



MASTER-/DIPLOMARBEIT

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

Manfred Berthold

Prof Arch DI Dr

unter Mitbetreuung von

Karl Deix

Ass Prof DI Dr

E253 - Institut für Architektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

Wien, am _____
Datum

TETRIS

Neue urbane Siedlungsstruktur im
gründerzeitlichen Stadtgefüge von Wien

TETRIS

New urban settlement structure in the
Gründerzeit cityscape of Vienna

Maria Walter

Matr. Nr. 01526934

A 1160 Wien

Hasnerstraße 142/5

+43 660 791 63 77

maria.walter89@yahoo.de

Unterschrift

DANKSAGUNG

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nutzen und mich herzlich bei allen Betreuern und Freunden bedanken die mich während meines Studiums und vor allem während der Diplomarbeit unterstützt haben.

Mein Dank gilt Prof. Manfred Berthold, der mich als Betreuer in dieser Arbeit begleitet hat und mir die Möglichkeit gab, mich mit dieser Thematik auseinander zusetzen.

Desweiteren bedanke ich mich sehr bei meinen Eltern für ihre Unterstützung während meiner Studienzeit.

Besonders bedanken möchte ich mich bei meinen guten Freunden Olessja Kislizina und Dominik Just die mir während der Diplomzeit mit ihrem Rat und ihrer moralischen Unterstützung zur Seite standen. Sowie bei Claudio Anderwald für sein fachliches Wissen.

This work is focusing on the questioning of common urban and residential building concepts. The sealed surfaces strongly shape the appearance of our European cities and today's building construction projects with their monotonous facades let the streets evermore look like self-made urban canyons. While maintaining the same architectural density, an innovative municipal residential structure is to be evolved that offers residents a variety of open and green spaces compared to the existing block edge development. The newly designed structure should be able to react to the different everyday needs of the users through the social and commercial use on the ground floor, the created communication and recreation zones on various levels and the integrated housing options.

INHALT

Das weibliche Geschlecht untersteht dem männlichen in keiner Weise. Auf Grund der Vereinfachung wurde die männliche Form gewählt.

1 EINLEITUNG	9
2 SITUATIONSANALYSE	11
2.1 Gebiet	12 - 19
2.2 Blockrandbebauung	20 - 21
2.3 Stadtbahn	22 - 27
2.4 Stadtbahnbögen	28 - 29
2.5 Öffentliche Anbindung	30 - 31
2.6 Lärmkarten	32 - 33
3 ZIELE DER ARBEIT	35
4 MATERIAL UND METHODIK	37
4.1 Referenzen	
4.1.1 Struktur	38 - 39
4.1.2 Konstruktion	40 - 41
4.1.3 Stadtwege	42 - 43
4.2 Formfindung	44 - 49
4.3 Konzept	50 - 51
4.4 Stadtwege	52 - 53
4.4 Konstruktionsvarianten	54 - 71

1 EINLEITUNG

Diese Arbeit baut auf einen vorigen Entwurf des Masterstudiums (Großes Entwerfen „Straßenkunst Architektur“ 253.953) unter der Betreuung von Prof. Manfred Berthold auf.

Ziele der Lehrveranstaltung waren bereits bekannte städtebauliche Strukturen zu hinterfragen und neue Lösungsansätze zu kreieren. Grünflächen, die damit einhergehende höhere Lebensqualität und eine praktische Nutzung stehen im Vordergrund des Entwurfsprozesses. Als Ort wurde ein Straßenzug von einem Kilometer Länge entlang des Lerchenfelder und Hernalser Gürtels gewählt. Bei gleichbleibender baulicher Dichte soll dort eine neue städtebauliche Struktur entstehen.

Im Rahmen meiner Diplomarbeit werde ich diese Thematik vertiefen.

Der Entwurf legt sich strukturell über das gründerzeitliche Gefüge und verknüpft dabei verschiedene städtische Ebenen. Dies führt zu einem Zusammenspiel von inkohärenten Geschwindigkeitsfrequenzen des Stadtlebens und lässt eine neue Dynamik zwischen Nutzern und Bewohnern entstehen. Der Fußgängerbereich, der sich üblicherweise in der Erdgeschosszone befindet, wird als Dachpromenade ausgebildet und bietet dem Nutzer einen neuen Blickwinkel auf und durch die Stadt.

2 SITUATIONSANALYSE



2.1 GEBIET





LERCHENFELDER GÜRTEL

TECHNISCHE DATEN:

Benannt:	1883
Lokalisierung:	U-Bahnstation U6 Thaliastraße bis U6 Josefstädter Straße
Bezirke:	7., 8., 16.
Stadtbahnbögen:	15-48
Nutzung:	ab 1898 Teil der Gürtellinie der Stadtbahn seit 1989 Nutzung der U6



HERNALSER GÜRTEL

TECHNISCHE DATEN:

Benannt:	1894
Lokalisierung:	U-Bahnstation U6 Josefstädter Straße bis U6 Alserstraße
Bezirke:	8,9,17.
Stadtbahnbögen:	49-89
Nutzung:	ab 1898 Teil der Gürtellinie der Stadtbahn seit 1989 Nutzung der U6

Bei dem gewählten Gebiet handelt es sich um einen Auszug des Wiener Gürtels, früher als Gürtelstraße bekannt. Der Gürtel ist eine der am stärksten befahrenen Hauptverkehrsachsen, die um die Wiener Stadtmitte führen. Er wird in einzelne Teilabschnitte unterteilt. Primär in Süd- und Westgürtel und sekundär detaillierter durch den einzelnen Stadtteil beschrieben, durch den er führt. Der ausgesuchte Straßenzug befindet sich am Westgürtel im Bereich des Lerchenfelder und Hernalser Gürtels. Der Lerchenfelder Gürtel wurde 1883 benannt, vorher war er Teil der Gürtelstraße. Seinen Namen erhielt er infolge seiner örtlichen Beziehung zu der Vorstadt Altlerchenfeld. Der Hernalser Gürtel bildete auch einen Teil der Gürtelstraße und bekam seinem Namen 1894, aufgrund

seiner Lage zum Bezirk Hernals. Mittig des Gürtels verläuft das alte Stadtbahnviadukt, das seit 1989 für den Betrieb der U-Bahnlinie U6 genutzt wird, welche in diesem Bereich oberirdisch geführt wird. Die von Otto Wagner gestalteten Stadtbahnstationen wurden saniert und in den U-Bahnbetrieb mit eingebunden. Der Straßenzug beginnt an der U-Bahnstation Thaliastraße entlang der Station Josefstädter Straße und endet an der U6-Station Alserstraße. Bei den Stationen Josefstädter Straße und Alserstraße handelt es sich um die ehemaligen Stadtbahnstationen von Otto Wagner. Die Station Thaliastraße ist 1983 errichtet worden. Der Neubau grenzt sich in seiner Ausführung klar von den restlichen Stationen ab. Das Stadtbahnviadukt verläuft durch verschiedene

Bezirke und teilt die Gebiete in den inneren und den äußeren Gürtel. Die Erdgeschosszone wird als Laden- und Barzone genutzt. Entlang der Stadtbahnbögen ist ein weiter Rad- und Fußgängerweg mit einzelnen Grünzonen angelegt. Der Straßenzug ist beidseitig dicht bebaut und wird von einer gründerzeitlichen Bauweise geprägt. Man findet in dem Gebiet eine bauliche Dichte mit einer Geschossflächenzahl von 2,2 vor. Es ist ein ambivalenter Ort, der auf der einen Seite hohe Qualitäten aufweist und dennoch einen städtischen Brennpunkt darstellt. Durch das hohe Verkehrsaufkommen, hat der Gürtel mit einer hohen Feinstaub- und Lärmbelastung zu kämpfen. Im Hinblick auf den sozialen Status und die Herkunft der Bewohner finden man eine starke Durchmischung vor.





ANGRENZENDE BEZIRKE

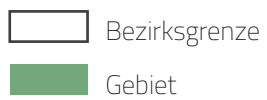
Das gewählte Gebiet erstreckt sich über vier Bezirke, die durch das Stadtbahnviadukt in die inneren und äußeren Bezirke getrennt werden. Die neu konzipierte Siedlung bietet die Möglichkeit, eine Verbindung dieser Zonierungen zu schaffen.

Lerchenfelder Gürtel

7. Neubau
8. Josefstadt
16. Ottakring

Hernalser Gürtel

8. Josefstadt
9. Alsergrund
17. Hernals



2.2 BLOCKRANDBEBAUUNG

In Folge der Industrialisierung und der damit verbundenen Zuwanderung in die Städte stieg der Bedarf an Wohnraum. Die Antwort darauf war die gründerzeitliche Blockrandbebauung, welche bis heute das Wiener Stadtbild stark prägt. Dieser Bautypus folgt einem orthogonalen Raster und zeichnet sich vor allem durch seine geschlossene Bauweise aus, die im Zentrum einen Innenhof oder eine Freifläche bildet, welche den Bewohnern zur Verfügung stehen soll. Der Wohnbau orientiert sich zu einer Straßenseite hin und wird von den Nebenstraßen umschlossen. Die Gründerzeithäuser sind bekannt für ihre hohen Wohngeschosse und die großzügige Erdgeschosszone, die Platz für Handel

und Gastronomie bieten. Auf der anderen Seite sind die schlechten Belichtungsverhältnisse, die sich z.B. durch die introvertierte Konzipierung der Räumlichkeiten ergeben, große Nachteile dieser Bauweise. Im Außenbereich sind kaum öffentliche Nutzflächen zu finden, denn die entstandenen, großzügigen Straßenzwischenräume wurden für den motorisierten Individualverkehr umgenutzt. Mit der Verlagerung der kommerziellen Zentren an die Stadtränder erlebte auch die gründerzeitliche Erdgeschosszone einen Wandel, welcher durch Leerstände geprägt war. Die Gründerzeitquartiere waren für eine fußläufige Nutzung bzw. Erschließung konzipiert, bestehend aus kleinen Lokalen und einer Vielfalt an Läden.



2.3 STADTBAHN

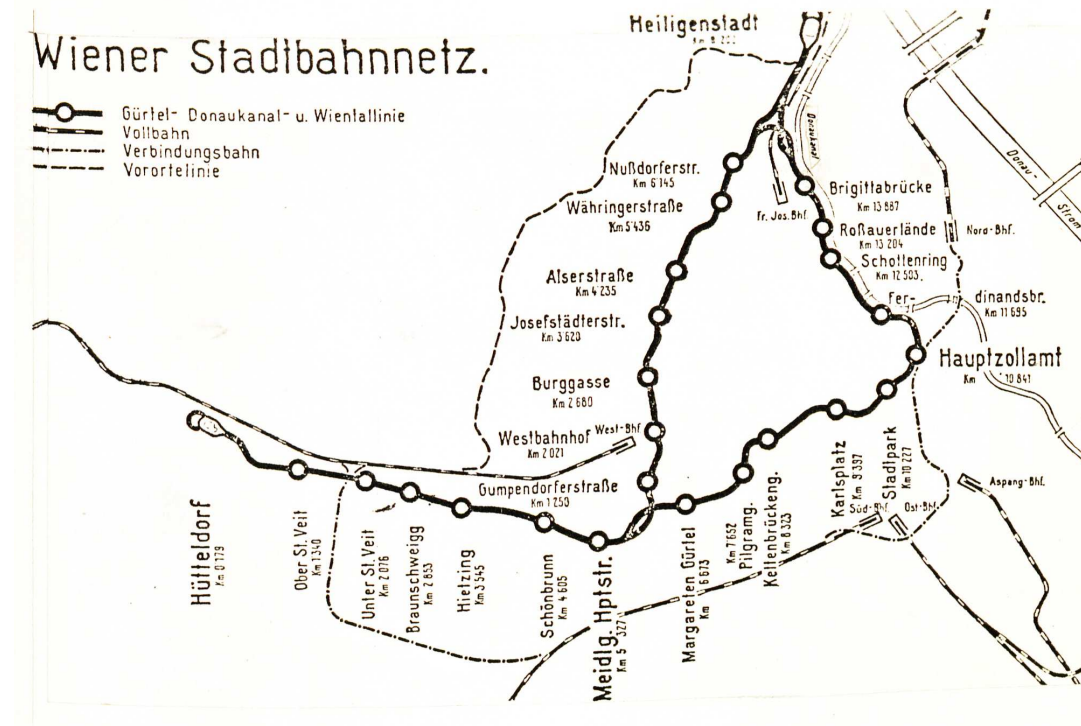
Die Stadtbahn erstreckt sich zum größten Teil außerhalb des ehemaligen Linienwalls, der 1704 errichtet wurde. Er diente zur Abwehr der Kuruzen, später verlor der Linienwall seine militärische Funktion und diente als Steuergrenze. Es wurde eine Verzehrsteuer für die nach Wien eingeführten Lebensmittel erhoben. Der Wall bildete somit eine soziale Grenze, da aufgrund der Steuererhebung die Lebenshaltungskosten innerhalb des Linienwalls höher waren als außerhalb. Mit der Eingemeindung der Vorstädte wurde der Linienwall 1894 abgetragen. Die 1873 eröffnete Gürtelstraße wurde nach der Dekonstruktion des Walls verbreitert.

Die Gürtellinie wurde um 1900 im Zuge des Wiener Stadtbahnbaus errichtet. Das Stadtbahnnetz bestand aus vier Eisenbahnlinien, welche durch die Stadt führten. Die Streckenführung folgte aber eher Bedingungen der Eisenbahn bzw. militärischen Aspekten und war somit nicht ausreichend auf den innerstädtischen Personenverkehr ausgelegt. Die Gürtellinie verknüpfte die ca. neun Kilometer lange Strecke vom Bahnhof Heiligenstadt bis Meidlinger Hauptstraße miteinander.

Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn wandelte sich auch der Blick auf die Stadt. Es änderte die Zugänglichkeit für innerstädtische Entfernungen und man konnte Wien aus einer anderen Perspektive erleben. Die Stadt, die vorher eher fußläufig ausgerichtet war oder nur durch die Geschwindigkeit der Pferde eingeschränkt wurde, bekam nun eine weitere Dimension. Otto Wagner verstand das Großprojekt als städtebauliches Instrument und fungierte als Planer und Gestalter der Stadtbahn. Er entwarf die Stadtbahnstationen bzw. Bahnhöfe, Brücken und Viadukte. Die Stadtbahn wurde als Hochbahn konzipiert – aber aufgrund der unterschiedlichen Geländeverläufe, durch die sich die Gürtellinie erstreckt, wurden Stationen in Hoch- und Tieflage entworfen. Die Stationen in den Tieflage können als Einschnitte verstanden werden. Die Stadtbahn verläuft oberirdisch bis zu 15 Meter über der Straßenkante. 1924 wurde die Gürtelstrecke in das elektronische Straßenbahnnetz der Gemeinde Wien eingebunden. 1989 wurde das Stadtbahnviadukt dann in den U-Bahnbetrieb integriert. Einige der Stationen der Gürtellinie sind heute immer noch bekannt als Stationen der U6 und U4.

l. oben Abb. 2.3.0
l. unten Abb. 2.3.1
r. oben Abb. 2.3.2

Ansicht Viadukt
Ansicht Josefstädter Straße
Wiener Stadtbahnnetz



Stationen der Gürtellinie

Heiligenstadt
Nussdorfer Straße
Währinger Straße
Michelbeuern
Alser Straße
Josefstädter Straße
Burggasse
Westbahnhof
Gumpendorfer Straße
Meidling - Hauptstraße

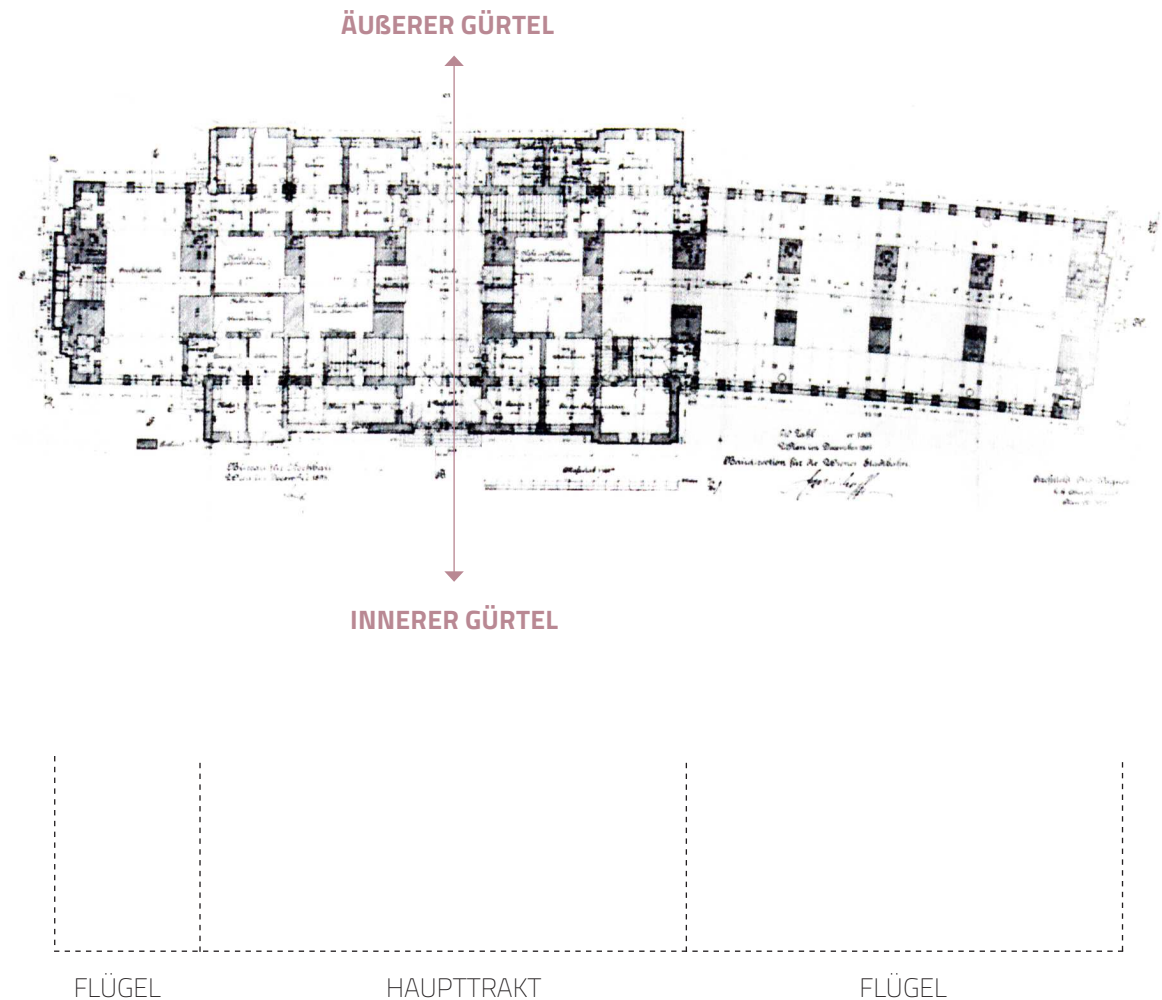
Stationen der U6 entlang der Gürtellinie

Spittelau	Neubau
Nussdorfer Straße	Hochstation
Währinger Straße	Hochstation
Michelbeuern	Neubau
Alser Straße	Hochstation
Josefstädter Straße	Hochstation
Thaliastraße	Neubau
Burggasse	Tiefstation
Westbahnhof	Neubau
Gumpendorfer Straße	Hochlage
Längenfeldgasse	Neubau

STADTBAHNSTATION JOSEFSTÄDTER STRAßE

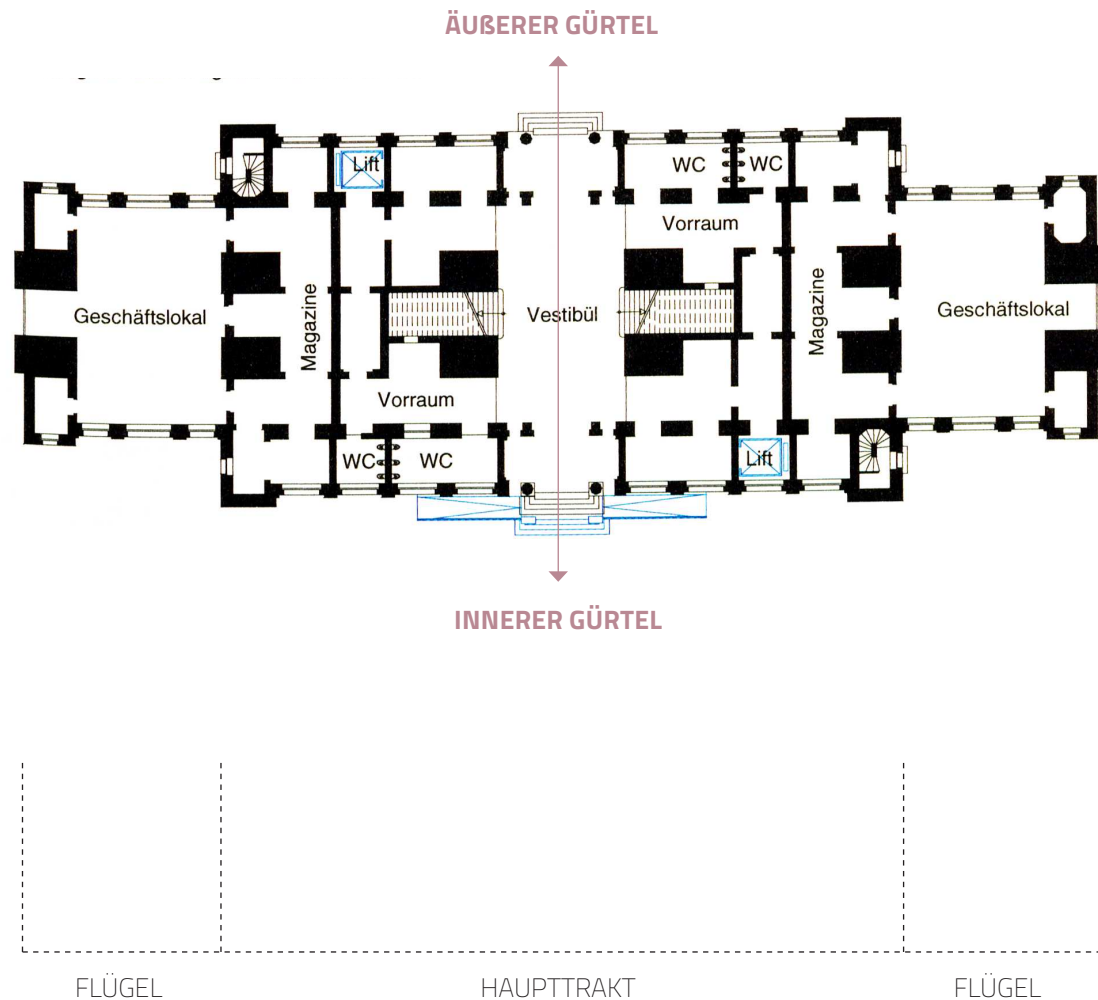
24

Die Station Josefstädter Straße befindet sich in einer Neigung des Stadtbahnviadukts. Die Bahngleise verlaufen mit der Krümmung der Straße, das Hauptgebäude passt sich der Rundung nicht an. Die Josefstädter Straße ist niedriger als die restlichen Stadtbahnstationen, da sie die Verbindung zwischen einer Hoch- und einer Tiefbahnstation schafft. Vor dem U-Bahnbetrieb stand Sie in direkter Verbindung zu der Station Burggasse, die als Tiefbahnstation ausgeführt wurde. Der Haupttrakt ist symmetrisch in sich aufgebaut, liegt doch im Ganzen betrachtet näher zur Straßenkreuzung hin, das ist deutlich erkennbar an den unterschiedlichen Seitenflügeln. Auf Grund der niederen Geschosshöhe wurde die Stiegenführung neben dem Viadukt platziert und nicht zentral im Haupttrakt.

