

DIPLOMARBEIT

Ruhende Reserve

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

Dipl.-Ing. Dr.techn. Univ.Lektor Oberrat Herbert Keck,
e 253.2, Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung für Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Bernd Hattinger
0625543

Wien, am 30. Mai 2022

Kurzfassung:

Was meint Ruhende Reserve?

Es geht dabei um das Ausschöpfen bestehender Potentiale des Stadtgefüges. Die Stadt Wien wird im Jahre 2030 um die 2 Millionen Einwohner aufweisen. Der Bedarf an städtischem Wohnraum steigt beständig an. Um nicht immer mehr Boden an den Rändern, Speckgürteln der Stadt zu versiegeln ist es von grosser Notwendigkeit, bestehende Reserven der Innenstadt zu nutzen. Diese Arbeit soll einen Beitrag zur Strategie der Nachverdichtung/Umnutzung als Städtebauliches Instrument darstellen.

Wohnen an aussergewöhnlichen Orten finde ich extrem spannend, sie tragen zur Vielfältigkeit unserer Lebensräume bei. Daher will ich zum Zwecke der Wohnraumschaffung ein bereits bestehendes Objekt heranziehen. Wo bis vor kurzem noch Autos parkten, sollen nun Menschen leben. Auf 8 Ebenen über der Erde im Stahlbetonskelett in Form einer Hochgarage. Dieses Projekt geht der Frage nach: Ist es möglich eine Hochgarage in einem bereits bestehenden Wohnumfeld in einen attraktiven, anregenden Ort zum Wohnen zu transformieren?

Ein absolut entscheidender Entwurfparameter spielt dabei der Genius Loci. Der Geist des Ortes, die baulichen Gegebenheiten sollen im fertigen Entwurf spürbar bleiben. RAMPE/STÜTZE/UNTERZUG sollen die Hauptakteure sein- im Spiel mit den 8 Ebenen. Dabei gilt es die konventionellen Wohnformen genau so zu hinterfragen, wie die Stringenz des Sützenwaldes als Entwurfsrahmen zuzulassen.

Mit Mut-für eine Architektur des Veränderns!!!

Abstract:

What is the meaning behind „Resting Resource“

The thesis deals with the potentials of inner city resources within the Urban Fabric. Hence the city of Vienna will total a number of 2 million inhabitants by the year 2030. While the city's demand on Living Spaces is increasing steadily it is of great importance to prevent the suburbs to explode by using the inner city resources. This work aims to deliver a proper urban development redensification strategy.

I personally think that living in extraordinary places arouses not only a feeling of enthusiasm but also support the variety of our habitat. Therefore I chose to use a static building in order to contribute ecologically worthwhile with regard to Vienna's inner city space. The cars being parked have to give way for living spaces. In form of a 8 story building based with a ferroconcrete parking garage. The question behind the project is whether it is possible to transform an existing parking garage into an attractive place to live?

The most important designparameter will be the genius loci. The existing System should be present(readable) in the finished project. The most determining elements like Ramp/Column/Slab will be the Main Characters within a play of 8 existing parking Floors. Within this task it is important to question ordinary housing rules on the one hand and on the other hand the rigid grid of the Columnforest to be design determining.

Let's face an architectural change!!!

Inhalt

1. Motivation	5
2. Beispielprojekte	6
2.1 Marinas Towers	7
2.2 1111 Lincoln Road	8
2.3 MAGNUS 31	9
3. Geschichte des Ortes	10
3.1 Die unregulierte Donau	11
3.2 Erste Regulierung	11
3.3 Zweite Regulierung	11
3.4 Geschichte des Ortes	12
3.5 Obere Donaustrasse	12
4. Die Nachbargebäude	13
4.1 Obere Donaustrasse 17-19	15
4.2 Obere Donaustrasse 23-27	15
4.3 Obere Donaustrasse 21	16
4.4 Obere Augartenstrasse 18	16
4.5 Obere Donaustrasse 29	16
5. Ruhende Reserve	17
5.1 Lage in der Stadt	18
6. Bestand	23
6.1 Beschreibung	24
6.2 Fakten	24
6.3 Die Hochgarage	25
6.4 Grundrisse	26
6.5 Ansichten	34
7. Entwurf	40
7.1 Grundrisse	40
7.2 Schnitte	48
7.3 Ansichten	53
7.4 Renderings	62
8. Anhang	67
8.1 Quellenverzeichnis	67
8.2 Abbildungsverzeichnis	67
8.3 Literaturverzeichnis	67
8.4 DANKE	69

1. Motivation

Im März des Jahres 2020 wurden in den Städten Flächen sichtbar, die bis zu diesem Zeitpunkt nur dem Kraftfahrzeug vorbehalten waren. In mitten unserer Städte trat in Erscheinung, wieviel Fläche lediglich dem Abstellen unseres geliebten Autos gewidmet ist. Wenn ich aus meinem Fenster blicke, sehe ich ein gewaltiges Rechteck welches sich in Form einer Palettengarage 4 geschossig in die Höhe stemmt. Der diesem Bauwerk zugedachte Zweck wird in diesen Zeiten nun nicht mehr erfüllt. Die Nachbarn der Hochgarage entdecken das dicht bewachsenen Stahlbetonskelett für sich und nutzen es als Spielgerät für allerlei Freizeitaktivitäten. Auch die Natur kehrt zurück.

Das den Bau umgebende Rankgerüst, ist mittlerweile reichhaltig bewachsen, so dass die Vogelwelt hier ein Zuhause gefunden hat. Das Geräusch der zufallenden Stahltüre welche mit jedem Benutzer lautstark an das Kommen und Gehen erinnerte, war verstummt. In mitten eines Wiener Gründerzeitblocks kehrt die Ruhe ein. Auch ich selbst erforschte die Struktur. Dabei stellte ich mir vor, wie es wäre hier zu wohnen. Der Charme des Andersartigen hat mich in seinen Bann gezogen, Wo einst die abgestellten Autos auf ihren Benutzer warteten, sollen künftig die Menschen von der ruhigen Lage profitieren. Wien ist eine wachsende Stadt und das Thema Nachverdichtung ist in aller Munde, so reifte in mir der Gedanke diese Situation als Aufgabenstellung für meine Diplomarbeit anzudenken.



Abb. 1: Die Tür

2. Beispielprojekte

Im Folgenden sollen herausragende Projekte zeigen, das Parkhäuser keineswegs monofunktionelle Gebilde sein müssen.

2.1 Marinas Towers

Architekt: Bertrand Goldberg

Ort: Chicago

Fertiggestellt: 1967

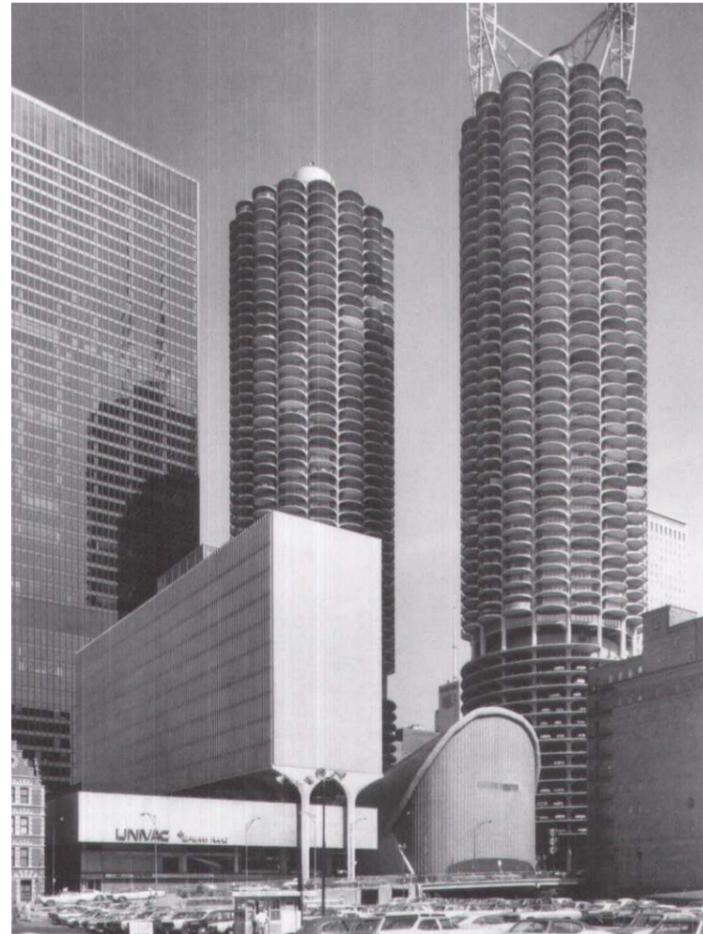


Abb. 2: Marinas Towers - im Vordergrund das Theater

Unter großem Widerstand wurden die Marina City Towers in Chicago vom Architekten Bertrand Goldberg entworfen und 1967 fertiggestellt. Sie gehören zu den auffälligsten Gebäuden im Stadtbild von Chicago – ihre prägnante Form hat ihnen den Spitznamen „Maiskolben“ eingebracht. Die Hochhäuser sind Teil des Gebäudekomplexes Marina City und gelten als Klassiker der modernen Architektur. Mit Marina City führte er erstmals Rundformen in das überwiegend Rechteck dominierte Stadtbild von Chicago ein. Der Stadtrat von Chicago hat sie im Jahr 2016 als Chicago landmarks anerkannt – damit zählen sie jetzt auch offiziell zu den Wahrzeichen der Stadt.¹

Mit ihren 65 Stockwerken waren die Marina Towers 1960 nicht nur weltweit die höchsten Bauwerke aus armiertem

¹ <https://www.houzz.de/magazin/marina-city-towers-wie-lebt-es-sich-in-einem-legendaeren-wolkenkratzer-stsetivw-vs~73293261>; <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=wbw-004:1991:78::2165>



Abb. 3: Yachthafen

Beton, sie waren ausserdem auch die höchsten Wohntürme der Welt. Die Marina City besteht insgesamt aus fünf Gebäuden. In den beiden Türmen befinden sich die Wohnungen, dazwischen liegen eine Konzerthalle und ein Hotel. Eine Basis verbindet alles miteinander. Darunter liegt der Yachthafen, nachdem das Gelände benannt ist. Es ist wie eine kleine Stadt, wo die Menschen in unmittelbarer Nähe Wohnen und Arbeiten. Jeder Turm besteht aus 60 Stockwerken wobei die unteren 19 als Parkaus dienen. In den Maiskolben sind die Funktionen Parken sowie Wohnen untergebracht. Die Garagenfrage ist besonders spektakulär gelöst, spiralförmig schrauben sich die Parkflächen, die gleichzeitig auch als Rampen dienen, über 20 Geschosse in die Höhe. Die Parkkapazität liegt insgesamt bei 900 Autos, pro Wohnung ein Wagen. Stahlkabel anstatt Brüstungsmauern schirmen die Spiralen nach aussen ab. Die parkenden, bunten Autos wirken von weitem wie funkelnde Edelsteine. Die Qualitäten dieser Garagenlösung liegen -abgesehen von der Arbeitsbeschaffung und der direkten Entlüftung - auch auf ästhetischer und symbolischer Ebene.²

² <https://www.houzz.de/magazin/marina-city-towers-wie-lebt-es-sich-in-einem-legendaeren-wolkenkratzer-stsetivw-vs~73293261>; <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=wbw-004:1991:78::2165>

2.2 1111 Lincoln Road

Architekt: Herzog & de Meuron

Ort: Miami Beach, Florida, Vereinigte Staaten

Baujahr: 2005–2010

Bauherr: Robert Wennett

Baukosten: 65 Mio. US-Dollar

Grundfläche: 1576 m²v



Abb. 4: Multifunktionales Konzept

Konzept

„Die Struktur ist die Architektur, die Parkplatzsuche wird als zeremonielle Erfahrung stilisiert: Herzog & de Meuron machen aus einem Parkhaus mit Shopping eine Versuchsanordnung für den gehobenen Konsumenten. Das umliegende, ebenfalls von den Architekten gestaltete Ensemble nimmt sich zurück und überlässt dem Parkhaus den großen Auftritt.“¹

Auf den ersten Blick wirkt die Betonstruktur an der Lincoln Road wie der Rohbau eines neuen Kunstmuseums oder eines Apartmentgebäudes. Tatsächlich ist der Bau „1111 Lincoln Road“ aber ein Gebäude ohne Fassade, das die Architekten als Verlängerung der Straße verstehen; ein Parkhaus mit 300 Stellplätzen, Läden im Erdgeschoss, einem Penthouse auf dem Dach sowie Restaurants, Bars und Event-Bereiche, die über sieben Geschosse verteilt sind.²

In den letzten Jahren wurde viel über die ikonische Gebäudeform geschrieben. Das Projekt wird als „mixed use developments“ verstanden.

¹ <https://www.bauwelt.de/themen/bauten/1111-Lincoln-Road-2155282.html>

² <https://www.bauwelt.de/themen/bauten/1111-Lincoln-Road-2155282.html>



Abb. 5: Geschosshöhen bis zu 9 m

Einfügung in den Kontext

Der Neubau wirkt wie ein „Fremdling“: Er steht für sich selbst, die Nachbarn ignorierend, als wolle es sagen, dass es um Klassen besser sei als alle übrigen Gebäude, in denen man jemals sein Auto geparkt hat. Die Betonstruktur zeigt einen starken Kontrast zu den teuren Autos. Bei den unmittelbaren Gebäuden zählt die Oberfläche, hier die Struktur. Denn diese ist nicht strahlend weiss sondern roher Beton. Somit setzt sich das Gebäude deutlich ab.³

Das Gebäude hat nicht nur eine architektonische Aufgabe sondern auch eine soziale und kulturelle. Es wird bereits beim Einfahren in das Parkhaus klar, dass es um die Erfahrung des Autoabstellens geht. Es eröffnen sich sehenswerte Blicke auf die Stadt und in die Ferne Floridas. Es ist unumgänglich sich mit der Stadt auseinanderzusetzen und die Ausblicke zu genießen. Die wertvollen Eindrücke komplettieren sich dank der skulpturen Treppe, die weitere Blick Highlights bereit hält. Nichts erinnert an eine konventionelle Garage mit Geschossdecken im Abstand von 2,80 Metern. Hier variieren die Raumhöhen, reichen bis zu neun Metern. Man merkt, dass es hier nicht um maximale Flächenausnutzung ging.⁴

³ <https://www.bauwelt.de/themen/bauten/1111-Lincoln-Road-2155282.html>

⁴ <https://www.bauwelt.de/themen/bauten/1111-Lincoln-Road-2155282.html>

2.3 MAGNUS 31

Architekt: Wilkin-Hanrath Bauphasen
Parkhausaufstockung MAGNUS 31
Standort: Magnusstraße, Köln
Grösse: 3750 m² Wohnen, 8930 m² Parken
Baujahr: 2010-2016



Abb. 6: Vogelperspektive Dachaufbau des Parkhauses



Abb. 7: So stellt sich das Parkhaus heute dar

Das sanierungsbedürftige Parkhaus der Contipark International Park GmbH, in der Kölner Innenstadt hatte eine zu geringe Auslastung. Deshalb suchte man nach einem Projektentwickler, dem hier eine qualitätvolle Aufstockung des Baukörpers aus dem Jahr 1967 gelingen sollte.

Die äußere Metallfassade aus perforierten Metalltafeln wurde von v-architekten gestaltet und ging aus einem eigens ausgeschriebenem Fassadenwettbewerb hervor.

Eine hochwertige Wohnaufstockung über dem reduzierten Parkhaus wurde geplant.

Auf dem Parkhausdach wurde eine Aufstockung in 2 bzw. 3 geschosshohen Riegeln der Gebäudekontur durchgeführt, sodass ein begrünter Innenhof als Ruhezone und privater Freiraum entsteht. Dadurch wird ein Fremdkörper aus der autogerechten, nachkrieglichen Stadtplanung umgestaltet und trägt nun zur Lebendigkeit der Stadt bei.

Das Wohnungsangebot erstreckt sich über 31 Wohnungen von 70 m² bis 200 m² mit 43 eigenen Stellplätzen, über den verbleibenden 250 Parkplätzen darunter.¹



Abb. 8: Das Parkhaus vor dem Umbau

¹<https://www.bauphasen.de/portfolio/magnus-31/>

3. Geschichte des Ortes

Was war früher hier?

3.1 Die unregulierte Donau

„Es geschah unbeschreibbarer Schaden“¹

Wie das Atmen des Flusses lässt sich der Wechsel von Hoch und Niedrigwasser der Donau beschreiben. Durch lokale Regulierungen sowie Schleusen wurde versucht dem Strom Einhalt zu gebieten². Im Frühjahr bei Schneeschmelze führt die Donau besonders viel Wasser, ebenso bei regelmäßig stattfindenden Regenperioden in den Sommern. Die Natur ist allerdings unkalkulierbar.

