

## Diplomarbeit

# DIE [UN]PLANBARE STADT

Rahmenstrategien und städtebauliche Szenarien für die Gesellschaft des digitalen Zeitalters

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

Ao.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Erich Raith  
E 260/S Städtebau

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur

von

**Christoph Rudolf Bonholzer, B.Sc.**

1028665

# ABSTRACT

[DE]

Die heutige Gesellschaft befindet sich im Wandel: Die Globalisierung und die immer weiter fortschreitende Digitalisierung verändern das Weltbild vom besitzenden Menschen hin zum teilenden Menschen. „Sharing is Caring“ also „Teilen heißt sich kümmern“ lautet das Motto des 21. Jahrhunderts und bringt viele neue Dienste wie Car-Sharing, Cloud-Computing und deren Auswertung mit sich. Die smarte Stadt von morgen vernetzt, lernt und optimiert sich durch eine beinahe unüberblickbare Anzahl von Datenströmen. In der Utopie der „Smart City“ kommuniziert sogar die Mülltonne mit der Müllabfuhr und sagt genau wann sie bereit wäre, entleert zu werden. In der „Stadt der Sensoren“ wird jedoch auf jenen Maßstab vergessen, der jeder Innovation zu Grunde liegen sollte: der menschliche Maßstab.

Aus diesem Grund befasst sich die Diplomarbeit mit dem Thema, wie sich die moderne Technik auf das urbane Lebensgefühl auswirkt und warum eine vernetzte Stadt zwar das Ziel aber eine „Smart City“ nicht zum Selbstzweck umgesetzt werden sollte. Anhand dreier städtebaulicher Szenarien, der gründerzeitlichen Blockrandbebauung, dem Superblock des Roten Wiens und des Zeilenbaus, werden sowohl außen- als auch innenräumliche Potentiale aufgezeigt, die durch räumliche Nachverdichtung, Nutzungsmischungen und, im Besonderen, durch die Unterstützung des Internets, vollends ausgeschöpft werden können.

Die Diplomarbeit gliedert sich in einen Einführungsteil, welcher die technologischen Voraussetzungen für die vernetzte Stadt näher beleuchten soll und bereits umgesetzte, internationale Beispiele anführen und vergleichen wird. Im Entwurfsteil werden die oben genannten städtebaulichen Konfigurationen hinsichtlich ihrer Typologie analysiert und Vorschläge zu ihrer Aktivierung sowie geteilter Nutzungen gemacht.

[EN]

Today's society is undergoing change: globalization and the ever-increasing digitalization are changing the world view from possessive to share. „Sharing is Caring“ is the creed of the 21st century and brings with it many new services such as car-sharing, cloud computing and their evaluation. The smart city of tomorrow connects, learns and optimizes through an almost unmanageable number of data streams. In the utopia of the „Smart City“ even the trashcan communicates with the refuse collection and says exactly when it would be ready to be emptied. However, in the „City of Sensors“, we forget the scale that should underlie any innovation: the human scale.

For this reason, the master thesis deals with the topic of how modern technology affects the urban way of life and why a networked city should be the goal but a „smart city“ should not be implemented by any means necessary. Based on three urban planning scenarios, the Gründerzeit Block, the Superblock of Red Vienna and the Zeilenbau, both outside and inside potentials are shown, which can be fully exploited by spatial densification, mixed use and, in particular, by the support of the Internet. The master thesis is structured into an introductory part which explains the technological prerequisites for a network urbanism and shows already implemented, international examples. In the design part, the urban planning configurations mentioned above are analyzed with regard to their typology and proposals for their activation and shared uses are made.

# ICH BEDANKE MICH BEI....

.... meiner Mutter, **Maria Bonholzer**, die mich psychisch und finanziell durch das Studium getragen hat, mich immer unterstützt und mir mit Rat und Tat zur Seite steht. Ohne ihr Verständnis wäre mir dieses Studium nicht möglich gewesen.

.... meiner Freundin **Katharina Mayerhofer**, die mir während meines Masterstudiums viel Rückhalt geboten hat und mir immer eine große Stütze ist.

.... **Dr. Thomas Mayerhofer**, dessen unermüdlicher Einsatz und Genauigkeit maßgeblich zu der Qualität des Abgabemodells beigetragen haben.

.... **Mag. Dorothea Mayerhofer** und **P. Mag Albin Scheuch** für die Korrekturlesungen und das akribische Finden sämtlicher Tippfehler.



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Einführung: Die Stadt im digitalen Zeitalter</b>	<b>7</b>
Smart City oder die vernetzte Stadt?	10
Technologien zur Realisierung	13
Handlungsfeld Brigittenau	19
<b>Szenario 1: Die gründerzeitliche Blockrandbebauung</b>	<b>21</b>
Bestandsanalyse	22
Von Temporär zu Permanent	28
<b>Szenario 2: Der Zeilenbau</b>	<b>41</b>
Bestandsanalyse	42
Die Stadt-Funnel Strategie	48
<b>Szenario 3: Der Superblock des Roten Wiens</b>	<b>87</b>
Bestandsanalyse	88
Punktuelle Eingriffe im Zwischenraum	94
<b>Ausblick: Vom Szenario zum Masterplan</b>	<b>105</b>
<b>Conclusio</b>	<b>110</b>
Literaturverzeichnis	112
Abbildungsverzeichnis	114





EINFÜHRUNG

# DIE STADT IM DIGITALEN ZEITALTER

*Wer eine Stadt baut, fährt ins Dunkle und nimmt in Kauf,  
dass etwas Unvorhersehbares passiert. Es sind die nicht planbaren Ereignisse,  
die das Gesicht einer Stadt ausmachen.“ (Renzo Piano)*

Die Welt ist im digitalen Zeitalter angekommen, die Gesellschaft befindet sich im Wandel. Globalisierung und Digitalisierung beeinflussen jeden Bereich des täglichen Lebens und scheinen dafür Equivalente im virtuellen Raum bereitzustellen: Amazons Alexa oder Apples Siri ersetzen nicht nur die Einkaufszettel, sondern werden zu persönlichen, digitalen Assistenten. Google, Bing und Youtube verändern die Art wie man lernt und Informationen konsumiert, sogar die Möglichkeiten, wie man mit Freunden in Kontakt bleibt, wurde durch Facebook, Instagram und Co neu erfunden. Dieses Phänomen macht auch vor der Arbeitswelt keinen Halt. Durch die Automatisierung von Prozessen und den Einsatz von Robotern werden viele Jobs in naher Zukunft nicht mehr existieren. Auch die klassische Vorstellung vom „sicheren Job“ in einer großen Firma und dem Schreibtisch im Großraumbüro scheint sich aufzulösen. Das Internet macht es möglich, mit geringem Startkapital das eigene Unternehmen zu gründen und Produkte einer weltweiten Zielgruppe zugänglich zu machen. Dies passiert nicht mehr in den Garagen, wie zu Zeiten von Steve Jobs oder Bill Gates, sondern in modernen Co-Working-Spaces, in denen sich die Unternehmer austauschen, motivieren und gegenseitig unterstützen.

Trotz all der Konnektivität und der Interaktion im digitalen Raum warnen unterschiedlichste Experten vor der Nutzung der Smart-Services. Mit den Worten: „Shopping dürfte wohl die letzte noch übrig gebliebene Form öffentlicher Aktivität sein“<sup>1</sup>, beschrieb der Architekt Rem Koolhaas die Situation im Jahr 2002. Jedoch ist das genaue Gegenteil eingetreten. Die Technologien und die schnellere Vernetzung haben ganz neue Formen des urbanen Lebens erschaffen. Eines der wohl prominentesten Beispiele ist der Flashmob. Hierbei treffen sich viele Menschen an einem Ort und führen eine gemeinsame Aktion durch. 2008 fand eine solche Veranstaltung am Wiener Stephansplatz unter dem Titel „Freeze Vienna“<sup>2</sup> statt. Dabei trafen sich ca. 3000 Jugendliche und verwandelten den Platz in ein Meer von erstarrten Personen. Interessanterweise steckt hier kein politisches Statement dahinter und auch die meisten Menschen kennen sich nicht untereinander, dennoch fühlen sich so viele zu dieser urbanen Erfahrung hingezogen. Dies ist nicht nur ein österreichisches Phänomen, denn auch in London oder New York gehen die Menschen gemeinsam auf die Straße, nur um gemeinsam im öffentlichen Raum zu sein und eine Aktion auszuführen.

Aus dieser Art von Intervention haben sich viele neue Richtungen entwickelt. Beispielsweise gibt es Ad-Busting, also die Umgestaltung von Werbeplakat-Ständern in Schaukeln oder ähnliches, Guerilla Gardening bei dem sogar das kleinste Fleckchen Grün in der Betonwüste der Stadt zu einem blühenden Gärtchen umgewandelt wird, oder Parkour-Lauf, der die gebaute Struktur selbst zum Spielplatz

<sup>1</sup> CHUNG, Chuihua Judy, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas, Sze Tsung Leong (Hg.), The Harvard Design School Guide to Shopping, Köln 2002; zit.n.: RAUTERBERG, Hanno, Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digitalmoderne, Berlin 2013; S.13.

<sup>2</sup> FEICHTLER, Manfred, Freeze Vienna (Flashmob) - Wien, Stephansplatz, Youtube, 17.01.2009, Web, zugegriffen am 18.08.2018, 10:42.







Abb. 04: Parkour-Lauf



Abb. 05: Wiener City-Bikes

<sup>3</sup> RAUTERBERG, 2013, S.13-15.

<sup>4</sup> JAEKEL, Michael, Smart City wird Realität, Wegweiser für neue Urbanitäten in der Digitalmoderne, Wiesbaden 2015, S.3.

<sup>5</sup> RAUTERBERG, 2013, S.16.

für wagetütige Athleten macht.<sup>3</sup> Dabei treten die sozialen Netzwerke wie Facebook, Instagram und Co als besonders treibende Kraft in den Vordergrund. Diese Plattformen geben die Möglichkeit Bilder und Videos von diesen Interventionen zu posten und sie mit Freunden und der ganzen Welt zu teilen. Mit der gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raumes tritt das Prinzip des Teilens wieder mehr in den Fokus der Menschen. Im digitalen Raum teilt man Erfahrungen, im realen Raum sieht man es besonders im Mobilitätssektor: Autos, Fahrräder oder sogar Roller werden immer weniger besessen, sondern durch Dienste wie Drive-Now geteilt. Eine App verrät dabei die Position des nächstgelegenen Beförderungsmittels und fungiert obendrein als Schlüssel, um einzusteigen und loszufahren. Die Bezahlung erfolgt vollautomatisch über das Internet. Das gleiche Prinzip findet sich bei den „City-Bikes“ in Wien.

Es ist unumstritten, dass smarte Dienste eine Stadt immer mehr zusammenwachsen lassen. Daher haben sich viele Stadtplaner das Konzept der „Smart City“ adaptiert, um so im internationalen Wettbewerb weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben. Es stellt sie vor globale Fragen wie der, der Stadtidentität oder der Rolle der Stadt in der Zukunft.<sup>4</sup> Mittels der Erhebung unüberschaubarer Datenmengen sollen möglichst allgemeingültige Antworten geliefert werden, jedoch wird hierbei oftmals auf den menschlichen Maßstab vergessen. „Urbanität wächst aus dem Unbestimmten, sie entspringt einem heiklen Wechselverhältnis aus Intensität und Gelassenheit, einer Spannung aus Vertrautem und Überraschendem, aus einer Mischung gesicherter und unsicherer Räume, freier und vorbestimmter Plätze, aus Bewohnern, die mal reicher, mal ärmer, mal fremd, mal einheimisch sind.“<sup>5</sup> Kann also ein Zusammenspiel aus neuen Medien und Aspekten einer Smart City zu einem „Super-Gehirn“ der Stadt führen, das gezielt auf seine Bewohner reagieren kann?

Im Zuge dieser Diplomarbeit wird versucht, eine Antwort auf diese Frage zu geben. Dazu beschäftigt sich der erste Teil mit den technologischen Voraussetzungen und den Smart City Typologien an sich. Anschließend wird anhand von drei städtebaulichen Szenarien aufgezeigt, wie die digitale Sphäre bestehende Qualitäten aktivieren kann und zu einer, von den Bewohnern der Stadt mitbestimmten und akzeptierten, urbanen Nachverdichtung führt. Darüberhinaus werden sich diese Interventionen zu einer Achse zusammenschließen lassen und so nicht nur massiven Mehrwert für die unmittelbare Struktur, sondern auch für den gesamten Stadtteil liefern. Es wird dabei allerdings nicht auf die rechtlichen Aspekte der Datenschutzproblematik eingegangen und angenommen, dass diese Voraussetzungen bereits gegeben sind.

# SMART CITY ODER EINE VERNETZTE STADT?

Die ersten Entwürfe der smarten Städte wurden nicht durch Architekten oder Stadtplaner vorgelegt, sondern durch Technologieunternehmen. Den Anfang machte das Unternehmen IBM, welches 2008 im Zuge der Kampagne „Smarter Planet“, die erste Smart City entwarf. Weitere Technologie-Giganten wie Cisco oder Siemens folgten. Grundsätzlich gibt es zwei Arten von Planungsansätzen: die „Greenfield Smart City Initiativen“ und „die Retrofitting Smart City Initiativen.“ Erstere hat den Anspruch, eine ganzheitlich entworfene Smart City herzustellen, während Zweitere bereits existierende Städte smart macht.<sup>6</sup> Die Technologieunternehmen verfolgten grundsätzlich den Greenfield-Ansatz bei dem sie versuchten, komplett neue Städte auf der grünen Wiese zu bauen. Masdar City in den Vereinigten Arabischen Emiraten oder Living PlanIT in Parades, Portugal sind zwei der prominentesten Beispiele. Dabei stand nicht mehr eine urbane Erfahrung im Vordergrund, sondern die neuen Technologien mit dem Ziel eine, von sich selbst lernende, Stadt zu erschaffen. Sämtliche Planungsgrundsätze und Proportionen orientierten sich an der optimalen Erreichbarkeit der Sensoren, welche an Häuserfassaden, Gehsteigen, Mülltonnen oder Haushaltsgeräten positioniert sind. Sie spannen ein globales Netz über das gesamte Stadtgebiet mit dem Ziel, möglichst viele Daten zu sammeln, zu analysieren und auszuwerten. Dies soll sämtliche Abläufe, wie Verkehr, Müllentsorgung oder den Energieverbrauch ganzheitlich optimieren.<sup>7</sup> Die damit verbundene Automatisierung aller Lebensbereiche soll dynamisch auf jede Umgebungssituation und -bedingungen reagieren können. Architektonisch bieten Greenfield-Smart-Cities wenig Abwechslung, da oft nur wenige Gebäudetypen entwickelt wurden, die sensorengerecht aneinander aufgestellt sind. Fassadengestaltung in Form von unterschiedlichen Fenstertaktungen oder Rhythmisierungen darf es nicht geben, da reaktive Fassaden gleich aufgebaut werden müssen. Dies ergibt nun wiederum Zeilen- und Blockstrukturen die optimalerweise im rechten Winkel zueinander stehen und damit zu einem noch stringenteren Raster führen als er in der Gründerzeit umgesetzt wurde.<sup>8</sup>



Abb. 06: Masdar City

<sup>6</sup> JAEKEL, 2015, hier S.33f.

<sup>7</sup> WELLER, Susanne, Smart City: Die Stadt der Zukunft entsteht aus Sensoren, in: weller-media, (02.09.2016), URL: <http://www.weller-media.com/magazin/smart-city-die-stadt-der-zukunft-entsteht-aus-sensoren/> zugegriffen am 18.08.2018, 11:30.

<sup>8</sup> JAEKEL, 2015, hier S.36

## Stadt am Fließband

Das Unternehmen Panasonic treibt den Greenfield Smart City Gedanken auf die Spitze: Sie entwickelten eine vollelektronische Stadt Fujisawa, in der wirklich jedes Gerät miteinander kommuniziert. Toaster, Kühlschrank und Kleiderbügel tauschen sich miteinander aus und wissen bereits vor einem selbst, was man, egal wann, möchte.



Abb. 07: Fujisawa

Das große Ziel von Panasonic ist es, eine logisch perfektionierte, schlüsselfertige Stadt zu schaffen, die bei dem Unternehmen bestellt werden kann. Nach dem Fertigbauprinzip entsteht die erste dieser „Fließband-Städte“ auf einem 19 Hektar großen Fabrikgelände in der Nähe von Tokio. Es sollen 1000 Baukasten Häuser entstehen, die Platz für 3000 Menschen, Wohnungen, Einkaufszentren und öffentliche Gebäude bieten sollen. Weiters soll sich die Stadt selbst mit Energie versorgen können und durch Informationsnetzwerke den Menschen die benötigten Ressourcen zum Leben zur Verfügung stellen. Die Steuerung dieser Stadt übernimmt ein zentrales Computersystem, welches sich im Untergrund befindet.<sup>9</sup>



Abb. 08: New Songdo City

Ein weiteres Beispiel der utopischen Smart Cities ist das Projekt New Songdo City in Südkorea. Hier wird versucht, mit sogenannten Ubiquitous-Computing-Systems eine Zusammenführung von IT-Systemen und sozialen Systemen zu beschreiben. Umgesetzt wird dabei ein flächendeckendes, drahtloses Netzwerk, in dem jedes Gerät und jede Dienstleistung mit unzähligen Sensoren verbunden ist. Dies liefert jede Informationen zu jeder Zeit, an jeden Ort und soll so die Lebensqualität massiv steigern. Ziel ist es, ein neues, fast schon steriles, Zentrum für Industrie, Wirtschaft und Technik aus dem Boden zu stampfen.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> LILL, Felix, Fujisawa - ein futuristisches Wohnmodell, Wien 2015, in Die Presse am Sonntag, Wien 2015, S.20.

<sup>10</sup> JAEKEL, 2015, hier S.39-42.

<sup>11</sup> ETEZADZADEH, Chirine, Smart City - Stadt der Zukunft? Die Smart City 2.0 als lebenswerte Stadt und Zukunftsmarkt, Wiesbaden 2015, S.54.

<sup>12</sup> JAEKEL, 2015, hier S.45.

### Die Vision der Smart-City-Transformation

Im Gegensatz zu den Greenfield-Cities bedarf es bei den Retrofitting-Smart-Cities einer längeren Analysephase der bestehenden Situation. Deren Auswertung definiert die Vision und machbare Ziele einer Smart-City-Transformation im Bezug auf die bestehende Stadt. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf dem sozialen und kulturellen Umfeld, sowie auf den Bedürfnissen und Interessen aller Stadtakteure. Diese können beispielsweise durch Open-Data-Initiativen, wie es sie beispielsweise in Wien gibt, erhoben werden. Die Führung und Umsetzung dieser Transformation wird hier von der lokalen Stadtvertretung wie beispielsweise dem Bürgermeister geführt und nicht von internationalen Technologieunternehmen. Das Resultat ist ein möglichst breit gefeuchter Konsens aller Beteiligten, um Konfliktpotentiale während der Umsetzung größtenteils auszuschließen und die Bürgerbeteiligung zu aktivieren, nicht zu kontrollieren.<sup>11</sup>

Folgende Faktoren sind essentiell für die Transformationsstrategie:

1. Vision (Formulierung von Zielen basierend auf Bürgerbeteiligung und lokaler Wirtschaft)
2. Führung (Stadtvertreter, nicht Technologie-Giganten)
3. Business-Case (finanzielles Modell)
4. Bürger-Partizipation (z.B. Open Data)
5. Innovation (Schaffung von Innovationskultur)<sup>12</sup>

Als Beispiel einer solchen Umsetzung kann die spanische Stadt Barcelona genannt werden. Hier wurde eine Vision formuliert, die drei Punkte forderte: Steigerung der Lebensqualität durch bessere Nutzung neuer Technologien, Aufbau einer Plattform zur Replizierbarkeit von Smart-City-Projekten und Entwicklung eines Smart-City-Protokolls, das die Entwicklung von Tech-Standards regelt. Geführt durch den Vize-Bürgermeister wurde sogar eine eigene Abteilung aufgestellt, die Stadtplanung, Umweltamt, IT und Infrastruktur in sich vereinte. Dies erschuf eine transdisziplinäre Arbeitsgruppe, welche das Tunnelblick-Denken der einzelnen Abteilungen überwinden konnte.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> JAEKEL, 2015, hier S.45f.



Abb. 09: Connected City Barcelona

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Entwurf einer vermeintlich ganzheitlich geplanten Smart City niemals funktionieren kann. Die Produktion von Städten am Fließband, die auf Knopfdruck auf die grüne Wiese gestellt werden können, klingt im ersten Moment nach futuristischen, neuen Lösungen, resultiert allerdings bei genauerer Betrachtung in alten Systemen und der Abwesenheit von architektonischer Diversität. Urbane Prozesse lassen sich nicht am Zeichenbrett designen, denn es braucht den Austausch von Bürgern, Stadtplanern und politischen Vertretern zur Abbildung aller Interessen und Bedürfnissen. Aus diesem Diskurs lässt sich ein möglichst großer Konsens erzielen, der Konfliktpotentiale bei der Umsetzung vorwegnimmt. Unter der Führung fähiger Lokalpolitiker lässt sich so eine immer größere Vernetzung von Menschen und Technologien schaffen, die schrittweise in einer smarten oder, besser gesagt, vernetzten Stadt resultieren.

# TECHNOLOGIEN ZUR REALISIERUNG

Egal ob Greenfield- oder Retrofitting-Smart-City-Initiative, beide verfolgen die Vision der ganzheitlichen Vernetzung und des gesteigerten Austausches zwischen den Menschen. Wie lässt sich diese anspruchsvolle Situation nun herstellen? Welche Technologien und Prozesse werden benötigt?

## Flächendeckendes Breitband-Internet

Grundvoraussetzung für jegliche Kommunikation im 21. Jahrhundert ist das Internet. Kaum mehr gibt es einen Haushalt in der westlichen Welt, die keinen Computer mit Zugang zum World Wide Web besitzen. Auch im Unternehmenssektor ist es nicht mehr wegzudenken: Skype-Konferenzen, Recherchen oder das Arbeiten von zu Hause, erfordern einen schnellen Zugang zum globalen Daten-Highway. Dieser Nutzungsmix kombiniert durch private Anwendungen, wie das Herunterladen von Musik oder soziale Netzwerke, erfordert ein superschnelles Breitbandangebot sowohl durch Kabelanschlüsse als auch mobilen Anschlusspunkten. WLAN, also Wireless Local Area Networks, ermöglichen den kabellosen Online-Zugang für jedes Endgerät, egal ob Computer, Tablet oder Smartphone.<sup>14</sup>



Abb. 10: Breitbandverbindung

<sup>14</sup> KACZOROWSKI, Willi, Die smarte Stadt - Den digitalen Wandel intelligent gestalten, Stuttgart 2014, S.49-51.

<sup>15</sup> INITIATIVE D21, Mobile Internetnutzung, Gradmesser für die digitale Gesellschaft, Konz 2014, S.8.

<sup>16</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.52f.

Der momentan vorherrschende Technologietrend in Sachen Internetzugang ist das mobile Internet durch die Mobilfunkbetreiber. Sie ermöglichen von überall aus online zu sein. Eine Studie der Initiative D21 hat ergeben, dass 53% aller Internet-Nutzer mobil ins Web gehen.<sup>15</sup> Nachrichten und Informationen sind nun immer und überall extrem schnell, beispielsweise am Smartphone, verfügbar. Ein weiterer Vorteil ist die Bestimmung des eigenen Standorts durch Positionssignale und der Anzeige der Geschäfte, Restaurants oder Hotels in der näheren Umgebung. Bei der Etablierung des mobilen Internets war das iPhone des amerikanischen Technologiekonzerns Apple maßgeblich beteiligt. Durch die Entwicklung der Apps (kleine Softwareprogramme auf Basis des Internets) konnten die Informationen auf eine schöne Art und Weise dargestellt und zugleich zugänglich gemacht werden.<sup>16</sup>

## Cloud Computing

Die hochleistungsfähige Breitband-Infrastruktur macht es möglich, Daten und Anwendungen auf neuen Plattformen zum Austausch zur Verfügung zu stellen. Ein Beispiel dafür ist das iCloud-System von Apple. Hierbei lässt sich ein Dokument, das in der iCloud gespeichert wurde, auf allen Endgeräten des Users anzeigen und in Echtzeit aktualisieren. Ein weiteres Beispiel für eine Cloud-



Abb. 11: Cloud-Computing

Anwendung ist das Programm Dropbox. Damit werden Dateien in einen Ordner gespeichert und bei Bedarf anderen Benutzern, mittels Freischaltung über die E-Mail-Adresse, zugänglich gemacht.<sup>17</sup>

## Big Data

„Daten sind die neue Währung“<sup>18</sup> - mit ähnlichen Zitaten beschreiben die führenden Persönlichkeiten von namhaften Unternehmen, wie Siemens oder Bosch, den Wert der Daten für die Zukunft. Der Chef der deutschen Telekom sagt: „Alles, was Daten liefern kann, weil es irgendwie zählt, misst, kommuniziert, darstellt und selbstständig agiert, wird vernetzt.“<sup>19</sup> Mittlerweile besitzt beinahe jedes Kind zumindest ein Smartphone und/oder einen Laptop, welche sich miteinander und mit dem Internet austauschen und immer mehr Daten produzieren. Dies passiert teilweise auf unterbewusster Ebene, zum Beispiel bei der Aufzeichnung des GPS-Signals des Mobilfunktelefons. Ziel des Big Data Konzepts ist es, diese Unzahl an Daten zu sammeln, zu erkennen, aufzubreiten und auszuwerten. Dieser Prozess soll die Grundlage für spätere Entscheidungsvorgänge liefern. Und genau hier liegt das große Problem, das noch gemeistert werden muss: Daten entstehen durch das Breitband-Internet in rasender Geschwindigkeit und in unüberblickbarer Masse. Diese müssten in Echtzeit und ohne Verzögerung im richtigen Zusammenhang aufgenommen und durch intelligente Algorithmen und Netzwerke ausgewertet werden.<sup>20</sup>

Die bereits teilweise Überwindung dieser Hürde bringt jedoch sehr viele Vorteile gerade bei der Stadtplanung und -regelung. Es lassen sich Plätze erkennen, die für das öffentliche Leben in der Realität wichtig sind und nicht nur jene, die vom Architekten so geplant wurden. Zum Verkehr lassen sich Vorhersagen treffen und damit gesonderte Situationen, wie beispielsweise Baustellen oder Staus, besser regeln. Ebenso können bei Großveranstaltungen Aussagen zu Fluchtwegen oder anderen kritischen Punkten getätigt werden.

## Open Data und soziale Netzwerke

Die „offenen Daten“ oder das „Government 4.0“ („Regierung 4.0“) ist der Versuch, ein neues Demokratieverständnis zu etablieren. Die treibende Kraft dahinter ist der Wunsch nach mehr Transparenz zwischen den Bürgern und dem Staat, sowie eine höhere Beteiligung des Bürgers an nationalen Entscheidungsprozessen. Die Dokumentation und transparente Organisation dieser Entscheidungen soll zu einer möglichst breiten Konsensfindung führen. Mit der Öffnung dieser Prozesse in den unterschiedlichen Abteilungen des Verwaltungsapparates „Staat“ lassen sich Aussagen zu den Kosten, Quantität und Qualität der Interventionen treffen und die öffentlichen Finanzen leichter steuern.<sup>21</sup>

<sup>17</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.57f.

<sup>18</sup> WOCHER, Martin, Axel Höpner, Vorreiter Siemens - Digitalisierung vor dem Durchbruch, in: Handelsblatt (21.04.2016), URL: <https://www.handelsblatt.com/technik/hannovermesse/vorreiter-siemens-digitalisierung-vor-dem-durchbruch/13480532-all.html> zugegriffen am 18.08.2018, 11:50.

<sup>19</sup> OBERMANN, Rene, Das Netz der Zukunft, in: Huffingtonpost (10.10.2013), URL: [https://www.huffingtonpost.de/rene-obermann/das-netz-der-zukunft\\_b\\_4070871.html](https://www.huffingtonpost.de/rene-obermann/das-netz-der-zukunft_b_4070871.html) zugegriffen am 18.08.2018, 11:54.

<sup>20</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.61.

<sup>21</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.60-62.



Abb. 12: soziale Netzwerke

<sup>22</sup> BURMEISTER, Klaus, Ben Rodenhäuser, Stadt als System - Trends und Herausforderungen für die Zukunft urbaner Räume, München 2016, S.23f.

<sup>23</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.54-56.

<sup>24</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.62f.

<sup>25</sup> JAEKEL, 2015, hier S.190.

<sup>26</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.64.

Aber auch auf lokaler Ebene lassen sich die offenen Daten für den einzelnen Bürger einsetzen. So dienen sie beispielsweise als ultimatives Recherche-Werkzeug zur Wahl des Wohnsitzes. Welche Schulen bzw. Kindergärten sind in der Nähe? Wie hoch sind die Belastungen durch den Lärmpegel? Gibt es Parks oder eine andere öffentliche Infrastruktur? Diese und weitaus mehr Fragen lassen sich problemlos durch eine Online-Anfrage beantworten.<sup>22</sup>

Auch für Gründer und Start-Up-Unternehmen lassen sich die offenen Daten einsetzen. Sie helfen dabei, Produkte und Dienstleistungen zu schaffen, sowie benutzergerecht aufzubereiten. Dies führt zur Entwicklung neuer und nachhaltiger Geschäftsmodelle.

Besonders bei jüngeren Menschen findet sich das Equivalent zu der Open-Data-Initiative: Die sozialen Netzwerke wie Facebook, Instagram oder Twitter. Diese Dienste werden dazu verwendet, sich mit Freunden zu vernetzen, Interessensgruppen beizutreten und sich untereinander auszutauschen ohne dabei am selben Ort zu sein. Mittlerweile haben auch Städte dieses Potential erkannt und Online-Präsenzen auf den verschiedenen Plattformen etabliert. Im Fall von Facebook lassen sich so unterschiedlichste Inhalte an eine jüngere Zielgruppe kommunizieren: Lokale Nachrichten, Umfragen oder das Starten von Wettbewerben sind nur ein paar Beispiele für die umfassenden Anwendungsmöglichkeiten.<sup>23</sup>



Abb. 13: Internet der Dinge

### Das Internet der Dinge

Die nächste große Revolution der Datenerhebung wird das „Internet der Dinge“ sein. Bis zum Jahr 2020 sollen insgesamt 50 Milliarden Geräte miteinander vernetzt sein. Dabei ist allerdings nicht nur die Rede von Computern, Telefonen oder Tablets - auch selbstfahrende Autos, Lampen oder Sensoren sollen Daten liefern mit dem Ziel der Effizienz- und Effektivitätssteigerung für Unternehmen und Verwaltung.<sup>24</sup> Diese Maschine-zu-Maschine-Kommunikation wird es ermöglichen, Kühlschränke, Autos oder Scanner von überall aus, in Echtzeit, zu steuern. Sie bildet damit die Plattform auf der sich Menschen, Prozesse, Daten und Dinge auf Augenhöhe begegnen, sich austauschen und voneinander lernen. Mikrosensoren tragen dafür Sorge, dass smarte Objekte beinahe menschliche Sinne ausbilden: Diese Sensoren werden, beispielsweise im Verkehr eingesetzt, ständig Daten zu Lärm, Nutzung, Luft oder Licht, in Echtzeit, zu produzieren.<sup>25</sup> Der große Vorteil ist, dass diese Daten bereits kontextbezogen sind und ohne Zeitverlust ausgewertet werden können. Sie können dann sofort als Entscheidungsgrundlage in den verschiedensten Bereichen herangezogen werden. So lässt sich die Nutzung von Stadtinfrastruktur, wie Straßenbeleuchtung, Ampelsysteme oder Müllentsorgung auf intelligente Art und Weise steuern und automatisieren.<sup>26</sup>

## Das Stadt-Cockpit

Wie nun klar wird, ist die Stadt nicht nur auf einer analogen Ebene ein komplexes Geflecht. Die digitale Sphäre liefert Daten, die an verschiedenen Stellen gespeichert werden. Jede Abteilung einer Stadt bereitet diese auf. Allerdings stellt sich nun die Frage wie diese Daten verwertet werden können!

Die zentrale Anlaufstelle bildet das Stadt-Cockpit: Ähnlich den Armaturen eines Autos, bietet es den Überblick über Themenfelder wie Umwelt, Verkehr, Finanzen, Gesundheit und Wirtschaft. Die Daten lagern nicht mehr länger auf Servern, sondern sind miteinander verknüpft und können so zur Grundlage von gesamtheitlichen, datenbasierten Entscheidungen werden. Das Ziel ist es, mehr Transparenz zu schaffen und so das Vertrauen der Bürger in die Verwaltung zu stärken. Ein Stadt-Cockpit soll grundsätzlich für jeden zugänglich sein und dient dem Meinungsaustausch, sowohl auf Bezirks- als auch auf Länderebene. Wichtig dabei ist, dass die Datenaufbereitung ansprechend und interessant gestaltet ist, um eine maximale Annahme durch die Bevölkerung zu generieren. Dies könnte neben den bereits genannten, Bereiche wie die Lebensqualität einer Stadt oder die Bildungssituation in Kennzahlen abbilden.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> KACZOROWSKI, Stuttgart 2014, S.179-182.



Funktionsschema Bezirks-Cockpit Brigittenau

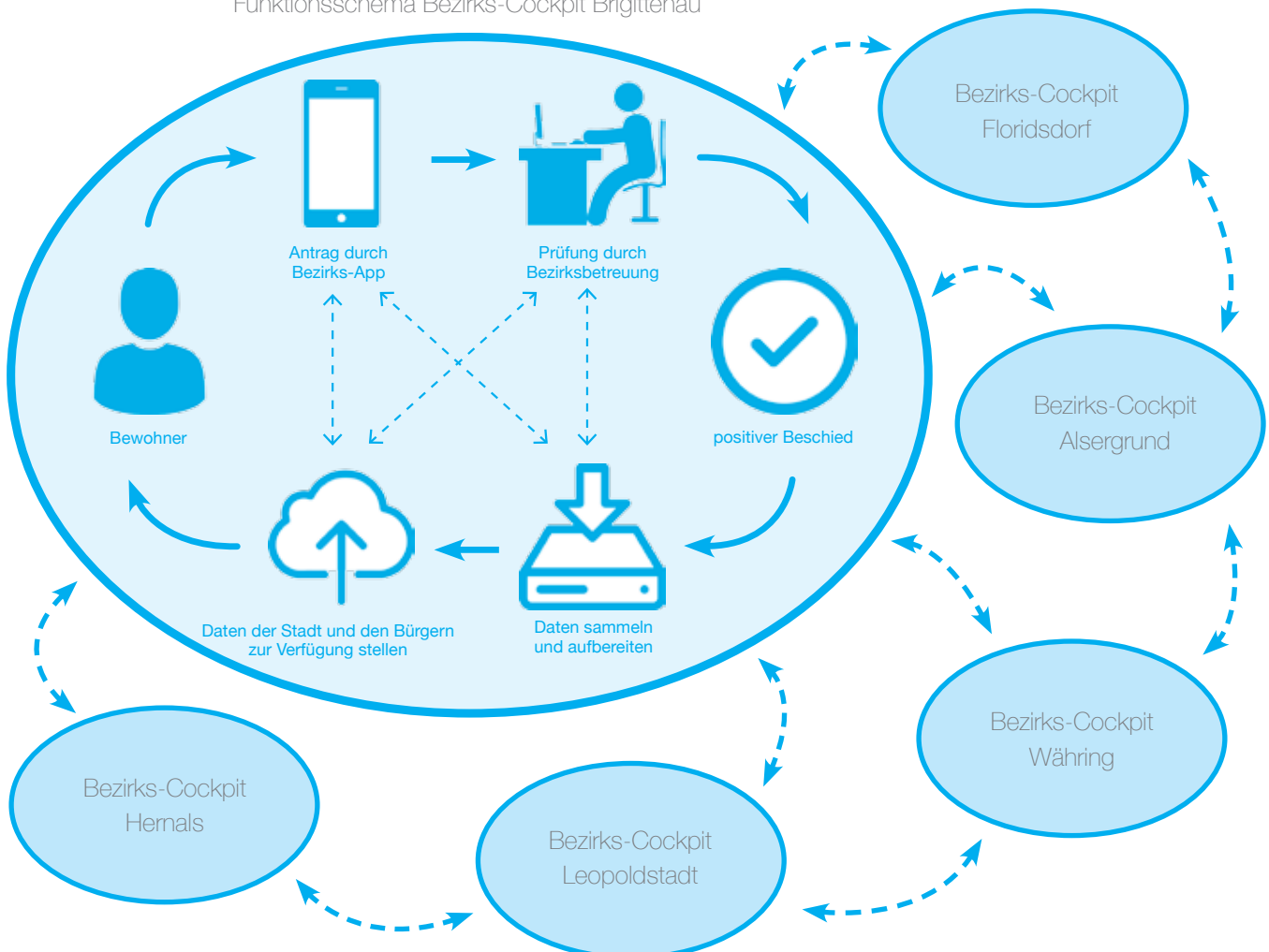






Abb. 14: globale Vernetzung der lokalen Cockpits

Jedoch wird ein gesamtheitliches Stadt-Cockpit nicht reichen, um die Daten effizient auszuwerten. Am konkreten Beispiel von Wien könnte die Struktur so aussehen, dass es 23 Bezirks-Cockpits gibt. Sie sammeln standardisiert die Daten, reagieren auf Bürgeranfragen und setzen diese um. So lässt sich auf Bezirksebene der Austausch fördern und auch von Bürgern initiierte Projekte umsetzen. Die hier gesammelten Daten aus der „Best Practice“ werden dann an die nächste Ebene weitergegeben. Dies wäre das Stadt-Cockpit, welches sich wiederum auf Europa-Ebene beispielsweise austauscht und so Anstöße und Anregungen für ein besseres Wien geben kann, dabei aber auch gleichzeitig Inspiration für den gesamten EU-Raum ist. Der Zugang zu den Cockpits kann sowohl über den Computer als auch über eine mobile Smartphone-App erfolgen.

Zum Schluss lässt sich sagen, dass die datenbasierte Entscheidungsfindung, getragen von einer aktiven Bürgerbeteiligung, die neue Art der Stadtplanung werden muss. Dies kann nur gelingen, wenn die Verwaltung die Technologien implementiert und die Daten im Sinne der Cockpits aufbereitet. Der digitale Raum kann somit als neue Ebene im Planungsprozess gesehen werden, ähnlich wie den unterschiedlichen Gewerken im Bauprozess. Allerdings befindet es sich letztlich in der Verantwortung des Planers, den geeigneten Konsens zu finden.



Abb. 15: Betrachtungsfeld Brigittenau

# HANDLUNGSFELD BRIGITTENAU

Der erste Teil der Arbeit bietet eine Einführung in die technologischen Innovationen und Trends, die die Stadt und deren Entwicklung in den nächsten Jahren maßgebend beeinflussen werden. Stadt-Apps, Big Data und das Internet der Dinge bieten eine noch nie dagewesene Möglichkeit der Integration des Bürgers in den Planungsprozess der Stadt und neue Arten, den urbanen Raum zu erleben, aktiv zu gestalten und neu zu entdecken. Diese Chancen werden im folgenden Teil der Arbeit nun anhand konkreter Beispiele aufgezeigt: Der 20. Wiener Gemeindebezirk bietet nicht nur demographische Diversität, auch seine Architektur reicht vom gründerzeitlichen Blockrand des 19. Jahrhunderts bis hin zu den Superblocks des Roten Wiens. Damit eignet er sich ideal als „Stadtlabor“, um die neuen Formen des Zusammenlebens zu testen, sowie die Daten im Sinne des Stadt-Cockpits zu sammeln und auszuwerten. Mit großer Beteiligung der Bürger wird das urbane Lebensgefühl neu entdeckt.



Abb. 16: Blockrandbebauung



Abb. 17: Zeilenbau



Abb. 18: Superblock

## Die Blockrandbebauung

Für Wien ist der Blockrand wohl die charakteristischste Stadtgestalt. Durch seine Zerklüftung in Parzellen werden jedoch große Potentiale der dichten Struktur verschenkt. Mit Hilfe von intelligenten Sharing-Konzepten wird es möglich, sowohl die Erdgeschosszone als auch den Innenhof bis hin zu den Dachterrassen zu aktivieren und für die Stadtbevölkerung zugänglich zu machen.

## Der Zeilenbau

Im Gegensatz zum Blockrand lässt der Zeilenbau sehr viel Raum für das öffentliche Leben zu. Die Wohnscheiben schließen keine Innenhöfe ein, sondern setzen auf ein Konzept der geteilten Nutzung des Grünraumes. Hierbei wird es wichtig, mit Gemeinschaftseinrichtungen nachzuverdichten, um den öffentlichen Raum besser nutzbar zu machen.

## Der Superblock

Der Superblock des „Roten Wiens“ kann als Kombination aus Zeilen- und Blockrandbau gesehen werden. Schlanke Wohnscheiben umschließen einen großzügigen Innenhof, der sowohl für die Bewohner als auch die Öffentlichkeit zugänglich ist. In Kombination mit einer entsprechenden Außenraumgestaltung tritt der Wohnblock in den Hintergrund und es kann ein hybrides Stadtmilieu entstehen, in dem die traditionellen Grenzen des öffentlichen und privaten Bereichs ineinander übergehen.



An aerial photograph of a city block, likely in Leipzig, Germany, showing a grid of streets and buildings. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text is positioned in the lower right and center of the image.

SZENARIO 1

# DIE GRÜNDERZEITLICHE BLOCKRANDBEBAUUNG

Sanfte, urbane Nachverdichtung der Erdgeschosszone durch intelligente Sharing-Konzepte und stufenweiser Transformation des öffentlichen Raumes mit Mehrwert für den gesamten 20. Bezirk.

am Beispiel Leipziger Straße.