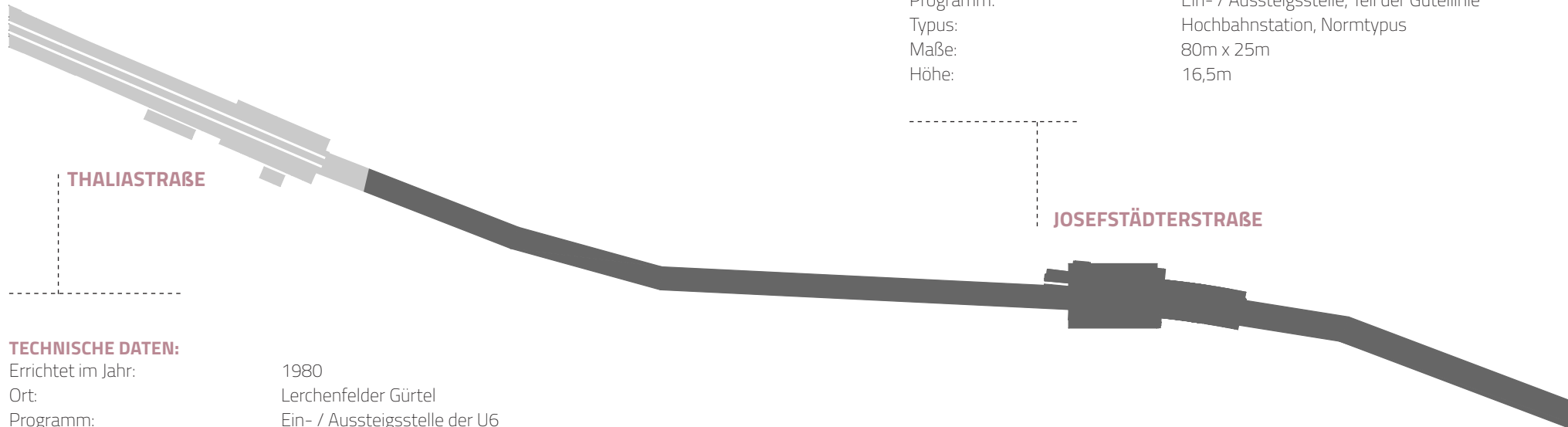


STADTBAHNSTATION ALSERSTRASSE

Die Station ist streng symmetrisch entworfen, Vorbild war die Station Währinger Straße. Ein zentraler Haupttrakt, in dem sich mittig der Eingang befindet, bildet das Zentrum des Baukörpers, welches von zwei Seitenflügeln umschlossen wird, die wiederum Platz für kommerzielle Nutzung bieten. Die Eingänge bzw. Ausgänge erschließen sowohl den inneren als auch den äußeren Gürtel. Die Stationen bilden in ihrer optischen Ausgestaltung eine klare Trennung zum Stadtbahnviadukt. Die Erschließung ist ebenfalls symmetrisch angelegt, die Stiegenhäuser sind zentral, gegenüberliegend im Haupttrakt positioniert.



U-BAHNLINIE U6



TECHNISCHE DATEN:

Eröffnet im Jahr:	1898
Ort:	Lerchenfelder Gürtel / Hernalser Gürtel
Programm:	Ein- / Aussteigsstelle, Teil der Gürtellinie
Typus:	Hochbahnstation, Normtypus
Maße:	80m x 25m
Höhe:	16,5m

TECHNISCHE DATEN:

Errichtet im Jahr:	1980
Ort:	Lerchenfelder Gürtel
Programm:	Ein- / Aussteigsstelle der U6
Typus:	Neubau



1983 begann im Zuge der zweiten Bauphase der Wiener U-Bahn die Integration der ehemaligen Gürtellinie ins Wiener U-Bahnnetz und die Wandlung vom Stadtbahnbetrieb zur U-Bahn-Nutzung endete 1989. Die Strecke bildet heute einen Teilabschnitt der U-Bahnlinie U6, die von Siebenhirten nach Floridsdorf verläuft. Die von Otto Wagner gestalteten Stadtbahnstationen wurden saniert, auf eine barrierefreie Nutzung bezüglich Rampen und Fahrstühle angepasst und mit in den U-Bahnverkehr eingebunden. Die Stromversorgung geschieht über Oberleitungen anstatt mit Stromschienen. Die Station Thaliastraße wurde 1980 errichtet, um die Thalia- bzw. Neulerchenfelderstraße besser anzubinden. Davor passierte die Stadtbahn diesen Bereich direkt ohne Zwischenhalt von Burggasse bis Josefstädter Straße.

links Abb. 2.3.9
rechts Abb. 2.3.10

U-Bahnstation Josefstädter Straße
U-Bahnstation Alserstraße



TECHNISCHE DATEN:

Eröffnet im Jahr:	1898
Ort:	Hernalser Gürtel
Programm:	Ein- / Aussteigsstelle, Teil der Gürtellinie
Typus:	Hochbahnstation, Normtypus
Maße:	74m x 26m
Höhe:	18,2m

ALSERSTRASSE

2.4 STADTBAHNBÖGEN

Das im Jugendstil gestaltete Viadukt sitzt in zentraler Lage des mehrspurigen Gürtels und trennt diesen in seiner Ausrichtung in stadtein- und stadtauswärts. Oberhalb des Viadukts verläuft die U6, unterhalb der Straße werden die Stadtbahnbögen, auch Gürtelbögen genannt, als Szenelokale, Ladenzone, Werkstätten oder Lagerstätten genutzt. Durch die stark befahrene Verkehrsader stört am Tag weder der Werkstattbetrieb, noch nachts die laute Musik.

Der Gürtel galt lange als städtische Problemzone. Das starke Verkehrsaufkommen, die damit verbundene Lärm- und Feinstaubbelastung, fehlender Grünraum und eine hohe Arbeitslosenquote der Anwohner war milieuprägend für die am Gürtel angesiedelten Quartiere. Lange hatte man mit Negativschlagzeilen, wie der hohen Verkehrsüberlastung am Tag und der Rotlichtmeile in der Nacht zu kämpfen. In den letzten Jahren kamen verschiedene Projekte zustande, die sich mit der Aufwertung des Gürtels bezüglich seiner kulturellen, sozialen und ökologischen Aspekte auseinandersetzten.

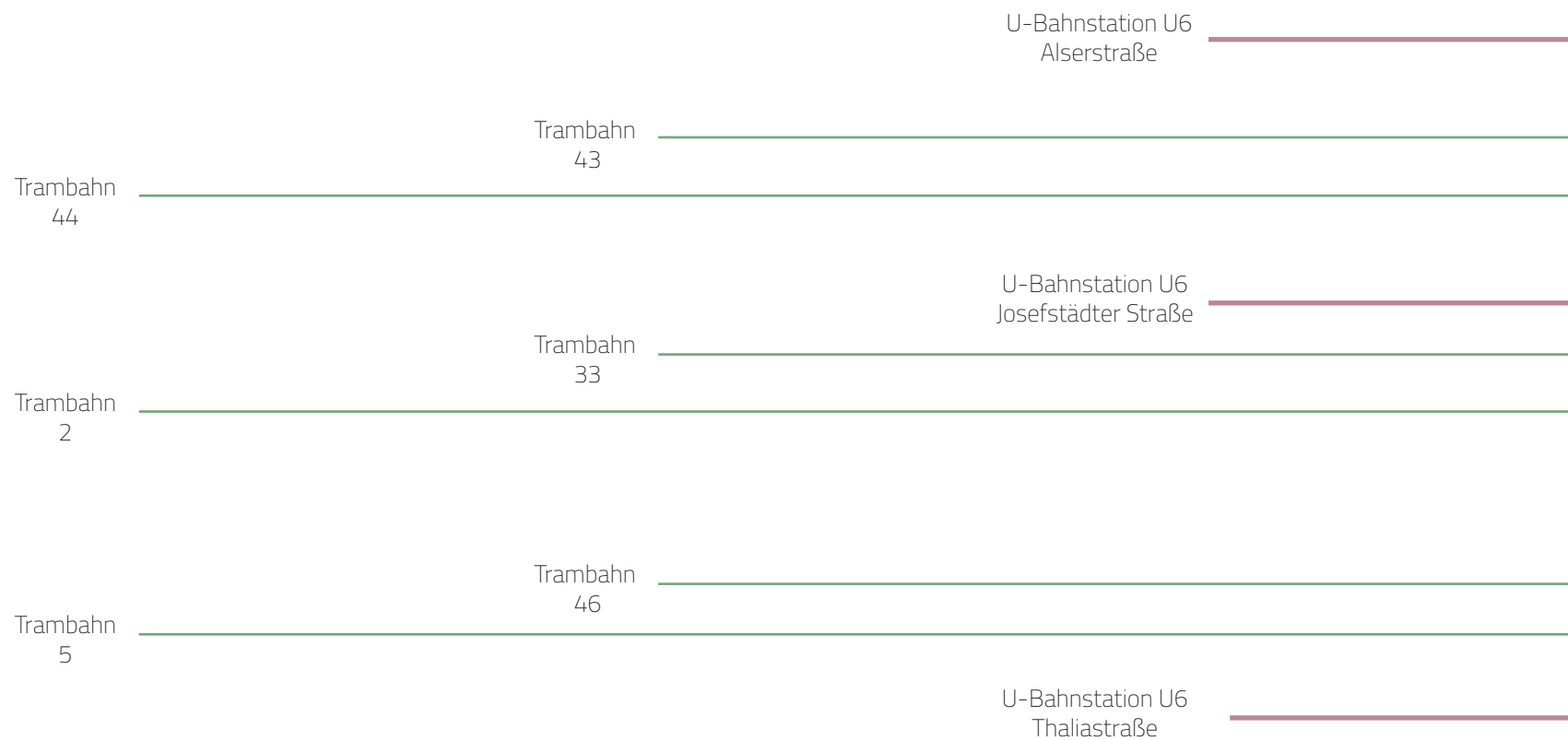
Durch eine EU-Gemeinschaftsinitiative, die sich der Revitalisierung verödeter Stadtviertel widmete, kam von 1995 - 2001 das Programm „Urban Wien - Gürtel Plus“ zustande. Die Initiative legte verschiedene Schwerpunkte zur Aufwertung fest. Einer dieser Schwerpunkte war URBION „Urbane Intervention Gürtel West“, das Programm widmete sich der Um- und Neugestaltung des Westgürtels durch Eingriffe im städtischen Raum. Im Rahmen dieser Initiative kam es zu einer Wiederbelebung und sämtlichen Neunutzungen der Gürtelbögen. Die Integration begrünter Flächen in den Stadtraum erfolgte durch die Umgestaltung von ehemals ungenutztem Freiraum, sowie breiteren Fuss- und Radwegen. Für die Stadtbahnbögen wurde ein neues, lichtdurchlässiges Fassadenkonzept entwickelt, das die Kommunikation zwischen den Bereichen des inneren und äußeren Gürtels fördern sollte.

Heute versteht sich der Gürtel nicht nur als Verkehrsader sondern auch als Ausgehmeile, lebendiger Stadtraum und urbaner Freiraum.

Abb. 2.4.0 Istzustand Stadtbahnbögen



2.5 ÖFFENTLICHE ANBINDUNG



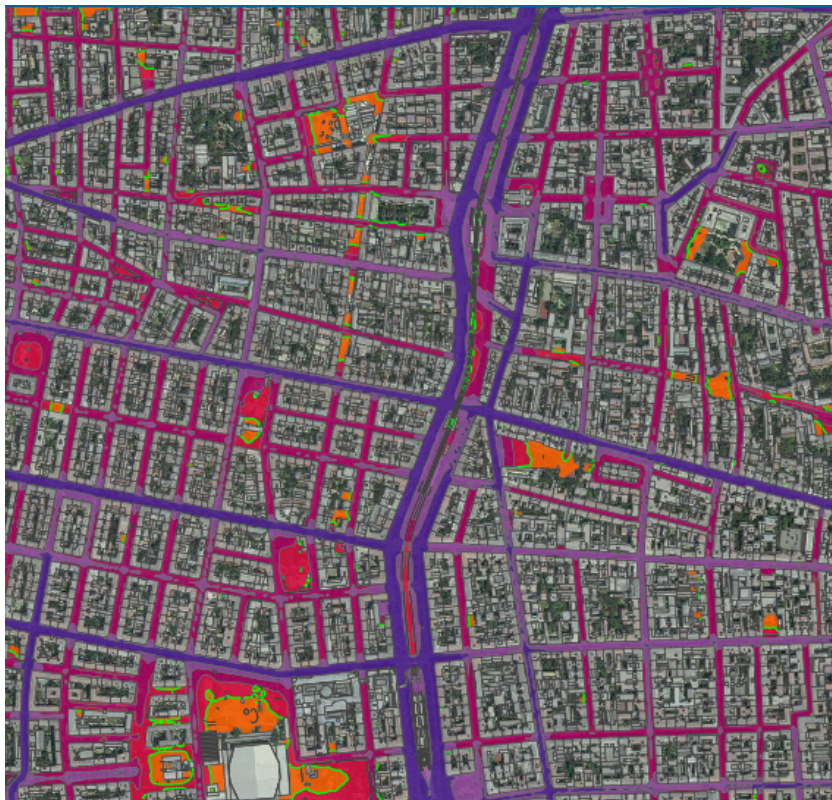
- U-Bahnstation U6
- Trambahnstation



2.6 LÄRMKARTEN

STRAßENVERKEHR

32



24h - Durchschnitt



Nachtwerte



SCHIENENVERKEHR

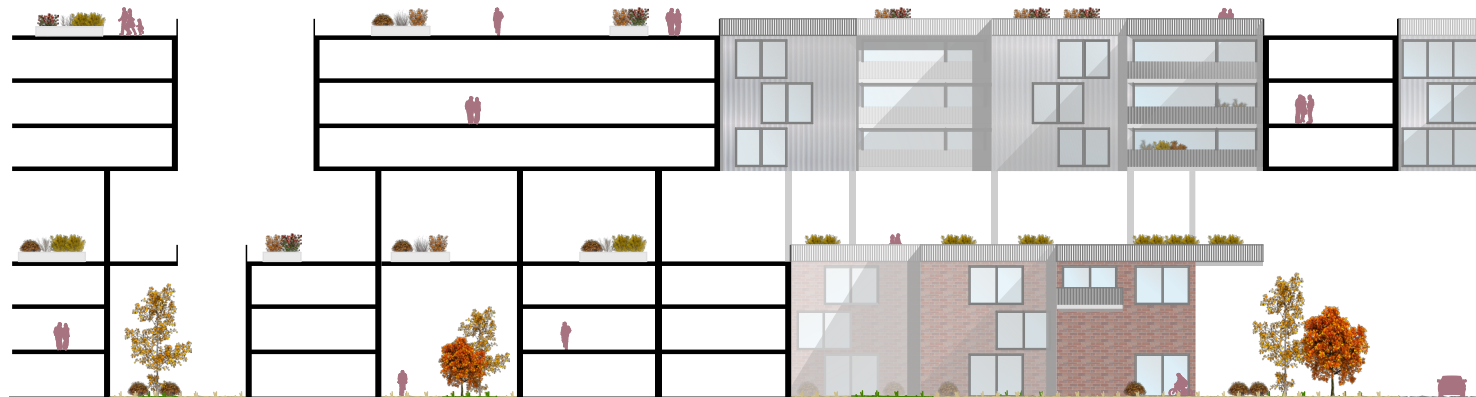


24h - Durchschnitt



Nachtwerte

3 ZIELE DER ARBEIT



*Wie wollen die Menschen in der heutigen Zeit mit neuen Gegebenheiten leben?
 Wie bewegen sie sich fort in einer Stadt, die eigentlich für Arbeits- und
 Lebensbedürfnisse ausgerichtet ist, welche über 100 Jahre alt sind?*

Tetris ist ein Versuch eine Siedlungsstruktur zu entwickeln, die auf viele dieser unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer reagieren kann. Die generierte Struktur schafft durch das Wechselspiel der verschiedenen Ebenen eine Kommunikation zwischen dem privaten und dem öffentlichen Raum. Den Bewohnern werden mehr Freiflächen zur

Verfügung gestellt, die sie individuell oder kollektiv nutzen und bespielen können. Vor allem die Dachpromenade, die sich teilweise über den Gürtel erstreckt und die zwei Straßenzüge miteinander verbindet, bildet das städtische Wohnzimmer, welches vom Verkehr und der Hektik des Alltags ablenkt und dem Nutzer einen neuen Blickwinkel durch die Stadt bietet.



4 MATERIAL UND METHODIK

Die neue Siedlung reagiert durch das Durchmischen von öffentlichem und privatem Raum auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer und schafft über Blickbeziehungen eine Kommunikation zwischen ihnen. Bei genauem Hinschauen lässt sich die Struktur in zwei Ebenen aufgliedern.

Solitäre Bauten bilden die Ebene 1, die sich auf beiden Straßenzügen entlang des Viadukts erstreckt. Die Baukörper stehen in unterschiedlichen Abhängigkeiten bezüglich Nutzung und Tragwerk zueinander und generieren so eine Durchwegung aus Höfen und Gassen. Man findet eine Mischnutzung aus Wohneinheiten und öffentlicher Nutzung vor. Die Anforderungen des alltäglichen Lebens, das heisst die soziale und gewerbliche Nutzung, befindet sich im Erdgeschossbereich - die Einkaufsmöglichkeiten - Kindergärten - Jugendzentren - Dienstleistungen - Handel - Büros - Cafés - Restaurants - Studios - die derzeit am Gürtel angesiedelt sind, werden auch in der neuen Siedlung Platz finden.

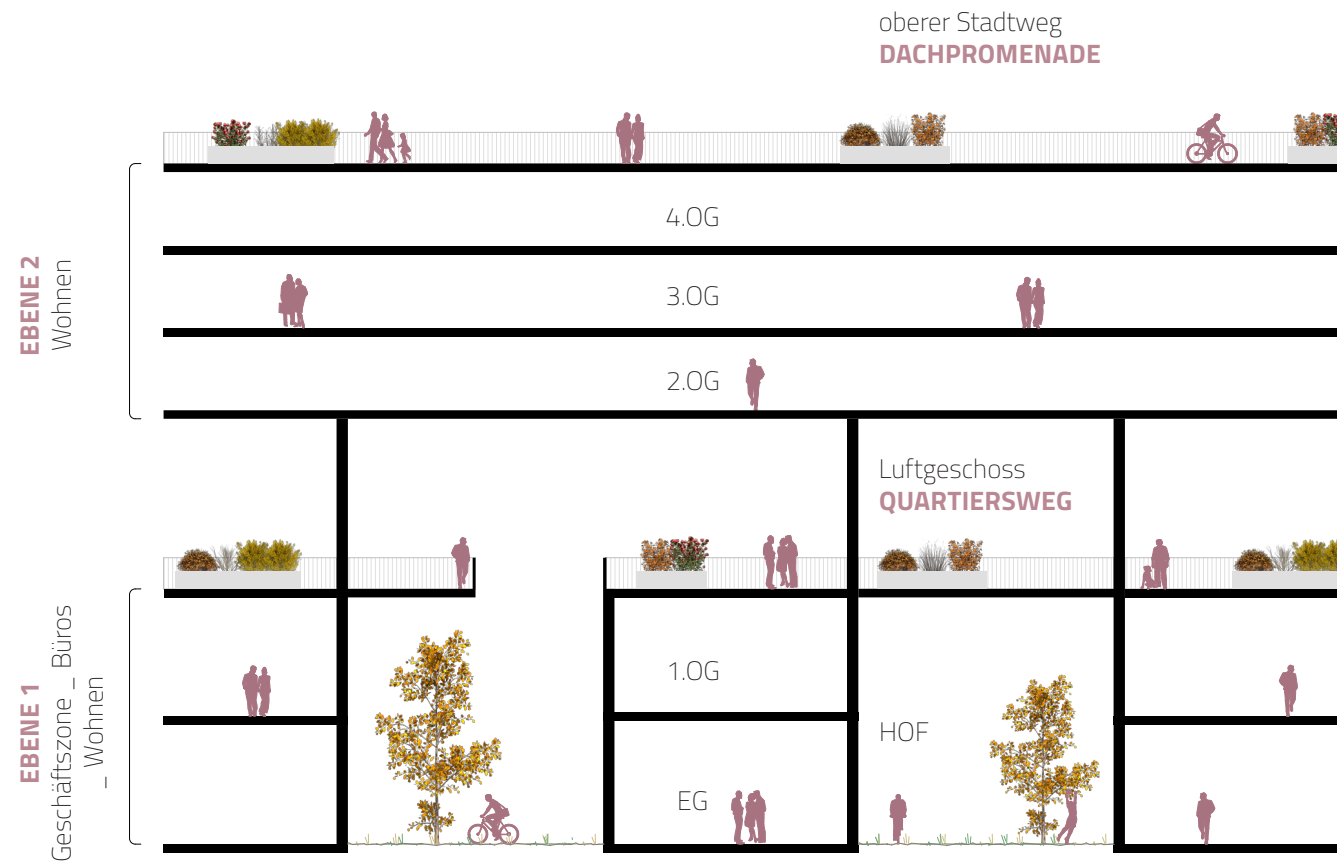
Das Wohnen befindet sich im 1. Obergeschoss

und gibt dem Bewohner durch die klare Trennung mehr Privatsphäre.

Die vertikale Verbindung der zwei Ebenen bildet ein Luftgeschoss mit einer Höhe von fünf Metern. Es dient einmal als Tragstruktur der Ebene 2 und bildet gleichzeitig einen öffentlichen Raum. Dort entstehen einzelne Quartiers-Wege, die für die Anwohner freizugänglich und bespielbar sind. Der horizontale Einschnitt lässt die großflächige Struktur offener und leichter wirken.

Ebene 2 ist die horizontale Verknüpfung der beiden Straßenzüge. Sie wird teilweise über das Viadukt geführt und als reine Wohnebene ausgebildet. Die darauf konzipierte Dachpromenade dient als grüner Streifen durch das Gebiet, eine öffentliche Kommunikations- und Aufenthaltszone.