So gab es auch katastrophale Hochwässer im Oktober und November. Andererseits niedrige Wasserstände im Frühling und trockene Sommer. Als über die Maßen gefährliches Ereignis seien hier die sogenannten Eisstöße genannt, welche mit ihrer zerstörerischen Kraft schon des öfteren zur Verwüstung von ganzen Ortschaften geführt haben. In besonders langen Kälteperioden entstehen Eisbarrieren an denen sich das Wasser aufstaut. Tritt dann kurzfristig Tauwetter auf, bricht der Eisstoss, es entsteht eine gewaltige Welle mit Eisbrocken, welche alles mitsich reißen was sich in Ihrer Laufbahn befindet.³

Vom Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert wurden immer wieder ganze Ortschaften vernichtet. Aus Überlieferungen weiss man, das insgesamt 17 Ortschaften für immer in der Donau untergegangen sind.

Im Jahre 1954 entging Wien nur knapp einer Katastrophe, wäre das Hochwasser noch um wenige Zentimeter gestiegen, wären das E- und Gas-Werk in Simmerin betroffen gewesen. Somit hätte Wien nicht mehr mit Strom versorgt werden können. Auch zur Gasproduktion gab es damals keinen Ersatz. Nachdem Wien nur knapp dieser Katastrophe entgangen war, wurde schließlich die Entscheidung gefällt die Donau zu regulieren.⁴

¹ Die Stadt und der Strom, Christine Klusacek, Kurt Stimmer, Seite 45

² gl. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/vortraege/2020/pdf/leopoldquartier-handout.pdf>

³ Die Stadt und der Strom, Christine Klusacek, Kurt Stimmer, Seite 45

⁴ Die Stadt und der Strom, Christine Klusacek, Kurt Stimmer, Seite 50



Abb. 9: Donau in der Wiener Beckenlandschaft um 1780 (Josephinische Landesaufnahme, ÖstA, Kriegsarchiv)

3.2 Erste Regulierung

Die Wiener Donau war bis zum Jahr 1870 vollkommen unreguliert und suchte sich ihr Flussbett selbst. Erste Pläne zur Regulierung wurden bereits 1955 von Hans von Gassteiger entwickelt. Allerdings wurde lediglich der heutige Donaukanal genannte Nebenarm im Augebiet des Praters 1830 begradigt. Dörfer wie Jedlsee, Floridsdorf und Stadlau waren besonders Hochwassergefährdete Gebiete nördlich des heutigen Hauptbettes. Nach mehreren Vorschlägen bauliche Maßnahmen gegen die Hochwässer zu errichten, welche aber nicht umgesetzt wurden, erfolgte von 1870-1875 die tatsächliche Regulierung. Das neue Hauptbett sollte auch der Schifffahrt dienen und wurde somit 280m breit angelegt. Der bisherige Hauptarm der Donau wurde unter dem Namen „Alte Donau“ erhalten. „Im Zuge der Regulierung wurden 5 neue Donaubrücken gebaut.“ Die Nordbrücke (früher: Nordwestbahnbrücke) diente der Nordwestbahn, die Kaiser-Franz-Joseph-Brücke (heute: Floridsdorfer Brücke) dem Strassenverkehr, die Kaiser-Ferdinand-Nordbahnbrücke (heute: Nordbahnbrücke) der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, die Kronprinz-Rudolf-Brücke (heute: Reichsbrücke) dem Straßenverkehr sowie die Stadtmauer Staatsbahnbrücke (heute: Stadlauer Ostbahnbrücke) dem Eisenbahnverkehr der Ostbahn.⁵

⁵ https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Donauregulierung, 6. Sept 2021

3.3 Zweite Regulierung

1897, 1899 und 1954 kam es erneut zu Überschwemmungen welche zeigten, dass die Donauregulierung noch nicht ausreichte. Es war vor allem das rechte Donauufer im Bereich Handelskai betroffen.

Nach längeren Studien wurde 1972 neuerlich ein Hochwasserschutzprojekt ins Leben gerufen. Dieses Mal baute man ein 210m breites Entlastungsgerinne innerhalb des Überschwemmungsgebietes. Mit dem Aushubsmaterial wurde zwischen der Donau selbst und der Entlastungsrinne die heutige Donauinsel aufgeschüttet, welche 1988 fertig war. Die Neue Donau ist durch Wehranlagen gegen Hochwasser geschützt und wird nur bei Überschwemmungen mit in Betrieb genommen beziehungsweise geöffnet.⁶

⁶ https://www.wikiwand.com/de/Wiener_Donauregulierung am 6. Sept 2021



Abb. 11: Plan der k.k. Residenzstadt Wien, Hrsg. Carl Loos, 1891

Durch all diese Maßnahmen wurde das Siedlungsgebiet der Leopoldstadt sicherer gemacht. „Die vormals den Ausarten streifenden Donauarme verschwanden zugunsten der Kanalisierung des Hauptarms, was eine rasante Entwicklung der Leopoldstadt ermöglichte“. Auch der nordwestliche Teil des Augartens der später als 20. Bezirk (Brigittenau) ausgegliedert wurde, profitierte massgeblich davon. Nun war der Weg frei für eine dichtere Bebauung um den Augarten. Als Beleg dafür lässt sich die Verdichtung in einem Plan von Carl Loos 1891 bereits deutlich ablesen. Gut sichtbar ist hier bereits die vorgezeichnete, strenge Blockstruktur der Brigittenau. Gut erkennbar auf dem Plan von 1912 ist die Fortführung der baulichen Blockstruktur über die untere Augartenstrasse hinaus. Westlich wurde ein Blockrandstreifen gesetzt welcher heute noch gut wahrnehmbar anmutet.¹ Die Häuserzeile der heutigen Rembrandtstrasse bilden die östliche Grenze des in dieser Arbeit untersuchten Areals.

¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/leopoldquartier.html> am 7. Sept. 2021

3.4 Geschichte des Ortes

„Die Leopoldstadt hat eine sehr bewegte Geschichte und wird schon seit mehreren Jahrhunderten besiedelt und bebaut: Zuerst diente das Gebiet als Weideland, ab dem 17. Jahrhundert dann als Ort unter anderem für Landgüter (entlang der Jägerzeile/heutigen Praterstrasse) und Klöster (entlang der Kremser Strasse/heutigen Taborstrasse). Zwischen 1721-1723 wurde im Bereich der heutigen Oberen Augartenstrasse, Oberen Donaustrasse und Scholzgasse die Leopoldstädter Kavallerie Kaserne errichtet. Später standen hier unter anderem Einrichtungen zur Militärverpflegung. Eine Brotfabrik sowie ein Umspannwerk und ein Zentralmagazin der Wiener Stadtwerke.“²

In nachfolgendem Plan von Graf Carl von Vasquez aus den 1830er Jahren, ist die bereits verdichtete Leopoldstadt sehr deutlich zu erkennen.



Abb. 10: Graf Carl von Vasquez Stadplan Leopoldstadt um 1830

² <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/vortraege/2020/pdf/leopoldquartier-handout.pdf>

3.5 Obere Donaustrasse

„Die Obere Donaustrasse benannt nach ihrem Verlauf am linken Ufer des Donaukanals, vorher wurde diese, Donaustrasse beziehungsweise An der Brücke genannt. 1862 wurde die Donaustrasse bei der Taborstrasse bzw. Der Schwedenbrücke in die Obere und die Untere Donaustrasse, welche früher An der Donau hiess, geteilt. 1882 kam es zu einer Umnummerierung.“³

Der Gaußplatz stellt aus heutiger Sicht den Beginn der Oberen Donaustrasse dar. Seit 1900 besteht hier die Bezirksgrenze zwischen dem 20. Und dem 2. Wiener Gemeindebezirk. Unweit in Richtung Süden mündet die Brigittenauer Lände in die Obere Donaustrasse. An der Uferseite des Donaukanals wird diese von einem Park, dem sogenannten Wettsteinpark sowie Wilhelm-Kienzl-Park flankiert. Von Innenseite (9. und 1. Bezirk) ist die Obere Donaustrasse über 4 Brücken erreichbar. Aufzählung von Nord nach Süd wie folgt: Rossauerbrücke, Augartenbrücke, Saltorbrücke sowie die Marienbrücke welche direkt auf den Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Platz führt.⁴ Als Ergänzung sei hier noch zu erwähnen, dass mit dem Siemens-Nixdorf-Steg auch eine Verbindung für Fussgänger und Radfahrer geschaffen wurde. Der Steg verbindet den 2. Mit dem 9. Wiener Gemeindebezirk und bietet einen interessanten Blick über den Donaukanal stadteinwärts beziehungsweise auf der anderen Seite auf den Kahlenberg.

³ https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Obere_Donaustrasse

⁴ https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Obere_Donaustrasse, am 2.9.2021

4. Die Nachbargebäude

Aussen Blockrand-innen freigespielt



4.1 Obere Donaustrasse 17-19

Die von den niederösterreichischen Ständen 1721-1723 errichtete Leopoldstädter Kaserne wurde 1863-1865 samt ihren Nebengebäuden zerstört. Auf dem freigewordenen Teil des Geländes wurde nach Plänen des Hauptmanns im Geniestab Ferdinand Artmann als historisierender Backsteinbau das Militärverpflegsetablisement errichtet. 1895 wurde durch die Planung von Ferdinand Fellners und Hermann Helmers erbaute Verpflegsfeldausrüstungsdepot ergänzt. In der Ersten Republik befand sich hier die Zentralverpflegsanstalt des Bundesheers. 1931 wurde ein Teilgelände an der Oberen Augartenstraße für einen städtischen Wohnhausbau zur Verfügung gestellt. Nach 1945 wurde das Areal zivil genutzt (1945 Verwaltungsgebäude der Hammerbrotwerke, 1960 Wiener Stadtwerke). 1988 wurden die noch bestehenden Gebäude bis auf das Verwaltungsgebäude abgerissen und dieses 1991-1993 bei gleichzeitiger denkmalpflegerischer Restaurierung für Bürozwwecke umgestaltet.¹



Abb. 12: Die Leopoldstädter Kaserne

¹ <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Militärverpflegsetablisement>

Untenstehend zeigt sich das ehemalige Militär-Verpflegungsetablisement in seiner heutigen (2022) Anmutung. Das denkmalgeschützte Gebäude hat einen symmetrischen Grundriss, die Fassaden sind in Sichtziegelbauweise in weiß-rotem Streifendekor. Der höhere Mittelrisalit ist bestückt mit einem arkadiertem Obergeschoß und einer Attikabekrönung.²



Abb. 14: Militärverpflegsetablisement um 2020



Abb. 13: Militärverpflegsetablisement, Ansichtskarte von Carl Ledermann jun. um 1900

² https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Liste_der_denkmalgeschützten_Objekte_in_Wien/Leopoldstadt#objektid-4525

4.2 Obere Donaustrasse 23-27

An dieser Adresse befand sich die ehemalige Zentrale Leopoldstadt der Allgemeinen Österreichischen Elektrizitätsgesellschaft, diese wurde 1892 erbaut. Die Wiener Stadtwerke-Elektrizitätswerke gehörende Gebäude, wurde 1918 als Dampfkraftwerk aufgelassen. Hier befand sich die ehemalige Elektrische Zentralstation.

Die nachfolgende Nutzung auf dem Grundstück stellten dann die Werkstätten der Wiener E-Werke dar.³ In den 1980er Jahren bebaute dann die Firma Siemens Nixdorf die Adresse Obere Donaustrasse Nr. 27 mit einem Bürogebäude. Heute dient die Liegenschaft hinter dem Bürogebäude als Umspannwerk- und Kabelwerkstätte sowie als Zentrallager. Als letzter Benützer war hier das Unternehmen A1 untergebracht.

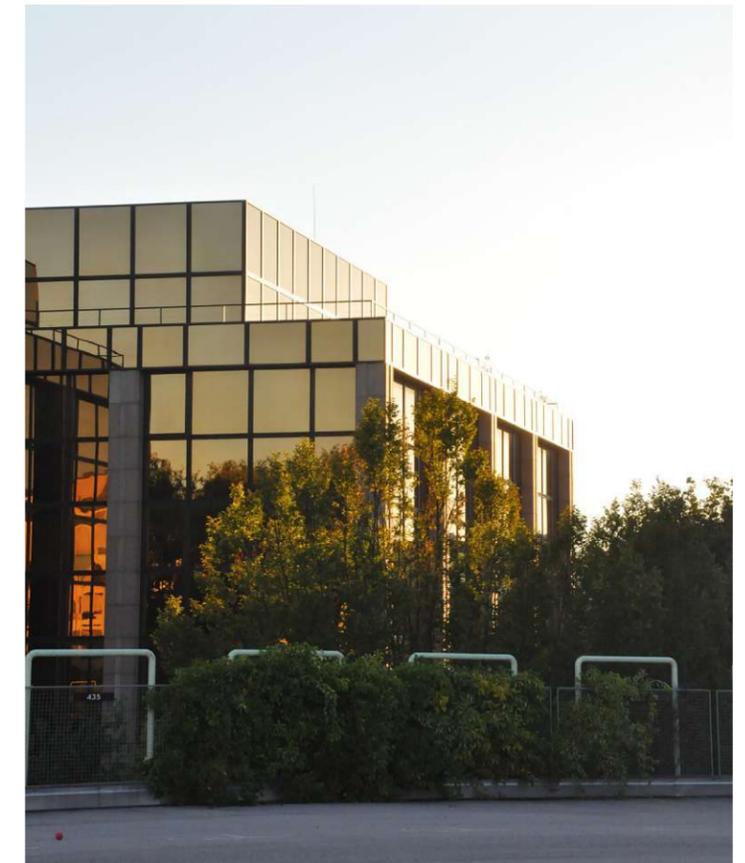


Abb. 15: Siemens Nixdorf Gebäude von der oberen Ebene des Parkdecks gesehen, Bernd Hattinger

³ https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Obere_Donaustrasse

4.3 Obere Donaustrasse 21

Im Jahr 1993 bekam das ehemalige Militäretablisement Rückendeckung in Form eines L-förmigen Bügels. Das von Architekt Professor Hannes Lintl sowie Architekt Professor Karl Mang entworfene Gebäude wird abseits der Oberen Donaustrasse an die Rückseite des Sichtziegelbaus angedockt. Es entsteht ein Wohn- sowie Bürobau mit einem großen Innenhof. Auf der Ostseite- welche den direkten Kontaktpunkt zu der Hochgarage darstellt, schliesst der Bügel mit 2 voneinander getrennten 20m hohen Brandwänden ab. Der zurückversetzte Mittelteil stellte unter anderem ein Kriterium für die Hofsituation in meinem Entwurf dar.

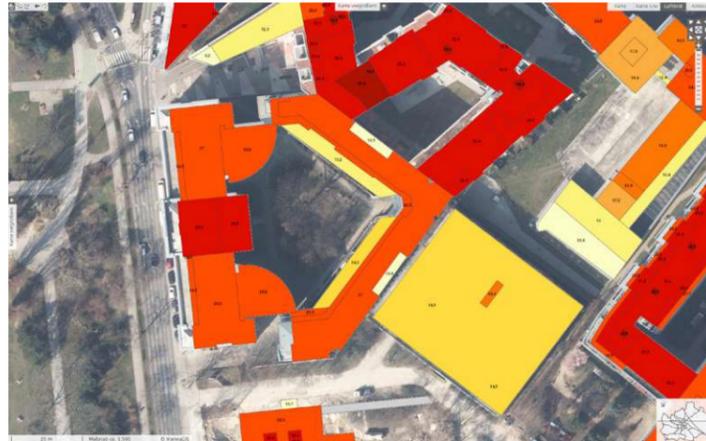


Abb. 16: Höhenentwicklung der Gebäude
<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>



Abb. 17: Blick vom obersten Parkdeck Richtung der Feuermauern, der zurückspringende Mittelteil beinhaltet Nebenräume.

4.4 Obere Augartenstrasse 18

An dieser Adresse wurde im Jahr 2003 ein Wohnbau des Architekten Josef Knötzl realisiert. Dieser bildet den Ostseitigen Nachbarn der Hochgarage. Das Gebäude besteht aus 6 Stockwerken sowie einem Doppel-Staffelgeschoss und erreicht somit eine Höhe von 26,5 m. In einem Abstand von etwa 5 Metern befinden sich Balkone und Loggien als direkte Kommunikationspunkte zur Garage. Lediglich eine Baumreihe trennt visuell die beiden Nachbargrundstücke. Vor dem Gebäude gibt es Naherholungsflächen sowie einen Kleinkinderspielplatz.



Abb. 18: Direkter Nachbar-Balkone, Loggien, Obere Augartenstrasse 18

4.5 Obere Donaustrasse 29

3 markante Punkthäuser wurden hier locker eingestreut. Auf etwa 100 Metern Sichtweite von der Garage entfernt stehen 3 im Grundriss quadratisch ausgeformte Bürobäude. Architekt Ernst Hoffmann zeichnete für den Entwurf und die Ausführung verantwortlich. Der Mittelteil der Türme wird dominiert von Fensterbändern in Aluoptik. Dazwischen besteht eine Putzfassade in rot bzw grün. Als Abschluss der Häuser T1, T2 und T3 wie diese genannt werden, thront ein rückgesetztes Staffelgeschoss mit grossflächiger Verglasung.



