





 Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
<http://www.ub.tuwien.ac.at>

 **TU UB**
WIEN Universitätsbibliothek

The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.
<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Ottakring Mitte

*Ein neues Zentrum für den Stadtteil um die U3-Stationen
Ottakring und Kendlerstraße durch Nachverdichtung*

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

Ao.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Erich Raith

E 260
Institut für Städtebau,
Landschaftsarchitektur
und Entwerfen

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

Abstract

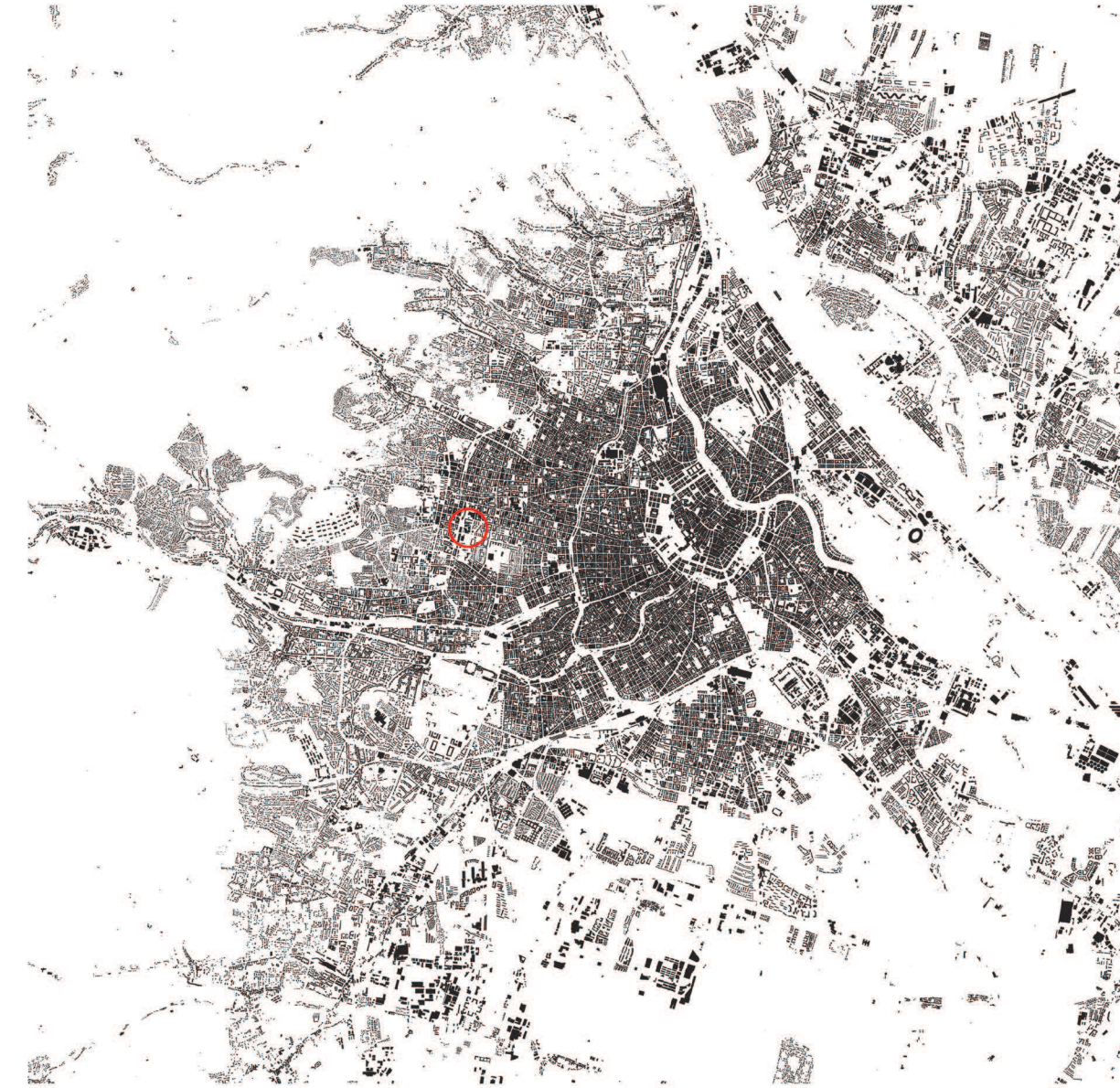


Abb.01 Lage des Projektgebiets in Wien

Die vorliegende Arbeit ist ein städtebaulicher Entwurf für ein 16ha großes Gebiet direkt an der U3 in Wien Ottakring. Bis zum Jahr 2029 wird die Bevölkerung der Stadt Wien auf über 2 Millionen Einwohner anwachsen. Als eine der Strategien, um diese Herausforderung zu bewältigen, sieht der STEP 2025 innerstädtische Nachverdichtung vor. Diese sorgt für kurze Wege, belebte Straßen und der Erhaltung von Freiflächen. Vor allem Gebiete an Stationen hochrangiger, öffentlicher Verkehrsmittel liegen im Fokus.¹

Am Planungsgebiet liegen die U-Bahn-Stationen-Ottakring und –Kendlerstraße. Zusätzlich treffen die Vorortelinie, Straßenbahnen und Busse aufeinander. Direkt an diesen Stationen und Haltestellen bieten mehrere aneinander anschließende Grundstücke das Potential den betreffenden Stadtteil neu zu definieren.

Der Entwurf im Rahmen dieser Diplomarbeit zeigt die Möglichkeit auf, den zukünftig notwendigen Wohnraum in ein durchmischtes Stadtviertel einzubetten und dabei lebendige Straßenräume zu schaffen. Da in der Umgebung Parks und öffentliche Freiräume nicht im ausreichenden Maß vorhanden sind, ist auch dies eines der Kernthemen.

The subject of the diploma is an urban planning design of an area of 16 hectare close to two stations of the U3 in Vienna. In 2029 the population of Vienna will have exceeded the two million mark. One important strategy of the STEP2025 City Development Plan is to increase the density within the urban area. Especially areas around Underground-Stations are in the focus of this. A higher density shortens the distances, makes the streets more lively and keeps open spaces.

The Stations Ottakring and Kendlerstraße are one of the most important public transportation hubs within Ottakring. They offer to change between metro, buses, trams and last but not least Vorortelinie. Around the Stations several pieces of land offer the potential to redefine this part of the city.

The project shows the possibility of creating a new center for this part of the city, offering living space for 4000 people in a mixed-use urban quarter. A core topic is also the creation of a park that will serve all residents.

¹Vgl. Stadt Wien, STEP 2025, S.65

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
1. Städtebaulicher Kontext	
Ottakring im Kontext Wiens	10
Lage	12
Vorortelinie	13
2. Analyse	
Bestand	16
Baualter	18
Verkehr und Wege	19
Parks	20
Barrieren	22
3. Städtebau in Wien	
Städtebaulicher Vergleich	28
StEP2025 & Hochhauskonzept	30
4. Entwurf	
Intention	34
Konzept	36
Rückgrat	38
Niveau Coup	39
Lageplan	40
Schnitte	42
Städtebauliche Struktur	44
Schule Fußballplätze, Wohregal Galerie	45
Park	46
Verkehr	48
Wege, Stellplätze	49
Kendlerplatz	50
Ottakringer Platz	56
Busgarage	60
EG Plan	64
Projekt in Zahlen	66
Bauphasen	72
Literatur- und Abbildungsverzeichnis, Glossar	79
Danke	83

Vorwort

Der zukünftige Bevölkerungszuwachs der Stadt Wien stellt eine enorme Herausforderung dar.² Mehr Bewohner bedeutet mehr Leben und somit Belebung, aber auch mehr Bedürfnisse. Zusätzliche Infrastruktur wird nötig und vor allem mehr Wohnraum und Arbeitsplätze.

Es gilt, dies als Chance zu begreifen und der Städtebau kann durch Erzeugung eines durchdachten Rahmens zu einer positiven Entwicklung beitragen.

Ein wesentlicher Punkt im STEP2025 weist den Weg zu einer polyzentrischen Stadt. Dies sorgt an bestehenden Zentren für Entspannung und schafft eine gleichmäßige Verteilung von Funktionen und Institutionen in der Stadt. So werden die Wege des Alltags kürzer und die Stadt kann flächendeckend lebenswerte Wohnsituationen bieten.

Die Entwicklungszone an den U3-Stationen Kendlerstraße und Ottakring, entlang derer auch die Vorortelinie (S45) geführt wird, stellt aufgrund großer unterentwickelter Flächen, im Anschluss an die gründerzeitliche Blockrandbebauung, ein außergewöhnliches, städtebauliches Potential dar. Lediglich 13 Minuten benötigt die U3 ins Zentrum, die S45 verbindet übergeordnet und der Wiener Wald ist als Naherholungsgebiet in unmittelbarer Nähe. Obwohl sich durch die infrastrukturelle Konstellation ein Zentrum für

diesen Stadtteil hier anbietet, entspricht die Nutzung einiger Grundstücke denen des Stadtrands.

Ich begann erstmals im Wintersemester 2014/15 mich mit dem Thema dieser Diplomarbeit auseinanderzusetzen, als unter der Leitung von Prof. Raith und in Zusammenarbeit mit dem Magistrat des 16. Bezirks eine Lehrveranstaltung dazu angeboten wurde. Zu den Korrekturterminen erschien auch in regelmäßigen Abständen Kurt Smetana (Gebietsbetreuung), der Anregungen stellvertretend für den Bezirk einbrachte.

Im Sommersemester 2015 konnte ich den Entwurf in einer auf dem letzten Semester aufbauenden Lehrveranstaltung weiterentwickeln. Dieser Kurs wurde von Prof. Raith und Christian Lichtenwagner betreut. Zu den regelmäßig stattfindenden Präsentationen während diesem Studienjahr wurden auch zahlreiche Gastkritiker geladen, darunter: Verena Mörkl (Superblock), Prof. Christoph Luchsinger (Hochhauskonzept), Klaus Wolfinger (Projektentwickler), sowie Vertreter des Bezirks und der Stadtplanung. Die vielseitigen Anregungen halfen mir enorm bei der Entwicklung des Entwurfs.

²Vgl. Stadt Wien, Wien wächst, S.13

• Städtebaulicher Kontext

Ottakring im Kontext Wiens

Ottakring, im westlichen Teil von Wien gelegen, erstreckt sich vom Gürtel bis zum Wiener Wald und überspannt somit den Raum zwischen den „Innenbezirken“ und dem Grünraum am Stadtrand. Der Bezirk stellt somit eine Schwelle von hochurbanen Qualitäten Wiens und der natürlichen Landschaft dar. Während vom Gürtel bis über die Vorortelinie hinaus Gründerzeitviertel das Stadtbild des Bezirks charakterisieren, befinden sich weiter westlich Villenviertel und Einfamilienhäuser.

Seit 1910 sank die Bevölkerung Ottakrings von rund 180.000 Einwohnern, der höchsten Bezirkseinwohnerzahl Wiens, bis Ende des Jahrhunderts und stieg im letzten Jahrzehnt wieder auf rund 95.000 Einwohner an. Zwar ist inzwischen die Wohnnutzfläche pro Person gestiegen, dennoch ist ausreichend Potential zur Nachverdichtung im Bezirk vorhanden. Der Grünanteil von rund 30% fällt hauptsächlich auf den westlichen, außerhalb des Gründerzeitviertels liegenden Teil und insbesondere auf den des Wiener Waldes.³ Aber auch die Entwicklungszone hängt mit Mareschsiedlung, Schmelz und den Schrebergärten an großen Grünflächen der Stadt. Für die Öffentlichkeit sind diese jedoch nicht zugänglich.



Abb. 02 Ottakring

Ottakring Projektgebiet Westbahnhof Gürtel

³ Vgl. MA 23, Wien wächst, S.56



Abb.03 Heterogene Struktur des Projektgebiets

Lage des Projektgebiets

Das Gebiet befindet sich in der südlichen Mitte des 16. Wiener Gemeindebezirks Ottakring, wo ehemals Industriebetriebe eine attraktive Lage an der Vorortelinie vorfanden.⁴ Der äußere Rand der Gründerzeitbebauung ist nur rund 400 Meter entfernt. Auch die Nutzungen der Gebäude unterscheidet sich deutlich von dem durch Wohnen geprägten Umfeld.

Die Entwicklungszone erstreckt sich entlang der Paltaufgasse/Kendlerstraße von der Thaliastraße im Norden über die durchquerende und stark frequentierte Einzugsstraße Gablenzgasse bis hin zum Sporckplatz. Südlich von Letzterem liegt die Breitenseer Kirche, welche in die Sichtachse der Kendlerstraße gesetzt wurde. Im Bereich der Endstation der U3 führt auch die Ottakringerstraße, nur einen Block von der Thaliastraße entfernt, vorbei.



Abb.04 Lage des Projektgebiets | M 1:10000 9 min. bis Hütteldorf 7 min. bis Westbahnhof

⁴Vgl. Wien Geschichte Wiki, Vorortelinie (11.02.2016)



Abb.05 Vorortelinie

Vorortelinie

Zwischen Huttengasse und Kendlerstraße verlaufen die U3 und die Vorortelinie in der von Otto Wagner geplanten Trasse. Durch das nach Norden abfallende Gelände sticht die Vorortelinie ab der Station Kendlerstraße, vom Bahnhof Hütteldorf kommend, aus dem Tunnel und stellt ein Charakteristikum des Stadtteils dar. Seit 1889 führt sie über eine Strecke von 14km Länge vom Bahnhof Hütteldorf über Ottakring bis Heiligenstadt. Nun steht die S45 unter anderem im Bereich des Planungsgebiets unter Denkmalschutz, auch der Bahnhof Ottakring ist weitgehend im Original erhalten. Anfangs diente die S45 dem Güterverkehr, 1987 wurde sie jedoch für den Personenverkehr eröffnet. Dadurch ist das Planungsgebiet auch sehr gut an die Park+Ride-Stationen Heiligenstadt und Hütteldorf angebunden. Für die Strecke Hütteldorf-Ottakring benötigt sie nur 9 Minuten.⁵

⁵Vgl. Wien Geschichte Wiki, Vorortelinie (11.02.2016)

• Analyse

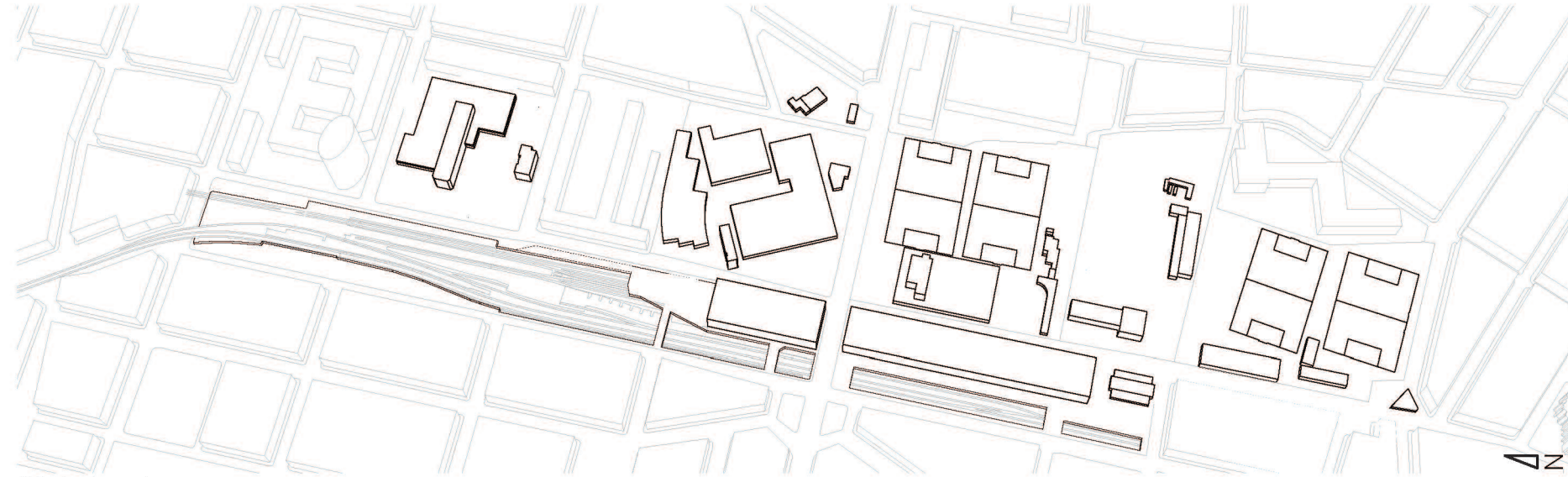


Abb.06 Bestand

Bestand

Das Gebiet rund um die beiden U-Bahn-Stationen ist durch besondere Heterogenität gekennzeichnet. Die Flächen der Entwicklungszone fügen sich nicht in den klassischen gründerzeitlichen Raster ein, da diese Bestandteil eines Industriegebiets waren und davor Teil eines Exerzierplatzes.⁶ Die Mareschsiedlung, das Areal des Universitätssportinstituts Wien und die Schrebergartensiedlung bilden zusammen mit dem Entwicklungsgebiet eine „Insel“ im orthogonalen Raster der Gründerzeit. Die zur Disposition stehenden Flächen liegen östlich, sowie direkt über der U3, an den Ausgängen der Stationen Ottakring und Kenderlstraße. Insgesamt umfasst es rund 16ha, wobei ein großer Teil unbebaut und teilweise auch ungenutzt ist. Die nachfolgende Analyse zeigt, dass die vorhandenen Funktionen charakteristisch für den Stadtrand sind, jedoch nicht für ein Gebiet an zwei Stationen der U-Bahn inmitten gründerzeitlicher Bebauung.

Im Norden erstreckt sich von der Thaliastraße bis zum Hauptausgang der U3-Endstation ein Platz, der auch an eine Schule anschließt und bisweilen nur wenig Aufenthaltsqualität bietet. Geht man von hier Richtung Süden, vorbei am angrenzenden „Schwesternturm“ (Hochhaus mit 25 Geschossen) so kommt man zum Areal der Tabaccoland, welches sich an den beiden Ausgängen der Endstation aufspannt. Es ist Standort für eine Lagerhalle und ein großer Teil der Fläche wird als Mitarbeiterparkplatz genutzt. Ein baulich daran angeschlossenes Bürogebäude erstreckt sich an der Hettenkofergasse über die ganze Länge des Bauplatzes. Daran anschließend steht das sogenannte „Wohnregal“ von Helmut Wimmer⁷, welches auf Grund seiner Wohnqualität und des geringen Alters voraussichtlich noch länger bestehen wird. Zwischen diesem und der Gablenzgasse ist

eine bereits in die Jahre gekommene Busgarage der Wiener Linien, inklusive eines zugehörigen Bürogebäudes, situiert. Auf der anderen Seite der Gablenzgasse liegen zwei Fußballplätze sowie ein Gebäude der Heeresverwaltung. Weiter südlich, östlich der Station Kenderlstraße, befinden sich das Gelände eines stillgelegten Umspannwerks, ein Gebäude der MA48 und wiederum zwei weitere Fußballplätze mit einem Vereinsgebäude. Die U-Bahn wurde entlang der Kenderlstraße, sowie am südlichen Abschnitt der Paltaufgasse überbaut. Hier befinden sich jeweils in den Obergeschossen Parkgaragen (P+R) und auf Niveau der Huttengasse, Supermärkte und ein Fitnessstudio. Nördlich der U-Bahn-Station-Kenderlstraße ist an der Kenderlstraße und Paltaufgasse hingegen keine Nutzung der Erdgeschosszone möglich, da die Gleise der U-Bahn neben der Straße verlaufen.



Abb.07 Luftbild 45°

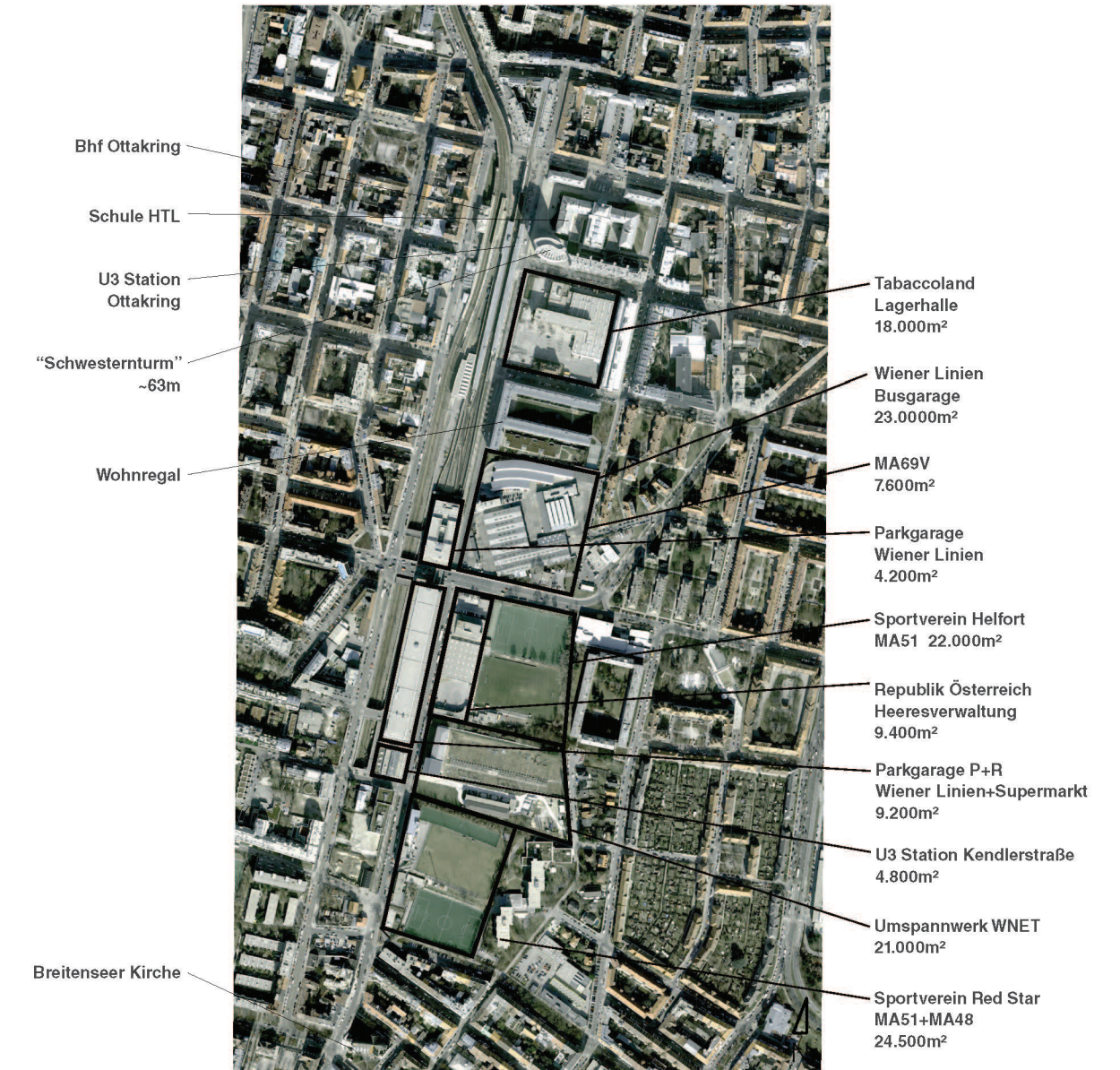


Abb.08 Luftbild orthogonal | Besitzverhältnisse

⁶Vgl. Holzer: Wiens grüne Lunge (06.02.2014)

⁷Vgl. Architekturzentrum Wien: Wohnregal (14.09.2003)

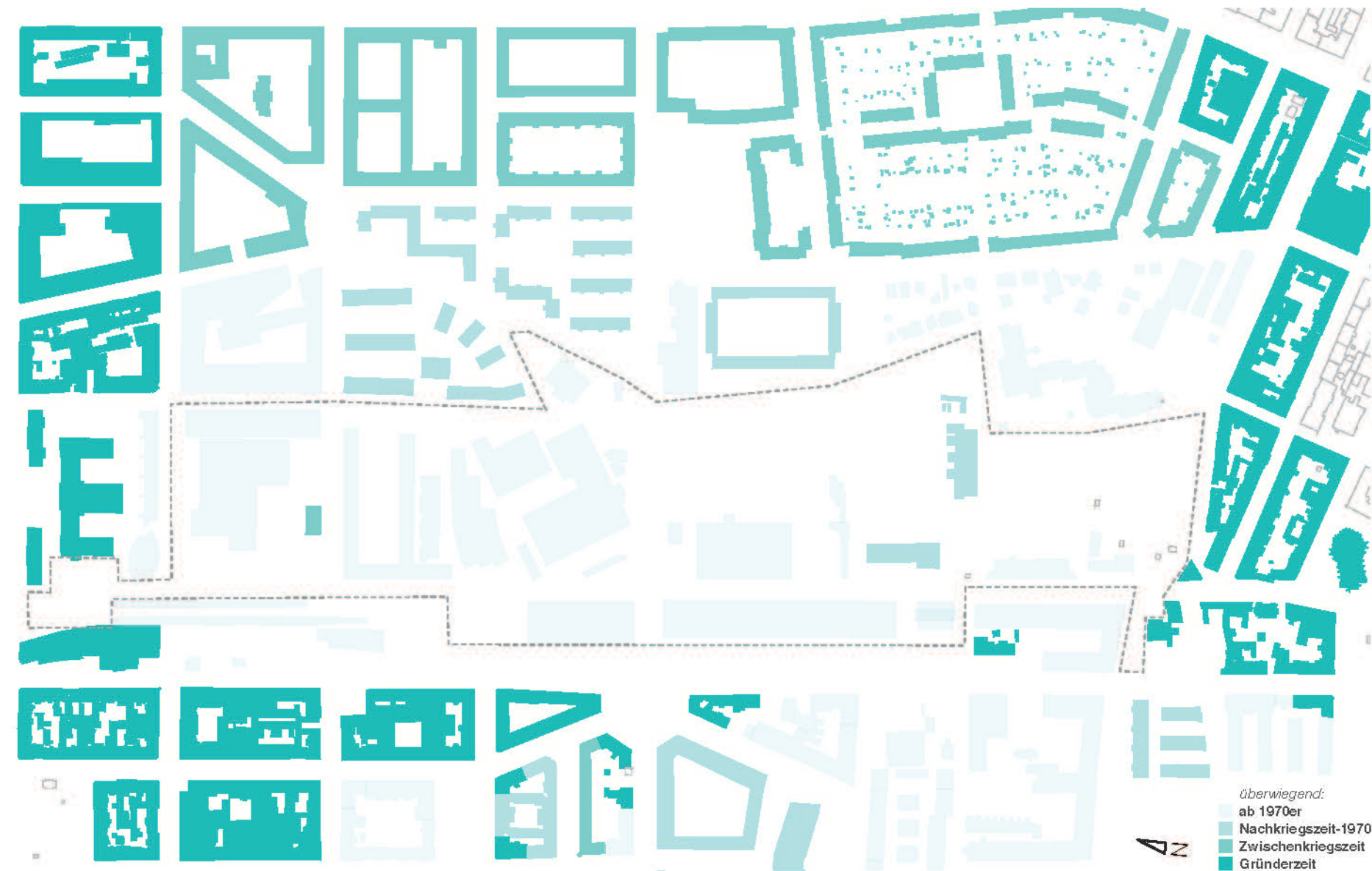


Abb.09 Baualter | M 1:5000

Baualter

Die umgebenden Gebäude fügen sich überwiegend dem Raster der Gründerzeit. Speziell nördlich und südlich des Planungsgebiets stammt auch ein Großteil der Gebäude aus dieser Zeit. Im Osten hingegen sind sämtliche Gebäude im Anschluss an das Gebiet aus jüngerer Zeit. Dies liegt an der zuvor beschriebenen besonderen Geschichte des Stadtteils.