# BESTANDSANALYSE

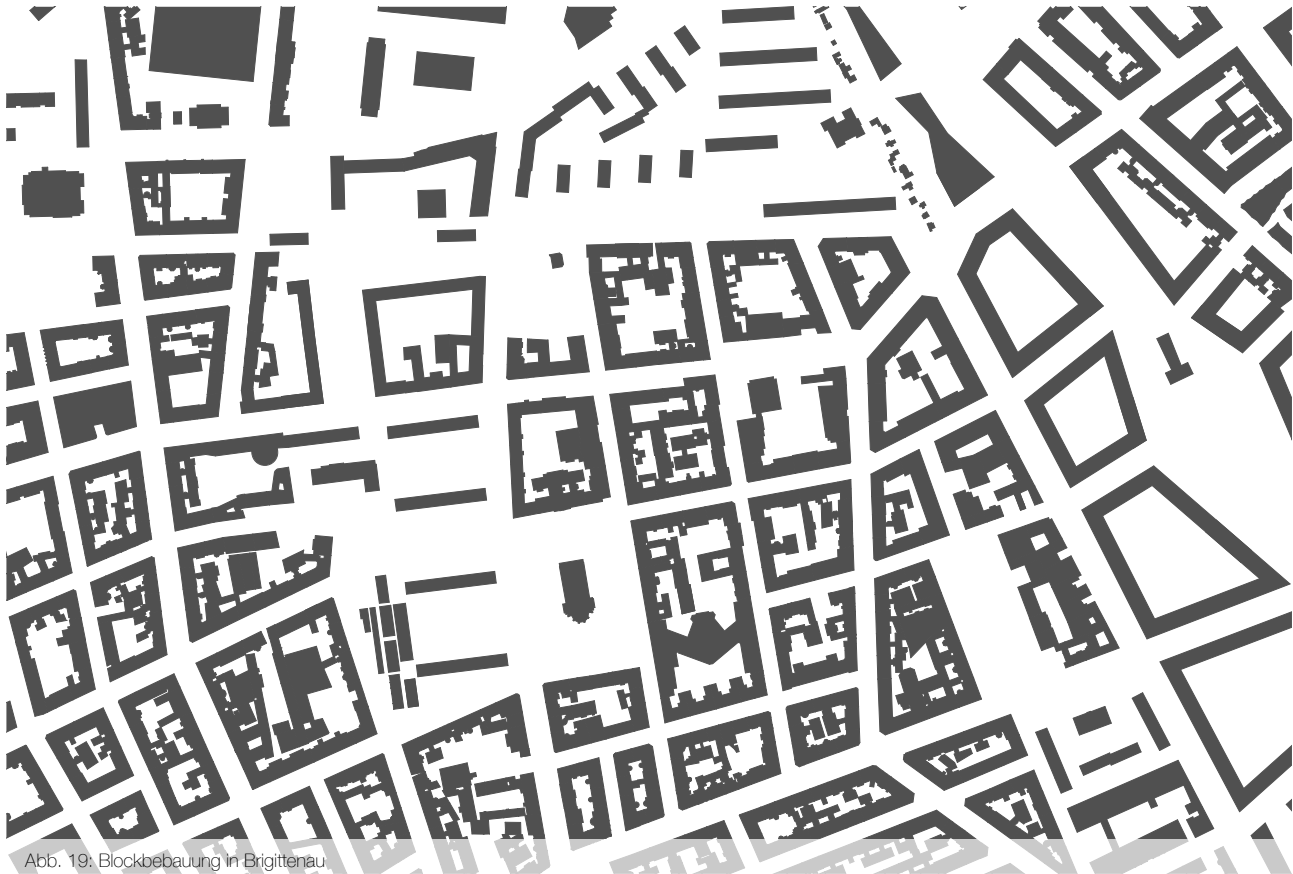


Abb. 19: Blockbebauung in Brigittenau

Die gründerzeitliche Blockbebauung ist wohl die prägendste Form für das Wiener Stadtbild. In jedem Bezirk finden sich ganze Stadtquartiere, denen die Gründerzeit ihr städtebauliches Leitbild verlieh. Trotz seiner dichten Bebauung und der daraus resultierenden schlechten Belichtungssituation herrscht damals wie heute große Nachfrage nach Wohnungen in den Wiener Zinshäusern. Dies lässt sich durch die Anpassungsfähigkeit der Grundrisse an jede mögliche Situation erklären. Historisch betrachtet wurden alle Wohnräume zum Essen, Kochen, Schlafen und Entspannen genutzt. Im Erdgeschoss siedelten sich viele Kleinunternehmen an. Besonders interessant war das soziale Spannungsfeld innerhalb eines Blocks: Es lebten Menschen aller Schichten gemeinsam unter einem Dach, egal ob Intellektuelle oder Tagelöhner. Dieses Zusammenleben war durch strenge Hierarchien und penible Umgangsformen geprägt.<sup>28</sup> Das flexible Raummodell erfreut sich heute großer Beliebtheit, da kleine Wohneinheiten beispielsweise zu einem Großraum zusammengeschlossen werden können, während die großzügigen Raumhöhen die Nutzungsneutralität aufrecht erhalten. Dieser bietet Platz für die unterschiedlichsten Unternehmen, wie Notare oder Werbeagenturen, aber auch beispielsweise für öffentliche Tätigkeiten wie Bürgerzentren oder Kindergärten. Weiters können parallel kleinere und größere Wohneinheiten angeboten werden, um

<sup>28</sup> PSENNER, Angelika, Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Wien 2012, S.5-8



Abb. 20: Leerstand Erdgeschoss heute



Abb. 21: Erdgeschoss-/Straßennutzung

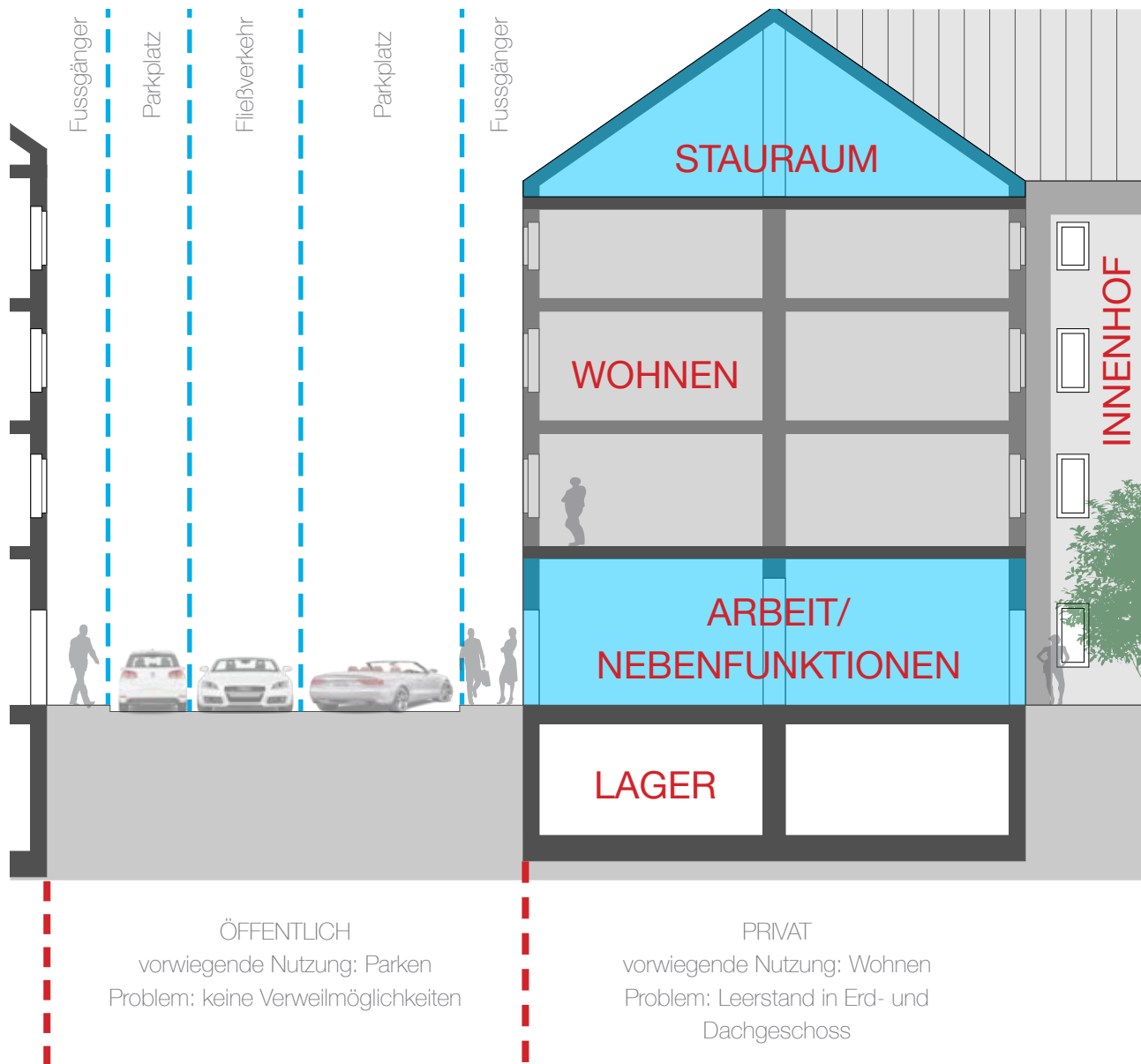
<sup>29</sup> PSENNER, Wien 2012, S.8

auf die Anforderungen des modernen Immobilienmarktes eingehen zu können.<sup>29</sup>

Während sich akademische Berufe wie Anwälte, Architekten oder Ärzte ihre Büros/Praxen in den oberen Geschossen eines Zinshauses einrichten, verbleibt die Erdgeschosszone dem produzierenden Gewerbe. Friseure, Shops, Apotheken oder Restaurants bevölkern die Geschäftslokale im Erdgeschoss, aber nur jene in „guter Lage“. Befindet sich die Adresse nicht an einer Einkaufsstraße herrscht meistens Leerstand im Erdgeschoss. Mit der Globalisierung und der zunehmenden Digitalisierung des Marktes wird es für die Einzelgewerbe immer, schwieriger konkurrenzfähig zu bleiben. Viele Geschäftsleute müssen schließen, da sie mit den Giganten aus der Industrie, online wie offline, nicht mithalten können. Die Reaktion vieler Vermieter ist es, den dadurch entstehenden Leerstand, trotz laufender Kosten, so zu belassen und das Erdgeschoss als Abstellräume oder sonstige Nebenflächen zu degradieren. Andere versuchen durch den Ausbau der Geschäftslokale zu Wohnungen kostengünstigeren Wohnraum zu schaffen und so den Verlust auszugleichen. Diese ebenerdigen Wohnungen erfreuen sich allerdings selten großer Beliebtheit.

Ein Großteil der Schuld an der Wertminderung des Erdgeschosses trägt die Moderne, die mit der Trennung urbaner Funktionen, wie Wohnen, Arbeit und Freizeit, das Verkehrsaufkommen erhöhte und damit die Straße zu reinen Erschließungs- und Parkflächen umfunktionierte. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts diente die Straße nicht nur dem Gütertransport, sondern wurde für kulturelle und private Zwecke genutzt. Sie wurde als gelebter Raum wahrgenommen und war so zur Manifestation des öffentlichen Lebens geworden. Will man das Erdgeschoss nun wieder attraktiver gestalten, darf man es nicht isoliert betrachten. Erst





wenn auch die Straße wieder als Lebensraum gedacht wird und die Beziehung zwischen Straße und Erdgeschoss in den Fokus der Planung rückt, lassen sich nachhaltige Konzepte zur Reaktivierung implementieren.<sup>30</sup> Eine mögliche Herangehensweise ist die transdisziplinäre Idee der „StadtParterre“ von DI Dr. Angelika Psenner. Dieses Modell erfasst die Parterrezone, also Straße, Erdgeschoss und auch Innenhof, „als Einheit, sodass Interrelationen zum Vorschein treten. Denn im realen Stadtraum stehen die Potenziale der Erdgeschossnutzung in direkter Abhängigkeit zur Konstitution des korrelierenden Straßenraums.“<sup>31</sup> Um dieses Konzept ausführen zu können, muss die Stellung des Autos, wie in der StVO verankert, als „bevorzugter Verkehrsteilnehmer“ gebrochen werden. Diese Position geht noch auf das Hierarchisierungssystem der nationalsozialistischen Straßenverkehrsordnung zurück, welche 1937 eingeführt worden ist. Ziel war es, das Kraftfahrzeug als Volksfahrzeug zu titulieren und damit das Bewusstsein für den technologischen Fortschritt zu schaffen.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> PSENNER, Wien 2012, S.17f.

<sup>31</sup> PSENNER, Wien 2012, S.26.

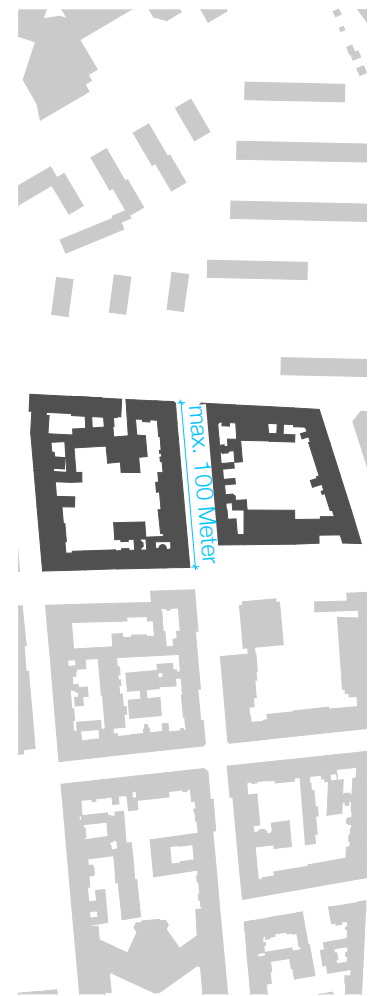
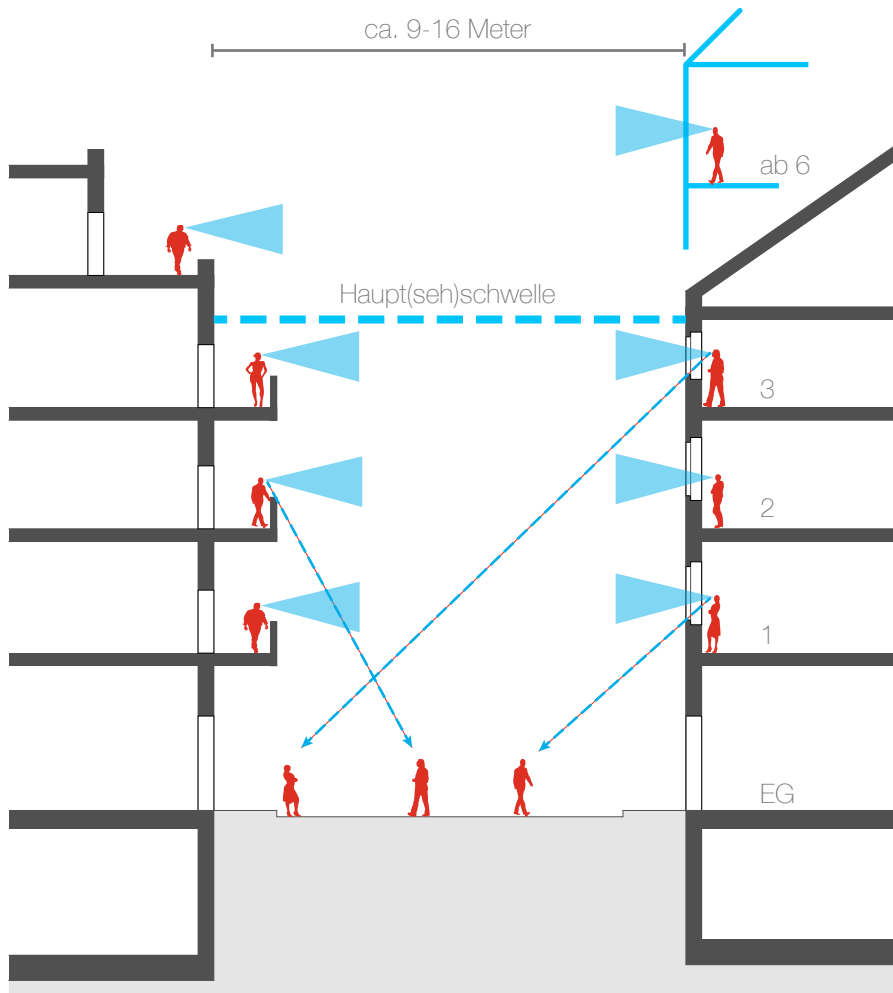
<sup>32</sup> PSENNER, Wien 2012, S.20-24.





Die Abbildung auf Seite 24 illustriert die derzeitige Situation der gründer-zeitlichen Blockrandbebauung. Gewerbliche Flächen oder Leerstände befinden sich in den Erdgeschossen, während sich Wohnnutzungen ab dem ersten Stockwerk ansiedeln. Der Innenhof bildet die „grüne Lunge“ und im Keller finden sich die Abstellräume für die Wohnungen. Meistens beträgt die Gehsteigbreite vor dem Haus knapp zwei Meter und es gibt keine Möglichkeit zum Verweilen und sich mit anderen Menschen auszutauschen.

Um dem Konzept „StadtParterre“ zu folgen wäre es nun von Nöten, den Kontakt mit den Anrainern, Besitzern der Häuser im Blockverband und der Stadt Wien zu suchen, Informationsabende zu koordinieren, Meinungen der Beteiligten einzuholen, diese Daten auszuwerten und wiederum zu präsentieren. Dieser Prozess ist langsam und es dauert Jahre bis er umgesetzt wird. Ebenso muss klare Kritik an der Radikalität des Konzeptes geübt werden, denn sämtliche Änderungen mit einem Paukenschlag zu vollführen und beispielsweise bauliche Maßnahmen, wie das Anheben des Straßenniveaus auf die Gehsteigebene (nach dem Vorbild Mariahilferstraße), sind mit viel Arbeit, Lärm- und Schmutzbelastigungen der Anrainer verbunden. Weiters funktioniert diese Art einer kollektiven Urbanität nicht in jeder Straße und sie sollte nicht als Werkzeug zur Vernichtung aller Parkplätze missbraucht werden. Im digitalen Zeitalter gibt es die Möglichkeit, diesen Prozess erheblich abzukürzen, schneller geeignete Blöcke zu identifizieren und mehr Transparenz für die Bürger zu schaffen. Ende 2017 benutzte knapp die Hälfte aller Menschen in Österreich das soziale Netzwerk Facebook. Mit dessen Hilfe wäre es möglich, eine Gruppe für alle Projektbeteiligten zu erstellen, in der jeder seine Anregungen und Wünsche posten kann. Die leitenden Organe können diese Daten leichter und schneller auswerten und direktes Feedback in Echtzeit von den Gruppenmitgliedern erhalten. Schwierig zu koordinierende Workshops können damit umgangen werden und mehr Menschen werden direkt in den Planungsprozess eingebunden. Sollte es Beteiligte geben, die nicht in den sozialen Medien aktiv sind, lässt sich selbiger Prozess durch eine Mitglieder-Website umsetzen. Durch die Integration des kommunalen Cockpits wäre man sogar dazu in der Lage, den gesamten Prozess durch eine Bürgerinitiative zu starten und die Implementierung einer kollektiven Urbanität voll und ganz den Bürgern zu überlassen. Ist der Standort gewählt, geht es um eine sanfte Rückgewinnung des öffentlichen Raumes: Im ersten Schritt werden Parkplätze temporär mit Sitzgelegenheiten oder ähnlichem „verstellt“. Der zweite Schritt beinhaltet die Interaktion zwischen den Interventionen und der Erdgeschosszone eines Zinshauses und erst im dritten Schritt wird permanent umgeplant. Im Folgenden wird erläutert warum sich der Blockrand besonders gut für diese urbane Erfahrung eignet.



### Das soziale Gesichtsfeld nach Jan Gehl

Die Wirkungsbereiche der menschlichen Sinneswahrnehmung bilden die Grundlage jeder Außenraumgestaltung. Besonders durch das Sehen und Hören interagieren Menschen mit der Umwelt, wodurch audiovisuelle Reize zum bestimmenden Faktor in der Planung werden. Abhängig von diesen Faktoren, wie Hintergrund Licht oder Bewegung, können Menschen in 500 bis 1000 Metern Entfernung noch als Menschen wahrgenommen werden. Ab einer Entfernung von 100 Metern oder weniger spricht Jan Gehl vom „sozialen Gesichtsfeld.“ Es ist zwar möglich, andere Gruppen zu erkennen, aber zu sehen, was sie tun, ist unmöglich. Ein Anwendung dieser Planungsregel findet sich, laut Gehl, in der Beobachtung von Strandbesuchern: Instinktiv verteilen sie sich in einem Abstand von ca. 100 Metern um andere noch zu sehen, allerdings nicht mehr zu erkennen, was sie tun. Erst ab einer Entfernung von ca. 30 Metern lassen sich Gesichtszüge, Emotionen, Absichten und andere Attribute erkennen.<sup>33</sup>

Diese Erkenntnis ist für die Standortwahl einer geeigneten Blockverbauung sehr wichtig. Ihre Länge darf nicht mehr als 100 Meter betragen, da sich sonst die kollektive Erfahrung verliert und das Gegenüber darf nicht weiter als 18 Meter entfernt sein. Wie oben dargestellt entsprechen die Werte der durchschnittlichen

<sup>33</sup> GEHL, Jan, *Leben zwischen Häusern*, Berlin 2015, S.61.

<sup>34</sup> GEHL, Berlin 2015, S.93-95.

<sup>35</sup> CIALDINI, Robert, Die Psychologie des Überzeugens, Bern 2017, S.106f.

<sup>36</sup> CIALDINI, Bern 2017, S.224.

Wiener Zinshausverbände und somit lässt sich der einstige Nachteil der beinahe zu dichten Verbauung in einen Vorteil umwandeln. Zur Unterstützung der kollektiven, urbanen Erfahrung und der Fokussierung der Bürger darauf spielt die vertikale Entwicklung ebenso eine entscheidende Rolle. Um den Austausch auf Straßenebene zu fördern, müssen Sichtbeziehung zwischen den Obergeschossen und der Bodenebene hergestellt werden. Laut Gehl ist ein Kontakt nur bis zum vierten Geschoss eines Hauses möglich. Im vierten Geschoss ist der Sichtkontakt bereits sehr stark verringert. Dies wird in der Graphik Seite 26 als „Hauptschwelle“ bezeichnet. Eine weitere Sichtschwelle befindet sich zwischen dem fünften und dem siebten Geschoss. Sämtliche Folgegeschosse stellen keinerlei Bezug zur Erdgeschossebene her.<sup>34</sup>

Auch hier entspricht der gründerzeitliche Block, mit seinen drei Geschossen, den Vorgaben und bietet optimale Möglichkeiten zur Unterstützung der kollektiven, urbanen Erfahrung. Durch die neuen Aktivitäten auf der Straßenebene und die Einbindung des Erdgeschosses in das neue Außenraumkonzept wird ein beinahe fließender Übergang zwischen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Bereichen sichergestellt. Die Anrainer werden darauf fokussiert, den neuen Außenraum zu nutzen, sich auszutauschen und die Straße wieder als Lebensraum wahrzunehmen.



Abb. 22: gemeinsamer Einsatz

### **Psychologische Faktoren für nachhaltige Bürgerbeteiligung**

Die Bürger treffen die bewusste Entscheidung, sich an diesem Projekt zu beteiligen und gehen damit eine Verpflichtung ein. Ist diese Entscheidung einmal getroffen, wollen die Menschen konsistent und konsequent in ihrem Handeln erscheinen. Dies gibt die Möglichkeit, in der heutigen Zeit sich leichter zu orientieren. Mit der Verpflichtung ist immer das eigene Engagement verbunden, aus dem Projekt etwas Gelungenes werden zu lassen. Durch die Bereitschaft seine Zeit und Arbeit zu investieren, bekommt das Projekt eine massive Relevanz für den Beteiligten und die Wahrscheinlichkeit, das Interesse daran zu verlieren, sinkt rapide.<sup>35</sup>



Abb. 23: soziale Bewährtheit

Verstärkt wird dieser Effekt durch die soziale Bewährtheit, denn sie gibt wichtige Entscheidungshilfe in unsicheren oder mehrdeutigen Situationen. Dieses Phänomen wurde sowohl bei Kindern als auch Erwachsenen, beispielsweise bei Kaufentscheidungen oder der Heilung von Phobien, beobachtet. Durch dieses Prinzip ist es möglich, Menschen zu Botschaftern für das Projekt zu machen und andere Bewohner von den Vorteilen der Erdgeschossaktivierung zu überzeugen.<sup>36</sup>

Sind die Menschen von der Idee überzeugt und treffen die bewusste Entscheidung dazu, sich am Projekt zu beteiligen, sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung gegeben.

# VON TEMPORÄR ZU PERMANENT



## Standortwahl

Wie bereits zuvor beschrieben, dreht sich bei dieser Intervention alles um die Bürgerbeteiligung. Die Motivation, etwas an der eigenen Straße zu verändern, muss von den Bewohner selbst ausgehen. Trotzdem gibt es gewisse Einschränkungen, die zu beachten sind, denn nicht jede Straße mit Blockverbauung ist geeignet. Auf Hauptverkehrsrouten, wie beispielsweise der Stromstraße, Klosterneuburger Straße oder der Wallensteinstraße, die in der oberen Graphik orange und rot hervorgehoben sind, sind aufgrund ihrer starken Frequentierung durch den motorisierten Individualverkehr nicht geeignet. Neben ihrer Funktion als wichtige Verbindungsstraßen durch den 20. Bezirk markieren sie die Haupteinkaufsstraßen. Wie bereits weiter oben beschrieben, handelt es sich hier bei diesem Konzept um die sanfte Rückgewinnung von öffentlichem Raum und nicht um eine Entschuldigung zur Zerstörung des Fließverkehrs. Die Bewohner schlagen eine Straße vor, jedoch muss diese auch von der Bezirksbetreuung evaluiert werden. Ihre Mitarbeiter haben die Möglichkeit, sich mit anderen Bezirken auszutauschen und vergleichbare Situationen zu finden, die Vor- und Nachteile abzuwiegen und auf dieser Basis eine fundierte Entscheidung zu treffen. Dieser Prozess findet vollends digital über die dafür eingesetzten Plattformen statt.




-  Ost-West Verbindungsstraßen
-  Nord-Süd Verbindungsstraßen
-  potentielle Standorte



Abb. 24: Klosterneuburger Straße



Abb. 25: Wallensteinstraße

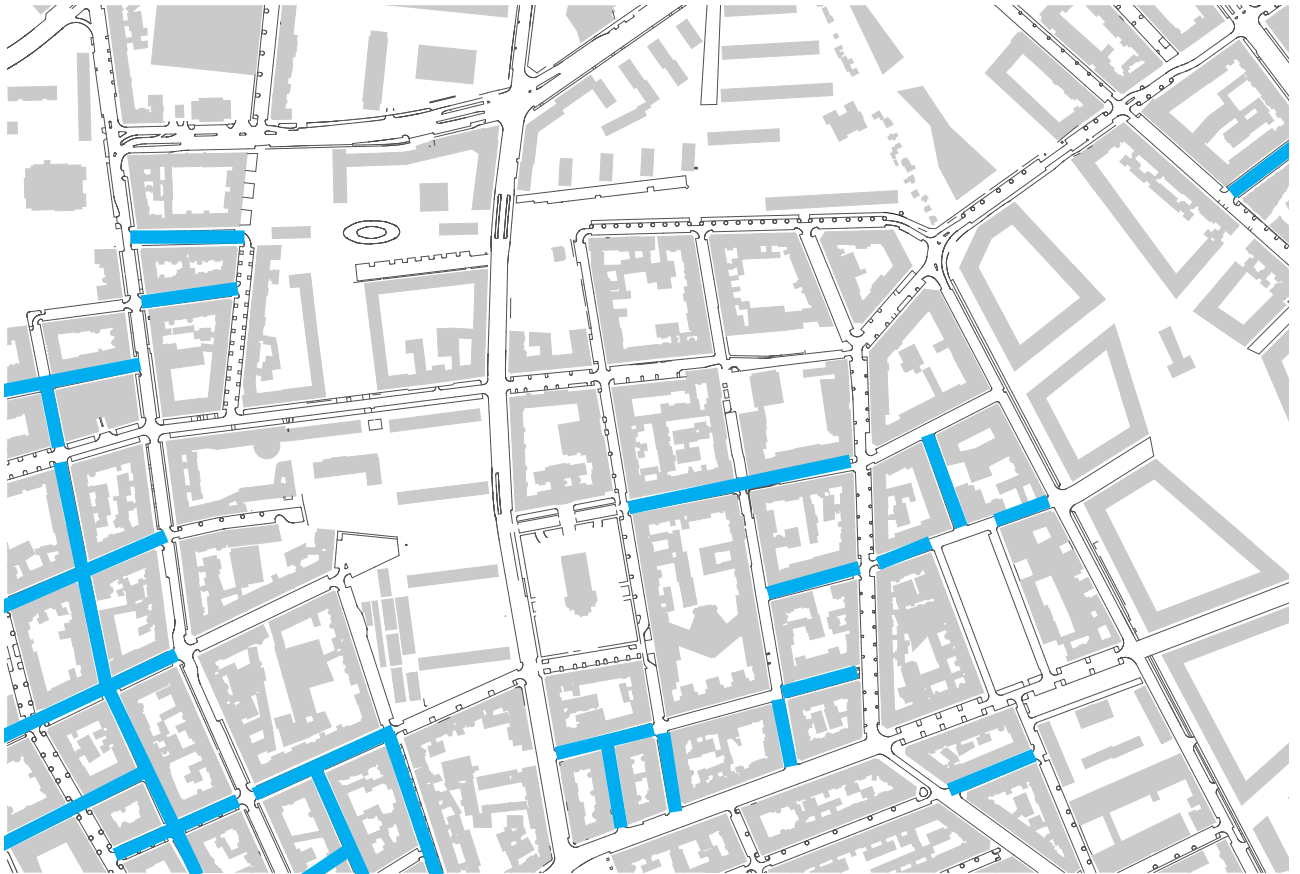


Abb. 26: Hannoverstraße



Abb. 27: Romanogasse



Abb. 28: Leipziger Straße

Die geeigneten Blöcke werden hier in türkis hervorgehoben. Die Besonderheit daran ist, dass das Konzept ähnlich wandelbar wie die Grundrisse des Wiener Zinshauses sind. Solang es in einer geeigneten Straße stattfindet, ist es gleich ob sogenannte Hotspots daran angeschlossen sind oder ob es nahezu wahllos zwischen typischen Wohnblocks installiert wird. Darin gipfelt die Möglichkeit der Bürgerbeteiligung. Im Zuge dieser Diplomarbeit wird dennoch ein Szenario gewählt, das über die Grenzen der ausgewählten Blöcke hinaus einen Mehrwert stiftet. Um ein paar Beispiele zu nennen:

Nr. 1: Hannoverstraße - sie verbindet den Hannovermarkt mit der Haupteinkaufsstraße Wallensteinstraße. Durch eine Stärkung dieser Verbindung würde der jetzt sehr unbekannte Hannovermarkt stark profitieren.

Nr. 2: Romanogasse - auch sie hätte die Möglichkeit, den Hannovermarkt attraktiver zu gestalten, indem sie die direkte Verbindung zur Klosterneuburger Straße herstellen könnte.

Nr. 3: Leipziger Straße - im absoluten Nahebereich der U6 Station Jägerstraße stellt sie die Verbindung zwischen dem Leipziger Platz, der U-Bahn, dem Brigittenauer Bad und dem angrenzenden Anton-Kummerer-Park her.



### Potentialanalyse Leipziger Straße

Obwohl die Stärkung des Hannovermarktes mit Sicherheit ein adäquates Ziel darstellt, so wird dem Grünraumkonzept der Stadt Wien bei der Standortwahl der Vorzug gegeben. Von Westen nach Osten verbindet die Leipziger Straße den Anton-Kummerer-Park mit dem Hugo-Gottschlich-Park der seines Zeichens von dem Masterplan Nordwestbahnhof als Grünachse durch den Bezirk weitergeführt wird. In derselben Flucht liegt der Park Winarskystraße und weitere Grünflächen, die sich entlang der Winarskystraße bis zum Rivergate-Komplex mit der U6 Station Handelskai ziehen. Sowohl am westlichen als auch am östlichen Ende dieser Achse ist die fustläufige Überbrückung des Donaukanals sowie auch der Donau gegeben. Durch die stufenweise Transformation der Leipziger Straße wird eine verkehrsberuhigte Grünraum-Achse geschaffen, die den neunten Bezirk mit dem 21. Bezirk verbindet.

Weitere Punkte, die für diese Wahl sprechen, sind die absolute Nähe zu der U6 Station Jägerstraße, die Anbindung der Kooperativen Mittelschule für Informatik und der vorgelagerte Leipziger Platz am westlichen Ende der Leipziger Straße. Auf der anderen Seite befindet sich das Brigittenauer Bad, welches beispielsweise Synergien mit der Mittelschule, durch die stärkere und auch sicherer Verbindung, herstellen kann. Weiters lassen sich nach der Transformation die verlorenen Parkplätze durch die nahegelegene Tiefgarage in der Treustraße sowie durch die Parkfläche im Anton-Kummerer-Park wieder rückgewinnen.

Die sehr verkehrsberuhigte Leipziger Straße selbst wird vorrangig für Parkplatzflächen genutzt. Der nördliche Gehsteig ist ca. drei Meter breit und bietet Parkplätze mit Längsaufstellung. Gegliedert werden diese durch Ausbuchtungen an denen die Straßenlaternen angeschlossen sind. Die Straße selbst verläuft einspurig von Westen nach Osten



Abb. 29: Anton-Kummerer-Park



Abb. 30: Brigittenauer Bad



Abb. 31: Leipziger Platz



Abb. 32: Anschluss Hugo-Gottschlich-Park



- Attraktoren ■
- Mittelschule ■
- Gewerbe ■
- Gastronomie ■
- Potential EG-Zone ■

und mündet in die Hauptverkehrsroute der Klosterneuburger Straße. Diesem Umstand ist die verkehrsberuhigte Lage zu verdanken, da ein Abbiegen von der Klosterneuburger Straße nicht möglich ist. Der südliche Gehsteig bietet Platz für Parkplätze in Schrägaufstellung. Unmittelbar daran angeschlossen ist ein 2,5 Meter breiter Radweg und ein drei Meter breiter Fußgängerweg. Am westlichen Ende der Straße befindet sich in braun ein Copyshop und in Margenta ein Gastronomie-Betrieb. Am östlichen Ende befindet sich ein Call-Shop in braun und die Mittelschule in gelb. Zwischen Schule und Copyshop befindet sich der Pokornyhof, der den Planungen des „Roten Wiens“ entsprungen ist. Ihm gegenüber befinden sich zwei Wiener Zinshäuser, deren Erdgeschosszonen Leerstand verzeichnen. Die Interventionen in der Leipziger Straße werden im Folgenden die Aufwertung der bestehenden Gastronomie durch Erweiterungen, welche beispielsweise einen Schanigarten, die Aktivierung der Potenzialfläche Erdgeschoss und die Rückführung der Parkfläche zu öffentlich nutzbarem Raum beinhalten. Das Szenario startet ab dem Zeitpunkt der Testphase in der temporäre Interventionen stattfinden, um die generelle Bereitschaft der Anrainer zu prüfen. Annahme: Die zuvor beschriebenen Schritte des Transformationsprozesses wurden bis zu diesem Punkt durchlaufen und positiv bewertet.



Abb. 33: Flucht Leipziger Straße



Abb. 34: Verkehr Leipziger Straße

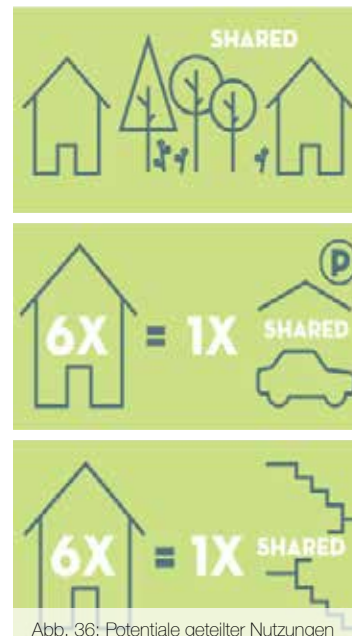


Abb. 35: vorrangige Potentialhäuser Leipziger Straße

## Aktivierung des einzelnen Blocks: Pocket Mannerhatten

Mit der Aktivierung des gründerzeitlichen Blocks hat sich bereits das Team rund um Mag. Susanne Lins, MA, Msc mit dem Konzept „Pocket Mannerhatten“ auseinandergesetzt. Es befasst sich mit der optimalen Ausnutzung der vorhandenen Räume und Flächen durch intelligentes Teilen. Das Prinzip der „Sharing-Economy“ wird damit auf Gebäude angewandt und parzellenübergreifende Nutzungen in Leerstände oder wenig genutzten Räumen implimentiert. Beispiele, innerhalb einer Blockbebauung, wären die gemeinsame Nutzung des Innenhofes, einer gesamten Tiefgarage statt einzelner, gemeinsame Produktion von Sonnenenergie oder häuserübergreifende Dachterrassennutzung. Zwei oder mehr Parzellen bilden ein Cluster in dem die Nutzungen ausgetauscht werden können, da nicht jeder einen Parkplatz für sein Auto oder einen Abstellraum im Keller benötigt. Die Vorteile dieses Konzepts sind vielfältig: Erhöhte Lebensqualität, mehr Freizeitmöglichkeiten und Wertsteigerungen. Als Pilotprojekt soll Pocket Mannerhatten das erste Mal in Ottakring zur Anwendung kommen, jedoch lassen sich seine Prinzipien in ganz Wien auf bestimmte Blöcke anwenden.<sup>37</sup>

Die Auswahl einer geeigneten Blockrandverbauung passiert mittels eines siebenstufigen Verfahrens, welches im Vorfeld die Eignung überprüfen soll. Dabei werden sowohl architektonische Faktoren, wie Gebäudetypologie und ein städtebaulicher Gebietscheck, als auch soziale Faktoren, wie sozialräumliche Umstände und Sharing-Potenziale geprüft. Weiters werden rechtliche Aspekte im Bezug auf die Wiener Bauordnung und das Zivilrecht geprüft und vertragliche Regelnotwendigkeiten festgelegt. Besonders interessant erscheint daher, dass sogar Gruppen von Eigentümern definiert wurden, um nach Identifizierung jeder Zielgruppe das passende Angebot zu machen. Zur Kommunikation werden sowohl Onlineplattformen als



<sup>37</sup> KONSORTIUM Pocket Mannerhatten Ottakring, Pocket Mannerhatten Handbuch - eine Anleitung zum räumlichen Tauschen und Teilen, Wien 2017, S.2-5.



Abb. 37: Pocket Mannerhatten





Abb. 38: Potentiale geteilter Nutzungen

**BEISPIEL**

Dieses Schema (Beispiel) bildet als eine Auflistung der Eigentümerrollen kein Bild.

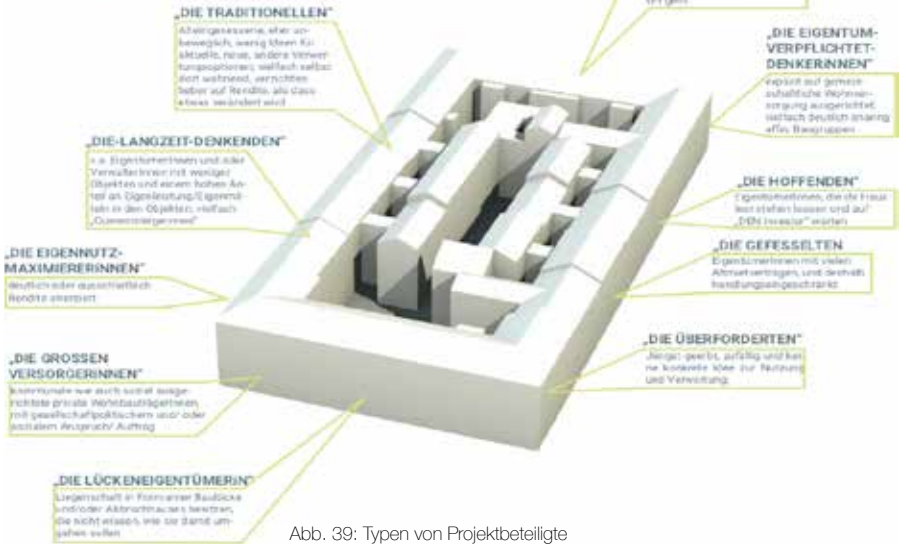


Abb. 39: Typen von Projektbeteiligte



Abb. 40: Evaluierungsprozess

auch Workshops genutzt, welche den organisatorischen Aufwand möglichst gering halten sollen. Ebenso stellt die Website mit ihrem Blog-ähnlichen Aufbau eine wichtige Informationsquelle dar.<sup>38</sup>

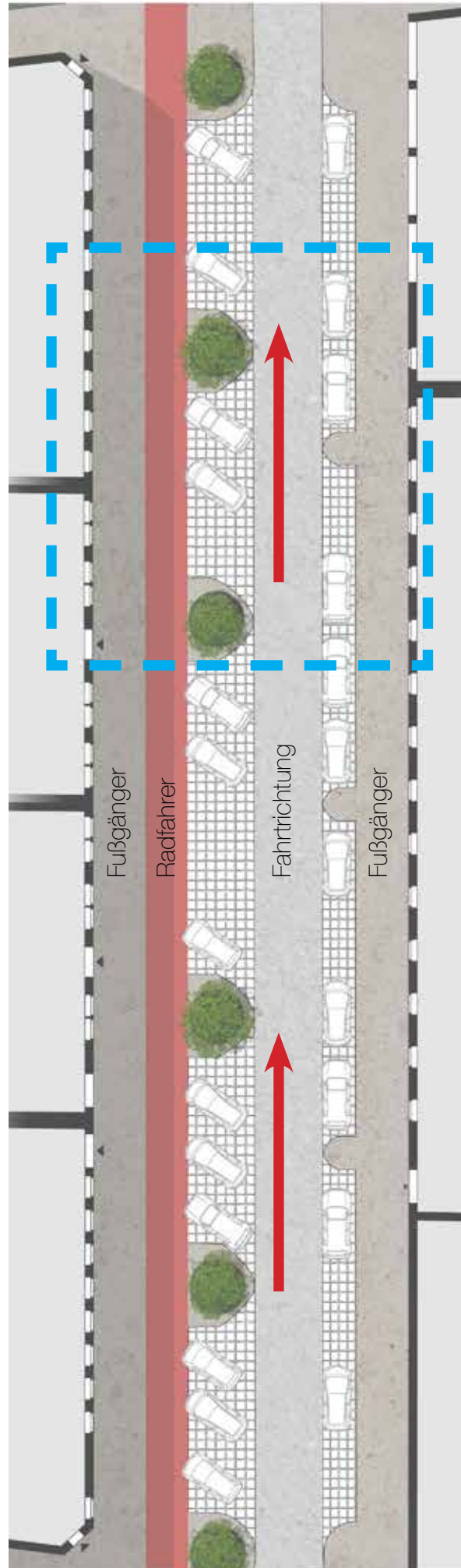
Der große Kritikpunkt an dem Konzept ist der Umgang mit der Erdgeschosszone. Das Potenzial wird ausschließlich in der Zusammenlegung kleinerer Erdgeschossflächen zu einem Großraum gesehen, um dort Gewerbefläche für Supermärkte oder ähnliches zu etablieren. Weiters werden Kooperationen mit zuständigen Behörden angestrebt, da diese die Verwaltung über den öffentlichen Raum innehaben. Vermutlich wird hier auf die Stadtteilpartnerschaft-Initiative angespielt. Dieser Lösungsvorschlag ist folgerichtig, wenn die Straße, wie bisher, als reine Erschließungs- und Parkfläche, allerdings nicht als Lebensraum einer kollektiven, urbanen Erfahrung gedacht wird.

Im Zuge dieses Szenarios konzentriert man sich daher auf die schrittweise Transformation des öffentlichen Raumes und dessen Rückgewinnung. Unterstützt durch das Internet lassen sich die Prinzipien der „Sharing Economy“ optimal integrieren und einen neuen, qualitativ hochwertigen Außenraum schaffen. Im Folgenden werden sämtliche zuvor beschriebenen Faktoren auf das Betrachtungsgebiet Leipziger Straße angewandt.