Abb. 19: Die 3 Punkthäuser, Obere Donaustrasse 29



Abb. 20: Flakturm von der Oberen Augartenstrasse gesehen

Flak-Turm

Nicht unmittelbar als Nachbar, aber doch in Sichtweite befindet sich der Flak-Turm im Augarten. 1942-44 entworfen von Friedrich Tamms diente dieser Turm als Geschützturm zur feindlichen Fliegerabwehr im 2. Weltkrieg. Beide Flak-Türme verfügten über eine eigene Wasserversorgung, Kraftwerk zur Stromerzeugung, Luftfilter zur Aufbereitung von Frischluft und eine kleine Krankenstation. Der Turm bot bis zu 30.000 Menschen Schutz. Nach dem Krieg wurde versucht den Turm zu sprengen, was aber aufgrund seiner Massivität scheiterte. Seine Zukunft ist ungewiss.¹

¹ *Architecture in Vienna, 300 Key Buildings*, Georg Pächner Verlag, Wien, 3. Auflage 1997

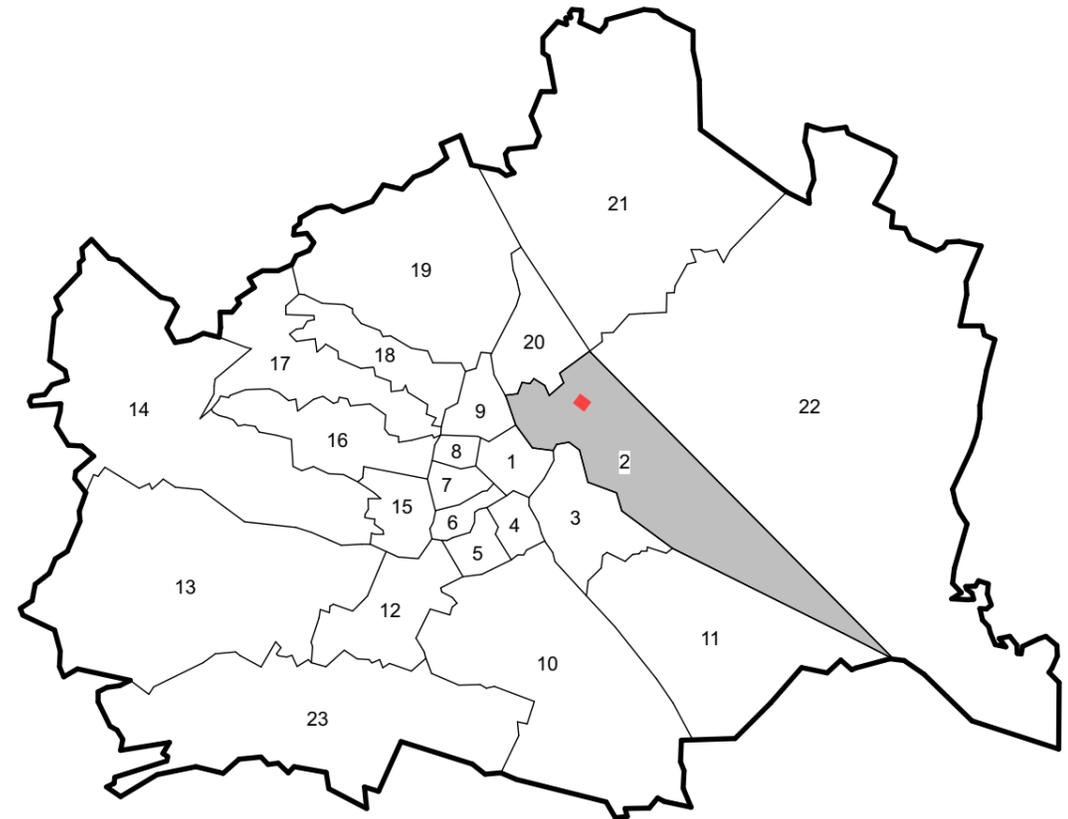
5. Ruhende Reserve



Abb. 21: Ranken

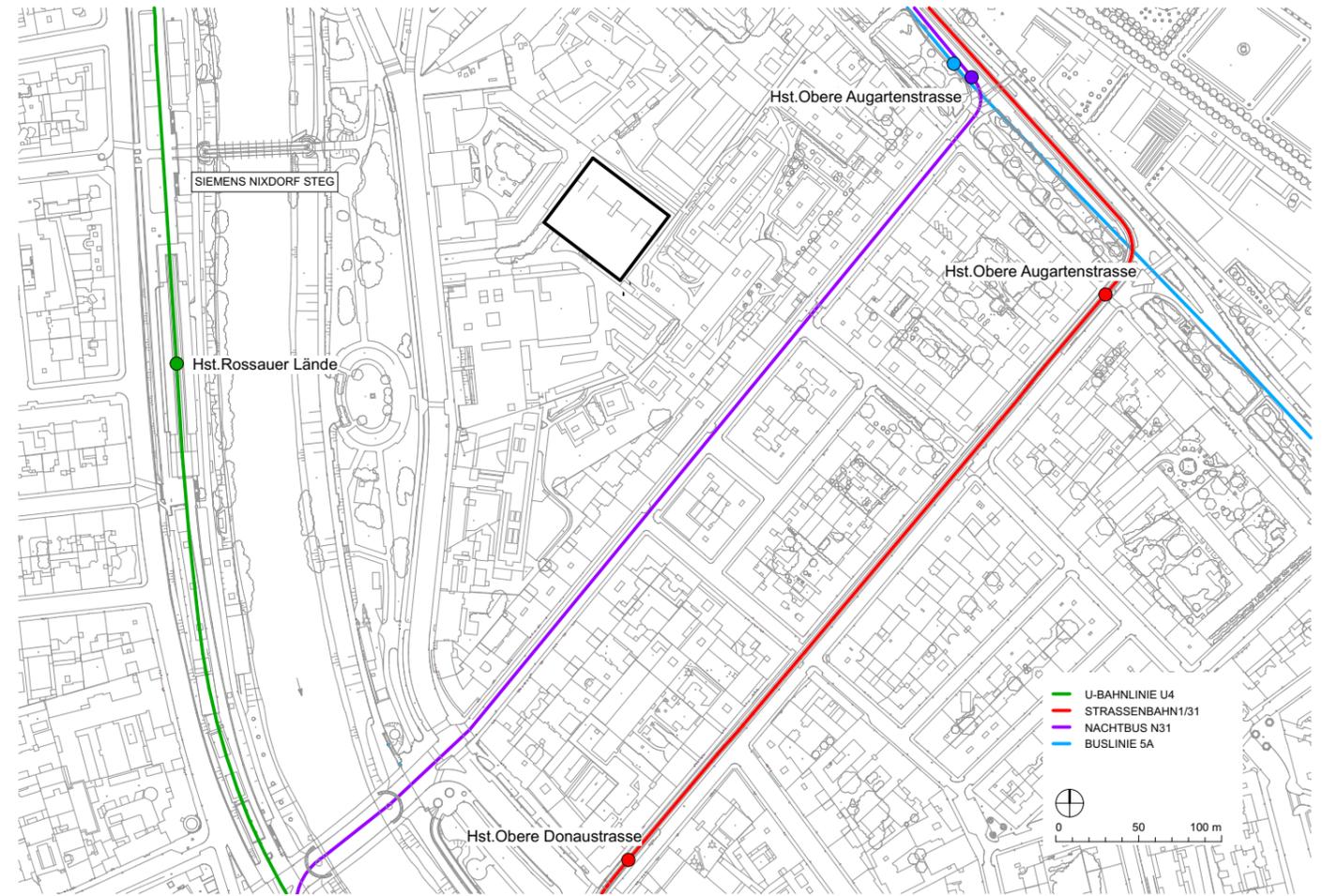
5.1 Lage in der Stadt

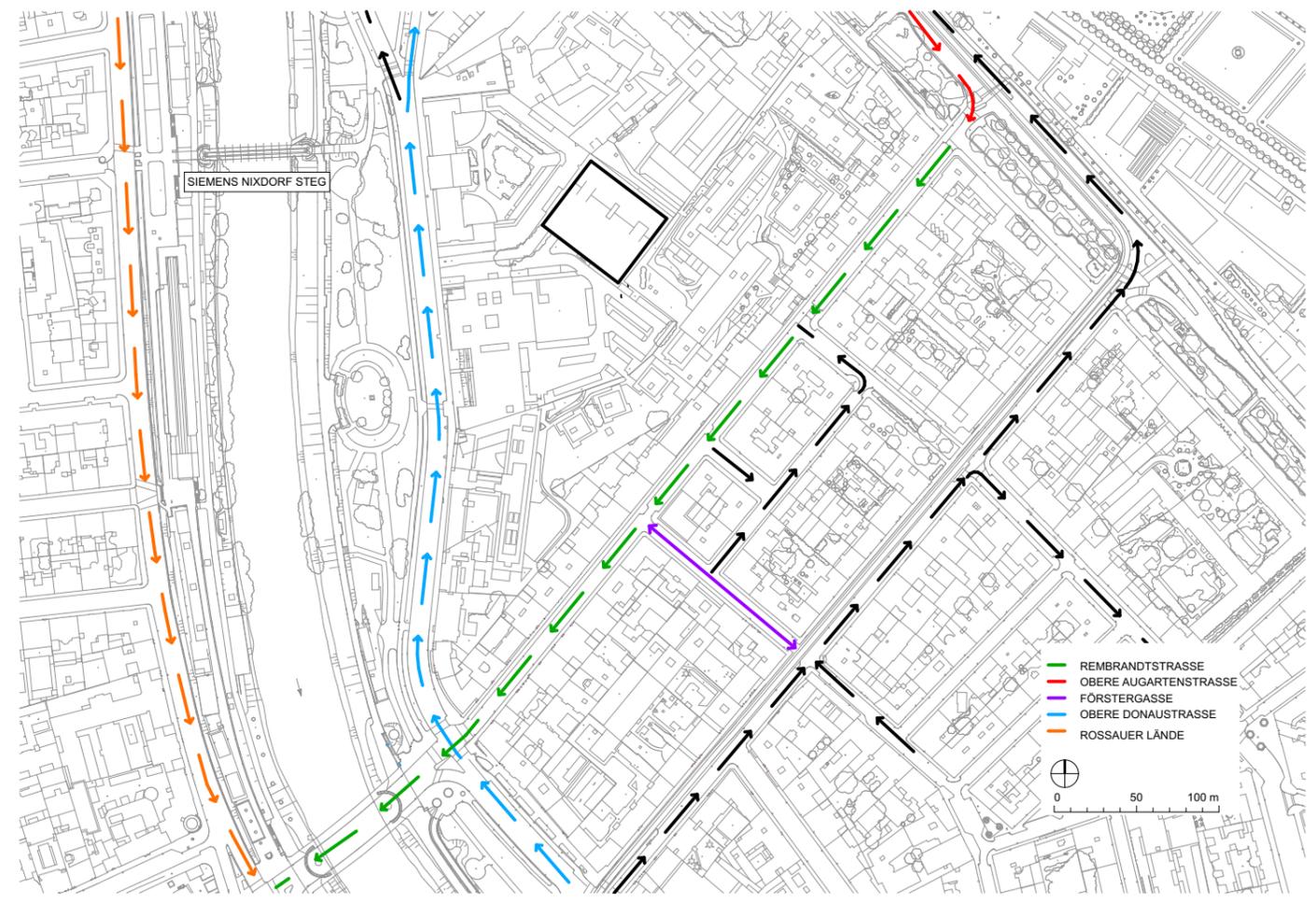
Die Hochgarage befindet sich im heutigen 2. Wiener Gemeindebezirk unweit des Augartens. Die in unmittelbarer Nähe vorbeiführende Obere Donaustrasse welche auf Höhe Scholzgasse in die Brigittenauer Lände übergeht, führt Richtung Norden stadtauswärts. In 5 Autominuten erreicht man die Nordbrücke und hat somit Anschluss zur A22 (Donauuferautobahn). Zu Fuss erreicht man in 2 Minuten die U-Bahn Station Rossauer Lände der U-Bahn-Linie U4 sowie Anschluss an das Radwege-Netz können wir von einer sehr guten Innerstädtischen Lage sprechen. Die Nähe zum ersten sowie neunten Wiener Gemeindebezirk werten die Lage zusätzlich auf. Das „Leopoldquartier“ wartet mit einer ganzen Palette an Freizeitaktivitäten und Kulturellen Angeboten auf. Durch die Lage der Hochgarage in mitten eines Bebauungsblocks in zweiter Reihe, ist dieser Standort sehr gut von Verkehrslärm abgeschirmt. Das nordseitigen Nachbargebäude, ein Umspannwerk der Wien Energie, bleibt in seiner baulichen Entwicklung 1 beziehungsweise 3- Geschossig rückgestaffelt und erlaubt somit eine freie Zirkulation der Luft welche wesentlich zur Abkühlung des Grotzels beiträgt. Die Südseite des Bauplatzes gestaltet sich durch ein Glas-Bürogebäude der Firma Siemens Nixdorf. Erbaut in den 1980er Jahren. Die Westseite wird flankiert von einem 7-geschossigen Wohngebäude- Firsthöhe 24,75m, welches sich auf dieser Seite mit 2 grossen Brandwänden eher geschlossen zeigt. Im Osten stehen 3 quadratische Punkthäuser mit einer Höhe von 6 Geschossen. Den Grossteil der Nachbarschaft machen Wohngebäude unterschiedlicher Bauzeiträume aus. Im Osten hinter den 3 Punkthäusern finden sich angeschnittene Gründerzeit-Block Strukturen sowie Aufgefüllte Lücken aus den 1990er Jahren. Direkt angrenzend im Osten stellt ein Kinderspielplatz mit altem Baumbestand den Nachbar dar.

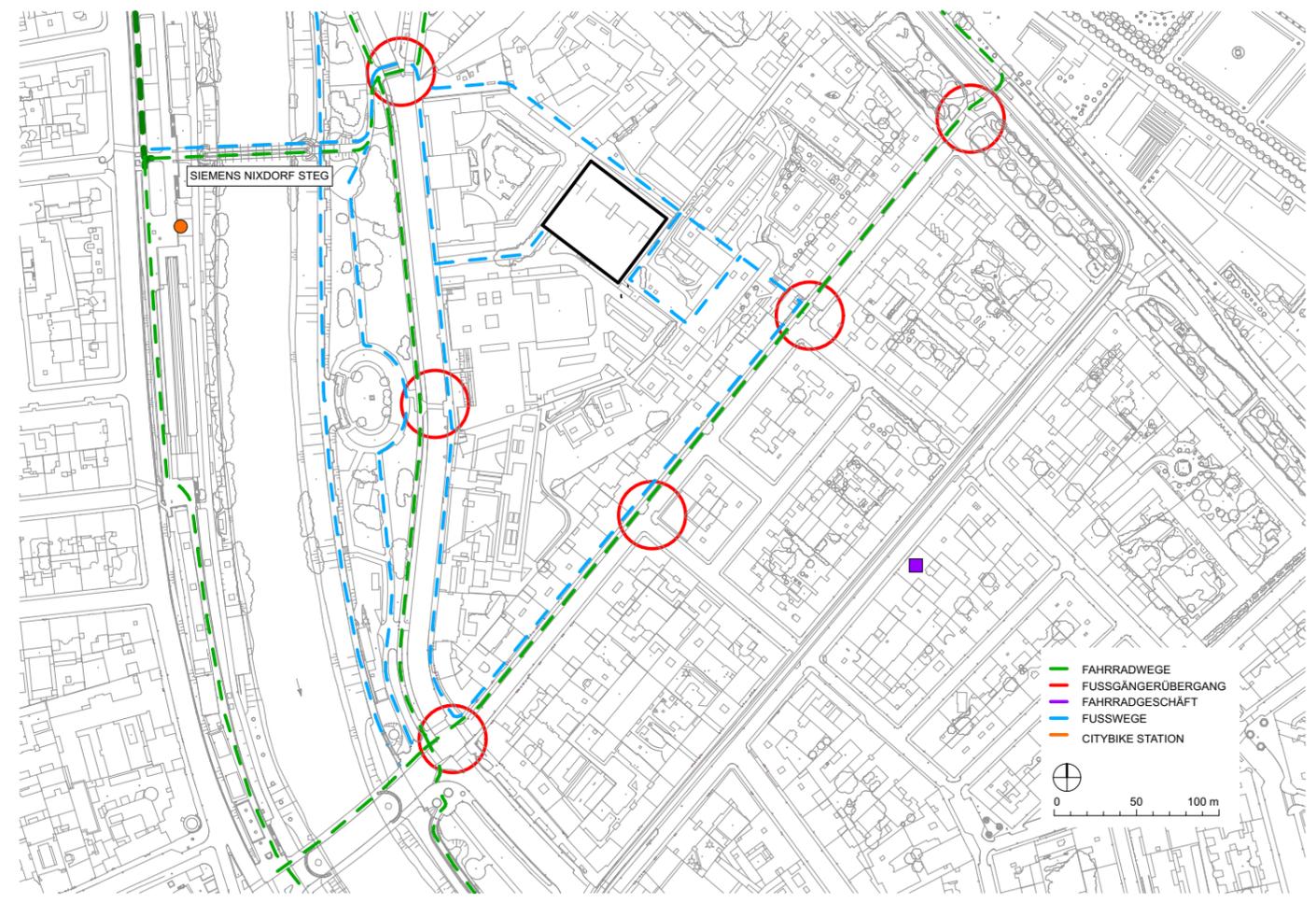




SCHWARZPLAN 2/3/9 BEZIRK







FUSSLÄUFIGE ERSCHLIESSUNG + FAHRRADWEGE

6. Bestand

Analyse



Abb. 22: Die Einfahrt

6.1 Beschreibung

Die Palettengarage ist in 2 zueinander versetzten Ebenenstapeln organisiert. Diese Splitlevel sind mittels gerader Rampen miteinander verbunden. Um ein Geschoss höher zu kommen muss man das komplette Geschoss durchfahren um zur nächsten Rampe zu kommen. Eine Rampenspindel gibt es

in dieser Garage nicht. Die Fassade ist mit einem Rankgerüst ausgestattet, welches mittlerweile sehr ausreichend bewachsen ist. Man könnte hier von einem vertikalen Wald sprechen. Dieser Wald bietet Vögeln sowie Insekten einen innerstädtischen Lebensraum und funktioniert als riesige Klimaanlage für die Nachbarn. Als Absturzsicherung dienen Brüstungen aus Metallgittern die von innen betrachtet noch vor dem „Grünvorhang“ sitzen. Als Bodenabgrenzung wurde jeweils an die Fahrbahnkante ein Betonsturz gesetzt. Dieser ragt in das jeweilige Geschoss darüber und darunter und blendet somit auch die Schichten der Geschossplatten/Fahrbahnbeläge aus. In der Mitte des rechteckigen Parkhauses befindet sich das Treppenhaus. Diese führt von Ebene 8 in alle Geschosse und in einen unterirdischen Tunnel. Somit kann man das Gebäude ohne durch die Parkplätze zu müssen, an der Aussenkante sicher verlassen

