

Die anpassbare Stadt

Bahnhofsviertel Graz | EUROPAN13



David Kacic, BSc

Die anpassbare Stadt Bahnhofsviertel Graz | European 13

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieur

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Hans Gangoly

Institut für Gebäudelehre

EIDESSTATTLICHE 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 entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

EUROPAN

14

EUROPAN VORWORT		16
EUROPAN CHARTER		18
EUROPAN THEMENÜBERSICHT 01 - 12		20
EUROPAN 01	1989-1990	22
EUROPAN 02	1990-1991	24
EUROPAN 03	1992-1994	26
EUROPAN 04	1994-1996	28
EUROPAN 05	1997-2000	30
EUROPAN 06	2000-2002	32
EUROPAN 07	2003-2004	34
EUROPAN 08	2004-2006	36
EUROPAN 09	2006-2008	38
EUROPAN 10	2009-2010	40
EUROPAN 11	2011-2012	42
EUROPAN 12	2013-2014	44

EUROPAN 13

48

EINLEITUNG	52
HAUPTTHEMA 1 Wohlfahrtsstaat vs Selbstorganisation	54
Der unternehmerische Architekt	56
Städtische Verdichtung und kleine Netzwerke	58
HAUPTTHEMA 2 Abgrenzen vs gemeinsame Nutzung	60
Die gemeinsame Stadt: Eine post-hedonistische und solidarische Stadt	62
Gemeinsames Wohnen und räumliche Innovationen	66
HAUPTTHEMA 3 Objekt vs Projekt (Prozess)	68
Wenn kleine Projekte große Wirkungen haben	70
Soziale Stadtgestaltung	72
STANDORTE	74
Standortfindung Themenfindung	78

GRAZ

80

EINLEITUNG	84
DIE STADT IM REGIONALEM KONTEXT	86
Das regionale Zentrum	86
Der städtische Kontext	88
Die historische Entwicklung	90
Der sozial-kulturelle Kontext	94
DAS STADTGEBIET LEND GRIES EGGENBERG	96
Allgemein	96
Das Stadtentwicklungskonzept 4.0	98
Reininghaus Gebiet	104
Gürtel Don Bosco	106
„smart city“ - Quartier	108
Bahnhofsviertel	118
DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET	120
Bahnhofsviertel West	120
DER PROJEKTSTANDORT	124
Der Bauplatz	124
Mobilität	126
öffentlicher Raum und Freiraum	128
Gebäudeentwicklung und Gebäudenutzung	130
Bebauungsdichte und Bebauungshöhe	132
Gebäudestruktur	134
Zusammenfassung	136

Entwurf

138

BEBAUUNGSFORMEN	146
Punktbebauung	148
Riegel Zeilenbebauung	154
Blockrandbebauung	160
BEBAUUNG	166
Die schrittweise Entwicklung der Bebauung	168
LEITKONZEPT	180
NUTZUNGSKONZEPT	182
Untergeschosszone	184
Erdgeschosszone	188
Gebäudekernzone	198
Dachterrasse	212
PLANSAMMLUNG	220

EURO
EURO
EURO
EURO

OPPAN
OPPAN
OPPAN
OPPAN

EUROPAN

Vorwort

EUROPAN ist eine europäische Initiative für Architektur- und Städtebauwettbewerbe und wurde im Jahr 1988 gegründet. Diese Initiative besteht aus den jeweiligen nationalen EUROPAN-Organisationen der Mitgliedsländer, unter der Führung der europäischen Dachorganisation „EUROPAN Europe“, mit Sitz in Paris. Die jeweiligen nationalen Organisationen setzen sich aus Vertretern der Städte, Verwaltung wie auch Vertretern der Bauherrn- und Architektenschaft zusammen, welche ein Netzwerk aus Fachleuten, Architekten und Stadtplanern bilden, welches ganz Europa überspannt. Dieses Netzwerk erarbeitet und analysiert die gemeinsamen Themen des Wettbewerbs, betreut und unterstützt Städte aus den Mitgliedsländern, Standorte zu finden und auszuwählen, um von den innovativen und experimentellen Ansätzen der Wettbewerbsteilnehmer zu profitieren und den Dialog über Architektur und Städtebau zu fördern. Das Ziel ist hierbei, junge talentierte Architekten von der Bekanntmachung bis zu Realisierung ihrer Ideen und Projekte zu unterstützen und zu fördern, um so eine Win-win-Situation für die Stadt, wie auch für den Architekten zu kreieren.¹

Der Architektur- und Städtebauwettbewerb EUROPAN ist ein Ideenwettbewerb für Architekten und Fachvertreter anderer Disziplinen, mit dem Ziel innovative und experimentelle Ansätze für Standorte zu finden und tatsächlich zu realisieren. Als Teilnahme Kriterium gilt ein Alterseinheit von 40 Jahren, welches nicht überschritten werden darf. Im Zweijahresrhythmus wird der Wettbewerb mit einem europaweit, gemeinsamen Thema ausgeschrieben, welcher mit einer durchlaufenden Zahl gekennzeichnet wird. Unter Zusammenarbeit mit den nationalen EUROPAN-Organisationen haben Städte aus den Mitgliedsländern die Möglichkeit, Standorte bzw. Grundstücke vorzuschlagen, welche anhand der gemeinsam bestimmten Thematik des Wettbewerbs bearbeitet werden sollten.¹

Der Schwerpunkt der Initiative EUROPAN fußt seit der Gründung im Jahre 1988 auf stets aktuellen Themen der Architektur und des Städtebaues mit dem Schwerpunkt auf zukunftsorientierten Wohn- und Städtebau in europäischen Städten. Diese Thematik wird anhand der folgenden Charta aus dem Jahre 1992 deutlich.¹

¹ Vgl. Rebois 2006, S10 f.

EUROPAN Charta

EUROPAN₃ Charta der Veranstaltungsländer,
unterzeichnet in Straßburg im Europaratsgebäude am 2. Juli 1992

„Wir, die Vertreter der nationalen Organisationsstrukturen aus Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, den Niederlanden, Österreich, Schweden, der Schweiz und Spanien erklären als Unterzeichner dieser Charta unsere Absicht, uns am EUROPAN-Verfahren zu beteiligen.

Wir sind überzeugt, dass Architektur und Städtebau eine wichtige Rolle für die Entwicklung der Stadträume und die Verbesserung der Lebensqualität spielen und einen wesentlichen Beitrag zum kulturellen Leben Europas leisten.

Wir machen uns das ursprüngliche Ziel von EUROPAN zu eigen, nämlich dem Gedanken eines Europa der jungen Architektur und des innovativen Wohnungs- und Städtebaus dadurch Gestalt zu verleihen, dass wie einen Verbund europäischer Teilnehmerländer um eine gemeinsame Zielsetzung herum schaffen: Veranstaltung von Ideenwettbewerben zu Themen der Architektur und des Städtebaus und Förderung der Fachdiskussion in diesem Bereich.

Deshalb verfolgen wir dieses Ziel:

Wir bemühen uns um einen wissenschaftlichen und kulturellen Austausch im Bereich der Architektur, des Wohnungs- und des Städtebaus. Durch diesen Austausch sollen die Gemeinsamkeiten der europäischen Länder stärker zum Tragen gebracht und die Erfahrungen einzelner Länder für alle besser nutzbar gemacht werden; dabei wollen wir gleichzeitig die nationalen, regionalen und örtlichen Besonderheiten bewahren.

EUROPAN soll jungen Architektinnen und Architekten die Möglichkeit bieten, in ihren Entwürfen neue Ideen zum Ausdruck zu bringen, die einen Beitrag zur Weiterentwicklung und Erneuerung von Architektur und Städtebau leisten. EUROPAN leistet Hilfestellung bei der Verwirklichung von Bauvorhaben, in denen diese Ideen umgesetzt werden.

Wir beteiligen europäische Städte, die mit innovativen und Städtebaulichen Konzepten auf die Veränderung der Lebensweisen reagieren wollen, als Partner an dem Verfahren.

Wir wollen den EUROPAN-Gedankenaustausch über die Veranstalterländer hinaus erweitern und weitere europäische Länder, die noch keine Gelegenheit hatten, einen EUROPAN-Wettbewerb zu veranstalten, hiermit einladen und ermutigen, sich als assoziierte Länder am Wettbewerbsverfahren zu beteiligen.

Die mit den ersten beiden EUROPAN-Verfahren begonnene fachliche Auseinandersetzung wird fortgesetzt. EUROPAN 1 hatte die Innenräume der Wohnung unter Berücksichtigung der Veränderung der Lebensweisen zum Thema, EUROPAN 2 betraf die Neubewertung der Wohnfunktion im Rahmen der Umnutzung von Industrie- und Stadtbrachen. EUROPAN 3 behandelt eine Problematik, in der sich die beiden ersten Themen überschneiden: Die Beziehung zwischen privatem Wohnraum und öffentlichen Stadtraum. Wir beschließen die Eröffnung des dritten EUROPAN-Verfahrens zu dem Thema: Zuhause in der Stadt – Urbanisierung städtischer Quartiere. Zur Verwirklichung unserer Zielsetzung gehen wir die folgenden Verpflichtungen ein:

- Wie sorgen dafür, dass unsere Organisation und nationalen Sekretariate funktionstüchtig sind: sie werden personell und materiell so ausgestattet, dass sie gute Arbeit nach Maßgaben der EUROPAN-Regeln und der Beschlüsse und Aktionen der Mitgliedsversammlung leisten und einen guten Verlauf der Wettbewerbe und Veranstaltungen gewährleisten können.

- Wir gewährleisten, dass die Finanzierung der europäischen Organisation gesichert ist, indem wir die Beiträge fristgerecht zahlen und bei Zahlungsverzögerungen oder Säumnis die ordnungsgemäß fälligen Zinsen aufbringen.

- Wir gewährleisten, dass die für die Wettbewerbe angebotenen Standorte den von der Mitgliedsversammlung festgelegten Regeln entsprechen (Bezug zum Thema, Engagement der Verantwortlichen, Realisierungsoption, Qualität der Dokumentation und der bereitgestellten Information).

- Wir gewährleisten die Publizität der Wettbewerbe und der prämierten Arbeiten.

- Wir gewährleisten, dass die Preisgerichte aus qualifizierten Persönlichkeiten bestehen und arbeitsfähig sind.

- Wir gewährleisten, dass im Rahmen der Wettbewerbsunterlagen Übersetzungen in den vereinbarten Sprachen zur Verfügung gestellt werden.

- Wir gewährleisten, dass den prämierten Teams unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit eine ausreichende Hilfestellung und Vermittlung angeboten wird, damit sie Ihre Entwürfe binnen angemessener Frist und unter Berücksichtigung der wichtigsten Merkmale der prämierten Ideen verwirklichen können.“²

EUROPAN

Themenübersicht 01-12

EUROPAN 01 Entwicklung der Lebensweisen und Architektur des Wohnens Changing Lifestyles and Housing Architecture	1989-1990
EUROPAN 02 Die Stadt bewohnbar machen - Wiedergewinnung urbaner Räume Living in the City – Re-interpretation of urban sites	1990-1991
EUROPAN 03 Zuhause in der Stadt - Urbanisierung städtischer Quartiere At home in the city – Urbanising residential areas	1992-1994
EUROPAN 04 Die Stadt über der Stadt bauen - Umwandlung zeitgenössischer Gebiete Constructing the town upon the town - Transformation of contemporary urban sites	1994-1996
EUROPAN 05 Mobilität und Nähe - Neue Landschaften urbanen Wohnens New housing landscape – Travel and Proximity	1997-2000
EUROPAN 06 Zwischenorte - Architektur im Prozess zur urbanen Erneuerung In-between Cities – Architectural Dynamics an New Urbanity	2000-2002
EUROPAN 07 Suburban challenge - Urbane Intensität und Vielfalt des Wohnens Suburban challenge - Urban Intensity and Housing Diversity	2003-2004
EUROPAN 08 European urbanity - Strategien und Lösungen für die Zukunft der europäischen Stadt European urbanity – Strategic projects	2004-2006
EUROPAN 09 European urbanity - Nachhaltige Stadt und neue urbane Räume European urbanity - Sustainable city and New public spaces	2006-2008
EUROPAN 10 Inventing Urbanity: Regeneration - Revitalisierung - Kolonisation Inventing Urbanity: Regeneration - Revitalisation – Colonization	2009-2010
EUROPAN 11 Städtische Gebiete und Lebensmodelle im Einklang - welche Architektur für nachhaltige Städte? Resonance between territories and ways of life - What architectures for sustainable cities?	2011-2012
EUROPAN 12 The Adaptable City Die anpassbare Stadt	2013-2014

EUROPAN 01

1989-1990

Entwicklung der Lebensweisen und Architektur des Wohnens
Changing Lifestyles and Housing Architecture

Beim ersten Wettbewerb der europäischen Initiative EUROPAN, standen die beiden Frage, „Wie leben wir in Europa heutzutage?“ und „Welche Unterschiede und Gemeinsamkeiten existieren in europäischen Ländern?“ im Fokus. Daraus ergab sich das Hauptthema „Changing Lifestyles and Housing Architecture“ oder „Entwicklung der Lebensweisen und Architektur des Wohnens“, welches nach Antworten und neuen, innovativen Lösungsansätzen beziehend auf Veränderung der Lebensweisen in Europa sucht.³

Die sich im Wandel befindlichen Lebensweisen, wie das Aufbrechen der traditionellen Familienstruktur, die Rolle der Frau in der heutigen Gesellschaft, die Veränderung der Beziehung zwischen Wohnen und Arbeiten, das Hervorheben des Individuums und die stetige Entwicklung neuer Technologien, nehmen großen Einfluss auf bestehende und neue Gebäude. Speziell die Architektur des Wohnens muss sich intensiv mit den Veränderungen der Lebensweisen in unserer Gesellschaft auseinandersetzen und neue Konzepte entwickeln.⁴

Bei diesem Wettbewerb stand es den Teilnehmern zum ersten und einzigen mal frei, sich den Standort ihres Projektes selbst auszuwählen, was jedoch eine Vielzahl an unterschiedlichen Standorten und Entwürfen ergab, welche sich auf 560 Städten in ganz Europa verteilten.⁴

³ Vgl. Rebois, Didier: Europen 1. Theme, <http://www.europen-europe.eu/en/sessions-info/europen-1>, 08.06.2016

⁴ Vgl. Europen Österreich 1989, 2.

- 1 BRÜSSEL - LANDELECHT-ARTS ET MIEUXIS - BELGIË/BELGIËBELGIEN
- 2 BRÜSSEL - LANDELECHT-CANAL BLAU - BELGIË/BELGIËBELGIEN
- 3 GENT - KETTINGSTRAT - BELGIË/BELGIËBELGIEN
- 4 GENT - GENT-ANTONISKAAN - BELGIË/BELGIËBELGIEN
- 5 SPEYER - BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- 6 HALBERSTADT - BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- 7 ATHEN - GRIECHENLAND
- 8 RHOODS - GRIECHENLAND
- 9 ALCALÁ DE HENARES - SPANIEN
- 10 CARAVACA DE LA CRUZ - SPANIEN
- 11 VALENCIA - SPANIEN
- 12 DÖNKIRCHEN - FRANKREICH
- 13 EVAN-LES-BAINS - FRANKREICH
- 14 MARTIGUES - FRANKREICH
- 15 VOZLE - FRANKREICH
- 16 BRESCIA - ITALIEN
- 17 CAPRIBIA - ITALIEN
- 18 BELGRADE - JUGOSLAWIEN
- 19 ZADAR - JUGOSLAWIEN
- 20 GENÈVE - SCHWEIZ/SCHWEIZ/SCHWEIZ
- 21 ANSBACH - BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- 22 URMÄ - SCHWEDEN
- 23 ANTWERPEN - BELGIË/BELGIËBELGIEN
- 24 MADRID - SPANIEN
- 25 HENDLOR-PAMPLONA - SPANIEN
- 26 CATANIA - ITALIEN
- 27 NUSLAND - ITALIEN
- 28 ROMA - ITALIEN
- 29 TARANTO - ITALIEN
- 30 GRAZ - ÖSTERREICH
- 31 NAMUR - BELGIË/BELGIËBELGIEN
- 32 DUISBURG - BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- 33 THESSALONIKI - GRIECHENLAND
- 34 CHAUMONT - FRANKREICH
- 35 MONTAUBAN - FRANKREICH
- 36 DELEGNANT - SCHWEIZ/SCHWEIZ/SCHWEIZ
- 37 LA CHAUX-DE-FONDS - SCHWEIZ/SCHWEIZ/SCHWEIZ
- 38 GENT - BELGIË/BELGIËBELGIEN
- 39 HAMBURG - BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- 40 BERLIN - BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- 41 MITHIMNA-LESSOS - GRIECHENLAND
- 42 BASKUR-BILBAO - SPANIEN
- 43 PORDO - SPANIEN
- 44 MEACUES-MADRID - SPANIEN
- 45 SEVILLA - SPANIEN
- 46 VALLADOLID - SPANIEN
- 47 REZE - FRANKREICH
- 48 FLORENZ - ITALIEN
- 49 CANTONIC - JUGOSLAWIEN
- 50 NOVA GORICA/JUGOSLAWIEN - GORIDIA - ITALIEN
- 51 ZAGREB - JUGOSLAWIEN
- 52 BREDA - NIEDERLANDE
- 53 BANET-PÖLTEN - ÖSTERREICH
- 54 NIEN - ÖSTERREICH
- 55 JÖNDÖPING - SCHWEDEN
- 56 STOCKHOLM - SCHWEDEN

**OLD RESIDENTIAL NEIGHBOURHOODS
IN NEED OF RENOVATION
SANIERUNG GEFÄHRDETER
ALTBAUQUARTIERE**

- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

**INSTITUTIONAL BUILDINGS TO BE RECONVERTED
UMNUTZUNG EHEMALIGER ÖFFENTLICHER
GEBÄUDE**

- 21 22

**INDUSTRIAL WASTELANDS TO BE REDEVELOPED
REVITALISIERUNG VON INDUSTRIEBRACHEN**

- 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37

**MONOFUNKTIONAL RESIDENTIAL AREAS IN NEED
OF DENSER DEVELOPMENT
NACHVERDICHTUNG REINER WOHNGEBIETE**

- 38 39 40 41 42 43 44 45

**DISUSED TRANSPORT INFRASTRUCTURES TO BE
INCORPORATED INTO THE URBAN SCHEME
UMSTRUKTURIERUNG NICHT MEHR GENUTZTER
INNERSTÄDTISCHER VERKEHRSFLÄCHEN**

- 46 47 48 49 50 51 52

**VACANT LANDS FOR URBAN EXPANSION
UMNUTZUNG INNERSTÄDTISCHER BRACHEN**

- 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71

Abbildung 01: European Österreich, European 02, Graz, 1989, Standorte und Aufgabenstellungen

EUROPAN 02

1990-1991

Die Stadt bewohnbar machen - Wiedergewinnung urbaner Räume
Living in the City – Re-interpretation of urban sites

Im Gegensatz zum ersten EUROPAN Wettbewerb im Jahre 1988/90, wurden beim EUROPAN 2 – Wettbewerb Standorte vorgegeben, welche durch die Veranstaltungsländer ausgewählt wurden. Diese Auswahl der Standorte ermöglichte eine bessere Vergleichbarkeit und erlaubte diesen Ideenwettbewerb zu einer tatsächlichen Realisierung weiterzuführen, was auch in folgenden EUROPAN-Wettbewerben stets übernommen wurde.⁵

Das Thema „Living in the City – Re-interpretation of urban sites „ oder „Ein Stück Stadt bewohnbar machen - Wiedergewinnung urbaner Räume“ setzt sich speziell mit Stadträumen auseinander, welche ihre Hauptnutzung bereits verloren haben oder kurz davor stehen diese zu verlieren. Diese Beschreibung trifft auf brachliegende Industriegebiete oder ehemalige öffentliche Gebäude zu, kann jedoch auch auf nicht oder nicht mehr funktionierende Wohnquartiere ebenfalls zutreffen, welche durch Sanierung, Umstrukturierung oder auch Nachverdichtung gerettet werden müssen. Bei diesen Maßnahmen sollte der Wandel der Lebensgewohnheiten und der Gesellschaft, die Änderung der Dynamik und Form der Stadt, das Image der Stadt, die temporäre Überlagerung von Nutzungen, wie auch Multifunktionalität von Gebäuden und Stadtquartieren näher betrachtet und berücksichtigt werden.⁵

Insgesamt wurden 71 Standorte aus 11 Ländern eingereicht, welche sich für Entwürfe zu dem Thema des EUROPAN-Wettbewerbs eigneten. Um eine bessere Übersicht zu gewähren, werden die eingereichten Grundstücke, bzw. Stadtentwicklungsgebiete, in folgenden Punkten unterteilt.⁵

- Sanierung gefährdeter Altbauquartiere
- Umnutzung ehemaliger öffentlicher Gebäude
- Revitalisierung von stillgelegten Industriebetrieben
- Nachverdichtung reiner Wohngebiete
- Umstrukturierung nicht mehr genutzter innerstädtischer Verkehrsflächen

EUROPAN 3



Abbildung 02: European Suisse , European 03 - Standortkarte, Zürich, 1994, Standortkarte

EUROPAN 03

1992-1994

Zuhause in der Stadt - Urbanisierung städtischer Quartiere
At home in the city – Urbanising residential areas

Das Thema des dritten EUROPAN Wettbewerbs setzt sich aus den zwei vorhergegangenen Themen der Wettbewerbsreihe zusammen. Im ersten Wettbewerb wurde der Wandel der Lebensweisen und die dadurch resultierende Änderung der Wohnungen, speziell die der privaten Bereiche zum Thema, währenddessen im Zweiten die Umwandlung von Stadtgebieten, welche ihre Nutzung verloren haben, Industrie- und Stadtbrachen näher betrachtet. Der Schwerpunkt des dritten EUROPAN Wettbewerbs bildet die Beziehung zwischen öffentlichen Stadträumen und privaten Bereichen. Die Schnittstelle dieser zwei Bereiche sollte neu überdacht und aufgewertet werden, um eine Verbesserung der Lebensqualität zu gewährleisten und die bestehenden rigiden Grenzen zu lockern.⁶

Die aus dem funktionalistischen Städtebau übernommenen Planungsinstrumente und architektonischen Denkkategorien haben eine Trennung gesellschaftlicher Funktionen nach sich gezogen, die keine Vielfalt von Lebensweisen zulässt. Die Urbanität, welche man von Stadtzentren kennt ist räumlich getrennten Nutzungsformen gewichen, was sich zu immer schwerwiegenden Problemen in Städten hochschauelt.⁶

Daraus ergibt sich die Forderung nach Multifunktionalität von Gebäuden und Quartieren und eine gute Verflechtung, der so entstehenden öffentlichen und privaten Bereichen.⁶

6 Vgl. *European Suisse 1994*, 17.

europan 4

- 1 ALICANTE, España
- 2 AMELO, Nederland
- 3 AMSTERDAM - oostoor, Nederland
- 4 ARANDA DE DUERO, España
- 5 ARLON, Belgique/Belgien
- 6 ATHIS-MONS, France
- 7 AUBERVILLIERS, France
- 8 BAMBERG, Deutschland
- 9 BASEL, Suisse/Svizzera/Schweiz
- 10 BELFORT, France
- 11 BIASCA-POLLEGIO, Suisse/Svizzera/Schweiz
- 12 BILBAO, España
- 13 BIRMINGHAM, United Kingdom
- 14 BRATISLAVA, Slovenská Republika
- 15 BUDAPEST, Magyarországi
- 16 CADLIRI, Italia
- 17 CARTAGENA, España
- 18 CATANIA, Italia
- 19 CREMONA, Italia
- 20 DEN HAAG, Nederland
- 21 DIETIKON, Suisse/Svizzera/Schweiz
- 22 EMMEN, Nederland
- 23 FIRENZE, Italia
- 24 GLASGOW, United Kingdom
- 25 GÖRLITZ - ZGORZELEC, Deutschland - Polska
- 26 GRAZ - eszenau, Österreich
- 27 GRAZ - ac erwan, Österreich
- 28 HELSINKI - vosaari, Suomi
- 29 INNSBRUCK, Österreich
- 30 IRAKLION, Ellás
- 31 KEMPTEN, Deutschland
- 32 KLAGENFURT, Österreich
- 33 L'HOSPITALET DE LLOBREGAT, España
- 34 LAUSANNE, Suisse/Svizzera/Schweiz
- 35 LAVRION, Ellás
- 36 LIEGE, Belgique/Belgien
- 37 LINKÖPING, Sverige
- 38 LIVERPOOL, United Kingdom
- 39 LONDON, United Kingdom
- 40 MAINZ, Deutschland
- 41 MANCHESTER, United Kingdom
- 42 MIERES, España
- 43 MILANO, Italia
- 44 MONS, Belgique/Belgien
- 45 NANCY, France
- 46 NAPOLI, Italia
- 47 NEUCHÂTEL, Suisse/Svizzera/Schweiz
- 48 NICOSIA, Kypros
- 49 OSJEK, Hrvatska
- 50 PALMA DE MALLORCA, España
- 51 PATRAI, Ellás
- 52 ROMA, Italia
- 53 ROUEN-SAINT-SEVER, France
- 54 SAINT-OUEN-LAUMONIE, France
- 55 SEVILLA, España
- 56 SOFIA, Bulgária
- 57 STAVROUPOLIS - THESSALONIKI, Ellás
- 58 STRASBOURG, France
- 59 SUNDBYBERG - STOCKHOLM REGION, Sverige
- 60 TAMPERE, Suomi
- 61 TROLLHÄTTAN, Sverige
- 62 UTRECHT, Nederland
- 63 VAASA, Suomi
- 64 VALLADOLID, España
- 65 ZADAR, Hrvatska

Abbildung 03: Rebois, Europán 04, Paris, 1997, Standortkarte

EUROPAN 04 1994-1996

Die Stadt über der Stadt bauen - Umwandlung zeitgenössischer Gebiete
 Constructing the town upon the town - Transformation of contemporary urban sites

Der EUROPAN 4 Wettbewerb setzt sich intensiv mit Gebieten der Stadt auseinander, welche vom Zentrum entfernt, in der urbanen Peripherie liegen und meist nur monofunktional genutzt werden. Diese Gebiete befinden sich im Wandel. Die Abhängigkeit von Stadtzentren wird in naher Zukunft zu Ende gehen und so verfügen diese Gebiete über ein enormes Entwicklungspotenzial, welches nur noch darauf wartet freigelegt und gefördert zu werden. Daraus wird sich eine neue städtebauliche Dynamik entfalten, welche die Identität der Stadt und der einzelnen Gebiete nachhaltig verändern kann.⁷

„Wie sollen zeitgenössische Räume für die europäischen Städte auf den Spuren der modernen aber zersplitterten Stadtentwicklung des XX. Jahrhunderts konzipiert werden?“⁷

Als unterstützende Elemente für die Teilnehmer sollten die kurz beschriebenen Arbeitsschwerpunkte verstanden werden, welche sich aus Positionierung, Umwandlung, Integration des Erbes und Verknüpfung zusammensetzen.⁷

Positionierung

Durch das rapide Städtewachstum des 19. Jahrhunderts, ausgelöst durch die Industrialisierung, ist die traditionelle Stadt förmlich explodiert, was eine Zerstreuung urbaner Fragmente an die Peripherie der Stadt zu Folge hat. Durch diese kurze Erklärung kann die jüngste Entwicklung zeitgenössischer Städte besser nachvollzogen und vorurteilslos betrachtet werden.⁷

Umwandlung

Durch die innovative Änderung von Nutzungen, sollten die auf die Anforderungen der Stadt in Zukunft vorbereitet werden. Spezielles Augenmerk sollte auf die öffentlichen Räume, bzw. auf das soziale Umfeld gelegt werden.⁷

Integration des Erbes

Hierbei sollte die Analyse des Bestandes, dessen geographischen Gegebenheiten im Vordergrund stehen. Der richtige Umgang mit starken, schützenswerten oder auch minderwertigen Elementen, ist der Schlüssel zu einem gelungenen Projekt.⁷

Verknüpfung

Im Entwurf sollten Bedingungen für einen Transformationsprozess geschaffen werden, der das städtebauliche Erbe nutzt, um daraus eine gleichnamige Logik abzuleiten, wie mit der Verbindung von Bestand, Neubau und Abbruch umgegangen wird. Es sollte eine Neuentwicklung unter Berücksichtigung der Spuren der Vergangenheit, auf Grundlage der bestehenden Stadtstruktur und unter Miteinbezug der Zeit geschaffen werden.⁷



Belgique/België/Belgien	1 La Louvière p. 92	2 Namur p. 93		
Deutschland	3 Essen p. 77	4 Geesthacht p. 91	5 Gotha p. 90	6 München p. 90
	7 Schwabach p. 95	8 Weissenfels p. 97	9 Guben-Gubin p. 102	
Ellás	10 Athinai-Agía Anargiri p. 102	11 Athinai-Amaroussion p. 111	12 Thessaloniki-Chalastra p. 115	13 Thessaloniki-Policrni p. 117
España	14 Almería p. 127	15 Baracaldo p. 128	16 Cartagena p. 131	17 Ceuta p. 134
	18 Paterna p. 139	19 Tolosa p. 139	20 Tudela p. 139	
France	21 Brest p. 142	22 Chesy p. 145	23 Jeumont p. 148	24 Mulhouse p. 151
	25 Reims p. 154	26 Villetaneuse p. 158		
Hrvatska	27 Rovinj p. 163	28 Vukovar p. 168		
Italia	29 Ancona p. 171	30 Catania p. 172	31 Collegno p. 181	32 Palermo p. 185
	33 Roma p. 189	34 Savona p. 193	35 Torino p. 196	
Nederland	36 Almere p. 201	37 Amsterdam p. 202	38 Haarlemmermeer p. 211	39 Rotterdam p. 216
Portugal	40 Lisboa-Chelas p. 221	41 Loures-Sacavém p. 223	42 Vila Nova de Gaia p. 223	
Suisse/Svizzera/Schweiz	43 Aarau p. 234	44 Bern Ausserholligen p. 236	45 Biel/Bienne p. 240	46 Genève p. 244
	47 Lenzburg p. 248	48 Massagno p. 252	49 Zug p. 254	50 Zürich-Affoltern p. 256
Suomi-Finland	51 Rovaniemi p. 261	52 Turku p. 265	53 Vantaa p. 270	
United Kingdom	54 Dartford p. 275	55 Nottingham p. 277	56 Sheffield p. 281	
Pays partenaires	57 Bălgărji Sofia p. 287	58 Eesti Tallinn p. 289	59 Kypros Pafos-Anavargos p. 292	60 Magyarorszáig Budapest p. 294
	61 Österreich Graz p. 297	62 Románia Timisoara p. 301	63 Slovensko Košice p. 304	

Abbildung 04. Rebois, European 05, Paris, 1999, Standortkarte

EUROPAN 05

1997-2000

Mobilität und Nähe - Neue Landschaften urbanen Wohnens
New housing landscape – Travel and Proximity

Der 5. EUROPAN-Wettbewerb beschäftigt sich mit von der Stadtentwicklung ausgesparten Flächen in europäischen Städten und deren Schnittstellen mit den bestehenden Verkehrsnetzen. Durch die Stadtentwicklung der letzten 50 Jahre wurde ein erheblicher Teil der Flächen, speziell am Rand der Städte, für die Errichtung neuer Stadtgebiete und deren infrastrukturellen Versorgung verbraucht, aus dem sich ein Geflecht städtischer Fragmente und nicht oder nur kaum genutzte Räume in die Außenbezirke herausgebildet haben. Des Weiteren wurden städtische Areale, deren Funktionen überholt sind, brach liegengelassen und so entstand eine große Anzahl an sich selbst überlassenen Räumen, die sich über die gesamte Stadt verteilen.⁸

Das Scheitern der städtebaulichen Vereinheitlichung, wirft nun die Frage auf: Wie diese Zwischenräume angeeignet und nutzbar umgewandelt werden können? Wie können neue Wohn-, Landschafts- und Architekturformen in die bestehende Stadtstruktur, in das unzusammenhängende Geflecht der modernen Metropole eingefügt werden?⁸

Um sich den konkreten Situationen in den 66 europäischen Städten mit unterschiedlichen stadtkulturellen Zusammenhängen, besser stellen zu können, werden für den Wettbewerb allgemein wichtige Themenfelder explizit herausgehoben und kurz beschrieben, um noch zusätzlich den einen oder anderen Denimpuls erzeugen zu können.⁸

Natur und Wohnen

Natur sollte stets eine Ergänzung zu Wohnformen bilden, egal ob in der Stadt, am Stadtrand oder auch am Land. Den Versuch urbane Verdichtung, gemeinschaftlich genutzte Räume, die Natur und das Bedürfnis der Menschen auf individualisierte Wohnformen, in Einklang zu bringen sollte bei jedem Entwurf gewagt werden.⁸

Mobilität und städtischen Erreichbarkeit

Durch das ständig wachsende Verkehrsaufkommen sollte das bestehende Verkehrskonzept, aber auch die versprengten Funktionen in der Stadt, speziell der Stadtränder neu überdacht und kritisch hinterfragt werden. Hierbei sollte das Augenmerk auf eine guten Verbindung in der Stadt gelegt und speziell die trennende Funktion dieser Elemente vermieden werden.⁸

Neu Logiken für urbane Wohnformen

Eine Stadt, samt ihren unterschiedlichen Bezirken, beherbergt eine Vielzahl an Wohnformen. Sie reichen von freistehenden Eigenheimen in den Stadtrandsiedlungen, welche über mehr individuellen Wohnraum verfügen und im engeren Kontakt mit der Natur stehen bis hin zu Wohnen im Geschossbau, mit allen Versorgungseinrichtungen und belebten, öffentlichen Räumen in unmittelbarer Nähe. Das Ziel ist es diese unterschiedlichen Lebensweisen zu vermischen, in einem Wohnquartier zu bündeln und so urbanes Leben mit unterschiedlichen Wohnformen zu erschaffen.⁸

Urbane Komplexität

Die urbane Komplexität setzt sich aus einer Vielzahl von Parametern zusammen, wie z.B. Nutzungs- und Programmänderungen von Projekten, unterschiedlichste Akteure aus privaten und öffentlichen Sektoren und der architektonische und städtebaulicher Raum, welcher als Prozess gesehen wird. Darunter versteht man eine ständige Wechselbeziehung zwischen der Vorstellung vom Ganzen, vielfältiger Formgebung und zeitlich abgestuften Realisierungen.⁸

EUROPAN o6

2000-2002

Zwischenorte - Architektur im Prozess zur urbanen Erneuerung
In-between Cities – Architectural Dynamics an New Urbanity

Die europäischen Städte setzen sich im Allgemeinen aus drei unterschiedlichen Zonen zusammen. Sie bestehen aus historischen Innenstadtkernen mit wertvoller, schützenswerter Architektur, hervorgegangen aus der Stadtentwicklung bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts. Aus modernen Vierteln, welche das Ergebnis der monofunktionalen Flächennutzungsplänen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts darstellen und sich als urbane Fragmente über die ganze Stadt, aber vermehrt an den Stadtränder ausbreiten.⁹

Und aus urbanen Flächen, historischen Ursprungs, welche sich durch die Stadtentwicklung des 18. und 19. Jahrhunderts oder auch aus den Neuansiedlungen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ergeben haben. Hierbei handelt es sich um Vororte, Industriegebiete, ehemalige Dorfstrukturen und ehemalige Festungsanlagen und militärische Areale.⁹

Diese urbanen Fragmente, die um alte wie neue Verkehrsnetze gruppiert sind, bilden zwischenräumliche Fragmente, welche Verbindungen zwischen den Stadtzentren und den neuzeitlichen Stadtbereichen schaffen sollten. Ein Gefüge aus Hochhäusern, Reihenhäusern, freistehenden Einfamilienhäusern, Industrieanlagen, Lagerhallen, Gewerbeanlagen und Verkehrsanlagen schaffen einen multiplen Raum, mit latenten Identitäten und großem Entwicklungspotenzial, welcher im EUROPAN 6-Wettbewerb erforscht und behandelt werden sollten.⁹

Diese in der Stadtentwicklung sozial, wie physisch absolut vernachlässigte Zwischenräume, welche in erster Linie nur als Transitflächen oder Dienstleistungsareale angesehen werden, entpuppten sich heute wohl als strategisch wichtigstes Entwicklungsgebiet in Städten. Die Lage und ihr städtebauliches Erbe, dessen Qualität noch auf ihre Entdeckung und angemessene Aufwertung wartet, die kommunalpolitischen Ansätze, mehr soziale Durchmischung in den Quartieren zu gewährleisten und aufgrund neuer Nutzungsangebote, können diese Gebiete der Inbegriff neuer Urbanität werden.⁹

Aufgrund der Strukturierung durch das Verkehrswegenetz, die hybride Räumlichkeit und die bestehende, städtebauliche Situation kann eine komplexe, moderne und kohärente Stadt geschaffen werden.⁹

Die in urbane Fragmente, zwischen Stadtzentrum und moderner Stadterweiterung angesiedelten städtebaulichen Situationen des 6. EUROPAN-Verfahrens werden in vier Kategorien unterteilt.⁹

Die erste Kategorie bildet das Verlassen städtebauliche Standorte, welche ihre Nutzung verloren haben oder kurz vor dem Verlust stehen. Durch neue, innovative Ansätze und Nutzungsvorschläge bilden diese Standorte ein großes Entwicklungspotenzial.⁹

Bei der zweiten Kategorie werden unvollständige oder nicht fertiggestellte Gebiete, Vororte, heterogen bebaute Siedlungen behandelt, mit dem Ziel einer Umstrukturierung und Fertigstellung.⁹

Mit gewachsenen ländlichen Strukturen und Dörfern, die allmählich von der Stadt absorbiert und einverleibt wurden, setzt sich die dritte Kategorie des EUROPAN 6- Wettbewerbs auseinander. Hierbei sollte auf die bestehende Identität großer Wert gelegt werden und eine dezente Verdichtung vorangetrieben werden.⁹

Als vierte und letzte Kategorie werden innerstädtische Peripheriegebiete behandelt, die durch mangelnde Vernetzung mit der Innenstadt, Schritt für Schritt abgewertet wurden. Ein Lösungsansatz für die Wiederbelebung könnten neue Verkehrsinfrastrukturen und neue Erschließungsmöglichkeiten mit neuen oder neuentdeckten Fortbewegungsmitteln sein.⁹



Belgique/België/Belgien	● Ottignies	● Tubize	
Ceska Republika	● Praha		
Deutschland	● Augsburg	● Deggendorf	● Halle (Saale)
	● Neu-Ulm	● Sentenberg	
Eesti	● Pärnu	● Tallinn	
Ellás	● Ilión	● Neapoli-Larissa	● Nea Ionia Magnesia
	● Pílea		
España	● Barcelona-Can Solé	● Burgos	● Guadalajara
	● Las Palmas de Gran Canaria	● La Unión-Murcia	● Luarca
	● Santiago de Compostela	● Santoña	● Vitoria-Gasteiz
France	● Drancy	● Eobolsheim-Wolfisheim (CUS)	● Grigny
	● Nanterre	● Reims	● Valence
	● Villeurbanne		

LIST OF SITES

Hrvatska	● Rijeka	● Split	
Italia	● Bagheria	● Gorizia	● Monza
	● Pescara	● Pordenone	
Latvija	● Rīga 1	● Rīga 2	● Ventspils
Magyarország	● Budapest		
Nederland	● Amsterdam	● Den Haag	● Hengelo
	● Rotterdam		
Norge	● Oslo	● Stavanger	● Tromsø
Österreich	● Graz	● Innsbruck	● Krems
	● Salzburg	● Wien	
Portugal	● Évora	● Montijo	● Oeiras
	● Vila do Conde		
Schweiz/Suisse/Svizzera/Svizra	● Fribourg	● Lausanne-Renens-Prilly	
Slovenija	● Izola	● Maribor	
Suomi-Finland	● Espoo	● Pori	● Tampere
Sverige	● Göteborg	● Helsingborg	● Kristianstad

Abbildung 05: Rebois, Euroman 07, Paris, 2004, Standortkarte

EUROPAN 07

2003-2004

Suburban challenge - Urbane Intensität und Vielfalt des Wohnens
 Suburban challenge - Urban Intensity and Housing Diversity

Die Phänomene der urbanen Ausbreitung, zunehmender Zersiedelung und Fragmentierung treten in nahezu allen Städten auf. Dies führt unaufhaltsam zu einem städtebaulichem Modell der „diffusen Stadt“, welche sich durch steigendes Verkehrsaufkommen, die Entwicklung von Einkaufszentren am Stadtrand, die immer größer werdende Anzahl an Freizeit- und Vergnügungszentren und die stetige Erweiterung von Gewerbe- und Industrieparks auszeichnet.¹⁰

Durch die Wiederbesinnung des traditionellen europäische Städtebaus und mit Bedachtnahme auf die urbane Nachhaltigkeit, sollten diese neuzeitlichen Areale neu programmiert und organisiert werden, um so den aufkommenden innovativen politischen Ansätzen Folge zu leisten. Die sich daraus entwickelnde Transformation der modernen Stadt, welche sich auf bereits erschlossene Flächen und den Wunsch nach räumlichen Innovationen bezieht, steht hierbei außer Frage.¹⁰

Die Gesellschaft befindet sich, durch Veränderungen sozialer Interaktionen, beruflicher Mobilität und der Geschwindigkeit der Kommunikation im Wandel, deren Entwicklungen zu einer zusammenhanglosen Stadt tendiert. Andererseits gibt es jedoch auch das starke Bedürfnis nach nachbarschaftlichen sowie sozialen Elementen des Lebens, welches auf neuen Grundlagen aufgebaut werden muss. Dabei steht die gezielte Veränderung dieser diffusen Stadt, aber auch die Vermittlung neuer Werte im Mittelpunkt.¹⁰

Diese Fragestellung sollte im 7. EUROPAN-Wettbewerb, an der Schnittstelle zwischen Architektur und Städtebau beantwortet werden.¹⁰

SITES

ORGANISING COUNTRIES | PAYS ORGANISATEURS

BELGIQUE/BELGIË/BELGIEN
CESKA REPUBLIKA
DEUTSCHLAND
ESPAÑA
FRANCE
HRVATSKA
ITALIA
LATVIJA
NEDERLAND
NORGE
ÖSTERREICH
PORTUGAL
SLOVENIJA
SUOMI-FINLAND
SVERIGE
TURKIYE
UNITED KINGDOM

ASSOCIATED COUNTRY | PAYS ASSOCIÉS

KYPROS

PARTNER COUNTRIES | PAYS PARTENAIRES

EESTI
SCHWEIZ / SUISSE / SVIZZERA / SVIZRA



Abbildung o6: Rebois, European o8, Paris, 2006, Standortkarte

EUROPAN o8

2004-2006

European urbanity - Strategien und Lösungen für die Zukunft der europäischen Stadt
European urbanity – Strategic projects

Urbanität kann als gemeinsames Vorgehen gesehen werden, die Stadt und ihre Funktionen zu erleben, zu analysieren und über ihre Erscheinungsform nachzudenken, um dadurch das Ziel gemeinschaftlich genutzter Räume und Flächen zu schaffen, welche einen Beitrag zum öffentlichen Leben in der Stadt leisten und den Kontakt der Menschen fördern. Die europäische Vision von Stadt verfolgt als höchstes Ziel, Menschen aus unterschiedlichen Lebenssituationen und mit unterschiedlichen Erfahrungen zusammenzuführen. Es muss dennoch darauf geachtet werden, dass der vorherrschende Trend zur Individualisierung berücksichtigt wird, was ein Paradoxon zur Folge hat. So stehen die individuellen Privatbereiche und der gemeinschaftliche öffentliche Raum, scheinbar im Widerspruch, welcher jedoch aufgebrochen werden muss, um eine städtische Urbanität zu erschaffen.¹¹

Dieser Wettbewerb, der gezielt zwischen den Ebenen von Architektur und Städtebau angesiedelt ist, sollte die Kompetenzen auf dem Gebiet der architektonisch generierten Urbanität steigern und die Entwicklung urbaner Gebiete, weit über den eigentlichen Standortgrenzen hinaus betrachten.¹¹

Bauen im Einklang mit der Natur

Bei diesem Thema, steht die urbane Landschaft, die Kombination und das Gleichgewicht aus gebauten und natürlichen Elementen im Vordergrund. Der Wunsch in der Stadt, aber auch in oder nahe der Natur zu leben muss berücksichtigt und hinterfragt werden, um neue Lösungsansätze zu finden.¹²

Urbanisierung mit Infrastrukturen

Anhand der bestehenden infrastrukturellen Netze in den europäischen Städten, erkennt man die zergliedernde Wirkung von urbanen Räumen, durch grundsätzliche Verbindungselementen größeren Maßstabs, wie Bahnlinien oder Autobahnen. Hier sollten Fragen wie: „Können urbane Kommunikationswege und Schnittstellen entwickelt werden um diese Hindernisse zu überwinden? Kann man durch richtiges Einsetzen von Infrastrukturen neu urbane Pole schaffen?“ gestellt werden.¹²

Strukturen Recyclen

Die hybride, urbane Struktur der heutigen modernen Stadt, setzt sich aus fragmentierten Flächen und willkürlich angeordneten Objekten zusammen, welche heterogene Gebiete, monofunktionale Inseln oder auch heruntergekommenen Bezirke beinhaltet. Diese Räume müssen rekonstruiert, integriert oder aufgewertet werden, um wieder eine urbane Dynamik zu erzeugen und wieder Teil des städtischen Lebens zu werden.¹²

Welche Form von Urbanität?

Diese Frage geht auf einen der grundlegendsten Ansätze von EUROPAN zurück, die Anpassung des Wohnens auf neue Lebensstile. Dieses Thema ist seit Beginn der EUROPAN im Jahre 1988 stets eine Grundlage des Wettbewerbs, was im Kontext mit der europäischen Urbanität wieder neu betrachtet werden sollte. Bei diesem Thema geht es speziell, um die Aufwertung von bereits bestehenden Wohnquartieren, welche heute häufig zu Brennpunkten sozialer Konflikte geworden sind. Hierbei spielt die Entscheidung zwischen Modernisierung des Bestandes oder Abriss und Neubau eine grundlegende Rolle, jedoch sollten auch Konzepte für die Wiedereingliederung und Aufwertung gefunden werden.¹²

Das neue Generieren

Dieses Thema kommt speziell bei brachliegenden Flächen, bzw. Leerflächen im Stadtgebiet zu tragen, welche ihren Nutzen verloren haben und so kaum oder keinen Beitrag mehr zum öffentlichen Leben leisten. Diese teilweise oder vollständig umgenutzten Gebiete bieten die Möglichkeit, neu urbane Projekte zu entwickeln und generieren und so wieder ein Bestandteil des öffentlichen Lebens zu werden.¹²

¹¹ Vgl. Rebois 2006, 7.

¹² Vgl. Rebois 2006, 10-13.