Die Bauten am Planungsgebiet selbst wurden teilweise um die Jahrhundertwende erbaut oder sind nur wenige Jahrzehnte alt. Gemeinsam ist ihnen, dass sie kaum nutzungsflexibel sind.

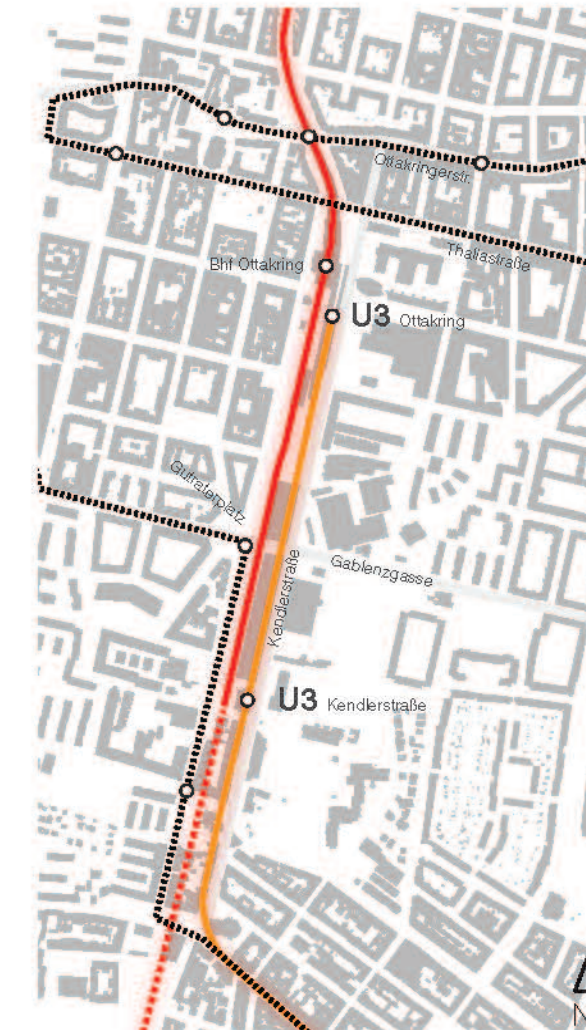


Abb.10 Hervorragende Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel

Verkehr und Wege

Einen der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des 16. Bezirks stellt der Bereich um die U3-Endstation dar. Hier treffen sämtliche Arten öffentlicher Verkehrsmittel der Stadt Wien aufeinander. Neben U-Bahn befindet sich hier der Bahnhof Ottakring sowie Straßenbahn- und Bus-Stationen. Hier führt auch die Thaliastraße vorbei und die Ottakringerstraße verläuft nur einen Block weiter.

Die Station Kenderstraße bietet Umstiegsmöglichkeiten zwischen U3, der Straßenbahnlinie 10 und dem 48A.

Die Huttengasse und Gablenzgasse sind stark frequentierte Straßen, die direkt am Entwicklungsgebiet liegen. Die Gablenzgasse (in diesem Bereich vierspurig) dient als übergeordnete Stadteinzugsstraße und die Huttengasse wird zum Großteil als Durchzugsstraße befahren. Beide kreuzen sich an der sternförmigen Kreuzung am Guttraterplatz. Dementsprechend hoch ist hier das Verkehrsaufkommen.

Die Kenderstraße/Paltaufgasse kreuzt die Thaliastraße und führt unter der Spetterbrücke (Gablenzgasse) durch. Weiter südlich rückt die Breitenseer Kirche in ihre Achse. Die vorhandenen Nutzungen entlang der Straße bieten wenig Potential für mehr Frequenz. Deshalb wird sie kaum von Autofahrern oder Fußgängern genutzt. Positiv auffallend ist der Fahrradstreifen, der auf der relativ breiten Straße vom Autoverkehr getrennt befahrbar ist.

Die meisten der umliegenden Straßen sind für Autos befahrbar und von Gehsteigen gesäumt. Insgesamt wurde das Wegenetz auf den Autoverkehr zugeschnitten. Es ist grobmaschig und enthält mancherorts schwer überwindbare Barrieren und Geländestufen.

Freiräume

Zwar besteht das Entwicklungsgebiet aus Großteils unbebauten Flächen, wie Fußballplätzen, und, im Falle des Umspannwerkgeländes, ungenutzten Freiflächen, jedoch sind diese nicht öffentlich zugänglich bzw. als Parks ausgewiesen. Einzig der direkt am Wohnregal liegende Hettenkoferpark befindet sich in unmittelbarer Nähe. Allerdings muss dieser auf einer Fläche von rund 2.000 m² Platz finden. Erweitert man den Umkreis auf 10 Gehminuten, gemessen von den U-Bahnstationen, so erreicht man den Rohrauerpark, der in etwa der durchschnittlichen Grundfläche eines Gründerzeitblocks entspricht. Südwestlich der Breitenseer Kirche befindet sich auch der Ordelpark, allerdings steht hier die Entfernung im Widerspruch zum Erholungswert aufgrund seiner geringen Größe.

Zwar profitiert dieser Stadtteil sicherlich von der Nähe zum Wilhelminenberg, jedoch mangelt es an attraktiven und großzügigen Parks, die man beispielsweise für eine Mittagspause oder zum Spielen rasch erreichen kann. Hingegen gibt es direkt an den Ausgängen der U3 vier Fußballplätze. Diese sind den ansässigen Vereinen zugehörig und entsprechend abgesperrt. Auffällig ist, dass sich in direkter Umgebung nochmals sieben weitere Fußballplätze befinden. Es scheint deshalb durchaus sinnvoll hier einen Zusammenschluss zweier Vereine zu erwirken, um damit Grünflächen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Freiflächen sind also genügend vorhanden, doch werden diese privat genutzt und/oder sind abgesperrt.



Abb.11 Leitbild Grünräume - STEP2025 | Teile des Projektgebiets befinden sich in einem Streifen der urbanen Freiraumvernetzung



Abb.12 11 Fußballplätze in unmittelbarer Nähe | M 1:10000



Abb.13 ...jedoch kaum Parkflächen | M 1:10000

Barrieren

Versucht man die einzelnen Areale und Grundstücke ebenerdig zu erschließen und in einen Zusammenhang zu bringen, so zeigen sich einige Probleme. Bedingt durch das abfallende Gelände ergeben sich Barrieren aufgrund der Kombination von Straßen und der U-Bahn bzw. Vorortelinie. So steigt die Gablenzgasse von Ost nach West bis auf die Höhe der Huttengasse und stellt dadurch nicht nur durch dessen Verkehr, sondern auch baulich eine Barriere für das Gebiet dar. Die Kendlerstraße kreuzt diese und wird in diesem Bereich unter der Spetterbrücke durchgeführt. Für Fußgänger wurde an dieser Stelle eine Außentreppe als Verbindung der beiden Straßen errichtet. Nicht gehfähigen Personen ist der Straßenwechsel hier jedoch nicht möglich. Sie können entlang der Kendlerstraße/Paltaufgasse über eine Länge von ca. 600 Meter nicht auf die westliche Seite der Vorortelinie gelangen.

Die Gleise der Vorortelinie verlaufen ab der Station Kendlerstraße in Richtung Norden in einem rund sechs Meter tiefen Graben. Da jedoch das Gelände abfällt, befindet sich der Bahnsteig am Bahnhof Ottakring bereits in rund fünf Meter Höhe. Somit sorgt die Trasse für eine enorme Barrierewirkung in diesem Bereich.

Die daneben verlaufende U-Bahn ist durch einen sehr breiten, tiefen und langen Riegel (P+R) überbaut, welcher das Gefühl zweier voneinander getrennter Seiten noch verstärkt, sowie eine lange, leere Flucht entlang der Kendlerstraße erzeugt. Leer, weil in diesem Bereich die

Option einer offenen Erdgeschosszone durch die daneben verlaufenden Gleise verhindert wird. Zusätzlich wirft das Gebäude nachmittags einen enormen Schatten.

Das „Wohnregal“ bietet wie erwähnt hohe Wohnqualität und überzeugt durch seine Architektur. Allerdings verfügt dessen Erdgeschoss nur über eine sehr geringe Raumhöhe und zeigt sich zur Straße hin verschlossen. Da die Fassade beinahe 100 Meter entlang der Kendlerstraße verläuft, ist der Straßenraum davor, wenn auch verhältnismäßig breit, nicht sehr attraktiv.

An dessen Grundstück schließt direkt jenes der Wiener Linien an. Da es zwischen diesen beiden keine Durchgangsmöglichkeit gibt entstand hier ein rund 4ha großer, geschlossener „Block“. Auch die Wege südlich der Gablenzgasse sind auf einem ähnlich groben Raster aufgebaut.

Im Allgemeinen sind zwischen den beiden U-Bahn-Stationen kaum Fußgänger zu sehen. Dies dürfte einerseits auf den Mangel an Angeboten zurückzuführen sein, als auch auf den wenig attraktiven Straßenraum.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass das Wegenetz autogerecht ist, jedoch keinesfalls den Bedürfnissen von Fußgängern entspricht und Barrierefreiheit oftmals nicht gegeben ist. Durch die groß dimensionierte Struktur ergeben sich sehr viele Barrieren, die es abzubauen gilt, um an dieser Stelle ein funktionierendes Stadtviertel andeuten zu können.



Abb.14 Höhenschichtlinien | M 1:10000

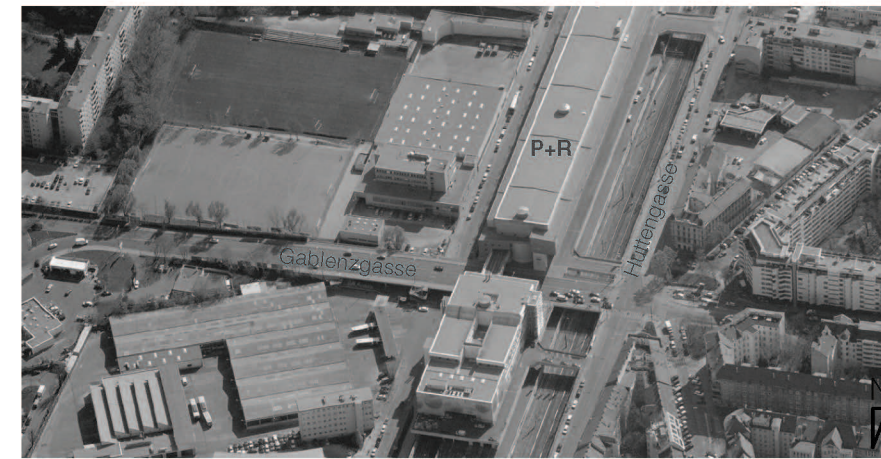


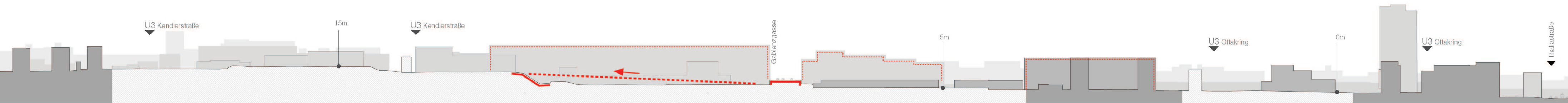
Abb.15 Barrieren: Gablenzgasse und Vorortelinie



Abb.16 Barrieren: Gablenzgasse und P+R



Querschnitt | M 1:2000



Längsschnitt | M 1:2000



Ab.17 Kendlerstraße als Sichtachse auf Breitenseer Kirche | leere Flucht an der Parkgarage



Abb.18 Leere Paltaufgasse an der Busgarage und dem Wohnregal



Abb.19 Gablengasse - ein Highway durch die Stadt



Abb.20 Eine trieste Mauer entlang der Kendlerstraße



Abb.21 U-Bahn und Vorortelinie trennen den Stadtteil

• Städtebau in Wien

Abb.22 Seestadt Aspern | 240 ha



Abb.23 Hauptbahnhof | 109 ha

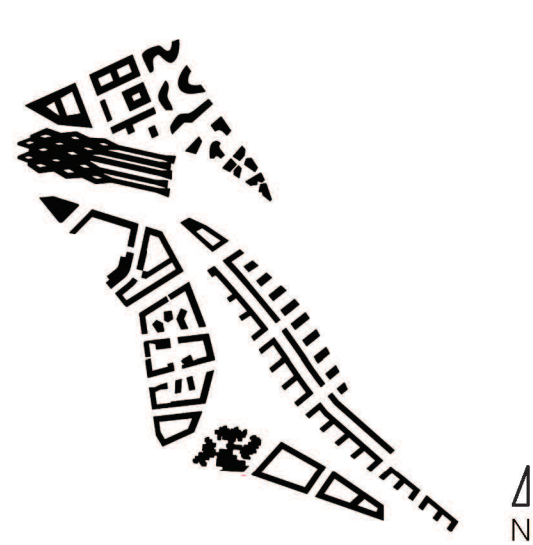


Abb. 24 Nordbahnhof | 30 ha

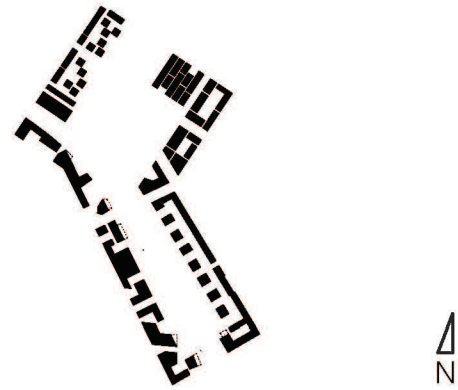


Abb.25 Karl Marx Hof | 15 ha



Abb.26 Alt Erlaa | 24 ha



Abb.27 Ottakring Mitte | 16 ha



Ein städtebaulicher Vergleich, mit prägenden Beispielen aus der Stadt Wien, soll die Dimensionen greifbarer machen. Dabei wird klar, dass die Seestadt Aspern in völlig anderen Maßstäben geplant wird. Sie kann prinzipiell auch unabhängig ihrer Umgebung funktionieren. Alle weiteren Beispiele sind jedoch jeweils in einen Stadtteil eingebettet oder von dessen Nähe abhängig. Als ein Negativbeispiel kann das Gebiet des Hauptbahnhofs gesehen werden. Zwar gliedert es sich baulich in das Umfeld ein, aber durch ein Einkaufszentrum wird ein durchmischtes Viertel vereitelt. Im Gegensatz dazu verfolgt der Entwurf für das Areal

des ehemaligen Nordbahnhofs Planungsgrundsätze, die auch im vorliegenden Projekt aufgenommen werden: ein funktional gut durchmischtes Gebiet, die Erhaltung von Freiflächen durch bauliche Dichte an dessen Rändern und einen starken Bezug zum Park. Der Wohnpark Alt-Erlaa glänzt mit seiner vergleichsweise hohen Wohnzufriedenheit.⁸ Faktoren dafür sind unter anderem die niedrigen Wohnkosten, ein Kaufpark mit verschiedenen Geschäften im direkten Anschluss, Balkone mit Blick auf einen Park und die direkte Anbindung an die U6.

	Seestadt Aspern	Wien Hbf	Wien NBhf	Karl Marx Hof	Alt Erlaa	Ottakring Mitte
<i>Baujahr</i>	2011 - 2028 ⁹	2008 - 2018 ¹²	-2025 ¹³	1927 - 1933 ¹⁴	1973 - 1985 ¹⁵	
<i>Baugrundfläche</i>	240 ha ⁹	109 ha ¹²	30 ha ¹³	~15 ha ¹⁴	24 ha ¹⁵	16 ha
<i>BGF*</i>	-		510.000 m ² ¹³		Wohn-NF ¹⁵	270.000m ²
<i>GFZ*</i>	1,8 - 3,2 ¹⁰		1,7 - 5,4 ¹³	~1 ¹⁴		2,5-3,3
<i>Wohnungen</i>		5.000 ¹²	4.000 ¹³	1.272 ¹⁴	~3.200 ¹⁵	1.780
<i>Einwohner</i>	20.000 ⁹	13.000 ¹²	10.000 ¹³	~2.900 ¹⁴	9.000 ¹⁵	3.125
<i>Park (Grünfläche)</i>	9 ha (5 ha See) ⁹	7 ha ¹²	10 ha ¹³			4,2ha
<i>Stellplätze</i>	0,7 / Wohnung ⁹		3.900 ¹³		3.400 ¹⁵	1.750

⁹Vgl. Magistrat der Stadt Wien, Zufriedenheit mit der Ausstattung der Wohnhausanlage und der Wohnumgebung (20.02.2016)

⁹ Vgl. IBO-Magazin: Aspern – Die Seestadt Wiens, S.2

¹² Vgl. Hauptbahnhofcity, Daten und Fakten (Zugriff: 20.02.2016)

¹⁴ Vgl. Wikipedia: Karl Marx-Hof (20.02.2016)

¹⁰Vgl. Technische Universität Wien, Ergebnisse des Entwerfens "Aspern City" unter der Leitung von Gastprofessorin Manuelle Gautrand, S. 14

¹³Vgl. Stadt Wien, Handbuch zum städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof (Zugriff: 20.02.2016)

¹⁵ Vgl. Wikipedia, Wohnpark Alt-Erlaa (20.02.2016)

Polyzentrische Stadt

“Für die kompakte Stadt der kurzen Wege braucht es eine möglichst kleinteilige Verteilung von Zentren, wo gewachsene Ortskerne genauso ihren Platz haben wie die City. Die Stärkung und Weiterentwicklung etablierter Zentren wird daher in den nächsten Jahren ebenso im Fokus stehen wie die Behebung von funktionalen Defiziten an einzelnen Standorten sowie die gezielte Entwicklung neuer Zentren im Zuge der Stadterweiterung.”¹⁶

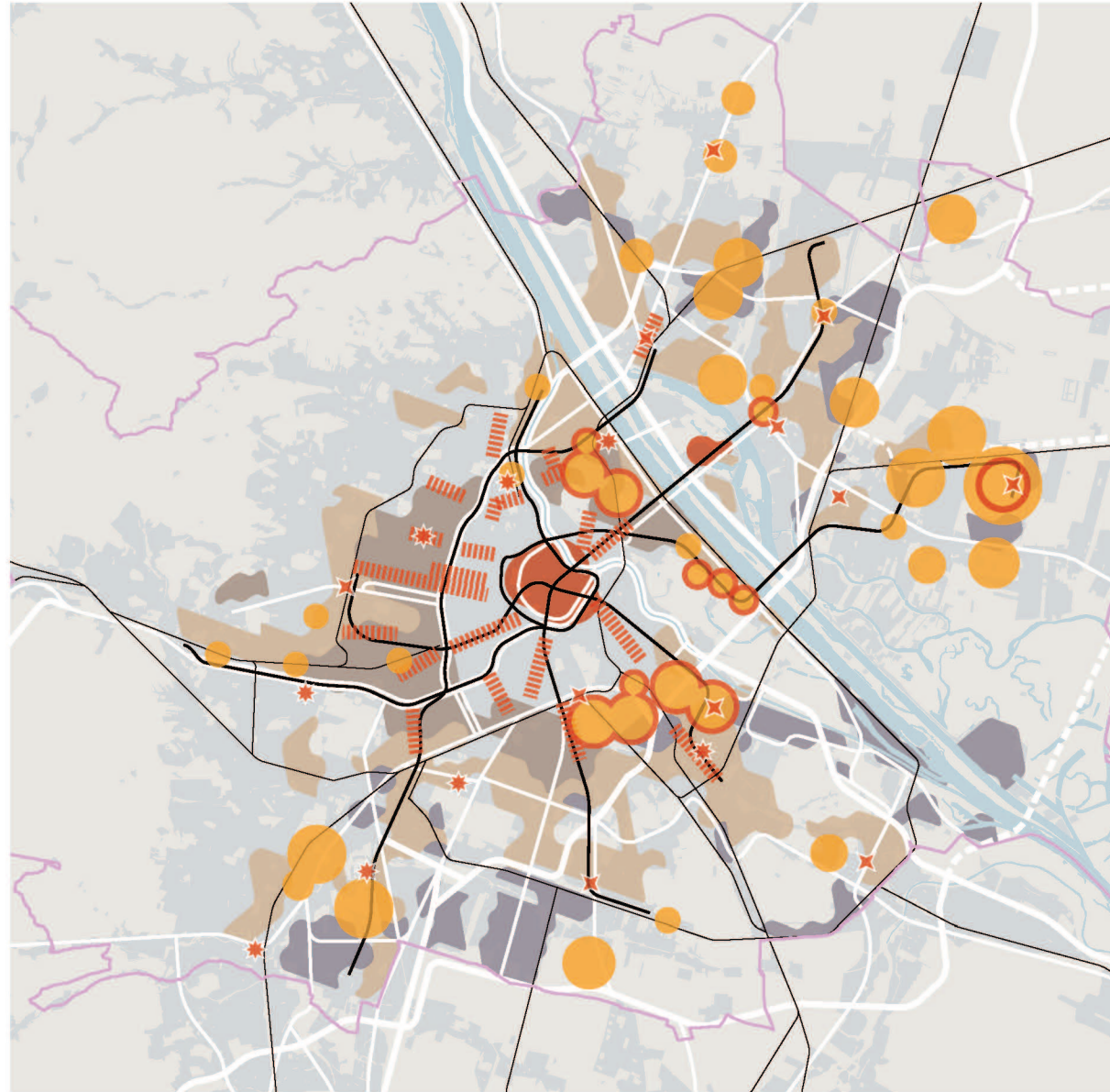


Abb.28 Leitbild Siedlungsentwicklung | Der Stern am Plan weist das Gebiet als Stadtteilzentrum mit Entwicklungsbedarf aus

Qualitätsvolle Urbanität in allen Stadtteilen

“In Stadtentwicklungsgebieten werden [...] tragfähige Strukturen umgesetzt, die den Anforderungen einer wachsenden Stadt adäquat sind, die eine sparsame Flächen- und Ressourcennutzung ermöglichen und Nutzungsmischung zulassen. Dadurch wird jene Frequenz und Nachfrage generiert, die der Einzelhandel und funktionierende Erdgeschoßzonen brauchen und die damit ganz im Sinn der „Stadt der kurzen Wege“ eine flächendeckende und fußläufig zu erreichende Nahversorgung bieten. Ausreichend dimensionierte und qualitativ hochwertige Grün- und Freiräume sind selbstverständlicher Teil solcher Neuentwicklungen.”¹⁷