Um die Konzeptidee der Siedlung deutlicher zu veranschaulichen, erläutere ich im folgenden Kapitel ausgewählte Referenzen, die vor allem auf die Themenpunkte Struktur, Konstruktion und Freibereiche eingehen. Im Anschluss daran wird der Aufbau der Struktur genauer aufgezeigt.



4.1.1 REFERENZEN STRUKTUR

Die Gestalt des Gebäudes wurde durch die Idee des futuristischen Wohnens beeinflusst. Der Wohnraum ist kompakt wie eine Raumkapsel. Auf ca. acht Quadratmetern findet Schlafen – Essen – Sitzen – Kochen – Waschen

statt. Das Gebäude ist als Mischnutzung konzipiert, die Kapseln können als Wohn- oder Arbeitsräume genutzt werden.

Es entstand aus der Idee heraus, Wohnraum für Pendler zu schaffen.



TECHNISCHE DATEN:

Baujahr:	1972
Ort:	Tokio, JPN
Programm:	Wohnbau
Wohneinheiten:	144
Form:	2 Türme bilden die Tragstruktur der Kapseln
Maße der Kapsel:	2,3m x 3,8m x 2,1m
Stil:	japanischer Metabolismus

links Abb. 4.1.2
rechts Abb. 4.1.3

Habitat 67 Ansicht
Habitat 67 Zoom-in

HABITAT 67 MOSHE SAFDIE



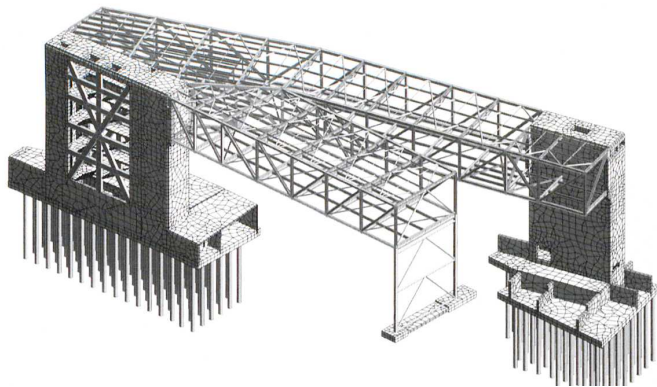
Der Wohnhauskomplex wurde im Rahmen der Weltausstellung „Expo 67“ konzipiert. Die Idee war es, an Hand des Baukastenprinzips kostengünstige Verfahrenstechniken zur Produktion von Wohnraum zu ermöglichen.

TECHNISCHE DATEN:

Baujahr:	1966 bis 1967
Ort:	Montreal, CAN
Programm:	Wohnbau
Wohneinheiten:	158
Form:	354 Quader
Maße der Quader:	5m x 11m x 3m
Stil:	Strukturalismus

4.1.2 REFERENZEN KONSTRUKTION

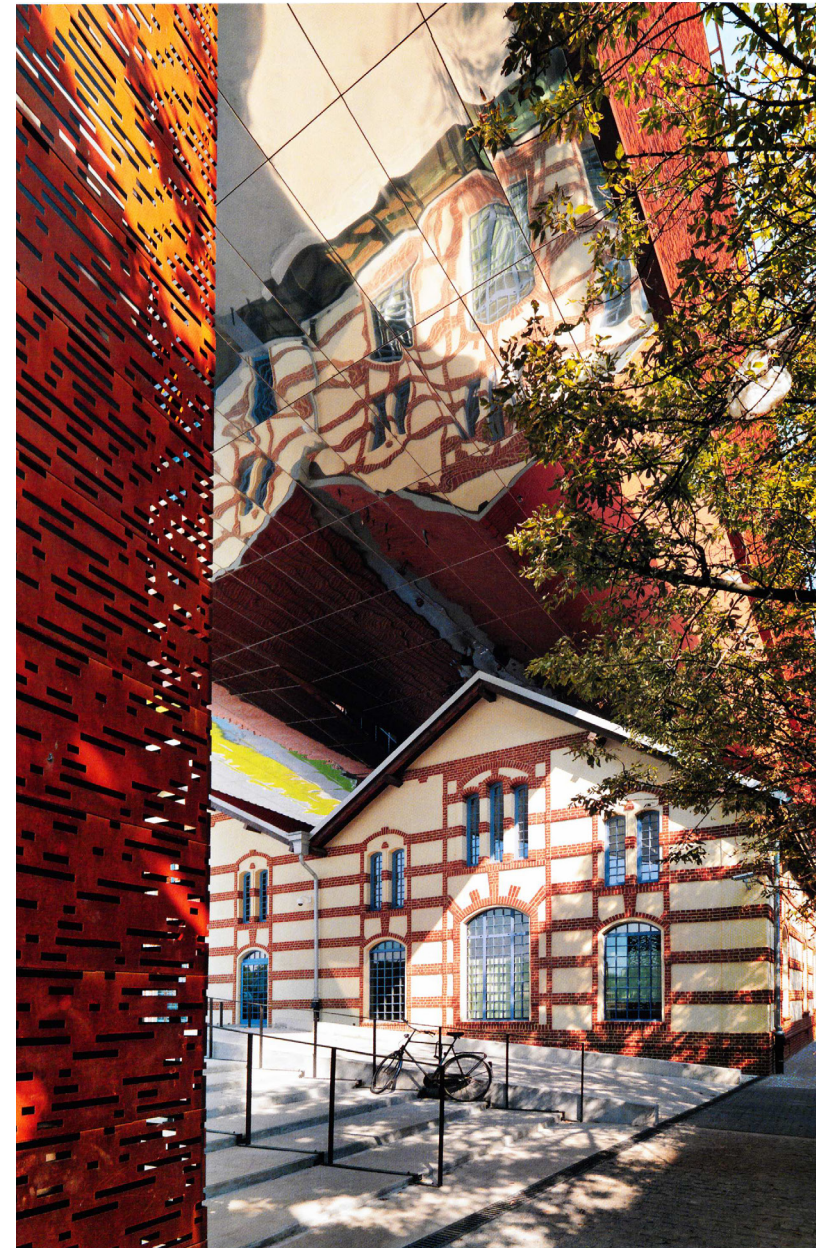
40



TECHNISCHE DATEN:

Baujahr:	2009
Ort:	Krakau, POL
Programm:	Museum
Fassade:	Cortenstahlverkleidung
Konstruktion:	Stahlbau

Das Museum wurde für die Dokumentation der Werke des Theaterregisseurs und Künstlers Tadeus Kantos konzipiert. Der Körper umfasst ein ehemaliges Kraftwerk, in welchem sich das Archiv des Künstlers und ein Theatersaal befindet. Zwischen zwei massiven Treppenhauuskernen ist eine Stahlfachwerk-Brückenkonstruktion gespannt, in der sich die Ausstellungsräume befinden. Zur Unterstützung wurde ein drittes Auflager geplant, das kaum sichtbar in dem Bestandsbau platziert wurde.



oben Abb. 4.1.6
unten Abb. 4.1.7

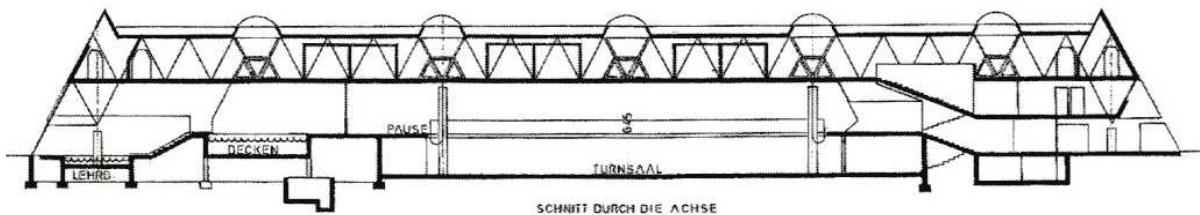
Schule der Ursulinen Innenraum
Schule der Ursulinen Konstruktion

SCHULE DER URSULINEN JOSEF LACKNER



Der Baukörper ist vertikal geschichtet. Das Gebäude bildet sich aus zehn Fachwerkträgern (ca. drei Meter hoch) die auf vier Stützen aufgelagert wurden. Die Klassenräume wirken schwebend in der raumhohen Stahlkonstruktion. Um eine gute Belichtung zu ermöglichen,

verlaufen quer zu den Trägern Lichtbänder, die einen Blick aufs Tragwerk freigeben. Das teilweise sichtbare Tragwerk wurde mit einer orangefarbenen Blechabdeckung verkleidet. Im darunter liegenden Teil befindet sich das Foyer, Sport- und Freizeitplätze.



TECHNISCHE DATEN:

Baujahr:	1971 bis 1979
Ort:	Innsbruck, AUT
Programm:	Schulbau
Maße:	l: 80m x t: 64m
Konstruktion:	Stahlbau

4.1.3 REFERENZEN STADTWEGE

Der Landschaftspark wurde in einem multikulturellen und dichtbesiedelten Stadtteil in Kopenhagen konzipiert. Die Idee entstand aus dem kulturell durchmischten Quartier selbst heraus. Vor der Umgestaltung wurde der Ort nur als Durchgangspunkt wahrgenommen. Das neue Konzept teilt den Freibereich in drei Plätze: rot – schwarz – grün. Der rote Platz dient

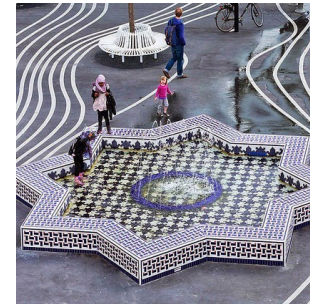
als Erweiterung des kulturellen und sportlichen Angebots. Der schwarze Platz befindet sich in der Mitte und dient zur Entschleunigung der Stadtbewohner. Ein Treff- und Begegnungsort für die Bewohner wurde hier geschaffen. Es gibt festinstallierte Möbel, die das „städtische Wohnzimmer“ gestalten, sowie Grillplätze, Bänke und Tische.

Der grüne Platz spricht vor allem Familien und Kinder an. Die grüne Fläche lädt ein zum Picknicken, Sonnenbaden oder anderen sportlichen Aktivitäten. Die Gestalter haben sich klar dafür entschieden, verschiedene kulturelle Stilmittel mit einfließen zu lassen und somit die Identität und den Charakter des Ortes und seiner Anwohner zu stärken.

TECHNISCHE DATEN:

Baujahr:	2012
Ort:	Kopenhagen, DK
Programm:	öffentlicher Park
Länge:	ca. 1,5 km

oben links Abb. 4.1.8 Superkilen Detailansicht schwarzer Platz
oben rechts Abb. 4.1.9 Superkilen Vogelschau roter Platz
unten Abb. 4.1.10 Superkilen Ansicht roter Platz



links Abb. 4.1.11
rechts Abb. 4.1.12
unten Abb. 4.1.13

High Line Park Sitzgelegenheit
High Line Park Vogelschau
High Line Park Ansicht

Die Hochbahn wurde 1930 errichtet, seit 1980 ist sie nicht mehr in Betrieb und stand kurz vor dem Abriss. Dank der Initiative „Friends of the High Line“ wurde sie in einen öffentlichen Park umgenutzt. Das Konzept entstand aus dem Bestand heraus, dem bewucherten Tragwerk.

Es wurden Orte mit unterschiedlichen Qualitäten geschaffen,

von Sonnenplätzen zu Blumenwiesen bis zu schattigen Sitzgruppen. Die Begrünung wurde entsprechend nach Robustheit und Farbe ausgesucht. Heute gilt der Ort als ein beliebter Treff- und Aussichtspunkt. Alle zwei bis vier Blocks ermöglichen Treppen und Aufzüge die Erschließung der High Line, dafür wurden extra neue Öffnungen hinzugefügt.



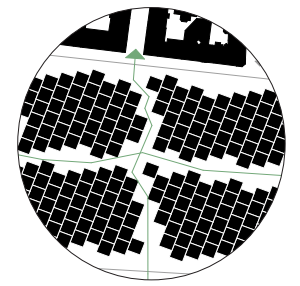
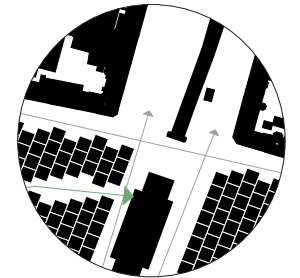
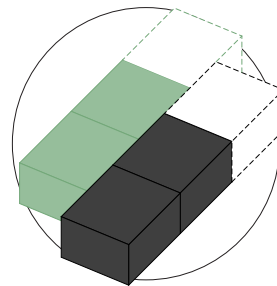
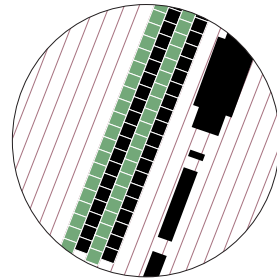
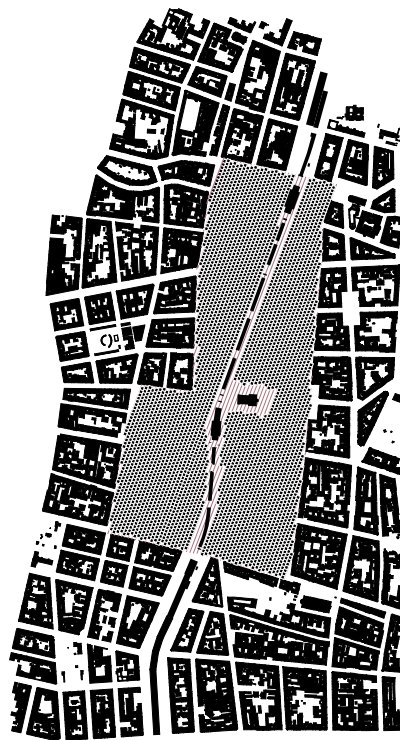
HIGH LINE PARK DILLER + SCOFIDIO + RENFRO



TECHNISCHE DATEN:

Baujahr:	2009 bis 2014
Ort:	New York, USA
Programm:	öffentlicher Park
Länge:	2,5km

4.2 FORMFINDUNG



Parallel zum Viadukt wird ein lineares Raster im Abstand von neuen Metern in das Gebiet gelegt. Dieses wird mit Quadern von neun auf neun Meter gefüllt. Die Quader werden in jeder zweiten Reihe parallel um die Hälfte zur nächsten Reihe versetzt.

Die gerasterte Struktur wird zuerst durch die Hauptverkehrsachsen (grau) durchbrochen. Um die entstandenen Blöcke weiter zu öffnen, wird eine sekundäre Durchwegung (grün) in das Gebiet gelegt. Es sollen keine direkten Blickbeziehungen zu der bestehenden Blockrandbebauung entstehen, um den gassenartigen Charakter zu stärken.

■ Ebene 2
■ Ebene 1

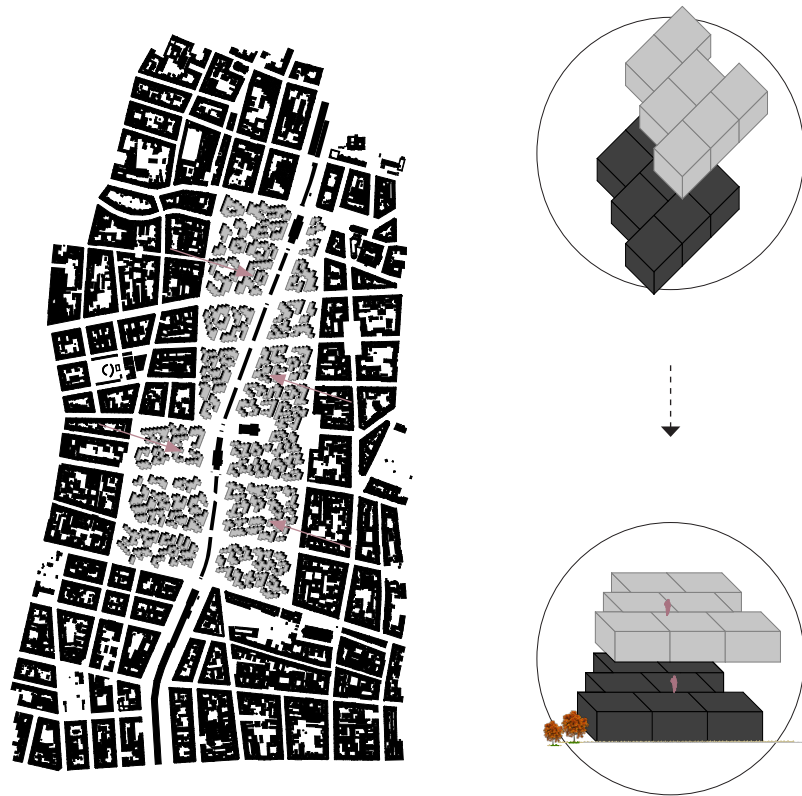


0m 100m 300m

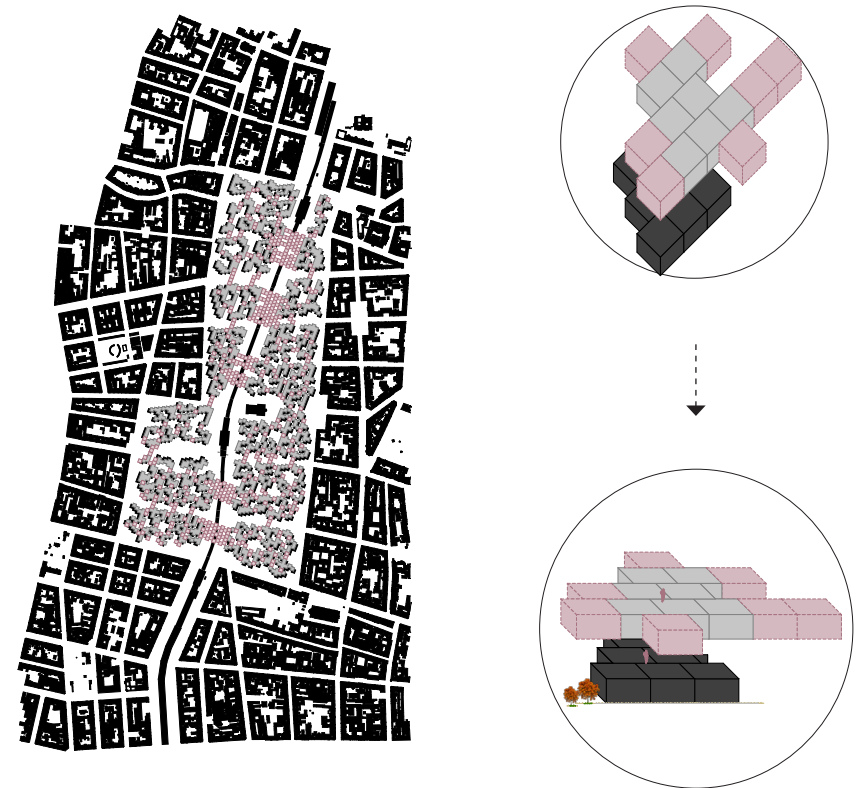


Aufsicht Ebene 1

Die entstandene Ebene 1 besteht aus Solitärbauten. Die einzelnen Körper bilden in der Erdgeschosszone eine Durchwegung aus Innenhöfen, Plätzen und Gassen aus.



Im nächsten Schritt wird Ebene 1 nach oben kopiert und jeweils um eine halbe Quaderlänge (4,5 Meter) nach vorne und zur Seite versetzt. Zwischen den zwei Ebenen ist ein Luftraum mit einer Höhe von fünf Metern entstanden. Die Versetzung erfolgt auf beiden Seiten nach Innen zum Viadukt hin. Die Ebene 2 wurde versetzt angeordnet um eine Unregelmäßigkeit und Verspieltheit zu generieren und somit Sichtbeziehungen zwischen den Ebenen zu erschaffen.



Um die Verknüpfung zu den anderen Blöcken bzw. zu dem anderen Straßenzug zu schaffen und eine durchwachsenere Struktur zu generieren, wird mit weiteren neun auf neun Meter Quadern nachverdichtet. So entsteht die Verbindung über den Gürtel und zu den anderen Baukörpern.

Ebene 2
 Ebene 1



0m 100m 300m



Aufsicht Ebene 2

Die entstandene Ebene 2 besteht aus einer durchgängigen Struktur. Sie wird als reiner Wohnbau ausgebildet und das Dach wird als öffentliche Dachpromenade konzipiert.





0m

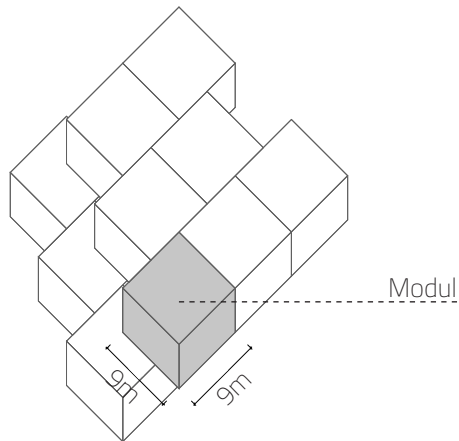
100m

300m



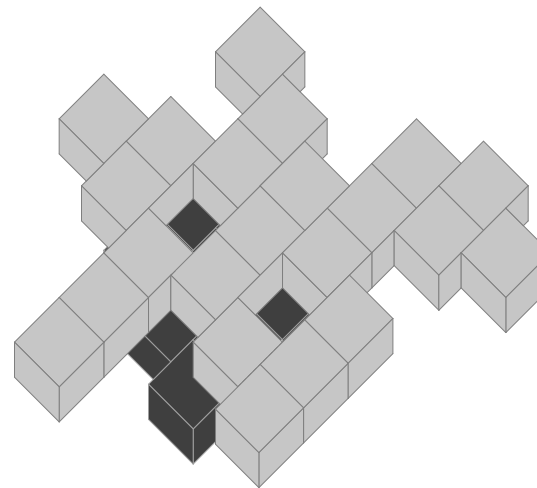
4.3 KONZEPT

50



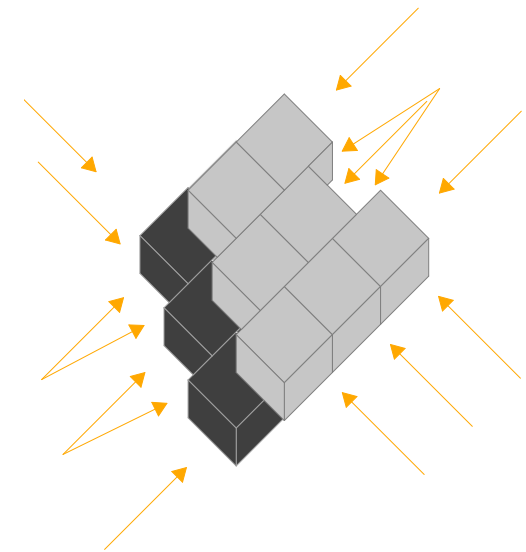
MODULE

Die Module bestehen aus einem neun auf neun Meter Quader. Sie werden parallel zueinander angeordnet und in jeder zweiten Reihe um die Hälfte zu einander versetzt.