BELGIQUE/BELGIE/BELGIEN	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	HRVATSKA	LATVIJA	MAGYARORSZÁG	SLOVENIJA	SVERIGE
07 ANDENNE	07 BARENHAUSEN	16 AMA	29 OPATIJA	41 RIGA	59 GYOR	59 LJUBLJANA	68 NACKA
OTTIGNES	08 BERLIN	17 BADAJOZ	30 ZAGREB				69 TJÖRN
CESKA REPUBLIKA	09 DONAUWÖRTH	18 CALAHORRA		NEDERLAND	ÖSTERREICH	SCHWEIZ/SUISSE	70 UPPLANDS VÄSBY
PRAHA	10 ROSTOCK	19 LA LAGUNA TENERIFE	IRELAND	42 ALMERE	51 GRAZ	SVIZZERA/SVIZRA	
	11 SELB	20 POIO	31 CORK	43 AMSTERDAM	52 KAPFENBERG	60 DELÉMONT	UNITED KINGDOM
DENMARK	12 SPREMBERG	21 SANTANDER	32 DUBLIN	44 GRONINGEN	53 LINZ	61 GENÈVE	71 MILTON KEYNES
HERNING	13 STRAUBING	22 SORIA		45 NIJMEGEN	54 WIEN	62 LE LOCLE	72 SHEFFIELD
ØRESTAD KØBENHAVEN		FRANCE	ITALIA	NORGE	POLSKA	63 MOUDON	73 STOKE-ON-TRENT
VEJLE		23 BORDEAUX	33 BISCEGLIE	46 LILLESTRØM	55 WARSZAWA CZYSTE	64 SION	
	EESTI	24 CLERMONT-FERRAND	34 CARBONIA	47 ODDA		SUOMI-FINLAND	
	14 TALLINN	25 LÉ HAVRE	35 CATANIA	48 OSLO	PORTUGAL	65 ESPOO	
	15 TARTU	26 MULHOUSE	36 ERICE	49 TRONDHEIM	56 LOURES	66 KOTKA	
		27 REIMS	37 FIRENZE		57 ODIVELAS	67 VANTAA	
		28 SAINT-CHAMOND	38 PISTOIA		58 SANTO TIRSO		
		SAINT-ETIENNE	39 REGGIO EMILIA				
		MÉTROPOLE	40 SIRACUSA				

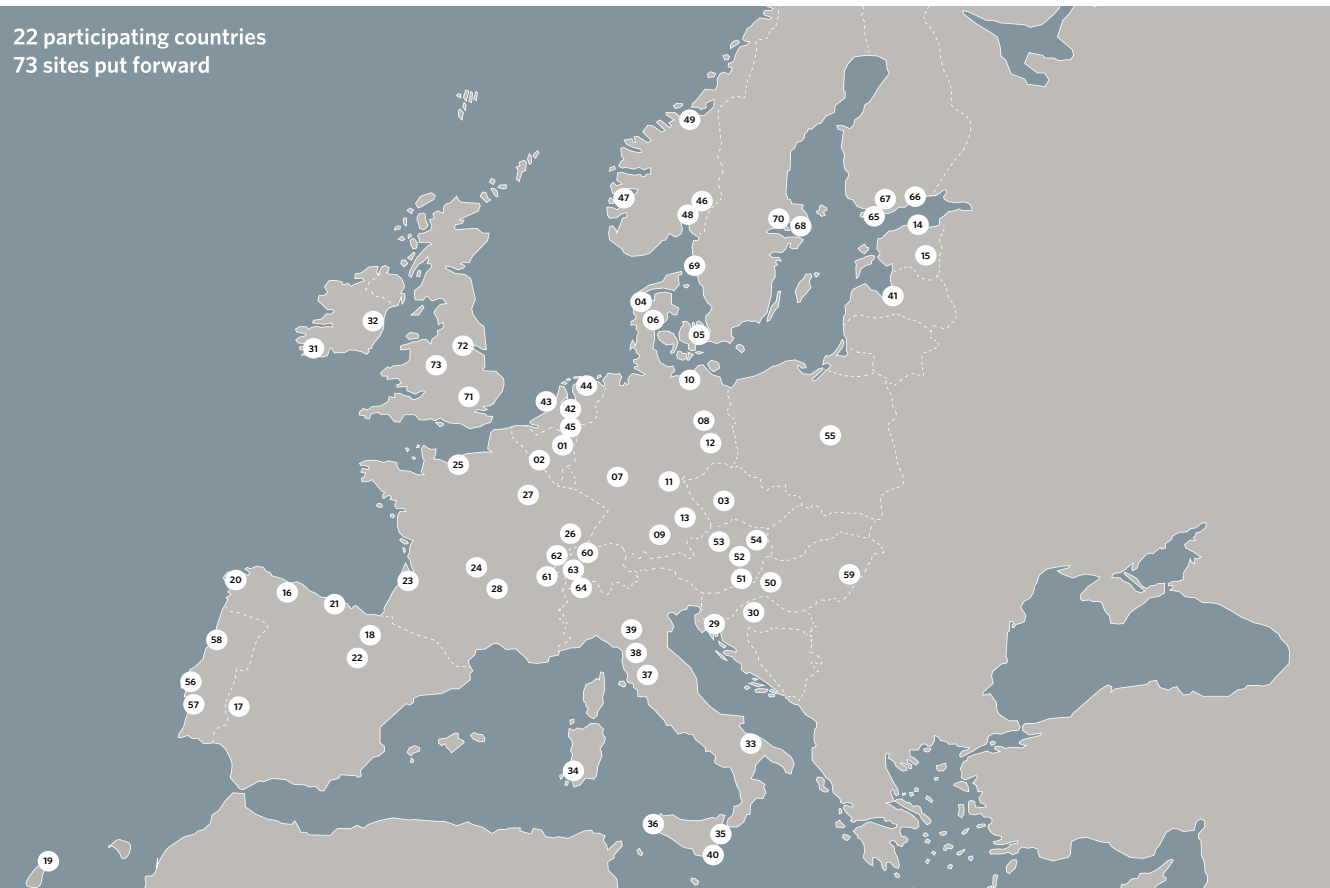


Abbildung 07: Rebois, European 09, Paris, 2008, Standortkarte

EUROPAN 09 2006-2008

European urbanity - Nachhaltige Stadt und neue urbane Räume
European urbanity - Sustainable city and New public spaces

Ein weiteres Mal wurde der Begriff "European Urbanity" als Hauptthema für den EUROPAN-Wettbewerb ausgewählt. Erneut sollte der Widerspruch zwischen belebter Stadt mit gesellschaftlichem Leben sowie Öffentlichkeit und gleichzeitig der private Raum, das Zuhause, samt dem vertrauten Freundeskreis und Umfeld bearbeitet und neu aufbereitet werden.³³

Um diesen Anspruch nachgehen zu können, sollte zu Beginn der Begriff „öffentlicher Raum“ definiert werden. Diese junge Bezeichnung und auch deren Idee, wurde erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelt und beschreibt einen jederzeit zugänglichen Raum, der unterschiedslos allen zur Verfügung steht. Er bildet das städtebauliche Zwischenglied zwischen privaten Bereichen und ist Ort der Verständigung, der friedlicher Begegnung, ebenso Ort des Konfliktes und der Unsicherheit. Er ist Raum der Freiheit, der Demonstration und der Identifikation, da er durch die Lebensweisen und Aktivitäten der Menschen geprägt wird.³³

Um die Vision einer nachhaltigen Stadt verwirklichen oder zu mindestens teilweise verwirklichen zu können, müssen technische Entwicklungen, neuartige, innovative Ideen und Ansätze, sowie auch bestehende urbane Elemente als Bestandteile der heutigen Stadt mit berücksichtigt und einbezogen werden.³³

Durch die stetig wachsende Anzahl des Individualverkehrs, werden zum einen die Verkehrsnetze weit über ihre Grenzen hinaus belastet und zum Erliegen gebracht. Zum anderen nimmt dieser immer größere Flächen, in Form von ruhenden Verkehr und aktiven Verkehr ein, was auch die Einflussnahme der Fahrzeuge auf den öffentlichen Raum negativ verändert. Durch die gezielte Reduzierung des Individualverkehrs, gepaart mit der Erweiterung des öffentlichen Verkehrs und der Förderung von sanftern Verkehrsmitteln, sollte die Verkehrsproblematik verbessert und die Lebensqualität in der Stadt erhöht werden.³³

Anstelle der bestehenden monofunktionalen Stadtquartiere, welche sich auf die Ideologie der Moderne zurückführen lassen, sollten multifunktionale Areale entstehen, die durch ihre Nutzungsvielfalt möglichst viele Funktionen aufnehmen und lange Wege verkürzen und soziale Interaktivität in den Quartieren und gesamten Städten steigern.³³

Die heutige Stadt besteht aus einer Vielzahl privater Initiativen, die im öffentlichen Bereich koexistieren. Die auf Konsum aufgebaute Stadt des 21. Jahrhunderts bevorzugt das Private und Kommerzielle in Form von privaten Investoren, welche ihre rein wirtschaftlichen Ziele über, die auf Allgemeinheit, Gemeinschaft und öffentliches Eigentum basierendes Grundkonzept der Stadt stellen.³³

Durch die Betrachtung der Standorte, auf unterschiedlichen Ebenen sollte sich ein programmatisches Konzept mit architektonischen, wie auch städtebaulichen Schwerpunkten entwickeln, mit dem Ziel den urbanen Raum zu bereichern.³³

Map of sites

19 participating countries
62 sites put forward

Belgique /Belgie /Belgien	France	Österreich
01 Orléans page 14	29 Albi page 100	43 Innsbruck page 82
02 Lille page 16	28 Dunkerque 102	46 Graz 78
	27 Fuku D'Albon 146	47 Wien 12
Dänmark	29 Salines 40	
03 Aalborg 144	29 Sallé 150	Polska
04 Aargensborg 34	30 Trilal-Sur-Skine 154	48 Warszawa Włocława 92
05 Kolding 120		Portugal
06 København 36	Hrvatska	49 Cascais 124
07 Roskilde 70	31 Rijeka 52	50 Estremozcastelo 30
	32 Zagreb 106	51 Lisboa 90
Deutschland	Irland	Schweiz / Suisse
08 Bielefeld 18	33 Dublin 54	Svizzera / Svizzera
09 Dessau 64	34 Galway 156	53 Delfino 128
10 Elmhorn 98		53 La Chaux De-Fond 116
11 Fouchheim 30	Italia	54 Montreux 118
12 Guben 62	35 Genova 56	55 Novichini 80
13 Heideberg 84	36 Riga 122	56 Nyen 48
14 Lohrd 92	Magyarország	Suomi-Finland
15 München 68	37 Ajka 108	57 Järvenpää 158
16 Nürnberg 120		58 Tampere 140
Eesti	Niederland	Sverige
17 Tallinn 88	38 Dordrecht 58	59 Kista 110
España	39 Emmen 74	60 Lerum 42
18 Calerua 86	40 Maastricht 26	61 Mora 112
19 Elda 50	41 Utrecht 58	62 Oudensmeer 44
20 Madrid 58	Norge	
21 Sarri 146	42 Oslo 22	
22 Taboada 134	43 Trondheim 72	
23 Torrel 38	44 Vaas 24	
24 Valverde 136		

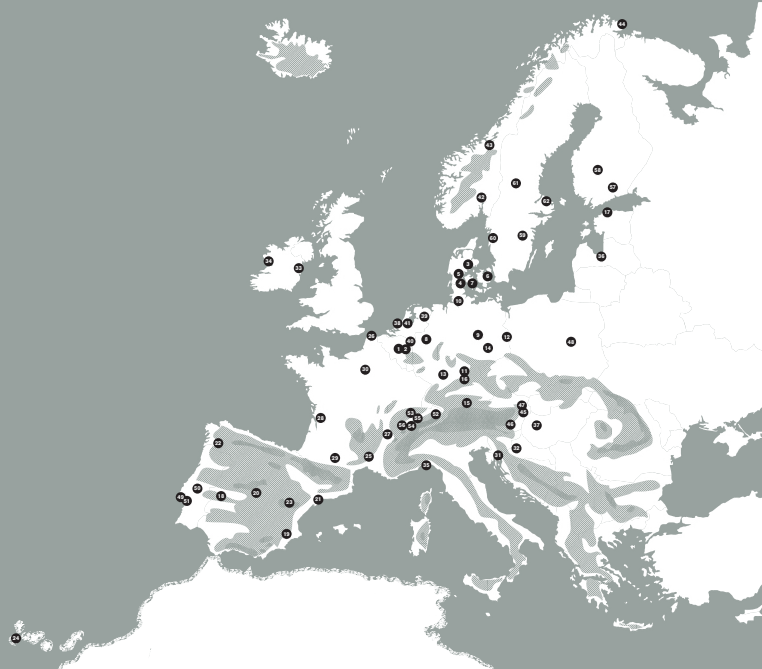


Abbildung 08: Rebois, European 10, Paris, 2010, Standortkarte

EUROPAN 10

2009-2010

Inventing Urbanity: Regeneration - Revitalisierung - Kolonisation
Inventing Urbanity: Regeneration - Revitalisation - Colonization

Der 10. EUROPAN-Wettbewerb steht im Zeichen der Vision zur Um-, bzw. Rückwandlung bestehender urbaner Ballungsgebiete und deren Anpassung auf neue Bedürfnisse, die im Rahmen nachhaltiger Entwicklung und Aufwertung natürlicher Ressourcen durchgeführt werden sollte, um die Stadt für ihre Bewohner wieder nutzbarer zu machen.¹⁴

Aus der großen Anzahl an europäischen Standorten, bildeten sich, unter Berücksichtigung aller Parameter, drei Unterthemen heraus. Regeneration, Revitalisierung und Kolonisation verfügen über einen gemeinsamen Kontext in Hinblick auf einen urbanen Ort, der durch die Belebung des kollektiven Lebens im öffentlichen Raum, aber auch durch die Wahrung des Vertrauten auf lokaler Ebene, des Zuhauses, gebildet wird.¹⁴

Regeneration

Von Regeneration spricht man, wenn ein verlorener oder beschädigter Teil eines Organismus wieder erblüht und so die Funktionen wieder hergestellt werden. Beim Wettbewerb ist zu definieren, durch welche räumliche Anpassung oder Veränderung kann ein Bereich mit starker Identität, aber obsolet gewordenen Funktionen, eine neue Dynamik der Nutzungen erzeugen. Angepasst an den Standort können programmatische Konversionen, Mutationen der Landschaft, soziale Transformationen oder auch ein Mix aus diesen, zum Ziel führen.¹⁵

Revitalisierung

Revitalisierung ist ein organisiertes, bewusstes Bestreben einer Gruppe, um neue Lebensformen oder eine neue Kultur zu entwickeln und zu etablieren. Diese Form sollte in sozial benachteiligten Bereichen zum Einsatz kommen, um urbanes Leben zu intensivieren und eine Mutation zu erzeugen, welche die Aufwertung dieser Bereiche zur Folge hat. Hierbei können punktuelle Interventionen, Strukturierung der öffentlichen Räume in linearer Form oder auch urbane magnetische Pole entwickelt werden, um dieses Vorhaben voranzutreiben.¹⁶

Kolonisation

Unter Kolonisation versteht man die Aneignung neuer Gebiete durch eine oder mehrere Bevölkerungsgruppen. Mit dem Fokus auf urbanen Raum, bezogen auf architektonische und städtebauliche Ebenen, sind nachhaltige Aneignungen von urbanen Gebieten gemeint, welche innerhalb der Stadt, bzw. der Stadterweiterung liegen und unterschiedliche Bevölkerungsgruppen anziehen. So könnten neue Gemeinschaften unterschiedlicher Gruppen entstehen, deren Kernpunkte ihrer neuen Philosophie, der urbane Fußabdruck oder die Nachhaltigkeit von Gebäuden ist.¹⁷

14 Vgl. Rebois 2010, 8-9.
15 Vgl. Rebois 2010, 10-11.
16 Vgl. Rebois 2010, 60-61.
17 Vgl. Rebois 2010, 114-115.

EUROPAN 11
MAP OF SITES

8

9

- | | | | | | |
|----|-----------------------------|-----|----|------------------------|-----|
| 1 | AGILE (CH) | 116 | 24 | MONTHÉY (CH) | 86 |
| 2 | ALCALÁ DE LA SELVA (ES) | 139 | 25 | NEUILLY-SUR-MARNE (FR) | 98 |
| 3 | ALCORCÓN (ES) | 182 | 26 | NORRKÖPING (SE) | 173 |
| 4 | ALLERØD (DK) | 146 | 27 | NYNÄSHAMN (SE) | 124 |
| 5 | ALMERE (NL) | 78 | 28 | OSLO (NO) | 60 |
| 6 | AMSTERDAM (NL) | 30 | 29 | PEABERED (NO) | 20 |
| 7 | CAPELLE AAN DEN IJSSEL (NL) | 103 | 30 | PORVOO (FI) | 190 |
| 8 | CERDANYOLA DEL VALLES (ES) | 165 | 31 | RØDOVRE (DK) | 128 |
| 9 | CLEMONT-FERRAND (FR) | 109 | 32 | REIMS (FR) | 56 |
| 10 | DEVENTER (NL) | 70 | 33 | ROMAINMÖTIER (CH) | 194 |
| 11 | DUBLIN (IE) | 34 | 34 | SAMBRIVILLE (SE) | 95 |
| 12 | DUBROVNIK (HR) | 38 | 35 | SAN BARTOLOMÉ (ES) | 150 |
| 13 | ENDROVEN (NL) | 64 | 36 | SAVENAY (FR) | 177 |
| 14 | GETARIA (ES) | 169 | 37 | SELB (DE) | 132 |
| 15 | GRAZ (AT) | 53 | 38 | SESTAO (ES) | 46 |
| 16 | GUIMARÃES (PT) | 186 | 39 | SIMRISHAMN (SE) | 25 |
| 17 | HAUGESUND (NO) | 162 | 40 | SKIEN-PORSGRUNN (NO) | 198 |
| 18 | IBBENBÜREN (DE) | 42 | 41 | STANS (FR) | 200 |
| 19 | INGOLSTADT (DE) | 82 | 42 | SZEGED (HU) | 93 |
| 20 | KØBENHAVN (DK) | 120 | 43 | TOULOUSE (FR) | 164 |
| 21 | LEEUWARDEN (NL) | 12 | 44 | TURKU (FI) | 158 |
| 22 | LINZ (AT) | 112 | 45 | WARSAWA (PL) | 96 |
| 23 | MALMÖ (SE) | 100 | 46 | WIEN (AT) | 17 |
| 24 | MARCHE EN-FAMENNE (BE) | 143 | 47 | WITTSOCK (DE) | 49 |
| | | | 48 | WÜRZBURG (DE) | 106 |

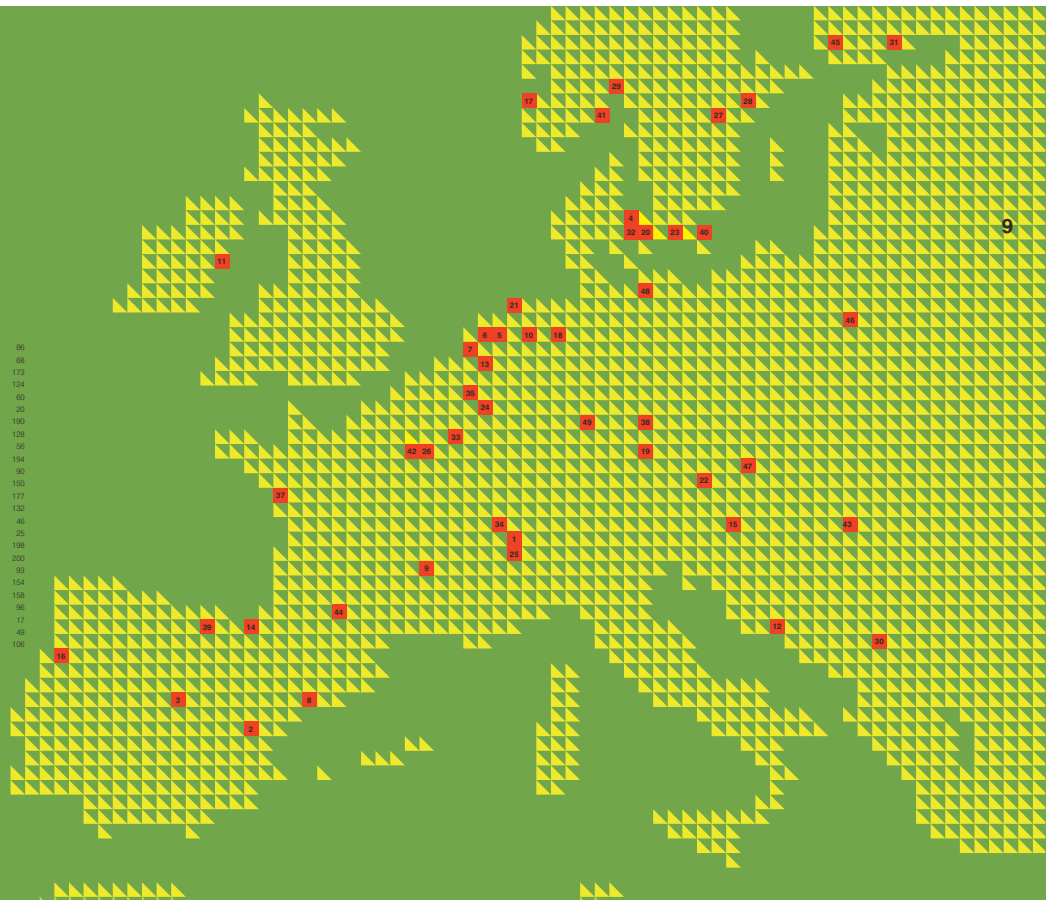


Abbildung 09: Rebois, Europen 11, Paris, 2012, Standortkarte

EUROPAN 11 2011-2012

Städtische Gebiete und Lebensmodelle im Einklang - welche Architektur für nachhaltige Städte?
Resonance between territories and ways of life - What architectures for sustainable cities?

Der Schwerpunkt des elften EUROPAN-Wettbewerbs, beschäftigt sich mit dem Klimawandel und dessen Folgen, bzw. mit dem im Jahre 2009 beschlossenen Klimaabkommen in Kopenhagen, welches zum Ziel hat, die Treibhausgase zu limitieren, den Energieverbrauch zu verringern, seltene und nicht erneuerbare Ressourcen zu verwalten und zu bewahren sowie jegliche Art von Umweltverschmutzung einzudämmen. Dieses Thema spricht alle Teile der Gesellschaft an, da die Erde als unsere Lebensgrundlage gilt. Der Wandel kann nur schrittweise und gemeinsam vollzogen werden.¹⁸

Im städtebaulichen, wie auch architektonischen Bereichen, mit dem sich EUROPAN seit jeher beschäftigt, liegt enormes Potenzial diesen umweltpolitischen Wandel voranzutreiben und durch innovative Ideen und strategische Konzepte die Zukunft mitzugestalten.¹⁸

Durch vorausschauende Planung, welche mehr als strategischer Faktor begriffen wird, der die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Anziehungskraft steigert und auch die Identität des Ortes stärkt, kann diesen Wandel generieren und nachhaltige Ziele verfolgen.¹⁸

Hierbei sollte auch ein gleichberechtigtes Gefüge zwischen urbaner und natürlicher Strukturen entstehen, um die Stadtgebiete aufzuwerten, die Wiederinbesitznahme des öffentlichen Raums zu fördern und die Ressourcen und biologische Vielfalt zu bewahren. Angesichts der aktuellen umweltpolitischen Diskurse sehen sich vermehrt Städte und Gemeinden in der Pflicht, weitreichende umweltgerechte Ziele zu verfolgen und den sorgsamen Umgang mit Ressourcen zu fördern.¹⁸

Durch Nachverdichtung bestehender Quartiere, durch Neuordnung städtischer Strukturen, aber auch durch die Veränderung der Lebensweisen der Menschen, kann der enorme Flächenverbrauch und die dadurch steigende Zersiedelung der Landschaft im Sinne der Nachhaltigkeit verringert werden.¹⁸

Identität

Der Charakter eines Ortes wird durch seine Identität geprägt, die sich als eine Verknüpfung des Lokalen mit dem Globalen definiert. Heutzutage werden europäische Städte meist über den globalen Kontext identifiziert, dies jedoch birgt das Risiko eines Identitätsverlust auf lokalem Niveau. Die Schnittstelle zwischen Lokalem und Globalem sollte neu überdacht werden, um so ein zeitgemäßes Bild der europäischen Identität entwickeln zu können. Das Image einer Stadt wird durch subjektive Vorstellungen, aber auch durch kollektive Vorstellungen gebildet und ständig in einem Wettbewerb mit anderen Städten und Regionen verglichen. Das Image der Stadt, welches meist aus einer Kombination zwischen neuen Elementen wie „Icon Buildings“ oder „City Branding“ und der Rückbesinnung auf historische Strukturen besteht, befindet sich im ständigen Wandel, da jedes architektonisches, wie auch städtebauliches Projekt der Stadt und dessen Ausführung, dieses Image mit beeinflusst.¹⁹

Nutzung

Durch das Implementieren neuer Nutzungen an Standorten, entsteht eine große Bandbreite an Auswirkungen, welche rein architektonischer, aber auch sozialer oder ökonomischer Natur sein können. Das Analysieren und genau Betrachten der Standorte sowie der bewusste Umgang mit den zu erwartenden Folgen, sollte nie vernachlässigt werden.²⁰

Konnektivität

Das Thema Konnektivität sollte unter dem Aspekt einer nachhaltigen Entwicklung Methoden entwickeln, welche Verknüpfungen zwischen Lokalem und Globalem, zwischen Maßstab und Zeit, natürlichen und sozialem Umfeld behandeln. Die Dynamik der Beziehungen zwischen Mobilität, urbanen Prozessen und den öffentlichen Raum sollte hierbei neu überdacht werden.²¹

18 Vgl. Rebois 2012, 4-7.
19 Vgl. Rebois 2012, 11.
20 Vgl. Rebois 2012, 77.
21 Vgl. Rebois 2012, 137.

EUROPAN 12
MAP OF SITES

4

Belgique / België / Belgien (BE)		Norge (NO)	
1 CINEY	248	2 AS	332
2 SERANG	306	3 ASKER	112
		4 BÆRUM	224
Danmark (DK)		Österreich (AT)	
3 HILDESKO	48	5 AMSTETTEN	106
4 KØBENHAVN	132	6 GRAZ	160
Deutschland (DE)		7 WIEN - KAGRAN	318
8 BITTERFELD WOLFEN	52	8 WIEN - SEMENSÄCKER	216
9 DOKKUM/WORTH	288	Polska (PL)	
10 HEIDELBERG	180	9 WARSZAWA	152
11 KAISERSLAUTERN	194	Portugal (PT)	
12 KAUFBEUREN	242	10 ALMADA - PORTO BRANDÃO	328
13 KAMARHEIM	362	11 VILA VIÇOSA	312
14 MÜNCHEN	268	Schweiz/Suisse/Svizzera/Svizra (CH)	
15 NÜRNBERG	140	12 COLLETT	118
16 REGIONALE 2018	146	13 MARLY	200
17 WITTENBERGE	98	Suomi-Finland (F)	
España (ES)		14 HELSINKI	188
18 BARCELONA	340	15 KUOPIO	202
19 DON BENITO	84	Sverige (SE)	
20 URRETAKU/BAMO	208	16 HAMMARÖ	124
France (FR)		17 HANinge	172
1 FOSSES	230	18 HOGANÄS	236
2 MARSEILLE	82	19 KALMAR	254
3 PARIS	314	20 KRISTINEHAMN	76
4 PARIS - SAULAY	264	Transboundary site	
5 ROUEN	300	21 KONSTANZ (DE) -	248
6 SAINT-HERBLAIN	98	22 KREUZLINGEN (CH)	
7 WICHT VAL D'ALLIER	272		
Italia (IT)			
1 MILANO	254		
2 VENEZIA	380		
Kosovo (KC)			
1 GJILAN	72		
Magyarország (HU)			
1 BUDAPEST	68		
Nederland (NL)			
1 ASSEN	280		
2 GRONINGEN	186		
3 SCHEDAM	84		



Abbildung 10: Rebois, European 12, Paris, 2014, Standortkarte

EUROPAN 12

2013-2014

Adaptable City
Die anpassbare Stadt

Unter „Adaptable City“ versteht man eine Stadt, welche sich an den Wandlungsprozess der schnelllebigen Gegenwart und Zukunft anpassen kann. Eine sich verändernde, sich erneuernde Stadt, die ihre Möglichkeiten erweitern kann und dennoch ihre Eigenarten beibehält. Hierfür müssen unsere Lebensweisen, die Morphologie unserer Städte, formale und räumliche Konzepte, Mobilität und zeitliche Konfigurationen hinterfragt und neu überdacht werden.²²

Die Zukunft, so stimulierend und ungewiss sie auch scheinen mag, sollte als dynamischer Faktor gesehen werden, um eine anpassungsfähige, wie auch resiliente Stadt entstehen zu lassen. Anpassungsfähig im Zeichen, des zukünftigen oder bereits begonnen Wandel der Nutzungen, Resilienz im Bezug auf Entwicklungen auch unter veränderten Rahmenbedingungen.²²

In Bezug auf die Stadt, ist das Ziel den programmatischen Wandel, durch die Schnelllebigkeit unserer Zeit anzupassen und so städtische Quartiere weiterzuentwickeln und obsolet gewordene Standorte neu zu strukturieren. Im zwölften EUROPAN Wettbewerb werden unter diesen Thema 6 Kategorien von Standorten mit spezifischen Fragestellungen angeboten.²²

Plattformen urbaner Dynamik

Die Revitalisierung unattraktiver öffentlicher Räume beinhalten enormes Potenzial für die Aktivierung urbanen Lebens und können Identität stiften, neue Images prägen und so eine umfassende Transformation der vorhandenen Strukturen hervorrufen. Neu zukunftsorientierten Projekte dienen der Aktivierung und Anpassung der Bewohner beziehungsweise eine breiten Masse, welche diese Ideen tragen, sowie mit- und weiterentwickeln kann.²³

Öko-Rhythmen

Unter der Begriff Öko-Rhythmen im Themenfeld der urbanen Entwicklung, versteht man eine Synergie zwischen urbaner und ökologischer Umwelt, um die Grenze zwischen Stadtbewohnern, samt deren Lebensweisen und der natürlichen Realität aufzulösen. Der Schwerpunkt sollte auf einen funktionsfähigen Prozess, basierend auf der Fortsetzung oder Wiedereinführung dieser Öko-Rhythmen liegen, um sich auf den unvorhersehbaren Wandel der heutigen Städten vorzubereiten.^{24 25}

Erbe der Zukunft

Für gewöhnlich wird der Begriff Erbe stets mit der Vergangenheit assoziiert. Im architektonischen Sinne spricht man meist von außergewöhnlichen Architekturformen aus vergangenen Zeiten und Epochen, jedoch sollte auch über gewöhnliches Erbe nachgedacht werden. In diesem speziellen Fall wird das Erbe nicht mit der Vergangenheit sondern mit der Zukunft verknüpft, dies beschäftigt sich in erster Linie mit der Erzeugung von Erbe. Nachhaltige Projekte und innovative Ideen können neue Wege beschreiten, die Anpassungsfähigkeit in zukünftigen Städten steigern und so als neu geschaffenes Erbe in der Zukunft fungieren.²⁶

22 Vgl. Rebois 2014, 1.
23 Vgl. Rebois 2014, 45.
24 Vgl. Rebois 2014, 22-26.
25 Vgl. Rebois 2014, 223.
26 Vgl. Rebois 2014, 105.

Zwischenzeiten

Um eine möglichst hohe Anpassungsfähigkeit gewährleisten zu können, müssen Ungewissheiten, Defizite in der Finanzierung, noch offene Rolle des Standorts oder auch die Entwicklung und Transformation der Umgebung bei der Entwicklung des Projekts mit einbezogen werden. Die zeitlichen Abschnitte von der Projektentwicklung, über die Bauphase, Fertigstellung, Erstinbetriebnahme, bis zur Phase der Nutzungsänderungen bergen großes, bis jetzt kaum berücksichtigtes Potenzial um neue Szenarien und neue Visionen mit unterschiedlichen Interessengruppen zu entwickeln.²⁷

Von Mono-Large zu Multi-Mix

Bei diesen Thema steht die Transformation des Bestehenden im Vordergrund. Die meist bestehenden, großen, monofunktionalen Elemente in Städten, welche auf dem Städtebau der Moderne fußen, sollten in mehreren kleinen Einheiten mit unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen umgewandelt werden, um einen höheren Grad an räumlicher und programmatischer Komplexität entstehen zu lassen und somit Urbanität schaffen. Dieser Wandel ermöglicht eine enorme Steigerung der Anpassungsfähigkeit, integriert neue Anforderungen und kann überholte Funktionen und Nutzungen ersetzen, ohne das Gesamtkonzept zu vernachlässigen.^{28 29}

Orte im infrastrukturellen Netz

Jede Stadt benötigt ein gut funktionierendes, infrastrukturelles Netz, welches die Stadt intern mit einander verbindet und versorgt. Die Folgen daraus sind Standorte, neben Bahnhöfen, übergeordneten Straßen usw., deren Nutzung einschränkt, ja geradezu isoliert wirkt. Jedoch ist es auch möglich diese Isolation umzukehren, eine Verknüpfung und Interaktion mit der bestehenden Infrastruktur zu schaffen, um so neue Möglichkeiten zu schaffen. Natürlich kann eine Transformation des Ortes, sowie eine Rollenveränderung des Ortes im bestehenden Netz überdacht werden, um so ein Konzept zu entwickeln, welches sich den Veränderungen anpassen kann.^{30 31}

EUROPE

BAN BAN BAN BAN BAN

13 13 13 13 13 13 13 13 13 13

EUROPAN 13

2015-2016

The Adaptable City 2

Einleitung	52
Hauptthema 1 Wohlfahrtsstaat vs Selbstorganisation	54
Der unternehmerische Architekt	56
Städtische Verdichtung und kleine Netzwerke	58
Hauptthema 2 Abgrenzung vs gemeinsame Nutzung	60
Die gemeinsame Stadt: Eine post-hedonistische und solidarische Stadt	62
Gemeinsames Wohnen und räumliche Innovationen	66
Hauptthema 3 Objekt vs Projekt (Prozess)	68
Wenn kleine Projekte große Wirkungen haben	70
Soziale Stadtgestaltung	72
Standorte	74
Standortfindung Themenfindung	78

Einleitung

European 13 | The Adaptabel City 2

Durch die geänderten Rahmenbedingungen in der Erzeugung des urbanen und architektonischen Umfelds muss sich Europan diesen neuen Rahmenbedingungen anpassen und neue Wege für die Gestaltung und Erzeugung dieser Räume fordern und beschreiten. Mit der Unterstützung des wissenschaftlichen Rats, basierend auf 42 Beiträgen für mögliche Themen der dreizehnten Wettbewerbsrunde, hat sich EUROPLAN erneut für das Thema „Die anpassbare Stadt“ („the adaptable city“) unter Berücksichtigung dreier folgenschweren Veränderungen der Voraussetzungen für die Entwicklung europäischer Städte entschieden.³²

Der erste Wandel bezieht sich auf das speziell in Europa vorherrschende politische System der letzten vierzig Jahren, den Wohlfahrtsstaat, welcher durch den immer stärker werdenden Neoliberalismus stetig weiter verdrängt wird. EUROPLAN entspringt ebenfalls aus diesem System und überträgt den Stadtverwaltungen, große Teile der öffentlichen Dynamik, die wohl wichtigste treibende Kraft für Urbanität und Stadtentwicklung.³²

Die Städte, bzw. deren Vertreter werden auch in Zukunft die Hauptpartner von EUROPLAN sein, jedoch ist es an der Zeit nach anderen Klienten und Partnern Ausschau zu halten. Grundsätzlich sollten die Standorte nicht ausschließlich von der öffentlichen Hand, sondern auch in Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen finanziert werden, mit teilnehmenden Gruppen, welche für sich bauen wollen, oder auch mit Bürgerinitiativen, welche neue Formen des Städtebaues und der Architektur mitentwickeln, um die Stadt zu verändern und anpassbarer zu machen.³²

Die zweite Veränderung basiert auf der Idee, dass wir in einer äußerst paradoxen Gesellschaft leben, in der auf der einen Seite jeder mehr hat als er wirklich benötigt und auf der anderen Seite jeder diese Ressourcen schlecht und verschwenderisch nutzt und verwendet.³²

Wenn schon nicht aus Gründen der Ethik oder Moral, dann zumindest aus Gründen der Fairness, muss sich unsere Gesellschaft hin zu einer Kultur des Teilens entwickeln, um unsere Bedürfnisse auch in der Zukunft stillen zu können. Die klaren ökonomischen Gründe stehen hierbei außer Frage, jedoch kann die Gesellschaft ebenfalls davon profitieren und so der Zusammenhalt gestärkt werden.³²

Das dritte Thema setzt sich mit dem architektonischen Wandel zwischen Objekt und Projekt auseinander. In der Zukunft, in einer nachhaltigen und stabilen Stadt, müssen Architekten verantwortungsbewusst mit ihrem Tun umgehen. Sie müssen ihre Projekte über eine längere Zeitspanne betrachten, Instandhaltung und Wartung mit einbeziehen und die Anpassungsfähigkeit an neue Nutzungen gewährleisten. Diese Sichtweise weist klar auf den oben genannten Wandel der Betrachtungsweisen in der Architektur hin. Die Betrachtung eines Bauvorhabens als Objekt wird sich zu einem Projekt umwandeln, welches sich ständig in einem Prozess befindet.³²

Europan hat jene drei Themen ausgewählt, um zum Einen eine Ideenbasis für die Wettbewerbsteilnehmer zu schaffen und des Weiteren die Wahl des Standortes zu erleichtern. Durch die Wahl dieser Themen in Bezug auf „Die anpassbare Stadt“, möchte Europan Pionierarbeit leisten, um diese Veränderungen in die Berufspraxis des Architekten einzugliedern.³²

Hauptthema 1

Wohlfahrtsstaat vs Selbstorganisation

European 13 | The Adaptabel City 2

Das grundsätzliche Wesen der europäischen Stadt ist die Gemeinschaft. Dennoch kann man in Europa einen Wandel vom sozialen Wohlfahrtsstaat, bei dem die öffentliche Hand stark involviert ist, zu einem ständig wachsenden System der Selbstorganisation erkennen. Dieser Prozess wird das Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Bereichen neu gliedern, wobei sich die Frage aufdrängt, wer wird die öffentlichen Bereiche vertreten wenn sie der Staat immer weiter aus diesen Bereichen zurückzieht.³³

Durch die unbeherrschbare urbane Größenordnung durch Planer und Architekten, müssen neue städtebauliche Gestaltungsebenen entwickelt und etabliert werden. Dies umfasst und bezieht die Beteiligung der Nutzer und eine kooperative Stadtplanung mit ein, um neue Methoden zu schaffen, welche das Verhältnis zwischen öffentlich und privat neu interpretiert. Anstelle der traditionellen Gegensätzlichkeit in diesem Bereich, steht hier das Ziel im Vordergrund, Kooperationsstrategien, wie Kleininitiativen, „bottom-up“ Initiativen, Genossenschaftsgebäude und privatwirtschaftlich finanzierte Projekte, hervorzuheben und zu fördern. Dieser veränderte Standpunkt im Städtebau wird in Zukunft immer leichter zugänglich und öfter gefordert werden.³³

Aufgrund dieses Wandels sollten junge Fachleute des Bauwesens und der Architektur ihre Rolle in dieser Branche neu interpretieren und überdenken. Durch das Involvieren neuer Akteure aus der Zivilgesellschaft, wie Bewohner oder auch Bürgerinitiativen, welche sich um Aspekte des öffentlichen Gutes kümmern, wird die Rolle des Architekten vielmehr eine moderierende Aufgabe zwischen den Beteiligten eines Projektes und nicht wie bisher die dienende Aufgabe für einen omnipotenten Auftraggeber. Der Architekt muss einen Unternehmersinn entwickeln und Projekte initiieren, die im Bereich des Siedlungsbaus in Städten oder der Erneuerung von obsolet gewordenen Gebäuden, basierend auch gemeinschaftlichen Initiativen, liegen. Diese aktive Funktion des Architekten sollte in Zusammenarbeit mit Akteuren der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft gemeinsame Projekte entstehen lassen.³³

Die Stadt darf nicht als passives Opfer der Krise gesehen werden, vielmehr ist sie ein fruchtbarer Boden für Aktivitäten, welcher alternativen Typen der Stadtentwicklung begünstigen. Eine Art prägender Städtebau, bei dem temporäre Installationen oder neue sozial-kulturelle Programme in verlassene Gebäude errichtet werden um die Stadt neu zu beleben. Architekten und Planer können ein Programm nach den Bedürfnissen der Stadt entwickeln oder auch eine strategische Intervention hervorheben, welche zum Beispiel durch Crowdfunding finanziert wird, um einen Entwurf zu gestalten, der diese Voraussetzungen berücksichtigt.³³

Diese oben beschriebene neue Logik zwischen Akteuren privater und öffentlicher Initiativen müssen bei den Standorten des dreizehnten EUROPAN Wettbewerbs berücksichtigt werden und der Verantwortungsbereich der Planer muss dementsprechend vergrößert werden.³³

Wohlfahrtsstaat vs Selbstorganisation

Der unternehmerische Architekt

Die Essenz der europäischen Stadt ist der Gemeinschaftssinn und wir als Europäer sind gewohnt, dass der Wohlfahrtsstaat sich um öffentliche Räume, öffentliche Gemeinschaften und öffentlichen Wohnbau kümmert. Jedoch ändern sich gerade die wirtschaftlichen Bedingungen und die dominierende politische Ideologie, die einen Wandel vom Wohlfahrtsstaat zur Selbstorganisation vollführt.³⁴

Daraus schlussfolgernd wird eine neue Art des Städtebaues, eine neue Art der Architektur benötigt, eine die aktiv und performativ ist, eine die sich im realen städtischen Leben wiederfindet, vorangetrieben durch bürgerliches Engagement und der Architekt als Unternehmer agiert.³⁴

Europaweit gibt es einige Projekte, welche diese Haltung vertreten. Sie mögen zwar unterschiedliche Ziele, die einen sozialen, kulturellen, finanziellen oder öffentlichen Ursprung haben verfolgen, jedoch verfügen sie über einen gemeinsamen Grundgedanken, dem Unternehmertum. Der Architekt muss die Rolle eines bürgerlichen Unternehmers in Anspruch nehmen und einen Teil der Erzeugung der realen Stadt übernehmen.³⁴

Der Aufgabenbereich des Architekten wandelt sich vom Entwerfen von Fassaden, hin zum Entwerfen von komplexen, in Beziehung stehenden neuen Ökosystemen. Es werden zwar immer noch Gebäude entworfen und gebaut, jedoch müssen diese über ein Rahmensystem verfügen, welche diese neuen Ökosystemen und Plattformen aufnehmen kann.³⁴

Wohlfahrtsstaat vs Selbstorganisation

Städtische Verdichtung und kleine Netzwerke

Diese noch am Anfang stehende Entwicklung fordert innovative und experimentelle Lösungsansätze, welche durch die Weltwirtschaftskrise hervorgerufene Änderungen von stabilen Bedingungen zu neuen Gegebenheiten noch verstärkt.³⁵

In Frankreich werden ca. 97% des für den Wohnbau zugewiesenen Baulandes für den Bau von Einfamilienhäusern in Anspruch genommen. Diese Flächen setzen sich meist aus umgewidmeten landwirtschaftlichen Nutzflächen zusammen.³⁵

Als junger Architekt im Jahre 2002 stellte ich mir die Frage ob es tatsächlich nötig ist immer weitere landwirtschaftliche Nutzflächen für die Errichtung von Einfamilienhäuser zu verschwenden. Bei der ausführlichen Auseinandersetzung mit diesem Thema erkannte ich bereits früh, einen möglichen Lösungsansatz diese Flächenverschwendung zu unterbinden. Die einfache Antwort auf dieses Problem war die Nachverdichtung außerstädtischer Siedlungsgebiete durch die Nutzung von den meist zu großen oder im Laufe der Zeit zu groß gewordenen Gärten, bereits bestehender Einfamilienhäusern.³⁵

Im Durchschnitt verbraucht eine neue Villa 1000 m² neues Land. Daraus folgt, dass bereits in den nächsten zehn Jahren die Felder durch Einfamilienhaussiedlungen ersetzt werden und so eine Landschaft entsteht, welche niemand haben möchte. Trotzdem möchten ca. 80 % der französischen Bevölkerung in einem freistehenden Einfamilienhaus wohnen.³⁵

Zu Versuchszwecken wendetet ich das zuvor entwickelte Konzept auf eine Kleinstadt „Il de France“, 40 km südöstlich von Paris an. Auf Grund der unmittelbaren Nähe zur Großstadt und den historischen Zentrum verfügt das durchaus begrenzte Bauland über große Beliebtheit, was sich im relativ hohen Preis widerspiegelt. Mein Konzept beinhaltet den Verkauf des bestehenden Gebäudes samt einen Teil des Grundstücks. Mit den erworbenen Profit kann ein Bungalow am Rande des Grundstücks, speziell für die neuen Anforderungen der Bewohner, errichtet werden. Neben den finanziellen Vorteilen werden die Bewohner nicht aus ihrer Umgebung gerissen und die gesamte Siedlung mit neuen Leben gefüllt.³⁵

Zu unserem Bedauern formte sich nach einem Zeitungsartikel und dem daraus entstehenden medialen Interesse für unser Projekt eine Bürgerinitiative, welche das Ziel hat unser Projekt zu vereiteln. Die Regionalpolitik griff die von uns zum Vorschein gebrachte Problematik auf und versuchte sie mit bereits erprobten, weniger innovativen Projekten des sozialen Wohnbaus zu lösen. Wir erkannten dass anstelle auf die Wünsche der Menschen einzugehen, vielmehr die Gestaltung ihrer Häuser ohne das einbeziehen ihrer Meinungen vorangetrieben wurde. Nach dem Scheitern dieses Projekts starteten wir wieder bei Null und fragten die Bevölkerung nach ihren Plänen und Wünschen, um nicht erneut denselben Fehler zu begehen.³⁵

Bei der Erstellung von Planungsrichtlinien für die Nachverdichtung außerstädtischer Siedlungsgebieten unter Einbeziehung der Bevölkerung und dem Einbeziehen von Elementen der Nachhaltigkeit, konnte eine Interaktion zwischen Architekt und Bewohner entstehen, in der wir in erster Linien eine beratende Funktion übernahmen und schrittweise die Bevölkerung von unserem Konzept überzeugen konnten.³⁵

Zusammenfassend kann ich behaupten, dass sich in Frankreich ein Prozent von diesen Bewohnern sich für eine Nachverdichtung anstelle eines Neubaues entschieden hat. Es stellt sich nicht länger die Frage ob die Bevölkerung für die Idee der Nachverdichtung empfänglich ist, sondern ob wir bestimmte Problem der Bewohner, durch die Möglichkeit ein neues Gebäude zu errichten, lösen können. Der Architekt kann eine wichtige Rolle in diesem „bottom-up“ Prozess spielen.³⁵

Hauptthema 2

Abgrenzung vs gemeinsame Nutzung
European 13 | The Adaptabel City 2

Gemeinsame Nutzung bzw. „sharing“ ist ein Grundkonzept der anpassbaren Stadt. Das gemeinsame Nutzen von Flächen, Räumen, Erfahrungen, Werten, Ideen und Gedanken, gilt zwar als idealistischer Ansatz dieser Bewegung, der jedoch über das Potenzial verfügt, die bestehende Wirtschaft und Gesellschaft neu zu positionieren und nachhaltig zu verändern.³⁶

Auf den Maßstab einer Stadt oder sogar einer ganzen Region bezogen, kann „sharing“, eine stark stimulierende Wirkung auf Koexistenzen zwischen unterschiedlichen Kulturen und Bevölkerungsschichten haben und so geeignete Organisationen der Gesellschaft formen, welche sich auf das große Ziel, der Bewahrung und Neuerschaffung der Gemeinschaft rückbesinnen.³⁶

Die Werte der gemeinsamen Nutzung gelten als Gegenbewegung zur immer stärker werdenden Tendenz des Individualismus und gegen die übertriebene Separation (Aufteilung) und Künstlichkeit.³⁶

Der langwierige Wandel der Gesellschaft kann nur Schritt für Schritt vorangetrieben werden, verfügt aber mit Sicherheit über ausreichend Veränderungspotenzial. Letzten Endes kann mit Hilfe der Idee „sharing“ und der Aktivierung und Unterstützung der Bürgerschaft, der Wandel zu einer Gesellschaft des Teilens und des gemeinsamen Nutzens vorangetrieben werden.³⁶

Entsteht im städtischen Maßstab zwischen unterschiedlichen Menschen Solidarität, so spricht man von einer Kulturdimension. In anderen Worten ausgedrückt, investiert man in aktives und soziales Engagement, so ermöglicht man die Bildung von Gemeinsamkeiten in der städtischen Struktur, welche sich aus der großen Vielfalt der unterschiedlichen Bewohner einer Stadt zusammensetzt. Die Auseinandersetzung mit der Schaffung von Solidarität und die damit verbundene Steigerung des aktiven, gemeinsamen Nutzens, sollte bei diesem Wettbewerb eine tragende Rolle übernehmen und mit dem Schaffensprozess und dem Endergebnis verknüpft visualisiert werden.³⁶

Urbane Angebote und Leistungen erzeugen ein Gefühl des „sharing“, des gemeinsamen Nutzens und Zugehörigkeit, speziell auf einen kleinen Maßstab der Nachbarschaft bezogen. Trotz Sicherheitsbestimmungen und Ordnungs- und Sicherheitseinrichtungen, entwickeln sich aus diesen oben genannten Strukturen, des öfteren isolierte, monofunktionale Enklaven, welche eine Segregation der Stadt weiter vorantreiben. Durch alternativen Nutzungsangebote und eine gute Verknüpfung und Anbindung der direkten Umgebung, sollte eine weitere Aufteilung verhindert werden. Es werden neue Ideen benötigt um die Erreichbarkeit von Standorten steigern zu können und die urbane Rolle von Gebieten neu zu interpretieren und wiederbeleben.³⁶

Durch das Auftreten der Wirtschaftskrise wurde die Notwendigkeit für eine möglichst ressourcenschonende Gestaltung und Verwaltung von Raum und Fläche, erkennbar. Diese Erkenntnis führt zu einen unumgänglichen gesellschaftlichen Wandel, der den Aufbruch der selbstversorgenden Konsumblase fordert und so eine kollektive Dimension urbaner Alltäglichkeit einleitet.³⁶

Die Energieeffizienz und die Reversibilität des menschlichen Handelns fordert förmlich eine Entwicklung neu Allianzen zwischen menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren, wie Personen, natürliche Ressourcen, Tieren, Technologien, usw. Während der Schaffung einer Vielfalt von Vereinigungen, dieses „sharing „ oder gemeinsame Nutzen verändert die Darstellung der Akteure, während des Prozesses der Herstellung von städtischen Umgebung.³⁶

Abgrenzung vs gemeinsame Nutzung

Die gemeinsame Stadt: Eine post-hedonistische und solidarische Stadt

Ist es geeignet, ist es strategisch und wesentlich in einer sich im Wandel befindlichen urbanen Gesellschaft, sich dem Wandel anzupassen und alles auf das Prinzip der gemeinsamen Nutzung zu setzen? Was meint man eigentlich genau mit der gemeinsamen Nutzen und kann dieses Konzept auf den Maßstab einer Stadt angewandt werden?³⁷

Die erste Beobachtung ist das wir die Erben einer Kultur sind, welche im Namen der Effizienz, eigenständige Sachen auserwählen, um Phänomene zu isolieren. Das heutige Wissen über die Zerstörung einiger Ökosystem, lässt eine städtische Notlage erkennen, welche Ungleichmäßigkeit und Segregation entstehen und weiter ansteigen lässt.³⁷

Die zweite Beobachtung bezieht sich darauf, dass durch Praktiken institutionelle, wie auch bürgerliche Ebenen eingeführt wurden, die sich mit der Frage was ist zu tun, um ein besseres Leben führten zu können auseinandersetzen, um uns selbst zu organisieren und dafür das Prinzip des gemeinsamen Nutzen aufzunehmen, um Sachen gemeinsam nutzen und besitzen zu können und am Ende einen Vorteil durch neue technische Bedingungen zu ziehen. Dennoch müssen wir die finanziellen Unterschiede ausgleichen und die neue Wertvorstellung der gesamten Generation, welche neue Lebensgewohnheiten, in Vergleich zu der vorausgehenden Generation entwickelt hat, berücksichtigen. Wir müssen einen neuen versöhnlichen Weg der individuellen, sogar individualistischen Lebensform finden und bestreiten, jedoch zeitgleich die Möglichkeit des gemeinsamen Nutzens schaffen. Daher müssen diese zwei sehr konträr wirkenden Ansätze gemeinsam bewältigt werden, in einer Gesellschaft in der die Individualisierung seit der Jahrtausendwende stetig fortschreitet und sich zur selben Zeit ein Kultur des Teilens und des gemeinsam Nutzens sich etabliert.³⁷

Die dritte Beobachtung setzt sich mit dem Wandel der Kultur des Teilens und des gemeinsamen Nutzens auseinander. In den 1960er Jahren stand die Vision der Schaffung einer neuen, fairen, brüderlichen und auch liebenswerten Welt im Vordergrund. Heutzutage stellen wir das Teilen und gemeinsam Nutzen in einen neuen wirtschaftlichen Kontext, um die Möglichkeiten für den Umgang mit der Wirtschaftskrise zu bündeln und einen Einblick in neue Wege für die Schaffung von Gesellschaften zu erhalten.³⁷

Die Frage die wir uns stellen müssen ist:

Kann die Kultur des Teilens und des gemeinsam Nutzens, eine neue Art des Denkens über die Zukunft der städtischen Gesellschaft hervorrufen?³⁷

Heutzutage müssen wir uns als Stadtplaner, wie auch als Architekten dem Wandel stellen indem sich Europa befindet. In Zeiten der Wirtschaftskrise öffnet sich die Schere des Wohlstandes, die Ungleichheiten in Europa zwischen Norden und Süden, Osten und Westen werden stetig größer. All diese Geschehnisse und Probleme, die sich auf europäischer Ebene abspielen, findet man auch auf regionaler Ebene, in Städten und Regionen, wieder. Es stehen sich reiche Regionen, Metropolen, welche gut in das globale System integriert sind und Gebiete gegenüber, welche sich gerade in einer wirtschaftlichen Depression befinden. Diese Tatsache hat zur Folge, dass man die Herangehensweise stets an die Bedingungen der Gebiete und Regionen anpassen muss.³⁷

Aus diesem Grund müssen wir optimistisch bleiben und EUROPAN kann eine Quelle der Hoffnung sein, welche uns bei der Verwirklichung einer Neukonfiguration und beim Rücksprung auf schon bestandene Gemeinsamkeiten helfen kann.³⁷

Bewohner eines Quartiers, die in wirtschaftlicher, sozialer, sprachlicher und kultureller Armut leben, verfügen meist nicht über die Fähigkeit zur Organisation oder Selbstorganisation ihres Lebens und bringen daher nichts in den Planungsdiskurs ein. Der Wohlfahrtsstaat verfügt meist über diese mangelnden Fähigkeiten um diese fundamentalen Ungleichheiten unserer Welt, auszugleichen und wieder in Balance zu bringen. Wir müssen Maßnahmen setzen um die sozialen Instabilität zu verringern und mit der Vision des gemeinsamen Nutzen neu situieren.³⁷

Wenn wir über städtebauliche Projekte sprechen, träumen wir von Projekten, die über genügend Geld und Dynamik verfügen eine städtische Transformation entstehen zu lassen. Diese durch staatliche Verordnungen kontrollierte Transformation der Stadt, sollte auf humanistischen Prinzipien ruhen, um eine Gleichberechtigung der Stadtbewohner zu garantieren. Die Privatwirtschaft kann nur bedingt einen Beitrag für soziale Ausgewogenheit leisten, da nur ein demokratisches, politisch organisiertes System, diese Ausgewogenheit gewährleisten kann.³⁸ Durch öffentliche Aktionen und sozialen Initiativen, die in letzter Zeit vielleicht wieder intensiver geworden sind, kann ein „bottom-up“ -Prozess stattfinden, der für einen Antrieb bei städtebaulichen Projekte sorgt. Diese Initiativen bilden einen kulturellen Reichtum, einen tatsächlichen sozialen Reichtum, einen Reichtum an Wissen, an Geschichte, an Hybridisierung, an physischer Erfahrung eines Ortes, an Beziehungen kollektiver Bauweisen und an unterschiedlichen sozialen Erfahrungen. Auf diesem Reichtum sollten wir aufbauen und diesen als Grundlage für neue Projekte sehen.³⁸

Das Ziel war es einen von oben nach unten verlaufenden, nachhaltigen Entwicklungsprozess zu entwickeln, jedoch stützen sich diese Annahme auf eine wirtschaftliche Dynamik, welche vor etwa zehn Jahren herrschte. Heutzutage müssen wir diese Problemstellung neu betrachten und dieses Thema mit Hilfe des Reichtums an Unterschiedlichkeiten auf regionaler Ebene vorantreiben. Wir müssen den Reichtum der Unterschiedlichkeit, der Ressourcen und der wirtschaftlichen Situation auf europäischer Ebene pflegen und fördern. Wir müssen den Zusammenhang der Wirtschaft betrachten, nicht ausschließlich den der Land- und Ernährungswirtschaft, vielmehr den der lokalen Wirtschaft, welche Unterschiede bei den Arbeitsformen, der Gestaltung und des Städtebaues auftreten. Es ist nicht länger nur die Rücksichtnahme, der nur intellektuellen und sozialen Fähigkeiten der Stadtbewohner, vielmehr die technischen und produktiven Fähigkeiten des Bausektors. Dies sind Fragen die erst seit der Wirtschaftskrise und der Ressourcenknappheit betrachtet und berücksichtigt werden. Sobald ein Problem mit der Verfügbarkeit von Ressourcen besteht, muss man sich die Frage der vor Ort vorkommenden Ressourcen stellen.³⁸

Sobald man sich mit einem neuen Projekt beschäftigt, sollte man zuerst die Betrieben in der Nähe betrachten, sie zu einem möglichen Konsortium bündeln und ihre Fähigkeiten erkennen und diese dann auf das Projekt anwenden. Diese „Fähigkeiten der Region“ sollten nicht nur als ökologischer Gründen, sondern auch als Image fördernder Maßnahmen auf das Projekt angewendet werden, um so die kulturelle und soziale Geschichte in das Projekt einfließen zu lassen.³⁸

Dies erfordert eine neue Haltung der Planer, Architekten und Designer. Sie müssen einen Dialog mit der lokalen Bevölkerung und den Politikern schaffen, von ihren Höhenflug wieder auf den Boden der Realität zurück kommen und sich am Dialog beteiligen. Die Vernetzung dieser Protagonisten muss an erster Stelle stehen und verfügt über das Potenzial die derzeitige Instabilität der städtischen Qualität in Europa zu stabilisieren.³⁸

Es gibt ein weiteres wichtiges Thema, welches sich stark auf die gemeinsam genutzte Stadt auswirkt und diese beeinflusst und zwar die Frage der Arbeit. In einer hedonistischen Stadt in der Fokus auf die Einwohner gerichtet ist nimmt die Arbeitswelt eine wichtige Rolle ein.³⁸

Die Arbeit ist eine Grundlage der städtischen Qualität und nahezu gleich wichtig wie das Wohnen. Das erstaunliche in der heutigen sozialen Gesellschaft ist dass wir eine Form von Arbeiten finden können, die sich nicht rein auf Geld bezieht, sondern sich vielmehr auf persönliches, produktives Engagement unterschiedlicher Art bezieht und durch alle sozialen Kategorien wiederzufinden ist. Es ist diese unbezahlte Produktion der Stadtbewohner, die Beziehung zur Arbeit verändert.³⁸

³⁸ Vgl. Rebois 2013, 12-14.