6.2 Fakten

Objektbeschreibung:

Adresse: Obere Donaustrasse 17-19, 1020 Wien

Gebäudetyp: Hochgarage- Palettengarage

Bauweise: Stahlbetonskelett

Baujahr: 1989

Architekt: ARGE Bürogebäude Nixdorf

Fläche: 10.694 m²

Stellplätze: 442

Zustand: leerstehend

Flächenaufstellung:

Ebene 0: -1,40 m	830 m ²	41 Stellplätze
Ebene 1: +0,00 m	1.702 m ²	56 Stellplätze
Ebene 2: +1,50 m	764,37 m ²	36 Stellplätze
Ebene 3: + 2,90 m	1.702 m ²	60 Stellplätze
Ebene 4: +4,40 m	764 m ²	36 Stellplätze
Ebene 5: +5,80 m	1.702 m ²	60 Stellplätze
Ebene 6: +7,30 m	764 m ²	36 Stellplätze
Ebene 7: +8,70 m	1.702 m ²	60 Stellplätze
Ebene 8: +10.20 m	764 m ²	35 Stellplätze



Abb. 23: Die Einfahrt



Abb. 29: Die letzte Rampe auf das Oberdeck



Abb. 26: Die Grüne Wand von innen der Garage



Abb. 24: Stütze-Unterzug

6.3 Die Hochgarage

Fotografische Bestandsaufnahme



Abb. 27: Die Grüne Wand- Durchgang zur Rembrandtstrasse



Abb. 25: Räumliche Ausprägung-Grüne Wand



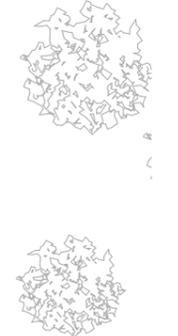
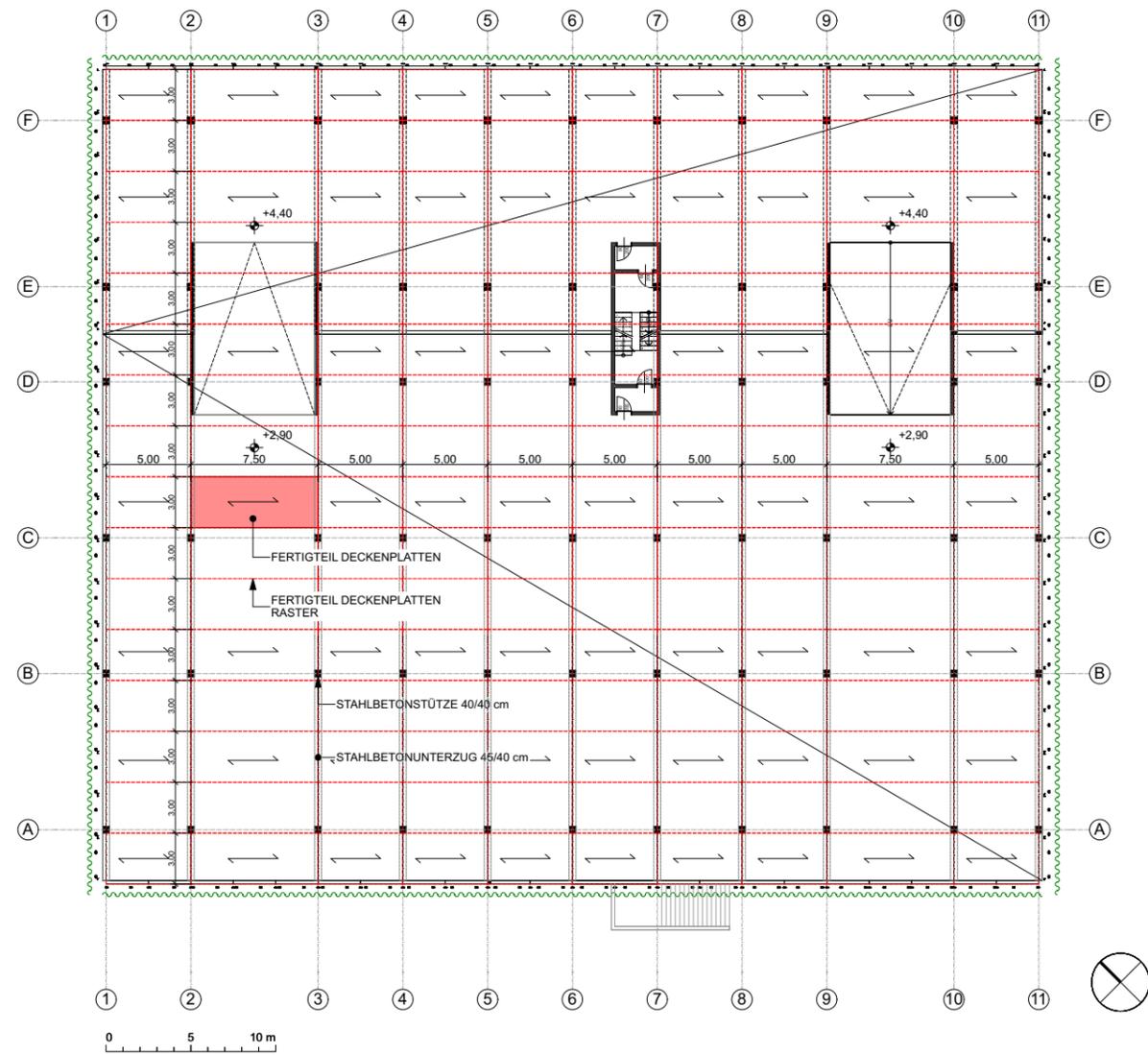
Abb. 30: Fahrbahn-Blick Richtung Feuermauer Obere Donaustrasse