Urbanität und Dichte

“Urbane Nutzungsmischung – also die Kombination von Wohnen mit anderen Nutzungen –, qualitätsvolle Dichte und Ressourcenschonung werden zum zentralen Kriterium für Bauvorhaben und Projekte. Stadterweiterungsvorhaben sollen sich daher in Zukunft in den Entwicklungsachsen vorwiegend entlang hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel an Dichten von mindestens Nettogeschosßflächenzahl (NGFZ) 1,5 orientieren, im Bereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel an mindestens NGFZ 2,5. Abhängig von einer besonderen Lagegunst können in einigen Bereichen im Zuge von Hochhausentwicklungen punktuell auch höhere Dichten erzielt werden.”¹⁸

Grün-, Frei- und Erholungsräume

„Grün und Erholungsräume definieren sich in einem hohen Maß über Qualität. Diese wird durch große zusammenhängende Flächen, die Identität der Landschaftsräume und deren Benutzbarkeit bestimmt.“¹⁹

„Freiräume dürfen kein rares Gut sein, sie müssen in allen Teilen der Stadt in quantitativ und qualitativ ausreichendem Maße vorhanden und nutzbar sein.“²⁰

Mobilität

“So räumt Wien etwa dem öffentlichen Verkehr, dem Rad- und Fußverkehr einen klaren Vorrang gegenüber dem Autoverkehr ein.”²¹

Auszüge aus dem Hochhauskonzept Wiens

“Die Hervorhebung und Stärkung markanter Punkte und Stadtkanten innerhalb der bestehenden Baustruktur durch Hohe Häuser (bis 35 m Höhe) und Hochhäuser (über 35 m Höhe), punktuelle Schwerpunktsetzungen, diskrete Vertikalentwicklung in zweiter, dritter Reihe und gezielten, das Umfeld belebende Systembrüche umreißen als Stichworte mögliche städtebauliche Verhaltensweisen für die Implementierung von Hochhäusern im Bereich der Konsolidierten Stadt.”²²

“Hochhausentwicklungen bieten generell große Chancen für Mehrfachprogrammierungen, die auch für das Umfeld bereichernd und belebend wirken können und somit auch einen hohen Mehrwert für die Allgemeinheit darstellen.”²³

“Das Erdgeschoss beziehungsweise die untersten Geschosse eines Hochhauses sollten in erster Linie als dem Stadtraum zugehörig betrachtet werden und sind dementsprechend als integraler Teil des öffentlichen Raums zu programmieren und mit zu verschmelzen.”²⁴

“Für die gebotene Verkehrsverträglichkeit dürfen Hochhausnutzungen einen maximalen motorisierten Individualverkehrsanteil von 20 Prozent nicht überschreiten; dazu ist das Stellplatzregulativ anzuwenden. Eine ausreichend leistungsfähige Verkehrsanbindung ist über das öffentliche Verkehrsnetz, insbesondere die Anbindung an schienengebundene Massenverkehrsmittel. Als solche gilt eine Gehentfernung von bis zu fünf Minuten bei der U-Bahn/S-Bahn, sowie drei Minuten bei der Straßenbahn durch entsprechende Raumverträglichkeitsgutachten nachzuweisen.”²⁵

¹⁶ Stadt Wien, STEP 2025, S.64

¹⁷ Ebenda, S.54

¹⁸ Ebenda, S.54

¹⁹ Ebenda, S.115

²⁰ Ebenda, S.117

²¹ Ebenda, S.24

²² Stadt Wien, Fachkonzept Hochhäuser, S.23

²³ Ebenda, S.37

²⁴ Ebenda, S.37

²⁵ Ebenda, S.45

• Entwurf

Intention

Ziel des Entwurfs ist es, auf dem Projektgebiet ein neues Zentrum für diesen Stadtteil zu schaffen. Eine funktional durchmischte Bebauung mit Schwerpunkt Wohnen soll einen Beitrag zum zukünftigen Bevölkerungswachstum der Stadt Wien liefern. Unter den städtebaulichen Rahmenbedingungen entsteht dabei eine dem Standort entsprechend gebaute und funktionale Dichte.

Insbesondere für Wohnraum und der Entwicklung einer belebten Erdgeschosszone und deren Straßenraum sollen gute Voraussetzungen geschaffen werden. Zum grünen Zentrum des Gebiets soll ein daran verlaufender Park werden.

In Summe soll eine durchdachte Bebauungs- und Freiraumstruktur die Möglichkeit der Entwicklung zu einem zentrumsbildenden und attraktiven Stadtviertel aufzeigen.

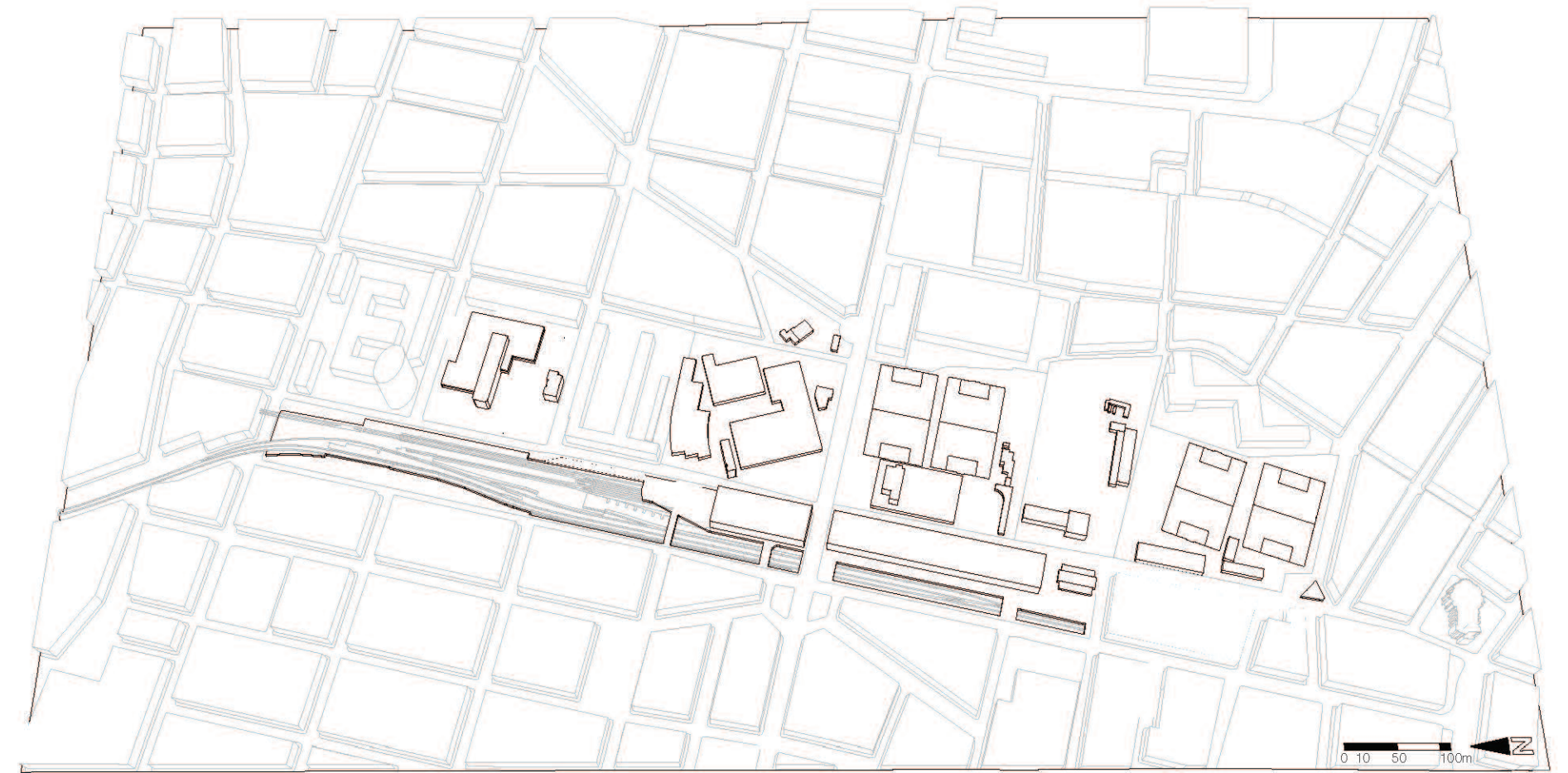


Abb.29 Bestand

Konzept

Der Entwurf zeigt ein neues Zentrum für diesen Teil der Stadt, aufgespannt zwischen den beiden U-Bahn-Stationen-Ottakring und Kendlerstraße. Die Kendlerstraße (/Paltaufgasse) fungiert als Rückgrat des Gebiets. Sie vermittelt zwischen den beiden Stationen und stärkt ihre Verbindung.

Der ressourcenschonende Umgang mit den Freiflächen ist eines der Kernprinzipien des Entwurfs. Sämtliche Gebäude der betreffenden Grundstücke werden ersetzt, da ihre Baustruktur und Nutzung für diesen Standort inadäquat sind, bzw. eine zu geringe Dichte vorweisen. Dadurch können die Freiflächen als solche gewahrt werden.

Im Mittelpunkt steht der Bezug zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. An beiden Stationen wird ein großzügiger öffentlicher Raum ausgebildet, deren Wegesysteme zum jeweilig anderen orientiert sind. Diese Plätze sind durch eine verkehrsberuhigte Zone mit verschiedenen Aufenthaltsqualitäten gekennzeichnet. Am Ottakringer Platz wird durch eine hohe bauliche Dichte und die umlaufend offene Erdgeschosszone der Stadtteil funktional gestärkt. Hochpunkte formen hier gemeinsam mit dem Schwesternurm ein Ensemble, das dem Standort neben dem Bahnhof und der U-Bahn-Station starke Präsenz verleiht. Sie bilden ein Gelenk zwischen Thaliastraße und Kendlerstraße. Der Kendlerplatz ist als „shared space“ ausgebildet. Er öffnet sich von dessen U-Bahn-Station in Richtung Norden und bietet eine flexible Erdgeschosszone. Um ihn bildet sich ein Quartier, das von Wohnen geprägt ist

und einen starken Bezug zum Park schafft.

Die Erdgeschosszonen an den Plätzen verfügen jeweils über eine Geschosshöhe von mindestens 4 Meter, um für verschiedene Nutzungen offen zu sein. Auch die oberen Geschosse bieten mit einer Geschosshöhe von 3,3 Meter die Möglichkeit, je nach Nachfrage, Wohnungen oder Büros zu schaffen.

Die bauliche Dichte, gemischte Nutzungen und eine beinahe durchgehende zweihüftige Erdgeschosszone tragen zur Belebung der Straßenräume entlang der Kendlerstraße bei. So wird außerdem der Verkehr minimiert und die Wege bleiben kurz. Dies kommt vor allem Personen mit besonderen Bedürfnissen entgegen.

Gleichzeitig werden durch die Dichte entlang der Kendlerstraße die Fläche für einen direkt angrenzenden Park freigehalten und Erschließungskosten gespart. Dieser Park vermittelt ebenfalls zwischen den beiden Stationen. Er verzahnt sich mit der Bebauung um einerseits für möglichst viele Wohnungen einen Ausblick zu schaffen und andererseits die Innenhöfe, sowie den Park großzügiger wirken zu lassen.

Um eine schrittweise Umsetzung des Stadtviertels zu ermöglichen, ist das Projekt unter Berücksichtigung der Grundstücksverhältnisse in einzelne Baustufen unterteilt. Dies sorgt für Flexibilität in der Umsetzung. Es ist der Versuch, ein komplex unterteiltes Gebiet auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen und gleichzeitig die nötige Flexibilität für eine zukünftige Entwicklung zu bewahren.

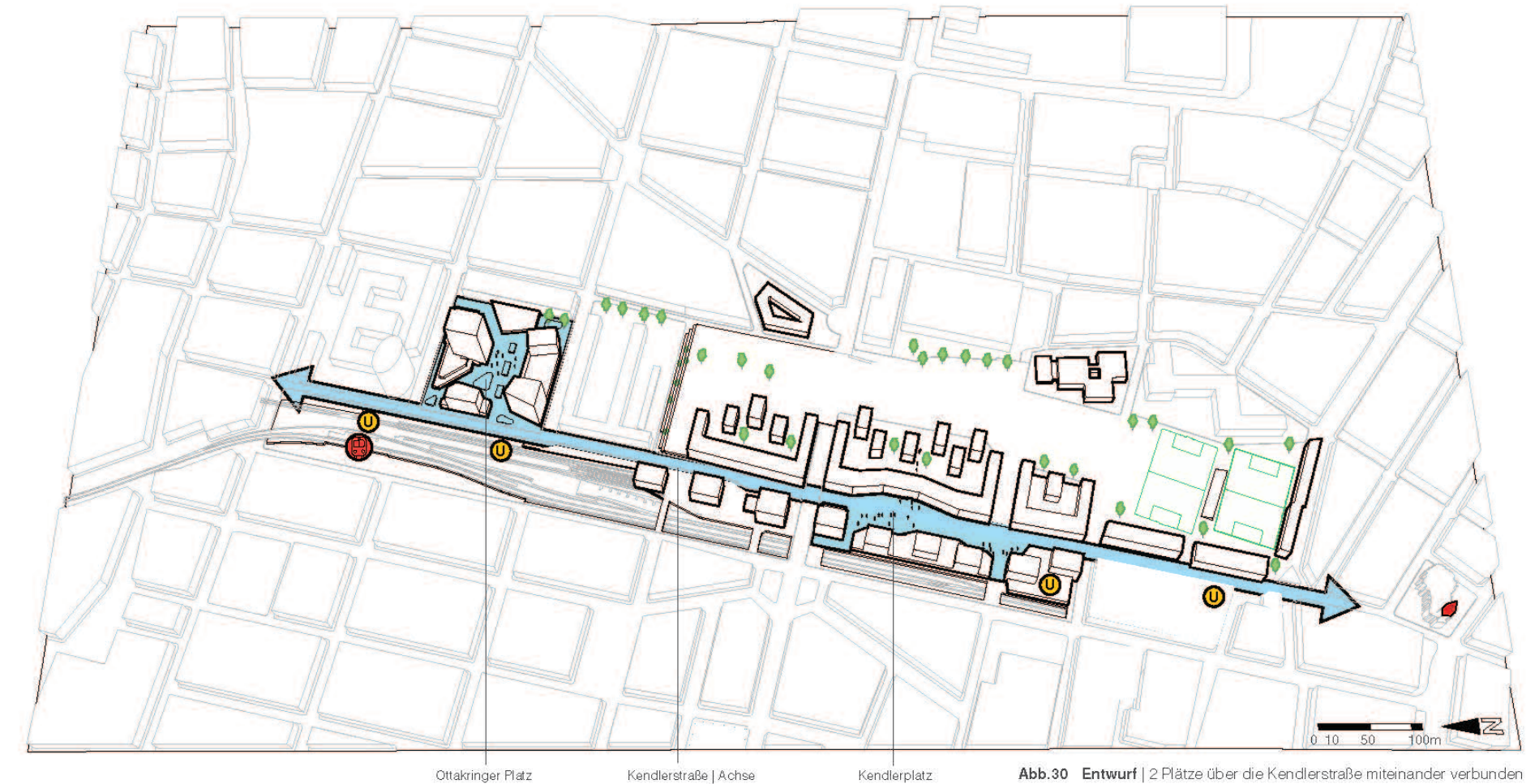


Abb.30 Entwurf | 2 Plätze über die Kendlerstraße miteinander verbunden

Rückgrat | Verbindung der U-Bahn-Stationen

Die in einer Achse liegende Kendlerstraße und Paltaufgasse werden namentlich zur Kendlerstraße zusammengeschlossen. Sie dient als Rückgrat des Gebiets und vermittelt zwischen den beiden U-Bahn-Stationen und ihren Plätzen.

Die bisher kaum belebte Straße wird durch gezielte Maßnahmen aufgewertet, um eine attraktive und wegweisende fußläufige Verknüpfung zu schaffen. Durch die Baustruktur und deren Funktionen, die Gestaltung des Straßenraums sowie der Sichtbeziehung wird die Relation der beiden Stationen gestärkt. An der Kendlerstraße entsteht eine hohe bauliche Dichte sowie eine beinahe durchgehende zweihüftige Erdgeschosszone. Die kontinuierliche Gebäudestellung entlang des Rückgrats und besonnte Bereiche weisen den Weg entlang der Kendlerstraße. Wichtige Aspekte der Gestaltung des Straßenraums sind flexible und offene Erdgeschosszonen sowie Barrierefreiheit.

Die direkte Sichtbeziehung zwischen der Station Kendlerstraße und der Endstation soll weiterhin bestehen denn sie weckt Interesse und lädt ein, die Straße zu nützen.

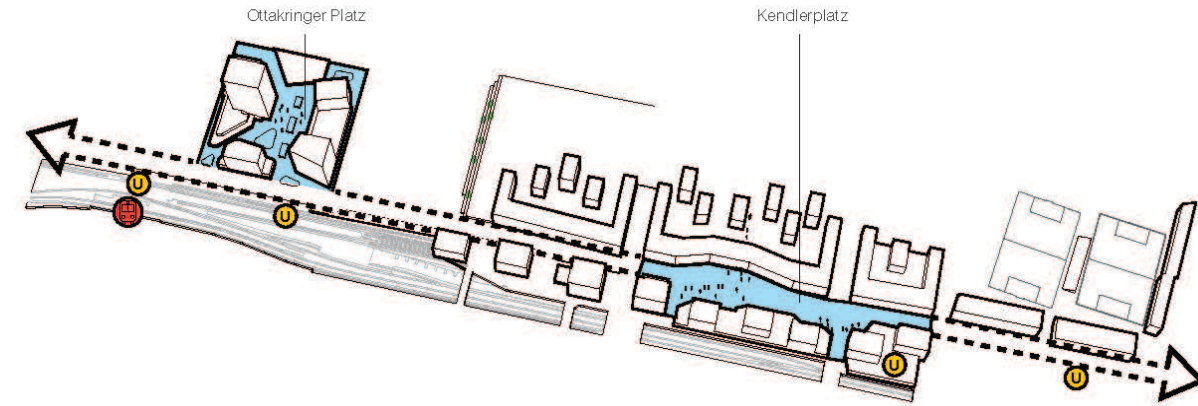


Abb. 31 Rückgrat verbindet Ottakringer Platz und Kendlerplatz

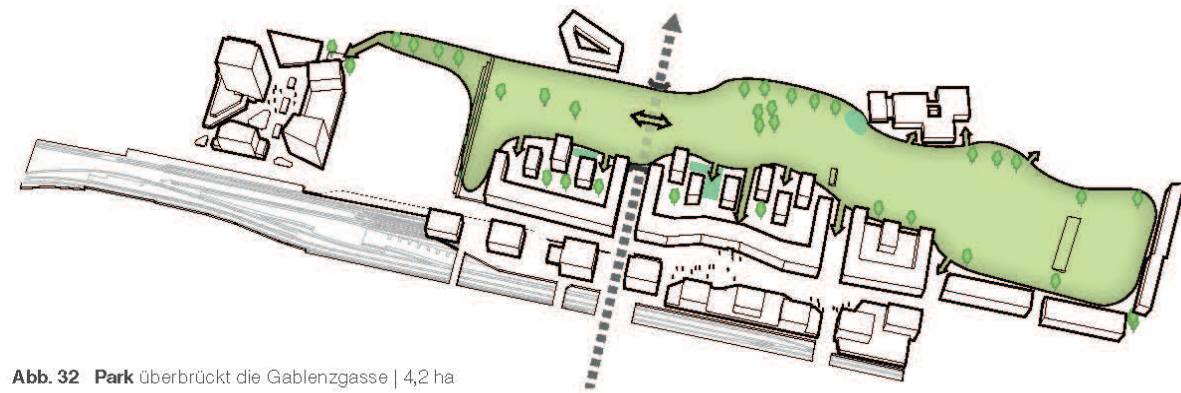


Abb. 32 Park überbrückt die Gablenzgasse | 4,2 ha

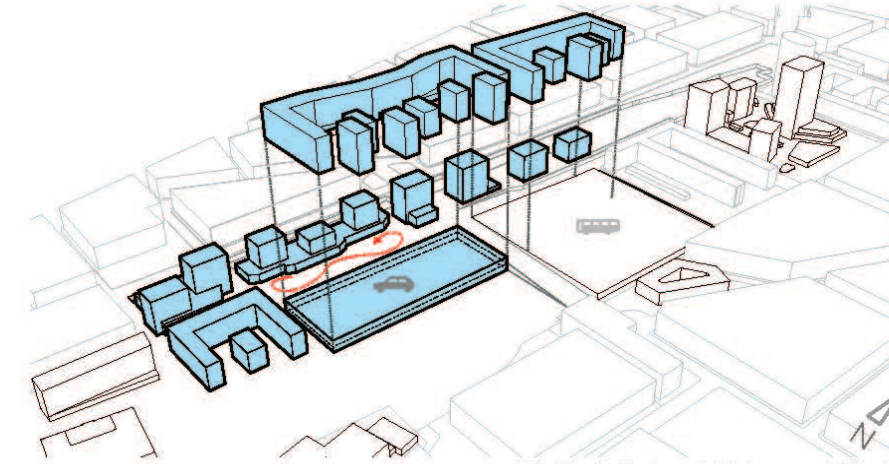


Abb. 33 Maßnahme 1 | Parkgarage in "Senke"

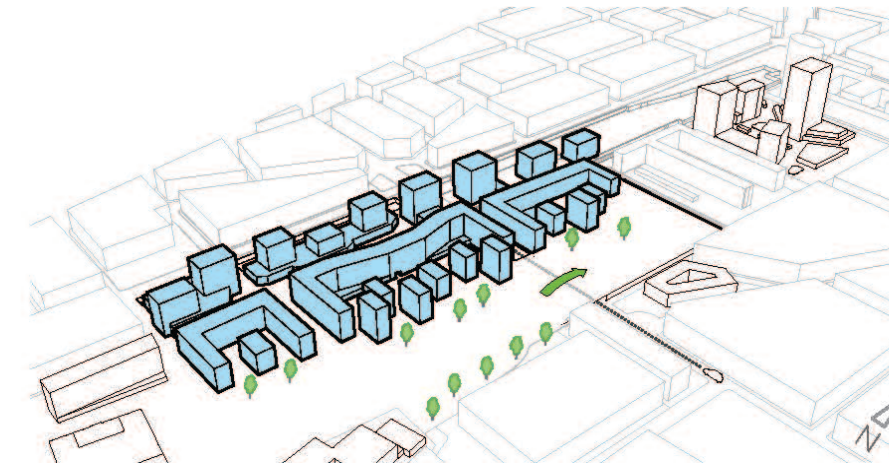


Abb. 34 Maßnahme 2 | Park überbrückt Gablenzgasse

Niveau Coup

Der Entwurf zeigt, wie die zuvor aufgezeigten Barrieren aufgehoben werden. Als zentraler Coup kann dabei die Anhebung des Niveaus der Kendlerstraße auf jenes der Huttingasse gesehen werden. Dadurch fällt die bauliche Barriere der Gablenzgasse was dazu führt, dass der Kendlerplatz beinahe eben ausgebildet werden kann. Diese ebene Gestaltung des Platzes von der Station Kendlerstraße bis zur Spetterbrücke ist Voraussetzung für eine zweihüftige Erdgeschosszone und somit die Basis für einen belebten Straßenraum. Außerdem kann ein zusammenhängendes Stadtviertel über die Gablenzgasse hinweg gedacht werden.

Diese Maßnahme macht sich auch die PKW-Tiefgarage zu Nutzen, in dem sie in die „Senke“ zwischen der Gablenzgasse und den südlichen Fußballplätzen gesetzt wird. Hierdurch wird eine Ausgrabung obsolet und das neue Niveau wird bis zum Park weitergeführt und von diesem aufgenommen.

Schlussendlich bewirkt die Überbrückung der Gablenzgasse durch den Park die trennende Wirkung dieser aufzuheben.

