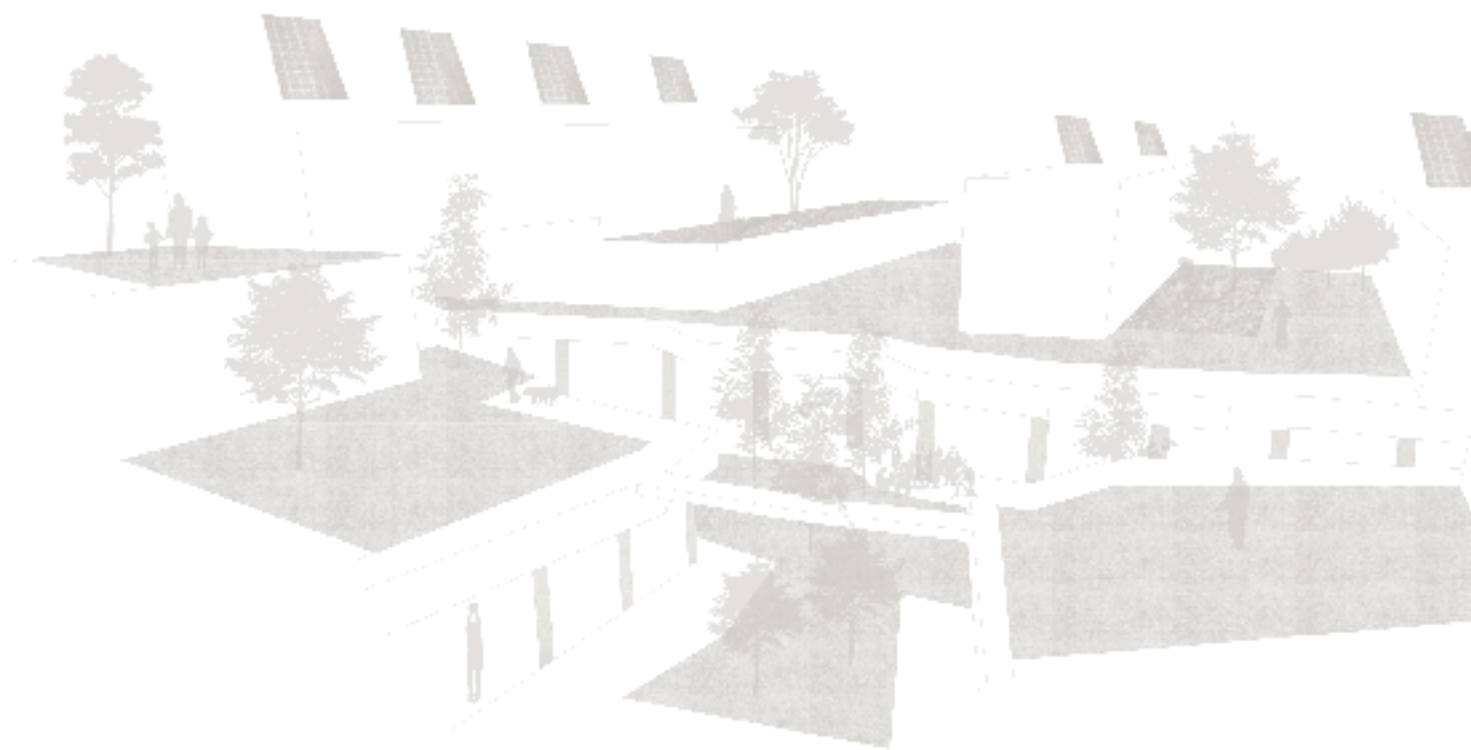


ALTHANGRUND

STUDIENPROJEKTE

ALTHANGRUND –
Areal Wirtschaftsuniversität
und Franz-Josefs-Bahnhof





ALTHANGRUND

STUDIENPROJEKTE

Vorwort der Vizebürgermeisterin	
Maria Vassilakou	4
Vorwort der Bezirksvorsteherin Alsergrund	
Martina Malyar	5
Vorwort der MA 21A	6

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

TU Einleitung	8
ZIP	10
Forty Place	14
Stadtlandschaft	18
Changed Blox	22
Wiederbelebung	26
1 plus 10 macht 9	28

AKADEMIE DER BILDENDEN KÜNSTE WIEN

BIG! BAD? MODERN:	34
Die Wirtschaftsuniversität Wien	36

PLATTFORM FÜR GEOGRAPHIE, LANDSCHAFTEN, STÄDTE	
Cadavre Exquis	42
Synchroni-City	46
Inner-City Campus	50
What´s Below?	54
Ikea Catalyst	58
Decaying Landmark	62

PLATTFORM FÜR ÖKOLOGIE, NACHHALTIGKEIT UND KULTURELLES ERBE	
Allotment City	66
Zugänge	68
Dächer der WU	72
Bewohnbare WU	76
Fassaden der WU	80

INHALT

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DE PARIS – LA VILLETTE

Archipelago City	84
T[ISSU]E	86
Regeneration of Infrastructure and Suspended Green Space	90
Impressum	94



Vorwort



Bereits in der Vergangenheit gab es zahlreiche und äußerst fruchtbare Kooperationen zwischen der Wiener Stadtplanung und universitären Institutionen zu aktuellen oder künftigen Brennpunkten der Stadtentwicklung. Es freut mich, dass jetzt auch für den Franz-Josefs-Bahnhof städtebauliche Ideen von Studierenden vorliegen. Die hier vorgestellten Arbeiten des Studienjahres 2010/11 der TU Wien und der Akademie der bildenden Künste sind eine Bereicherung für die Entwicklung des Areals. Erfreulich ist für mich auch das Interesse und die Teilnahme der Studierenden der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette, welche auf Initiative der Akademie der bildenden Künste zustande kam. Das zeigt, dass der Umgang mit Megastrukturen, wie sie in den 70er- und 80er-Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden sind, auch international thematisiert wird.

Der Franz-Josefs-Bahnhof ist heute eine innerstädtische Barriere im 9. Bezirk. Viele der umliegenden BewohnerInnen könnten die nahegelegene Grünzone am Donaukanal leichter erreichen, wenn es diese Barriere nicht gäbe. Deshalb braucht es neue Querungen über das Areal. Darüber hinaus ist es wichtig, dass sich bereits heute alle Gedanken darüber machen, wie der Franz-Josefs-Bahnhof und sein Areal in Zukunft von den WienerInnen genutzt werden kann und welche Qualitäten er bieten muss. Gerade dadurch, dass sich die Studierenden unbefangen von realen Anforderungen mit einem Stadtteil auseinandersetzen, entstehen völlig neue Ideen und Visionen, die künftige Entwicklungen beflügeln können. Dafür möchte ich mich bei den Studierenden sehr herzlich bedanken.

Ihre

Maria Vassilakou

Vizebürgermeisterin

Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr,
Klimaschutz, Energieplanung und
BürgerInnenbeteiligung



Ein Stadtviertel befindet sich im Umbruch: Die Wirtschaftsuniversität, die mit dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien 9 eine bauliche Einheit bildet, wird abgesiedelt und Bestandsverträge für die Nutzung einzelner Bauteile – vornehmlich Büronutzungen – sind am Auslaufen.

Die Stadt Wien oder der Bezirk haben hier keine Eigentumsrechte. Aber im Wege des zur Bearbeitung anstehenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes können und müssen auf diesem riesigen Areal städteplanerische Akzente gesetzt werden.

Die Daten sprechen für sich: Das Gelände des Franz-Josefs-Bahnhofs umfasst 240.100 m². – Das sind 8 % der Gesamtfläche des Bezirks Alsergrund!

Ca. 5.500 Menschen sind in diesem Planungsgebiet beschäftigt. Die nahe bis nähere Umgebung zählt etwa 17.000 Haushalte am Alsergrund.

Basierend auf dieser Ausgangssituation haben die Stadt Wien und der Bezirk vergangenes Jahr eine groß angelegte BürgerInnenbefragung gestartet. Denn der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ist DAS Steuerungselement, das die Gemeinde und der Bezirk hier hat, den Interessen der Bevölkerung Nachdruck zu verleihen. Und wenn es jetzt gilt, vor Beginn des eigentlichen Planungsprozesses für dieses Areal auf einer generellen Ebene Ideen, Vorstellungen und Ziele für diesen Stadtteil zu erarbeiten, müssen die Alsergrunderinnen und Alsergrunder eingebunden werden! – So war und ist mein Credo.

Die nun vorgestellten Arbeiten von Studierenden sind ein mir höchst willkommener Denkanstoß, die Diskussion um die weitere Entwicklung des Areals voran zu treiben: Neue Sichtweisen tun sich auf, das als seinerzeitiges Nonplusultra Realisierte wird teilweise drastisch in Frage gestellt.

Nicht alles Alte ist schlecht. Nicht alles Neue ist gut. Aber es ist niemals falsch, frischen Ideen die Türen zu öffnen.

Ihre
Bezirksvorsteherin Alsergrund
Martina Malyar

Althangrund – Studienprojekte

Das Areal des Franz-Josefs-Bahnhofs wird in den nächsten Jahren eine Veränderung erfahren: Die Verlagerung des Standortes der Wirtschaftsuniversität Wien in den Prater, der Sanierungsbedarf der von der Uni Wien genutzten Gebäude sowie die teilweise mittelfristig auslaufenden Nutzungs- und Mietverträge einzelner Bauteile bieten die Chance zu einer Neudefinition des gesamten Geländes. Der Bahnhof samt Überbauung wirkt heute aufgrund seiner Größe als Barriere. Eine städtebauliche Neuordnung des Geländes bietet die Chance einer guten Vernetzung des unmittelbaren Wohnumfelds mit dem Erholungsgebiet entlang des Donaukanals.

Diese komplexe Planungsaufgabe erfordert die Einbindung einer Vielzahl von AkteurInnen, NutzerInnen sowie interessierten BürgerInnen. Das Ziel des Projekts „Entwicklung Althangrund“ ist unter Berücksichtigung und Abwägung von verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten die Erstellung eines zukunftsweisenden städtebaulichen Leitbildes für das 24 ha große Areal.

Um die Meinung der Öffentlichkeit möglichst früh in Erfahrung zu bringen, fand von September bis November 2010 ein Ideen- und Zielfindungsprozess statt. Gemeinsam mit den BewohnerInnen sowie VertreterInnen des Bezirks, der Stadtverwaltung, den EigentümerInnen, NutzerInnen und anderen Institutionen wurden vor Beginn des eigentlichen Planungsprozesses auf einer generellen Ebene

Ideen, Vorstellungen und Ziele für diesen Stadtteil erarbeitet. Im Rahmen der Arbeitsgruppen wurde auch der Arbeitstitel „Althangrund“ für das Projekt festgelegt.

Um die derzeitige komplexe Bebauungsstruktur und die Niveaulage besser erfassen zu können, wurde im Anschluss an die erste Phase der BürgerInnenbeteiligung ein 3-D-Modell erstellt, welches auf der Homepage www.althangrund.at abrufbar ist.

Aufgrund der komplexen Eigentümerverhältnisse und des Umstandes, dass das Planungsgebiet bebaut ist, waren jedoch noch weitere Detailerhebungen erforderlich:

- mögliche Umstrukturierung der Eisenbahninfrastruktur,
- statische Fragen etwa im Hinblick auf die Auswirkungen eines Teilabbruches der „Platte“,
- Bruttogeschoßflächen der einzelnen bestehenden Bauteile im Planungsgebiet sowie der umgebenden Baublöcke und die Geschoßflächendichten des Baubestandes wurden ermittelt.

Bei einem zukünftigen Leitbild können mittels dieser Grundlagendaten ortsübliche Bebauungsdichten und eine harmonische Einfügung neuer Bauten in die Umgebung gewährleistet werden.

Die im Sinne der bisherigen und auch für die Zukunft angestrebte Kooperation der Magistratsabteilung 21A mit der Technischen Hochschule und

der Akademie der bildenden Künste bildet eine wertvolle Basis zur Betrachtung und Diskussion vieler Fragestellungen der Wiener Stadtentwicklung. Dass sich mit der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette ein ausländisches Hochschulinstitut für vakante Stadtgebiete interessiert, zeigt das weit über die Stadtgrenzen hinausgehende Interesse an Transformationsprozessen zentrumsnaher Megastrukturen des späten 20. Jahrhunderts.

Wir begrüßen daher, dass im Vorlauf eines tatsächlichen Planungsprozesses für das Areal des Franz-Josefs-Bahnhofs auch eine Behandlung auf akademischer Ebene im Rahmen einer Projektveranstaltung durchgeführt wurde. Die bei einem solchen Unterrichtsprojekt festgelegten Vorgaben gewähren bis zu einem gewissem Grad Dispens von manchen im Planungsalltag wirksamen Zwängen – etwa bestehende Grundstückseigentumsverhältnisse, Realisierungshorizonte oder statische Vorgaben. Dies mag zwar „praxisfern“ erscheinen, ist jedoch gerade im Vorfeld eines Entwicklungsprozesses durchaus angemessen.

Den hier vorgestellten Studienarbeiten dürfen wir sowohl fachlich als auch in der Präsentation der Inhalte ein hohes Niveau bescheinigen. Dafür sei dem Betreuerteam der TU Wien und der Akademie der bildenden Künste mit den Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Peter Leeb, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Stefan

Gruber, Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Michael Surböck, Dipl.-Ing. Markus Vogl und deren umfangreichen Teams gedankt, insbesondere Frau Mag.^a Lisa Schmidt-Colinet und Dipl.-Ing. Gregor Wiltschko.

MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung
Abteilungsleiter:

Dipl.-Ing. Klaus Vatter

Projektteam Althangrund:

Dipl.-Ing. Ingrid Nausch, Mag.^a Susanne Ecker,
Ing. Rudolf Polan, Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri

Aktuell werden von PlanerInnen, Städten und Kommunen Konzepte eingefordert, die Siedlungsstrukturen, Energieversorgung, Ressourcenverbrauch, Architektur und Mobilität in einem systemischen Zusammenhang mit dem Ziel möglichst geringer Emissionen stellen. Dies gilt sowohl für die Neubauplanung als auch für die städtebauliche Sanierung bzw. Konversion. In einem studentischen Entwerfen an der TU Wien vermittelte das Planungsbüro raum & kommunikation gemeinsam mit dem Fachbereich Städtebau Grundlagen zur „Zero Carbon Stadtentwicklung“, um diese an einem konkreten Entwurfsgebiet anzuwenden. Ausgangspunkt für das Entwerfen waren Ergebnisse, die im Rahmen eines Forschungsprojektes anhand einer modellhaften Stadtteilentwicklung erforscht wurden.

In inhaltsspezifischen Trainings während der Übungseinheiten wurde das Ziel verfolgt, neben stadträumlichen und typologischen Qualitäten auch den ambitionierten Ansatz eines „Zero Carbon“-Stadtquartiers weiter zu entwickeln. Hierfür erarbeiteten die Studierenden neben städtebaulichen und Bebauungs-Konzepten auch konkrete Vorschläge zur Energiegewinnung, Mobilität oder Nutzungsmischung. Ein simulierter, kooperativer Planungsprozess für das Gesamtareal sicherte die inhaltliche Abstimmung zwischen den Studierenden-Teams.



Entwurfsareal und erweitertes Planungsgebiet

Lehrende

Robert Korab, Anne Lang,
Michael Surböck, Gregor Wiltschko



Physikalische Merkmale und Planungsparameter für die Zero Emission Stadtentwicklung (raum & kommunikation)

Motivation der Studierenden für die Teilnahme am Entwerfen



Studierende bei der Besichtigung



Studierende bei der Besichtigung



Modell des Siegerprojektes „ZIPP“ in der Phase 1 „Städtebaulicher Entwurf“



Präsentation des Projektes „ZIPP“ (Carine Gug, Kevin Bryand)



Präsentation des Projektes „Stadtlandschaft“ (Francesc Volgger und Srdjan Trbic)



Präsentation des Projektes „Wiederbelebung“ (Martin Mic)



Präsentation des Projektes „1 plus 10 macht 9“ (Perry Schmidl und Christian Kalchschmid)



Präsentation des Projektes „Forty Place“ (Mozghan Hosseini und Zeynab Waezi)



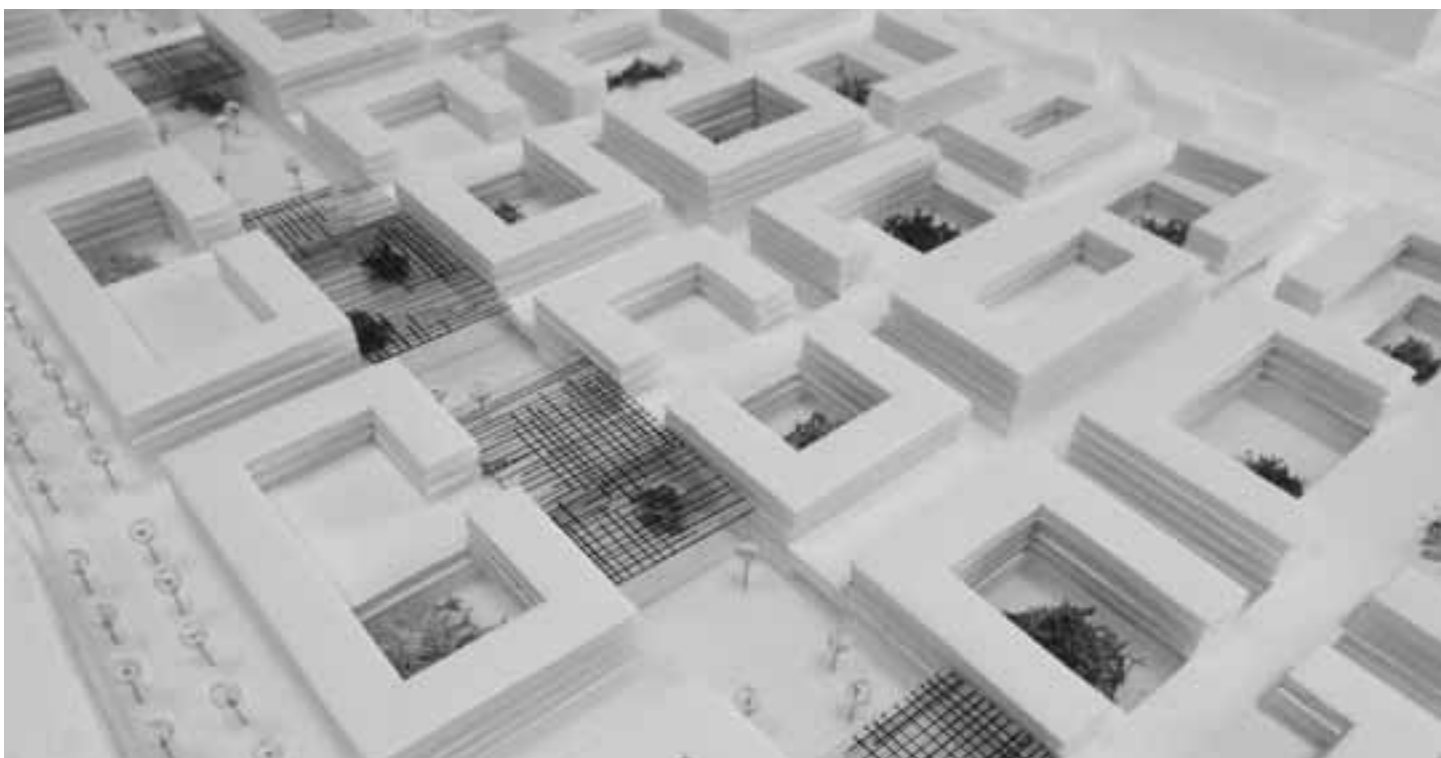
Präsentation des Projektes „Changed Blox“ (Astrid Strak und Hannes Spitaler)

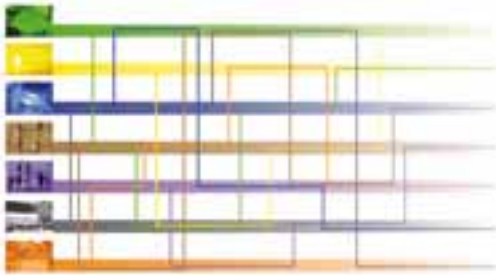
ZIPP ZUSAMMENLEGUNG / INTERFERENZ / PROZESS / PARTIZIPATION Siegerprojekt städtebauliches Gesamtkonzept

Aufbauend auf einer Analyse des Grundstückes und der stadtökologischen Kreisläufe wurden für folgende sieben Themenbereiche eigene Planungsprinzipien im Entwurf festgelegt: Mobilität, Privat und Öffentlich, Nutzungen, Vegetation, Wasser, Sonne und Abfälle. Die Abstimmung dieser verschiedenen Layer ist die Grundlage des Projektes.

Zentral dabei ist die Transformation der Althanstraße in eine Fußgängerzone, die die Integration des neuen Viertels in der Stadtumgebung erlaubt. Weiters sieht das städtebauliche Konzept die nachhaltige Nutzung vorhandener Strukturen vor: in diesem Falle ist die Wiederbenutzung der Betonplatte ein elementarer Bestandteil des Konzeptes. Sie gilt als Trennung zwischen den öffentlichen Räumen im Untergeschoß und der privaten Bereiche im Obergeschoß. Dazu gibt es mehrere Gewächshäuser, die die Vegetation und das Wasser verknüpfen, um natürliche Lüftung zu schaffen, und das Stadtklima regulieren und verbessern. Die unterschiedlichen Ansätze im Bereich der Stadttechnologien erlauben zudem beispielsweise für das gesamte Gebiet eine Autarkie im Bereich der Wärmeversorgung. Das Projekt hat eine Bebauungsdichte von 2,1 und erlaubt in der Realisierung circa 1.600 Wohnungen und 6.000 Arbeitsplätze.







