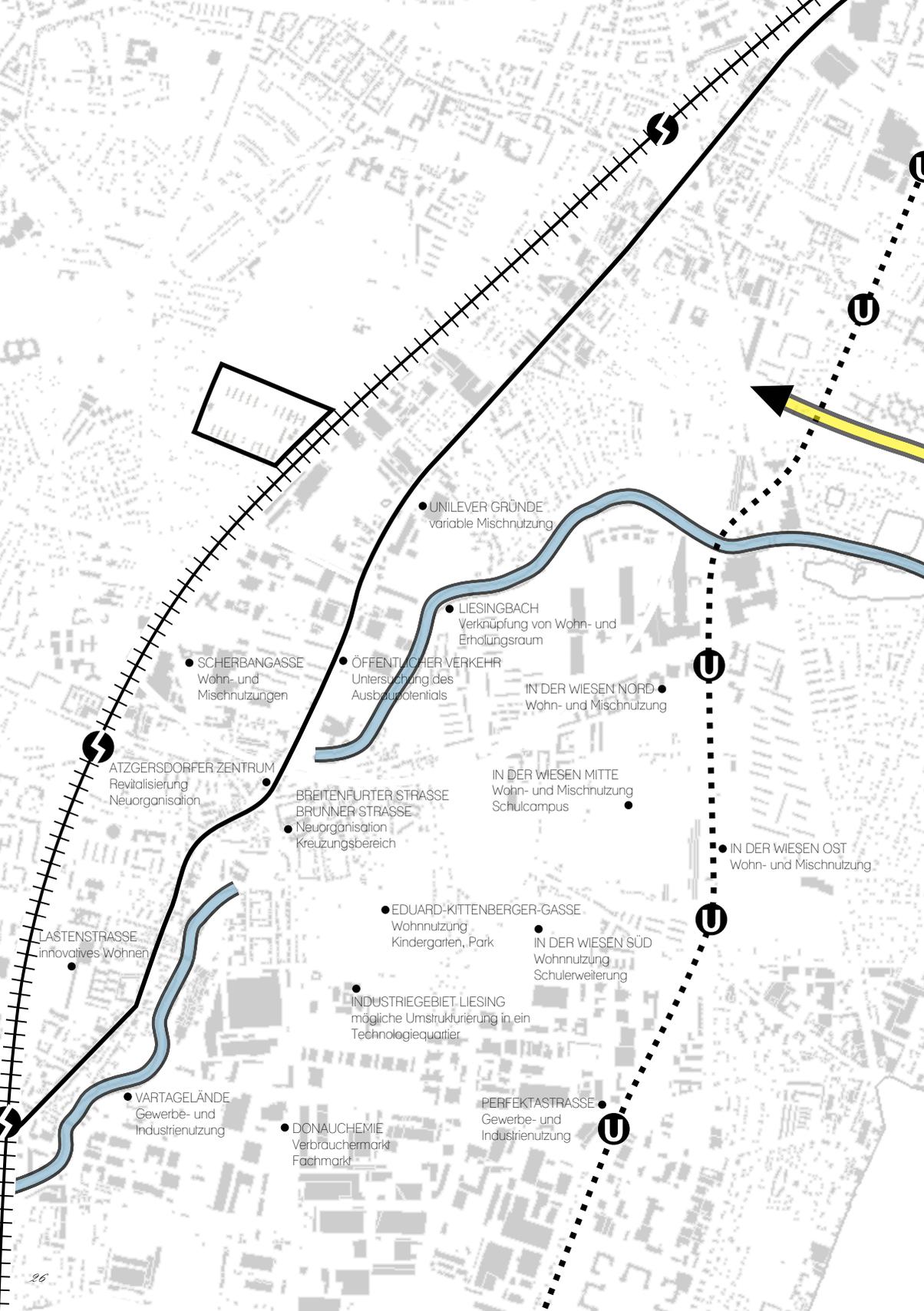
Süd-Ost-Tangente

Liesingbach

A2







• UNILEVER GRÜNDE  
variable Mischnutzung

• LIESINGBACH  
Verknüpfung von Wohn- und  
Erhalungsraum

• SCHERBANGASSE  
Wohn- und  
Mischnutzungen

• ÖFFENTLICHER VERKEHR  
Untersuchung des  
Ausbaupotentials

• IN DER WIESEN NORD  
Wohn- und Mischnutzung

• ATZGERSDORFER ZENTRUM  
Revitalisierung  
Neuorganisation

• BREITENFURTER STRASSE  
BRUNNER STRASSE  
• Neuorganisation  
Kreuzungsbereich

• IN DER WIESEN MITTE  
Wohn- und Mischnutzung  
Schulcampus

• LASTENSTRASSE  
innovatives Wohnen

• EDUARD-KITTENBERGER-GASSE  
Wohnnutzung  
Kindergarten, Park

• IN DER WIESEN SÜD  
Wohnnutzung  
Schulerweiterung

• IN DER WIESEN OST  
Wohn- und Mischnutzung

• VARTAGELÄNDE  
Gewerbe- und  
Industrienutzung

• INDUSTRIEGEBIET LIESING  
mögliche Umstrukturierung in ein  
Technologiequartier

• PERFEKTASTRASSE  
Gewerbe- und  
Industrienutzung

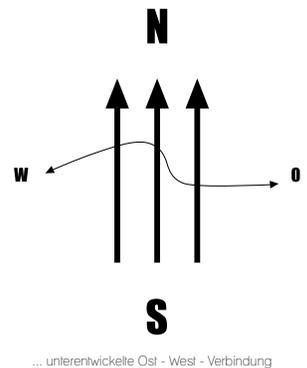
• DONAUCHEMIE  
Verbrauchermarkt  
Fachmarkt

Westlich der Süd-Bahn-Trasse ist der Bezirk „stabil“. Hier erstrecken sich die stark durchgrünt, mit Weinbau durchwachsenen Villen- und Einfamilienhausansiedlungen am Rand des populären Ausflugsziels „Wienerwald“.

### Mobilität

Liesing ist mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Stadtzentrum verbunden: Südbahn, Schnellbahn, Autobuslinien, U-Bahn-Linie U6, Badener Lokalbahn. Die U6 und S-Bahn sind traditionelle Entwicklungsachsen, die den Wohnbauboom der letzten 30 Jahre (Renaissance des Roten Wiens in den 70ern) gesteuert haben: 1978 Am Schöpfwerk - 1700 We, Alt-Erlaa - 2200 We, In der Wiesen - 1000 We

Zwischen U6 und S-Bahn liegt die Breitenfurterstraße, die wichtigste Nord-Süd-Verbindung für den Automobilverkehr. Sie ist von einer „wilden“ Aufzädelung suburbaner Einzelprojekte gekennzeichnet, die mit Streifen dörflicher Struktur und Fragmenten älterer Gebäude abwechseln. Diese dominante Nord-Süd Durchwegung in Zusammenhang mit der Querungsproblematik der U-Bahn und insbesondere der mächtigen Südbahntrasse, hat zur unterentwickelten Ost-West-Verbindung geführt, was für den nördlichen Bereich Liesings Engpässe für den motorisierten Ost - West Verkehr erzeugt und sich im Projektgebiet negativ auswirkt.



### Grünraum

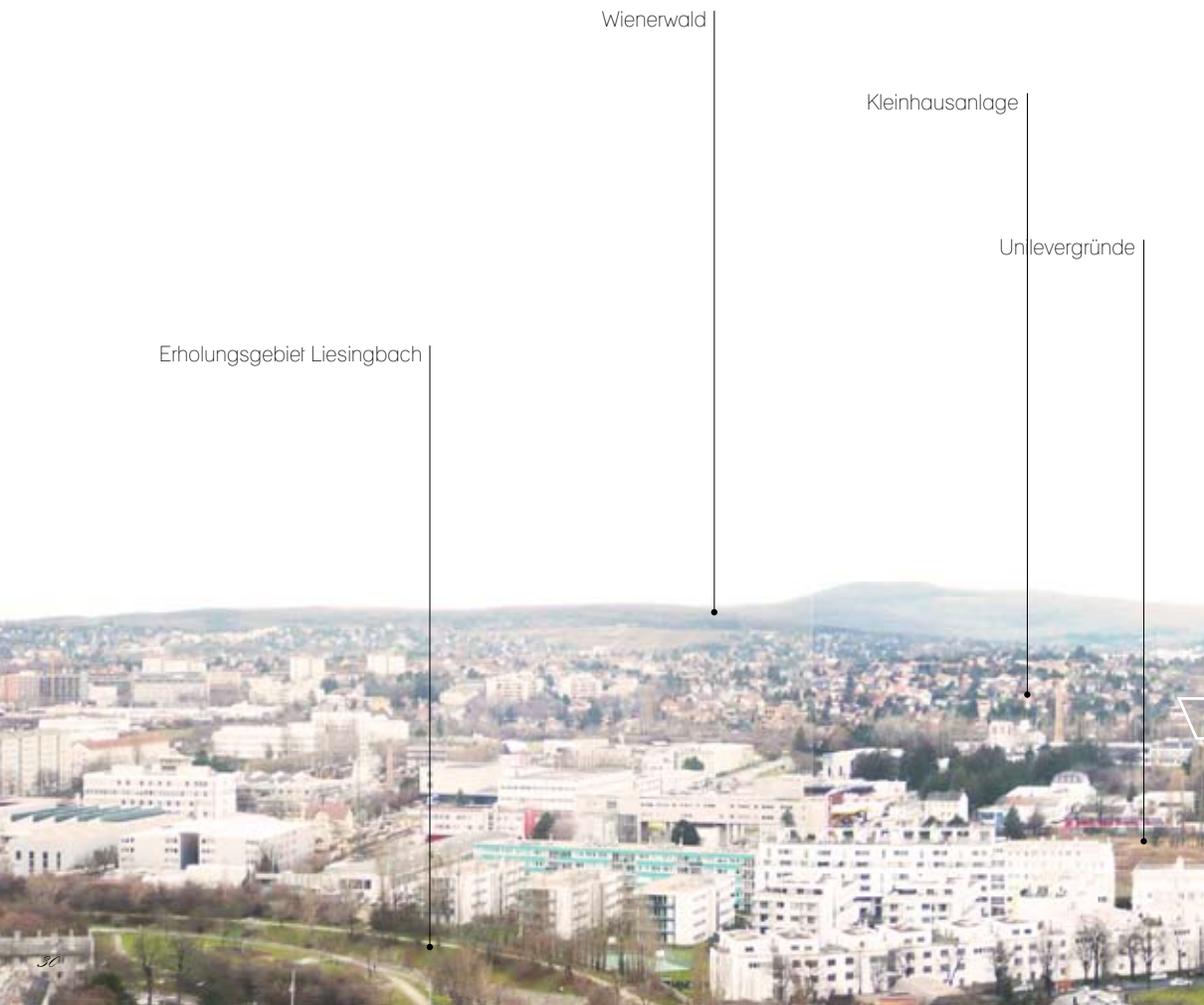
Übergeordnete regionale Erholungsräume bilden der westlich gelegene Wiener Wald sowie das Liesingtal, das den Bezirk durchzieht. Frei zugängliche Grünräume im Betrachtungsgebiet sind die Parks der großen Wohnanlagen wie z.B.: Alt-Erlaa und vor allem der renaturierte Liesingbach. Der Schlosspark Alt Erlaa und Hetzendorf, das Wasserreservoir am Rosenhügel sowie die ganzjährig bewohnbaren Kleingartenanlagen stellen private Grünraumsinseln dar. Das Gebiet zwischen Südbahntrasse und Breitenfurterstraße ist das am wenigsten mit öffentlichen Grün- und Freiräumen ausgestattete Liesings.



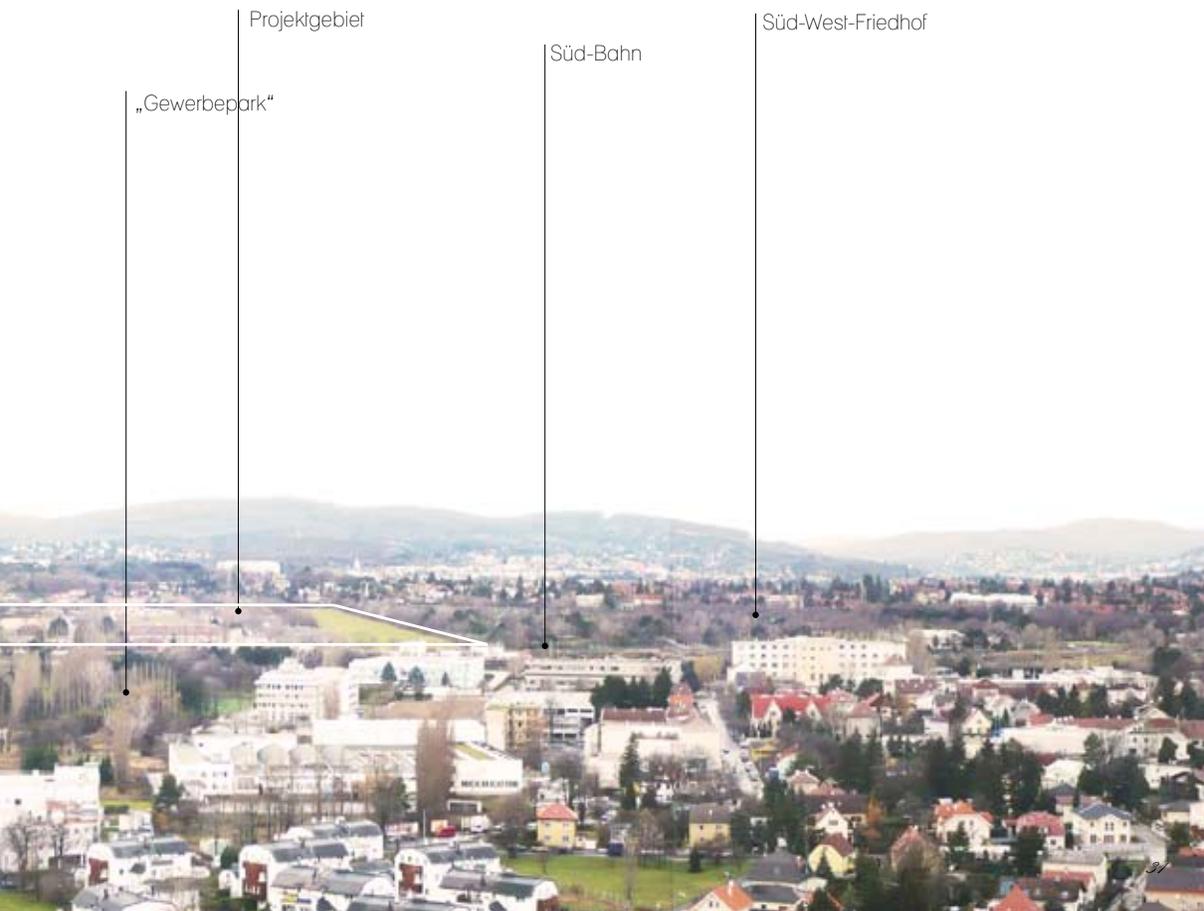


UMFELD

Das nähere Betrachtungsgebiet stellt ein Nebeneinander von manchmal mehr, manchmal weniger abgeschlossenen Inseln dar. Die Richtung und Intensität der Breitenfurter Straße dominiert den Archipel. Die Eindrücke des Raums sind monoton, wiederholend. Die Süd-Bahn-Trasse wirkt als Zäsur, nur manchmal kann diese Grenze überquert werden. Die Nutzungen sind geschichtet, ihre starke Zonierung wirkt teilend. Trotzdem finden sich vergessene Orte und markante Elemente, die im Grau der Stadt untergehen. Ihr Zauber gibt dem Gebiet Charakter, Zusammenhalt, Ausstrahlung. Sie sollen geweckt, belebt und verstärkt werden ...



In den Schwerpunkten Grünraum, Nutzung und Mobilität werden vorhandene Zustände analysiert und mit aktuellen Veränderungen und vorgeschlagenen Entwicklungen verglichen. Zusammenfassend ergibt sich ein strategisches Leitbild, in dem die Potenziale des Betrachtungs- und Projektgebietes im urbanen Kontext veranschaulicht werden.

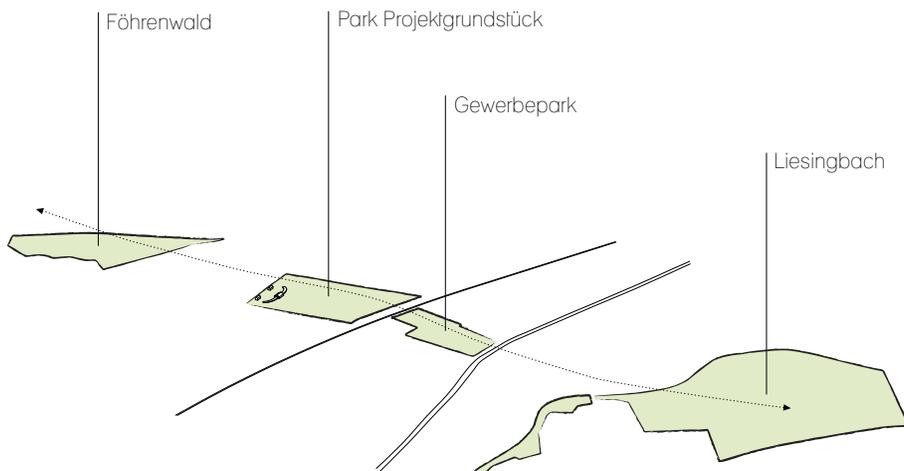


## Grünraum

Das Gebiet ist stark durchgrünt. Subtrahiert man privates Grün und eingeschränkt nutzbare Grünräume wie den Süd-West-Friedhof, Schloss Hetzendorf oder das Wasserreservoir Rosenhügel bleibt als einziges der Erholungsraum Liesingbach übrig.

### Der „Gewerbepark“

Durch die Aktivierung des derzeitigen privaten „Gewerbeparks“, der direkt zwischen Breitenfurter Straße und Süd-Bahntrasse liegt, wird ein vorhandenes parkähnliches Gelände als neuer Freiraum adaptiert und für ein weites Einzugsgebiet öffentlich zugänglich gemacht. Die verbindende Lage zwischen Hauptverkehrsachse und Bahntrasse begünstigt weitere potentielle Entwicklungen wie Durchwegung und Verbindungen zwischen neuen Nutzungen. In Kombination mit einer öffentlichen Grünraumbelegung der des Projektgebietes, einer möglichen Zugänglichkeit des Föhrenwaldes am derzeit noch privaten Rosenhügel-Krankenhaus und dem Erholungsgebiet Liesingbach, stellt er das Herzstück einer neuen öffentlichen Grünachse dar.

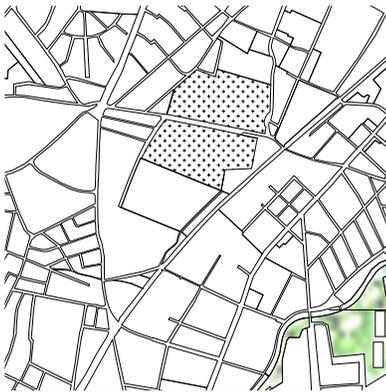








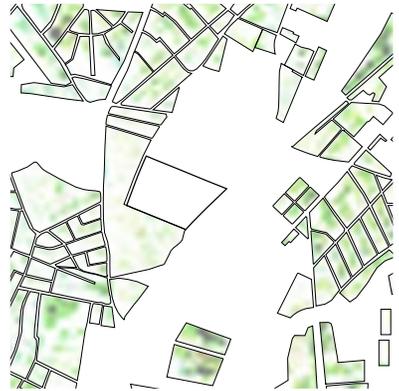
vorhandener Grünraum



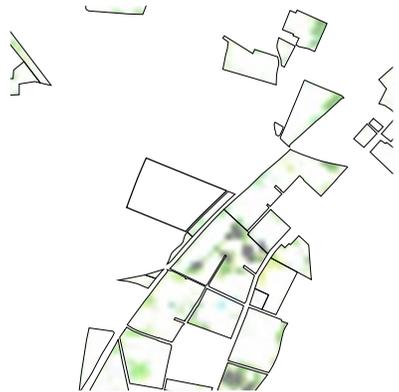
... davon öffentlich nutzbar



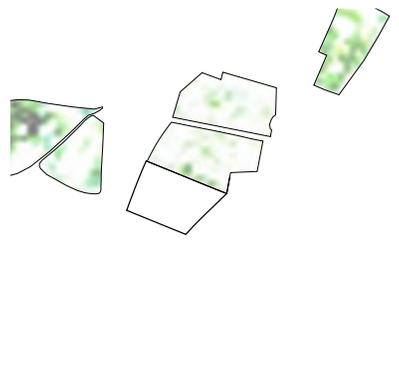
..mögliche künftige nutzbare Grünräume



Grünraum Wohnen



Grünraum Gewerbe



Grünraum Sondernutzung



## Park Projektgebiet



**privat !**

Liesingbach



**öffentlich!**



Föhrenwald



**privat !**

„Gewerbepark“

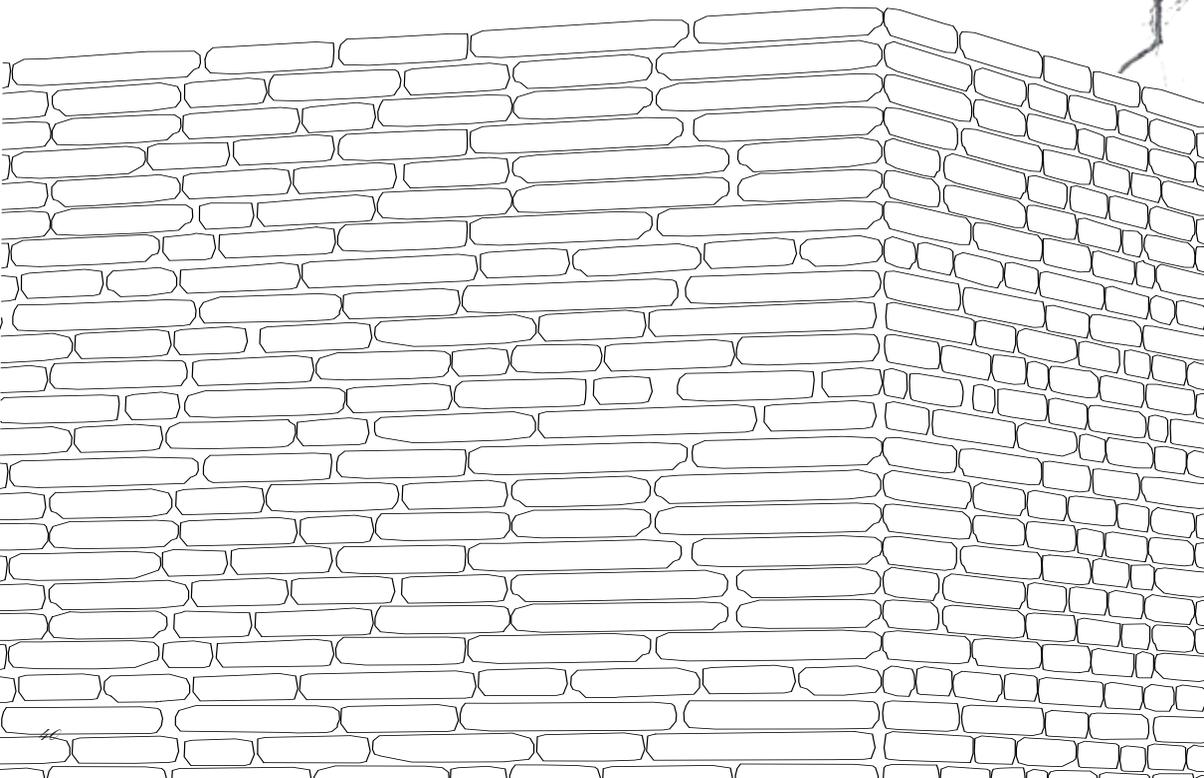


**privat!**

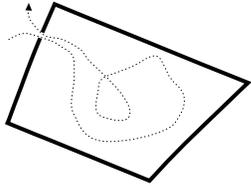
## Grenze Mauer

Ein weiteres Element der Abgrenzung zwischen einigen vorhandenen Stadtfragmenten ist die Mauer. Vor allem das Projektgebiet selbst ist durch Mauern umzäunt und verschwindet dadurch aus der Wahrnehmung der städtischen Struktur. Es ist die extremste Form der Inselbildung, die sich aufgrund ihrer bisherigen Nutzung nach außen abschließt, jegliche Einblicke verhindert und sich aus dem urbanen Kontext vollkommen entortet.

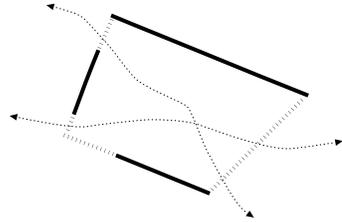
Während die Idee des Projekts eine größtmögliche Öffnung und damit Durchlässigkeit des Gebiets anstrebt, bleiben notwendige Grenzen zu den Nachbarn als Mauern bestehen. Die Mauer als zonierendes, abgrenzendes und raumbildendes Element wird im Entwurf wieder aufgenommen.