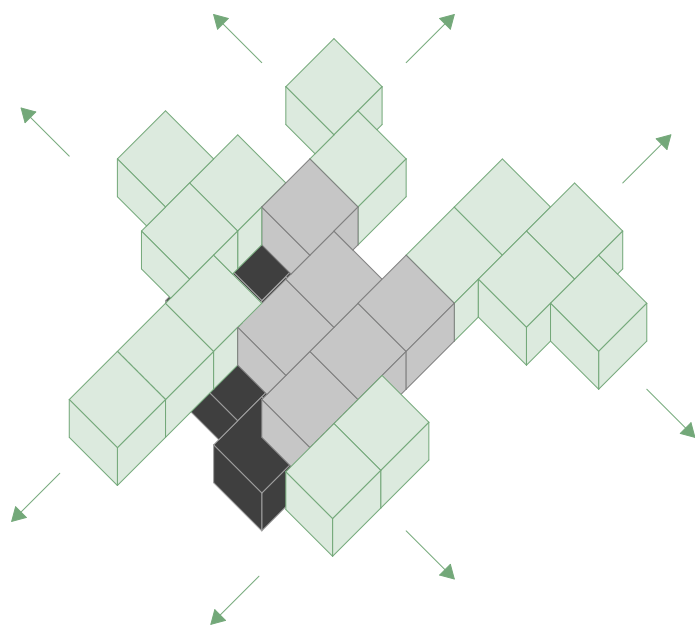
ANORDNUNG

Bei der Anordnung ist zu beachten, dass nicht mehr als drei Module neben oder hintereinander angeordnet werden sollen, wodurch eine ausreichende Belichtung der Räume sichergestellt wird.



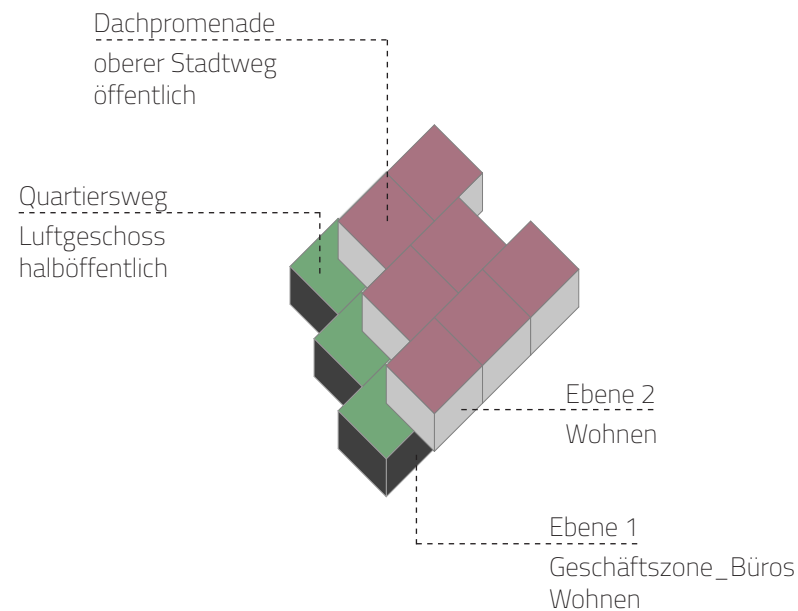
BELICHTUNG

Durch die flexible Anordnung ergeben sich unterschiedlichste Belichtungsmöglichkeiten. Von einer einseitigen bis zu einer vierseitigen Ausrichtung.



AUSDEHNUNG

Durch die modulare Aneinandersetzung kann sich die Struktur beliebig weiter ausdehnen und immer weiter wachsen. Somit können unterschiedlichste Formen ausgebildet werden. Trotz ihrer Größe bleibt die Formensprache sehr individuell und kann sich an die unterschiedlichsten Gegebenheiten anpassen.



AUFBAU

mitte Abb. 4.4.0 Übersicht Stadtwege
 S.52 l. unten Abb. 4.4.1 Quartiersweg
 S.52 r. unten Abb. 4.4.2 Parque de Juventude

S.53 l. unten Abb. 4.1.8 Superkilen schwarzer Platz
 S.53 l. unten Abb. 4.4.3 EG-Zone
 S.53 r. oben Abb. 4.4.4 Dachpromenade
 S.53 l. oben Abb.4.1.11 High Line Park Sitzgelegenheit

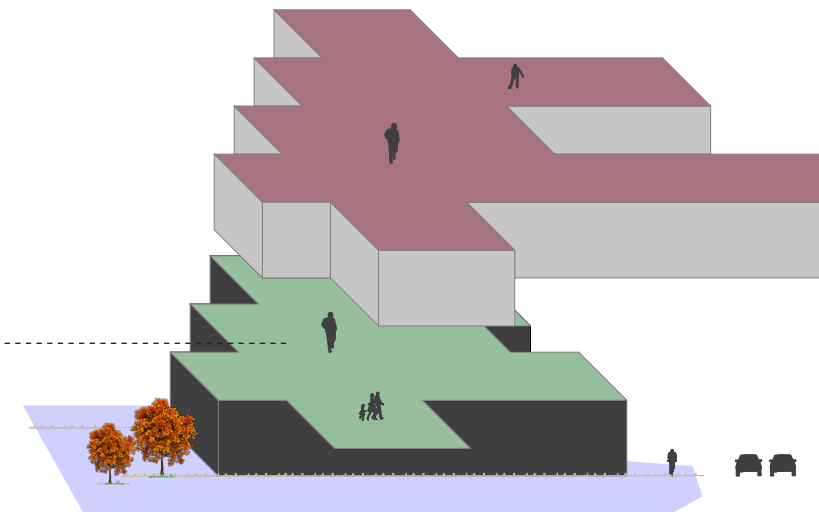
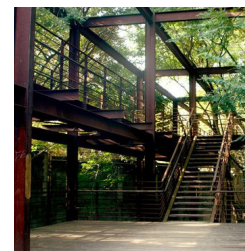
4.4 STADTWEGE

Die durch das Gebiet verlaufenden, unterschiedlichen Stadtwege sind die Besonderheit der Siedlung. Da Ebene 2 versetzt über Ebene 1 angeordnet ist, entstehen teilweise überdachte Flächen. Das generiert eine höhere Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Ebenen, da es jederzeit eine Sichtbeziehung vom Erdgeschoss zur Dachpromenade gibt. Die internen Stiegenhäuser ermöglichen einen gesonderten Zugang der unterschiedlichen Freiflächen für die Bewohner. Als Nicht-Anwohner kann man diese Zonen jeweils an den angrenzenden Hauptstraßen durch eine öffentliche Erschließungszone begehen.

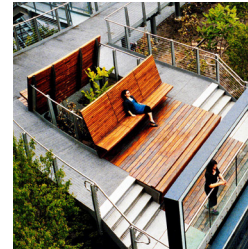
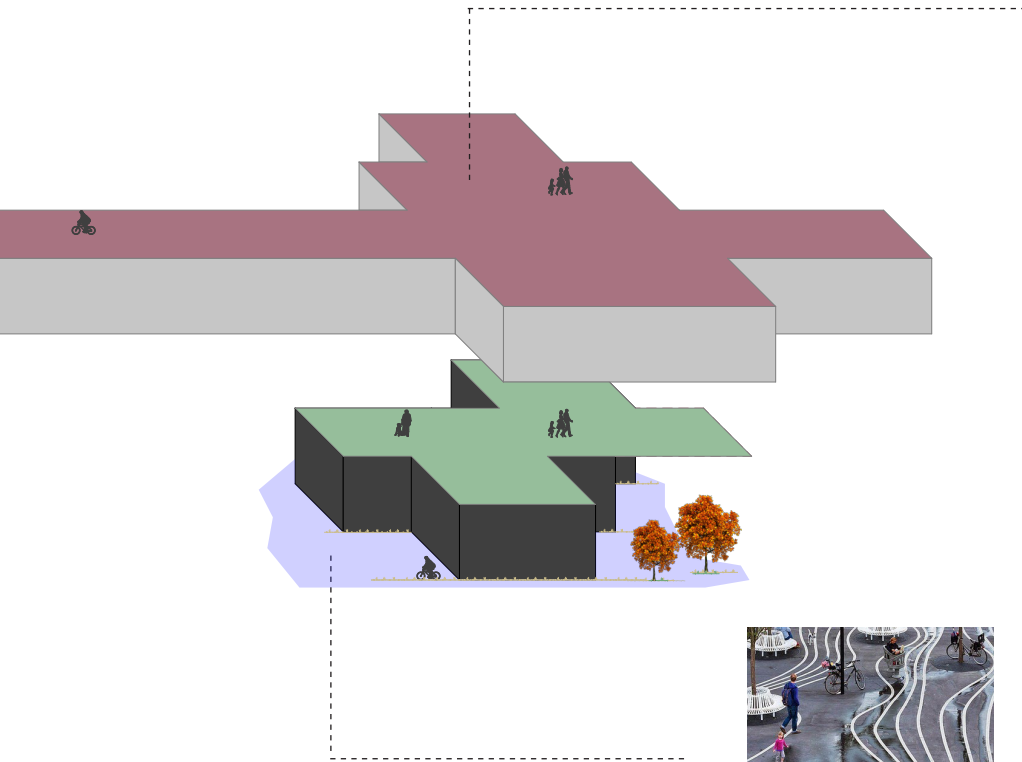
52



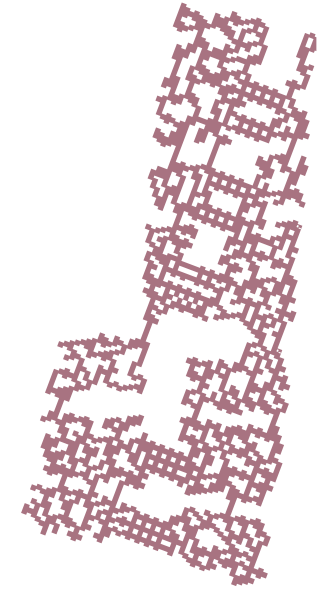
Im Luftgeschoss entstehen halböffentliche Quartierswege, die sich autark innerhalb der angrenzenden Querstraßen bilden. Teilweise werden sie von der darüber liegenden Ebene 2 überdacht, somit kann der Außenbereich unabhängig von Witterungsverhältnissen genutzt werden. Der Quartiersweg ist durch eine Absturzsicherung komplett umschlossen und bietet vor allem für Familien mit Kindern einen sicheren Ort zum spielen und treffen. Er offeriert aber auch die Möglichkeit für Gemeinschaftsgärten, Feiern, Picknicks oder zum Entspannen.



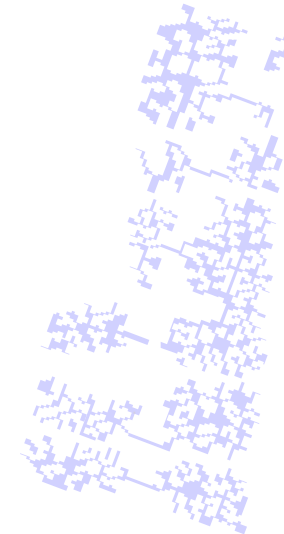
- Ebene 2
- Ebene 1
- Dachpromenade - oberer Stadtweg
- Quartiersweg - Luftgeschoss
- Durchwegung im EG



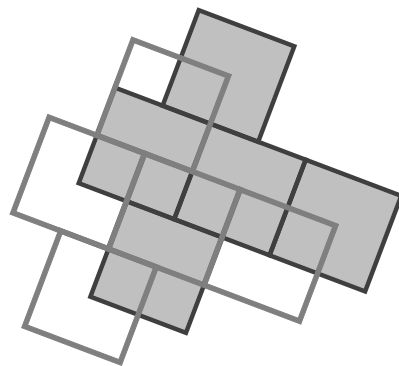
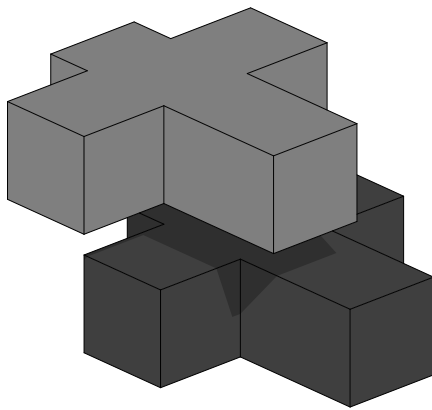
Auf Ebene 2 entsteht eine öffentliche Dachpromenade. Diese bildet nicht den schnellstmöglichen Weg von A nach B, sondern dient als Entspannungs-, Begegnungs- und Kommunikationszone über dem Gürtel. Außerdem schafft der obere Stadtweg die horizontale Verbindung der beiden Straßenzüge. Das ganze Gebiet ist fußläufig begehbar.



Im Erdgeschoss entsteht eine öffentliche, fußläufige Zone. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die angrenzenden Hauptstraßen verdrängt und so eine ruhige, gassenartige Durchwegung generiert. Durchgänge im Viadukt verbinden die Straßenzüge miteinander.



4.5 KONSTRUKTION



Die konstruktive Lösung der Siedlung stellte eine große gestalterische Aufgabe dar, da Sie verschiedenste Funktionen und Anforderungen erfüllen muss. Die Konstruktion muss hohe Spannweiten bis zu 60 m aufnehmen können, da die Gebäudeabschnitte, die über das Viadukt führen, stützenfrei ausgeführt werden sollen. Des weiteren muss sie eine hohe Nutzlast aufnehmen können, vom Wohnbau bis hin zu öffentlichen Freiflächen. Außerdem der ästhetische Aspekt, denn obwohl die Konstruktion eine hohe Präsenz in Anspruch nimmt, soll sie den Entwurf nicht dominieren, sondern als Teil des Ganzen wirken. Ob die Konstruktion sichtbar gezeigt oder in die Fassadengestaltung integriert wird, ist eine klare Entscheidung in der Ausgestaltung und Formgebung. Des weiteren hat sie auch einen gewissen Einfluss auf die Formsprache der Siedlung, da die Struktur sich an das Konstruktionsraster anpasst.

Da Ebene 1 nur aus Solitärbauten besteht, kann sie als Sockelzone gesehen werden, Ebene 2 ist komplett miteinander verbunden und bildet eine durchgängige Brückenstruktur. Um die Fusion dieser beiden starken Elemente

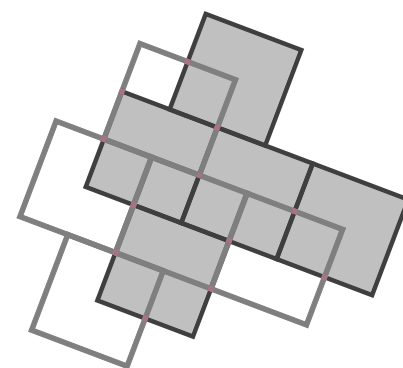
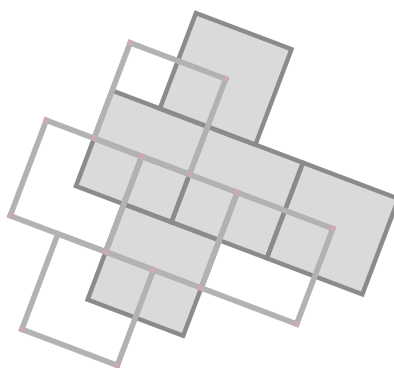
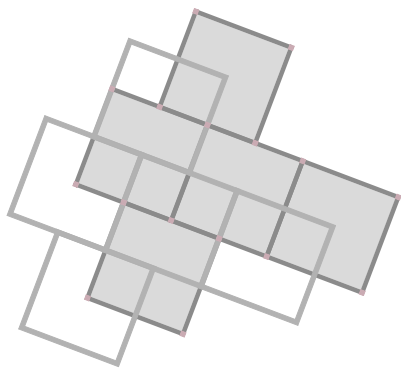
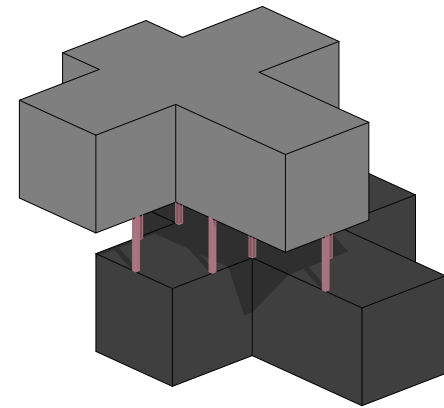
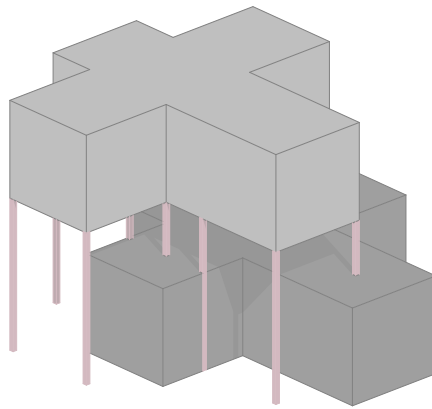
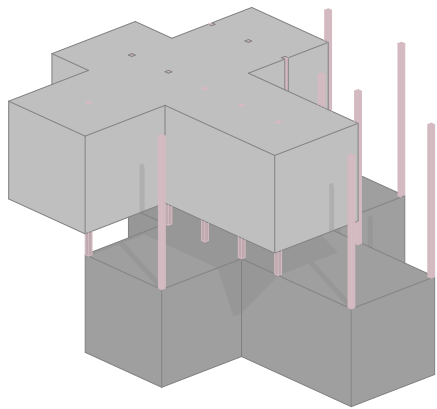
zu schaffen, wurden drei verschiedene Konstruktionsvarianten genauer untersucht, dies wird auf den folgenden Seiten näher erläutert.

Die nebenstehenden Grafiken zeigen erste Schwierigkeiten auf. Aufgrund der Versetzung der Ebenen (Abb. 4.50), können die Stützen aus Ebene 1 nicht direkt nach oben geführt werden (Abb. 4.5.1), da sie sonst der freien Gestaltung des Luftgeschosses widersprechen. Außerdem würden die durchlaufenden Stützen auch die Idee der freien Grundrisse in Ebene 2 zerstören, da diese mittig durch den Raum führen würden.

Die Stützen von Ebene 2 können wiederum nicht einfach nach unten geführt werden, sonst nehmen sie im Erdgeschoss eine raumbildende Funktion ein.

Der Lösungsansatz ist also eine Fusion aus beidem, d.h. nur an den Eckpunkten wo sich Ebene 1 und 2 überschneiden, wird ein Konstruktionspunkt (Stütze) gebildet.

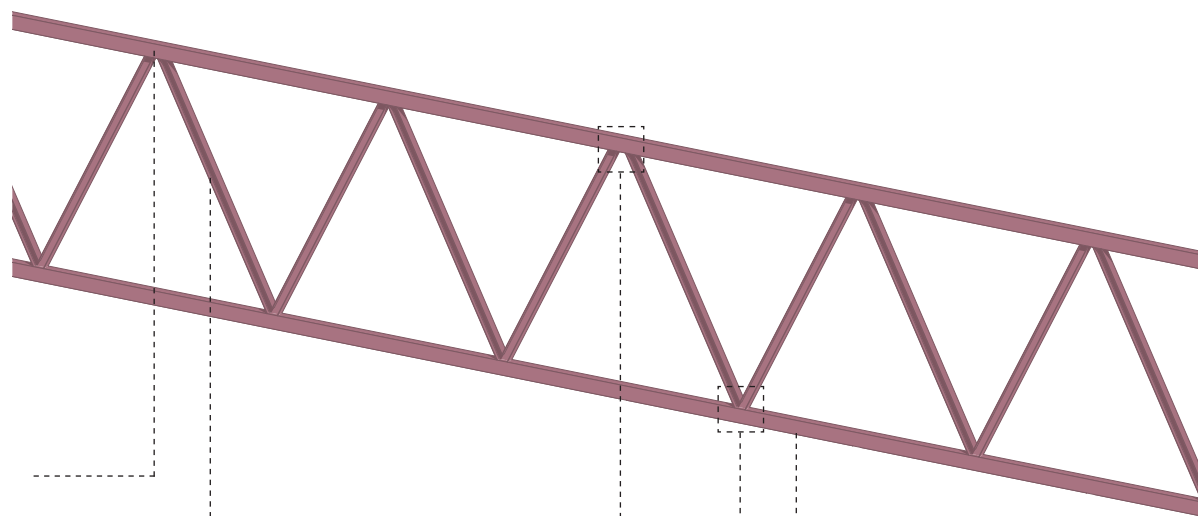
Um die weiten Spannweiten zu überbrücken wird als primäre Konstruktion ein Fachwerk gewählt.



DAS FACHWERK

Das Fachwerk ist ein sehr leistungsfähiges System, das die Möglichkeit bietet, trotz weiter Spannweiten ein schlankes und materialsparendes Tragsystem auszubilden. Für seine Tragfähigkeit weist es ein geringes Eigengewicht auf, kann aber auf Grund seines Volumens das optische Erscheinungsbild stark prägen. Es besteht aus einem Ober- und einem Untergurt, die diagonalen Streben, welche Dreiecke bilden, verbinden diese miteinander. An den Knotenpunkten ergeben sich die Schnittstellen der Diagonalen mit dem Ober- bzw. Untergurt. Das System wird durch Zug- und Druckkräfte beansprucht.

Die folgenden drei Varianten zeigen auf wie vielfältig das Fachwerksystem ausgeführt werden kann, vom räumlichen bis zum ebenen Fachwerk.