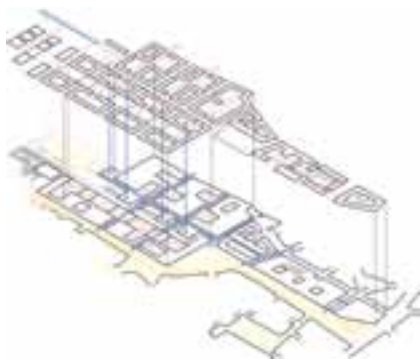
7 Layer als Grundlage des Projektes



Vegetation als verbindendes Element

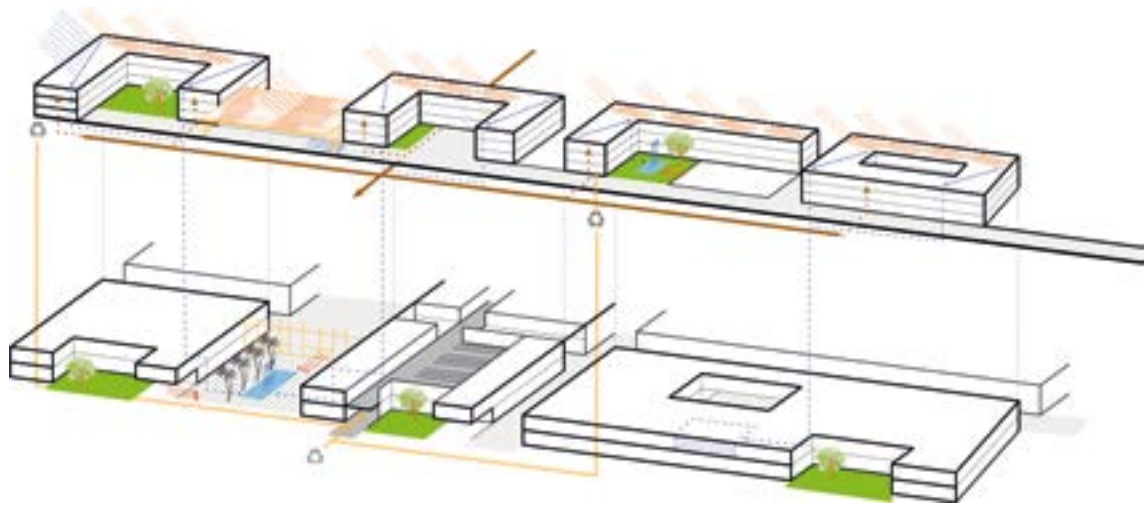


Flächen zur Nutzung von Sonnenenergie



Mobilitätsprinzip zwischen Unter- und Obergeschoss





Schnittprinzip "Zero Carbon Konzept"



FORTY PLACE

Das bearbeitete Areal im Bereich des Franz-Josefs-Bahnhofs grenzt direkt an den Julius-Tandler-Platz. Die Fläche beträgt etwas mehr als 21.000 m². Im Entwurf wird davon ausgegangen, dass der Bahnhof nach Norden verlegt wird.

Als zukünftige Nutzungen werden Wohnen, Arbeiten sowie Sport, Kultur, Gewerbe und Gewächshäuser vorgesehen.

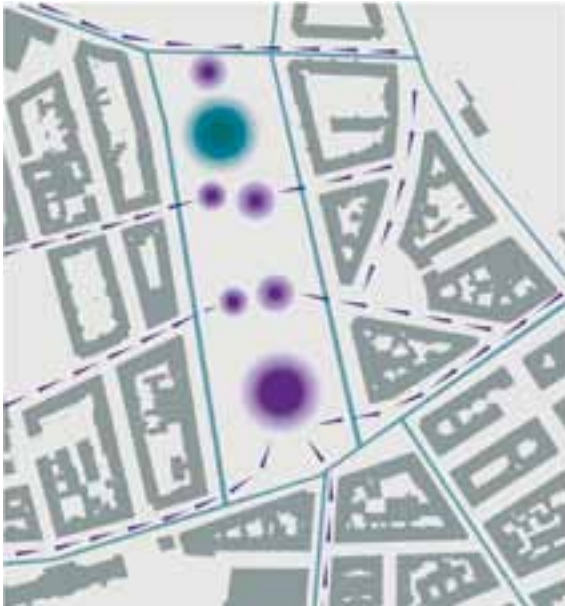
Aufgrund des länglichen Zuschnitts des Planungsgebiets erscheint eine beidseitige, weitgehend geschlossene Zeilenbebauung als vielversprechender Ansatz; damit wird ein klarer äußerer Straßenraum und ein ruhiger innerer Freiraum generiert. Durch die Bahnhofsüberbauung unterbrochene Sicht- und Wegebeziehungen werden wieder hergestellt.

Unter der größtenteils erhaltenen Überbauung finden Nutzungen wie Kultur, Sport, Carsharing und an den belichteten Außenrändern auch Gewerbe, Shopping und Gastronomie Platz. Unmittelbar am Julius-Tandler-Platz bietet die innere Grün- und Freifläche Raum für ergänzende urbane Angebote. Photovoltaikanlagen auf den Dächern und an den Fassaden sowie Gewächshäuser zur teilweisen Nahrungsmittelproduktion ergänzen das zukunftsfähige urbane Konzept.



Grundriss





MOBILITÄT
 ■ Hauptwege ■ Nebenwege



KNOTENPUNKT GEWERBE
 ■ Gewerbe

DIE GRUNDIDEE WAR ES, MEHRERE NUTZUNGEN MITEINANDER ZU KOMBINIEREN UND SOMIT SPOTS MIT UNTERSCHIEDLICHEN QUALITÄTEN ZU ERREICHEN.



BEIBEHALTUNG DER STRASSENKANTE
 ■ Gewerbe ■ Wohnen und Arbeit



MITTELZONE, NUTZUNGSMIX



Schaubild entlang der Wasserburgergasse



Schaubild Julius-Tandler-Platz



Längsschnitt Ansicht



GRUNDRISS UNTER DER PLATTE

- | | | |
|---------------------|-------------------------|-----------|
| ■ Gewerbe | ■ Kultur, Sport, Garage | ■ Bestand |
| ■ Wohnen und Arbeit | ■ Gewächshaus | ■ Grün |



GRUNDRISS AUF DER PLATTE

- | | | |
|-----------|---------------|--------------------------|
| ■ Gewerbe | ■ Wohnen | ■ Grün auf der Nullebene |
| ■ Arbeit | ■ Gewächshaus | ■ Grün auf der Platte |

STADTLANDSCHAFT

Dem Entwurf liegen zwei grundlegende städtische Konzepte zugrunde: zum einen das Modell des mediterranen Stadtkerns mit extremer Dichte und Verengung, mit dem Reichtum an Ereignissen und interaktiven Inhalten. Zum anderen nahezu eine Dorfstruktur: großzügige Freiflächen für Freizeit und Sport, viele Grünflächen und großzügig angelegte Strukturen. Wie können zwei derartige – auf dem ersten Blick unvereinbare – Stadtkonzepte miteinander verbunden werden?

Bei der Suche nach einer Lösung für das Planungsgebiet hat die schon vorhandene Platte eine entscheidende Rolle gespielt: Ihre Höhe bietet ausreichend Raum, um dort lebendige und verengte städtische Situationen – ähnlich der mediterranen Städte – zu generieren. Die Oberfläche der Platte bietet genug Raum, um darauf die Parks, Gärten, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Wohnformen mit guter Belichtung zu realisieren. Auf diese Weise umgeht das Projekt nicht nur den Gegensatz zwischen diesen zwei konträren Stadtkonzepten, sondern versucht das Beste aus beiden herauszuholen und sie zu einer harmonischen Einheit zu verbinden.

Der Zutritt zum Althangrund findet auf unterschiedlichen Niveaus statt: auf der Platte, bei der WU oder auf der „Nullhöhe“ beim Julius-Tandler-Platz oder auch dazwischen. Das System wurde so entwickelt, dass eine möglichst hohe Vernetzung verschiedener Wege über die Platte, durch die Parks (Landschaft) oder durch die engen städtischen

Straßen und Plätze (Stadt), die in die Platte wie die Schluchten eingeschnitten sind, möglich ist. Verbindungen zwischen den Ebenen werden durch Rampen, Stiegen, Tribünen und Aufzüge realisiert.



Draufsicht





LÄNDLICHE RUHE / AUFREGENDE STADT
natürliche Landschaft / mediterraner Stadtkern



WOHNEN / NUTZUNGSMIX
viel Freiraum / hohe Baudichte



HOLZ, GRÜN / BETON, STEIN
Gemeinschaftsatmosphäre / Sin City



PRIMÄRSEKTOR / TERTIÄRSEKTOR
Gardening / Markt

- Erschließungskern
- Bar, Restaurant
- Shopping, Gewerbe



Thematische
Wegeführung

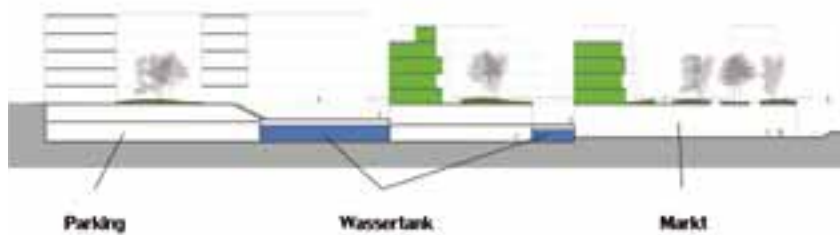


ERDGESCHOSS



MOBILITÄTS KONZEPT

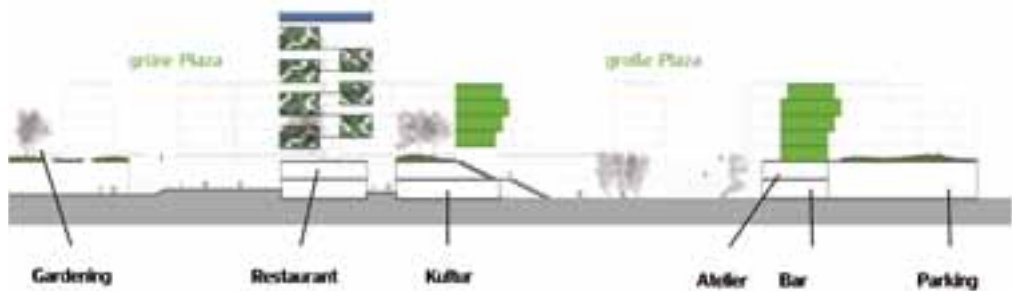
- öffentliche Fahrradabstellplätze
- Straßenbahnstation
- Parkplatz + Erschließung
- 24 h Lieferstraße
- morgens offene Lieferstraße



Parking

Wassertank

Markt



Gardening

Restaurant

Kultur

Alley

Bar

Parking

CHANGED BLOX

Das Konzept legt den Fokus auf die Frage der Neuinterpretation des gründerzeitlichen Blockes. Die Umgebung des Planungsgebiets ist geprägt durch Blockrandbebauungen. Eine ihrer typischen Charakteristiken sind kleine private, nicht effizient genutzte Innenhöfe. Man schirmt den Innenbereich von der lauten Straße ab und richtet somit die größeren Außenflächen dieser entgegen. Die Entwurfsidee ist, dieses Prinzip umzukehren. Die privaten Flächen werden in den ehemaligen Straßenbereich verlagert und die öffentlichen Zonen in den Innenhof. In der besonderen baulichen Gegebenheit der Platte auf einer Höhe von 8,50 Metern lag das Potenzial, die Idee in dieser Form umzusetzen. Durch die Verlagerung der lebendigen, öffentlichen Bereiche des ehemaligen Straßenbereichs in die unteren Ebenen ist auf der oberen Fläche Platz für Freiraum, der bis auf wenige Schnittpunkte getrennt ist vom hektischen Großstadtleben.



Der gründerzeitliche Block
– enge Hofsituationen, wenig begrünt,
umgebender Straßenraum



Das dritte Element,
die Platte kommt darunter



Bebauung unter der Platte



Veränderte Situation, privater Bereich
in den Außenraum, Straßenbereich in
den Hof

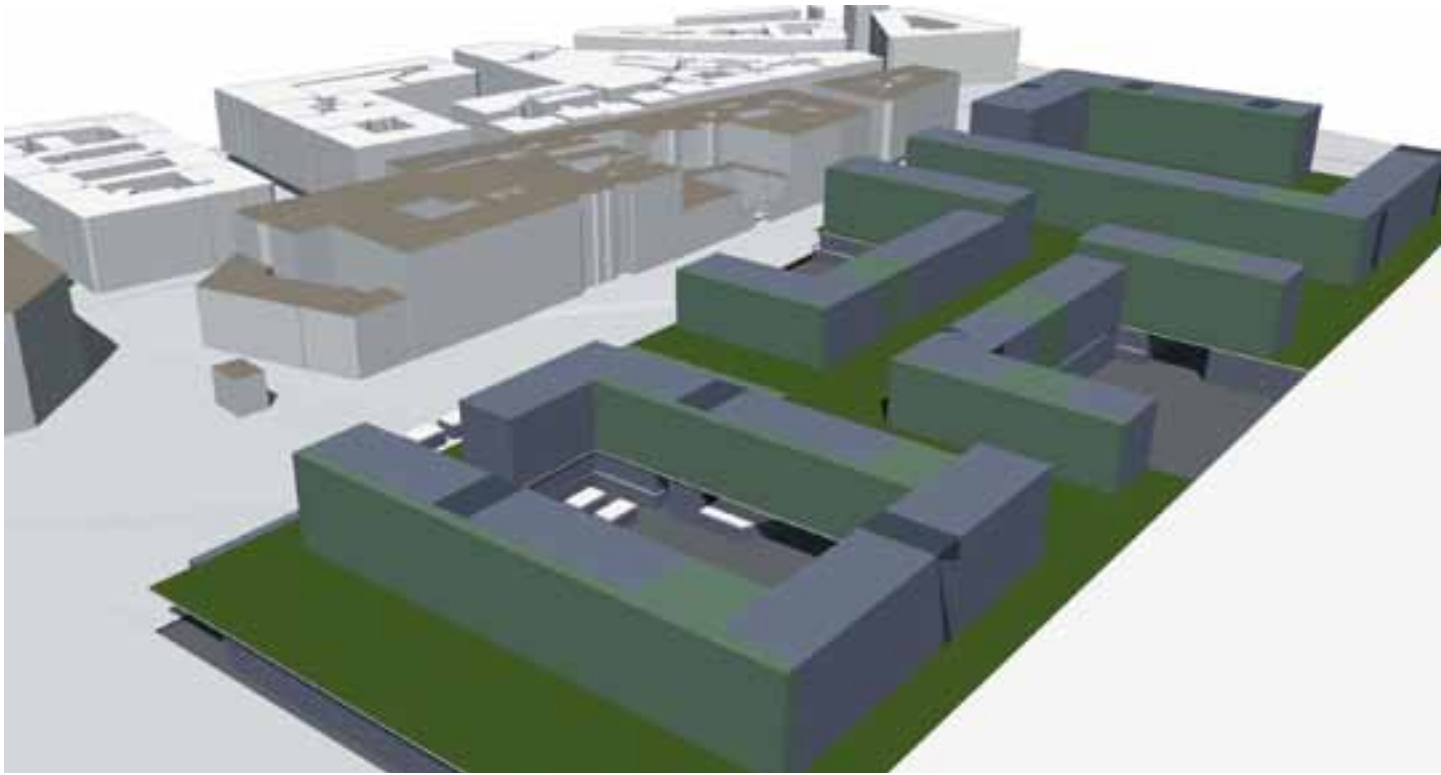


Auf die Platte der Grünraum



Straßenräume unter der Platte in den
Höfen etc.

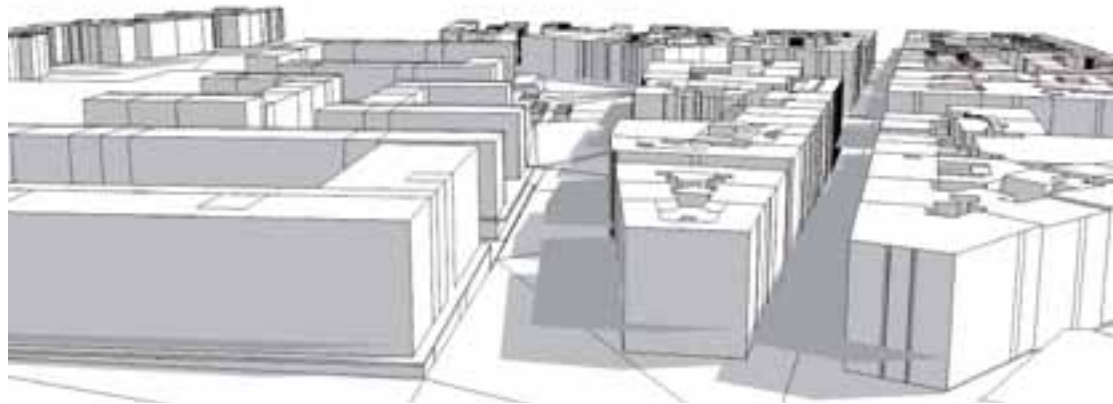
KONZEPT



Veränderte Situation, privater Bereich
in den Außenraum, Straßenbereich in
den Hof

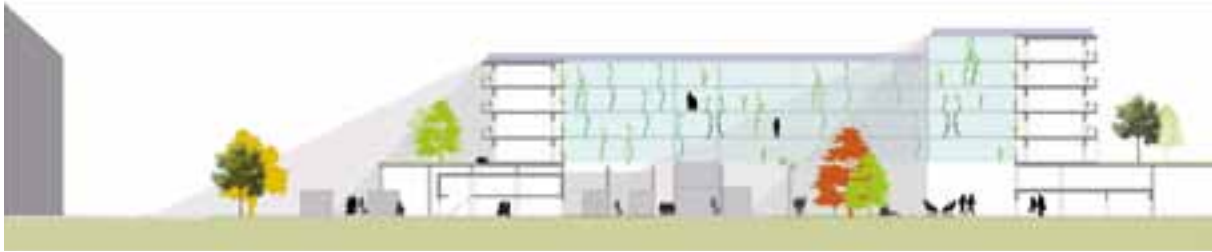


Durchbrüche in der Platte werden
vorgenommen, um die Räume darunter
zu belichten.





Schnitt A



Schnitt B

NUTZUNGSVERTEILUNG



Unter der Platte befinden sich folgende Nutzungen:

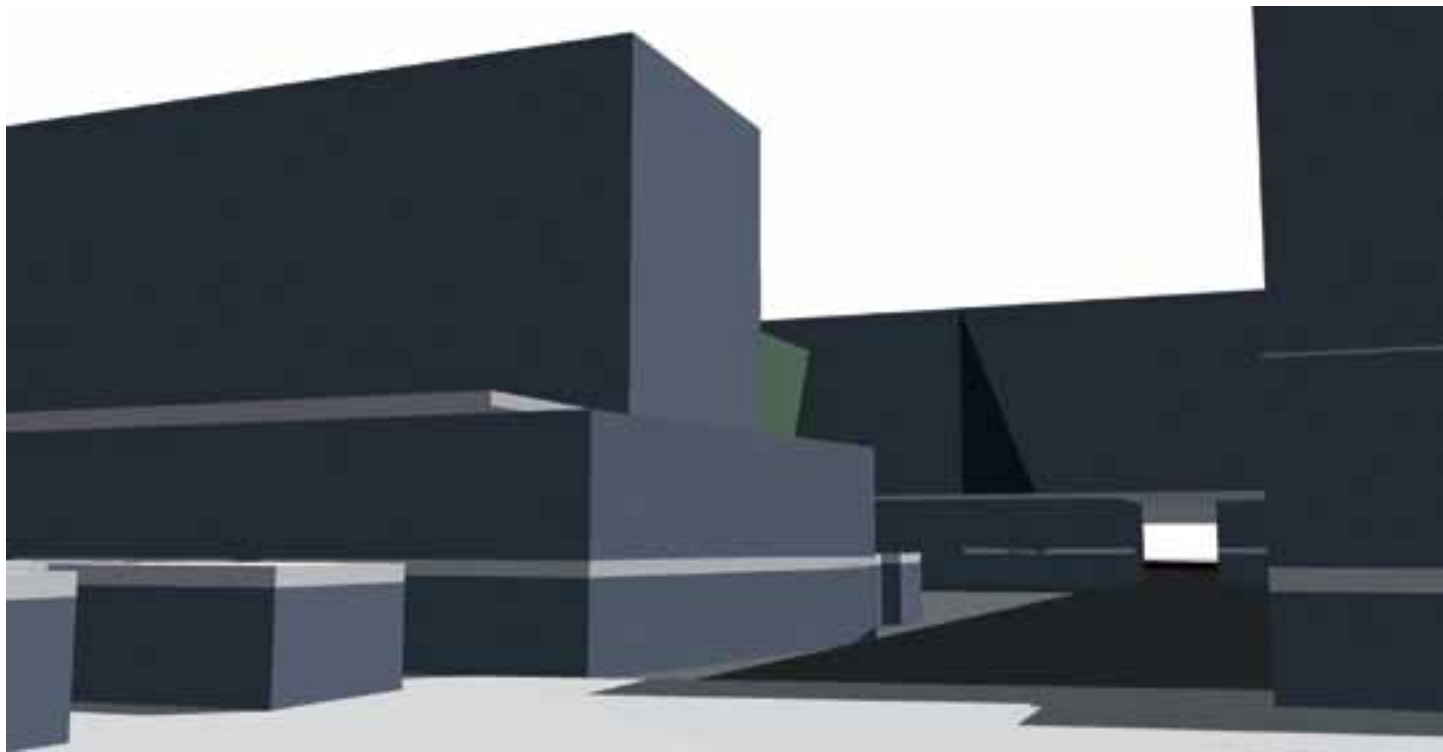
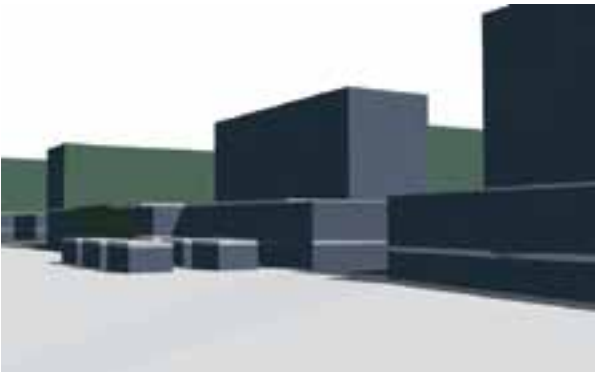
■ Gewerbe 3261 m ²	■ Marktgebiet 2245 m ²
■ Gastgewerbe 7830 m ²	■ Sporthalle 1200 m ²
■ Kunstgewerbe & Ateliers 3884 m ²	
■ Sammelgarage ca. 320 Stellplätze	



Auf der Platte befinden sich hauptsächlich Wohnungen und ein Teil der Bebauung beinhaltet Bildungseinrichtungen – z.B. eine Bibliothek.
Weiters soll auf der Platte eine ruhige Oase für die Bewohner entstehen.