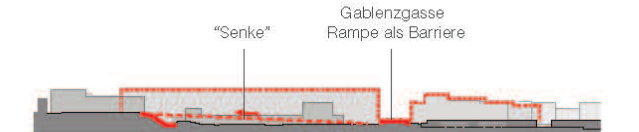


Abb. 35 Bestandsschnitt

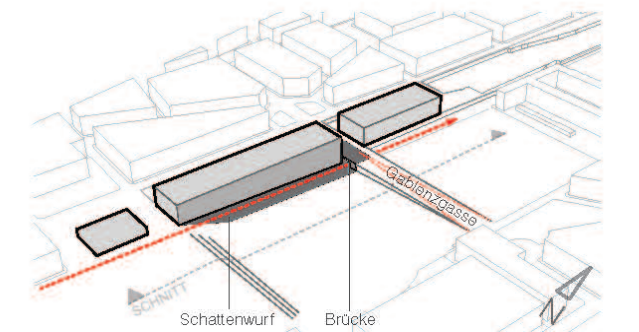


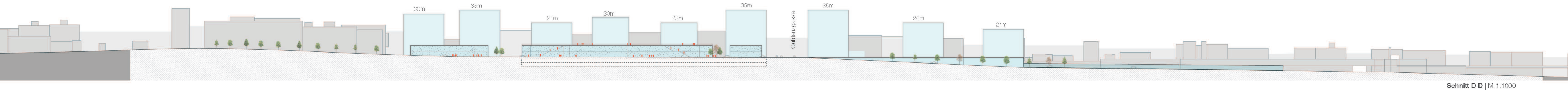
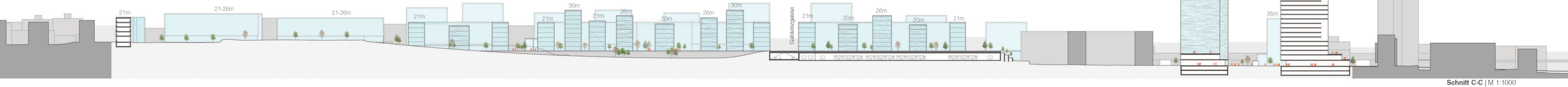
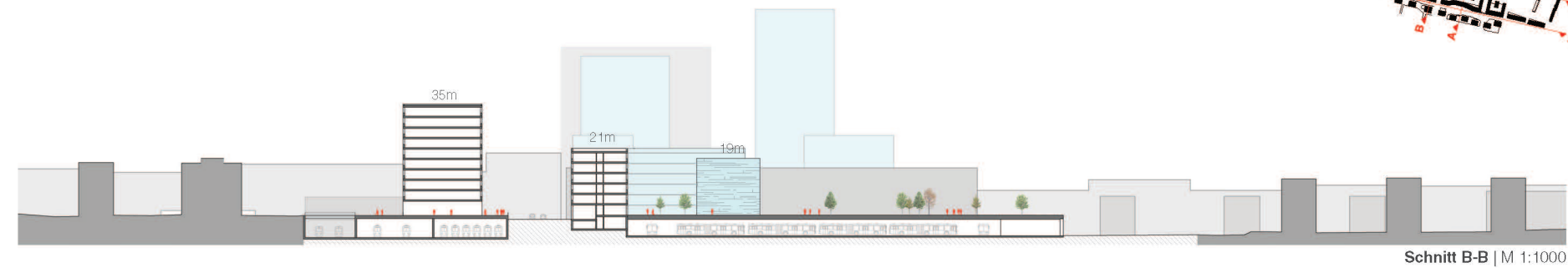
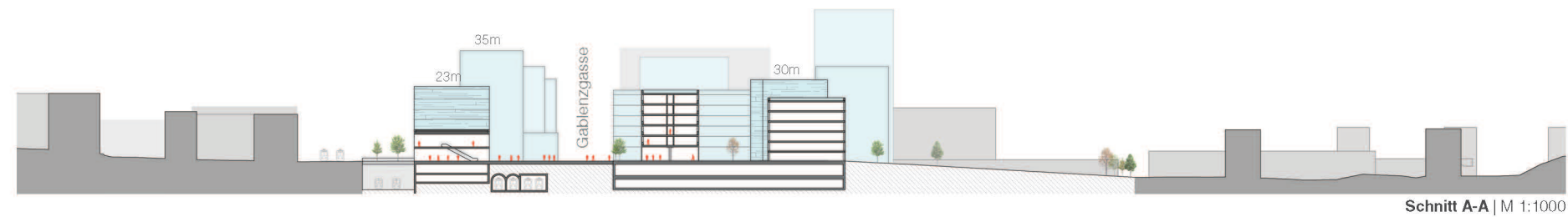
Abb. 36 Barrieren



- WO Wohnen
- SI Soziale Infrastruktur
- O Büro
- EH Einzelhandel
- GE Gewerbe
- FK Freizeit und Kultur



Lageplan | M 1:2000



Städtebauliche Struktur

Entlang der Achse Kendlerstraße liegen die Höhenakzente des Bebauungsvorschlags. Ab der Station Kendlerstraße verlaufen bis auf Höhe des „Wohnregals“ auf zum Teil zweigeschossigen Sockeln über der U-Bahn kettenförmig angeordnete Hochpunkte in Richtung des Hochhausclusters am Ottakringer-Platz. Hervorgehoben sind dabei die U-Bahn-Station sowie die Kreuzung am Guttraterplatz.

Auf der anderen Seite der Kendlerstraße schließen „Blockrandbebauungen“ an, die sich in Richtung Park öffnen. Diese ähneln in ihrer Dimension, der eines Gründerzeitblocks, jedoch wurden Durchgänge geschaffen und die Freiräume sind nicht vollständig privat sondern teilweise dem Park zugehörig. Die Gablenzgasse wird dabei zwischen zwei „Blöcken“ eingefasst, um ihr so das visuelle Übergewicht zu nehmen.

Im Nahbereich der U-Bahn-Station und der Sportplätze schließt auch die Schule mit ihren Freiflächen an den Park an. Die beiden Sportplätze im Süden bleiben erhalten allerdings werden die Randzonen um die Straßen umgewidmet. So sind die Sportplätze von einzeiligen Baukörpern umfasst, deren Erdgeschosszonen sich zu den nun zweiseitig umfassten Straßen öffnen.

An das Gelände der Tabaccoland angrenzend, stand der Schwesternturm bisweilen als Solitär an der Endstation der U3. Hier bietet sich die Möglichkeit, gemeinsam mit dem bestehenden Hochhaus einen Cluster zu formen, welcher ob der hochwertigen Infrastruktur auch im Sinne des STEP2025 steht.

Unterschiedliche Strukturen und Typologien bieten ein breites Angebot, für geförderten Wohnraum aber auch für höhere Standards.

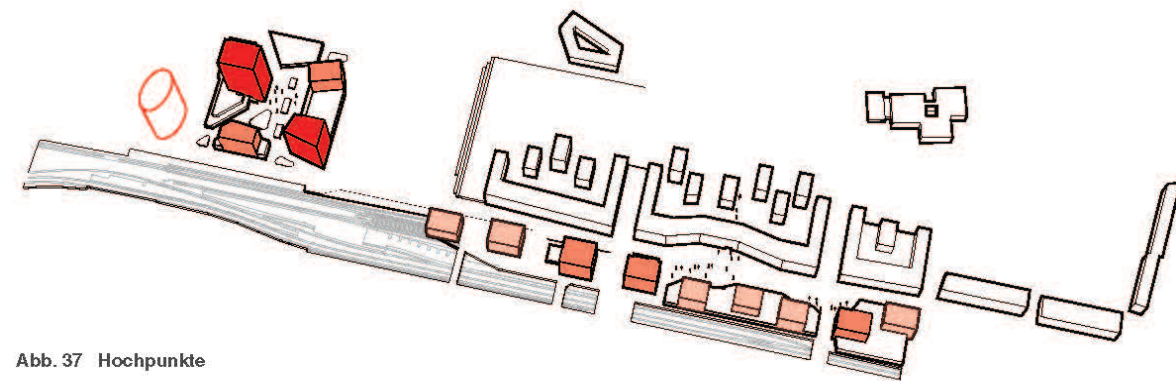


Abb. 37 Hochpunkte

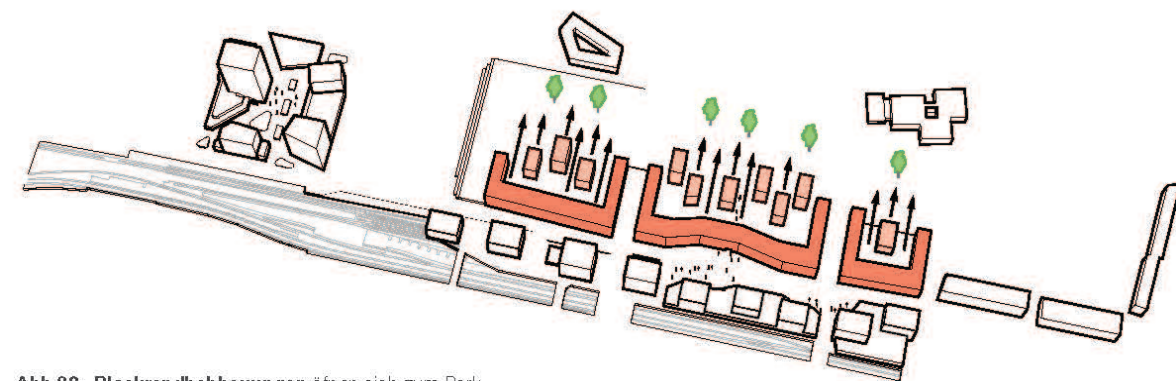


Abb.38 Blockrandbebauungen öffnen sich zum Park

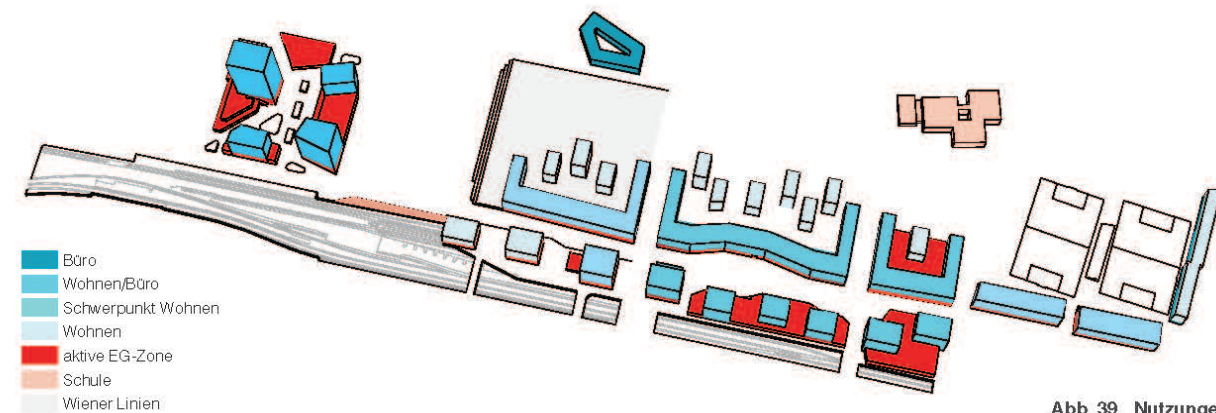


Abb. 39 Nutzungen

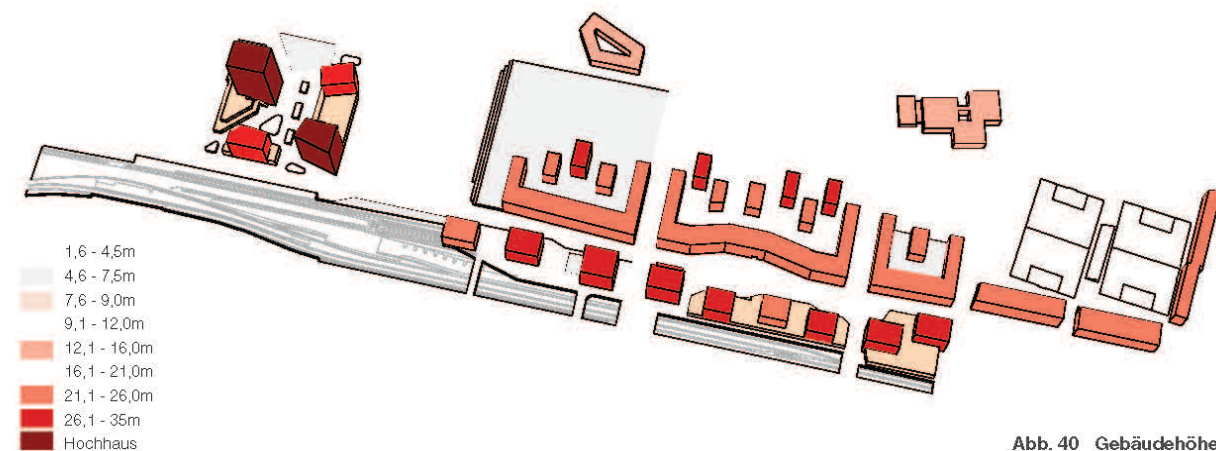


Abb. 40 Gebäudehöhen

Schule | Fussballplätze

Da die Einfamilienhäuser im Osten nicht im Stande sind einen adäquaten Abschluss für solch einen Park zu bilden übernimmt eine Schule diese Funktion. Sie profitiert vom direkten Anschluss an diesen, sowie von der Nähe zur U-Bahn-Station und den Sportplätzen.

Auch die Fußballplätze schließen an den Park an und erweitern diesen dadurch optisch. Durch die räumliche Nähe der Schule und des Fußballvereins ergeben sich für beide Vorteile. Der Fußballverein nützt die Turnhalle der Schule, und die Schule benötigt keinen eigenen Fußballplatz. In deren Nähe liegen zusätzlich versiegelte Sportflächen zur Mitnutzung.

Die beiden Fußballplätze an der Gablenzgasse werden in einen öffentlichen Park umgewandelt und der Verein mit jenem im Süden zusammengeschlossen. Im Gegenzug erhalten die Vereine eine Umwidmung für Wohnbau für einen 20 Meter breiten Bauplatz entlang der Straße, sowie eine Zuschauertribüne. Zudem können die zusätzlichen PKW-Stellplätze größere Zuschauermengen aufnehmen.

Auch das Altersheim und dessen Bewohner werden aus ihrer isolierten Stellung geholt und in diese aktive Zone eingebunden.

Durch diese Symbiosen werden die Flächen in einen sinnvollen Zusammenhang gebracht.

Wohnregal | Galerie

Das „Wohnregal“ wird als attraktive Wohnmöglichkeit in das Gebiet konzeptuell aufgenommen. Zwar ist die rund 100 Meter lange Erdgeschosszone hier nicht aktivierbar, jedoch lässt die besondere Straßenbreite Spielraum. Um die lange „Durststrecke“ entlang des Wohnregals zu verbessern, wird gegenüberliegend ein langgezogener, eingeschossiger Bau errichtet, der durch eine Galerie oder Boulderwand die Straße zu einem reizvollen Spazierweg aufwertet.

Park

Wien wächst und muss deshalb baulich nachverdichten aber auch Freiflächen erhalten. Daher werden die hier vorhandenen Freiflächen nicht vollends verbaut, sondern zu einem Park umgestaltet. Denn der zukünftige Bevölkerungszuwachs bedeutet auch mehr junge sowie alte Menschen und besonders für diese Gesellschaftsgruppen sind Grünräume nahe ihrer Wohnorten erforderlich. Durch die Zusammenlegung der beiden Fußballvereine wird eine großzügige Grünfläche frei. Anstatt der beiden nutzungsbeschränkten Fußballplätze entsteht nun ein Park der für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Die Fläche wird zusätzlich mit dem Areal des Umspannwerks, dem Dach der Busgarage und dem Hettenkoflerpark

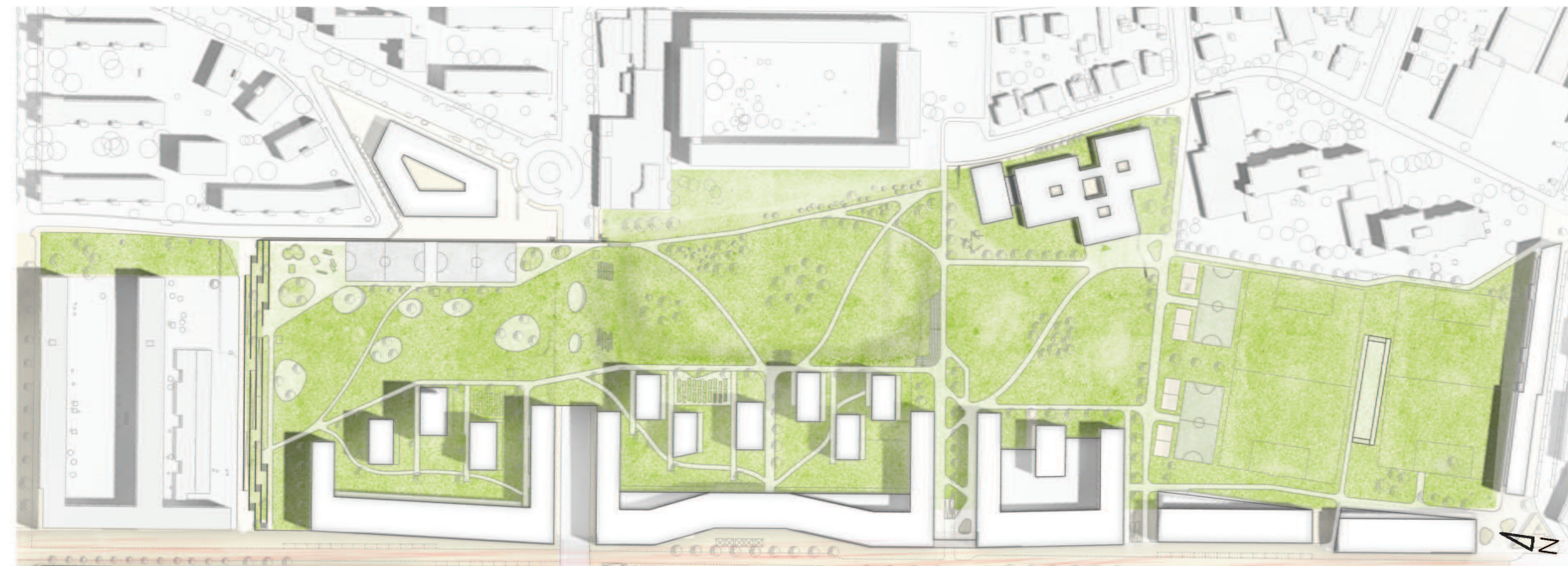
zusammengeschlossen. Der Park befindet sich außerdem im Anschluss zu den Freiflächen der jeweilig umliegenden Bebauung. Dadurch wirkt er großzügiger und die Bewohner erhalten einen Ausblick ins Grüne. So entsteht ein über 4,2 ha großer Park, der sich zwischen den beiden U-Bahn-Stationen aufspannt und Teil einer 7,5 ha großen zusammenhängenden Freifläche ist. Für die Zusammenlegung erhalten die Fußballvereine eine Tribüne und die Umwidmung der Randzone um die Straßen. Das Angebot öffentlich zugänglicher Freiräume und die neue Veranstaltungsstätte Fußballplatz kommt allen umliegenden Bewohnern zu Gute, führt zu neuem „Leben“ und mehr Qualität in diesem Stadtteil.

Der Park nimmt das übergeordnete Wegenetz auf und schafft zuvor fehlende fußläufige Verbindungen. Durch die Wegeverbindung aller wichtigen Punkte wird der Grasbewuchs geschont. Je nach Frequenz variiert die Art der Wege. So ist beispielsweise der Weg zwischen U-Bahn und Schule breiter und direkter geführt. Im Nahbereich der U-Bahn befindet sich eine aktive Zone des Parks. Hier sind versiegelte Sportflächen direkt neben den Fußballplätzen und der Schule für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Schule profitiert von der Nähe zu diesen und der U-Bahn. Auf ihrem Gelände ist auch Platz für einen öffentlichen Spielplatz. Zwischen der Schule und der U-Bahn-Station sind Sitz-

stufen am abfallenden Gelände situiert. Hier entsteht eine Bühnensituation für kleine Freiluftkonzerte oder auch einfach als Treffpunkt. Das Altersheim und die Siedlungen im Westen grenzen nun ebenfalls mit freier Sicht an einen öffentlichen Park an. Dessen Grünraum kann so in den Park überfließen und lässt beide Seiten profitieren. Da es einige Jahre dauert bis ein Park durch eine Baumbepflanzung sein gewünschtes Bild ergibt, wird darauf geachtet, die bestehenden Bäume zu erhalten und dementsprechend ins Konzept und die Freiraumplanung miteinzubinden. Auf den ehemaligen Fußballplätzen und dem Gelände

des Umspannwerks entsteht ein Bereich mit höherem Baumbewuchs. Hier variiert die Geländehöhe, Steigungen und Senken bilden eine Abwechslungsreiche Grünfläche. Im Bereich der punktförmigen Wohngebäude sind Hochbeete in die „Innenhöfe“ integriert. Diese sind von Seiten des Parks aus zugänglich und mietbar. Die Möglichkeit des „Urban Gardening“ ist ein Teil der Wohnqualität und fördert soziale Kontakte. Am Dach der Busgarage werden dem Stadtteil neue Freiflächen zur Verfügung gestellt. Hier dominiert eine flächige Gestaltung. Verschiedene Flächen bilden hier unterschiedliche Bereiche und Oberflächen. Versiegelte Sportplätze und ein Skatepark formen eine aktive Zone

am Rand und Inseln mit Baumkörben weiter Innen erzeugen Ruhezonen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Vegetation nicht von künstlicher Bewässerung abhängig ist. Für zusätzliche Bewässerung kann das Wasser der Dachflächen, der umliegenden Wohngebäude, sowie des Kendlerplatzes genutzt werden. Eine Terrassierung im Norden der Dachbegrünung schafft den Übergang zum Hettenkoflerpark. Darin inkludierte Rampen ermöglichen auch nicht gehfähigen Personen den Niveauunterschied zu überwinden. Zusätzlich bietet die Terrassierung Potential für einen abwechslungsreichen Kinderspielplatz dar. Bis auf die Sportflächen werden befestigte Flächen vermieden um einen grünen, erholsamen Park zu schaffen.



Park | 4,2 ha als Teil eines 7,5 ha großen Freiraum

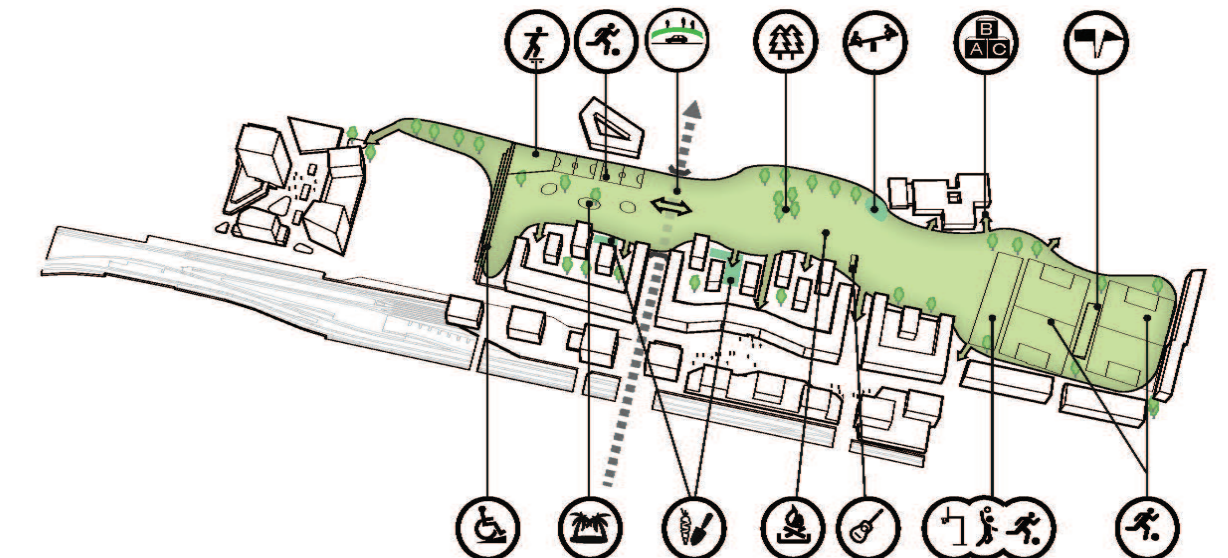


Abb. 41 Unterschiedliche Bereiche des Parks

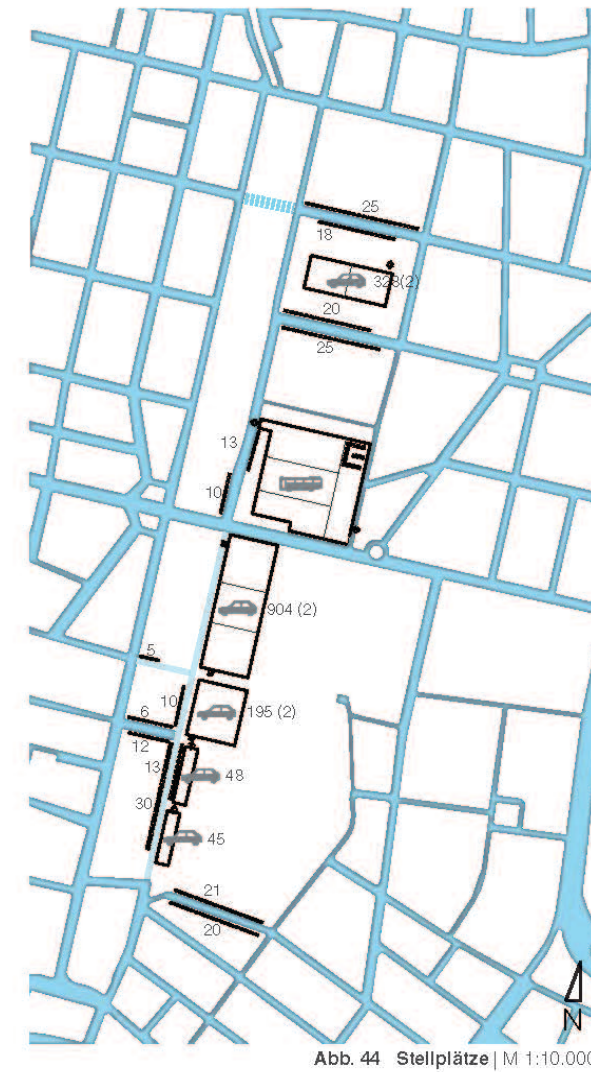
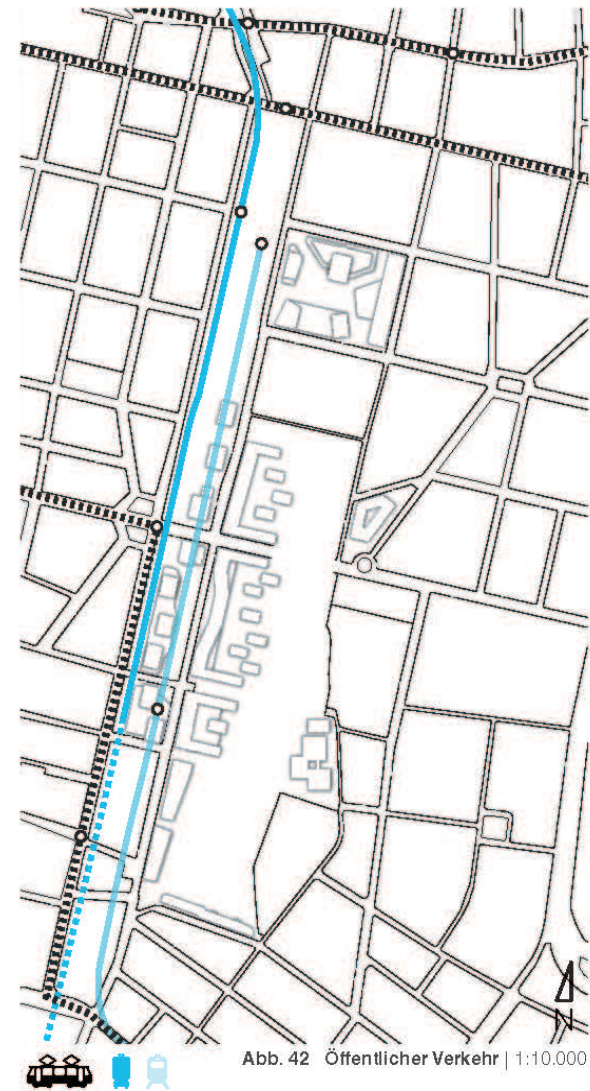
Verkehr

Die Huttengasse nimmt weiterhin den Durchzugsverkehr auf, somit wird die Kendlerstraße lediglich für Ziel- und Quellverkehr befahren. Im Bereich des Kendlerplatz führt sie zudem durch einen shared space.