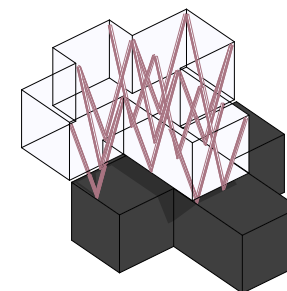
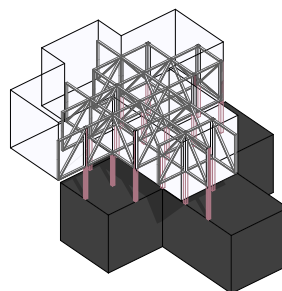
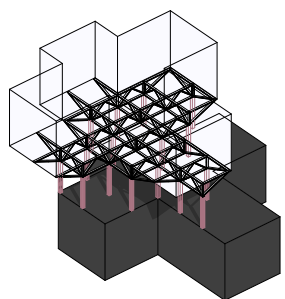


OBERGURT

DIAGONALE

KNOTEN

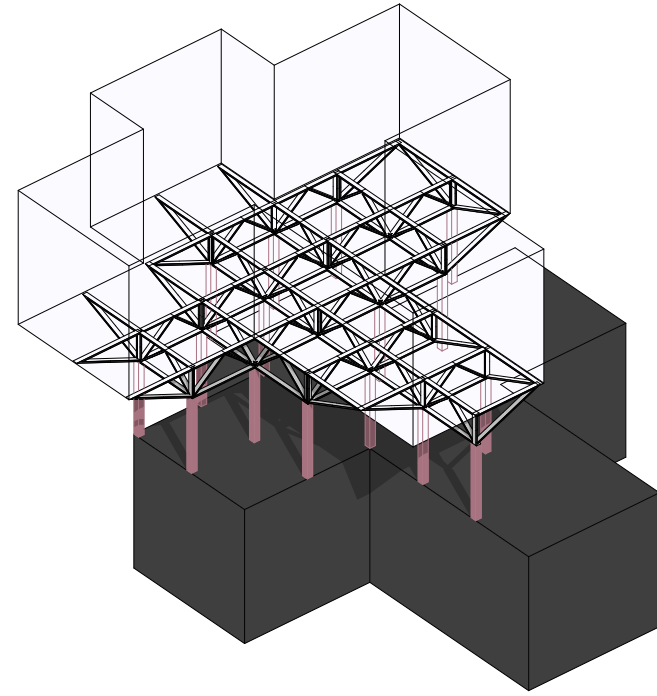
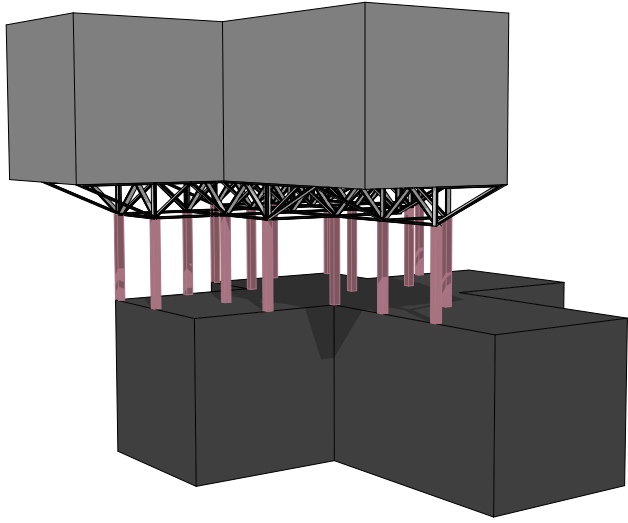
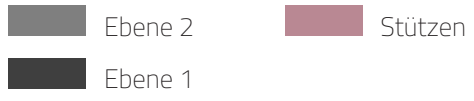
UNTERGURT



VARIANTE I

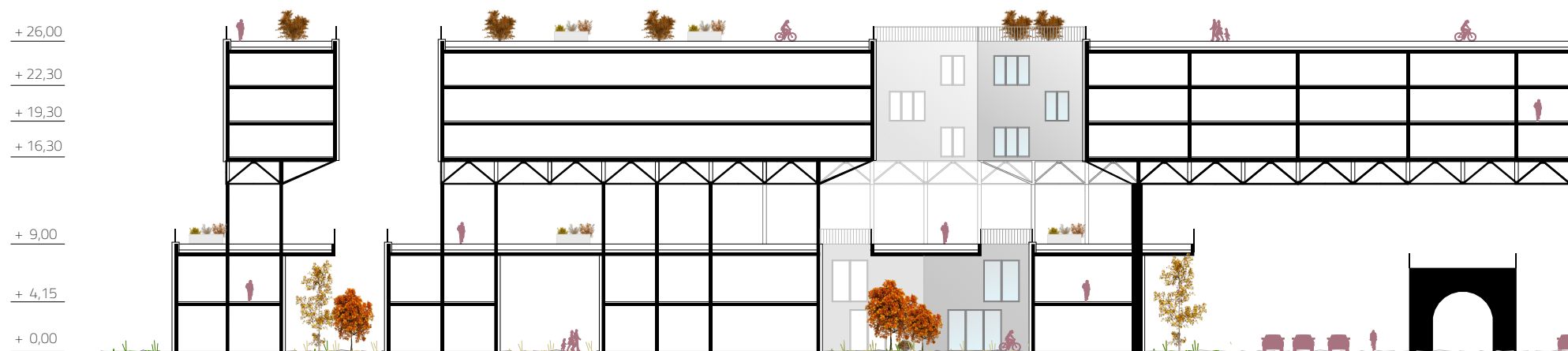
FACHWERKRAHMEN AUSSENLIEGEND UNTER EBENE 2

Bei Variante I wird eine Fachwerks-Rahmenkonstruktion mit einer Konstruktionshöhe von zwei Metern unter die Ebene 2 montiert. Das räumliche Fachwerk wird von dem Stützraster aus Ebene 1 getragen. Die oberen Module stehen auf der Konstruktionsebene. Der Fachwerkrahmen kann verpackt (thermisch isoliert) werden oder sichtbar sein. Das ist eine klare gestalterische Frage. Wenn man ihn als Teil der Fassade verkleidet, würde sich die Proportion der oberen Ebene deutlich verändern. Wenn man ihn offen zeigt, nimmt er einen präsenten Teil der optischen Gestaltung ein. Da es sich bei der Rahmenkonstruktion um Stahlbau handelt, bietet es sich an, auch die tragenden Stützen in der gleichen Materialität auszuführen. An den Schnittstellen, die über das Viadukt führen, werden aufgrund der hohen Spannweiten und zur Lastabtragung Brückenwiderlager aus Stahlbeton eingesetzt. Die Auflager werden gestalterisch in die Außenwand der Ebene 1 integriert und werden erst im Luftgeschoss sichtbar.



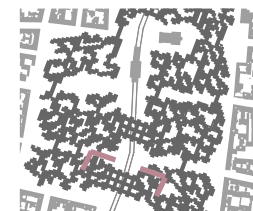
VORTEILE

Diese Variante ist sehr naheliegend, da mit ihr am Entwurf nicht viel verändert werden müsste. Die Konstruktion ist klar spürbar und lässt viele Freiheiten in Form, wie auch in der Grundrissausgestaltung zu. In Ebene 1 und 2 können offene Wohnungsgrundrisse entstehen, da sie frei getrennt von der Konstruktionsebene sind. Durch die Konstruktionshöhe von zwei Metern wird das Luftgeschoss noch höher und offener ausgebildet.

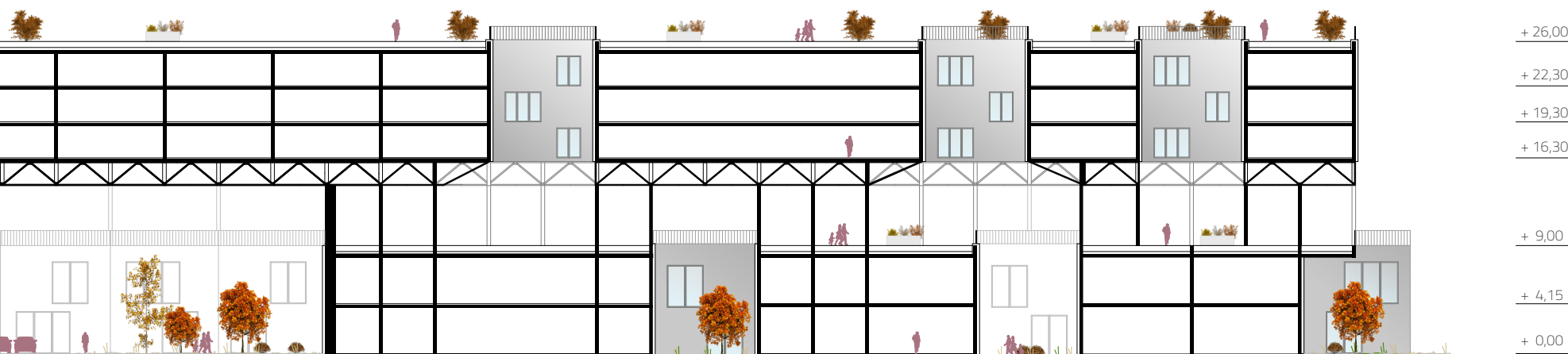


NACHTEILE

0m 10m 30m
M 1_500



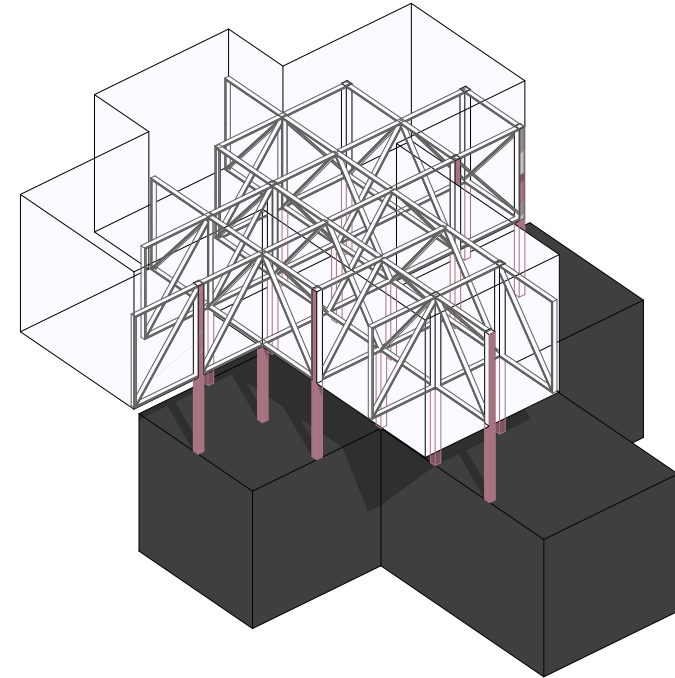
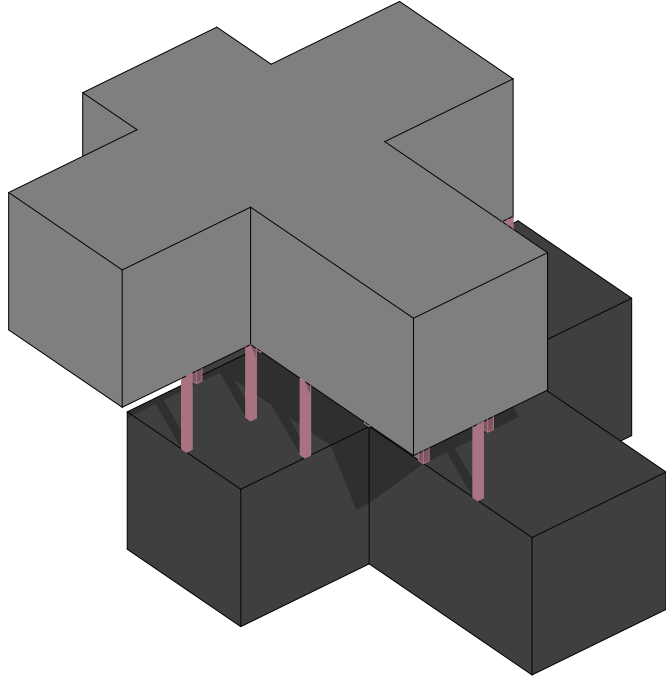
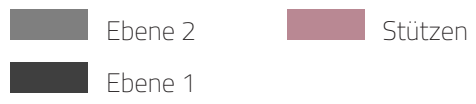
Es entsteht ein enger Stützenwald, dadurch geht die Idee der luftigen Freifläche verloren. In Verbindung mit der offenen Stahlfachwerkrahmenkonstruktion zeigt die Struktur einen sehr industriellen Charakter. Die zwei Meter Konstruktionsfläche können leider nicht genutzt werden. Sie geben zwar dem Luftgeschoss mehr Ambiente, sind aber für das Gebäude verlorene Fläche. Ebene 2 sitzt auf dem Konstruktionsrahmen, die Konstruktion schafft keine wirkliche Verbindung zwischen den zwei Ebenen.



VARIANTE II

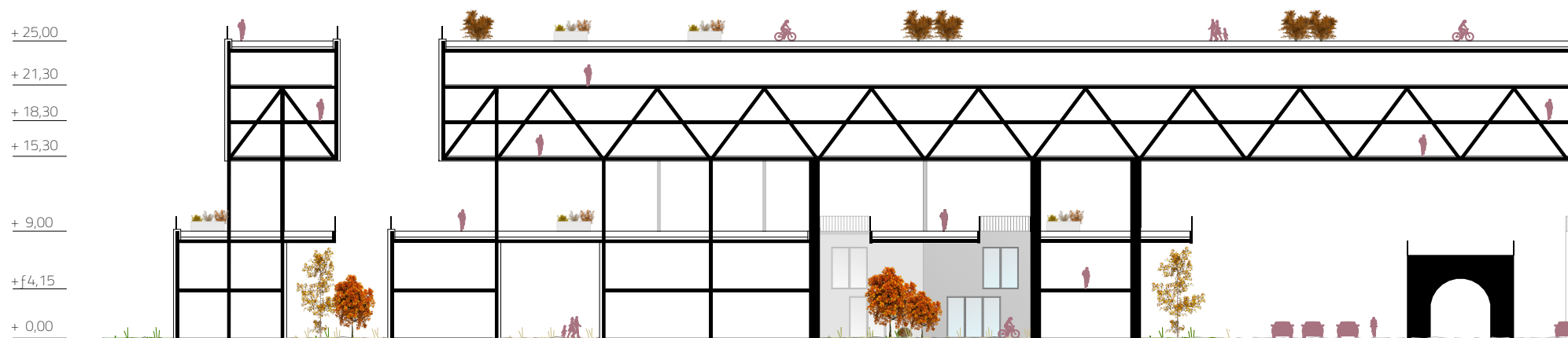
FACHWERKKONSTRUKTION LIEGT IN EBENE 2

Bei Variante II wird ein Stahlfachwerk mit einer Konstruktionshöhe von sechs Metern in das Gebäude (Ebene 2) integriert. Die ebene Fachwerkkonstruktion erstreckt sich über zwei Geschosse. Die Konstruktionshöhe ergibt sich aus der Formel: Ein Meter Konstruktionshöhe gleich zehn Meter Überspannung. Das heißt mit der Fachwerkhöhe von sechs Metern können die 60 Meter Spannweite über das Viadukt Stützenfrei ausgeführt werden. Auch bei dieser Variante werden an den Schnittstellen der Überbrückung Brückenwiderlager aus Stahlbeton eingesetzt. Wie in Variante I werden die Auflager in Ebene 1 integriert. Der Ober- und Untergurt der Fachwerkkonstruktion verlaufen in den Geschossdecken der Ebene 2.



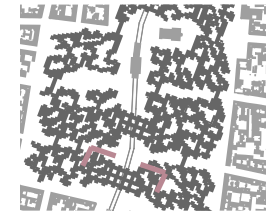
VORTEILE

Die Konstruktion wird Teil der Struktur. Durch die Konstruktionshöhe kann die Verbindung der zwei Straßenzüge stützenfrei ausgeführt werden. Die Ebene 1 und 2 sind nicht nur in ihrer Struktur (Einzelbaukörper und flächige Struktur) klar von einander getrennt, sondern auch in ihrer Grundrissgestaltung. In Ebene 1 ist eine freie Grundrissausbildung möglich, in Ebene 2 wird die Konstruktion auch im Innenraum spürbar.

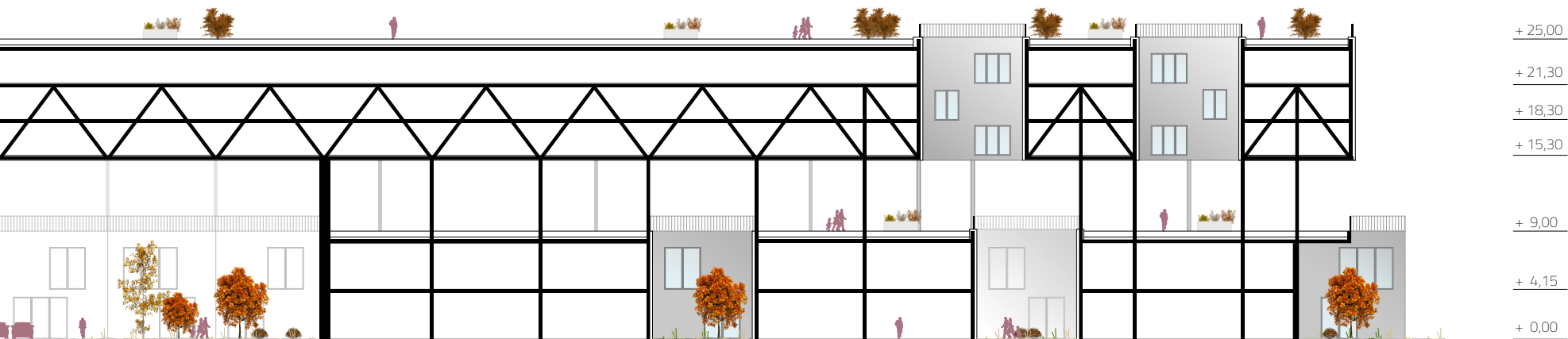


NACHTEILE

0m 10m 30m
M 1_500



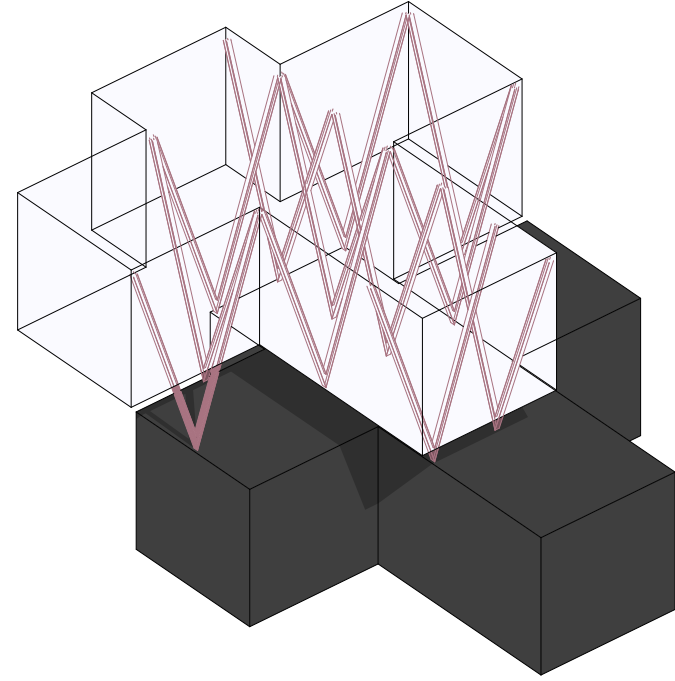
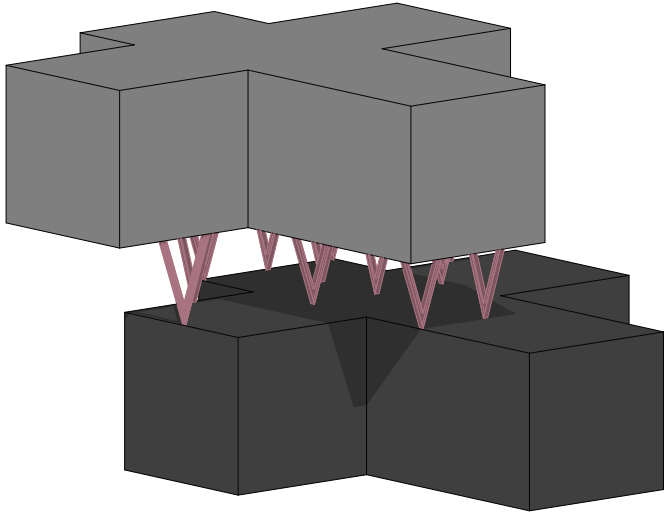
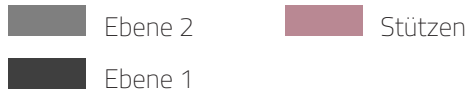
Es entsteht ein enger Stützenwald, dadurch geht die Idee der luftigen Freifläche verloren. Da die Primärkonstruktion im Gebäude integriert ist, wird die optische Verbindung der zwei Ebenen nicht spürbar. Die Stützen dienen zwar als Tragstruktur der Ebene 2, die Verbindung zum Fachwerk ist aber nicht ersichtlich. Die Stahlfachwerkträger müssen sich vor allem bei der Überbrückung streng an das vorgegebene Raster halten und direkt von einer Straßenseite zur anderen laufen. Das heißt, die Struktur muss nachverdichtet werden und bei den Überbrückungen sind keine zu großen Auskragungen möglich.



VARIANTE III

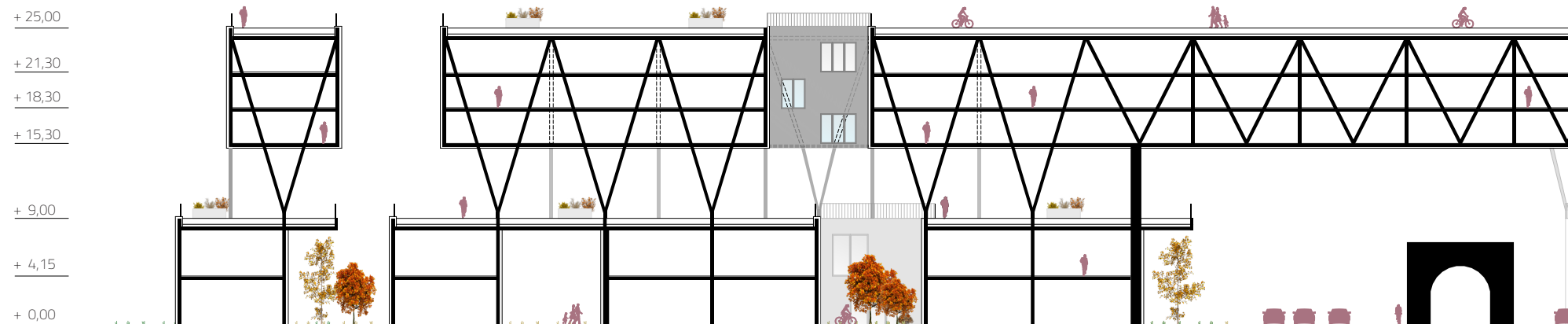
FACHWERKKONSTRUKTION DURCHLAUFEND VON EBENE 2 BIS ZUM LUFTGESCHOSS

Bei Variante III entsteht eine Fusion aus zwei Fachwerkkonstruktionen. Entlang des Viadukts wird ein Stahlfachwerk mit einer Konstruktionshöhe von 15 Metern als Verbindung der Ebenen eingesetzt. Das räumliche Fachwerk ist durchlaufend vom Luftgeschoss über alle drei Geschosse der Ebene 2. Der Obergurt wird in die oberste Geschossdecke der Ebene 2 integriert, der Untergurt in die oberste Geschossdecke der Ebene 1. An der Schnittstelle der Überbrückung wird ein niedrigeres Stahlfachwerk mit einer Konstruktionshöhe von neun Metern eingesetzt. Es verläuft über alle drei Geschosse der Ebene 2. Ähnlich wie bei der primären Konstruktionsvariante verläuft der Obergurt in der obersten Geschossdecke der Ebene 2, der Untergurt wiederum in der untersten. Durch die neun Meter Konstruktionshöhe ist eine stützenfreie Überspannung möglich. Als Auflager dienen wieder Brückenwiderlager aus Stahlbeton.