### Stufenweise Transformation

Der Prozess der stufenweise Transformation vom frequentierten Parkplatz zum öffentlich zugänglichen Lebensraum gliedert sich in drei Schritte. Der Erste fokussiert sich auf die vorhandenen Stellplätze und versucht, mit gezielten temporären Eingriffen ein neues Bewusstsein für den Lebensraum Straße zu schaffen. Zuerst wird Bestehendes umgenutzt bzw. erweitert. Am Beispiel der Leipziger Straße sind dies die betonierten Pflanzentröge an den Ausbuchtungen der Parkplätze mit Schrägaufstellung. An ihnen lassen sich problemlos Bänke nach dem Vorbild des Wallensteinplatzes montieren. Dies reduziert noch keine Parkplätze, macht allerdings Lust auf mehr. Der Hauptansatz ist es, die Parkfläche aktiv zu nutzen: Weitere Pflanzentröge, begrünte Schanigärten oder auch einfach der Umwidmung von Parkplätzen in eine Grünfläche zum Sitzen und Entspannen. Diese Interventionen stiften massiven Mehrwert für das Zusammenleben in der Straße, sowie ihrer Besucher und lassen sich mit geringem Aufwand her- und wieder wegräumen. Durch die Organisation über das Internet lassen sehr schnell Zeiträume für die Nutzungen der Parkfläche koordinieren, ohne dabei einen langwierigen Prozess in Gang zu setzen. Diese Art der Koordination folgt dem Prinzip der „Sharing Economy“ und findet sich beispielsweise bei Pop-Up-Stores wieder. Wie aus dem Nichts verwandeln sich dabei leerstehende Lagerhallen oder ähnliches in gut besuchte Attraktionen zum Einkaufen oder Verweilen. Dabei wird der normale „Fließverkehr“, welcher in der Leipziger Straße



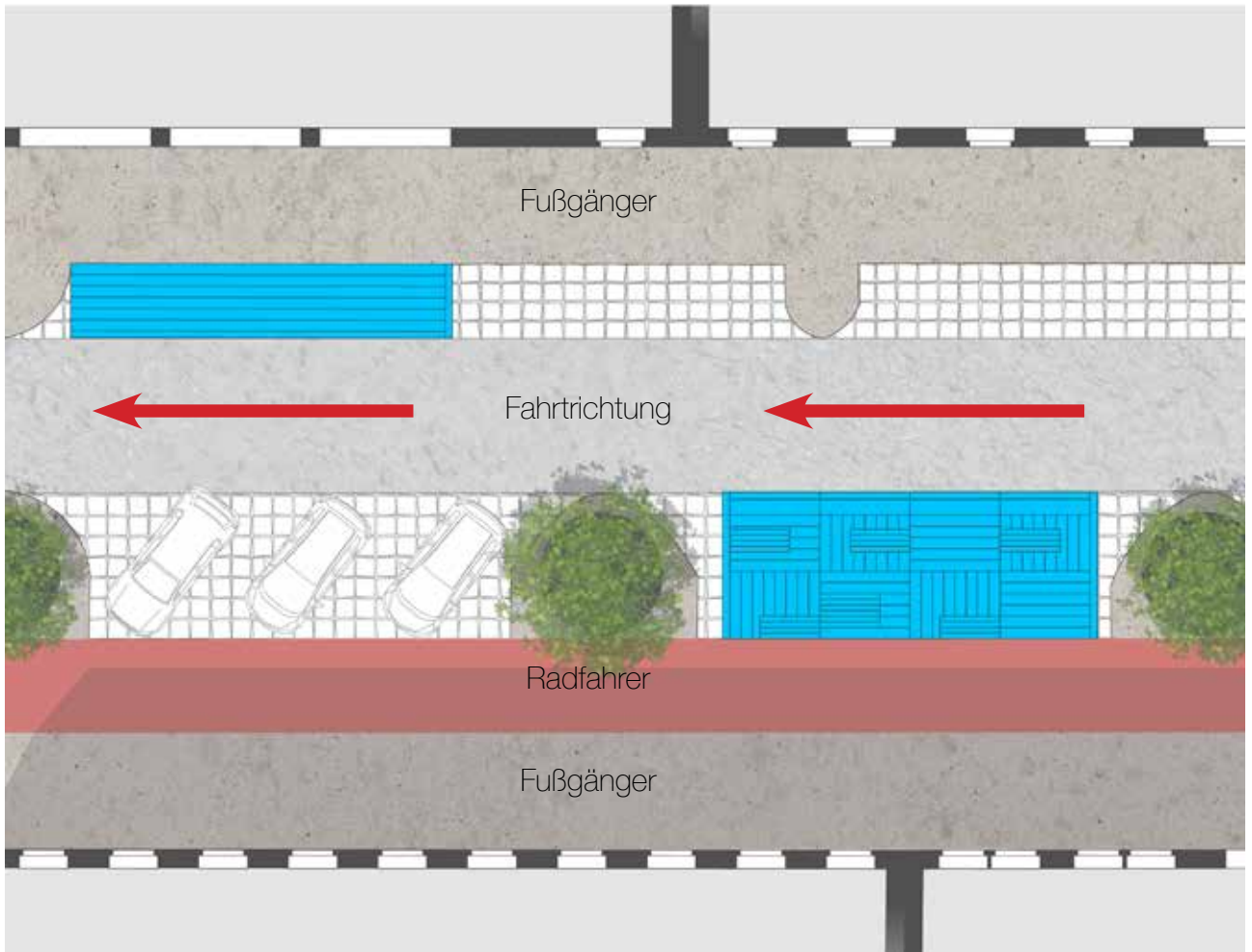


Abb. 41: Begrünte Sitztröge



Abb. 42: Schanigarten



Abb. 43: Parkplatzbegrünung

ohnehin nicht besonders stark frequentiert ist, in keiner Weise behindert und weiters ein sinnvolles Miteinander zwischen parkenden Autos, fahrenden Autos und Fußgängern etabliert. Durch die temporäre Natur der Interventionen in dieser Phase wird noch von einer Verlegung des Radweges auf die Straße abgesehen.

Im zweiten Schritt treten die temporären Interventionen in Kontakt mit der Blockbebauung. Sie sehen die Interaktion mit der Erdgeschosszone der Häuser vor bis hin zu den Innenhöfen des Blocks. Um diesen Austausch sicherstellen zu können, werden wieder die Prinzipien der Sharing Economy angewandt. Hierbei handelt es sich allerdings



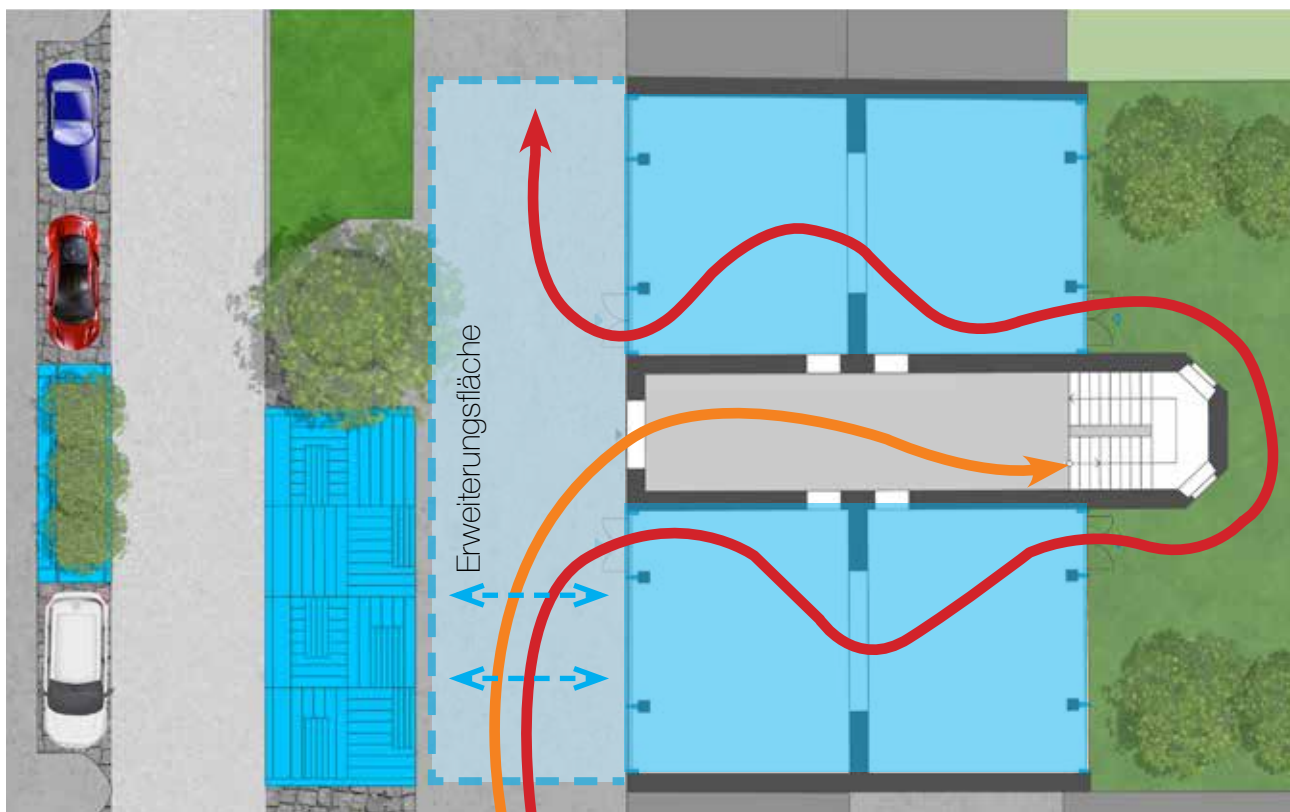
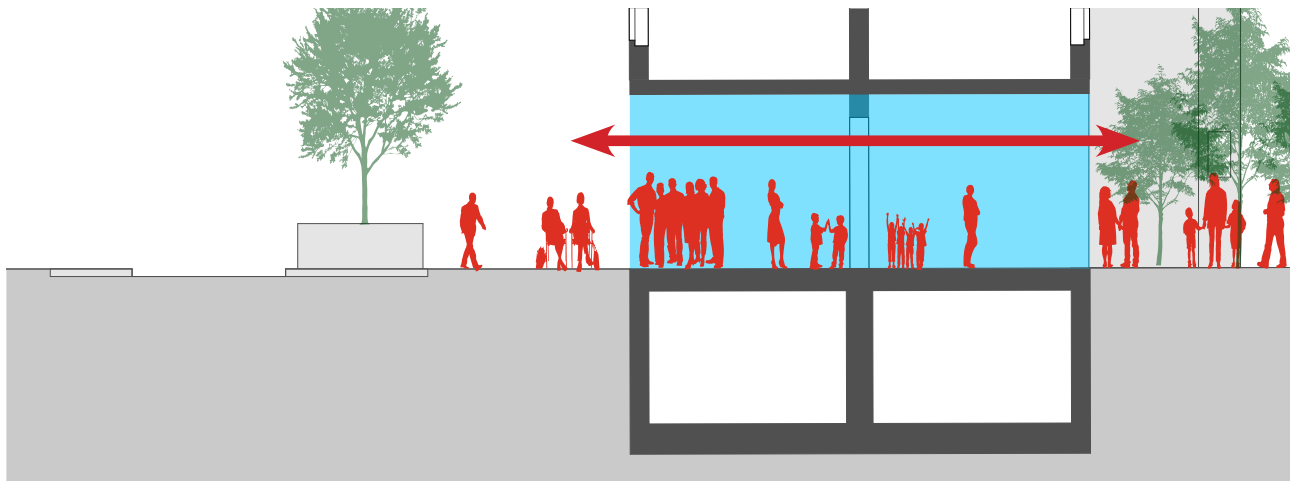
Abb. 44: öffentliche Sitzgelegenheiten Neu



Abb. 45: öffentliche Sitzgelegenheiten Bestand



Abb. 46: Lokalerweiterungen



nicht um die Zusammenlegung vieler kleiner Erdgeschossflächen zu einer großen, sondern um die Stiftung von Mehrwert für die Bewohner und die Schaffung von Synergien für die gesamte Gesellschaft. Abgesehen von Supermärkten bieten diese Flächen die optimale Größe für Workshops, Coworking-Spaces, Erweiterungsfläche für die Mittelschule in der Nähe oder Ausstellungen. Die Bespielung der nutzungsneutralen Räume lässt sich besonders einfach durch das Service der Stadtteilstadtpartnerschaft, zur Verfügung gestellt von den Bezirksbetreuungen Wien, nutzen. Abhängig von dem Grundriss des jeweiligen Erdgeschosses ist es möglich, unterschiedlichste Nutzungen zu installieren ohne die Bewohner des Hauses grob zu stören. Der vorgelagerte, breite Fußgänger- und Radweg bietet die optimale Erweiterung des Erdgeschosses in den öffentlichen Raum. Die barrierefreie Durchschreitbarkeit von der Straße durch

- öffentliche Erschließung und Durchgang
- interne Erschließung für Bewohner
- Aktivierungsfläche
- ↔ Interaktion Erweiterungsfläche

das Haus in den Innenhof löst die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Raum auf und bietet so den Bewohnern der Stadt als auch den Bewohnern der Häuser neuartige Aufenthaltsqualitäten. Im Zuge der Erweiterung des Erdgeschosses auf die Straße, der weit fortgeschrittenen Besetzung der Parkplätze sowie des dadurch resultierenden, schwach frequentierten Fließverkehrs wird der Radweg mit der (noch) bestehenden Durchfahrtsstraße zusammengelegt.

Erfreuen sich die Schritte eins und zwei reger Annahme durch die Bevölkerung, so ist es nun an der Zeit, die finale dritte Stufe einzuläuten. Hierbei handelt es sich um die völlige Transformation der



Abb. 47: Erdgeschossenerweiterung und Interaktion mit dem öffentlichen Raum

gesamten Straße mit dem Fokus auf die Anschlussstellen des Anton-Kummerer-Parks und des Hugo-Gottschlich-Parks. Wie bereits bei der Potenzialanalyse der Leipziger Straße festgestellt, schließt sie damit die Lücke einer Grünachse, die sich von Spittelau über den Donaukanal und durch den 20. Bezirk bis zur Donauinsel erstreckt. Der öffentliche Raum wird nun zur vollkommen autofreien und damit zu einer Begegnungszone nach dem Vorbild der Mariahilferstraße. Es kommt zur Anhebung des Straßenniveaus auf die Ebene des Gehsteiges und zur Schaffung neuer Grünflächen. Sie gliedern, wie auf der Folgeseite dargestellt, den öffentlichen Raum in einen Mittelteil für Fußgänger und Radfahrer, sowie zwei Nebenteile auf. Auf der linken Seite werden Erweiterungsmöglichkeiten für die unterschiedlichen Anforderungen der Erdgeschosszone geboten: Die Gastronomie erhält einen großzügigen Schanigarten mit natürlicher



Abb. 48: Anschluss Anton-Kummerer-Park

Beschattung, die Zinshäuser die permanente Umwandlung des direkten Nahbereichs zum Erdgeschoss in eine vorgartenähnliche Situation. Vom Anton-Kummerer-Park kommend wird man von den zwei bestehenden Wegen trichterförmig zu einem Schutzweg geführt, der Fußgänger wie Radfahrer in die Leipziger Straße lenkt. Der neue Bodenbelag führt die Menschen vom Hugo-Gottschlich-Park / der U6 Station Jägerstraße in die neue Begegnungszone Leipziger Straße. Die Taktung des öffentlichen Raumes öffnet sich zum Leipziger Platz hin und bindet diesen in das neue städtebauliche Ensemble ein. Die Öffnung wird durch die Erweiterung der vorgelagerten Grünfläche der Mittelschule erzeugt und ermöglicht eine Liegewiese mit Blick sowohl in die Begegnungszone Leipziger Straße als auch auf den Leipziger Platz. Zur besseren Orientierung wird vorgeschlagen, den Bodenbelag durch den Hugo-Gottschlich-Park weiterzuführen, um so ein zusammenhängendes Element und eine neue städtebauliche Identität zu schaffen.

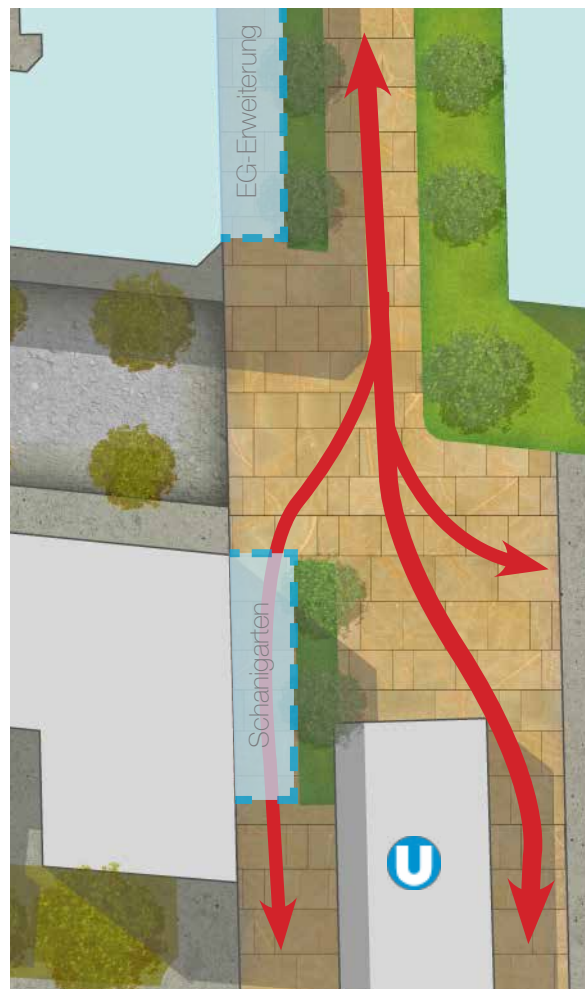
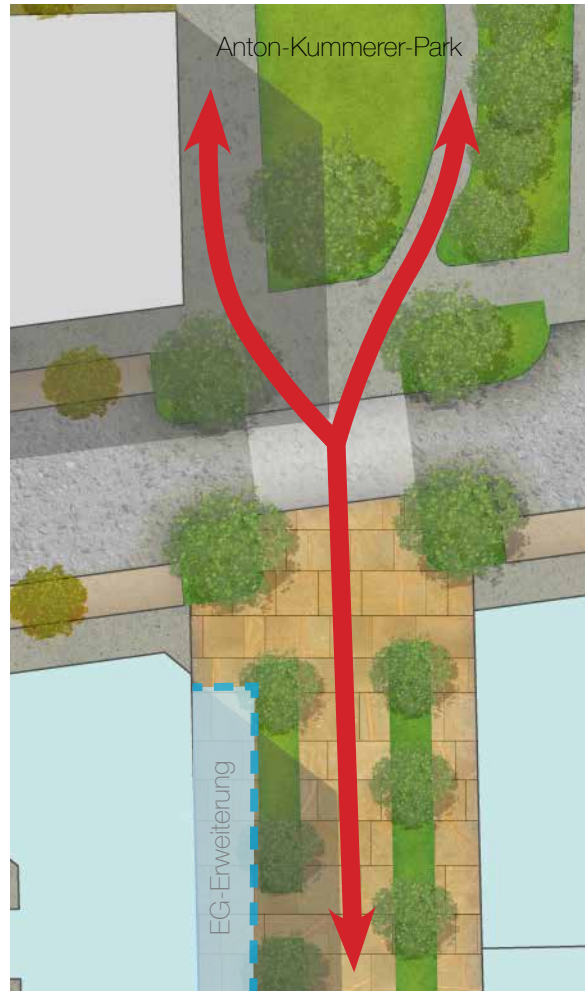


Abb. 49: Anschluss Leipziger Platz









SZENARIO 2

# DER ZEILENBAN

Urbanes Nachverdichtungskonzept inspiriert von den Prinzipien des Online Marketings zur besseren Annahme permanenter Intervention durch die Anrainer.

am Beispiel Johann-Kaps-Hof.

# BESTANDSANALYSE



Der Johann-Kaps-Hof, an der Kreuzung Stromstraße/Jägerstraße gelegen und benannt nach einem Brigittenauser Gemeinderat, wurde von den Architekten Anton Ubl, Franz Hubert Matuschek, Richard Horner und Rotraud Hommer geplant und in den Jahren 1957-1961 erbaut. Dieser Bauprozess gliederte sich in zwei Abschnitte: In der ersten Phase wurden die Bauteile entlang der Jägerstraße/Stromstraße und die dahinter liegenden vier Wohnblöcke, parallel zur Jägerstraße errichtet. Bauphase zwei fügte die Blöcke neben der Ausfahrt des Nordwestbahnhofes, das zweigeschossige Gebäude in der Mitte sowie den heutigen Kindergarten hinzu. 1962 wurde die Wohnhausanlage eröffnet. Bauten der 1950er Jahre entsprechend weisen die Fassaden der einzelnen Wohnscheiben eine schlichte Gestaltung auf. Gleichmäßige Fensterachsen an der Frontseite werden lediglich durch verglaste Stiegehäuser unterbrochen. Die Stirnseiten weisen Balkone sowohl zur Straße als auch in den Hof auf. Die Gebäudehöhen variieren zwischen fünf und sieben Vollgeschossen. Interessant ist die leicht versetzte Positionierung der zur Stromstraße zugewandten Bauteile. Hierbei wird zum Innenhof hin die Gebäudehöhe um ein Geschoss reduziert.

Die offene Bebauungsform lässt große Grünräume zu, welche den Hauptanteil des Hugo-Gottschlich-Parks ausmachen. Dieser Park wird durch die Jägerstraße zerschnitten und läuft über der gleichnamigen U6 Station, entlang der Leipziger Straße, weiter. Der großflächige, grüne Zwischenraum ermöglicht den Anrainern viel Platz für Spielplätze, Hundezonen und für die innerstädtische Naherholung. Diese Nutzungen liegen vor allem im südlichen Teil der Wohnhausanlage und bespielen die Grünbereiche, welche durch die willkürlich wirkende Anordnung der Wege zerschnitten werden. Im Osten mündet der Hugo-Gottschlich-Park in einen Streifen von Kleingartenhäuschen.



Abb. 50: Hundezone



Abb. 51: Parkplätze

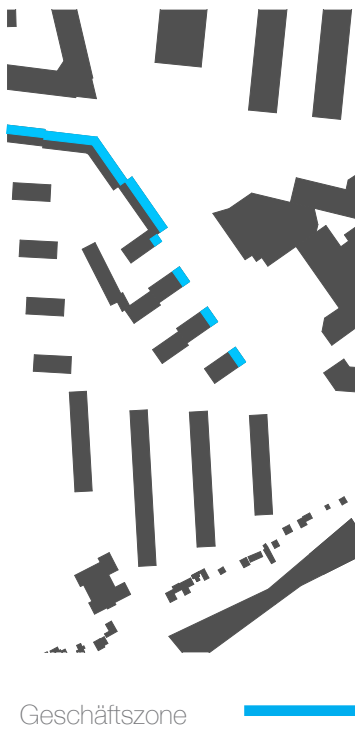
<sup>39</sup> STADT WIEN, Wiener Wohnen, Johann-Kaps-Hof, in: [wienerwohnen URL: https://www.wienerwohnen.at/hof/40/Johann-Kaps-Hof.html](https://www.wienerwohnen.at/hof/40/Johann-Kaps-Hof.html) zugegriffen am 15.07.2018, 14:30.



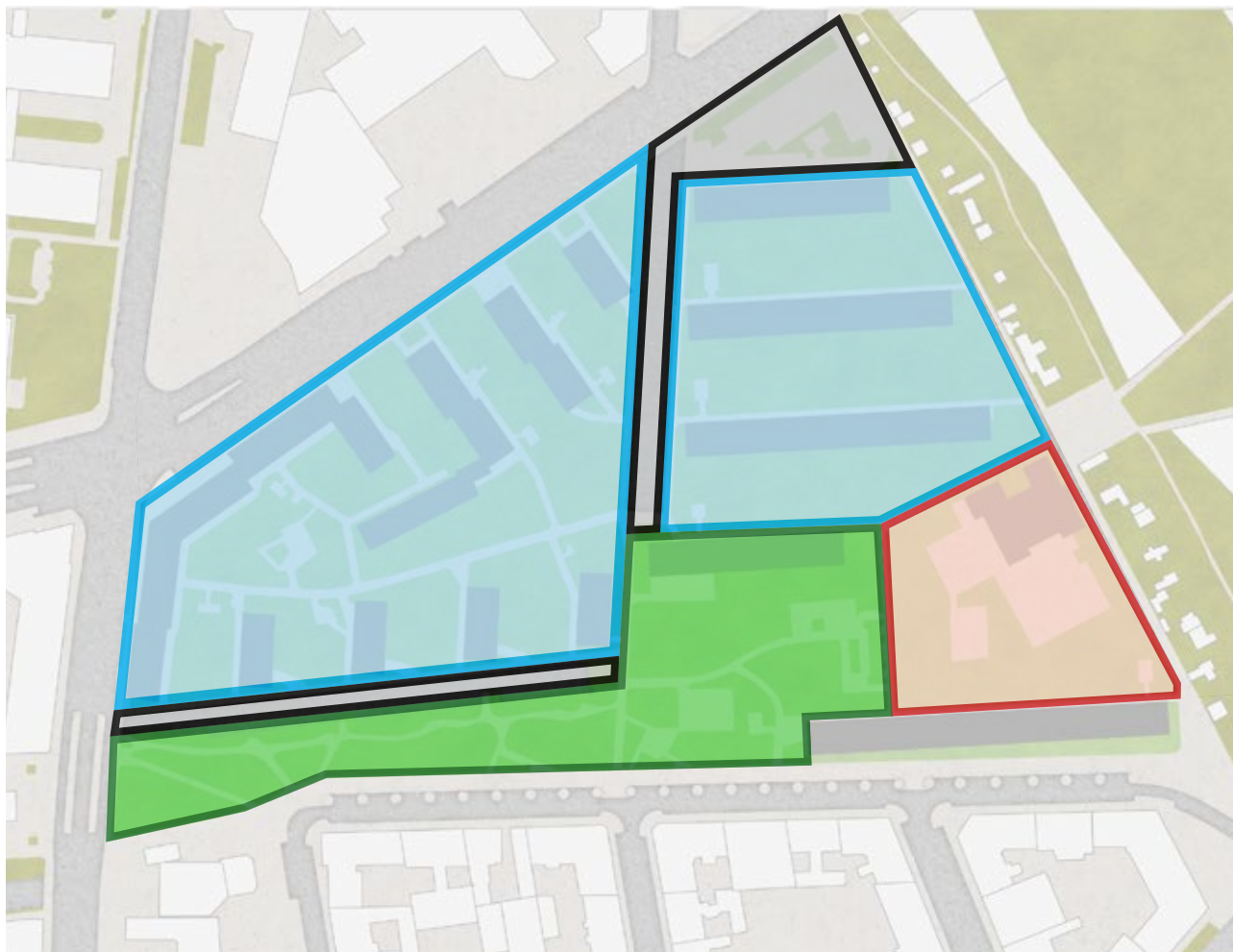
Abb. 52: Kindergarten



Abb. 53: Geschäftszone



Die 1950er Jahre waren geprägt von der Wohnbaupolitik des Roten Wiens. Großflächige Gebäudestrukturen wurden als Wohnmaschinen definiert und möglichst kostengünstig errichtet. Dies passierte auch bei der Erbauung des Johann-Kaps-Hofes: Die schlanken Blöcke werden vom Erdgeschoss bis ins oberste Geschoss durch Wohnungen bespielt. Räumlichkeiten für die Bildung der Hausgemeinschaft, wie Waschküchen oder andere Gemeinschaftsräume, wurden nicht eingeplant. Lediglich entlang der Front Stromstraße/Jägerstraße befinden sich im Erdgeschoss Geschäftslokale. Auch wenn es scheint, dass jeder Wohnschiebe Grünzonen zugeteilt sind, so werden diese wenig bis gar nicht genutzt. Grund dafür ist wohl die undefinierte Gliederung: Die durchgängigen Grünflächen werden nur durch Zugänge zu Kellern bzw. zu den Hauseingangstüren unterbrochen. Es entsteht ein Nebeneinander von Bau- und Grünsubstanz, die nur geringfügig miteinander interagieren.

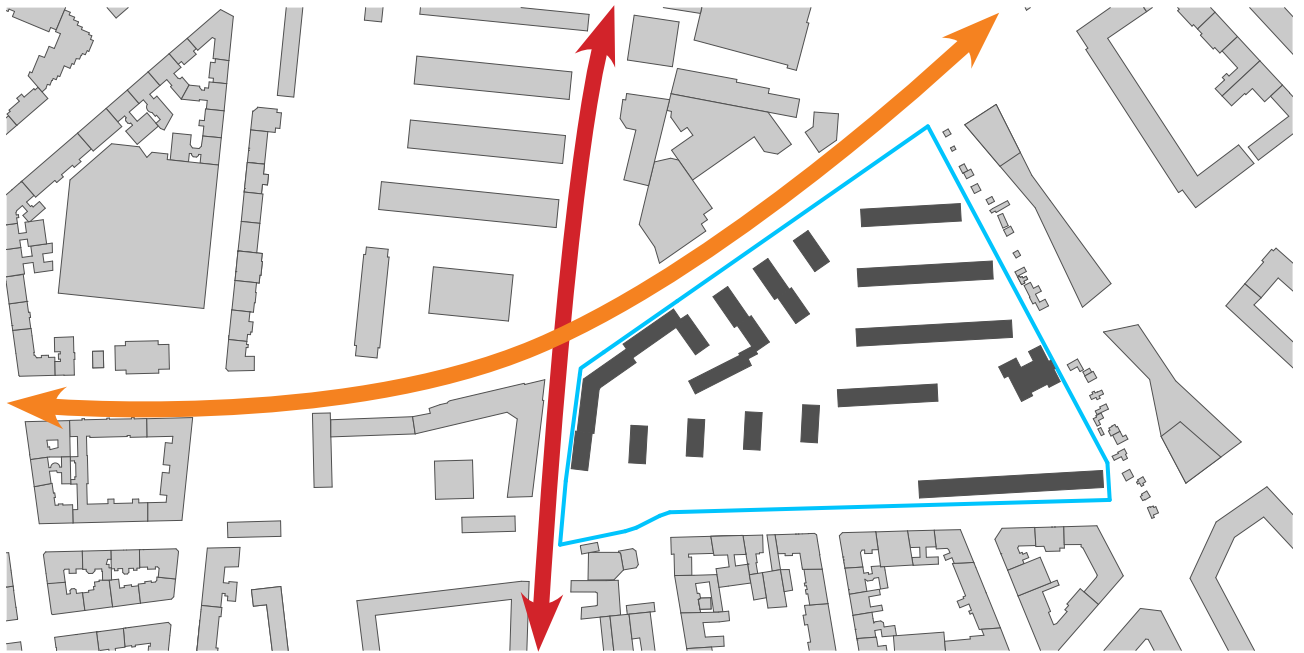


## Gliederung des Bestandes

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass sich der Johann-Kaps-Hof in vier unterschiedliche Bereiche gliedert: Die türkis-dargestellten Flächen weisen Wohnraum aus, der mittels schlanker Wohnscheiben bespielt wird. Ihm werden großzügige Grünflächen im Zwischenraum zugewiesen. Im Süden befindet sich der Anschluss des Hugo-Gottschlich-Parks entlang der Leipziger Straße. In rot wird der Kindergarten samt seiner Außenraumanlagen markiert. Im Zuge dieser Arbeit werden keine baulichen Interventionen an dieser Stelle vorgenommen. Die Parkplatzflächen zwischen den Wohnräumen und dem Hugo-Gottschlich-Park sind absperrbar und wirken momentan als das größte Gliederungselement in der Außenraumgestaltung.

Sämtliche Bereiche liegen in gleicher Wertigkeit zueinander. Es gibt so gut wie keine Unterscheidung zwischen öffentlichen und halböffentlichen Bereichen. Die Offenheit dieser Bebauung bietet nun die Möglichkeit, den Bestand durch öffentliche Funktionen nachzuverdichten und schafft so ein interessantes Umfeld für die Anrainer. In Folge eines solchen Nutzungsmixes kann ein Angebot geschaffen werden, das nicht nur von Bewohnern, sondern auch von der Wirtschaft angenommen wird. Die Schaffung von Arbeitsplatz in Form von Co-Working-Spaces lässt sich hier als Beispiel anführen.

	Wohnbereich
	Hugo-Gottschlich-Park
	Parkplätze
	Kindergarten



- Jägerstraße
- Stromstraße
- 3 Gehminuten

### Verkehrstechnische Anbindung

Die Idee eines neuen wirtschaftlichen Standortes kann durch die exzellente Erschließung des Johann-Kaps-Hofes unterstützt werden. Gelegen an der Kreuzung Strom- und Jägerstraße und ausgestattet mit Parkplatzflächen, sowohl direkt im als auch im Nahebereich des Areals, lässt er sich ideal mit dem Fahrrad oder dem Auto erreichen. Besonderes Augenmerk liegt aber auf der öffentlichen Erschließung: Der Johann-Kaps-Hof ist direkt an zwei U-Bahn-Stationen der U6 angebunden. Direkt an der Leipziger Straße befindet sich der Ausgang der Station Jägerstraße. Ein Stück weiter östlich findet sich die Möglichkeit, bei der Station Dresdnerstraße auszusteigen. Das Angebot der öffentliche Verkehrsmittel wird durch die Straßenbahnlinien 31 und 33 sowie einer Busstation des 5A abgerundet.

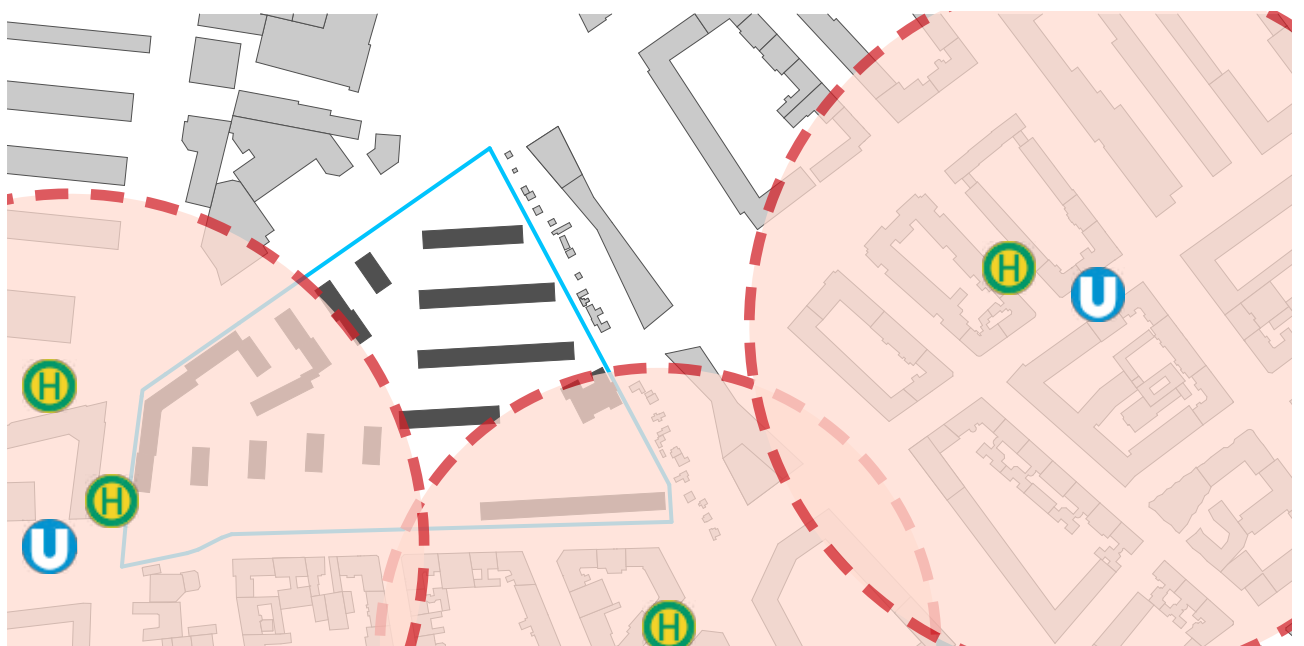




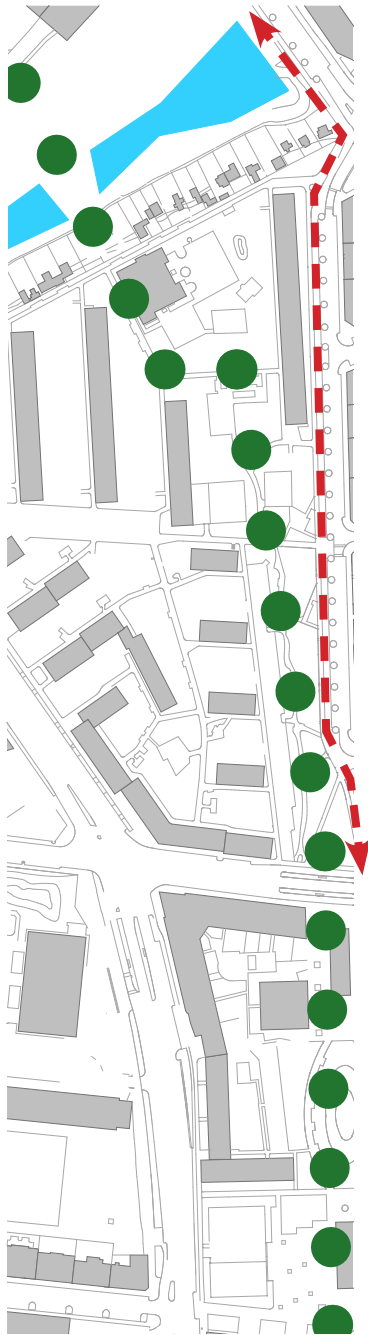
Abb. 54: Masterplan Nordwestbahnhof

### Einbindung in den Masterplan Nordwestbahnhof

In den Jahren 2005-2008 wurde ein städtebauliches Leitbild für das Areal des Nordwestbahnhofes entwickelt. Der Architekt Bertram Ernst von dem Züricher Büro enf architekten legt dabei besonderen Wert auf die Grünraumgestaltung als verbindendes Medium in seinem Entwurf.<sup>40</sup> Er fasst dies mit dem Satz zusammen: „Eine grüne Mitte (be-)zeichnet das Areal.“<sup>41</sup> Diese grüne Mitte zieht sich durch den gesamten Masterplan und soll an bestehenden Grünraum anknüpfen. Ersichtlich wird dies beispielsweise durch die Öffnungen im Süden, die den Augarten als auch das Konzept für den Nordbahnhof, über den neuen Nordwestbahn-Park, verbinden. Durch die Blockbebauung soll sich der Masterplan optimal in den Bestand einfügen. Auf der Höhe des Johann-Kaps-Hofes wird, vermutlich geschuldet durch den Zuschnitt des Grundstücks, zu einer zeilenartigen Bebauung gewechselt, die sowohl am südlichen als auch nördlichen Ende mit 80 Meter hohen Türmen versehen ist. Solche Hochpunkte gibt es in dem gesamten Areal und werden als Attraktoren bezeichnet. In diesem Fall sollen hier sowohl Arbeitsplätze als auch serviciertes Wohnen untergebracht werden.<sup>42</sup> Eine Öffnung in der Mitte verbindet den Hugo-Gottschlich-Park mit den ebenso großzügigen Grünflächen des Masterplans östlich seiner Zeilenbebauung. Weiters werden so auch die zahlreichen



Abb. 55: Perspektive Nordwestbahnhof Neu



- Masterplan ■
- Grünachse ● ● ● ● ●
- Radweg - - -

<sup>40</sup> PUSCHER, Gregor, Thomas Titz, Stadt muss leben - Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Wien 2008, S.4

<sup>41</sup> PUSCHER, Titz, Wien 2008, S.8

<sup>42</sup> PUSCHER, Titz, Wien 2008, S.18-22



Abb. 56: High Line

Grünräume des östlichen Teils der Brigittenau mit dem westlichen Teil verbunden. Auch in den beiden anderen Himmelsrichtungen schließen Grünräume an: Im Süden klarerweise der neue Nordwestbahn-Park und im Norden wird angedeutet, dass die bestehende Eisenbahnbrücke das Potential hat, nach dem Vorbild des High-Line Projekts in New York, umgestaltet zu werden.

In Bezug auf den Johann-Kaps-Hof bedeutet es nun, dass es eine neue Wegführung des Hugo-Gottschlich-Parks brauchen wird, um die Grünachse optimal auszunutzen. Momentan verlaufen die Wege kreuz und quer und schneiden so kleinere grüne Inseln aus, die als Spielplätze, Hundezonen oder Liegewiesen genutzt werden. Eine neue Wegführung soll Klarheit schaffen, die neue Grünachse stärken und bestehende Nutzungen integrieren. Weiters bietet sie großes Potential zur urbanen Nachverdichtung und gleichzeitigen Erweiterung des nördlichen Attraktors des Masterplans. Es entsteht so ein interessanter Mix aus Entspannungs- und Freizeitflächen als auch Wohn- und Arbeitsräumen.

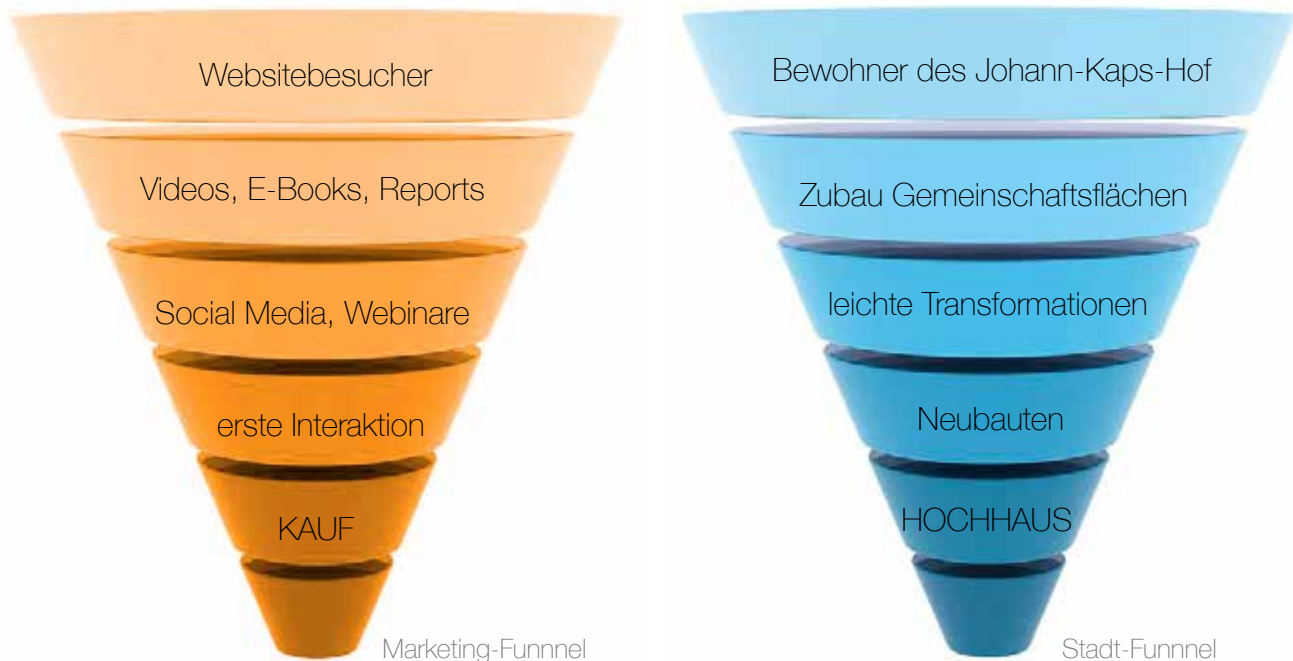
Die neue Grünachse wird damit zur fußläufigen Hupterschließung des Johann-Kaps-Hofes, aber nicht zu einer Begegnungszone. Radfahrer können weiterhin den bestehenden Radweg auf der Leipziger Straße verwenden und so mit schnellerem Tempo vorankommen.



Abb. 57: Rad-/Fussgängerweg Johann-Kaps-Hof

# DIE STADT-FUNNEL STRATEGIE

Um eine so große Umplanung eines Gebietes durchführen zu können, braucht es auch den Rückhalt aus der Bevölkerung bzw. den Bewohnern des Johann-Kaps-Hofes. Aus diesem Grund muss der Umbau schrittweise durchgeführt und den Menschen der Plan richtig „verkauft“ werden. Dies kann natürlich auf mehreren Kanälen passieren. Besonders geeignet dafür sind das Bezirks-Cockpit, aber auch das persönliche Gespräch. Dennoch müssen sämtliche Kanäle einer Kommunikationsstrategie folgen, die das prozesshafte Wesen einer solch großen Transformation und die dadurch minimierten Einschränkungen für die Bewohner hervorhebt. Diese Nutzenkommunikation, kombiniert mit dem Funnel-Prinzip aus dem modernen Online-Marketing, liefern die Lösung.