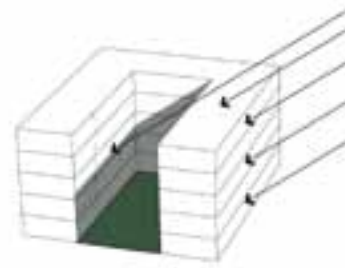


Erdgeschoß

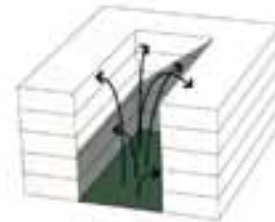


WIEDERBELEBUNG

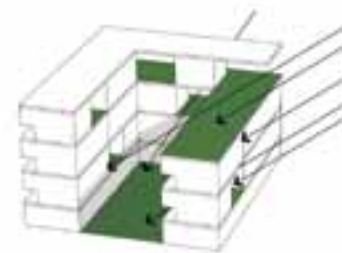
Der Entwurf trägt den Titel Wiederbelebung, da dieses Areal als Knotenpunkt des gesamten Gebiets verstanden wurde. Dieser Teil des 9. Bezirks wird durch die WU sowie die anliegenden Gebäude in zwei Bereiche geteilt, welche kaum oder nur äußerst schlecht gegenseitig erschlossen werden können. Im Zuge der Verlegung des Franz-Josefs-Bahnhofs nach Spittelau ergibt sich die Möglichkeit, eine barrierefreie Verbindung zwischen den beiden Bezirksteilen zu schaffen. Der Entwurf passt sich der übergeordneten Struktur der Umgebung an, um das bestehende Stadtbild nicht negativ zu beeinträchtigen. Das Gebiet wird nun von zwei Boulevards in Ost-West-Richtung sowie entlang der alten Gleiskörper in Nord-Südrichtung erschlossen, und erhält entlang der Fußgängerzone auf der Althanstraße eine Parkanlage als Treff- & Aufenthaltspunkt. Die Gebäude sind im Passivhausstandard entworfen, bieten in den Erdgeschoßzonen Platz für gewerbliche Einrichtungen und in den Obergeschoßen Wohnungen, welche alle über eigene Gartenflächen verfügen.



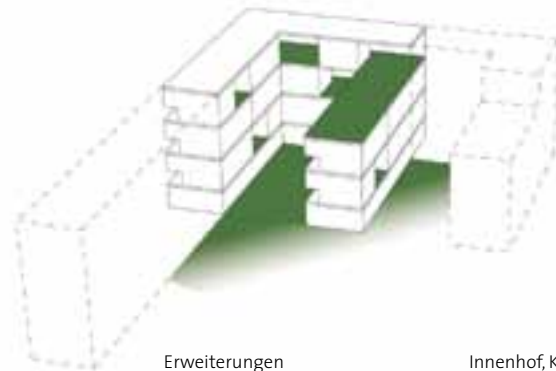
Problem des Wohnbaus –
Belichtung nicht ausreichend,
Grünflächen unattraktiv
(wenn überhaupt vorhanden)



Wiederbelebung des Wohnbaus –
Einbindung des Grünraums in die
Gebäudestruktur



Bessere Belichtung,
attraktive Hoffläche



Erweiterungen

rechts:
Innenhof, Kleingärten

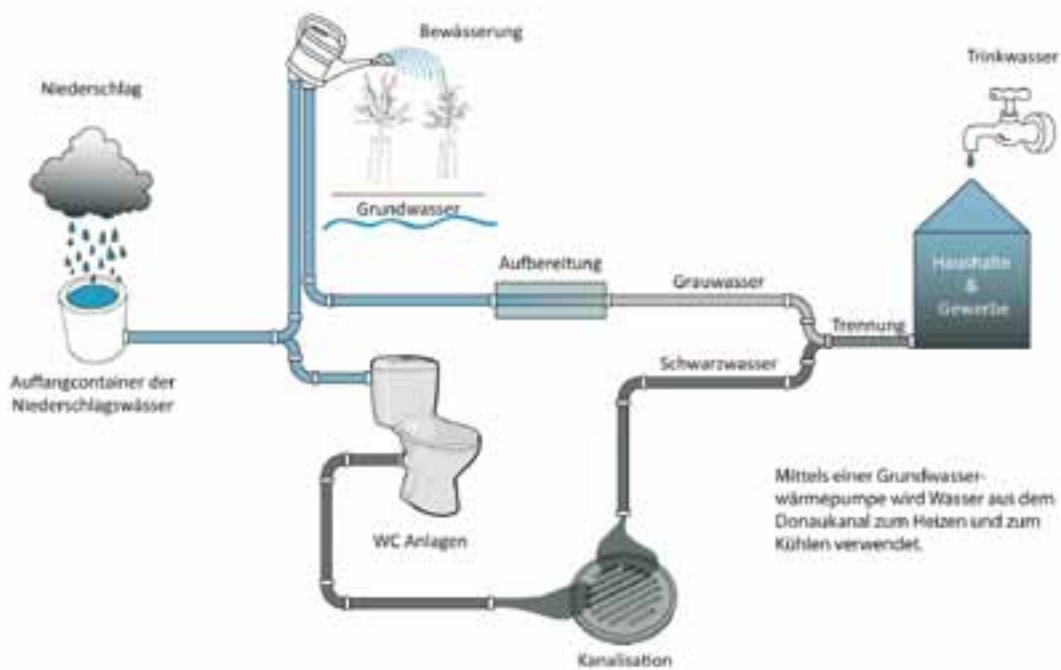




Schnitt A



Schnitt B



Wassernutzung



Draufsicht

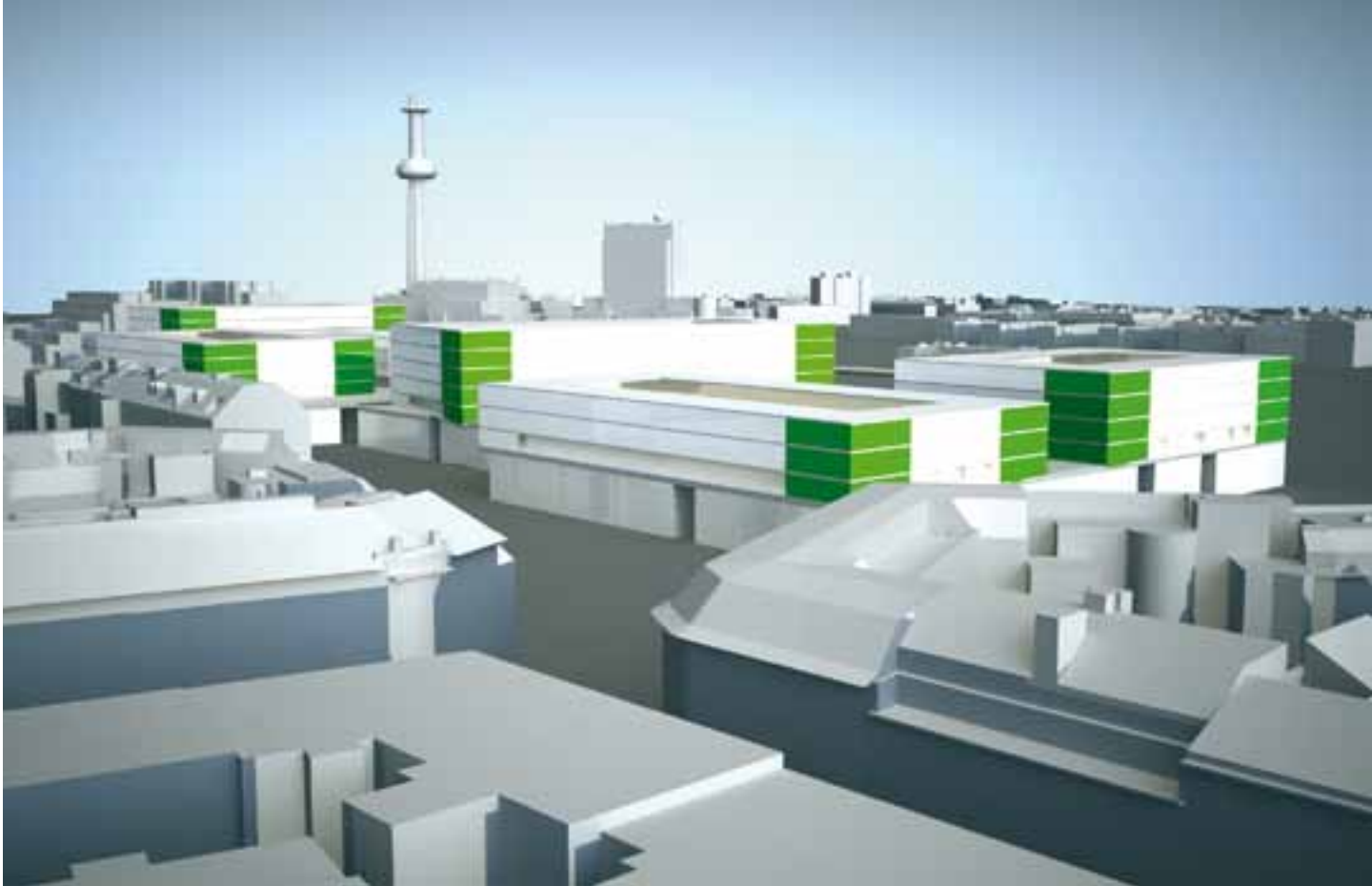


1 PLUS 10 MACHT 9

Das Grundstück (Zone 3) befindet sich am nord-westlichen Rand der Althangründe und bildet die Grenze zum Gürtel und zum angrenzenden Wohngebiet. Zwei unterschiedliche Strukturen auf einem Bauplatz sind die Zukunft dieser Liegenschaft. Innere Stadt und Favoriten zusammen ergeben das neue Bild vom Alsergrund. Durch die vorhandene Platte ist es auf eine ganz neue Art und Weise möglich, sowohl öffentliche als auch private Lebensräume zu schaffen. Dabei dient für die bauliche Entwicklung unterhalb der Platte der 1. Bezirk als Vorlage. Breite Einkaufsstraßen mit Geschäften, Restaurants und Kultur-einrichtungen sind genauso vorhanden wie kleine Gassen und versteckte Plätze, die perfekte Bereiche für Ateliers, Werkstätten und Büros bilden. Oberhalb der Platte entsteht ungestört durch das lebendige Treiben ein Wohngebiet mit privaten Freiräumen. Sechs Wohnbauten mit der typischen Wiener Blockrandstruktur fügen sich optisch in das umliegende Stadtgebiet ein.



Grundriss auf der Platte



Ansicht Süd-West mit Gewächshäusern



Grundriss unter der Platte



Erstes Obergeschoß



Schnitt

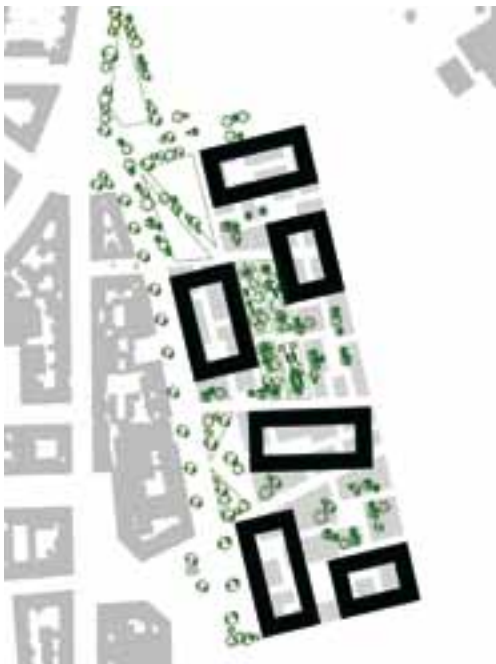


Shopping Mall





Grünraum



Grünraum



NUTZUNGSVORSCHLAG

■ Gewerbe

■ Ateliers

■ Sport

■ Kultur

■ Bildung



Wien hat wie viele andere Städte Europas moderne Nachkriegsbauten, die auf absehbare Zeit zum historischen Bestand der Stadt gehören. Im Rahmen des Forschungsprojektes **Big! Bad? Modern:** haben alle Plattformen des Institutes für Kunst und Architektur ein Jahr lang gemeinsam anhand der Großbauten AKH, ORF-Zentrum, Wohnpark Alt Erlaa und der Wirtschaftsuniversität die oft umstrittene Architektur der Nachkriegsmoderne aus der Perspektive der Gegenwart und der Zukunft erforscht. Entsprechend der Plattformen haben die Studierenden sich mit Fragen von Konstruktion, Ökologie, Theorie, Städtebau oder Darstellung beschäftigt.

Die resultierenden Analysen und Projekte verweisen darauf, dass die Themen, die uns heute beschäftigen, schon in den 60er- und 70er-Jahren diskutiert wurden. Verändert hat sich jedoch die Ausrichtung des Diskurses. Trotz erneuter Versuche, Paradigmen der Moderne in Frage zu stellen, fußen Bauprozesse heute ungebrochen auf Funktionalität, Effizienz und Neutralität. Das Zusammenspiel aus Wirtschaft, Politik und symbolischer Erscheinung prägt besonders sehr große Gebäudekomplexe. Ihre Zahl nimmt ständig zu, während ihre Vorgänger aus der Nachkriegsmoderne bereits als überholt gelten.

Big! Bad? Modern: will dazu aufrufen, diese paradoxe Entwicklung zu überdenken. Nachhaltigkeit als Idee ernst zu nehmen, setzt voraus, sich des Bestandes erst einmal zu versichern, auch wenn dieser aus den oft ungeliebten „Monstern“ der Nachkriegsmoderne besteht. Sie sind da, sie sind groß, sie lassen sich nicht einfach für obsolet erklären. Stattdessen wird es in Zukunft darum gehen, sie neu oder anders zu nutzen.

Beteiligte Lehrende: Christina Condak, Christian Fröhlich, Stefan Gruber, Luis Feduchi, Daniela Herold, Michelle Howard, Antje Lehn, Peter Leeb, Angelika Schnell, Lisa Schmidt-Colinet, Nasrine Seraji, Werner Skvara, Wolfgang Tschapeller, Markus Vogl



Foto: Thomas Freiler, 2011

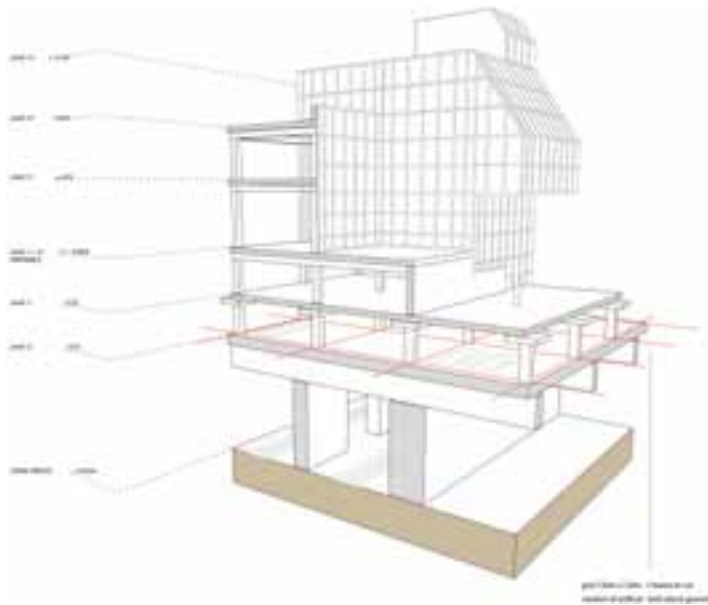
DIE WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN

Den Spitzenplatz im internationalen Ranking, den die Wirtschaftsuniversität Wien belegt, dürfte der Bau, in dem sie untergebracht ist, wohl nie erreichen. Dabei ist das räumliche und funktionale Konzept der ursprünglichen Planung von Architekt Kurt Hlaweniczka aus dem Jahr 1981 intelligent und plausibel.

Mit einer Megastruktur, die aus Gebäude samt Park besteht, sollten die Gleise des Franz-Josefs-Bahnhofs überdeckt werden, um den Anrainern im 9. Gemeindebezirk, die bisher durch die Bahngleise vom Zugang zum nahe gelegenen Donaukanal abgeschnitten waren, den direkten Zugang zu erleichtern.

Freilich: Die Realität unterlief das Ursprungskonzept. Nicht nur, dass sich der Komplex fortwährend erweitert hat – zur WU gesellten sich noch andere Institute der Universität Wien (Zoologie, Biologie, Pharmazie), auch der offen gelassene Park wurde bis in die 90er-Jahre mit Neubauten wie dem Verkehrsamt und einem Bankgebäude so weit verdichtet, dass von der gegliederten und künstlichen Terrassenlandschaft aus Hlaweniczkas erstem Plan nichts übrig blieb. Darüber hinaus hat sich die Nutzer- und Betreibersituation im Verlaufe der Zeit so dramatisch geändert, dass mit dem Fallbeispiel der WU fast schon bewiesen ist, dass sich wirkliche Flexibilität nicht voraussehen und -planen lässt, jedenfalls nicht in solcher Größe und aus einer Hand. Zwei Entwicklungen stellen das Gebäude als Unterbringer der WU heute in Frage:

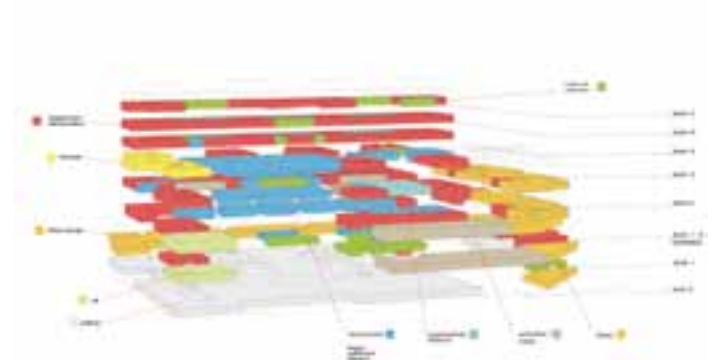
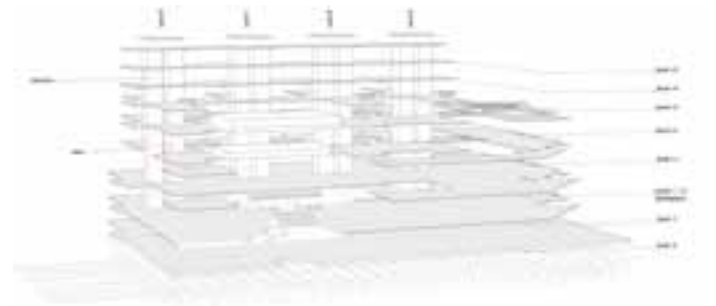
das rasante Anwachsen der Studierendenzahlen, die dort nicht mehr vernünftig betreut werden können, und die strukturelle Veränderung der Betreiber. Ursprünglich waren die vom Staat finanzierte Universität, der Staat selbst mit seiner Bundesgebäudeverwaltung und die ebenfalls staatliche ÖBB für Finanzierung, Abwicklung und Betreibung des großen Komplexes verantwortlich. Nach der teilweisen Privatisierung von allen dreien (die Bundesgebäudeverwaltung ist in die Bundesimmobiliengesellschaft mbH übergegangen, die zwar zu 100% der Republik Österreich gehört, aber marktwirtschaftlich agieren muss) kommt es vermehrt zu Interessenkonflikten, besonders wenn es um Kosten der Sanierung geht und zugleich, wie aktuell anstehend, einer der Nutzer ausziehen will. Die Überplattung der Bahnhofsgleise war Ende der 70er-Jahre eine Innovation, genauso wie die kristallin erscheinende Glas-Aluminium-Fassade des darüber liegenden Gebäudekomplexes. Heute stehen Sanierungen von Tragstruktur und Ausbau an, deren Kosten aus Sicht der WU ihren Verbleib nicht rechtfertigen, weshalb bereits ein neuer Campus per Wettbewerb entschieden und zwischen Prater und Messegelände im Bau ist. Die Stadtplanung will mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Grätzels sowie den Hauptakteuren ÖBB und BIG ein Leitbild für diesen Bereich des 9. Bezirks erarbeiten. Die Zukunft des WU-Komplexes ist folglich im Augenblick ungewiss.