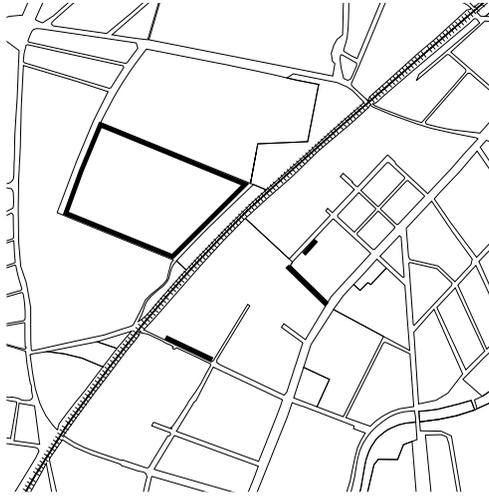


eingekapselte Urbanität  
monofunktional  
ortlos



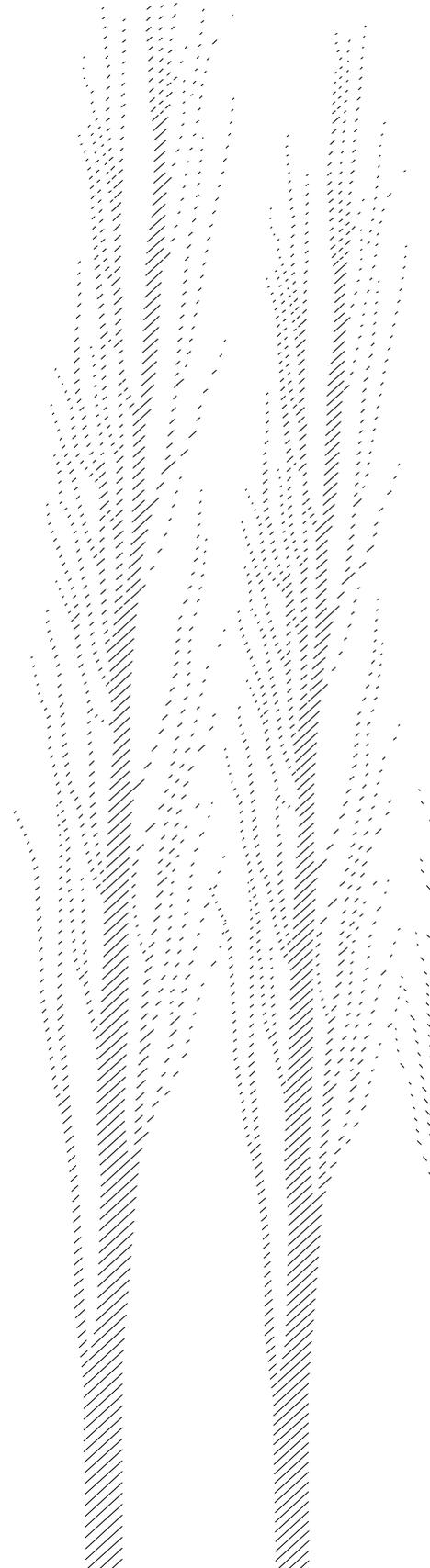
offen urban  
vielfällig  
verortet





## Grenze Pappel

Ein wichtiges vorhandenes Element des Grünraums ist die Pappel. Östlich der Bahntrasse finden sich Versatzstücke von Pappel-Achsen und -Alleen. Auch an der Trasse selbst säumt ein Schleier aus Pappeln das Projektgebiet und grenzt es vom Gewerbegebiet ab. Ziel ist es, dieses Element auch in der späteren Gebietsentwicklung z.B.: beim Ausbau des Emil-Behring- und Franz-Egermaier-Weges, als gestaltendes, zonierendes Element einzusetzen. Es gibt dem Gebiet Charakter, Zusammenhalt und Ausstrahlung.



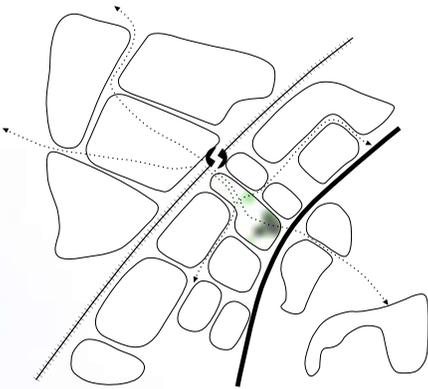






## Nutzung

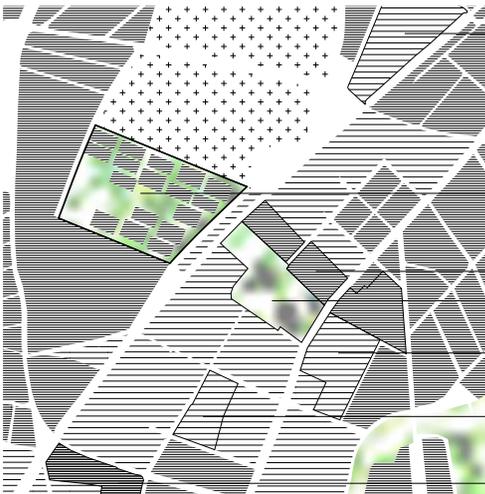
Der vorhandene, starre Gewerbestreifen zwischen Breitenfurter Straße und Süd-Bahn-Trasse wird von neuen Funktionen wie Wohnen, Schule und Einkaufszentrum durchmischt werden. Die Adaptierung des zur Zeit privaten „Gewerbeparks“ als öffentlicher Park wirkt sich positiv auf die Vernetzung neuer und bestehender Funktionen aus.





Nutzungsstruktur heute

- Wohnen 
- Gewerbe, Dienstleistung 
- Friedhof 
- Grünraum 



neue Inseln, Nutzungsstruktur morgen ...

Gartenbauschule Schönbrunn

Projektgebiet Wohnen / Park

Wohnpotential

"Gewerbe Park"

EKZ

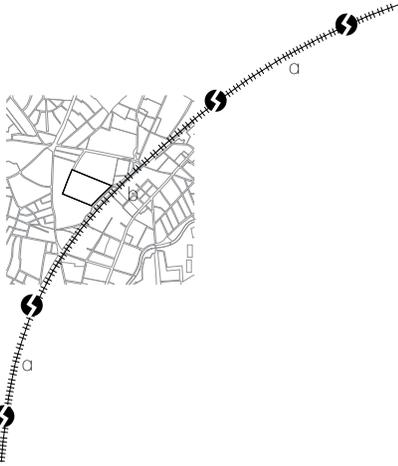
Schul-Campus

Wohnpotential

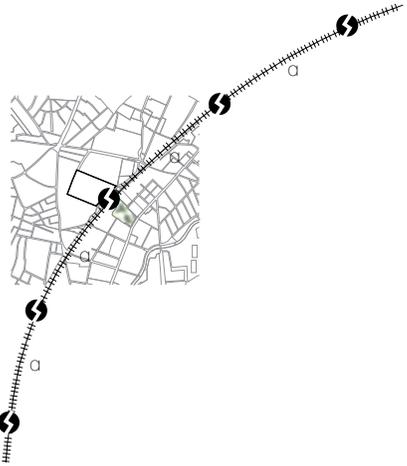
## Mobilität

Die schlechte Querdurchwegung des Gebietes resultiert aus der verkehrstechnischen Situation (trennende Süd-Bahn-Trasse) sowie aus der starren Nutzungszonierung. Der „Gewerbepark“ wirkt als erster Impuls, der „West und Ost“ einander näherbringen soll. In Verbindung mit der vorgeschlagenen Situierung der S-Bahn-Station an dessen nordwestlichen Grenze wird eine neue Bahntrassenüberquerung geschaffen. Die Lage der S-Bahn-Station an diesem Punkt rechtfertigt sich durch die direkte, attraktive und fußläufige Verbindung durch den „Gewerbepark“ hin zur Breitenfurter Straße und durch den Sichtbezug und die direkte Anschließung zur Wundgasse. Auch die geplante Entwicklung am Grundstück selbst in Verbindung mit den neuen Nutzungen im Gewerbegebiet östlich der Bahntrasse bieten der S-Bahn-Station an diesem Ort den notwendigen urbanen Hintergrund.

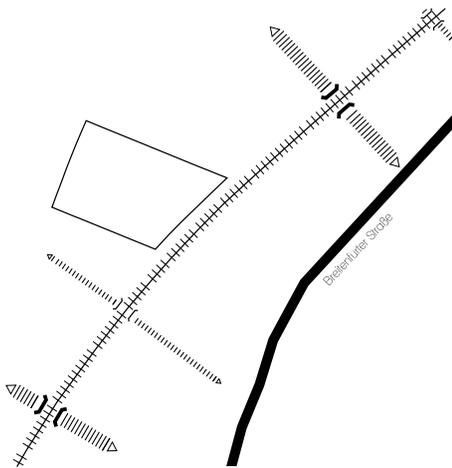




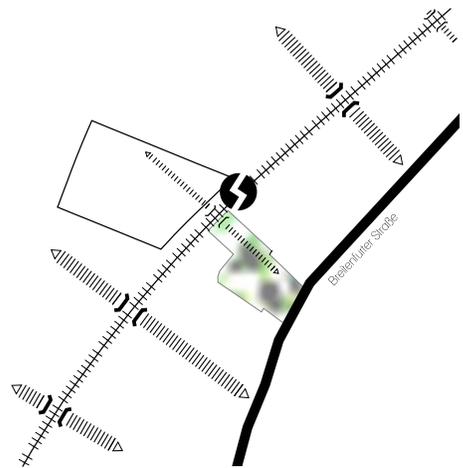
S-Bahn-Stationen vorhanden



S-Bahn-Stationen vorgeschlagen



vorhandene schlechte Querdurchwegung



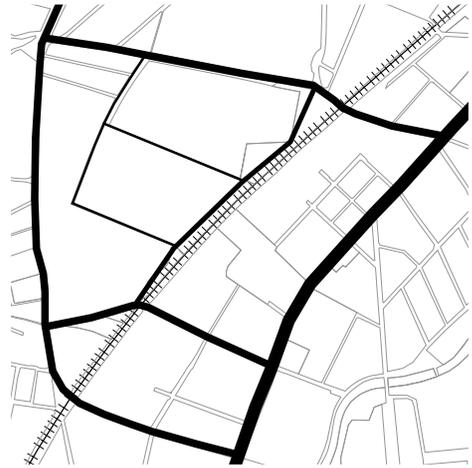
vorgeschlagener S-Bahn-Station...  
... verbesserte Querdurchwegung!!!

Zusätzliche öffentliche Verkehrsmittel wie die Tramlinie in der Breitenfurter Straße werden die Verdichtung im suburbanen Liesing fördern. Neben dem Ausbau der existierenden Straßenlinien werden an der Nord- und Süd-Seite der Liegenschaft weitere Erschließungsstraßen geschaffen. Dadurch soll die Intensität des motorisierten Verkehrs von außen ins Innere des Grundstücks abnehmen, wobei sich gleichzeitig der geplante Park von außen nach innen verdichtet.





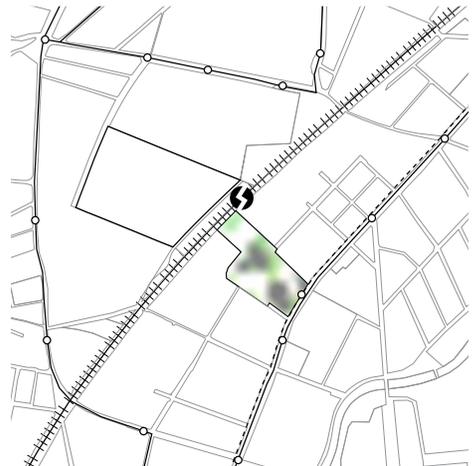
Straßennetz vorhanden



Straßennetz ausgebaut



öffentliches Verkehrsnetz vorhanden



öffentliches Verkehrsnetz ausgebaut

- — Bus
- ||||| S - Bahn
- - - - - Straßenbahn





GRUNDSTÜCK



„Gewerbepark“

Süd-Bahn

Franz-Egermaier-Weg

Gewerbestreifen

Süd-West-Friedhof



PROJEKTGEBIET

Stallgebäude

Verwaltungsgebäude (Denkmalschutz)

Kleingärteanlage

Kleingartenanlage

Emil-Behring-Weg

„Das 10 ha große, von hochrangigen Verkehrsträgern abgekoppelte Gebiet, das bisher als abgeschiedene Enklave fungierte, soll zu einem attraktiven Wohnquartier entwickelt werden, das auch hohe stadtstrukturelle Anforderungen erfüllt.“

### Geschichte

In den 1930er Jahren wurde auf der Liegenschaft durch die NS-Volkswohlfahrt eine Schweinemastanstalt zur Fleischproduktion (Kapazität 40000 Schweine) errichtet, die später in eine Veterinärstation für erkrankte Haustiere transformiert wurde. Entsprechend der Funktion als Quarantänestation ist die Gesamtanlage von einem streng rationalen Aufbau dominiert.

### Struktur der Bebauung

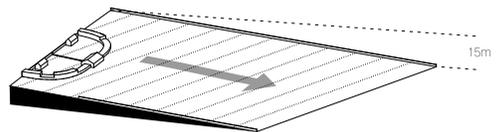
Die Liegenschaft ist rundum von einer Mauer umgeben. Gleich am Haupteingang des Grundstücks befindet sich in der Mitte das zentrale Wirtschaftsgebäude, flankiert von zwei Doppelwohnhäusern für die Belegschaft. Dieses Ensemble steht unter Denkmalschutz und wird entsprechend dem Nutzungskonzept adaptiert und umgebaut. Symmetrisch führen die beiden Stallreihen weiter, die zur Zeit der Weltbewerbs bereits abgerissen waren.

### Aufschließung

Der „repräsentative“ Haupteingang liegt am wohndominierten Emil-Behring-Weg mit den benachbarten Kleingartenbewohnern. Am Franz-Egermaier-Weg, der den an der Südbahntrasse liegenden Gewerbestrip erschließt, ist ein zweiter Zugang gegeben.

### Topografie

Topografisch gesehen fällt das Gelände von Nordwest nach Südost: der Höhenunterschied beträgt 15 Meter.

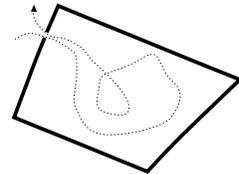


## Die Situation als Enklave

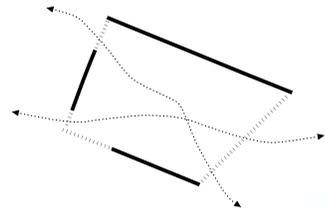
Die allumfassenden Mauern der Liegenschaft und ihr spezifisches, für Anrainer unzugängliches Programm haben den Ort jedoch zu einem „blinden Fleck“ in seiner Umgebung gemacht: eine Enklave, die sich auf minimalst mögliche Weise mit ihrer Außenwelt austauscht, weil sie – den Prämissen der Quarantäne folgend – der bestmöglichen Isolation gerecht werden muss.

Die Enklave war über Jahrzehnte ein unauffälliger, beinahe nicht vorhandener Nachbar: für manche der angrenzenden Kleingärtner sicherlich ein idealer Anrainer, da von ihm weder aktiv noch passiv Störungen zu erwarten waren. Dass damit andererseits auch die Abwesenheit jeglichen positiven Outputs (unterschiedliche Versorgungsmöglichkeiten, öffentlicher Grünraum, Durchwegung, etc.) verbunden ist, ist die Kehrseite dieser ambivalenten Situation.

Vgl.: Programmieren eines Manifests für eine urbane Wohninsel, Europan10



eingekapselte Urbanität  
monofunktional  
ortlos



offen urban  
vielfältig  
verortet



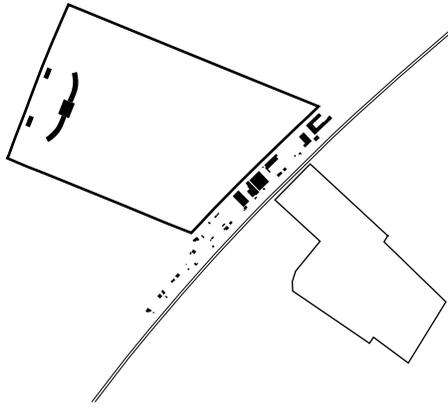
## Situation Gewerbestreifen

Die Situation des Gewerbestreifens unmittelbar an der südöstlichen Projektgebietsgrenze soll neu interpretiert werden. Die ungeordnete Struktur verbraucht zu viel Raum, um den Ausbau des Franz-Egermaier-Weges bewerkstelligen zu können. Ein durchgehendes Hallenband wird den Vorteil des derzeitigen Schallschutzes durch die einzelnen Gebäude verstärken. Gleichzeitig schafft die kompakte und flexibel teilbare Hallenstruktur eine effiziente Flächennutzung: Bahntrasse - Halle - Parkierung LKW - Straßenraum mit Parkierung PKW und Baumreihe. Diese geordnete Situation soll eine adäquate Ausbildung des südöstlichen Projektlandes in programmatischer, atmosphärischer und ästhetischer Hinsicht bilden. Die bestehende

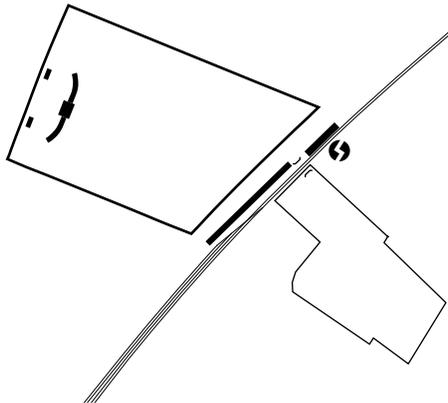
geschlossene Abgrenzung zwischen Gewerbestreifen und Projektgebiet über eine durchgehende Mauer wird zugunsten einer durchlässigen Struktur am Grundstück vollständig geöffnet.

Das Stellplatzangebot erhöht sich beim Szenario Ausbau Franz-Egermaier-Weg. Im Falle der Situation S-Bahn-Station erschließt sich ein weiteres Parkplatzpotential. Eine Park & Ride - Anlage könnte auch das Ausmaß des motorisierten Verkehrs in diesem Einzugsbereich entschärfen. Auch die Bewohner der Kleinhaussiedlung erhalten dadurch mehr Parkmöglichkeiten.





Gewerbestreifen vorhanden



Gewerbestreifen geordnet und ausgebaut

## Situation Kleingartenanlage

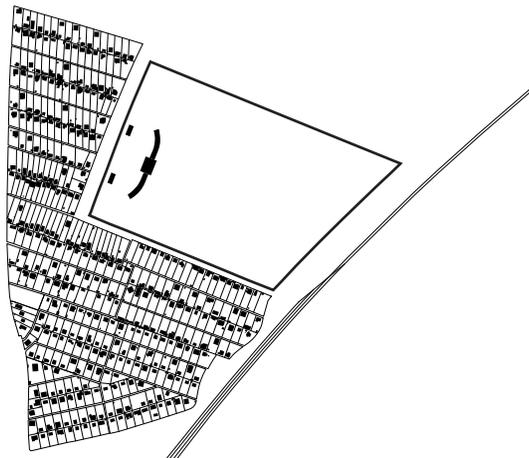
Südlich und westlich des Projektgebietes erstreckt sich die kleinteilige Parzellenstruktur einer Kleingartenanlage. Seit 1994 ist dieser privatisierter Grünraumtypus ganzjährig bewohnbar (max. 50m<sup>2</sup> Fläche dürfen 2-geschossig verbaut werden), was neben der neuen Lebensform auch neue Bedürfnisse mit sich bringt: z.B. die Nachfrage nach Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs, verändertes Mobilitätsverhalten (Arbeitsplatz, Kindergarten, Schule), gestiegener Parkplatzbedarf, der Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtungen und größere öffentliche Grünräume mit Spieleinrichtungen. Die Entwicklung auf und um das Grundstück soll diese Bedürfnisse decken. Neben dem infrastrukturellen Vorteil der S-Bahnstation und dem Ausbau des Franz-Egermaier-Weges, bietet die Überquerung der Süd-Bahn-Trasse am Gewerbepark und die geplante durchlässige Struktur des

Projektgebietes gute Voraussetzungen für eine bessere Versorgung und Aufschließung der zur Zeit isolierten Anlage.

Das innere Wegenetz dient hauptsächlich zur Aufschließung der einzelnen Gärten und ist für die Öffentlichkeit (Radfahrer, Fußgänger) nur eingeschränkt nutzbar. Damit ist die Kleingartenanlage im urbanen Kontext ein relativ undurchlässiges Gebiet. Der am Ende des Emil-Behring-Weges zur Alzgersdorfer Straße führende Weg ist als einziger öffentlich gewidmet und soll als Anschlusspunkt für westlicher liegende Gebiete dienen.

Durch die Regulierung des Emil-Behring-Weges entstehen für diese Nachbarn weitere notwendige Stellplätze. Die südliche Grenzausbildung der Mauer bleibt großteils - dort wo die Parzellen direkt an das Projektgebiet angrenzen - bestehen.

Vgl.: Programmieren eines Manifests für eine urbane Wohninsel, European10



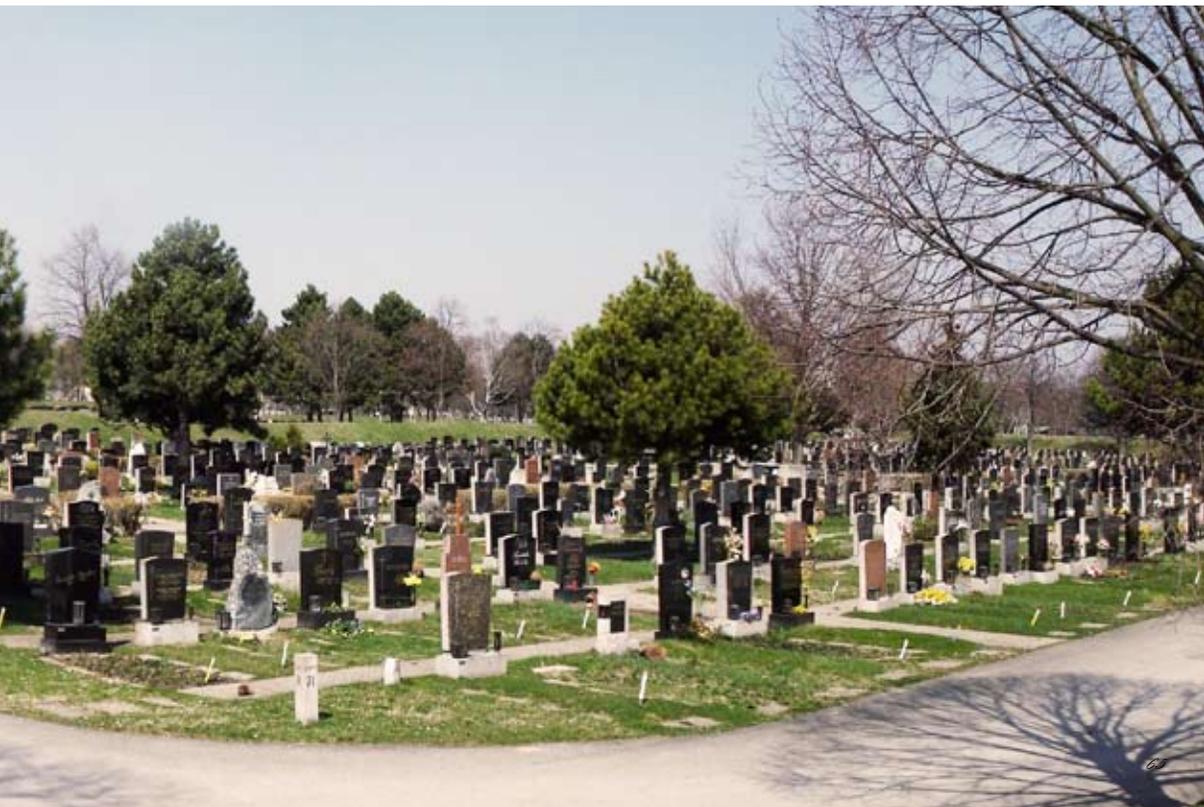
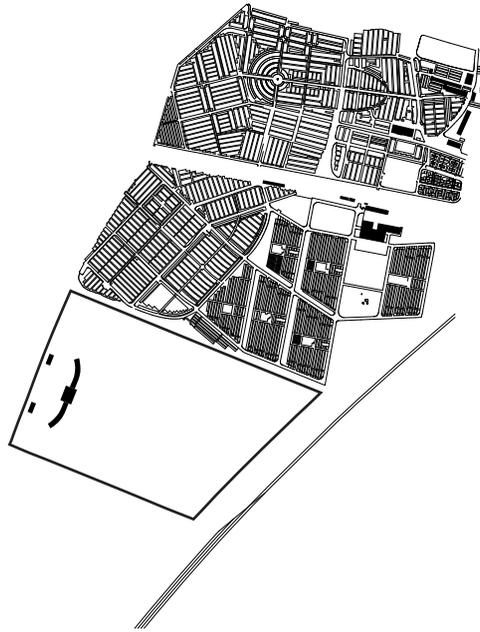


## Situation Südwestfriedhof

Liesing ist gut mit Naherholungsräumen versorgt, allerdings besteht diesbezüglich gerade im Bereich des Betrachtungsgebietes ein starker Mangel. Vor diesem Hintergrund besitzt der Südwestfriedhof, der als städtischer Friedhof ganzjährig von 7.00 - 19.00 Uhr geöffnet ist, eine wichtige Naherholungsfunktion. Innerhalb der Friedhofsmauern bietet sich ein Netz verkehrsfreier Spazierwege, die von Teilen der Bevölkerung als Freizeiträume genutzt werden. Der Friedhof als öffentlicher Treffpunkt ist in mitteleuropäischen Kultur nicht so stark verankert wie z.B. in der skandinavischen Kultur. Ein teilweises Öffnen der Grenzmauer zum Projektgrundstück, um eine stärkere Verbindung zwischen den Arealen zu erreichen, wird daher nicht verfolgt. Die Grenze bleibt bestehen.