„Ganz einfach beschrieben, funktioniert ein Funnel im Online-Marketing genau wie ein haushaltsüblicher Trichter. Er hat eine sehr breite Öffnung, in die der Traffic gewissermaßen hineinfällt. Und egal, von wo der Traffic in den Trichter hineinläuft - alles wird am Ende in einer kleinen Öffnung verengt. Diese Öffnung ist der erfolgreich abgeschlossene Verkauf.“<sup>43</sup> Im Zuge dieser Diplomarbeit wird nicht näher auf die einzelnen Verkaufsschritte des oben dargestellten Online-Marketing-Funnels eingegangen, jedoch lassen sich seine Prinzipien auf den Städtebau übertragen.

Die Grundlage für einen solchen Funnel, egal ob im Städtebau oder im Online-Marketing, ist die Reziprozitätregel. Sie besagt, dass man anderen jenes zurückgeben will, was man von ihnen bekommen hat. Beispielsweise kann sich das auf das gegenseitige Beschenken zum Geburtstag oder das Erfüllen von Gefälligkeiten beziehen. Auf

<sup>43</sup> KNOPF, Marcel, Traffic - Wie Sie mit bezahlter Werbung über das Internet Neukunden gewinnen und Ihren Umsatz deutlich steigern können, Berlin 2018, S.35.



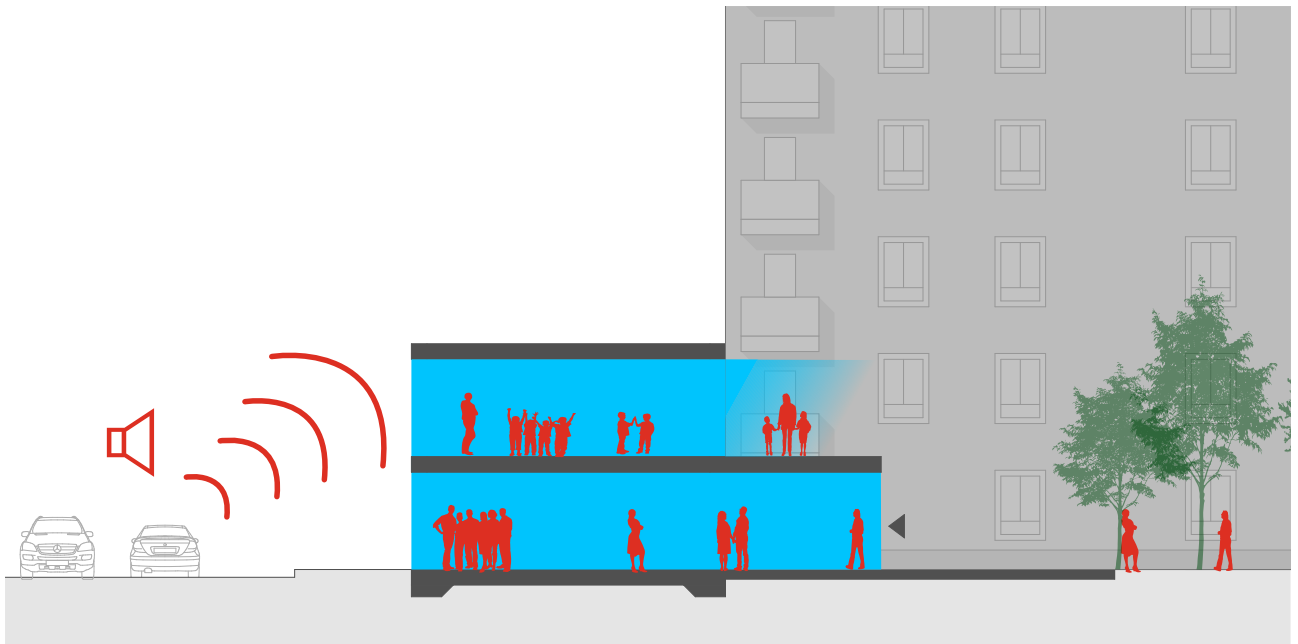
einer kommerziellen Ebene übersetzt wird Reziprozität durch das Verteilen von Gratis-Proben erzeugt. Der potentielle Kunde ist nun viel eher dazu gewillt, bei einem bestimmten Hersteller zu kaufen, da er das eigentliche Produkt ja schon kennt. Um es mit den Worten des Philosophen Ralph Waldo Emerson zu sagen: „*Geben und nehmen - und nochmals nehmen*“ kann so der Profit gesteigert werden und auch wenn das Endprodukt nicht zu hundert Prozent in Ordnung ist, wird dieser Kunde nicht so schnell zum nächsten Hersteller wechseln.<sup>44</sup>

Getragen durch den psychologischen Faktor der Reziprozität lässt sich nun ein solcher Stadt-Funnel für den Johann-Kaps-Hof beschreiben. Dazu werden die bestehenden Wohnscheiben auf unterschiedliche Arten erweitert und ihren Bewohnern großer Mehrwert gestiftet. Weiters tragen diese ersten Interventionen dazu bei, den momentan ungenutzten Grünraum zu aktivieren. Als nächstes müssen die Parkplätze zurückerobert werden durch vorerst temporäre Interventionen zur Bildung eines neuen Bewusstseins für diesen Raum. Erst dann kann mit einer permanenten Transformation des Geländes fortgefahren werden. Da nun einiges an Mehrwert für die Bewohner geschaffen wurde, kann man beginnen, urbane Interventionen einzufordern. Diese umfassen im Fall des Johann-Kaps-Hofes die großräumige Umgestaltung der Wegführung des Hugo-Gottschlich-Parks und die Installation einer Tiefgarage in diesem Gebiet. Darauf aufbauend werden neue Wohnscheiben an den Bestand drangebaut, die die Potentiale der Dachflächen vollends ausnutzen. Der letzte Schritt wird die Errichtung eines identitätsstiftenden Hochhauses sein, das nicht nur die Orientierung zum Johann-Kaps-Hofes sicherstellt, sondern auch den zeilenförmigen Teil des Masterplans Nordwestbahnhofs miteinbezieht.



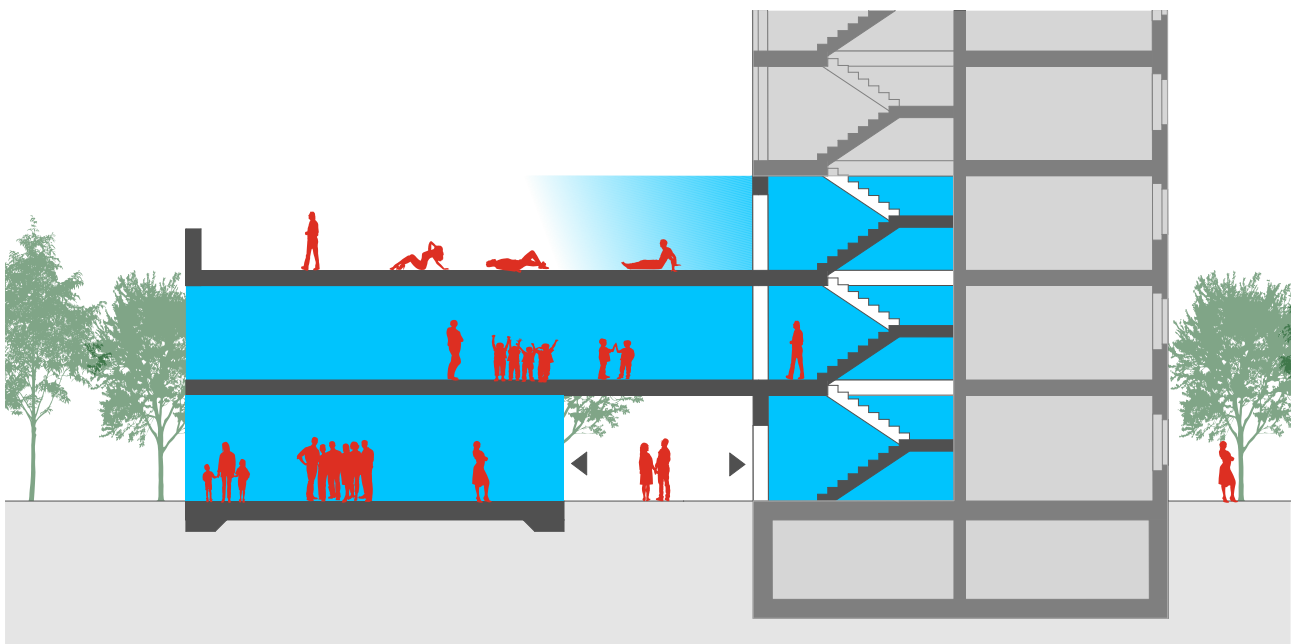
### Die Stadt-Funnel-Strategie in der Anwendung

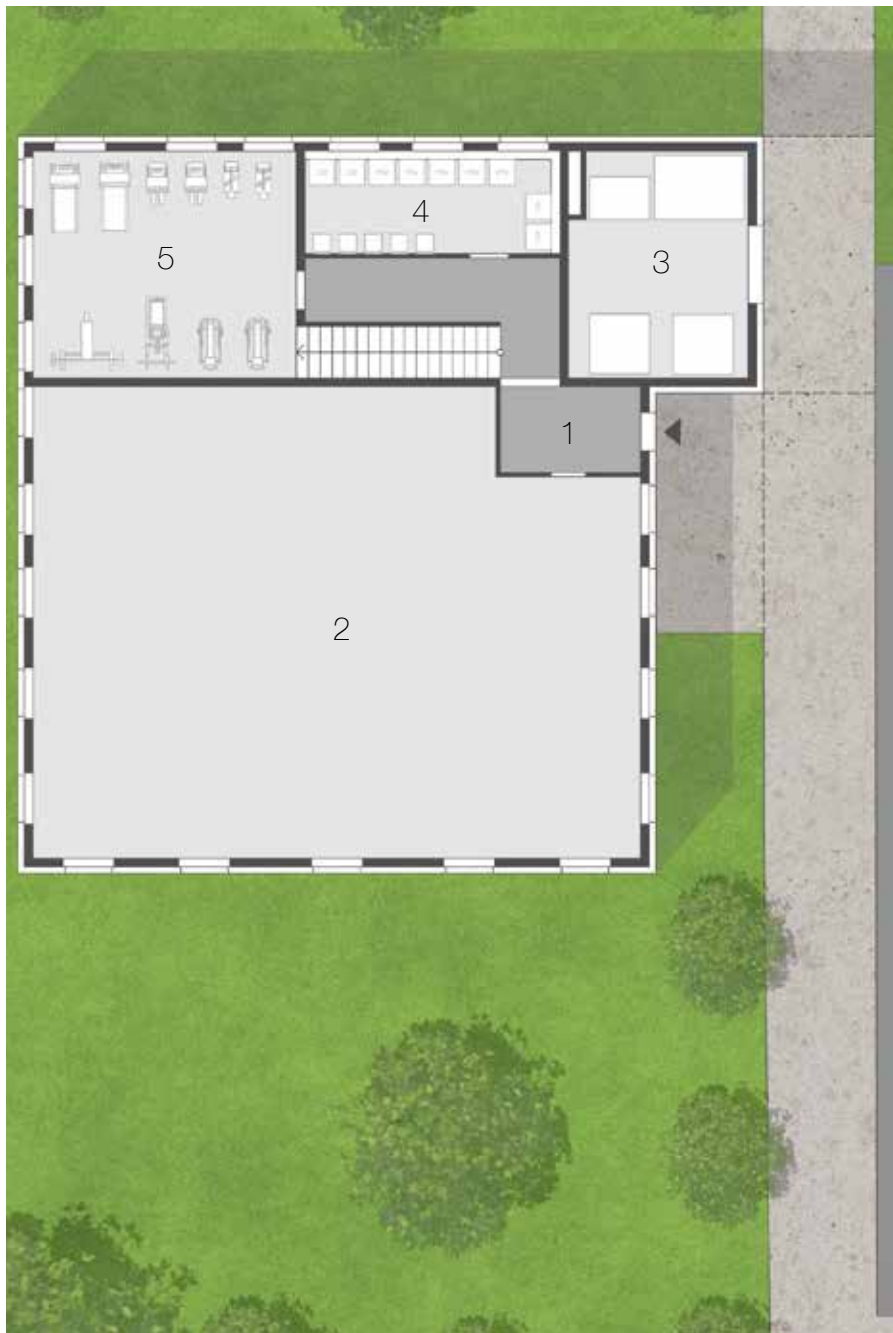
Im ersten Schritt geht es darum, für die Bewohner des Johann-Kaps-Hofes einen baulichen Mehrwert zu generieren. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, fehlt es den Wohnscheiben an Gemeinschafts- und Nebenflächen. Diese werden durch Zubauten zur Verfügung gestellt und gliedern gleichzeitig die momentan wenig genutzt Grünfläche. Grundlegend lassen sich diese Interventionen in zwei Typen unterscheiden. Typ A befindet sich auf der westlichen Seite des Hofes und stellt eine eigenständige Bebauung dar. Im Norden soll damit eine Barriere zur Stromstraße geschaffen werden, um den Lärm des motorisierten Individualverkehrs abzuhalten. Die anderen Baukörper werden eingesetzt, um einen grünen, leicht halböffentlichen Raum zu schaffen, der zwar für alle zugänglich ist, aber vorrangig von Anrainern genutzt werden soll. Sämtliche Bauten sind zweigeschossig angelegt: Im Erdgeschoss sollen Gemeinschaftsflächen wie Fitnessräume oder Waschküchen, sowie Nebenflächen wie Müllräume untergebracht werden. Es soll hier auch die Möglichkeit bestehen, Co-Working-Spaces, kleinere Büros und Ateliers einzurichten, die für die Allgemeinheit zugänglich sind. Die Vermietung eines solchen Platzes soll dabei unkompliziert per Handy-App funktionieren, klassische Schlüssel werden durch QR-Codes auf dem Smartphone ersetzt. Das erste Obergeschoss ist



rein für die Anrainer gedacht und umfasst eine Gemeinschaftsküche sowie Kurs- und Aufenthaltsräume. Eine Terrasse auf dieser Höhe ermöglicht die Nutzung des Außenraums, ohne dabei zugänglich für die Öffentlichkeit zu sein.

Typ B findet sich auf der östlichen Seite des Johann-Kaps-Hofes wieder und ist im Gegensatz zum Typ A, ein Anbau an den Bestand. Die Fassaden der Wohnblöcke weisen im Stiegenhaus- und Eingangsbereich geschosshohe Fenster auf. Diese werden im ersten und zweiten Stock entfernt und Durchgänge generiert. In den neuen Anbauten werden die Nebenflächen wieder im Erdgeschoss situiert, die Gemeinschaftsräume im ersten Obergeschoss angeschlossen und eine Dachterrasse über das zweite Obergeschoss hergestellt. Die Erschließung erfolgt rein über das Stiegenhaus des bestehenden Wohnblocks und stellt so die halböffentlichen Bereiche her.





- 1 Windfang/Gang
- 2 Mehrzweckraum/Büros
- 3 Müllraum
- 4 Waschküche
- 5 Fitnessraum



- 1 Gang
- 2 Gemeinschaftsküche/-raum
- 3 Kursraum
- 4 Terrasse
- 5 WC
- 6 Lager
- 7 Bestand

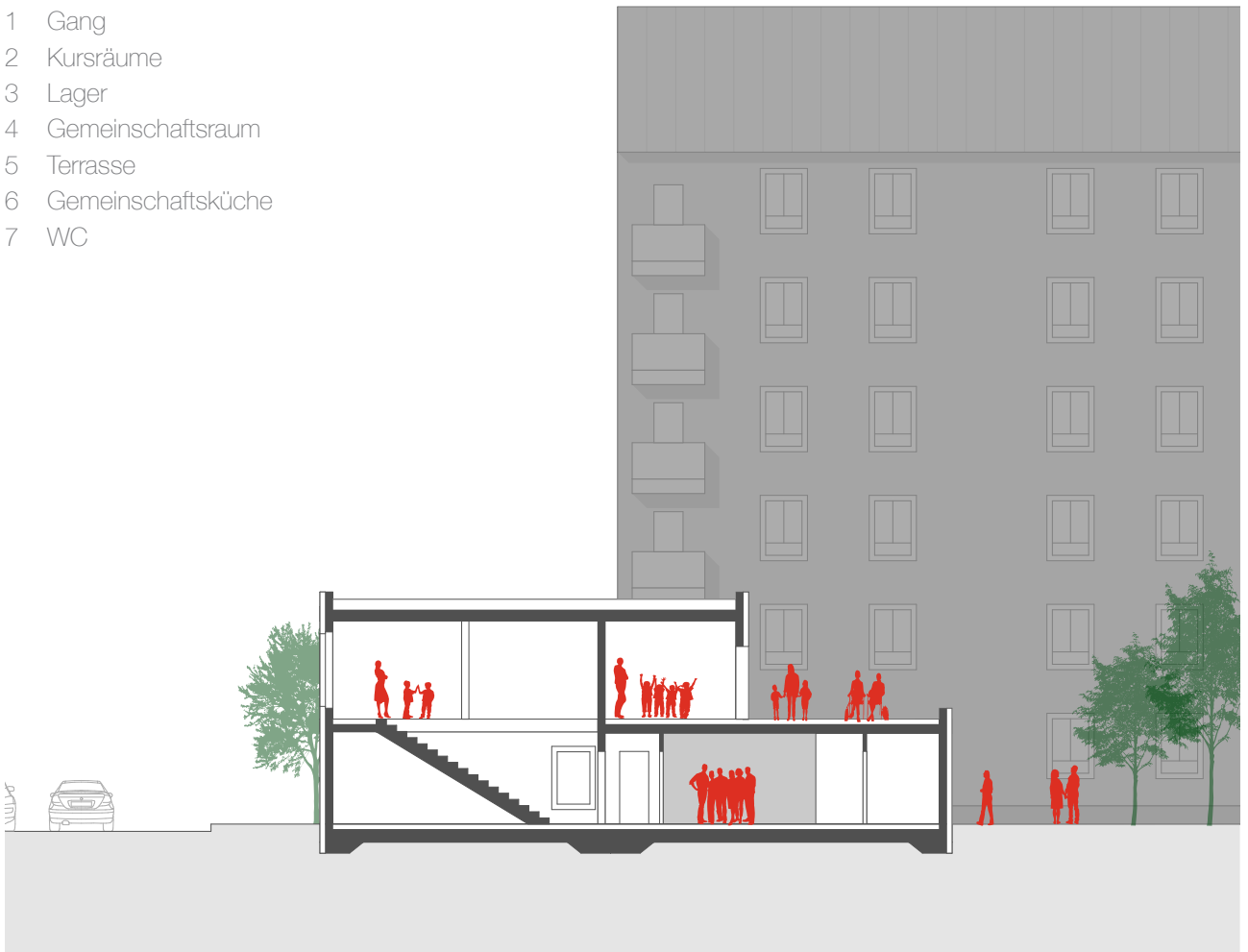


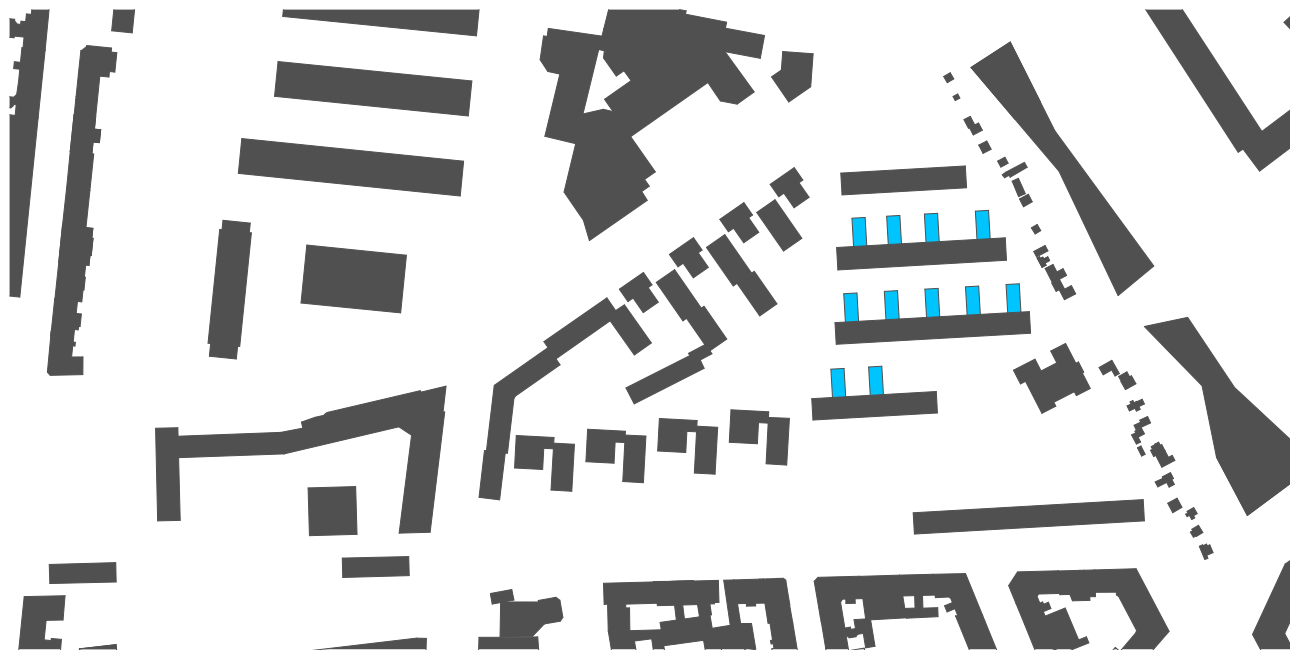


- 1 Mehrzweckraum/Büros
- 2 Gang
- 3 Fitnessraum
- 4 Waschküche
- 5 Müllraum



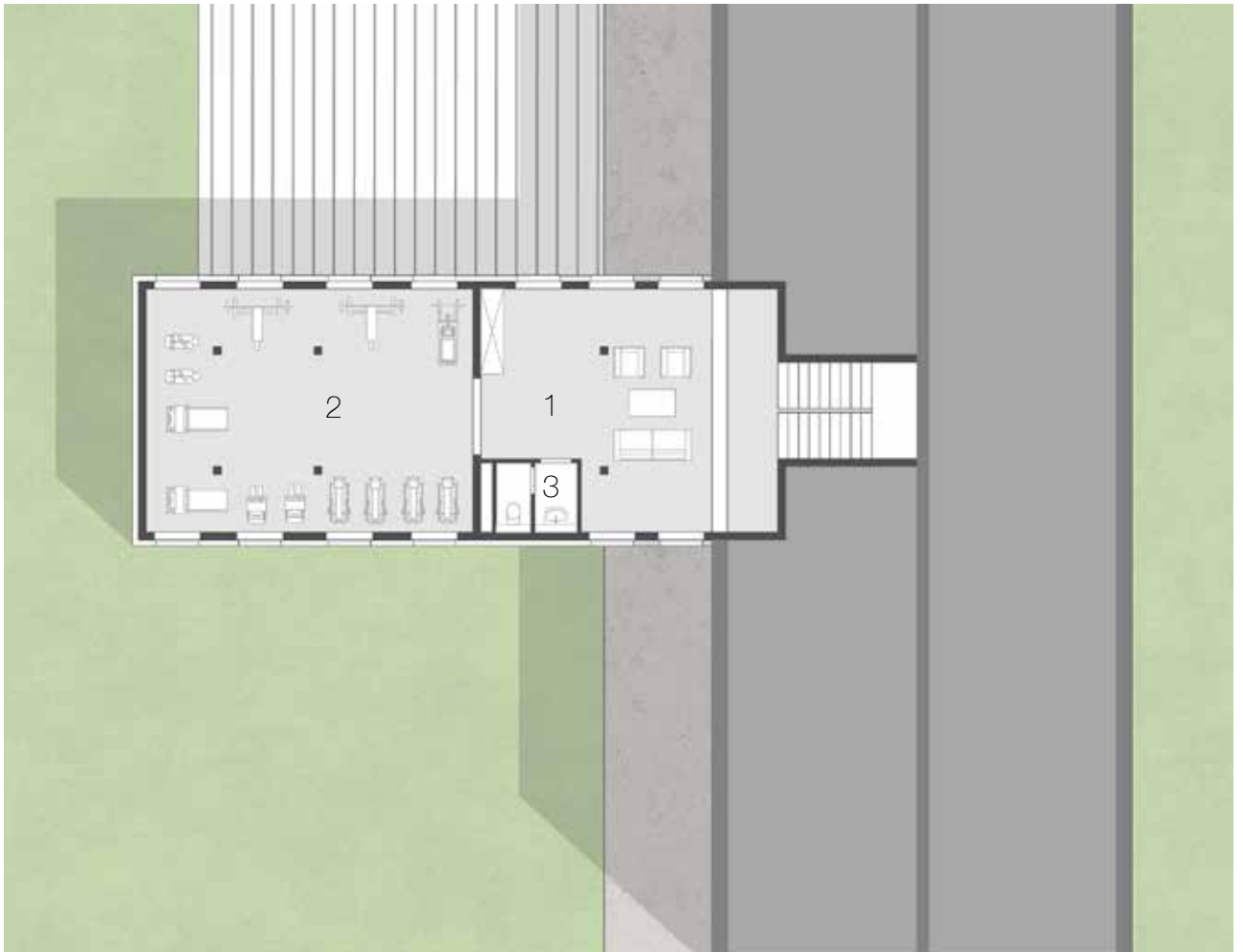
- 1 Gang
- 2 Kursräume
- 3 Lager
- 4 Gemeinschaftsraum
- 5 Terrasse
- 6 Gemeinschaftsküche
- 7 WC



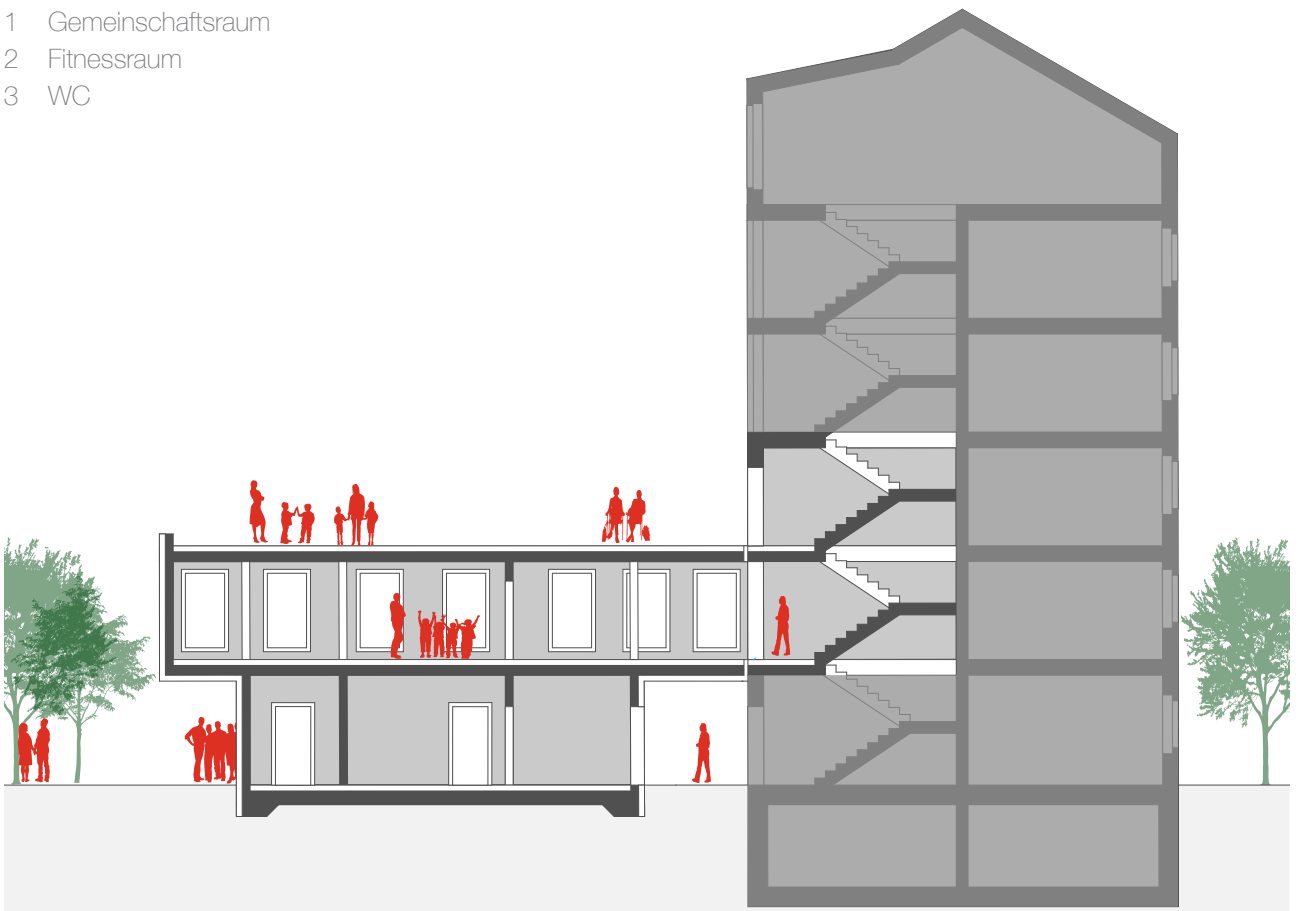


- 1 Müllraum
- 2 Gemeinschaftsküche
- 3 Lager
- 4 Terrasse



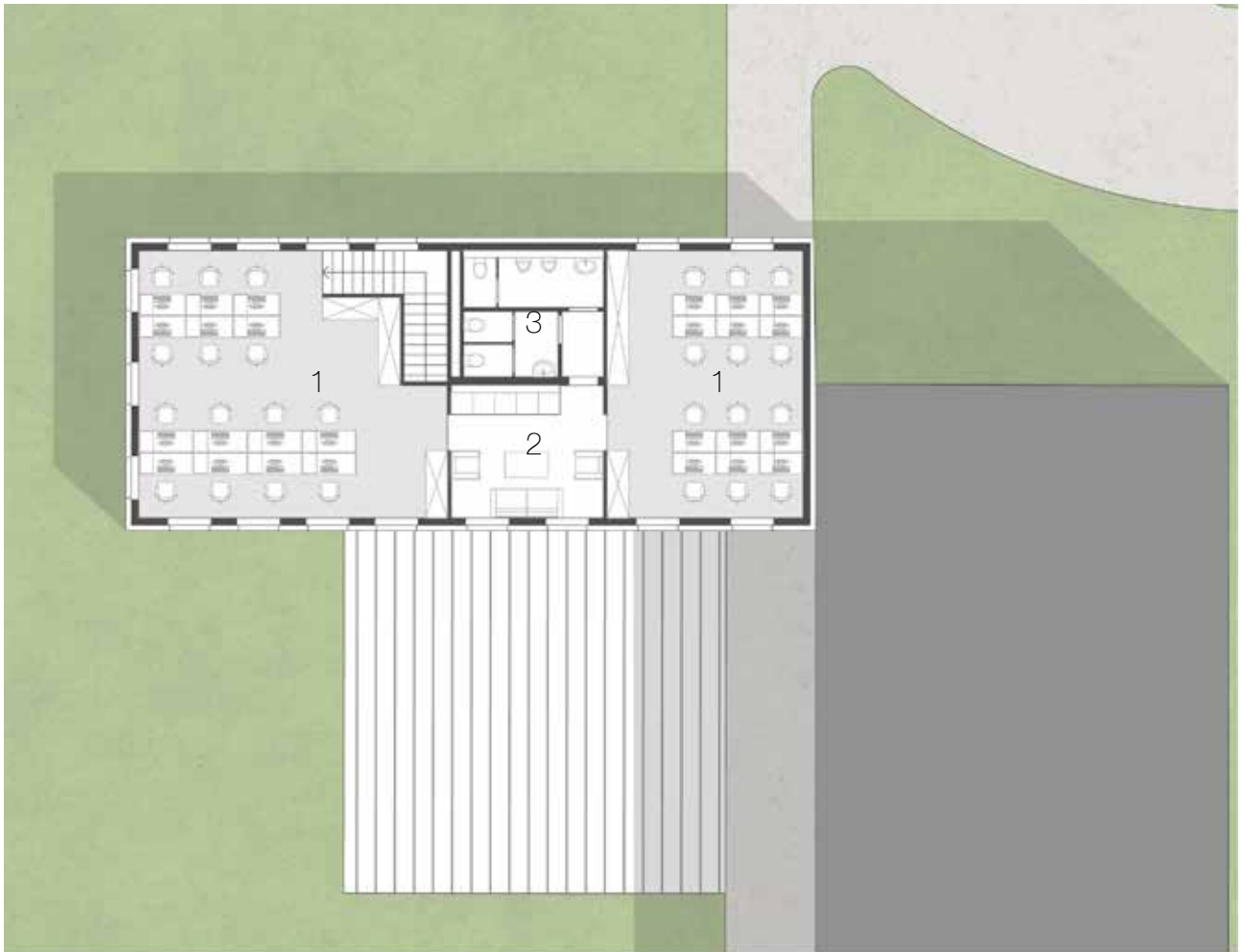


- 1 Gemeinschaftsraum
- 2 Fitnessraum
- 3 WC

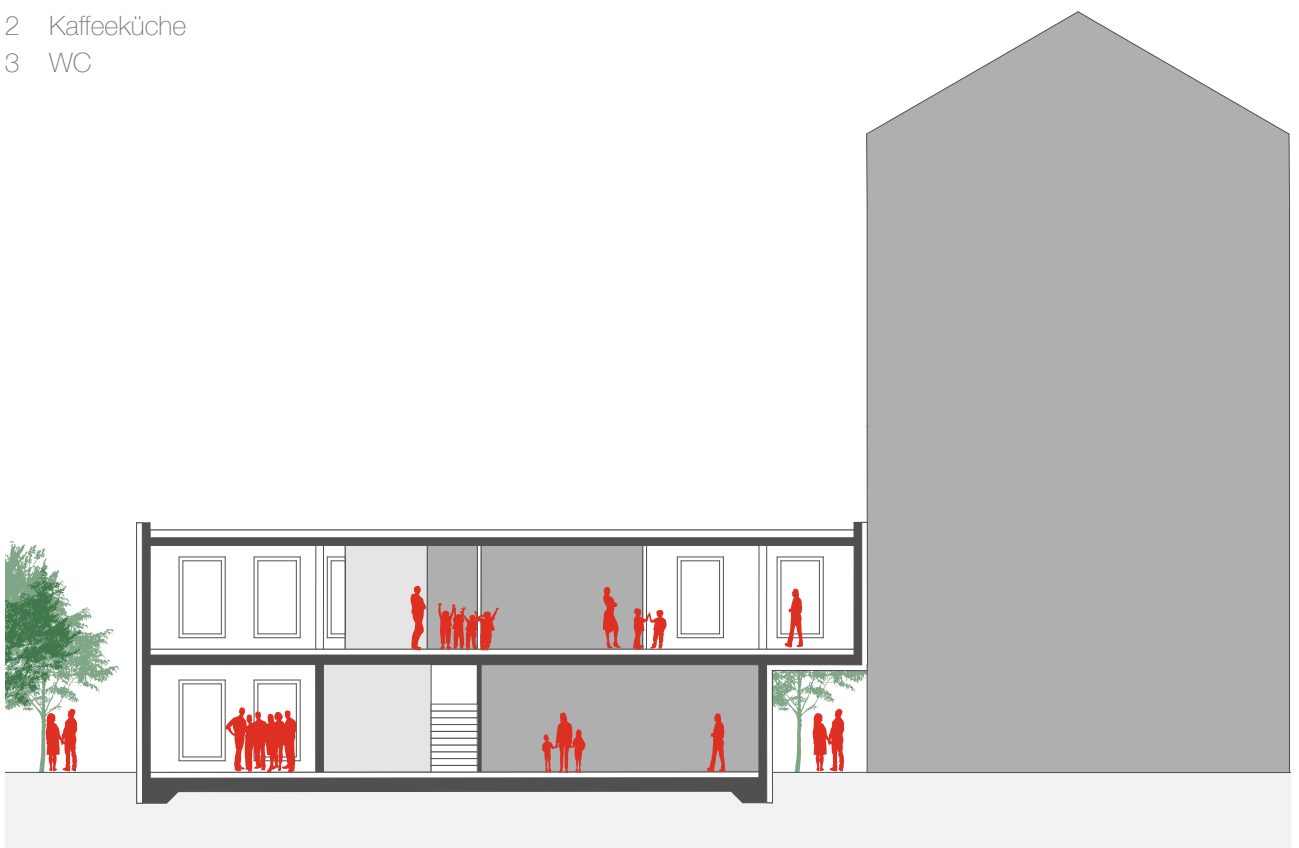


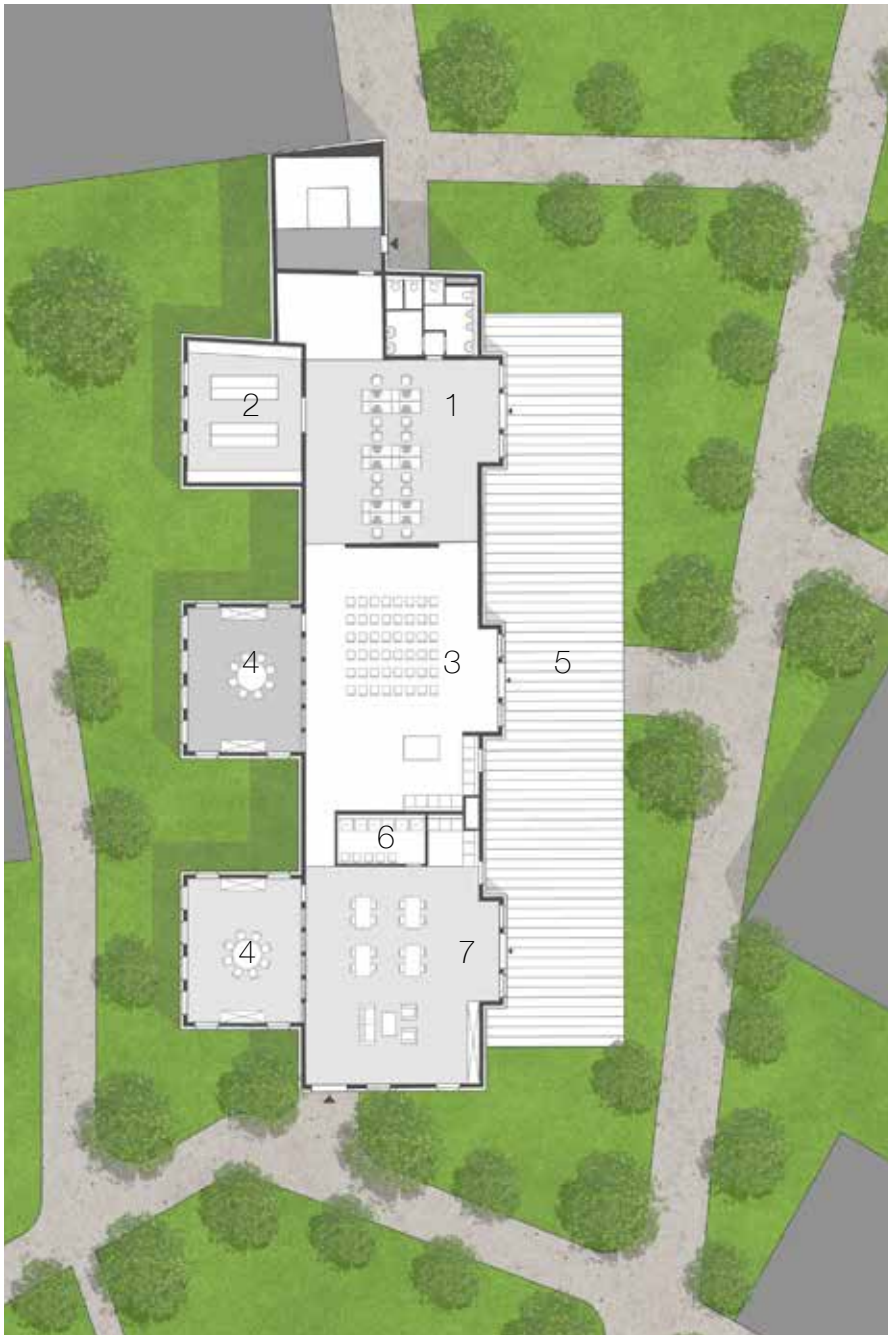


- 1 Empfang
- 2 Fitnessraum
- 3 Gemeinschaftsküche
- 4 Müllraum
- 5 Terrasse



- 1 Büro
- 2 Kaffeeküche
- 3 WC





- 1 Büro
- 2 Lagerraum
- 3 Vortragssaal
- 4 Kursraum
- 5 Terrasse
- 6 Nebenräume
- 7 Gemeinschaftsraum



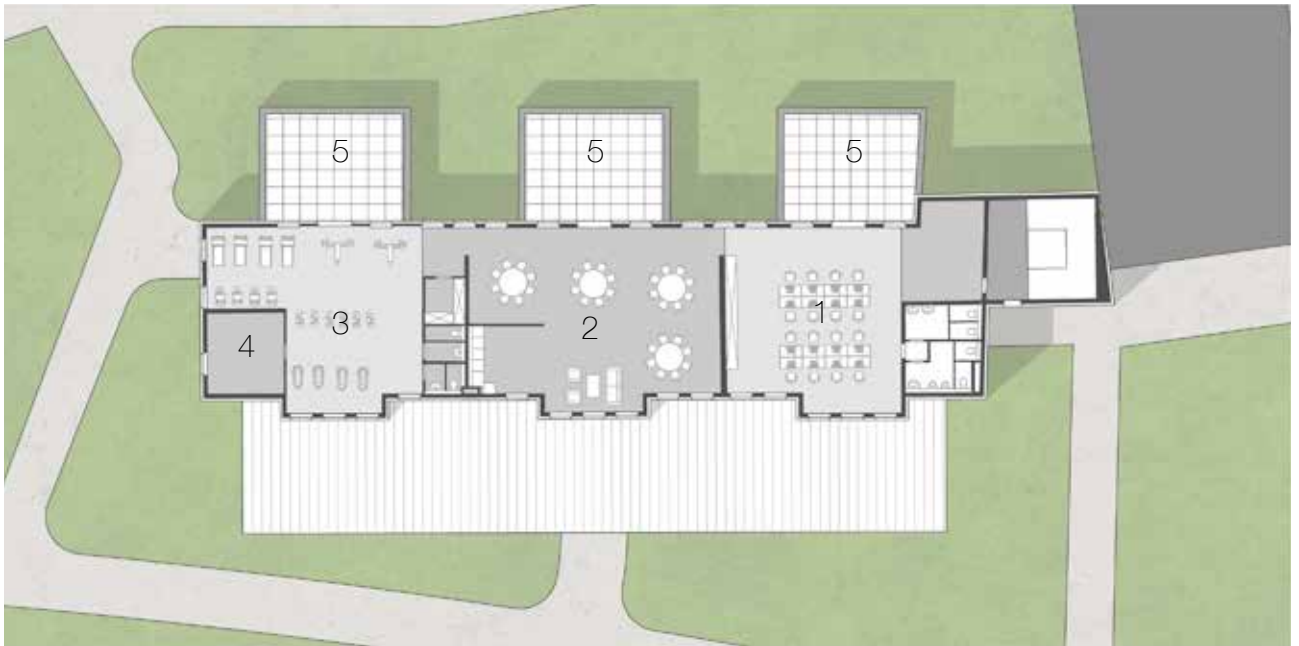
Abb. 58: Mittelbau südliche Front



Abb. 59: Eingang Mittelbau

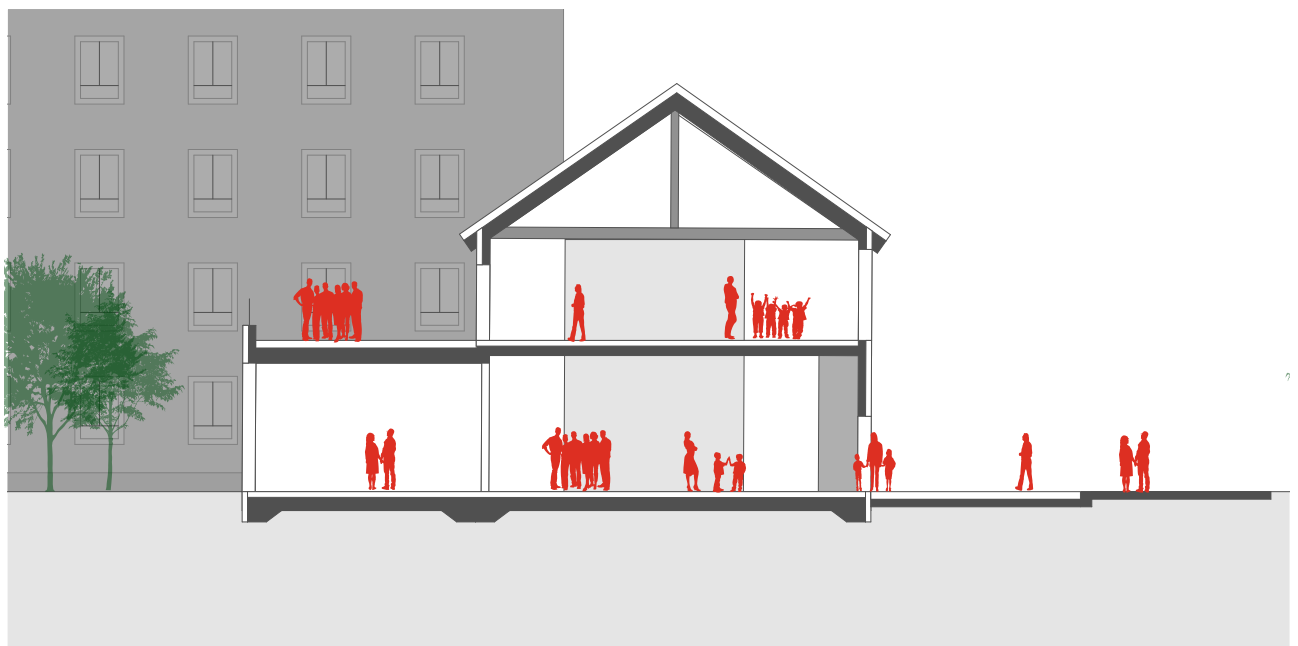


Abb. 60: Mittelbau nördliche Front



- 1 Büro
- 2 Gemeinschaftsraum
- 3 Fitnessraum
- 4 Lager
- 5 Terrasse

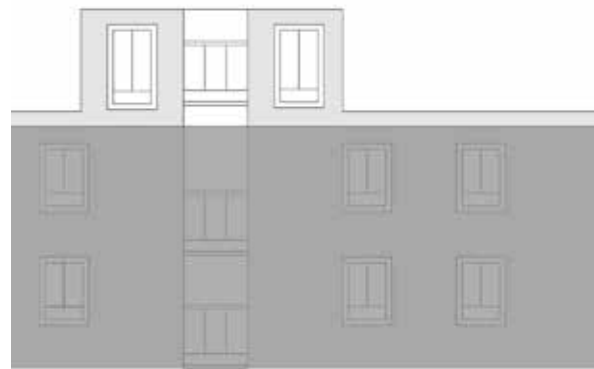
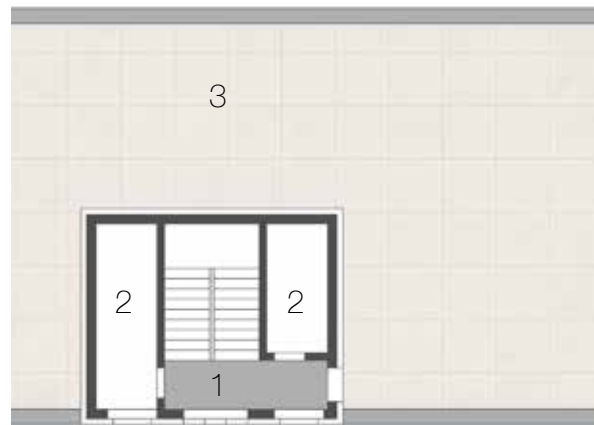
Der Mittelbau stellt eine Besonderheit im Gefüge des Johann-Kaps Hofes dar. Er ist nur ein Geschoss hoch und wird zur Zeit als Altenheim genutzt. Ein Blick durch das Fenster zeigt, dass er durch den kleinen Anbau am rechten Ende betreten und mittels Laubengang erschlossen wird. Da der Masterplan Nordwestbahnhof das Wohnen im Alter thematisch aufgreift, wird ihm die Altenheimnutzung in weiterer Folge zugeschrieben. Zukünftig soll der Bestandbau der Treffpunkt des Johann-Kaps-Hofes werden. Dabei wird das Erdgeschoss im Süden durch eine große Terrasse erweitert. An der Nordseite finden sich Anbauten die als Kurs- und Gemeinschaftsräume genutzt werden können. Sie bilden weiterhin die Terrassen für das erste Obergeschoss, welche primär für die Anrainer der Wohnblöcke entlang der Jäger-/Stromstraße gedacht sind. Diese lassen sich nicht durch bauliche Interventionen nachverdichten wie die anderen.