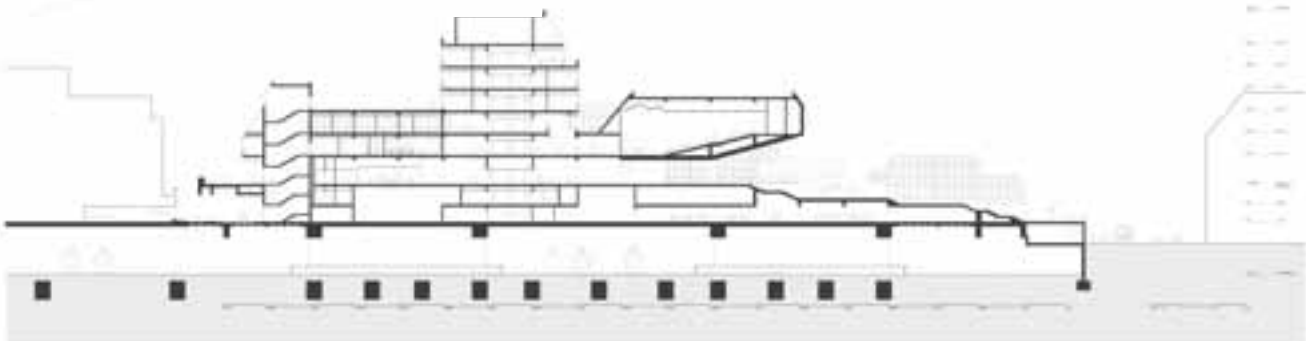
Raster und Gebäudeaufbau

WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN

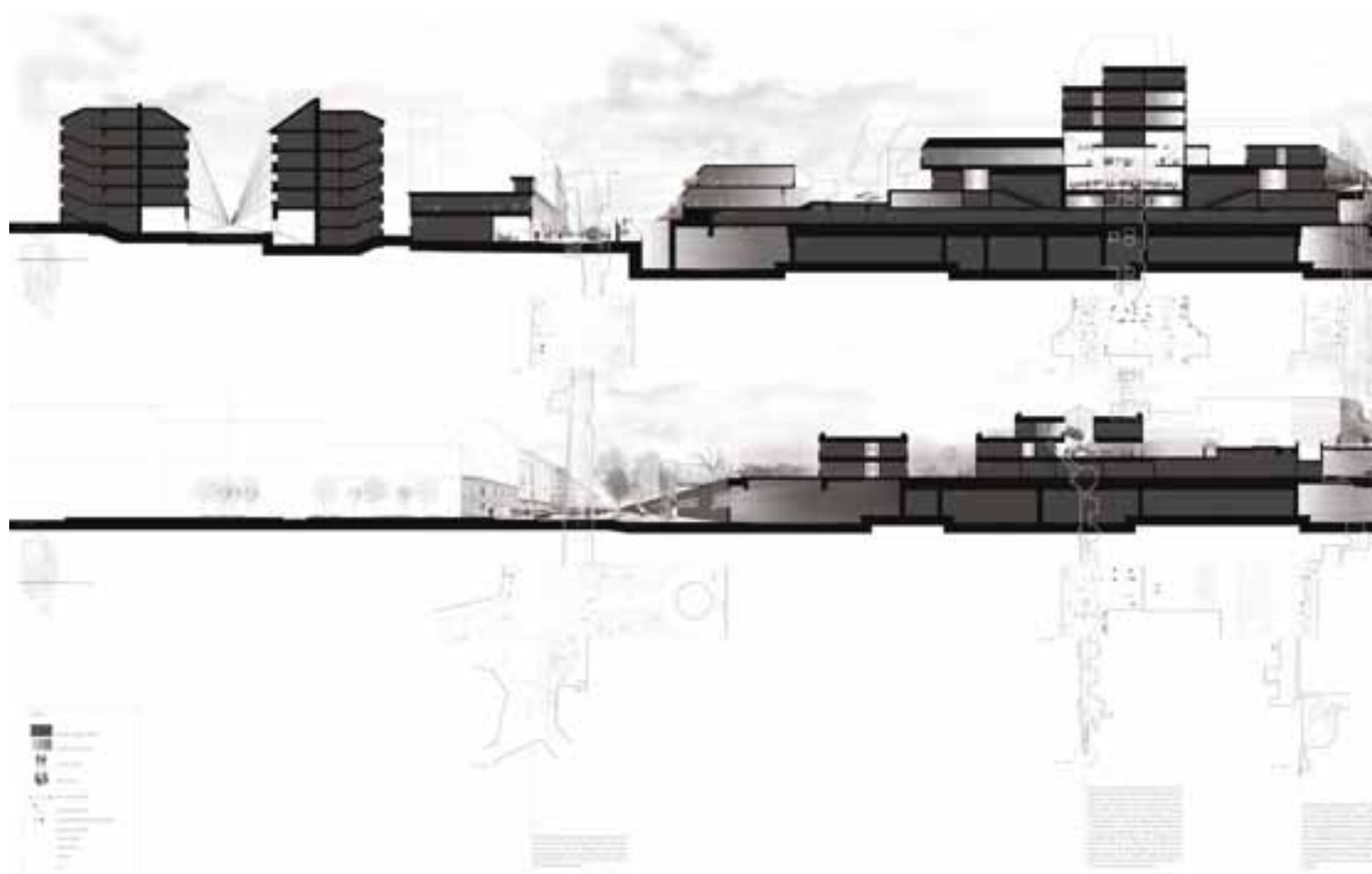
Architekt: Kurt Hlaweniczka
 Bauperiode: 1973 – 1984
 BenutzerInnen ges.: ca. 28.460
 Studierende: ca. 26.800
 Grundstücksfläche: 25.500 m²
 Bruttogeschoßfläche: 70.500 m²
 Eigentümer
 Gebäude / Platte: B.I.G.
 (Bundesimmobiliengesellschaft)
 Grundeigentümer: ÖBB



Struktur und Nutzungen



Schnitt durch den Gebäudekomplex



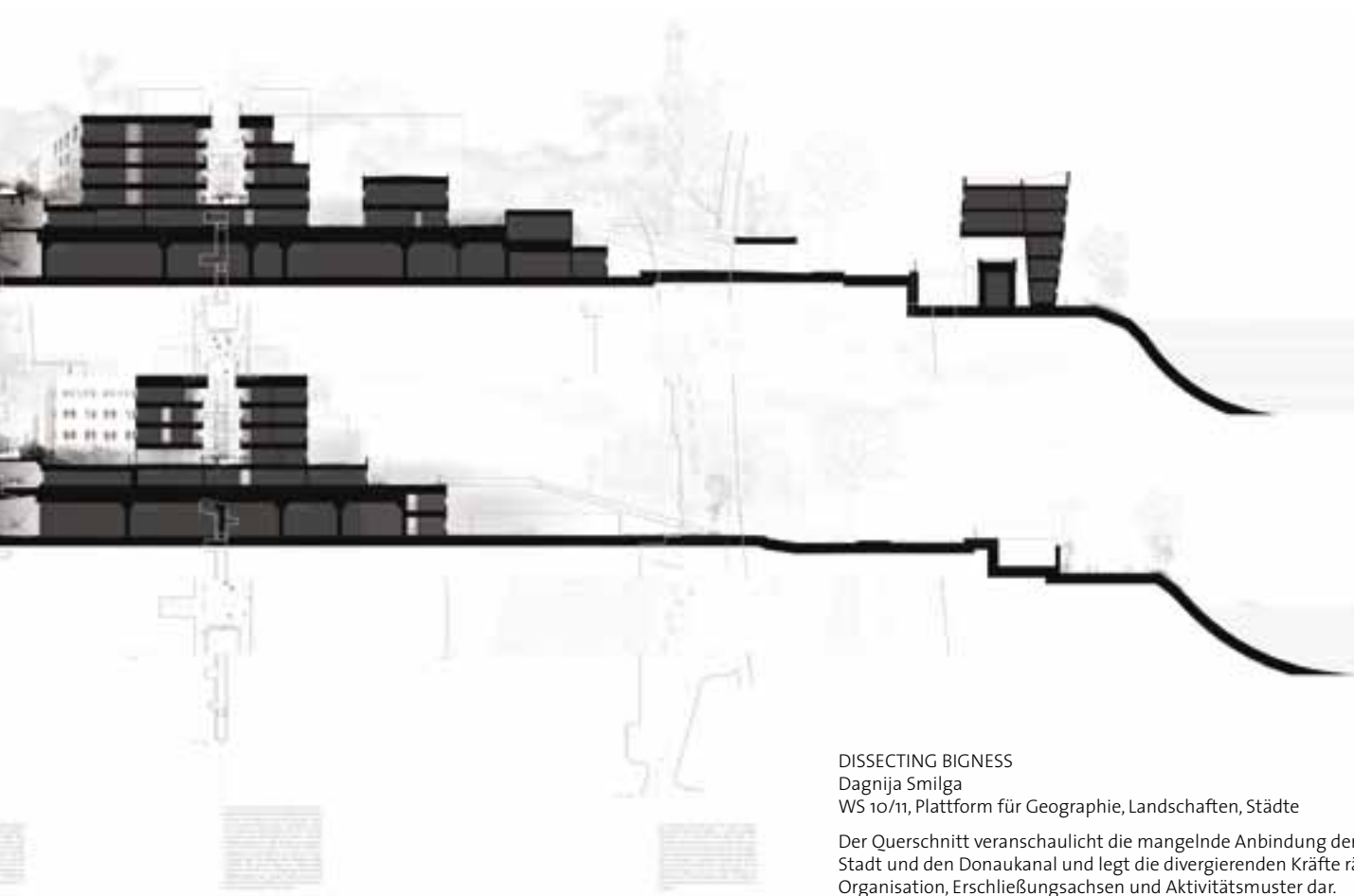


LONELY PLATFORMS AT THE WU

Max Weidacher

WS 10/11, Plattform für Konstruktion, Material, Technologie

Illustration der Geschoße und ihrer räumlichen Struktur

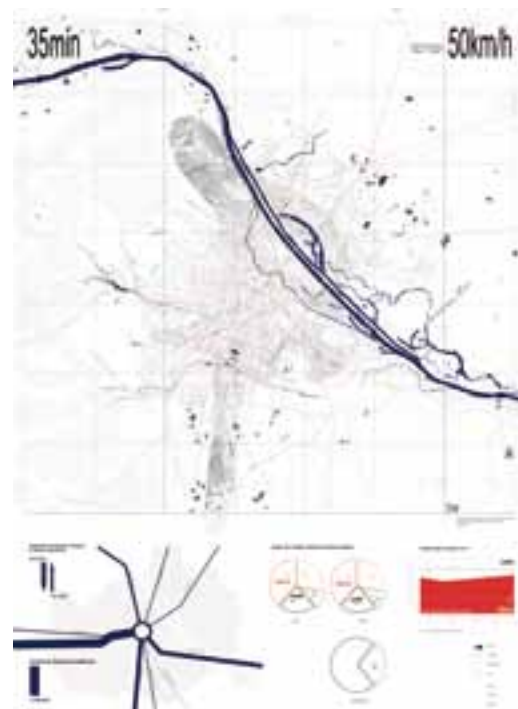
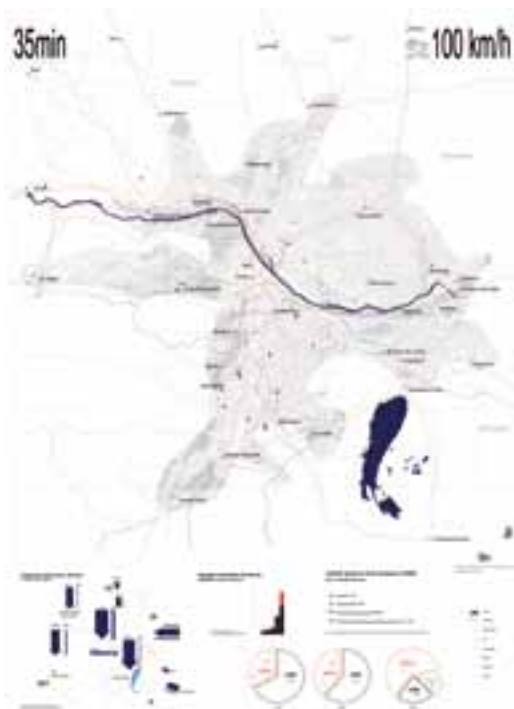


DISSECTING BIGNESS

Dagnija Smilga

WS 10/11, Plattform für Geographie, Landschaften, Städte

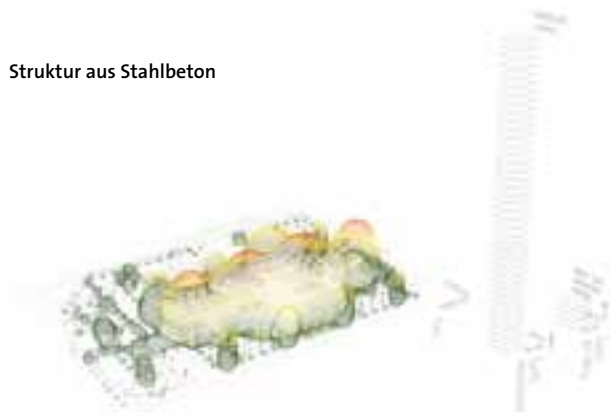
Der Querschnitt veranschaulicht die mangelnde Anbindung der WU an die Stadt und den Donaukanal und legt die divergierenden Kräfte räumlicher Organisation, Erschließungsachsen und Aktivitätsmuster dar.



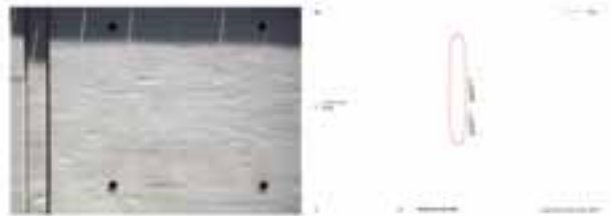
MOBILITÄT
 Michaela Wonisch
 WS 10/11, Plattform für Ökologie, Nachhaltigkeit, kulturelles Erbe

Unterschiedliche Entwicklung des Raum-Zeit-Gefüges sowie der Raumwahrnehmung durch unterschiedliche Fortbewegungsgeschwindigkeiten innerhalb gleichbleibender Zeitabschnitte: motorisierter Individualverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad- und Fußgängerverkehr definieren unterschiedliche Zeit-Räume.

Struktur aus Stahlbeton



Menge und Verteilung

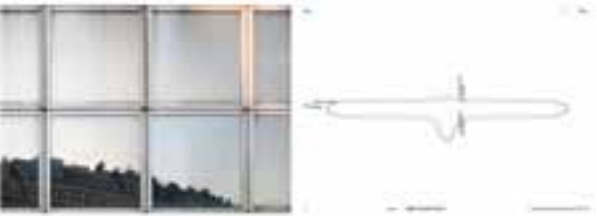


Materialeigenschaften

Fassade aus Aluminium



Menge und Verteilung



Materialeigenschaften



Die Untersuchung umfasst insgesamt 75 Materialien.

MATERIALITÄT

Christian Gättringer und Marc Werner
WS 10/11, Plattform für Ökologie, Nachhaltigkeit, kulturelles Erbe

Die verwendeten Materialien werden einerseits hinsichtlich ihrer Menge und Verteilung im Bauwerk untersucht und das Ergebnis grafisch dargestellt. Andererseits werden die zur Herstellung und zum Einbau notwendige (graue) Energie in Beziehung gesetzt zu der zu erwartenden Lebensdauer des jeweiligen Materials.

CADAVRE EXQUIS ZUKUNFTSSZENARIEN FÜR DIE WU

Können die Grundsätze der sanften Stadterneuerung auf Großprojekte der Nachkriegsmoderne angewandt werden? Oder sind die wiederholten Bekenntnisse der Stadt Wien zur nachhaltigen Stadtentwicklung und strategischen Eingriffen letztlich reine Nostalgie für die Stadt des 19. Jahrhunderts?

Während die Fertigstellung des neuen WU-Campus bis 2014 geplant ist, bleibt die Zukunft des bestehenden 70er-Jahre-Gebäudes ungewiss. Die ÖBB und BIG (respektive Grund- und Gebäudeeigentümer) erörtern derzeit die komplexen Verhältnisse legaler, finanzieller und Nutzerinteressen. Unterdessen scheint die Stadt und eine breite Öffentlichkeit laut Presseberichten geneigt zu sein, den Komplex samt Franz-Josefs-Bahnhof abzureißen und es durch „ein neues Wohn- und Büroviertel mit Grün dazwischen“ zu ersetzen. Ein solch radikaler Ansatz würde eventuell alle derzeitigen Probleme mit einem Schlag beseitigen. Ob eine solche Tabula rasa jedoch aus wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten erstrebenswert ist, bleibt dahingestellt. Sie würde allerdings die Haltung, die einst Grundlage für die heutige Situation war, wiederholen.

Die Plattform für Geographie, Landschaften und Städte widmete das Wintersemester 2010/11 der Vergangenheit und Gegenwart des WU-Komplexes,

das folgende Sommersemester seiner Zukunft. Kann ein Komplex vom Ausmaß der WU – neun Wiener Blöcke groß – noch als ein Gebäude erfasst werden? Oder muss es vielmehr als vielschichtiges Stadtgefüge untersucht werden? Die Kartierung der WU als Stadt durch Anwendung modern-kritischer Methoden aus den 60er- und 70er-Jahren zielte darauf ab, neue Lesarten, Erkenntnisse und Spekulationen über das Großprojekt der Wiener Nachkriegsmoderne auszulösen (siehe Projekt Dissecting Bigness, Dagnija Smilga, S. 39).

Das darauf folgende Studio widmete sich möglichen Zukunftsszenarien für die WU und erarbeitet Visionen städtischen Lebens, die nachhaltig auf die bestehende Situation und das spezifisch moderne kulturelle Erbe eingehen. Durch sukzessives und strategisches Abtragen und/oder Ergänzen des Bestands zeigt das Studio fünf programmatische Szenarien für innovative Stadtquartiere auf, die über den Standort hinaus grundsätzliche Fragen zur Stadtentwicklung aufwerfen. In Summe bilden die fünf Entwürfe ein Cadavre exquis aus Zukunftsszenarien für die WU – ein Cadavre exquis, das darauf abzielt, die Diskussion um die Zukunft der Stadt und die fortwährende Moderne anzuregen.