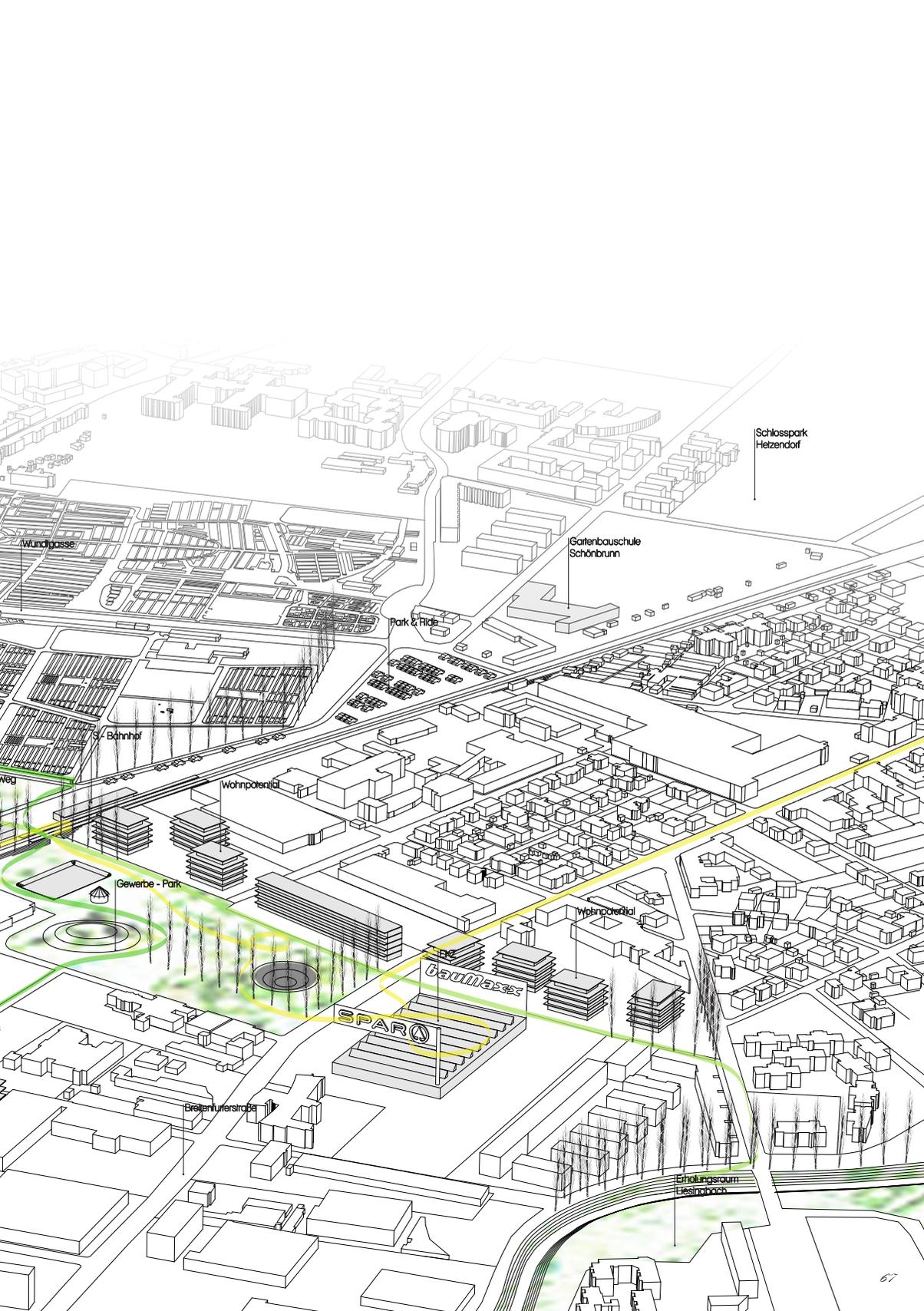
Vgl.: Programmieren eines Manifests für eine urbane Wohninsel, Europan10





# Strategische Karte der zukünftigen Entwicklung





Wundlgasse

Schlosspark  
Heitzendorf

Gartenbauschule  
Schönbrunn

Park & Ride

S. Bahnhof

Wohnpotential

Gewerbe - Park

Wohnpotential

Brennturferstraße

SPAR

baunetzes

Erholungsraum  
Besingbach





ATMOSPHERE

Die Auseinandersetzung mit vorhandenen Referenzprojekten und Stadtstrukturen ist ein wichtiger Bestandteil des Entwurfsprozess. Sie verschafft einen Überblick, hilft bei der Meinungsbildung und verhindert eine voreilige Festlegung auf die erst beste Idee. Das Einfügen von unterschiedlichen Stadtstrukturen am eigenen Grundstück stellt den Kontext zu einer neuen Umgebung her und gibt Auskunft über Vergleichsdichten. Die Atmosphären des Wohnens wird über die Bilder veranschaulicht.

Ziel: 900 Wohneinheiten

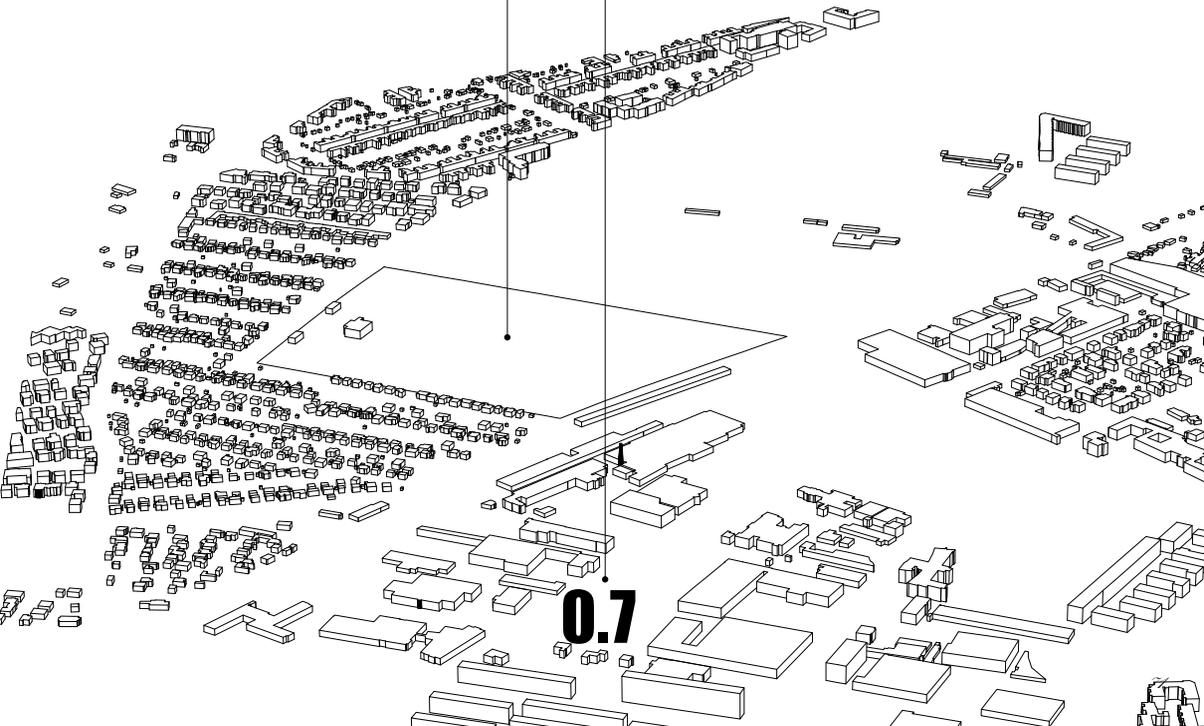
„Mit der derzeitigen Versorgungsstruktur können bis zu 400 Wohneinheiten auf der Liegenschaft verwirklicht werden. Aufgrund ihrer Größe ist aber mittelfristig ein weit höheres Potenzial der Verdichtung gegeben, dessen kritische Grenze im städtebaulichen Projekt festzulegen ist...“

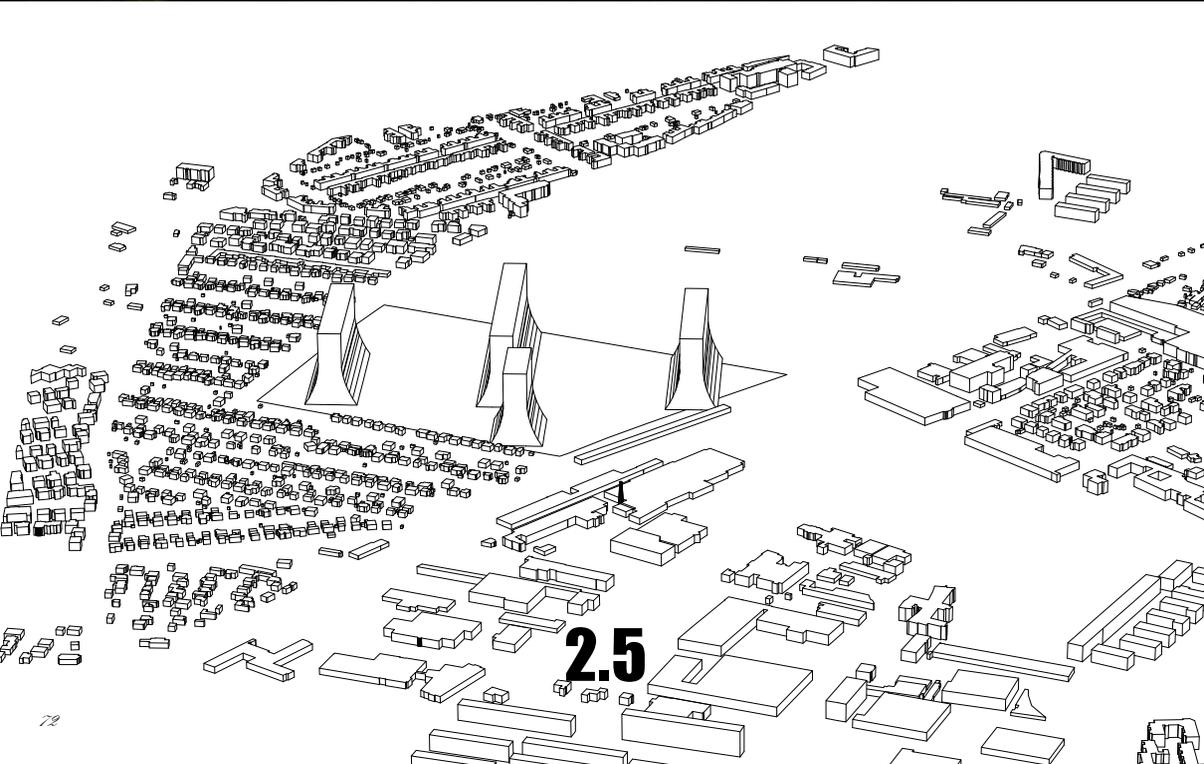
Um für die Umsetzung der gewünschten S-Bahnstation den notwendigen urbanen Hintergrund zu schaffen, wird von Europan das Ziel von ca. 900 Wohneinheiten genannt. Diese stellen für das Grundstück (10.7ha) bei einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von ca. 70 m<sup>2</sup> eine Dichte von 0.7 dar. Sie soll als Orientierungsgröße für das Projekt dienen.

?

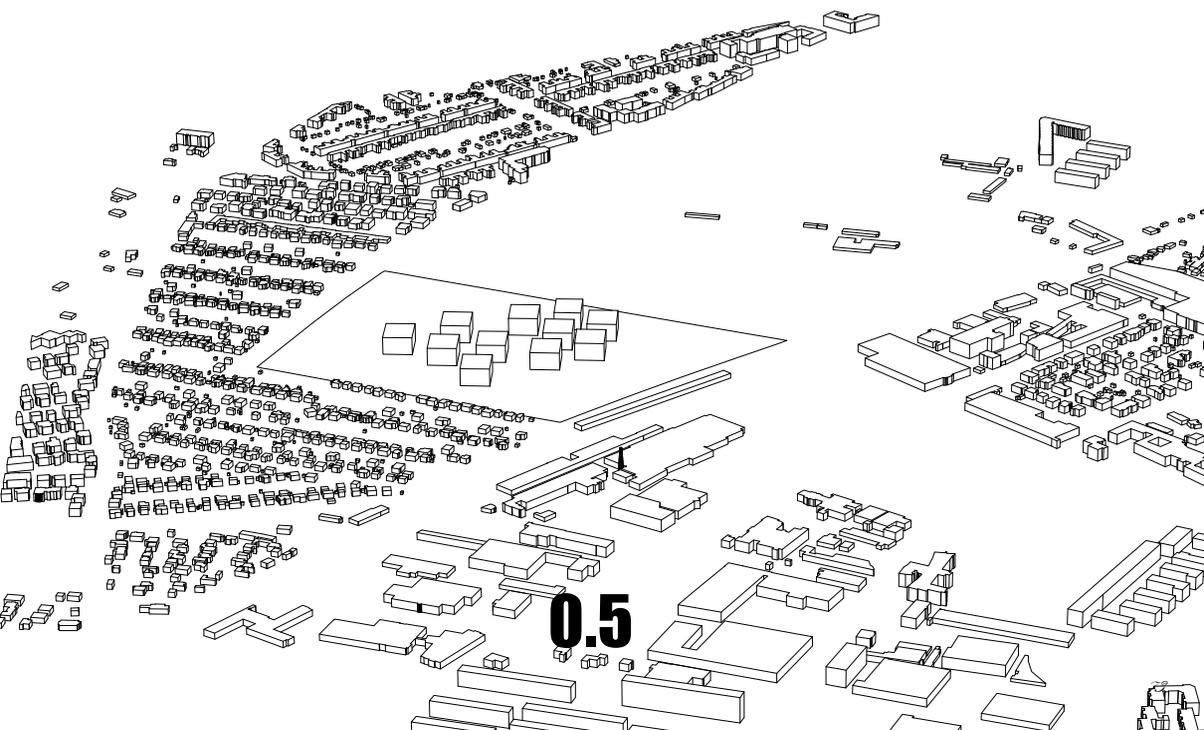
10.7ha

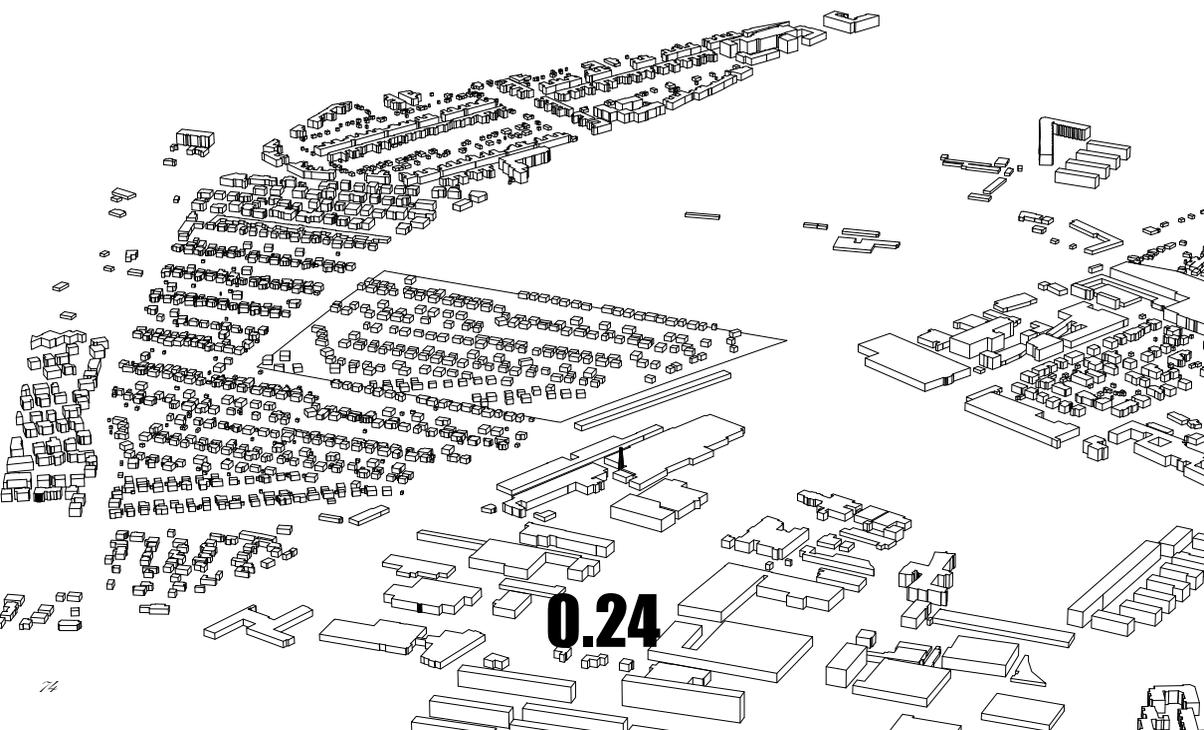
vorgeschlagene Dichte (It. Europen)

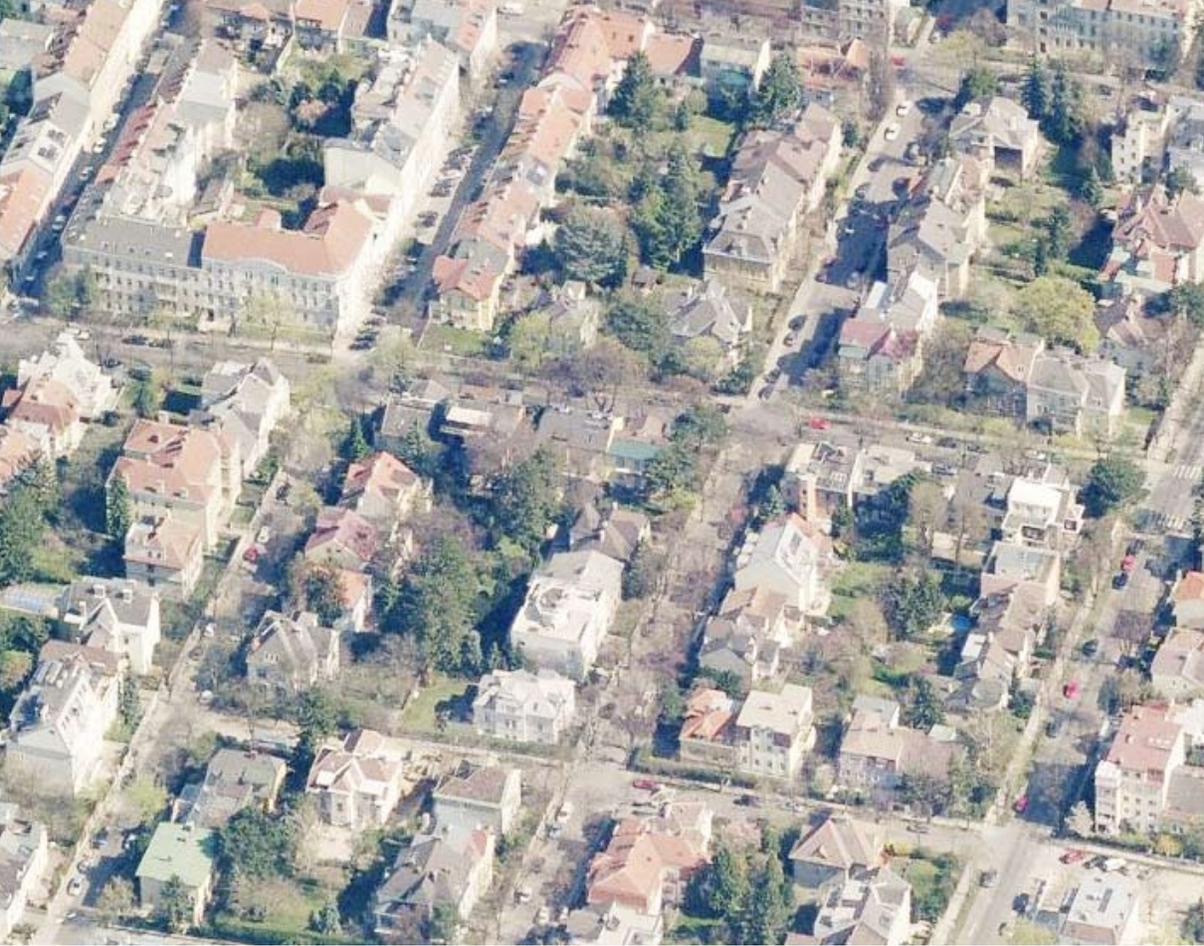


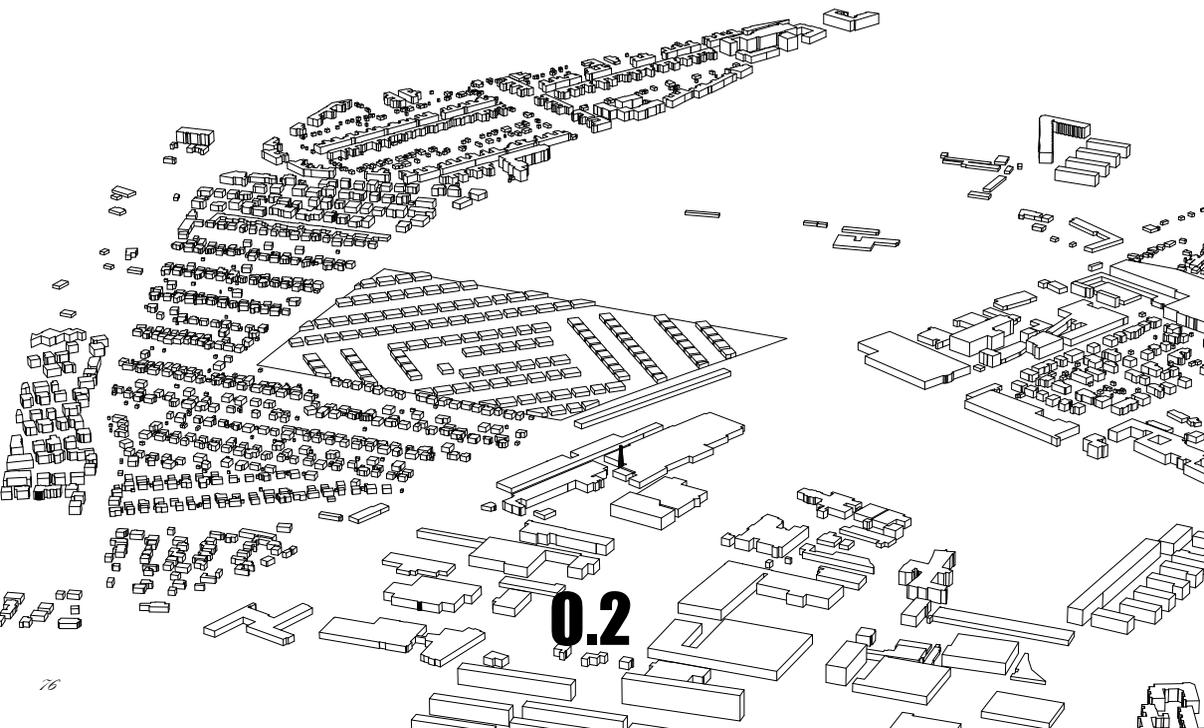
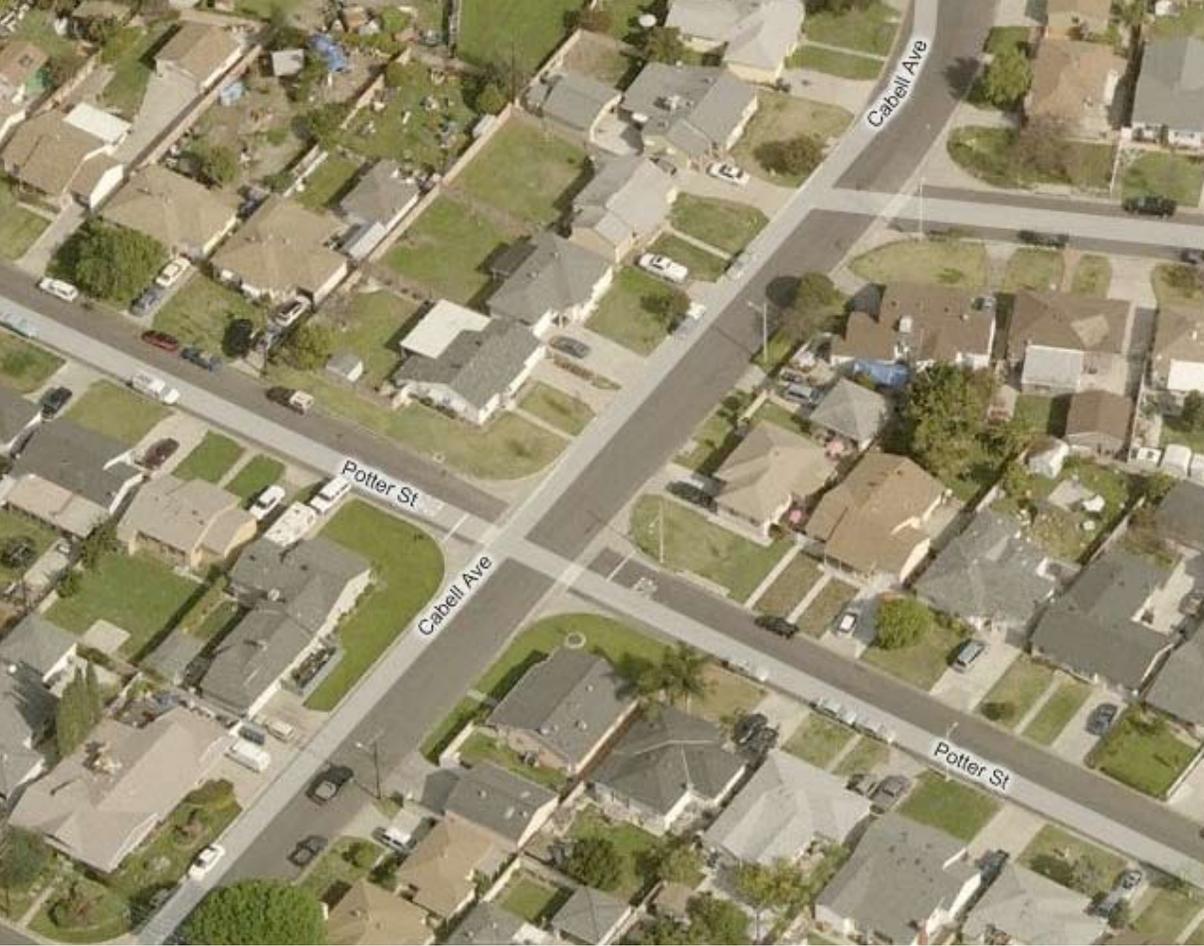