VORTEILE

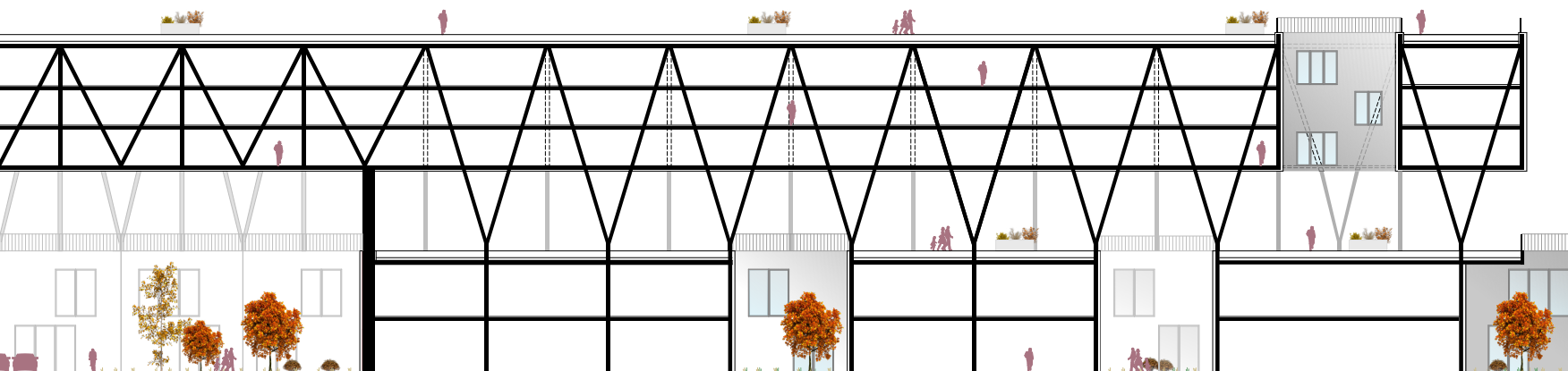
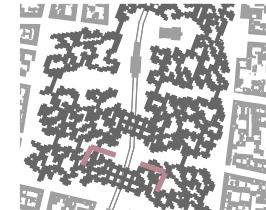
Die Fachwerkkonstruktion zieht sich von Ebene 2 bis auf das Luftgeschoss und übernimmt somit auch die tragende Schicht im Luftgeschoss. Der enge Stützenwald wird durch die diagonal laufenden Träger des Fachwerks ersetzt, die Freifläche bekommt dadurch mehr Ambiente. Ebene 1 wird in Massivbauweise ausgeführt und bildet den stabilen Sockel der Überbrückung. Die Brückenkonstruktion wird klarer Bestandteil des Baukörpers und somit in das Gebäude integriert, da Ebene 2 als komplette Wohnbrücke ausgebildet wird.



NACHTEILE

Die Stahlfachwerkträger müssen sich streng an das Raster halten, sowohl bei den Überbrückungen als auch entlang der Straßenzüge.
Die Struktur muss nachverdichtet werden und es sind keine zu großen Auskragungen möglich.

0m 10m 30m
M 1_500



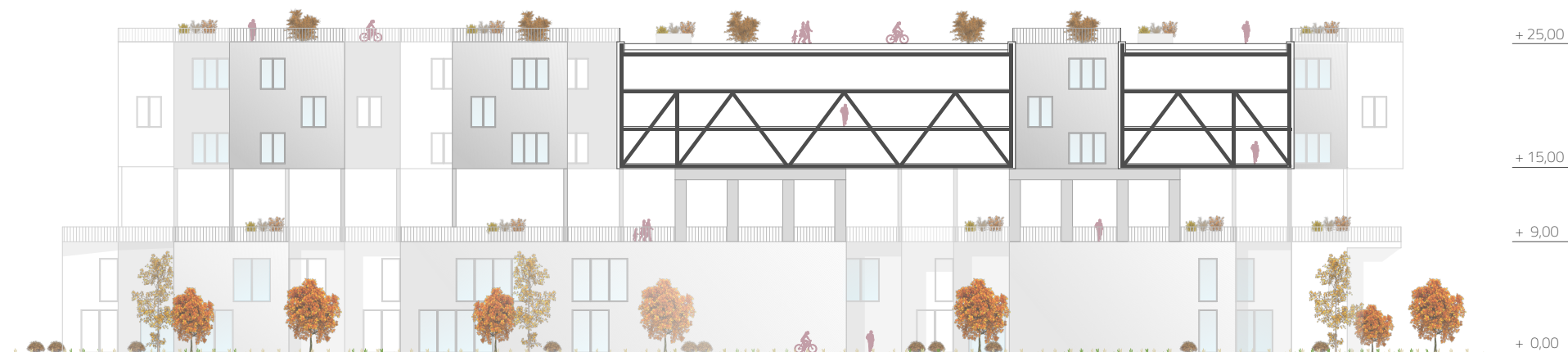
+ 25,00
+ 21,30
+ 18,30
+ 15,30

+ 9,00
+ 4,15
+ 0,00



VARIANTE I

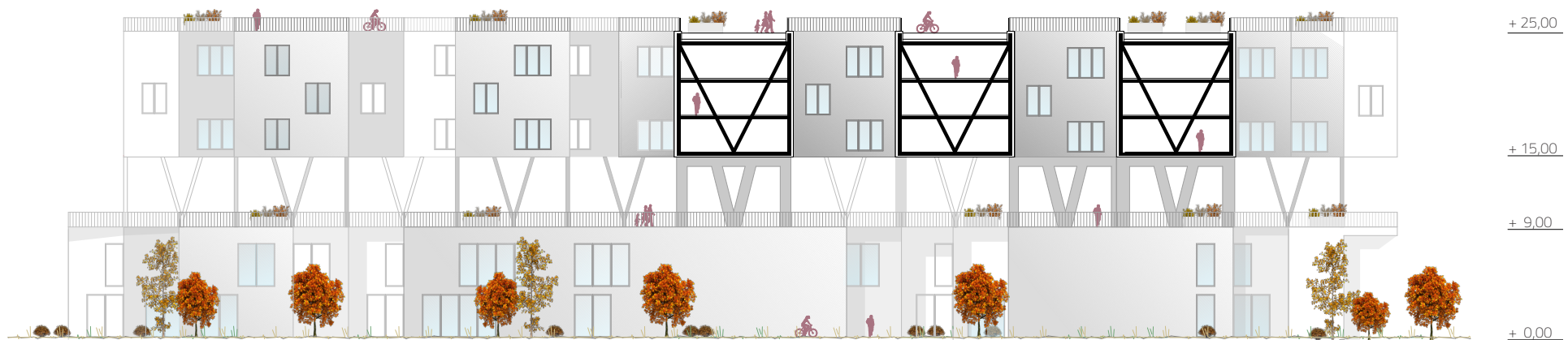
VARIANTE II



VARIANTE III

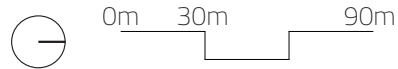


Nach genauerer Untersuchung der konstruktiven Möglichkeiten, habe ich mich entschieden die Siedlung in Variante III auszuformulieren, da sie ästhetisch wie auch konstruktiv die beste Verbindung der Ebenen bildet. Die Konstruktion wird sowohl im Außenraum wie auch im Innenraum spürbar. Die sichtbaren diagonalen Träger im Luftgeschoss lockern die starre rechteckige Struktur der Siedlung auf und geben ihr mehr Flexibilität. Die Fusion der beiden Tragwerke beeinträchtigt nicht die Gesamtform der Struktur. Die Konstruktion bildet einen präsenten Teil der Formsprache und wirkt als integrierter Teil des Entwurfes.



5 RESULTAT



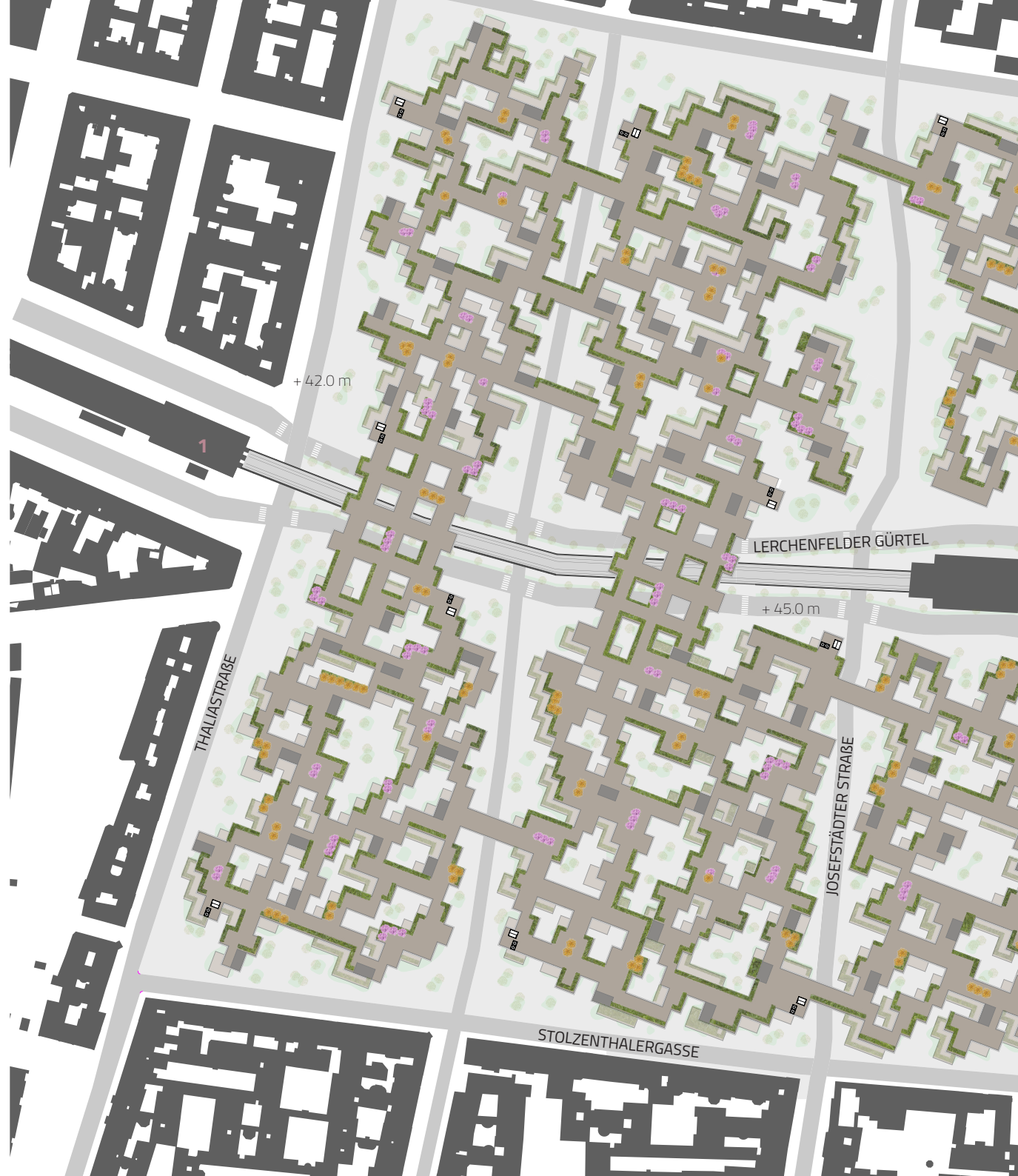


5.1 LAGEPLAN

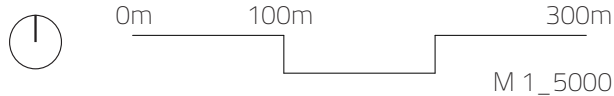
Die Siedlung erstreckt sich entlang der Stadtbahnbögen der U-Bahnlinie U6 von Thailastraße bis Jörgerstraße. Das Gebiet ist sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Durch das große Angebot des Nahverkehrs, ist der Ort wie geschaffen für verkehrsberuhigte

Bereiche. Die Hauptverkehrsadern finden immer noch Platz aber der übrige motorisierte Individualverkehr wird auf die Hauptadern gedrängt, um der Siedlung mehr Ruhe zu geben. In der geplanten Siedlung findet man eine bauliche Dichte mit einer Geschossflächenzahl von 2 vor.

- 1 U-Bahnstation Thailastraße
- 2 U-Bahnstation Josefstädter Straße
- 3 U-Bahnstation Alserstraße
- 4 Brunnenmarkt
- 5 Yppenplatz
- 6 Uhlplatz







+/- 0,00 m = 45 m ü. Wiener Null

5.2 AUSSCHNITT 100m x 300m

Ein Ausschnitt von 100 auf 300 Meter wurde vertieft ausgearbeitet und wird detaillierter die einzelnen Ebenen der Siedlung darstellen. Die Tiefgarage wird über den Lerchenfelder Gürtel erschlossen. Die Ausfahrt befindet sich auf der anderen Seite des Quartiers zur Stolzenthalgasse hin. Es wurden 185 Parkplätze geschaffen und Flächen für Heizungs-, Technik-, Müll- und Abstellräume in Nähe der Stiegenhauskerne angelegt. Des weiteren wurden Lagerräume geschaffen die extern über Tiefgarage begehbar sind. Im Erdgeschoss befindet sich die soziale und gewerbliche Nutzung, wie soziale Einrichtungen, Cafes, Restaurants, Dienstleistungen und Handel. Durch die Nähe der Gebäude zueinander und die geschaffenen Höfe, Gassen und Plätze, entsteht ein größeres Potential zur Kommunikation vor Ort. Der Großteil der Quartiere ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgestaltet. Der Wohnraum wird über die Innenhöfe im Erdgeschoss erschlossen, so soll dem Bewohner ein höherer Grad an Privatheit zugesprochen werden. Im ersten Obergeschoss sind die Anordnungen der Wohneinheiten dargestellt. Der Quartiersweg zeigt die öffentliche und private Erschließung der Freifläche auf. Die Nutzer finden hier genug Platz für ihre Kreativität und können von kleinen Gemeinschaftsgärten, über Sport bis hin zum Entspannen den Außenbereich freinutzen. Gerade für Familien wird hier ein ruhiger und sicherer Ort, frei von Verkehr und Trubel geboten. Im zweiten Obergeschoss wird die Einteilung der Wohneinheiten und Erschließungszonen verdeutlicht. Trotz ihrer Verschachtelung lässt die Siedlung einen hohen Grad an variablen Grundrissen zu. Vor allem die Erschließung der Wohneinheiten in der Überbrückung wird klar ersichtlich. In dem gezeigten Ausschnitt finden insgesamt ca. 340 Wohneinheiten platz. Außerdem wurden noch Sozialräume wie Gemeinschaftsräume, Wasch- bzw. Trockenräume und Hobbyräume für die Bewohner geplant. Diese zusätzlichen Flächen steigern die Wohnqualität und fördern die Kommunikation in der Gebäudestruktur. Die Dachpromenade bietet eine freie Nutzung urbaner Flächen in Wien an. Die öffentliche Zone stellt das städtische Wohnzimmer dar, einen Ort der Begegnung und Kommunikation. Die Geschäftszone ist vor allem im Erdgeschoss angesiedelt. Aber über den Dächern von Wien bieten sich genügend Möglichkeiten für kleine Kaffeestände, die die Zone noch mehr beleben.

TIEFGARAGE

- ▶ Eingang Wohnen / Lagerräume
- Verkehrsfläche

ERDGESCHOSS

- ▶ Eingang Wohnen
- ▷ Eingang soziale Infrastruktur
- A Zugang zu den Freiflächen öffentlich

1. OBERGESCHOSS

- A Zugang Freiflächen öffentlich
- B Fahrrad/KiWa-Raum
- C Gemeinschaftsraum

QUARTIERSWEG

- A Zugang Freiflächen öffentlich
- AA Zugang Freiflächen/Wohnen privat

2. - 4. OBERGESCHOSS

- A Zugang Freiflächen öffentlich
- B Zugang Freiflächen/Wohnen privat
- C Gemeinschaftsraum
- D Wasch-/Trockenraum
- E Hobbyraum

DACHPROMENADE

- A Zugang Freiflächen öffentlich
- AA Zugang Freiflächen/Wohn privat

Bestand
Tetris

Ausschnitt





TIEFGARAGE

LERCHENFELDER GÜRTEL

U6 - Station
Josefstädter Straße

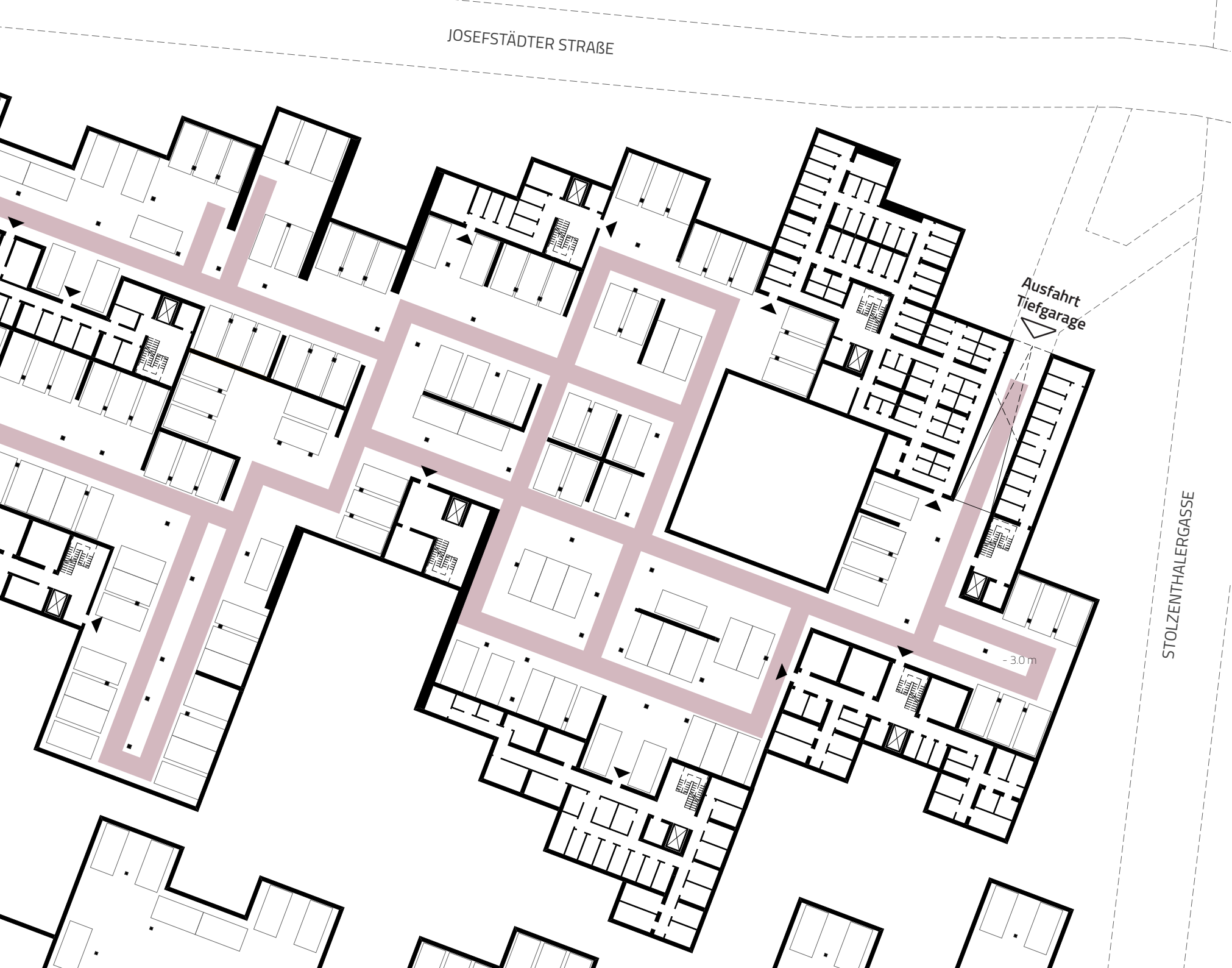
U6 - Station
Thaliastraße

Einfahrt
Tiefgarage

- 3.0 m

Die Tiefgarage geht in ihrer Ausgestaltung auf die Struktur der Siedlung ein. Als äußere Begrenzung nimmt sie die Außenkanten der Ebene 1 auf und verknüpft einzelne Baukörper, um eine ausreichende unterirdische Erschließung zu ermöglichen.

Die Struktur bildet pro Quartier eine - bis drei Tiefgaragen aus. Um trotz der Versetzung eine gute Leitfähigkeit zu generieren, wurden die Ein- und Ausfahrten getrennt angeordnet. Somit entsteht eine fließende Durchwegung. Auf zwei Wohneinheiten kommt ca. ein Stellplatz.