SZENARIO ZWISCHENNUTZUNG

SZENARIO IKEA

SZENARIO PARK

SZENARIO CAMPUS

SZENARIO MISCHNUTZUNG

“THERE’S ALMOST A GLOBAL CONSENSUS THAT ANY ARCHITECTURE FROM THE LATE SIXTIES, SEVENTIES AND EIGHTIES SHOULD DISAPPEAR FROM THE FACE OF THE EARTH BECAUSE IT’S SO HARSH AND PRESUMABLY SO SOCIALISTIC. BUT WE SHOULD KEEP THEM AND TREASURE THEM AND SEE THEM AS EMBLEMS OF A PERIOD WHEN ARCHITECTURE WAS INTERESTED IN GOOD THINGS.” REM KOOLHAAS ON BBC RADIO 4, ON THE 14. 10. 2011

Plattform für Geographie, Landschaft, Städte
Sommersemester 2011/Bachelor 6. Semester

Institut für Kunst und Architektur
Akademie der bildenden Künste Wien

Lehrende

Univ. Prof. Dipl.-Ing. Stefan Gruber und
Mag.^a Lisa Schmidt-Colinet

Studierende

Stefan Aursuselei, Karlis Berzins, Kata Fodor,
Sara Hammer, Dawid Klich, Fabian Liszt,
Manuela Mandl, Matthias Oltay,
Romana Prokop, Benjamin Rieß,
Doris Scheicher, Marie-Orit Theuer

Besonderer Dank gilt

Dem Magistrat Wien MA 21A,
Dipl.-Ing. Klaus Vatter, Dipl.-Ing.ⁱⁿ Ingrid Nausch,
Ing. Rudolf Polan, Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri,
der Bundesimmobiliengesellschaft –
Dipl.-Ing. Gerd Pichler, sowie der ÖBB –
Dipl.-Ing. Matthias Zache



SZENARIO ZWISCHENNUTZUNG



SZENARIO IKEA



SZENARIO PARK



SZENARIO CAMPUS



SZENARIO MISCHNUTZUNG

SYNCHRONI-CITY SZENARIO MISCHNUTZUNG

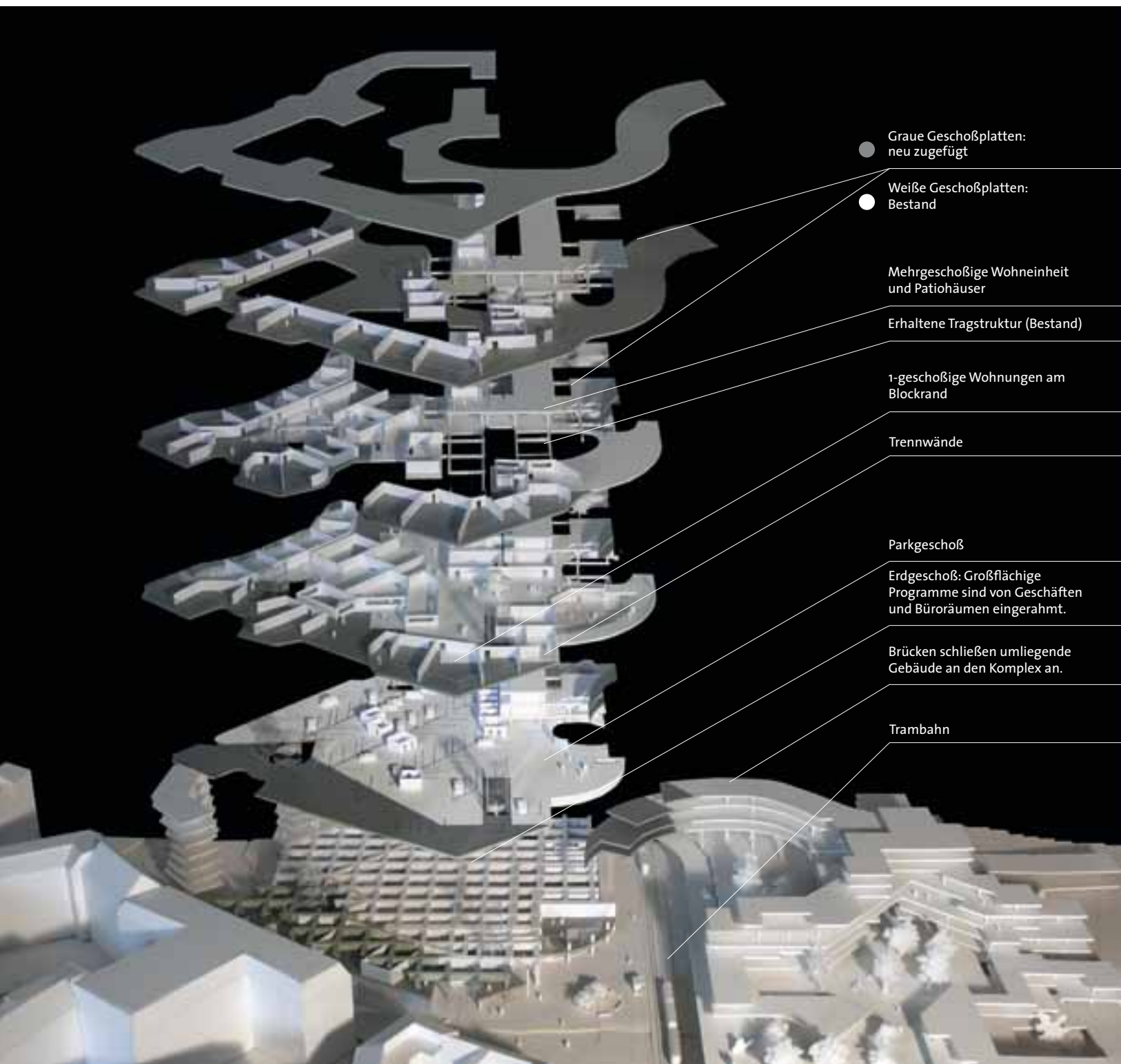
Durch strategisches Entfernen und punktuelle Verdichtung entsteht aus dem massiven WU-Komplex eine poröse Struktur: Licht und Luft dringen in die Tiefe ein und ermöglichen die Einführung differenzierter Programme und auch kleinteiliger Einheiten. Einschnitte öffnen den Campus zur Stadt und bieten ein differenziertes Erschließungsnetz, welches öffentliche Räume graduell von privaten Freiräumen absetzt. Es zeichnen sich Cluster unterschiedlicher Körnung ab, die in ihrer Maßstäblichkeit auf die Morphologie der umliegenden Gründerzeitstruktur verweisen, ohne jedoch die Megastruktur als Ganzes aufzulösen. Durch strukturelle und räumliche Differenzierung wird die Neutralität der Großstruktur gebrochen und somit der Grundstein für ein vielschichtiges, durchmisches urbanes Leben gelegt. Die architektonische DNA der Moderne wird dabei nicht verleugnet, sondern vielmehr neu interpretiert und verleiht dem Wohnquartier in der ehemaligen WU eine einzige Identität.

Modell 1 : 1000









● Graue Geschößplatten:
neu zugefügt

● Weiße Geschößplatten:
Bestand

Mehrgeschoßige Wohneinheit
und Patiohäuser

Erhaltene Tragstruktur (Bestand)

1-geschoßige Wohnungen am
Blockrand

Trennwände

Parkgeschoß

Erdgeschoß: Großflächige
Programme sind von Geschäften
und Büroräumen eingerahmt.

Brücken schließen umliegende
Gebäude an den Komplex an.

Trambahn

INNER-CITY CAMPUS SZENARIO CAMPUS

Der Entwurf möchte dem öffentlichen Charakter österreichischer Universitäten architektonisch Ausdruck verleihen und definiert die Typologie des Campus als Stadtquartier neu. Das Projekt hebt die Isolation des derzeitigen WU-Komplexes auf und bindet ihn in die Stadt ein. Räumlich erfolgt dies durch zwei Schnittinterventionen: Vertikale Schnitte teilen den Komplex in einzelne blockartige Inseln und erzeugen ein neues Straßennetz ebenerdig mit der umliegenden Nachbarschaft. Ein horizontaler Schnitt oberhalb der ÖBB-Platte (und dem derzeitigen „Erdgeschoß“ der WU) schafft eine offene und kontinuierliche Freifläche. Diese fungiert als Erschließungsebene aller Universitätseinrichtungen und verleiht dem Campus visuelle Kohärenz. Zugleich vervielfältigt es das Angebot an städtischem Freiraum, welches sich programmatisch durch ausschließlich nicht-kommerzielle Nutzungen von herkömmlichen Straßen und Plätzen absetzt. Die organische Morphologie orientiert sich an der gewachsenen mittelalterlichen Stadt und bildet einen bewussten Kontrast zur bestimmenden Rasterstruktur der modernen Architektur – diese Spannung ist nicht nur formal motiviert, sondern auch Konzept.



Modell 1 : 1000





Dachdraufsicht

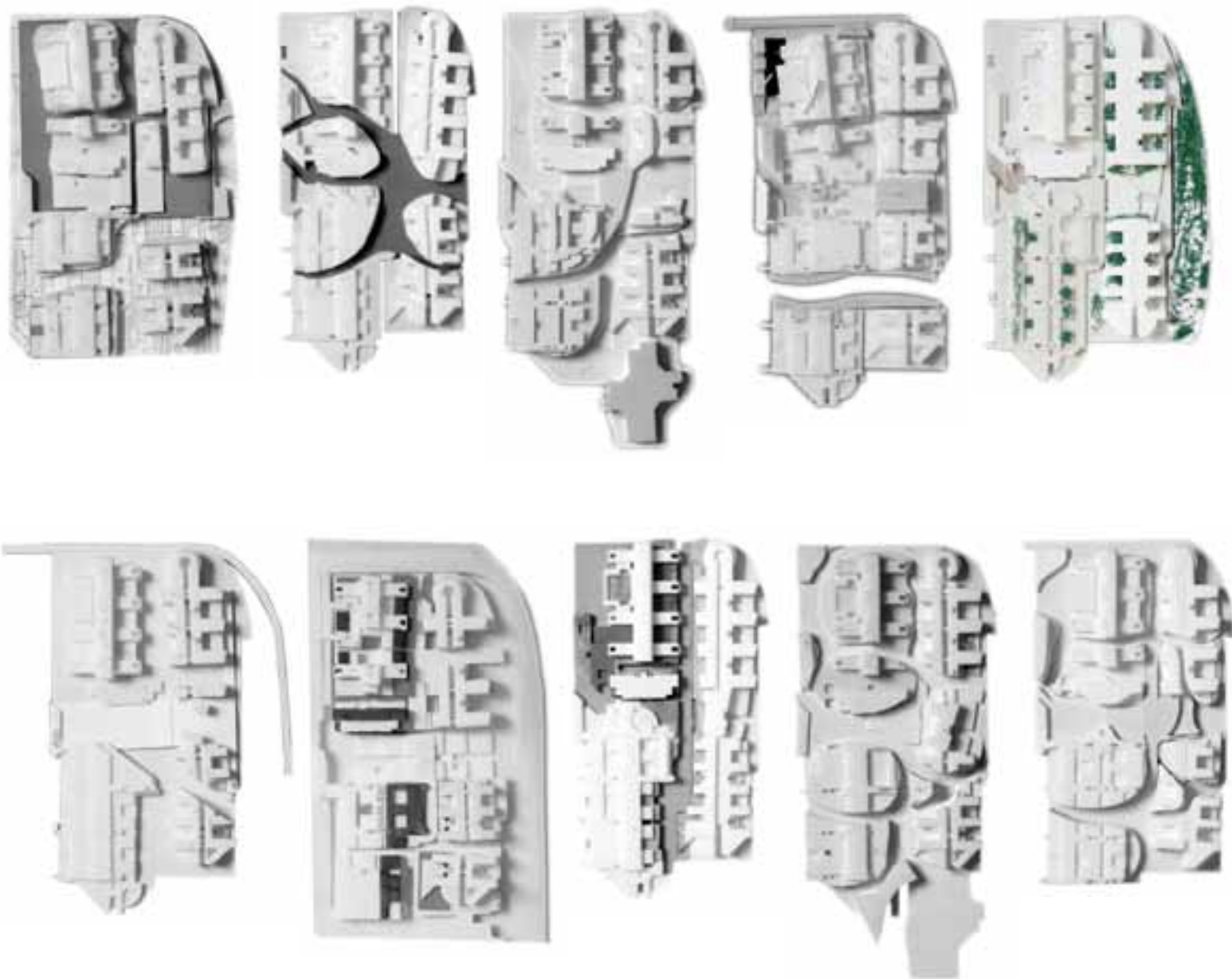


Kontinuierliche Freifläche



Gebäude auf Straßenniveau

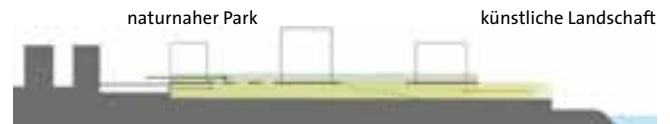




Arbeitsmodelle: Variationen vertikaler Einschnitte

WHAT'S BELOW? SZENARIO PARK

Dem ursprünglichen Anliegen des WU-Architekten Kurt Hlaweniczka entsprechend, verfolgt dieses Szenario das Ziel, die freiwerdenden Flächen in einen Park und ein Naherholungsgebiet zu verwandeln. Dabei arbeitet der Entwurf mit der vertikalen Organisation des WU-Komplexes und entwickelt zwei komplementäre Landschaften. Auf der Platte entsteht an Stelle des WU-Gebäudes ein natürlicher Freiraum, welches durch seine räumliche Fassung ein Ort der Ruhe sein soll. Unterhalb der Platte hingegen wird das von einem engen Stützenwald geprägte Schienenareal als künstliche Landschaft neu interpretiert. Die weit-läufigen Räume werden mit Sportfeldern bespielt. Nutz- und Nebenräume der Freizeiteinrichtungen sind in stalaktitartigen Räumen untergebracht, die wie eine Verformung der Betonplatte wirken und somit eine kontinuierliche Topografie zwischen Boden, Wand und Decke erzeugen. Die künstliche Landschaft wird durch Deckenausschnitte belichtet und fungiert nun als verbindendes Element zwischen Donaukanal und dem 9. Bezirk.



Modell 1 : 1000





Kontinuierliche Landschaft unterhalb der Platte



Schnittmodell 1 : 200



IKEA CATALYST SZENARIO IKEA

Das Projekt spekuliert darüber, einen innerstädtischen Ikea auf dem Schienenareal unterhalb der WU zu entwickeln. Sowohl die bestehenden Räume, aber auch der Anschluss an öffentliche Transportmittel und Schnellstraßen machen den Vorschlag plausibel. Großmaßstäblich gedacht, zielt ein derartiges Konzept darauf ab, geräumige Programme, die üblicherweise an den Stadtrand gedrängt werden und somit zur Zersiedlung und erhöhtem Pendlerverkehr beitragen, zurück in die Stadt zu bringen. Ikea soll hier als Katalysator agieren, um kleinere Geschäfte und Einrichtungen zu unterstützen und infolgedessen ein neuartiges und hybrides Zentrum zu schaffen, welches zwischen suburbanen und städtischen Programmen vermittelt. Folglich sind die Grenzen des WU-Komplexes mit kleinteiligen, der unmittelbaren Umgebung entsprechenden Programmen versehen – sie verkleiden den Komplex. Je weiter man ins Innere dringt, desto größer die Nutzung. Im Zentrum organisiert eine zentrale Fußgängerstraße das Geschäftszentrum. Die Universitätseinrichtungen werden transversal ausgerichtet und können jeweils von der Stadt zugewandten Seite oder der Fußgängerzone januskopffartig erschlossen werden.



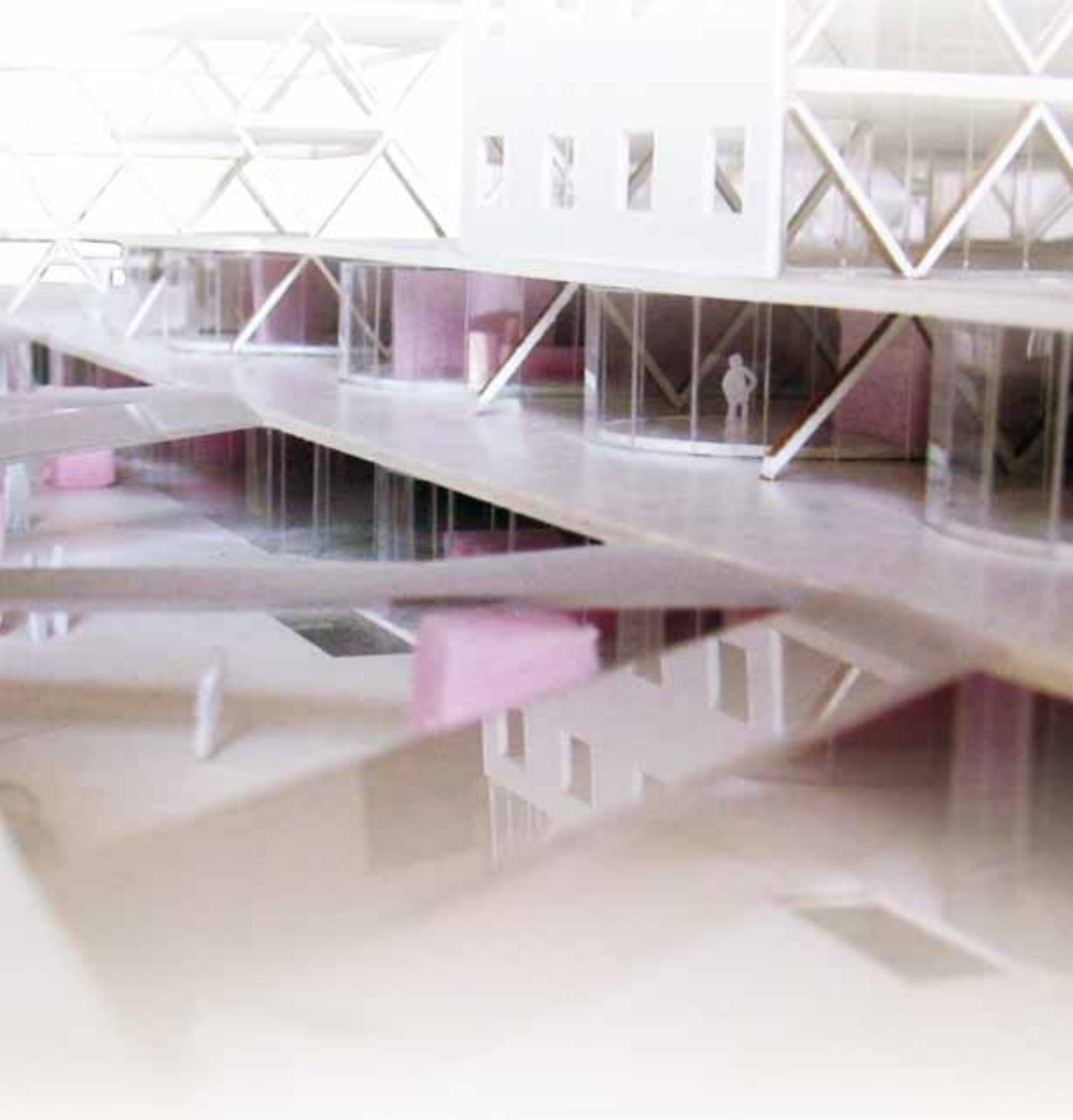
Suburbane Entwicklung in Wien

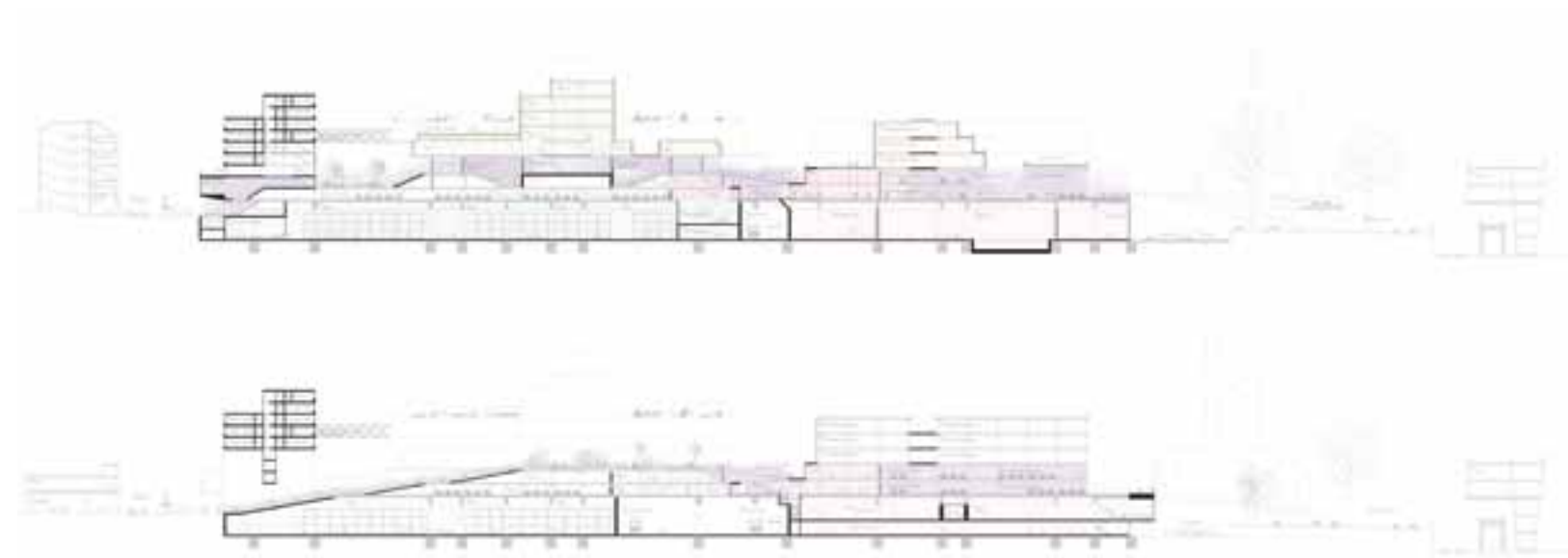


Übergangszone zwischen suburbanem und städtischem Raum



Modell 1 : 1000





Schnitte zeigen den kontinuierlichen, öffentlich zugänglichen Raum.



Schnittmodell 1 : 200



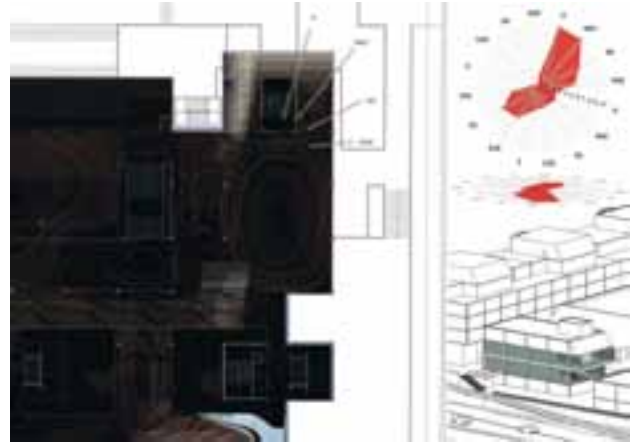
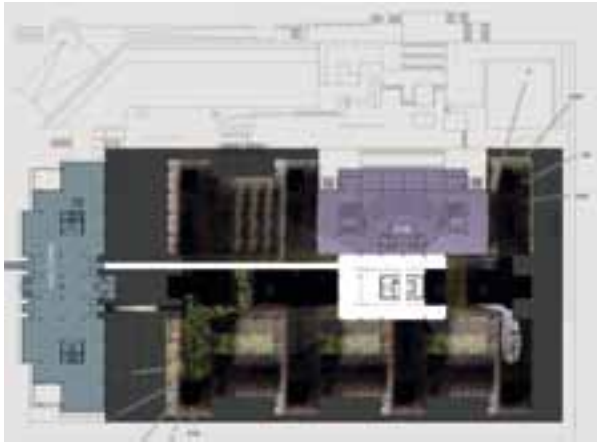
DECAYING LANDMARK SZENARIO ZWISCHENNUTZUNG

Das Projekt verweigert ein profitorientiertes und effizienzbestrebttes Denken in der Entwicklung von Stadt und erklärt die WU zur Ruine. Hiermit soll das Potenzial städtischer Freiräume aktiviert und zur Aneignung eingeladen werden. Die Aneignung nicht determinierter Räume im physischen, aber auch übertragenen Sinne bieten radikale Möglichkeiten, über gesellschaftliche Bedürfnisse und Probleme nachzudenken – eine Einladung, Konflikte aufzudecken und auszutragen. Der schlichte Abriss der WU wäre als Euphemismus des Scheiterns der Moderne und ihrer gesellschaftlichen Ideale zu verstehen. Hingegen fordern der langsame Zerfall und die Ruine einer Massenuniversität eine Auseinandersetzung ein. Der Prozess des Verfalls wird durch gezielte Witterungseinflüsse, pflanzliche Überwucherung und menschliche Aneignung beschleunigt und inszeniert. Ausgewählte Bereiche des Gebäudes werden instandgehalten und machen die Ruine zugänglich. Das Audimax wird zum Theater des Verfalls und neue Agora.