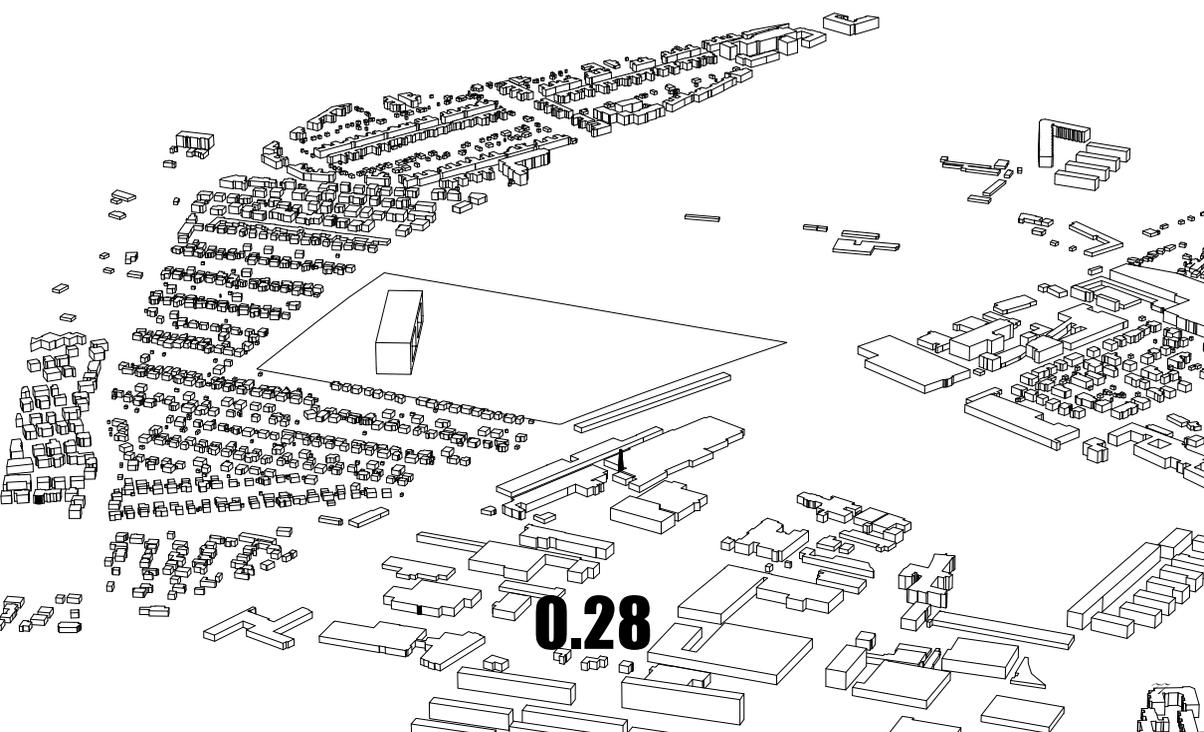
2.5

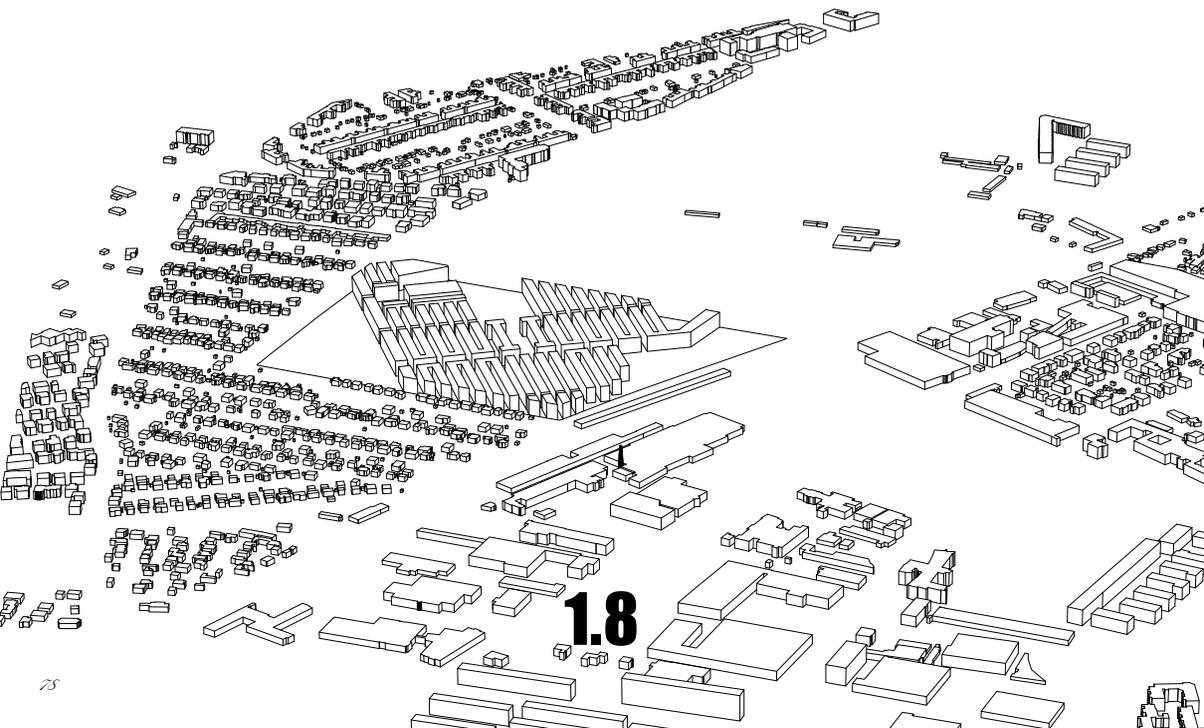


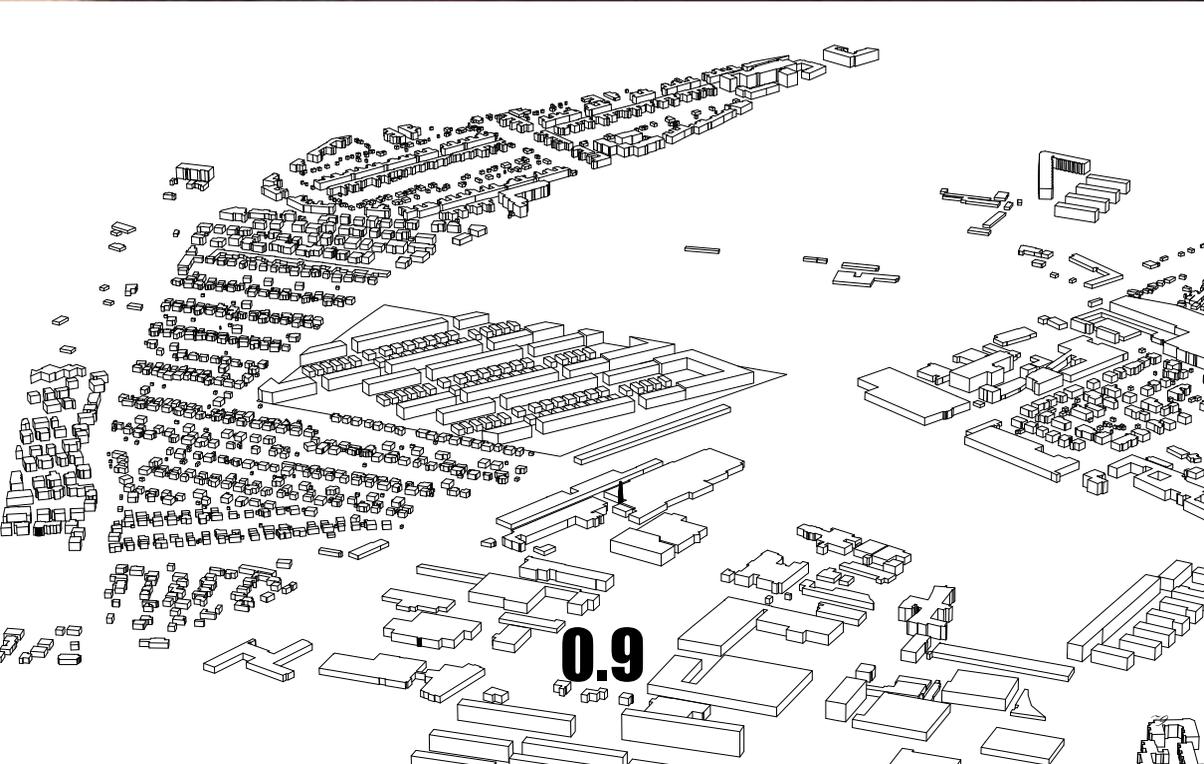


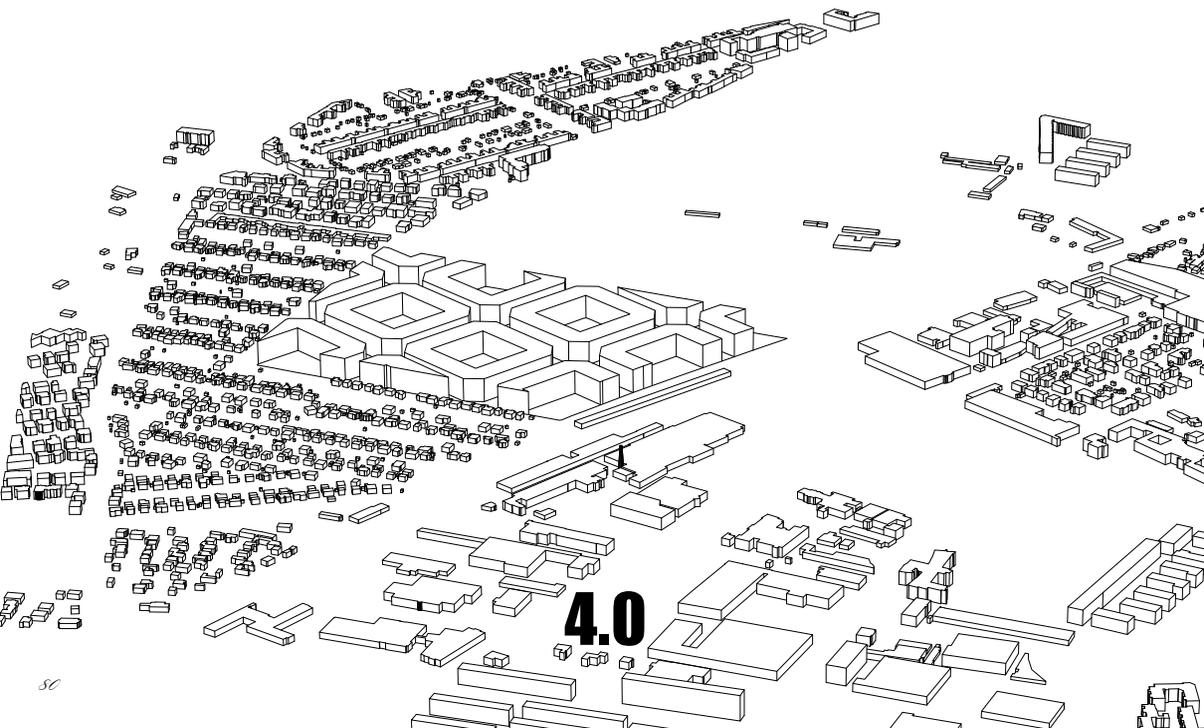




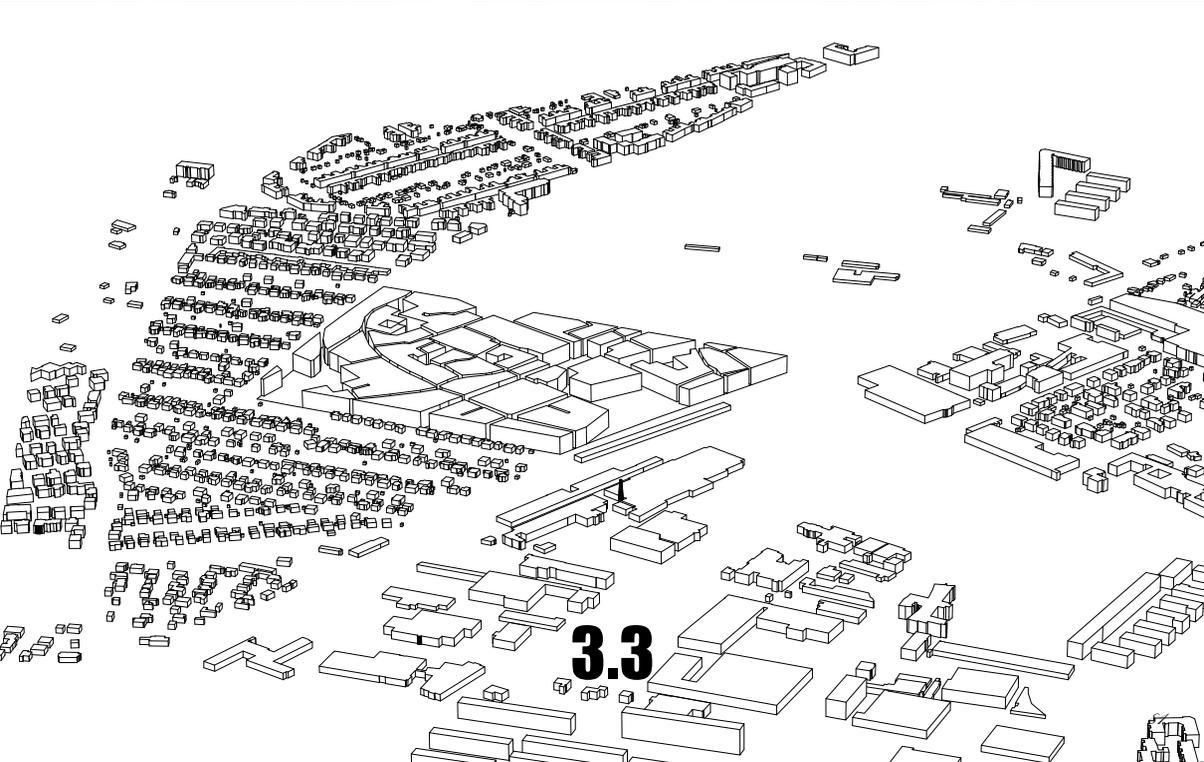


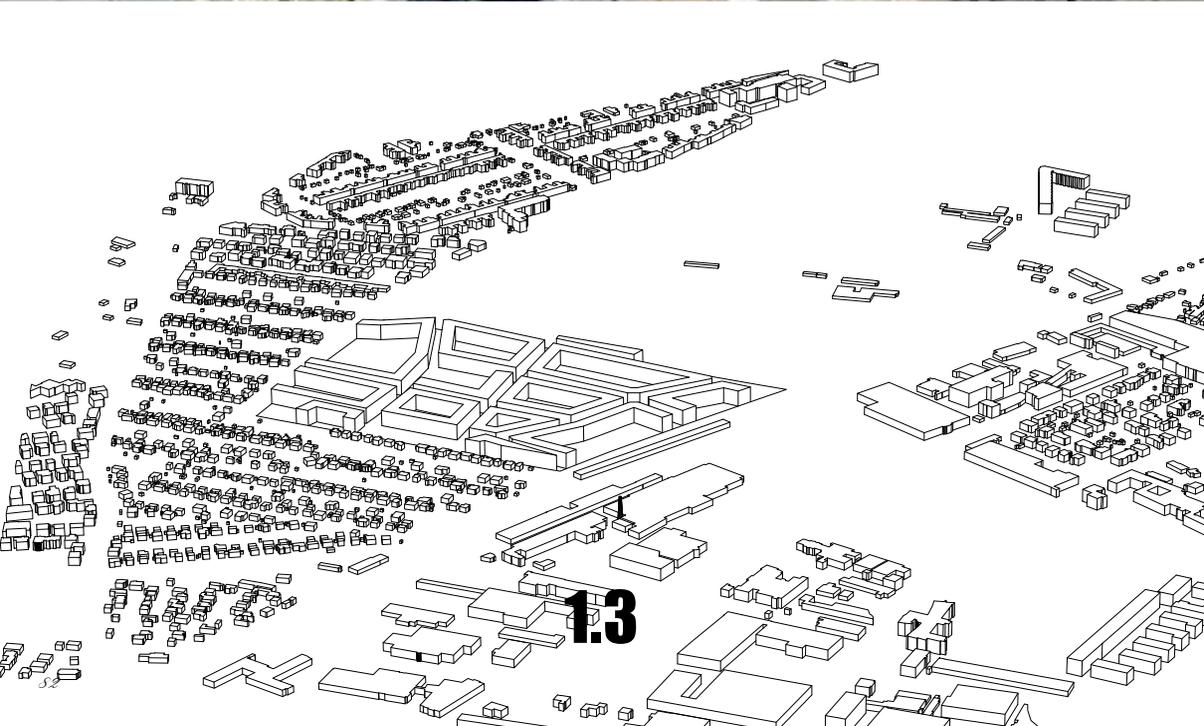


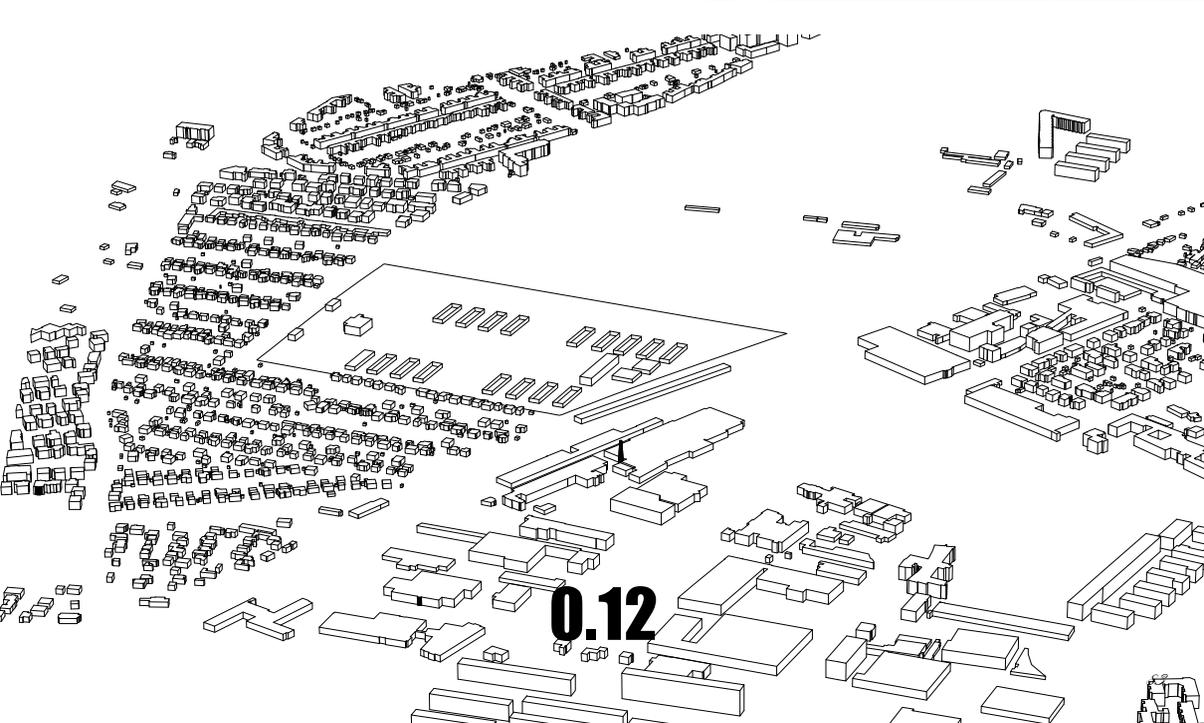




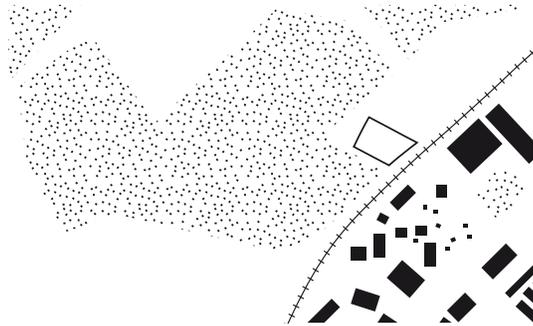
4.0







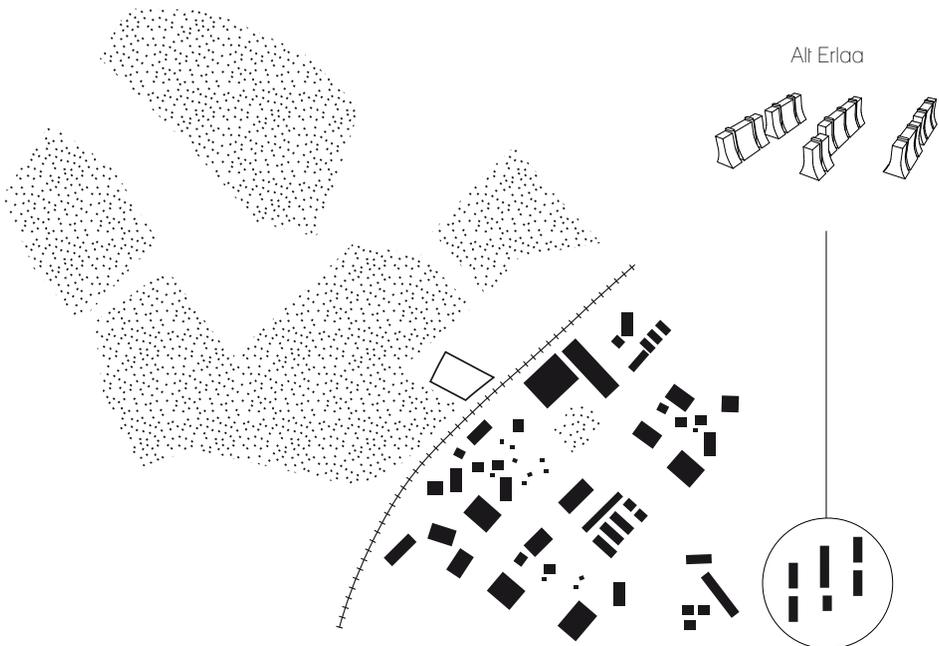




ENTWURFSPARAMETER

# 1. Kleinteilige Struktur, Privatheit, Individualität

Die Süd-Bahn-Trasse teilt das Gebiet in 2 Welten:  
Im Osten prägen große Gewerbeanlagen bis hin zu großmaßstäblichen Wohnanlagen wie Alt-Erlaa die Umgebung. Im Westen erstreckt sich die homogene kleinteilige Struktur der Einfamilienhäuser Richtung Wiener Wald. Die Atmosphäre dieser stark durchgrünten Einfamilienhaussiedlungen, ihre Privatheit und Individualität wird als Qualität verstanden und soll am Projektgrundstück in eine verdichtete urbane Struktur übersetzt werden.



## 2. Alt Erlaa, Nutzungsurbanisierung

Das unmittelbare Vergleichsgrundstück ist der Wohnpark Alt-Erlaa. Nur einen Kilometer Luftlinie vom Projektgrundstück entfernt, ist er mit seinen bis zu 27-geschoßigen Türmen von weitem sichtbar.

Das demokratische Ziel des Architekten Harry Glück „größtmöglichstes Glück für eine größtmögliche Zahl an Menschen“ und „Wohnen wie die Reichen - und zwar für alle“ ist durch die hohe Wohnzufriedenheit, die bis heute anhält, erreicht worden.

Alt Erlaa ist eine Stadt in der Stadt in der Stadt.

Im Bauch der 6 Wohntürme befinden sich Wohnfolgeeinrichtungen, die kein natürliches Licht benötigen wie z.B.: Sauna, Solarium, Hobbyräume,... Jedes Dach ist mit einem Swimming Pool ausgestattet. Die Erdgeschoßzone verbindet alle Türme miteinander und beinhaltet Allgemeinbereiche wie Schulen, Einkaufszentrum, Kirche und Rundturnhalle. Sie wird dadurch zum urbanen Rückgrat der kleinen Stadt.