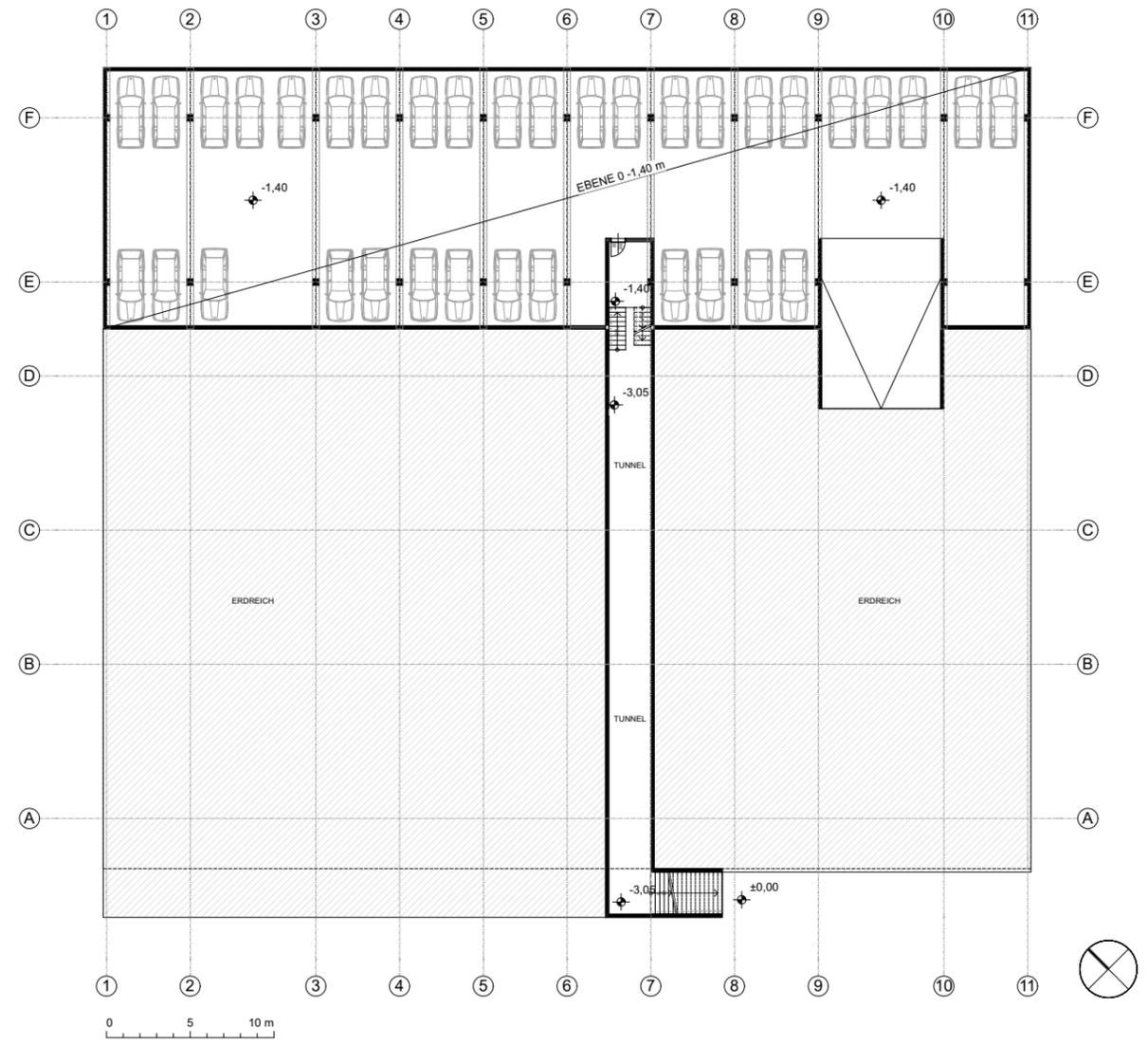


Abb. 28: Rankgerüst und Absturzsicherung

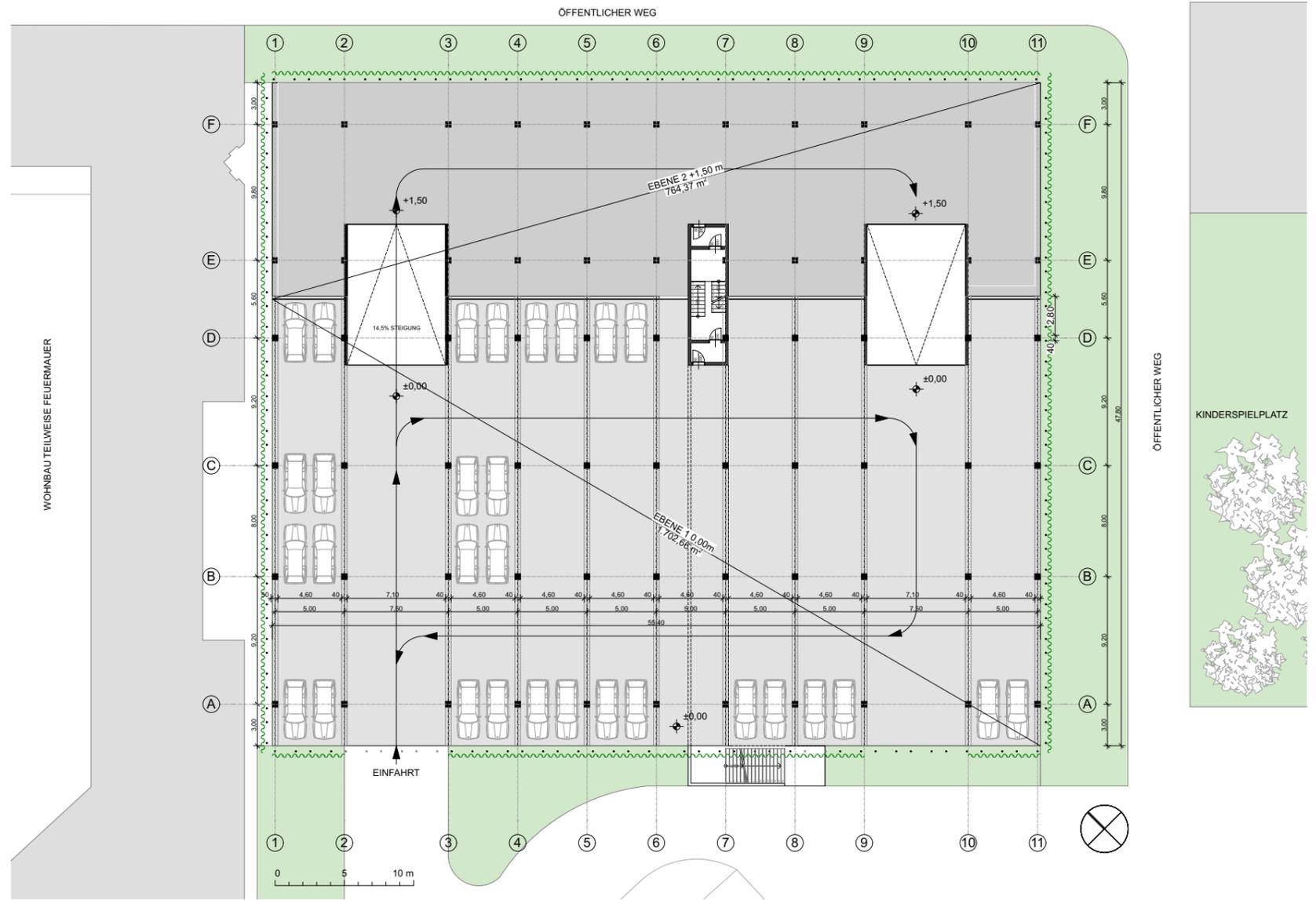
6.4 Grundrisse

Bestand

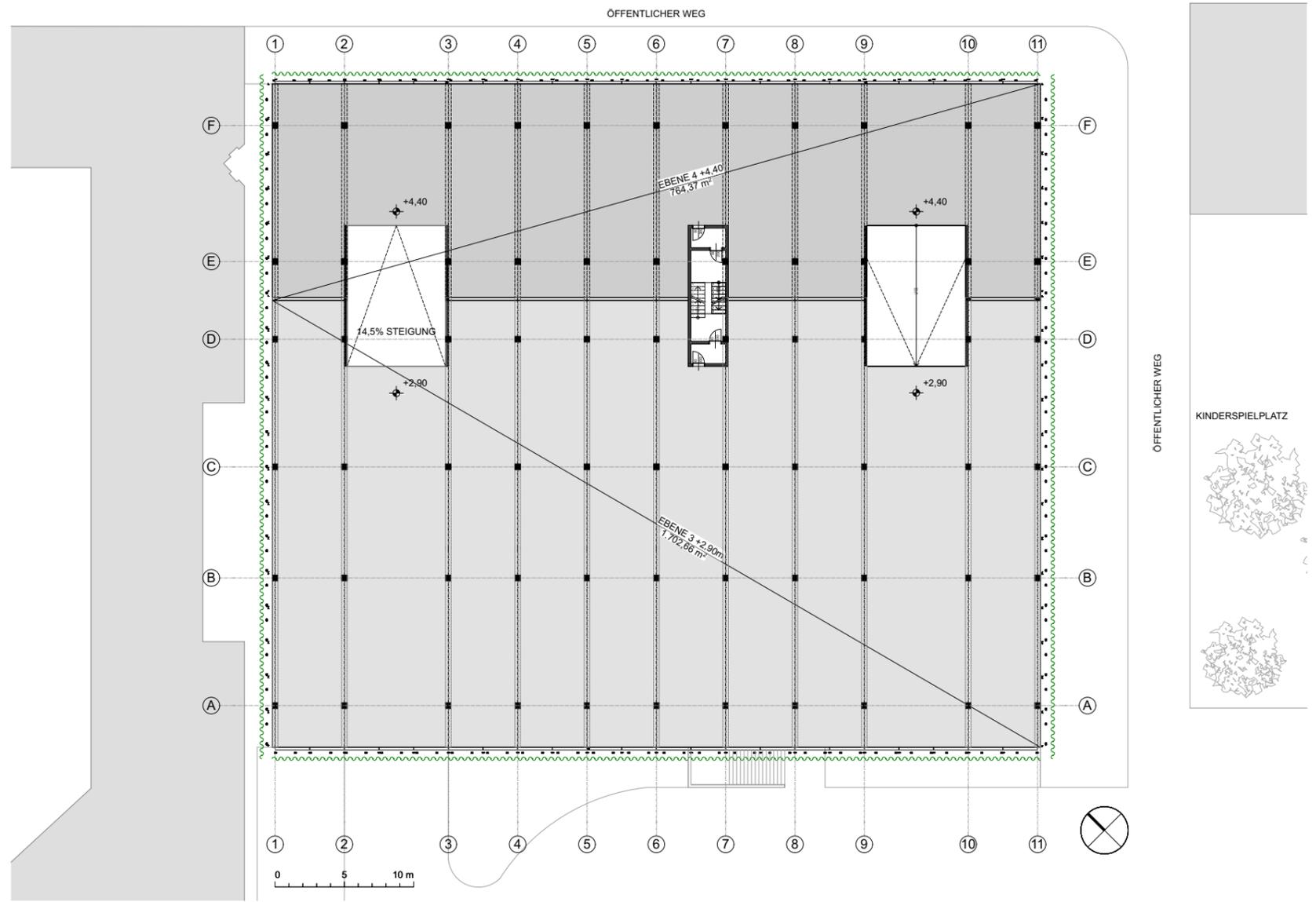




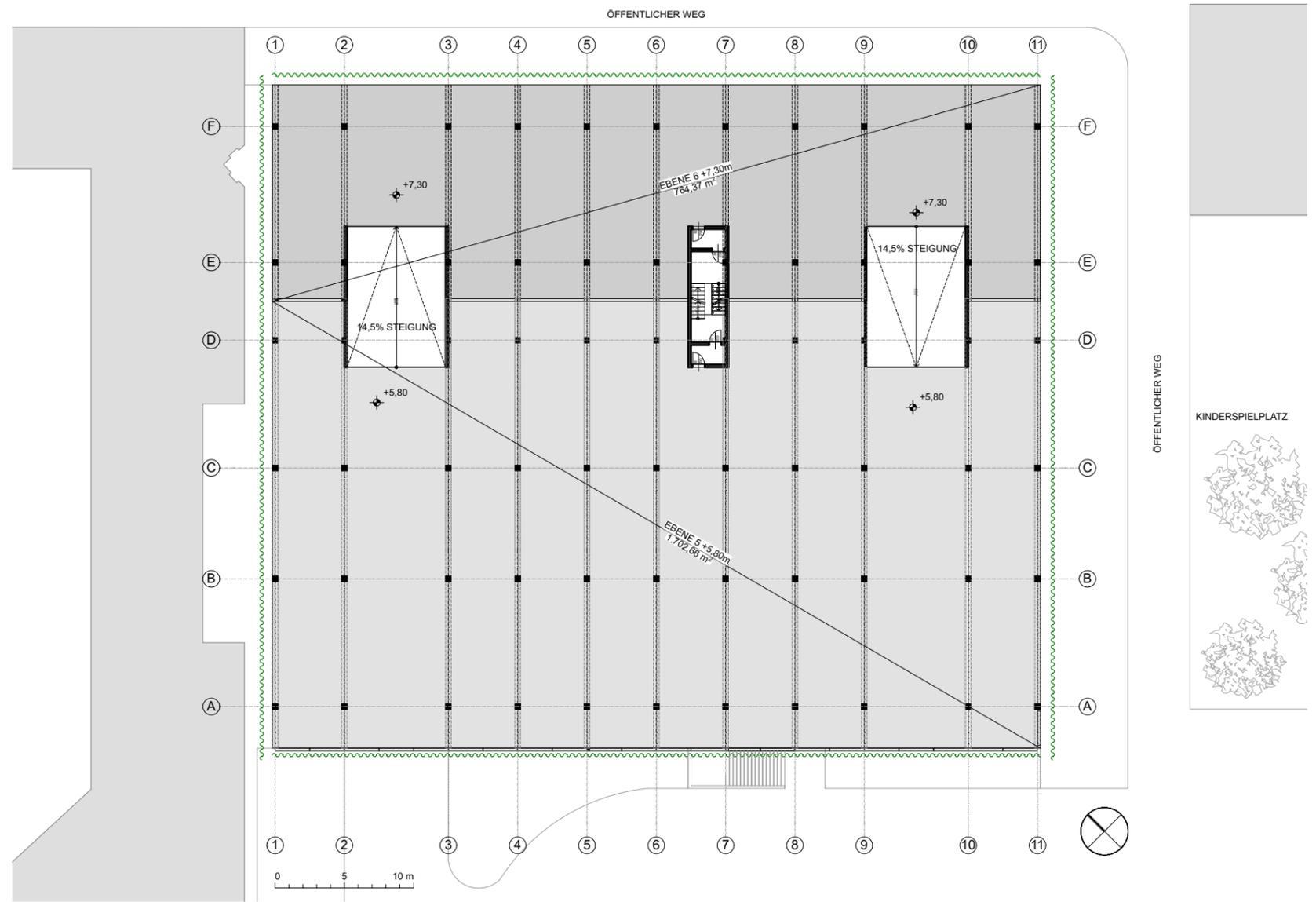
BESTANDSGEBÄUDE/ 1. UNTERGESCHOSS



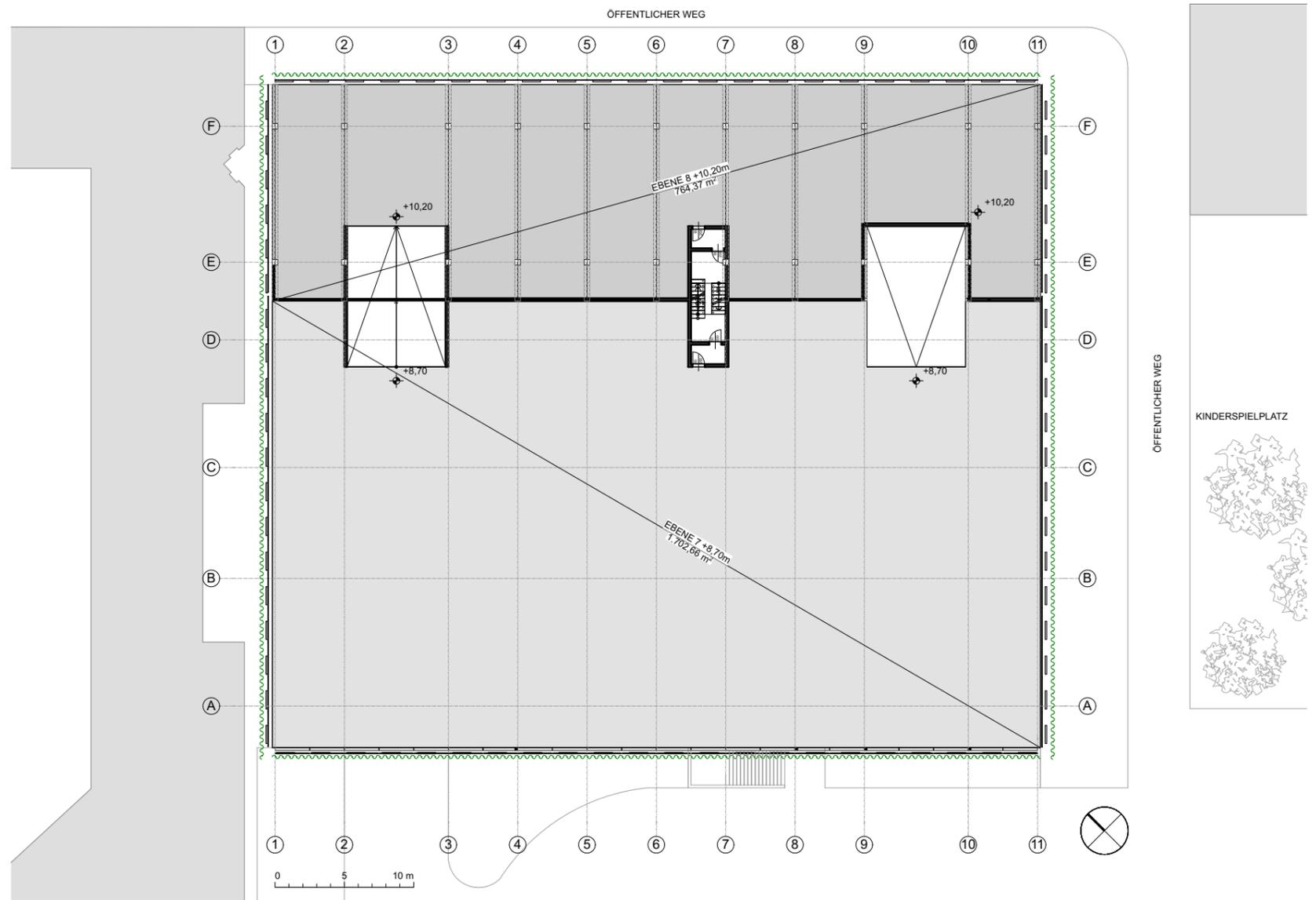
BESTANDSGEBÄUDE/ ERDGESCHOSS



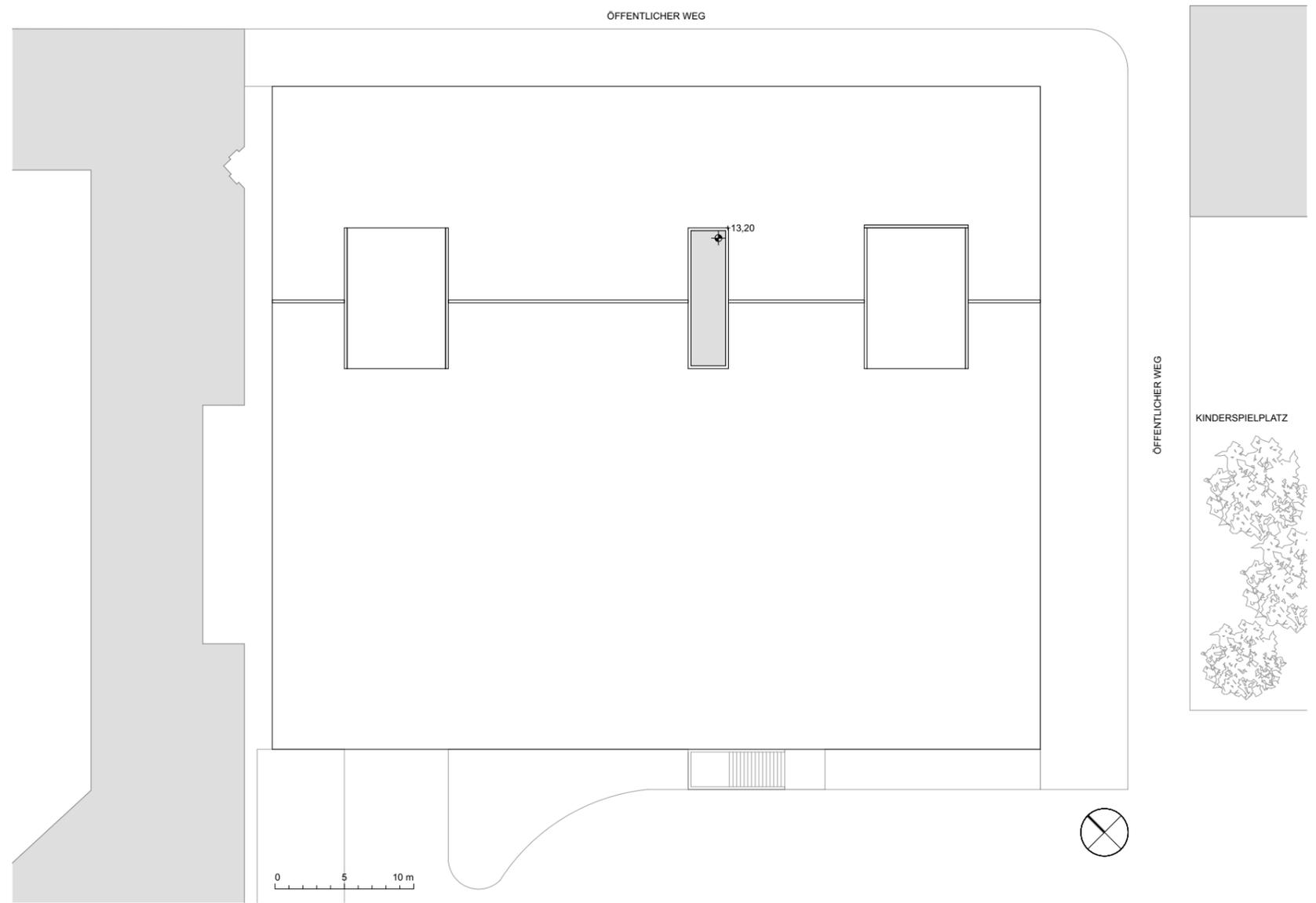
BESTANDSGEBÄUDE/ 1. OBERGESCHOSS



BESTANDSGEBÄUDE/ 2. OBERGESCHOSS



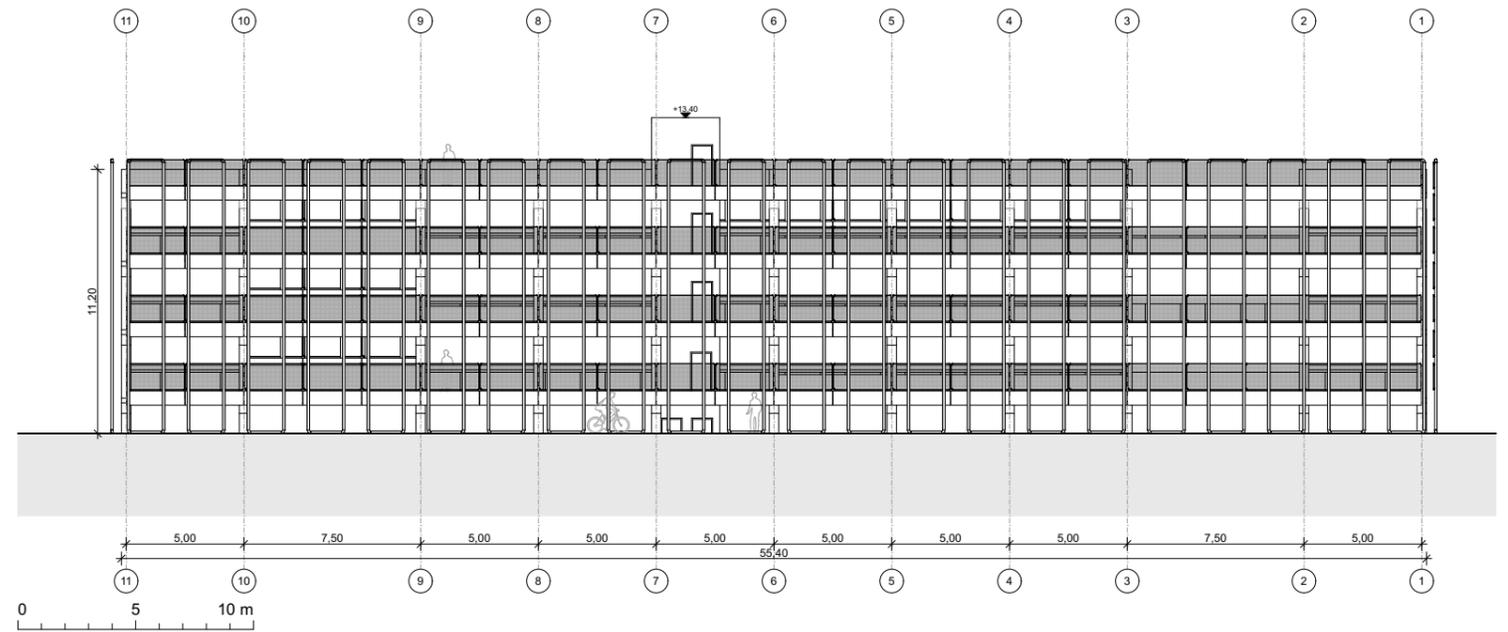
BESTANDSGEBÄUDE/ 3. OBERGESCHOSS



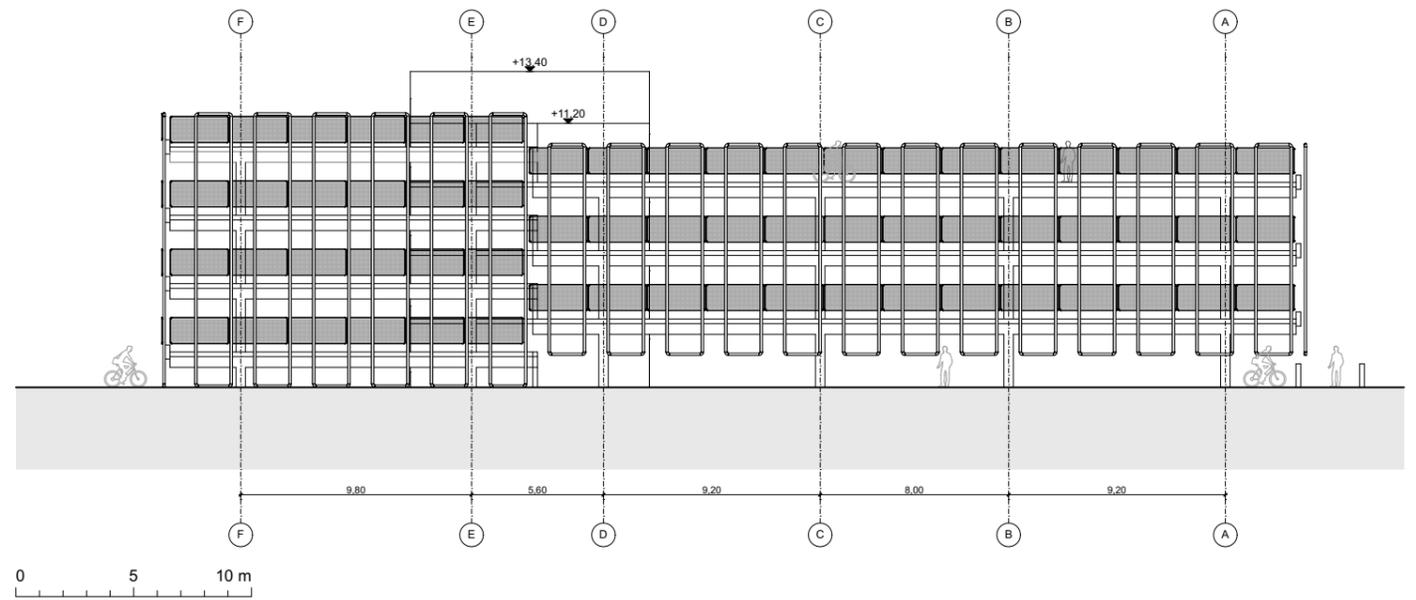
BESTANDSGEBÄUDE/ DACHAUFSICHT

6.5 Ansichten

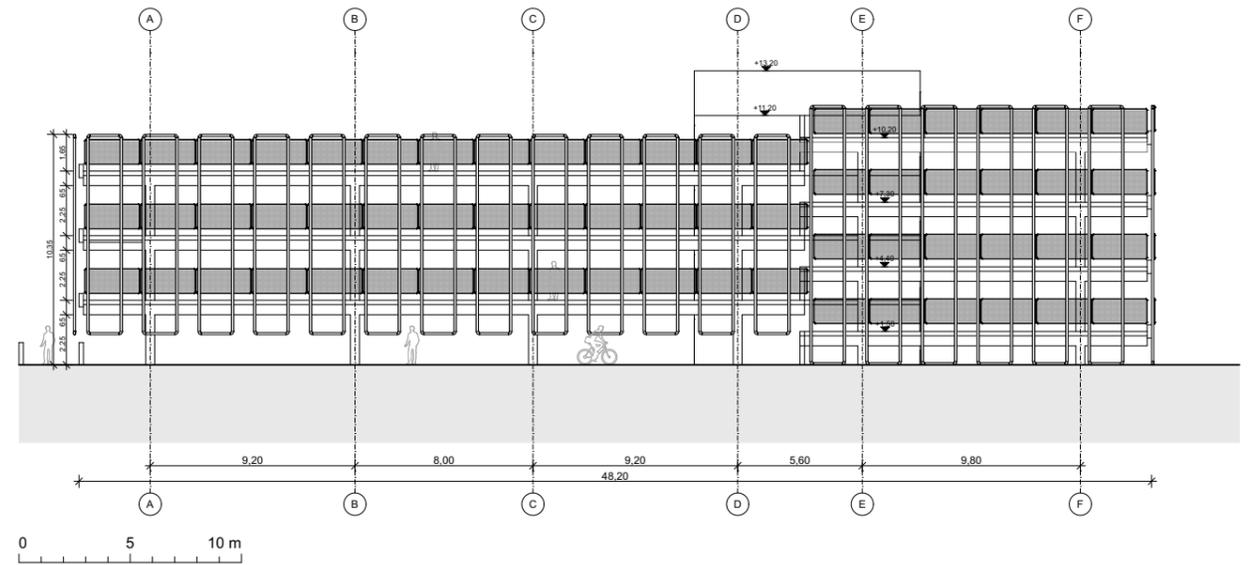
Bestand



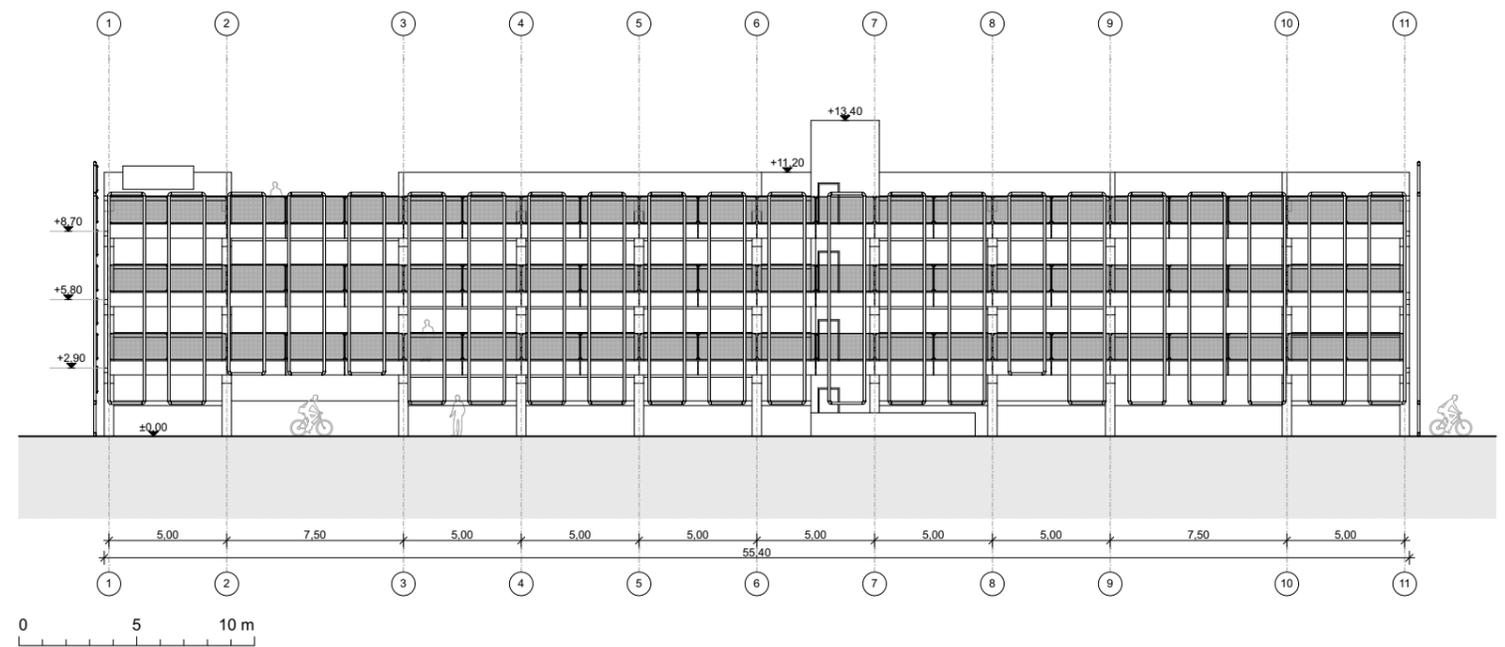
BESTANDSGEBÄUDE/ ANSICHT NORDOST



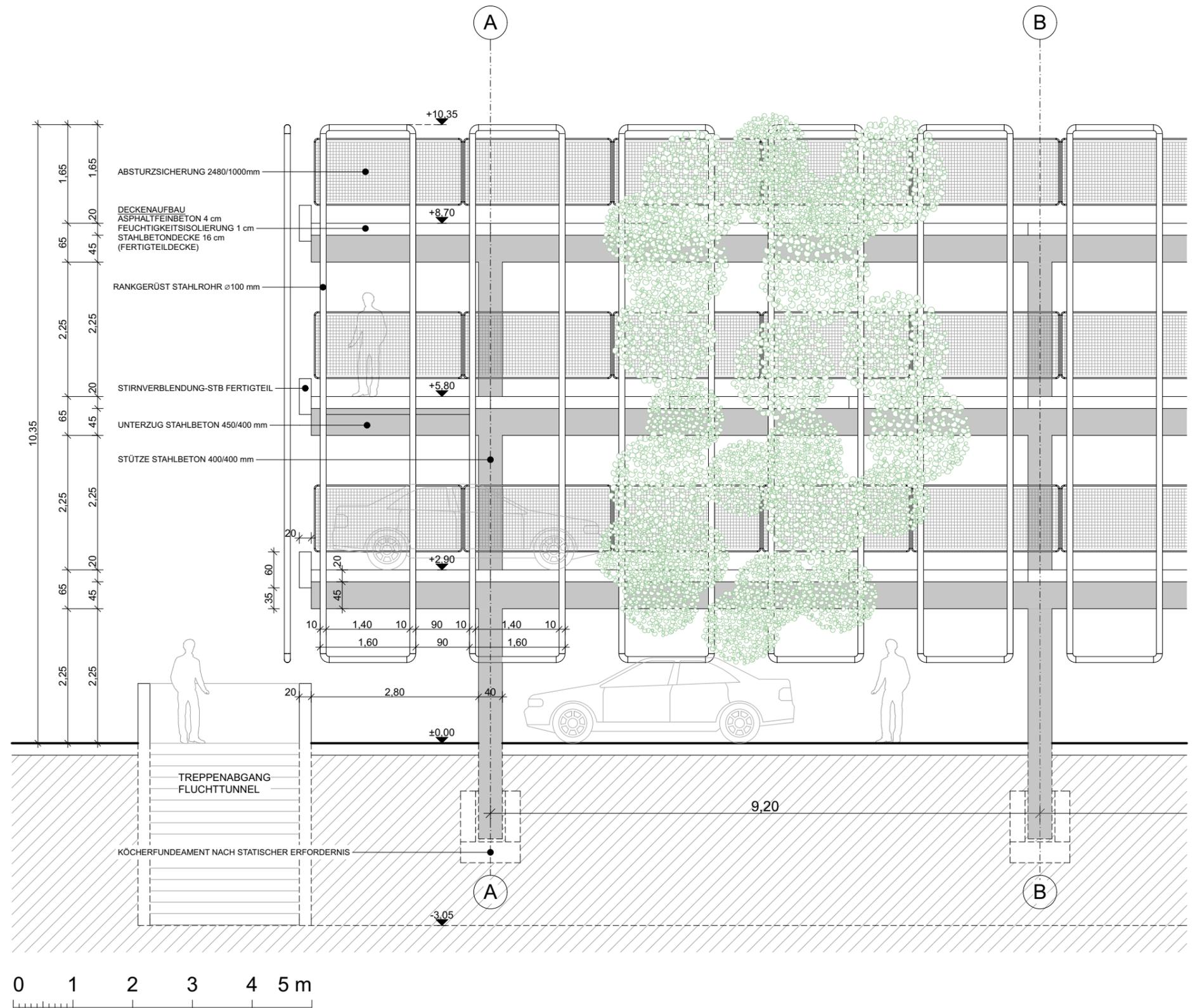
BESTANDSGEBÄUDE/ ANSICHT NORDWEST



BESTANDSGEBÄUDE/ ANSICHT SÜDOST

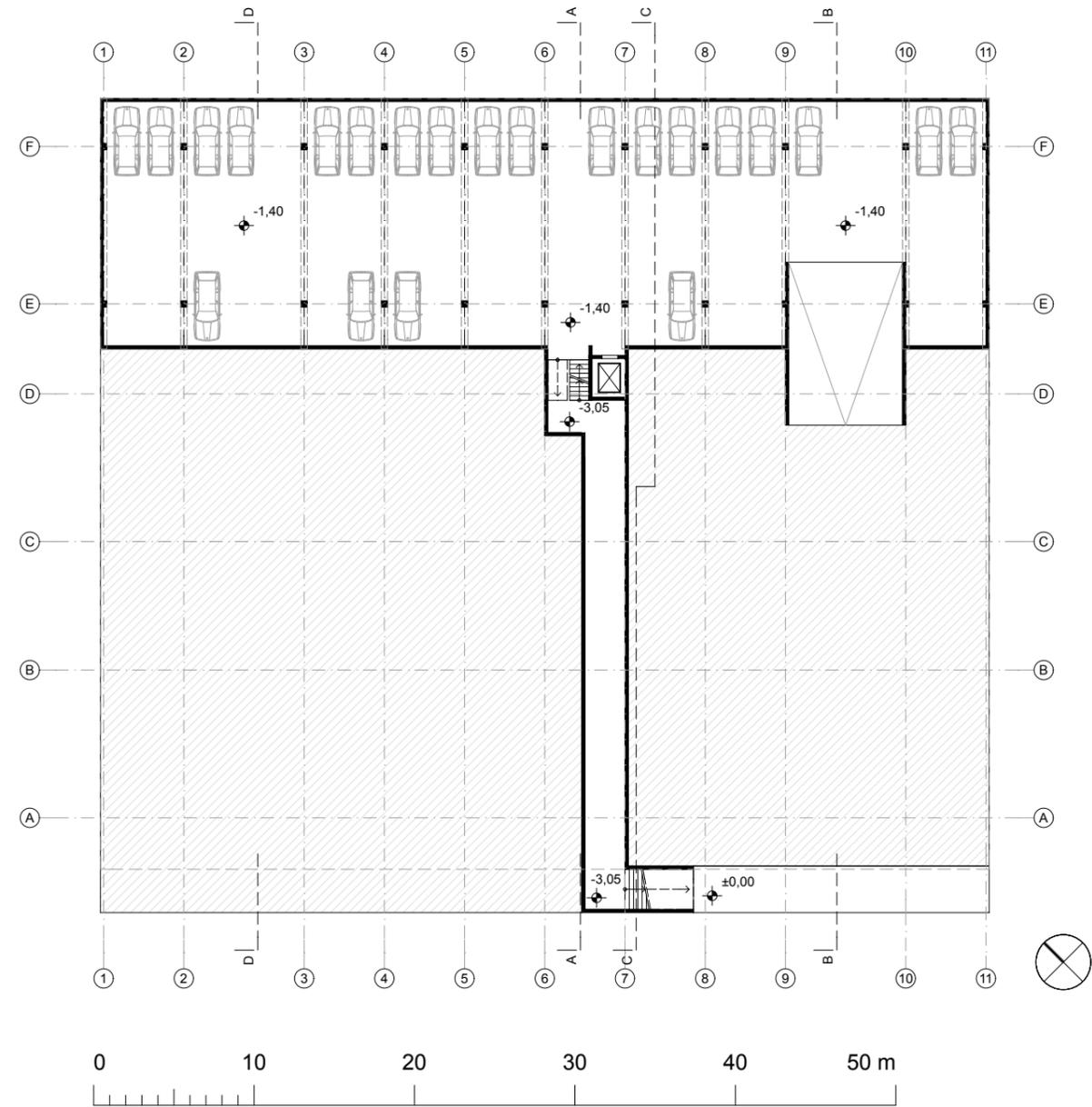


BESTANDSGEBÄUDE/ ANSICHT SÜDWEST



7. Entwurf

7.1 Grundrisse



1. UNTERGESCHOSS



ERDGESCHOSS



1. OBERGSCHOSS



2. OBERGSCHOSS



3. OBERGSCHOSS



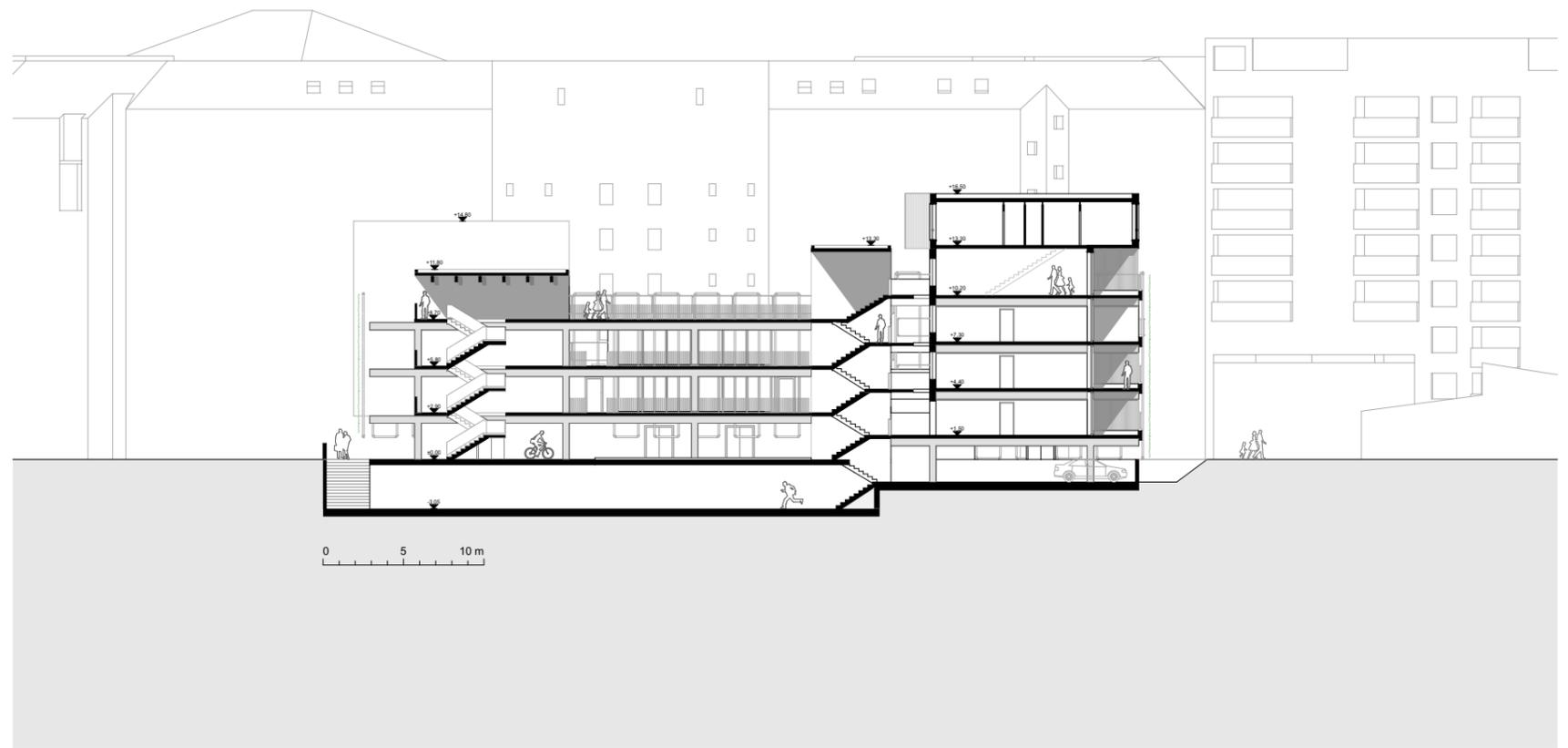
4. OBERSCHOSS



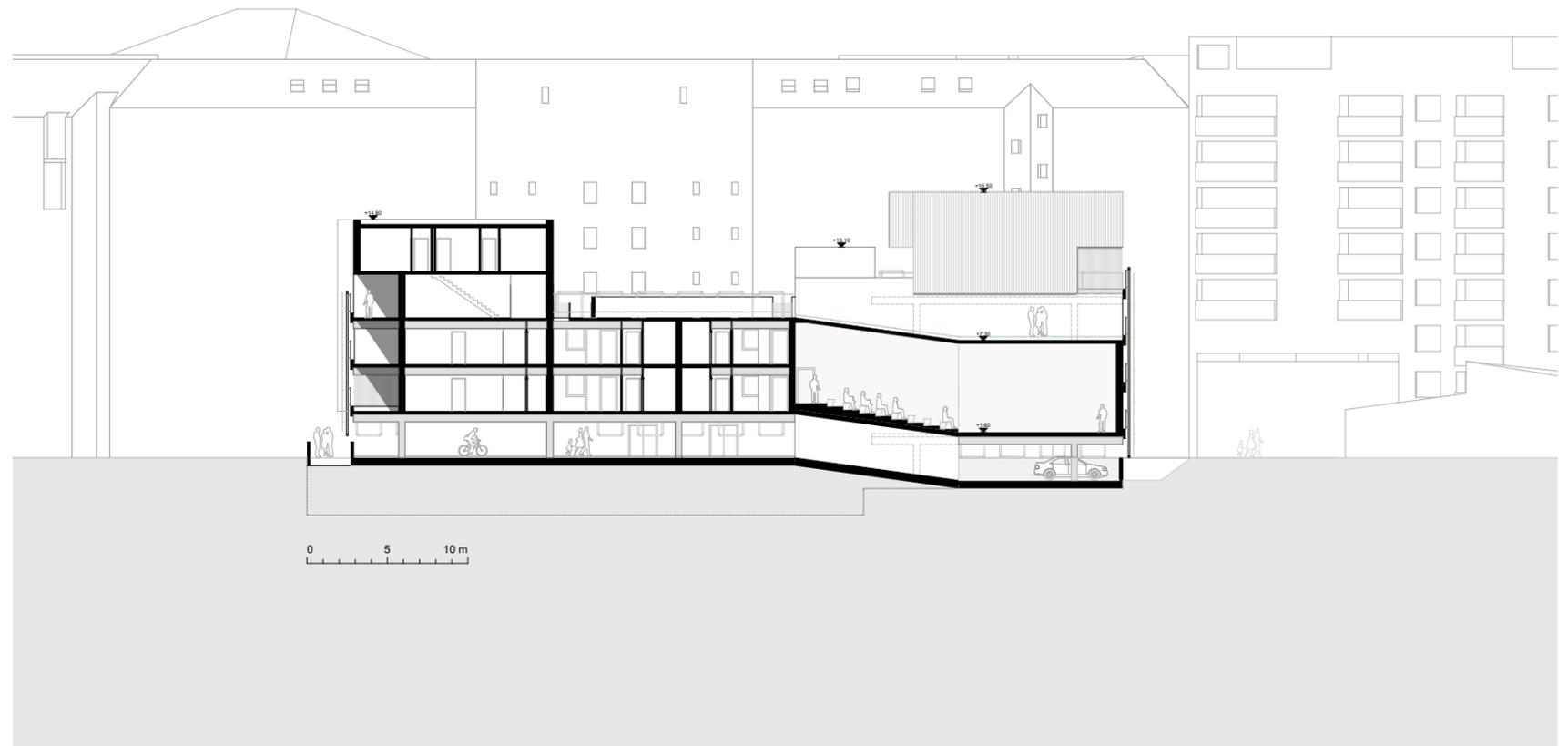
DACHAUFSICHT

7.2 Schnitte

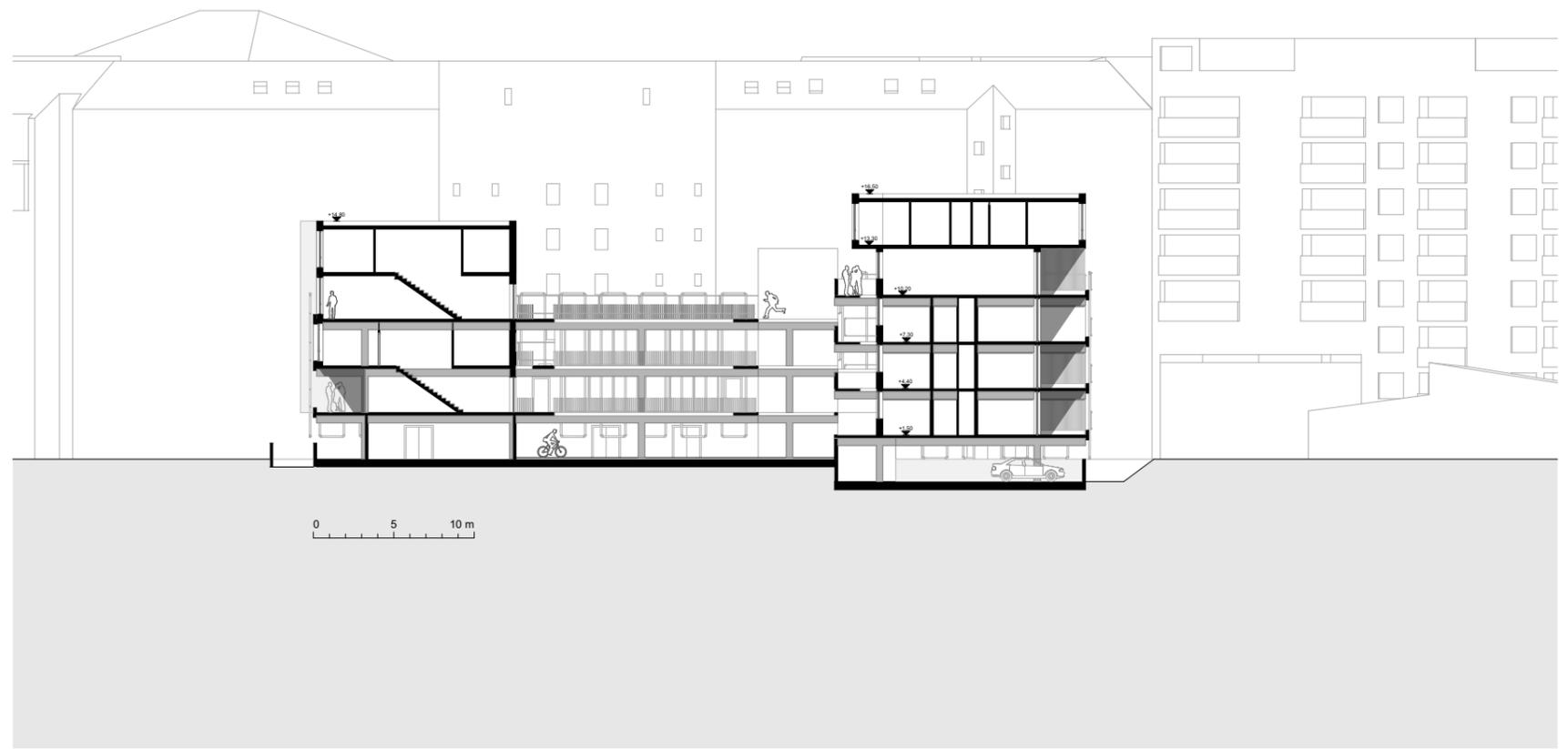
Entwurf