Modell 1 : 1000





Gesteuerter Verfall: Einfluss von Wind, Pflanzen und Wasser





[wu:nu:]

ALLOTMENT CITY DIE ZUGETEILTE STADT

Den großen Nachkriegsbauten wurde nur selten eine faire Chance zur weiteren Entfaltung im Lauf der Zeit eingeräumt.

Abgesehen von der üblichen ökonomischen Argumentation kann vermutet werden, dass starke Vorbehalte ideologischer und kultureller Art gegenüber einer Zeit, als es *noch eine Zukunft gab*, am Werk sind. Die Rede ist von einer Zeit, als Bauwerke nicht in erster Linie als verwertbare Kubatur angesehen wurden, sondern als integraler Bestandteil von gesellschaftlichen Vorstellungen, die zu einem besseren Leben führen können.

Der selten diskutierte, aber oft vorausgesetzte Abbruch dieser Bauten und damit die *Auslöschung* von mutmaßlich aufschlussreichen historischen Zeugnissen bedeutet nicht nur eine Abkehr von utopischen Vorstellungen, sondern beschneidet auch die Fähigkeit dieser Baukomplexe zur Entwicklung, zur Aufnahme von Veränderung, zur Anpassung, kurz: zur maximalen Ausreizung ihres eigentlichen Potenzials in einem vitalen Sinn.

Auf die WU bezogen und anders ausgedrückt lautet dann die Frage: was wäre, wenn die WU umgebaut, ausgebaut und somit weitergebaut würde? Was könnte erreicht werden, wenn unter Anwendung

einer Strategie der räumlich-punktuellen wie thematisch übergreifenden Bearbeitung, gleichsam einer Strategie der Nadelstiche der gesamte Komplex neu eingeschätzt, neu gedeutet und damit tauglich gemacht würde für ein zeitgenössisches, städtisches Leben.

Die Plattform für Ökologie, Nachhaltigkeit und kulturelles Erbe befasste sich im Wintersemester 2010/11 mit den räumlich-materiellen Gegebenheiten der WU, wobei Themen wie Nutzungen, Materialität, Mobilität, aber auch Abbruchszenarien behandelt wurden. Im Sommersemester 2011 wurden dann, wohlgermerkt ohne Aussicht und ohne Absicht auf ein Gesamtprojekt, 4 unterschiedliche (Problem-)Bereiche bearbeitet: die allgemeine Zugänglichkeit des Komplexes, die Dächer, die Fassaden und die Möglichkeit eines Nebeneinanders von Wohnen und Arbeiten.

Grundsätzlich bedeutete *ökologisch zu denken* hier zunächst einmal das Terrain zu sondieren und herauszufinden, was überhaupt vorhanden ist und was von diesem Vorhandenen noch brauchbar wäre.

Die Stahlbetonstruktur – die Platten, Säulen und Balken – wurde vollständig von Verkleidungen und technischen Ausrüstungen befreit: diese Struktur bildete dann den konzeptionellen und konstruktiven Ausgangspunkt.

Als weiterer Schritt wurden dann bestimmte Dogmen der Moderne, wie etwa die räumliche Trennung von Arbeit, Wohnen, Freizeit und den zwischen diesen Funktionseinheiten notwendigen Erschließungsstrukturen einer kritischen Prüfung unterzogen, um dann genau diese Aktivitäten erneut und im Sinne eines aktivierten Stadtlebens zusammen in einer gemeinsamen Struktur zukunftsfähig zu versammeln. Die Bereitstellung von Nachbarschaftsqualitäten war dabei im Sinne einer sozialen Nachhaltigkeit von größter Bedeutung: die Monotonie der Monofunktionalität wurde hinterfragt und zugunsten multifunktionaler Alternativen aufgegeben.

Die Vorgangsweise ähnelte dabei eher einem Suchen und Aufstöbern von Möglichkeiten, einer Inbesitznahme des Vorhandenen, um durch vielfältige Ansätze versteckte Qualitäten ans Licht zu bringen und der Struktur zuzuteilen.

Dementsprechend gibt es in den vorliegenden Studien nicht die Gesamtperspektive für das Projekt: Die Suche war nicht eine nach dem *großen Wurf*. Im Zentrum der Untersuchung stand vielmehr die Suche nach brauchbaren Möglichkeiten zeitgenössischen städtischen Lebens: angemessene Eingriffe in und nachhaltiges Hinzufügen zu einer bestehenden Struktur sollen konstruktive Beiträge zur weiteren Behandlung des Baukomplexes in die Diskussion einbringen.

Plattform für Ökologie, Nachhaltigkeit, kulturelles Erbe
Sommersemester 2011/Bachelor 4. Semester

Institut für Kunst und Architektur
Akademie der bildenden Künste Wien

Lehrende

Univ. Prof. Dipl. -Ing. Peter Leeb und
Dipl. -Ing. Markus Vogl

Studierende

Laurenz Berger, Martins Duselis, Balázs Fényes,
Christopher Ghouse, Nadja Götze, Alois Hehenberger,
Peter Jakowitsch, Cora Kaendl, Miriam Pollack,
Artur Roik, Admir Selimovic, Barbara Weber

ZUGÄNGE

ZUGÄNGLICHKEIT ALS NOTWENDIGKEIT

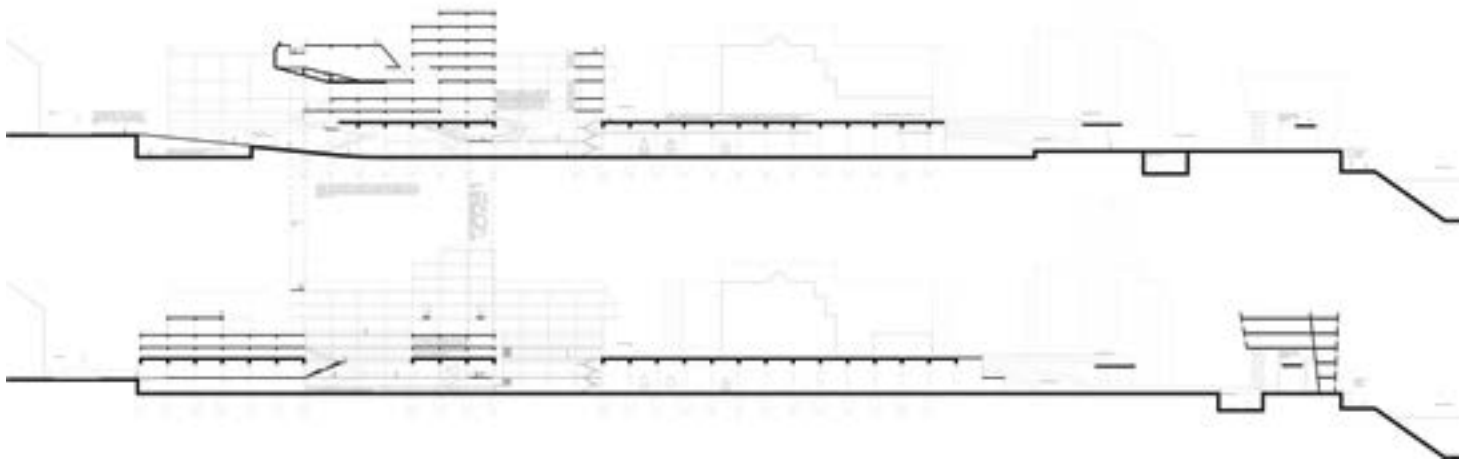
Die Plattform, auf der sich die Gebäude der WU erheben, liegt höher als die unmittelbar angrenzende Umgebung und wirkt dadurch nicht nur als Fremdkörper in der Nachbarschaft, sondern sie wird aus diesem Grund auch kaum frequentiert. Die Räume, die sich unter dieser Plattform befinden – Garagen, ausgedehnte Lagerräume, zum Teil ungenutzte Gleiskörper – sind in der Öffentlichkeit kaum bekannt. Hier schlummert ein riesiges Potenzial für die zeitgemäße Reaktivierung von Stadtraum.

Beide Räume, sowohl der oberirdische als auch der unterirdische, erscheinen abgetrennt vom täglichen Stadtleben, wirken hermetisch und unnahbar, kurz gesagt entziehen sie sich dem Gebrauch der Bewohner des Viertels. Diese Einschätzung wird immer wieder als schlagendes Argument zugunsten des Abbruchs der WU vorgebracht.

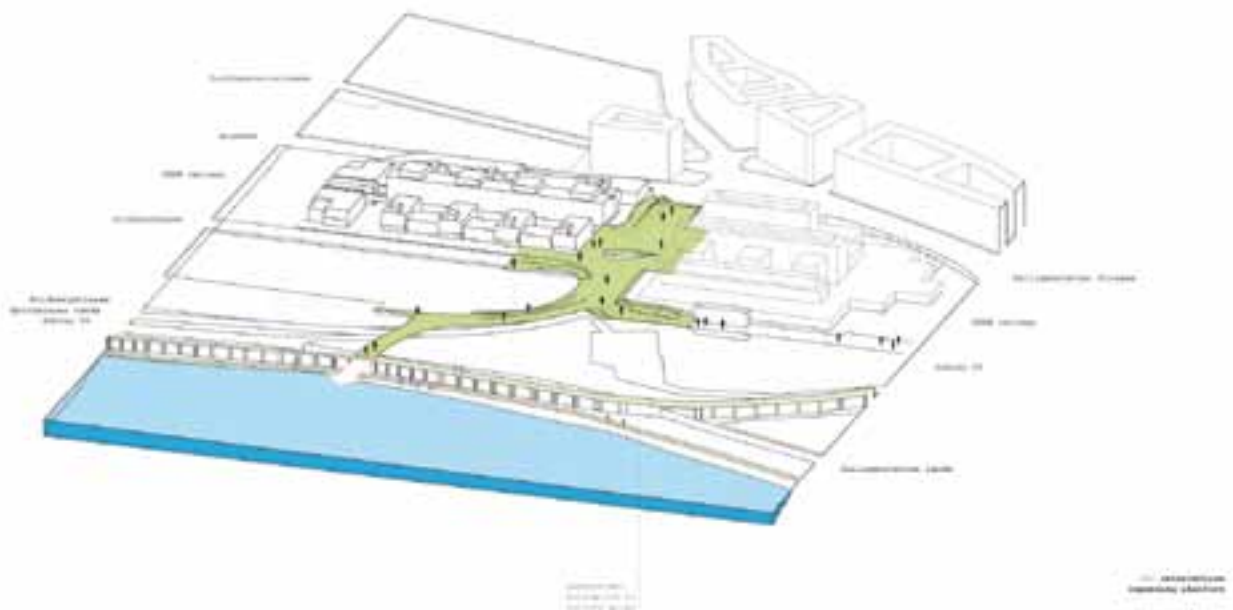
Vom Standpunkt eines sozioökonomisch sinnvollen Umgangs mit vorhandener Baustruktur ist es

allerdings schwer nachzuvollziehen, dass ein Höhenunterschied von einigen Metern die Schleifung eines Gebäudekomplexes dieser Größenordnung rechtfertigen soll.

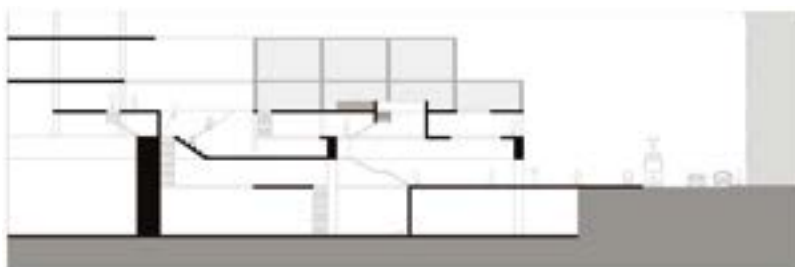
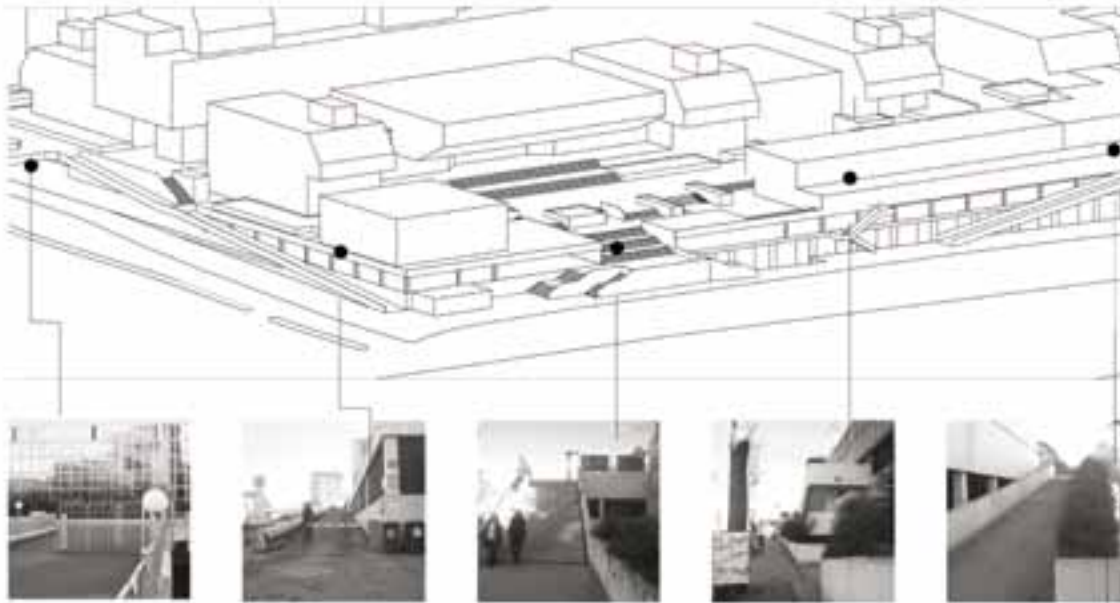
Die Auseinandersetzung mit diesem Höhensprung relativ zur Umgebung stand im Mittelpunkt einer Reihe von Aufgaben: die Studierenden nahmen sich dieser Problematik an und versuchten durch unterschiedliche Maßnahmen, die Zugänglichkeit zu verbessern bzw. überhaupt erst zu gewährleisten. Das Aufspüren kritischer Orte, das Erkennen neuralgischer Punkte, die Wirkung auf und die Einbindung in das unmittelbare Umfeld und die gesamte Nachbarschaft, der Maßstab und die Art der Ausführung des Zugangelements waren bestimmende Kriterien bei der Konzeption dieser Aufgabe. Als weitere Bedingung wurde eine sinnfällige Integration unterschiedlicher Nutzungen in Betracht gezogen: Zusatzprogramme sollen im Bereich der Zugänge vielfältiges Leben entstehen lassen.



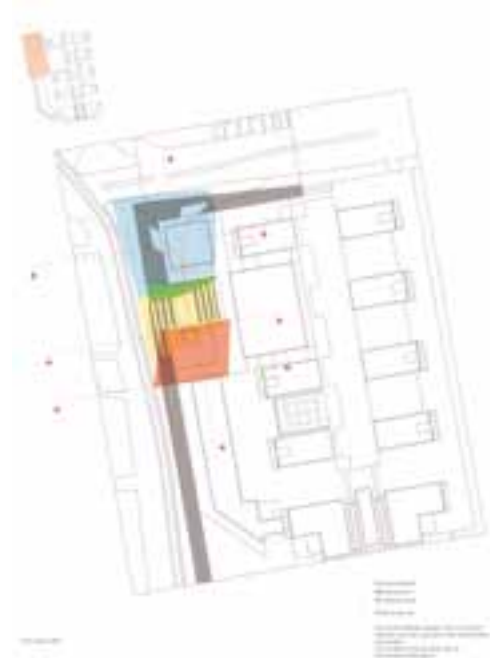
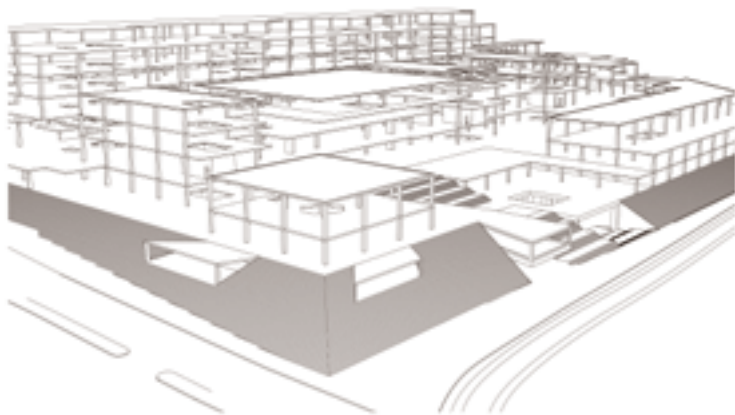
GROSSZÜGIGE ÖFFENTLICHKEIT –
DIE ÖFFNUNG DER BASIS
von Admir Selimovic



AUSDEHNUNG DER PLATTE –
PARK ALS ZUGANG UND VERBINDUNG
von Christopher Ghouse



DIE STADT IM BLICK –
VERBINDUNG AUF MEHREREN EBENEN
von Balázs Fényes



DIE GROSSE GESTE –
TOTALE VERBINDUNG DURCH FREITREPPEN
von Peter Jakowitsch

DÄCHER DER WU

DÄCHER – DIE BENUTZBARE 5. FASSADE

Die Nutzbarmachung der städtischen Dachflächen stellt nach wie vor eine bedeutende Forderung moderner Architektur dar. Die Rückerstattung der Grundfläche, die durch ein Gebäude verbaut und somit verbraucht wurde, auf der Ebene des Dachs wirkt wie ein Akt der Versöhnung und wird zur Wiedergutmachung an der Bevölkerung, die dieser Fläche beraubt wurde. Die ungeheure Ausdehnung der Dachlandschaft der WU wird diesen Erwartungen allerdings nicht gerecht. Unzugänglich und hermetisch wie die Gesamtanlage weisen die Dächer kaum Öffnungen zur Tageslichtversorgung der darunterliegenden Geschoße auf. Die riesige Fläche wird nicht genutzt (Erholung, Ausblick, Stadterlebnis etc.) noch trägt sie in irgendeiner Form bei zur allgemeinen Leistungsfähigkeit des Bauwerks (Energiegewinnung, Regenwassersammlung etc.). Die ästhetisch fragwürdige Qualität der Dächer vervollständigt den negativen Gesamteindruck.

In dieser Aufgabe suchten die Studierenden nach Möglichkeiten, wie die Dachlandschaft den Bewohnern durch programmatische und räumliche Mittel zurückgegeben werden könnte.