ALLGEMEINBEREICHE IM EG

Spielflächen

Kirche

mehrere Tennishallen

Verwaltungsgebäude

Rundturnhalle

zwei Ärztezentren

zwei Kindergärten

Kindertagesheim

drei Schulen

Kaufpark mit Händlern, Dienstleistern und

Gastronomie

Monatszeitungen „Wohnpark Alterlaa Zeitung“ und

„Alterlaa News“

eigener Fernsehsender (WPTV)

ALLGEMEINBEREICHE IM GEBÄUDE

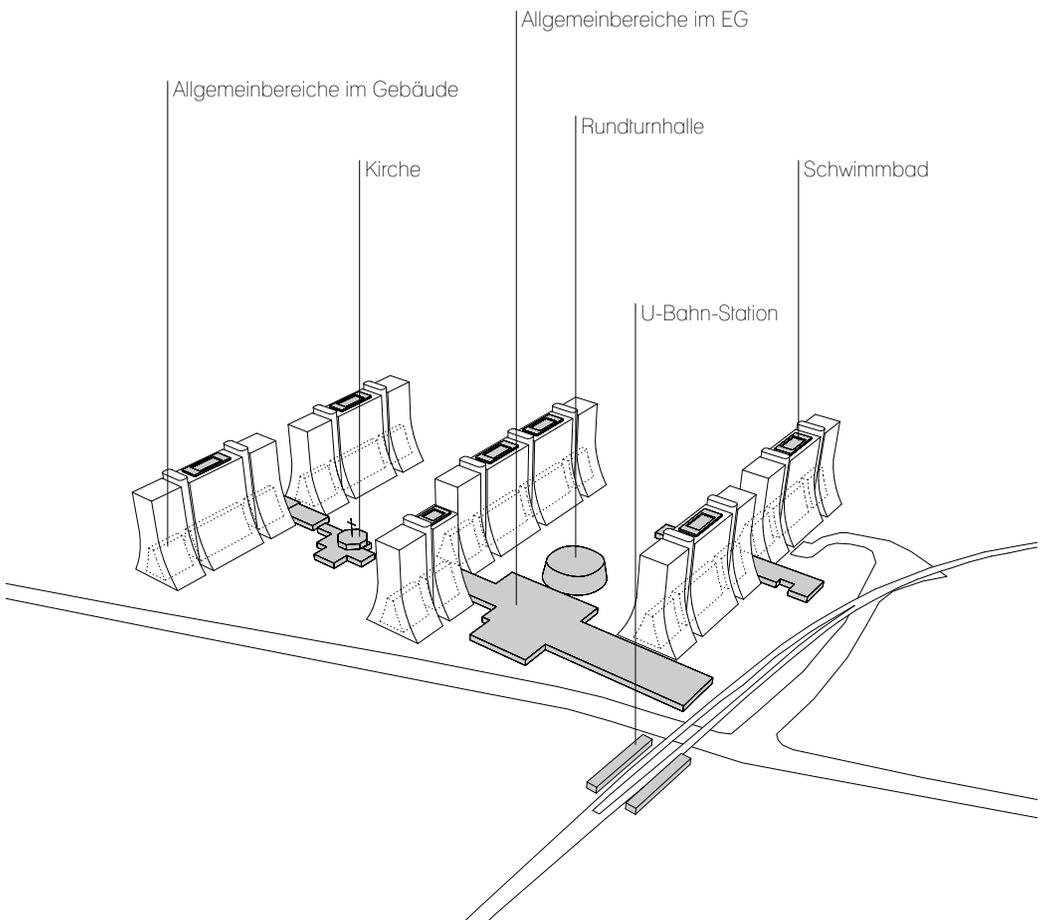
auf jedem Dach ein Schwimmbecken

in jedem Keller ein Hallenbad

Klub- und Hobbyräume

Saunaaanlagen

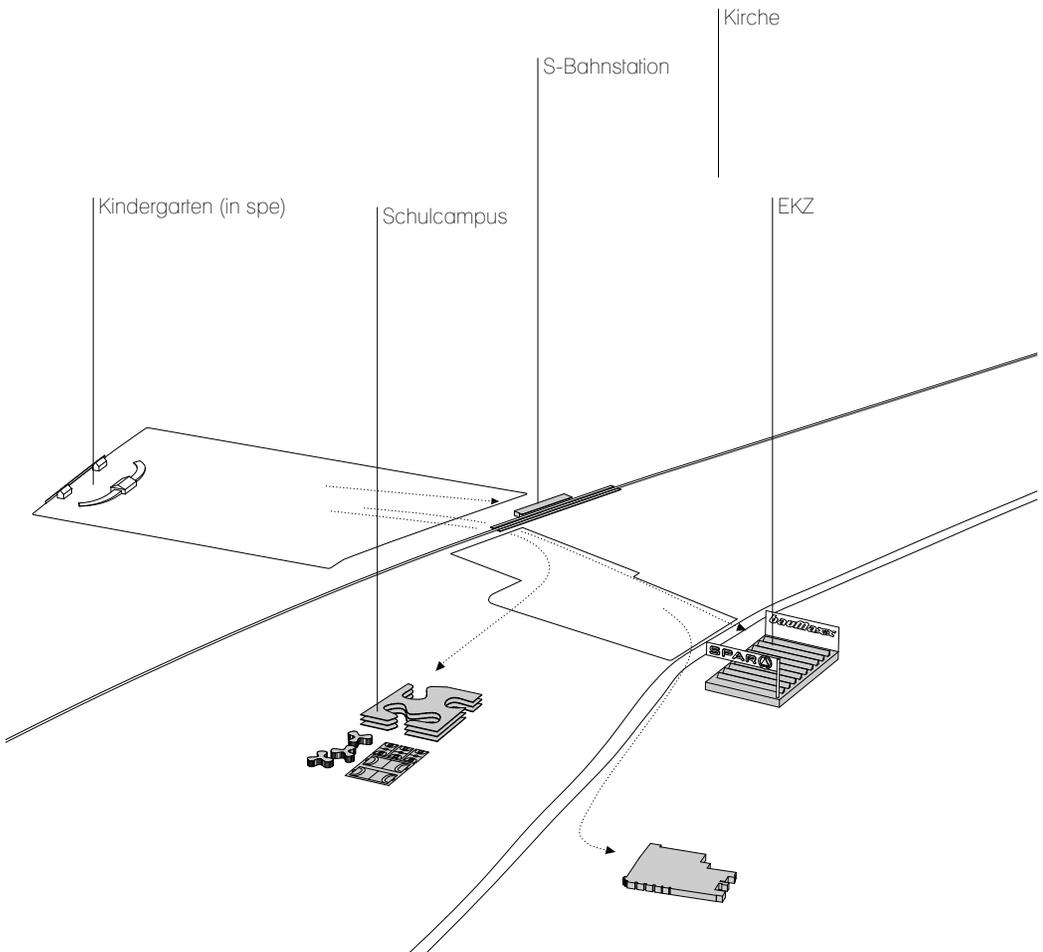
Solarien



Aufgrund der Verwertungsschwierigkeiten, der Größe des Projekts (Alt Erlaa: 3000 Wohnungen, Projektgebiet: 900 Wohnungen) und den Entwicklungen in der Umgebung ist diese klassische Nutzungsurbanisierung am Projektgrundstück nicht denkbar. Kommerzielle Nutzungen größeren Umfangs sowie professionelle Kultur- und Freizeiteinrichtungen sind an diesem Ort nicht vorstellbar. Neben gewissen soziokulturellen Einrichtungen, die mit den Aktivitäten der Bewohner zusammenhängen

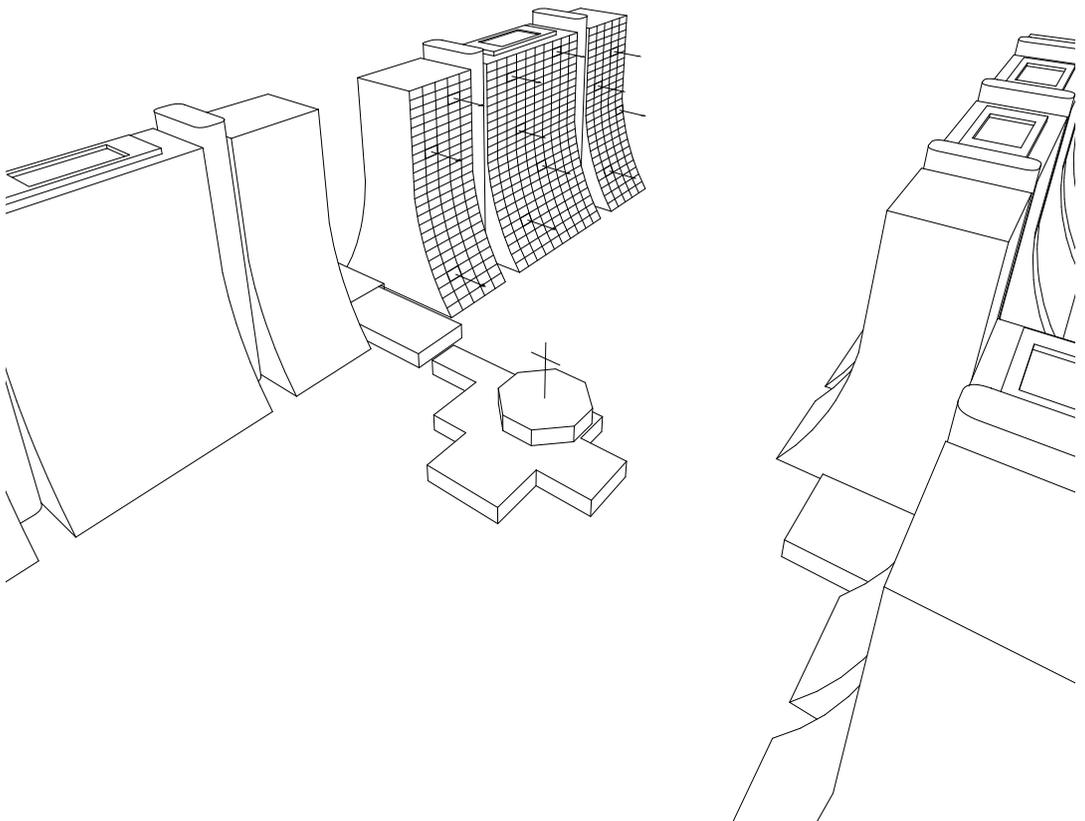
(Kindergarten, Mini-Märkte, Gemeinschaftsräume,...), muss vor allem das Wohnen an sich ein Potential zur Urbanisierung besitzen. Wohnen ist somit „privat und urban zugleich“.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Programmieren eines Manifests für eine urbane Wohninsel, Europan10



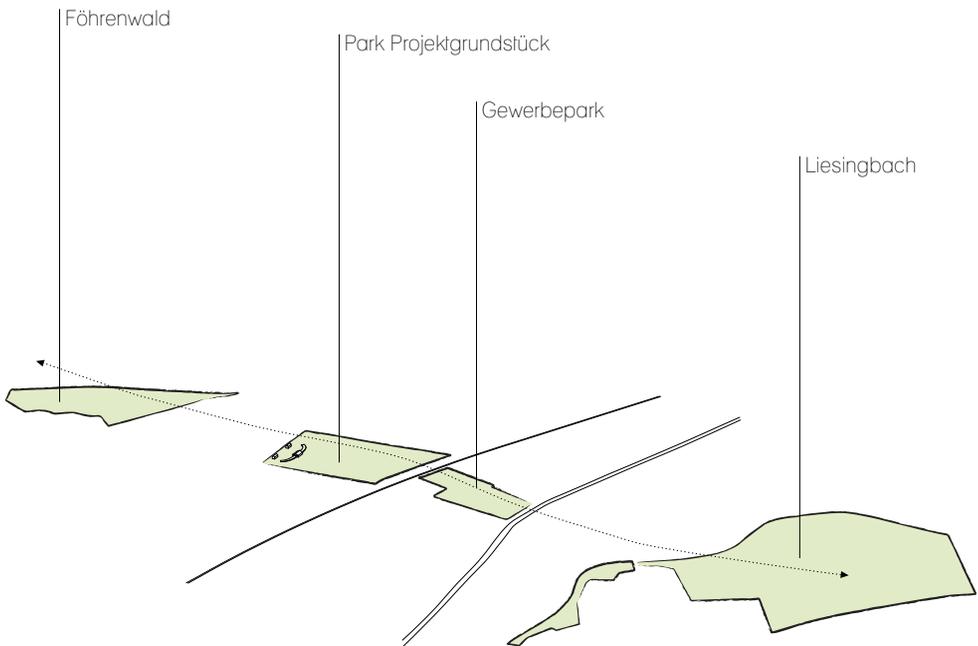
### 3. Individualität der Wohnung - Alt Erlaa vs. Projektgrundstück

Die Wohnungen in Alt Erlaa sind alle mit einer Terrasse bzw. Loggia ausgestattet. Auch die 35 Grundrisstypen fördern ein breites Nutzerspektrum. Alle Wohnungen sind aber nur einseitig ausgerichtet und haben aufgrund der städtebaulichen Struktur gleiche Ausblicke. Ziel ist es eine räumlich vielfältige urbane Struktur zu schaffen, die dadurch auch den Wohnungen individuelle Außenräume verleiht.



## 4. Öffentlicher Grünraum

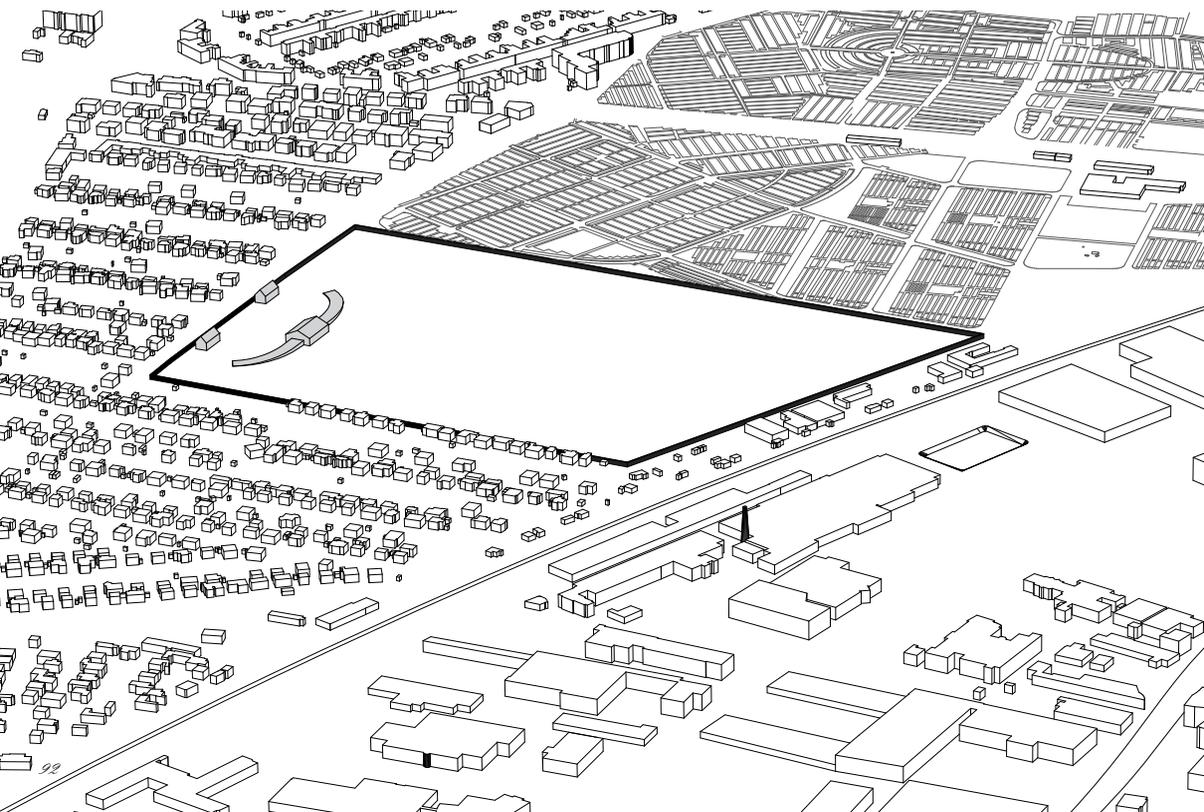
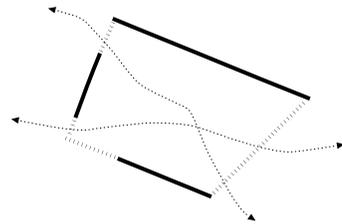
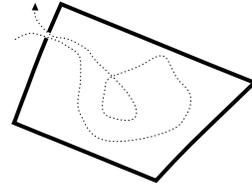
Der städtebauliche Entwurf sieht die Entwicklung einer öffentlichen Grünachse vor. Die Aktivierung des „vergessenen“ Grünstreifens zwischen Breitenfurterstraße und Süd-Bahn als „Gewerbepark“ schafft neue Verbindungen zwischen den Funktionen und lockert die starre Struktur dieses Gewerbegebiets auf. In Verbindung mit dem Naherholungsraum am Liesingbach und dem Föhrenwald, soll auch das Projektgrundstück selbst ein Grünraum dieser Achse werden.



## 5. Eingriffe am Grundstück

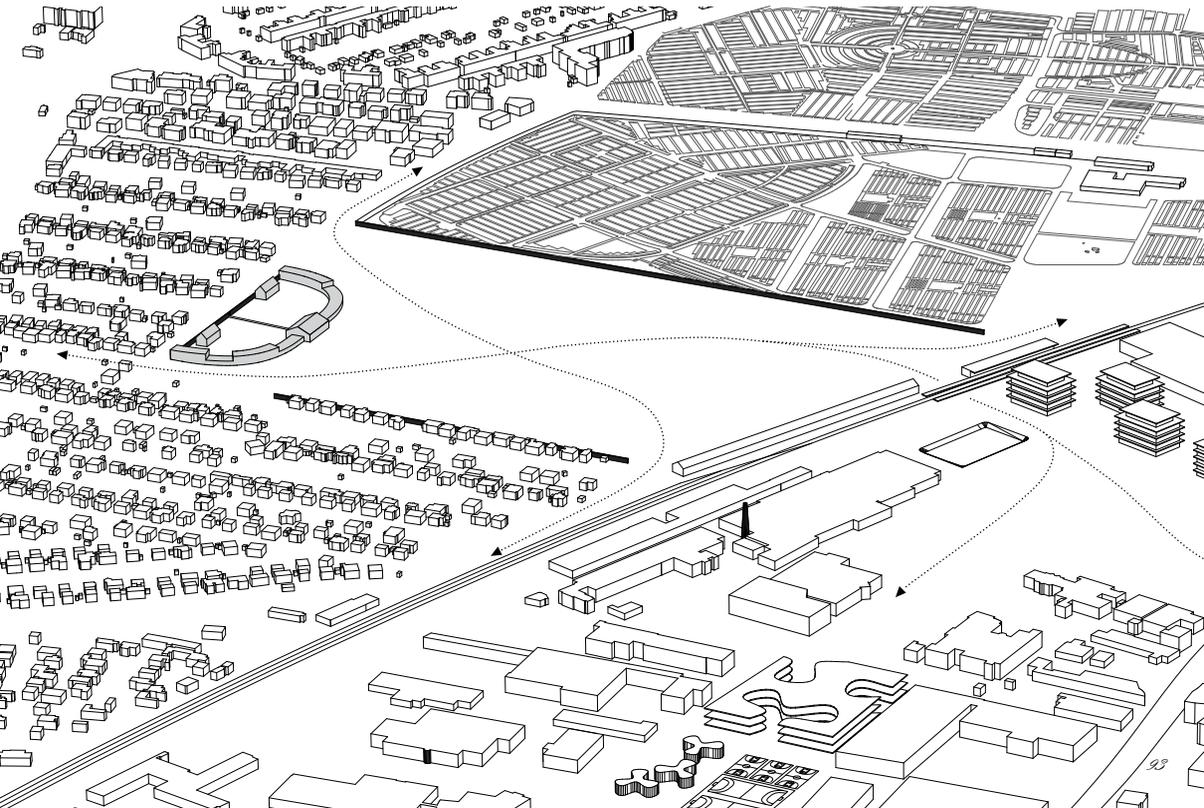
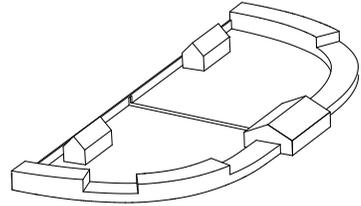
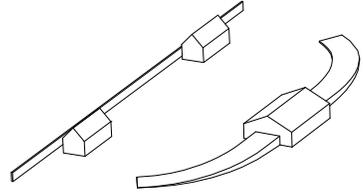
### Grundstücksgrenze

Das Grundstück soll sich durch sein neues Programm wieder in die Umgebung einfügen. Die allumfassende Grenzmauer verliert ihren Zweck und wird bis auf die Grenzsituation zu den „ständigen“ Nachbarn (Süd-West-Friedhof, Kleinhäuseranlage) entfernt. Eine neue Durchlässigkeit entsteht. Das Grundstück wird zugänglich und fördert eine neue Verbindung zwischen Gebieten.



## Ensemble

Das vorhandene denkmalgeschützte Ensemble am westlichen Rand des Grundstücks wird adaptiert und sanft umgebaut. Die Form wird geschlossen, ein geschützter Hof entsteht. Die Verwaltungs- und Bedienstetengebäude werden zum neuen Kindergarten umgenutzt.





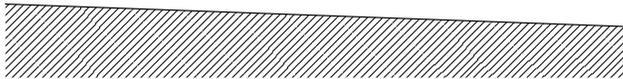
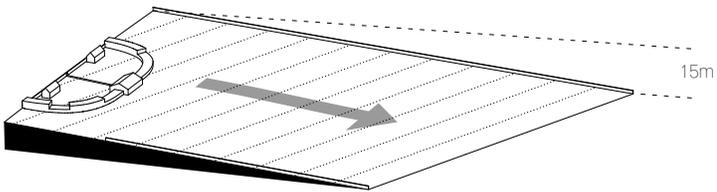


SOLITAIRE I

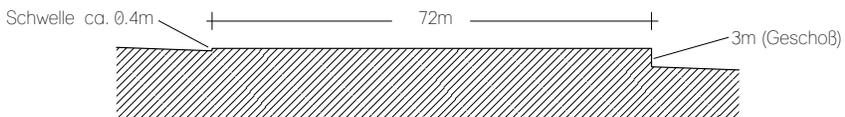
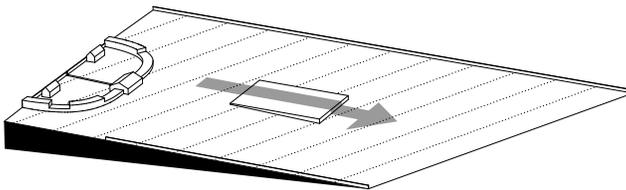
# 1. Idee der Bebauung - Terrassierung des Geländes

Das Gelände fällt von Nordwest nach Südost: Der Höhenunterschied beträgt ungefähr 15 Meter. Die geschoßweise Terrassierung des Terrains lässt 72m lange Platten entstehen, die die Basis für die Bebauung bilden.

Vorhandenes Terrain

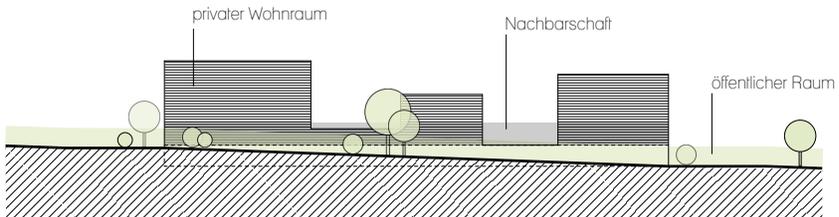


Terrasiertes Terrain

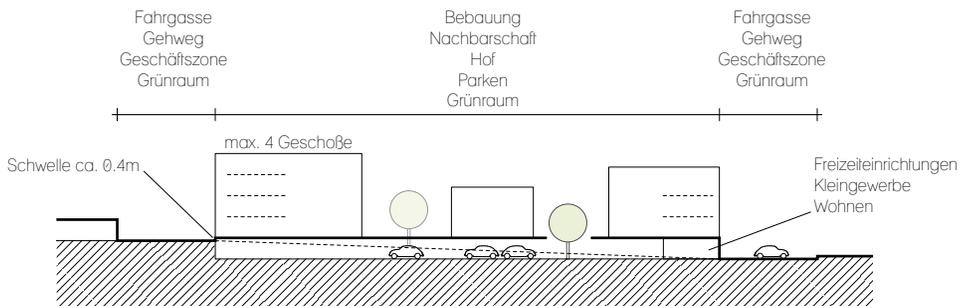


Dieser halb versinkende Sockel dient als Garage und nimmt im vorderen Bereich öffentliche Funktionen auf. Gleichzeitig beschreibt er eine Nachbarschaft, hebt die Bebauung ins Hochparterre und trennt sie dadurch von der öffentlichen Zone des Terrains.

### Zonierung durch die Terrassierung

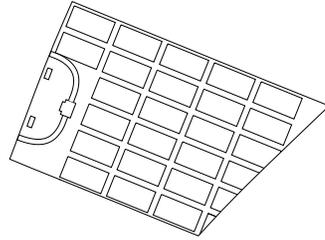


### Nutzung der Terrasse

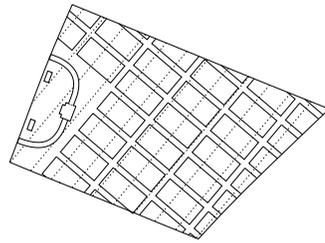


## 2. Verteilung der Platten

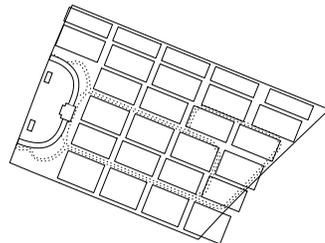
Bebauung im Raster



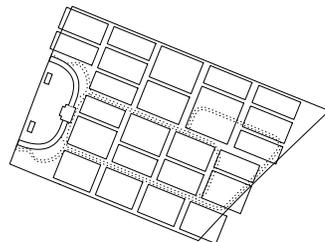
Anpassung ans Gelände, Probleme an den Grundstücksrändern



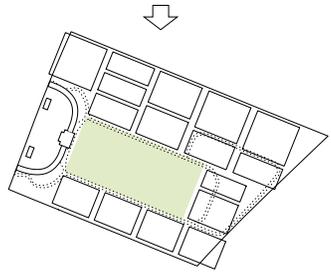
Ausrichtung an der ursprünglichen Erschließung



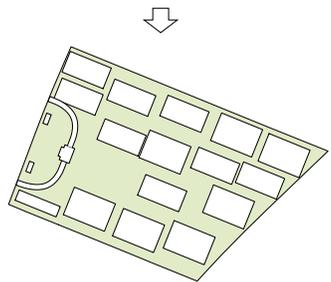
Ausrichtung an der ursprünglichen Erschließung  
unterschiedliche Plattenbreiten, Brechung der Länge



BEBAUUNG | PARK



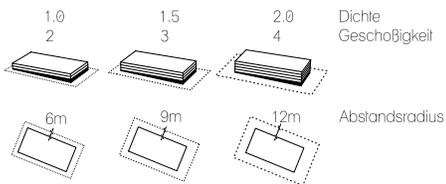
BEBAUUNG = PARK



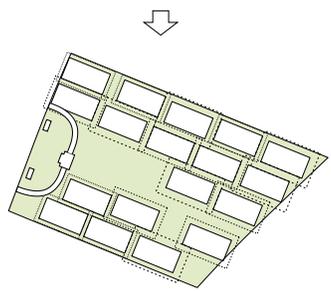
System 1:

Platten mit unterschiedlicher Bebauungsdichten und  
Abstandsradien

z.B.: GFZ=1.0, max. 2-geschoßig, r=6.0m



Nachteil: unterschiedliche Dichten bei gleicher  
Bauplatzgröße bedeuten ungleiche Typologien (z.B.:  
Einfamilienhaus gegen Geschößwohnbau) und  
ungleiche Freiraumqualitäten auf den Platten.



## System 2: „Demokratische Bebauung“

- jede Platte Dichte von 1.5
- maximal 4 Geschöße

### Vorteile:

- auf jeder Platte eine ähnliche Freiraumqualität
- gleichmäßiges Stadtbild

### Zwei Plattengrößen

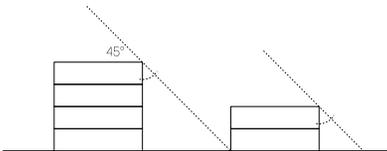
Zwei Plattengrößen lassen durch ihre Anordnung kontrastreichere Zwischenräume entstehen:

Plätze, Wege, Engstellen, parkähnliche Freiflächen, ...

### Gruppenbildung:

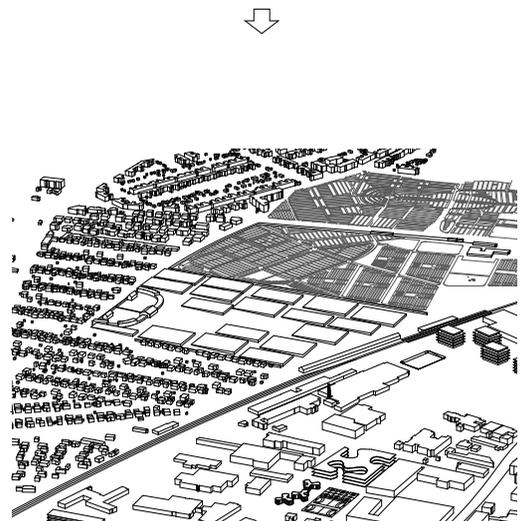
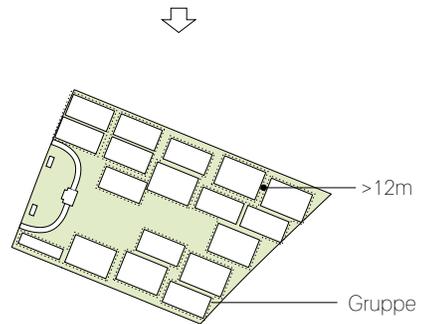
Die Platten innerhalb einer Gruppe stehen in Beziehung zueinander und müssen gemeinsam bebaut werden.