Wir können zu diesen Themen zurückkehren und dem Verbrauchsort, den wirtschaftlichen Produktionsort, den Arbeitsplatz, den Ort von sozialen Austausch in aller Vielfalt der städtischen Struktur, neu überdenken, ja sogar in Einfamilienhaussiedlungen, wo Leistungen, die weder institutionell, noch global, jedoch manchmal spontan, frei, in einer Form des Austausches und in unterschiedlicher Form zur herrschenden Ökonomie angeboten werden.³⁹

Heutzutage wirken städtische Bedingungen äußerst instabil, jedoch gibt es auch Hoffnung. Wir können an einen europäischen Traum eines dynamischen städtischen Lebens glauben, einen humanistischen Traum, einen großzügigen, einen im Moment stark geschwächten, jedoch sich durch die Erfahrungen dieser Unterschiedlichkeit im Aufwind befindlichen Traums glauben.³⁹

Ich als Mitglied der Baubranche denke, dass man ein städtisches Projekt und somit die Gestaltung der Stadt, nur durch Zusprache zu humanistischen Grundwerten und durch Zusprache zu bestimmten Wertigkeiten, welche gemeinsames Nutzen und demokratische Werte inkludieren, durchführen können. Wir arbeiten nicht nur für die oberen zehn Prozent der Bevölkerung, welche sich ein Gebäude leisten können, sonder auch für die restlichen 90 Prozent, für die es unerschwinglich scheint.³⁹

Wenn man Städtebau betreibt, geht es nicht darum in jeder Hinsicht eine gute Arbeit zu leisten, ohne die bestehende Grundlagen zu hinterfragen und sich mit einer Hand voll Luxusgebieten, welche über ausreichende Ressourcen verfügen zu beschäftigen, sondern die Beschäftigung mit städteplanerischen Fragen, bezüglich eines „bottom-up“ Prozesse, im Stadtviertel. Es geht darum herrenlose Stadtgebiete, welche nur über eine schlechte oder nicht funktionierende Wirtschaft verfügen, in der wahre Hoffnungslosigkeit vorherrscht, und tatsächliche existenzielle Problem bestehen aufzuwerten und Hoffnung zu schenken, um das „einfache“ Leben, auch möglich zu machen.³⁹

Angesichts unserer Profession und unserer Verpflichtung den Menschen gegenüber müssen wir erfolgreiche Lösungsansätze entwickeln, den Abgrund zwischen diesen Situationstypen zu schließen. Wir müssen auf weniger günstigere Standorte zurückgreifen, die weder gewöhnlich für die Kommission, noch einfach sind. Die üblichen Projekte der öffentlichen Hand beziehen sich auf die reiche Viertel einer Stadt oder auf ein paar benachteiligte Gebiete, um die Waage zu halten, jedoch ist allen klar das dies keine vorausschauende Arbeitsweise ist und die essenziellen Probleme nicht lösen kann.³⁹

Das zweite Element, was für Architekten zu tun ist, die Rückeroberung der politischen Fragestellung, um die politische Dimension aller Entscheidungen und die Macht der Politik, bezogen auf die sozial-wirtschaftliche Kraft hervorzuheben. Der bürgerliche Gesichtspunkt beginnt mit Initiativen vor Ort, aber auch mit der Gestaltung von Politik, um bei Entscheidungen über öffentliche Räume mitentscheiden zu dürfen.³⁹

Die dritte Herausforderung für die Rolle des Architekten und Planer ist es eine Verbindung zwischen öffentlichen Interessen und Faktoren, welche mit Selbstorganisation in Verbindung stehen, herzustellen.³⁹

Die Aufgabe der Stadt ist die Aufgabe nach gemeinsam Nutzen: öffentlicher Raum ist der Raum in dem sich jeder frei bewegen kann und das ist auch die Definition dieser Räume, Plätze, Parks und Promenaden. Durch die Beteiligung und Mitsprache der Bürger, wird das Interesse der Menschen am öffentlichen Raum steigen und die Bevölkerung wird sich als Miteigentümer der öffentlichen Flächen fühlen. Daraus entsteht eine Verbindung zwischen der Frage des Gemeinschaftswohl und Initiativen, welche sich oft auf Gemeinschaftsebenen befinden.³⁹

Was macht die städtische Qualität in Europa aus, worüber verfügen europäische Länder für gewöhnlich, es ist die erneuerte Beziehung zwischen Fragen der Gemeinschaft und das Allgemeininteresse für die Stadt.³⁹

Abgrenzung vs gemeinsame Nutzung

Gemeinsames Wohnen und räumliche Innovationen

Der Schlüsselbegriff dieses Themas bezieht sich auf die Schaffung von Wohnidentität.⁴⁰

Wie können wir, als Architekten die Gelegenheit bieten, Wohnidentität zu entwickeln, beispielsweise beim Berliner Projekt, indem Akrobaten ihr Heim selbst gestalteten, um dort trainieren zu können? Sie erfanden einen neuen Weg zu leben, ähnlich wie die Architekten Ralph und Doris Thut im Projekt Neubiber Straße in München. In diesem Fall, geht es um vier bis fünf Familien, mit zwei aktiven Architekten, welche die Grundstücke erwarben, die Gebäude, durch Materialien von Müllhalten realisierten und die bestehenden Pflanzenkulturen auf den Grundstücken versorgten. In diesen Fall geht es nicht nur um die Identität der Individuen, sondern vielmehr um die Identität der Gemeinschaft.⁴⁰

Gegenwärtig kann man ein Aufkommen neuer abwechslungsreicher Möglichkeiten für das Wohnen wahrnehmen. Es ist eine Art Musterbeispiel für den Kampf gegen die Isolation sowie die Individualisierung und schafft einheitliche Möglichkeiten für benachteiligte und nicht benachteiligte Menschen. Wir sind mit diesen Situationen konfrontiert, in denen es erforderlich ist, spezifische Verfahren für projektive Beteiligungen und Überlegungen zu erfinden. Pierre Bourdieu formulierte den Begriff der Überschreitung wie folgt:⁴⁰

„[...] Die symbolische Überschreitung einer sozialen Grenze hat aus sich heraus eine befreiende Wirkung, weil sie das Udenkbare praktisch heranzführt“.⁴¹

Diese Aussage bezieht sich stark auf die Architektur und spezifisch auf die Ursprünge der Gemeinschaftsbewegung in Skandinavien. Es begann mit der Sozialdemokratie in Schweden im Jahre 1935, mit dem Architekten Sven Markelius und dem Sozialdemokrat Alva Myrdal. Die Bewegung hat ihre Ursprünge in der Geschichte der Sozialdemokratie und der schwedischen Moderne. Die Wohnungsbauten dieser Epoche, verweisen auf die Einbeziehung von „sharing“, gemeinsames Nutzen.⁴⁰

Diese Situation erweitert die Bewegung von gemeinschaftlichen Wohnformen, welche einen Beitrag zur Architekturentwicklung leistete. Iwo Waldhör's Bo 100 Projekt, entwickelt im Jahre 1991 in Malmö, ist eine umfangreiche Beteiligung und Demonstration eines vielseitigen Projekts, welches in der internationalen Presse, als das beste Projekt der Schwedischen Moderne in die Geschichte eingegangen ist.⁴⁰

Wenn wir die Gegenwart betrachten, ist es sehr interessant zu sehen, dass es eine neue Interessenswelle für diese Aufgaben gibt. Dies spiegelt sich im „Urbana Villor“ Projekt von Cord Siegel und Pontus Aqits, aus dem Jahre 2008, ebenfalls in Malmö wieder. Dieses Projekt besticht durch das Ausstrahlen von Fröhlichkeit, welches das gesamte Gebäude durchflutet und bildet eine Alternative zu den gewöhnlichen Einfamilienhausstrukturen.⁴⁰

Offene Architektur, formbar und zur Gänze anpassbar wurde in dem Tila Projekt von Pia Ilonen und Sami Wikströms, im Jahre 2011 erzielt. In diesem Projekt wurden die Architekten mit einigen Schwierigkeiten konfrontiert, als sie zehn Einheiten der absolut freien Gestaltung der Bewohner überließen. Diese Freiheit lies ein Gemeinschaftsgefühl zwischen den Bewohner entstehen und ermöglichte so den Menschen ihre eigene räumliche Realität für die individuelle Zukunft zu schaffen.⁴⁰

40 Vgl. Rebois 2013, 15.
41 Bourdieu 2001b, 304.

Hauptthema 3

Objekt vs Projekt (Prozess)

European 13 | The Adaptabel City 2

Durch den Aufschwung von Kommunikationsinstrumenten und soziale Netzwerken befindet sich unsere Kultur in einer stets weniger objektbezogenen Entwicklung, welche das Themenfeld des Architekten und Städteplaners beeinflusst. Eine Großzahl an jungen Architekten treten durch die Umsetzung von Projekten hervor, die weniger ein physisches Objekt repräsentieren, vielmehr den Umfang/Rahmen eines Projektes mit den involvierten Objekten gleichsetzen. Das Objekt kann durchaus nur teilweise verwirklicht werden und das Projekt beschäftigt sich mit dem Bestehenden, mit dem Umgang von sozialen Strukturen, mit der Entwicklung eines Kontextes und mit der Frage des Städtebaus mit weniger oder gar keinen Wachstum.⁴²

Das Projekt kann über einen zusätzlichen Layer des Kontextes verfügen, der keine klaren vordefinierten Umriss der Maßnahmen am Baugrund aufweist, vielmehr einen nicht physischen, sondern sozialen, kulturellen oder auch wirtschaftlichen Kontext beinhaltet.⁴²

Es sollten Lösungen bezüglich der Identität, der Nachbarschaft, der Produktion, der sozialen Beziehung und Generationskonflikte gefunden werden. Ziel ist es schlussendlich diese Ansätze in Strategische Projekte umzuwandeln.⁴²

Eine offene Frage kann uns zu einer unerwarteten Antwort führen. Es sollte Platz für programmatische Innovationen geben, welche die Beziehung zwischen Programm und physischen Unterstützung neudefiniert. Beides, die Frage und die Antwort kann nur durch eine Neuprogrammierung des Bestehenden gefunden werden.⁴²

Neue Vertreter des Aufgabengebietes Produktion und Verwaltung von Flächen sollten für das stellen und beantworten der Frage verlangt werden. Denn ein Projekt basiert vielmehr auf den beteiligten Akteure und sozialen Strukturen, als auf der physischen Konstruktion.⁴²

Der Fokus sollte auf das Projekt und deren Ebenen der Verwendung bezogen sein und nicht auf das Objekt, welche die Neudefinition des Umsetzungsprozesses beinhalten.⁴²

Einige Standorte benötigen Projekte die Schritt für Schritt entwickelt werden, differente Projektstufen beinhalten, welche sich über unterschiedlich lange Zeitspannen erstrecken aber sich auch neu definieren können und somit Veränderungspotenzial aufweisen. Es sollten multiple kleine Maßnahmen, verteilt auf Zeit und Raum, gesetzt werden, um neudefinierte Verfahren für eine neue Art von Städtebau entstehen lassen zu können.⁴²

Durch die übliche Aufbereitung von architektonischen oder auch städtebaulichen Projekten, ist es äußerst schwer einen sozialen Kontext, die Identität eines Projektes oder auch eine stimulierende Wirkung auf mögliche Nutzungsfelder zu projizieren. Aus diesen Gründen sollte über eine neue grafische Ausdrucksweise, welche die Tiefe und die Vielschichtigkeit eines Projektes besser erfassen kann, nachgedacht werden.⁴²

Objekt vs Projekt (Prozess)

Wenn kleine Projekte große Wirkungen haben

Die Weltentwicklung bezieht sich nicht immer darauf etwas Neues zu bauen, Entwicklung kann sich auch auf die Weiterentwicklung von etwas Bestehenden beziehen. Architekten folgen dieser Beziehung und eine große Anzahl an Städten wollen diesem Prinzip ebenfalls folgen. Die Frage ist wie kann man den Weg bis zu einem Treffen zwischen Architekten und Beauftragten der Städte formulieren, was auch eine interessante Frage für EUROPAN und dessen Standortbestimmungen ist.⁴³

Aber anstatt nach Grundstücken zu suchen, wird nach Zusammenhängen gesucht, spezielle Situationen ohne genaue Grenzen, ohne einer klaren physischen Definition, aber mit sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen oder identitätsstiftenden Komponenten, wie auch physischem Zustand. Wir müssen uns selbst fragen, wie wir diesen Kontext darstellen. Wie wir diese sich entwickelnde Situation in dem bestehenden Sachverhalt darstellen und beschreiben? Welche Art von Unterlagen wir verwenden und welche Fragen wir beantworten?⁴³

Kleine strategische Maßnahmen können einen Kontext stark beeinflussen. Die Antwort kann unaufgeforderte Architektur sein, die Möglichkeiten für programmatische Innovationen beinhaltet. Das Nachdenken über Kontext ergibt Möglichkeiten für die Definition und Formulierung neuer Programme. Neue Beteiligte können auftauchen, die nicht zum klassische Trio, Kunde, Gestalter und Nutzer, gehören. Ebenfalls können neue Realisierungsprozesse, welche schrittweise über längere Zeiträume neu definierbar sind, eingeführt werden, dass man die ersten Schritte eines Projektes durchführt, diese auswertet und entsprechend darauf reagiert.⁴³

Die Darstellung von solchen prozessbasierenden Projekten ist eine Herausforderung für die Teilnehmer, da es eine neue Gestaltungssprache für die Präsentation und der Unterlagen fordert. Bei früheren EUROPAN Wettbewerben haben sich dennoch einige Teams prozessbasierende Projekte eingereicht und eine neue Gestaltungssprache eingeführt.⁴³

Das MAK, Museum für angewandte Kunst in Wien organisierte im Jahr 2013 eine Ausstellung mit dem Namen „Eastern Promises- Zeitgenössische Architektur und Raumproduktion in Ostasien“. Es war eine sehr erfolgreiche Ausstellung mit neuen Ansätzen für die Architektur, zwischen Ästhetik und sozialer Nutzung. Diese Haltung von neuen Architekturbüros kann in Europa tatsächlich auch angewandt werden und betrifft den EUROPAN Wettbewerb gleichermaßen wie die Standortwahl und wirft neue Fragen gerichtet an die Wettbewerbsteilnehmer auf.⁴³

Der wohl wichtigste Eindruck der Ausstellung „Eastern Promises“ ist, dass kein Dualismus zwischen Ästhetik und sozialen Aspekten besteht. Die Ausstellung setzt sich primär mit sozialen Programmen, ökologischen Strategien und künstlerischen Praktiken, ähnlich der Architektur auseinander, wobei der Schwerpunkt auf die Ästhetik gelegt wird. Es wurde in der Ausstellung versucht eine komplexe, vielschichtige Landschaft von Akteuren porträtiert, welche Architektur nicht als Herstellung von ikonischen Objekten und spektakulären Formen sieht, sondern vielmehr als ein Katalysator für eine strukturierte Neuorientierung der Gesellschaft in ihrer räumlichen Dimension. Kurz gesagt existiert das Soziale gleichermaßen wie das Ästhetische. Entweder wir haben soziale Ästhetik oder wir haben weder Ästhetik noch das Soziale. Einige Konzepte dieser neuen Einstellung östlicher Architekten, die sich für neue soziale Dynamik einsetzen, könnte auch für Europa interessant sein und eine neue Herausforderung für den EUROPAN Wettbewerb bilden.⁴³

Objekt vs Projekt (Prozess)

Soziale Stadtgestaltung

In den 90er Jahren lag der Schwerpunkt des Architekturstudiums auf Geometrien und Formen, aber niemand befasste sich mit den sozialen Aspekten, mit dem Menschen und den schlussendlichen Konsumenten, den potenziellen Nutzern. Später in der Praxis waren wir über die Ignoranz gegenüber diesen Fragen äußerst schockiert. Um die soziale Dimension in unsere tägliche Arbeitswelt zu bringen, bezeichnen wir uns anstelle von Städtebauern oder Stadtgestaltern, urban social Designer (sozialer Gestalter von Städten). Bei unserer Arbeit greifen wir stets auf drei Elemente zurück und zwar auf das Soziale, auf die Umwelt und auf Technologien. Abhängig von den Gegebenheiten eines Projekts werden diese Elemente unterschiedlich kombiniert, jedoch bestehen alle unsere Projekte aus diesen Elementen.⁴⁴

Die erste Aussage unserer Arbeiten ist, dass öffentlicher Raum mit öffentlichem Engagement gleichzusetzen ist und um erfolgreich zu sein, demokratische Werte und die Einbeziehung von Nutzern beinhalten muss.⁴⁴

Klimakomfort

In den nicht gerade interessanten Außenbezirken von Madrid, in denen sich die selben Blöcke, ohne Rücksichtnahme auf Orientierung und Topografie, stetig wiederholt, entwickelt unser Büro das Projekt „Ecoboulevard“. Wir wollten nicht nur einen lebendigen, qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum schaffen, sondern zusätzlich einen bioklimatischen Mehrwert erzeugen.

Anhand einer traditionellen, aus dem mittleren Osten stammenden Architekturform, bei der die Luft durch einige Schichten an nassen Materialien geführt wird und so ein kühleres Mikroklima im Gebäude erzeugt wird, entwickelten wir durch die Anwendung des selben Prinzips ein kühleres Mikroklima für die Erdgeschosszone des öffentlichen Raums, um so einen fußgängerfreundlichen Platz zu schaffen.⁴⁴

Öffentlicher Raum und die Erzeugung eines Platzes

Ein weiteres Projekt von unserem Büro nennt sich „Dream-hamar“ und wurde in Norwegen realisiert. Es beschäftigt sich mit der Utopie „Dream your City“ (träume deine Stadt) und ist ein innovativer Ansatz, um urbanen Raum, durch die Erzeugung von Bedingungen, welche eine öffentliche Debatte simulieren und neue Ideen generieren, zu transformieren. Durch die Ausstattung des Projektes und durch die Erlebnisse der Werkzeuge, physikalisches Labor, urbane Aktionen, akademisches Netzwerk und digitalem Labor, entstand ein neues urbanes Gestaltungskonzept für den Hauptplatz in Hamar.⁴⁴

Einige Themen wirken sehr speziell in Hinsicht auf die Erfahrungen der neuen Projektansätze welche wir präsentieren. Es geht darum wie man die Vorstellung von Programmen neu erfinden kann, aber nicht so dass eine klare funktionale Trennung entsteht, sondern dass ein möglichst offenes Grundrissprogramm entsteht, welches das Nutzungspotenzial ausnützt und durch ästhetische Vorschläge definiert.⁴⁴

Wir können gerade einen Wandel des Architekten als Vermittler beobachten, ohne die Kompetenz des Architekten zu verleugnen. Der Fokus liegt nun vielmehr bei der Aufgabe der Verteilung von Darstellungen. Dies ist eine Möglichkeit neu unterschiedliche Darstellungsarten zu entwickeln, welche nicht nur durch digitale Werkzeuge und Programme, in einer virtuellen Realität bestehen, sondern tatsächlich physisch. Der physische Aspekt ist nicht gegensätzlich zu dem virtuellen und nach circa 15 Jahren Banalität, durch digitalen Werkzeugen und Programmen, beginnen wir langsam zu verstehen, dass wir uns in eine hybride Situation manövriert haben, welche physisch wie auch virtuell ist. Heutzutage haben wir, als Architekten, die Verantwortung physische Räume zu erfinden, welche uns erlauben neue Beziehung zur Welt zu akzeptieren.⁴⁴

Standorte

European 13 | The Adaptabel City 2

Das in European 13 behandelte Thema „Adaptable City 2“ bezieht sich wie schon im letzten Jahr auf die im Wandel befindliche Stadt, hin zu offenen, länger andauernden Planungsprozessen, zu neuen Formen des Teilens und zum weiteren Ausbaues der Selbstorganisation. Mit dem Ziel sich auf die immer schneller ändernde urbane Kultur reagieren zu können und den sozialen Zusammenhalt in der Stadtgesellschaft zu stärken. European unterteilt die 49 frei wählbaren Standorte aus 15 Ländern in vier spezifischen Kategorien.⁴⁵

Wie können verlassene Grundstücke in das Stadtgefüge integriert werden?

In Städten rund um die Erde und speziell in Europa erkennt man eine Fülle an verlassenen, leerstehenden, brachliegenden Grundstücken oder Gebäude, welche ihren ursprünglichen Nutzungen schon seit langem verloren haben oder einfach nicht mehr benötigt werden. Sie erzeugen somit Brüche im urbanen Gefüge, welche geschlossen werden müssen. Aufgelassene Militärstandorte, sowie brachliegende Industrieanlagen oder Grünareale, welche über enorme Flächen und großes Potenzial verfügen, müssen mit neuartigen Konzepten wieder in den städtischen Lebensraum integriert werden.⁴⁶

Wie können physische Hindernisse in neue Verbindungen/Verknüpfungen transformiert werden?

Durch natürliche Gegebenheiten oder auch durch große Infrastrukturen, wie Flussläufe oder Straßen und Bahntrassen, werden schier unüberwindbare Barrieren in der Stadt gebildet. Diese Barrieren sollten durch neue Überlegungen mit dem Einbeziehen neuer Ebenen und durch Neuinterpretation dieser Grenzen, in mögliche Verbindungen oder Verknüpfungen, welche die Stadt oder einzelne Stadtgebiete aufwertet, umgewandelt werden.⁴⁷

Wie können frische Impulse genutzt werden, um den urbanen Raum zu verändern?

Durch das Aufgreifen neuer Impulse im Bereichen der Mobilität oder innovativen Nutzungsprogrammen können Standorte und ihre benachbarten Areale aufgewertet, bzw. mit neuem Leben gefüllt werden, einen kulturellen Wandel auslösen und so einen positiven Beitrag zur Stadt leisten.⁴⁸

Wie kann positive Dynamik aus vermeintlichen Defiziten entstehen?

Städtische Standorte verfügen meist über problematische Rahmenbedingungen, wie städtebauliches Abseits, veralteter Sichtweisen, Altlasten oder ökonomischer Verfall. Diese Defizite sollten durch neu architektonische und stadtplanerische Ansätze und Mittel in positive Dynamik umgewandelt werden und eine Art Regeneration hervorrufen.⁴⁹

45 Vgl. Rebois 2016, 1.
46 Vgl. Rebois 2016, 15-16.
47 Vgl. Rebois 2016, 64-65.
48 Vgl. Rebois 2016, 124-125.
49 Vgl. Rebois 2016, 188-189.

MAP OF SITES

European 13



HOW TO INTEGRATE VACANT SITES IN URBAN DEVELOPMENT?

HOW TO TRANSFORM PHYSICAL OBSTACLES INTO NEW CONNECTIONS?

HOW TO USE NEW INPUTS TO CHANGE URBAN SPACE?

HOW TO CREATE POSITIVE DYNAMICS FROM A DIFFICULT SITUATION?

BELGIQUE/BELGIË/BELGIEN

- CHARLEROI P. 210
- LIBRAMONT P. 96

DEUTSCHLAND

- BAMBERG P. 78
- FELDAFING P. 38
- GERA P. 214
- INGOLSTADT P. 88
- LANDSBERG P. 144
- MARL P. 236
- SCHWÄBISCH GMÜND P. 164
- SELB P. 244

ESPAÑA

- A CORUÑA P. 74
- BARCELONA P. 202
- IRÚN P. 92
- PALMA P. 110

FRANCE

- BONDY P. 134
- BORDEAUX P. 34
- GOUSSAINVILLE P. 218
- LA CORRÈZE P. 228
- MARNE-LA-VALLÉE P. 98
- METZ P. 50
- MONTREUIL P. 156
- MOULINS P. 102
- SAINT-BRIEUC P. 114
- VERNON P. 182

HRVATSKA

- ZAGREB P. 60

ITALIA

- MOLFETTA P. 152

KOSOVO

- GJAKOVA P. 82

NEDERLAND

- LEEUWARDEN P. 46
- STREEFKERK P. 248

NORGE

- BERGEN P. 30
- OS P. 106
- ØRSTA P. 240
- STAVANGER P. 174
- TRONDHEIM P. 178

ÖSTERREICH

- BRUCK/MUR P. 208
- GRAZ P. 86
- LINZ P. 232
- ST PÖLTEN P. 170
- WIEN P. 186

POLSKA

- WARSZAWA P. 252

PORTUGAL

- AZENHA DO MAR P. 198
- BARREIRO P. 26
- SANTO TIRSO P. 160

SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA/SVIZRA

- GENÈVE P. 42

SUOMI-FINLAND

- ESPOO P. 138
- JYVÄSKYLÄ P. 222
- SEINÄJOKI P. 118

SVERIGE

- LUND P. 148
- NACKA P. 54

Standortfindung
Themenfindung

European 13 | The Adaptabel City 2

Schon bei der Bekanntgabe des 13. EUROPAN- Wettbewerbsthema wurde mir klar das die Teilnahme an diesem Wettbewerb, das perfekte Thema für meine Diplomarbeit darstellt. Ich befasste mich schon beim European 12 oberflächlich mit dem Thema „Adaptable City“, da ich die späteren Runner-Up´s, des Standortes Graz, Sandra Tantscher und Sebastian Jenull und dessen Projekt kenne.

Durch die erneute Wahl des Themas „ Adaptable City“, mit dem aus der in der Softwaresprache üblichen Versionsbezeichnung 2.0 und neue, sehr interessanten Themenschwerpunkten, war meine Entscheidung für meine Diplomarbeitsthema gefallen.

Durch die Vielzahl an eingereichten Standorten in ganz Europa, fiel mir die Entscheidung besonders schwer und daher versuchte ich durch ein einfaches Ausschlussverfahren, eine Vorwahl zu treffen.

Beim näheren Betrachten der auserwählten Standorte, konnte ich einige Gemeinsamkeiten erkennen, die sich erstaunlich gut mit der spezifischen Kategorie, „Wie können physische Hindernisse in neue Verbindungen/Verknüpfungen transformiert werden?“, die zuvor näher erläutert wurde, decken.

Mit diesem Wissen betrachtete ich die, unter diesem Punkt angeführten Standorte erneut und stellte einige Recherchen zu den jeweiligen Städten und der direkten Umgebung des Standortes an. Hierbei versuchte ich alle relevanten Informationen zu sammeln, um mir ein Bild zu machen, welcher Standort, über ausreichend Potenzial verfügt, eine tatsächliche Veränderung in der Stadt hervorzurufen und tatsächlich verwirklicht werden könnte.

Die Entscheidung viel nach langem hin und her auf den Standort Graz, der ebenfalls diese Auswahlverfahren durchlief, jedoch stets über einen Bonus verfügte, da ich durch meine Studienzeit die Stadt lieben und schätzen lernte, durch Projekte an der Technischen Universität Graz einiges an Vorwissen mitnehmen und des weiteren auf solch ein Projekt gut vorbereitet bin. Die Stadt in der ich lebe, ähnlich wie der Großteil der übrigen europäischen Städte stetig wächst und somit vor Probleme gestellt wird, welche durch gut ausgearbeitete, zukunftsorientierte Konzepte, Studien und Projekten, und natürlich dessen Umsetzung gelöst werden müssen. Ich möchte meinen Beitrag zur Stadt Graz leisten, eine lebenswertere, ausgeglichene Stadt zu schaffen, die eine Vorbildrolle in Europa einnehmen sollte.

GGG
G

RRR
R

A
A
A

Z
Z
Z

GRAZ

Main Station West - A central Porosity

Einleitung	84
Die Stadt im regionalem Kontext	86
Das regionale Zentrum	86
Der städtische Kontext	88
Die historische Entwicklung	90
Der sozial-kulturelle Kontext	94
Das Stadtgebiet Lend Gries Eggenberg	96
Allgemein	96
Das Stadtentwicklungskonzept 4.0	98
Reininghaus Gebiet	104
Gürtel Don Bosco	106
„smart city“ - Quartier	108
Wohnbauprojekt Waagner-Biro-Straße	110
Baufeld Mitte Nord	112
Smart Center Baufeld Süd	114
Bahnhofsviertel	118
Das Untersuchungsgebiet	120
Bahnhofsviertel West	120
Der Projektstandort	124
Der Bauplatz	124
Mobilität	126
öffentlicher Raum und Freiraum	128
Gebäudeentwicklung und Gebäudenutzung	130
Bebauungsdichte und Bebauungshöhe	132
Gebäudestruktur	134
Zusammenfassung	136

Einleitung

Graz | Main Station West - A central Porosity

Der Westen von Graz ist derzeit ein im Fokus stehendes Gebiet für innerstädtische Stadterneuerung und Stadtentwicklung. Die Stadt verfolgt in diesen Gebieten eine Umwandlung von brachliegenden Industriegebieten zu gemischt genutzten Nachbarschaften, welche sich zumeist entlang der Bahntrasse befinden. Diese Entwicklung ist Teil einer umfangreichen Strategie, mit dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung und die Förderung innerstädtischem Wachstum, als Gegenmaßnahme für die Zersiedelung und den Verbrauch von Grünflächen. Die Strategie der Stadtbefürworter, die urbanen Formen des Lebens und die Verdichtung der Stadtstruktur, sollte das Streben nach Verbesserung der Lebensstandards nach sich ziehen. Dementsprechend bieten neue Entwicklungen qualitativ hochwertigere öffentliche Räume und Erholungsgebiete, welche Formen der nachhaltigen Mobilität stärken und eine sozial ausbalancierte Entwicklung bieten können.⁵⁰

Die Stadt im regionalem Kontext

Das regionale Zentrum

Graz | Main Station West - A central Porosity

Regionales Zentrum

Graz ist die Hauptstadt des Bundeslandes Steiermark und ist die zweitgrößte Stadt Österreichs. Im Jahre 2016 verfügte Graz über eine Bevölkerung von knapp über 280 000 Einwohnern und mit den umliegenden Gemeinden sogar über 600 000 Einwohnern (Zählung 2012). Beiden, der Stadt und seiner Umgebung wird ein Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren prognostiziert, die im Jahr 2030 die Bevölkerungsschwelle von 300 000 Einwohner durchbrechen soll.⁵¹

Die Stadt liegt in der südlichen Region Österreichs, nahe der Grenze zu Italien und Slowenien. Sie liegt etwa 200 Kilometer südwestlich von Wien und der nächste urbane Ballungsraum ist die Stadt Maribor, welche sich in Slowenien befindet und 60 Kilometer von Graz entfernt ist.⁵¹

Graz ist ein wichtiges, regionales Zentrum für Kultur, Bildung und Wirtschaft. Durch die geographische Lage besitzt die Stadt Graz eine lange Handelsgeschichte mit dem östlichen Teil von Slowenien. Durch die kürzliche EU-Osterweiterung, hat sich die Stadt Graz als Zentrum einer neuen südöstlichen Region in der Europäischen Union neu positioniert. Eine Entwicklung die zu einer Achse Graz-Maribor geführt hat, welche über die Grenze hinweg wirtschaftliche und kulturelle Beziehungen fördert.⁵¹

51

Vgl. European Österreich 2013, 5-6.

Bildungszentrum

Graz ist eine renommierte und traditionelle Universitätsstadt, die mit vier Universitäten, zwei Fachhochschulen und zwei pädagogische Hochschulen, österreichweit den zweitgrößten Hochschulstandort bildet. Eine davon und zwar die FH Joanneum befindet sich in der direkten Umgebung des EUROPAN- Standortes. Im Jahre 2012 studierten ca. 50 000 Menschen in Graz, ein Drittel pendelt, der Rest lebt in der Stadt.⁵²

Kulturelles Zentrum

Die Stadt Graz hat eine lange Geschichte als kulturelles Zentrum und ist nach wie vor ein wichtiger Standort für Kunst und Kultur. Eine lebendige Kunst- und Kulturszene umfasst traditionelle, sowie zeitgenössische kulturelle Felder. Es befinden sich einige Theater und Veranstaltungsstätten, sowie ein Opernhaus in Graz. Die Stadt bietet etliche Museen und Kunstorganisationen für die Bevölkerung an, welche für ihre historischen Ausstellungen und zeitgenössischen Kunstprogrammen international großes Ansehen erhalten. Jedes Jahr veranstaltet die Stadt Graz eine Vielzahl nationaler, wie auch internationaler Festivals, wie zum Beispiel das Festival für zeitgenössische Kunst „Steirischer Herbst“, das österreichische Filmfestival „Diagonal“ oder das „Elevate Festival“ für zeitgenössische Musik. Graz verfügt über eine langjährige Tradition für innovative Architektur, welche durch das einflussreiche Architekturkonsortium „Werkgruppe Graz“ den Modernismus in Österreich prägten oder auch die „Grazer Schule“ die internationale Bekanntheit erlangte.⁵²

Graz gelang es durch die Ernennung als Kulturhauptstadt Europas im Jahr 2003, die Rolle als kulturelles Zentrum zu stärken. Aus diesem Anlass wurden einige Gebäude von namhaften Architekten beauftragt, wie zum Beispiel die Murinsel von Vito Acconci oder auch das Kunsthaus von Peter Cook und Colin Fournier. Jedoch bot das Programm auch unspektakuläre, langfristige infrastrukturelle Maßnahmen, wie die Fachhochschule Joanneum. Diesen Maßnahmen geht ein Stadtentwicklungskonzept für den Westen der Stadt voraus, welches zuvor in der Stadtplanung vernachlässigt wurde. Seit März 2011, wurde Graz zur UNESCO City of Design ernannt, was zu einer Förderung und Unterstützung der Kreativwirtschaft führte, mit dem Ziel die Stadt als kreatives Zentrum zu positionieren und etablieren.⁵²

Wirtschaftliches Zentrum

Im Jahre 2012, arbeiteten 190 000 Menschen in Graz. 120 000 davon leben und arbeiten in der Landeshauptstadt, die restlichen pendeln aus den umliegenden Regionen in die Stadt und ca. 30 000 Menschen pendeln in die umliegenden Regionen, um ihrer Arbeit nachzugehen. Graz ist das wichtigste Zentrum für technische Innovationen in ganz Österreich, was zur Folge hat das international bekannte Firmen ihren Hauptsitz in und um Graz haben. Weitere wichtige Sektoren sind die Dienstleistungswirtschaft und die Kreativwirtschaft, welche durch die Stadt unterstützt wird. Obwohl der Industriesektor der Wirtschaftsmotor der Region ist, arbeiten 80% der Menschen im Dienstleistungssektor. Zur selben Zeit ist die Wirtschaft stark mit dem Bildungssektor verknüpft. Neben der hohen Dichte an Universitäten, bietet Graz einige Forschungs-, Entwicklungs- und Kompetenzzentren. Der jährliche Umsatz von Segmenten der Hochschulbildung ist gleich hoch, als die des Industriesektors. Verglichen mit anderen österreichischen Städten hat Graz eine geringere Tourismustradition, jedoch wächst die Wirtschaft in diesen Bereichen, speziell im Städte- und Geschäftstourismus.⁵²

Die strategische Orientierung der Stadt zielt in der Zukunft auf einen intelligenten Wandel auf eine sensibilisierende Wirtschaft ab, mit dem Fokus auf den Technologie- und Kreativsektor. Durch die Kombination dieser Ziele mit weiteren positiven Faktoren für Wirtschaftsstandorte, wie einem hohen Lebensstandard und internationalen Netzwerken.⁵²

Die Stadt im regionalem Kontext

Der städtische Kontext

Graz | Main Station West - A central Porosity

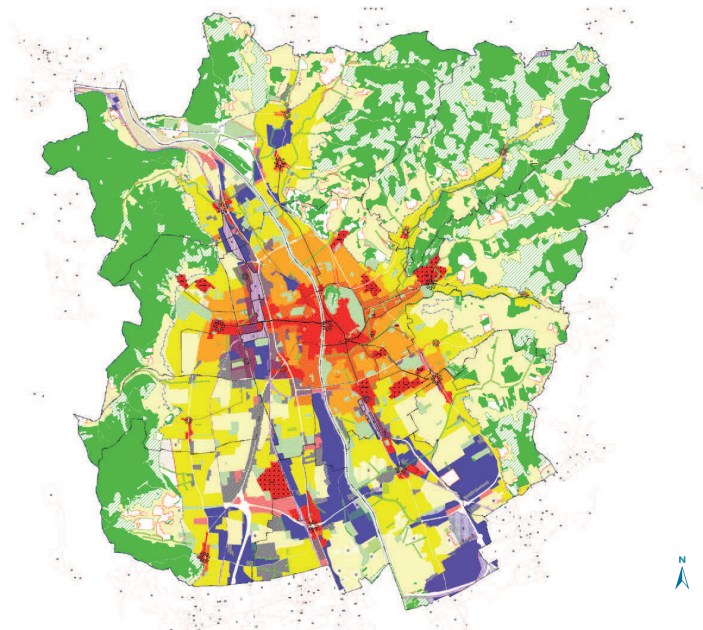


Abbildung 12: Stadt Graz Stadtplanung , 4. o Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz, 2013, Entwicklungsplan

Osten & Westen

Im Osten des Flusses namens Mur, liegt das historische Zentrum, bestehend aus einer organischen und dichten Stadtstruktur, historischen und kulturellen Gebäuden und Sehenswürdigkeiten, wie dem Schlossberg, dem Uhrturm, Museen und Universitäten, sowie dem Rathaus. Seit dem Jahre 1999 gehört die historische Altstadt und das Schloss Eggenberg zum UNESCO Weltkulturerbe.⁵³

Der westliche Bereich der Stadt entwickelte sich später als der östliche und weist typische Anzeichen eines alten Vorortes auf. Er wird durch heterogenes Stückwerk von industriellen Zonen, alten Dorfzentren, Nachkriegswohngebieten, ländlichen Siedlungen, Schrebergärten und landwirtschaftlichen Flächen charakterisiert. Große städtische Infrastrukturen, wie der Hauptbahnhof, ein Friedhof und ein Krankenhaus befinden sich in diesem Teil der Stadt. Aufgrund der großen Reserven von Freiland, bildet der Westen von Graz den primären Bereich für Stadtentwicklung, um den steigenden Wohnungsbedarf zu decken. Beispiele für aktuelle Entwicklungsprojekte in diesem Bereich sind, das „Smart City“-Quartier, das Projekt Reininghaus und das Projekt Bahnhofsviertel, welches den EUROPAN- Standort beinhaltet.⁵³

Süden & Umgebung

Während der westliche Teil der Stadt das Ziel verfolgt, frühere Industriegebiete in neu Stadtentwicklungsgebiete umzuwandeln, findet das wirtschaftliche Wachstum in Süden der Stadt statt. Die Erweiterung des Flughafens Graz, die Gründung eines neuen Güterverkehrszentrums in Graz-Werndorf und der Ausbau des regionalen Schienennetzwerks, steigert die transregionale Bedeutung von Graz als Wirtschaftsstandort.⁵³

Ähnlich wie in anderen Städten, ziehen immer öfter Bewohner der inneren Stadt in die Außenbezirke, so dass man von einer Abwanderungsbewegung in der Kernzone hin zu den Außenbezirken sprechen kann. Dieser Zersiedelungsprozess führt zu bekannten Problemen: Heutzutage, weist eine Stadt eine extreme Steigerung an Pendlerverkehr, Versorgungs- und Müllverwaltung, ein Erhöhung des Verbrauchs an Land- und Umwelt-Ressourcen und eine wirtschaftlich, untragbare Ausdünnung der Infrastrukturen auf. Die Stadt versucht, durch Förderung von innerstädtischen Wohnprojekten, dieser Zersiedelung entgegenzuwirken. Als Alternative zum Leben in der Vorstadt, bietet die Stadt hohe Lebensstandards in verdichteten, urbanen Gebieten, begünstigt durch Vorteile des urbanen Lebensstiles. Neben dem Versuch stärkere Verbindungen und wirtschaftliche Kooperationen mit der Umgebung zu entwickeln, betont die Stadt Graz, die qualitativ und umweltbezogene Notwendigkeit, einer verdichteten Stadt.⁵³

Stadtentwicklungskonzept 4.0

Das Stadtentwicklungskonzept 4.0 ist eine im Jahr 2013 veröffentlichte Richtlinie für die zukünftige Stadtentwicklung in Graz. Es ist das Hauptinstrument für die städtische und regionale Planung von Graz und den umgebenden Bereichen. Es definiert die Ziele und die Strategien der zukünftigen Entwicklung der Stadt, über die Periode von 15 Jahren. Das Hauptaugenmerk der STEK 4.0 ist die Entwicklung einer Stadt, welche hohe Lebensstandards bietet und die Prinzipien der Nachhaltigkeit gewährleistet. Aufbauend auf dem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum der Stadt, muss das Ziel sein, Graz als attraktiven Standort für Einwohner und Investoren, wie auch als Wirtschaftsstandort zu positionieren und Graz als Bildungs- und Kulturzentrum weiter auszubauen.⁵³

Die Stadt im regionalem Kontext

Die historische Entwicklung

Graz | Main Station West - A central Porosity

Die erste Besiedelung des Grazer Beckens und deren Umgebung wird durch Neandertaler auf ca. 200 000 Jahre vor Christus geschätzt und durch Funde im nördlichen Bergland vom Grazer Becken bestätigt. Die ersten Siedlungen im Bereich der heutigen Stadt gehen auf die Kupferzeit zurück. Bäuerliche Kulturen erschlossen um ca. 4000 vor Christus die Steiermark.⁵⁴

Um etwa 500 vor Christus zählte die Region um Graz zum keltischen Königreich Noricum, welches gute Handelsbeziehungen zum Römischen Reich unterhielt. Nach zahlreichen Kelteneinfällen fiel Noricum der römischen Expansionspolitik zum Opfer, wurde zunächst eine eigenständige Provinz, später jedoch zu einem Teil des Römischen Reichs. Historische gesehen endet mit der römischen Okkupation in diesem Gebiet die Urgeschichte.^{55 56}

Nach dem Zerfall des Römischen Reichs beginnt ein dunkler Abschnitt der steirischen Geschichte. Die im 6. Jahrhundert beginnende slawische Landnahme, kann weder durch schriftliche, noch archäologische Quellen belegt werden, ist jedoch ist auf Grund der Ort- und Gewässernamen eindeutig erkennbar.⁵⁶

Die von Osten einwandernden Slawen, standen unter der Herrschaft der „Awaren“ und siedelten sich im gesamten Ostalpenreich von Osttirol bis zur Traun an. Im 7. Jahrhundert wurden die Alpenlawen vorübergehend selbstständig und nannten sich Karantanen. Nach der Annäherung Karantanien zu den Bayern im 8. Jahrhundert wurden Karantanien unter bayrische Oberhoheit gestellt und nach einem Aufstand der heidnischen Karantanen im Jahre 828 unterworfen.⁵⁷

54 Vgl. Brunner, 7-8.

55 Vgl. Brunner, 38-39.

56 Vgl. Brunner, 46-47.

57 Vgl. Brunner, 63-66.

Der vermutlich aus dieser Zeit stammende Name Graz, leitet sich vom slawischen Begriff „Gradec“ ab, was auf deutsch „kleine Burg“ bedeutet und vermutlich auf eine bayrische Festungsanlage auf dem Schlossberg zurückzuführen ist. An diesem strategischen Punkt befindet sich die Kreuzung, zweier alten römischen Straßen, ein in Nord-Süd Richtung, die andere nach Osten zu den pannonischen Tiefebene führend.⁵⁸

Graz, ist wie alle übrigen Städte und Märkte in der heutigen Steiermark eine mittelalterliche Neugründung, verfügt somit über keine direkte Verbindung zu einer römischen Vorsiedlung und wurde im Mittelalter schrittweise ausgebaut. Die erste bewiesene, urkundliche Nennung geht auf das Jahr 1140 zurück, wobei es frühere Nennungen auch gibt, welche jedoch als Fälschungen entlarvt wurden. In den folgenden Jahren wurde Graz des öfteren in Dokumenten und Urkunden genannt, was auf eine Wertsteigerung der Stadt hinweist.⁵⁸

Die Stadt Graz machte eine Entwicklung von einer bäuerlichen Siedlung im Bereich der heutigen Sporgasse, über einen in der Sackstaße befindlichen Straßenmarkt, bis hin zu einer allmählich heranwachsenden Stadt- und Marktsiedlung im 12. Jahrhundert durch. Durch die Ausbildung der Landesherrschaft der Traungauer, den Landesausbau im 12. Jahrhundert und das Erschaffen eines territorialen Landesfürstentums wurde Graz zu einer Residenz und Landeshauptstadt. Die positiven Gegebenheiten, wie die Lage am Fluss, die Lage an wichtigen Verkehrsweg, der Übergang über die Mur und der Schutz durch die Wehranlage am Schlossberg waren die Voraussetzungen für diese Entwicklung.⁵⁹

Nach dem Ende der Traungauer übernahm das Haus der Bamberger die Herrschaft über Graz und nutzte die Stadt ebenfalls als Fürstensitz. In dieser Zeit entwickelte sich Graz Schritt für Schritt von einem Markt zu einer Stadt, samt Bürgertum und Stadtmauer, welche den Schutz der Bürger gewährleistete und im Laufe der Zeit stetig erweitert wurde.⁶⁰

Nach dem Aussterben des Adelsgeschlechts der Bamberger befand sich Graz und das gesamte Herzogtum Steiermark im Spannungsfeld zwischen dem böhmischen und dem ungarischen Reich. Diese Spannung mündete in einem Konflikt zwischen beiden Parteien, welches eine wechselnde Herrschaft über Graz und das Herzogtum Steiermark nach sich zog.⁶¹

Nach der Ernennung des Grafen Rudolf von Habsburg zum deutschen König, griff eine weitere Partei in diesen Konflikt ein, die ebenfalls Anspruch auf das Herzogtum Steiermark erhob. Nach einem Aufstand des steirischen Adels brach die zu dieser Zeit vorherrschende böhmische Herrschaft in Graz zusammen und ebnete den Weg für die Habsburger. Seit diesem Zeitpunkt war Graz teil des Habsburgerreichs und wurde im 15. Jahrhundert unter Kaiser Friedrich III sogar Kaiserresidenz.⁶¹

Nach einem halben Jahrhundert hohen Ansehens und wirtschaftlichen, wie auch gesellschaftlichen Aufschwungs und als zeitweises Zentrum des deutschen Reichs, verfiel Graz wieder zurück in die Gewöhnlichkeit, in eine trostlose wirtschaftliche Lage, verstärkt durch den Steuerdruck langer Kriege, den Türkeneinfall und das Auftreten des Protestantismus. Erst am Ende des 16. Jahrhunderts, nach der Ernennung von Graz als Residenz des Erzherzogs und Landesfürsten von „Innerösterreich“ konnte sich diese Lage wieder verbessern.⁶¹

Im 17. Jahrhundert wurde die Selbstverwaltung von Städten in Frage gestellt und langsam geschwächt und im 18. Jahrhundert endgültig, zu Gunsten des absoluten und zentralistisch regierenden Staat, aufgehoben.⁶²

„Unter der scheinbaren ruhigen Oberfläche des „Biedermeier“ zeichnen sich schwere politische, soziale und nationale Konflikte ab. Die Unzufriedenheit und die Entschlossenheit zur Veränderung kulminierte schließlich im revolutionären Ausbruch im Jahre 1848.“⁶³

58 Vgl. Brunner, 72-75.

59 Vgl. Brunner, 75-79.

60 Vgl. Brunner, 80-87.

61 Vgl. Brunner, 96-100.

62 Vgl. Brunner, 107-112.

63 Brunner, 122.

Durch die im März 1848 stattfindende Revolution kam es zur Aufhebung der Grundherrschaft und zur Selbstverwaltung der Gemeinden. Für Graz und auch den wichtigsten anderen Städten, sah das Gemeindegesetz eine eigene Verfassung vor, welche 1850 erlassen wurde.⁶⁴

Diese politische Veränderung, gepaart mit dem gründerzeitlichen Wandel, erkennbar durch das Auftreten der Industrialisierung, sorgte für die schrittweise Entwicklung von Graz zu einer Großstadt.⁶⁵

Die innere Stadt verlor ihren Wohncharakter und wurde zum Zentrum des politischen, wie auch wirtschaftlichen Lebens. Diese innerstädtische Abwanderungsbewegung, in die Miethäuser der Vorstädte, verdrängten die ärmeren Bevölkerungsschicht an den Stadtrand, beziehungsweise in die Vororte, welche von Betrieben und Industrieanlagen geprägt wurden. Einige bekannte Konzerne, wie Andritz AG oder Puch wurde in Graz gegründet und haben heute noch Standorte in oder um Graz.⁶⁵

Die Modernisierung der Stadt zeigte sich durch einen echten Bauboom wieder. Es wurden in dieser Zeit 1800 neue Gebäude errichtet, was sich in einer Urbanisierung und einer nachhaltigen Veränderung des Stadtbildes widerspiegelt. Seitens der öffentlichen Hand wurden eine Menge an zivilen Institutionen gegründet und bestehende neu- oder umgebaut, darunter die Technische Hochschule, das Hauptpostamt in der Neutorgasse, der Universitätsneubau im Geidorfviertel, das Landesmuseum, das Rathaus und das als Höhepunkt diese Baubooms bezeichnete Opernhaus. Der Ausbau der städtischen Infrastruktur und die Fertigstellung der Südbahn, von Wien, über Graz nach Triest wirkt als entscheidender Impuls für die Industrialisierung der Stadt, welcher das Übersteigen der 100.000 Einwohnermarke erst ermöglichte.⁶⁵

Die Lage des Südbahnhofs in der damaligen Murvorstadt sorgte für eine fast schon städtische Entwicklung, was sich durch das großzügig, neu angelegte Straßennetz und der vermehrt auftretenden Blockrandbebauung zeigt. Auf der Fläche des nicht mehr benötigten Glacis, ein Element der neuzeitlichen Wehranlage, wurde eine große innerstädtische Parkanlage, der Grazer Stadtpark, angelegt, welcher die Lebensqualität in der Stadt klar anhebt.⁶⁵

Nach dem Tod des österreichischen Thronfolgers Erzherzog Ferdinand und seiner Gattin durch den serbischen Attentäter Gavrilo Princip in Sarajevo brach der erste Weltkrieg aus. Nach dem Attentat herrschte in Graz anfänglich eine Kriegseuphorie, die sich durch die hohe Zahl an Einberufungen und die damit verbundenen menschlichen Tragödien und der katastrophalen Versorgungslage der Zivilbevölkerung in Forderungen nach einem Ende des Krieges, nationaler Selbstbestimmung und soziale Verbesserung umwandelte. Der innere, wie äußere Zerfallsprozess Österreich-Ungarns war im vollem Gange.⁶⁶

Nach dem Ende der Monarchie, und dem damit einhergehenden Zerfall des Habsburgerreichs wurde Graz als Zentrum eines großen Bundeslandes inmitten des Reichs zu einer Grenzstadt eines um ein Drittel kleineren Kleinstaates degradiert, was die Trennung von vielen Versorgungsgebieten nach sich zog. Die über Jahrhunderte bestehenden wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zwischen der steirischen Landeshauptstadt und der Untersteiermark und des Adria-Raums, wurde auf einen Schlag durch eine Staatsgrenze unterbrochen und somit erheblich erschwert.⁶⁶

Dieses zermürbende Schicksal der kürzlich zugefügten Niederlage, hinterließ ein Loch im Ansehen Österreichs und speziell von Graz, was den Nährboden für nationalistisches Gedankengut bildet und dazu führte das Graz in Zeiten der ersten Republik zu einer Hochburg des damals verbotenen Nationalsozialismus aufstieg. Im Jahre 1938 schloss sich Österreich dem dritten Reich an und Graz erhielt für die Wegbereiter des Nationalsozialismus und durch einen Putschversuch im Jahre 1934 den Ehrentitel „Stadt der Volkserhebung“.⁶⁷

64 Vgl. Brunner, 217.

65 Vgl. Brunner, 224-234.

66 Vgl. Brunner, 241-248.

67 Vgl. Brunner, 267 f.

Unter nationalsozialistischer Führung wurden die Vorstadtgemeinden in das Grazer Stadtgebiet eingegliedert und so die Stadtgrenzen erweitert. Diese Pläne zur Ausdehnung der Gemeindegrenzen gehen zwar auf das Ende des 19. Jahrhundert zurück, konnten aber durch Unstimmigkeit in der Landesregierung und Widerständen der Umgebungsgemeinden nicht durchgesetzt werden.⁶⁸

Das Wirtschaftswachstum im „Dritten-Reich“ löste zunächst Hoffnung in der Bevölkerung aus, jedoch wurde diese durch den Beginn des zweiten Weltkrieges und die damit verbundene abermaligen Rationierungen stark getrübt. Während des Krieges war Graz ein bevorzugtes Ziel für Luftangriffe, was zu einer Zerstörung großer Teile der Stadt führte. 1945 wurde die Stadt Graz durch die russischen Armee aus den Fängen des Nationalsozialismus befreit und wurde unter die Herrschaft der Alliierten gestellt.⁶⁸

Die folgenden Jahrzehnte nach dem Krieg wurden von dem Wiederaufbau der Stadt und den damit Verbundenen Problemen einer akuten Wohnungsnot und des Verkehrs geprägt, welche einen lang andauernden Lösungsprozess forderten.⁶⁸

In den 60er-Jahren wuchs in den westlichen Staaten eine starke Protestbewegung heran, die im Jahre 1968 in Proteste ausufernte. Die meist von Studenten imitierten Proteste wandten sich vor allem gegen politische, wie auch ideologische Kontinuität und althergebrachte Werte und Traditionen. Graz wurde von dieser Bewegung nur am Rande getroffen. Auf universitärer Ebene kam es zu heftigen Debatten zwischen Lehrenden und Studierenden, die eine Modernisierung der Studienpläne und der Studienorganisation forderten.⁶⁹

Die Studentenproteste der 68er-Bewegung gilt als Fundament für die öffentliche Diskussionen und das Einfordern des Mitbestimmungsrecht der Bewohner der Stadt, was sich später in Bürgerinitiativen widerspiegelt und für den „steirischen Herbst“ ein jährliches Kunstfestival mit dem Ziel die Gesellschaft zu öffnen.⁶⁹

Durch das hohe Interesse der Stadtbürger an Graz, wuchs die Stadt zu einer Hochburg der Bürgerinitiativen heran, welche österreichweite ein Vorreiterrolle für direkte Demokratie einnimmt. Diese Möglichkeit der Mitentscheidung brachte einige Projekte zum Scheitern und gilt als Nährboden alternativer Bewegungen.⁷⁰

Am Ende der 1990er-Jahre machte sich in Graz eine, durch die Stärkung des Wirtschaftsstandorts und durch kulturpolitische Elemente, eine allgemeine Aufbruchstimmung bemerkbar. Die Schaffung und Etablierung des Autoclusters Steiermark, ein Bindeglied und Schnittstelle zwischen Wirtschaft, Industrie und Forschung in der Automobil- und Mobilitätsindustrie, sowie die Aufnahme der Grazer Altstadt und speziell der Dachlandschaft in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbe, stellte Graz näher ins Zentrum wirtschaftlicher und kultureller Kreise. Den Höhepunkt internationalen Aufsehens bildet die Ernennung von Graz zur Kulturhauptstadt Europas im Jahre 2003.⁷¹

Zum Anlass dieses ehrgeizigen Unterfangens, wurde die Errichtung zahlreich meist öffentlicher Bauprojekte in Angriff genommen. Es konnten alle, zum Teil sehr beachtliche Bauprojekte verwirklicht und rechtzeitig eröffnet werden, darunter die Helmut-List-Halle, die Stadthalle, die Murinsel, das Literaturhaus, der Dom im Berg, die neue Synagoge und das mittlerweile schon weltbekannte Kunsthaus „the friendly alien“.⁷¹

Als weiteres kulturelles Highlight gilt, die im Jahr 2011 stattfindende Aufnahme zum Netzwerk der UNESCO- „Creative Citys“. Als „City of Design“ zählt Graz, neben Städten wie Berlin, Bilbao, Montreal und Shanghai, zu einer handverlesenen Gruppe von Städten, welche durch ihre ausgeprägte Kreativszene und durch klare Absichten und Visionen die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen dieser Region nachhaltig prägen wollen.⁷²

68 Vgl. Brunner, 281-285.
69 Vgl. Brunner, 288-289.
70 Vgl. Brunner, 294-299.
71 Vgl. Brunner, 301-304.
72 Vgl. Creative Industries Styria, 4.