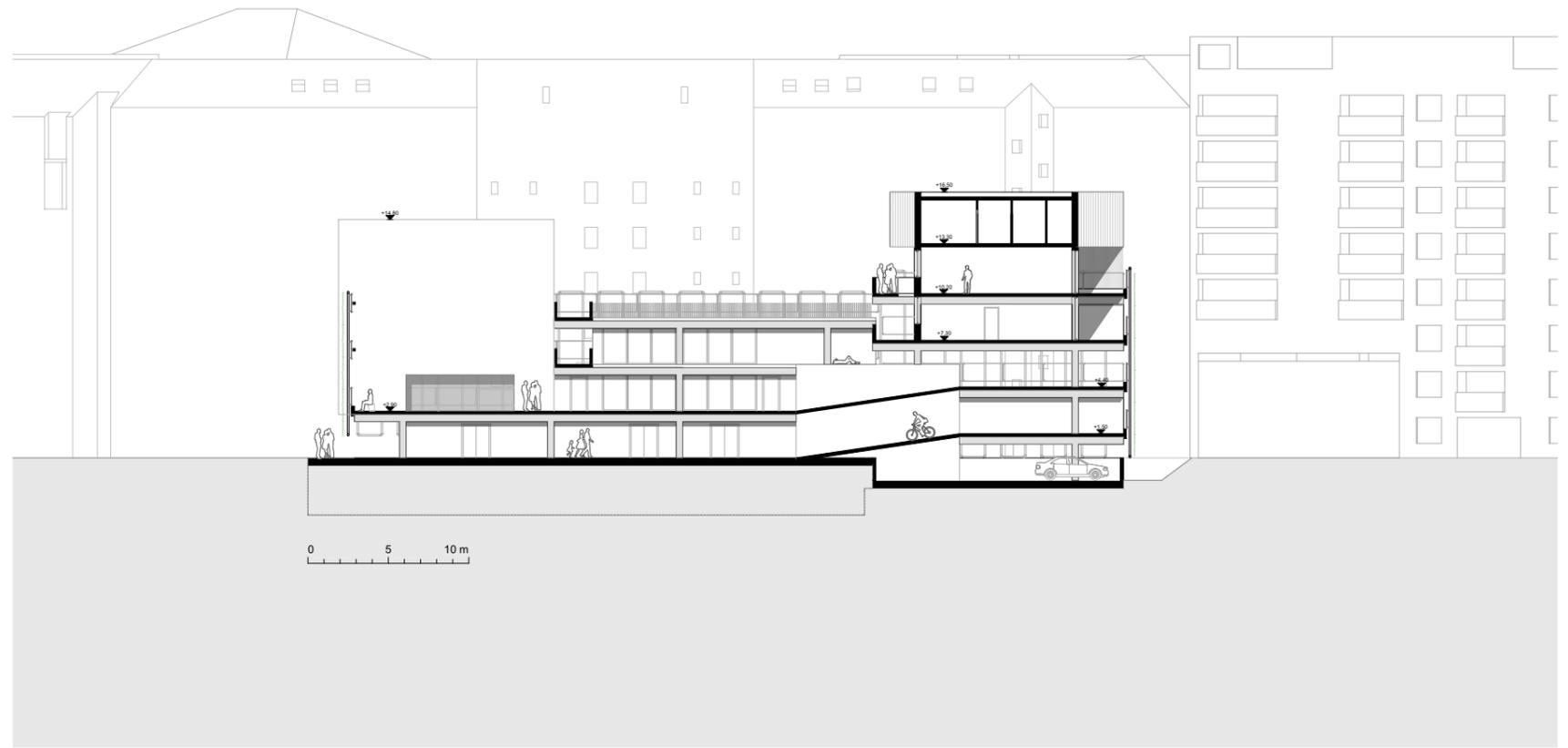
SCHNITT AA



SCHNITT BB



SCHNITT CC



SCHNITT DD

7.3 Ansichten

Entwurf



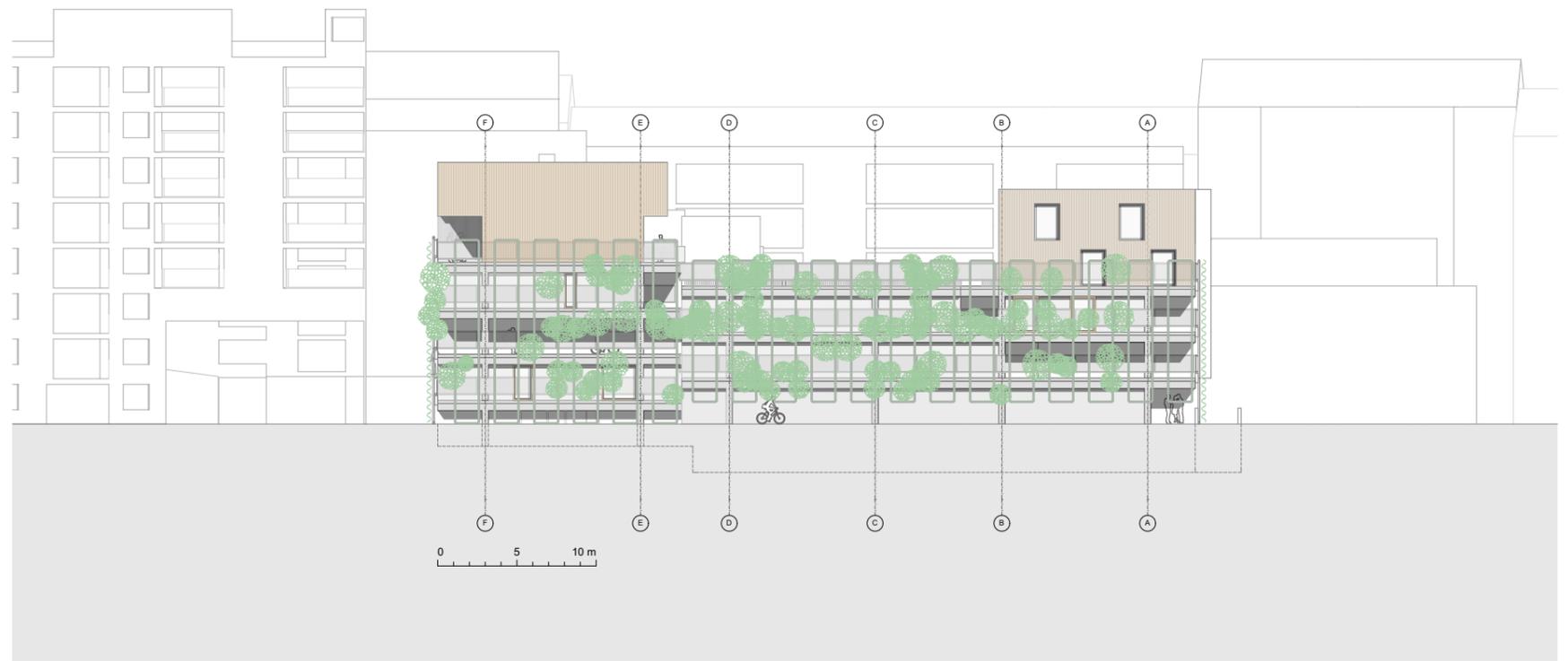
ANSICHT SÜDWEST



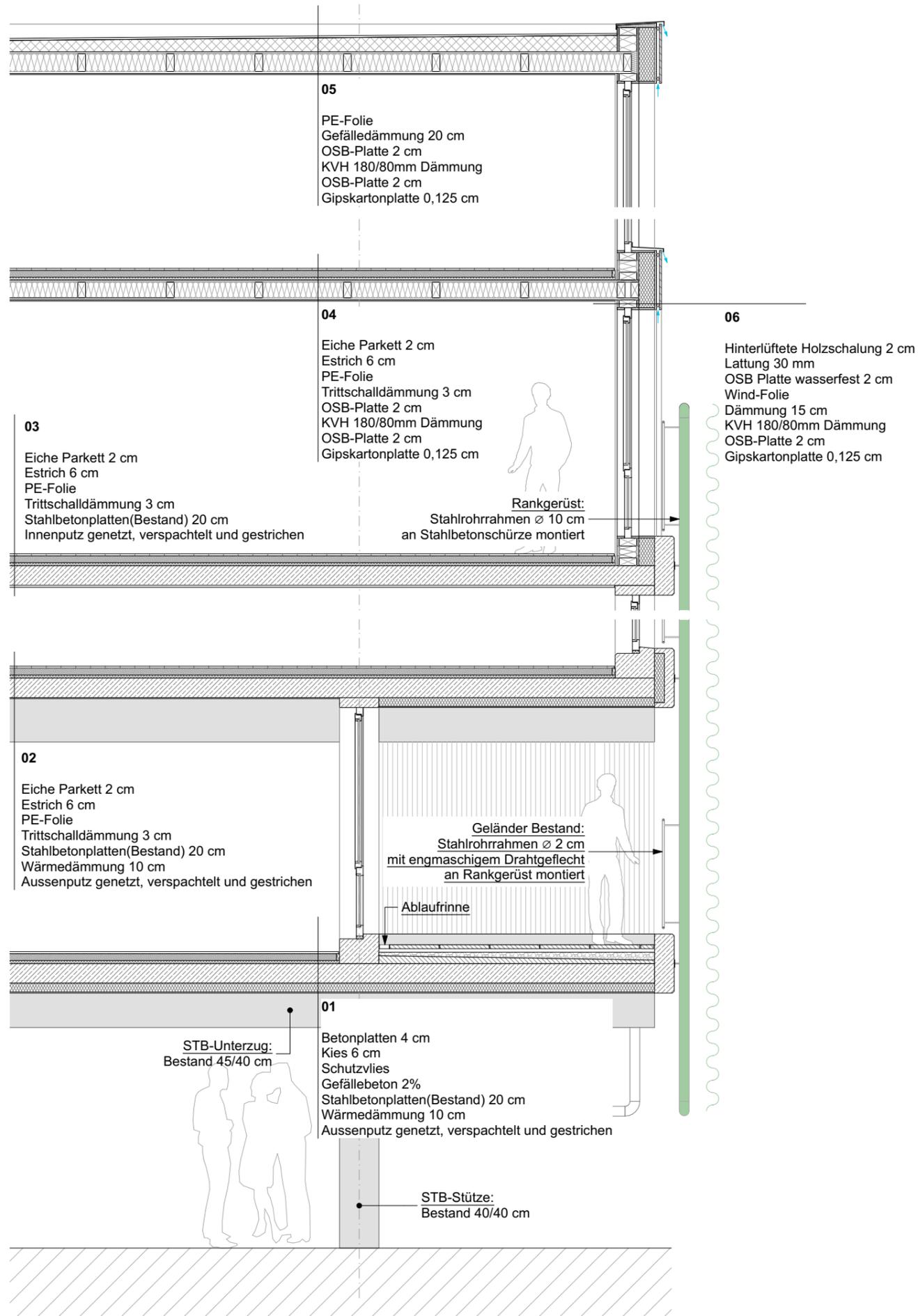
ANSICHT SÜDOST



ANSICHT NORDOST



ANSICHT NORDWEST



Raumprogramm/Allgemein Bereiche

Funktion	Fläche
Müllraum:	44,00 m ²
Fahrradraum:	39,84 m ²
Haustechnik:	58,00 m ²
Werkstatt:	57,04 m ²
Kinderwagen:	90,00 m ²
Gemeinschaftsraum:	94,08 m ²
Kino/Hörsaal:	141,75 m ²
Lager	21,85 m ²
Co-Working:	40,48 m ²
Gruppenraum:	78,20 m ²
Geräteschuppen:	19,01 m ²
Gartenvereinslokal:	47,84 m ²

Spielflächen/Gärten

Fläche für Hochbeete	193,38 m ²
Gartenfläche 01	144,48 m ²
Hofbalkon	106,92 m ²
Grosser Spielplatz	399,38 m ²
Tischtennisplatz	70,38 m ²

Die 33 Wohnungen gliedern sich in 10 Typen welche von 84,53 m² bis 118,88 m² Größe betragen.

Insgesamt wurde eine Fläche von 5.262,49 m² verbaut.

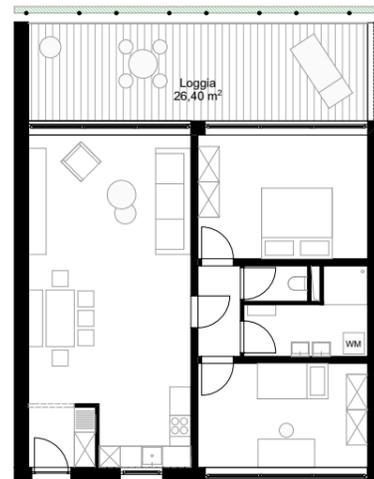
Flächen vor dem Umbau:

Gebäudegrundfläche: 2.787,75 m²

Parkplätze (484) 6.171,00 m²

Verkehrsfläche 5.820,18 m²

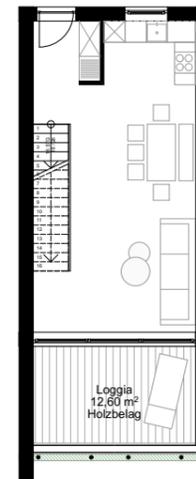
Gesamtfläche: 11.991,18 m²



TYP 001

9x
Wnfl: 85,28 m²
Loggia: 26,40 m²

Wohnraum: 43,22 m²
Zimmer: 14,11 m²
Zimmer: 13,79 m²
Gang: 3,07 m²
Wc: 1,61 m²