Vorgaben lt. EUROPAN : Lichteinfall - mindestens  $45^\circ$



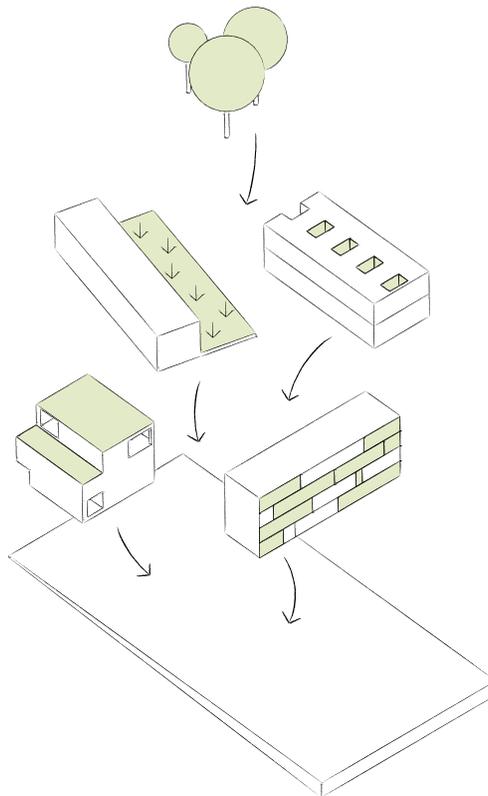
Diese Vorgabe wird zwischen den Gruppen eingehalten. Der Abstand zwischen ihnen beträgt mindestens 12 m (entspricht bei 4 Geschößen einem Lichteinfallswinkel von  $45^\circ$ ). Die Gruppen sind daher voneinander unabhängig bebaubar.

Immerhalb einer Gruppe soll es keine Vorgaben zu Gebäudeabständen geben, da diese abhängig von der Orientierung der Wohnungen sein können.



### 3. Typologiemix auf einer Platte - Soziale Vielfalt

Ziel ist es, unterschiedliche Typologien auf einer Platte zu sammeln. Verschiedene Lebensentwürfe fördern ein breites Spektrum an Wohnmöglichkeiten. Ein breites Wohnungsangebot soll eine soziale Mischung fördern und zu einem urbanen Wohnumfeld beitragen. Egal ob Pensionisten, Studenten, hilfsbedürftige Menschen, Familien, Singles, oder Wohngemeinschaften, es soll Platz für alle geben.



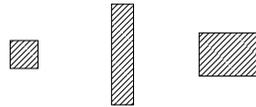
## 4. Bebauung der Platte

Für den städtebaulichen Entwurf werden die Grundelemente Punkt, Linie und Fläche als Baukörper an den Rändern der Platten angeordnet. Dadurch ergibt sich eine hofartige Situation zwischen den unterschiedlich hohen Gebäuden. Durch eine Vielzahl an Möglichkeiten, wie die Baukörper auf den Platten arrangiert werden können, verändert sich auch die Gestalt der Höfe. Jede Platte wird dadurch einzigartig. Eine geschlossene Blockrandbebauung soll zugunsten einer offenen durchlässigen Struktur ausgeschlossen werden.

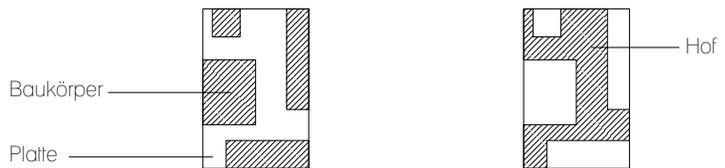


Abb.1, S.104

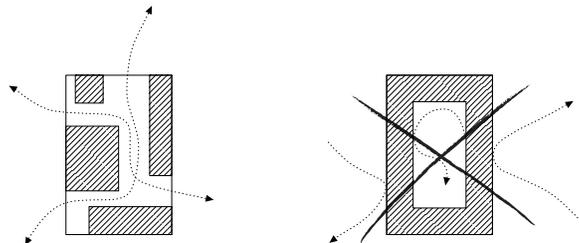
Entwurfselemente: Punkt, Linie, Fläche



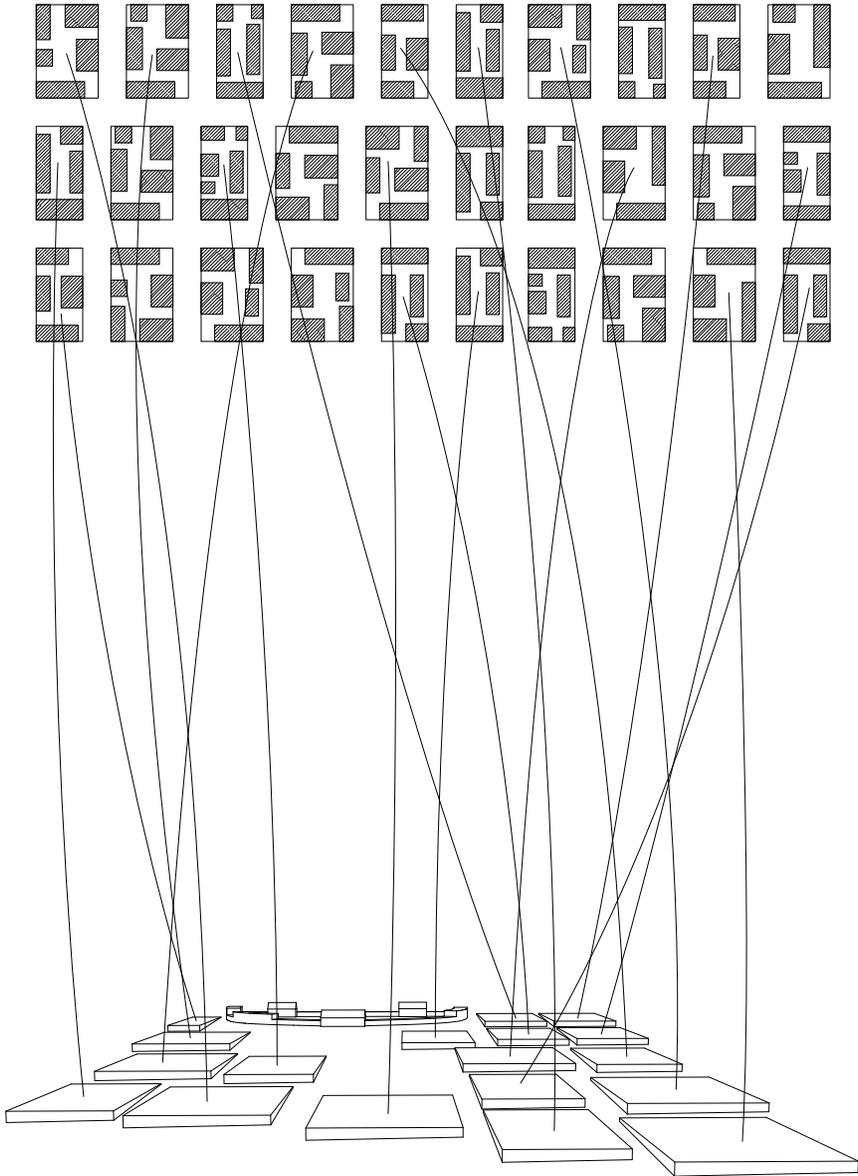
Raumkomposition



Durchlässigkeit



Bebauungsvarianten



## 5. Form, Farbe, Materialität

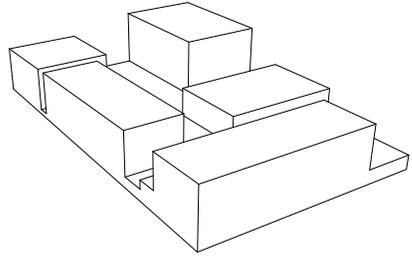
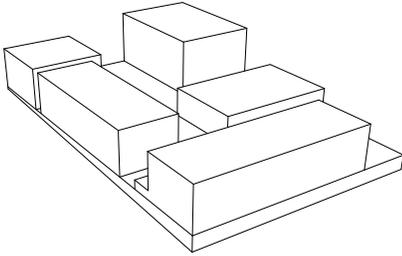
### Form

Nachdem sich die Gebäude auf der Platte angeordnet haben, verschmelzen sie mit ihrem Sockel zu einem Volumen. Ein Solitaire entsteht...

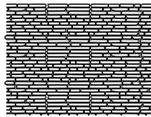
### Materialität, Farbe

Ziel ist es ein homogenes, ruhiges Stadtbild entstehen zu lassen. Dabei soll die Fassade als ein zusammenhaltendes Element wirken. Vorgeschlagen werden monomaterielle (Stein, Ziegel) oder einfarbige dunkle Fassaden im gleichen oder ähnlichen Ton. Im inneren des Solitaires wechselt die Fassade auf weiß. Die Nachbarschaft im „Bauch“ des Solitaires bekommt als eigener Kosmos sein eigenes Kleid.

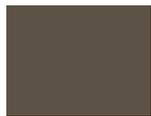
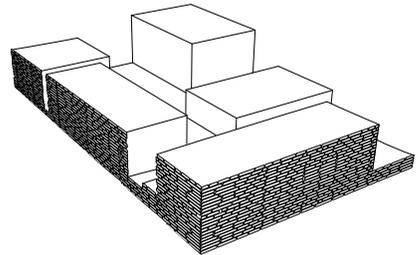
Form



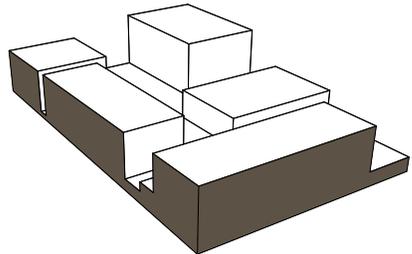
Materialität, Farbe



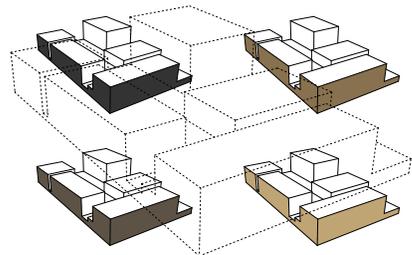
monomateriell



einfärbig

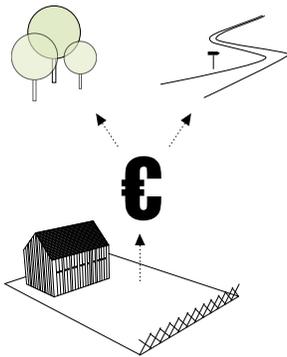


ähnliche Farbtöne



## 6. Die Stadt wächst - temporäre und dauerhafte Besiedelung

Bis die Stadt ihre endgültige Gestalt erhalten hat, wird ein längerer Zeitraum vergehen. Für die ersten Besiedler wird ein Überschuss an Freiraum zu Verfügung stehen. Der Großteil dieses Freiraums soll schon in der Anfangsphase genutzt werden werden: Der „Fußabdruck“ der zukünftigen Bebauung soll durch Schrebergartenparzellen antizipiert werden. Diese können temporär gemietet werden, bis sie sich in gebaute Stadtstruktur umwandeln. Durch die vorübergehenden Kolonialisierung kann auch die Idee des Parks früh umgesetzt werden. Die Schrebergärten finanzieren Bepflanzung, Ausbau des Wegenetzes und öffentliches Freizeitangebot (Sportplätze, Teich,...). Während die Stadt weiter Gestalt annimmt, ziehen die temporären Siedler weiter und lassen sich in neuen Entwicklungsgebieten nieder ...



### Besiedlungsszenarien

linear I:

Besiedelung von West nach Ost, Nutzung des Haupteerschließungsweges im Westen der Liegenschaft, konstante Investitionskosten für Infrastruktur (Wege, Kanal)

linear II:

Besiedelung von Süd nach Nord, die neue Bebauung wird immer im Rücken (Norden) der bereits fertiggestellten Bebauung begonnen - weniger Beeinträchtigung der Bewohner, höhere Investitionskosten für Infrastruktur (Wege, Kanal) - durch temporäre Besiedelung aber finanzierbar

Verdichtung:

Stadtgestalt nicht abhängig vom gewünschten Endzustand - Wachstum kann auch früher abgebrochen werden, höhere Investitionskosten für Infrastruktur (Wege, Kanal) - durch temporäre Besiedelung aber finanzierbar

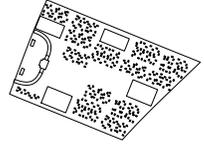
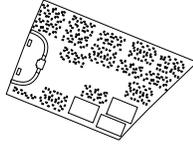
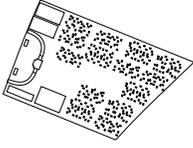


linear I

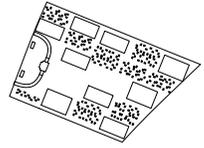
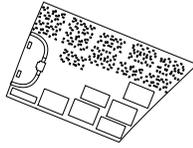
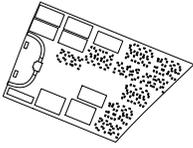
linear II

Verdichtung ✓

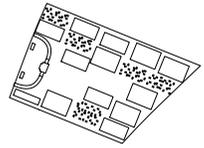
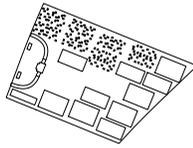
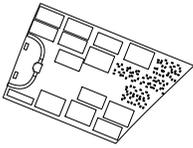
2010



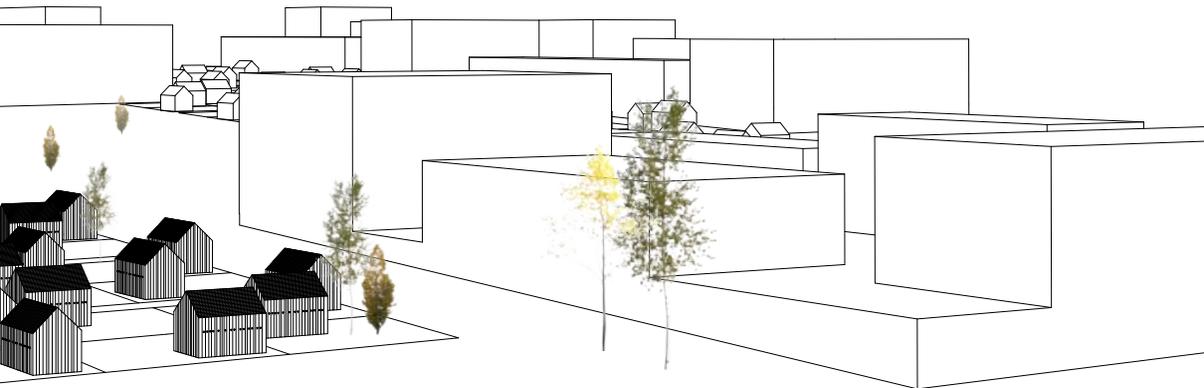
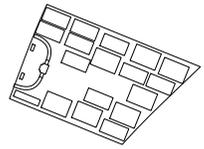
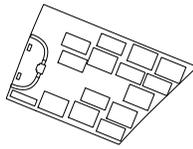
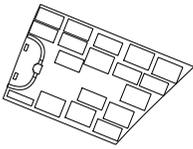
2015



2020

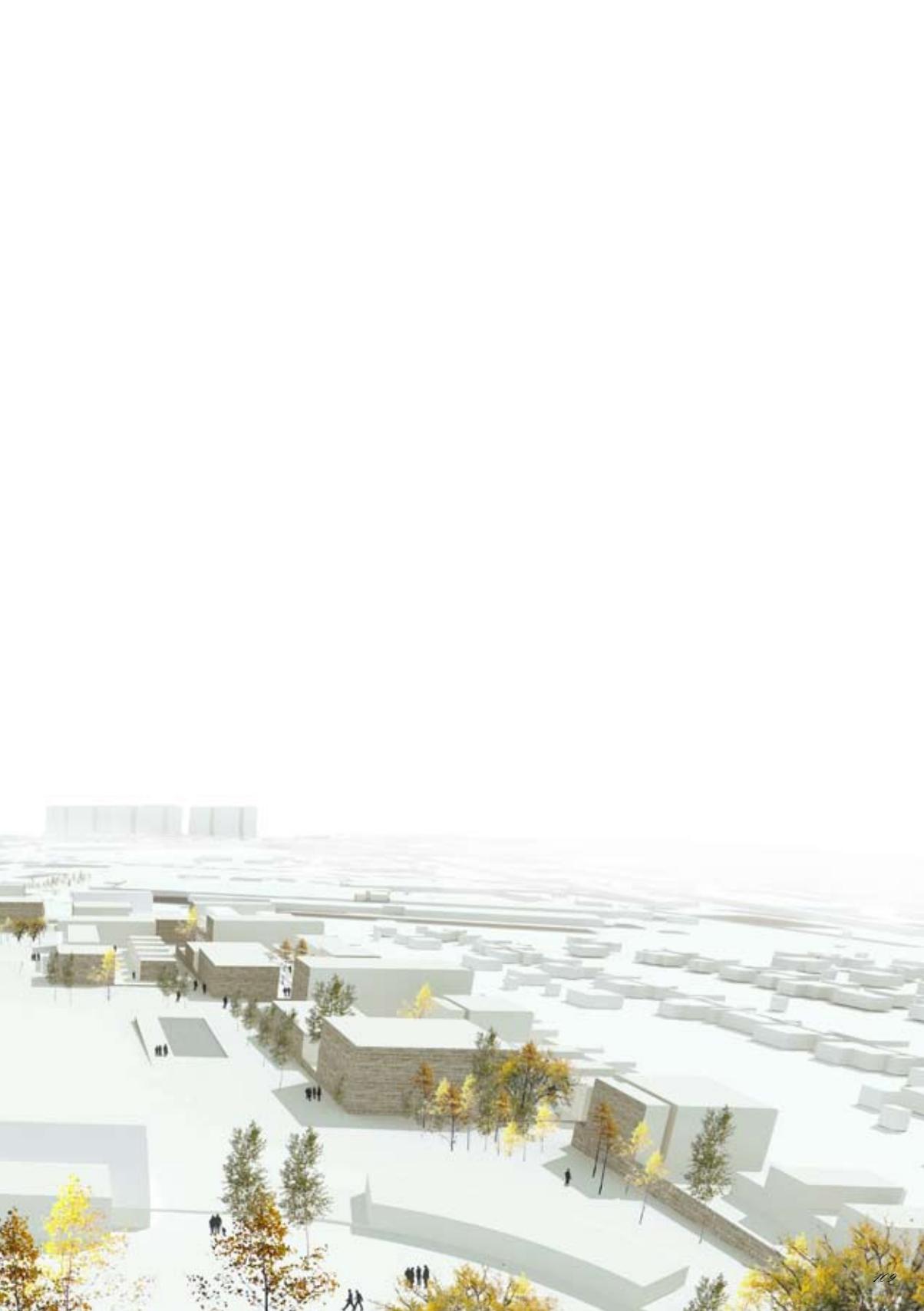


2025

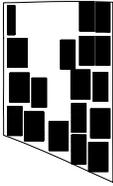


18 Solitaire besetzen das leicht abfallende Gelände der Liegenschaft. Sie versinken leicht im Boden. Außen massiv lösen sie sich im Inneren blockförmig auf. Von oben betrachtet scheinen sie die kleinteilige Struktur der umgebenden Einfamilienhaussiedlungen aufzunehmen. Ein Solitär stellt eine Nachbarschaft dar. Die Körper verteilen sich wie zufällig im gründurchzogenen Gelände. Wie Boote im Meer driften sie einmal enger aufeinander zu, ein anderes Mal treiben sie wieder weiter weg voneinander. Die frei anmutende Anordnung lässt kontrastreiche Zwischenräume entstehen: Plätze, Gassen, Engstellen, weite Parkflächen ...

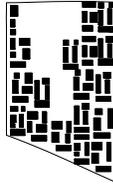




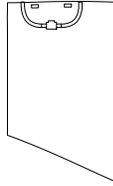
# Programm



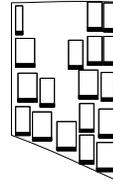
Platen



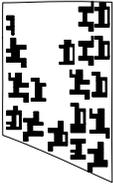
Bebauung



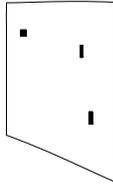
Kindergarten



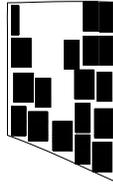
Kleingewerbe



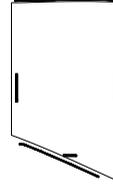
Höfe



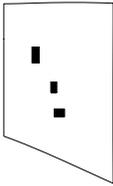
Spielplätze



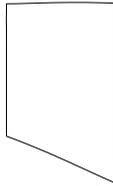
Parken Bewohner



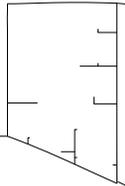
Parken Besucher



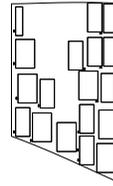
Sportplätze



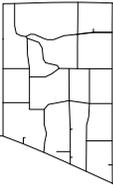
S-Bahnstation



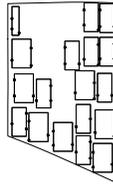
Öffentlicher Verkehr



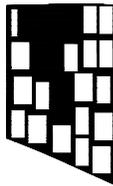
Zufahrt Tiefgaragen



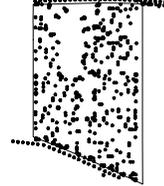
Wege



Shortcuts



Parkgrün



Baumstruktur

## Kenndaten

Grundstücksgröße	107.000m <sup>2</sup>
Grundstücksgröße (Sol.1 - Sol.18)	51.408m <sup>2</sup>
GFZ Solitaire	1.5
GFZ Grundstück	0.7
WE gesamt (a 70m <sup>2</sup> )	880
Parkplätze im Solitaire	970



Einf.-Behring-Weg

Kindergarten  
Nursery  
Playground and pond

Kleinhausleitung

Friedhof

Kleinhausleitung

Gartenstraße

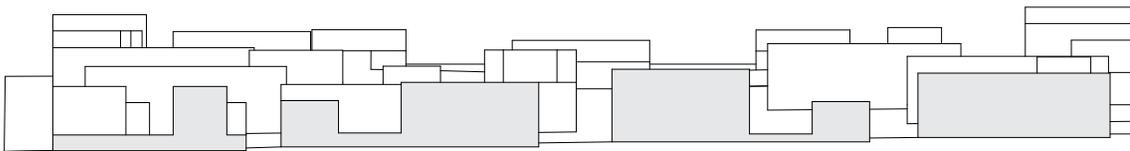
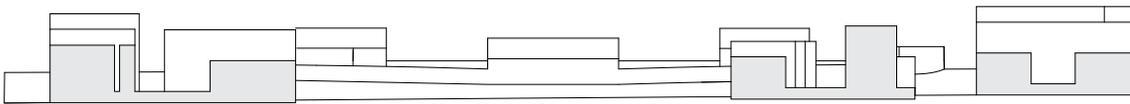
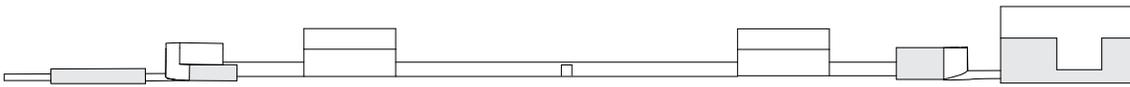
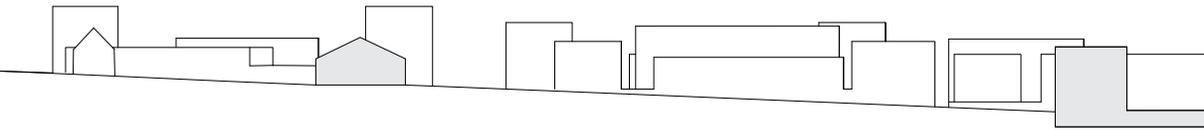
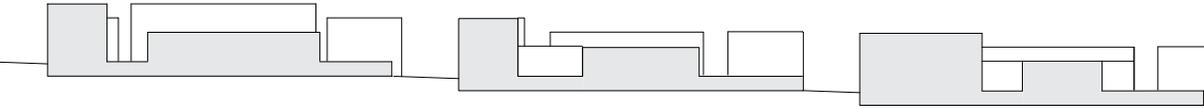
Gartenstraße

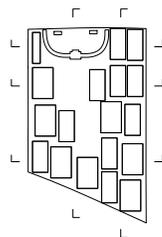
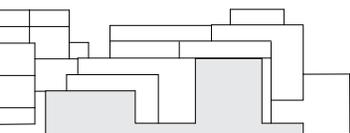
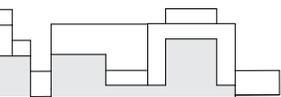
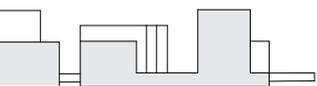
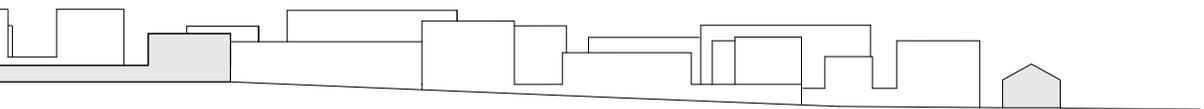
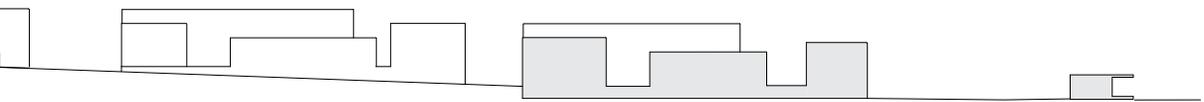
Gartenpark