Die Stadt im regionalem Kontext

Der sozial-kulturelle Kontext

Graz | Main Station West - A central Porosity

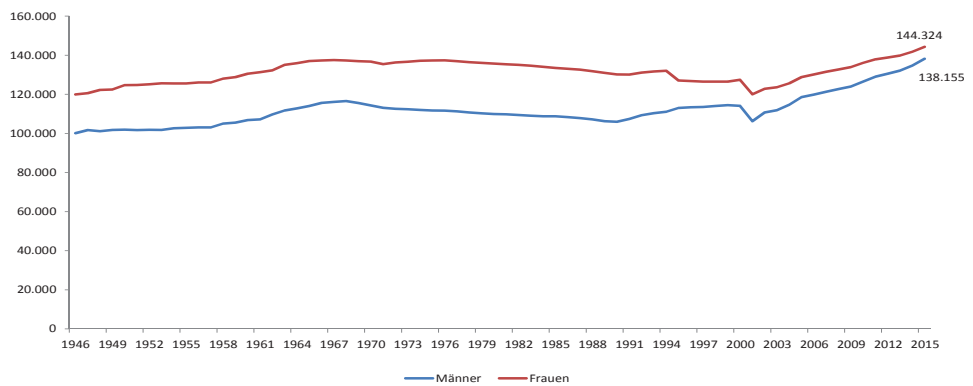


Abbildung 13: Magistrat Graz - Präsidiabteilung | Referat für Statistik, Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz, Graz, 2016, Entwicklung der Wohnbevölkerung der Stadt Graz seit 1946

Die Entwicklung der Stadt Graz kann man sehr gut an der Bevölkerungszahl des letzten Jahrhunderts ablesen. In der ersten Hälfte von 1900-1952 nahm die Bevölkerung der Stadt, um rund 103.000 Personen auf eine Zahl von 226.453 Personen zu und verdoppelte sich somit fast, was auf die Eingemeindung der Vorstädte, aber auch auf die Wanderbewegung der Bevölkerung zurückzuführen ist. Diese etwas schwächer werdende Tendenz lässt sich bis in die 1960er Jahre nachverfolgen, mit dem Höhepunkt im Jahr 1968 mit einer Einwohnerzahl von 253.873. Bei näherer Betrachtung konnte jedoch eine starke Tendenz der Abwanderung aus dem Kerngebiet der Stadt in Richtung des Stadtrandes erkannt werden, welche schon seit dem Einsetzen der Industrialisierung beobachtet wurde.⁷³

Zwischen den 1970er- und den 1990er-Jahren nahm die Einwohnerzahl in der Stadt Graz ab, währenddessen die Bevölkerung in den umliegenden Bezirken stetig wuchs. Zur Jahrtausendwende begann die Stadt wieder langsam zu wachsen und die Prognose für die nächsten Dekaden bestätigten diese Tendenz. Die Vorhersagen begründeten dieses Wachstum durch den starken Zuzug aus ländlichen Gebiete und den Zuzug aus anderen, meist europäischen Ländern.^{73/74}

Im Jahr 2016 wurde die Einwohnerzahl mit 282.479 Personen mit Hauptwohnsitz in Graz beziffert, zählt man jene mit Nebenwohnsitz hinzu kommt man auf eine anwesende Bevölkerung von 315.464 Personen. Anhand dieser Zahlen kann man die seit der Jahrtausendwende herrschende Tendenz des Bevölkerungswachstum klar erkennen.^{75/76}

Etwa 22% der anwesenden Bevölkerung besitzen keine österreichische Staatsbürgerschaft und etwa die Hälfte davon stammen aus Ländern der Europäischen Union. Die größten Bevölkerungsgruppen in Graz sind ursprünglich aus Deutschland, Bosnien und Herzegowina, Rumänien, Kroatien und der Türkei.⁷⁴

Im Jahr 2016 hatten fast 17,50 % der Einwohner ihr zwanzigstes Lebensjahr noch nicht erreicht und 21,50% der Grazer Bevölkerung sind bereits 60 Jahre oder älter. Daraus folgt das über 60 % der Bevölkerung im erwerbstätigen Alter ist. Die Arbeitslosenquote für Juli 2016 beträgt in Graz 12,10 % und ist eindeutig über dem österreichischen Durchschnittswert, jedoch unter jenem von Wien.⁷³

45-50 % der Arbeitnehmer sind Angestellte, dieser Wert liegt zwar im Durchschnitt von Österreich ist jedoch in Wien oder in der Umgebung von Graz höher und das Durchschnittsgehalt in Graz ist höher, als jenes in Österreich.⁷⁴

Die Bevölkerungsprognose für die nächsten 20 Jahren geht von einem Bevölkerungswachstum der Stadt Graz von ca. 22 % Prozent aus. Graz und auch all seine Bezirke für sich selbst genommen verbuchen ein Wachstum, angeführt von den Bezirken Sankt Leonhard, Eggenberg, Wetzelsdorf und Puntigam, wo mit einem Zuwachs von 25 % zu rechnen ist. Des weiteren bleibt Graz eine eher junge Stadt, es wird mit einen Durchschnittsalter von 45,6 Jahren gerechnet, der niedriger als jener Wert der Steiermark sein wird. Gründe hierfür sind zum einen die steigenden Geburtenraten, aber auch die Zuwanderung, welche ebenfalls zu eine Anstieg an Geburten führt.⁷⁷

In der zweiten Republik durchlebt Graz einige politische Wechsel. In den 1970er und den frühen 1980er war das rechte politische Lager stark und stellte den Bürgermeister. 1983 zogen erstmalig in Österreich die Grünen in ein Landesparlament ein. Seit den 1980er stellen die beiden Großparteien, den Bürgermeister, jedoch nehmen die Rechten, in Form der FPÖ und auch die Linken in Form der KPÖ Fahrt auf und im Jahre 2003 schafften die Kommunisten sogar 20% bei den Wahlen.⁷³

73
74
75
76
77

Vgl. Brunner, 329-332
Vgl. European Österreich 2013, 9-10
Vgl. Magistrat Graz - Präsidiabteilung | Referat für Statistik 2016 Bevölkerungsstatistik, 5 f.
Vgl. Magistrat Graz - Präsidiabteilung | Referat für Statistik 2016 Graz, 5 f.
Vgl. Magistrat Graz - Präsidiabteilung | Referat für Statistik 2015, 6-12.

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg

Allgemein

Graz | Main Station West - A central Porosity

Das Wettbewerbsgebiet liegt im Westen der Stadt auf der rechten Uferseite der Mur. Es befindet sich im vierten Bezirk mit dem Namen Lend, an der Schnittstelle zu den Bezirken fünf und dreizehn, den Bezirken Gries und Eggenberg. Die Bezirke Lend und Gries sind alte Vorstädte, lagen damals außerhalb der Stadtmauern und wurden als Murvorstadt bezeichnet.⁷⁸

Die durch kleine Manufakturen und Händler geprägte Vorstadt wurde von einer transregionalen Handelsstraße durchquert, was zu einer raschen, schon fast Stadt gleichen Entwicklung führte. Die beiden historischen Plätze, Lendplatz und Griesplatz, bildeten die wirtschaftlichen Zentren der Murvorstadt und lagen ebenfalls an der Handelsstraße. Nach der Fertigstellung des Südbahnhofs, dem heutigen Hauptbahnhof, wurde dieses Gebiet abermals aufgewertet. Die Murvorstadt ist seit jeher ein typisches Arbeiterviertel und hat das Ansehen eines Problembezirks. Gründe für dieses Ansehen sind die niedrige Wohnqualität, der niedrige Bildungsgrad, der niedrige Durchschnittsverdienst und die hohe Anteil nicht österreichischer Einwohner, verglichen mit der restlichen Stadt.⁷⁸

Heutzutage gilt der immer noch durch unterschiedliche Vorstadtstrukturen gekennzeichnete Bezirk Lend, als aufstrebendes Kunst- und Kreativviertel. Dies verdankt er einem breit angelegten Programm zur Aufwertung und Neuentwicklung dieses Teils der Stadt, aus dem Jahr 2003, als Graz die europäische Kulturhauptstadt war.⁷⁸

Der Projektstandort liegt direkt neben dem Hauptbahnhof auf der Stadt abgewandten Seite, der im Moment noch die Rückseite des Bahnhofs. Der Hauptbahnhof ist der wichtigste regionale und transregionale Verkehrsknotenpunkt der Stadt. Er verbindet den transregionalen öffentlichen Verkehr, nationale und internationale Zugverbindungen, mit dem regionale Verkehrsnetz, das durch Bus- und Straßenbahnlinien definiert ist und gilt neben den Jakominiplatz im historischen Stadtkern als zweitwichtigster Verteilerpunkt des öffentlichen Verkehrs in Graz.⁷⁸

Die Bahntrasse bilden das dominierende Element diese Gebiets und bildet eine Barriere, welche die Stadt in zwei Teile trennt. Die östliche Zone, welche zum Stadtkern und der Mur orientierte ist und die westliche, welche durch aufgelassene Industriezonen und ländlichen Bauformen geprägt ist. Die Stadt möchte diese Barriere durch die Schaffung von neuen Nachbarschaften westlich der Trasse auflösen.⁷⁸

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg
Das Stadtentwicklungskonzept 4.0

Graz | Main Station West - A central Porosity

Das Stadtentwicklungskonzept 4.0 ist eine Richtlinie für die zukünftige Stadtentwicklung der Stadt Graz, über eine Periode der nächsten 15 Jahre. Diese Richtlinie wurde im Jahr 2013 veröffentlicht und dient als Hauptinstrument für die städtische und regionale Planung.⁷⁹

Die Stadtentwicklung besteht aus vielen unterschiedlichen Akteuren und Instrumenten und entsteht durch ein Zusammenspiel unterschiedlicher Ebenen und Fachbereiche. Man unterscheidet zwischen Ordnungs- und Entwicklungsplanung.⁸⁰

Die Instrumente, Abläufe und Inhalte der Ordnungsplanung werden durch Gesetze, wie zum Beispiel das steiermärkische Raumordnungsgesetz, definiert. Die öffentlichen Interessen werden durch die hoheitlich agierende Stadt vertreten und durch Verordnungen festgeschrieben.⁸⁰

Die in ihrem Thema, Inhalten und Abläufen freie Entwicklungsplanung sollte als permanenter Prozess angesehen werden bei dem eine Vielzahl an unterschiedlichen Fachbereichen und Betroffenen, Vorschläge und Ergebnisse ausarbeiten, welche weniger verbindlich als jene der Ordnungsplanung sind, jedoch oftmals breiter gestreut sind.⁸⁰

Erfolgreiche Stadtentwicklung profitiert vom Austausch und Zusammenspiel zwischen Ordnungs- und Entwicklungsplanung. Diese oft unterschiedlichen Ansätze werden durch einen Grundsatzkatalog der Stadt Graz ergänzt, welcher anzustrebende Ziele für eine hohe Lebensqualität beschreibt. Dieser Grundsatzkatalog besteht aus 10 Punkten, welche mit interessierten Bürgern und Experten erarbeitet wurden und bilden das Fundament dieser Richtlinie. In Zukunft sind alle Projekte und Maßnahmen der Stadtentwicklung auf Übereinstimmung mit diesen unten angeführten Grundsätzen zu prüfen.⁸⁰

- 01 | Graz entwickelt sich zu einer „Smart City“
- 02 | Graz versteht sich als wesentlicher Akteur der regionale Entwicklung
- 03 | Graz stellt ein ausgewogenes Gesamtsystem dar
- 04 | Graz bekennt sich zu einer integrierten Stadtentwicklung
- 05 | Graz bietet attraktive Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet
- 06 | Graz bekennt sich zu einen qualitätsvollen Wachstum
- 07 | Graz bietet Urbanität und Vielfalt
- 08 | Graz erhält seine Handlungsspielräume
- 09 | Graz bekennt sich zu seiner gelebten Baukultur
- 10 | Graz bekennt sich zum Schutz seines Grünraums

Die Stadtregion Graz, samt der unmittelbaren Umgebung wird hinsichtlich Bevölkerung und Wirtschaft in den nächsten Dekaden im steirischen Vergleich am stärksten wachsen. Der Umstand dieses Wachstums fließt natürlich in die STEK 4.0 ein und versucht durch Flächenrecycling und Umnutzung den Schwerpunkt der Stadtentwicklung auf die bestehenden Stadt zu lenken und nicht die Siedlungsgrenzen erweitert. Dieses Konzept wird schon seit 1982 fortgeführt und setzt das Hauptaugenmerk auf maßvolle Verdichtung und Schaffung städtischer Quartiere.⁸⁰

79
80

Vgl. European Österreich 2013, 7-8
Vgl. Stadt Graz Stadtplanung 2013, 08-09.

ENTWICKLUNGSPLAN
4.0 STEK der Landeshauptstadt Graz

VORRANGZONEN FÜR DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

- ZENTRENGLIEDERUNG § 6**
- überörtlicher Siedlungsschwerpunkt / Bezirks- und Stadtzentrum
 - Ortslicher Siedlungsschwerpunkt
 - Touristischer Siedlungsschwerpunkt

BEREICHE MIT BAULICHER ENTWICKLUNG

BEREICHE MIT EINER FUNKTION / BESTAND

- Stadtzentrum / Bezirk u. Stadtteilzentrum § 10, § 11
- Überörtlich bedeutsame Einrichtung § 12
- GEM: Industriebereich (ZMP), Industrie- und Gewerbegebiet, Industrie, Gewerbe, Sonderfläche, Entwicklungspotential mit besonderem Bedeutung § 25
- Wohngebiet hoher Dichte § 13
- Wohngebiet mittlerer Dichte § 14
- Wohngebiet geringer Dichte § 15
- Industrie, Gewerbe § 16
- Einkaufszentren § 17

BEREICHE MIT EINER FUNKTION / POTENTIAL

- Wohngebiet hoher Dichte / Potential
- Tourismus, Ferienwohnen
- Wohngebiet mittlerer Dichte / Potential
- Wohngebiet geringer Dichte / Potential
- Sonderfläche / Potential
- Industrie, Gewerbe / Potential
- Entwicklungspotential mit besonderem Bedeutung § 25

BEREICHE MIT ZWEI FUNKTIONEN / BESTAND

- Innenstädtisches Wohn- und Mischgebiet § 18**
- Wohnen mittlerer Dichte / Zentrum
 - Wohnen hoher Dichte / Zentrum
- Gewerbe und Mischgebiet § 19**
- Industrie, Gewerbe / Wohnen hoher Dichte
 - Industrie, Gewerbe / Wohnen mittlerer Dichte
 - Industrie, Gewerbe / Wohnen geringer Dichte

Gewerbe und Zentrum § 20

- Industrie, Gewerbe / Zentrum

Überlagerungen Einkaufszentren § 21

- Wohnen hoher Dichte / Einkaufszentrum
- Wohnen mittlerer Dichte / Einkaufszentrum
- Industrie, Gewerbe / Einkaufszentrum

Überlagerungen Eignungszone / andere Funktionen § 22

- Freizeit, Sport, Ökologie / Wohnen mittlerer Dichte

Überlagerungen Bahn § 23

- Bahn mit nachfolgender Funktion

ENTWICKLUNGSGRENZEN § 9

- naturräumlich absolut
- naturräumlich relativ
- siedlungsgeographisch absolut
- siedlungsgeographisch relativ

FESTLEGEN IM EIGENEN WIRKUNGSBEREICH

- Freizeitzone § 7 (B)
- Eignungszone § 7 (Freizeit, Sport, Ökologie)
- Grüngebiet § 8
- Grünverbindung

ERSICHTLICHMACHUNGEN

VORRANGZONEN GEM. REPRO G-GU

- Grünzone gem. REPRO § 5 (2)
- Landschaftliche Vorrangzone gem. REPRO § 5 (3)
- Vorrangzone für Industrie und Gewerbe gem. REPRO § 5 (4) (wasserwirtschaftliche Vorrangzone siehe Detailplan)

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

- Bahn
- Straßenbahn
- Straßenbahn-Projekt

SONSTIGE

- Hold § 7 (2)
- Städtische Entwicklung der Nachbargemeinden
- Bezirksgrenzen
- Stadtgrenzen
- Ortsbereich

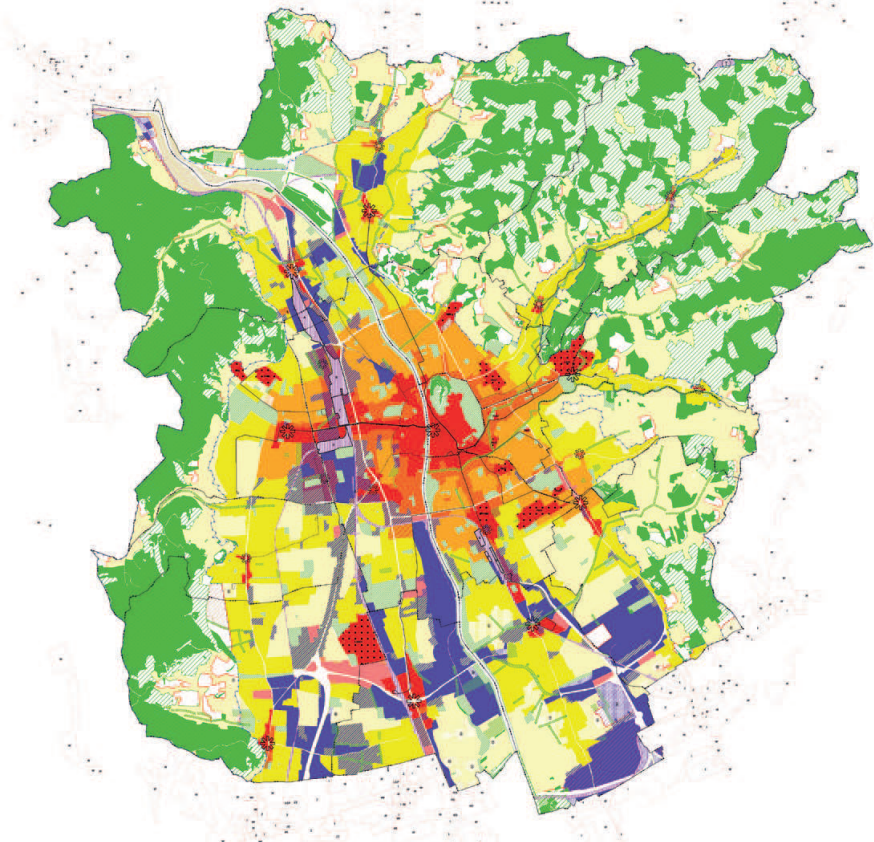


Abbildung 14: Stadt Graz Stadtplanung , 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz, 2013, Entwicklungsplan

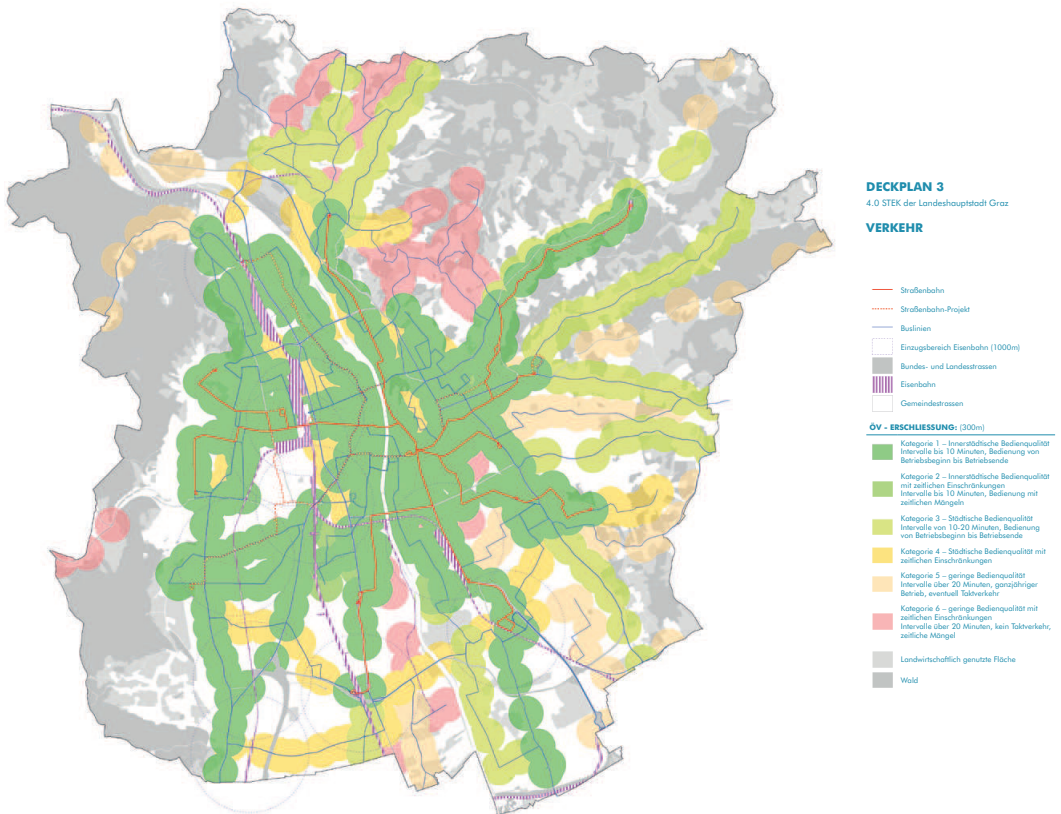


Abbildung 15: Stadt Graz Stadtplanung , 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz, 2013, Deckplan 3 Verkehr



Abbildung 16: Eigenabbildung in Anlehnung an Stadt Graz Stadtplanung, Smart Cities Graz Zielgebiete

Wie das Stadtentwicklungskonzept 4.0 zeigt befinden sich vier große Entwicklungsgebiete auf der rechten Murseite. Diese ehemaligen Industriegebiete entlang der Bahntrasse, profitierten Jahrzehnte lang von der guten Bahnanbindung, verloren jedoch ihre Vormachtstellung, als der Güterverkehr vermehrt auf die Straßen verlegt wurde und als die Stadt sich über, die am Stadtrand befindlichen Industriezonen ausbreitete und somit ihre gute Erreichbarkeit eingeschränkt wurde. Unter diesen schlechten Voraussetzungen wurden die meisten Betriebe aufgelassen und zu brachliegenden Flächen, mit enormen Potenzial für die Stadtentwicklung.⁸¹

Das nördlichste dieser vier Entwicklungsgebiete ist das „Smart City“-Quartier, welches über eine Flächen von 49 [ha] verfügt und von der Peter-Trunner-Gasse, der Alten Poststraße, der Laudongasse und der Bahntrasse begrenzt sind.⁸¹

Südlich grenzt das Entwicklungsgebiet „Bahnhofsviertel“ direkt an und zusammen bilden die beiden Gebiete den „Smart City“-Stadtteil. Das „Bahnhofsviertel“ ist 57 [ha] groß und wird ebenfalls durch die Alte Poststraße im Westen und die im Norden liegende Laudongasse begrenzt. Die südliche Grenze bildet die Annenstraße und dessen Verlängerung, die Eggenbergstraße. Im Gegensatz zum „Smart City“-Quartier befindet sich die östliche Grenze des Stadtentwicklungsgebiets weit über Bahntrasse, an der Rebengasse, um den Bahnhof ins Zentrum dieses Gebietes zu setzen und eine Brücke über die Bahntrasse zu schlagen.⁸¹

Ein Stück weiter im Süden befinden sich die verbleibenden zwei Entwicklungsgebiete, das „Reininghaus“-Gebiet, welches über ein Fläche von 98 [ha] verfügt und somit das größte Entwicklungsgebiet der Stadt ist und der „Gürtel Don Bosco“ mit einer Fläche von 35 [ha].⁸¹

Das EUROPAN- Wettbewerbsgebiet ist Teil des Stadtentwicklungskonzeptes „Bahnhofsviertel“ und sollte eines der ersten Projekte westlich der Bahntrasse sein. Der östliche Teil des „Bahnhofsviertel“ wurde bereits einem umfassenden Prozess der städtischen Erneuerung unterzogen. Laut dem STEK 4.0 ist die Zone um den Hauptbahnhof als innerstädtische Entwicklungszone ausgewiesen und sollte das Zentrum des neu entstehenden Stadtteils bilden.⁸¹

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg Das Reininghaus Gebiet

Graz | Main Station West - A central Porosity



Abbildung 17: Stadt Graz Stadtplanung , Rahmenplan Graz-Reininghaus, Graz, 2010, Stadtstruktur



Abbildung 18: Stadt Graz Stadtplanung , Rahmenplan Graz-Reininghaus, Graz, 2010, Grün- und Freiraum

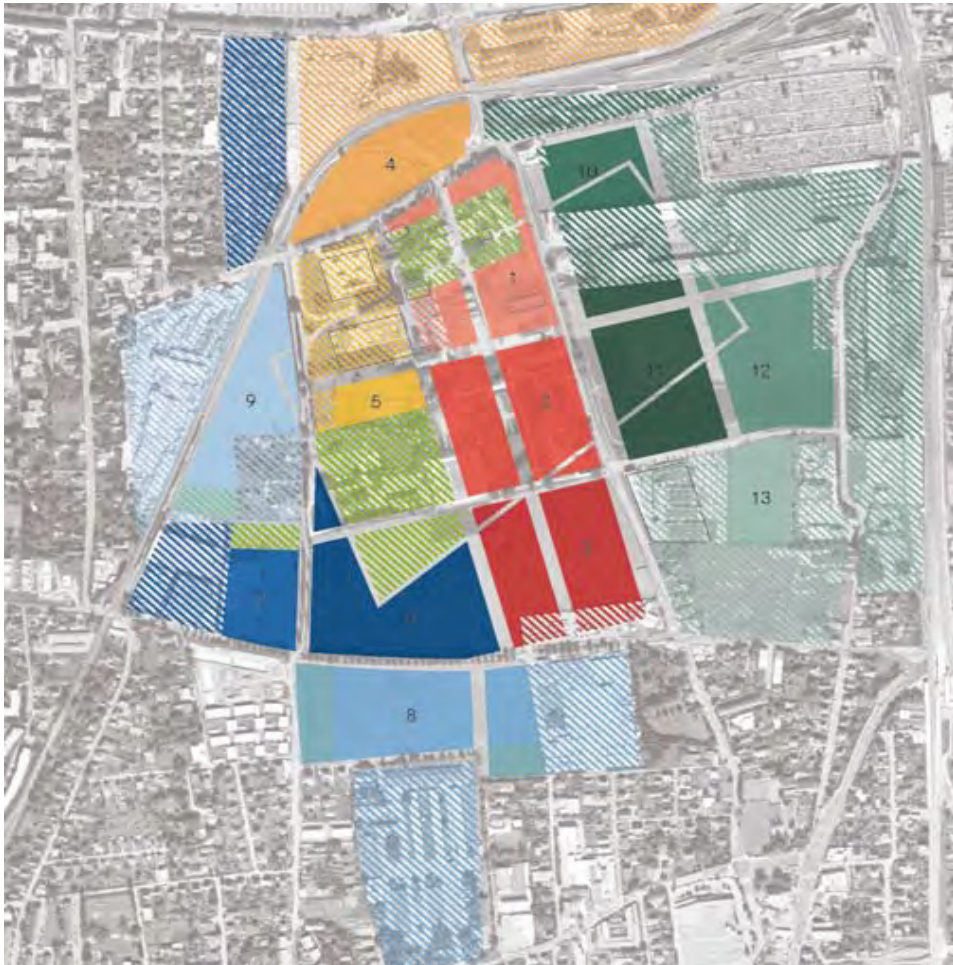


Abbildung 19: Stadt Graz Stadtplanung, Rahmenplan Graz- Reininghaus, Graz, 2010, Stadtquartiere

Das Entwicklungsgebiet am ehemaligen Areal der Familie Reininghaus ist das größte, dieser vier erwähnten Entwicklungsgebiete und verfügt somit auch über enormes Potenzial für die Stadt Graz, einen urbanen, dichten und energieoptimierten Stadtteil zu entwickeln.⁸²

Durch die schnelle und ständige Weiterentwicklung der Vorstellungen, der Gedanken und des Wissens über Städtebau und den im Vergleich trägen Vorgangs, repräsentieren neue Stadtviertel oft altes und überholtes Wissen. Um dem vorzubeugen, wurde nicht nach möglichst schnellen, unüberlegten oder nicht fertig gedachten Lösungen, sonder nach Parametern für eine Stadt der Zukunft gesucht. Für diesen Zweck wurde das Architekturbüro Kleboth Lindinger Dollnig beauftragt Perspektiven für die Bereiche Grün- und Freiraum, Stadtszenarien, Nutzungsvielfalt, Mobilität, Wohnbau und Next City zu entwickeln, mit dem Schwerpunkt der Sammlung und Verdichtung des heutigen Wissens, samt aktueller Trends.⁸²

Anhand dieser Perspektiven wurde eine grundsätzliche Idee und das Stadtmodell für Graz - Reininghaus konzipiert. Es wurden räumliche, organisatorische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Leitbilder für die Planung definiert, welche als Grundlage für die weiteren Architekturwettbewerbe, der unterschiedlichen Quartiere dienen.⁸²

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg

Gürtel Don Bosco

Graz | Main Station West - A central Porosity



Abbildung 20: Stadtbauverwaltung der Stadt Graz, Masterplan - Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco, Graz, 2006, Grundbesitz

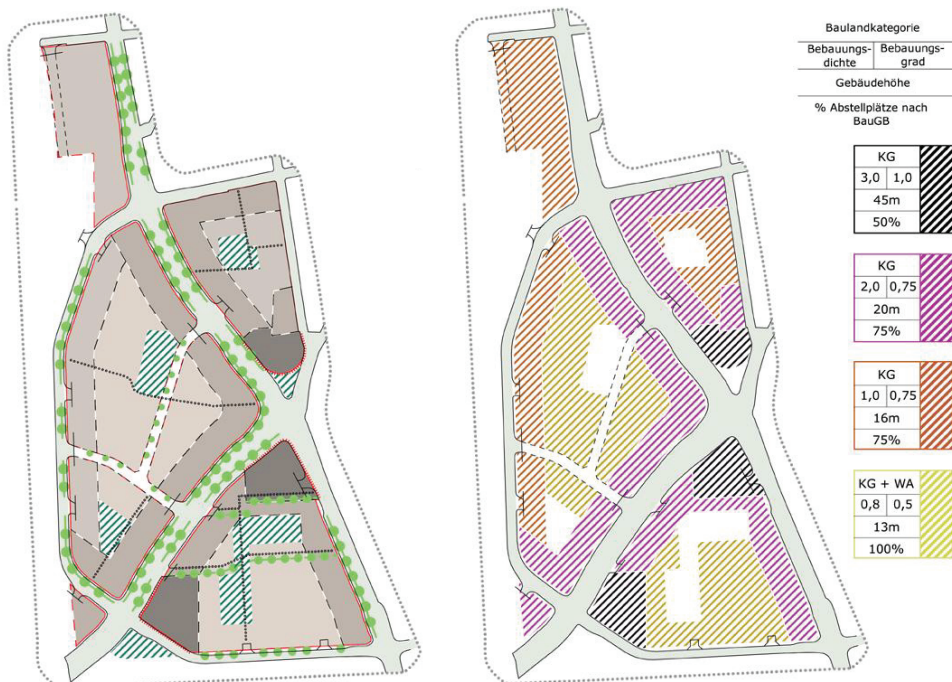


Abbildung 21: Stadtbauverwaltung der Stadt Graz, Masterplan - Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco, Graz, 2006, Baukonzept

Abbildung 22: Stadtbauverwaltung der Stadt Graz, Masterplan - Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco, Graz, 2006, Dichtekonzept

Das Areal des Entwicklungsgebiets „Gürtel Don Bosco“ ist durch unstrukturierte Nutzungen und Bauformen geprägt, was von prägnanten Hochhaus, über Industriegebiete und einzelne Wohnhäuser hin bis zu großflächigen ebenerdigen Abstellflächen reicht. Die bestehende Grundaufteilung und Grundparzellierung ermöglicht oft nur eine ungünstige Erschließung, was zu schlecht nutzbaren oder völlig unnutzbaren Grundstücke führt.⁸³

Durch die zukünftige Erweiterung des Straßenbahnnetzes und den Ausbau des öffentlichen Verkehrsknotens im Bereich Don Bosco verfügt dieses Areal über ein enormes Entwicklungspotenzial, welches die Stadt Graz erkannte und diesbezüglich einen Masterplan und ein Verkehrserschließungskonzept beauftragte, um die zukünftige Entwicklung zu gewährleisten.⁸¹

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg

„Smart City“ - Quartier

Graz | Main Station West - A central Porosity

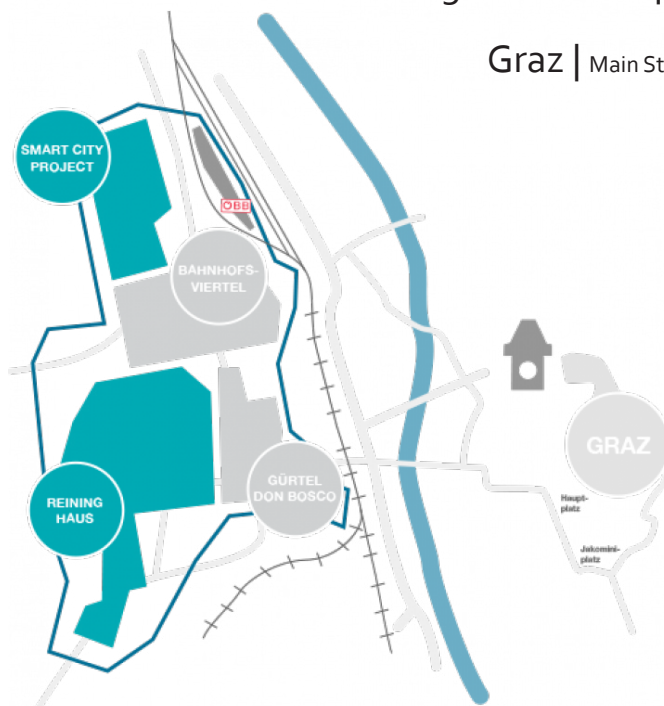


Abbildung 23: Stadtbauverwaltung der Stadt Graz, Smart City Graz, Graz, Zielgebiete

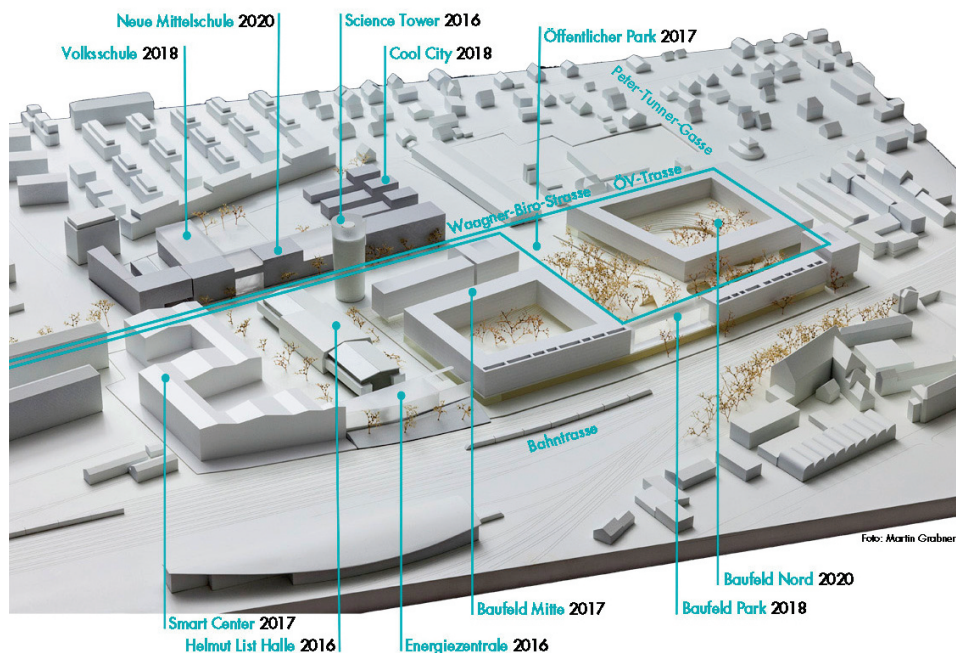


Abbildung 24: Stadtbauverwaltung der Stadt Graz, Smart City Graz, Graz, Modell Smart City Projekt

Das nördlichste der vier Entwicklungsgebiete bildet das „Smart City“-Quartier, welches ein Leitprojekt hinsichtlich neuer Technologien, nachhaltiger Energieversorgung und Ressourcenschonung werden sollte. Die „Smart City“-Bewegung hat Einzug in die europäische Stadt gefunden und so sollte Graz österreichweit zumindest eine Vorreiterrolle übernehmen. Graz als „Smart City“ soll bis ins Jahr 2050 ein schrittweises, gesellschaftliches Umdenken in den Bereichen Energie, Ökologie, Mobilität, Ver- und Entsorgung und Ökonomie vollführen.⁸⁴

Das 2003 entstandene Veranstaltungszentrum „Helmut-List-Halle“ bildet neben den Science-Tower, der 2016 fertiggestellt werden sollte, das Zentrum dieses Areals. Die umliegenden Freiflächen und aufgelassenen Industriegebiete wurden in drei Baufelder aufgeteilt, welche durch Architekturwettbewerbe bereits entwickelt wurden und samt der gegenüberliegende Schule „Dreischützengasse“ das Herzstück dieses Viertels bilden werden.⁸⁴

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg

„Smart City“ - Quartier | Wohnbauprojekt Waagner-Biro-Straße

Graz | Main Station West - A central Porosity



Abbildung 25: HoG Architektur, Hundert², Graz, 2010, Rendering Zwischenbereich

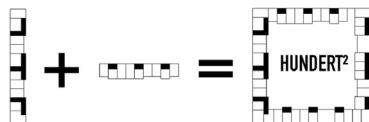


Abbildung 26: HoG Architektur, Hundert², Graz, 2010, Wohntypologie



Abbildung 27: HoG Architektur, Hundert², Graz, 2010, Struktur & urbane Vernetzung

HoG Architektur | Hundert²

Das Wohnbauprojekt „Waagner-Biro-Straße“ liegt zwischen den beiden Entwicklungsgebieten „Smart City“-Quartier und „Bahnhofsviertel“ und erstreckt sich von der in Norden liegenden Dreischützengasse bis zur südlichen Starhemberggasse, westlich der Waagner-Biro-Straße.⁸⁵ Es gilt als am weitest fortgeschrittenes Projekt dieser Gebiete, wurde bereits im Jahr 2010 begonnen und sollte in naher Zukunft fertiggestellt werden. Dieses Projekt fußt somit nicht auf den Entwicklungskonzept der beiden Gebiete, wurde aber in beiden Konzepten berücksichtigt und eingearbeitet.⁸⁵

Der dreistufige Architekturwettbewerb konnte vom Grazer Architekturbüro „HoG Architektur“ mit ihrem Projekt „Hundert²“ gewonnen werden. Der Entwurf besteht aus zwei freistehenden quadratischen Blöcken mit einer Höhe von 8 Geschossen und einer Seitenlänge von 100 m, welches der Name bereits vermuten lässt. Das Projekt verfügt über insgesamt 525 Wohneinheiten, Kinderbetreuungseinrichtungen, Handels- und Dienstleistungsbereiche und Gemeinschaftsflächen im Erdgeschoss.⁸⁵

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg
„Smart City“ - Quartier | Baufeld Mitte/Nord
Graz | Main Station West - A central Porosity



Abbildung 28: Nussmüller Architekten, Smart City Baufeld Nord | Mitte, Graz, 2016, Rendering Vogelperspektive Nord-Ost



Abbildung 29: Nussmüller Architekten, Smart City Baufeld Nord | Mitte, Graz, 2016, Rendering Vogelperspektive Nord-West

Nussmüller Architekten

Die nördlich der Helmut-List-Halle gelegene Liegenschaft mit einer Größe von ca. 5,4 ha wird in zwei Baufelder, das Baufeld Nord und das Baufeld Mitte aufgeteilt und durch den angedachten Park getrennt. Diese beiden Areale zählen zum Entwicklungsgebiet „Smart City“-Quartier und wurden gemeinsam zu einem offenen, einstufigen Architekturwettbewerb ausgeschrieben.⁸⁶

Das Grazer Architekturbüro „Nussmüller Architekten“ konnte durch eine Kombination aus klaren Formen und fließenden Landschaften, welche sich bis in die Innenhöfe der Blockrandbebauungen zieht und somit einen Übergang zwischen öffentlichen und halböffentlichen Flächen schafft, als Sieger ermittelt werden. Das Projekt zeichnet sich durch die hohe Nutzungsvielfalt, die klare städtebauliche Haltung, den fließende Naturraum und die starke Identitätsbildung im neu geschaffenen Stadtquartier aus.⁸⁶

86

Vgl. European Österreich 2013, 11-12.

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg
„Smart City“ - Quartier | Smart Center (Baufeld Süd)
Graz | Main Station West - A central Porosity



Abbildung 30: Pentaplan, Die neuen Hallen, Graz, 2016, Rendering Nord-West

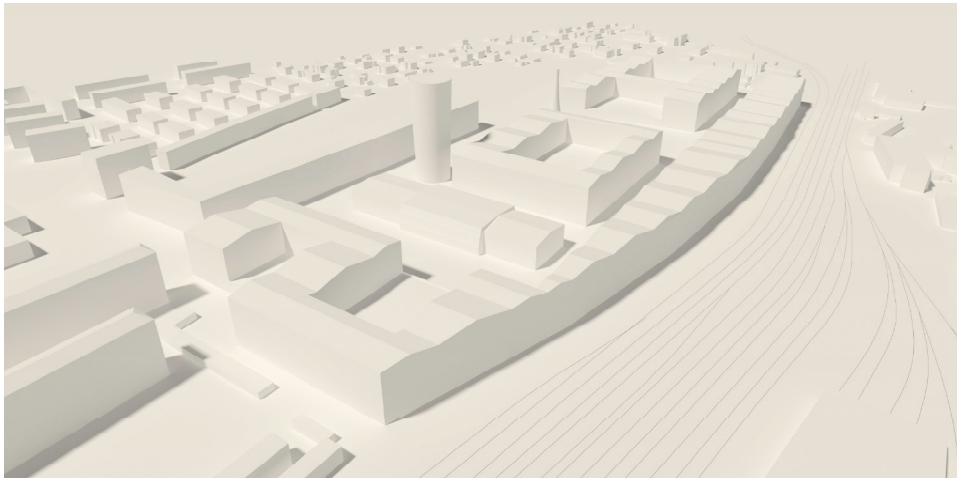


Abbildung 31: Pentaplan, Die neuen Hallen, Graz, 2016, Rendering Bauvolumen

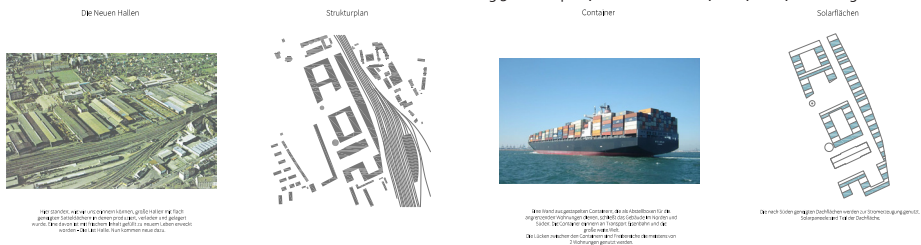


Abbildung 32: Pentaplan, Die neuen Hallen, Graz, 2016, Entwurfserklärung

Pentaplan | Die neuen Hallen

Südlich der Helmut-List Halle erstreckt sich das Baufeld Süd des „Smart City“-Quartiers, das zeitgleich mit dem Baufeld Nord und Mitte als nicht offener, zweistufiger Architekturwettbewerb ausgelobt wurde. Das ebenfalls aus Graz stammende Architekturbüro „Pentaplan“ konnte sich mit ihrem Projekt „Die neuen Hallen“ gegen das starke Feld der geladenen Architekten durchsetzen.⁸⁷

Der Entwurf schafft ein Bindeglied zwischen der früheren industriellen Nutzung dieses Gebietes und der neuen, geforderten multifunktionalen Nutzung mit Schwerpunkt auf Wohnen. Orientiert an Elementen der vergangenen industriellen Epoche konnte ein Konzept entwickelt werden, welches diese widersprüchlich wirkende Aufgabe vereint. Durch die hallenartige Dachlandschaft und der aus Containern bestehende Wand, welche als Abstellboxen für die benachbarten Wohnungen dienen, sollte der historische Bezug zum Bahnhof und die damit verbundene Begriffe, wie Fortschritt und Mobilität als Zeichen der Freiheit, als Teil des Entwurfs wiederkehren.⁸⁷

87

Vgl. European Österreich 2013, 11-12.