Die Ampel an der Kreuzung Kendlerstraße/Gablengasse wird gleichgeschaltet mit jener an der Huttengasse/Gablengasse und Zebrastreifen ermöglichen nun durch den „NiveauCoup“ eine Überquerung sowie den Straßenwechsel auf selben Niveau. Dies ist auch in Bezug auf eine Stadt, in der Fußgänger nicht mehr gegenüber Autofahrern benachteiligt werden, ein wichtiger Schritt. Der Gablengasse wird weiterhin der nötige Platz gewährt jedoch wird durch ihre Einbindung die unangenehme Dominanz aufgehoben.

Am Kendlerplatz beruhigt der shared space und die Randlage der Tiefgarageneinfahrten den PKW-Verkehr.

Die hervorragende bestehende Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel muss nicht erweitert werden. U-Bahn, Straßenbahn, Busse sowie die Vorortelinie bieten eine sehr gute Verbindung mit den umliegenden Stadtteilen.



Wege

In erster Linie wird das Wegenetz des Gebiets feiner strukturiert um für Fußgänger kurze Wege zu schaffen. Die bisweilen großen „Blöcke“ werden also feingliedriger unterteilt.

Als zentrale Wegverbindung des Gebiets gilt die Kendlerstraße. Sie verläuft weiterhin in einer Achse auf die Breitenseer Kirche und behält somit die Sichtverbindungen auch zwischen den Stationen. Abgesehen von den Plätzen (shared space) ist der Fußgänger sowie Radfahrverkehr vom motorisierten Verkehr klar getrennt.

Durch den Park sind alle wichtigen Wegverbindungen ausgeformt. Am nördlichen Rand der Busgarage verbindet zusätzlich eine Rampe die beiden Niveaus um auch Rollstuhlfahrern den Weg nicht zu versperren.

Über die Vorortelinie entsteht zwischen Gablengasse und dem „Wohnregal“ eine neue Brücke um die Bewohner westlicher der Trasse besser an die Kendlerstraße und den Park anzubinden. Auch die anderen Brücken über die Vorortelinie sind weiterhin Teil des Wegekonzepts.

Stellplätze

Die Parkplätze entlang der Straßen sind Kurzparkzonen. Diese wurden so gewählt, dass sie den öffentlichen Raum nicht blockieren. Aus diesem Grund wurde die Möglichkeit über einen längeren Zeitraum zu Parken auch weiterhin in Tiefgaragen verlegt.

An den Plätzen nimmt jeweils eine große zweigeschossige Parkgarage die erforderlichen Stellplätze auf.

Gemäß dem Wiener Stellplatzregulativ kann die erforderliche Anzahl an Stellplätzen (1 Stellplatz/100 m² Aufenthaltsraum) um bis zu 90% reduziert werden wenn beispielsweise eine U-Bahn Station innerhalb von 300 Meter erreicht werden kann. In Hinsicht dessen und den Plänen Wiens, den Schwerpunkt von PKW-Verkehr auf den Öffentlichen zu verlegen, ist die mögliche Reduktion hier ohne weiteres möglich.

Bei einer BGF von 269.812 m² (Annahme der NF: 75%) sollten ohne Reduktion rund 2000 Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Möglichkeit diese zu erzeugen wurde dargelegt, jedoch kann hier aufgrund der äusserst guten Anbindung deutlich reduziert werden.

Kendlerplatz

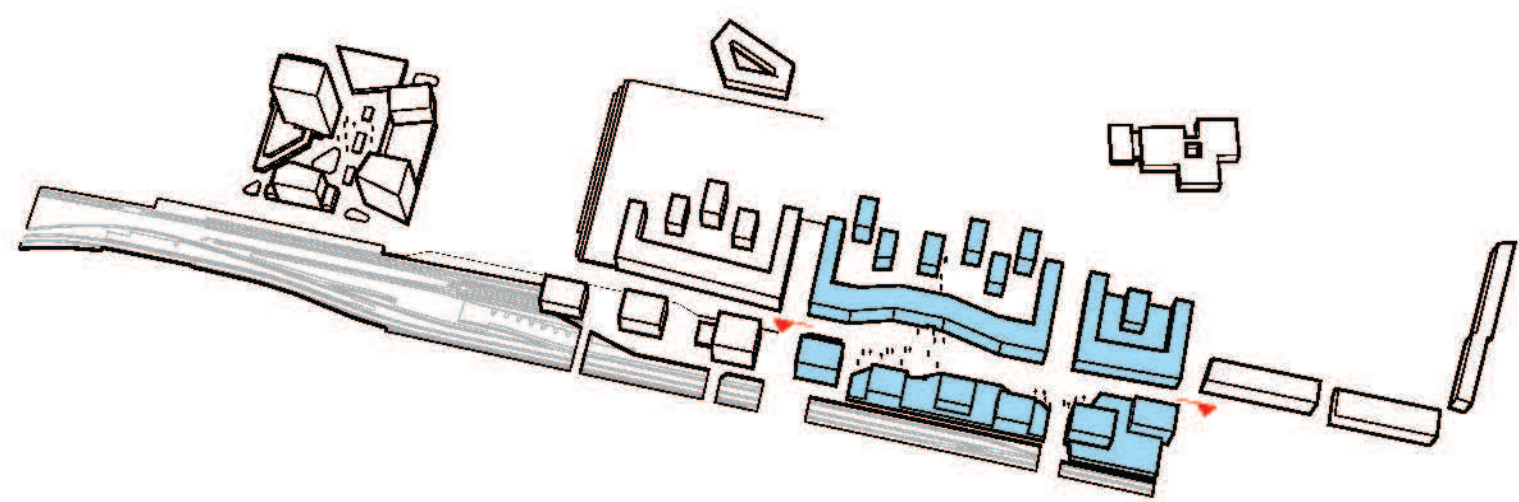
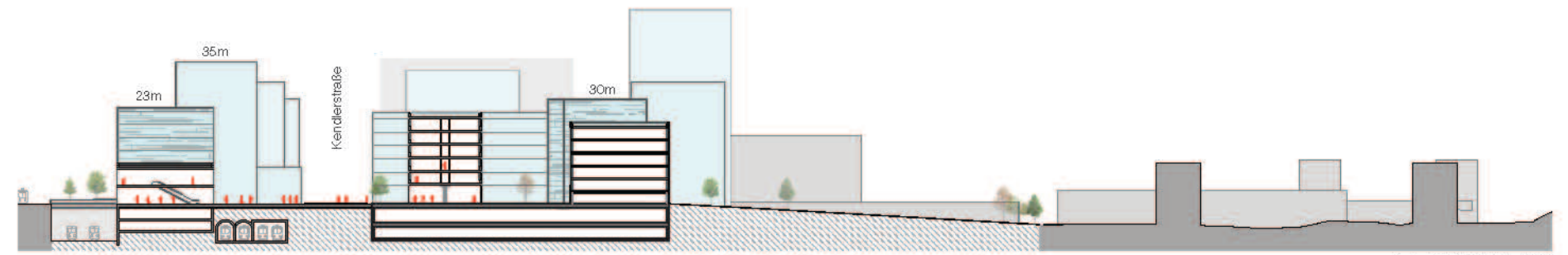


Abb. 45 Kendlerplatz



Schnitt D-D | M 1:1000

Baukörper

Durch den "Niveau Coup" ist es möglich im Bereich zwischen der U-Bahn-Station-Kendlerstraße und der Gablenzgasse einen Platz zu erzeugen. Der Platz spannt sich zwischen den Hochpunkten über der U-Bahn und der Blockrandbebauung am östlich gelegenen Park auf. Die versetzten Hochpunkte auf einem zweigeschossigen Sockel im Westen ergeben eine poröse, offene Struktur und gewährleisten bei gleichzeitiger hoher Dichte, dass auch nachmittags die Sonne über den Platz zieht.

Durch die offene Struktur der Baukörper auf der Seite des Parks wird hochwertiger Wohnraum möglich. Die Punkthäuser mit variablen Höhen schaffen einen fließenden Übergang zum Park.

Über dem U-Bahn Ausgang verleiht ein Bau mit tiefem Sockel und zwei darauf sitzenden Türmen dem Platz nach Süden hin einen Abschluss. Zwei 35 Meter hohe Türme betonen die Kreuzung am Guttraterplatz. Diese und die Platzrichtung schaffen einen visuellen Anker entlang des Rückgrats Kendlerstraße in Richtung Ottakringer Platz.

Um den Kendlerplatz beträgt die Gebäudetiefe der Obergeschosse 11-20 Meter. Mittelgangerschließungen schaffen hier eine hohe Dichte und eine Geschosshöhe von >3,3 Meter ermöglicht eine gute Belichtung, sowie eine gewisse Nutzungsflexibilität.

Ein konkaver Rücksprung der Baukörper im Osten weist auf einen Durchgang und bietet mehr öffentlichen Raum sowie einen stärker definierten Platzraum. Entlang dieser Wölbung ermöglicht ein Arkadengang auch bei Schlechtwetter trockenen Fußes von der Gablenzgasse zum U-Bahn Ausgang zu gelangen.

Im Zentrum befindet sich eine Marktzeile die zur Nahversorgung beiträgt und dabei das öffentliche Leben nach außen sichtbar macht. Diese und weitere Sitzinseln verleihen dem langgezogenen Platz eine feinere Gliederung und zahlreiche Aufenthaltsmöglichkeiten.

Öffnungen/Wege

Der Kendlerplatz ist als shared space ausgebildet und dessen durchgängig gepflasterte Oberfläche erzeugt einen angenehmen Aufenthaltsbereich.

Der Platz orientiert sich vom Ausgang der Station Kendlerstraße Richtung Süden zur Endstation. Die Baukörperanordnung fügt sich dem übergeordneten Wegesystem. Die Kendlerstraße führt durch den Platz und er öffnet sich zur Sternförmigen Kreuzung an der Gablenzgasse sowie am U-Bahn Ausgang zur Huttengasse und zum Park. Besonders betont wurde dabei die Öffnung zum Park, gut sichtbar aus der U-Bahn-Station kommend. Auf halber Höhe im Osten befindet sich zudem ein Fußgängerdurchgang zum Park.

Arkadengang | Durchgang

Vom U-Bahn-Ausgang am Kendlerplatz führt ein Arkadengang entlang des Platzes. Er bietet einen trockenen Aufenthaltsbereich bei Regen, Schatten im Sommer, sowie einen Flanierweg. Außerdem ist er eine Schwelle zwischen Gebäude und Platz, auf der die Beiden ineinander greifen können.

Eine Wölbung des Baukörpers entlang des Arkadengangs erweitert den Platz und weist auf einen Durchgang zum Park hin.

Funktionen

Die Erdgeschosszone um den Platz bietet mit einer Geschosshöhe von >4 Meter gute Voraussetzungen für eine funktionale Durchmischung und ein lebendiges Viertel. Zudem weisen sie eine größere Tiefe als die Geschosse darüber vor. Die Geschäftsflächen sind überwiegend eher kleinteilig strukturiert um ein vielfältiges Angebot zu erreichen. In Richtung Park orientieren sich vor allem Wohnbebauungen, für welche die Erdgeschosshöhen auch niedriger sein können.

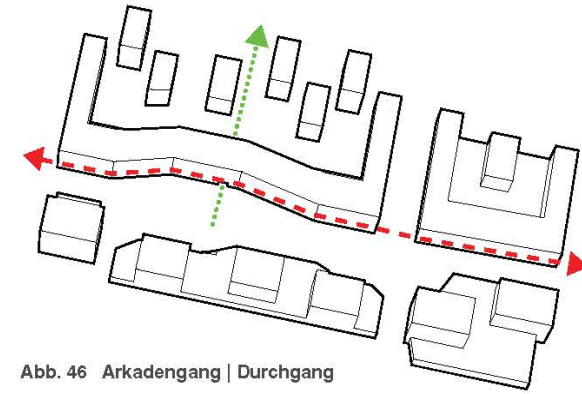


Abb. 46 Arkadengang | Durchgang

- Büro
- Wohnen/Büro
- Schwerpunkt Wohnen
- Wohnen
- aktive EG-Zone
- Straßenstand

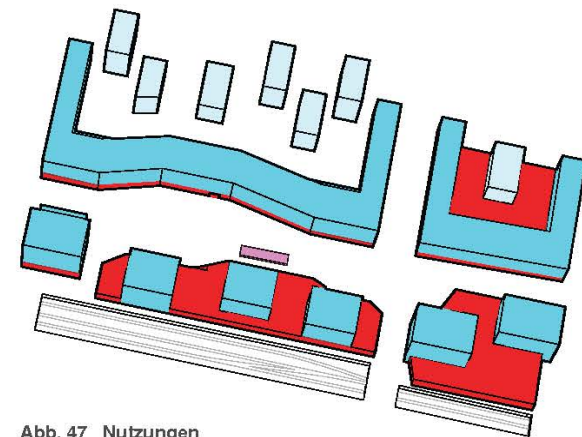
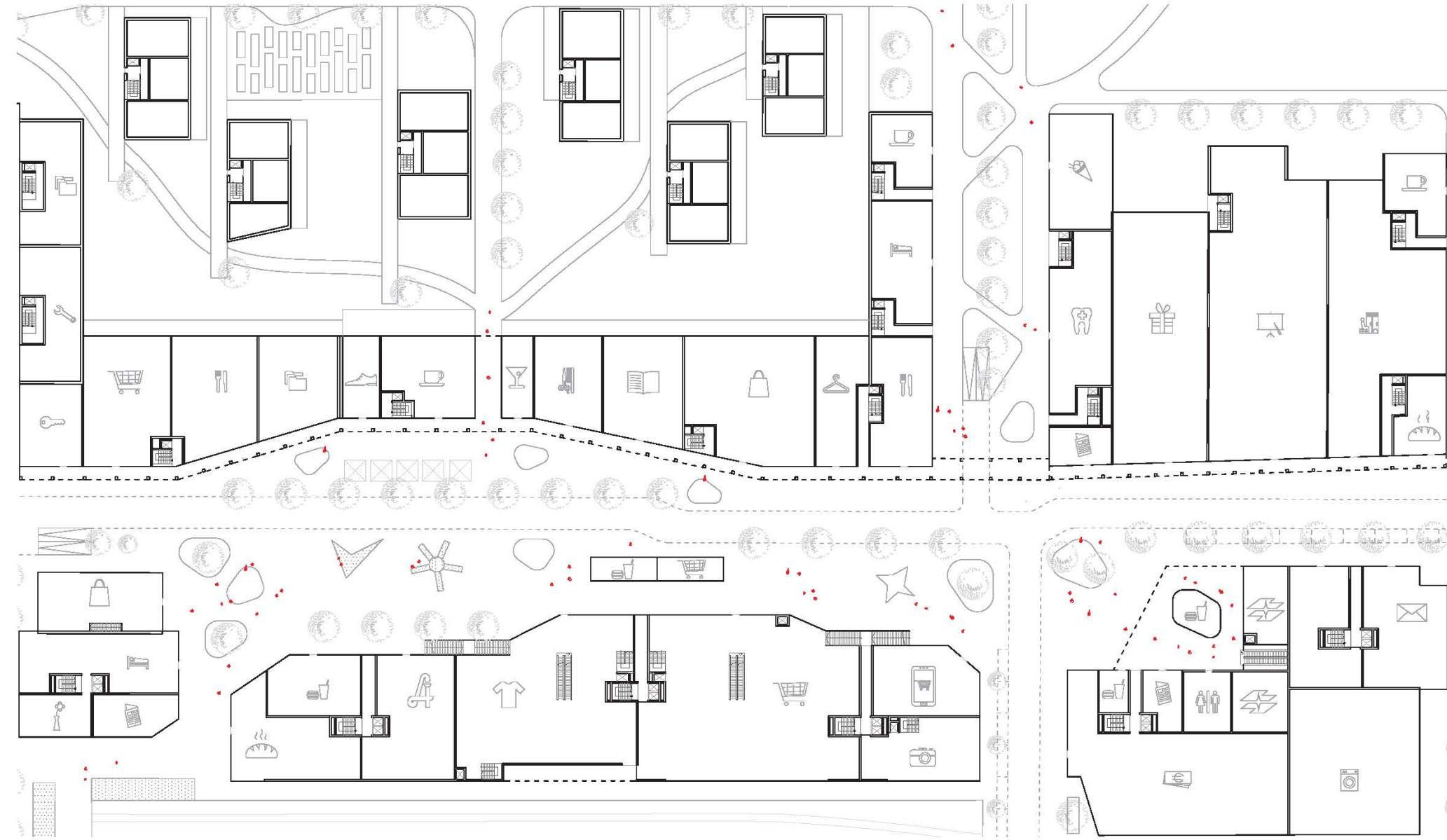


Abb. 47 Nutzungen



Bebauung um Kendlerplatz EG | M 1:1000

Auch das 1. Obergeschoss des langen Sockels entlang der Huttengasse bietet diese Raumhöhe. Dadurch können hier Geschäfte über zwei Geschosse Platz finden. Die Dachfläche darüber ist durch Stiegen an den Platz angebunden und bietet sich somit an aktiviert zu werden. Alle anderen Obergeschosse sind von Wohnen geprägt, jedoch durch die Raumhöhe auch für Büros attraktiv.

Der langgezogene Platz hat die Form einer 8. Der südliche Bereich, am U-Bahn-Ausgang ist hochfrequentiert. Er vermittelt zwischen U3, der Huttengasse, beiden Richtungen der Kendlerstraße und dem Park. Beim nördlichen Teil liegt der Schwerpunkt auf der Aufenthaltsqualität. Durch die Wölbung des Ensembles im Osten entsteht eine Art Vorgarten, welchem Lokalen im Erdgeschoss zugewiesen sein könnte. Da die Grundrisse durchgesteckt sind profitieren sie ebenfalls von einem zum Park hin orientieren Blick und einem Schanigarten.

Eine Marktzeile in der Mitte des Platzes gliedert ihn und trägt zur Nahversorgung bei. Auch Nutzungen wie Schauraum und Ausstellungsfläche können aufgenommen werden. Sie sorgen für einen belebten Straßenraum und trennen den Verkehrsbereich vom Aufenthaltsbereich.

Stadtmöbel in Form von kleinen Inseln bietet an verschiedenen Bereichen Sitzplätze und Treffpunkte.

In der Flucht entlang der Gablenzgasse können für den Standort spezifische Funktionen aufgenommen werden, wie beispielsweise Autowerkstätten.