Friedr.-Eggenstein-Weg

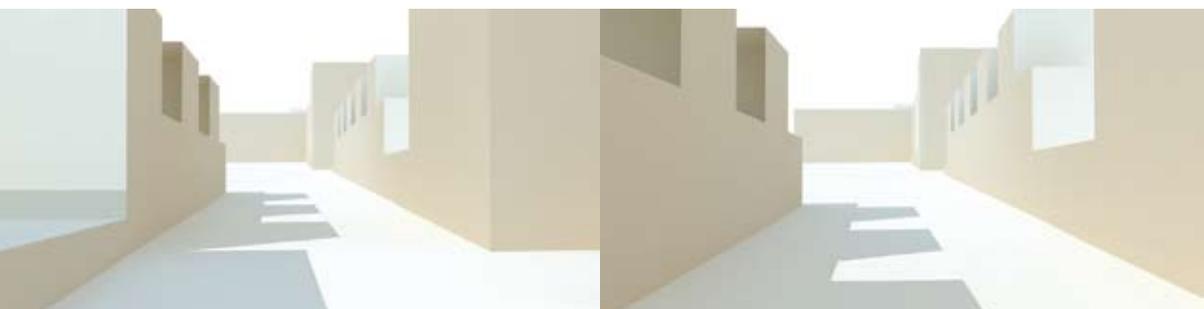


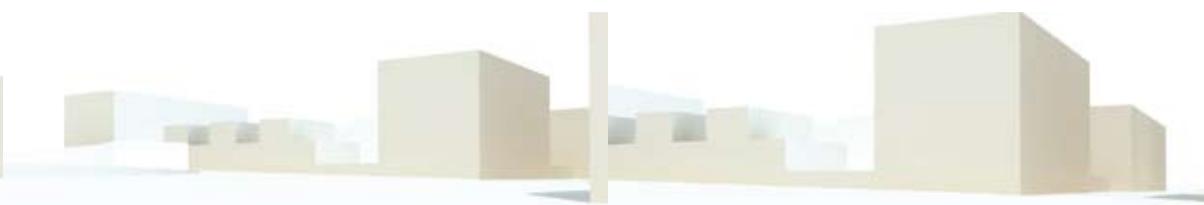
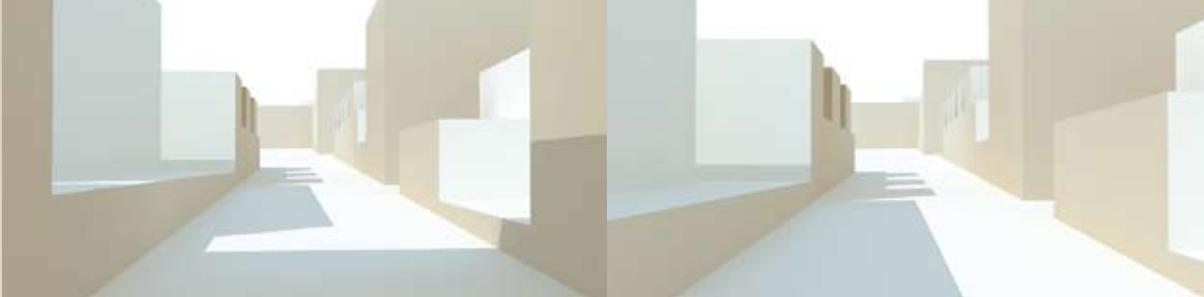
# Systemschnitte

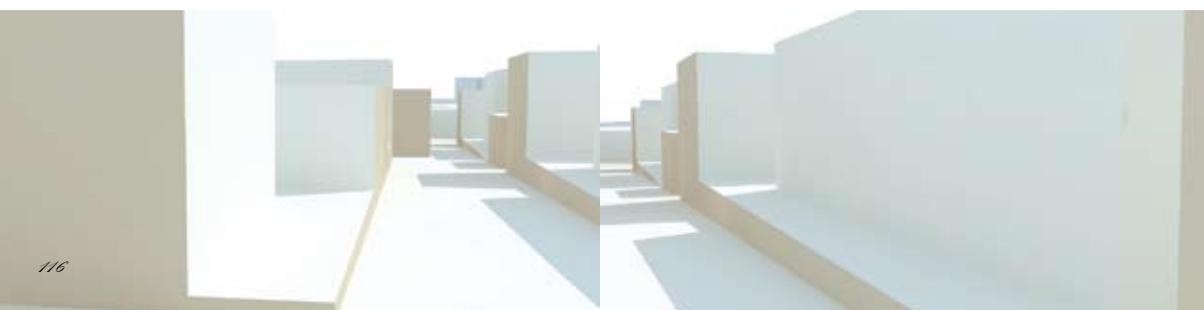
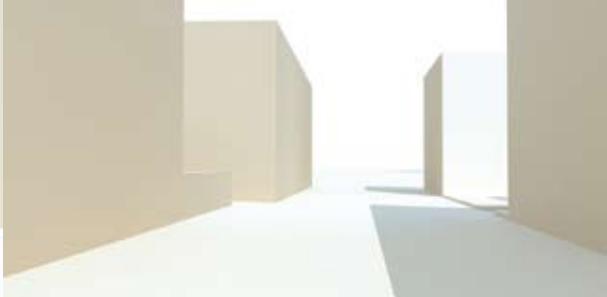


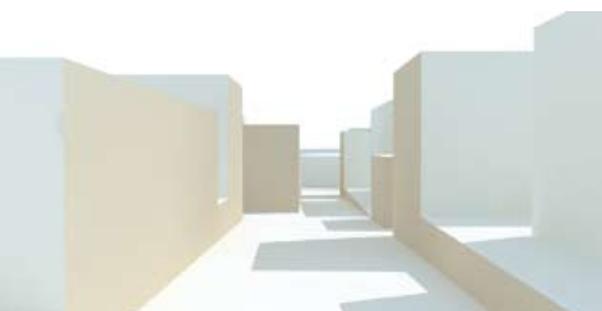
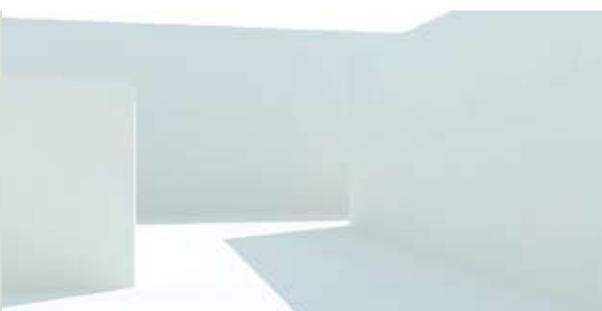
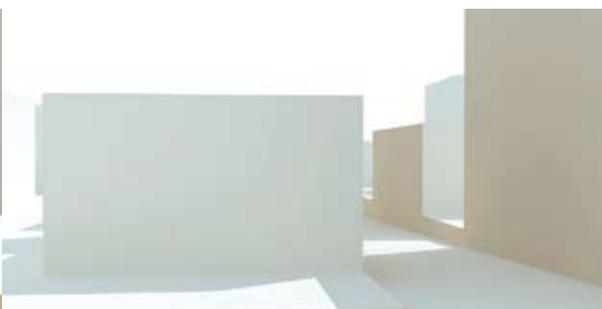


8. Sequenz



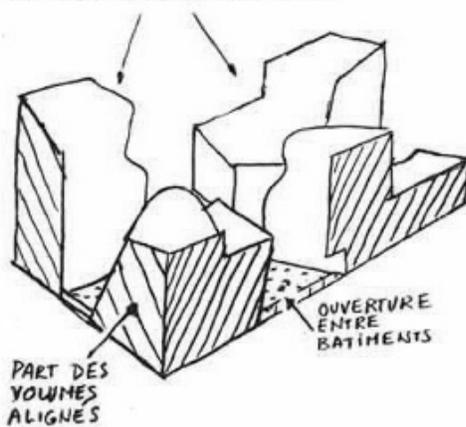






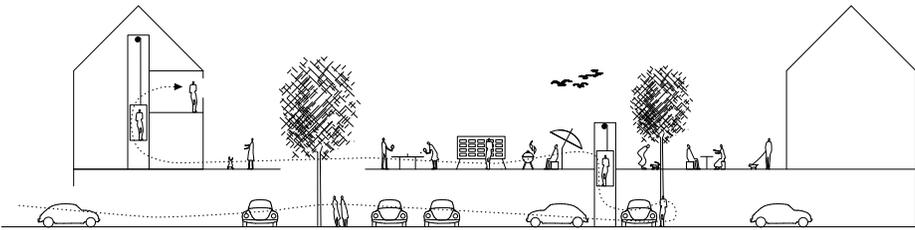
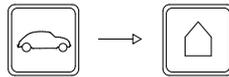
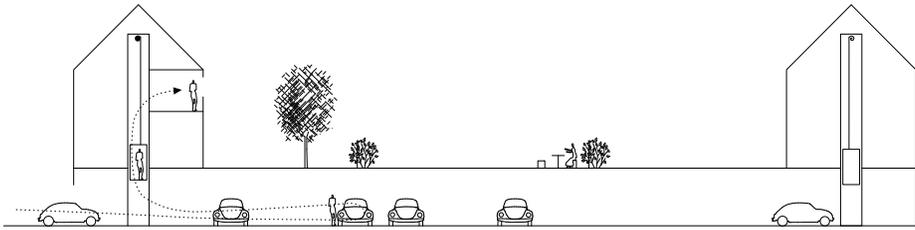


AUTONOMIE DES BATIMENTS  
VOLUMES LIBRES DANS L'ÎLOT  
COUPÉS AU CORDON SUR LARVE

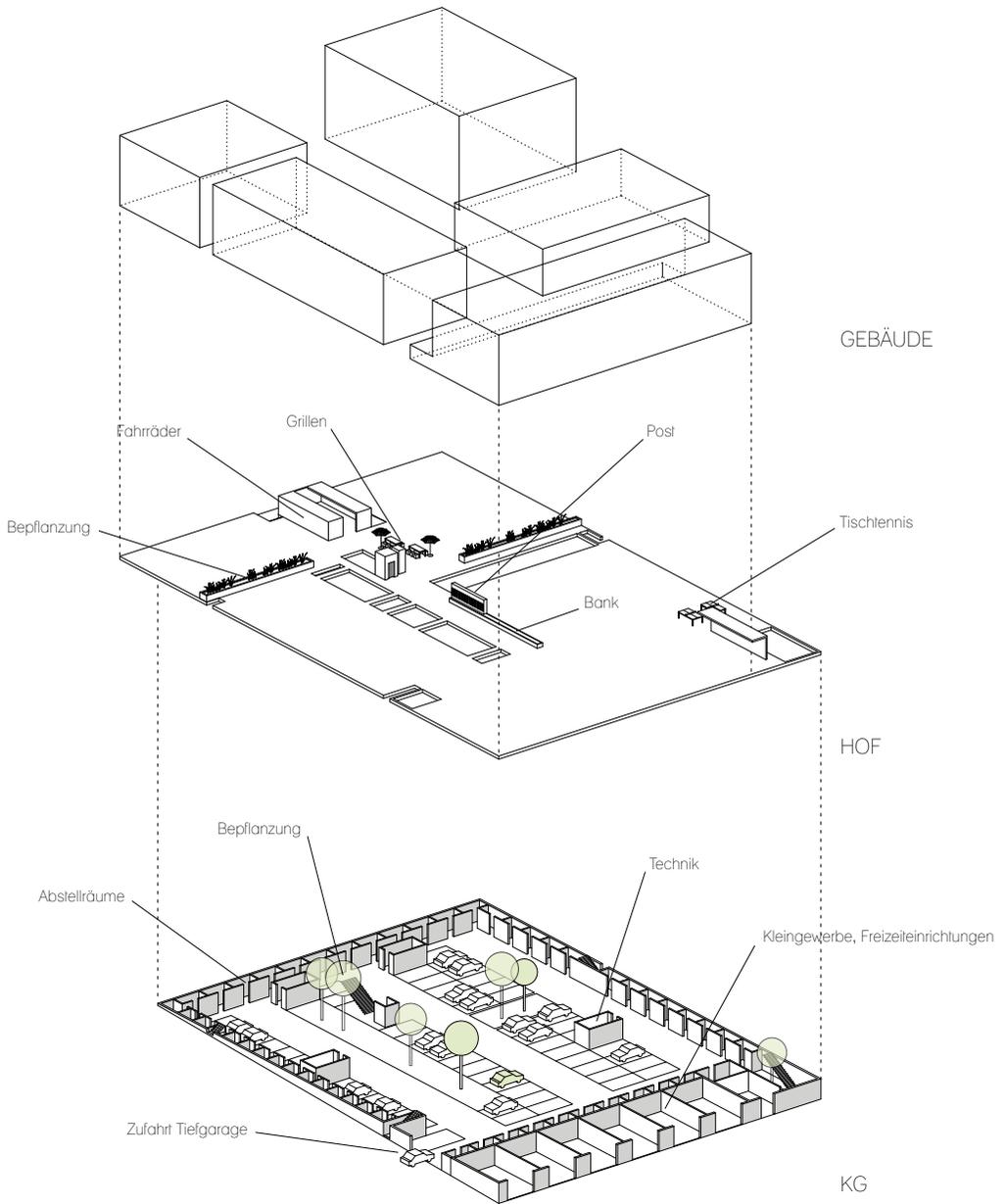


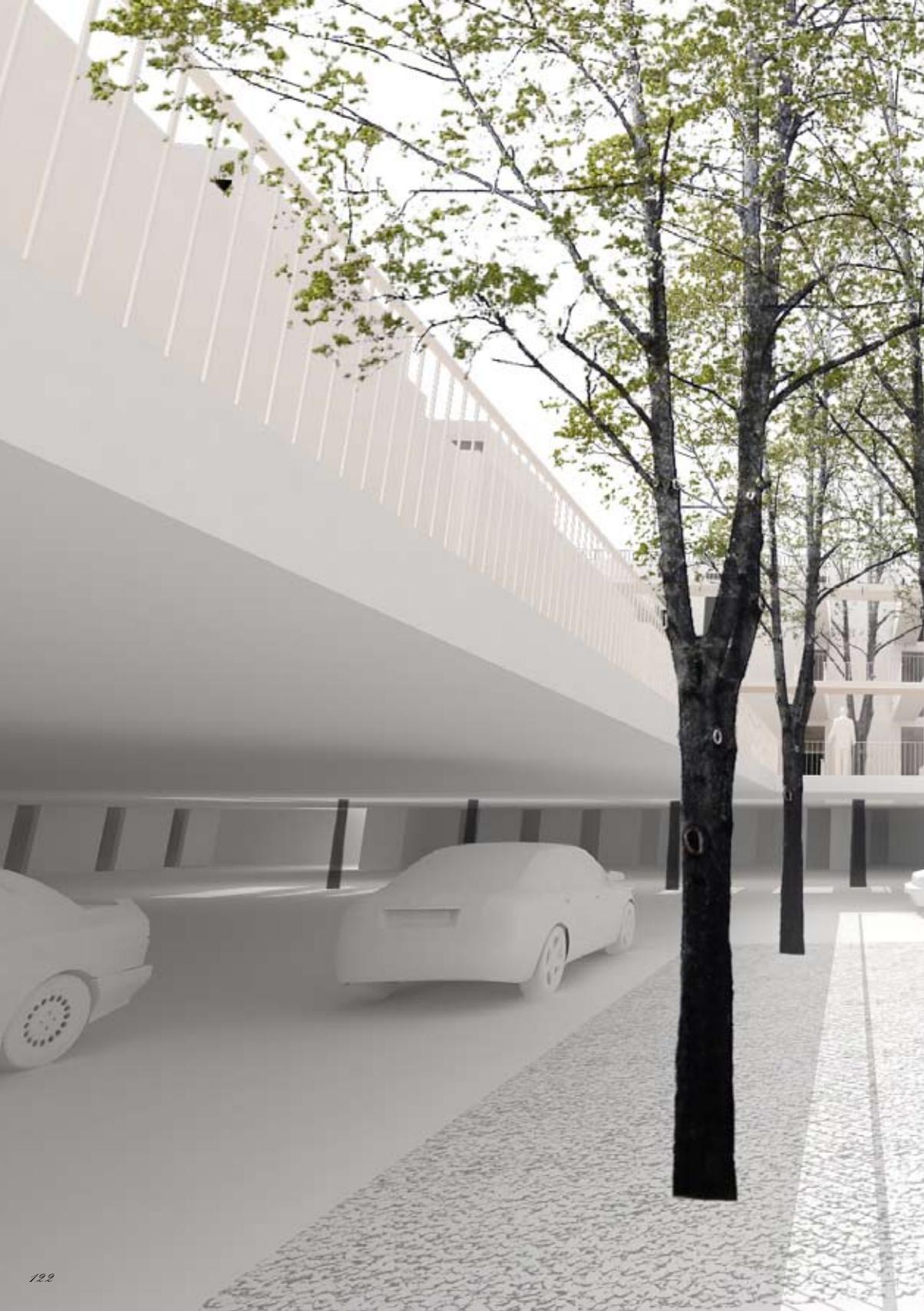
SOLITAIRE II

# Nach Hause kommen



# Funktionsschema Solitaire





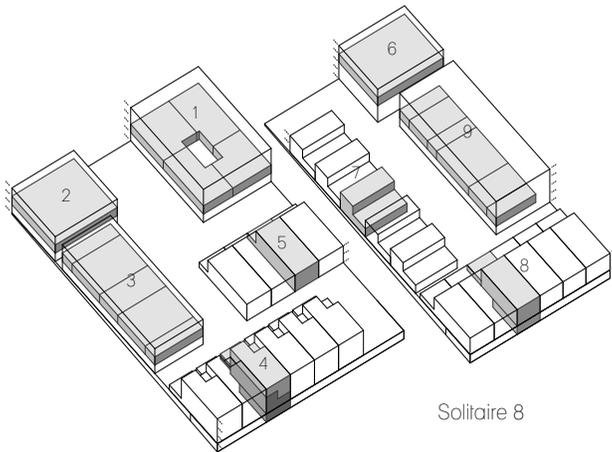






# Solitaire 7+8

- 1 Mini - Lofts
- 2 Gestapeltes Einfamilienhaus
- 3 Steghaus
- 4 Zwilling
- 5 Hof - Haus
- 6 Tetris
- 7 Griechenland
- 8 Stadthaus
- 9 Schiffsdeck

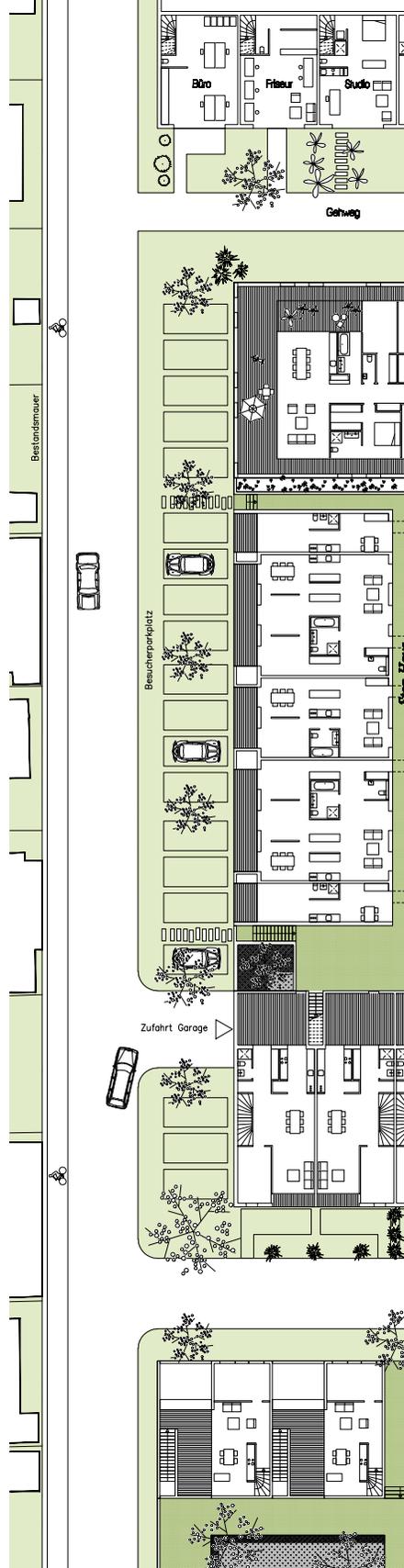


Solitaire 7

Solitaire 8

	Solitaire 7	Solitaire 8
Grundstücksgröße	3456m <sup>2</sup>	2592m <sup>2</sup>
GFZ	1.5	1.5
WE (durchschnittlich 70m <sup>2</sup> )	60	47

GR EG 5





Park

+5.20

Mini-Lofts

Sol.7  
+5.60

Barbecue

Hofhaus

Hof

Pool

Zwilling

+5.20

Barbecue  
Sol.8  
+5.60

Pool

Schlafdeck

Gräbenland

Hof

Stadthaus

Gasse

Fahrtasse

+3.60

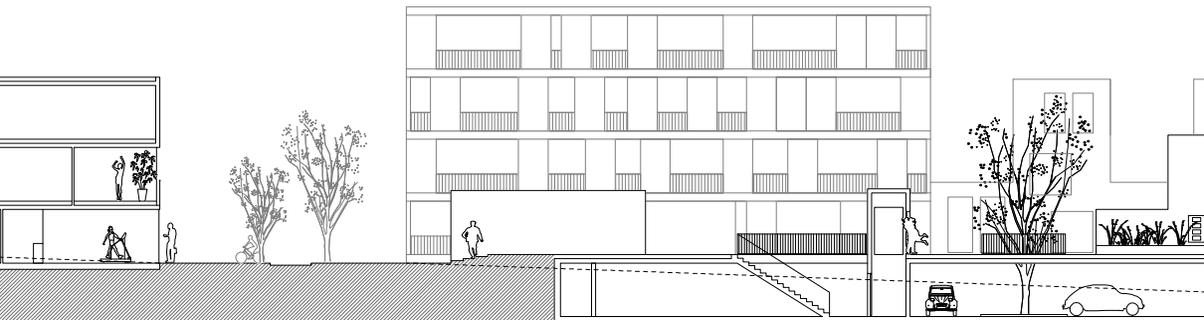
Zufahrt Garage

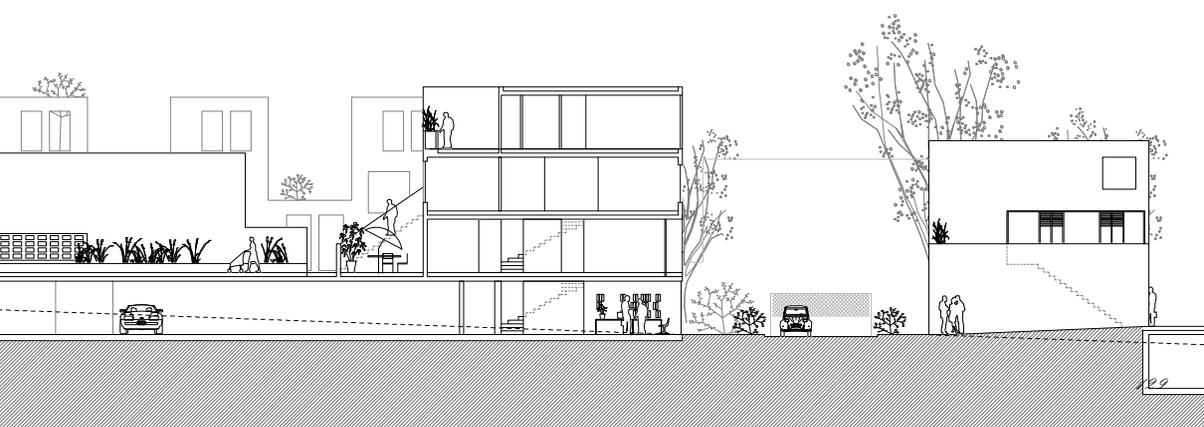
Platz

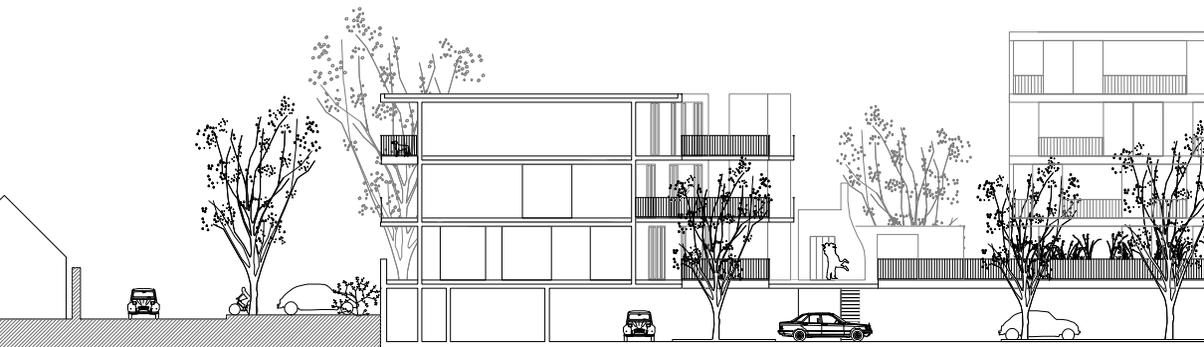
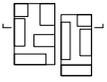
Sol.12  
+4.00

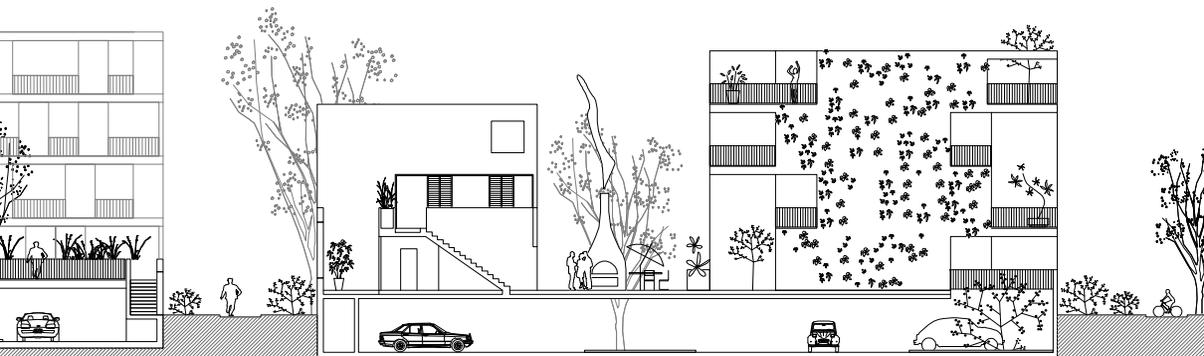
+3.60





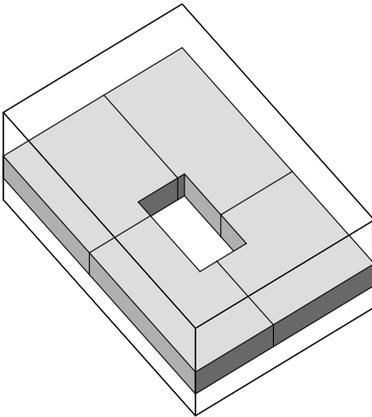
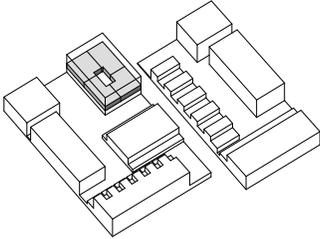