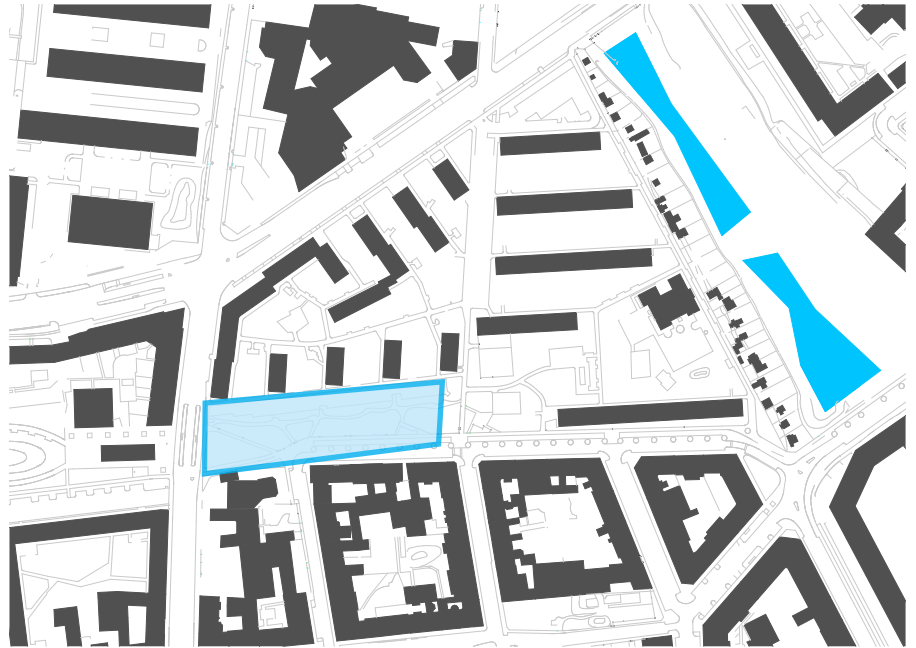
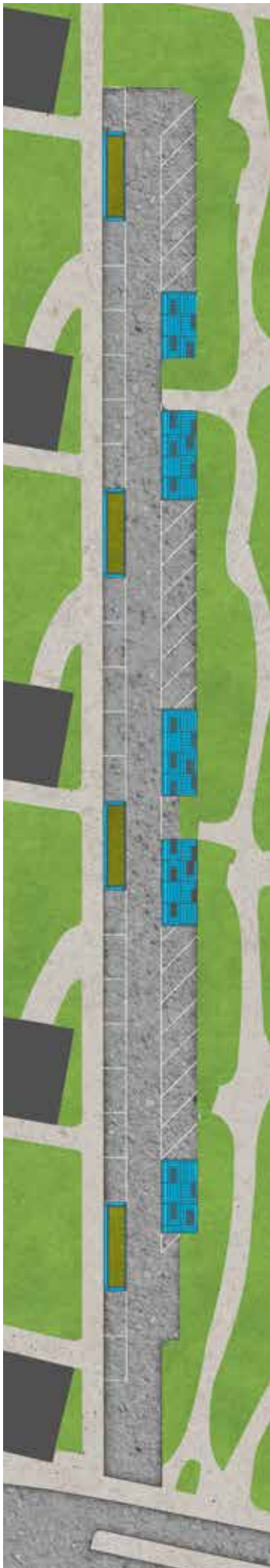




- 1 Erschließungskern
- 2 Lagerraum
- 3 Dachterrasse

Ein weiterer, direkter Eingriff in den baulichen Bestand wäre die Öffnung der Dachgeschosse und die Ausbildung von Terrassen. Es kann damit ein komplett halböffentlicher Raum hergestellt werden, der nur den Bewohnern der jeweiligen Wohnscheibe zur Verfügung steht. Zur Erschließung der Dachfläche werden bestehende Gaupen genutzt, der Rest des Dachstuhls wird geschleift. Diese drastische Maßnahme kann damit gerechtfertigt werden, dass die Steildächer keinerlei gestalterischen Anspruch erheben. Sie sind weder prägend für den Johann-Kaps-Hof noch für die nähere Umgebung.





Der zweite Schritt umfasst die neue Interpretation der Parkplatflächen, die zur Zeit als trennendes Element zwischen dem Hugo-Gottschlich-Park und den Wohnbereichen wirken. Um diesen „toten Raum“ zurückzugewinnen muss ähnlich vorgegangen werden wie in Szenario eins. Mittels temporärer Interventionen werden dabei Parkflächen besetzt und der Öffentlichkeit, beispielsweise als Sitzflächen, zur Verfügung gestellt. Die Lage der südlichen Parkplätze eignet sich besonders gut, da hier bereits dichter Grünraum besteht und als Barriere zu den Straßen wirkt. Es lässt sich somit auf einfache Art und Weise ein öffentlicher Ruhebereich abseits vom Lärm des Verkehrs generieren. Weiters ließe sich dieser Bereich auch ganz absperren, da hier auch ein manueller Schranken vorhanden ist. Im Norden funktioniert der Parkplatz anders. Wie ein Keil teilt er die zwei großen Wohnbereiche des Johann-Kaps-Hofes und zerstört



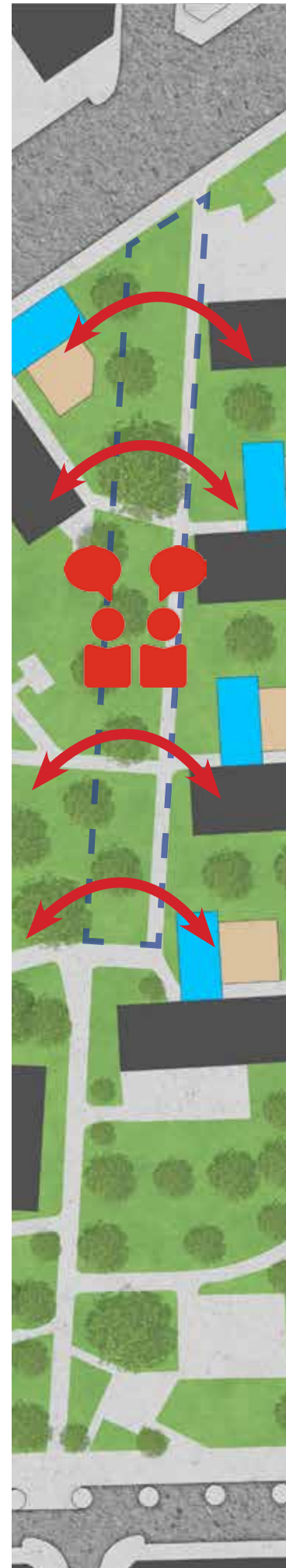
Abb. 61: südlicher Parkstreifen



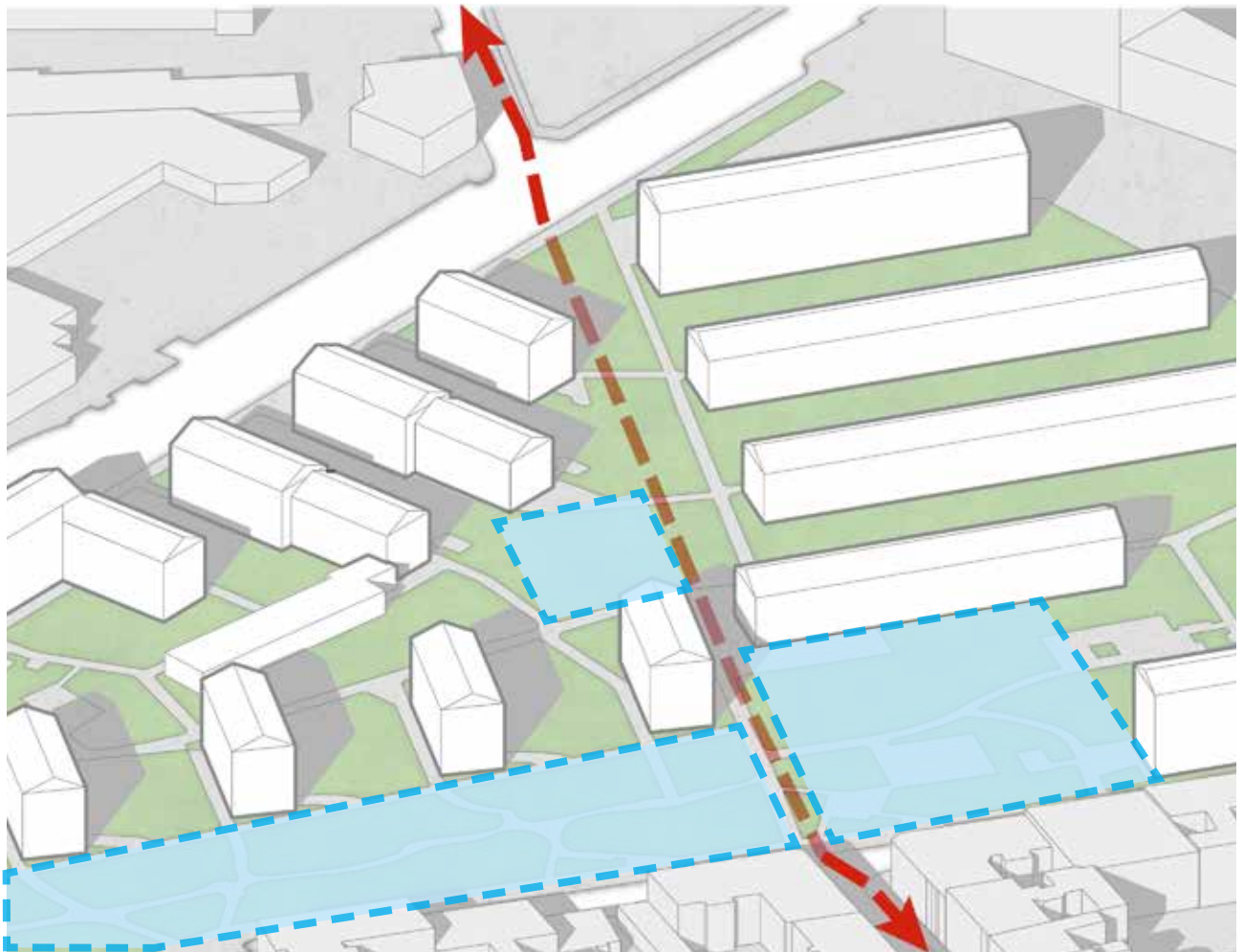
potentiellen Grünraum. Besonders auffallend ist, dass er in derselben Flucht liegt wie die Hartlgasse. Es liegt die Vermutung nahe, dass diese Parkfläche früher als Straße genutzt wurde. Dass die Hartlgasse am südlichen Ende des Johann-Kaps-Hofes weiterläuft, bestärkt diesen Gedanken. Die hohe Qualität der offenen Bebauung ist maßgeblich durch die großzügigen Grünflächen geschaffen, dadurch ist der logische Schritt, den Parkplatz in eine Grünzone umzuwandeln. Diese verbindet die beiden Hälften und fördert den Austausch zwischen den Anrainern. Jedoch stellt sich die Frage, ob der Arbeitsaufwand für eine zusätzliche Grünfläche gerechtfertigt ist! Außerdem wird ohnehin schon rarer Parkraum weiter vernichtet und den Bewohnern kann in der näheren Umgebung kein adäquater Ausgleich geboten werden. Sollte das Herz des Hofes wirklich „nur“ ein weiterer Grünstreifen werden?



Abb. 62: nördlicher Parkstreifen



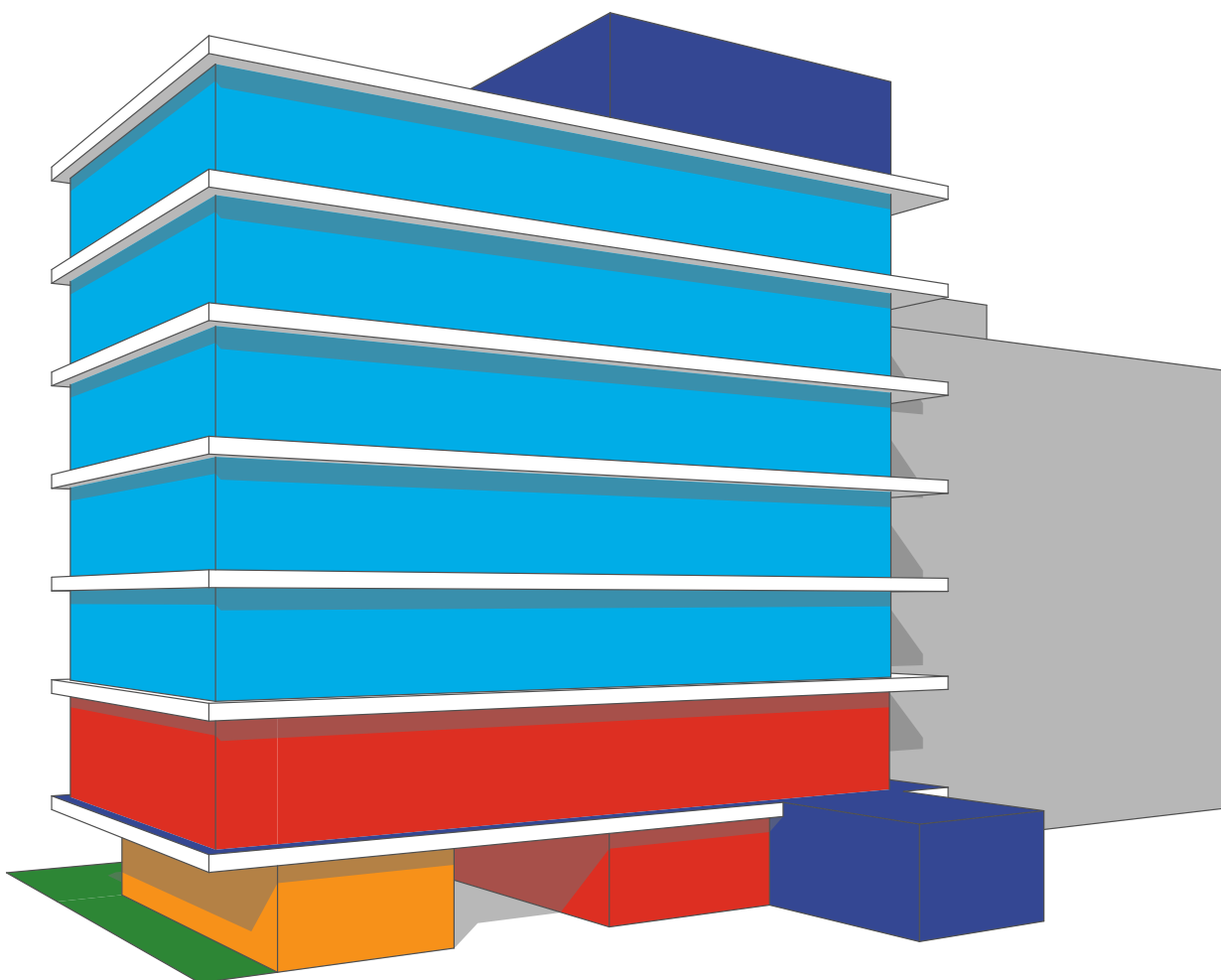




### Vom Geben zum Nehmen

Bis jetzt haben die Bewohner des Johann-Kaps-Hofes viele Zugeständnisse bekommen: Die gemeinschaftlichen Erweiterungen durch die Zu- und Anbauten, die Öffnungen der Dachgeschosse und damit hergestellten Terrassen und die mögliche Umnutzung der Parkplatzflächen. Das Verständnis für die Unannehmlichkeiten von Bauprozessen sollte nun gegeben sein. Nun ist die Zeit gekommen, die Nachverdichtungsarbeiten auf städtebaulicher Ebene zu beginnen. Den Anfang machen die Parkplätze, denn sie werden zwar als Grünraum rückgewonnen, jedoch als Garage wieder zur Verfügung gestellt. Im ersten Bauabschnitt wird eine unterirdische Straße angelegt, die die Hartlgasse wieder miteinander verbindet. Im Zuge der neuen Wegeführung zur Stärkung der Grünachse durch den Masterplan Nordwestbahnhof wird der Hugo-Gottschlich-Park komplett aufgegraben und mit Parkfläche im Untergrund ausgestattet. Dies zieht sich bis an die Grenze zum Kindergarten im Südosten. Weiters erfährt auch die Mitte der Grünfläche eine Neugestaltung, doch dazu später mehr. Hier bekommt die unterirdische Straße eine weitere Parkbucht. Zu guter Letzt wird auch der nördliche Spitz eine urbane Nachverdichtung erfahren und im Zuge dessen auch eine Tiefgarage erhalten. Diese wird allerdings nicht mit den anderen Garagen verbunden sein.

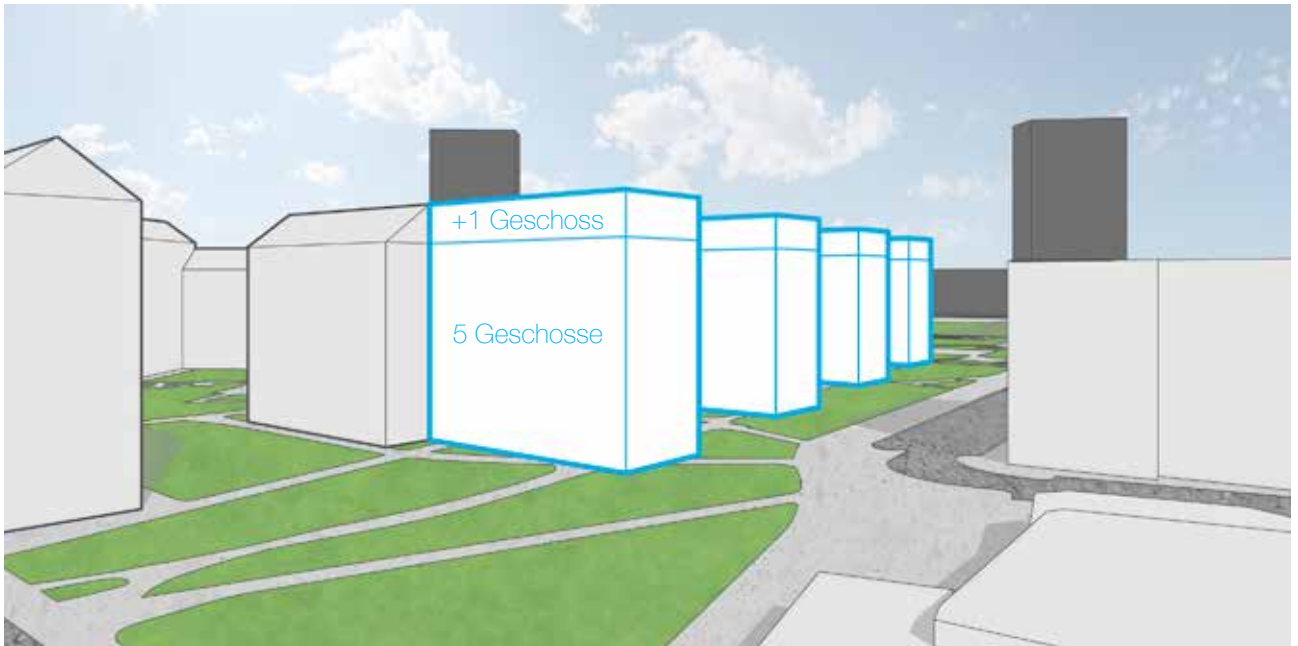
Sind die Arbeiten an der Tiefgarage abgeschlossen, liegt der Fokus des Bauvorhabens am ehemaligen Teil des Hugo-Gottschlich-Parks. Es werden hier sechs Wohnscheiben entstehen, wobei vier davon an den Bestand anknüpfen, während zwei frei stehen werden. Der neue Weg wird im Erdgeschoss durch diese Wohnblöcke geführt und teilt so in einen kommerziellen und eine halböffentlichen Teil. Zur Leipziger Straße hin gibt es Platz für Shops oder Restaurants. Die Erschließung erfolgt über den zweiten Teil, der darüber hinaus Nebenräume als auch Gemeinschaftsflächen enthält. Ein Anbau in östlicher Richtung kaschiert die Kellergaragen des Bestandes. Zur Erweiterung des Attraktors Arbeit des Masterplans



Nordwestbahnhof finden Büros und Co-Working-Spaces Platz im ersten Stock. Dabei bildet der Anbau im Erdgeschoss eine Terrasse aus, die als halböffentlich gesehen werden kann und doch direkt an die Grünachse angeschlossen ist. Das Raumangebot des Erd- und ersten Geschosses soll den Prinzipien der Shared-Economy entsprechend zwischen den arbeitenden Menschen und den Bewohnern geteilt werden.

Ab dem zweiten Stock folgen reine Wohngeschosse, die mittels Laubengang an der Westseite erschlossen werden. Zur optimalen Eingliederung der Wohnscheiben in den Bestand wird auf Erker oder Balkone zur Fassadengestaltung verzichtet. Dafür werden

- Büronutzung
- Lokalnutzung
- Erweiterungsfläche
- Wohnnutzung
- Gemeinschaftsbereiche
- Bestand

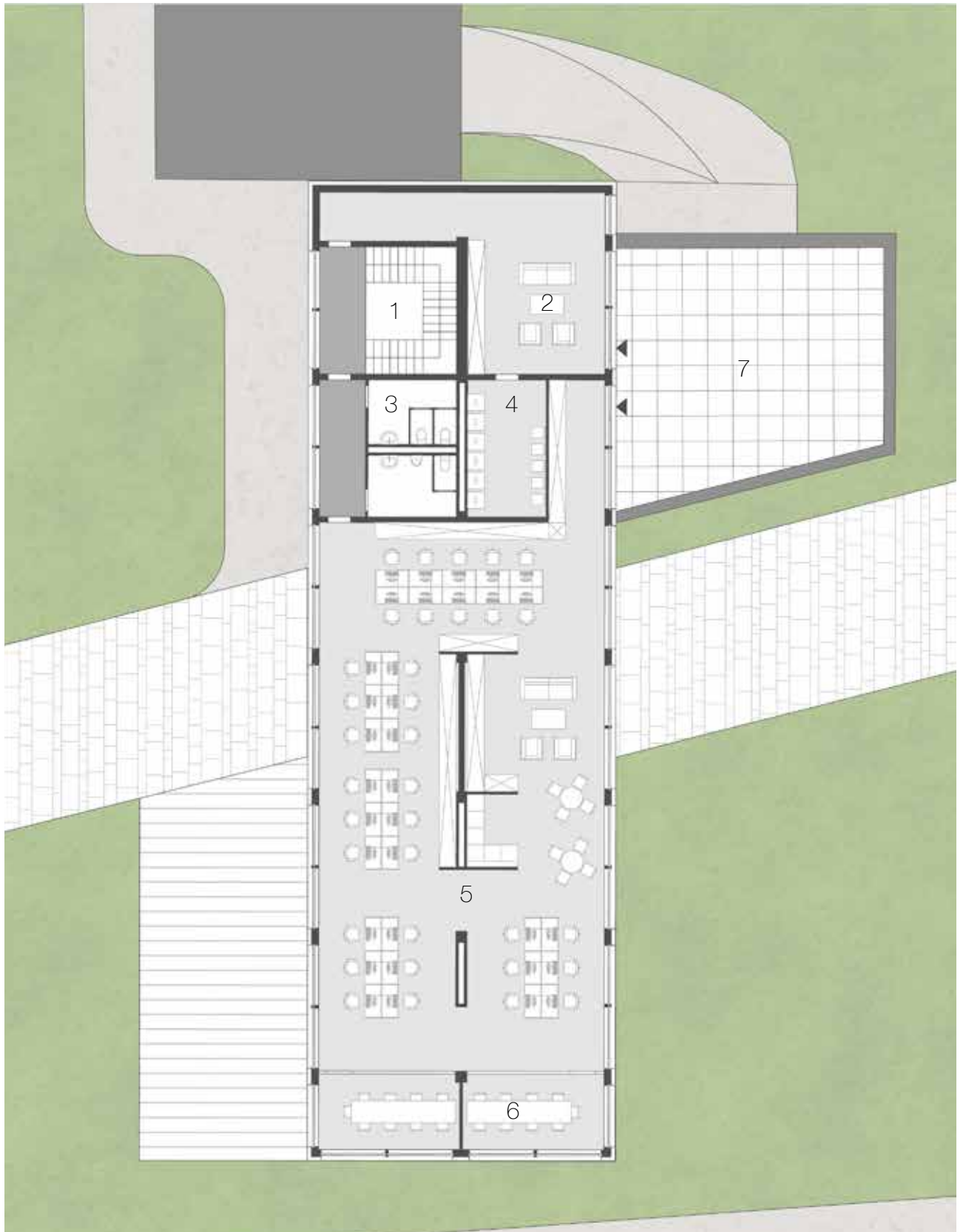


geschoss hohe Fenster zur optimalen Lichtdurchflutung eingesetzt. Auch bei der Höhenentwicklung wird sich am Bestand orientiert: Im Norden werden leicht versetzte Wohnscheiben eingesetzt, die zur Stromstraße hin um ein Geschoss erhöht sind. Die Neubauten erhalten dadurch ab dem Erdgeschoss fünf Vollgeschosse plus eins. Dies hat gleichzeitig den Vorteil, dass nun die Dachfläche des Bestandes vom Neubau mitbenutzt werden kann. Die Bewohner der bestehenden Wohnscheibe bekommen ebenso Zugang zu dem Neubau und können auch dessen Dachterrasse bei Bedarf mitbenutzen.

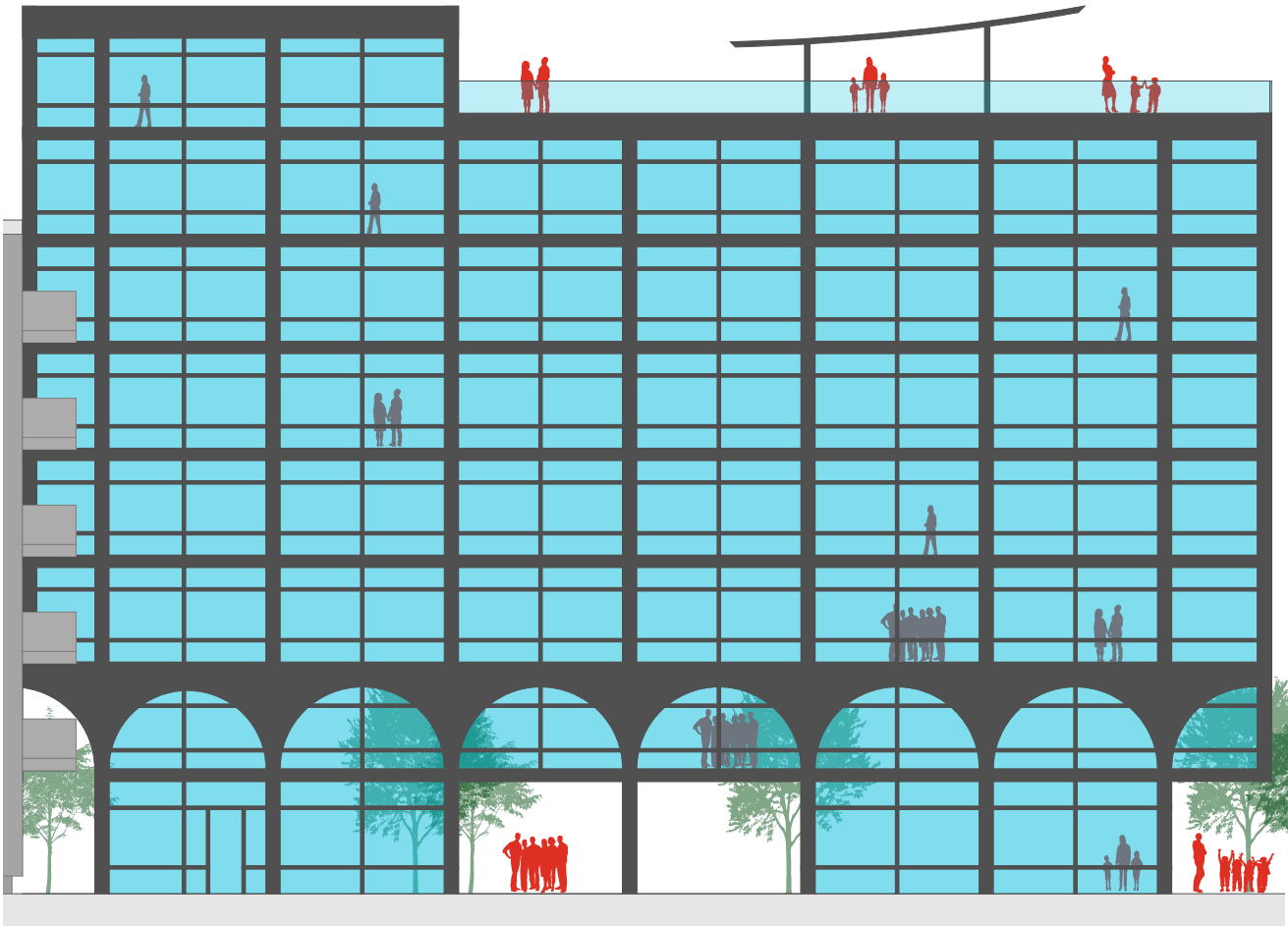
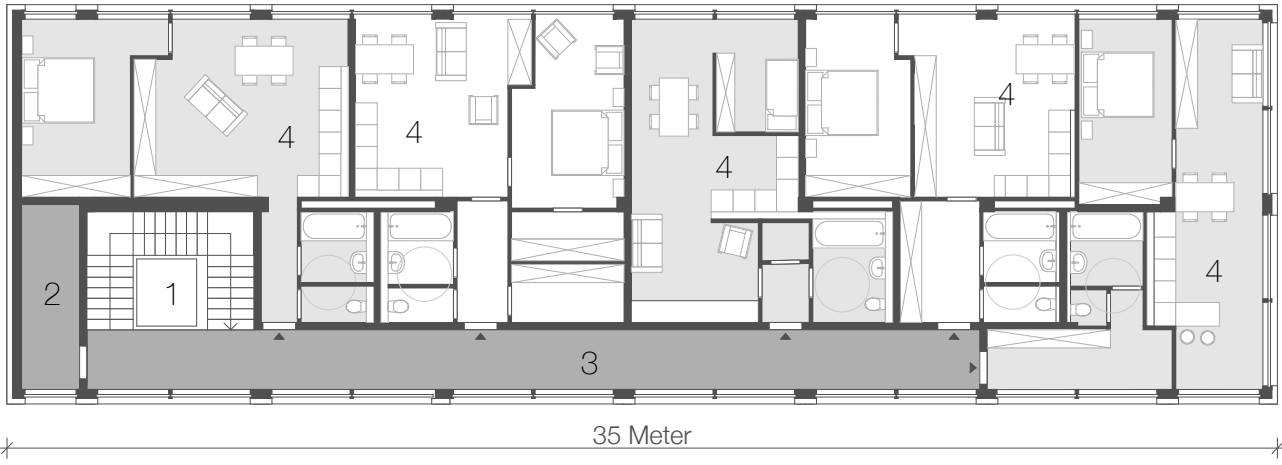
Die beiden freistehenden Scheiben haben die gleiche Gebäudehöhe wie die Anbauten. Sie entsprechen damit ebenso der schrittweisen Erhöhung zur Straße hin, da sich hier am südlichen Ende ein noch höherer Wohnblock befindet.





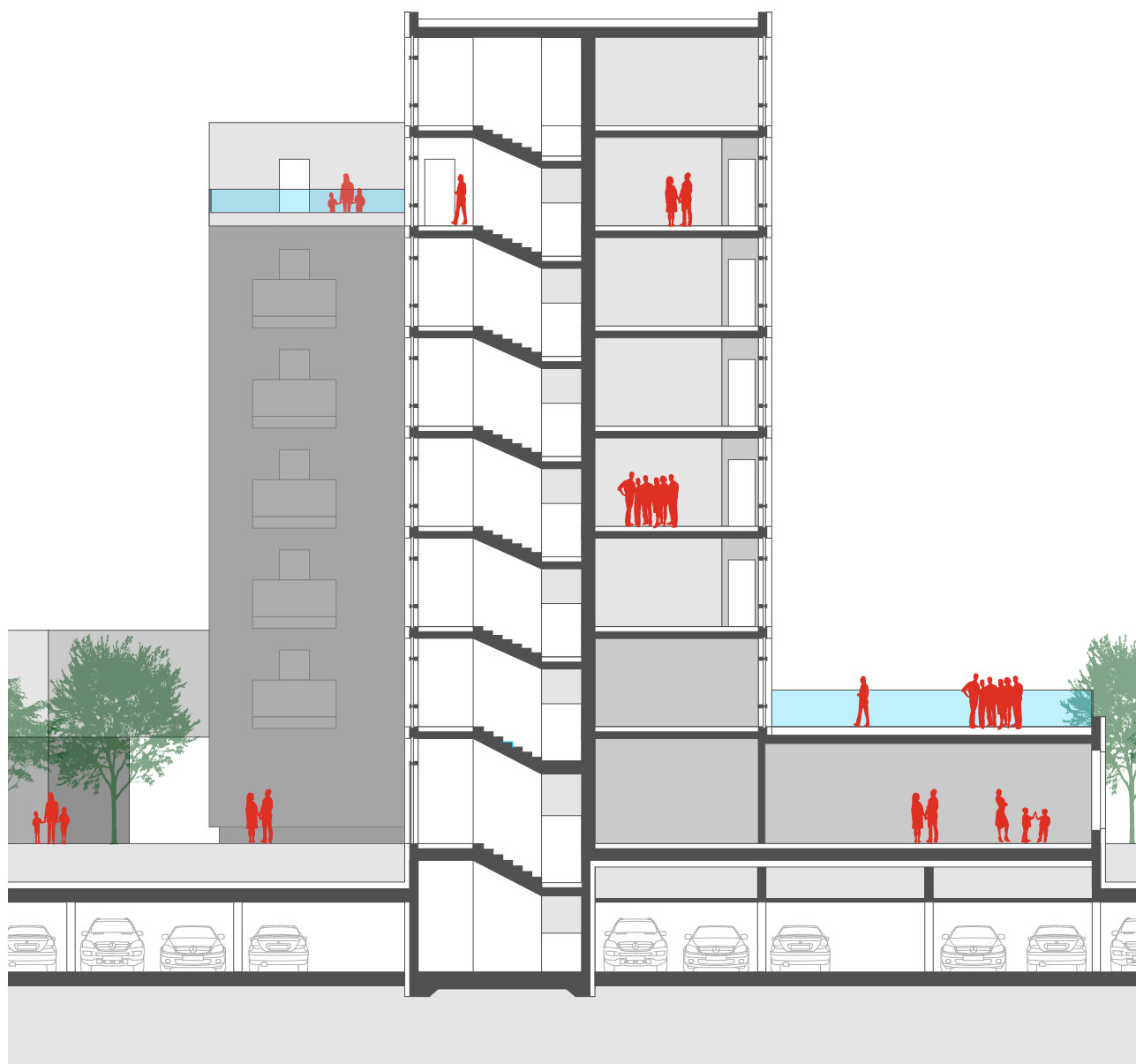


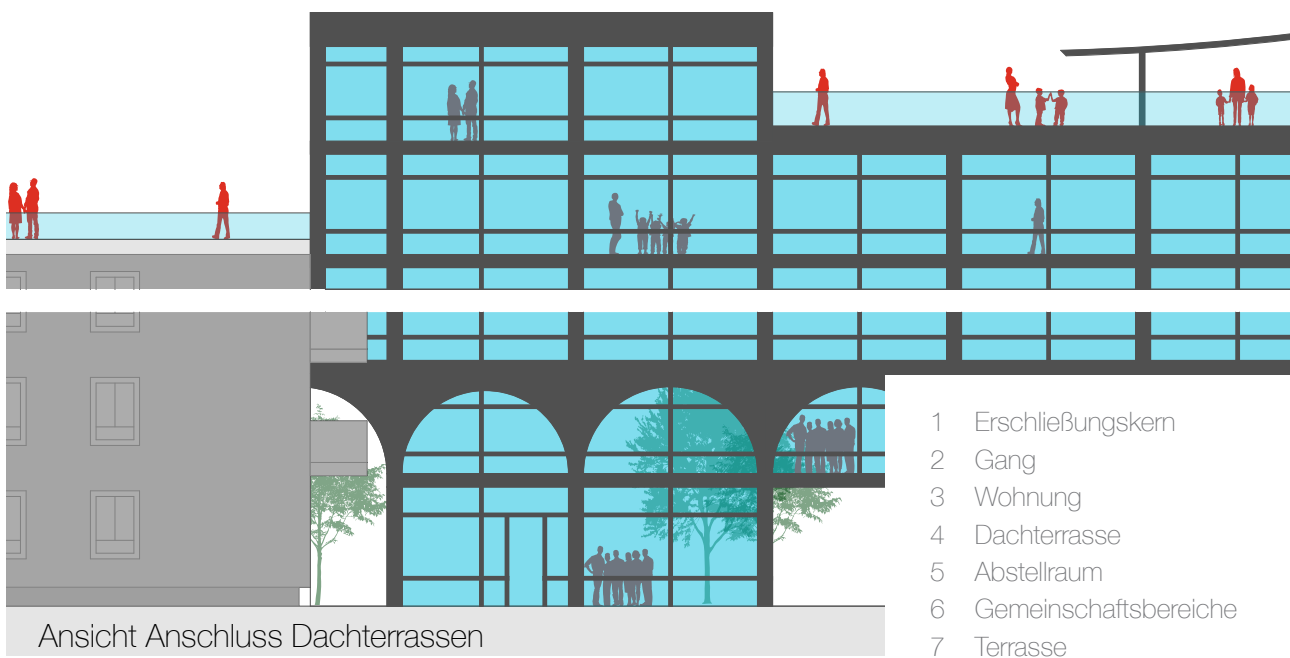
- 1 Erschließungskern
- 2 Gemeinschaftsraum
- 3 Nebenräume
- 4 Waschküche
- 5 Co-Working-Space
- 6 Gastronomie
- 7 Terrasse



- 1 Erschließungskern
- 2 Lagerraum
- 3 Gang
- 4 Wohnung

Die insgesamt sechs Wohnscheiben haben alle eine Tragtiefe von elf Metern. Vier davon sind 35 Meter, eine 30 Meter und die letzte 24 Meter lang. Die neuen Wohnblöcke sind um die Hälfte der Breite der bestehenden Blöcke versetzt, um keinen Konflikt mit dessen Balkonen zu erzeugen. Ein Erschließungskern führt barrierefrei von der Tiefgarage bis auf die Dachterrasse und übernimmt den Hauptanteil der statischen Anforderungen. Ein Stützenraster mit fünf Metern Tragweite lässt die Grundrisse möglichst offen und wandelbar. In den hier dargestellten Regelgeschossen werden Wohnungen von 45-65 Quadratmetern ausgebildet.