JOSEFSTÄDTER STRASSE

Ausfahrt
Tiefgarage

STOLZENTHALERGASSE

- 3.0m



ERDGESCHOSS

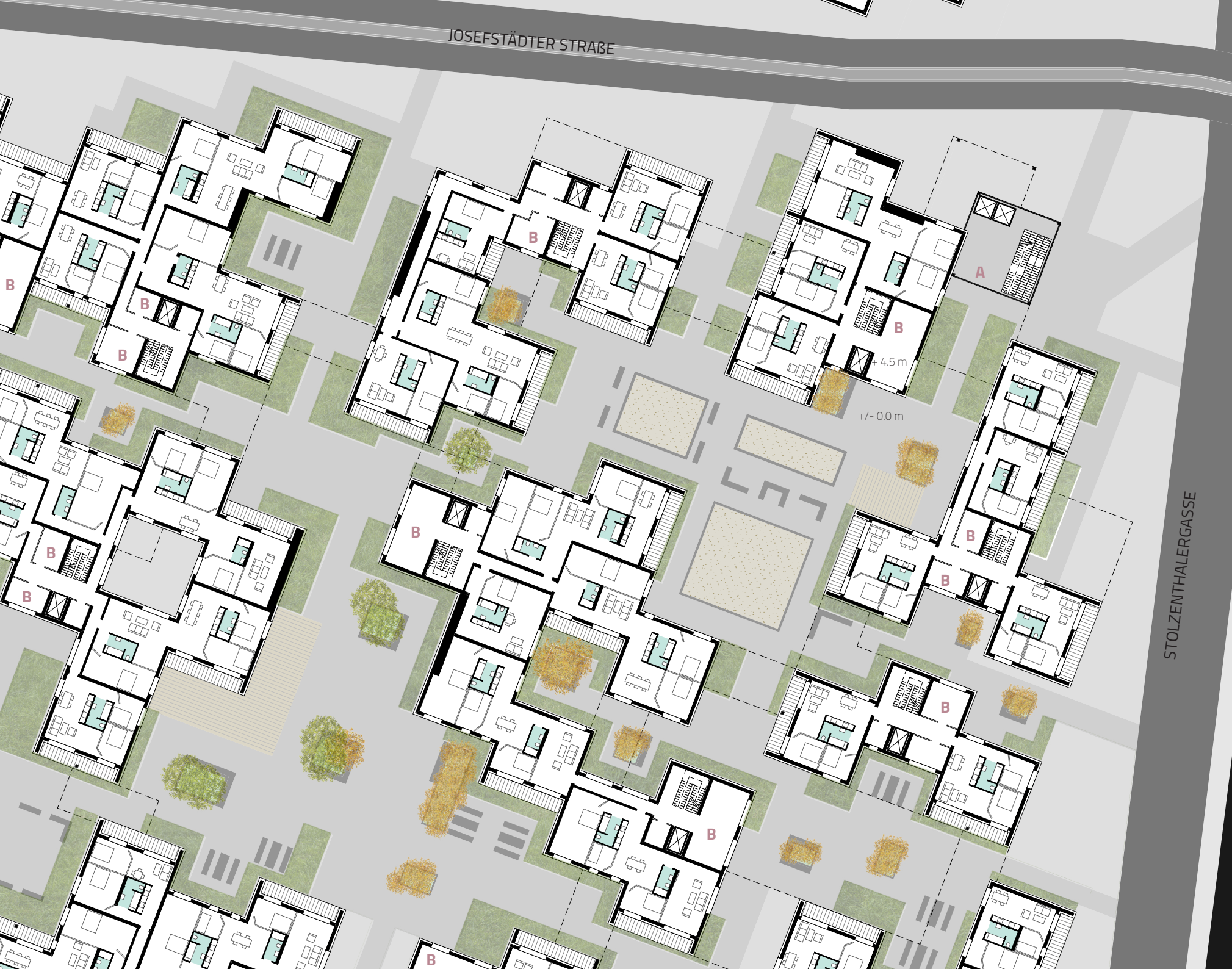






1. OBERGESCHOSS







QUARTIERSWEG

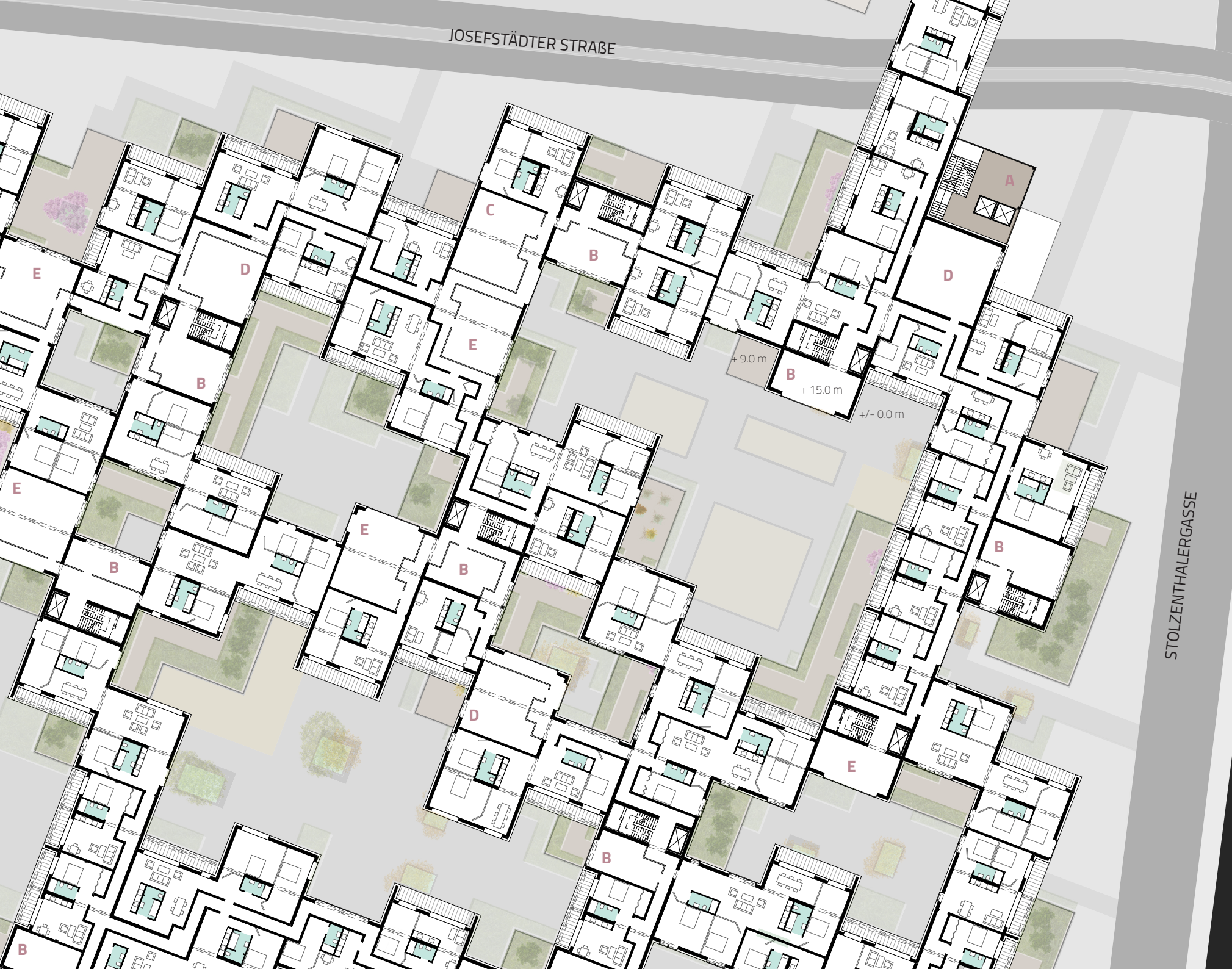






2. - 4. OBERSCHOSS







DACHPROMENADE





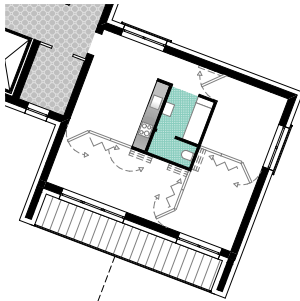
5.3 FLEXIBLE GRUNDRISSE

Tetris bietet verschiedene Wohntypologien an und geht so auf die individuellen Bedürfnisse und Ansprüche der Bewohner ein. Bei den Wohneinheiten handelt es sich um flexible Grundrisse, der Nutzer kann seinen Wohnraum seiner Lebenslage anpassen. Familienzuwachs, Mitbewohner, Haustiere oder einfach viel Raum für sich allein. Dem Bewohner wird kein festgesetzter Grundriss vorgeschrieben, er kann frei entscheiden oder anpassen, wie er wohnen möchte. Man unterscheidet zwischen drei Typen, „A“ 3 bis 5-Zimmerwohnung, „B“ 1 bis 3-Zimmerwohnung und ein

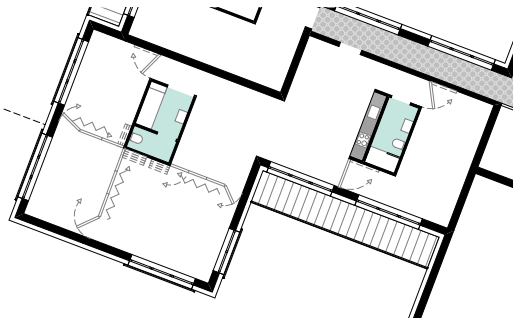
Studio-Typus. Die Studios sind festgesetzte 1,5-Zimmer-Wohneinheiten und eignen sich vor allem für Studenten, können aber auch als Arbeitsbereiche genutzt werden. Die Typologien A und B folgen den selben Prinzipien, sind aber je nach Lage und Ausrichtung an die Struktur angepasst. Sie besitzen einen fest installierten zentralen Funktionskern, dieser bildet sich aus Bad und Küchenzeile. An diesem Kern sind die flexiblen Wände montiert. Es sind bestimmte Raumabfolgen und Raumkonzipierungen vorgegeben, die aber einen hohen Grad an Variabilität aufweisen.

WOHNTYPOLOGIEN EBENE 1 1.OBERGESCHOSS

STUDIO

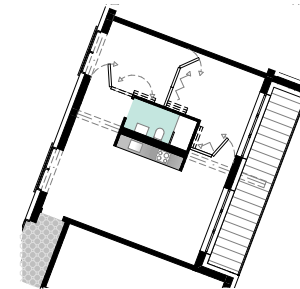
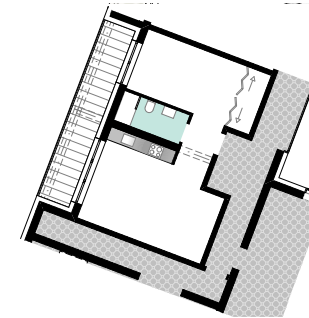


"B"
1 BIS 3-ZIMMER WOHNHEINHEIT



"A"
3 BIS 5-ZIMMER WOHNHEINHEIT

WOHNTYPOLOGIEN EBENE 2 2. - 4. OBERGESCHOSS

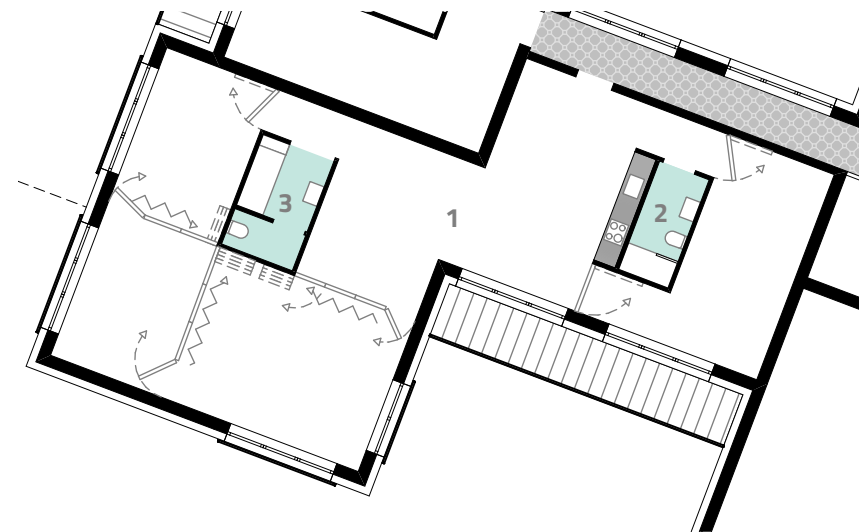


EBENE 1 1. OBERGESCHOSS

TYP „A“ 3 BIS 5 - ZIMMER WOHNUNG

Die Grundrissvarianten stellen die gesamte Nutzfläche der Wohneinheit dar und zeigen die gegebenen Möglichkeiten der Raumgestaltung durch Nutzung der flexiblen Wände auf. Um die Vielfalt zu verdeutlichen, sind drei Grundrissvariationen dargestellt. Es sind aber noch weitere Optionen möglich.

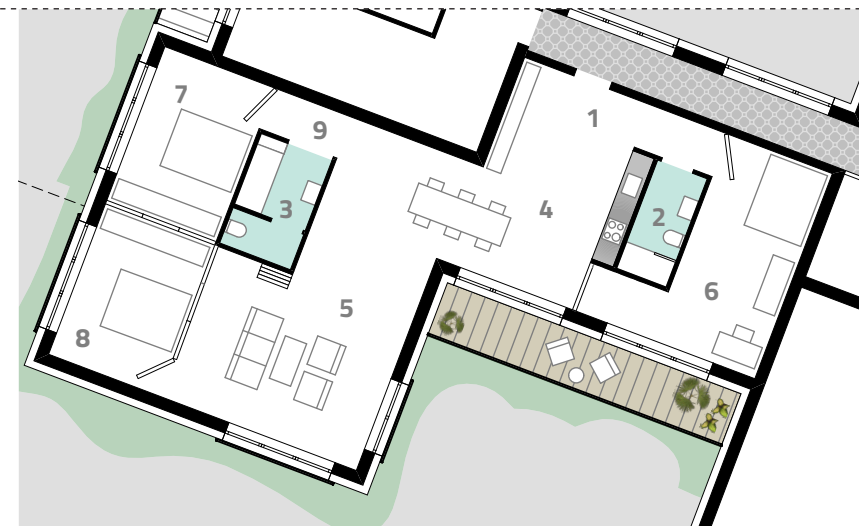
1 Wohnfläche	114,50 m ²
2 Bad 1	4,30 m ²
3 Bad 2	6,00 m ²
<hr/>	
Gesamt	124,80 m ²
Terrasse	12,50 m ²

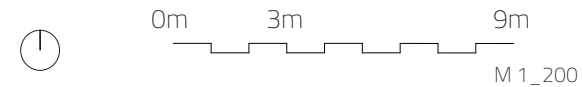


Grundrissvariationen

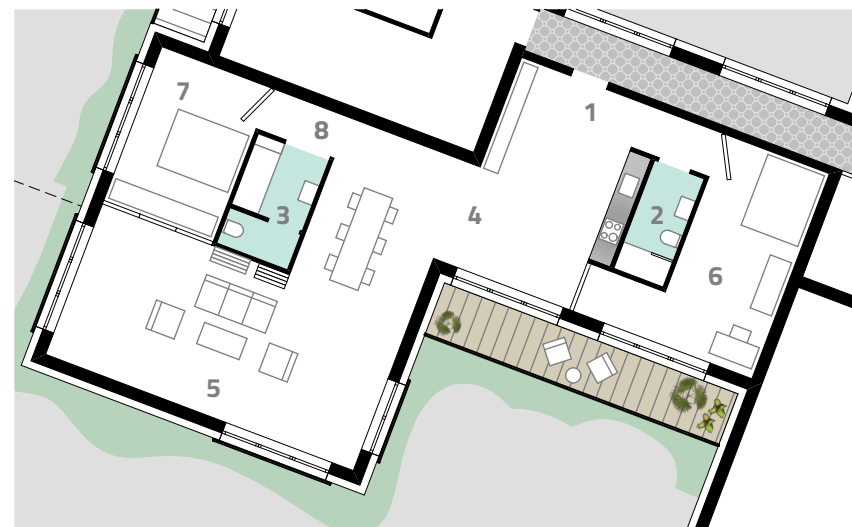
Variante I 4-Zimmer Wohnung

1 Vorraum	6,90 m ²
2 Bad 1	4,30 m ²
3 Bad 2	6,00 m ²
4 Küche/Esszimmer	28,15 m ²
5 Wohnzimmer	29,40 m ²
6 Zimmer 1	19,95 m ²
7 Zimmer 2	13,45 m ²
8 Zimmer 3	13,15 m ²
9 Gang	2,55 m ²





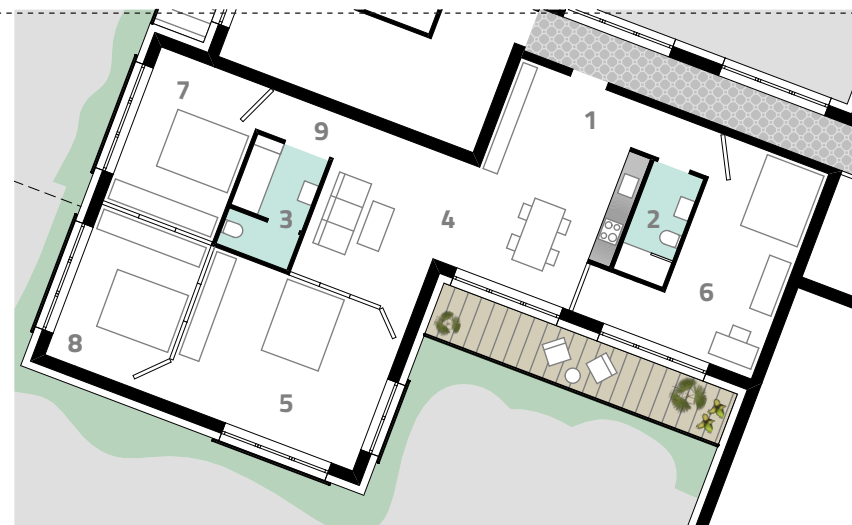
1 Vorraum	6,90 m ²
2 Bad 1	4,30 m ²
3 Bad 2	6,00 m ²
4 Küche/Esszimmer	34,15 m ²
5 Wohnzimmer	37,00 m ²
6 Zimmer 1	19,95 m ²
7 Zimmer 2	13,45 m ²
8 Gang	2,55 m ²



Variante II 3-Zimmer Wohnung

Variante III 5-Zimmer Wohnung

1 Vorraum	6,90 m ²
2 Bad 1	4,30 m ²
3 Bad 2	6,00 m ²
4 Wohnküche	33,80 m ²
5 Zimmer 1	23,40 m ²
6 Zimmer 2	19,95 m ²
7 Zimmer 3	13,45 m ²
8 Zimmer 4	13,15 m ²
9 Gang	2,55 m ²



EBENE 1 1. OBERGESCHOSS

TYP „B“ 1 BIS 3 - ZIMMER WOHNUNG

Die Grundrissvarianten stellen die gesamte Nutzfläche der Wohneinheit dar und zeigen die gegebenen Möglichkeiten der Raumgestaltung durch Nutzung der flexiblen Wände auf. Um die Vielfalt zu verdeutlichen, sind drei Grundrissvariationen dargestellt. Es sind aber noch weitere Optionen möglich.

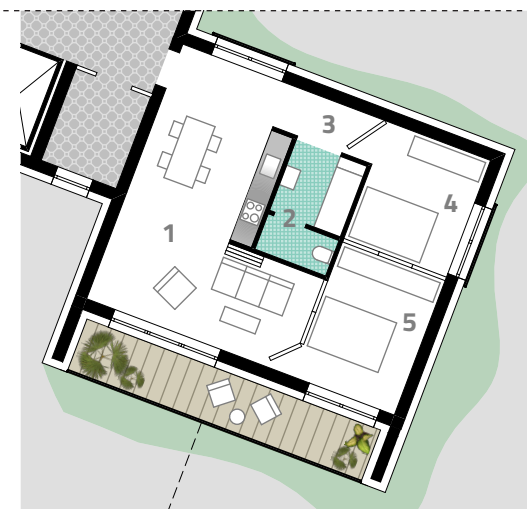
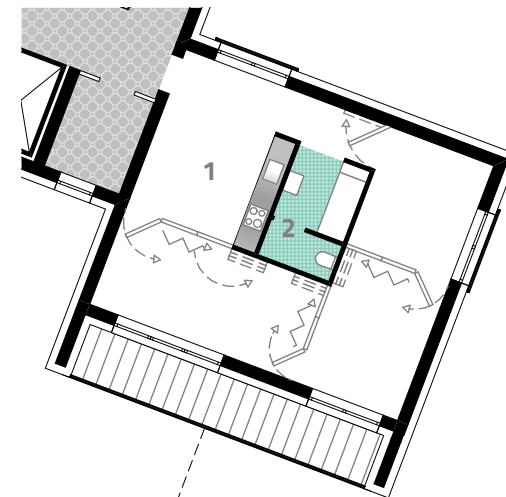
1 Wohnfläche	55,30 m ²
2 Bad	6,00 m ²

Gesamt	61,30 m ²
Terrasse	12,50 m ²

Grundrissvariationen

Variante I 3-Zimmer Wohnung

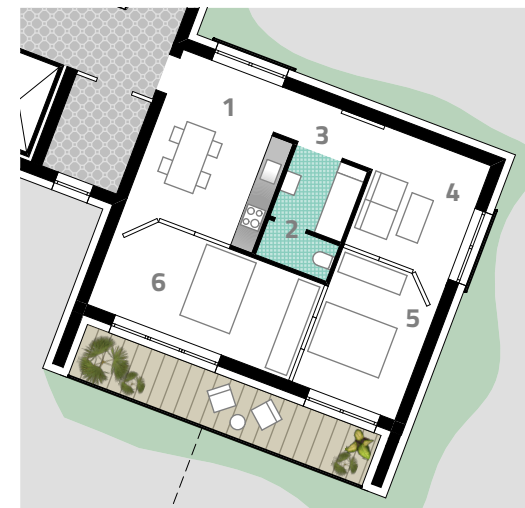
1 Wohnküche	30,75 m ²
2 Bad	6,00 m ²
3 Gang	3,30 m ²
4 Zimmer 1	10,00 m ²
5 Zimmer 2	11,00 m ²





0m 3m 9m
M 1_200

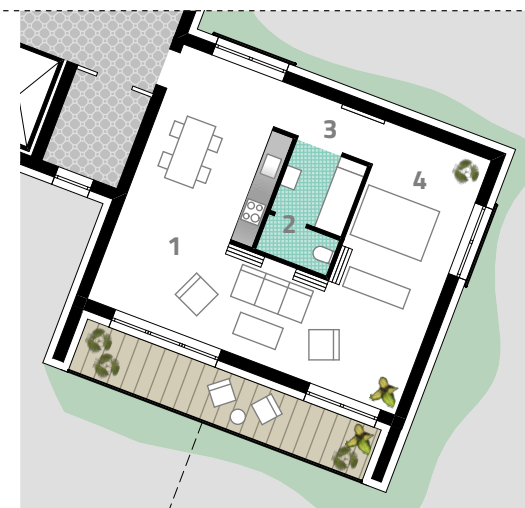
1 Küche	15,00 m ²
2 Bad	6,00 m ²
3 Gang	3,30 m ²
4 Wohnzimmer	10,00 m ²
5 Zimmer 1	11,00 m ²
6 Zimmer 2	15,40 m ²



Variante II 3,5 Zimmer Wohnung

Variante III 1-Zimmer Wohnung

1 Wohnküche	39,00 m ²
2 Bad	6,00 m ²
3 Gang	3,30 m ²
4 Zimmer	13,00 m ²

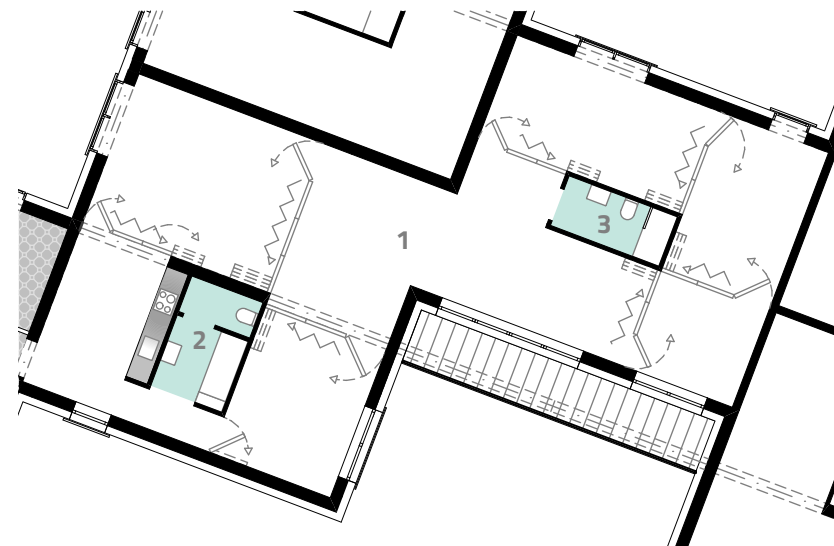


EBENE 2 2. BIS 4.OBERGESCHOSS

TYP „A“ 2 BIS 4 - ZIMMER WOHNUNG

Die Grundrissvarianten stellen die gesamte Nutzfläche der Wohneinheit dar und zeigen die gegebenen Möglichkeiten der Raumgestaltung durch Nutzung der flexiblen Wände auf. Um die Vielfalt zu verdeutlichen sind, drei Grundrissvariationen dargestellt. Es sind aber noch weitere Optionen möglich.