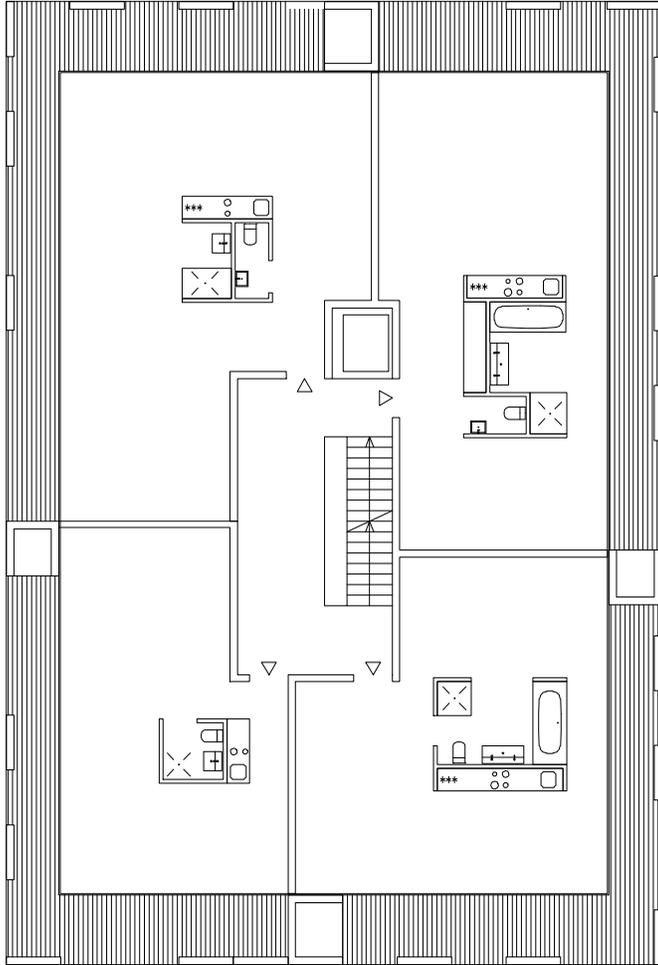


TYP

Mini - Lofts

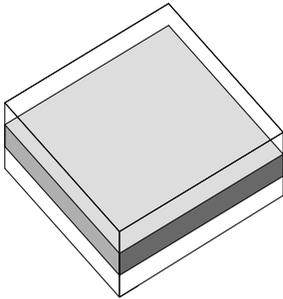
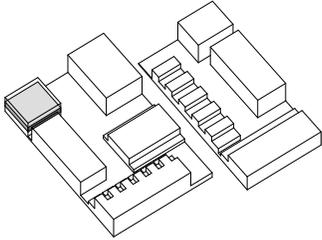


Geschoße	IV
WE	16
WE (NNF)	1 x 40m <sup>2</sup> , 1 x 66m <sup>2</sup> , 7 x 61m <sup>2</sup> , 7 x 70m <sup>2</sup>
BGF	1276m <sup>2</sup>

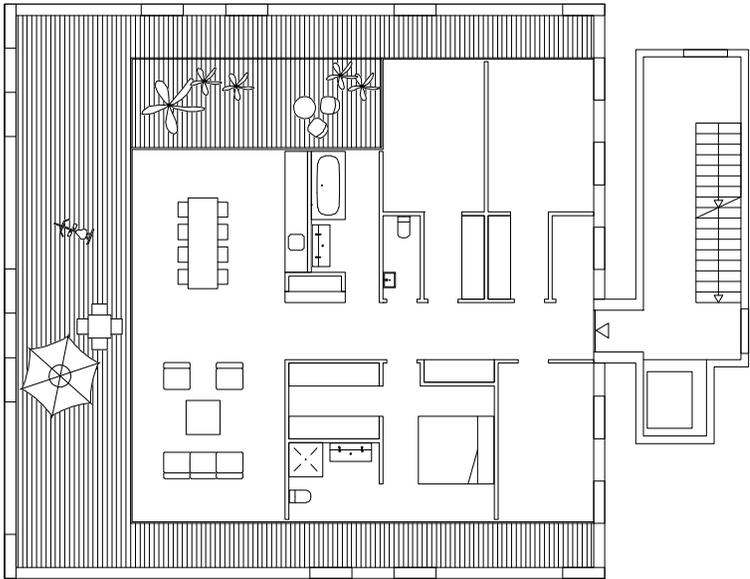


TYP

Gestapeltes Einfamilienhaus

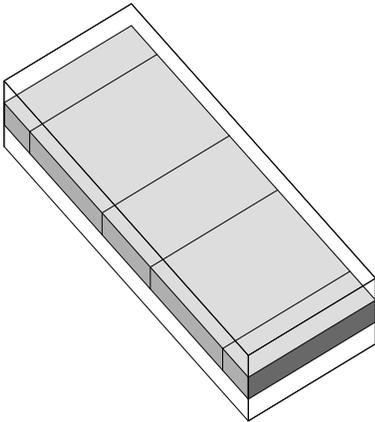
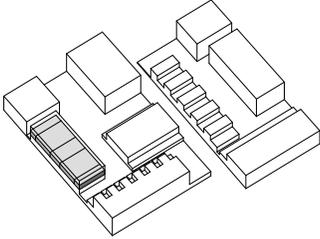


Geschoße	III
WE	3
WE (NNF)	3 x 120m <sup>2</sup>
BGF	426m <sup>2</sup>



TYP

Steghaus

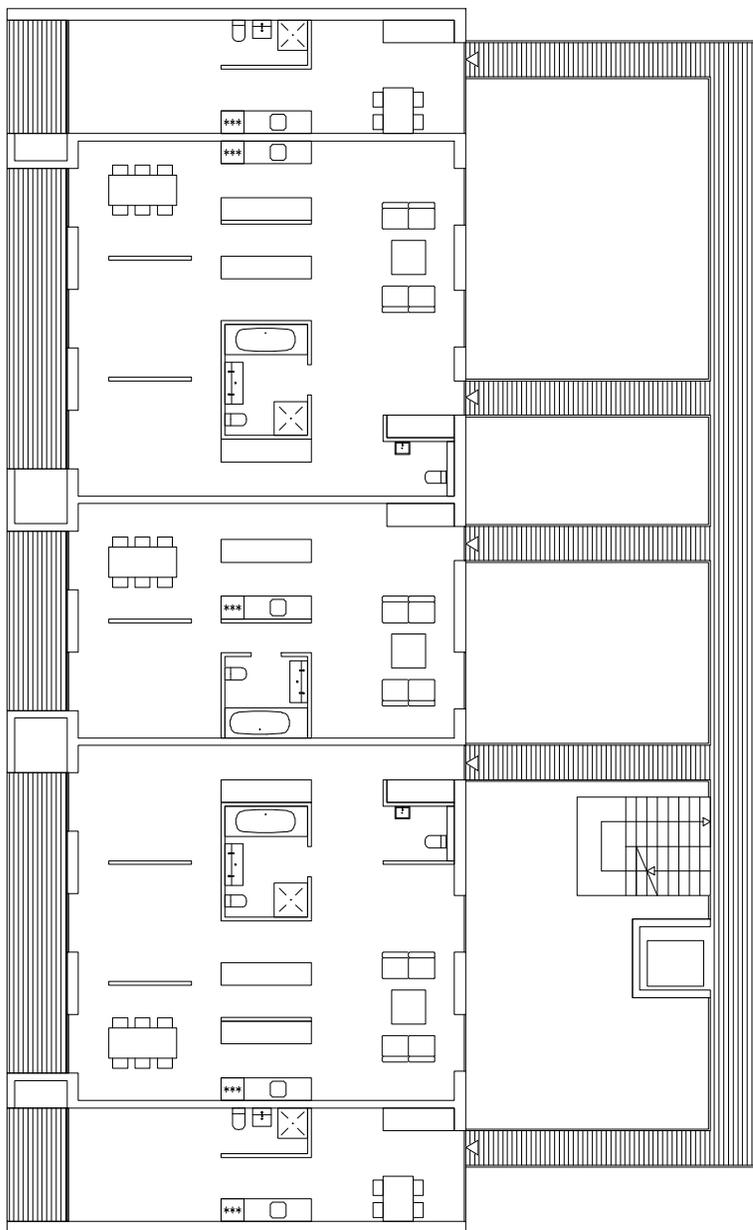


Geschoße III

WE 15

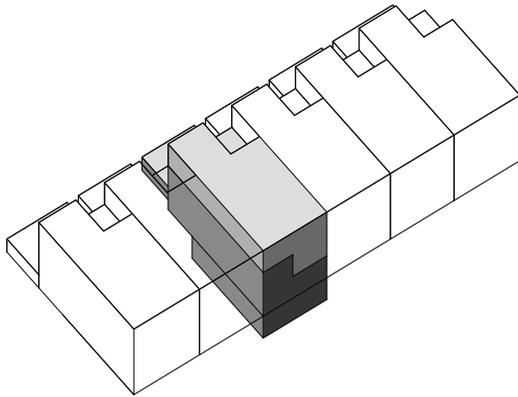
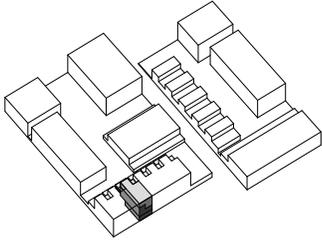
WE (NNF) 5 x 30m<sup>2</sup>, 5 x 92m<sup>2</sup>, 5 x 61m<sup>2</sup>

BGF 1029m<sup>2</sup>



TYP

Zwilling



III + I (optional)

Geschoße

12

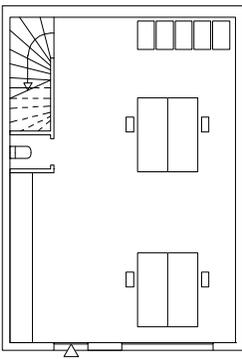
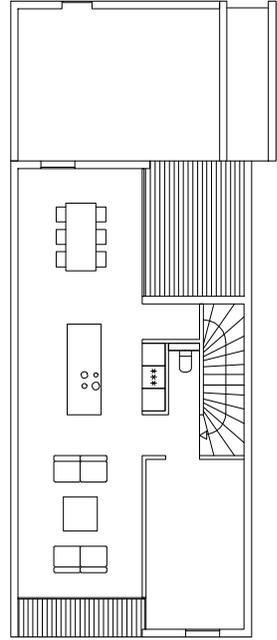
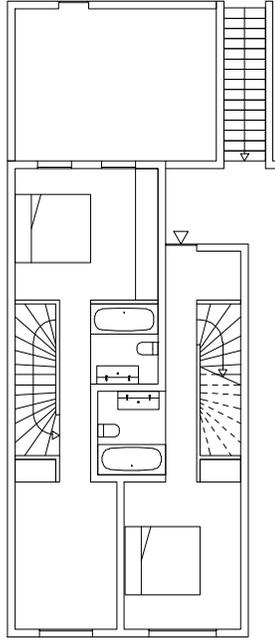
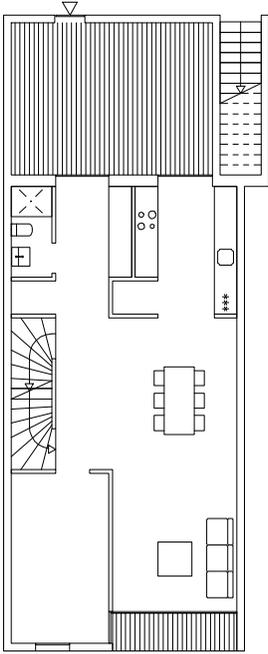
WE

6 x 100m<sup>2</sup> + 50m<sup>2</sup> (optional), 6 x 81m<sup>2</sup>

WE (NNF)

1792m<sup>2</sup>

BGF

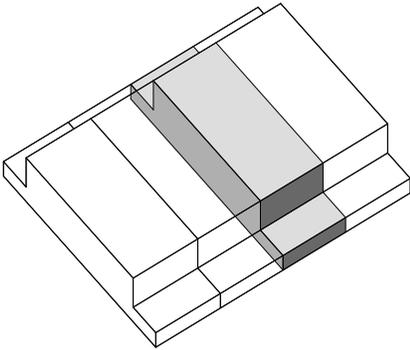
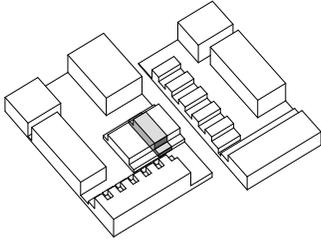




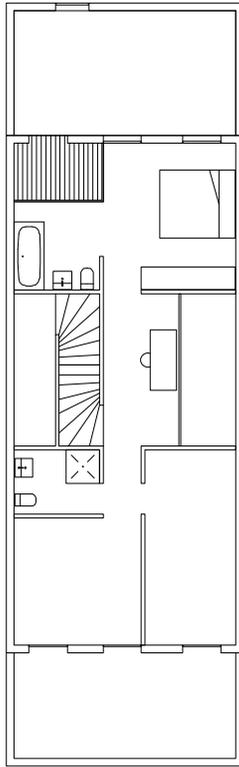
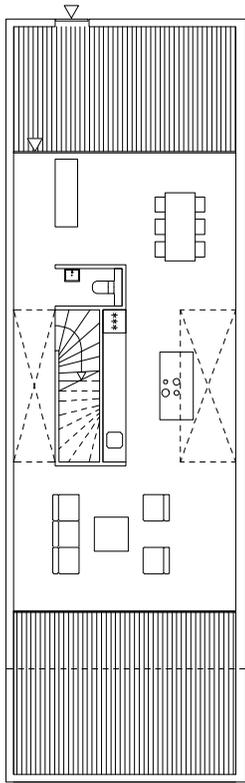


TYP

Hofhaus

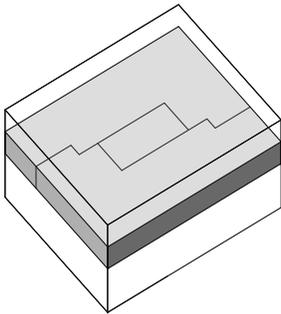
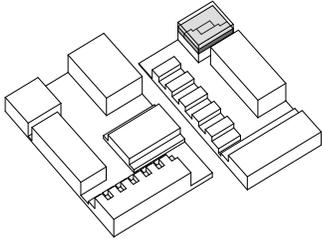


Geschoße	II
WE	4
WE (NNF)	4 x 126m <sup>2</sup>
BGF	642m <sup>2</sup>



TYP

Tetris

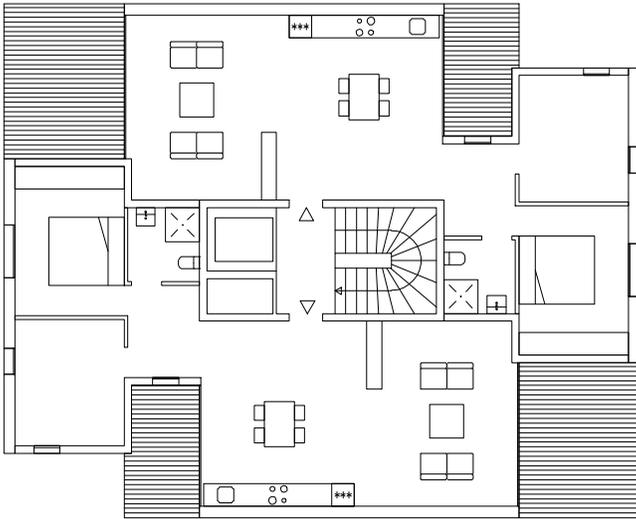


Geschoße IV

WE 8

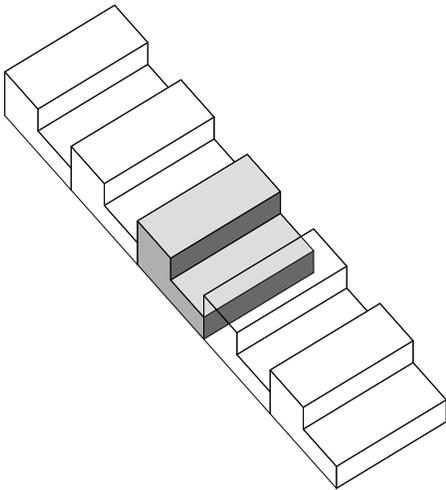
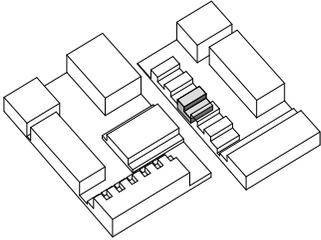
WE (NNF) 1 x 64m<sup>2</sup>, 1 x 67m<sup>2</sup>, 6 x 73m<sup>2</sup>

BGF 720m<sup>2</sup>

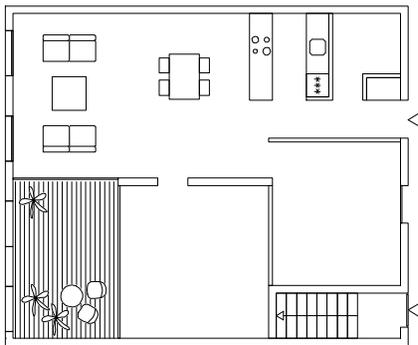
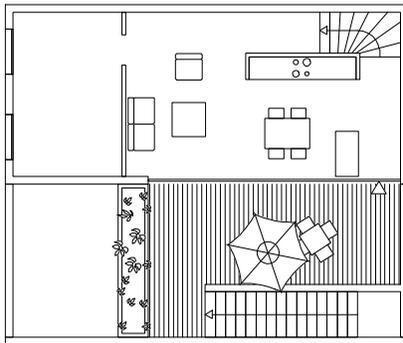
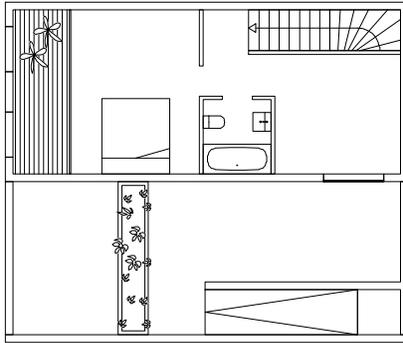


TYP

Griechenland

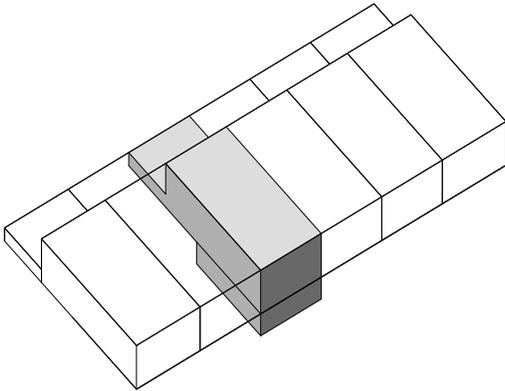
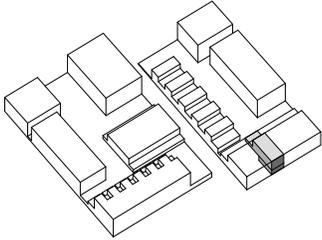


Geschoße	III
WE	10
WE (NNF)	5 x 71m <sup>2</sup> , 5 x 75m <sup>2</sup>
BGF	880m <sup>2</sup>

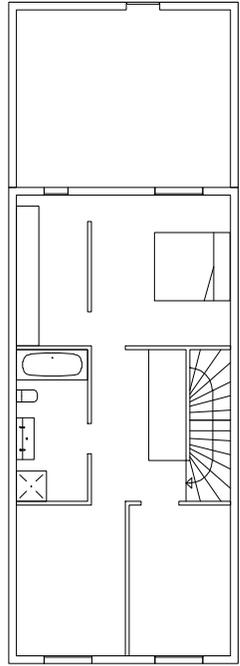
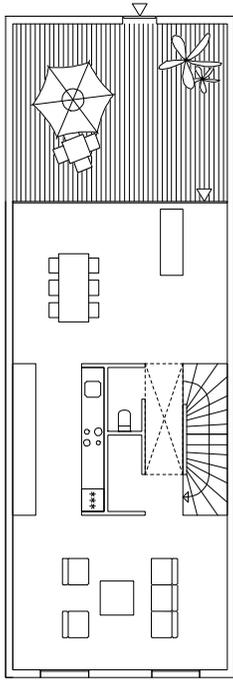
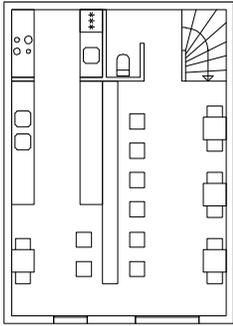


TYP

Stadthaus

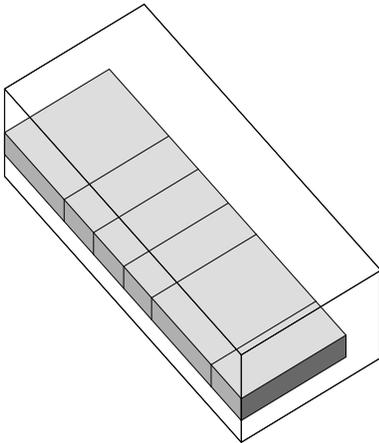
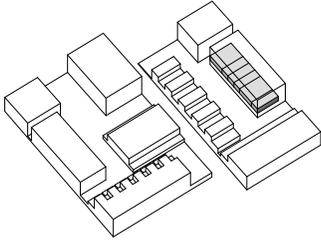


Geschoße	II + I (optional)
WE	6
WE (NNF)	5 x 123m <sup>2</sup> + 50m <sup>2</sup> (optional)
BGF	1212m <sup>2</sup>

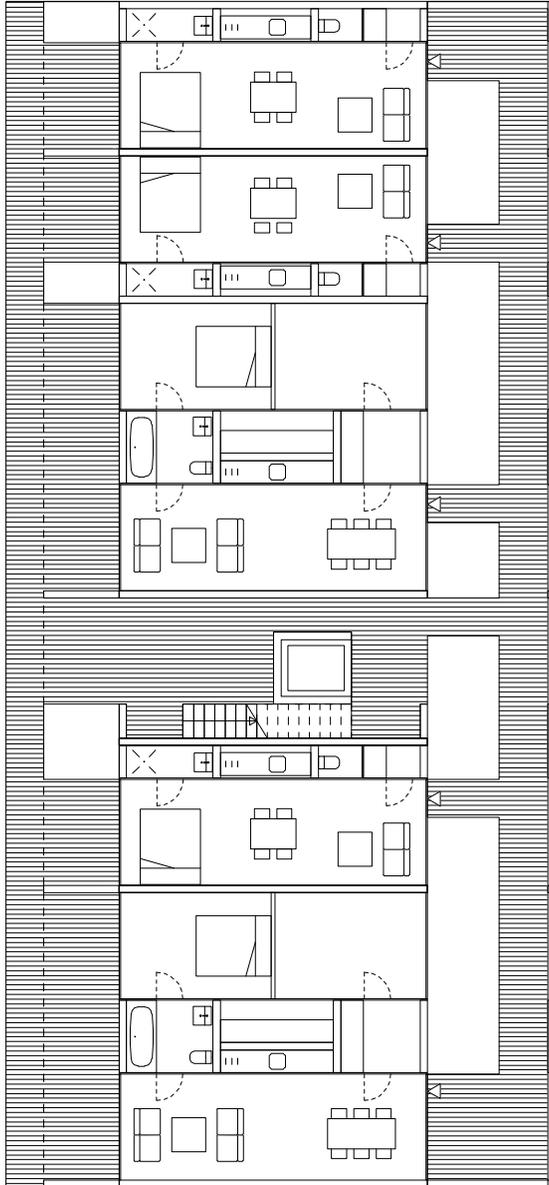


TYP

Schiffsdeck



Geschoße	IV
WE	20
WE (NNF)	10 x 30m <sup>2</sup> , 10 x 60m <sup>2</sup>
BGF	1100m <sup>2</sup>











## Bibliographie

Stadtentwicklungsplan für Wien – STEP05

Magistrat der Stadt Wien/MA 18-Stadtplanung Wien, 2005

Die Region Centrepe - Diskursanalyse über die Entstehung einer neuen Europaregion

[www.wieninternational.at/files/centrepe\\_seminarbericht.pdf](http://www.wieninternational.at/files/centrepe_seminarbericht.pdf), 7.01.2010

European Österreich: Programmieren eines Manifests für eine urbane Wohninsel

Ausschreibungsunterlagen European 10, Wien, 2009

Jaime Salazar, Manuel Gausa: Housing + single family housing

ACTAR Barcelona, 2002

The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture

ACTAR Barcelona, 2003

Winy Maas, Jacob van Rijs, Richard Koek: Farmax Excursions on density

010 Publishers, Rotterdam 1998

Njiric + Njiric Arhitekti 1997/2003,

El croquis, Madrid, 2003

## Abbildungsverzeichnis

S.10	Stadtentwicklungsplan für Wien – STEP05
S.12	ebenda
S.14	ebenda
S.17	ebenda
S.24	<a href="http://www.bing.com/maps">www.bing.com/maps</a>
S.25	Ausschreibungsunterlagen European 10
S.29	<a href="http://www.bing.com/maps">www.bing.com/maps</a>
S.30, 31	Ausschreibungsunterlagen European 10
S.55	<a href="http://www.bing.com/maps">www.bing.com/maps</a>
S.56, 57	ebenda
S.62, 63	ebenda
S.71	<a href="http://www.view.stern.de">www.view.stern.de</a>
S.74	<a href="http://www.scyscrapercity.com">www.scyscrapercity.com</a>
S.75	Detail 2002, 42.Serie 2002, 3 Wohnungsbau
S.77	<a href="http://www.bing.com/maps">www.bing.com/maps</a>
S.78	ebenda
S.80	<a href="http://www.view.stern.de">www.view.stern.de</a>
S.82	<a href="http://www.bing.com/maps">www.bing.com/maps</a>
S.84	ebenda
S.97	The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture
S.104	<a href="http://www.chdeportzamparc.com">www.chdeportzamparc.com</a>
S.121	ebenda

Sämtliche nicht angeführte Abbildungen sind Eigentum des Autors

Danke!

Morellos

Mama

Toshi

Uli

AZ4

Wolfi

Rudi

AZ3

Simon

Magnus

Bernie

Roman