Bad: 14,11 m²



TYP 002- Maisonette

5x
Wnfl: 84,53 m²
Loggia: 12,88 m²

Wohnraum: 36,33 m²
Zimmer: 16,04 m²
Zimmer: 16,33 m²
Bad: 5,60 m²
Wc: 2,15 m²
Ar: 2,60 m²
Gang: 5,48 m²



TYP 003

2x
Wnfl: 93,65 m²
Loggia: 12,88 m²

Wohnraum: 42,24 m²
Zimmer: 14,72 m²
Zimmer: 16,10 m²
Bad: 8,43 m²
Wc: 2,95 m²
Ar: 3,54 m²
Gang: 2,76 m²



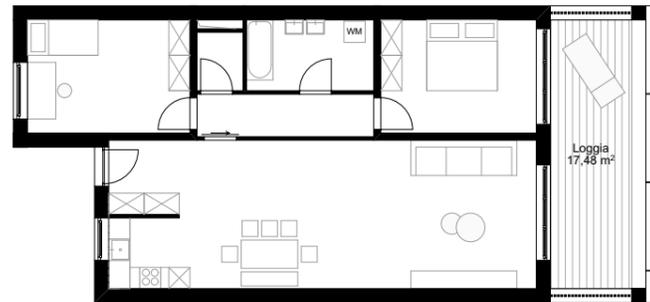
TYP 004

2x

Wnfl: 118,88 m²

Loggia: 55,04 m²

Wohnraum: 44,57 m²
 Zimmer: 13,57 m²
 Zimmer: 15,32 m²
 Zimmer: 11,81 m²
 Zimmer: 17,03 m²
 Wc: 1,80 m²
 Ar: 4,89 m²
 Bad: 6,65 m²



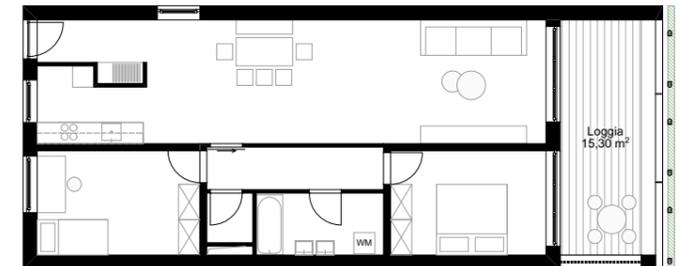
TYP 005

2x

Wnfl: 94,76 m²

Loggia: 17,48 m²

Wohnraum: 50,62 m²
 Zimmer: 14,72 m²
 Zimmer: 14,08 m²
 Bad: 7,20 m²
 Wc: 2,14 m²
 Gang: 6,00 m²



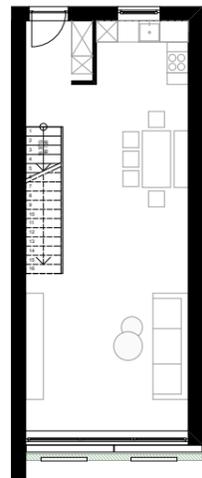
TYP 006

2x

Wnfl: 90,64 m²

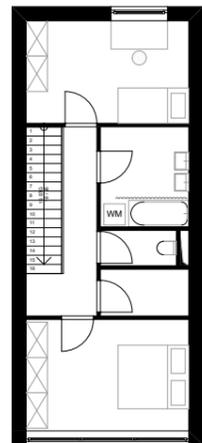
Loggia: 15,30 m²

Wohnraum: 49,97 m²
 Zimmer: 13,57 m²
 Zimmer: 12,98 m²
 Bad: 6,30 m²
 Wc: 1,82 m²
 Gang: 6,00 m²



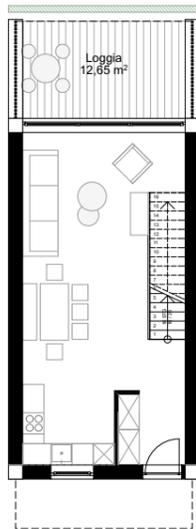
TYP 007
 3x
 Wnfl: 95,96 m²
 Loggia: -

Wohnraum:	18,97 m ²
Zimmer:	13,34 m ²
Zimmer:	14,49 m ²
Bad:	7,07 m ²
Wc:	2,15 m ²
Ar:	3,31 m ²
Gang:	6,63 m ²



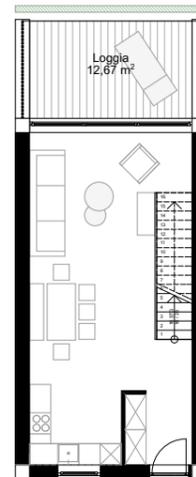
TYP 008
 4x
 Wnfl: 95,35 m²
 Loggia: 12,65 m²