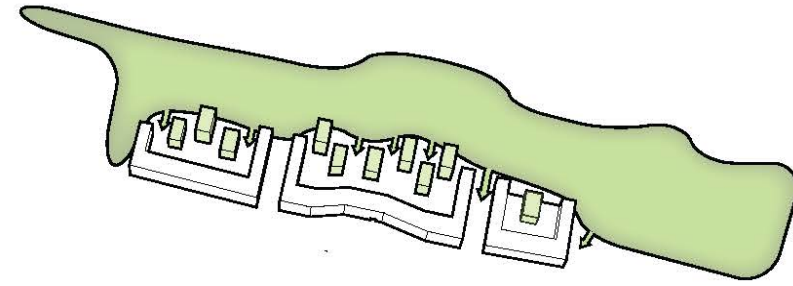


Abb. 48 **Bebauung <-> Park** | Bezug

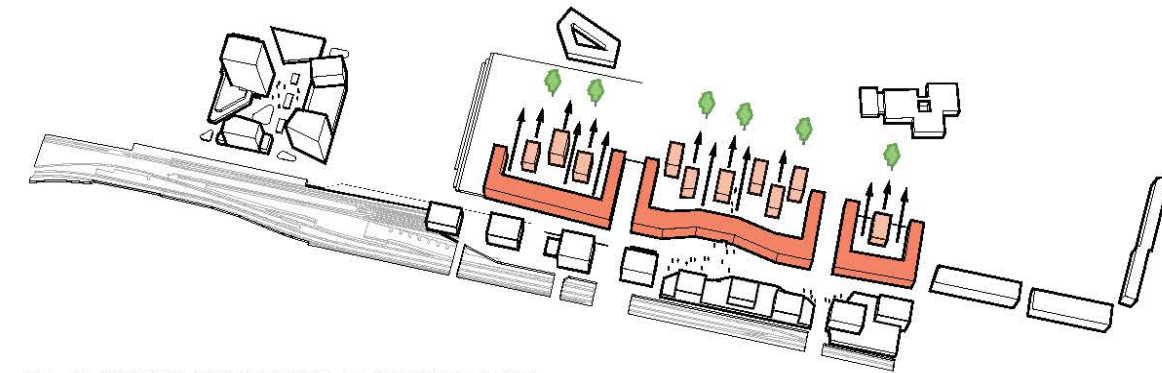
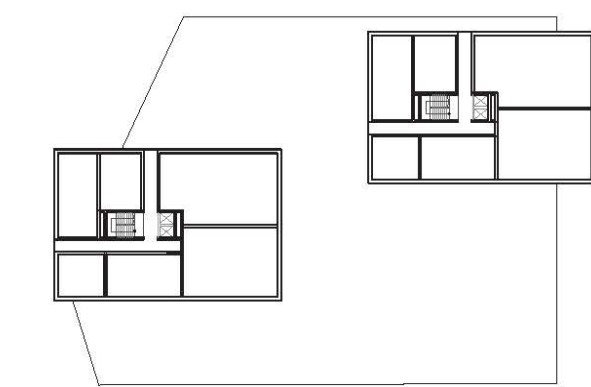
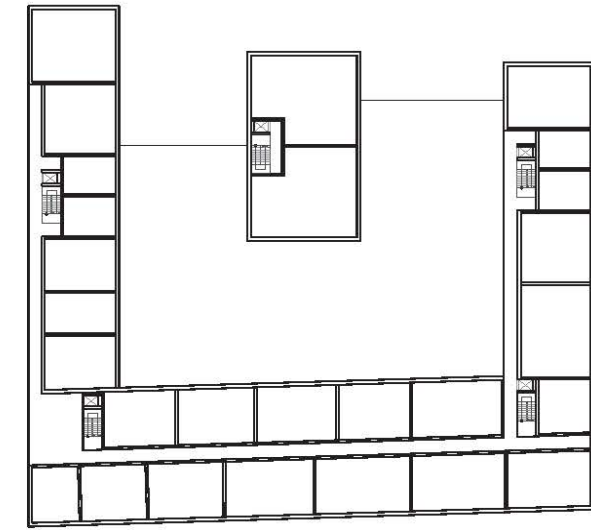
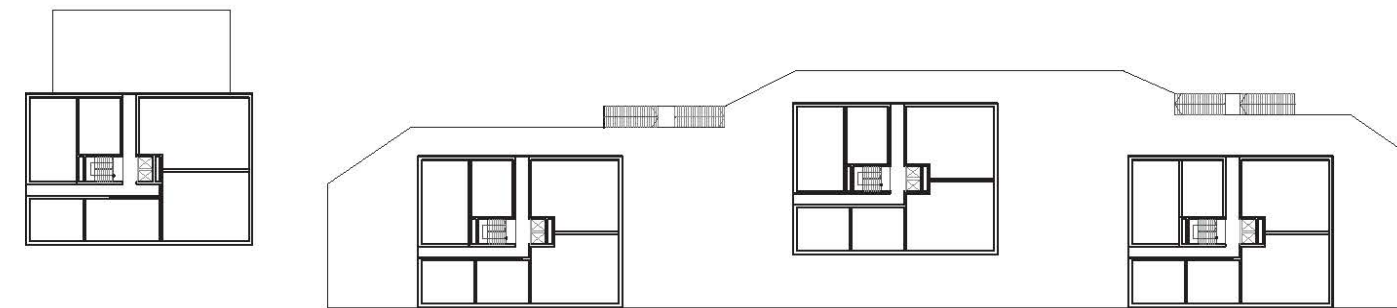
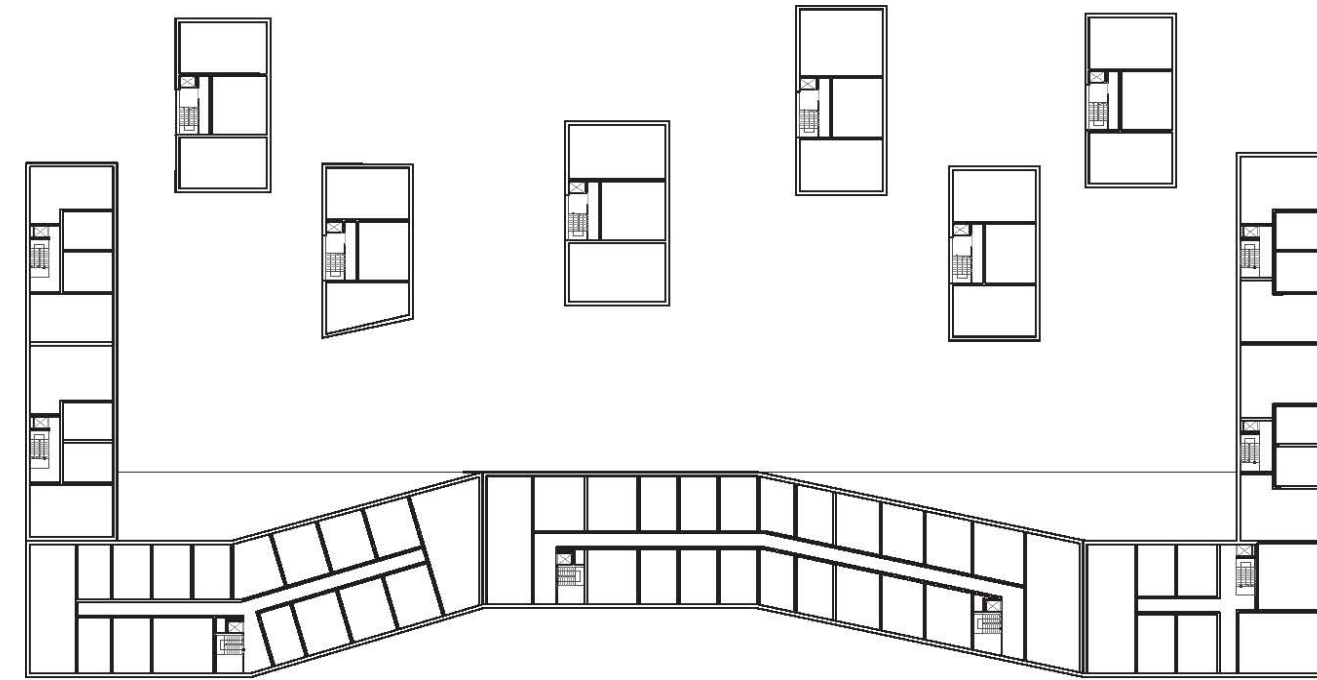


Abb. 49 **Ausblicke** | Sichtbeziehung der Bewohner zum Park



Bebauung um Kendlerplatz - Regelgeschoss/2.OG | M 1:1000

Ottakringer Platz

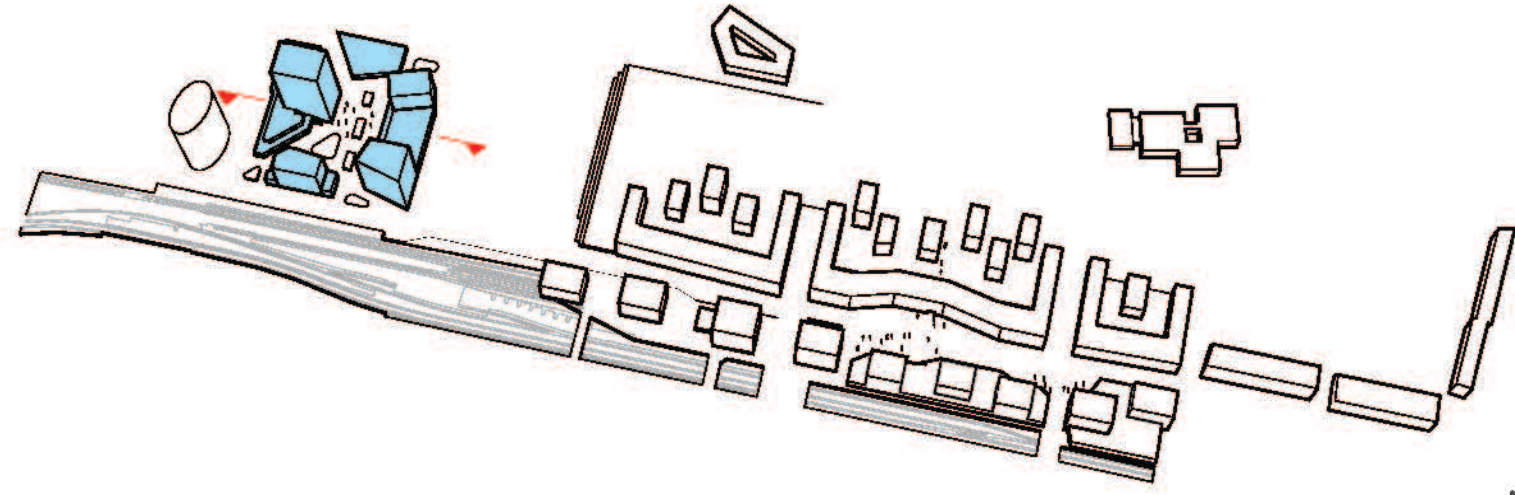
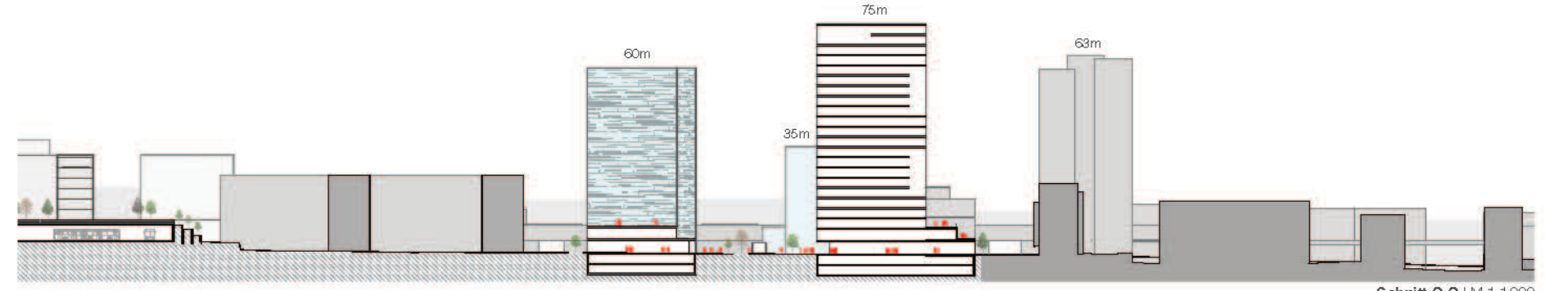


Abb. 50 Ottakringer Platz



Schnitt C-C | M 1:1000

Ottakringer Platz

Das wertvollste Areal stellt jenes der TabaccoLand dar. Es befindet sich in direkter Nähe zum Bahnhof und der U3-Station Ottakring. Zusätzlich liegt es nur einen Block weit von der Thaliastraße entfernt.

Der dort entstehende Platz rückt von der Kendlerstraße ab und ist dadurch vom Verkehr befreit. Er öffnet sich diagonal in alle vier Richtungen und ist dennoch klar definiert. Die städtebauliche Anordnung der Gebäude weist die Hauptverbindungen zur Kendlerstraße und dem Park.

Um den öffentlichen Raum in der Mitte organisiert sich eine dichte Bebauung. Die beiden Hochhäuser und zwei 35 Meter hohe Türme bilden gemeinsam mit dem Schwesterenturm ein Ensemble, das dem Standort am Bahnhof Ottakring und der U3 Endstation Signifikanz verleiht. Durch das festgesetzte Wegesystem und eine 2-Std-Schatten-Studie wurden die zwei möglichen Standorte für Hochhäuser festgelegt. Sie haben eine Höhe von 60 und 75 Meter und einer Regelgeschossfläche von >800 m².

Die Höhenakzente erhalten jeweils einen Sockel für mehr Fläche im Erdgeschoss und um den Platz stärker zu definieren. Die Sockel können als Dachterrassen genutzt werden und von einer direkten Verbindung mit dem Platz über eine Treppe profitieren.

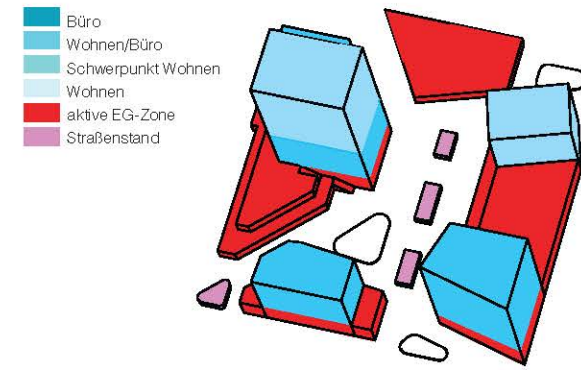
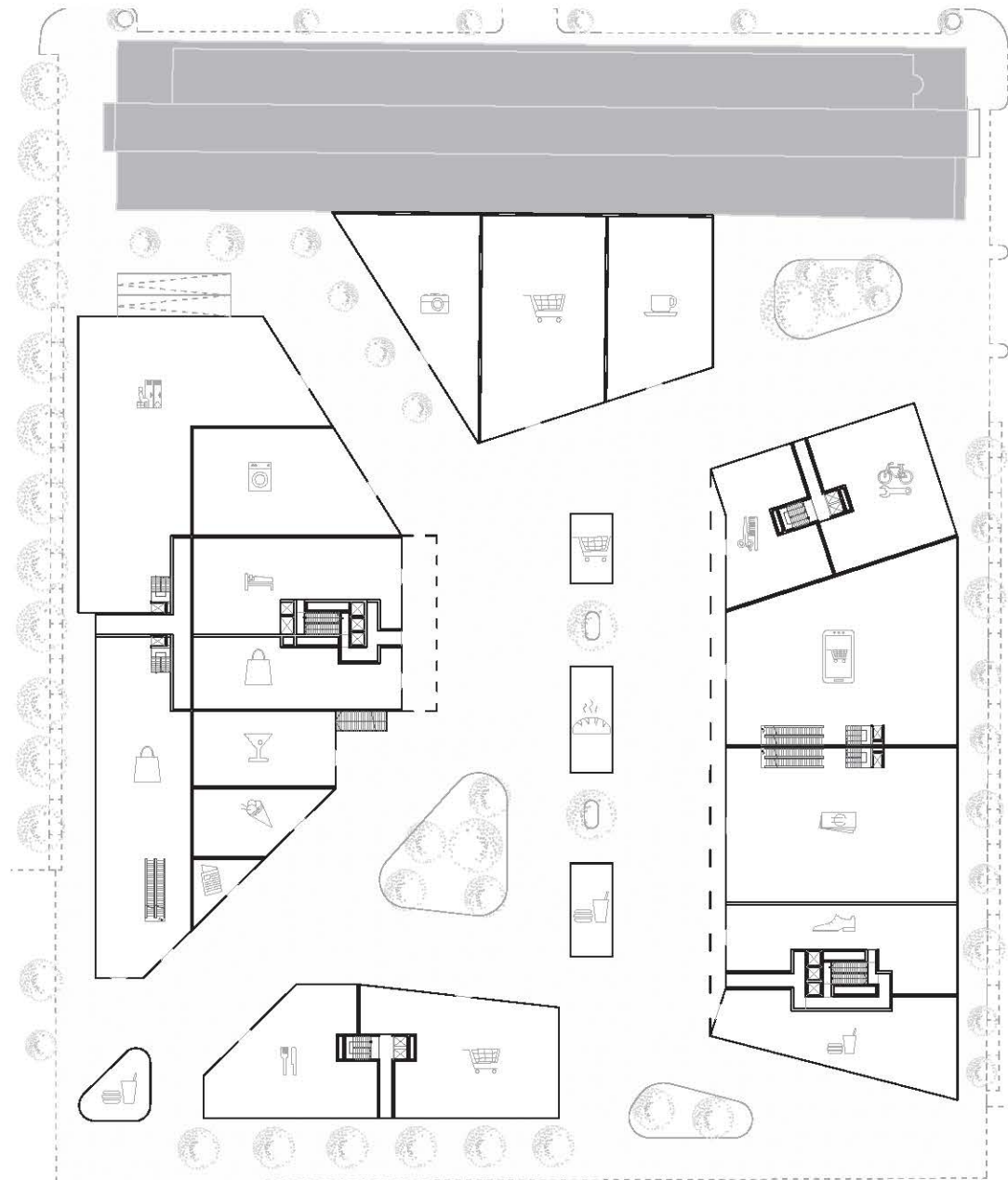
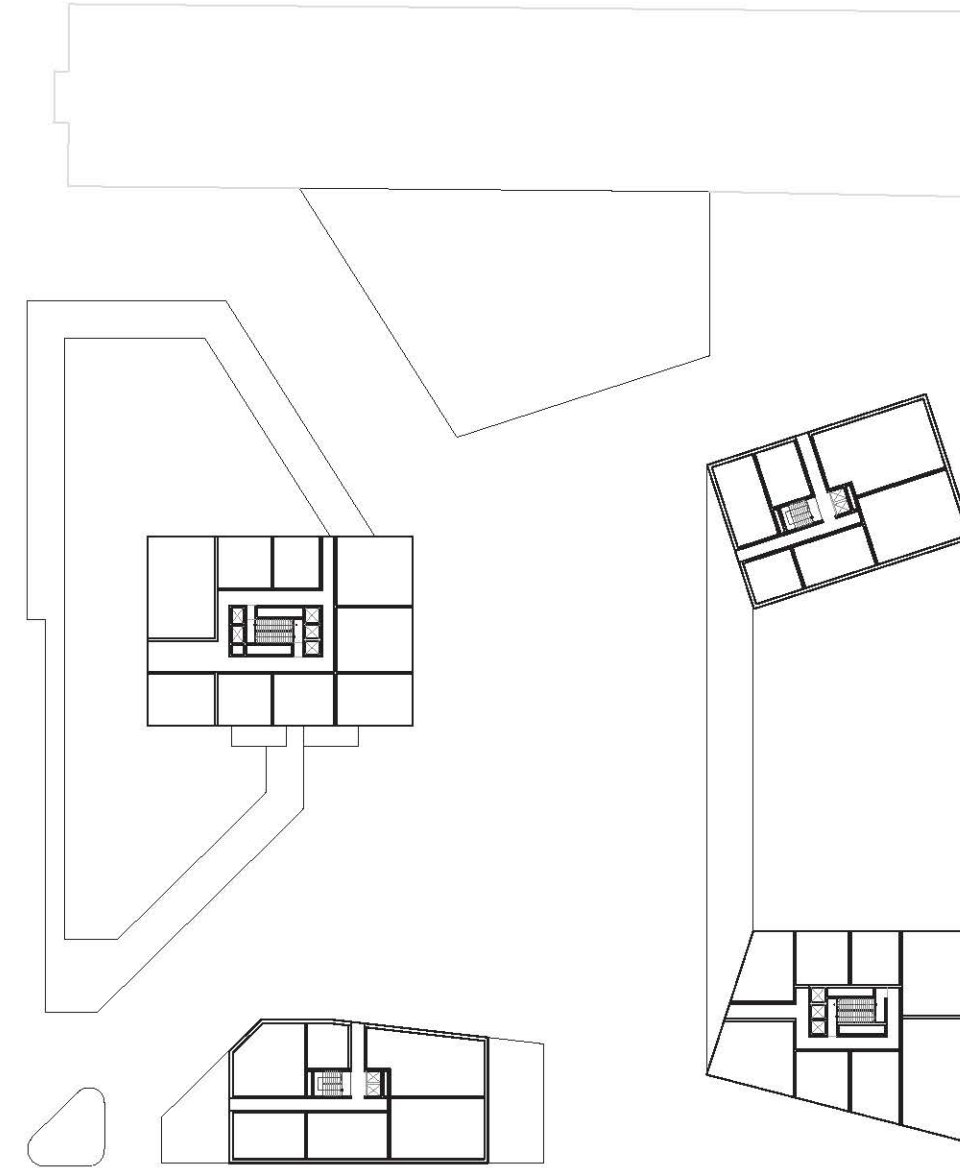


Abb. 51 Nutzungen



Ottakringer Platz EG | M 1:1000



Ottakringer Platz 2.OG/Regelgeschoss | M 1:1000

Südliche Baukörper an der Koppstraße verdecken die unattraktive „Rückseite“ des „Wohnregals“.

Mittig des langgestreckten Bürobaus an der Hettenkofergasse wird der alte Anschluss an die Lagerhalle durch einen eingeschossigen Bau ersetzt.

Der Platz ist außerdem von einer durchgehend nutzungs-offenen Erdgeschosszone geprägt. Sämtliche Eingänge zu den Gebäuden sind zum Platz orientiert um diesen zu beleben und als Zentrum zu stärken. Marktzeilen im Zentrum verleihen dem Raum eine kleinteiligere Struktur. Ihre Verkaufsflächen haben einen starken Bezug zum Außenraum und sorgen so für mehr Belebung. Die Pflastersteine des Bodens verstärken den Platzcharakter abseits der Straße und tragen zur Aufenthaltsqualität bei.

Im Südosten schließt der Platz an den Park an und durch eine grüne Insel in diesem Bereich des Platzes scheinen beide ineinander zu fließen.

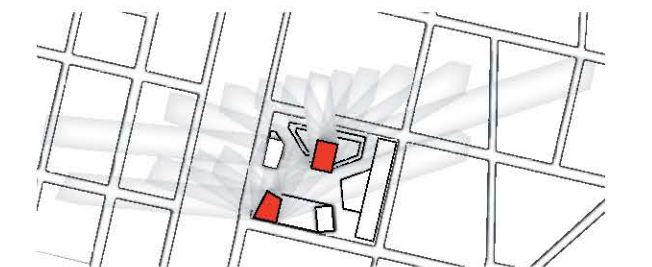


Abb. 52 2-Stunden-Schatten-Studie für Hochhäuser | M 1:10000

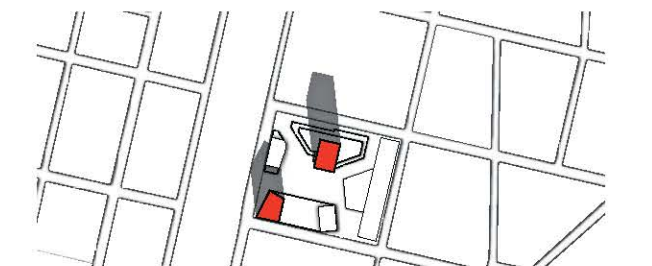


Abb. 53 Schatten der Hochhäuser um 12:00 | M 1:10000

Busgarage

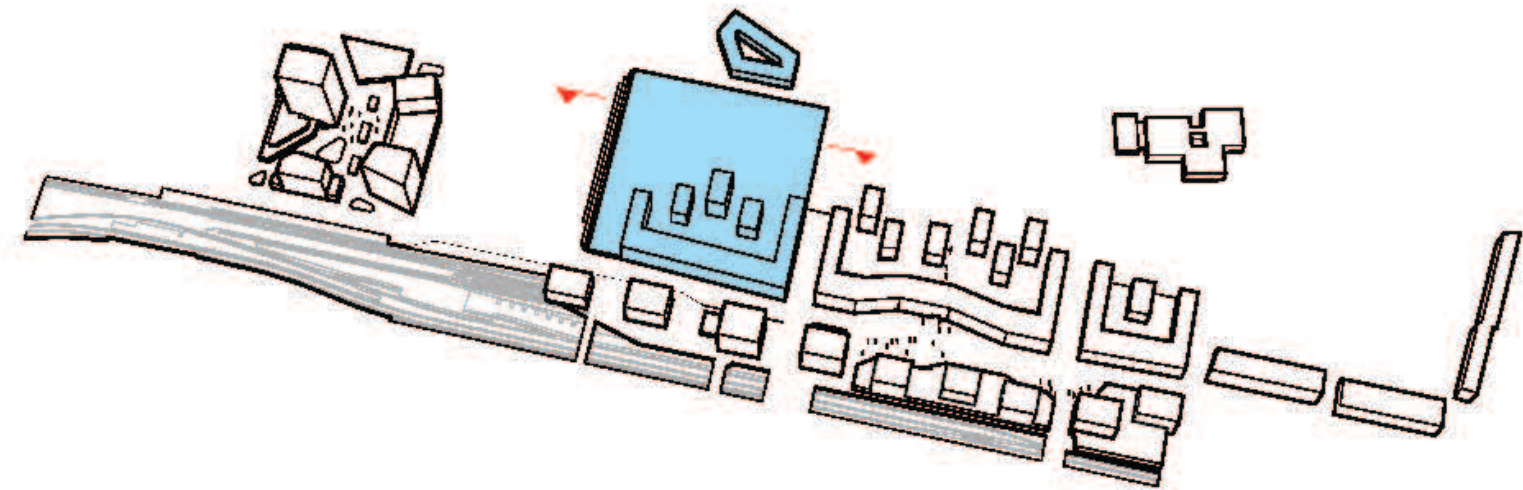
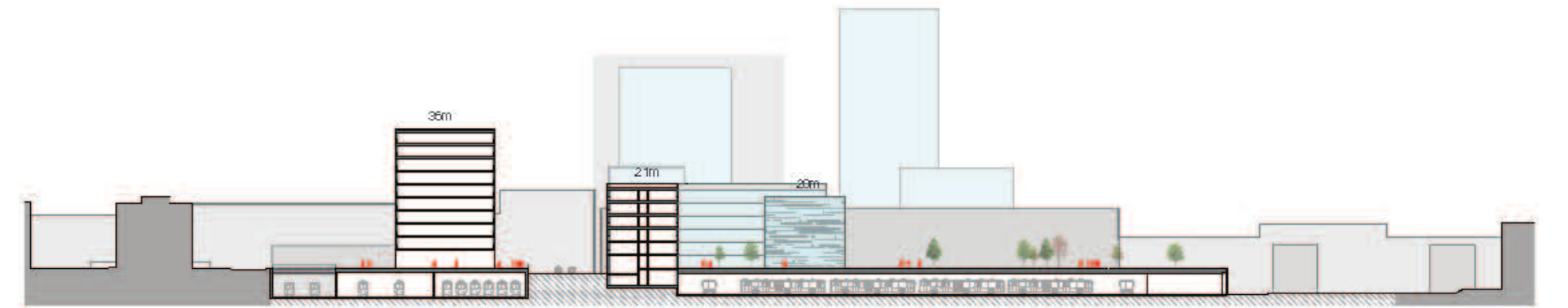


Abb. 54 Busgarage



Schnitt B-B | M 1:1000

Busgarage

Im Zuge einer Erneuerung der Busgarage der Wiener Linien entsteht entlang der Kendlerstraße eine von Wohnen geprägte Bebauung die sich zum Park hin öffnet und sich teilweise auf der Busgarage befindet. Abgesehen vom nutzungsoffenen Erdgeschoss an der Straße ist hier Wohnen vorgesehen.