Die urbane Nachverdichtung und die neue Wegführung für den Masterplan Nordwestbahnhof machen es nötig, den bestehenden Spielplatz und die Hundezone zu versetzen. Sie finden neuen Platz im grünen Herzen des Johann-Kaps-Hofes: Die Hundezone erhält einen länglichen Zuschnitt, ähnlich der alten, um eine optimale Lauffläche für die Tiere zu gewährleisten. Der Spielplatz wird in der Mitte situiert und wird mehr zur Bewegungsfläche, auf der Kinder und Erwachsene gleichermaßen Sport treiben oder spielen können. Hier orientiert man sich am Entwurf „Park ‘n’ Play“ der JAJA Architects aus Dänemark. Die runden Abschnitte können so positioniert werden, dass sie eine optimale Durchwegung des Areals ermöglichen. Abseits der sportlichen Funktion lässt sich so ein landschaftlicher Treffpunkt installieren, der mit dem bereits beschriebenen Baulichen gut zusammenspielt.



Abb. 63: Spielplatz neu



### Hochhaus zur gesamtheitlichen Integration

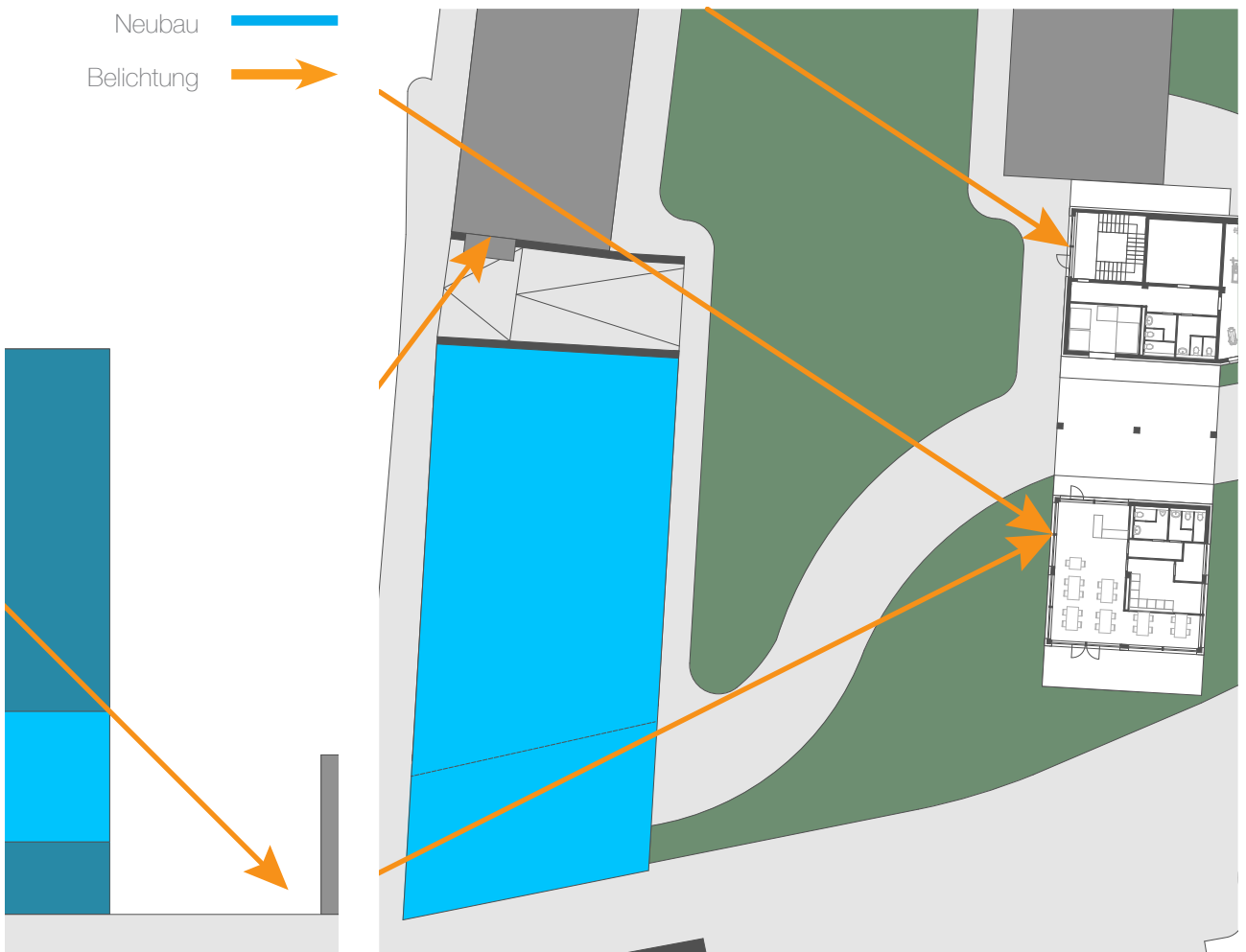
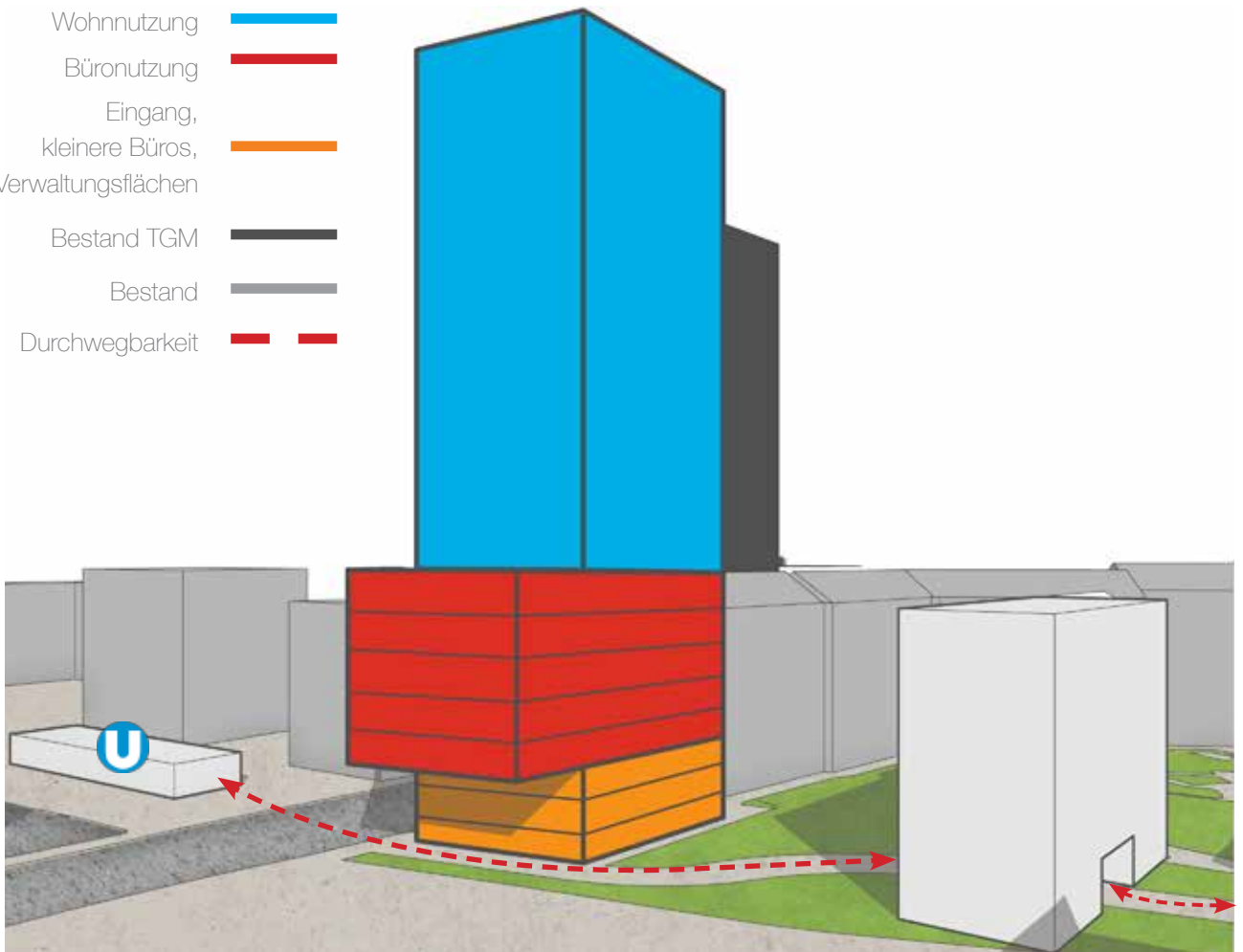
Der größte bauliche Eingriff findet am südwestlichen Ende des Johann-Kaps-Hofes statt. Hier treffen sich sowohl die Menschen aus der U6 Station Jägerstraße, die Ankommenden aus Szenario eins und jene von der neuen Grünachse des Masterplans. Dieser Punkt ist die zentrale Anlaufstelle und muss sicherstellen, dass sich die Menschen gut orientieren können. Es ist daher sinnvoll, ihn als Hochhaus auszubilden und damit auch von weiter Ferne einen Bezugspunkt zu generieren.

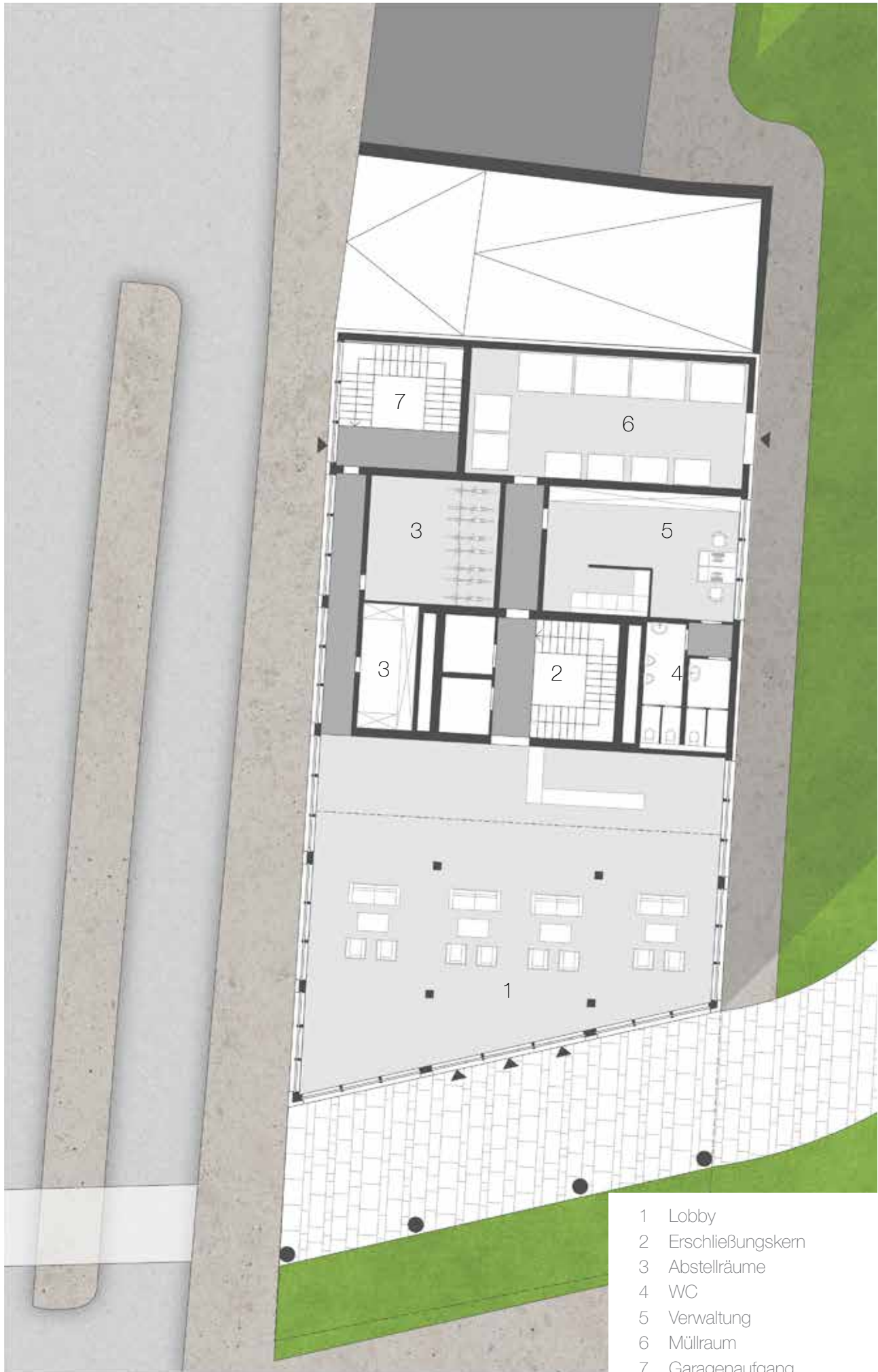
Raumprogrammatisch wird das Hochhaus einfach gehalten: Ein zentraler Erschließungskern führt über die Treppen oder drei Liften nach oben. Dahinter finden Nebenflächen, wie Fahrradabstellräume, Spindraum, Müllraum und die Verwaltung ihren Platz. Ein zweites Stiegenhaus mit einem Lift führt hinunter in die Tiefgarage. Das erste Geschoss wird als Galeriegeschoss ausgebildet, um die Lobby noch größer wirken zu lassen. Ab dem zweiten Stock werden Vollgeschosse ausgebildet, die Platz für Büros und Co-Working-Spaces anbieten. Die Nassräume werden dabei immer an den Stirnseiten des Erschließungskerns angeschlossen, um so der Raumaufteilung eine bessere Gliederung zu verleihen. Der siebte Stock wird wieder zu einem repräsentativen Geschoss: Die teilweise Öffnung der Geschossdecke und die damit verbundene Überhöhung bilden eine maximale Belichtungssituation. Es bietet die optimalen Voraussetzungen zur Situierung der Besprechungsräume. Das entstehende Galeriegeschoss wird zur Gemeinschaftsfläche für die Arbeiter mit einem großen Küchenbereich und der Möglichkeit Sport zu betreiben. Es wird hier auch eine Dachterrasse angeschlossen, welche durch die zuvor beschriebene Auskragung möglich wird. Sie ist rein dem Arbeitsbereich zugeordnet.



Abb. 64: Bauplatz Hochhuas

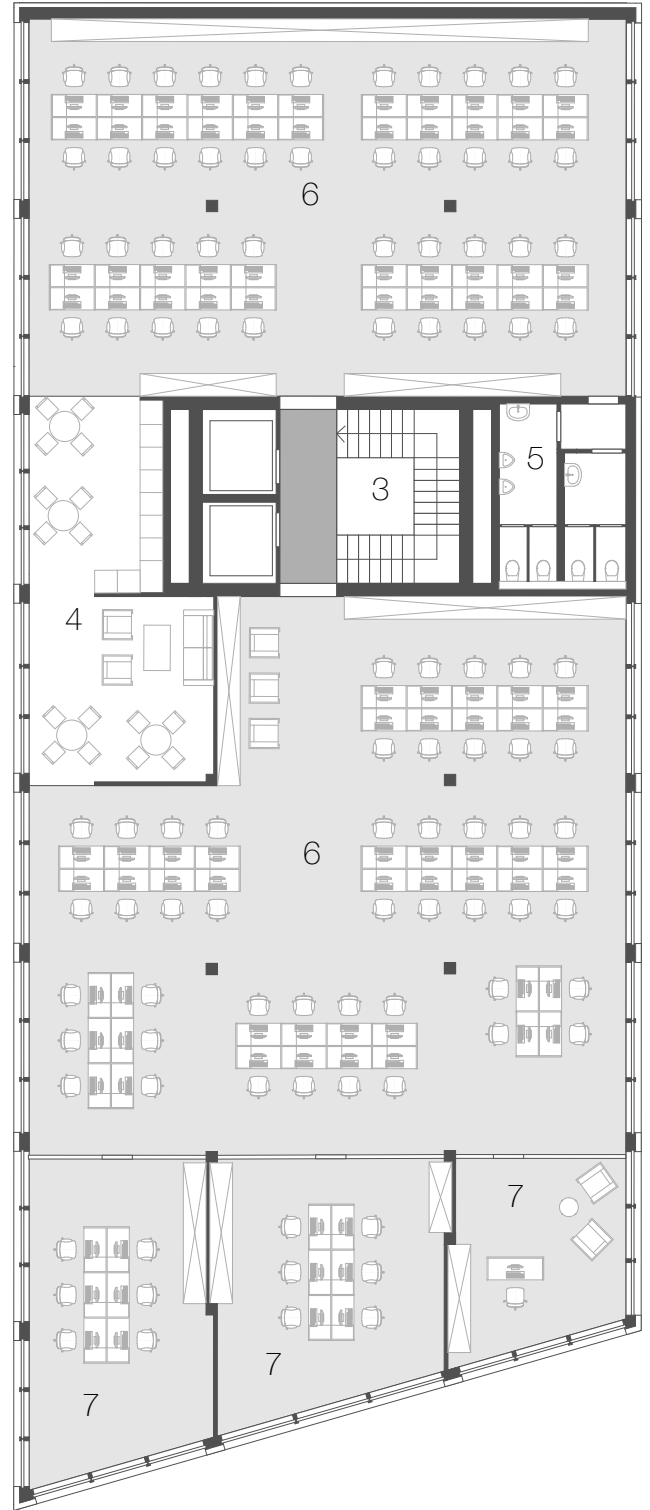
- Wohnnutzung █
- Büronutzung █
- Eingang,  
kleinere Büros,  
Verwaltungsflächen █
- Bestand TGM █
- Bestand █
- Durchwegbarkeit - - -





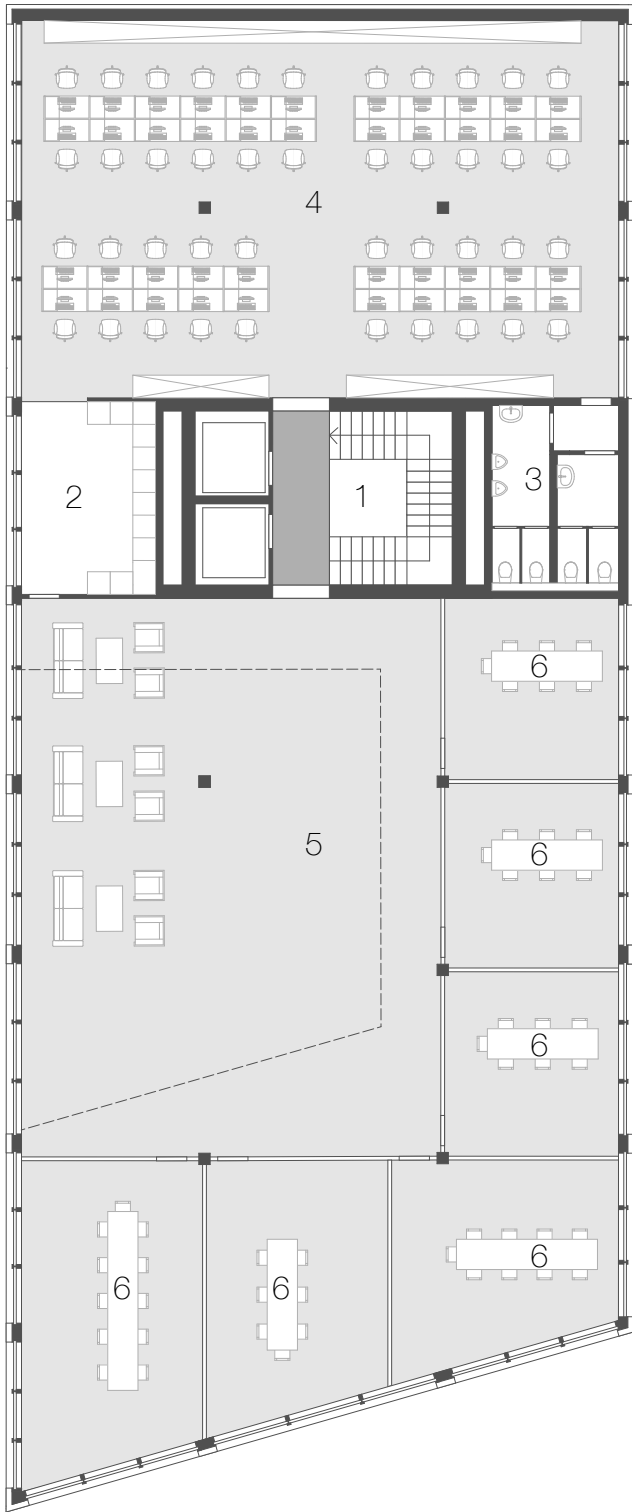


1. Obergeschoss | M 1:200

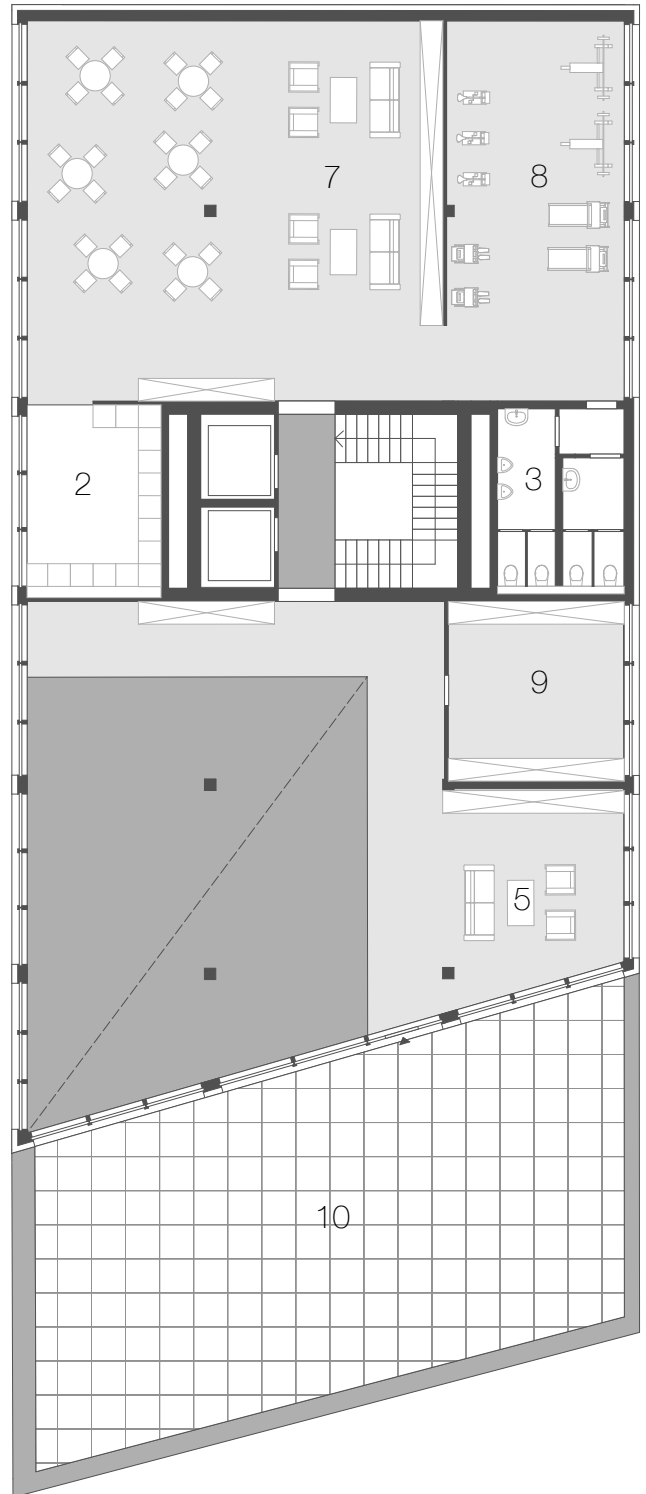


3. Obergeschoss | M 1:200

- 1 Luftraum
- 2 Aufenthaltsraum
- 3 Erschließungskern
- 4 Kaffeeküche
- 5 Nebenräume
- 6 Co-Working-Space
- 7 gesonderte Büros

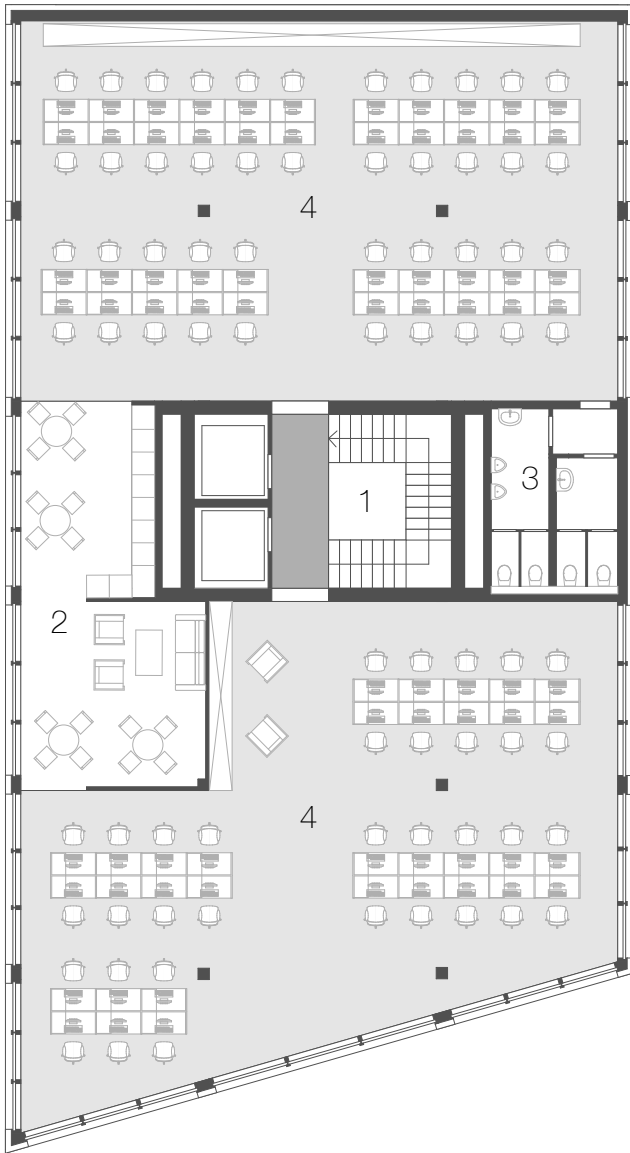


7. Obergeschoss | M 1:200

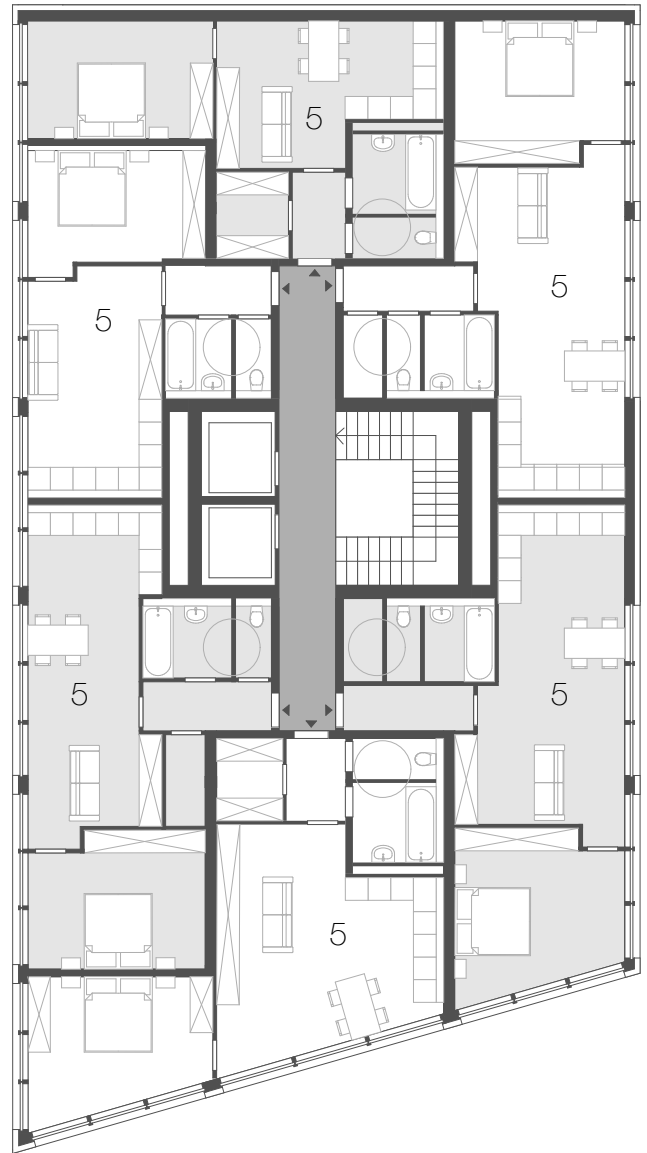


8. Obergeschoss | M 1:200

- 1 Erschließungskern
- 2 Küche
- 3 Nebenräume
- 4 Co-Working-Space
- 5 Wartebereich
- 6 Besprechungsraum
- 7 Aufenthaltsraum
- 8 Fitnessraum
- 9 Lager
- 10 Dachterrasse



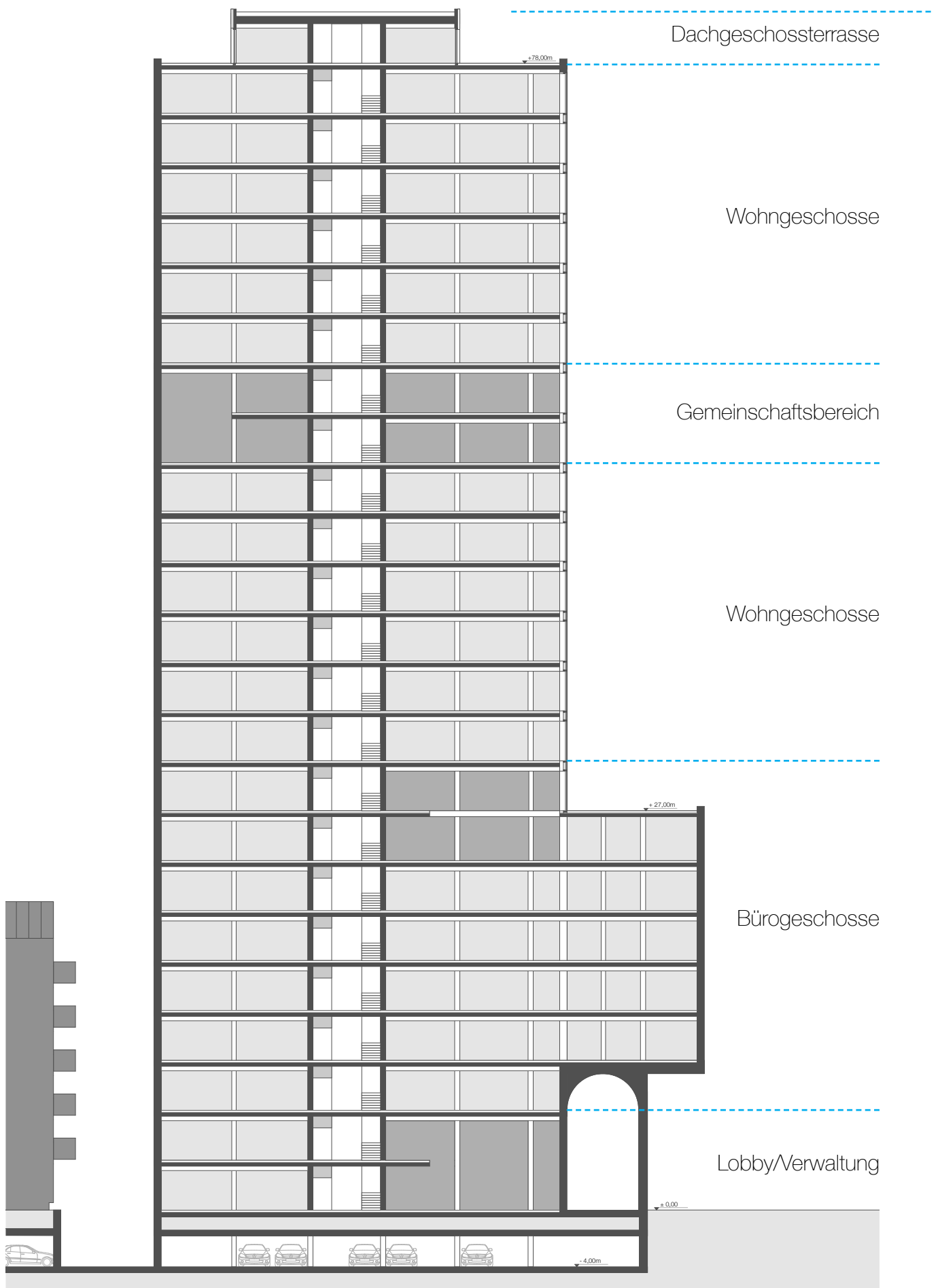
Regelgeschoss | Nutzung: Büro | M 1:200



Regelgeschoss | Nutzung: Wohnungen | M 1:200

- 1 Erschließungskern
- 2 Aufenthaltsraum/Küche
- 3 Nebenräume
- 4 Co-Working-Space
- 5 Wohnung

Ab dem achten Stock folgen zwölf Wohngeschosse, die über den zentralen Erschließungskern zugänglich gemacht werden. In der Minimumvariante finden hier bis zu sechs Wohnungen mit Größen von 45-60 Quadratmetern pro Geschoss Platz. Ein flexibles Stützenraster lässt auch größere Wohnungen zu. Das 15. und 16. Geschoss werden zusammengelegt, um so mehrwertstiftende Gemeinschaftsflächen für die Wohnnutzung zur Verfügung zu stellen. Fitness, gemeinsames Kochen oder eine kleine Bibliothek können hier problemlos untergebracht werden. Auch die Bewohner bekommen einen Außenraum, nur befindet sich dieser am Dach des Hochhauses. Die umlaufende Dachterrasse bietet sowohl Außen als auch Innen Platz, gemütlich zu Verweilen und im Süden den Ausblick über Wien zu genießen, als auch im Norden bis zum Nussberg hinauf zu sehen.





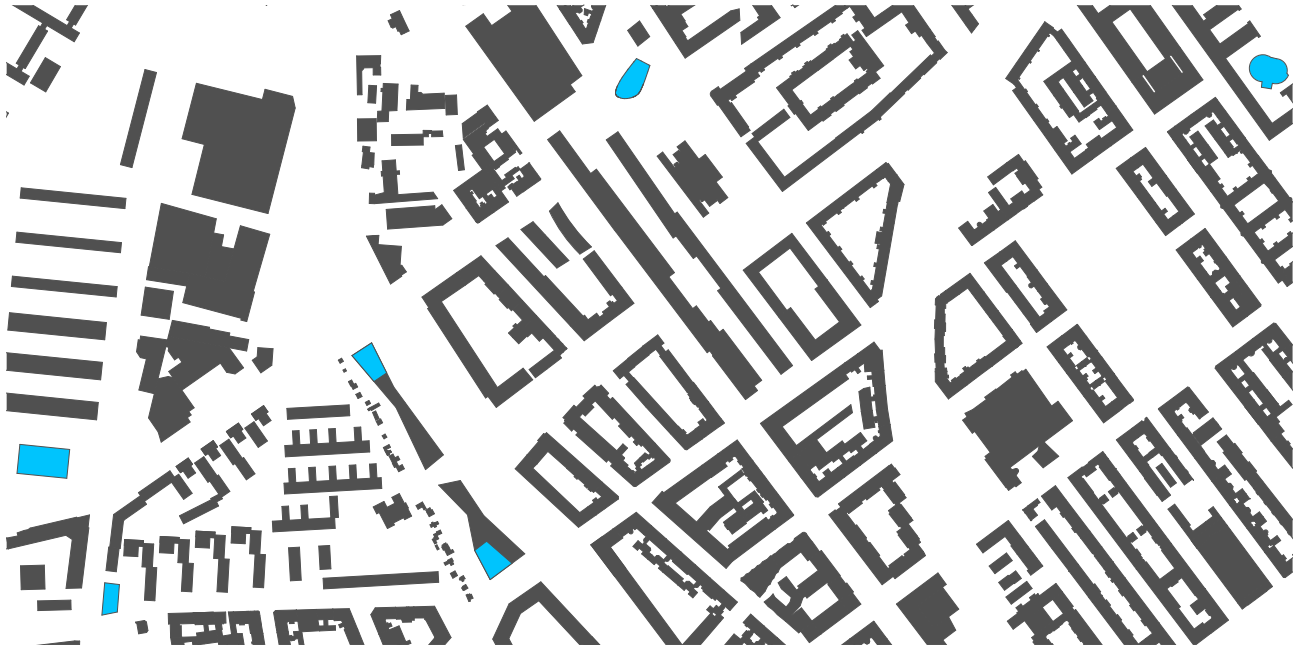


Abb. 65: TGM



Abb. 66: Hochhaus Pasettistraße



Abb. 67: Millenium City

### Wechselspiel der Hochhäuser

Der 20. Bezirk sticht nur durch seine städtebauliche Zeitreise durch die Epochen hervor und bringt auch den einen oder anderen Hochpunkt zum Vorschein. Nach dem Hochhauskonzept der Stadt Wien liegt er gemeinsam mit dem 2. Bezirk im Bereich der Fluvialen Stadtlandschaft. Das dafür vorgegebene Konzept wird folgendermaßen beschrieben: „Im Bereich der Fluvialen Stadtlandschaft ist bei zukünftigen Hochhausprojekten darauf zu achten, dass die Entwicklung in der Vertikalen in ein direktes und räumlich spannungsvolles Verhältnis zu großflächigen Freiräumen und übergeordneten Landschaftsbereichen gesetzt wird.

Die bereichernde Akzentuierung der Stadtkanten bzw. Freiraumränder kann aufgrund der besonderen Maßstäblichkeit nur im konzertierten Verband von Hochpunkten gelingen, die in der Gruppe wirken, zu anderen markanten Schwerpunkten in der Stadtlandschaft in Beziehung treten und so im gesamtstädtischen Maßstab ein übergeordnetes Bezugs- und Orientierungssystem zu etablieren helfen.“<sup>45</sup>

Mit der Positionierung des hier vorgeschlagenen Hochhauses werden sämtliche Anforderungen erfüllt, denn in Kombination mit dem Attraktor „Arbeit/Service Wohnen“ des Masterplans Nordwestbahnhof werden die Kanten des Johann-Kaps-Hofes nicht nur genau definiert, sondern auch erweitert und die Kleingartenhäuschen im Osten müssen nicht abgerissen, sondern können in das Gesamtensemble eingliedert werden. Weiters stellt es keinerlei Konkurrenz zum Turm des TGM dar, vielmehr können die beiden im Wechselspiel zueinander als Tor der Stromstraße gesehen werden, die den 21. Bezirk erschließen. Diese Akzentuierung wird noch durch das Wohnhochhaus in der Pasettistraße bestärkt, denn es weist den Weg auf der auslaufenden Stromstraße in die Marchfelderstraße.

<sup>45</sup> GRANER, Hans, Christoph Luchsinger, STEP 2025 - Fachkonzept Hochhäuser, Wien 2014, S. 29.



Abb. 68: Modellfoto Hochhaus und Wohnscheiben

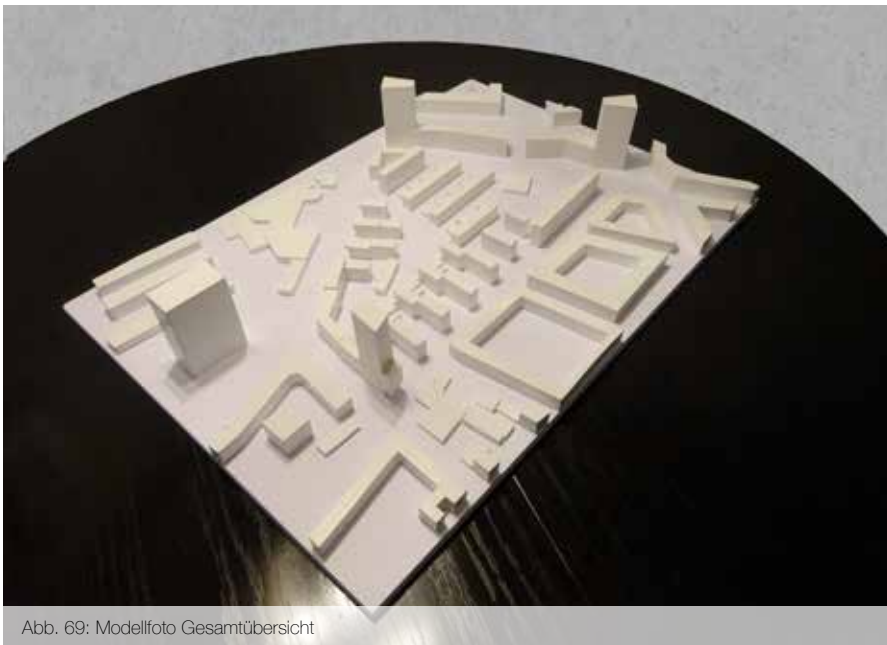


Abb. 69: Modellfoto Gesamtübersicht



Abb. 70: Modellfoto „Tanz der Türme“



### Aktivierung des ehemaligen Spitzes

Zum Schluss wird noch der ehemalige, nördliche Spitz des Johann-Kaps-Hofes bearbeitet. Momentan wird er als reine Parkplatzfläche genutzt, deren Bäume nur den Autos Schatten spenden. Wie bei den bereits beschriebenen, baulichen Interventionen werden die Parkplätze in den Untergrund verlegt und die daraus resultierende Fläche mit Wohnscheiben nachverdichtet. Diese werden so angeordnet, dass eine Vorplatzsituation geschaffen wird, von der sowohl der Neubau als auch der Bestand profitieren und bilden gleichzeitig eine Barriere zur stark befahrenen Stromstraße. Zur Erzeugung eines einheitlichen Bildes orientieren sich die Höhen der Neubauten an den bestehenden Blöcken der Stormstraße. Ihre L-Formation soll gleichzeitig ein oberer Abschluss für das Gesamtensemble sein und den „alten Spitz“ des Johann-Kaps-Hofes nicht in Vergessenheit geraten lassen.

Abschließend lässt sich sagen, dass die Eingriffe in den Bestand und dessen behutsame Nachverdichtung, in kleinen Portionen, zu einem neuen, urbaneren Grätzel führen.



Abb. 71: Bauplatz Spitz









SZENARIO 3

# DER SUPERBLOCK DES ROTEN WIEN

Punktuelle Eingriffe in den Bestand zur Generierung von sozialen Mehrwerten für die Anrainer und deren Austausch mit der Stadt.

am Beispiel Winarsky-Hof.