Das Stadtgebiet Lend | Gries | Eggenberg

Bahnhofsviertel

Graz | Main Station West - A central Porosity

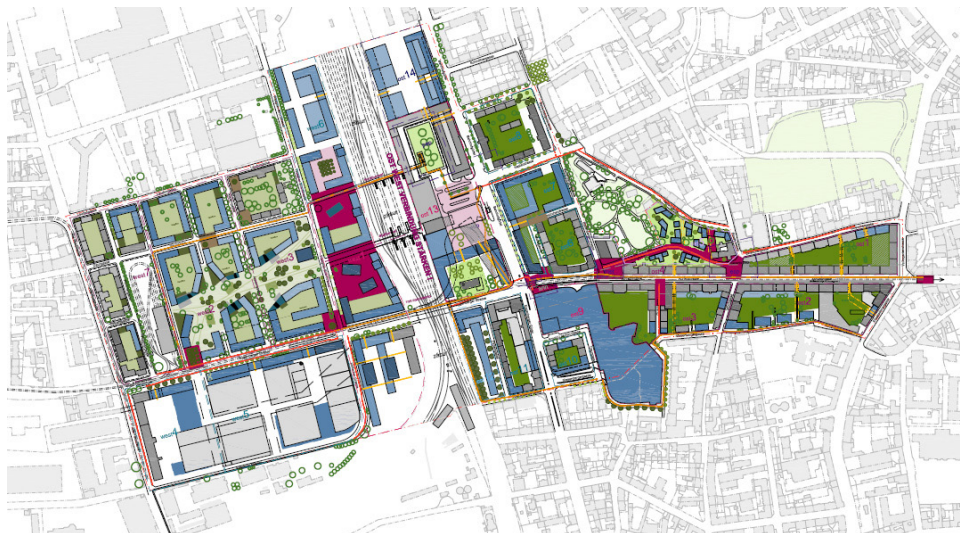


Abbildung 33: Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2008, Planungsgebiet Bahnhofsviertel

Im Jahre 2008 hat die Stadt Graz, in Form der Stadtbaudirektion, das Architekturbüro „Zechner & Zechner“ für die Erarbeitung einer städtebaulichen Entwicklungsstudie beauftragt. Das ebenfalls für das Projekt „Graz Hauptbahnhof“ beauftragte Architekturbüro im Auftrag der ÖBB, betreute schon ähnliche Projekte dieser Größenordnung und konnte ihre bereits durchgeführten Analysen und Überlegungen in dies städtebauliche Studie einfließen lassen. Das Ziel der Studie ist das Erkennen und Nutzen des Entwicklungspotenzials im Bereich um den Hauptbahnhof und durch städtische Verdichtung und Nachverdichtung, sowie durch recyceln von ehemaligen Industrieflächen eine qualitativ hochwertige und langfristige Entwicklung zu gewährleisten. Das Gebiet der Studie reicht von der Fachhochschule Joanneum, entlang der Achse Eggenberg Straße und Annenstraße bis zur Volksgartenstraße von Westen nach Osten und umfasst die nördlich und südlich angrenzenden Quartiere.⁸⁸

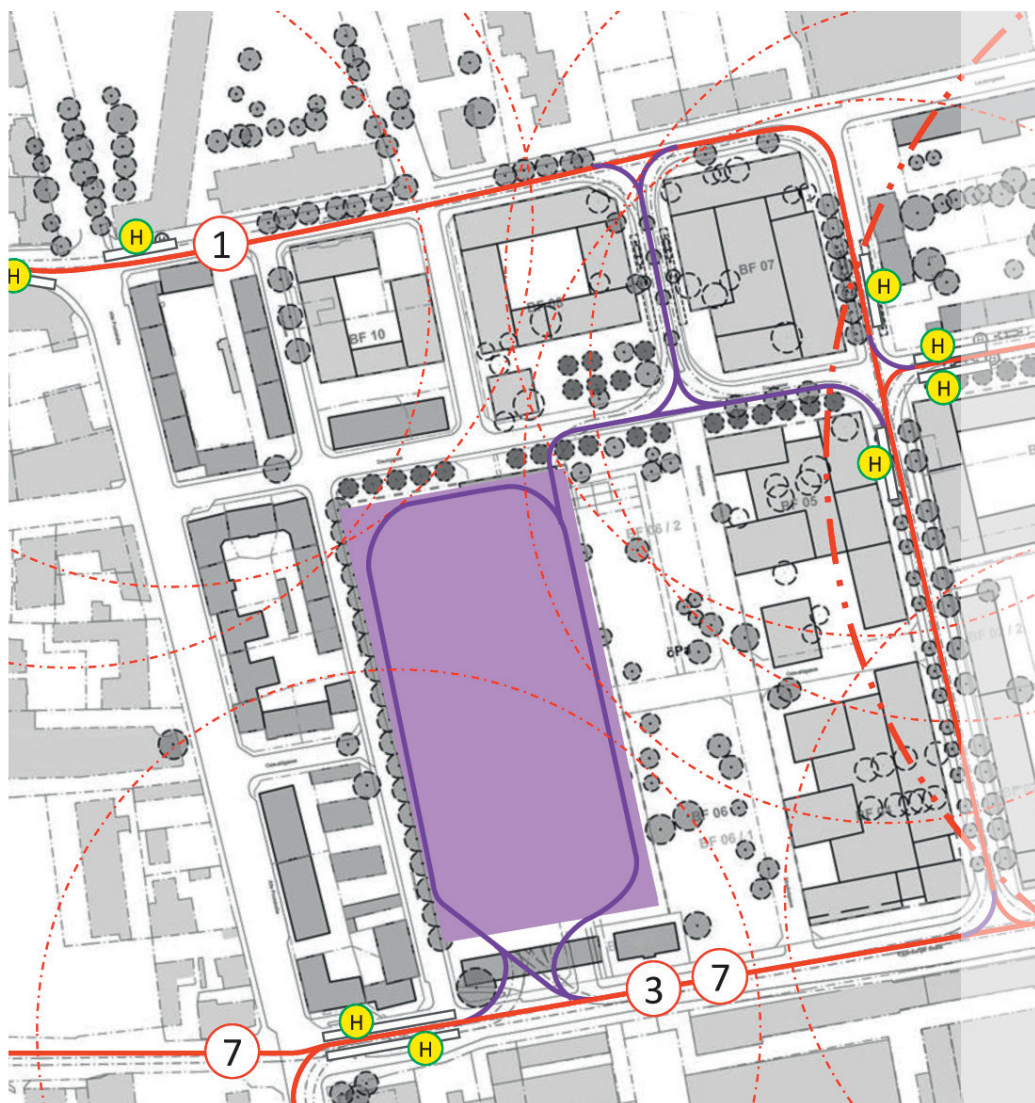
Die Entwicklungsstudie sieht den Hauptbahnhof und dessen direkte Umgebung, speziell die westlich der Bahn liegenden Areale, als urbanes Zentrum dieses neuen Stadtteils. Die hervorragende öffentliche Verkehrsanbindung und die teilweise Lage des Zentrums auf der westlichen Stadtseite sollte die Bahntrasse als Barriere zwischen Westen und Osten aufbrechen, die städtische Zone erweitern und die Stadt besser zu verknüpfen.⁸⁸

Im Westen des neu geschaffenen Zentrums sollte vermehrt Wohnflächen geschaffen werden, um zum einen das Zentrum zu beleben, zum anderen auch die Wohnungsknappheit der Stadt zu entschärfen und so die stattfindende Abwanderung der Bevölkerung in die Stadtränder und umliegenden Gemeinden einzudämmen. Um eine hohe Wohnqualität bieten zu können und die Abwanderung zu vermindern muss das Freiraumangebot, in Form eines Parks und freie, öffentliche Innenhöfe deutlich vergrößert werden. Das städtebauliche Konzept geht von einer sich immer wieder öffnenden Blockrandbebauung aus, welche eine hart Außengrenze bildet, aber erholsame Innenhöfe entstehen lässt.⁸⁸

Als weiteres wichtiges Ziel der Studie gilt der Ausbau und die Stärkung der Achse Eggenberg Straße und Annenstraße. Die Annenstraße als ehemals wichtige Handelszone sollte durch die Schaffung eines Boulevards am Beginn der Eggenberg Straße in Richtung Westen erweitert werden zum anderen durch ein neues Gestaltungs- und Verkehrskonzept zur früheren wichtigen Rolle im Handelsnetz der Stadt Graz wieder aufsteigen.⁸⁸

Der Boulevard entlang der Eggenberg Straße sollte fußläufige Verweilzonen und Grünstreifen schaffen und so zum Flanieren einladen. Das multifunktionale Programm für diese Zone sollte durch neu Geschäfts- und Gastronomieflächen, sowie Kulturbetriebe abgerundet und belebt werden. Die in dieser Studie angeführte Neugestaltung der Annenstraße wurde von dem Büro Mettler Landschaftsarchitektur bereits im Jahre 2013 durchgeführt und zeichnet sich durch eine schlichte, jedoch gelungene Sprache im Bereichen der Oberflächengestaltung und der Stadtmöblierung aus. Die gewünschten Akzente in Hinblick auf Stärkung des Handels, Beruhigung des Verkehrs und Schaffung einer Flaniermeile konnten nur bedingt erzielt werden, jedoch hängen diese Ziele stark mit den weiteren Entwicklung in diesem Bereich zusammen und so könnte dies nur eine Frage der Zeit sein.⁸⁸

Als abschließenden Punkt sieht die Entwicklungsstudie die Stärkung der Wohnqualität entlang der Annenstraße vor. Die bereits bestehende gründerzeitliche Struktur ermöglicht eine hohe Nutzungsdynamik, durch die großzügigen Grundrisse dieser Zeit, jedoch besteht eine starke Unterversorgung im Bereichen des privaten, öffentlichen, beziehungsweise halböffentlichen Frei- und Grünraum. In Form von Entkernung der Innenhöfe, Dachgärten, Balkone und Terrassen könnte eine Verbesserung des Freiflächenangebots erreicht werden und so Wohnmischformen und Räume für die Kreativszene etabliert werden.⁸⁸



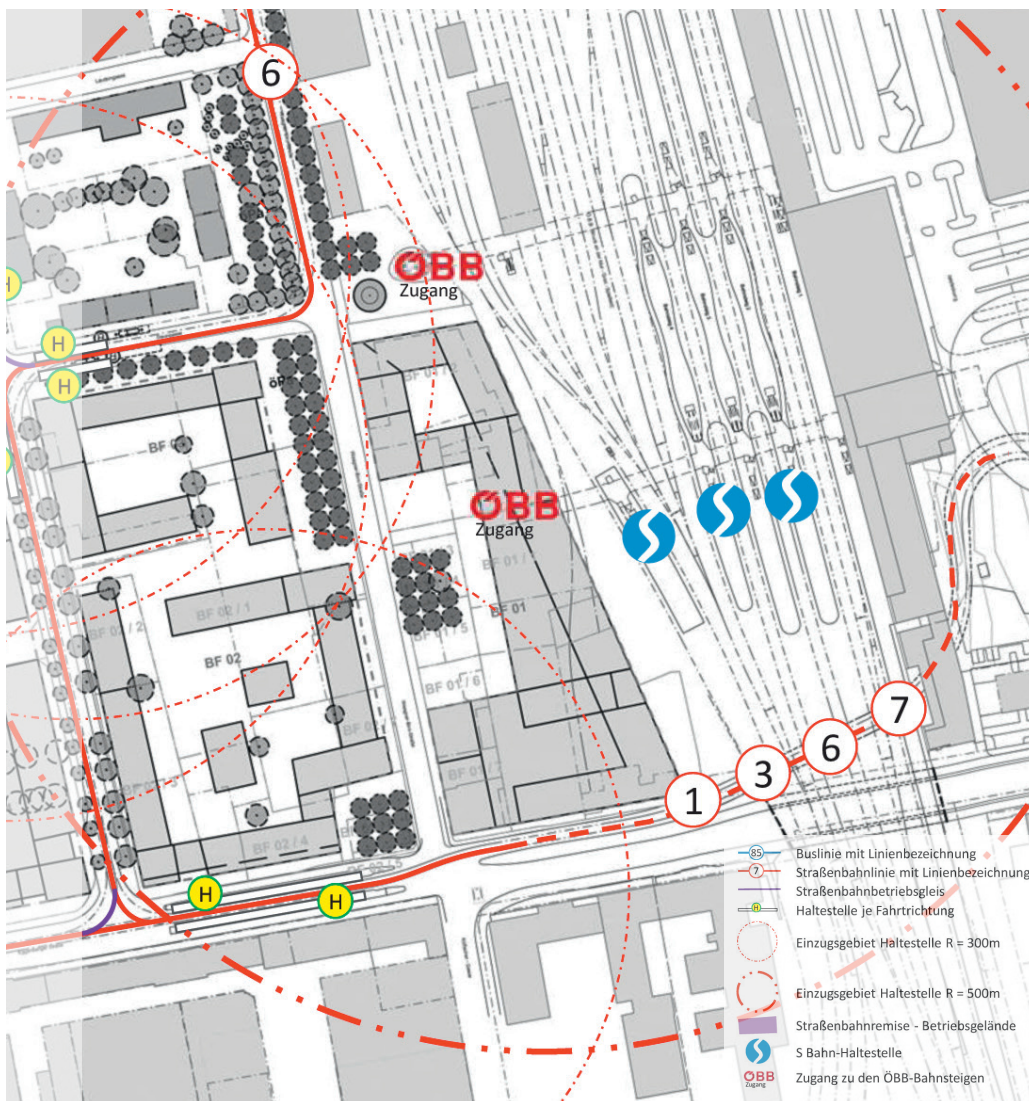


Abbildung 34: nach Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2013, Auszug Planungsgebiet Bahnhofsviertel West

Die Entwicklungsstudie „Bahnhofsviertel“ befindet sich im Moment gerade in einer Überarbeitungsphase. Die grundlegenden, allgemeinen Überlegungen und Erkenntnisse werden nur kaum oder gar nicht verändert. Der Schwerpunkt der neuen Studie, mit der erneut das Büro „Zechner & Zechner“ beauftragt wurde, betrifft die Areale westlich der Bahntrasse und speziell die Bebauung dieser. Hinsichtlich der Grundparzellen und der Eigentumsverhältnisse dieser wurde das Bebauungskonzept neu überarbeitet und verändert. Da die neue Studie noch immer nicht veröffentlicht wurde gibt es diesbezüglich keine Möglichkeit neue Erkenntnisse dieser Studie einzufügen. Im Rahmen des EUROPAN-Wettbewerbs wurde jedoch ein Auszug des vorläufigen Lageplans der zukünftigen Studie veröffentlicht.⁸⁹

Das Untersuchungsgebiet

Bahnhofsviertel West

Graz | Main Station West - A central Porosity

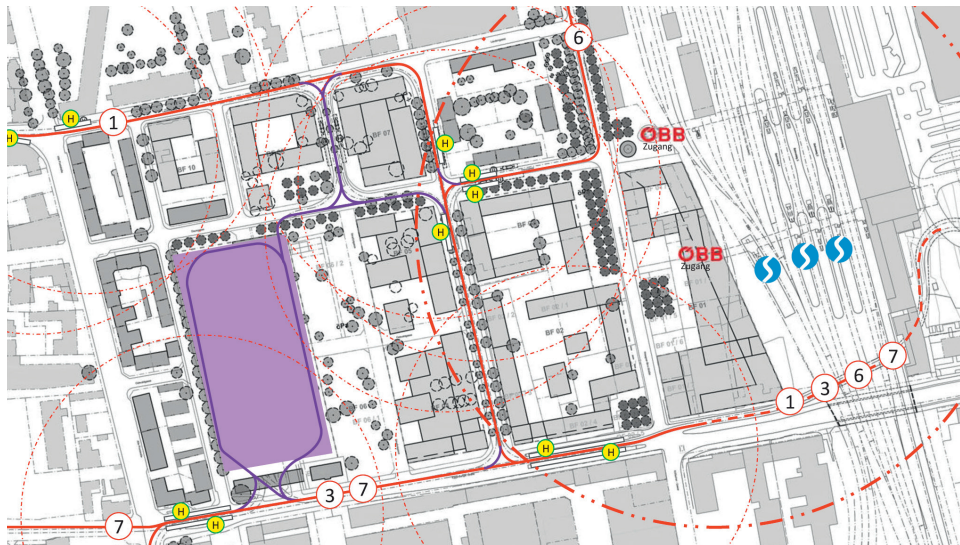


Abbildung 35: nach Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2013, Auszug Planungsgebiet Bahnhofsviertel West

Der Bauplatz des E13-Wettbewerbs ist Teil des Entwicklungsgebiets „Bahnhofsviertel West“, welches selbst im größeren Entwicklungsgebiet „Bahnhofsviertel“ liegt. Innerhalb des „Bahnhofsviertels West“, am östlichen Ende entlang der Bahntrasse liegt das Baufeld des EUROPAN-Wettbewerbs. Das Grundstück ist ein länglicher Streifen zwischen der Bahntrasse und der Waagner-Biro Straße und grenzt direkt an die Plattformen des Bahnhofs an. Entlang dieser Bahntrasse befinden sich zwei Unterführungen, welche den Bauplatz mit dem Bahnhof mit der anderen Stadtseite verknüpfen. Das südliche Ende des Baufelds wird durch die Eggenberg Straße definiert, das nördliche durch einen offenen Platz mit dem markanten, historischen Wasserturm, welcher die nördliche Unterführung markiert. Das Wettbewerbsgebiet umfasst einen Grünstreifen, auf der anderen Seite der Waagner-Biro Straße, der sich vom Wasserturm bis hin zur Laudongasse erstreckt.⁹⁰

Die Entwicklungsstudie „Bahnhofsviertel West“ definiert allgemeinen städtischen Qualitäten und bestimmt die allgemeinen Planungsrichtlinien, welche Gebäudehöhen, Bebauungsdichten, Größe und Lage der Erholungsgebiete, die Art und Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und das Nutzungsprogramm definieren. Die Entwürfe des Wettbewerbs müssen den Richtlinien der Entwicklungsstudie entsprechen und sich ins übergeordnete städtebauliche Konzept dieses Areal einfügen.⁹⁰

Die Hauptziele der Entwicklungsstudie ist die Schaffung eines neuen, funktionierenden Stadtteils, mit dem Zentrum westlich der Bahntrasse und dem damit verbundenen Brückenschlag über die Bahntrasse und der Aufbruch dieser Barriere, um so eine besser verknüpfte, ausgeglichene Stadt zu bilden. Um diesen neuen Stadtteil ins Bewusstsein der Stadt zu rufen sollte im Zentrum eine identitätsstiftende Silhouette geschaffen werden, eine Art modernes Gegenstück zum historischen Zentrum der Stadt Graz, dem Schlossberg. Das EUROPAN-Projekt wird als städtische Ankerpunkt, eine starke Verbindung zwischen den beiden Seiten schaffen und ein Portal zum westlichen Stadtteil und den neu entwickelten Quartieren schaffen.⁹⁰

Die wohl wichtigsten infrastrukturellen Punkte für das Entwicklungsgebiet bildet der neue Park, der neben dem Wirtschaftsgebäude der GVB situiert ist, die Erweiterung der grünen Achse, welche entlang der Daugasse in den neuen Park mündet und die Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Richtung „Smart City“ - Quartier, von der auch das Wettbewerbsgebiet, durch eine weitere Haltestelle profitiert und so eine noch bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr geschaffen wird.⁹⁰

Der Untersuchungsgebiet
Grenzen und Umgebung
Graz | Main Station West - A central Porosity



Abbildung 36: Europan Österreich, Wettbewerbsunterlagen Europan 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Wasserturm



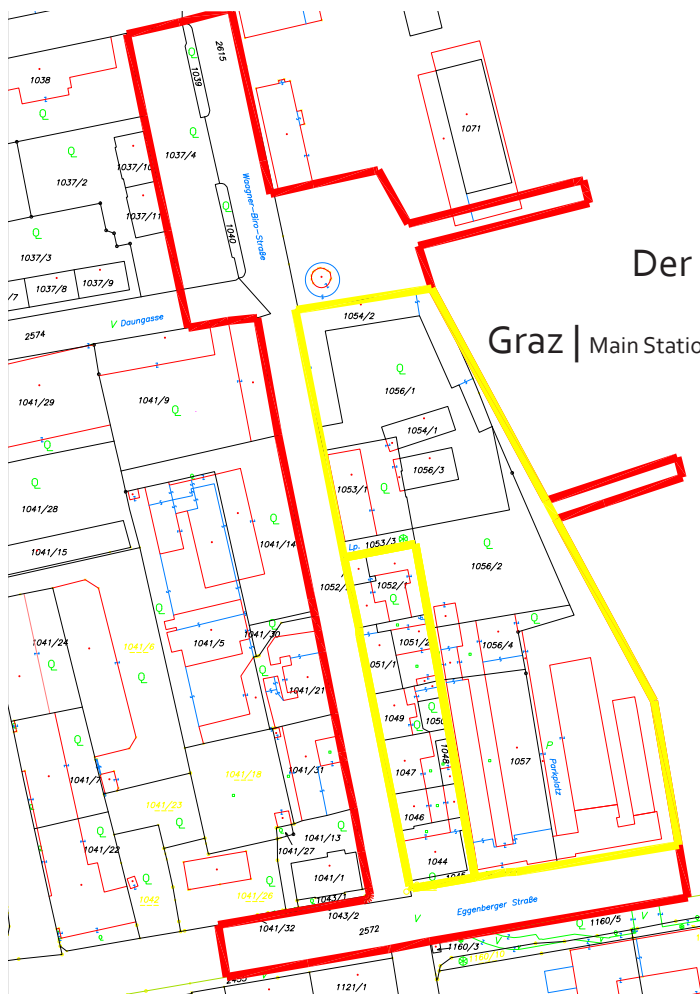
Abbildung 37: Europan Österreich, Wettbewerbsunterlagen Europan 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Bahnstege



Abbildung 38: Europan Österreich, Wettbewerbsunterlagen Europan 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Eggenberger Alle



Abbildung 39: Europan Österreich, Wettbewerbsunterlagen Europan 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Waagner-Biro-Straße



Der Projektstandort
 Der Bauplatz
 Graz | Main Station West - A central Porosity

Abbildung 40: European Österreich, Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Katasterplan Wettbewerbsgebiet

Das EUROPAN- Wettbewerbsgebiet setzt sich aus dem gelb umrandeten Kerngebiet und dem rot umrandeten „erweiterten Bereich“ zusammen und bildet, das im Zuge des Wettbewerbs zu bearbeitende Areal. Das zweigeteilte Kerngebiet besteht zum einen aus Parzellen von Besitzern, welche mit EUROPAN zusammenarbeiten, zum anderen aus jenen, die nicht gewillt sind, mit EUROPAN zusammenzuarbeiten.⁹¹

Die Flächen der ÖBB und der Firma Hanschmann, ein Baumaterialienhändler der den Standort des Baustofflager in die Außenbezirke verlagert hat, werden nicht mehr benötigt und so bieten sich diese ideal für den EUROPAN-Wettbewerb an. Die von den beiden Parteien zur Verfügung gestellten Flächen bilden ca. 80 Prozent der Gesamtfläche. Die restlichen 20 Prozent befinden sich im Besitz mehrerer Parteien, welche ihre Grundstücke als Lager-, Arbeits- und Wohnflächen nutzen und weiter nutzen möchten und über Hinterhöfe in Richtung der Bahngleise verfügen.⁹¹

Diese, südwestlich am Projektgelände liegende Kleinstruktur reicht vom südlichen Ende bis ca. in die Mitte des Bauplatzes und schirmt diesen von der Straße ab und beschränkt den westlichen Zugang und die Verbindungsachse von Osten nach Westen. Des weiteren beeinflusst diese Häuserreihe die Situation der Bebauung, welche zunächst einer Hinterhofsituation, später eine Rand- und Abschlusssituation entspricht. Der Umgang mit dem Bestand, beziehungsweise ein Konzept welches diese Gebiete im ersten, wie auch zweiten, späteren Schritt in die neugebildete Struktur aufnimmt und eingliedert, spielt eine wichtige Rolle für den EUROPAN-Wettbewerb und sollte ausführlich bearbeitet und gelöst werden. Dieser Umstand definiert eine für das Projekt wichtige zeitliche Komponente, welche einen wohlüberlegten und schrittweisen Entwicklungsprozess nahelegt.⁹¹

Die Hauptaufgabe wird die Integration der bestehenden Baustruktur in das neue Bauprojekt sein, ohne diese Kleinstrukturen negativ zu beeinflussen und trotzdem ein funktionierendes Netz von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Flächen und dessen Verbindung in den Außenbereichen zu entwickeln, welche in den weiteren Projektphasen ebenfalls gut funktionieren und genutzt werden könnten. Die Kombination aus der bestehenden Kleinstruktur und hoher städtischer Dichte, stellt die Wettbewerbsteams abermals vor eine schwere Entscheidung, welche nur durch ein gutes Konzept, sorgfältig und dezent gelöst werden kann.⁹¹

⁹¹ Vgl. European Österreich 2013, 18-19.

Der Projektstandort

Mobilität

Graz | Main Station West - A central Porosity

Einer der größten Vorteile dieses Bauplatzes ist die Lage direkt neben dem Hauptbahnhof, dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der Stadt. Durch die klare Stellungnahme des STEK 4.0 bezüglich Nachhaltigkeit, kann das Ziel der teilnehmenden Architekten und Städteplaner nur eine Planungsgrundlage sein, welche nicht auf den motorisierten Individualverkehr zurückgreift, sondern die hervorragende Anbindung an den Bahnhof nutzt. Diese ideale Lage des Baufeldes rückt das Augenmerk auch auf den Arbeitssektor, welcher ebenfalls vom Knotenpunkt sehr profitieren könnte und einfaches Pendeln von Außenbezirken oder der direkten oder indirekten Umgebung in die Arbeit ermöglicht. Ebenfalls bietet sich der Bauplatz auch ideal für Wohnen an, da die Verbindung zu den Außenbezirken oder auch anderen Städten hervorragend ist.⁹²

Das Baufeld selbst sollte als Autofreizone ausgebildet werden Ausnahme sollten nur Bereiche für Einsatzfahrzeuge, Lieferdienste und der gleichen bilden, welche in das Freiflächenkonzept einfließen sollten. Die gesamten Parkflächen sollte unterirdisch untergebracht werden, um eine möglichst hohe Qualität des Außenbereiches zu gewährleisten und keine neuen Barrieren zu schaffen. Entlang der Waagner-Biro Straße sollten die Zu- und Ausfahrten vorhanden sein.⁹² Das Mobilitätskonzept des gesamten Entwicklungsgebiets sieht eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und eine Stärkung der sanften Verkehrsformen, wie Radverkehr und Fußgängerverkehr, vor. Des Weiteren inkludiert das Verkehrskonzept Carsharing Einrichtungen und Ladestellen für Elektroautos, um die Anzahl und den Bedarf der Parkflächen zu reduzieren und den zukünftigen Trends nachzugehen. Im Zuge des Mobilitätskonzepts kann das Verhältnis von Parkflächen zu Nutzfläche auf 1/120 m² reduziert werden.⁹²

Hohe Attraktivität und Effizienz von sanften Mobilitätseinrichtungen ist der Schlüssel für die gesamte Entwicklung des Areals. Die Anbindung an das bestehende Radwegnetzwerk ist dadurch zwingend notwendig, welches in diesem Bereich gut ausgebaut wurde. Das EUROPAN-Projekt sollte mindestens über 1.500 Fahrradabstellplätze verfügen und über das gesamte Areal verteilt und speziell in den Bereichen der beiden Unterführungen konzentriert werden. Allgemein ist das Radfahren in Graz weit verbreitet und sehr populär, somit muss der Bauplatz über zahlreiche Einrichtungen für Fahrräder verfügen, um das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel zu etablieren. Diese Einrichtungen sollten in die Gebäude integriert werden, auf der Ebene der öffentlichen Flächen zugänglich sein und der hohen Dichte der Baustruktur entsprechen.⁹²

Der neu geplante Verbindungsgang für Fußgänger und Radfahrer unter den Gleise hindurch gilt als Herzstück des Konzepts für sanfte Mobilität und muss in das bestehende Netz eingebettet werden. Die Wegführung für Fußgänger muss zweierlei Elemente verbinden, zum einen müssen täglich benötigte Wege möglichst kurz und ohne Umwege durch das Gebiet geführt werden, zum anderen sollte die Wegführung aber auch den Fußgängerverkehr beruhigen und zum Flanieren im öffentlichen Bereichen einladen. In diesem Kontext sollte man sich über unterschiedliche Ebenen und dessen Schnittstellen Gedanken machen und ein dreidimensionales Konzept entwickeln.⁹²

Weiters muss eine Verbindungsachse vom Bahnhof über beide Unterführungen, speziell der südlicheren, die als Erweiterung der Haupteinschließung der Bahnsteige gilt, den Projektgebieten bis hin zum neu entstehenden Park entstehen. Der Park ist das zentrale Erholungsgebiet des gesamten Stadtteils und sollte von allen Bereichen gut erreicht werden.⁹²

Der Projektstandort

öffentlicher Raum und Freiraum

Graz | Main Station West - A central Porosity

Die Wettbewerbsbestimmungen von EUROPAN legen auf die Gestaltung des öffentlichen Raums, sowie des Freiraums höchste Aufmerksamkeit und höchsten Wert. Das Kerngebiet selbst liegt zwischen der Bahntrasse und der Waagner-Biro Straße und sollte interessante und attraktive Plätze bieten, die zum Verweilen einladen. Die ohnehin an öffentlichen Räumen und Erholungsgebieten stark unterversorgte westliche Stadtseite, auf der ebenfalls der EUROPAN-Bauplatz liegt, wird erst durch die Schaffung der Parkanlagen im Zuge der Entwicklungsgebiete langsam, gegenüber der östlichen Stadtseite aufholen, was die momentan Wohnqualität deutlich mindert.⁹³

Durch die exponierte Lage des Bauplatzes muss dieser eine Doppelrolle im Bezug auf die Identifizierung des neuen Quartier übernehmen und des weiteren als eine Art Tor oder Brücke für das gesamte Entwicklungsgebiet dienen. Zum einen muss ein Gegenstück zum Bahnhofvorplatz geschaffen werden um eine möglichst gleichmäßige Orientierung zu schaffen und den Gedanken der Vorder- und Rückseite des Bahnhofs ein für alle mal aufzubrechen, zum anderen muss ein Identifikationselement für Bewohner, Betreiber und Bedienstete geschaffen werden, ein Atmosphäre für ein kleines urbanes Quartiers, welches durch eine Vielzahl, unterschiedliche öffentliche Räume, Gemeinschaftsflächen und private Außenbereiche sich eindeutig vom Bahnhofsvorplatz abgrenzt.⁹³

93 Vgl. European Österreich 2013, 20-22.

Die geforderte hohe Dichte für die Kernzone des Projektstandorts ermöglicht eine Hochhausbebauung, welche jedoch die Herausforderung steigert, einen äußerst attraktiven öffentlichen Raum zu schaffen, der ideal mit den benachbarten Gebieten verknüpft sein sollte. Denn eine Hochhausbebauung kann nur dann realisiert werden, wenn das Projekt einen großzügigen öffentlichen Freibereich bietet, der über eine attraktive und leicht zugängliche Identifikationsmöglichkeit verfügt. Aufgrund der Besonderheiten von hohen Gebäuden muss die Qualität des öffentlichen Raumes gesteigert werden, speziell im Bezug auf den Komfort der Menschen, die jenen öffentlichen Raum benutzen. Um für soziale Gerechtigkeit zu sorgen sollten die obersten Etagen nicht in Form von Penthäusern ausgebaut werden, sondern als Aussichtsplattformen oder Cafés der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.⁹⁴

Auf einer allgemeinen Ebene sollte ein urbaner, lebenswerter öffentlicher Freibereich geschaffen werden, der über ein kommerzielles, kulturelles, wie auch öffentliches Programm verfügt und so das Zentrum des Stadtteils widerspiegelt.⁹⁴

Wie bereits erwähnt, verfügt das Kerngebiet nicht über die gesamte Länge des Bauplatzes, über einen Zugang zur Waagner-Biro Straße, welches das Entwicklungspotenzial, speziell in der ersten Phase des Projektes etwas schmälert. Die im Osten liegende Bahntrasse bildet zwar eine starke Barriere, die sich durch die ganze Stadt zieht, kann jedoch durch die beiden Verbindungsgänge zum Bahnhof, welche eine urbane Dynamik erzeugen und die Stadt in Richtung Westen öffnet, entscheidend geschwächt werden. Während der nördliche Tunnel den Bauplatz nur tangiert, mündet die südlichere Unterführung, welche die Haupterschließungsachse des Bahnhofs bildet, inmitten des Projektgebiets.⁹⁴

Aufgrund der Barriere gegenüber der Waagner-Biro Straße müssen zwei Punkte in der ersten Umsetzungsphase des Projektes gelöst werden. Die höchste Aufmerksamkeit wird auf die Schaffung einer attraktive Durchquerung der Waagner-Biro Straße, die den zukünftigen zentralen Park mit dem Bauplatz verbindet und auf die Schaffung einer attraktive längs gerichtete Verbindungsachse innerhalb des Kerngebiets, welche einen öffentlichen Durchfluss in Nord-Süd-Richtung erzeugt und die neuen attraktiven Einrichtungen der öffentlichen Bereiche versorgen, gelegt.⁹⁴

Die immer wieder erwähnten Unterführungen zwischen den Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof und dem Bauplatz bilden die Haupterschließungsachse für den Fußgängerverkehr in Ost-West Richtung und verfügen ohne Zweifel über enormes Entwicklungspotenzial. Das entscheidende Element für die Gestaltung dieser Verbindungen bildet der Übergang zwischen den auf unterschiedlichen Ebenen sich befindenden Unterführungen und den öffentlichen Erholungsräumen. Auch hier sollte spezielles Augenmerk auf die schrittweise Entwicklung dieser Gebiete gelegt werden, um eine möglichst hohe Qualität für öffentliche Freiräume, einschließlich öffentlichen Räume, Gemeinschafts- und Privatflächen für Mitarbeiter, Bewohner und Besucher zu erzeugen.⁹⁴

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Westen von Graz unter einen Mangel an Erholungsräumen leidet, sollte dieses Quartier über ausreichend Erholungsräume verfügen. Die Wettbewerbsrichtlinien garantieren für jeden Bewohner 10 m² Erholungsraum innerhalb des Quartiers und 20 % des Bauplatzes müssen als Erholungsraum ausgewiesen sein. Des weiteren muss sich ein Spielplatz am Bau Feld oder in direkter Umgebung befinden. Ein Versiegelungsgrad von 60 % darf nicht überschritten werden um ein gutes Mikroklima gewährleisten zu können müssen Terrassen, Balkone und Dächer teilweise begrünt werden.⁹⁴

Der Projektstandort

Gebäudeentwicklung und Gebäudenutzung

Graz | Main Station West - A central Porosity

Ein großer Gewinn des Projektes sollte die Mischnutzung und die hohe Variabilität sein. Neben der zentralen Lage und der hervorragenden öffentlichen Verkehrsanbindung verfügt das Projekt über großes Potential für ein Nutzungsprogramm, das neben Wohnen, auch Handels-, Kultur- und Sozialeinrichtungen beinhalten sollte. Diesbezüglich fordert die Stadt, dass 60% der neu entstehenden Flächen für Wohnungen genutzt werden, die restlichen 40% sollten anderen Nutzungen entsprechen.⁹⁵

Die ÖBB führte diesbezüglich eine Studie über das Potenzial von Nichtwohnnutzungen in diesem Areal durch und kam zu dem Ergebnis, dass Nahversorger, Banken, sowie Gastronomie-, Handels- und Gewerbebetriebe in den städtischen, öffentlichen Bereichen der Erdgeschosszonen situiert werden sollten, um so den öffentlichen Bereich zu beleben und aktivieren.⁹⁵

Zusammenhängenden Einkaufszonen sollten in diesen Gebiet die 10.000 m² Marke nicht überschreiten und nur 1/5 dieser Fläche kann für Lebensmittelgeschäfte genutzt werden. Grundsätzlich sollten diese Flächen als Ganzes, oder maximal zweigeteilt werden, was jedoch die Ausbildung separater Eingänge erfordert. Die Stadt betont vehement, dass das EUROPAN-Wettbewerbsgebiet kein innen liegendes Einkaufszentrum, noch ein gewerbliches Zentrum, welches das öffentliche Leben in das Innere absorbiert und der Umgebung entzieht, beinhalten muss. Es ist dringend von der Planung von Einkaufszentren abzuraten, wenn dadurch die öffentlichen Bereich zerstückelt werden und dadurch darunter leidet.⁹⁵

Um das städtische Leben in diesen Bereich zu verbessern sollten 1-2 Prozent der Nutzfläche an kleine, soziale oder kulturelle Einrichtungen oder Organisationen zugeordnet werden. Diese Programme sollten sich ebenfalls in der Erdgeschosszone befinden und finanziell unterstützt werden. Weitere kulturelle Einrichtungen, wie zum Beispiel Galerien oder Ausstellungsräume sollten ebenfalls in der Erdgeschosszone liegen und könnten das städtische Leben noch weiter bereichern.⁹⁶

Durch die schon oft erwähnte hervorragende öffentliche Verkehrsanbindung wirkt das Projektgebiet sehr attraktiv für jegliche Büronutzung und durch die zusätzliche Nähe zur FH Joanneum eröffnen sich neue Möglichkeiten für spezielle Büroformen für Start-Up Unternehmen oder auch Co-Arbeitsplätze. Aus den selben Gründen könnte sich auch ein Forschungszentrum am E13-Projektgebiet etablieren, welches die Wertigkeit des wirtschaftlichen Standorts noch weiter steigert. Alle diese Nutzung müssten natürlich mit der Hauptnutzung Wohnen kompatibel sein und sollten nicht mehr als 20 Prozent der gesamten Nutzfläche ausmachen.⁹⁶

Das bereits erwähnte Nutzungsprogramm sollte durch Ausbildungseinrichtungen und Gesundheitseinrichtungen ergänzt werden, um so eine möglichst großes Angebot für Bewohner und Besucher zu schaffen. Im Bereich der Ausbildungseinrichtungen befinden sich bereits zwei Schulen in direkter Nachbarschaft, deshalb sollte ein Kindergarten mit einer Fläche von ca. 800 m² realisiert werden. Die intelligente Integration des Kindergarten und dessen großen Freiraumbedarf in das dichte Stadtgebiet wird eine Schlüsselrolle im architektonischen Entwurf einnehmen und sollte deshalb ausführlich bearbeitet werden. Um der Forderung einer Gesundheitseinrichtung nachzukommen sollte ein Gesundheitszentrum oder eine Gemeinschaftspraxis von unterschiedlichen Ärzten auf dem Projektstandort verwirklicht werden, welche den Projektrahmen abrunden und einen ausgeglichenen Nutzungsmix ermöglichen.⁹⁶

Im Zuge des Nutzungsprogramms wird die Gestaltung der Erdgeschosszone ein wichtiges Grundelement des Projektes darstellen, welche stark von einem produktiven Mix aus gewerblichen und nicht gewerblichen Einrichtungen abhängt und über das Gelingen oder Scheitern entscheidet. Die Büro- und Arbeitsbereiche, die auf das gesamte Projekt verteilt werden sollten, müssen möglicherweise über identitätsstiftende, von außen ablesbare Elemente verfügen, welche die Lage und Funktion der Arbeitsbereiches widerspiegelt. Es werden Visualisierungsmöglichkeiten dieser Bereiche, die speziell von den Haupteinschießungszonen ersichtlich sind, angedacht.⁹⁶ Die exakten Größenangaben der unterschiedlichen Nutzungen sollten eher als Rahmenbedingungen verstanden werden und nicht als fixierte, unumstößliche Angaben, da dies ein absoluter Widerspruch zum übergeordneten Hauptthema „Die anpassbare Stadt“ sein würde. Diese Angaben sollten in erster Linie, einen angemessenen Rahmen für die Entwicklung des architektonischen Entwurfs bilden.⁹⁶

Das Nutzungsprogramm für die Wohnnutzung sollte die angegebenen 60 Prozent der gesamten Nutzflächen nicht überschreiten. Die Erdgeschosszone muss von Wohnungen freigehalten werden, die einzige Ausnahme bilden die vertikalen und horizontalen Erschießungszonen für die Wohnnutzung. Die Stadt Graz fordert die Wohnflächen in geförderte Wohnungen und Wohnungen des freien Markts aufzuteilen, um so eine Durchmischung gesellschaftlicher Schichten zu erhalten. Um einen breiten Mix an Lebensmodelle zu unterstützen, sollten die üblichen Wohnungseinheiten, welche von 40 m² bis 90 m² reichen, durch spezielle Typen von Wohngemeinschaften und Mikroeinheiten für Besucher und Gäste erweitert werden. Durch die unmittelbare Nähe zur FH Joanneum und dem Hauptbahnhof würde sich auch ein Studentenwohnheim für den E-13 Bauplatz anbieten, welches auch den öffentlichen Bereich beleben würde. Aufgrund der hohen Lärmbelastigung der Bahn und der Straße, sollten die Wohnbereiche durch die Höhe oder Orientierung der Baukörper oder durch Schutzmaßnahmen vor diesen Emissionen geschützt werden.⁹⁶

Der Projektstandort

Bebauungsdichte und Gebäudehöhe

Graz | Main Station West - A central Porosity

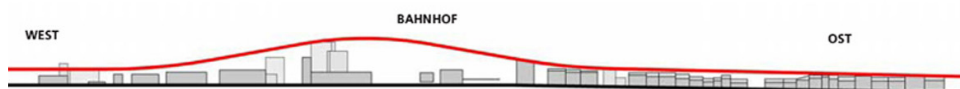


Abbildung 4.1: Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2008, Schema Höhenentwicklung West-Ost

Die maximale Bruttogeschossfläche dieses Bauplatzes liegt bei 2,5, was durchaus eine urbane Struktur ermöglicht. Die bereits öfter erwähnte Nutzungsaufteilung zwischen Wohnnutzungen und anderen Nutzungen beträgt 60/40. Das Erreichen dieser Dichte bildet ein wichtiges Wettbewerbskriterium und sollte absolut möglich sein. Des Weiteren besteht die Möglichkeit die Dichte noch zu steigern, jedoch darf diese Steigerung die Qualität der öffentlichen Räume und des Gebäudes nicht schmälern. Die Stadt würde die Steigerung der Dichte unterstützen und in diesem Bereich eine Ausnahme machen.⁹⁷

Um die Angaben der Anzahl der Wohnungen zu vereinfachen, können die Wettbewerbsteams eine Durchschnittsfläche der Wohnungen von 100 m² annehmen, welche die Wandflächen und Versorgungsbereiche beinhalten.⁹⁷

Die Definition der Gebäudehöhen liegt einzig und alleine bei den Planungsteams des Wettbewerbs und sollten unter Berücksichtigung der Nachbargebäude und dem städtebaulichen Kontext getroffen werden. Eine Hochhausbebauung kann, muss jedoch nicht am Bauplatz realisiert werden. Die allgemeinen Bestimmungen der Raumplanung deklarieren dieses Gebiet als mögliche Zone für Hochhausbebauungen.⁹⁷

Das steiermärkische Baugesetz bezeichnet ein Gebäude, mit der Fußbodenoberkante des obersten Geschosses, von mehr als 32 m als Hochhaus. Für ein Hochhaus gelten strengere Baugesetze und Richtlinien, speziell in der Sparte Brandschutz, wo ein zweiter Erschießungskern gefordert wird um einen weiteren Fluchtweg zu ermöglichen. Diese verschärften Maßnahmen spiegeln sich natürlich in den Gebäudekosten wieder.⁹⁷

Des Weiteren unterstützt die Stadt Graz nur dann Hochhausbebauung, wenn alle von ihr bestimmten Anforderungen bezüglich städtebaulicher und architektonischer Gestaltung eingehalten werden. Hierbei spielt das Wahrzeichen der Stadt Graz, der Schoßberg samt Uhrturm, eine große Rolle, der von keinem Gebäude überragt, beziehungsweise verdeckt werden darf. Weiters gilt die Schaffung eines öffentlichen Raumes, mit außergewöhnlicher Qualität in unmittelbarer Nähe und die Einbettung des Projektes in die direkte Umgebung als grundlegende Voraussetzung für jegliche Hochhausbebauung.⁹⁷

Mit anderen Worten formuliert, muss jede Art einer Hochhausbebauung einen umfassenden Mehrwert für das gesamte Projekt nachweisen, speziell in den Bereichen der optischen Qualität, der Qualität von öffentlichen Bereichen, der Lebens- und Arbeitsqualität und der Aktivierung der Erdgeschosszone.⁹⁷

Der Projektstandort

Gebäudestruktur

Graz | Main Station West - A central Porosity

Unter Berücksichtigung des EUROPAN 13 Themas „Die anpassbare Stadt“ muss die typologische Gestaltung, offenen Grundrisse zulassen, welche sich mit unterschiedlichen Nutzungen befüllen lassen. Diese variablen Nutzungen und Nutzungsänderungen sollten über den gesamten Lebenszyklus bestehen bleiben und sich möglichst auf neue Technologien und Lebensweisen anpassen. Die Struktur sollte über eine nachhaltige Anpassungsfähigkeit verfügen, um eine theoretische Hauptnutzungsänderung von momentaner Wohnnutzung zu jeglicher anderen Nutzung vollziehen zu können.⁹⁸

Flexibilität ist nicht nur eine Frage des Entwurfs, sondern hängt auch stark von der Größe der zu bearbeitenden Bereiche ab. Büroflächen bis zu einer Größe von 100 m² müssen über eine Raumhöhe von 2,80 m verfügen, überschreiten sie jedoch 500 m² müssen die Raumhöhen 3,00m betragen. Empfehlungen für eine nutzungsoffene Struktur berücksichtigen solche Regulierungen, nehmen dadurch jedoch einen Flächenverlust oder eine Steigerung der Außenflächen in Kauf, wenn diese Standards über das gesamte Projekt gezogen werden. Als Vergleich beträgt die Mindestraumhöhe für Wohnnutzungen 2,50 m.⁹⁸

Bereiche des städtischen Programms in den Erdgeschosszonen sollten sich überwiegend entlang der öffentlichen Plätzen und Freibereichen und entlang der Verbindungsachsen befinden. Um diese Programme unterbringen zu können wird eine Raumhöhe von 4,5 m benötigt.⁹⁸

Grundsätzlich gilt, wenn die Gebäude auf dem Bauplatz ziemlich hoch sind, ist die Grundfläche des Gebäudes eher gering im Verhältnis zur Summe der Gebäudefläche. Dies bedeutet das jede Bebauungsart nur über eine gewissen Menge an Erdgeschossflächen verfügt, was uns zu einer Mischung aus höheren und niedrigeren Gebäuden führt, von denen man die Dächer in das Außenflächenkonzept integrieren kann.⁹⁸

Um die heutigen und zukünftigen, unterschiedlichsten Arbeits- und Lebensweisen, in sich aufnehmen zu können, muss die Gebäudestruktur und die Gebäudetypologie, über einen definierten Freiraum verfügen, welcher die technischen und sozialen Entwicklungen in sich aufnehmen kann.⁹⁸

Der Projektstandort

Zusammenfassung

Graz | Main Station West - A central Porosity

Ein neues Stadtzentrum, als Brückenschlag

Der Projektentwurf sollte den westlichen Bereich und das Bahnhofsviertel komplett in die Stadt integrieren und eine Barriere der Bahntrasse aufbrechen. Es gilt architektonische und programmatische Verbindungen durch die Schaffung einer angemessenen, städtischen Struktur zu etablieren und einen lebendigen öffentlichen Raum zu erschaffen, welcher als Tor zum neuen Stadtviertel agiert.⁹⁹

Öffentliche Raumkonzepte mit hoher Qualität

Die Wettbewerbsprojekte müssen über eine Gebäudekonfiguration und eine Erdgeschossgestaltung verfügen, welche einen öffentlichen Raum mit hoher Qualität erzeugt, der die Nutzer zum Verweilen anregt und der zwischen den Bedürfnissen der Bewohner und Benutzer vermittelt. In Abhängigkeit von der Gebäudehöhe muss das Projekt über ein qualitativ hochwertiges Mikroklima für öffentliche, gemeinschaftliche und private Außenflächen verfügen.⁹⁹

Städtisches Wohnen

Das Projekt sollte über eine Fülle von architektonischen Typologien und anpassbare Strukturen verfügen, die Vorteile und Qualitäten des Lebens im dichten, heterogenen, urbanen Kontext zeigen. Die Nähe zum Hauptbahnhof und eine mögliche, nachhaltige Lebensweise könnten in diesem Kontext und im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungskonzept 4.0 ebenfalls betrachtet werden.⁹⁹

Städtische Erdgeschosszonenentwicklung

Die Entstehung eines überzeugenden Dialogs zwischen der Qualität des öffentlichen Raums und des städtischen Programms der Erdgeschosszone muss anhand des Entwurfs dargestellt und nachgewiesen werden.⁹⁹

Anpassbares Arbeiten

Bezugnehmend auf das Thema von EUROPAN 13, sollten Strukturen für anpassbare Büroflächen und andere Arbeitereiche erarbeitet werden, welche ein großes Angebot an unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen abdeckt.⁹⁹

Dreidimensionale Urbanität

Der Entwurf sollte eine urbane und architektonische Gestaltung aufweisen, welche die verschiedenen Programme und Nutzungen auf intelligente Weise anordnet. Die Konfiguration und Struktur des Gebäudes sollte unterschiedlichen Programme erlauben, die sich untereinander ergänzen und voneinander profitieren können.⁹⁹

EVENT TV
EVENT TV
EVENT TV
EVENT TV

WU R F

W U R F

W U R F

W U R F

W U R F

ENTWURF

Bebauungsformen	146
Punktbebauung	148
Riegel Zeilenbebauung	154
Blockrandbebauung	160
Bebauung	166
Die schrittweise Entwicklung der Bebauung	168
Leitkonzept	180
Nutzungskonzept	182
Untergeschosszone	184
Erdgeschosszone	188
Gebäudekernzone	198
Dachterrasse	212
Plansammlung	220



Schwarzplan
Bestand
M 1:10.000




Schwarzplan
Bestand | Projektstandort
M 1:10.000



Schwarzplan
Bestand | Entwicklungsstudie
M 1:10.000

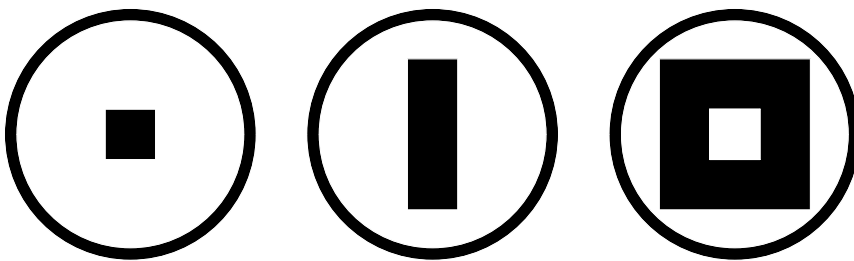



 Schwarzplan
 Entwicklungsstudie Verkehr
 M 1:10.000

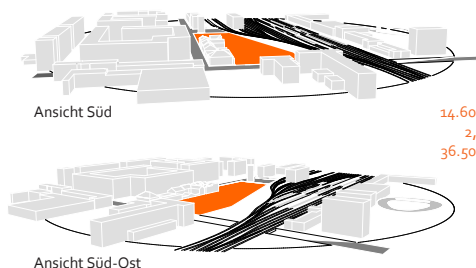


Schwarzplan
Entwicklungsstudie
M 1:10.000

Bebauungsformen
Grundstück
Entwurf

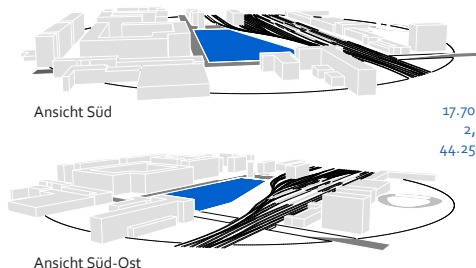


Grundstückentwicklungsphase A



14.600 m² Grundstücksfläche
2,5 Bebauungsdichte
36.500 m² mögliche BGF

Grundstückentwicklungsphase B



17.700 m² Grundstücksfläche
2,5 Bebauungsdichte
44.250 m² mögliche BGF

Grundstück

Wie bereits ausführlich beschrieben wird das zu bebauende Projektgebiet in zwei Bereiche unterteilt, welche sich aus nicht mehr genutzten Gewerbeflächen und immer noch genutzten Lager-, Arbeits- und Wohnflächen zusammensetzen. Dieser Ausgangspunkt lässt zwei Entwicklungs- und Bebauungsphasen entstehen, welche im Wettbewerb berücksichtigt werden müssen. Die im Süd-Westen bestehende Kleinstruktur sollte somit im ersten Schritt bestehen bleiben und eingegliedert werden, in weiteren Schritten jedoch durch das Wettbewerbskonzept ersetzt werden.¹⁰⁰

Bebauungsformen

Allgemein betrachtet verfügt das Instrument des Städtebaus über zwei unterschiedliche Bebauungsformen, die offene und die geschlossene Bebauung, welche durch unterschiedliche geometrische Grundelemente geschaffen werden. Die Bebauungsformen werden durch die Lage der Gebäude auf dem Grundstück definiert. Eine offene Bebauungsform verfügt über solitäre Elemente, welche über einen Abstand zueinander oder zu anderen Gebäuden verfügen. Eine geschlossene Bebauung hingegen verfügt zumindest in einer Richtung über keinen Abstand zu einem weiteren Gebäude und ergibt meist eine Gebäudeensemble.

Diese geometrischen Grundelemente setzen sich aus der Punktbebauung, der Riegelbebauung und der Blockbebauung zusammen.¹⁰¹

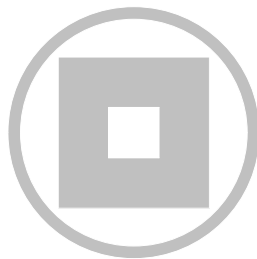
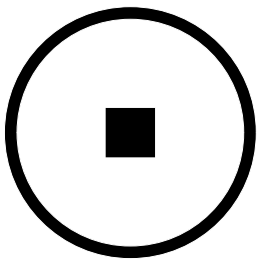
100

Vgl. European Österreich 2013, 18-19.

101

Vgl. Kister/Neufert 2009, 149-150.

Bebauungsformen
Punktbebauung
Entwurf



Eine Punktbebauung ist das Paradebeispiel für eine offenen Bebauungsform. Das einzelne, freistehende Gebäude verfügt über große Freiheiten in den Bereichen der äußeren Kubatur, der Ausrichtung und der Geschossigkeit. Diese Eigenschaften und die damit verbundenen Unabhängigkeit bieten ideale Voraussetzungen neue, zukunftsorientierte Wohnmodelle und Wohnformen zu entwickeln und auszutesten.^{102 103}

Durch die größere Dimensionierung, im Vergleich zu den kleinen vorstädtischen Mehrfamilienhäuser oder Stadtvillen im offenen Stadtblock, welche sich durch ihre Überschaubarkeit, der klar definierten Trennung von öffentlichen und privaten Bereichen und der Identifizierung der Bewohner mit dem Gebäude und seiner Umgebung auszeichnen, verfügt die Punktbebauung oder das Solitär, über eine komplexe Erschließung und Hierarchisierung im Inneren, wie auch in den gemeinsamen Außenräumen und über eine große Vielfalt von unterschiedlichen Wohnungstypen.¹⁰³

Die Punktbebauung ermöglicht eine städtebauliche Akzentuierung, welche in das städtebauliche Konzept eingebunden oder sogar gefordert werden kann. Die Präsenz in der Stadt kann Identität für die Bewohner und Nutzer des Gebäudes stiften und zur Dezentralisierung der Stadt beitragen.¹⁰³

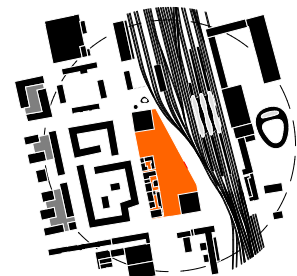
Durch die Punktuelle Verdichtung übernimmt die Gestaltung des im Verhältnis zur bebauten Flächen großen öffentlichen Außenbereich eine enorm wichtige Rolle, da dieser öffentliche Raum neben der Blickverbindung, die einzige Verbindung zur Stadt bildet.^{103 104}

¹⁰² Vgl. Kister / Neufert 2009, 149-150.

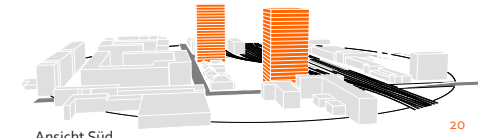
¹⁰³ Vgl. Heckmann / Schneider 2011, 123.

¹⁰⁴ Vgl. Heckmann / Schneider 2011, 193.

Punktbebauung 01 | Grundstücksentwicklungsphase A



Schwarzplan
M 1:15,000



Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

20 Geschossanzahl
30 m Gebäudetiefe
36.000 m² Bruttogeschossfläche
2,47 Bebauungsdichte

Punktbebauung 02 | Grundstücksentwicklungsphase A



Schwarzplan
M 1:15,000



Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

10 Geschossanzahl
20 m Gebäudetiefe
35.000 m² Bruttogeschossfläche
2,40 Bebauungsdichte

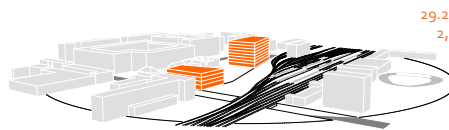
Punktbebauung 03 | Grundstücksentwicklungsphase A



Schwarzplan
M 1:15,000



Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

8 | 4 Geschossanzahl
30 m Gebäudetiefe
29.200 m² Bruttogeschossfläche
2,00 Bebauungsdichte

Die erste Punktbebauung wird durch zwei gegenüberliegende Hochhäuser geprägt, welche ein starkes Spannungsfeld erzeugen. Der großzügige öffentliche Bereich, der sich im Spannungsfeld der Gebäude befindet, bildet das Herzstück dieser Bauweise und die Gestaltung dieses Bereichs entscheidet über den Erfolg oder Misserfolg des darauf aufbauenden Entwurfs.

Die westliche Gebäudezeile bestehend aus Bestandsgebäuden, welche vorübergehend bestehen bleiben bilden eine Grenze zur Waagner-Biro-Straße und schotten den öffentlichen Bereich über die Länge dieser Zeile ab. Die kleinteilige Bestandsgebäudestruktur bildet durch die Form, Ausrichtung und Gestaltung ein Störelement, welches sich der klaren Bauweise nicht unterordnen und eingliedern kann. Durch dieses Störelement kann die klare Struktur und das bereits erwähnte Spannungsfeld nur bedingt wahrgenommen werden.

Diese Punktbebauungsform besteht aus fünf identischen Gebäuden, welche durch ihre Lage und Ausrichtung das Grundstück in unterschiedliche Bereiche unterteilt. Die Anordnung der Gebäude lassen spannende öffentliche Zwischenbereiche entstehen die einen interessanten Kontrast zu den bebauten Flächen bilden.

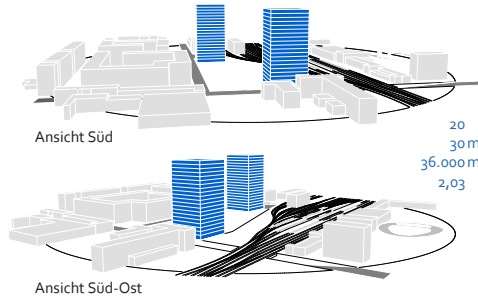
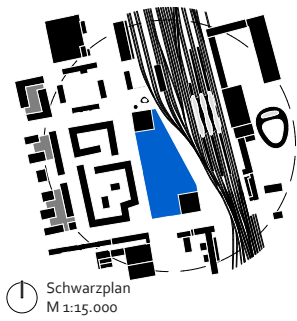
Auch diese Bauweise zeichnet sich durch nahezu unmögliche Eingliederung der Bestandsstruktur, aufgrund der abermals konträren Form, Ausrichtung und Gestalt aus und steht so im Gegensatz zu den neuen Gebäuden. Zwar kann die zweite Punktbebauungsform, durch die kleinere Gliederung mit dem Bestand besser umgehen, vermag diesen aber nicht in sich aufzunehmen.

Der Versuch einen Zusammenhang zwischen der alten und der neuen Struktur herzustellen wird durch zwei neue Elemente, welche die Bestandsstruktur flankieren, unternommen, jedoch führt dies nur bedingt zum Erfolg.

Die letzte der hier beschriebenen Punktbebauungen wird durch zwei von der Grundform und der Geschossanzahl unterschiedenen Gebäuden gebildet. Die zwar viereckigen, jedoch sich nicht im rechten Winkel befindlichen Grundformen, nehmen die nordöstlichen und südöstlichen Ecken der Grundgrenzen auf und erzeugen wie bereits im ersten Beispiel ein Spannungsfeld zwischen den Gebäuden, welches jedoch durch die unterschiedlichen Formen, Gebäudehöhen und die nicht so klaren Strukturen über eine schwächere Intensität verfügt. Auch bei der dritte Form der Punktbebauung spielt die Gestaltung des großzügigen öffentlichen Raums eine äußerst wichtige Rolle, welche über das Gelingen des gesamten Projektes entscheidet.