Der Großteil der Fläche wird weiterhin als Busgarage genützt. Sie liegt auf Ebene der Pfenninggeldgasse und dessen Dach wird als Park gestaltet. Dieser hängt mit der Parkfläche südlich der Gablenzgasse zusammen. Da der Park auf ähnlichem Niveau wie der Kendlerplatz ist, sind die Wege zwischen diesen beinahe eben. In Richtung des

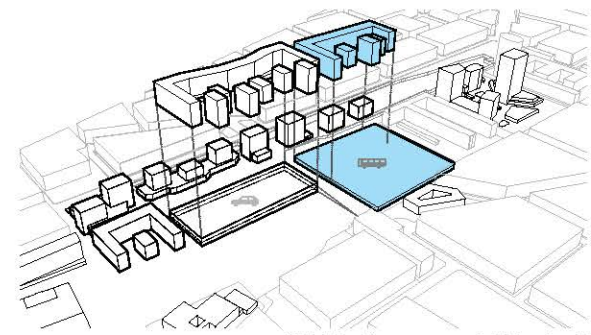


Abb. 55 Busgarage wird überbaut

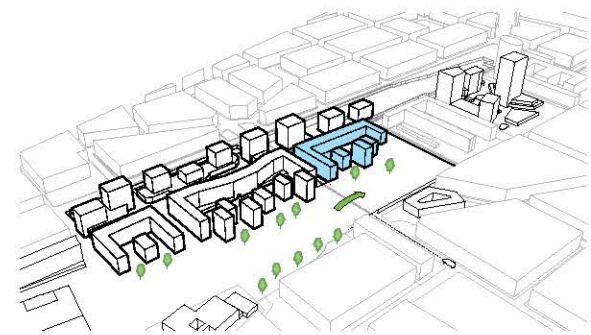
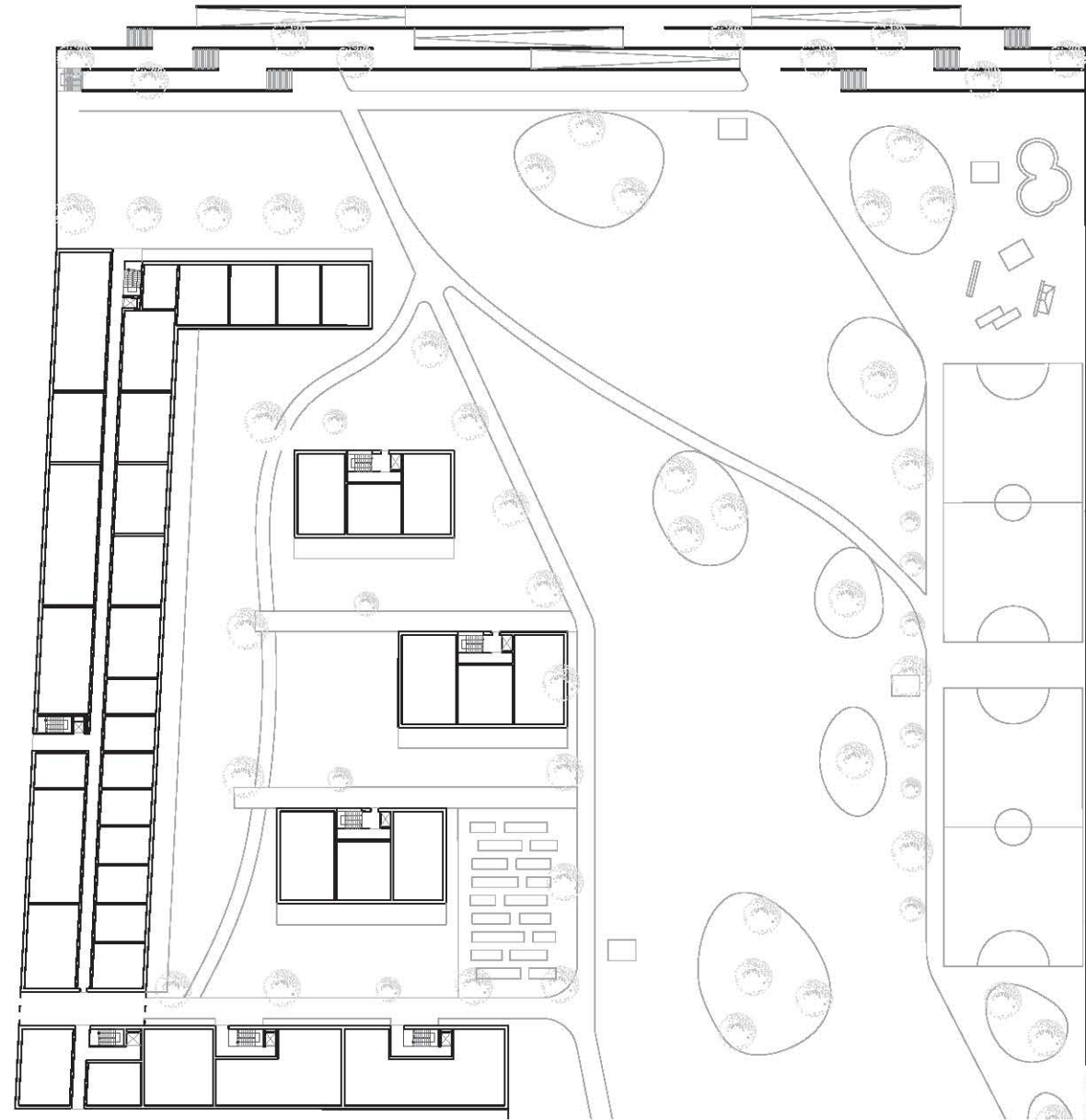
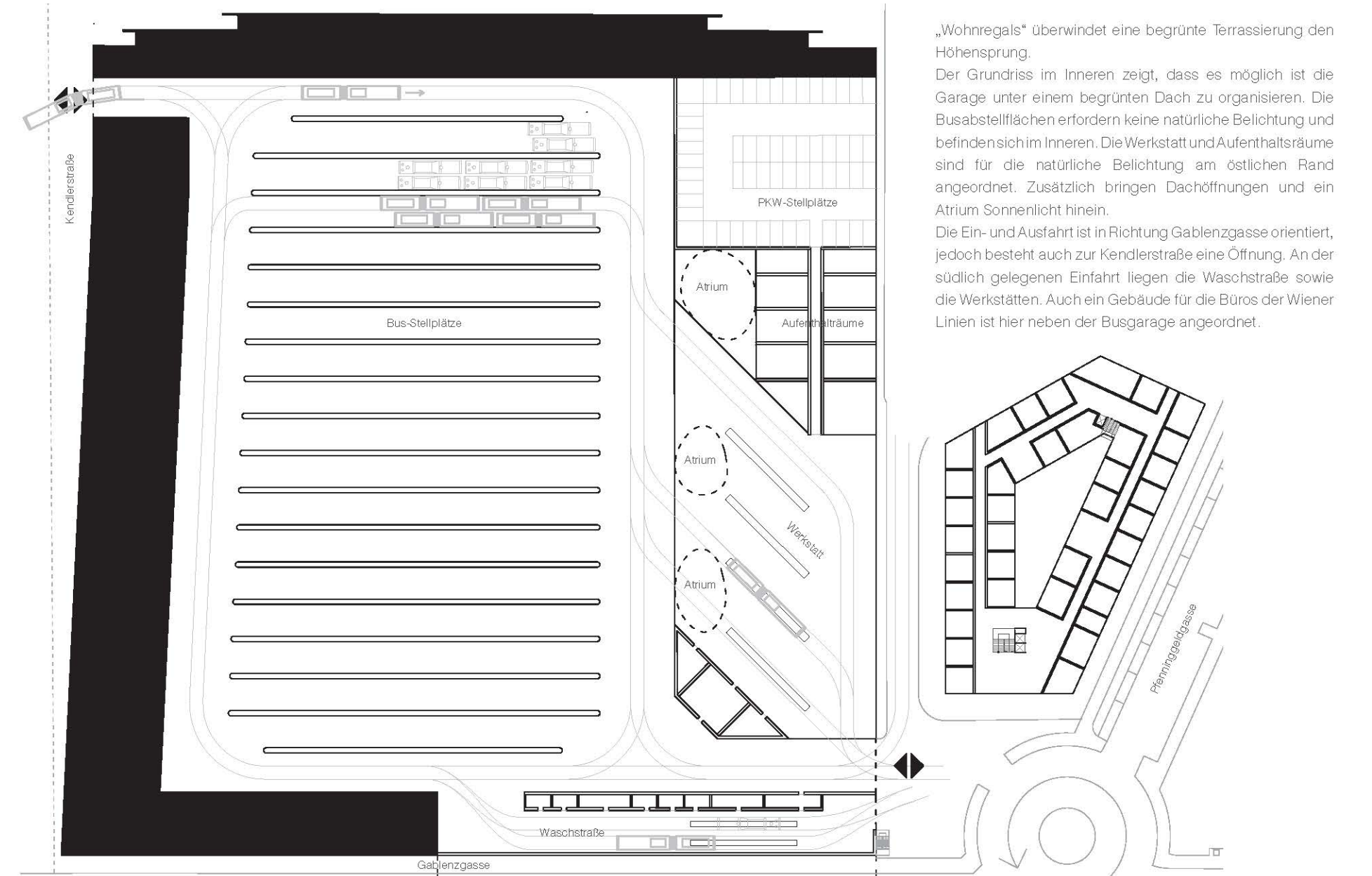


Abb. 56 Park auf dem Dach der Busgarage



1.OG - Regelgeschoss | M 1:1000

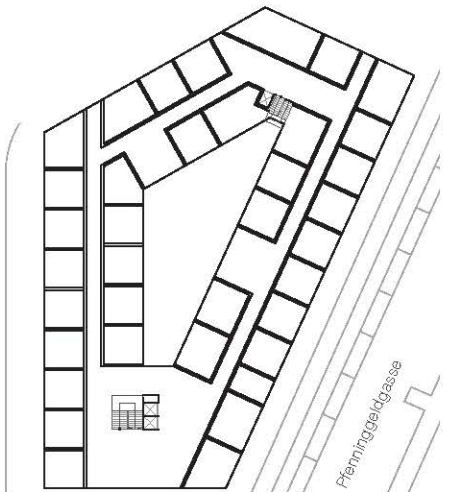


Busgarage | ca. 170 Stellplätze | M 1:1000

„Wohnregals“ überwindet eine begrünte Terrassierung den Höhenprung.

Der Grundriss im Inneren zeigt, dass es möglich ist die Garage unter einem begrünten Dach zu organisieren. Die Busstellflächen erfordern keine natürliche Belichtung und befinden sich im Inneren. Die Werkstatt und Aufenthaltsräume sind für die natürliche Belichtung am östlichen Rand angeordnet. Zusätzlich bringen Dachöffnungen und ein Atrium Sonnenlicht herein.

Die Ein- und Ausfahrt ist in Richtung Gablenzgasse orientiert, jedoch besteht auch zur Kendlerstraße eine Öffnung. An der südlich gelegenen Einfahrt liegen die Waschstraße sowie die Werkstätten. Auch ein Gebäude für die Büros der Wiener Linien ist hier neben der Busgarage angeordnet.



Pfenninggeldgasse

Gablenzgasse

Kendlerstraße

PKW-Stellplätze

Bus-Stellplätze

Atrium

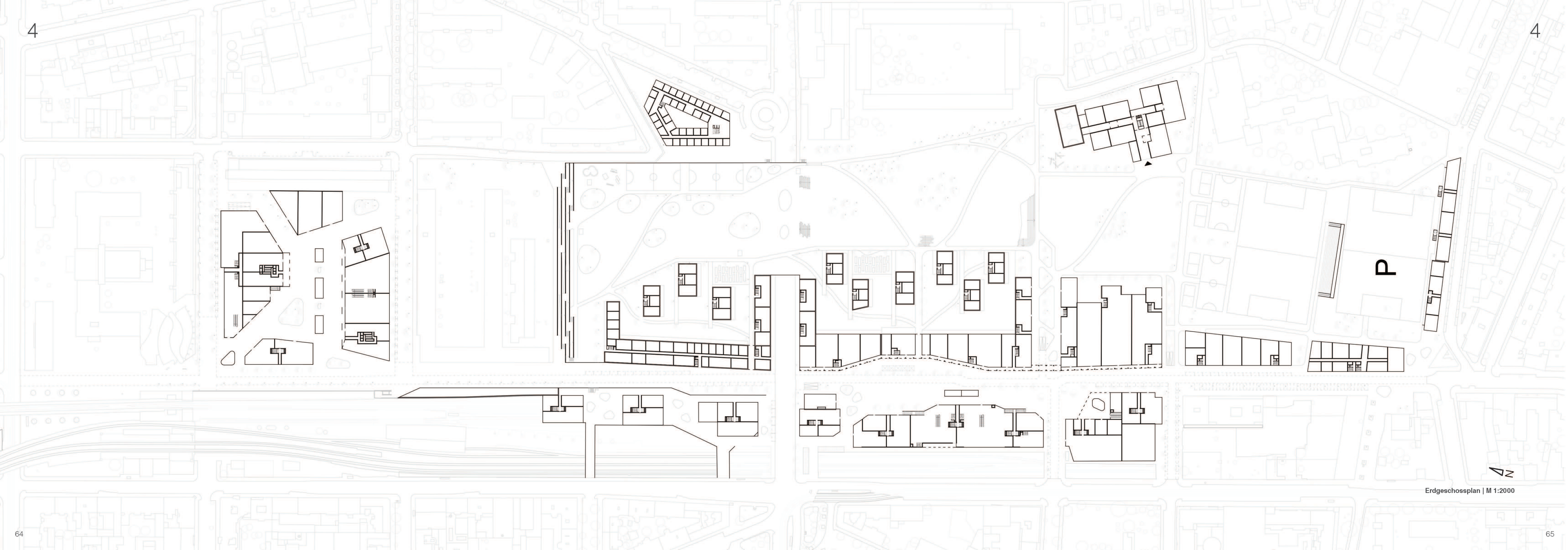
Aufenthaltsträume

Atrium

Werkstatt

Atrium

Waschstraße



P



Erdgeschossplan | M 1:2000

Projekt in Zahlen

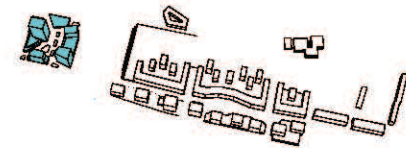
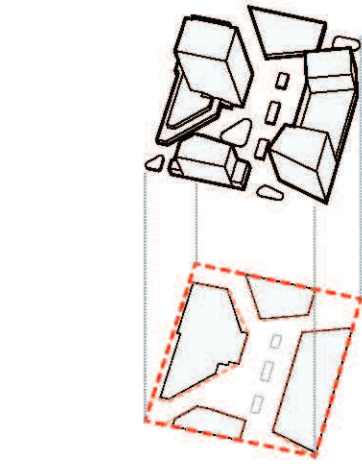


Abb. 57 Ottakringer Platz

Baufeld	16.430m ²
BGF	52.535m ²
GFZ	3,2
Bebbauungsgrad	31%
Gebäudehöhen	5-75m

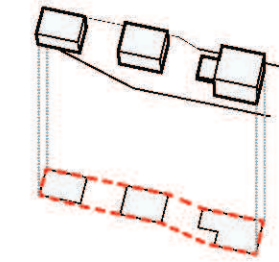


Abb. 58 U-Bahn-Überbauung

Baufeld	3.614m ²
BGF	16.160m ²
GFZ	4,5
Bebbauungsgrad	61%
Gebäudehöhen	21-35m

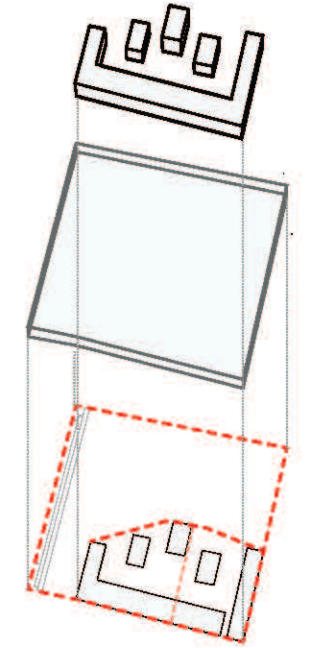


Abb. 59 Wiener Linien

Baufeld	Busgarage	Aufbau
	23.760m ²	8.536m ²
BGF	19.150m ²	30.170m ²
GFZ	0,8	3
Bebbauungsgrad	99%	48%
Gebäudehöhen	-6m	20-27m

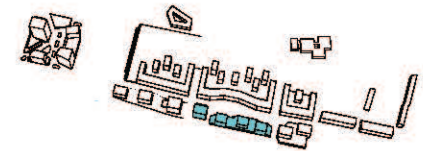
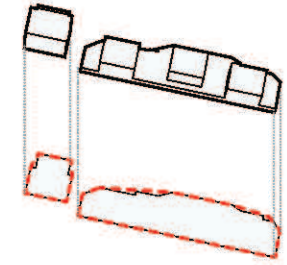


Abb. 60 Kandlerplatz | U-Bahn-Überbauung

Baufeld	888m ²	4.000m ²
BGF	6.430m ²	23.720
GFZ	7,2	5,9
Bebbauungsgrad	95%	94%
Gebäudehöhen	35m	9-31m



Abb. 61 Kandlerplatz | Park

Baufeld	13.980m ²	
BGF	39.613m ²	
GFZ	2,9	
Bebbauungsgrad	35%	
Gebäudehöhen	20-31m	

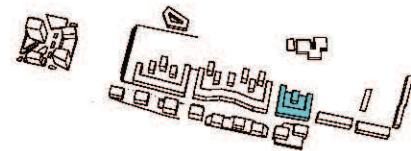
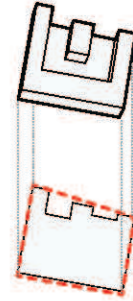


Abb. 62 Kandlerplatz | Park 2

Baufeld	4.840m ²	
BGF	18.608m ²	
GFZ	3,8	
Bebbauungsgrad	89%	
Gebäudehöhen	5-21m	

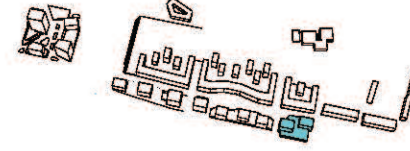
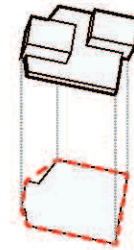


Abb. 63 Ottakringer Platz | U-Bahn-Station

Baufeld	3.200m ²	
BGF	14.100m ²	
GFZ	4,4	
Bebbauungsgrad	98%	
Gebäudehöhen	9-35m	

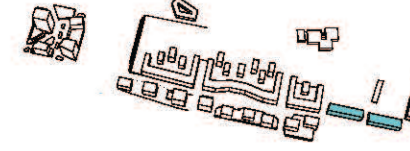
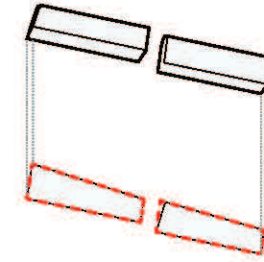


Abb. 64 Sportplatz | Kandlerstraße

Baufeld	1.840m ²	1.590m ²
BGF	8.368m ²	7.522m ²
GFZ	4,5	4,7
Bebbauungsgrad	91%	88%
Gebäudehöhen	21m	21m

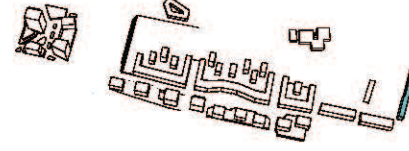


Abb. 65 Sportplatz | Sporckplatz

Baufeld	1.717m ²	
BGF	9444m ²	
GFZ	5,5	
Bebbauungsgrad	92%	
Gebäudehöhen	21m	

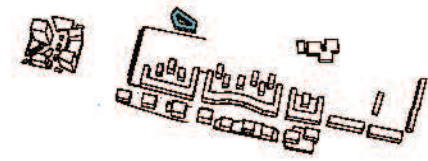


Abb. 66 Wiener Linien Büro

Baufeld	3.165m ²
BGF	5.400m ²
GFZ	1,7
Bebbauungsgrad	59%
Gebäudehöhen	12m



Abb. 67 Schule

Baufeld	6.966m ²
BGF	8.392m ²
GFZ	1,2
Bebbauungsgrad	45%
Gebäudehöhen	12m

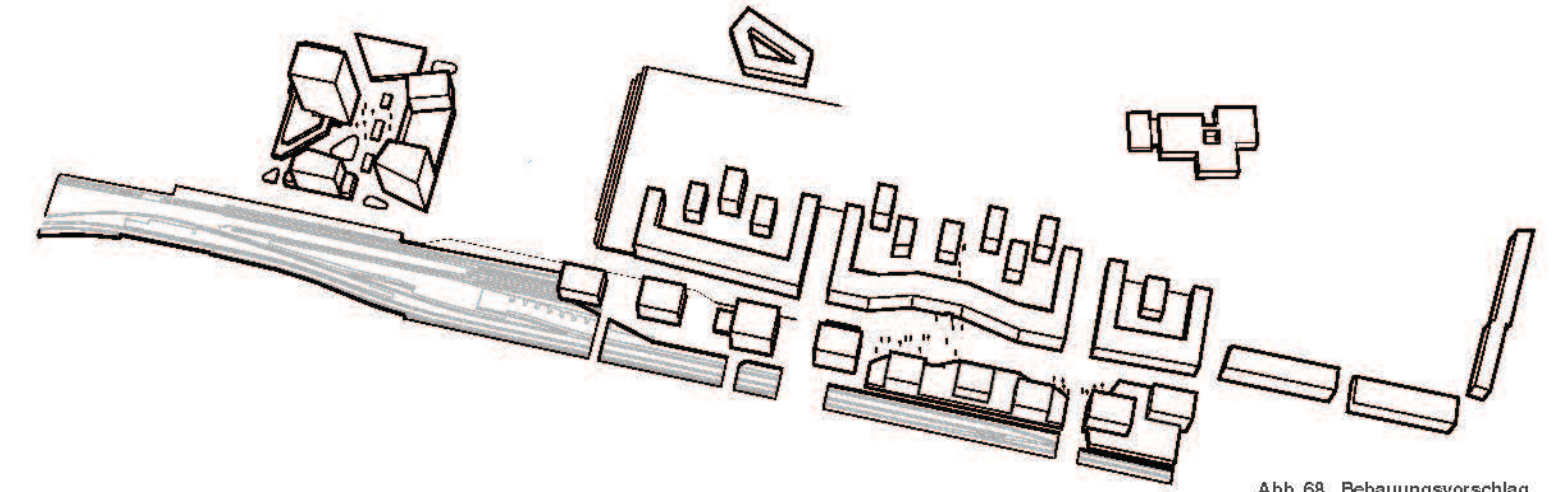


Abb. 68 Bebauungsvorschlag

Projektgebiet (gesamt)

Auf ungefähr 16 ha kommt ein 4,2 ha großer Park unter, der Teil eines zusammenhängenden Freiraums von insgesamt 7,6 ha ist. Die zur Bebauung freigegebenen Flächen beinhalten eine BGF von ca. 270.000 m². Der Großteil, 146.000 m², dient dem Wohnen. Dadurch bietet das Gebiet rund 2600 Wohnungen für ca. 4200 Einwohner (1,99 pers./Wohnung).

In Relation zum derzeitigen Wachstum Wiens ist das nur ein Teil des jährlichen Zuwachses. Dies offenbart den enormen Handlungsbedarf der die Stadt Wien in den kommenden Jahren erwartet. Das Projekt soll dennoch nicht an quantitativen Kriterien beurteilt werden sondern an der Qualität für dieses Viertel. Es schafft ein neues Zentrum für den Stadtteil mit einem großzügigen Park.

Baufeld	~16ha
BGF(NF75%)	269.800m ²
Wohnen	140.000m ²
Wohnungen(1,99 pers./Whg.)	1.500
Einwohner(35m ² WNF/pers.)	3.000
Parkplätze	1.750
Park	>4,2 ha

¹ Statistik Austria, Privathaushalte nach Geburtsland der Haushaltsreferenzperson, Haushaltsgröße und Bundesländern - Jahresdurchschnitt 2014 (01.12.2015)

² Vgl. Stadt Wien, Wien im Querschnitt der Zeit, S.40

Bauphasen

Die städtebauliche Struktur ist nach den bestehenden Grundstücksverhältnissen organisiert. Daher kann das Gebiet und die einzelnen Grundstücke unabhängig voneinander entwickelt werden. Einzige Voraussetzung für eine Entwicklung um den Kendlerplatz ist dessen Umsetzung.