# BESTANDSANALYSE



„Die charakteristischen Merkmale der Baugruppe Stromstraße sind Mächtigkeit und Einfachheit. Es ist hier gelungen, über die Grenzen der ursprünglich gegebenen Fläche hinweg ein Werk zu schaffen, das bei aller Schlichtheit von außerordentlicher Monumentalität ist. Einem Gemeindebezirk, dem bisher jeder architektonische Anziehungspunkt fehlte, wurde ein dominierender Mittelpunkt verliehen, wie er ähnlich vielleicht in keinem der sogenannten Arbeiterbezirke zu finden ist.“<sup>46</sup> Nicht minder wird der Winarsky-Hof, benannt nach Reichsratsabgeordneten der sozialdemokratischen Partei Leopold Winarsky, in der Broschüre zu seiner Eröffnung beschrieben. Erbaut in den Jahren 1924 bis 1926 und geplant von den großen Architekten jener Zeit. Unter anderem Hoffmann, Behrens, Frank, Loos und Lihotzky gaben dem Bauwerk seine einzigartige Charakteristik. Der damalige Bauplatz wurde von der Strom-, Pasetti-, Vorgarten- und Durchlaufstraße umgrenzt, während die Ley- und heutige Winarskystraße (damals Kaiserwasserstraße) ihn in beinahe drei gleichgroße Grundstücke teilte. Somit wurden der Winarsky-Hof sowie der benachbarte Otto-Haas-Hof als städtebauliches Gesamtkonzept geplant und ausgeführt. Als Anziehungspunkt des 20. Bezirks gedacht, waren auch die Nutzungsmöglichkeiten vielfältig: Neben Geschäftslokalen und Kindergärten fanden sich Ateliers, Werkstätten, eine Bücherei und sogar eine Badeanstalt wieder. Insgesamt umfassten die fünf- bis sechsgeschossigen Gebäudeblöcke rund 760 Wohnungen und waren somit eine der größten, zusammenhängenden Wohnhausanlagen ihrer Zeit.<sup>47</sup> In den Jahren 2006 bis 2008 wurde der Winarsky-Hof saniert und im Zuge dieser Arbeiten das Dachgeschoss ausgebaut. Es konnten 82 weitere Wohnungen und ein neuer Spielplatz, welcher sich am südlichen Platz des ersten Hofes befindet, geschaffen werden.<sup>48</sup> Der Otto-Haas-Hof grenzt südlich an den Winarsky-Hof an und wird



Abb. 72: Winarsky-Hof Eingangssituation



Abb. 73: Winarsky-Hof Innenhof

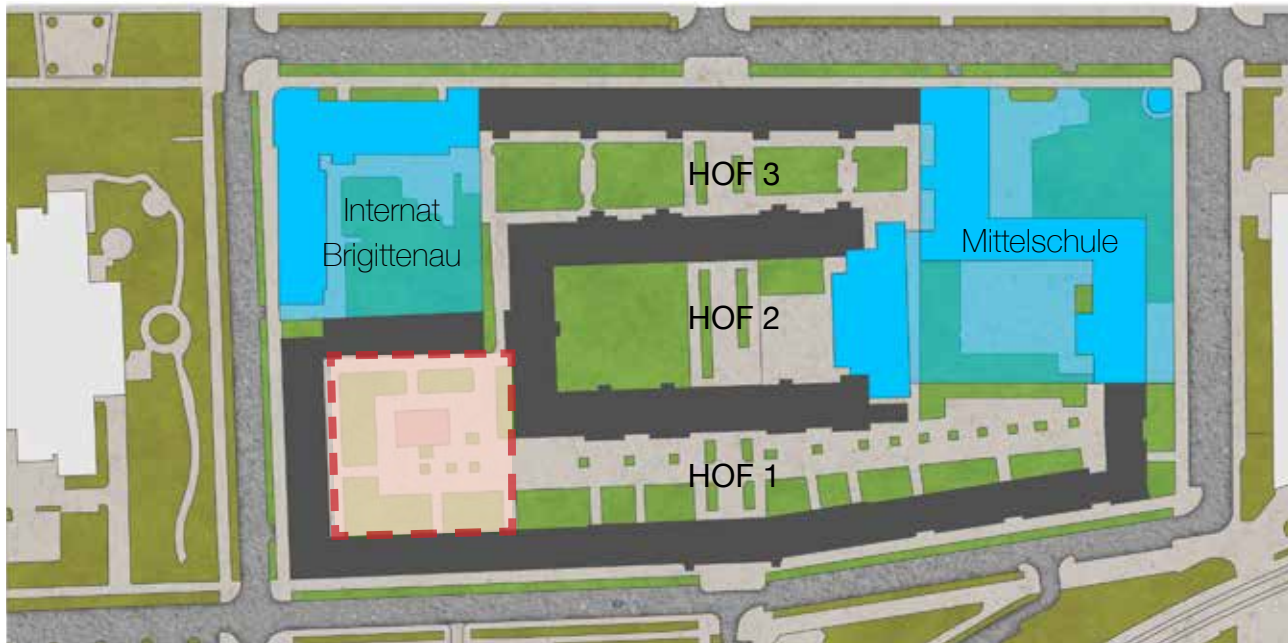
<sup>46</sup> BEHRENS, Peter, Josef Hoffmann, Die Wohnhausanlage der Gemeinde Wien Winarskyhof im XX. Bezirk, Wien 1926, S.7.

<sup>47</sup> BEHRENS, Wien 1926, S.7f.

<sup>48</sup> STADT WIEN, Wiener Wohnen, Winarskyhof, in: wienwohnen URL: <https://www.wienwohnen.at/hof/227/Winarskyhof.html> zugegriffen am 28.07.2018, 14:27.







### Winarsky-Hof

Die besondere Qualität des Winarsky-Hofes stellt die geschlossene Block-im-Block-Bebauung dar, welche drei gleichwertige Höfe herstellt. Die Gleichwertigkeit der Höfe wird durch den großzügigen Durchbruch entlang der Leystraße garantiert, welche mit vier gleich großen Überbrückungen eine optimale Zugänglichkeit generiert. Die zuvor angesprochenen Nutzungen sind heutzutage alle der Wohnraummaximierung zum Opfer gefallen. Lediglich die zweigeschossige Bebauung im Norden, welche früher eine Bibliothek bzw. Vortragsäle beherbergte, folgt noch ihrer ursprünglichen Nutzung. Sie wurde der angrenzenden Mittelschule zugeordnet und kann als Bindeglied zwischen Schul- und dem Mittelhof gesehen werden. Der Mittelhof wird momentan nur wenig genutzt: Links der Leystraße spendet eine große Grünfläche mit hohen Bäumen nötigen Schutz vor Überhitzung. Rechts der Leystraße grenzt eine vorgelagerte Betonfläche an den zweigeschossigen Gebäudetrakt an. In der Broschüre zur Eröffnung des Winarsky-Hofes wird „dieser Zentralhof, von Abmessungen, welche einem öffentlichen Platz zur Ehre gereichen“ beschrieben, jedoch wird er heutzutage nicht mehr so bespielt wie damals.

Ebenso nutzungsintensiv wird der dritte Hof bespielt. Er besteht lediglich aus den Erschließungswegen zu den einzelnen Stiegen der Gebäudetrakte, zwischen denen die Grünflächen angeordnet sind. Diese Begrünung lässt sich als Erweiterung des damaligen Spitalgartens interpretieren, jedoch ist die öffentliche Durchgängigkeit seit der Umwidmung des Krankenhauses in ein Internat nicht mehr gegeben. Durch das Fehlen von Sitzgelegenheiten oder ähnlichem laden diese grünen Oasen wenig zum Verweilen und nachbarschaftlichen Austausch ein.

Der erste Hof nutzt sein Potential besser: Grundsätzlich finden sich



Abb. 77: Internat



Abb. 78: Mittelschule



Abb. 79: Spielplatz

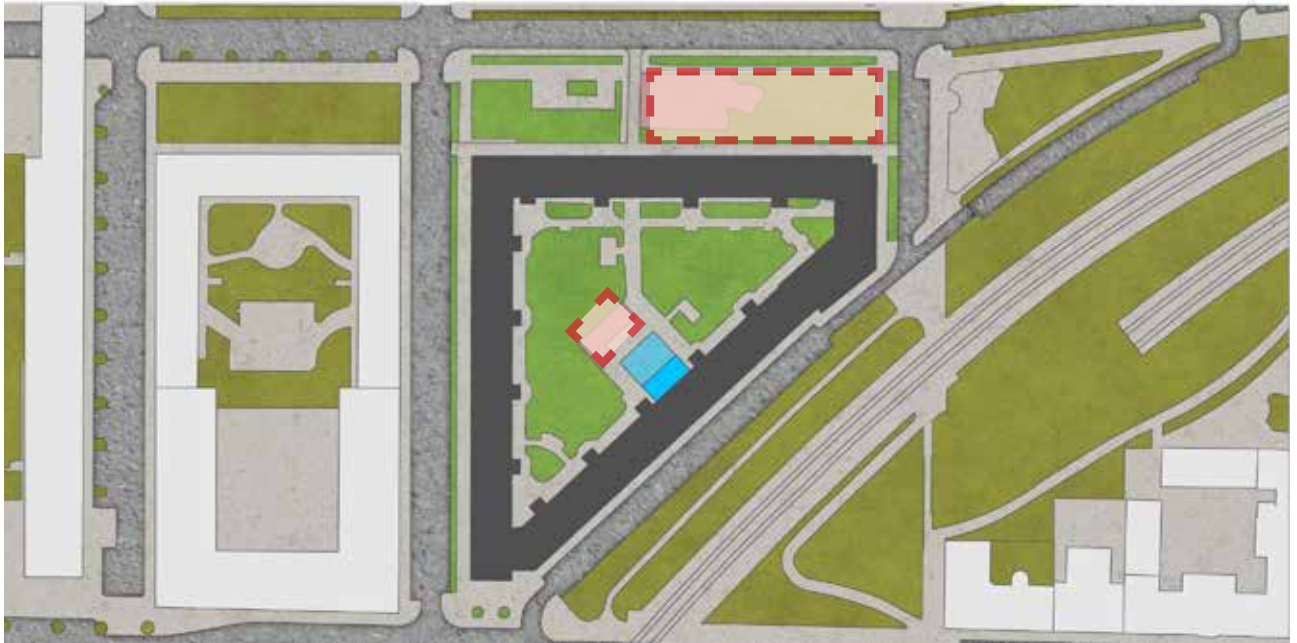


Abb. 80: Kindergarten

hier über die gesamte Länge Bänke und eine Allee-artige Gliederung des Grünraumes wieder. Am nördlichen Ende, als Grenze zur Schule, ist ein großer Fahrradabstellplatz für den gesamten Wohnkomplex untergebracht. Das südliche Ende erhielt sogar eine Platzgestaltung, deren Mitte durch einen Spielplatz definiert ist. Der Platz ist ausreichend mit Bäumen bestückt und schafft so ein angenehmes Klima für Eltern, spielende Kinder und die umliegenden Bewohner.



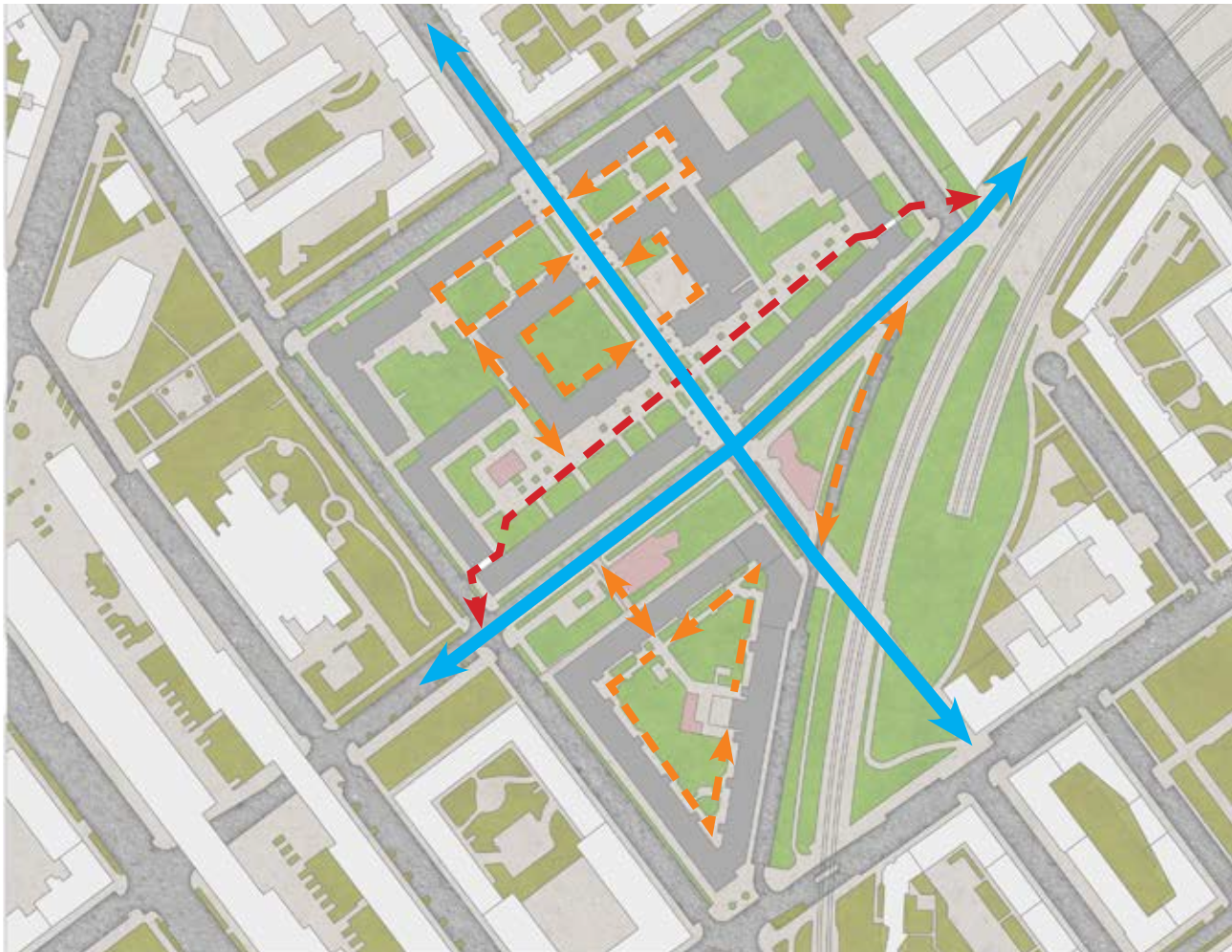
Abb. 81: Spielplatz

### Otto-Haas-Hof

Der Otto-Haas-Hof ist durch eine klassische, geschlossene Bebauungsstruktur charakterisiert, der ein großzügig begrünter Hof innewohnt. Er wird durch einen öffentlichen Durchgang an der nordwestlichen Fassade erschlossen. Dem schräg gegenüber befindet sich ein direkter Eingang in den Wohnkomplex. Der Innenhof bietet neben Grünflächen für die Bewohner Raum für einen Kindergarten und einen kleinen Spielplatz. Interessanterweise wurden der nordwestlichen Fassade, angrenzend an den Winarsky-Hof, noch zwei Grünbereiche vorgelagert. Die Fläche links des Eingangs lädt zum Verweilen ein und ist mit Parkbänken ausgestattet. Der Bereich rechts des Eingangs dient als zweiter, versperrbarer Spielplatz, der um einiges besser ausgestattet ist als jener im Innenhof. Zwischen den beiden Flächen führt ein vier bis fünf Meter breiter Weg in den Innenhof des Otto-Haas-Hof. Diese Anordnung der Außenraumflächen, kombiniert mit der Erschließung, gibt der Blockrandbebauung einen sehr prominenten Eingang.



Abb. 82: Hofsituation



## Hybrides Stadtmilieu

Der Winarsky- und der Otto-Haas-Hof wurden von den Architekten als eine zusammenhängende Wohnhausanlage gedacht und sollten sinnbildlich die Idealform eines modernen, demokratischen Städtebaus sein. Sie bricht die strengen Regeln und Aufteilungen aus dem gründerzeitlichen Raster auf: Das Zinshaus als Arbeits- und Wohnort, der Innenhof als Freifläche nur für die Bewohner und die Straße als reine Erschließung für die Wohnblöcke. Eine Auflösung dieser Abfolge ist nur möglich, wenn die Straße nicht mehr nur mit einer Transport- und Parkplatz-Funktion programmiert wird. Durch die schrittweise Anektierung der Parkfläche und der Schaffung eines Bewusstseins für die Möglichkeiten des öffentlichen Raumes Straße kann der Zwischenraum im gründerzeitlichen Block nach und nach zu einer permanenten Begegnungszone umgewandelt werden. Dieser Mehrwert wird auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs hergestellt. Es ist nicht möglich, Straßen- und öffentlichen Raum parallel miteinander zu realisieren, da die Breiten zwischen der gründerzeitlichen Bebauung meist nur neun bis sechzehn Meter betragen.

Anders verhalten sich die räumlichen Proportionen bei den Superblöcken des Roten Wien. Schlanke Wohnscheiben beschreiben große Innenhöfe, die nicht nur den Bewohnern, sondern

- Hauptwege
- - - Hybridweg
- - - Interne Erschließung



Abb. 83: öffentlicher Spielplatz

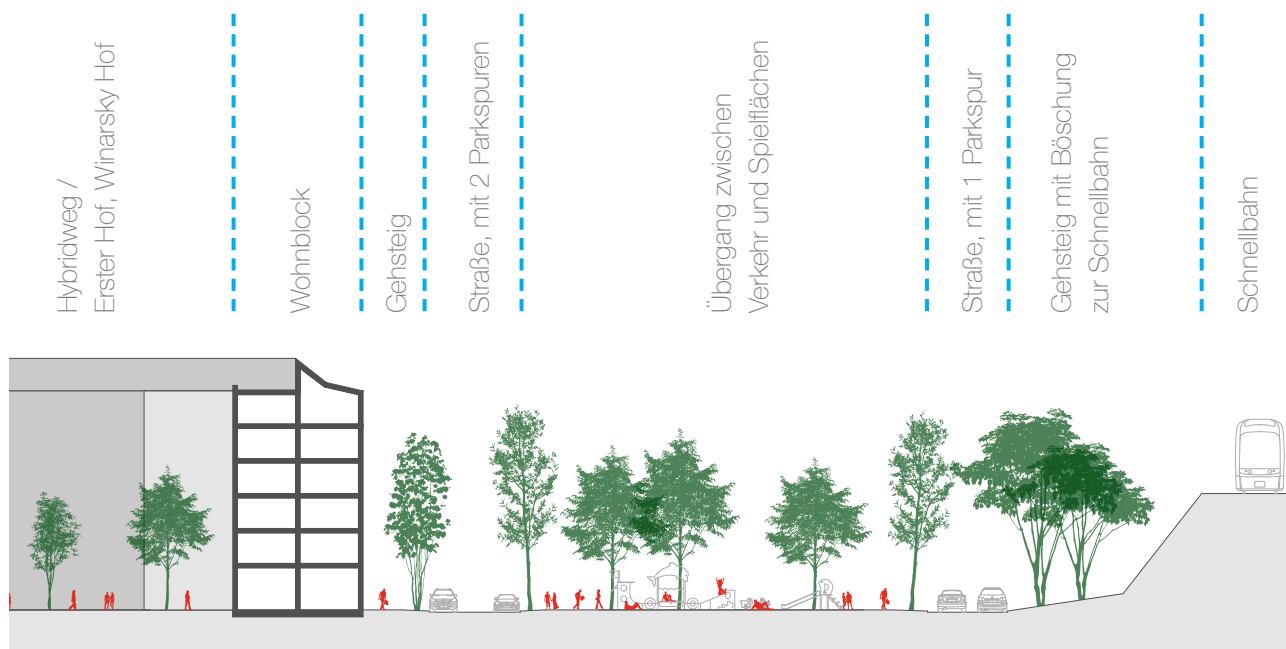


Abb. 84: Vorplatz Otto-Haas-Hof

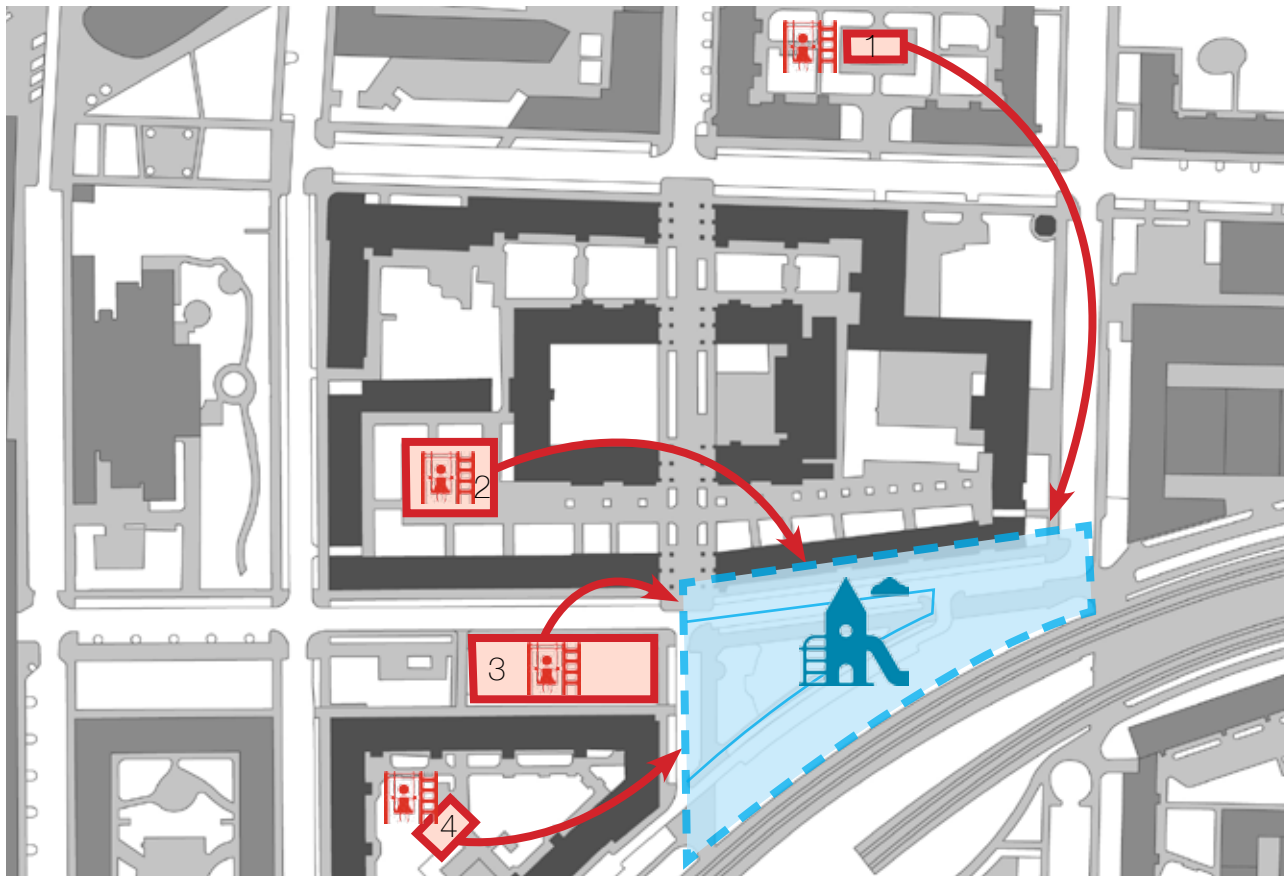


Abb. 85: Straßensituation Winarsky-Hof

auch der ganzen Stadt als grüne Lungen dienen. Öffentliche Durchgänge ermöglichen den Anrainern, sowie allen anderen Bürgern, diese Höfe zu besuchen und sich darin aufzuhalten. Die besondere Qualität beim Winarsky- und Otto-Haas-Hof liegt in ihrer Positionierung zueinander. Sie spannen einen ca. 42 Meter breiten, öffentlichen Grünraum auf, in dem die Koexistenz von Verkehrs- und Spielflächen möglich ist. Dabei wird weder die eine noch die andere Nutzung bevorzugt oder benachteiligt, da sämtliche Funktionen in gleicher Wertigkeit nebeneinander liegen. Besonders interessant ist die Abfolge vom motorisierten Individual-, dem öffentlichen und dem Fußgängerverkehr, die hier störungsfrei miteinander interagieren. Diese Effekte beschränken sich jedoch nicht nur auf den öffentlichen Grünraum, sondern ziehen sich bis in die Höfe der umliegenden Bebauung. Am stärksten wird dies beim Winarsky-Hof sichtbar: Die großzügige Öffnung des Gebäudekomplexes mittels der Überbrückung der Leystraße garantieren eine maximale Zugänglichkeit. Dabei wird es möglich, die unterschiedlichen Höfe vollends wahrzunehmen und vor allem zu nutzen. Beispielsweise kann der Hof 1, in diesem Teilstück der Winarskystraße, als parallel laufender Fußgängerweg gesehen werden. Er steht in keiner Konkurrenz zur Winarskystraße und kann am nördlichen und südlichen Ende sowie in der Mitte betreten und verlassen werden. Die beide anderen Höfe erfahren eine ähnliche Öffnung, wenngleich sie ausschließlich über die Leystraße erschlossen werden. Die prominente Lage der Leystraße innerhalb des Winarsky-Hofes und die großzügige, zweigeschossige Überbrückung lösen die klassischen Grenzen der Gründerzeit zwischen privaten, öffentlichen und halböffentlichen Bereichen auf. Das Gebäude tritt in den Hintergrund und verschmilzt mit dem Außenraum zu einem hybriden Stadtmilieu.



# PUNKTUELLE EINGRIFFE IM ZWISCHENRAUM



Um das Potential dieses hybriden Stadtmilieus wirklich nutzen zu können, muss sich die Stadtplanung von dem vorherrschenden Parzellen-Denken lösen und die Situation als Gesamtes beurteilen. Besonders gut werden diese alten Planungsprinzipien bei der Verteilung der Spielplätze sichtbar: Beinahe jeder Block in der näheren Umgebung besitzt eine ausgewiesene Spielfläche. Im Normalfall handelt es sich dabei um einen Fallschutz-Bodenbelag, ein bis drei Wippen und mit ein bisschen Glück auch um eine Rutsche. Diese Flächen werden selten genutzt, da Kinder lieber miteinander spielen als einsam auf einer Wippe zu sitzen. Die Zuordnung zu einem Hof und die beschränkte Ausstattung tragen wenig zur Nutzungsintensivierung bei und schaffen eher eine mentale Barriere in einem sonst so durchwegten Gebiet. Um dies aufzulösen, wird die erste Intervention sein, sämtliche Spielflächen zu einem großen Spielplatz zusammenzufassen, der allen Kindern zugänglich ist. So wird das gemeinsame Spielen und der Austausch zwischen Eltern gefördert sowie neue Bekanntschaften geschlossen.

Die Kreuzungspunkte der Winarsky-, Ley- und Durchlaufstraße definieren ein „Randstück“, das bereits als öffentlicher Spielplatz genutzt wird. Im Zuge seiner Neugestaltung werden ihm die wenig befahrenen und beinahe ausschließlich als Parkstreifen genutzten Teilstücke der Winarsky- und Durchlaufstraße einverleibt. Durch die

- - - Neuer Spielplatz
- alter Spielplatz
- kleine Spielplätze





Abb. 88: 3 Spielplatz Otto-Haas-Hof

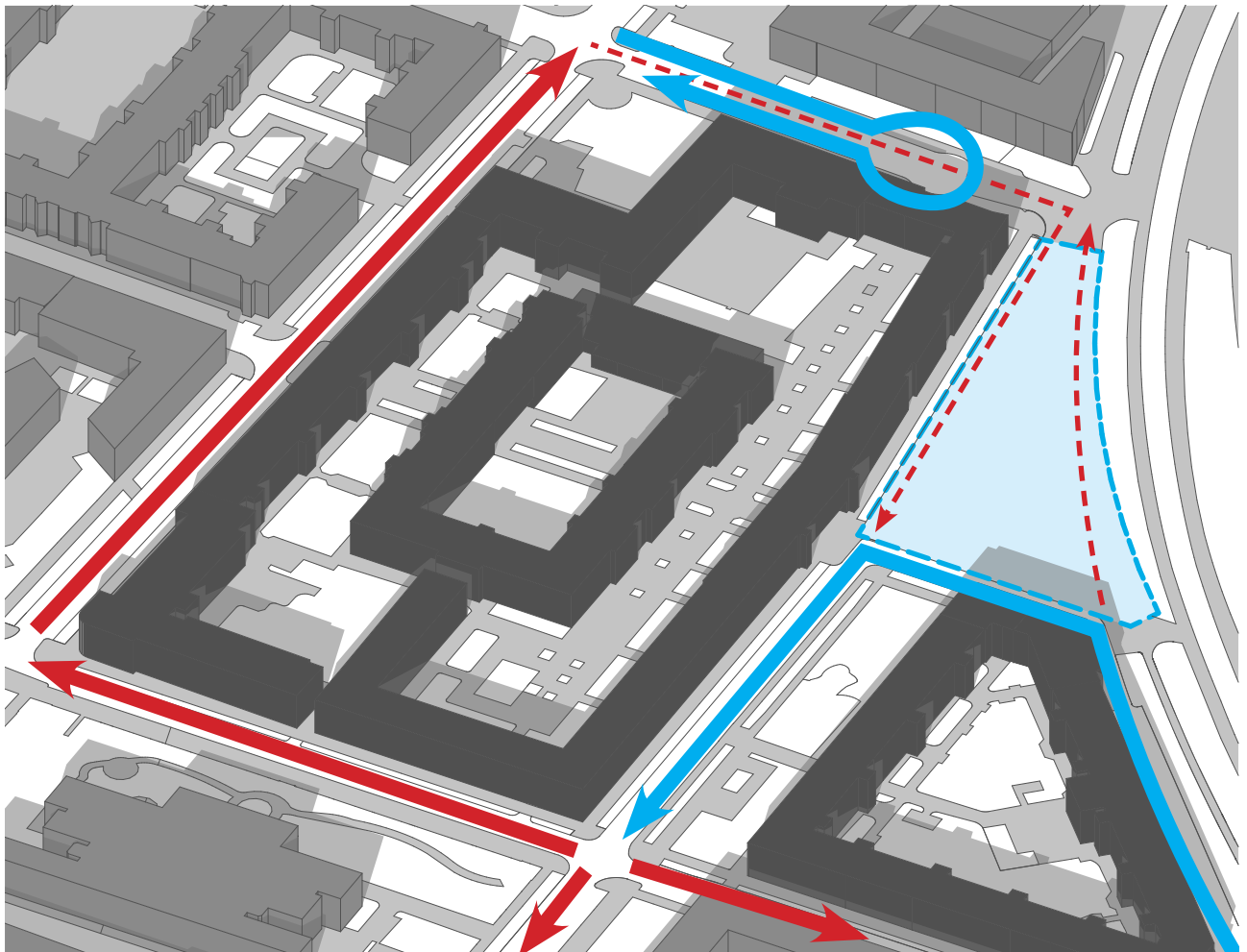


Abb. 89: 4 Spielplatz Otto-Haas-Hof

Vergrößerung der Fläche ist es möglich, einen Bereich zu schaffen, der eine komplette autofreie Zone, aber gleichzeitig eine maximale Öffnung für die Fußgänger herstellt. Ein sanfter Übergang zwischen Spielplatz und Gehsteig sorgt für optimale Durchwegung des Gebiets. Anknüpfungspunkte wie die Leystraße oder der Durchgang der Eisenbahnbrücke werden damit optimal angebunden. Weiters kann der neue Spielplatz als verlängerter Arm der Fußgängerzone hin zur Millenium City gesehen werden. Diese Eigenschaften und die Nähe zur U6-Station Handelskai machen den neuen Spielplatz zu einem zentralen Anlaufpunkt des Stadtquartiers.

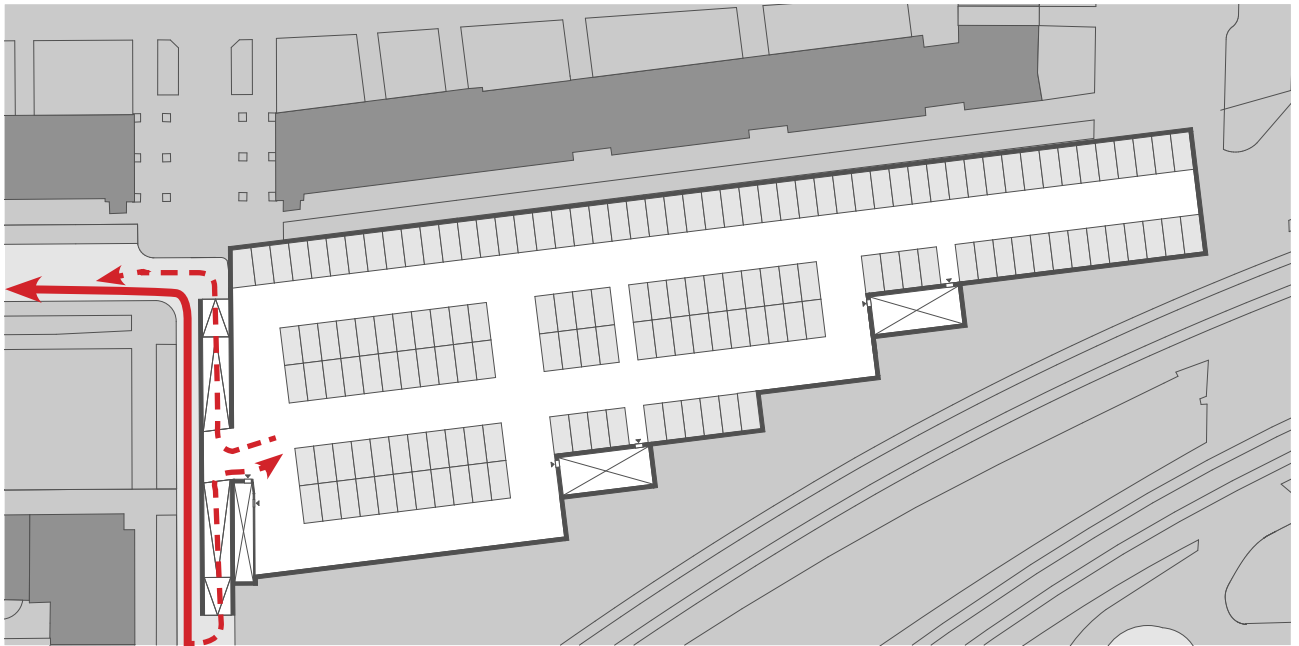
Verkehrstechnisch lässt sich die Situation einfach lösen: Da nur Teilstücke der Winarsky- und Durchlaufstraße okkupiert werden, können sie weiterhin zur Regelung des „Fließverkehrs“ genutzt werden. Die neue Straßenführung lenkt den Verkehr um den Otto-Haas-Hof herum und verwandelt die Vorgartenstraße in eine Sackgasse. Hier wird mittels einer Kehre, wie auf der anderen Seite der Eisenbahnbrücke, den Autos eine Möglichkeit zum wenden gegeben. Lediglich die Parkplatzflächen, die zur Verfügung gestellt wurden, werden vernichtet. Auch dafür wird allerdings ein Ausgleich geschaffen. Im Zuge der Umgestaltung des Spielplatzes kommt es zum Bodentausch der Bestandsfläche. Dieser Umstand wird genutzt, um unter dem Spielplatz eine Tiefgarage zu integrieren, die über die

- neuer Spielplatz —
- neue Straßenführung —
- alte Straßenführung - - -
- bestehende Straßen —









neue Straßenführung  
Erschließung Garage

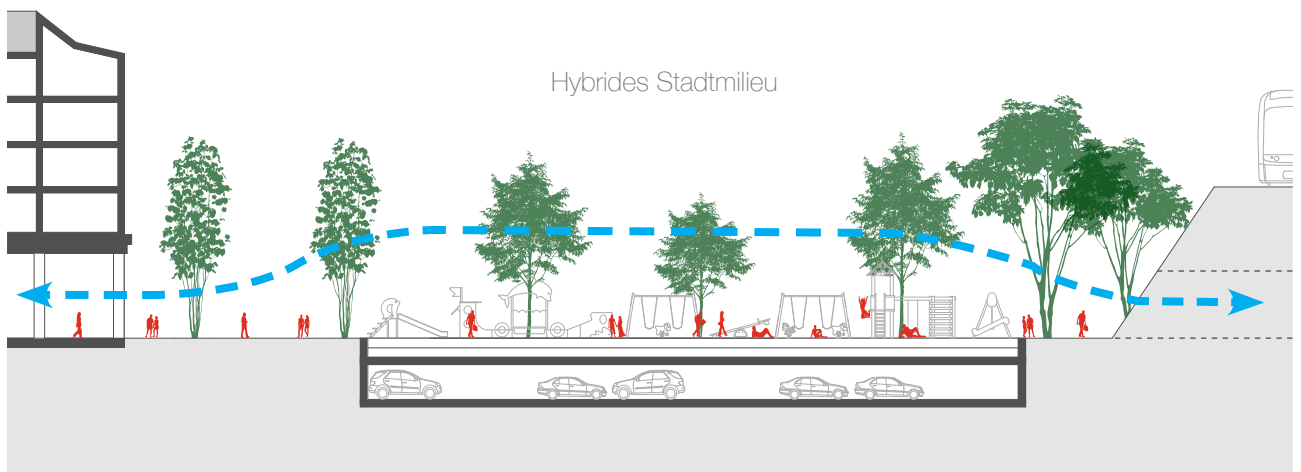


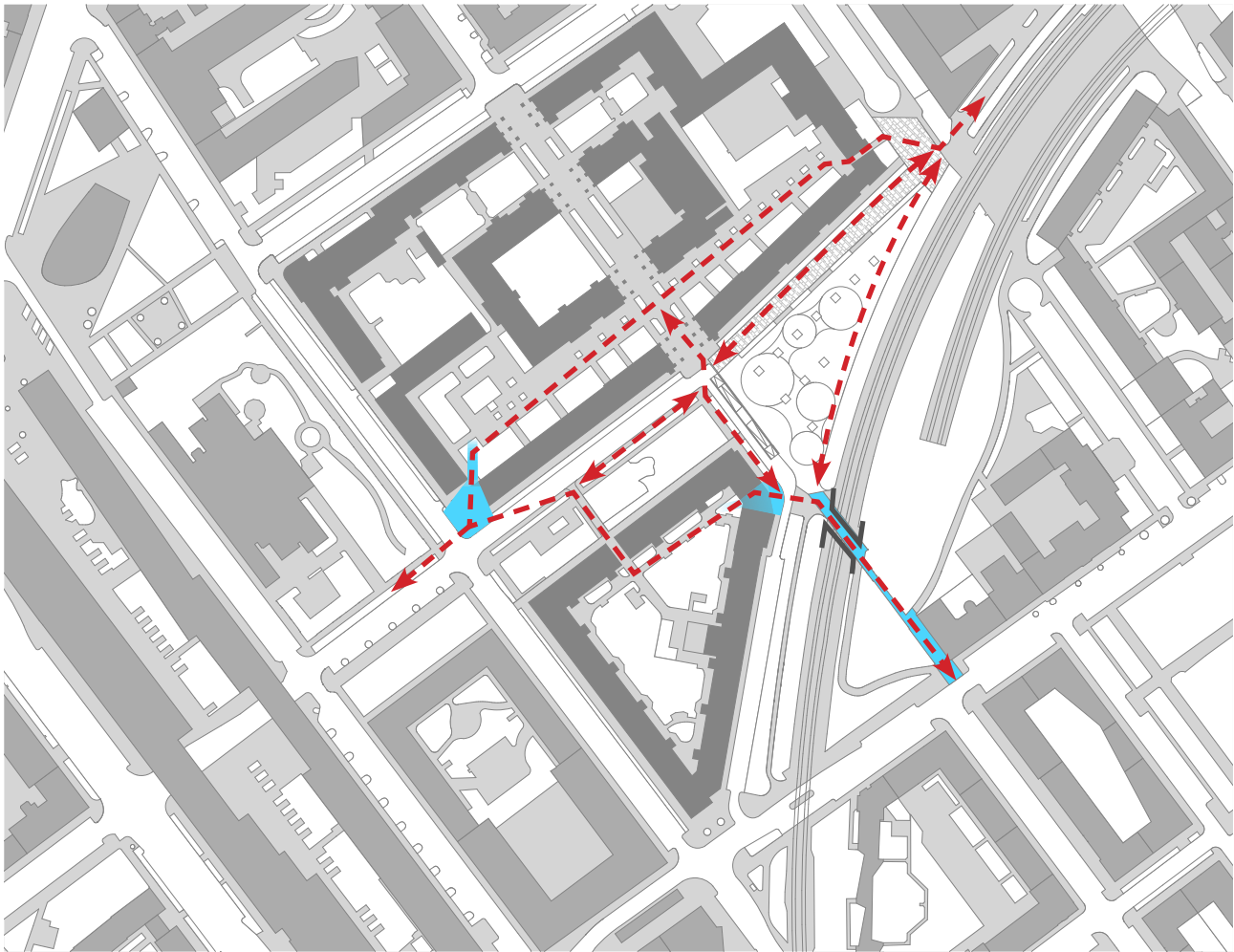
verlängerte Leystraße erschlossen wird. Damit werden zwei Fliesen mit einer Klappe geschlagen: Die Parkplätze werden vermehrt, ohne dabei das Gefüge dieses Stadtquartiers zu stören.

Gemäß dem heutigen Standard für Begegnungszonen, deren prominentestes Wiener Beispiel die Mariahilferstraße ist, wird auch hier das ehemalige Straßenniveau auf die gleiche Höhe der Gehsteigebene angehoben. Dieser stufenlose Übergang zwischen Gehweg, Spielplatz und Winarsky-Hof betont auf subtile Weise die Durchdringbarkeit der Strukturen und öffnet sie immer weiter der allgemeinen Öffentlichkeit. Durch diese Eingriffe entsteht ein wahrlich hybrides Stadtmilieu, das optimale genutzt werden kann und dabei sämtliche Funktionen des ehemaligen Raumes zur Verfügung stellt. Dieser Eingriff beweist, dass Verkehr und öffentlicher Raum optimal miteinander koexistieren können, während gleichermaßen massive Mehrwerte für das Stadtquartier, Erwachsene und Kinder geschaffen werden können. Kombiniert mit der Durchwegbarkeit des Winarsky-Hofes werden diese Qualitäten auch in den halböffentlichen Bereich getragen und traditionelle Grenzen vollkommen aufgelöst.



Abb. 90: Spielplatz Neu





Das zentrale Thema dieses Stadtquartiers ist seine Durchwegbarkeit: Man erkennt dies sehr gut an der Eisenbahnbrücke oder der, durch den Winarsky-Hof verlaufenden, Leystraße, jedoch gibt es sonst keinerlei Förderungen dieses Prinzips. Der Eingang zum Otto-Haas-Hof stellt ein kleines Loch in der Fassade dar, gleichsam den Nebeneingängen des Winarsky-Hofes. Es braucht hier Öffnungen in der baulichen Struktur die die Durchwegbarkeit des Bestandes fördern und verbessern. Um sie maximal attraktiv zu gestalten, wird hier Zugang zu öffentlichen Plätzen gewährt, die beispielsweise als Ausstellung oder Pop-Up-Märkte verwendet werden können. Mit technischen Errungenschaften wie dem Internet der Dingen und Social Media lassen sich diese Veranstaltungen schnell organisieren und nach außen kommunizieren.

Bei diesen Öffnungen handelt es sich um geschosshohe, keilförmige Einschnitte in den Bestand, die den Bewegungsstrom aus dem öffentlichen Raum auffangen und in die Innenhöfe geleiten. Die Vergrößerung nach außen soll die Öffnung noch weiter thematisieren, während die Verengung nach innen die Menschen kanalisiert und eine strukturierte Bewegung zulässt.