DACHGARTEN ALS SCHREBERGARTEN-PARK
von Peter Jakowitsch



ÖFFENTLICH + HALBÖFFENTLICH –
DIE VERBINDUNG DER DÄCHER
von Christopher Ghouse





DAS PROGRAMMIERTE GANZJAHRESDACH von Martins Duselis

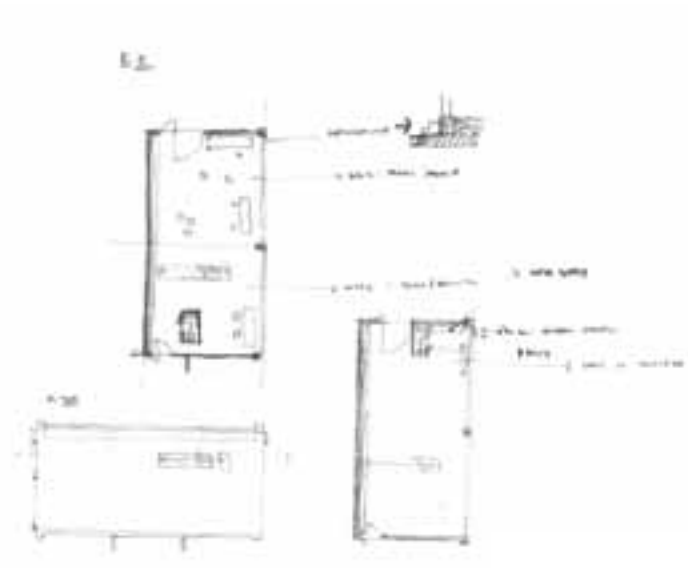
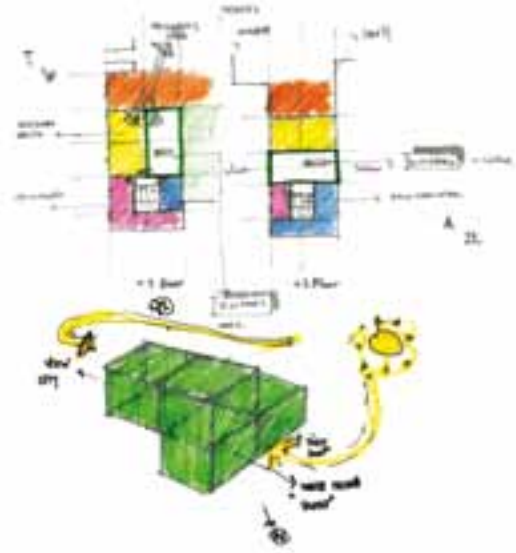
BEWOHNBARE WU

WOHNEN IM BEZIEHUNGSGEFLECHT

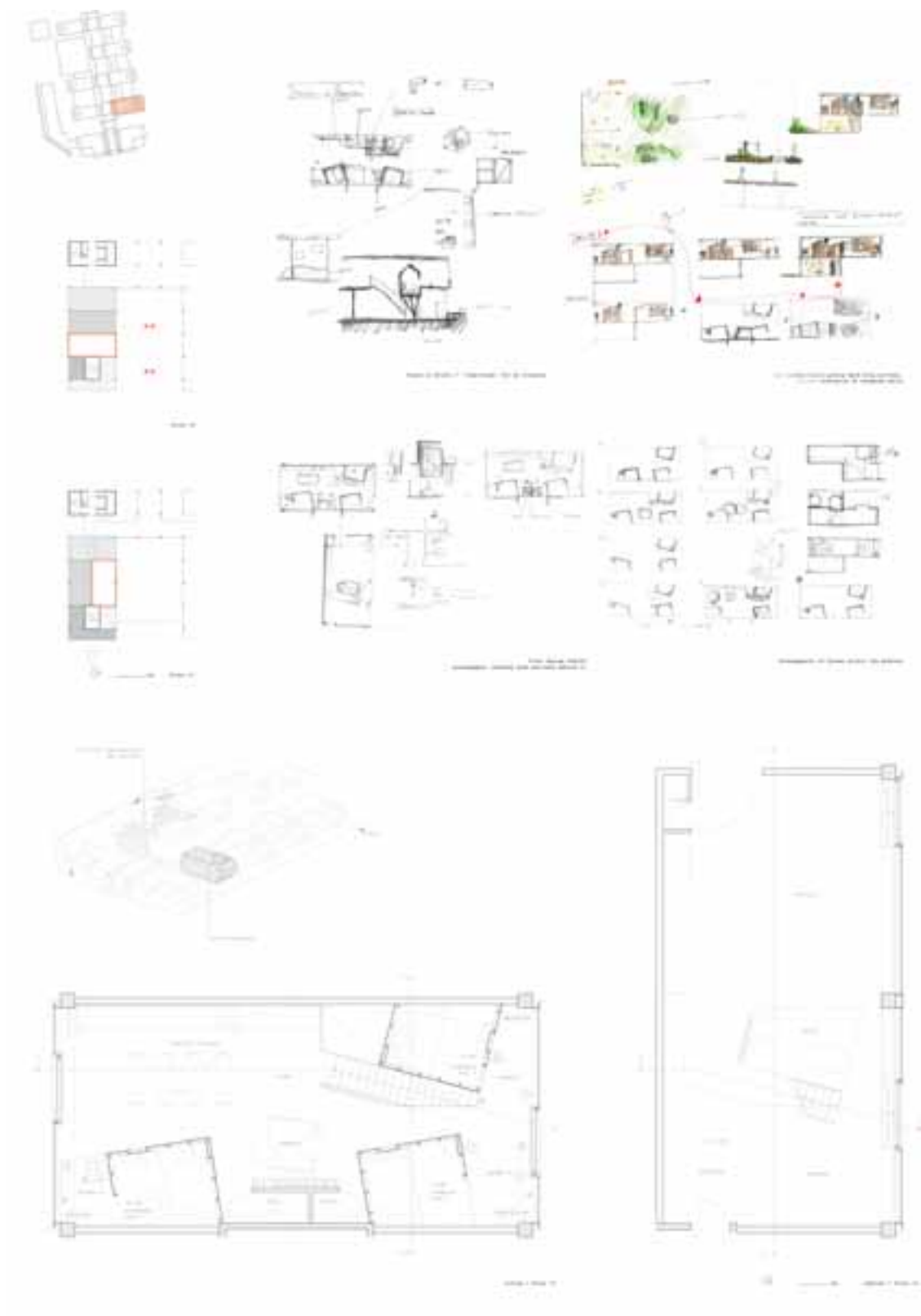
Die Moderne sah für die unterschiedlichen menschlichen Aktivitäten eine Trennung nach funktionellen und räumlichen Gesichtspunkten vor. Diese Zergliederung des modernen Lebens führte zu einer Reihe von Problemen. Auf der persönlichen Ebene stellten sich Gefühle ein, die mit Begriffen wie Fragmentierung, Abkoppelung, Entfremdung und Verlust umschrieben werden können. Die Trennung von Wohnen und Arbeit ließ im größeren Maßstab ein immer bedrohlicher anwachsendes Ausmaß an Individualverkehr mit all den negativen Folgen hinsichtlich Umwelt und Ökologie entstehen. Neueste Studien stellen sogar gesundheitliche Folgen in Zusammenhang mit dem täglichen Pendeln zu und von der Arbeit.

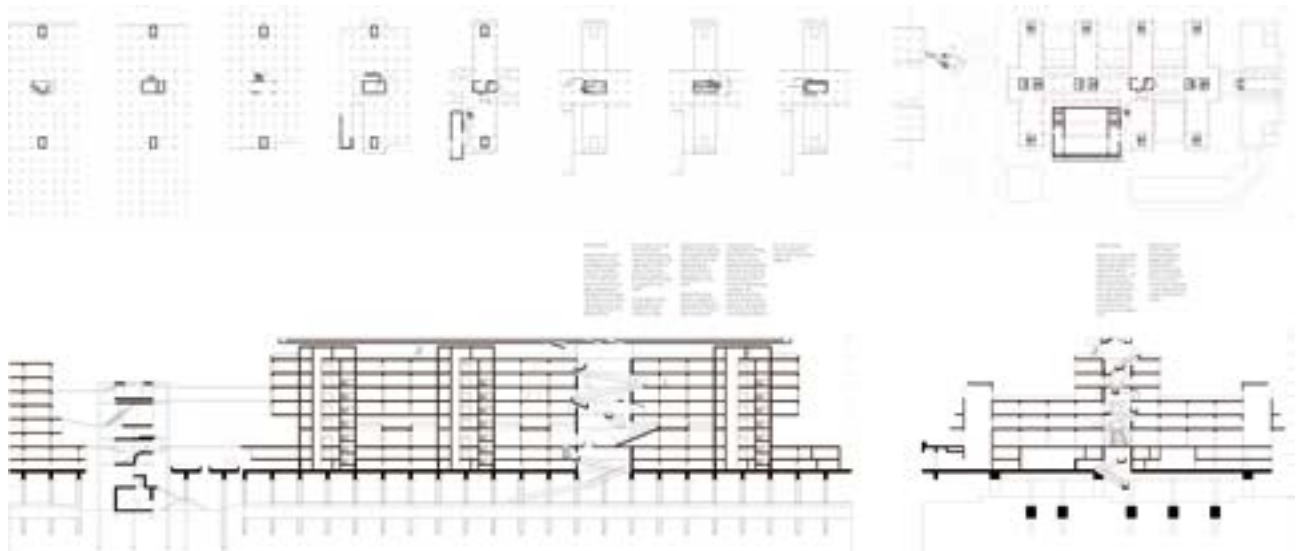
Innerhalb der zunehmenden Bedeutung eines qualitätsvollen Stadtlebens wird die räumliche Wiedervereinigung der menschlichen Tätigkeiten eine zentrale Rolle spielen: Wohnen und Arbeiten rücken wieder näher zueinander. Dass dies mitunter in bestehenden Strukturen wie der WU geschehen könnte, wurde innerhalb dieser Aufgabe versucht darzustellen.

Dabei wurde einerseits versucht, sehr konkret vorzugehen (spezifische Bewohner mit spezifischen Tätigkeiten), andererseits wurde die Aufgabe aber auch als strategische Übung aufgefasst. Wie etwa lässt sich ein Bau dieser Größe hinsichtlich des darin stattfindenden Gebrauchs transformieren? Welche Rolle können dabei Einzelelemente wie z. B. Stiegenhäuser übernehmen?

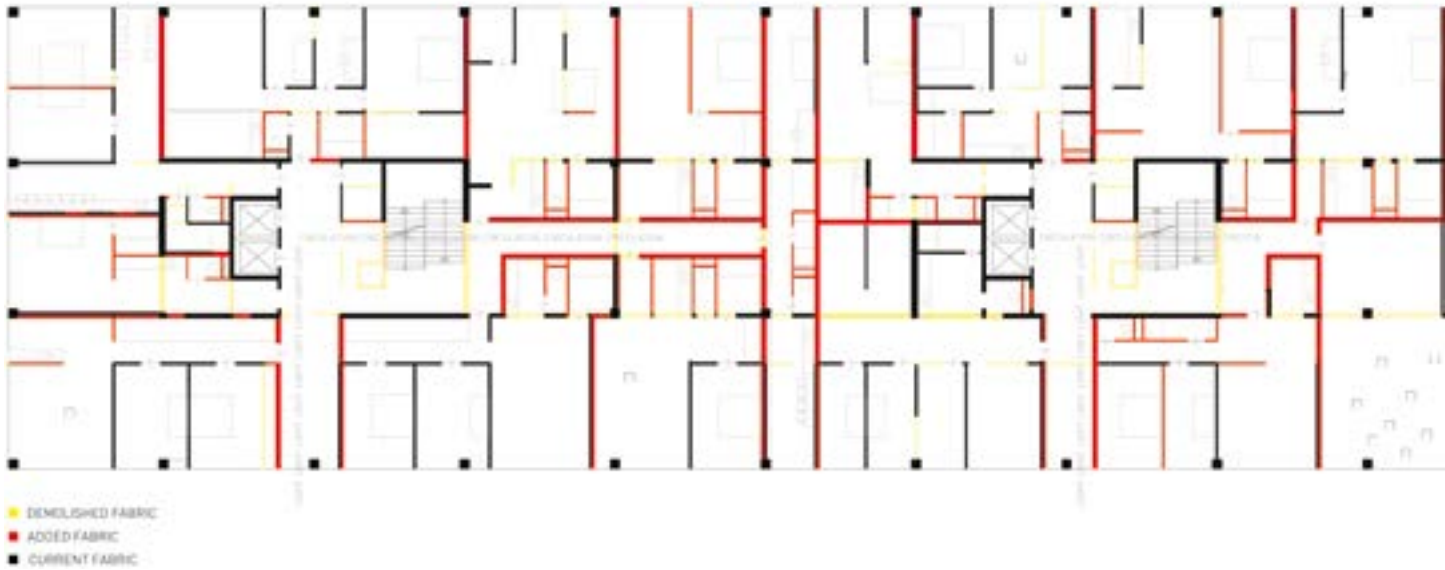


RAUM HABEN – DIE WU ALS LOFT
von Christopher Ghouse





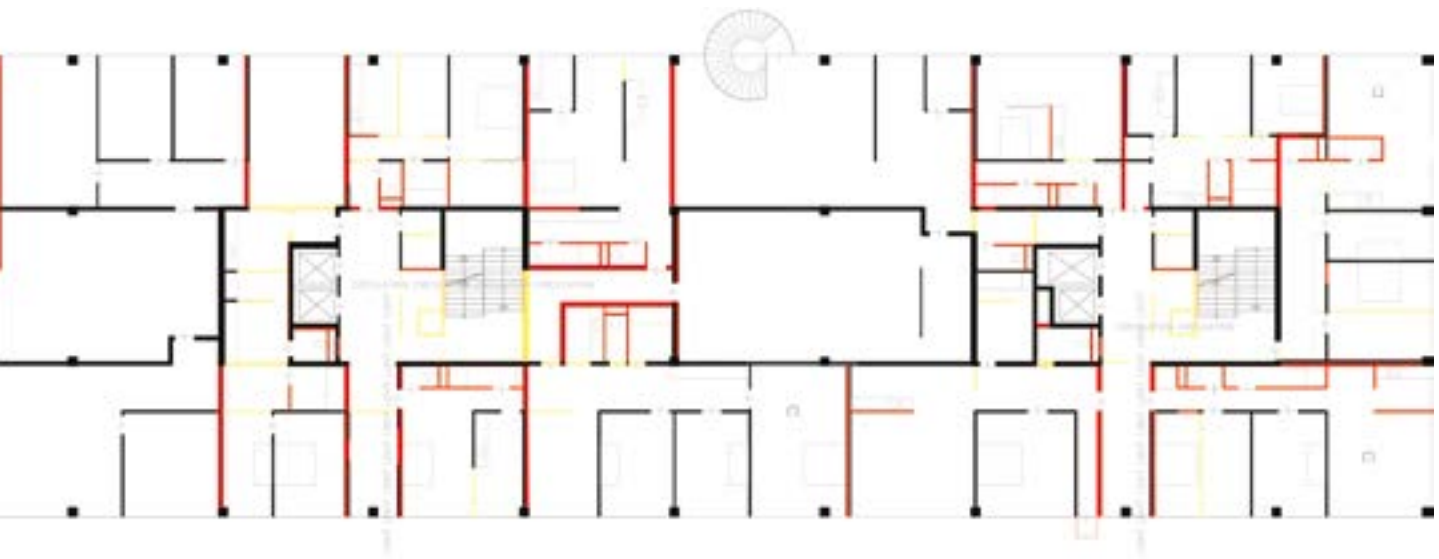
DIE VERTIKALE ALS ORDNENDES UND RAUMERZEUGENDES KONSTRUKT
von Laurenz Berger



MINIMALER EINGRIFF – VOM BÜROGESCHOSS ZUM WOHNINGSCHOSS
von Admir Selimovic



HYBRID-RESTAURANT ALS ANATOMISCHES THEATER
von Nadja Götze



FASSADEN DER WU

DIE SCHNITTSTELLE – DAS NEUE GESICHT DER WU

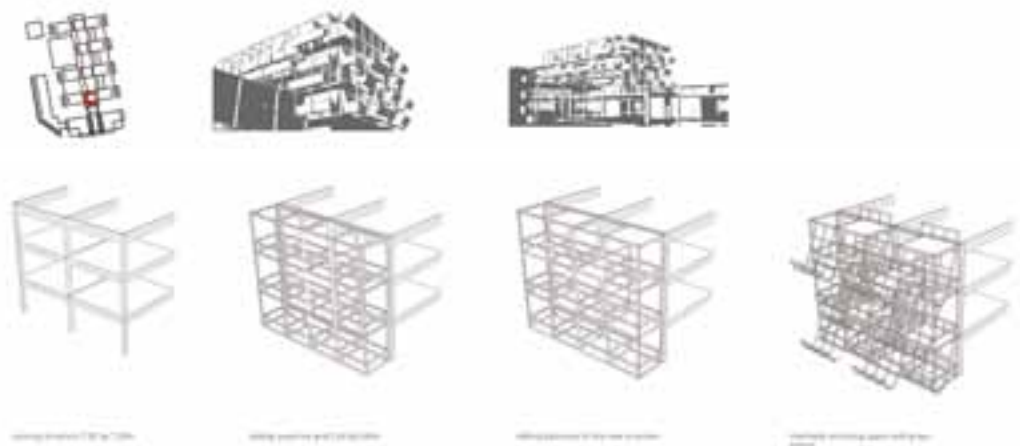
Die Moderne entwickelte ein obsessives Verhältnis zum Problem der Fassade:

Befreit von ihrer ursprünglichen statischen Aufgabe der Lastabtragung wurde die Fassade leicht, offen, freigestaltbar – kurz: sie wurde hinsichtlich der äußeren Erscheinung von Bauwerken zum Botschafter des Neuen in der Architektur schlechthin. Indem sich das Bild der Fassade von ihrer traditionellen, repräsentativen Erscheinung verlagerte zu Fragen reiner Proportion und Abstraktion, wurde die Fassade zunehmend der Inbegriff all dessen, was an modernem Bauen der Nachkriegszeit auf breite Ablehnung stößt: maßstabslos, unpersönlich und eher trennend als verbindend lauten häufig vernommene Charakterisierungen. In ihrer allgegenwärtigen Monotonie

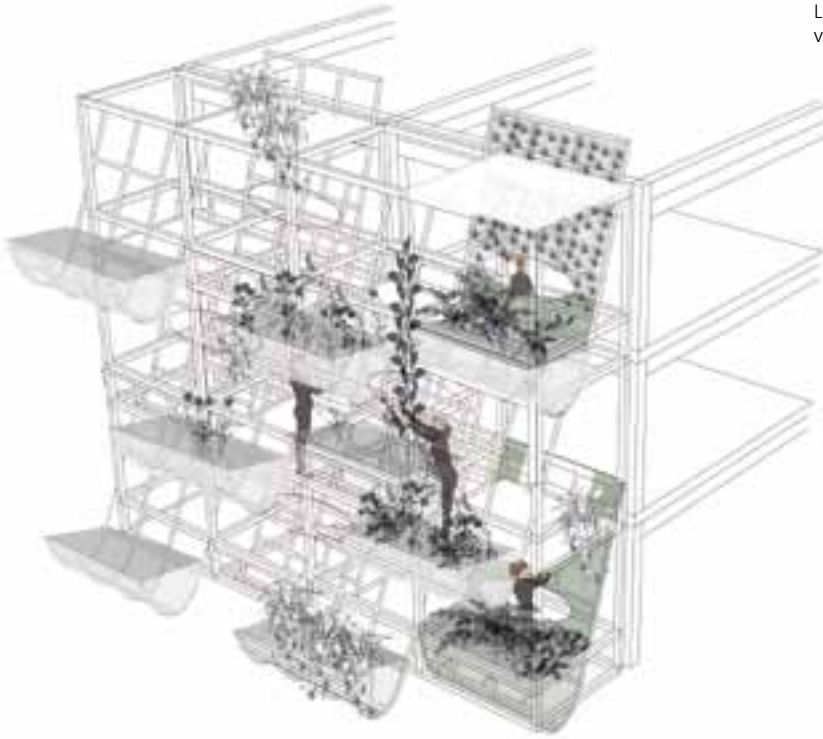
scheinen sie das im Inneren stattfindende Leben eher einzuschließen als eine lebendige, zeitgemäße Beziehung zwischen innen und außen herzustellen. Die gegenwärtige Fassade der WU stellt auch jenes Gebäudeelement dar, welches in breitester Übereinstimmung abgelehnt wird.

Wie könnte also eine neue Fassade, ein neues Gesicht für die WU beschaffen sein?

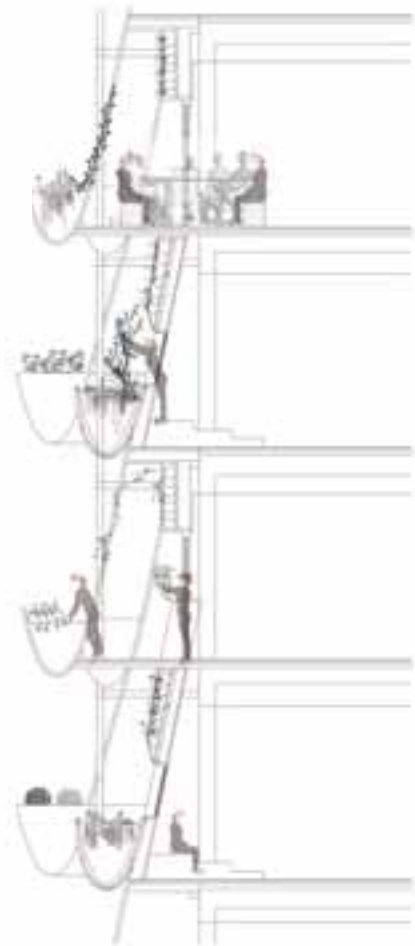
Die Studierenden beschäftigten sich bei dieser Aufgabe einerseits mit der Fassade als räumlichem Element, welches die Konzeption der inneren Räume an die Gebäudeoberfläche bringen kann. Andererseits wurde die Fassade als Bauteil, der bewohnt und bepflanzt werden könnte, als ein Ort der Vermittlung zwischen Innen- und Außenraum sowie als möglicher Erfahrungsort für Vertikalität behandelt.