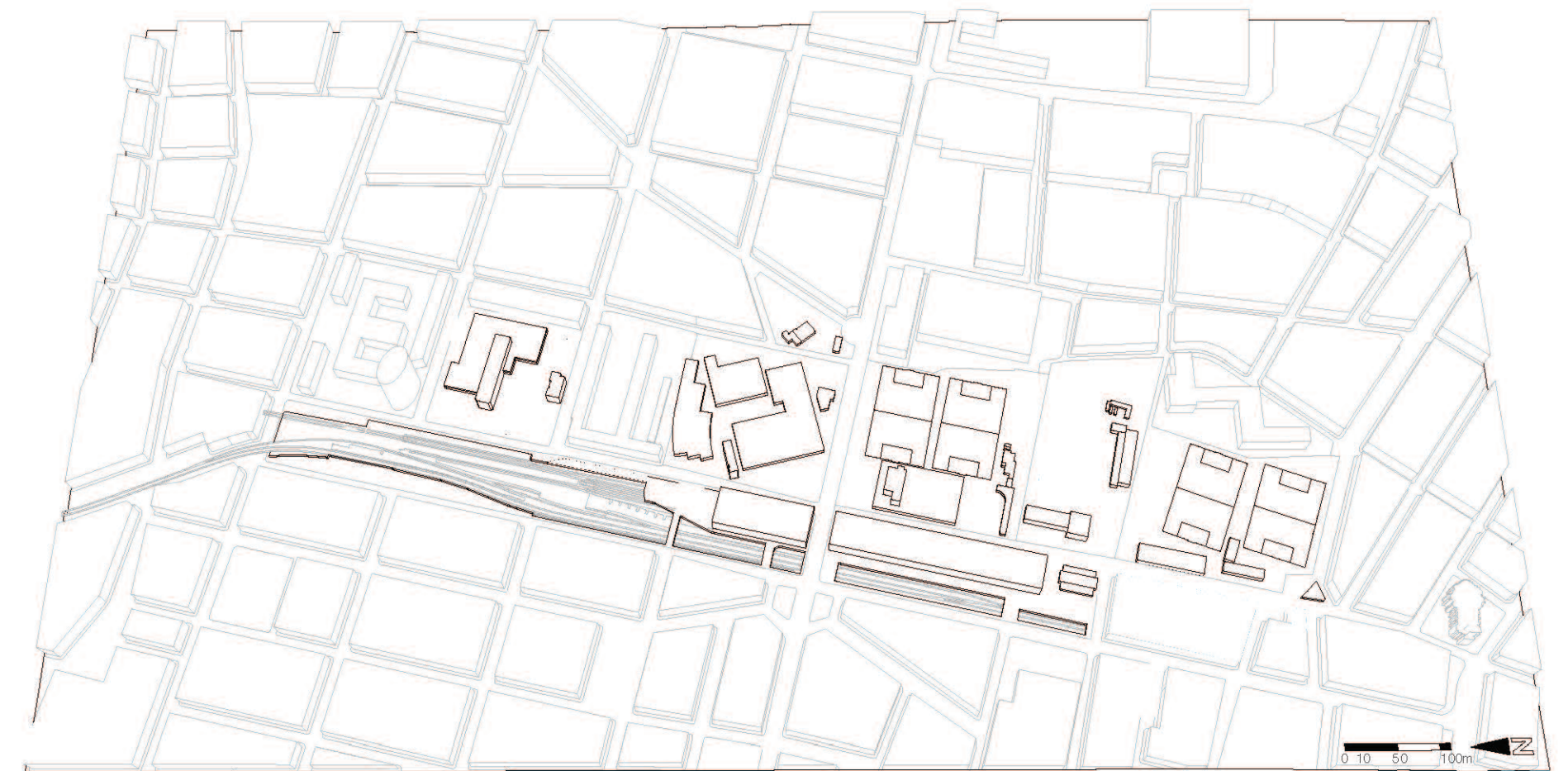


Abb. 69 Bestand

Phase 1: kurzfristig

-Das Areal des alten Umspannwerks wird als öffentlicher Park zugänglich

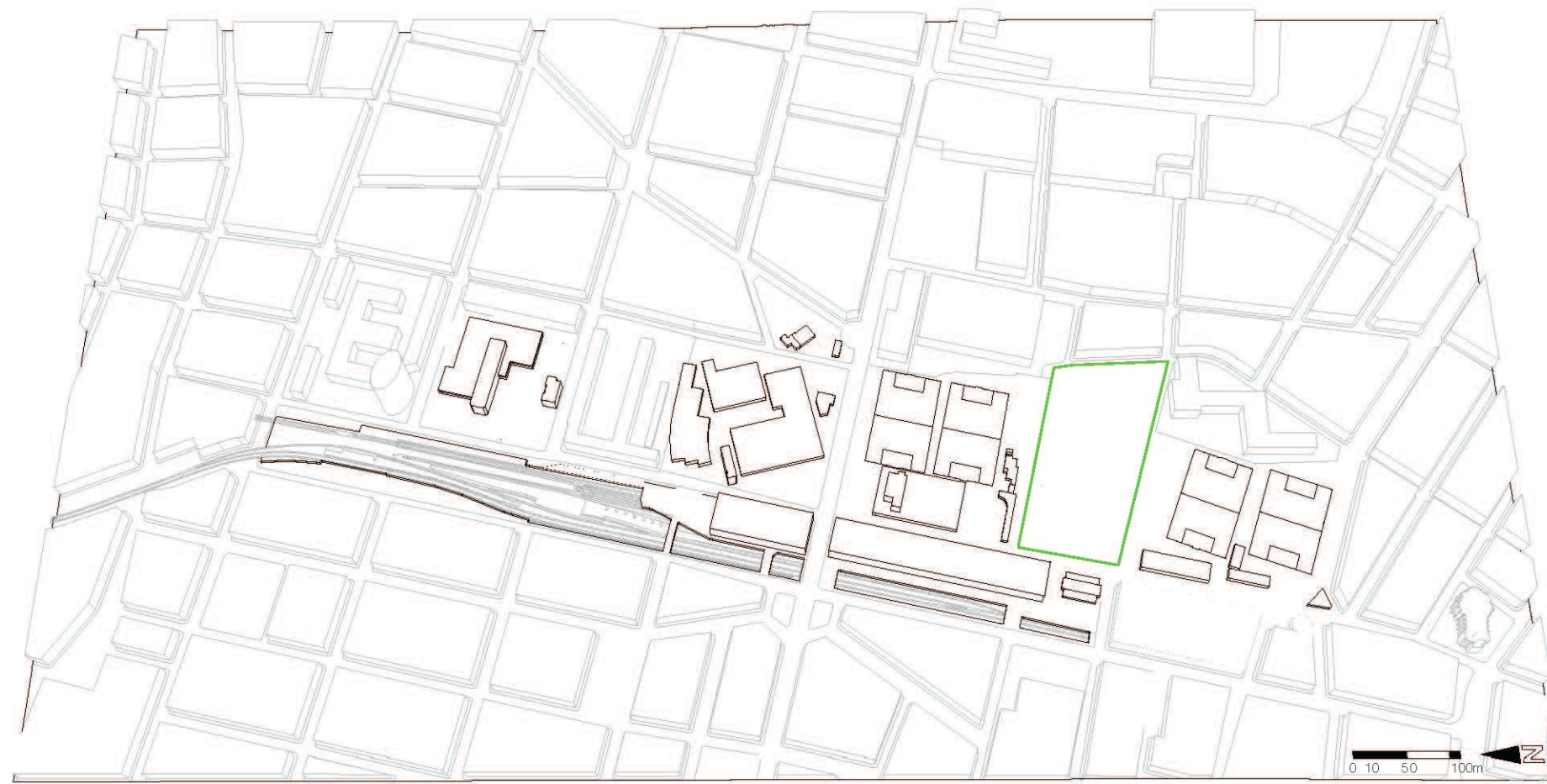


Abb. 70 Phase 1: kurzfristig

Phase 2: mittelfristig

- Die Randzonen an den Straßen und um den Fußballplatz werden entwickelt
- Die beiden Fußballvereine werden zusammengelegt und der Park dadurch erweitert
- Bau des Blocks östlich des U-Bahn-Ausgangs Kenderplatz
- Bau der Schule
- Das Altersheim kann seine Umgrenzung fallen lassen und sich an den Grünraum anschließen.
- Galerie gegenüber dem „Wohnregal“ wird erbaut

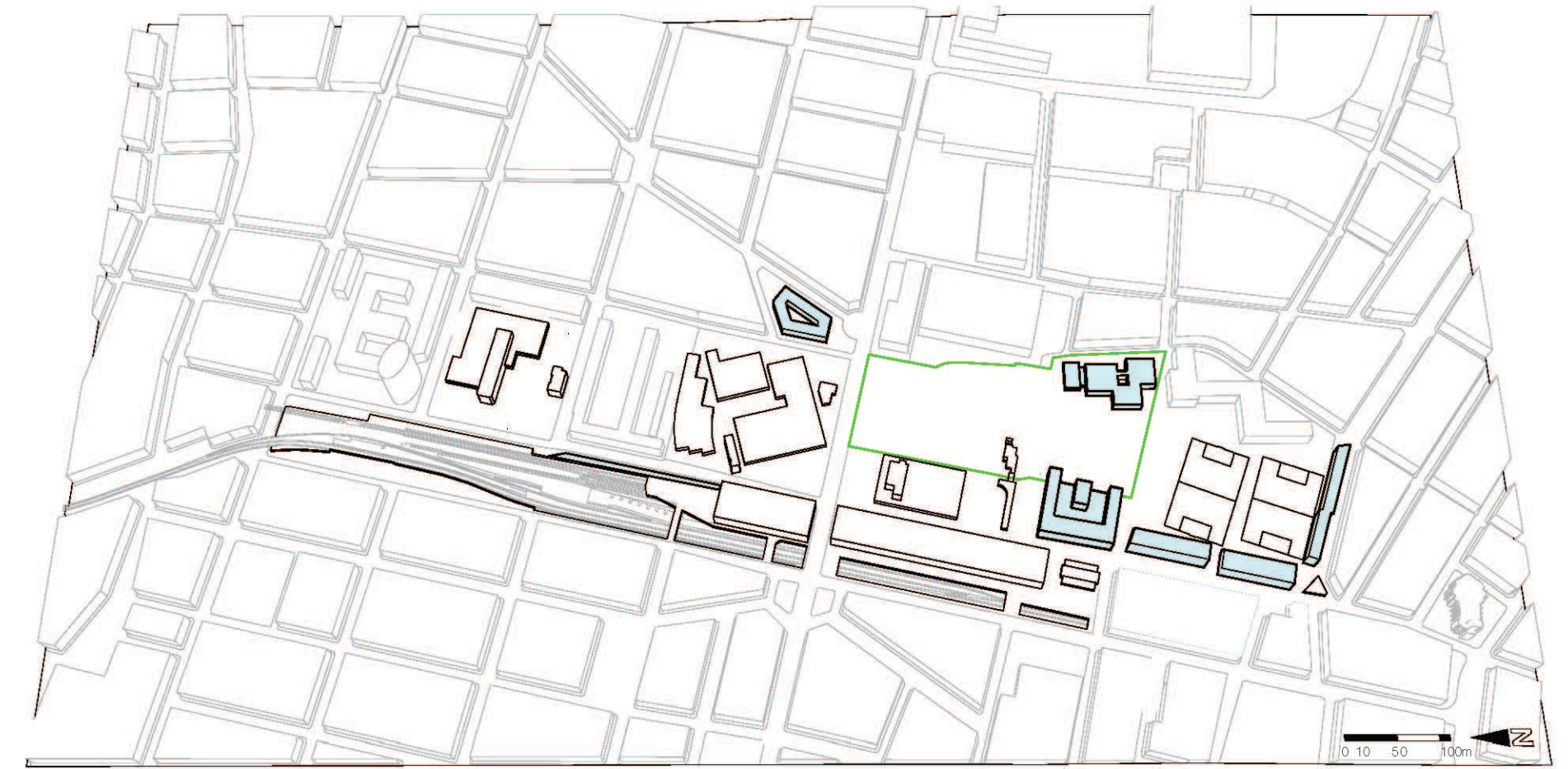


Abb. 71 Phase 2: mittelfristig

Phase 3: mittelfristig - langfristig

- Die Areale der Wiener Linien und der Tabaccoland werden entwickelt
- Die Gablenzgasse wird durch den Park überbrückt
- Gestaltung des Kendlerplatzes/Kendlerstraße und Entwicklung der umgebenden Gebäude
- U-Bahn-Überbauung

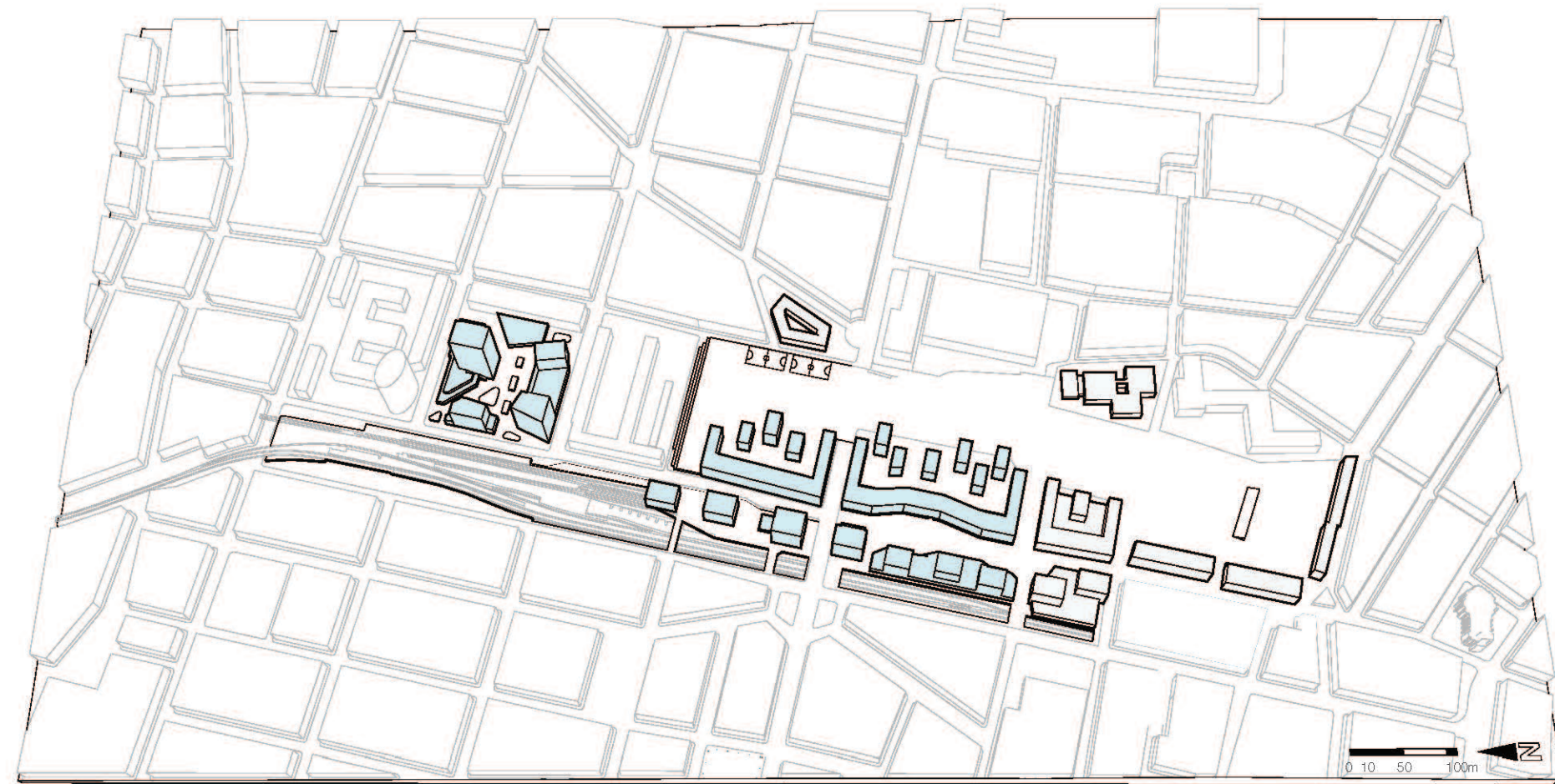


Abb. 72 Phase 3: mittelfristig - langfristig

weitergedacht:

- Bereich um Ottakringerplatz kann in Richtung Osten weiterentwickelt werden
- „Wohnregal“ wird durch einen Bau mit nutzungs offenem Erdgeschoss ersetzt; zugleich wird der Park dahinter verbreitert
- Wenn das Altersheim abgetragen werden muss, kann diese Fläche an den Park anschließen.

Schlusswort

Bei dem Entwurf wurde in allen Aspekten die Umgebung berücksichtigt. So schafft das Projekt sowohl für die bestehenden als auch die zukünftigen Bewohner Vorteile. Dies erhöht auch die Akzeptanz und rechtfertigt die Verlegung von 2 Fußballplätzen für einen dringend nötigen öffentlichen Park an dieser Stelle.

Zusätzlich macht das Projekt eine weitere Entwicklung in alle Richtungen möglich. Vor allem um den Park und Ottakringer Platz sind Anreize dazu geschaffen. Die Bebauung öffnet sich zu dem Bestand. So entstehen keine abgeschotteten Bereiche sondern die Bebauung öffnet sich zur Umgebung. In Summe wird ein komplex unterteiltes Gebiet auf einen gemeinsamen Nenner gebracht.

Literaturverzeichnis

Vgl. Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien (Hg.): STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. Wien: AV + Astoria Druckzentrum GmbH 2014. S.65.

Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien: STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. Wien: AV + Astoria Druckzentrum GmbH 2014, S.64.

Ebenda, S.54.

Ebenda, S.54.

Ebenda, S.24.

Ebenda, S.11.

Ebenda, S.117.

Magistratsabteilung 21 der Stadt Wien: Fachkonzept Hochhäuser. Strategien zur Planung von Hochhausprojekten. Wien: Druckerei Hans Jentsch & Co GmbH 2014, S.23.

Ebenda, S.37.

Ebenda, S.37.

Ebenda, S.45.

Vgl. Magistratsabteilung 23 der Stadt Wien (Hg.): Wien wächst. Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinden- und 250 Zählbezirken. Wien: AV + Astoria Druckzentrum GmbH 2014. S.13.

Online-Quellen

Vgl. Architekturzentrum Wien: Wohnregal. Verfügbar unter: <http://www.nextroom.at/building.php?id=2874> (Zugriff: 14.09.2003)

Vgl. Holzer, Anton: Wiens grüne Lunge. In: Wiener Zeitung. Verfügbar unter: http://www.wienerzeitung.at/themen_channel/wz_reflexionen/vermessungen/606266_Wiens-gruene-Lunge.html (Zugriff: 06.02.2014)

Vgl. Magistrat der Stadt Wien: Zufriedenheit mit der Ausstattung der Wohnhausanlage und der Wohnumgebung – Studie „Wohnzufriedenheit in Wien“ (1999/2000). Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/verhaltensforschung/wohnozufriedenheit/ausstattung.html> (Zugriff: 20.02.2016)

Vgl. Magistratsabteilung 21 der Stadt Wien (Hg.): Handbuch zum städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/grundlagen/leitbild-2014/pdf/handbuch-gesamt.pdf> (Zugriff: 20.02.2016) S.9 ff.

Vgl. Statistik Austria (Hg.): Privathaushalte nach Geburtsland der Haushaltsreferenzperson, Haushaltsgröße und Bundesländern - Jahresdurchschnitt 2014. Verfügbar unter: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/haushalte_familien_lebensformen/haushalte/023303.html (Zugriff: 01.12.2015)

Vgl. Technische Universität Wien (Hg.): Ergebnisse des Entwerfens "Aspern City" unter der Leitung von Gastprofessorin Manuelle Gautrand. Verfügbar unter: <http://www.aspern-seestadt.at/resources/files/2009/7/2/394/aspem-buch-a3.pdf>. (Zugriff: 20.02.2016)

Vgl. Wien 3420 Aspern Development AG: Mobilität. Mobilität: Perfekt angebunden und bewusst entschleunigt. Verfügbar unter: <http://www.aspern-seestadt.at/leben-arbeiten/mobilitaet/> (20.02.2016)

Vgl. Wien Geschichte Wiki: Vorortelinie. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Vorortelinie> (Zugriff: 11.02.2016)

Vgl. Wien Geschichte Wiki: Vorortelinie. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Vorortelinie> (Zugriff: 11.02.2016)

Vgl. Wikipedia: Wohnpark Alt-Erlaa. Verfügbar unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Wohnpark_Alt-Erlaa (Zugriff: 20.02.2016)

Abbildungsverzeichnis

Wenn im konkreten Fall nicht anders angeführt, sind Pläne der Stadt Wien die Grundlage für sämtliche Pläne und Grafiken in diesem Buch.

Abb. 01	Lage des Projekts in Wien "Quelle: in Anlehnung an: http://www.schwarzplan.eu "
Abb. 02	Ottakring "Quelle: in Anlehnung an: http://www.schwarzplan.eu "
Abb. 03	heterogene Struktur des Projektgebiets "Quelle: Stadt Wien, Magistratisches Bezirksamt - 16. Bezirk"
Abb. 04	Lage "Quelle: in Anlehnung an: http://www.schwarzplan.eu "
Abb. 05	Vorortelinie "Quelle: in Anlehnung an: http://www.schwarzplan.eu "
Abb. 06	Liniengrafik
Abb. 07	Luftbild, 45° "Quelle: http://www.bing.com/maps "
Abb. 08	Luftbild, orthogonal "Quelle: Stadt Wien, Magistratisches Bezirksamt - 16. Bezirk"
Abb. 09	Baualter
Abb. 10	Verkehr
Abb. 11	Leitbild "Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf "
Abb. 12	Fußballplätze "Quelle: in Anlehnung an: http://www.schwarzplan.eu "
Abb. 13	Parkflächen "Quelle: in Anlehnung an: http://www.schwarzplan.eu "
Abb. 14	Höhenschichten
Abb. 15	Barrieren: Gablenzgasse und Vorortelinie
Abb. 16	Barrieren: Gablenzgasse und P+R
Abb. 17	Kendlerstraße als Sichtachse auf Breitenseerkirche
Abb. 18	leere Paltaufgasse an der Busgarage und dem Wohnregal
Abb. 19	"Gablenzgasse" - ein Highway durch die Stadt
Abb. 20	Eine trieste Mauer entlang der Kendlerstraße
Abb. 21	U-Bahn und Vorortelinie trennen den Stadtteil
Abb. 22	Seestadt Aspern "Quelle: in Anlehnung an: http://www.aspern-seestadt.at/resources/files/2009/3/11/132/masterplan-broschuere-deutsch.pdf "
Abb. 23	Hauptbahnhof "Quelle: in Anlehnung an: http://www.gat.st/sites/default/files/imagecache/vollbild/images/ppag-architects_gat_bildungscampus-wien-sonnwendviertel-schwarzplan.jpg "
Abb. 24	Nordbahnhof "Quelle: in Anlehnung an: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/grundlagen/leitbild-2014/pdf/handbuch-gesamt.pdf "
Abb. 25	Karl Marx Hof "Quelle: in Anlehnung an: https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/564x/54/2b/3d/542b3d0890e218c6b5b9dc3ead23efca.jpg "
Abb. 26	Alt Erlaa "Quelle: in Anlehnung an: http://www.alt-erlaa.at/wordpress/wp-content/uploads/2011/11/soziales_kindergaerten_plan.jpg "
Abb. 27	Ottakring Mitte
Abb. 28	Leitbild Siedlungsentwicklung "Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf "
Abb. 29	Bestand
Abb. 30	Entwurf 2 Plätze über Achse miteinander verbunden
Abb. 31	Ottakringer Platz Kendlerplatz
Abb. 32	Park 4,2 ha
Abb. 33	Maßnahme 1 Parkgarage in Senke
Abb. 34	Maßnahme 2 Park überbrückt Gablenzgasse
Abb. 35	Bestandsschnitt
Abb. 36	Barrieren
Abb. 37	Hochpunkte
Abb. 38	Blockrandbebauung öffnet sich zum Park
Abb. 39	Nutzungen
Abb. 40	Gebäudehöhen

Abb. 41	Unterschiedliche Bereiche des Parks
Abb. 42	Öffentlicher Verkehr
Abb. 43	Fuß- und Radwege
Abb. 44	Stellplätze
Abb. 45	Kendlerplatz
Abb. 46	Arkadengang Durchgang
Abb. 47	Nutzungen
Abb. 48	Bebauung <> Park
Abb. 49	Ausblicke
Abb. 50	Ottakringer Platz
Abb. 51	Nutzungen
Abb. 52	2-Std-Schattenstudie
Abb. 53	Schatten der Hochhäuser
Abb. 54	Busgarage
Abb. 55	Busgarage wird überbaut
Abb. 56	Park auf dem Dach der Busgarage
Abb. 57	Ottakringer Platz
Abb. 58	U-Bahn-Überbauung
Abb. 59	Wiener Linien
Abb. 60	Kendlerplatz U-Bahn-Überbauung
Abb. 61	Kendlerplatz Park
Abb. 62	Kendlerplatz Park 2
Abb. 62	Ottakringer Platz U-Bahn-Station
Abb. 63	Sportplatz Kendlerstraße
Abb. 64	Sportplatz Sporckplatz
Abb. 65	Wiener Linien Büro
Abb. 66	Schule
Abb. 67	Projekt
Abb. 68	Bestand
Abb. 69	Phase 1: kurzfristig
Abb. 71	Phase 2: mittelfristig
Abb. 72	Phase 3: mittelfristig - langfristig

Glossar

Bhf.:	Bahnhof
WNF:	Wohnnutzfläche
NF:	Nutzfläche
BGF:	Bruttogeschosfläche
GFZ:	Geschossflächenzahl
STEP 2025:	Stadtentwicklungsplan 2025 der Stadt Wien
ha:	Hektar
Pers:	Person
Whg.:	Wohnung
P+R:	P+R: Park+Ride

Danke...

an Prof. Raith für die Stellung des Themas die Betreuung, sowie für die Ladung zahlreicher Gastkritiker im Zuge des Entwerfens.

an meine Familie für die finanzielle Unterstützung während des Studiums.

an die TU Graz, die mir die Möglichkeit gab ein Auslandsjahr zu absolvieren.

an Augustin und Julia für die Modellbauarbeiten.

an Johannes und Tom für die vielen kleinen Hilfen im Alltag der Entwurfsumsetzung, sowie die angenehme Atmosphäre im Atelier Sadtkombinat.

an Alex, Kathrine, Lisa, Lukas, Marco, und Stefan