Wohnraum:	38,61 m ²
Zimmer:	14,72 m ²
Zimmer:	18,09 m ²
Bad:	5,57 m ²
Wc:	2,50 m ²
Ar:	3,31 m ²
Gang:	6,55 m ²
Sr:	6,00 m ²



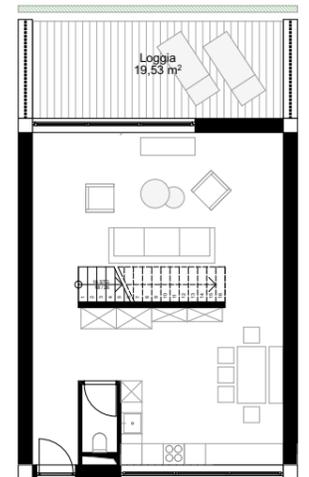
TYP 009
 3x
 Wnfl: 92,64 m²
 Loggia: 12,67 m²

Wohnraum:	42,97 m ²
Zimmer:	14,72 m ²
Zimmer:	17,62 m ²
Bad:	5,57 m ²
Wc:	2,15 m ²
Ar:	3,31 m ²
Gang:	6,55 m ²



TYP 010
 3x
 Wnfl: 92,64 m²
 Loggia: 12,67 m²

Wohnraum:	59,53 m ²
Zimmer:	16,43 m ²
Zimmer:	12,08 m ²
Zimmer:	12,07 m ²
Bad:	8,80 m ²
Wc:	1,92 m ²
Ar:	3,31 m ²
Gang:	14,56 m ²



7.4 Renderings

Entwurf



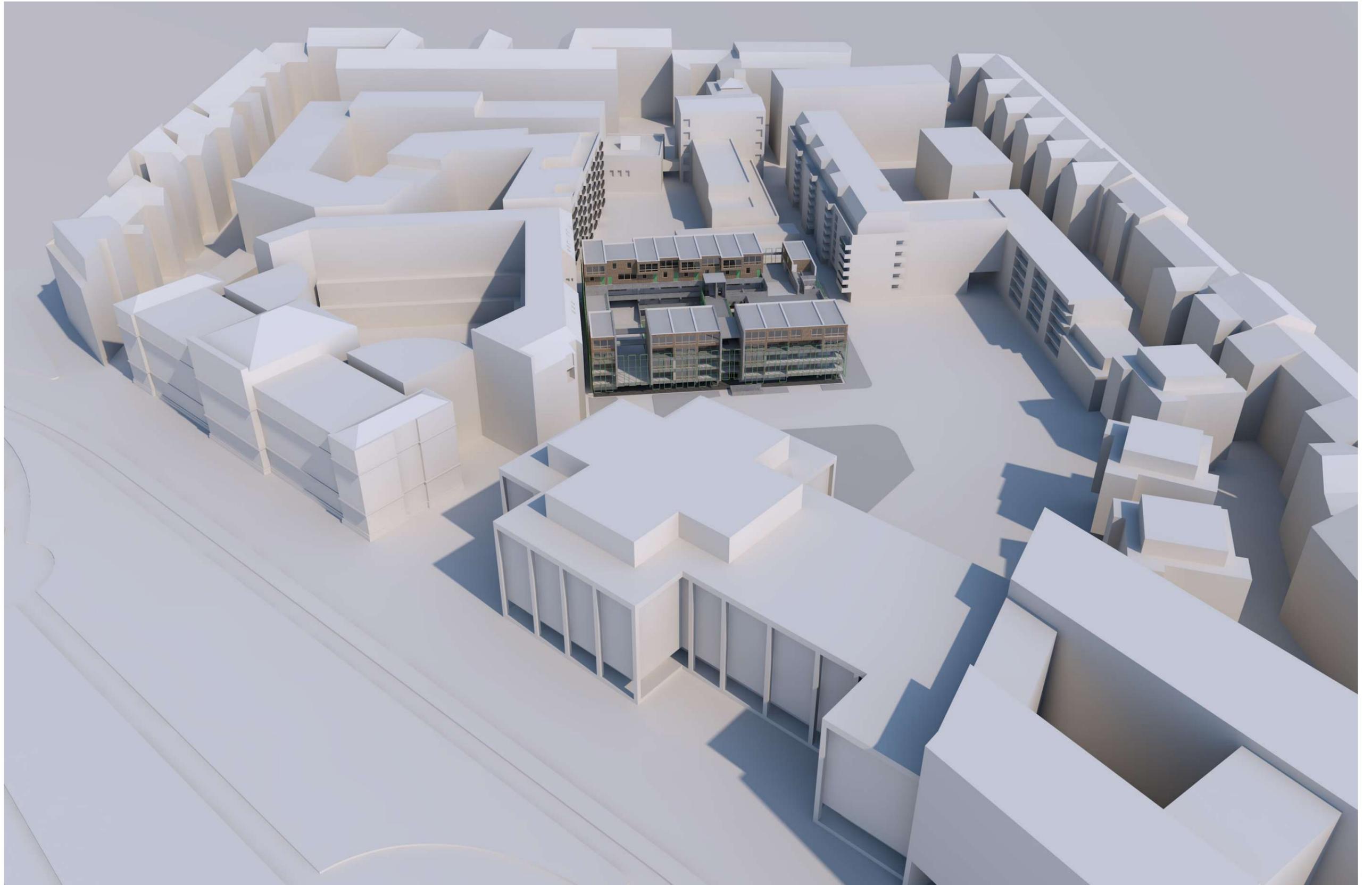
RENDERING - SÜDOST



RENDERING - FASSADE FREIBEREICHE



RENDERING - BLICK IN DEN NEUEN INNENHOF



RENDERING - BLICK VOM DONAUKANAL

8.4 DANKE

meinen Eltern, Eckhard und Esther für ihr Vertrauen sowie ihre Unterstützung,
ein besonderer Dank gilt meiner geliebten Raphaela die mich immer wieder motiviert hat
und Recherchemeisterin ist.

Danke meinen lieben Kindern Levi und Frida die einfach grossartig sind :-)
Ein großer Dank gilt Univ. Lektor Oberrat Dipl. Ing. Dr. techn. Herbert Keck für die
immerwährende Expertise an dieser Arbeit.

Danke meinen Freunden.

Sommer 2022, Wien
Bernd Hattinger

Diplomarbeit

Ruhende Reserve

Bernd Hattinger 0625543
Sommer 2022, Wien