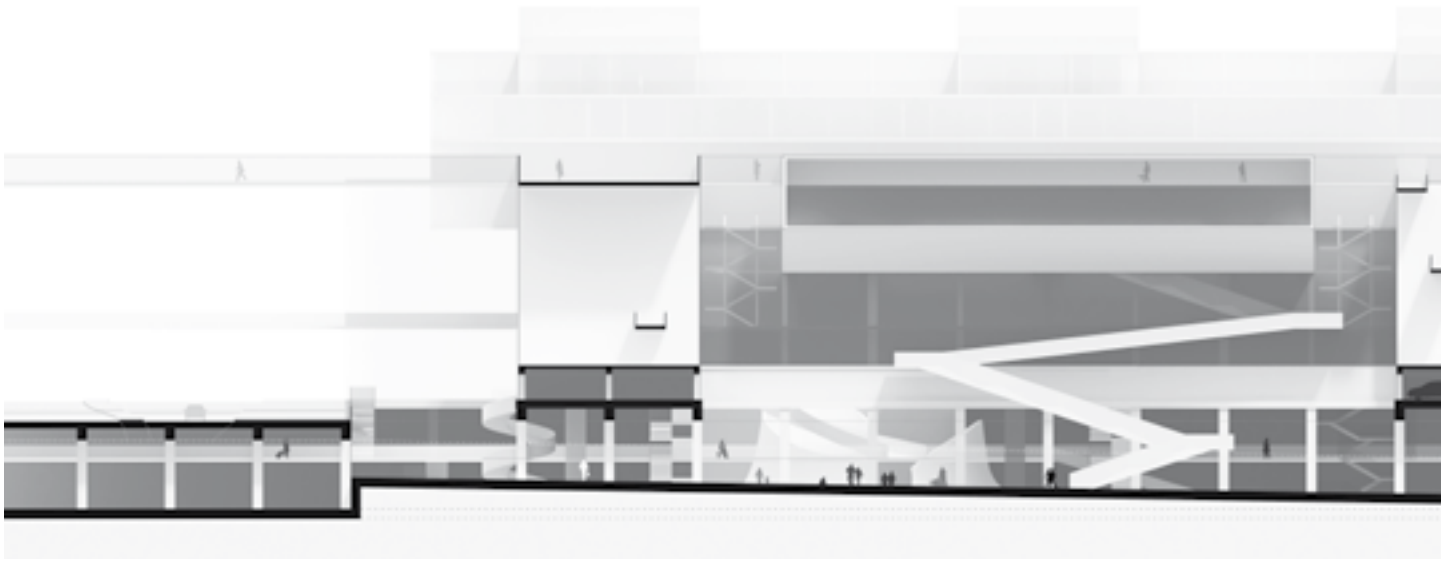
LEBEN IM GRÜNEN – EIN SCHLEIER AUS BALKONEN
von Cora Kaindl



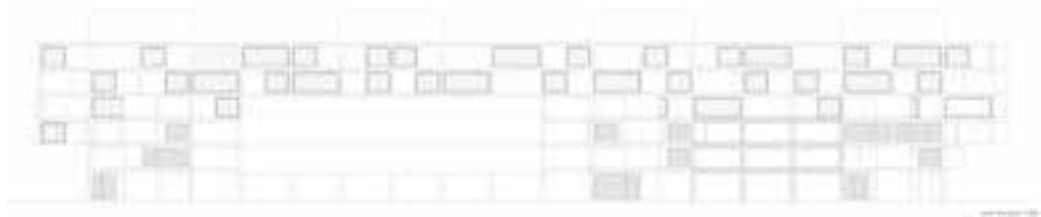
© Cora Kaindl 2014



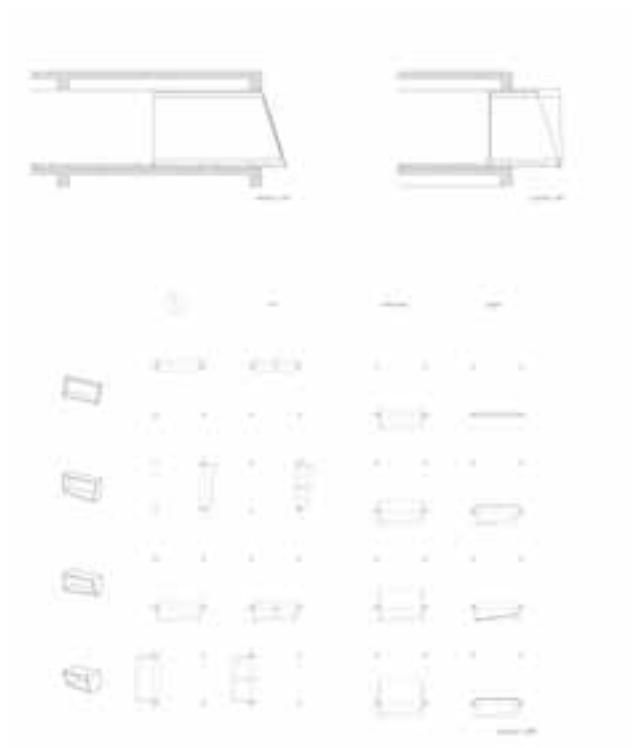
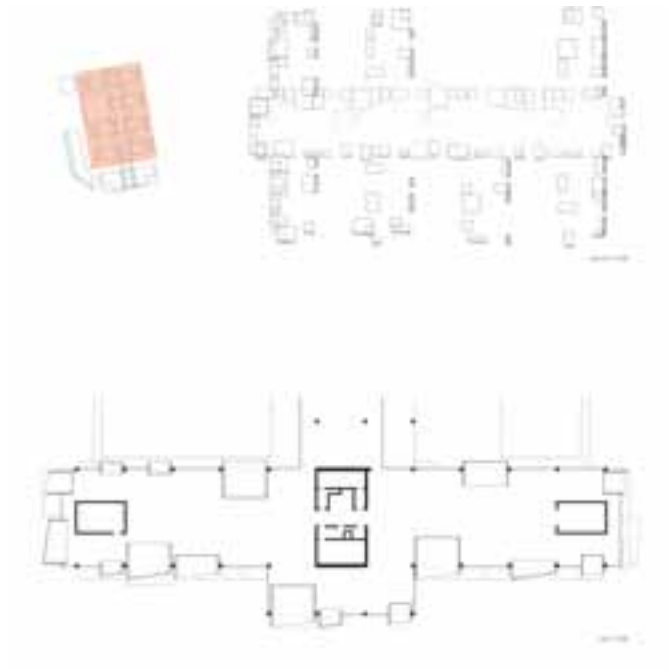
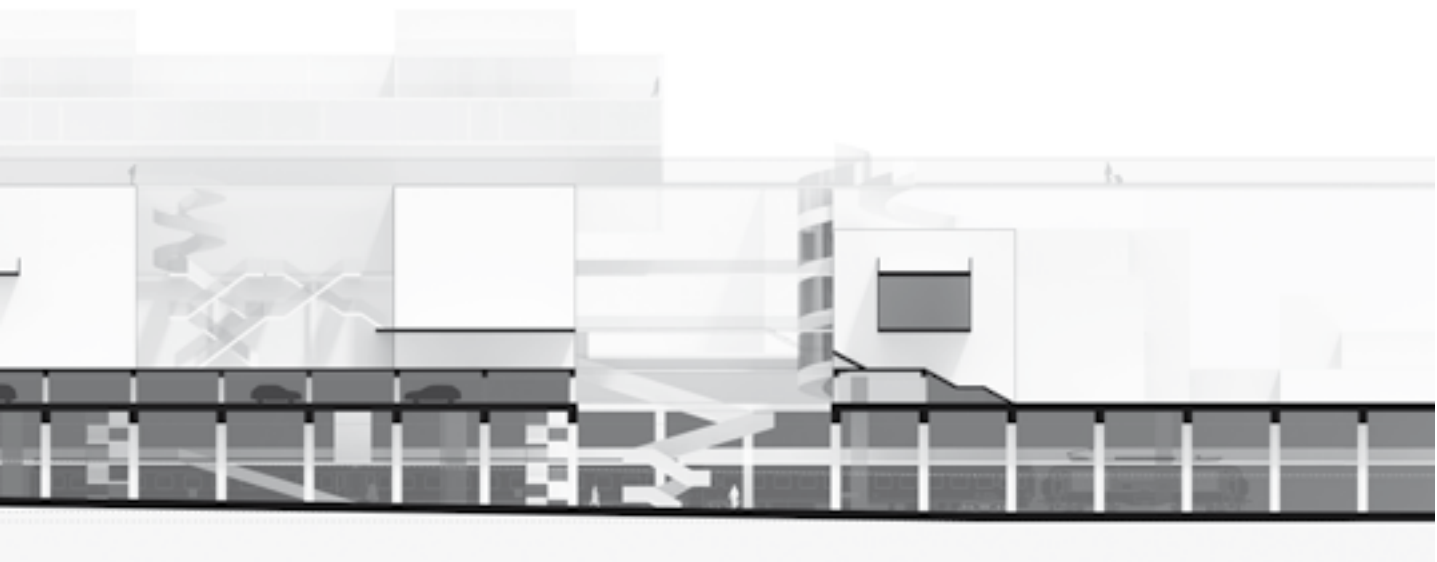
© Cora Kaindl 2014



TRANSPARENZ – WIE DAS INNERE NACH AUSSEN KOMMT
von Admir Selimovic



EIN SPIEGEL DER INDIVIDUALITÄT – KOMMUNIKATIVE FASSADENBOXEN
von Barbara Weber



ARCHIPELAGO CITY

Die beiden ausgewählten Projekte für das Areal des Franz-Josefs-Bahnhofs, die hier vorgestellt werden, wurden im Rahmen eines Master 1 Urban Design Workshops an der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette entwickelt. In dem Workshop wurde das Thema städtischer Enklaven erkundet und wie aus urbanen Inselbedingungen alternative Modelle für den Ausbau und die Entwicklung von Städten gewonnen werden könnten. Nach einer Eingangsphase mit Fallstudien zu bereits gebauten und theoretischen Projekten wurden die in Zweierteams arbeitenden Studenten aufgefordert, sich mit einem der drei verschiedenen Wiener Projekte zu befassen: der Kaserne Breitensee, dem Arsenal und der WU Wien Franz-Josefs-Bahnhof. Sie wurden aufgefordert, ihre Entwicklungsszenarios in einen breiten Rahmen zu stellen – unter Einbeziehung von infrastrukturellen und sozioökonomischen Faktoren sowie physischen und räumlichen Gegebenheiten. Eine zweiwöchige Exkursion im Frühjahr war eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich selbst ein Bild von den Gebieten zu machen und vor Ort mit Architekten und Experten zu reden.

Für die WU Wien kam vom Workshop der Vorschlag, die Frage der städtebaulichen Überplattung und ihres Potenzials im Sinne einer Adaptierung zwecks Weiternutzung zu erkunden. In den beiden hier vorgestellten Projekten wird der Bahnhof nach Spittelau verlegt, um dadurch auf der Platte Raum für neue Konzepte und Bebauungen zu schaffen.

Im Projekt „Rehabilitated Infrastructure and Suspended Green“ von William Hoang and Moonyong Jeong wird die bestehende Platte neu dimensioniert und durch eine neue Nutzungstypologie mit einer Mischung aus Hochhausblöcken und einem serpen-
tinenartig angelegten linearen Park, der die verschiedenen „Inseln“ verbindet, neu gegliedert. Im Projekt „T[issu]e“ interpretieren Romain Granoux und Franck Bergerioux die städtische Überplattung als ein durchscheinendes topografisches Netz, das sie in das bestehende Umfeld, vor allem in Richtung der Waterfront, hineinweben wollen.

Und schließlich gilt unser besonderer Dank unseren akademischen Kollegen, den Professoren Christoph Luchsinger, Bernhard Eder, Markus Tomaselli und Michael Surböck von der TU Wien, und Prof. Stefan Gruber von der Akademie der bildenden Künste Wien für ihre Hilfe und ihr kritisches Feedback.



Master 1 Urban Design Workshop,
Sommersemester 2011
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture
de Paris – La Villette

Studienleitung
Jim Njoo und Jessica Label

Studierende
Adèle Arnaud, Frédérique Barchelard,
Nicolas Barnavon, Irma Begicevic,
Franck Bergerioux, Jennifer Durand,
Pierre-Luc Filion, Jeanne Gerbeaud,
Romain Granoux, Moonyong Jeong,
Dhouha Hamdi, William Hoang,
Sarah Kenani, Victor Meesters,
Jean Panien, Madeleine Tigeot,
Milène Xu, Zlata Zecevic

T[ISSU]E

Wir haben unser Augenmerk auf das Gelände der Wirtschaftsuniversität Wien gelegt, die eine Überbauung des Franz-Josefs-Bahnhofs mit seinen ganzen Einrichtungen ist. Der Bahnhof ist von regionaler Bedeutung.

UNSER GELÄNDE IST EINE PFORTE

Der Pfortencharakter kommt auf verschiedenen Ebenen zum Ausdruck:

- Erstens durch die Bahnhofsfunktion an sich – das Gelände ist die Zugangsschwelle für die Zugpassagiere und all jene, die die vielen dort verfügbaren Verkehrsmittel benutzen (Straßenbahn, Auto, Bus, U-Bahn, Taxi, Fahrrad etc.)
- Zweitens – aufgrund der geografischen Lage, am Übergang zum Donauraum (Donaukanal).

DIE DONAU, EIN WAHRZEICHEN VON WIEN

Seit über 20 Jahrhunderten wird die Geschichte der Stadt von der Donau geprägt – sie macht sowohl ihr innerstes Wesen aus als auch ihr Image. Man könnte von einer echten „Donaukultur“ sprechen. Das sieht man auch heute noch ganz deutlich – sowohl vom logistischen Standpunkt aus wie auch in der Freizeitgestaltung der Wiener wird sie nach wie vor stark genutzt.

DAS BILD VON DER PFORTE

Wenn man den Begriff des Eingangs zur Stadt mit dem des Bahnhofs verknüpft, entsteht im Kopf das Bild eines Tors – ein Icon. Der Ort liegt noch dazu an einem Donauarm. Unser Ansatzpunkt wird daher sein, dass wir den Eingang zur Stadt mit einem starken, identitätsstiftenden Bild von Wien verknüpfen – der Donau.

EINBINDUNG IN DIE LANDSCHAFT

Die imposante, 800 m lange Anlage wirkt wie eine Insel, noch dazu, wo sie auf eine Platte aufgesetzt ist. Zwischen dem Kanal und der Platte befindet sich eine Geländerbarriere, die jeden Versuch eines Benutzens, Besiedelns oder Überquerens schwierig macht. Sie steht für die Komplexität des Projekts, aber auch für sein Potenzial und seine mannigfachen Möglichkeiten.

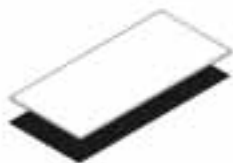
KONZEPT

Um unsere Anlage zur Donau hin zu öffnen, muss man einen Dialog herstellen zwischen all diesen Gegebenheiten: dem Verkehr, einer neuen Durchlässigkeit der Platte und Elementen der Landschaftsgestaltung zum Donaukanal hin.

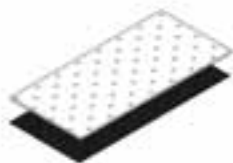
Das soll nach einer Logik bewerkstelligt werden, wie man sie vom Weben kennt.

Formale Umsetzung durch eine punktuelle Verlängerung der Platte im Verlauf der Gewebe-(Raster-)struktur, wobei sie so verformt wird, dass die verschiedenen Ströme und die Landschaft zusammenkommen und in einen Dialog treten können.

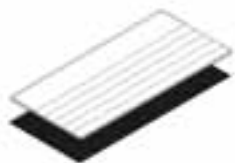




01 état existant



02 repérer la trame



03 découper selon la trame



04 déformer / varier haut et bas



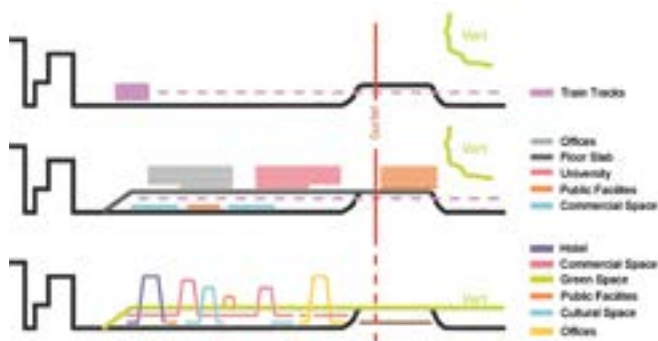
05 intégrer

Entwurfsprozess

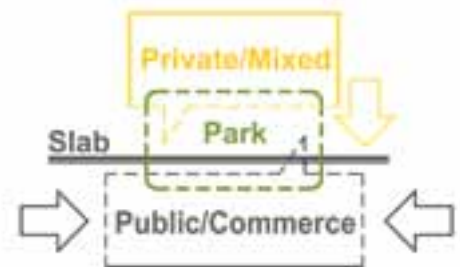


REGENERATION OF INFRASTRUCTURE AND SUSPENDED GREEN SPACE

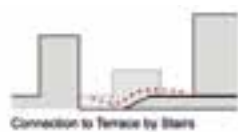
Durch die Übersiedlung der Wirtschaftsuniversität hat sich eine Möglichkeit zur Revitalisierung des alten Stadtzentrums mittels Begrünung und städtebaulichen Konzepten ergeben. Unser Vorschlag war es, die Funktionalität der bestehenden Überplattung der Schienenstränge neu zu überdenken, sodass sich für das Projekt mehrere Nutzungsebenen ergeben. Mit der Schaffung neuer Konzepte wurden verschiedene Strategien genutzt, um das Bodenniveau mit den Überbauungsebenen zu verbinden. Wir haben in diesem dicht verbauten städtischen Gebiet Flächen für offene begrünte Plazas vorgesehen und die so geopferte Gebäudefläche durch vertikale Verbauung ausgeglichen. Wir haben das Gelände in Abschnitte unterteilt, sodass durch das Projekt eine Verbindung mit der umgebenden Bebauung und dem Donaukanal geschaffen wird.



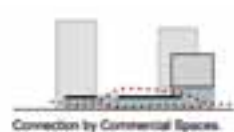
Entwicklung des Gebietes



Transformation der bestehenden Platte



Connection to Terrace by Stairs



Connection by Commercial Spaces.
The Commercial Spaces can be a
Connection Depending on the
Frequency of Flow



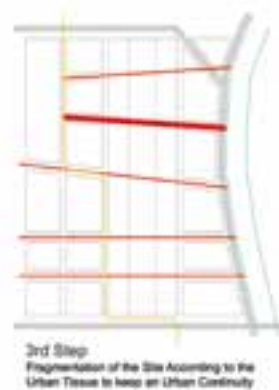
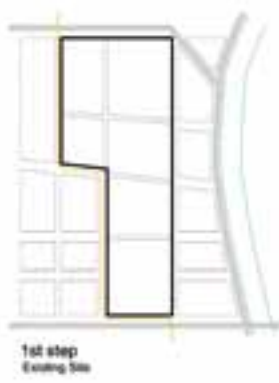
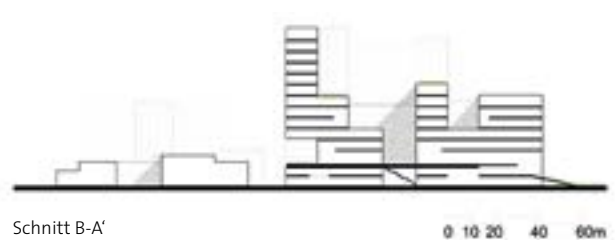
Connection through Public Facilities.
The Public Facilities can be a Connection
of Two Levels with it's Frequency of Flow



Visual Progression. We can have a
Visual Connection between 2 levels
by having a level in between



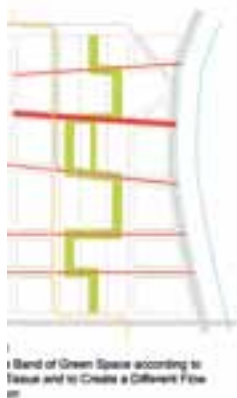
Verbindung zwischen Grund der Stadt und Platte



Entwurfsprozess



Privatization of Gardens



1st Step
Band of Green Space according to
Tissue and to Create a Different Flow



6th Step
Limit the Area of the Buildings According
to the Vegetation Band



7th Step
Formation of the Buildings and the Blocks on the
Site and Decomposing the Buildings



8th Step
According to the program on the ground level
and the level of the site, we break up the
slab to open up spaces under the slab
and to have a better connection between
the ground floor and floor above. Also added a
connection to the Spittelau Train Station

IMPRESSUM

Eigentümerin und Herausgeberin

Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 21A – Stadtteilplanung und
Flächennutzung Innen-West

Beiträge

Professoren, Assistenten und Studenten der
Technische Universität Wien
Akademie der bildenden Künste Wien
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette

Herzlichen Dank an

Stefan Gruber, Peter Leeb, Michael Surböck,
Lisa Schmidt-Colinet, Markus Vogl, Gregor Wiltchko.

Grafische Gestaltung

Atelier Unterkircher Jankoschek

Technische Koordination

Rudolf Polan, Magistratsabteilung 21A

Plangrundlagen

Magistratsabteilung 41 – Stadtvermessung

Druck

Magistratsabteilung 21A – Stadtteilplanung und
Flächennutzung Innen-West, Repro

Copyright

Magistratsabteilung 21A – Stadtteilplanung und
Flächennutzung Innen-West

www.althangrund.at

Wien 2011

ISBN 978-3-902576-57-6



gedruckt nach der Richtlinie "Druckerzeugnisse" des Österreichischen Umweltzeichens,
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21A, Referat Reprographie, UW-Nr. 835



www.althangrund.at

Wien 2011

ISBN 978-3-902576-57-6



]a[akademie der bildenden künste wien
institut für kunst und architektur

ÉCOLE
NATIONALE
SUPÉRIEURE
D'ARCHITECTURE
DE
PARIS LA VILLETTE

STB

TU WIEN
STADTBAU

raum & kommunikation
Stadtplanung & Urban Design

BIG E&V

BB
Immo ili



Wien!
voraus
Stadt+**Wien**
Stadtentwicklung