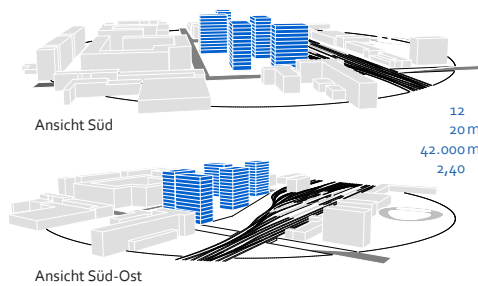
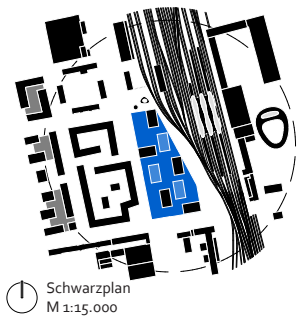
Der östliche Bestand begrenzt und fasst den öffentlichen Raum zwischen den Gebäuden und wird teilweise in die Bauweise miteinbezogen und eingegliedert, obwohl Form und Gestalt sich stark von der neuen Gebäuden unterscheiden .

Punktbebauung 01 | Grundstücksentwicklungsphase B



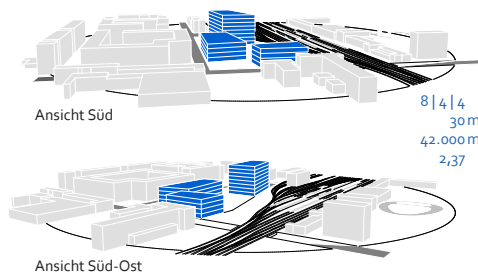
20 Geschossanzahl
30 m Gebäudetiefe
36.000 m² Bruttogeschossfläche
2,03 Bebauungsdichte

Punktbebauung 02 | Grundstücksentwicklungsphase B



12 Geschossanzahl
20 m Gebäudetiefe
42.000 m² Bruttogeschossfläche
2,40 Bebauungsdichte

Punktbebauung 03 | Grundstücksentwicklungsphase B



8 | 4 | 4 Geschossanzahl
30 m Gebäudetiefe
42.000 m² Bruttogeschossfläche
2,37 Bebauungsdichte

Erst nach dem Abbruch der Bestandsgebäude und somit dem Wegfall des Störelementes in der zweiten Entwicklungsphase, entfaltet diese Bebauungsform ihr gesamtes Potenzial. Die klare Struktur und das Spannungsfeld zwischen den beiden Gebäuden kann erst in dieser Phase im gesamten Ausmaß wahrgenommen werden. Die Abhängigkeit zum Erreichen dieser Phase ist enorm groß, was bei späterem oder nicht Eintreten dieser Phase zu großen Verlusten des gesamten Projektes führt.

Durch die klare Struktur und die große Höhe der Gebäude verfügt diese Bebauungsform über eine Präsenz in der Stadt, könnte so einen Gegenpol zum historischen Stadtzentrum und speziell zum Schloßberg bilden und das im Wettbewerb geforderte Identifikationselement dieses neu entstehenden Stadtteils sein.

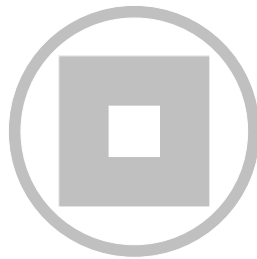
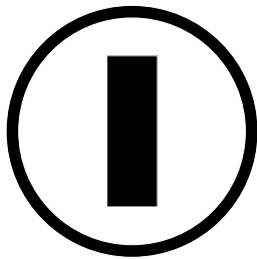
Die zweite Punktbebauung profitiert ähnlich, wahrscheinlich nicht ganz in diesem Ausmaß, wie die erste vom Abbruch der Bestandsstruktur. Erst wenn ein einheitliches Konzept über das gesamte Grundstück gespannt werden kann, wird das ganze Potenzial der Bebauungsform und vor allem der öffentlichen Zwischenräume ersichtlich. Ähnlich wie beim ersten Beispiel kann ein Hinauszögern oder Wegfallen der zweiten Entwicklungsphase das Projekt stark schwächen und im schlimmsten Fall zum Scheitern des Projektes führen.

Im Vergleich zur direkten Umgebung wird auch diese einheitliche Turmstruktur in der Stadt wahrgenommen, kann jedoch vermutlich keine so starken Gegenpol zum historischen Zentrum bilden, was jedoch eine Identifikationsmöglichkeit für das gesamte Viertel nicht ausschließt. Die geforderte Verbindung der Stadt mit der westlichen Stadtseite kann gut gelöst werden, da der Fußgängertunnel von Seiten des Bahnhofs in einen interessanten öffentlichen Zwischenraum mündet, der womöglich einen Sog in Richtung westliche Stadt entstehen lassen kann.

Im Gegensatz zu den ersten beiden Punktbebauungen wird im dritten Bebauungsbeispiel ein zusätzliches Gebäude an Stelle der im Zuge der zweiten Entwicklungsphase abgebrochenen Bestandsstruktur errichtet, um so die westliche Grundgrenze teilweise zu schließen und den öffentlichen Raum zwischen Gebäuden, das provisorisch von der Bestandszeile übernommen wurde zu fassen. Durch das einheitliche Konzept, welches sich nun auf das gesamte Grundstück ausbreitet, kann ein großzügiger, besser definierter öffentlicher Raum geschaffen werden der das Herzstück eines Entwurfs bildet, der auf dieser Bebauungsform aufbaut.

Die deutlich niedrigere Bebauung fügt sich gut in die umliegende Stadtumgebung ein und wird nur in der direkten Umgebung wahrgenommen. Der öffentlichen Raum verfügt über großes Potenzial im Bereich der Erholung und sollte als identitätsstiftendes Element des neuen Projekts gesehen werden.

Bebauungsformen
Riegel- | Zeilenbebauung
Entwurf

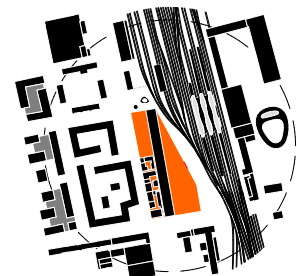


Die Zeilen- oder auch Riegelbebauung gilt als Leitbild der Moderne, die dessen Grundsätze einer offenen Bebauung für den Wohnbau dieser Zeit, Licht, Luft und Sonne propagieren und eine Antithese zur früheren, gründerzeitlichen Stadt, mit ihren geschlossenen Blockrandbebauungen darstellt. Die Forderung nach schnellen und günstigen Wohnraum, machte diese Bebauungsform und die serielle Bauweise dieser, zu einer perfekten Lösung dieser Zeit, welche systematische Grundrisse, mit gewissen Variationen unterschiedlicher Erschließungsformen zulässt.¹⁰⁵

Das Anwenden dieses Systems auf maßgeschneiderte Stadträume ließ eine funktionale Entmischung und die Entstehung monofunktionaler Gebiete für Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung zu, mit den Folgen der heutige Städtebau immer noch zu kämpfen hat. Aneinandergereihte und gegenübergestellte Zeilen und Riegel bilden den vorrangigen Bautypus für Großsiedlungen, die über offene, oft monotone Stadträume verfügen.¹⁰⁵

Diese Elemente wurden bis heute kontinuierlich weiterentwickelt, wurden als Stadtbausteine wiederentdeckt und werden heute für alle Gesellschaftsschichten, nicht mehr ausschließlich für den sozialen Wohnbau und für die städtebauliche Nachverdichtung und Agglomeration angewendet.¹⁰⁵

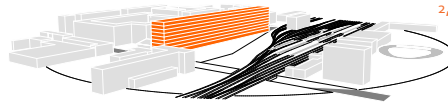
Riegelbebauung 01 | Grundstücksentwicklungsphase A



Schwarzplan
M 1:15.000



Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

9 Geschossanzahl
20 m Gebäudetiefe
36.000 m² Bruttogeschossfläche
2,47 Bebauungsdichte

Riegelbebauung 02 | Grundstücksentwicklungsphase A



Schwarzplan
M 1:15.000



Ansicht Süd



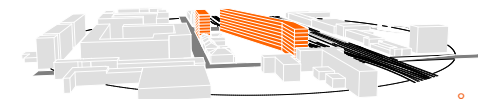
Ansicht Süd-Ost

12 Geschossanzahl
15 m Gebäudetiefe
32.800 m² Bruttogeschossfläche
2,25 Bebauungsdichte

Riegelbebauung 03 | Grundstücksentwicklungsphase A



Schwarzplan
M 1:15.000



Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

8 Geschossanzahl
15 m Gebäudetiefe
34.800 m² Bruttogeschossfläche
2,40 Bebauungsdichte

Die Riegelbebauung A besteht aus einer einzigen markanten Scheibe, welche sich von der nördlichen bis zur südlichen Grundgrenze über das gesamte Grundstück zieht und dieses in einen östlichen, zum Bahnhof orientierten und einen westlichen, zur Waagner-Biro-Straße orientierten Bereich unterteilt.

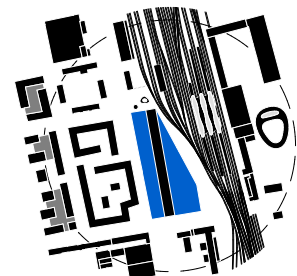
Die neue Riegelbebauung wurde östlich direkt neben die Bestandsgebäudezeile gesetzt und schirmt diese in Richtung des Bahnhofs, positiv im Sinne des Lärms der Züge, negativ in Bereichen der natürlichen Belichtung und Aussicht, ab. Nördlich der Bestandsgebäude erweitert ein kleiner öffentlicher Bereich die Waagner-Biro-Straße, östlich bildet ein in Norden und Osten geöffneter großzügiger, öffentlicher Raum das wichtigste Element der Bebauungsform, dessen Gestaltung forciert werden sollte. Diese strikte Bebauung sollte in der Erdgeschosszone, wie auch über das gesamte Gebäude Durchlässe ermöglichen, um die klar definierte Scheibe zu öffnen und aufzulösen, um so eine weitere Barriere in Nord-Süd Richtung zu vermeiden.

Das zweite Bebauungsbeispiel besteht aus drei parallelen Riegel, welche sich von Osten nach Westen über das Grundstück ziehen. Diese Bebauungsform lässt zwei großzügige Höfe entstehen, welche sich im Spannungsfeld der neuen Gebäude befinden. Der mittlere und südlichste der drei Riegel schließt an den Rändern der Bestandsgebäude an und formt so einen von drei Seiten umschlossenen Innenhof im Süden. Der Hof im Norden wird von den nördlichen und mittleren Riegeln gebildet und ist in Richtung Bahnhof und Waagner-Biro-Straße geöffnet.

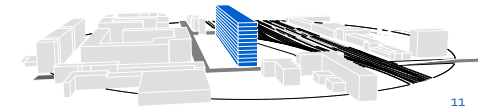
Die Bestandsgebäudezeile wird zwar in das Bebauungskonzept eingebunden, wirkt jedoch durch unterschiedliche Form, Ausrichtung, Gebäudehöhe und Ausformulierung als Fremdkörper dieser Bebauung. Des weiteren stören die Bestandsgebäude die klare Struktur der Bebauung und der Hofsituation, das diesen Kompromiss nur bedingt erfolgreich erscheinen lässt.

Die dritte Riegelbebauung besteht aus einem an der östlichen Grundstücksgrenze verlaufenden längs gezogenen Gebäude, das das restliche Grundstück von den Emissionen des Bahnhofs und der Bahntrasse abschirmt. Die mit dieser Aufgabe betraute künstliche Barriere verstärkt die optische Grenze zur Bahntrasse, welche durch den unterirdischen Verbindungsgang jedoch keine physische Barriere bleibt. Der Verbindungsgang mündet im großen Hofbereich zwischen dem östlichen Riegel und westlich der Bestandsbebauung und einen weiteren Riegel, der diesen Bereich definiert. Der längs gerichtete Hof öffnet sich im Norden zur Platzsituation um den Wasserturm und im Süden zum Eggenberggürtel und ermöglicht eine Durchfließung des Raums in dieser Richtung. Die Bestandsstruktur übernimmt eine klare Funktion der Bebauungsform und kann sich dadurch gut in das Konzept eingliedern und unterordnen.

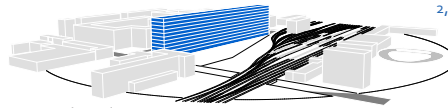
Riegelbebauung 01 | Grundstücksentwicklungsphase B



Schwarzplan
M 1:15.000



Ansicht Süd



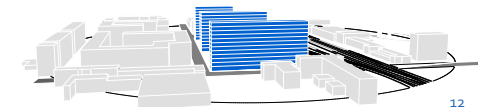
Ansicht Süd-Ost

11	Geschossanzahl
20 m	Gebäudetiefe
44.000 m ²	Bruttogeschossfläche
2,49	Bebauungsdichte

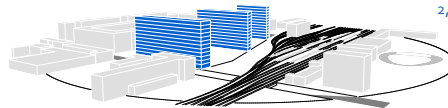
Riegelbebauung 02 | Grundstücksentwicklungsphase B



Schwarzplan
M 1:15.000



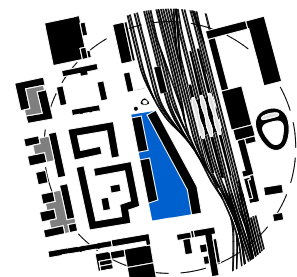
Ansicht Süd



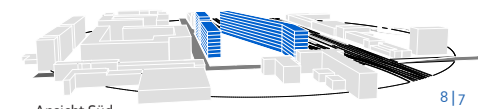
Ansicht Süd-Ost

12	Geschossanzahl
15 m	Gebäudetiefe
41.800 m ²	Bruttogeschossfläche
2,36	Bebauungsdichte

Riegelbebauung 03 | Grundstücksentwicklungsphase B



Schwarzplan
M 1:15.000



Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

8 7	Geschossanzahl
15 m	Gebäudetiefe
43.900 m ²	Bruttogeschossfläche
2,48	Bebauungsdichte

In der zweiten Phase der Bebauung, nach dem Abbruch der Bestandsgebäude, kann man die Klarheit und Einfachheit dieser Bebauung erst im gesamten Ausmaß erkennen. Die Ausdehnung des Gebäudes über das gesamte Grundstück und die damit verbundene eindeutige Gliederung des Grundstücks in drei Bereiche, einen öffentlichen Bereich im Westen, die mittige Gebäudezeile und einen weiteren öffentlichen Bereich im Osten. Die wuchtige Scheibe verfügt neben der offensichtlich trennenden Eigenschaft jedoch auch die Möglichkeit die unterschiedlichen Bereich miteinander zu verbinden und so zu einem verknüpfenden Element dieser Bebauung aufzusteigen.

Die widersprüchlichen Eigenschaften des Gebäudes lassen sich auch hervorragend auf den gesamten Stadtteil rund um den Bahnhof übertragen, der durch die Bahn zum einen zerteilt wird zum anderen die Stadt überregional mit ganz Europa verbindet.

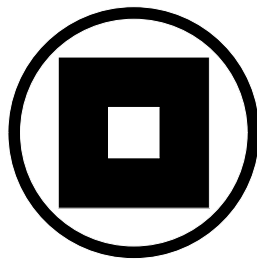
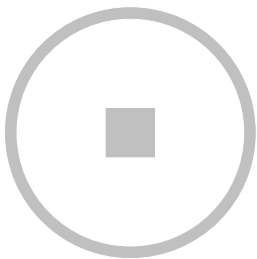
Durch den Abbruch der Bestandsstruktur entfällt bei der zweiten Riegelbebauung das Nord-Süd ausgerichtete Element, was die Deutlichkeit dieser Bebauung erheblich steigert.

Die Verbindungsachse von Westen nach Osten, welche den Bahnhof und damit die östliche Stadt mit der westlichen verbindet, wird durch die Richtung der Verbindungstunnel, die Ausrichtung der Gebäude und durch die daraus resultierenden öffentlichen Zwischenräume gestärkt und bilden eine Art Intervention gegen die vorherrschende von Gleisen und der Zugverbindung gebildeten Barriere zwischen den beiden Stadtseiten.

Diese visuelle Offenheit und die gezielte Ausrichtung auf die bestehende Barriere geht auf die Problematik ein, führt jedoch zu großen Diskrepanzen bezogen auf die Emissionen der Bahn, welche ungefiltert und im vollem Ausmaß sich über das ganze Grundstück ausbreiten kann.

Der in der zweiten Phase stattfindende Abbruch der Bestandsstruktur ergibt einen Verlust eines wichtigen Definitionselements für den öffentlichen Raum im dritten Baukonzept der Riegelbebauung, welcher ersetzt werden muss. Ein Nord-Süd gerichteter Baukörper kann die Aufgaben der früheren Gebäudestruktur übernehmen und durch eine Formänderung, kann dieses Gebäude sogar das Nachbargrundstück mit einbeziehen. Die geplante Platzgestaltung des angrenzenden Grundstücks kann sich über die Waagner-Biro-Straße bis hin zu dem Projektgebiet des EUROPAN- Wettbewerbs ausbreiten und ermöglicht so eine gemeinsame Nutzung und Verstärkung dieses öffentlichen Bereiches der eine Art Ankerpunkt für das gesamte Stadtviertel bilden könnte.

Bebauungsformen
Blockrandbebauung
Entwurf



Die Blockrandbebauung ist eine Grundform der städtischen Bebauung und spätestens seit der Gründerzeit die vermutlich weit verbreitetste urbane Bauform. Sie umfasst meist mehrere unterschiedliche Gebäude, die sich zu einem Häuserblock zusammenfügen. Diese Vorgabe begrenzt zu einem gewissen Grad die Freiheit des Entwurfs im Bezug auf Orientierung, Bauhöhe und Bautiefe, ermöglichen jedoch mit alle Arten von Wohnungsgrundrissen zu arbeiten und experimentieren.¹⁰⁶

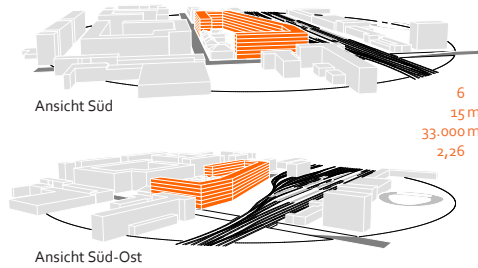
Unabhängig von Himmelsrichtungen, Aussicht und Emissionen der direkten Umgebung verfügt ein Stadtblock nur über zwei wesentliche Orientierungen, die Straßenseite, welche von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird und die Hofseite, welche sich meist aus privaten und halböffentlichen Grün zusammensetzt und als Erholungsraum für die Bewohner dient.¹⁰⁷

Die Erdgeschosszone wird auf Grund der Eigenverschattung und mangelnder Abschirmung zur Straße meist als gewerbliche Flächen genutzt oder als mehrgeschossige Wohneinheit ausgebildet, um eine Distanz zur Straßenebene zu erhalten.¹⁰⁶

Lange war diese Bauform dem sozialen Wohnungsbau mit dem Ziel der städtischen Nachverdichtung vorbehalten, was sich jedoch mit zunehmenden Attraktivität des urbanen Wohnens ändert.¹⁰⁶

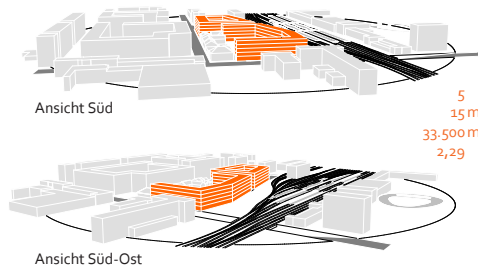
¹⁰⁶ Vgl. Heckmann / Schneider 2011, 51.

Blockrandbebauung 01 | Grundstückentwicklungsphase A



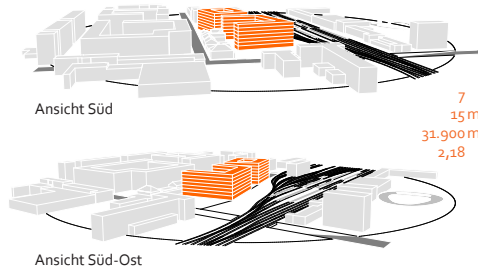
6 Geschossanzahl
15 m Gebäudetiefe
33.000 m² Bruttogeschossfläche
2,26 Bebauungsdichte

Blockrandbebauung 02 | Grundstückentwicklungsphase A



5 Geschossanzahl
15 m Gebäudetiefe
33.500 m² Bruttogeschossfläche
2,29 Bebauungsdichte

Blockrandbebauung 03 | Grundstückentwicklungsphase A



7 Geschossanzahl
15 m Gebäudetiefe
31.900 m² Bruttogeschossfläche
2,18 Bebauungsdichte

Bei der ersten Blockrandbebauung wird das gesamte zur Bebauung stehende Baufeld als ein Block gesehen, unabhängig von den unterschiedlichen Randsituationen, der Straße in Süden und Westen, der Bahntrasse im Osten und der Platzsituation im Norden. Das Baukonzept wird ohne Kompromisse auf das gesamte Bauungsgebiet angewandt und die Bestandszeile im Südwesten wird einfach in die Struktur aufgenommen, obwohl eine Diskrepanz in den Bereichen der Gebäudehöhe, der Gebäudetiefe und der Formensprache zwischen der Bestandsgebäuden und der neuen Bebauung herrscht.

Der große, etwas in die Länge gezogene Innenhof ist von der Stadt durch die Bebauung absolut abgegrenzt und passt hervorragend in das ursprüngliche Konzept der Blockrandbebauung, als privater oder halböffentlicher Erholungsraum für die Bewohner, jedoch wird durch die Mündungssituation des Verbindungstunnels zum Bahnhof, dieser Innenhof zu einem absolut öffentlichen Raum, welcher die Besucher weiter in der Stadt, bzw. im Stadtteil verteilen muss und nicht gefangen hält.

Das zweite Beispiel der Blockrandbebauung unterscheidet sich von der vorherigen Bauungsart, durch die Unterteilung des Baufeldes in einen nördlichen und einen südlichen Bereich. Die Grenze der beiden Areale, wird durch die Mündung des Verbindungsganges zum Bahnhof und durch das nördliche Ende der Bestandszeile definiert, um eine bestmögliche Verteilung der Besucher und der Nutzer dieses verbindenden Elements in die westliche Stadt zu gewährleisten.

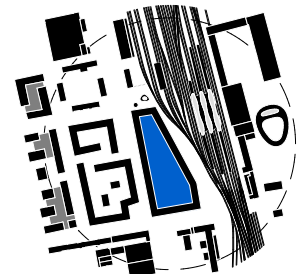
Der kleiner nördliche, sowie der größere südliche Bereich werden als eigenständige Blöcke ausgeführt, wobei der südliche Block die Bestandszeile in sich aufnimmt. Diese Unterteilung des Grundstücks in drei Bereiche ermöglicht es, unterschiedliche Funktionen mit ähnlichen Eigenschaften in die einzelnen Bereiche aufzusplitten und so ein homogenes Geflecht aus Nutzungen über den ganzen Baugrund zu legen.

Ähnlich wie in der zweiten Blockrandbauungsform und auch aus den selben Gründen, wird auch in diesem Beispiel das Grundstück an der selben Stelle unterteilt. Dennoch unterscheidet sich diese Bebauung von dem vorhergehenden Beispiel, da die für die Blockrandbebauung üblichen Grundstücksgrenzen nur bedingt als Gebäudegrenzen aufgenommen wurden, um sich den unterschiedlichen Bedingungen und Situationen besser anpassen zu können.

Der rechteckige Block im nördlichen Baufeld steht an der östlichen Grundstücksgrenze, ermöglicht durch seine Grundform eine Erweiterung der Platzsituation um den Wasserturm in Norden und definiert im Süden die Verteilungszone für die Besucher neu.

Der südliche Block schließt im Norden erneut an der Bestandszeile an und definiert, wie im Beispiel davor die südliche Grenze der Verteilungszone, unterscheidet sich aber in Richtung Süden insofern vom vorhergehenden Beispiel, da er nicht bis zur Grundgrenze nach unten gezogen wird, sondern nur bis zum Knick der östlichen Grundgrenze, was einen großen öffentlichen Bereich im Süden entstehen lässt.

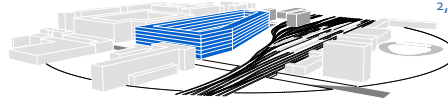
Blockrandbebauung 01 | Grundstückentwicklungsphase B



Schwarzplan
M 1:15.000



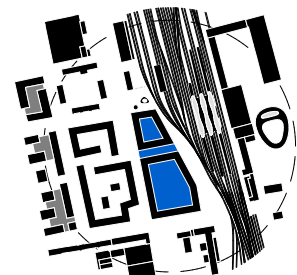
Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

6	Geschossanzahl
15 m	Gebäudetiefe
43.500 m ²	Bruttogeschossfläche
2,46	Bebauungsdichte

Blockrandbebauung 02 | Grundstückentwicklungsphase B



Schwarzplan
M 1:15.000



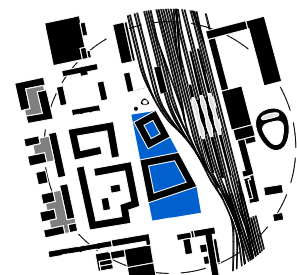
Ansicht Süd



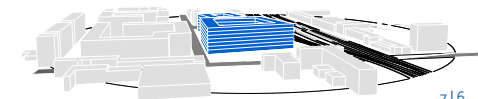
Ansicht Süd-Ost

5	Geschossanzahl
15 m	Gebäudetiefe
44.000 m ²	Bruttogeschossfläche
2,49	Bebauungsdichte

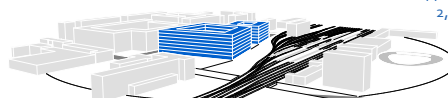
Blockrandbebauung 03 | Grundstückentwicklungsphase B



Schwarzplan
M 1:15.000



Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost

7 6	Geschossanzahl
15 m	Gebäudetiefe
44.150 m ²	Bruttogeschossfläche
2,49	Bebauungsdichte

Die durch den Abbruch der Bestandsgebäudezeile geprägte zweite Phase ermöglicht die erneute Schließung des Blocks mit einheitlichen Elementen, welche keine Diskrepanzen zueinander aufweisen. Diese formelle Ergänzung lässt zwar das Erkennen einer zusammenhängenden Bebauung zu, löst jedoch die bereits erwähnte Problematik bezüglich des privaten Innenhofs und des öffentlichen Verbindungsgangs der in den Innenhof mündet nicht. Auch eine bessere Verteilung, beziehungsweise eine Anpassung an die unterschiedlichen Randsituationen wird in der zweiten Phase nicht vorangetrieben und so kann diese strikte Bebauungsform, in ihrer absoluten Härte nicht ohne erhebliche Probleme angewandt werden.

Der Lösungsansatz durch die Unterteilung des Bauplatzes in drei Bereiche, einen nördlichen und einen südlichen Block und eine in der Mitte liegenden Verteilungsraum funktioniert auch in der zweiten Bebauungsphase hervorragend.

Der Austausch der Bestandsgebäude mit der einheitlichen Struktur der Neubebauung, stärkt das gesamte Konzept der Bebauung und ermöglicht eine Gesamtwahrnehmung des daraus entstehenden Projekts.

Der mangelnde Umgang mit der direkten Umgebung und den Randsituationen legt eine eigenständige, selbstbezogene Grundidee dieser Bebauung nahe, welche überall verwirklicht werden kann, jedoch keine Schnittpunkte zur Umgebung aufweist und somit nur für sich selbst steht und nur schwer die Rolle eines gemeinschaftlichen Bestandteils in der Stadt einnehmen kann.

Durch das Fortsetzen der in der zweiten Bebauungsform auftretenden Gedanken und einer weiteren Unterteilung des Grundstücks, kann diese Bebauungsform am besten mit dem Wegfall der Bestandsstruktur umgehen. Das nicht ausschließliche Ersetzen, sondern das Abändern dieser, ermöglicht die Schaffung eines über die Waagner-Biro-Straße hinweg reichende Platzsituation im Süden des Grundstücks, was zum einen das Nachbargrundstück ebenfalls miteinbezieht, zum anderen einen öffentlich wirksame Eingangssituation, eine Art öffentliches Zentrum des neuen Stadtviertels erzeugt.

Bebauung
Entscheidungsfindung
Entwurf

Die Beschäftigung mit unterschiedlichen Bebauungsformen und die spezielle Auseinandersetzung mit dem Wettbewerbsgebiet ermöglicht die Schaffung eines Überblicks und die Entwicklung eines gewissen Feingefühls für eine mögliche Bebauung zu entwickeln. Die umfangreichen, jedoch nicht annähernd allumfassenden Beispiele lassen die Vor- und Nachteile der grundlegenden Bebauungsformen gut erkennen und formen eine Grundidee für eine passende und funktionierende Bebauungsart.

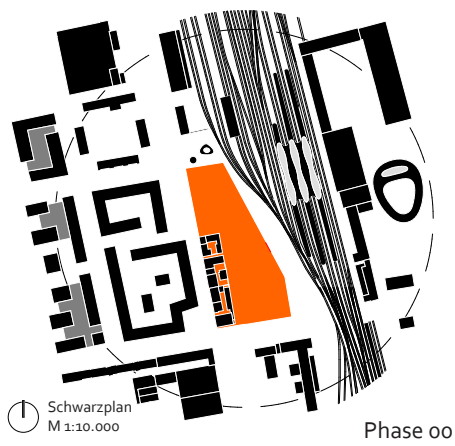
Im Zuge der Entwicklungsstudien Bahnhofsviertel, Smart City, Reininghausgründe und Gürtel Don Bosco benötigt die neue westliche Stadtseite ein identitätsstiftendes Zentrum, eine Eingangssituation für das neue entstehende Stadtviertel, welche eine Art modernen Gegenpol zum Schloßberg und dem historischen Zentrum der Stadt bilden sollte, der die Stadt Graz dezentralisiert und erweitert und so für die Zukunft, einer stetig wachsenden Stadt rüstet.

Meiner Meinung nach bildet die letzte beschriebene Variante der Bebauungsformen, die Blockrandbebauung für dieses Wettbewerbsgebiet die beste Möglichkeit, die vorhin erwähnten Punkte zu kombinieren, des weiteren vermag diese Bebauungsart auch die Bestandszeile in der ersten Entwicklungsphase hervorragend einzubeziehen und in der zweiten Phase mit dem Abbruch dieser, noch eine Steigerung der Qualitäten hervorzurufen.

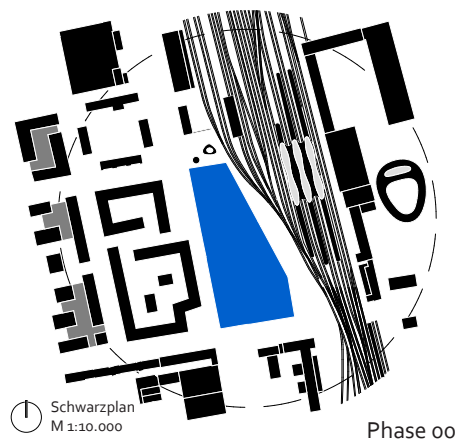
Anhand der systematischen Eingliederung der neugebildeten Baustruktur in die zukünftige Stadt, wird ein harmonisches neues Stadtviertel entstehen, das sich zwar von der bestehenden Stadt unterscheidet, jedoch nicht abgrenzt, so für eine ständige Stadtentwicklung steht und der gesamten Stadt Graz ein Gefühl des Fortschritts vermittelt.

Bebauung
schrittweise Entwicklung
Entwurf

Grundstückentwicklungsphase A



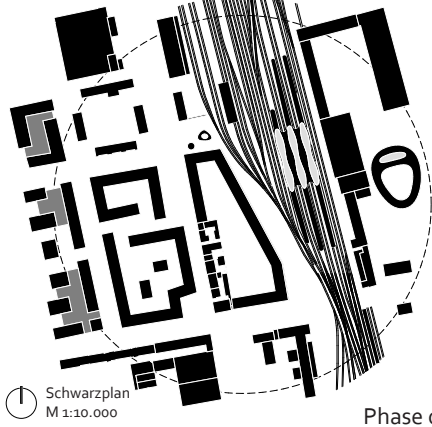
Grundstückentwicklungsphase B



Nach dem langen Prozess der Entscheidungsfindung, steht nun der nicht minder wichtige schrittweise Entwicklungsprozess, von einer einfachen, sich über das ganze Grundstück erstreckenden Blockrandbebauung zu einem in sich, aber auch im städtischen Gefüge funktionierenden Entwurfs, der die Forderungen des Wettbewerbs in sich vereint, im Vordergrund.

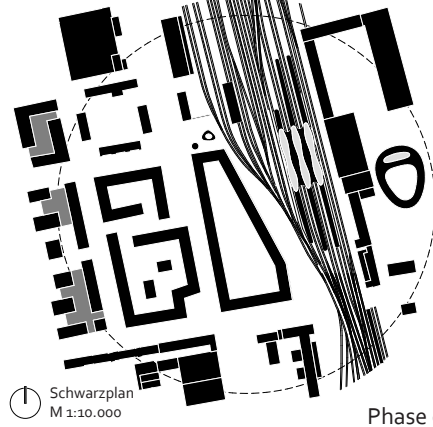
Das für die Bebauung vorgesehene Gebiet durchläuft selbst auch zwei Entwicklungsphasen, welche sich durch eine Zeile von Bestandsgebäuden und das Einbeziehen dieser in der ersten Phase und das spätere Wegfallen dieses Gefüges in der zweiten Phase definiert. Diese beiden Phasen nehmen starken Einfluss auf die Entwicklungsprozesse der Bebauung und werden deshalb auch eigenständig dargestellt und gegenübergestellt, um die einzelnen Entwicklungsschritte zu stützen und erklären.

Grundstückentwicklungsphase A



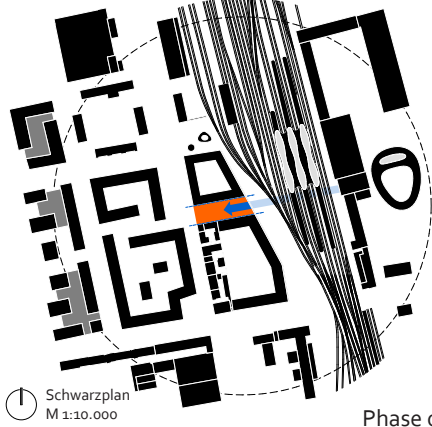
Phase 01

Grundstückentwicklungsphase B



Phase 01

Grundstückentwicklungsphase A



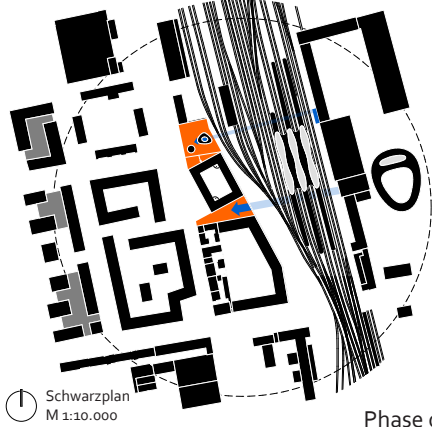
Phase 02

Grundstückentwicklungsphase B



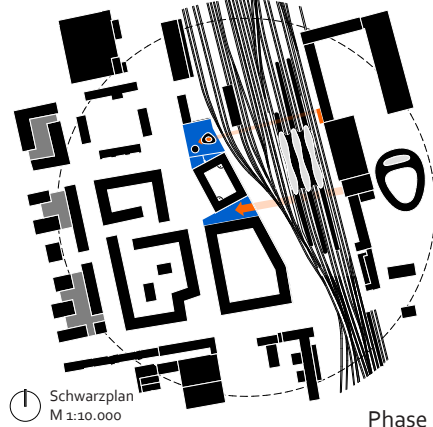
Phase 02

Grundstückentwicklungsphase A



Phase 03

Grundstückentwicklungsphase B



Phase 03

Der Ausgangspunkt dieser schrittweisen Entwicklung ist eine über das ganze Grundstück gespannte Blockrandbebauung, welche sich nur in Phase A der Grundstücksentwicklung von der Bestandsstruktur unterbrechen lässt. In Phase B bei dem Wegfall der Bestandszeile wird an Stelle dieser ebenfalls mit dem Blockrand diese Lücke geschlossen.

Die in allen Bereichen an die Grundstücksgrenze gerückte Bebauung bildet einen klar definierten Block mit einem möglichst großen Innenhof. Die für diese Art der Bebauung üblichen zwei Orientierungen, die nach innen gerichtete Hofseite und die nach außen gerichtete, öffentliche Straßenseite, werden ohne Berücksichtigung der Himmelsrichtungen, Aussicht oder Umgebung, strikt durchgezogen. Dieser Baukörper bildet eine klare Grenze zwischen der Stadt und den in sich abgeschlossenen Innenhof und kann daher nicht als erweiterter städtischer Grünbereich angesehen werden, da die Verbindungen zur Stadt fehlen.

In der zweiten Entwicklungsphase der Bebauung wird das wohl wichtigste Erschließungselement des Projektgebiets und der westlichen Stadt in die Bebauung einbezogen. Hierbei handelt es sich um den Verbindungsgang, den Haupttunnel der die Eingangshalle des Bahnhofs mit den Bahnsteigen verbindet und nach Westen geöffnet wird, zwischen Hauptbahnhof und der westlichen Stadt, der in Mitten des Projektgebiets mündet.

Diese Erschließungsachse wird an der Oberfläche des Grundstücks weiter aufgenommen und drückt sich durch die Teilung in zwei von der Größe und Form unterschiedliche Blöcke und die Schaffung eines großzügigen Freibereiches zwischen den beide Gebäuden, der einen Korridor bildet aus. Dieser Korridor bildet eine Eingangssituation, einen Ankerpunkt für die westliche Stadt, der von beiden Blöcken flankiert wird und ermöglicht die weitere Verteilung des Personenverkehrs in diesem neu gebildeten Stadtviertel.

Die dritte Phase geht auf den bereits bestehenden nördlicheren Verbindungsgang und der Platzsituation, um den historischen Wasserturm ein, der auch den Mündungspunkt des nördlichen Verbindungselements beinhaltet.

Durch die Transformation des nördlichen Blocks, zu einen Gebäude mit rechteckiger Grundfläche, kann zum einen der Wasserturm freigespielt und die gesamte Platzsituation nach Süden hin geöffnet werden, zum anderen der vorhin gebildete Korridor zwischen den Gebäuden trichterförmig verengt werden, um so eine klar definierte Platzsituation zu schaffen und den Personenverkehr in Richtung Westen zu bündeln. Zu guter Letzt kann durch den Rücksprung des nördlichen Blocks die Straßenflucht der Waagner-Biro-Straße aufgebrochen werden, um so den öffentlichen Straßenraum positiv zu verändern und zu erweitern.

Grundstückentwicklungsphase A



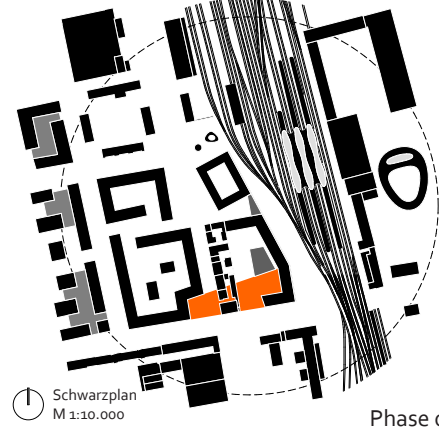
Phase 04

Grundstückentwicklungsphase B



Phase 04

Grundstückentwicklungsphase A



Phase 05

Grundstückentwicklungsphase B



Phase 05

Grundstückentwicklungsphase A



Phase 06

Grundstückentwicklungsphase B



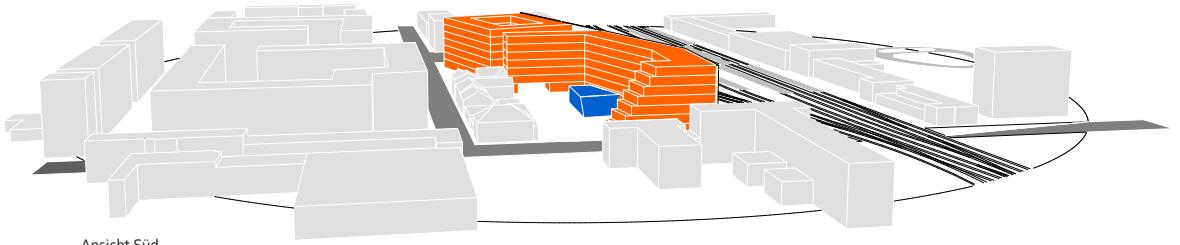
Phase 06

Durch das Aufgreifen und Erweitern der Erschließungsachse der zweiten Phase vom Bahnhof weiter in Richtung Westen wird die vierte Entwicklungsphase geprägt. Der Mündungspunkt wird nach Osten hin zum Bahnhof an der Oberfläche geschlossen und nach Westen in Richtung des öffentlichen Parks erweitert. Diese vorgegebene Richtung ermöglicht eine westliche Orientierung der Bebauung, die einen internen Zusammenhang des Bahnhofsviertels entstehen lässt und so erheblich zum Erfolg dieses neu entstehenden Stadtteils beiträgt.

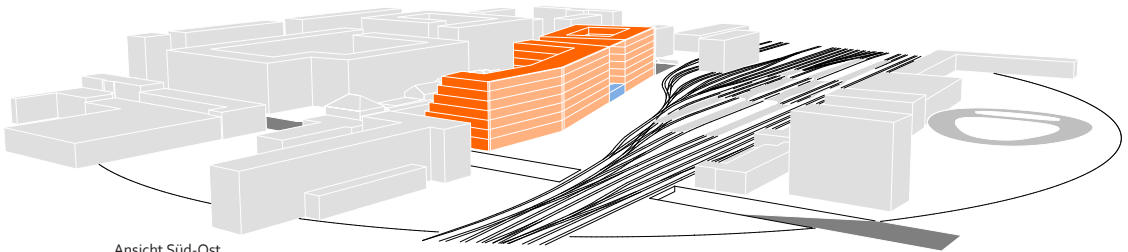
Der noch kaum näher betrachtete südliche Block, der in der Grundstücksentwicklungsphase A, auch die Bestandszeile in sich aufnimmt, wird erst in der fünften Entwicklungsphase der Bebauung näher definiert. Durch das Aufgreifen der Fluchtlinie des westlich durch die Waagner-Biro-Straße getrennten Nachbargebäudes, kann ein über Grundstücksgrenzen und Verkehrsflächen reichender, großzügiger, öffentlicher Platz geschaffen werden, der für das gesamte Stadtviertel steht. Der in der Entwicklungsphase A, durch die Bestandszeile getrennter öffentlicher Bereich bereichert schon in getrennter Form beide Grundstücke, kann sein gesamtes Potenzial aber erst beim Wegfall der trennenden Elemente entfalten.

Die Öffnung der Blockstruktur und die einhergehende Verbindung des ehemaligen Innenhofs mit dem öffentlichen Bereich im Süden, bildet einen zusammenhängenden öffentlichen Bereich welcher formal durch ein eingeschossiges Gebäude, ebenfalls in der Fluchtlinie des Nachbargebäudes, getrennt wurde. Der Bruch des Konzeptes der Blockrandbebauung zugunsten des projektbereichernden, öffentlichen Raums, ermöglicht eine Neuinterpretation der Blockrandbebauung, welche die klare Grenze zwischen Innenhof- und Straßenseite verschwimmen lässt.

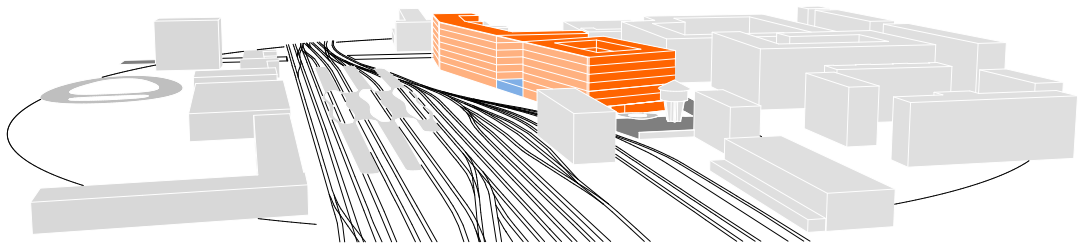
In der sechsten und letzten Entwicklungsphase steht die interne Verbindung der Bebauungsstruktur im Vordergrund. Die unterschiedlichen Plätze und Innenhöfe werden durch ein- bis zweigeschossige Öffnungen in der Gebäudestruktur miteinander verbunden und vernetzt. Eine Durchquerung des Bauplatzes von Norden nach Süden muss gewährleistet werden und des weiteren wurden Öffnungen in Richtung der Waagner- Biro-Straße eingefügt, um auch Verbindungen zu dieser herzustellen. Die östliche Grundgrenze zur Bahntrasse hin, verfügt aus lärmschutztechnischen Gründen und als Mangel an Anschlussmöglichkeiten über keinerlei Öffnung, nur über Sichtverbindungen um einen optischen Zusammenhang herstellen zu können.



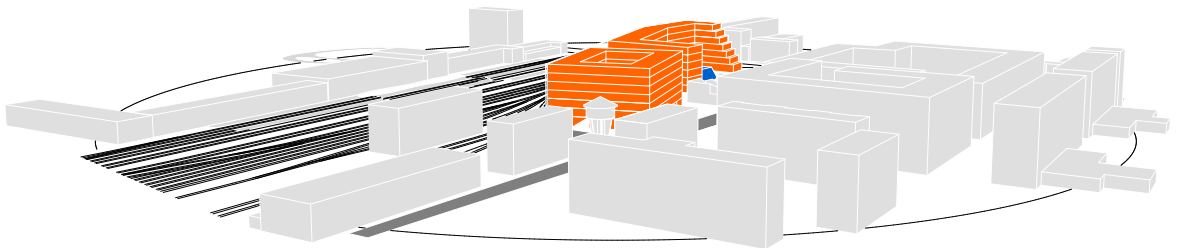
Ansicht Süd



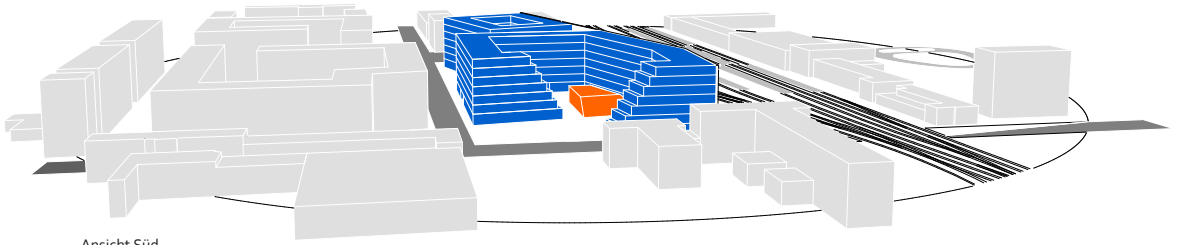
Ansicht Süd-Ost



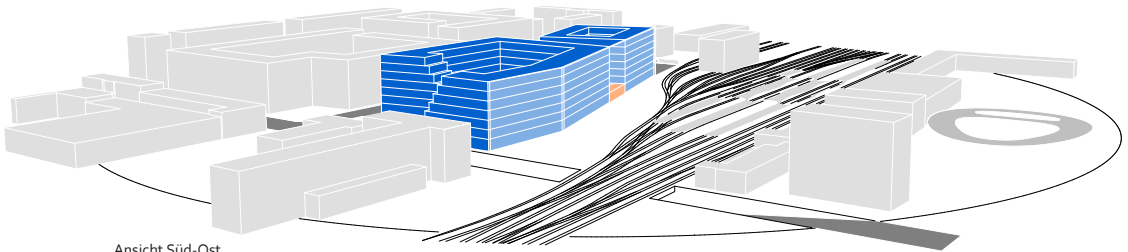
Ansicht Nord



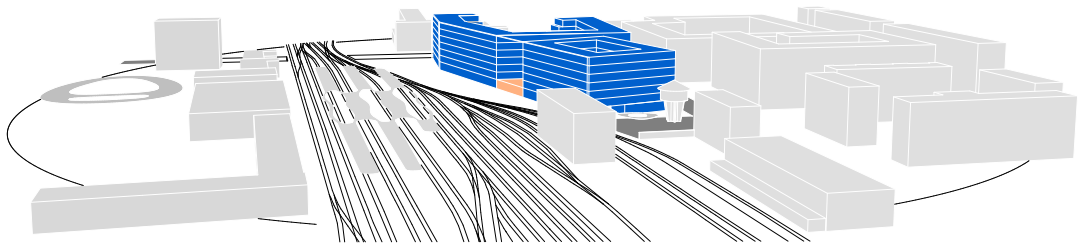
Ansicht Nord-West



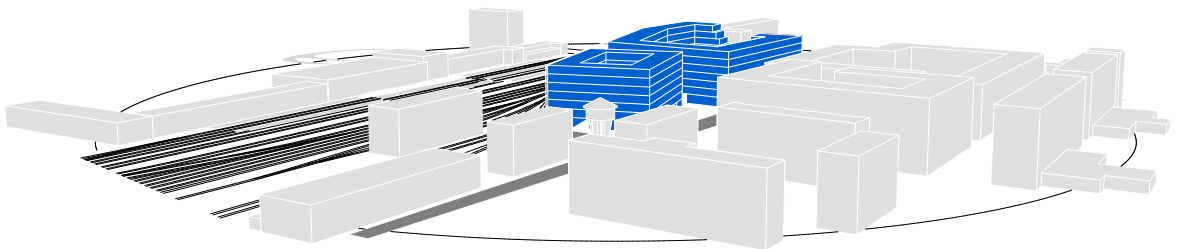
Ansicht Süd



Ansicht Süd-Ost



Ansicht Nord



Ansicht Nord-West



Die Ergebnisse der davor Einzel beschriebenen Entwicklungsphasen der Bebauung werden in der oben angeführten Abbildung gemeinsam dargestellt und überblendet.

Grundsätzlich wird das Projekt in fünf Bereiche unterteilt, den nördlichen, erweiterten Platz, der den historischen Wasserturm und die Mündung des nördlichen Verbindungstunnels beinhaltet, den sich im Norden befindlichen, geschlossenen, rechtwinkligen Block, der über drei Öffnungen in Richtung Norden und Westen verfügt, den zentralen öffentlichen Bereich zwischen den Bebauungen, der als Drehscheibe für den Personenverkehr dient, den zweiten, südlicheren Block, der sich in der Grundstückentwicklungsphase A, die hier beschrieben wird, sich aus einer C-förmigen Randbebauung und der zeilenförmigen Bestandsstruktur zusammensetzt und den durch die Bestandszeile und der neuen Bebauung begrenzten Platz, der eine in dieser Entwicklungsphase nur indirekte Verknüpfung in Richtung Waagner-Biro-Straße und dem Nachbargrundstück aufweist.

Die Bestandsgebäude übernehmen eine schließende Funktion im Bebauungskonzept, werden hervorragend miteinbezogen und es funktionieren, mit Ausnahme des südlichen, öffentlichen Platzes, der in dieser Entwicklungsphase noch nicht über sein gesamtes Potenzial verfügt, alle anhand dieser Entwicklungsphasen durchgeführten Eingriffe und Überlegungen uneingeschränkt.



Die zweite Grundstücksentwicklungsphase, wird durch die Bereinigung des Bauplatzes von Bestandsgebäuden definiert und übernimmt den zeitlichen Endzustand des Bauplatzes, den freien, noch un bebauten Raum, der in diesem Wettbewerb über ein Gedankenkonstrukt nicht hinausgeht, da bereits in der Grundstücksentwicklungsphase A eine Vielzahl an freien Flächen bebaut werden und man so nur von einem gedanklichen, freien Bauplatz in der darauf folgenden Phase sprechen kann. Anhand eines gemeinsamen Konzeptes kann ein Projekt entstehen, welches in der ersten Phase bereits hervorragend funktioniert, in der zweiten Phase, durch die Steigerung der Freiheit, das Dagewesene in den Schatten stellt.

Die Funktionsweisen des Konzeptes gleichen sich in beiden Entwurfsphasen, dennoch kann durch die formale Schließung des südlichen Blocks, durch eine L-förmigen Bauabschnitt und das eingeschossigen Hofgebäude, ein grundgrenzenübergreifender Platz im Süden geschaffen werden der das gesamte Projekt abrundet und einen Wertsteigerung nach sich zieht.

Die drei für den Entwurf wichtigen öffentlichen Plätze schaffen eine interne und externe Vernetzung des Projektes mit dem Stadtteil und formen somit das geforderte Zentrum des Stadtteils Bahnhofsviertel.



Schwarzplan
Bebauungskonzept
M 1:10.000



Schwarzplan
 Bauungskonzept + Verkehr
 M 1:10.000

Leitkonzept
Leitideen des Entwurfs
Entwurf

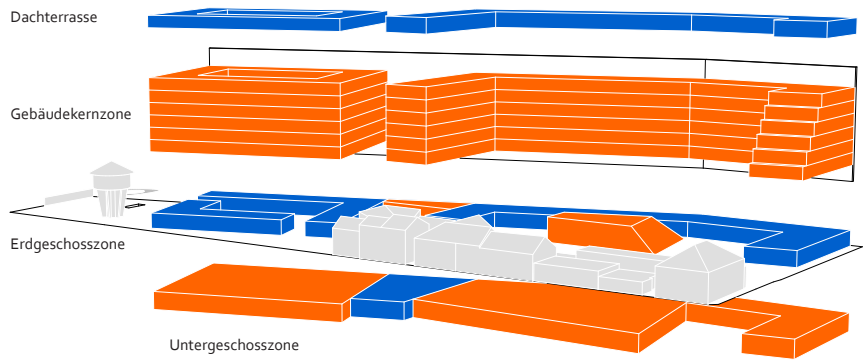
Das gesamte Leben befindet sich im Wandel, der heute verglichen mit der Geschichte, stetig schneller von statten geht. Als Beschleuniger dieses bereits rasanten Wandels gilt die Digitalisierung, welche sich bereits in alle Lebensbereiche ausgebreitet hat. Die Digitalisierung stellt uns vor einschlägige Systemänderungen in nahezu allen Lebensbereichen, die für einzelne Personen positiv wie negativ ausfallen können, aber mit Sicherheit unser aller Leben beeinflussen wird.