Diese Intervention kommt beim Otto-Haas-Hof am nordöstlichen Ende zum Einsatz. Die Unterführung der Eisenbahnbrücke und

- Durchbrüche
- Durchwegungen



Abb. 91: Unterführung Eisenbahnbrücke



Abb. 92: Eingang Otto-Haas-Hof

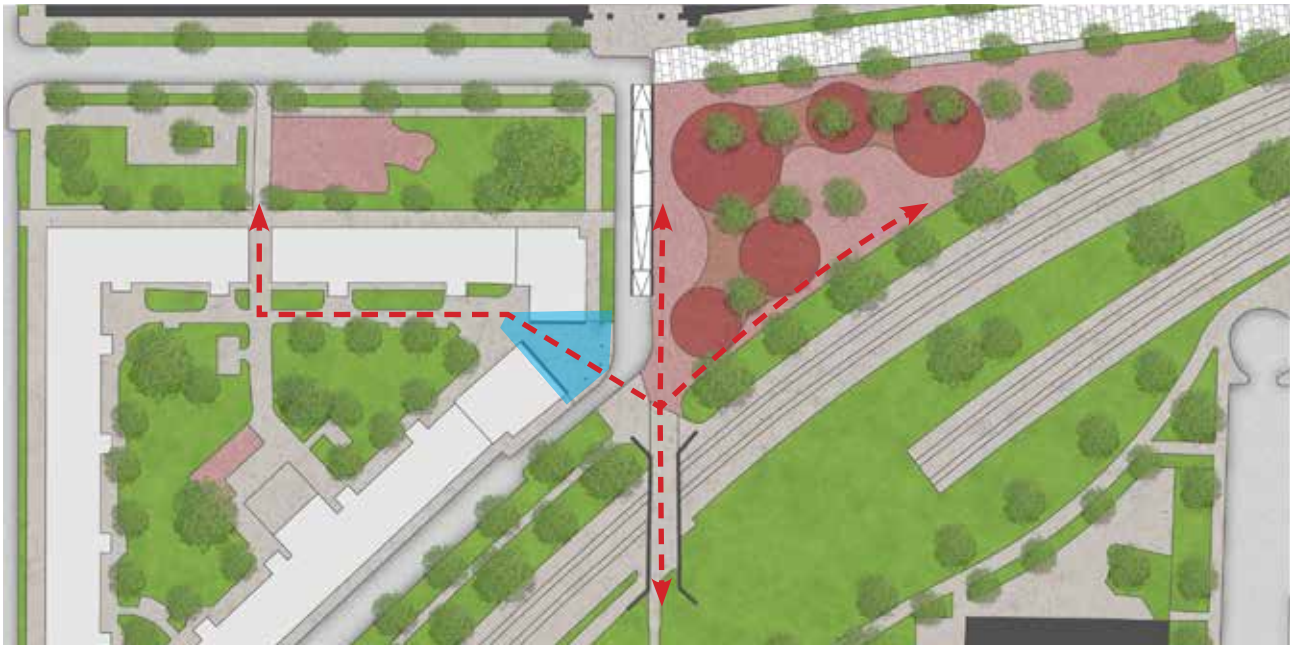
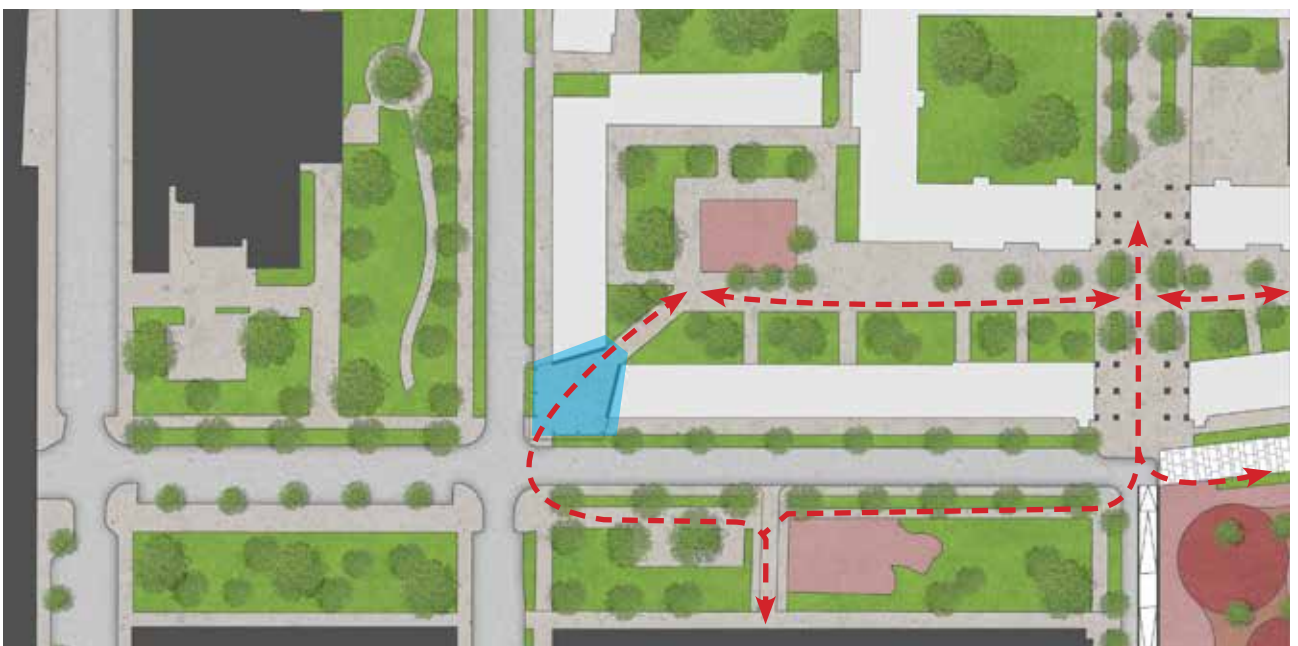


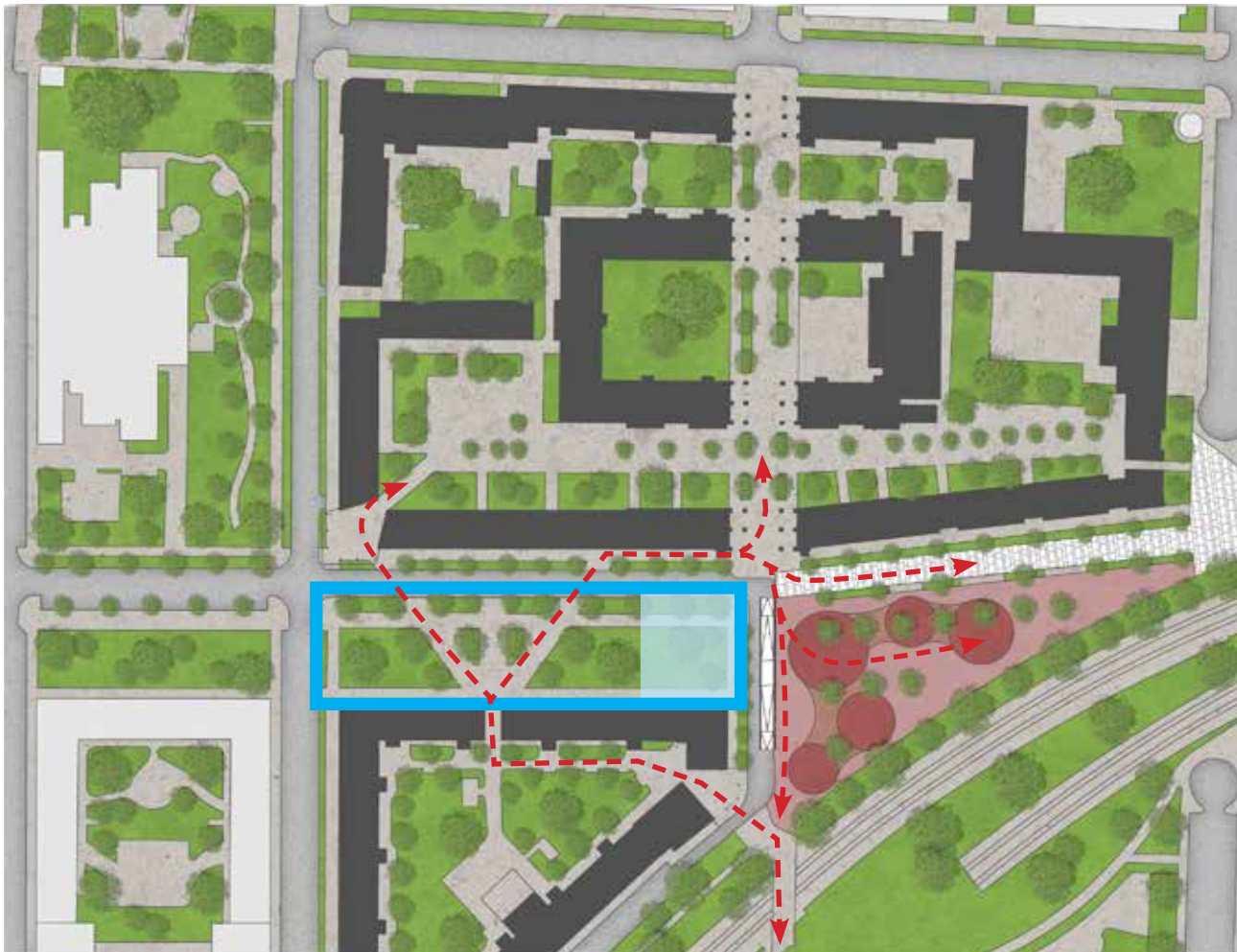
Abb. 93: Seiteneingang Winarsky-Hof

die Menschen vom neuen Spielplatz kommen hier an einem Punkt zusammen und werden durch den Trichter wieder in das Zentrum des hybriden Stadtmilieus geleitet. Der Innenhof und der neu entstandene Platz im Otto-Haas-Hof bieten darüber hinaus die Gelegenheit zum Verweilen und Platz für beispielsweise temporäre Märkte.

Beim Winarsky-Hof wird die südwestliche Ecke geöffnet. Hier befindet sich bereits ein schlitzartiger Durchgang und eine eingeschossige Bebauung die offensichtlich leer steht. Beides wird zur Herstellung einer großen Öffnung weichen, die zum einen die kommenden Menschen vom Technikum Wien als auch jene vom Otto-Haas-Hof auf den Platz des Winarsky-Hofes führt. Damit wird der straßenartige Charakter dieses Innenhofes verstärkt und der Zugang attraktiver. Als Hot-Spot wird der ehemalige Spielplatz zu einem Bereich, auf dem Freiluft-Ausstellungen oder ähnliches stattfinden können.

Durchbrüche ■  
 Durchwegungen - - -





Der letzte Eingriff in den Außenraum wird die Umgestaltung des Vorplatzes des Otto-Haas-Hofes, um ihn mehr mit dem Bestand und den Interventionen interagieren zu lassen. Die Grünflächen werden dabei durch neue Gehwege definiert, die zum einen etwas mehr Dynamik in das bestehende Wegenetz bringen und zum anderen den Eingang des Otto-Haas-Hofes mehr in die Umgebung einbindet. Darüber hinaus gibt die symmetrische Anordnung der Grünflächen dem Eingang eine stärkere Bedeutung im urbanen Kontext, sowie attraktive Flächen zu Verweilen und gestaltet diesen ähnlich prominent wie den Eingang des Winarsky-Hofes.

Betrachtet man nun den Vorplatz als Gesamtes, fällt auf, dass die linke Seite weitaus kürzer ist als die rechte. Es entsteht also eine neue Potentialfläche, die weiterhin bearbeitbar ist. Sieht man sich in diesem Stadtquartier um, fällt besonders auf, dass gastronomische Einrichtungen fehlen. Daher wird diese Potentialfläche für den Bau eines kleinen Restaurants ähnlich dem Cafe-Restaurant Resselpark verwendet. Optimal gelegen an dem Knotenpunkt zwischen dem neuen Spielplatz, Winarsky-Hof und Otto-Haas-Hof bietet es die perfekte Möglichkeit, neben dem vielfältig kulturellen und neuen Angebot einen Kaffee zu trinken und zu Verweilen in der „grünen Stadtoase“ fernab jedes Verkehrs. Eine offene Grundrissgestaltung mit vorgelagerter Terrasse trägt den Außenraum nach Innen.

- Potentialfläche Gastronomie
- neuer Vorplatz
- Durchwegungen



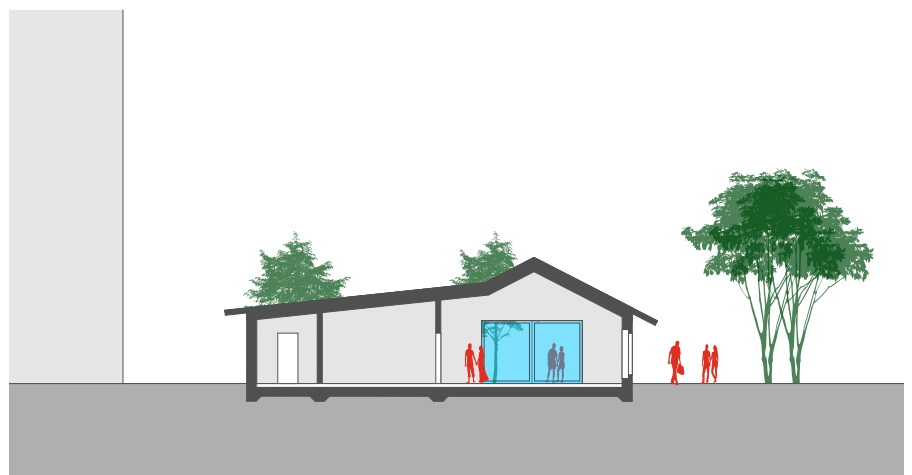
Abb. 94: Vorplatz Otto-Haas-Hof

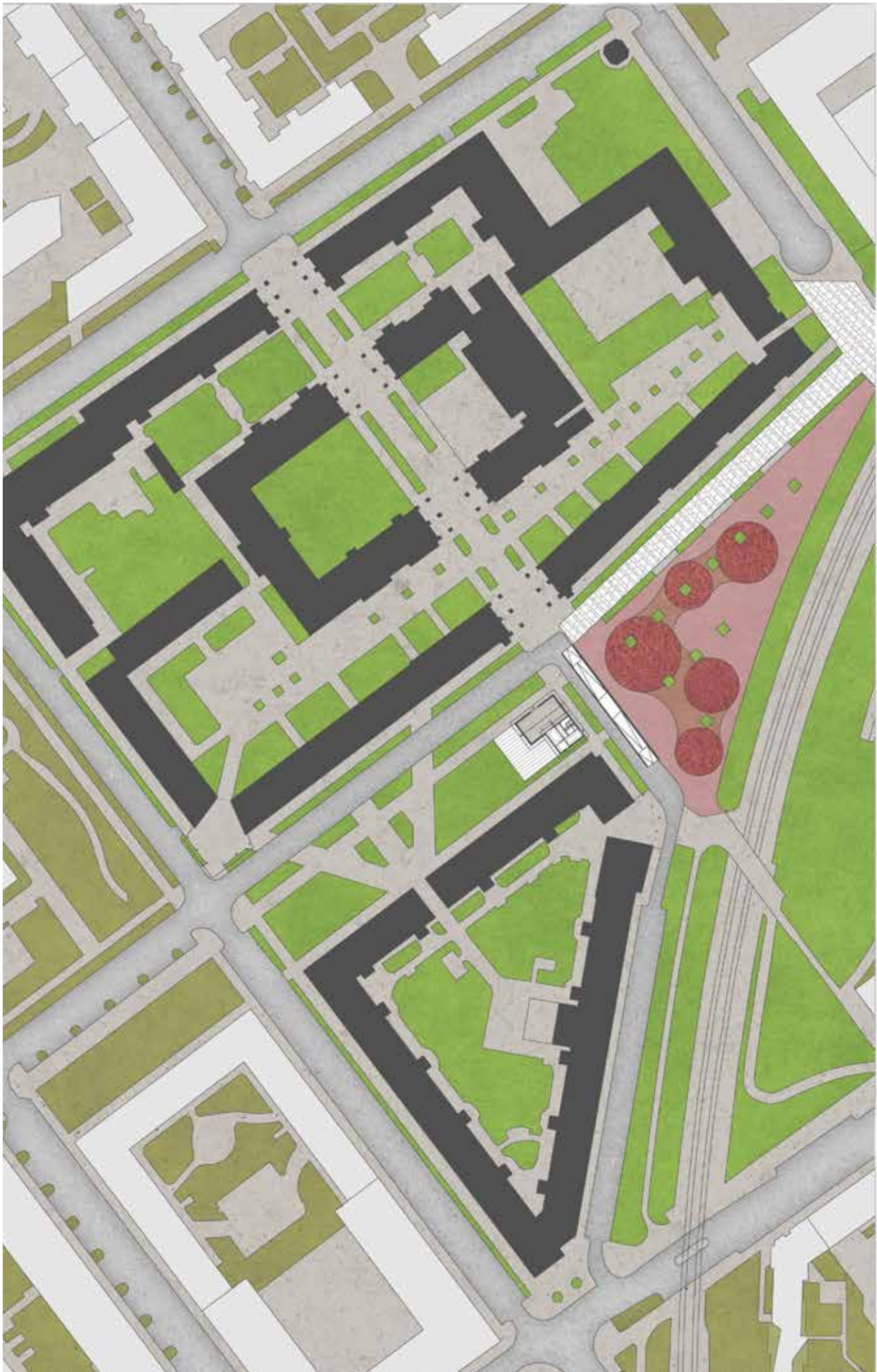


Abb. 95: Vorplatz Spielplatz Otto-Haas-Hof



- 1 Gästebereich
- 2 Nebenräume/Küche
- 3 WC
- 4 Terrasse













Ausblick

# VOM SZENARIO ZUM MASTERPLAN

Eine neue, grüne Achse als hybrider Stadtraum  
vom Donaukanal bis zur alten Donau, quer durch den Bezirk.

Bei dem beschriebenen Szenario handelt es sich um einzelne, voneinander unabhängige Interventionen, die Potentiale des Außenraums sowie des Bestandes aufzeigen und wie diese mittels neuer Medien und Technologien erschlossen werden können. Die verbindende Wirkung jedes Eingriffs hat natürlich auch Einfluss auf die Umgebung, um so eine nahtlose Einbindung in den urbanen Kontext zu garantieren. Bei näherer Betrachtung wird sichtbar, dass die einzelnen Szenarien auch untereinander interagieren und so, zwischen sich und den Ufern der alten Donau bzw. des Donaukanals, spannende Stadträume aufspannen, die in diesem Kapitel noch kurz behandelt werden. Man kann sogar soweit gehen, dass die einzelnen Eingriffe, hintereinander geschaltet, eine neue Achse eröffnen, die sich optimal in bestehende Konzepte des 20. Bezirks einfügt.



Abb. 96: Copenhagen Harbour Bath

Von Westen nach Osten beginnend ist das erste große Potentialgebiet ganz klar das Ufer des Donaukanals. Dies wird kaum genutzt, da es von der Brigittenauer Lände, einer stark befahrenen Straße, abgeschnitten wird. Eine Fußgängerbrücke über den Donaukanal verbindet den 9. und 20. Bezirk und bietet ebenso einen Abgang zum Ufer. Um dieses attraktiver zu gestalten, wird ein ähnlicher Eingriff vorgeschlagen, wie es der Architekt Bjarke Ingels mit seinem Projekt „Copenhagen Harbour Bath“ tat. Terrassen aus Holz bieten die Möglichkeit zum Verweilen und schreiben unterschiedlich große Flächen im Wasser ein, die als Abgrenzungen für Badeflächen genutzt werden können. Der große Vorteil beim Donaukanal besteht darin, dass seine Terrassen nicht direkt an die Straßenverkehrsflächen angebunden, sondern noch Bäume und Grünflächen vorgelagert sind.



Abb. 97: Donaukanal



Abb. 98: Donaukanalufer



Abb. 99: Anton-Kummerer-Park



Abb. 100: Anton-Kummerer-Park

Neubau



Direkt nach dem Ufer des Donaukanals gelangt man zum Anton-Kummerer-Park, der vorrangig als Spielplatz genutzt wird. Besonders auffällig ist, dass sich in seiner Mitte ein Parkplatz befindet, der gleichzeitig die Abfahrt von der Brigittenauer Lände herstellt. Weiters befindet sich großer, ungenutzter Grünraum in direkter Verlängerung des Brigittenauer Bads und ein „halber Block“ aus der Gründerzeit in der gleichen Straßenflucht.

Die Interventionen sind hier sehr klar ersichtlich. Als ersten Schritt wäre die Kompletierung der gründerzeitlichen Struktur nach den, in Szenario eins genannten, Prinzipien durchzuführen. Ein offenes Erdgeschoss, das sowohl mit dem neuen Innenhof als auch mit dem Außenraum interagiert. Zur Verstärkung dieses synergetischen Effekts wäre es ratsam, den Sport-Käfig an einer anderen Stelle

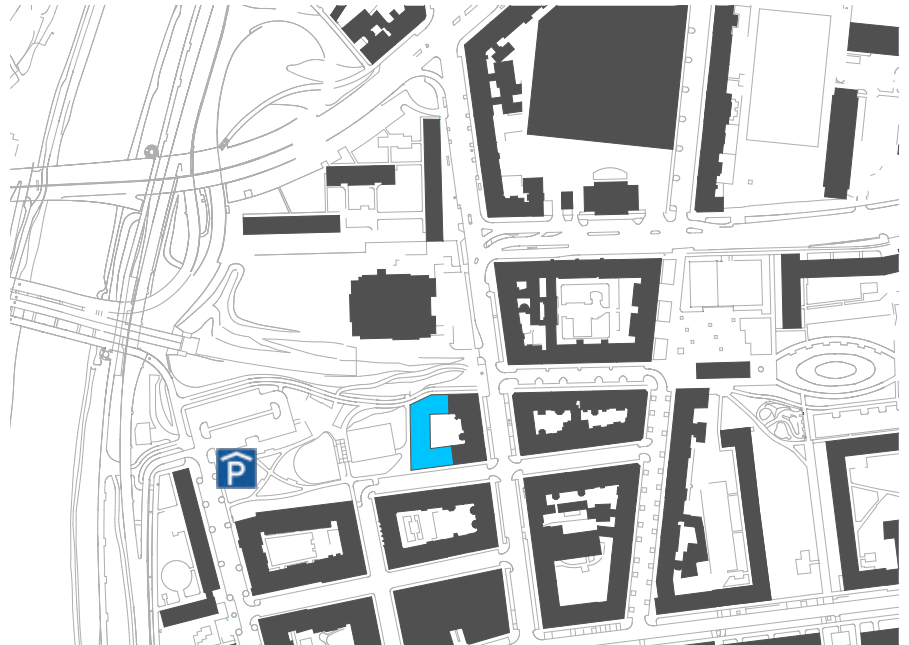


Abb. 101: Brigittenauer Bad



Abb. 102: offener Gebäudeblock

zu positionieren und so neue Potentialflächen für die Erweiterung der EG-Zone freizuschalten. Als nächstes wäre die Erweiterung des Brigittenauer Bades anzusprechen. Die Grünfläche bietet die Möglichkeit, öffentliche Badebereiche herzustellen, gleich dem Währinger Bad. Kombiniert mit dem Hallenbad bietet sich eine optimale Nutzung für Sommer und Winter an. Zum Schluss kommt der größte Eingriff in den Anton-Kummerer-Park. Das Endziel ist es, die Stellfläche der Autos wieder dem Park einzuverleiben und daraus Verweilbereiche zu generieren. Diese Umgestaltung beinhaltet den Bodentausch, der gleichzeitig dazu genutzt werden kann, eine Tiefgarage herzustellen, die sich an die bereits bestehende Tiefgarage anschließt und so die Parkplatzfläche nicht nur erweitert, sondern gleichzeitig Ausweichflächen für die rückgeführten Parkplätze aus Szenario eins herstellt.

Am östlichen Ende des ersten Szenarios grenzt der Leipziger Platz an, der sowohl eine Mittelschule als auch die U-Bahn-Station U6 Jägerstraße miteinander verbindet. Es handelt sich hierbei um eine Betonfläche im vorderen Teil, lediglich beim Sport-Käfig zur Wexstraße hin findet sich Begrünung. Der Platz ist lediglich durch im Raster aufgestellte Parkbänke ausgestattet und bietet wenig Anreiz zum Verweilen. Außergewöhnlich ist der schwarze Würfel, der als Wasserbrunnen verwendet wird. Ähnlich nutzungsintensiv werden die Flächen an den Stirnseiten der Aufgänge der U6 Station Jägerstraße bespielt. Auffallend ist allerdings, dass sich der Bodenbelag von den umliegenden Bodensteinen abhebt. Die hellere Färbung und das differierende Profil lassen darauf schließen, dass diese Fläche einmal für andere Zwecke vorgesehen war, allerdings diese aus unterschiedlichsten Gründen nicht umgesetzt wurden.



Abb. 103: Leipziger Platz



Abb. 104: Mittelschule Leipziger Platz



Abb. 105: Palettenhaus

Zur Aktivierung dieser Flächen werden temporäre Strukturen vorgeschlagen, die je nach Nutzungsverlangen der Bewohner aufgestellt und wieder abtransportiert werden können. Es bieten sich hier Konzepte wie das Palettenhaus an, entworfen von den Architekten Gregor Pils und Andreas Schnetzer, um so den Menschen die Möglichkeit zu bieten, den Platz für sich einzunehmen und den kreativen Austausch untereinander anzuregen. Weiters können sie als Erweiterung der Mittelschule genutzt werden. Die durchlässige Struktur des Palettenhauses bietet darüber hinaus noch den Vorteil, dass es als Beleuchtungselement auf den Plätzen eingesetzt werden kann. Durch die richtige Verortung der temporären Strukturen zueinander, können interessante Zwischenraumsituationen entstehen, die eine Nutzung sowohl am Tag als auch in der Nacht ermöglichen. So können auch diese Plätze je nach Bedarf nachverdichtet werden.



Abb. 106: Hugo-Gottschlich-Park



Abb. 107: Potential U-Bahn Ausgänge



Abb. 108: Ausbreitung hybrides Stadtmilieu

hybrides Stadtmilieu



Potentialfläche



Das letzte große Potential liegt im Bereich des hybriden Stadtmilieus rund um den Winarsky-Hof. Dieses beschränkt sich nicht nur, wie zuvor in Szenario 3 beschrieben auf die Wohnhausanlage, sondern findet sich ebenso im umliegenden Bestand wieder. Dabei spielt die Durchdringbarkeit der Gebäudeblöcke eine große Rolle. Auf den ersten Blick wirken diese sehr massiv, jedoch stellen sie teilweise sehr prominente, teilweise unscheinbare Durchgänge her, die die Grenzen zwischen öffentlichen und privaten Grünraum verschwinden lassen. Kombiniert mit dem Internet der Dinge oder den sozialen Medien lassen sich neue Nutzungsformen implementieren und Aufmerksamkeit für Plätze schaffen, die sonst kaum genutzt werden. Der Winarsky-Hof stellt einen guten Ausgangspunkt für die Erschließung dieses neuen Stadtquartiers dar, die sich zunächst anhand der Leystraße ausbreiten und Verbindungen parzellenübergreifend durch den Bestand herstellen kann. Die Wohnnutzung und gigantischen Gebäudeblöcke treten in den Hintergrund und geben dem urbanen Leben genug Platz, um sich ausbreiten zu können und so neue Gemeinschaften abseits der Nachbarschaft im Haus entstehen zu lassen. Die logische Konsequenz ist die Verstärkung der Durchgänge im Bestand sowie das Bereitstellen von Gemeinschaftsflächen sowohl im Außenraum als auch in der Erdgeschosszone.



Abb. 109: Durchlässigkeit Otto-Gratzl-Hof



Abb. 110: Durchlässigkeit Gerlhof

# CONCLUSIO

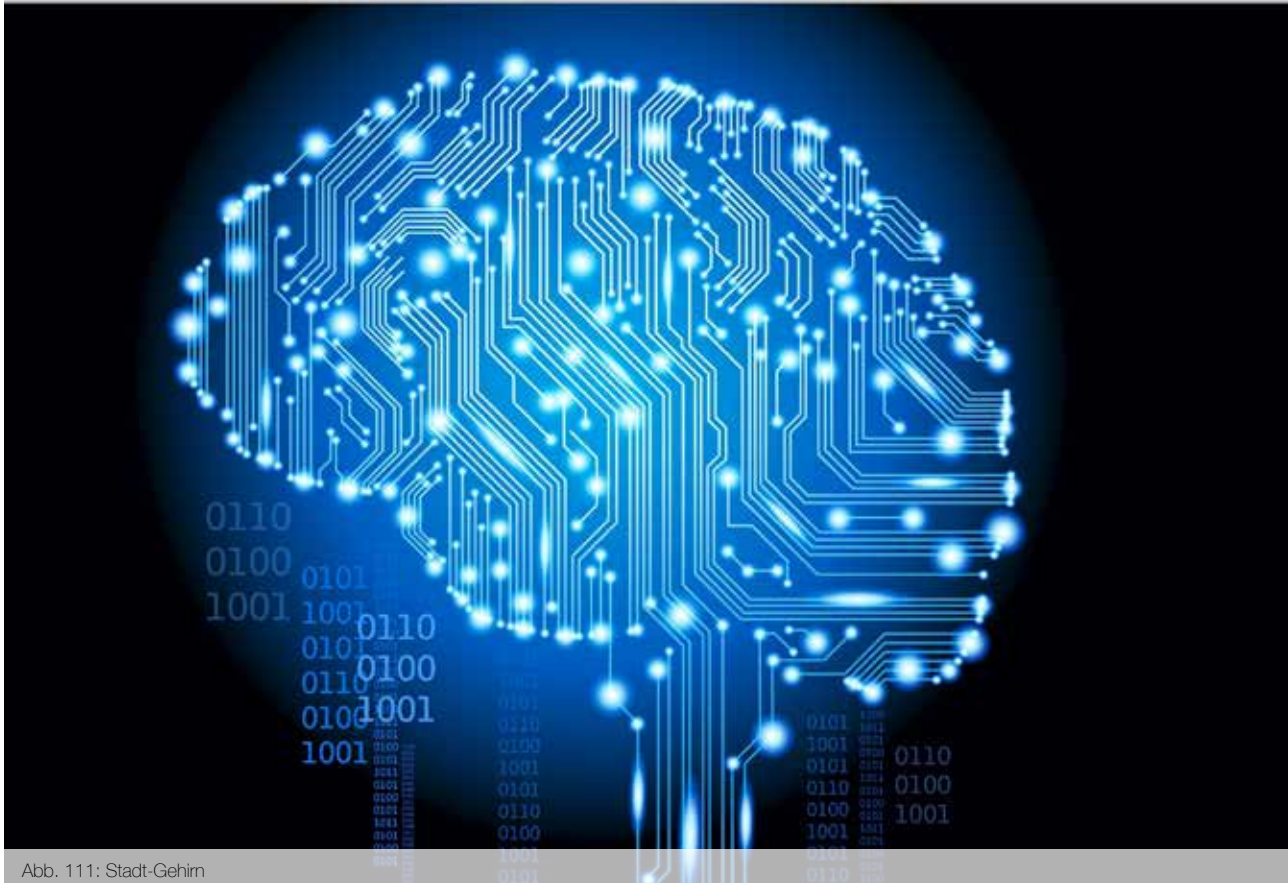


Abb. 111: Stadt-Gehirn

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die traditionelle Stadtplanung nicht mehr funktioniert. Parzellen-Denken und „Verordnungen von oben“ werden von der Bevölkerung nicht angenommen und führen daher nicht zum gewünschten Ergebnis. Im digitalen Zeitalter verlangen die Menschen mehr Transparenz und Mitspracherecht in jedem Bereich ihres Lebens. Der digitale Raum kann vielseitig als Planungsinstrument eingesetzt werden, um die Bürger zu informieren, Ideen zu sammeln und diese im Vorfeld gemeinsam zu erörtern. Als Schnittstelle zwischen dem Bürger und der Stadtverwaltung fungiert das Bezirks-Cockpit, das sowohl als Sprachrohr für die Bewohner einzelner Bezirke, als auch zum Austausch zwischen den unterschiedlichen Ebenen der Stadtplanung dienen kann. Die Sammlung und kontextbezogene Aufbereitung der Daten durch das Internet der Dinge macht es möglich, sehr schnell auf jede Situation zu reagieren. Bezieht man weiterhin auch die Daten der sozialen Netzwerke mit ein, bekommt die Stadt ein Gehirn. Jeden Menschen mit einem Smart Phone kann man nun als Neuron sehen, das viele Verbindungen eingeht und immer mehr Informationen produziert. Gleichsam einem menschlichen Gehirn kann das Bezirks-Cockpit von seinen Bewohnern lernen und sich mit anderen Bezirken austauschen. Daraus resultiert ein Katalog an besten Beispielen, der zur Verifizierung der einzelnen Bürgerideen dient.

Die prozesshafte Gestaltung der drei Szenarien soll zu mehr Beteiligung der Menschen am urbanen Leben führen, da sie sich aktiv für die baulichen Interventionen entschließen. Es soll ein Bewusstsein für den urbanen Mehrwert und ein Verständnis für den baulichen Prozess geschaffen werden. Die drei Szenarien dieser Diplomarbeit zeigen die städtebaulichen Qualitäten der einzelnen Strukturen und wie man sie, in den meisten Fällen, mit geringen Mitteln aktivieren kann. Darüberhinaus bieten sie in ihrer Abfolge einen neuen Masterplan für eine grüne, fußläufige Querachse vom Donaukanal bis zur Alten Donau an.

Abschließend sei gesagt, dass ein urbanes Lebensgefühl nicht am Computer entworfen werden kann. Es ist möglich, dass eine Straßenecke aus unerfindlichen Gründen mehr Personen anzieht als ein wunderschön ausgestalteter Park. Will man also ansatzweise versuchen, urbane Prozesse zu steuern, so muss dies immer als Reaktion passieren. Diese kann durch objektive Messungen hervorgerufen werden, jedoch ist es besser, in direkten Kontakt mit den Menschen zu treten. Die Bewohner eines Stadtquartiers wissen am besten, welche Eingriffe sie sich wünschen und erst wenn dieser Diskurs den höchsten Wert im Planungsprozess einnimmt, werden wahrlich nachhaltige Interventionen möglich sein. Die modernen Technologien und Medien machen dies so einfach wie nie.

# LITERATURVERZEICHNIS

BEHRENS, Peter, Josef Hoffmann, Die Wohnhausanlage der Gemeinde Wien Winarskyhof im XX. Bezirk, Wien 1926.

BURMEISTER, Klaus, Ben Rodenhäuser, Stadt als System - Trends und Herausforderungen für die Zukunft urbaner Räume, München 2016.

ETEZADZADEH, Chirine, Smart City - Stadt der Zukunft? Die Smart City 2.0 als lebenswerte Stadt und Zukunftsmarkt, Wiesbaden 2015.

FEICHTLER, Manfred, Freeze Vienna (Flashmob) - Wien, Stephansplatz, Youtube, 17.01.2009, Web, zugegriffen am 18.08.2018, 10:42.

GEHL, Jan, Leben zwischen Häusern, Berlin 2015.

GRANER, Hans, Christoph Luchsinger, STEP 2025 - Fachkonzept Hochhäuser, Wien 2014.

INITIATIVE D21, Mobile Internetnutzung, Gradmesser für die digitale Gesellschaft, Konz 2014.

JAEKEL, Michael, Smart City wird Realität, Wegweiser für neue Urbanitäten in der Digitalmoderne, Wiesbaden 2015.

KACZOROWSKI, Willi, Die smarte Stadt - Den digitalen Wandel intelligent gestalten, Stuttgart 2014.

KNOPF, Marcel, Traffic - Wie Sie mit bezahlter Werbung über das Internet Neukunden gewinnen und Ihren Umsatz deutlich steigern können, Berlin 2018.

KONSORTIUM Pocket Mannerhatten Ottakring, Pocket Mannerhatten Handbuch - eine Anleitung zum räumlichen Tauschen und Teilen, Wien 2017.

LILL, Felix, Fujisawa - ein futuristisches Wohnmodell, Wien 2015, in Die Presse am Sonntag, Wien 2015.

OBERMANN, Rene, Das Netz der Zukunft, in: Huffingtonpost (10.10.2013), URL: [https://www.huffingtonpost.de/rene-obermann/das-netz-der-zukunft\\_b\\_4070871.html](https://www.huffingtonpost.de/rene-obermann/das-netz-der-zukunft_b_4070871.html) zugegriffen am 18.08.2018, 11:54.



PSENNER, Angelika, Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Wien 2012.

PUSCHER, Gregor, Thomas Titz, Stadt muss leben - Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Wien 2008

RAUTERBERG, Hanno, Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digitalmoderne, Berlin 2013.

WELLER, Susanne, Smart City: Die Stadt der Zukunft entsteht aus Sensoren, in: weller-media, (02.09.2016),

URL: <http://www.weller-media.com/magazin/smart-city-die-stadt-der-zukunft-entsteht-aus-sensoren/>  
zugegriffen am 18.08.2018, 11:30.

STADT WIEN, Wiener Wohnen, Johann-Kaps-Hof, in: wienerwohnen  
URL: <https://www.wienerwohnen.at/hof/40/Johann-Kaps-Hof.html>  
zugegriffen am 15.07.2018, 14:30.

STADT WIEN, Wiener Wohnen, Winarskyhof, in: wienerwohnen  
URL: <https://www.wienerwohnen.at/hof/227/Winarskyhof.html>  
zugegriffen am 28.07.2018, 14:27.

STADT WIEN, Wiener Wohnen, Winarskyhof, in: wienerwohnen  
URL: <https://www.wienerwohnen.at/hof/226/Otto-Haas-Hof.html>  
zugegriffen am 28.07.2018, 15:03.

WOCHER, Martin, Axel Höpner, Vorreiter Siemens - Digitalisierung vor dem Durchbruch, in: Handelsblatt (21.04.2016), URL: <https://www.handelsblatt.com/technik/hannovermesse/vorreiter-siemens-digitalisierung-vor-dem-durchbruch/13480532-all.html> zugegriffen am 18.08.2018, 11:50.

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 01: Freeze Vienna

bezogen von: <https://i.ytimg.com/vi/oBOIQDPoJXA/maxresdefault.jpg>, 15.09.2018

Abb. 02-03: Ad-Busting/Guerilla Gardening

bezogen von: LYDON, Mike, Tactical Urbanism 2, o.O. o.J.

Abb. 04: Parkourlauf

bezogen von: <https://i.ytimg.com/vi/H6OYYWvAiwA/maxresdefault.jpg>

Abb. 05: Wiener City-Bikes

bezogen von: [https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2011/11/07/849667\\_web.jpg?1320662850](https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2011/11/07/849667_web.jpg?1320662850)

Abb. 06: Masdar City

bezogen von: <http://meconstructionnews.com/wp-content/uploads/2016/04/masdar531.gif>

Abb. 07: Fujisawa

bezogen von: [https://cdn-images-1.medium.com/max/1280/1\\*fgU5oMYSMiY4E-u6G1j5CQ.jpeg](https://cdn-images-1.medium.com/max/1280/1*fgU5oMYSMiY4E-u6G1j5CQ.jpeg)

Abb. 08: New Songdo City

bezogen von: [https://www.kpf.com/actions/nmclimages/image/generatelmage?height=1093&path=%2FAI-Projects%2FK-R%2FNew-Songdo-City-Master-Plan%2FNew-Songdo-City-Master-Plan\\_P1.jpg&v=4&width=1600](https://www.kpf.com/actions/nmclimages/image/generatelmage?height=1093&path=%2FAI-Projects%2FK-R%2FNew-Songdo-City-Master-Plan%2FNew-Songdo-City-Master-Plan_P1.jpg&v=4&width=1600)

Abb. 09: Connected City Barcelona

[http://s3-eu-central-1.amazonaws.com/wp-urbanhub-upload/wp-content/uploads/2018/02/07170231/SmartCity\\_Barcelona\\_Blogartikel.png](http://s3-eu-central-1.amazonaws.com/wp-urbanhub-upload/wp-content/uploads/2018/02/07170231/SmartCity_Barcelona_Blogartikel.png)

Abb. 10: Breitbandverbindung

bezogen von: <https://www.wp-traffic.de/cms/images/breitband-internet-slider.png>

Abb. 11: Cloud-Computing

bezogen von: <https://www.voip-information.de/wp-content/uploads/2012/10/cloud-computing-1.jpg>

Abb. 12: soziale Netzwerke

bezogen von: <https://www.securitymagazine.com/ext/resources/Default-images/Responsive-Defaults/socialmedia1-900px.jpg?1472047046>

Abb. 13: Internet der Dinge - Vernetzung

bezogen von: <https://www.lineaedp.it/files/2018/03/loT.jpg>

Abb. 14: globale Vernetzung der lokalen Cockpits

bezogen von: <https://scet.berkeley.edu/wp-content/uploads/Global-Innovation-Collider-Image-1.jpg>

Abb. 15: Handlungsfeld Brigittenau

bezogen von: <https://www.wien.gv.at/ma41/datenviewer/public/>

Abb. 16-18: Google 3D Darstellungen

bezogen von: <https://www.google.de/maps>

Abb. 19: Blockbebauung in Brigittenau

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 20: Leerstand Erdgeschoss heute

bezogen von: [http://www.erdgeschosszone.com/wordpress/wp-content/uploads/2014/06/IMG\\_14771.jpg](http://www.erdgeschosszone.com/wordpress/wp-content/uploads/2014/06/IMG_14771.jpg)

Abb. 21: Erdgeschoss-/Straßennutzung

bezogen von: [http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?p\\_iBildID=10003656](http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_iBildID=10003656)

Abb. 22: gemeinsamer Einsatz

bezogen von: [https://www1.cbn.com/sites/default/files/styles/original/public/fists-commitment-team\\_si.jpg?itok=uYsMHDW6](https://www1.cbn.com/sites/default/files/styles/original/public/fists-commitment-team_si.jpg?itok=uYsMHDW6)

Abb. 23: soziale Bewährtheit

bezogen von: [https://de.ryte.com/wiki/nsfr\\_img\\_auth.php/0/02/600x400-SocialProof-01.png](https://de.ryte.com/wiki/nsfr_img_auth.php/0/02/600x400-SocialProof-01.png)

Abb. 24-35: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 36-40: Pocket Mannerhatten

bezogen von: <https://pocketmannerhatten.at/>

Abb. 41-46: Intervention im Parkraum

bezogen von: LYDON, Mike, Tactical Urbanism 2, o.O. o.J.

Abb. 47: Erdgeschossverweiterung

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 48-53: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 54-55: Masterplan Nordwestbahnhof

bezogen von: PUSCHER, Gregor, Thomas Titz, Stadt muss leben - Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Wien 2008

Abb. 56: High Line

bezogen von: [https://www.nycgo.com/images/venues/1090/highline\\_taggeryanceyiv\\_7717\\_copy\\_\\_x\\_large.jpg](https://www.nycgo.com/images/venues/1090/highline_taggeryanceyiv_7717_copy__x_large.jpg)

Abb. 57-62: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 63: Spielplatz neu

bezogen von: <https://www.archdaily.com/884956/park-n-play-jaja-architects/5a272342b22e38ced10001ad-park-n-play-jaja-architects-photo>

Abb. 64-67: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 68-70: Modellfotos

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 25.09.2018

Abb. 71: Bestandsfotographie

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 72-75: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 16.08.2018

Abb. 76: Grundrisse, historischer Plan

bezogen von: BEHRENS, Peter, Josef Hoffmann, Die Wohnhausanlage der Gemeinde Wien Winarskyhof im XX. Bezirk, Wien 1926Abb.

Abb. 77-89: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 16.08.2018

Abb. 90: Spielplatz neu

bezogen von: <https://www.archdaily.com/884956/park-n-play-jaja-architects/5a272342b22e38ced10001ad-park-n-play-jaja-architects-photo>

Abb. 91-95: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 16.08.2018

Abb. 96: Copenhagen Harbour Bath

bezogen von <https://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot/500d80e428ba0d6625000190-copenhagen-harbour-bath-plot-image>

Abb. 97-104: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 105: Palettenhaus

bezogen von: [https://www.detail.de/fileadmin/\\_processed\\_/b/6/csm\\_962\\_500\\_279\\_a81e1b8102.jpg](https://www.detail.de/fileadmin/_processed_/b/6/csm_962_500_279_a81e1b8102.jpg)

Abb. 106-107: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 108: Ausbreitung hybrides Stadtmilieu

bezogen von bezogen von: <https://www.google.de/maps>  
bearbeitet von BONHOLZER, Christoph

Abb. 109-110: Bestandsfotographien

bezogen von: BONHOLZER, Christoph, Wien am 22.05.2018

Abb. 111: Stadt-Gehirn

bezogen von: <http://pavbca.com/walldb/original/0/a/6/498496.jpg>

Sofern nicht anders angegeben sind sämtliche Pläne und Darstellungen von mir persönlich gezeichnet und Teil des geistigen Eigentums dieser Diplomarbeit.