Ausgehend von schwerwiegenden Veränderungen in der Arbeitswelt, durch „Industrie 4.0“ oder durch die Veränderungen der Arbeitsweisen und Arbeitsbedingungen im Dienstleistungssektor, welchen man in der Kreativszene bereits heute erkennen kann, muss sich die Architektur mit solchen Veränderungen ebenfalls auseinandersetzen, um stetig Antworten auf zukünftige Forderungen finden zu können.

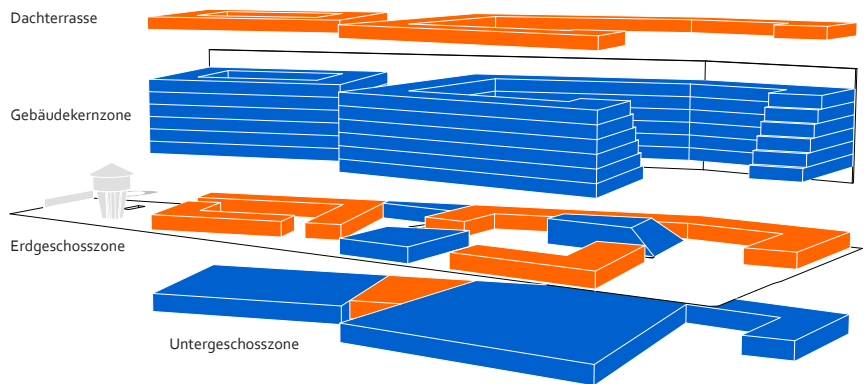
EUROPAN versucht mit ihren Wettbewerbsthemen stets neue Fragestellungen zu kreieren, welche in der Zukunft zum Einsatz kommen können. Auch beim Thema dieses Wettbewerbs „Die anpassbare Stadt“ geht dieser Grundgedanke voraus, um zukunftsorientierte Ideen in der Architektur zu erhalten und neue Diskurse zu erschaffen.

Bei dem Thema „Die anpassbare Stadt“, welches bereits das zweite Mal ausgewählt wurde, kann man einen klaren Schwerpunkt im Bereich der Nutzungsvielfalt und Flexibilität von Bauformen erkennen. Als zusätzliche Hauptthemen wurden die Gegensatzpaare Wohlfahrtsstaat und Selbstorganisation, Abgrenzung und gemeinsame Nutzung und Objekt und Projekt (Prozess) angeführt, um mögliche Felder für nähere Betrachtungsweisen und Vertiefungen anzugeben.

Unter demselben Thema „Die anpassbare Stadt“ verfasse ich meine Masterarbeit, jedoch setze ich die Schwerpunkte für meinen Entwurf merklich anders. Die Flexibilität und Nutzungsvielfalt spielt zwar ebenfalls eine wichtige Rolle in meiner Arbeit, jedoch nehmen der Wandel der Arbeitswelt und die Veränderung der Lebensweisen eine wichtigere Rolle ein. Mein Schwerpunkt liegt somit auf mögliche neue Arbeits- und Wohnformen, welche ich für wahrscheinlich und zukunftsorientiert halte, kombiniert mit herkömmlichen erprobten Arbeits- und Wohnformen, um einen Mittelweg bestreiten zu können und keine Utopie entwickeln zu müssen.



Nutzungskonzept Entwurf



Nach dem langen Formfindungsprozess, welcher im letzten Kapitel umfangreich behandelt wurde, setzt sich dieser Abschnitt mit den Nutzungen und den internen Nutzungsaufteilungen der Gebäude auseinander. Im Großen und Ganzen werden beide Gebäudeblöcke unabhängig von der Baugrundentwicklungsstufe in vier unterschiedliche nutzungsspezifische Teilbereiche unterteilt.

Untergeschosszone

Die Untergeschosszone erstreckt sich nahezu über das ganze zur Bebauung stehende Grundstück und wird zu großen Teilen als Parkgarage ausgeführt. Neben der halböffentlichen Hauptfunktion verfügt es ebenfalls über Technikräume und private Abstell- und Lagerräume. Erschlossen wird dieses Geschoss durch die einzelnen Treppenhäuser, einer Rampe für den motorisierten Verkehr und einer weiteren Rampe die speziell für Fahrräder und Fußgänger konzipiert ist.

Erdgeschosszone

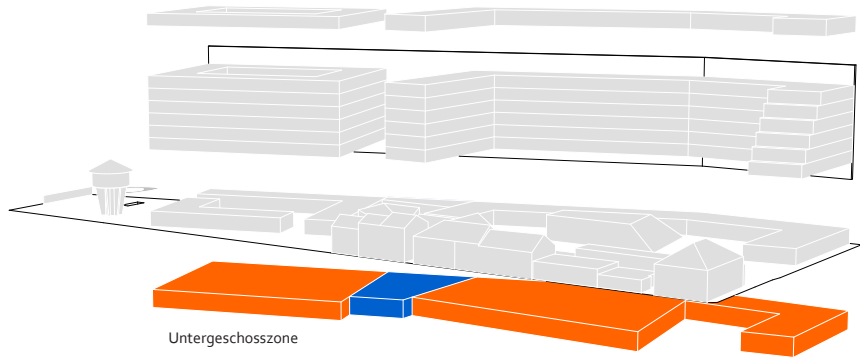
Direkt über dem Untergeschoss befindet sich die Erdgeschosszone, welche zum größten Teil dieselbe Grundfläche wie das restliche Gebäude aufweist und den Sockel dieses Gebäudes bildet. Die Hauptaufgabe der Erdgeschosszone liegt in der Vernetzung der öffentlichen Außenbereiche mit den öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss und den darüber liegenden Geschossen, sowie die Verbindung dieser Bereiche mit dem restlichen Gebäude. Spezielles Augenmerk sollte hier auf die öffentlichen Außenbereiche der Innenhöfe gelegt werden, welche wichtige Erholungszonen für Bewohner, Bedienstete und Gäste des Quartiers bilden.

Gebäudekernzone

Die Kernzone des Gebäudes besteht aus den Geschossen zwischen der Erdgeschosszone und der sich über das ganze Gebäude erstreckende Dachterrasse und beinhaltet somit den größten Teil des Gebäudes. Die sechs Geschosse umfassende Kernzone wird von den Funktionen Arbeiten und Wohnen geprägt. Diese grundsätzlich eigenständigen Nutzungen werden in dieser Zone auch kombiniert und durch Gemeinschaftsflächen ergänzt.

Dachterrasse

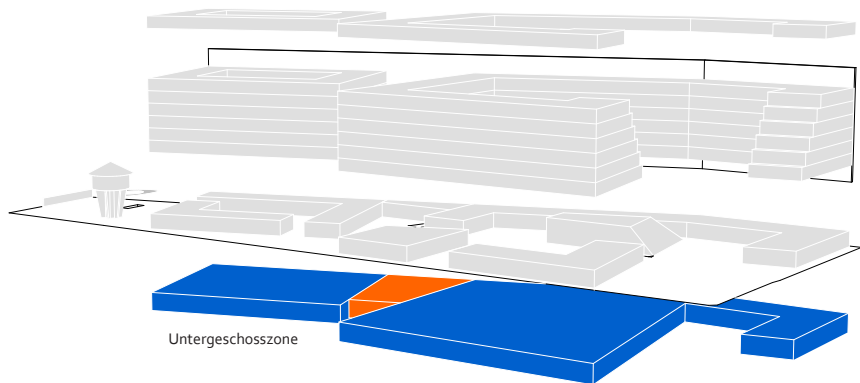
Als Ausgleich für das Wegfallen der halböffentlichen Innenhofflächen durch das Öffnen der Innenhöfe für die Allgemeinheit wird ein halböffentliches Element über beide Blöcke gesetzt, welche Gemeinschaftsflächen im Innen- und Außenraum speziell für die Bewohner beinhalten. Durch diese Gemeinschaftszone in dem jeweils obersten Geschoss der Gebäude können diese Flächen bestmöglich und durch eine große Anzahl an Bewohnern zugänglich gemacht werden und bleiben nicht einer kleinen Anzahl an finanziell Bessergestellten vorbehalten.



Nutzungskonzept

Untergeschosszone

Entwurf



Das Untergeschoss erstreckt sich über die gesamte Grundfläche des nördlichen Blocks samt des Innenhofs, den Zwischenraum zwischen den Gebäudeblöcken, ebenfalls über die gesamte Grundfläche des südlichen Blocks und in Abhängigkeit der Grundstücksentwicklungsphasen über Teile des südlichen Innenhofs.

Die Flächen unter den aufragenden Gebäuden werden meist als Technik-, Abstell- oder Lagerräume genutzt, währenddessen die weitläufigen Bereiche unter den Innenhöfen als Parkgarage ausgebildet werden. Neben den üblichen Abstellflächen für Personenkraftwagen und Fahrräder und den Ladestationen für E-Autos und E-Fahrräder verfügt diese über einen zentralen, gut erreichbaren Carsharing-Bereich welcher über bis zu 40 Abstellplätze verfügt und somit 80 - 280 Parkplätze einsparen kann, von den Anschaffungskosten und ökologischem Standpunkten aus gar nicht zu sprechen.

Abhängig von der Grundstückentwicklungsphase wird das Untergeschoss von 11 beziehungsweise 15 Treppenhäuser der darüber liegenden Gebäuden und zwei Rampen, einer Hauptrampe welche für den PKW-Verkehr konzipiert ist und einer Fahrrad- und Fußgänger-Rampe erschlossen.

Tiefgarage Nord
85 PKW Abstellplätze
95 Fahrrad Abstellplätze

Grundriss | Phase A
Untergeschoss
M 1 : 1.000

Tiefgarage Mitte
35 PKW Abstellplätze
35 Fahrrad Abstellplätze

Tiefgarage Süd
80 PKW Abstellplätze
40 CarSharing Abstellplätze
100 Fahrrad Abstellplätze

Tiefgarage Gesamt

160 PKW Abstellplätze
175 CarSharing Abstellplätze
220 Fahrrad Abstellplätze



Tiefgarage Nord
65 PKW Abstellplätze
95 Fahrrad Abstellplätze

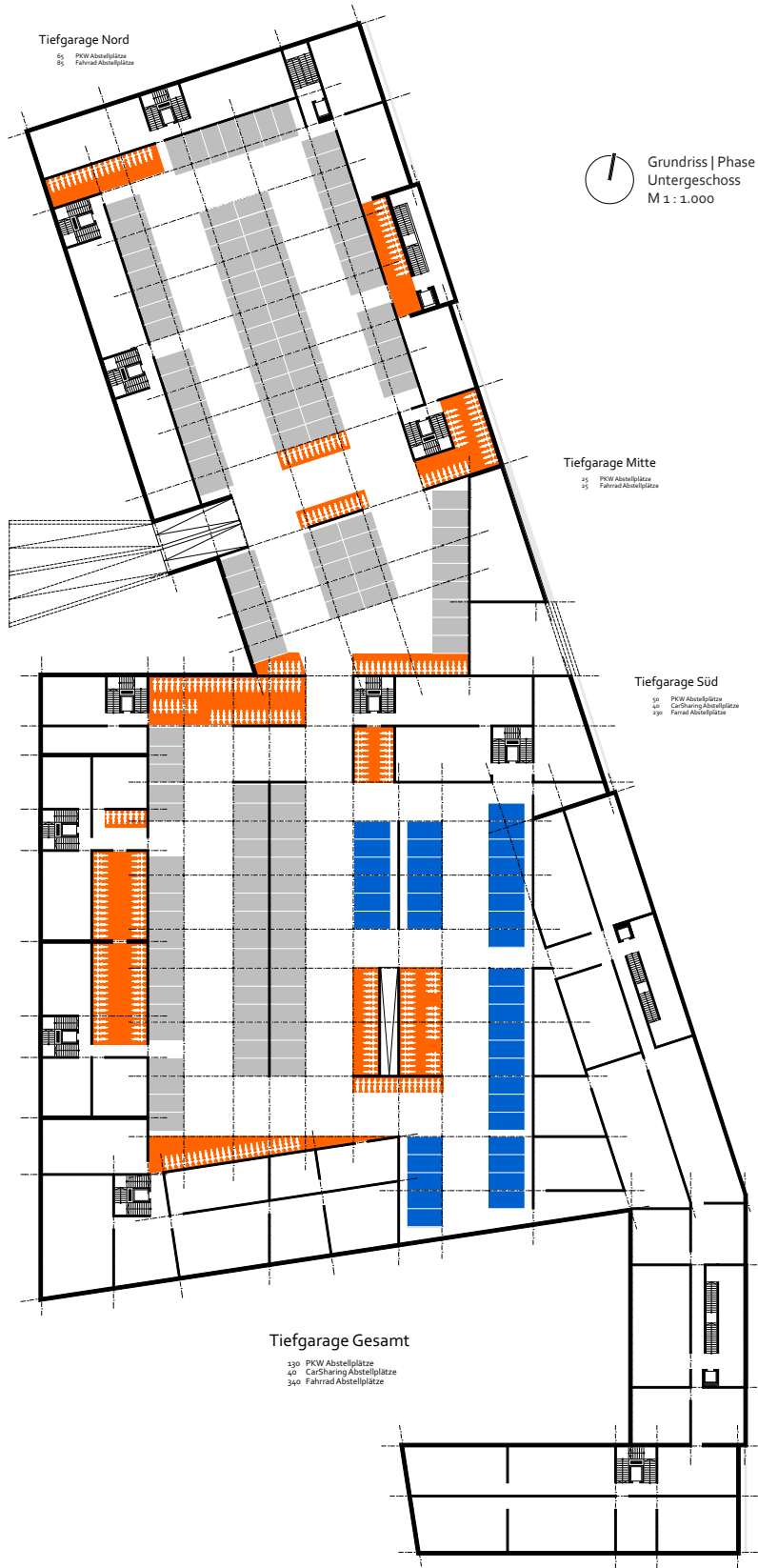
Grundriss | Phase B
Untergeschoss
M 1 : 1.000

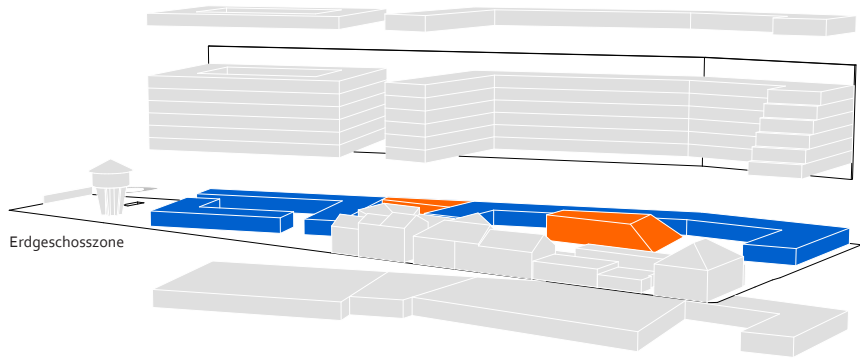
Tiefgarage Mitte
15 PKW Abstellplätze
25 Fahrrad Abstellplätze

Tiefgarage Süd
50 PKW Abstellplätze
40 Car-Sharing Abstellplätze
120 Fahrrad Abstellplätze

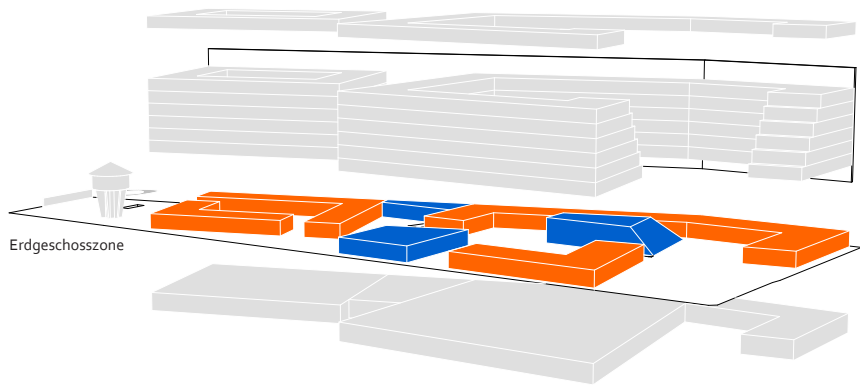
Tiefgarage Gesamt

130 PKW Abstellplätze
40 Car-Sharing Abstellplätze
340 Fahrrad Abstellplätze





Nutzungskonzept
Erdgeschosszone
Entwurf



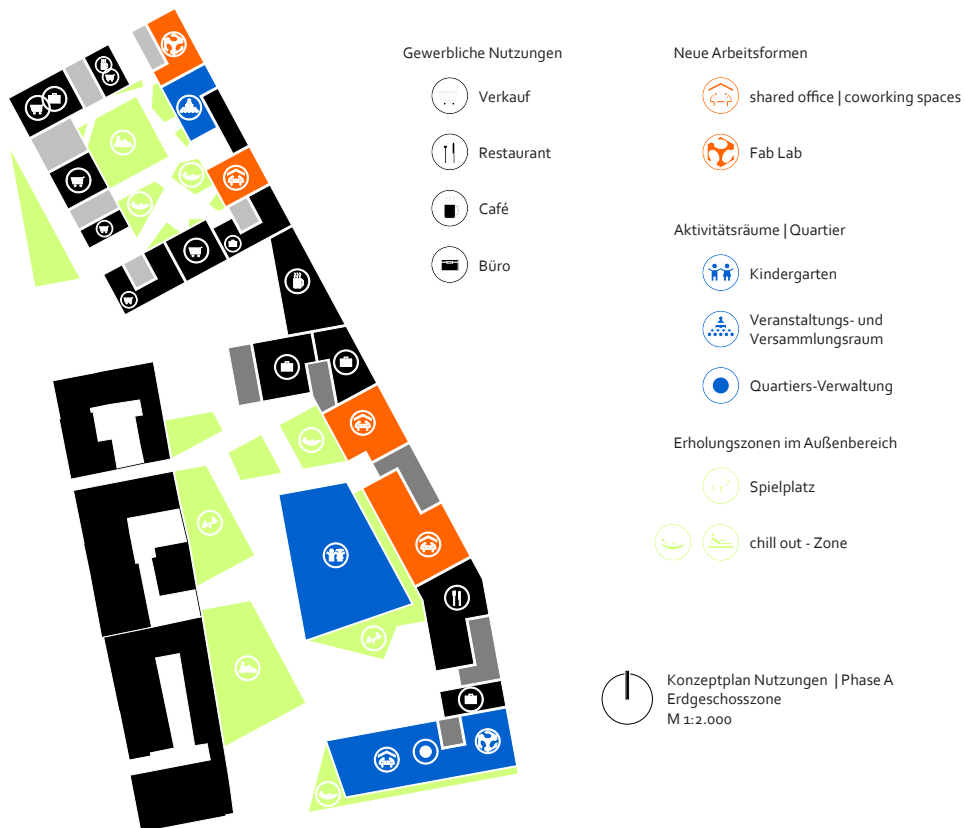
Die Erdgeschosszone bildet den gemeinsamen Sockel der aufragenden Gebäuden und umfasst eine große Anzahl an unterschiedlichen, öffentlichen und halböffentlichen Nutzungen, welche von gewerblichen Nutzungen über neue Arbeitsformen bis hin zu Aktivitätsräumen reichen. Zwischen und um die Gebäude liegen parkähnliche Erholungsräume und platz-ähnliche, zum Teil stark frequentierte öffentliche Bereiche, die zum Verweilen und Erforschen einladen, jedoch auch eine rasche Durchquerung zulassen.

Die nördliche und zentrale Platzsituation wird in erster Linie als Verkehrsfläche für Fußgänger- und Fahrradverkehr genutzt, da die beiden Verbindungstunnel den Bahnhof mit dem jeweiligen Platz verbinden und mit Sicherheit für eine starke Frequentierung dieser sorgen. Der größte Platz der sich im Süden des Bauplatzes befindet sollte vielmehr als Aufenthaltsort und städtischer Treffpunkt ausgebildet werden und durch wöchentliche Bauernmärkte, Flohmärkte und saisonalen Events belebt und bespielt werden.

Die beiden aus der Blockrandbebauung resultierenden Innenhöfe bilden das grüne Zentrum des Entwurfs und werden als Erholungsgebiete ausgeführt. Durch die gezielten Öffnungen in der Erdgeschosszone übernehmen die beiden Grünbereiche unterschiedliche Rollen im Hinblick auf Öffentlichkeit und Erreichbarkeit. Der nördliche Innenhof übernimmt wie bereits das Gebäude selbst, eine eher private abgeschottete Rolle, währenddessen sich der südlich Innenhof im Zentrum des mittigen und südlichen Platzes befindet und diese auch miteinander verbindet.

Durch die städtebaulichen Gegebenheiten des Bauplatzes und durch die ausgewählte Bebauungsform ergeben sich unterschiedliche Nutzungszonen mit eigenständigen, teilweise sehr speziellen Bedingungen.

Um die drei öffentlichen Plätze entstehen stark frequentierten Bereiche, die durch gewerbliche Nutzungen, wie Geschäfte, Cafés und Restaurants geprägt werden. Eine ähnliche, etwas stärker ausgeprägte halböffentliche Nutzungspalette weisen die an der Straße liegenden Bereiche der Blockrandbebauung auf, welche neben Geschäftslokalen und Büroflächen auch Nebenräume beinhalten. Jene Bereiche die weder an der Straße noch an einem Platz liegen weisen vermehrt Büronutzungen und Aktivitätsräume auf. Als Beispiel hierfür dient ein Quartier interner Veranstaltungs- und Versammlungsräumen, ein Kindergarten und die Quartiers-Verwaltung welche sich im südöstlichen Abschnitt des südlichen Blocks befindet und neben einem großzügigen Pausen- und Aufenthaltsbereich über ein quartierinternes Fabrikationslabor und „shared office“-Flächen verfügt.



shared office | coworking spaces

Die Begriffe „shared office“ oder auch „coworking spaces“ stehen für eine neue Arbeitsform bei der Personen aus unterschiedlichen Bereichen der Arbeitswelt, eigenständig oder gemeinsam in unterschiedlichen Firmen und an unterschiedlichen Projekten arbeiten können. Auf diese Weise kann der einzelne Nutzer von dem disziplinübergreifenden Know-how dieser Gemeinschaft profitieren. „Coworking Spaces“ stellen Arbeitsplätze und Infrastruktur wie Netzwerk, Drucker, Scanner, Telefon, Beamer, Besprechungsräume und Gemeinschaftsküche zur Verfügung und ermöglichen die Erzeugung einer flexiblen Gemeinschaft.¹⁰⁷

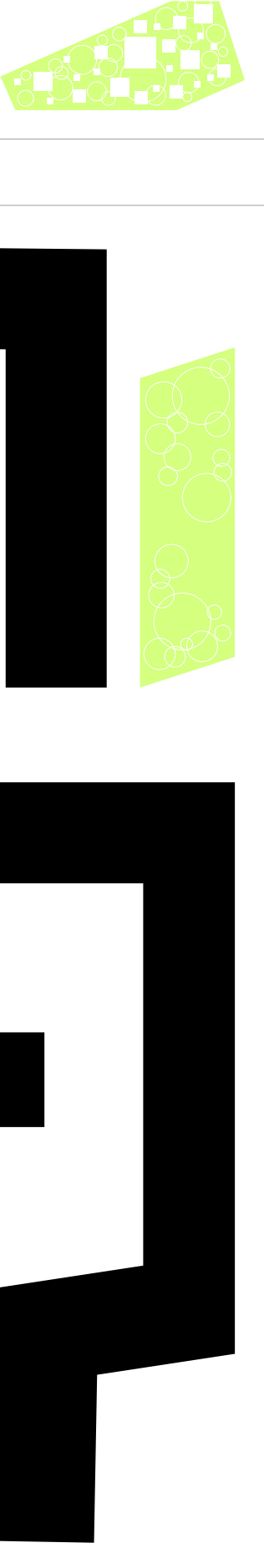
107

Vgl. Breuer, Ingeborg: Rent a Desk. Neue Formen der Arbeit, 15.07.2010, http://www.deutschlandfunk.de/rent-a-desk.1148.de.html?dram:article_id=180589, 16.09.2016



FabLab | Fabrikationslabor

Die Abkürzung „FabLab“ steht für Fabrikationslabor und bildet eine offene Hightech-Werkstatt mit demokratischen Grundzügen und sollte der Allgemeinheit Zugang zu modernen industriellen Produktionsmittel und Produktionsverfahren für Einzelstücke ermöglichen. Durch Technologien wie 3d-Druck, Lasercutting und CNC- Steuerungen von Werkzeugmaschinen gepaart mit der „Open-Hardware“- und „Open- Source“- Bewegung, erlauben FabLabs die einfache Anfertigung von individualisierten Einzelstücken und Ersatzteilen.¹⁰⁸



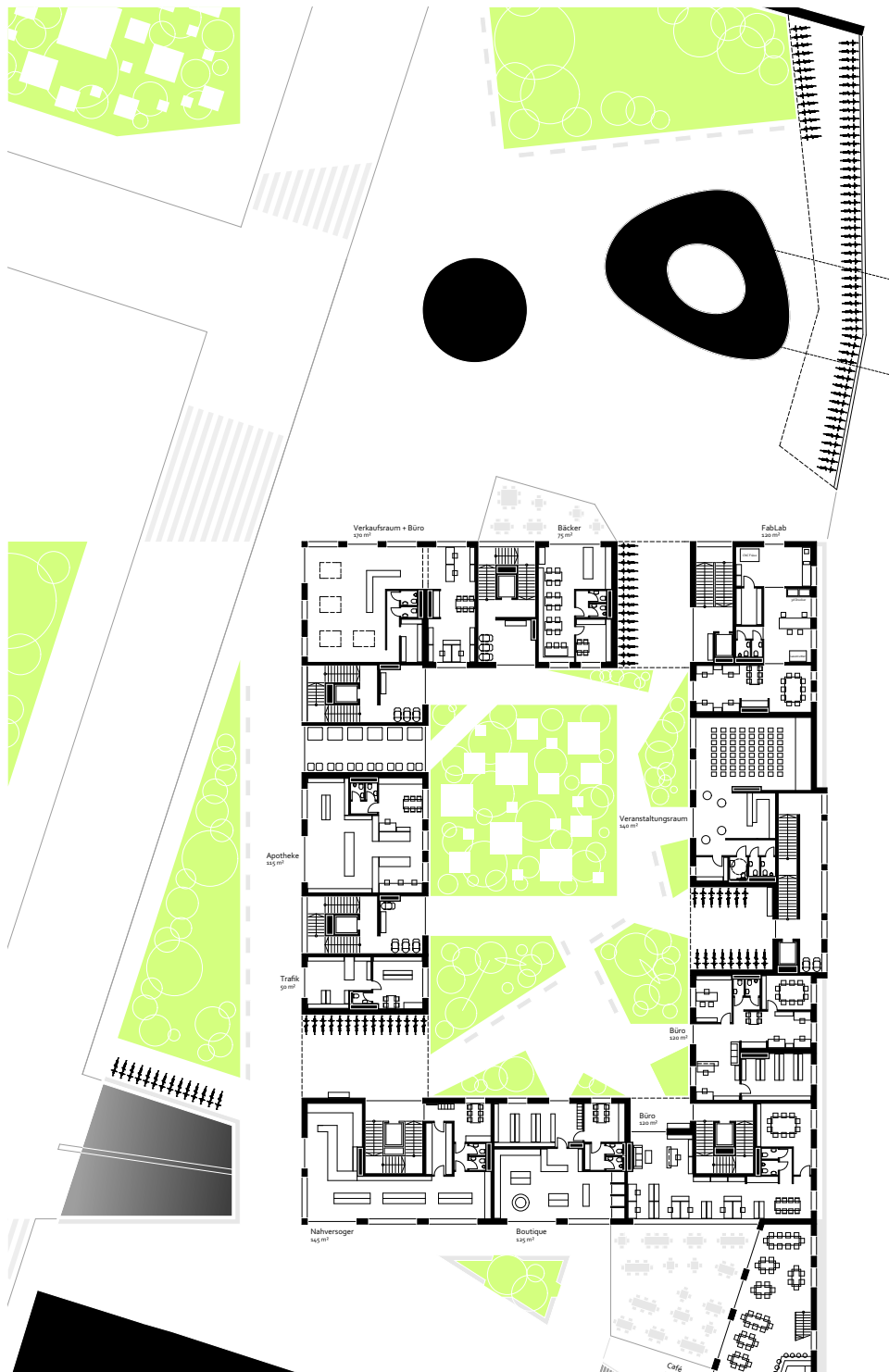
Grundriss | Phase A
Erdgeschoss
M 1 : 1.000







Grundriss | Phase B
Erdgeschoss
M 1 : 1.000







 Grundriss | Phase A
 Erdgeschoss | Block Nord
 M 1:600

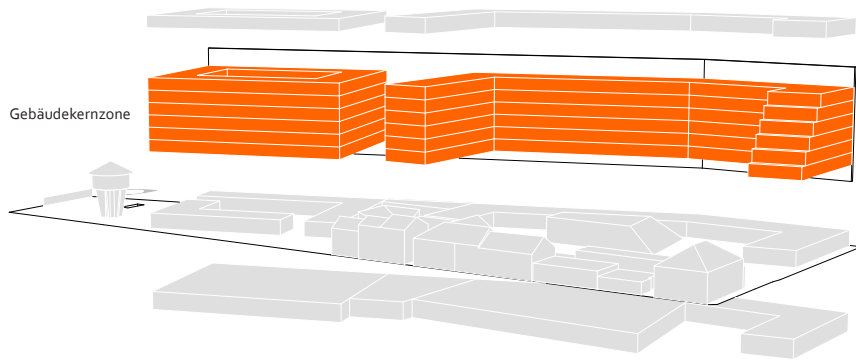



 Grundriss | Phase B
 Erdgeschoss | Block Nord
 M 1:600

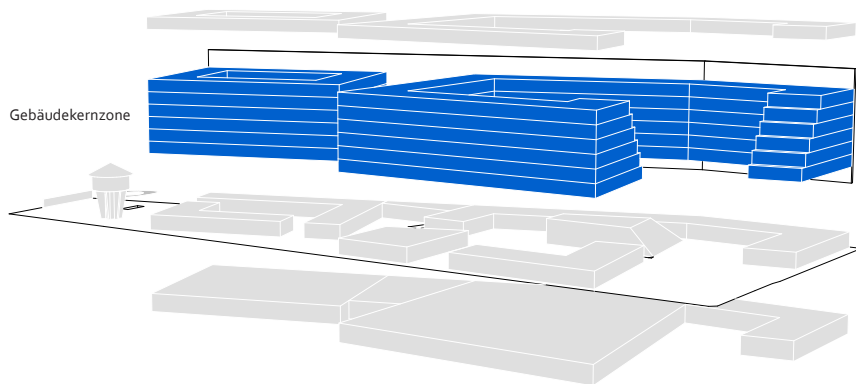





 Grundriss | Phase B
 Erdgeschoss | Block Süd
 M 1 : 600



Nutzungskonzept
Gebäudekernzone
Entwurf



Die Kernzone der Gebäude erstreckt sich vom ersten Obergeschoss bis zum sechsten Obergeschoss und wird durch die bis in das Dachgeschoss reichenden, einzelnen Treppenhäuser samt Lift erschlossen. Bezogen auf die Geschossfläche und des Bauvolumens steht diese Zone an erster Stelle, was sie natürlich auch zu einer der Wichtigsten macht. Im Gegensatz zur Größe wird die Kernzone nur in zwei unterschiedliche Nutzungen unterteilt und zwar in Wohnen und Arbeiten. Wobei sich der Überbegriff Arbeit hier auf Büros, Arztpraxen und kleineren zu vernachlässigenden Einheiten beschränkt. Diese für diesen Bereich übliche Nutzungsvielfalt legt die Fokussierung auf die übrigen Bereiche nahe.

Um eine möglichst große Vielfalt im Nutzungsbereich Wohnen anbieten zu können weist der Entwurf unterschiedliche Varianten der Erschließung und der Wohnformen auf, die an die Gegebenheiten des Bauplatzes, die Orientierung und der Lage im Gebäudegefüge angepasst wurden. Der Entwurf verfügt zu einem großen Teil über ein Erschließungs-Konzept dem eine Spännererschließung zugrunde liegt, wird jedoch gezielt durch einen Laubengang oder einen innen liegenden Gang erweitert, beziehungsweise ersetzt.

Die unterschiedlichen Wohnungsgrößen und Wohnungsformen reichen von Mikro-Einheiten, welche über eine Fläche von knapp über 20 m² verfügen, über Wohneinheiten mit einer Größe von 160 m², speziell für Wohngemeinschaften oder Großfamilien, bis hin zu Wohneinheiten die Ähnlichkeiten zu Studentenheimen aufweisen, nur über ein Zimmer mit Bad verfügen und bei denen die weiteren Bereiche einer üblichen Wohnung in Gemeinschaftsbereiche ausgegliedert wurden.

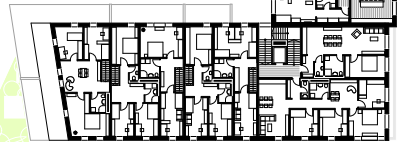
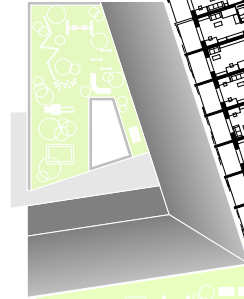
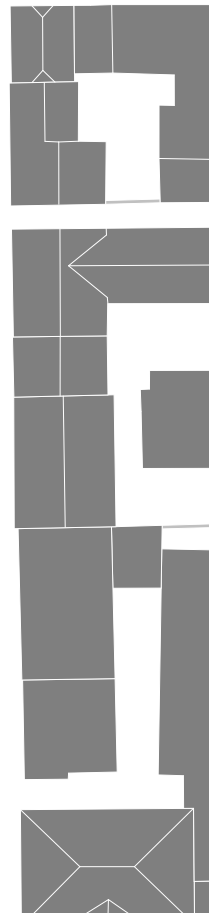
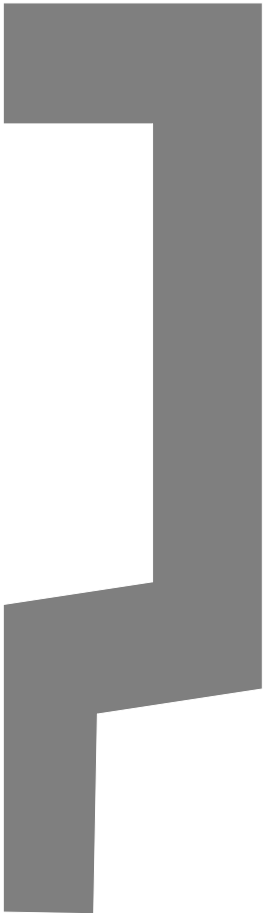
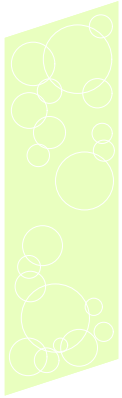
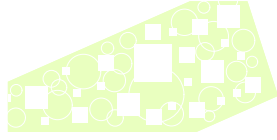
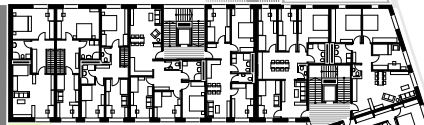
Aus Gründen des bereits stattfindenden Wandels der Arbeitswelt verfügt jedes dieser Gebäude über Büroflächen, in Form von „coworking spaces“, aber auch in Form von gewöhnlichen Büroflächen, um unterschiedliche Nutzungen zu vereinen und einen Arbeitsplatz im selben Gebäude, vielleicht sogar im selben Geschoss zu ermöglichen. Die eigentlich eigenständigen Nutzungen Wohnen und Arbeiten können auch in Form von „home offices“ kombiniert werden und durch Gemeinschaftsflächen ergänzt werden.

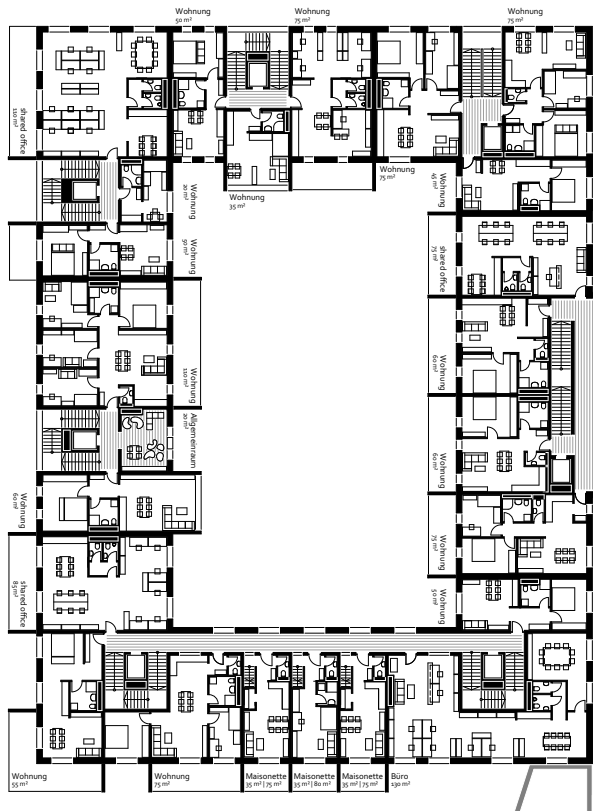


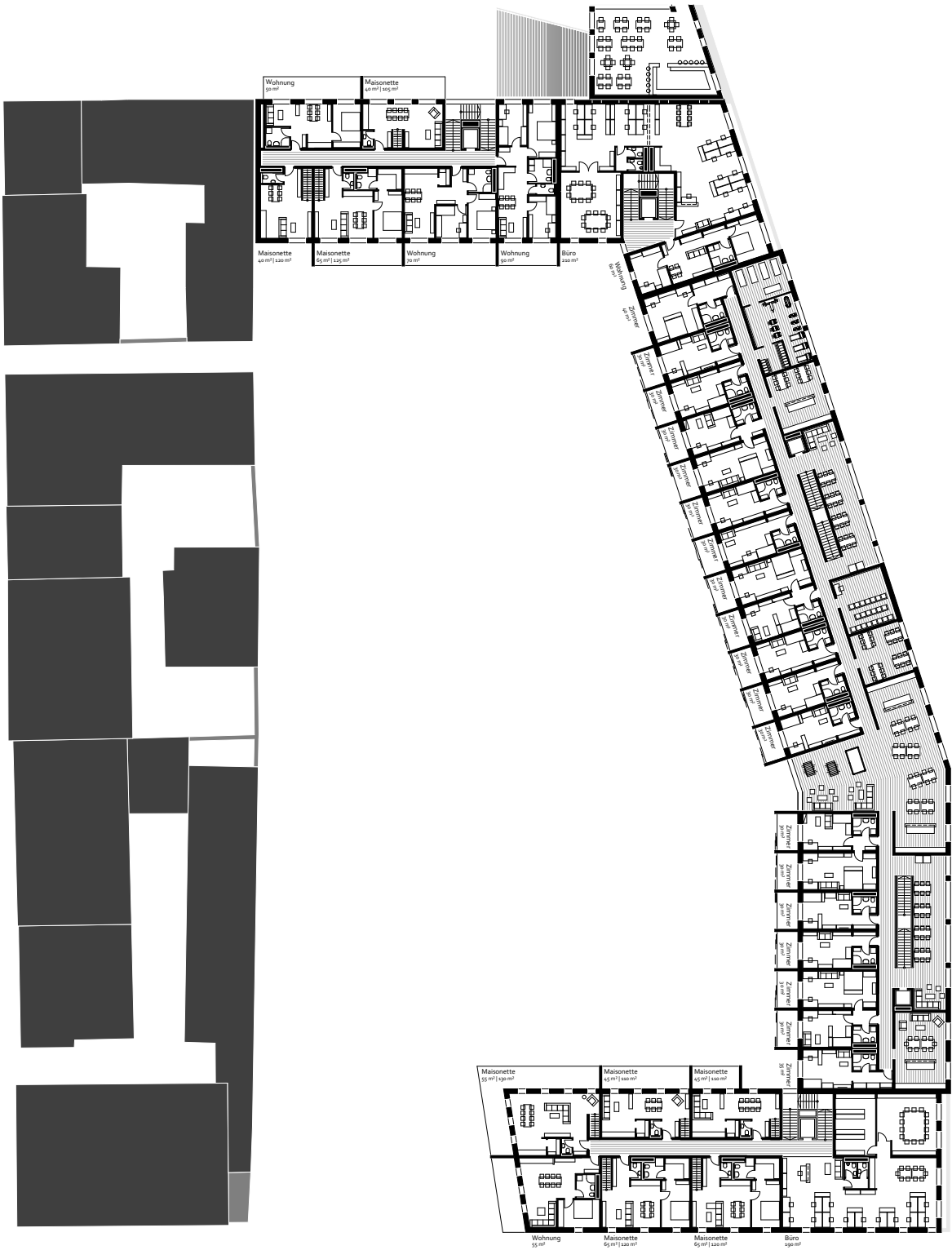
Grundriss | Phase A
Regelgeschoss A
M 1 : 1.000

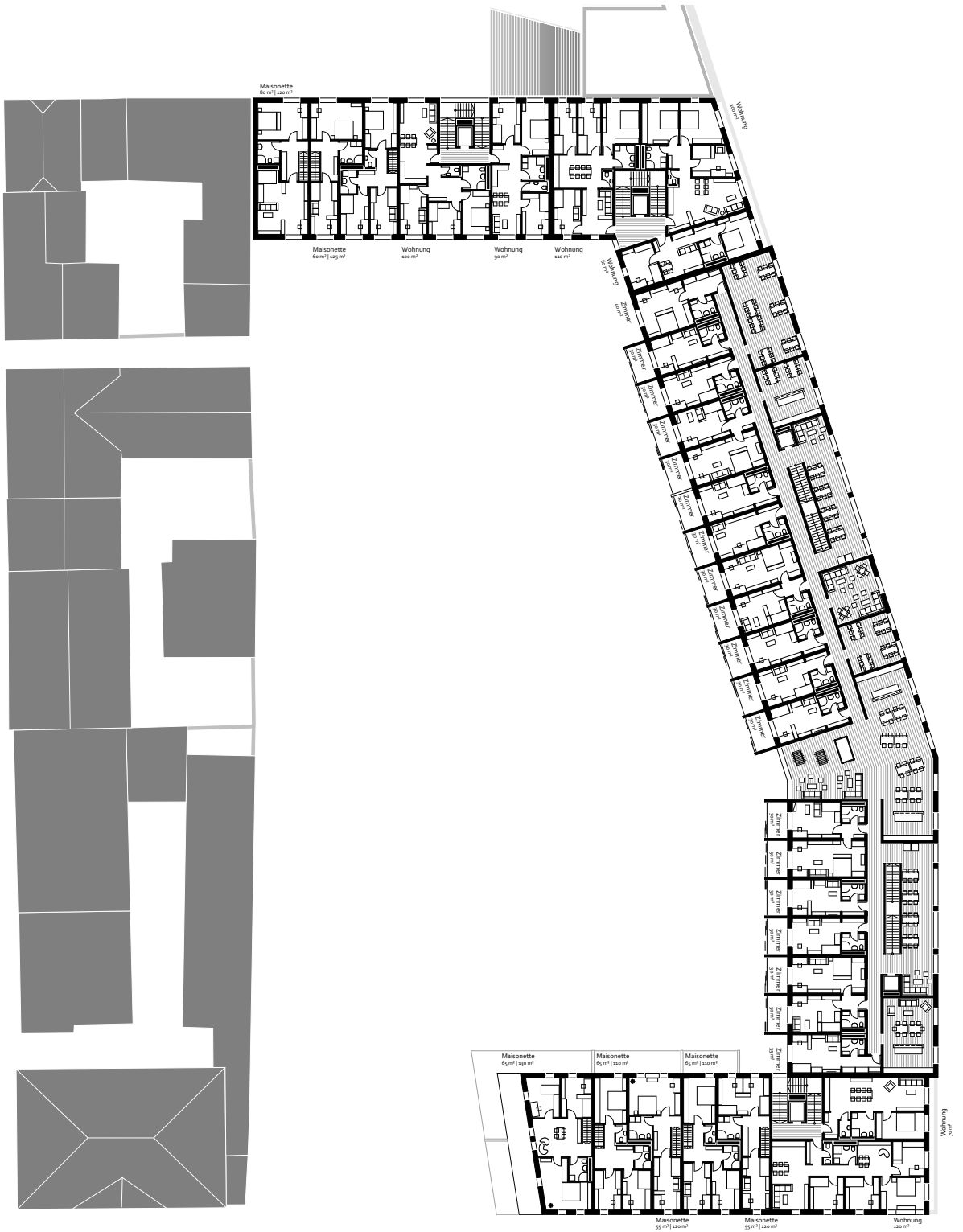



Grundriss | Phase A
Regelgeschoss B
M 1 : 1.000










 Grundriss | Phase A
 Regelgeschoss B | Block Süd
 M 1:600

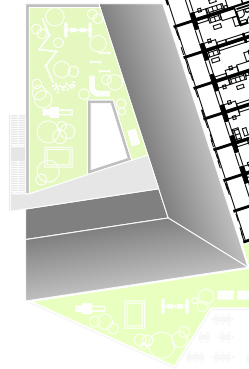
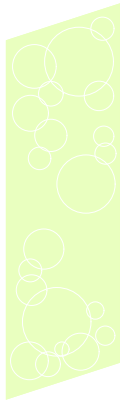
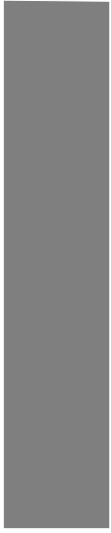
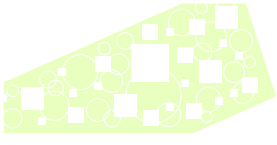


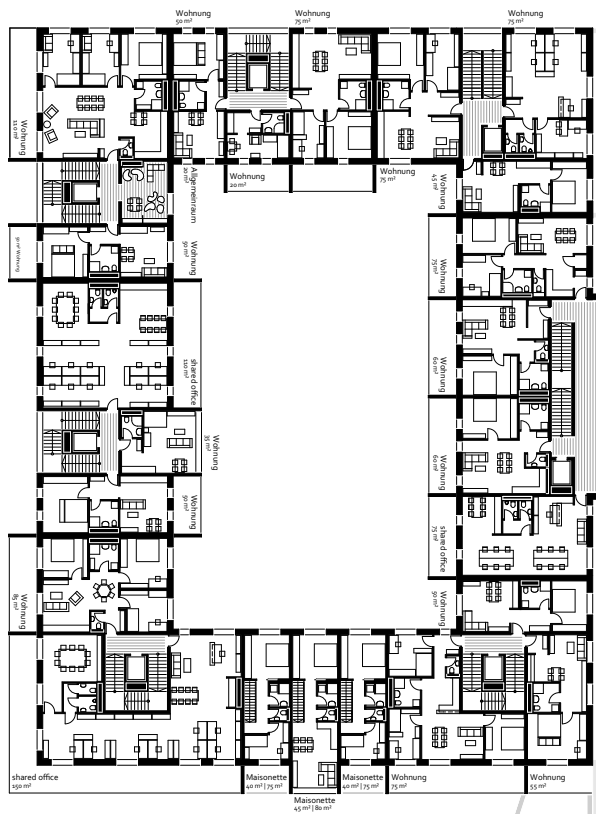
Grundriss | Phase B
Regelgeschoss A
M 1 : 1.000

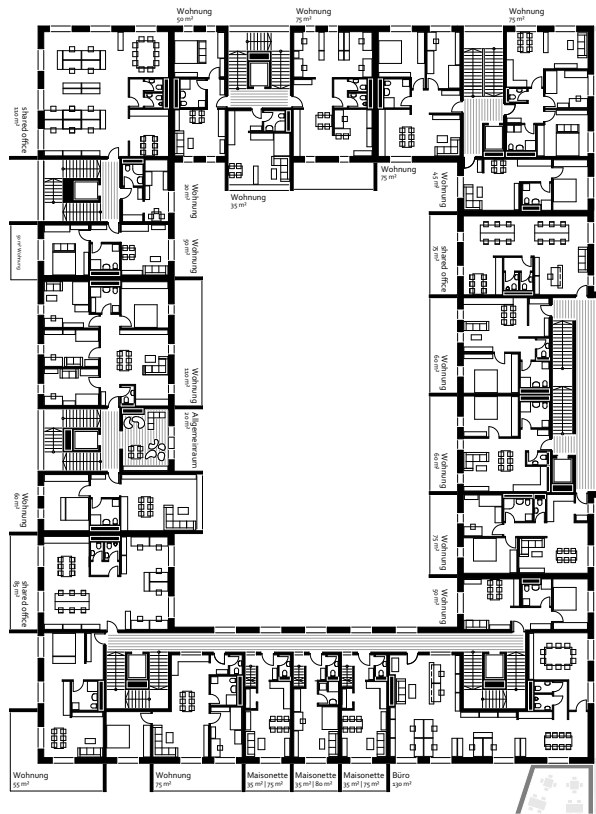


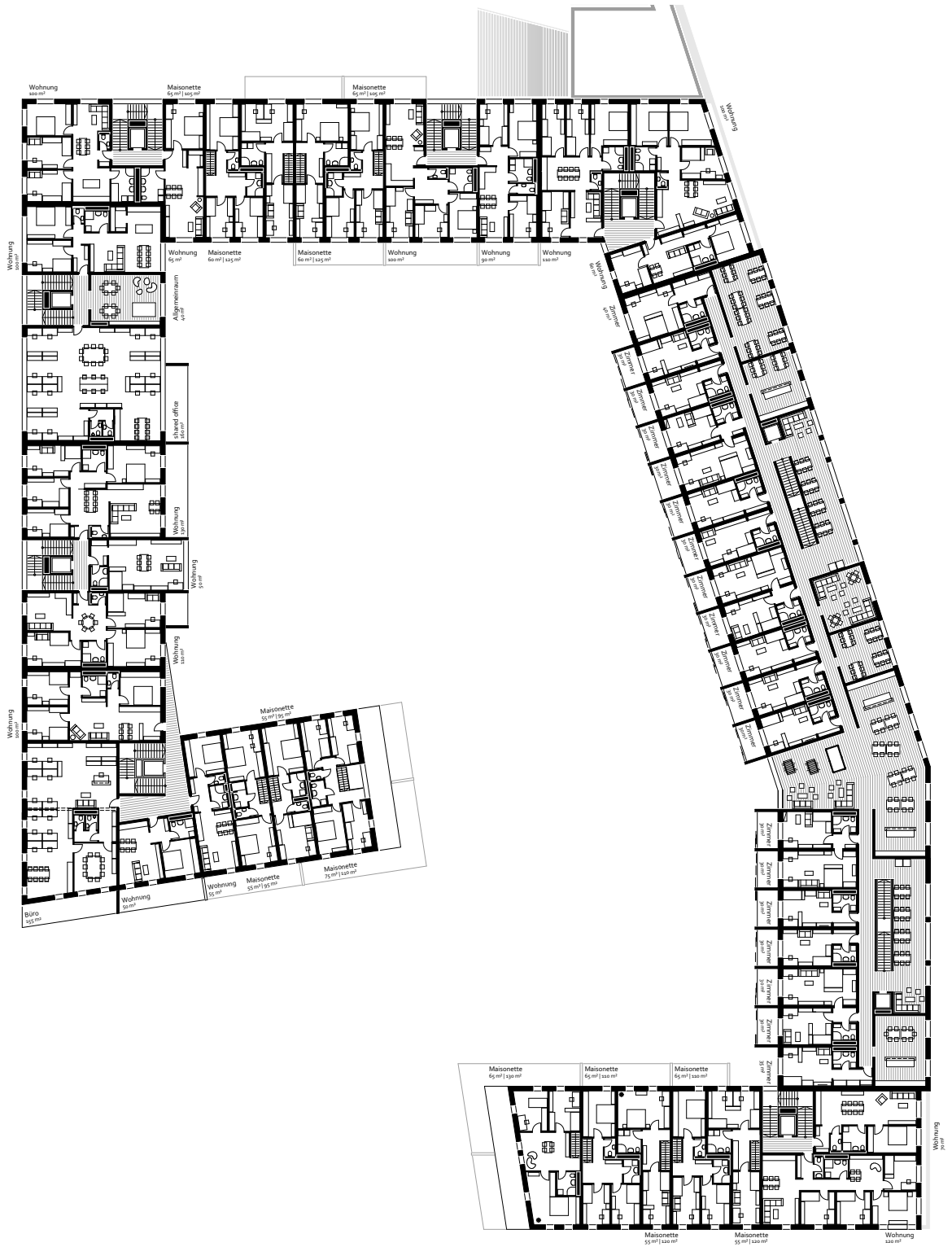


Grundriss | Phase B
Regelgeschoss B
M 1 : 1.000



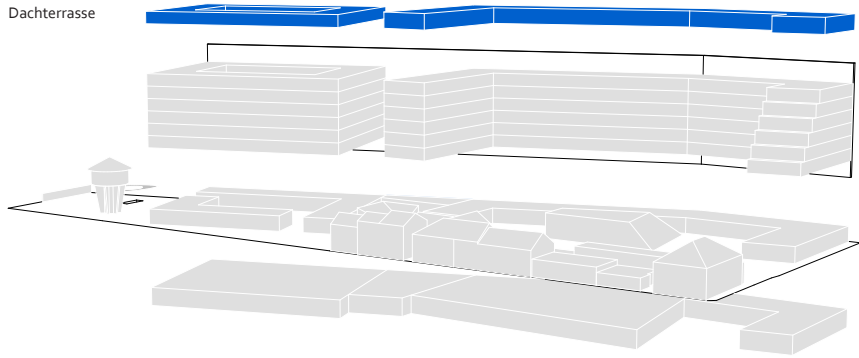






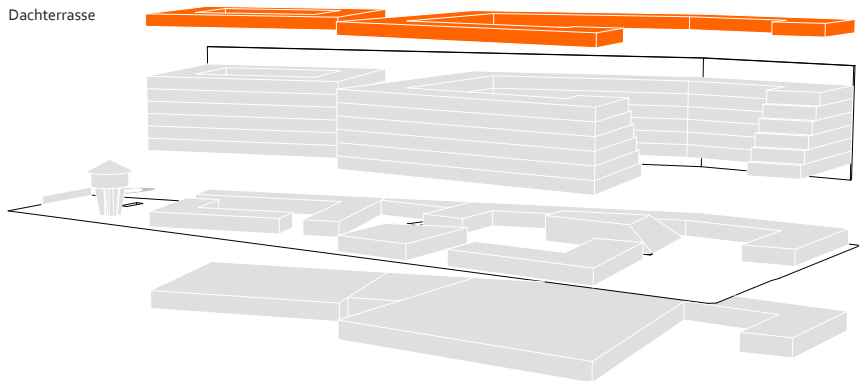
Grundriss | Phase B
 Regelgeschoss B | Block Süd
 M 1:600

Dachterrasse



Nutzungskonzept
Dachterrasse
Entwurf

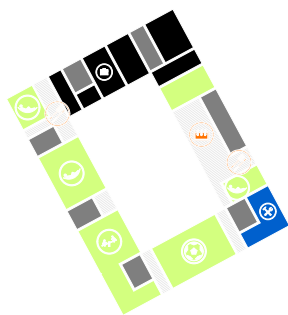
Dachterrasse



Das Gegenstück zur öffentlichen Erdgeschosszone bildet die halböffentliche Dachterrasse, welche dem Bewohner als Ausgleich für den Wegfall der halböffentlichen Innenhofflächen zukommt. Dieses blockübergreifende halböffentliche Element sitzt über der Kernzone und bildet den oberen Abschluss der Gebäude.

Die Dachterrasse wird durch eine Vielzahl an Gemeinschaftsflächen im Innen-, wie auch im Außenbereich durch ein großes Angebot an Aktivitäten, im Bereich Erholung und Sport definiert und weist starke Übereinstimmung zu dem entfallenen halböffentlichen Innenhof auf. Im Außenbereich lassen sich neben Fitness Parcours und Sportplätzen auch stark begrünte Erholungsgebiete wie Liegewiesen, „chill out“- Bereiche und Spielplätze finden, die durch Gemüsegärten und Grillplätze noch perfekt ergänzt werden.



Ein Teil des östlichen Bereichs der Dachterrasse wird durch wenige Wohneinheiten und innen liegende Gemeinschaftsflächen wie ein Fitnessstudio, Lern- und Aufenthaltsräume, einer kleinen Werkstatt und einem öffentlich zugänglichen Café gebildet, welche das Quartier von der Lärmbelastung des Bahnhofes abschirmen und einen hervorragenden Blick über die Stadt ermöglichen.





Gewerbliche Nutzungen

-  Café
-  Büro

Aktivitätsräume | Quartier

-  Werkstatt
-  Lern- und Gemeinschaftsraum
-  Fitnessstudio


Aktivitätsräume im Außenbereich


-  Gemüsegarten
-  Grillplatz

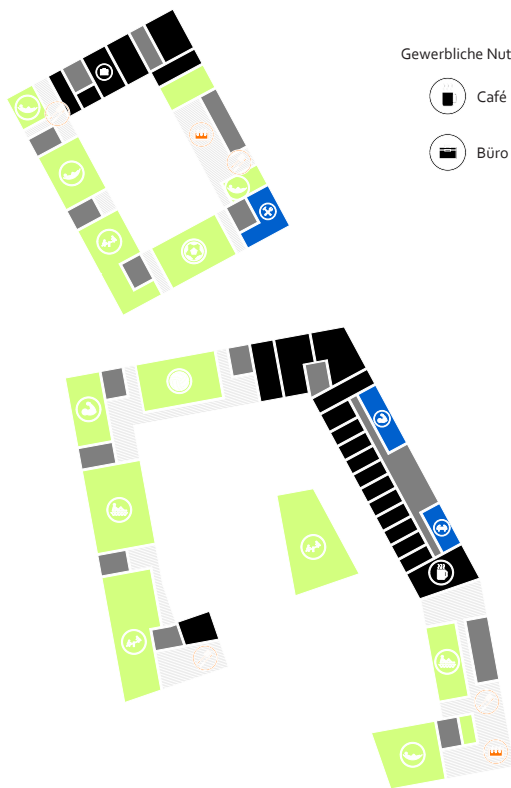
Erholungszonen im Außenbereich

-  Spielplatz
-  chill out - Zone
-  Liegewiese

Sportzonen im Außenbereich

-  Fitness- Parcours
-  Sportplatz




 Konzeptplan Nutzungen | Phase A
Dachgeschoss
M 1:2.000





Gewerbliche Nutzungen

-  Café
-  Büro

Aktivitätsräume | Quartier

-  Werkstatt
-  Lern- und Gemeinschaftsraum
-  Fitnessstudio



Aktivitätsräume im Außenbereich


-  Gemüsegarten
-  Grillplatz

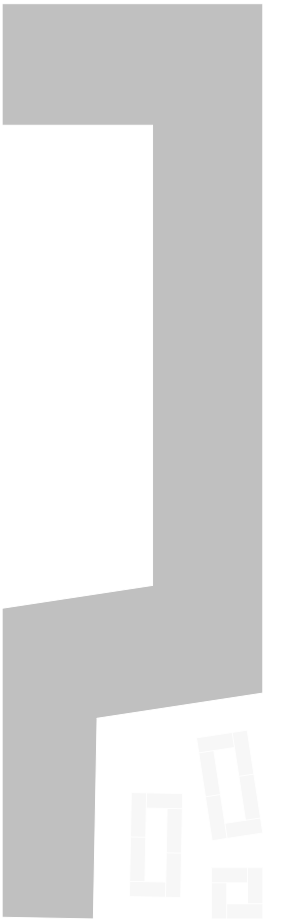
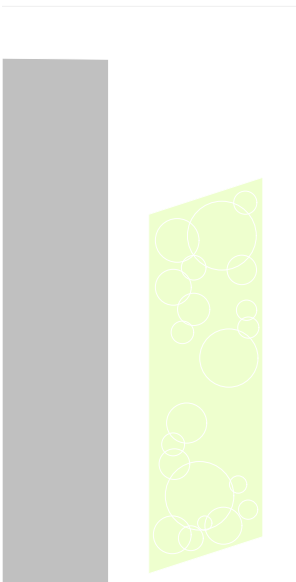
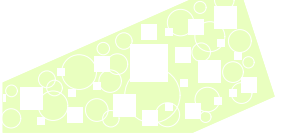
Erholungszonen im Außenbereich

-  Spielplatz
-  chill out - Zone
-  Liegewiese

Sportzonen im Außenbereich

-  Fitness- Parcours
-  Sportplatz

 Konzeptplan Nutzungen | Phase B
Dachgeschoss
M 1:2.000



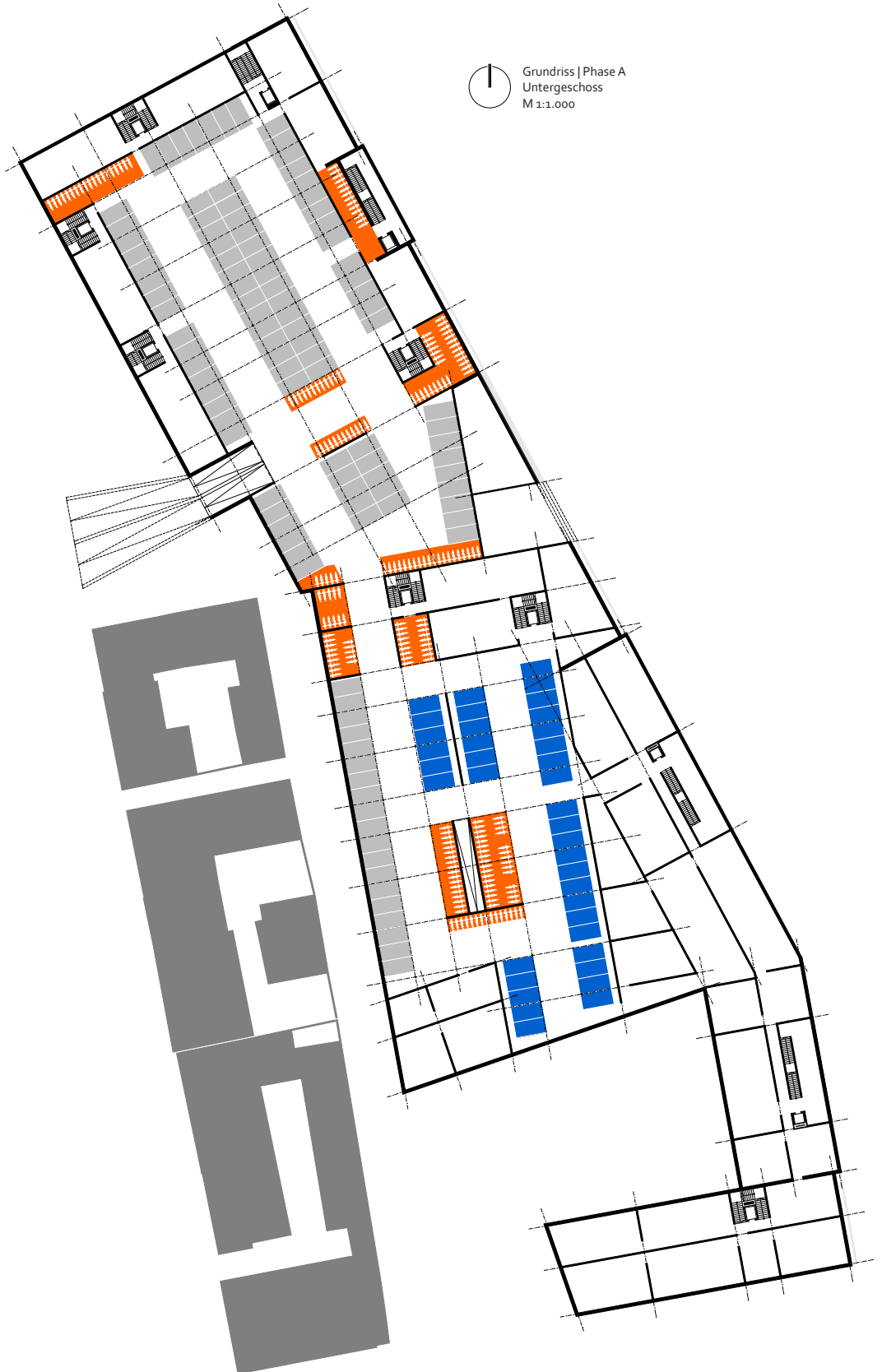
Grundriss | Phase B
Dachgeschoss
M 1 : 1.000

Plansammlung

Entwurf

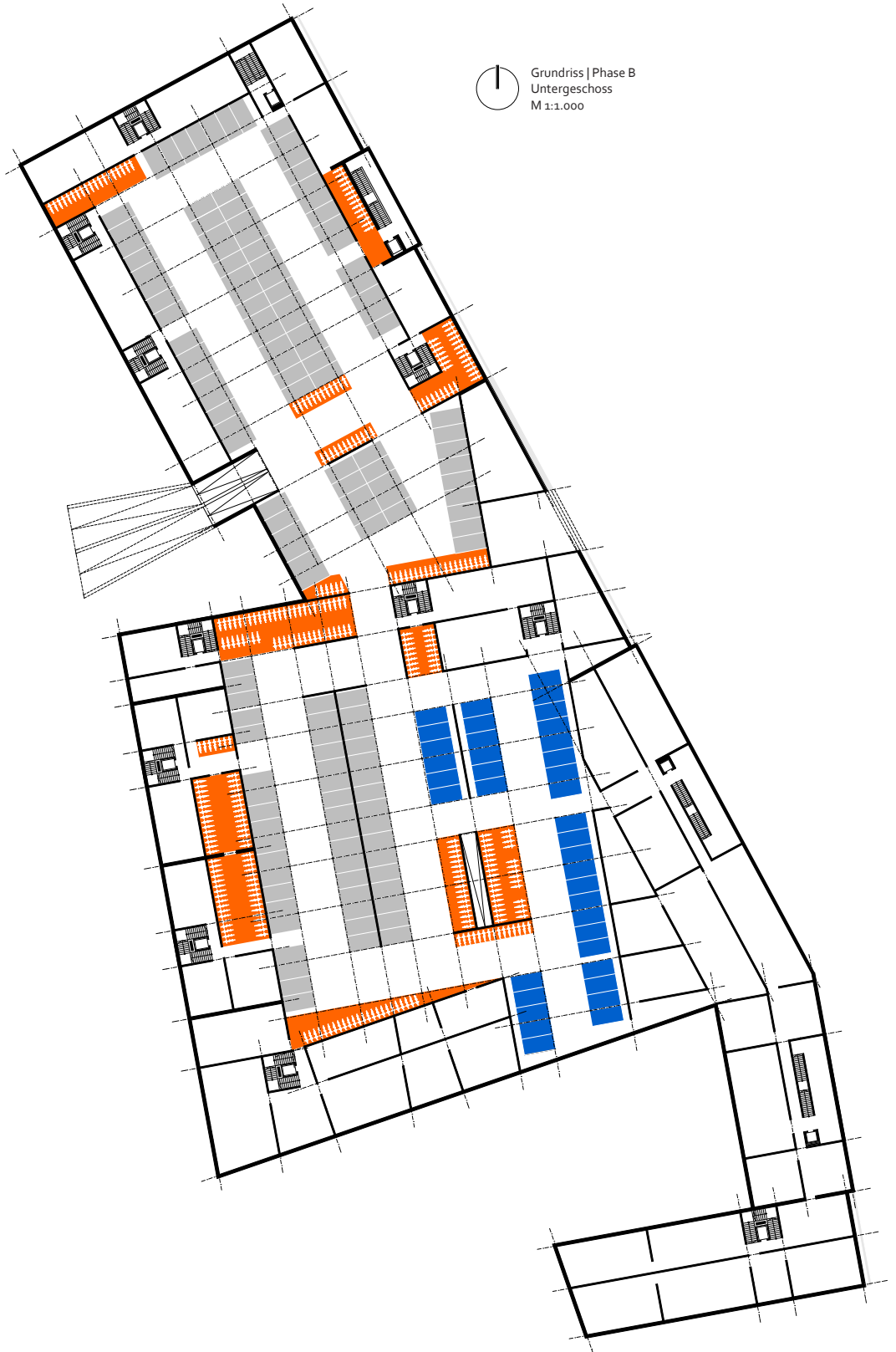


Grundriss | Phase A
Untergeschoss
M 1:1.000





Grundriss | Phase B
Untergeschoss
M 1:1.000





Grundriss | Phase A
Erdgeschoss
M 1:1.000



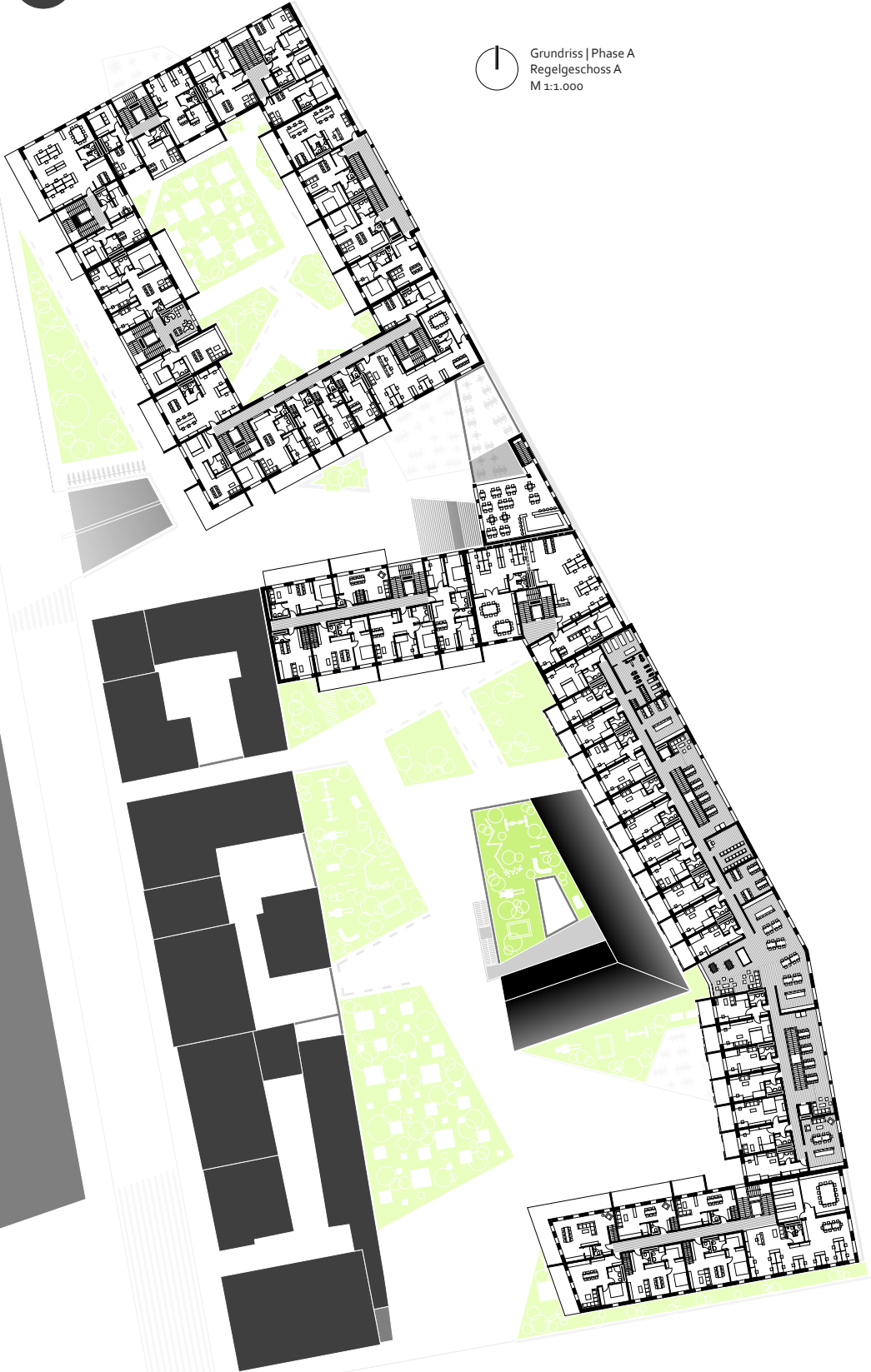


Grundriss | Phase B
Erdgeschoss
M 1:1.000



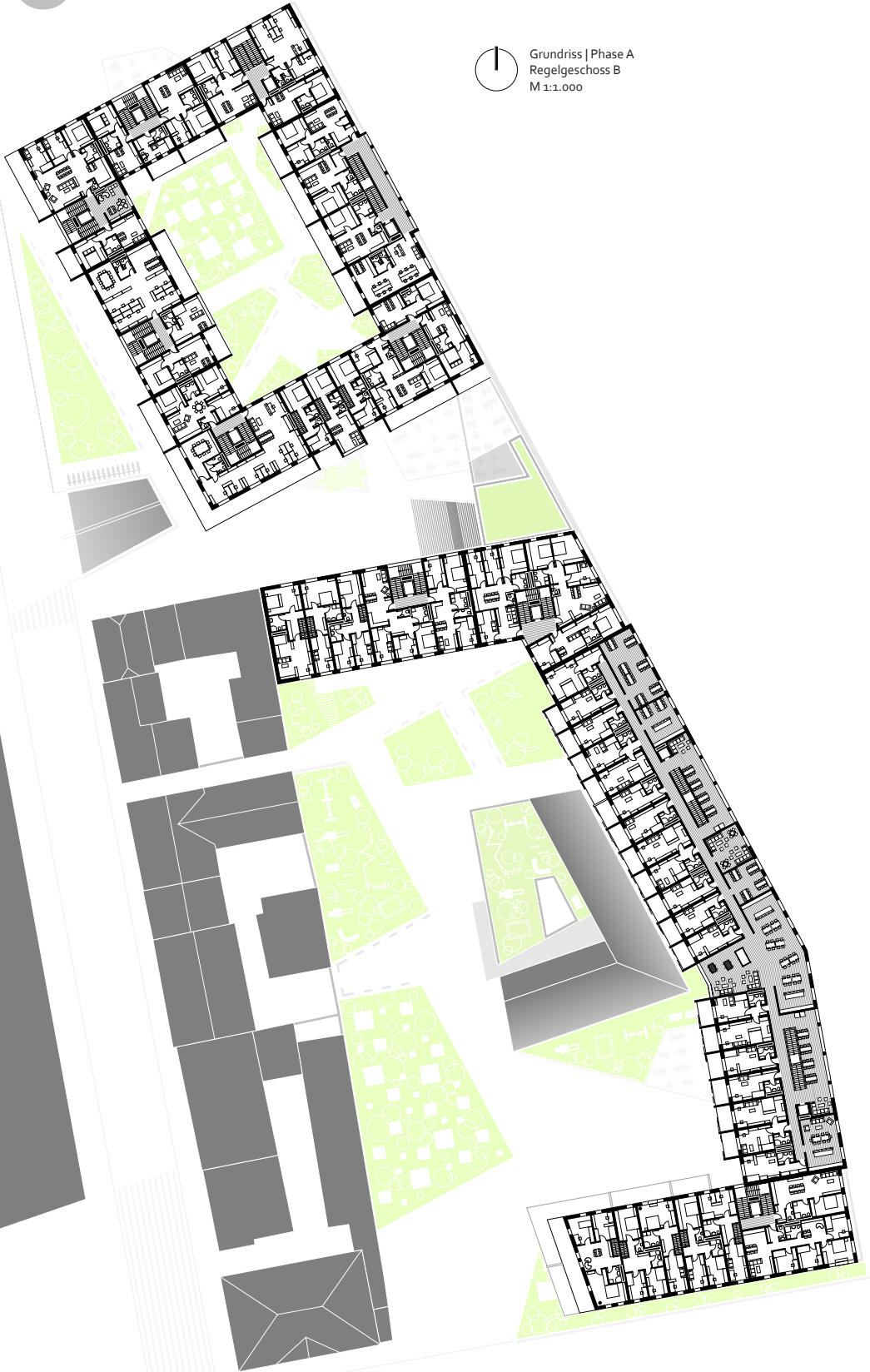


Grundriss | Phase A
Regelgeschoss A
M 1:1.000



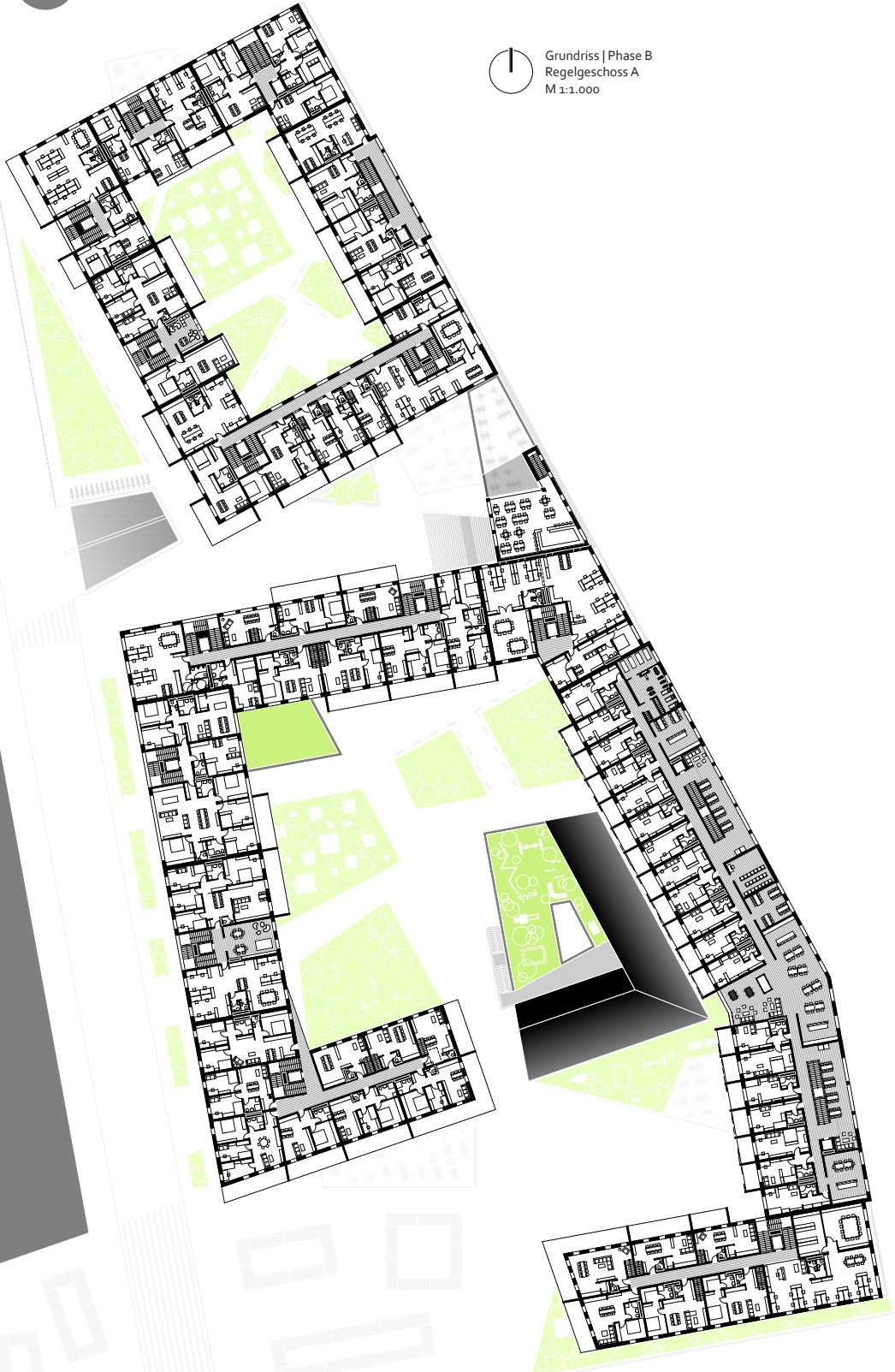


Grundriss | Phase A
Regelgeschoss B
M 1:1.000



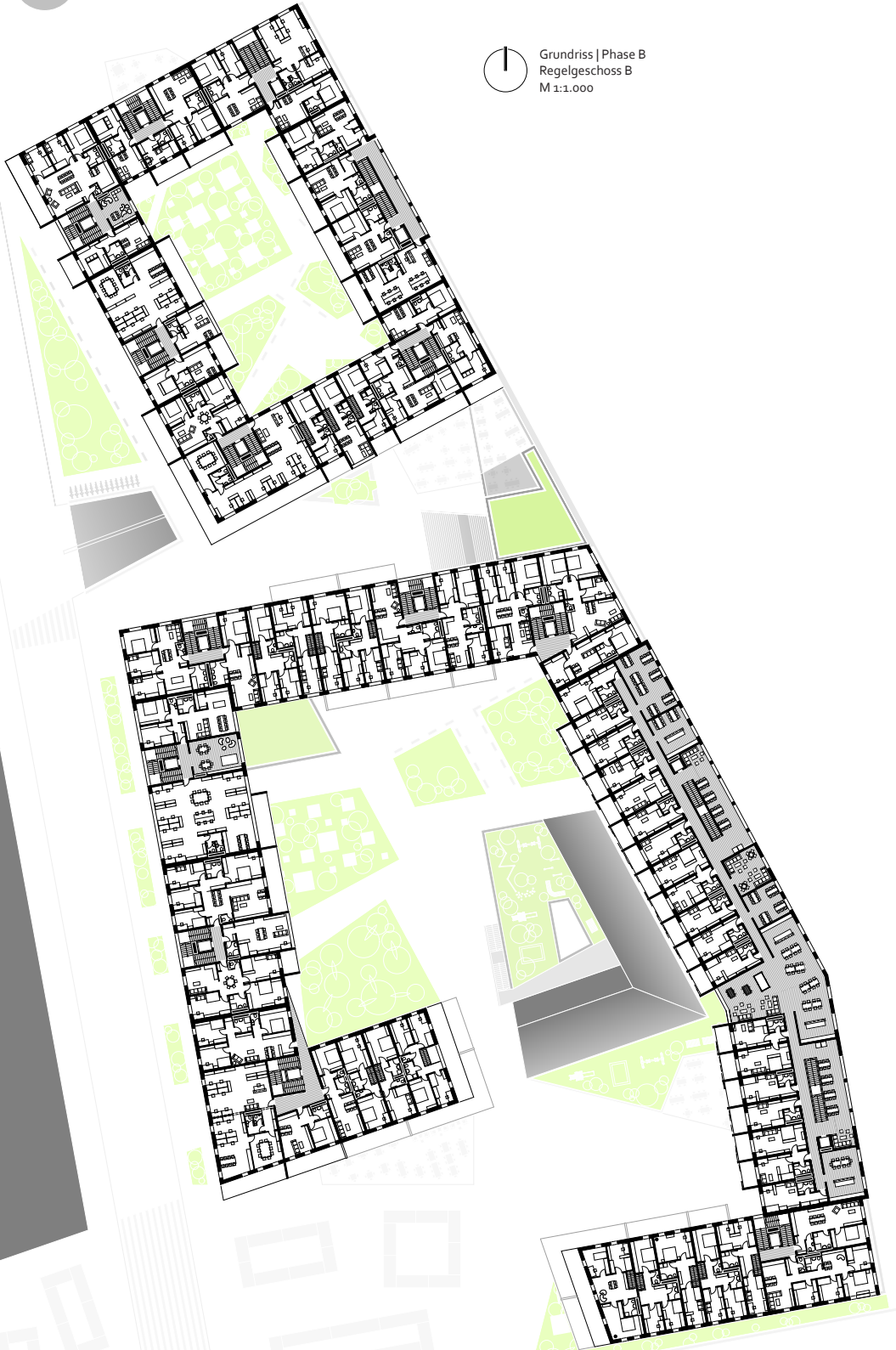


Grundriss | Phase B
Regelgeschoss A
M 1:1.000



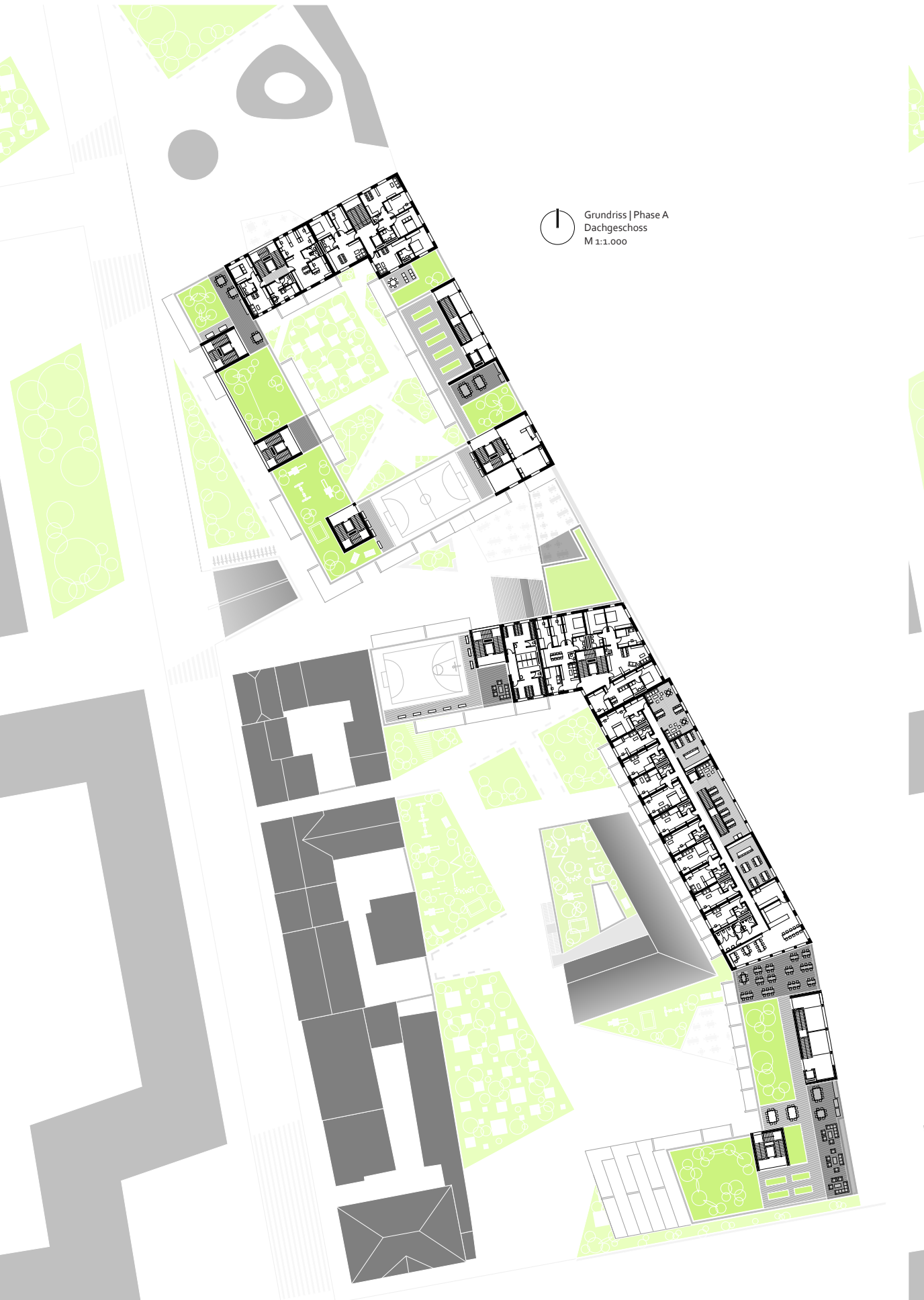


Grundriss | Phase B
Regelgeschoss B
M 1:1.000





Grundriss | Phase A
Dachgeschoss
M 1:1.000





Grundriss | Phase B
Dachgeschoss
M 1:1.000





Ansicht Nord | Straßenseite
M 1:1.000



Ansicht Ost | Straßenseite
M 1:1.000



Ansicht Süd | Straßenseite
M 1:1.000



Ansicht West | Straßenseite
M 1:1.000



Ansicht Nord | Hofseite
M 1:1.000



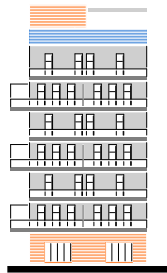
Ansicht Ost | Hofseite
M 1:1.000



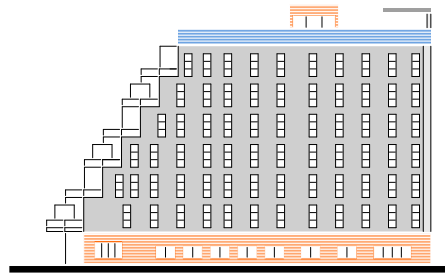
Ansicht Süd | Hofseite
M 1:1.000



Ansicht West | Hofseite
M 1:1.000



Straßenseite | Phase A
Ansicht West
M 1:1.000



Straßenseite | Phase A
Ansicht Süd
M 1:1.000



Straßenseite | Phase A
Ansicht Ost
M 1:1.000



Straßenseite | Phase A
Ansicht Nord
M 1:1.000



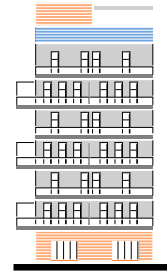
Hofseite | Phase A
 Ansicht Nord
 M 1:1.000



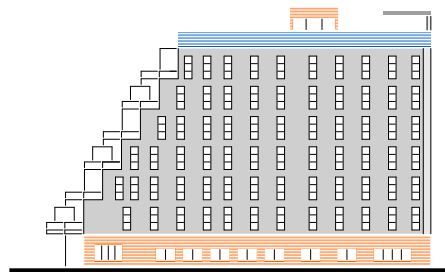
Hofseite | Phase A
 Ansicht West
 M 1:1.000



Hofseite | Phase A
 Ansicht Süd
 M 1:1.000



Straßenseite | Phase B
 Ansicht West
 M 1:1.000



Straßenseite | Phase B
 Ansicht Süd
 M 1:1.000



Straßenseite | Phase B
 Ansicht Ost
 M 1:1.000



Straßenseite | Phase B
Ansicht Nord
M 1:1.000



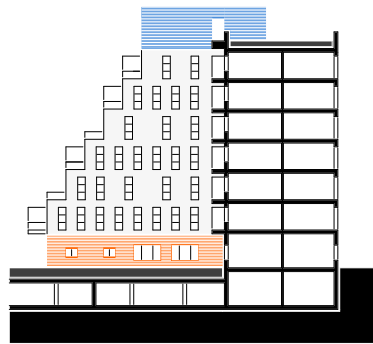
Straßenseite | Phase B
Ansicht West
M 1:1.000



Straßenseite | Phase B
Ansicht Süd
M 1:1.000



Hofseite | Phase B
Ansicht West
M 1:1.000



Hofseite | Phase B
Ansicht Süd
M 1:1.000



Hofseite | Phase B
Ansicht Ost
M 1:1.000



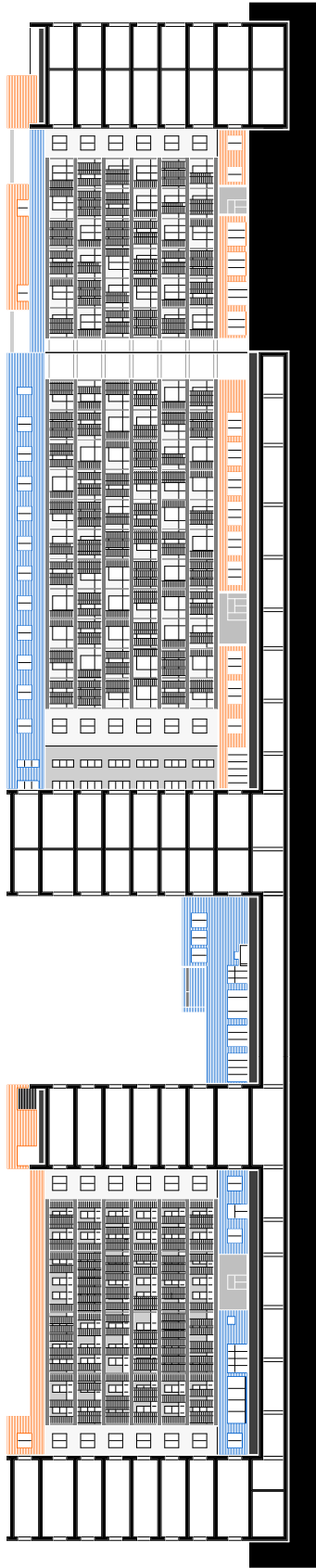
Hofseite | Phase B
 Ansicht Nord
 M 1:1.000



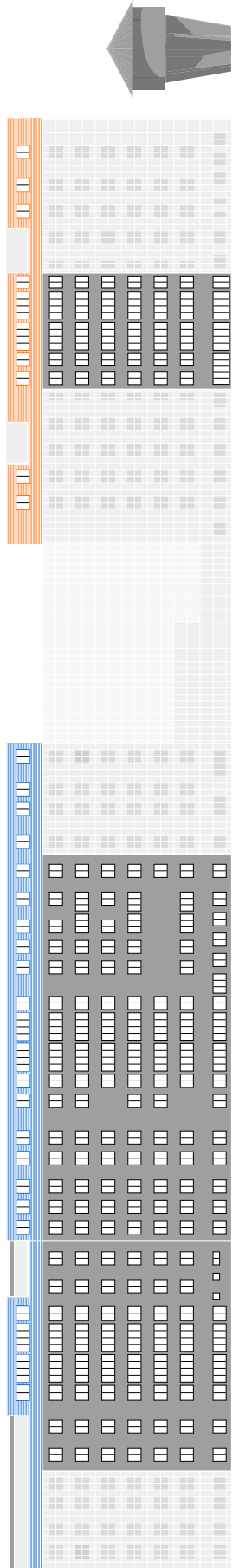
Hofseite | Phase B
 Ansicht West
 M 1:1.000



Hofseite | Phase B
 Ansicht Süd
 M 1:1.000



Längsschnitt
M 1:1.000



Straßenseite
Ansicht Ost gesamt
M 1:1.000

Literaturverzeichnis

Boeing, Niels: The future is fab, 03.03.2010, <https://www.heise.de/tr/blog/artikel/The-future-is-fab-942575.html>, 14.09.2016

Breuer, Ingeborg: Rent a Desk. Neue Formen der Arbeit, 15.07.2010, http://www.deutschlandfunk.de/rent-a-desk.1148.de.html?dram:article_id=180589, 16.09.2016

Brunner, Walter (Hg.): Geschichte der Stadt Graz Bd. 1, Graz 2003

Bourdieu, Pierre: Meditationen. Zur Kritik der scholastischen Vernunft, Frankfurt am Main 2001

Creative Industries Styria (Hg.): Cityguide Graz : UNESCO City of Design , Graz 2012

Europam (Hg.): Die Stadt über die Stadt bauen. Umwandlung zeitgenössischer Gebiete ; EUROPAN 4 - europäische Ergebnisse ; Viertes Europaweites Wettbewerbsverfahren für Neue Architektur, Paris-La Défense 1997

Europam Österreich (Hg.): Europam. europäischer Wettbewerb für junge Architekten, Graz 1989

Europam Österreich (Hg.): Europam 6. Architektur im Prozess zur urbanen Erneuerung , Wien 2002

Europam Österreich (Hg.): Graz Main Station West - A central Porosity . Competition brief, Wien 2013

Europam Suisse (Hg.): Chez soi en ville. Projets d'architecture urbain en Suisse, Zürich 1994

Heckmann, Oliver / Schneider, Friederike (Hg.): Grundrissatlas Wohnungsbau, Basel 2011

Kister, Johannes / Neufert, Ernst (Hg.): Bauentwurfslehre: Grundlagen, Normen, Vorschriften über Anlage, Bau, Gestaltung, Raumbedarf, Raumbeziehungen, Maße für Gebäude, Räume, Einrichtungen, Geräte mit dem Menschen als Maß und Ziel ; Handbuch für den Baufachmann, Bauherrn, Lehrenden und Lernenden ; mit Tabellen, Wiesbaden 392009

Literaturverzeichnis

Magistrat Graz - Präsidualabteilung | Referat für Statistik (Hg.): Bevölkerungsprognose 2015 - 2034 für die Landeshauptstadt Graz, Graz 2015

Magistrat Graz - Präsidualabteilung | Referat für Statistik (Hg.): Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz, Graz 2016

Magistrat Graz - Präsidualabteilung | Referat für Statistik (Hg.): Graz in Zahlen 2016 , Graz 2016

Rebois, Didier (Hg.): European 1. Theme , <http://www.european-europe.eu/en/sessions-info/european-1>, 08.06.2016

Rebois, Didier (Hg.): European 5. europäische Ergebnisse ; fünftes europaweites Wettbewerbsverfahren für neue Architektur, neue Landschaften urbanen Wohnens, Mobilität und Nähe, Paris 1999

Rebois, Didier (Hg.): European 8. europäische Ergebnisse ; european urbanity, Paris 2006

Rebois, Didier (Hg.): European 9 - Ergebnisse E9; erscheint im Rahmen des neunten European-Wettbewerbs , Paris 2008

Rebois, Didier (Hg.): European 10 - Ergebnisse. inventing urbanity ; Regeneration ; Revitalisierung ; Kolonisation, Paris 2010

Rebois, Didier (Hg.): Reconnections : European 11 results, Paris 2012

Rebois, Didier (Hg.): The adaptable city, 1. European 12 results, Paris 2014

Rebois, Didier (Hg.): The adaptable city, 2. European 13 results, Paris 2016

Stadtbaudirektion der Stadt Graz (Hg.): Rahmenplan Graz-Reininghaus , Graz 2010

Stadtbaudirektion der Stadt Graz (Hg.): Masterplan. Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco , Graz 2006

Stadt Graz Stadtplanung (Hg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz 2013

Vlay, Bernd (Hg.): Uropean urbanity. EUROPAN 7 and 8, Austria and Slovenia, Wien 2007

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 01 Seite 24	<p>Europan Österreich, European 02, Graz, 1989, Standorte und Aufgabenstellungen Quelle: European Österreich (Hg.): European. europäischer Wettbewerb für junge Architekten, Graz 1989</p>
Abbildung 02 Seite 26	<p>Europan Suisse , European 03, Zürich, 1994, Standortkarte Quelle: European Suisse (Hg.): Chez soi en ville. Projets d'architecture urbain en Suisse, Zürich 1994, Seite 12-13</p>
Abbildung 03 Seite 28	<p>Rebois , European 04, Paris, 1997, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): Die Stadt über die Stadt bauen. Umwandlung zeitgenössischer Gebiete; EUROPAN 4 - europäische Ergebnisse ; Viertes Europaweites Wettbewerbsverfahren für Neue Architektur, Paris-La Défense 1997, Seite 8-9</p>
Abbildung 04 Seite 30	<p>Rebois , European 05, Paris, 1999, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): European 5. europäische Ergebnisse ; fünftes europaweites Wettbewerbsverfahren für neue Architektur, neue Landschaften urbanen Wohnens, Mobilität und Nähe, Paris 1999, Seite 8-9</p>
Abbildung 05 Seite 34	<p>Rebois , European 07, Paris, 2004, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): European 7 - europäische Ergebnisse. sub-urban challenge ; urbane Intensität und Vielfalt des Wohnens, Paris 2004, Seite 8-9</p>
Abbildung 06 Seite 36	<p>Rebois , European 08, Paris, 2006, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): European 8. europäische Ergebnisse ; european urbanity, Paris 2006</p>
Abbildung 07 Seite 38	<p>Rebois , European 09, Paris, 2008, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): European 9 - Ergebnisse Eg; erscheint im Rahmen des neunten European-Wettbewerbs, Paris 2008, Seite 4-5</p>
Abbildung 08 Seite 40	<p>Rebois , European 10, Paris, 2010, Standortkarte Quelle: European 10 - Ergebnisse. inventing urbanity ; Regeneration ; Revitalisierung ; Kolonisation, Paris 2010, Seite 4-5</p>
Abbildung 09 Seite 42	<p>Rebois , European 11, Paris, 2012, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): Reconnections : European 11 results, Paris 2012, Seite 8-9</p>
Abbildung 10 Seite 44	<p>Rebois , European 12, Paris, 2014, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): The adaptable city, 1. European 12 results, Paris 2014, Seite 4-5</p>
Abbildung 11 Seite 76-77	<p>Rebois , European 13, Paris, 2014, Standortkarte Quelle: Rebois, Didier (Hg.): The adaptable city, 2. European 13 results, Paris 2016, Seite 4-5</p>
Abbildung 12 Seite 88	<p>Stadt Graz Stadtplanung , 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz, 2013, Entwicklungsplan Quelle: Stadt Graz Stadtplanung (Hg.):4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz 2013, Seite 50</p>
Abbildung 13 Seite 94	<p>Magistrat Graz - Präsidiabteilung Referat für Statistik , Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz, Graz, 2016, Entwicklung der Wohnbevölkerung der Stadt Graz seit 1946 Quelle: Magistrat Graz - Präsidiabteilung Referat für Statistik (Hg.): Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz, Graz 2016, Seite 7</p>
Abbildung 14 Seite 100	<p>Stadt Graz Stadtplanung , 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz, 2013, Entwicklungsplan Quelle: Stadt Graz Stadtplanung (Hg.):4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz 2013, Seite 50</p>
Abbildung 15 Seite 101	<p>Stadt Graz Stadtplanung , 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz, 2013, Entwicklungsplan Quelle: Stadt Graz Stadtplanung (Hg.):4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Graz 2013, Seite 53</p>
Abbildung 16 Seite 102	<p>Eigenabbildung in Anlehnung an Stadt Graz Stadtplanung, Smart Cities Graz Zielgebiete Quelle: http://www.stadtentwicklung.graz.at/cms/beitrag/10191841/4631044/</p> <p>Hintergrundbild: European Österreich, Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Luftbild Quelle: European Österreich(Hg.): Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013 Dateibezeichnung: GRAZ-AT-SS-AP</p>
Abbildung 17 Seite 104 Abbildung 18 Seite 104 Abbildung 19 Seite 105	<p>Stadt Graz Stadtplanung , Rahmenplan Graz- Reininghaus, Graz, 2010, Stadtstruktur Stadt Graz Stadtplanung , Rahmenplan Graz- Reininghaus, Graz, 2010, Grün- und Freiraum Stadt Graz Stadtplanung , Rahmenplan Graz- Reininghaus, Graz, 2010, Stadtquartiere</p> <p>Quelle: Stadtbaudirektion der Stadt Graz (Hg.): Rahmenplan Graz-Reininghaus , Graz 2010, Seite 49-50</p>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 20 Seite 104	Stadtbaudirektion der Stadt Graz, Masterplan - Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco, Graz, 2006, Grundbesitz
Abbildung 21 Seite 104	Stadtbaudirektion der Stadt Graz, Masterplan - Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco, Graz, 2006, Bebauungskonzept
Abbildung 22 Seite 105	Stadtbaudirektion der Stadt Graz, Masterplan - Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco, Graz, 2006, Dichtekonzept Quelle: Stadtbaudirektion der Stadt Graz (Hg.): Masterplan. Stadtteilentwicklung Gürtel - Don Bosco , Graz 2006, Seite 5-7 http://www.stadtentwicklung.graz.at/cms/dokumente/10160294_3713385/beeaa263c/masterplan_g%C3%BCrtel-donbosco_19.06.06.pdf , 15.09.2017
Abbildung 23 Seite 108	Stadtbaudirektion der Stadt Graz, Smart City Graz, Graz, Zielgebiete Quelle: http://www.gat-st.com/sites/default/files/imagecache/Vollbild/images/stadtentwicklung-graz_gat_smart-city-graz-zielgebiete.png , 15.09.2017
Abbildung 24 Seite 109	Stadtbaudirektion der Stadt Graz, Smart City Graz, Graz, Modell Smart City Projekt Quelle: http://www.smartcitygraz.at/wordpress/wp-content/uploads/2013/10/Modellfoto-Grabner-bearbeitet-1024x824.jpg , 15.09.2017
Abbildung 24 Seite 109	Stadtbaudirektion der Stadt Graz, Smart City Graz, Graz, Modell Smart City Projekt Quelle: http://www.smartcitygraz.at/wordpress/wp-content/uploads/2013/10/Modellfoto-Grabner-bearbeitet-1024x824.jpg , 15.09.2017
Abbildung 25 Seite 110	HoG Architektur, Hundert?, Graz, 2010, Rendering Zwischenbereich
Abbildung 27 Seite 111	HoG Architektur, Hundert?, Graz, 2010, Struktur & urbane Vernetzung Quelle: http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1304181968_20.pdf , 18.09.2017
Abbildung 26 Seite 110	HoG Architektur, Hundert?, Graz, 2010, Wohntypologie Quelle: http://www.hog-architektur.com/wordpress/wp-content/uploads/2010_waagner_07-1600w-wohntypologie.jpg , 18.09.2017
Abbildung 28 Seite 112	Nussmüller Architekten, Smart City Baufeld Nord Mitte, Graz, 2016, Rendering Vogelperspektive Nord-Ost Quelle: http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1414440084_6.pdf , 18.09.2017
Abbildung 29 Seite 113	Nussmüller Architekten, Smart City Baufeld Nord Mitte, Graz, 2016, Rendering Vogelperspektive Nord-West Quelle: http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1414440084_25.pdf , 18.09.2017
Abbildung 30 Seite 114	Pentaplan, Die neuen Hallen, Graz, 2016, Rendering Nord-West Quelle: http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1415048342_3.pdf , 18.09.2017
Abbildung 31 Seite 115	Pentaplan, Die neuen Hallen, Graz, 2016, Rendering Bauvolumen
Abbildung 32 Seite 115	Pentaplan, Die neuen Hallen, Graz, 2016, Entwurfsklärung Quelle: http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1415048342_17.pdf , 18.09.2017
Abbildung 33 Seite 116	Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2008, Planungsgebiet Bahnhofsviertel Quelle: http://www.stadtentwicklung.graz.at/cms/bilder/50471801400/2307/dcd106e/Bahnhofsviertel.jpg , 16.09.2017
Abbildung 34 Seite 118-119	nach Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2013, Auszug Planungsgebiet Bahnhofsviertel West
Abbildung 35 Seite 120	nach Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2016, Auszug Planungsgebiet Bahnhofsviertel West Quelle: European Österreich (Hg.): Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Auszug aus der Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel West von Zechner & Zechner, 2013 Dateibezeichnung: GRAZ-AT-SS-M9
Abbildung 36 Seite 122	European Österreich, Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Wasserturm
Abbildung 37 Seite 122	European Österreich, Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Bahnstege
Abbildung 38 Seite 122	European Österreich, Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Eggenberger Allee
Abbildung 39 Seite 122	European Österreich, Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Geländefoto Waagner-Biro-Straße Quelle: European Österreich(Hg.): Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013 Dateibezeichnung: GRAZ-AT-SS-P21 GRAZ-AT-SS-P25 GRAZ-AT-SS-P10 GRAZ-AT-SS-P19
Abbildung 40 Seite 124	European Österreich, Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013, Katasterplan Wettbewerbsgebiet Quelle: European Österreich(Hg.): Wettbewerbsunterlagen European 13 Graz, Graz, 2013 Dateibezeichnung:GRAZ-AT-PS-M3
Abbildung 41 Seite 132	Zechner & Zechner, Entwicklungsstudie Bahnhofsviertel Graz, Wien, 2008, Schema Höhenentwicklung West-Ost Quelle: http://www.stadtentwicklung.graz.at/cms/dokumente/10138380_2852837/6aac6d4f/Schema%20West-Ost%20Eggenbergerstra%C3%9F.jpg , 16.09.2017