1 Wohnfläche	127,00 m ²
2 Bad 1	6,00 m ²
3 Bad 2	4,30 m ²
<hr/>	
Gesamt	137,30 m ²
Terrasse	12,50 m ²



Grundrissvariationen

Variante I 4,5-Zimmer Wohnung

1 Vorraum/Gang	5,50 m ²
2 Bad 1	6,00 m ²
3 Bad 2	4,30 m ²
4 Küche	10,40 m ²
5 Wohnzimmer	37,50 m ²
6 Esszimmer	16,10 m ²
7 Zimmer 1	21,80 m ²
8 Zimmer 2	16,50 m ²
9 Zimmer 3	13,85 m ²
10 Gang	3,75 m ²





0m 3m 9m

M 1_200

1 Vorraum/Gang	5,50 m ²
2 Bad 1	6,00 m ²
3 Bad 2	4,30 m ²
4 Küche	10,40 m ²
5 Wohnzimmer	37,50 m ²
6 Esszimmer	24,60 m ²
7 Zimmer 1	13,40 m ²
8 Zimmer 2	16,50 m ²
9 Zimmer 3	13,85 m ²
10 Gang	3,75 m ²



Variante II 4,5-Zimmer Wohnung

Variante III 5-Zimmer Wohnung

1 Vorraum/Gang	5,50 m ²
2 Bad 1	6,00 m ²
3 Bad 2	4,30 m ²
4 Küche	10,40 m ²
5 Wohnzimmer	38,80 m ²
6 Esszimmer	15,20 m ²
7 Zimmer 1	13,40 m ²
8 Zimmer 2	16,50 m ²
9 Zimmer 3	21,60 m ²
10 Gang	3,75 m ²



EBENE 2 2. BIS 4. OBERGESCHOSS

TYP „B“ 1 BIS 3 - ZIMMER WOHNUNG

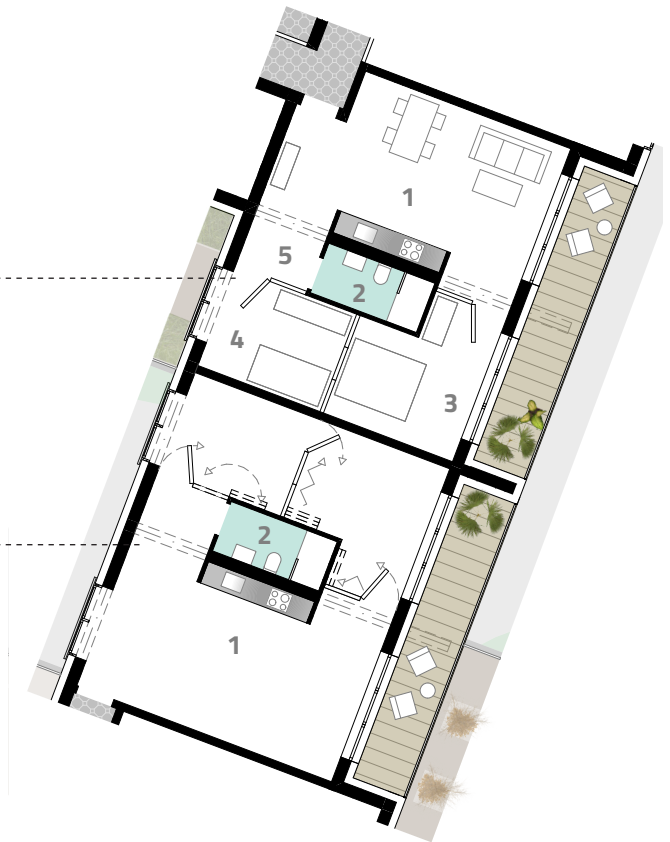
Die Grundrissvarianten stellen die gesamte Nutzfläche der Wohneinheit dar und zeigen die gegebenen Möglichkeiten der Raumgestaltung durch Nutzung der flexiblen Wände auf. Um die Vielfalt zu verdeutlichen, ist eine weitere Grundrissvariation dar gestellt. Es sind aber noch weiter Optionen möglich.

1 Wohnküche	28,00 m ²
2 Bad	4,30 m ²
3 Zimmer 1	12,85 m ²
4 Zimmer 2	10,00 m ²
5 Gang	4,80 m ²

Variante 3-Zimmer Wohnung

Grundrissvariationen

1 Wohnfläche	57,80 m ²
2 Bad	4,30 m ²
<hr/>	
Gesamt	62,10 m ²
Terrasse	12,50 m ²





0m 3m 9m
M 1_200

EBENE 2 „STUDIO“

2. BIS 4. OBERGESCHOSS

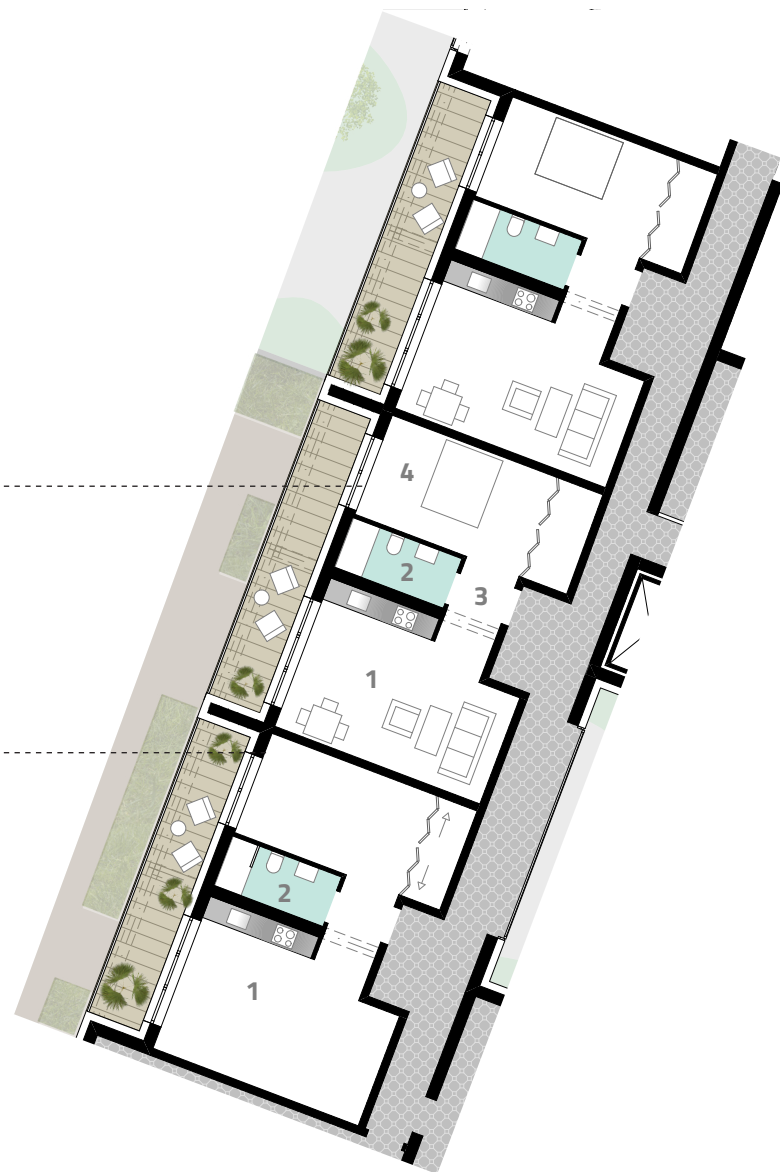
Die Grundrissvariante stellt die gesamte Nutzfläche der Wohneinheit dar. Die Grundrisse der Studios sind festgesetzt. Dieser Typus kann auch als Arbeitsbereich genutzt werden.

1 Wohnküche	22,60 m ²
2 Bad	4,30 m ²
3 Zimmer	16,20 m ²
4 Gang	3,50 m ²

Variante Studio Wohnen

Grundrissvariation

1 Wohnfläche	42,40 m ²
2 Bad	4,30 m ²
<hr/>	
Gesamt	46,70 m ²
Terrasse	12,50 m ²



5.4 QUERSCHNITT

+24,55m _____

+21,00m _____

+18,00m _____

+15,00m _____

+9,00m _____

+4,50m _____

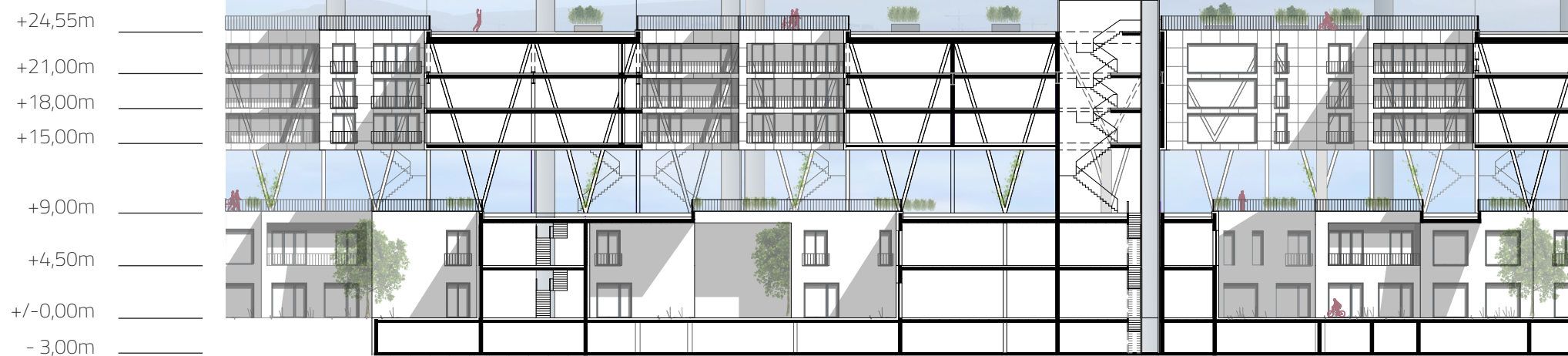
+/-0,00m _____

- 3,00m _____



LÄNGSSCHNITT

102





5.5 ANSICHT

104





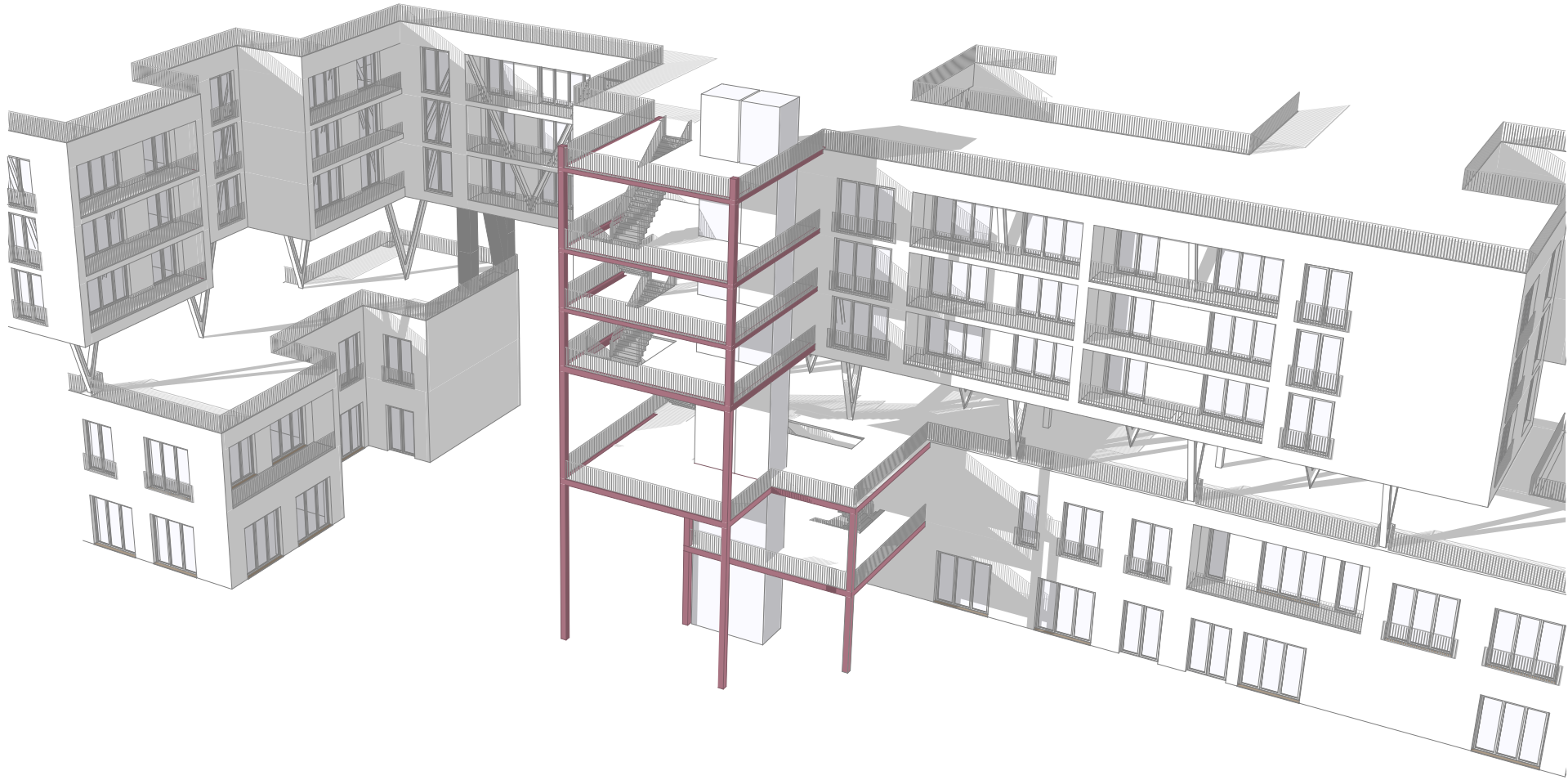
5.6 ERSCHLIEßUNG

Die Erschließung bildet eine Schnittstelle zwischen dem formellen und informellen Raum der Siedlung. Auf Grund der verschiedenen Ebenen und der Verschachtelung der Struktur war es wichtig, einen klaren und offenen Erschließungsbereich zu generieren, um den Nutzern das Begehen der erhöhten Freiflächen zu vereinfachen.

Die Begehung der neuen Stadtwege erfolgt über vertikale Erschließungszonen. Nicht-Anwohner können die Fläche über externe Erschließungstürme begehen, die klar von der Wohnebene getrennt sind. Bewohner haben die Möglichkeit direkt von ihrem Stiegenhaus den Quartiersweg oder die Dachpromenade zu begehen. Damit soll eine höhere Frequentierung und Nutzung der Siedlungswege entstehen. Die horizontale Erschließung generiert sich durch Wegführungen und Gänge. Die verzweig-

ten Wege der eher informellen Dachpromenade bildet den Kontrast zur formellen und hoch frequentierten Erdgeschosszone. Die Höhenlage unterstützt die klare Trennung zwischen Hektik und Ruhe. Der öffentliche Raum über den Dächern von Wien kann als Kommunikations- und Begegnungszone genutzt werden. Die Wegführung und Struktur bietet nicht den schnellstmöglichen Weg von A nach B, sondern schafft die Möglichkeit zum Entschleunigen und zum Entspannen.

Im Wohnbau wurde ein innenliegendes Erschließungssystem gewählt, um den Wohneinheiten verschiedene Ausrichtungen zu ermöglichen. Die Gänge wurden anhand der weitläufigen Struktur gestaltet und nehmen in ihrer Ausgestaltung die Versetzung der Siedlung wieder auf.

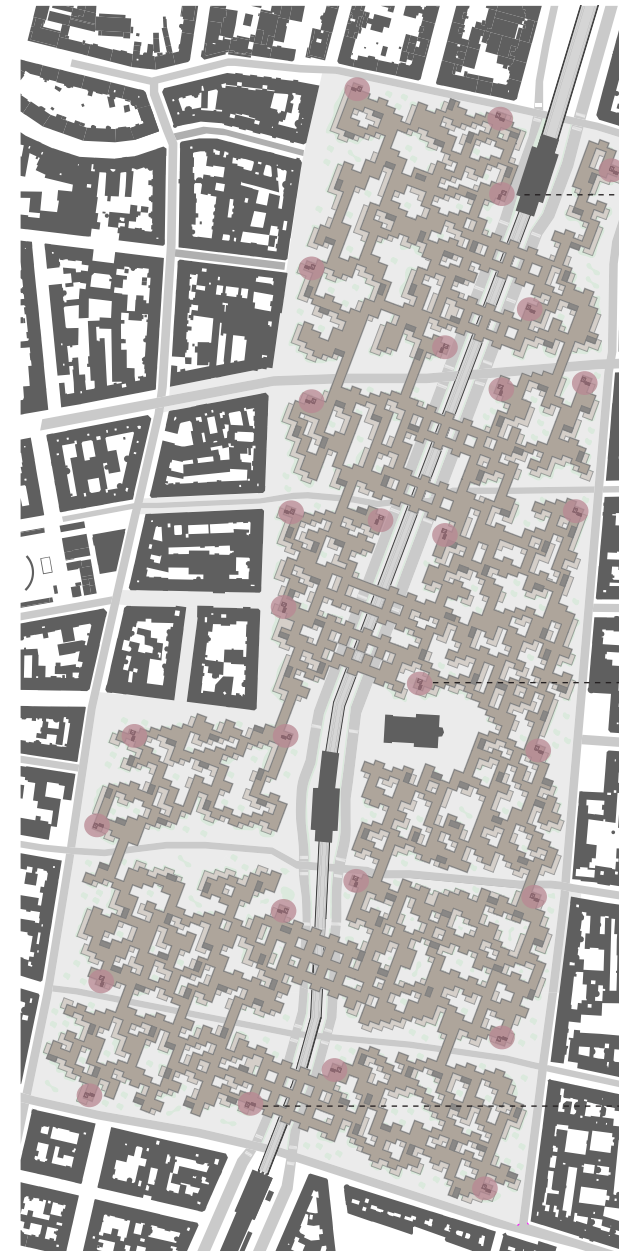


ÖFFENTLICHE ERSCHLIEßUNG

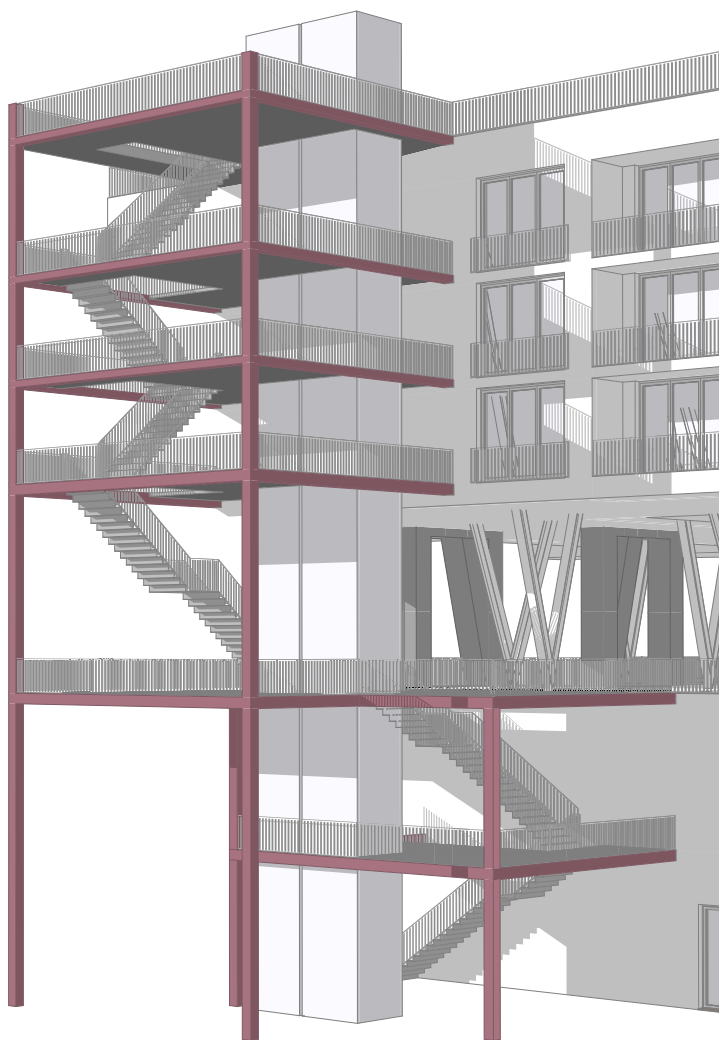
ZUGANG FREIFLÄCHEN

Die Dachpromenade stellt eine öffentliche Fläche mit einer Größe von ca. 149.900 m² zur Verfügung. Um eine gute Frequentierung und Nutzung der Fläche zu ermöglichen, wurden im Abstand von ca. 200 Metern Erschließungsbereiche generiert. Diese befinden sich an den angrenzenden Hauptstraßen und in Nähe der U-Bahn- oder Tramstationen. Um den Quartieren mehr Raum und Ruhe zu geben, wurden die Erschließungszonen bewusst an den Rand der Quartiere gesetzt.

Eine Erschließungseinheit besteht aus einer Hauptstiege und zwei Fahrstühlen, die auch die Mitnahme von Fahrrädern ermöglichen. Die Dachpromenade ist frei begehbar. Die einzelnen Quartierswege sind nicht durchlaufend miteinander verbunden, über die Erschließungstürme kann man aber auch diese begehen.



 Zugang Freiflächen- öffentlich



Zugang
Dachpromenade



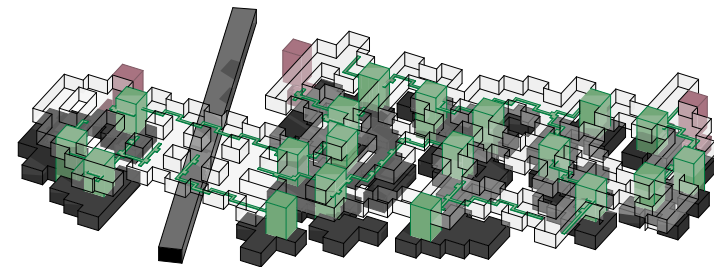
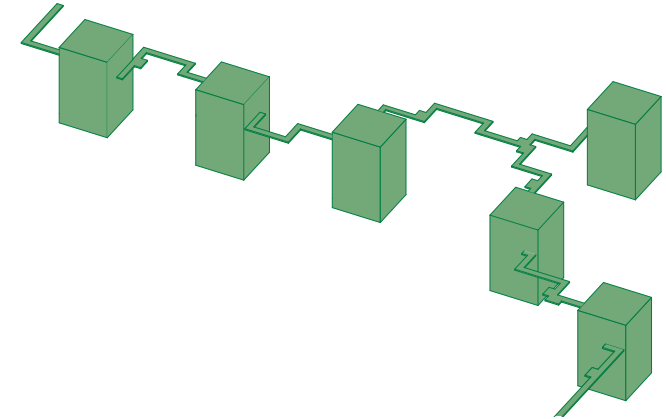
Zugang
Quartiersweg

PRIVATE ERSCHLIEßUNG

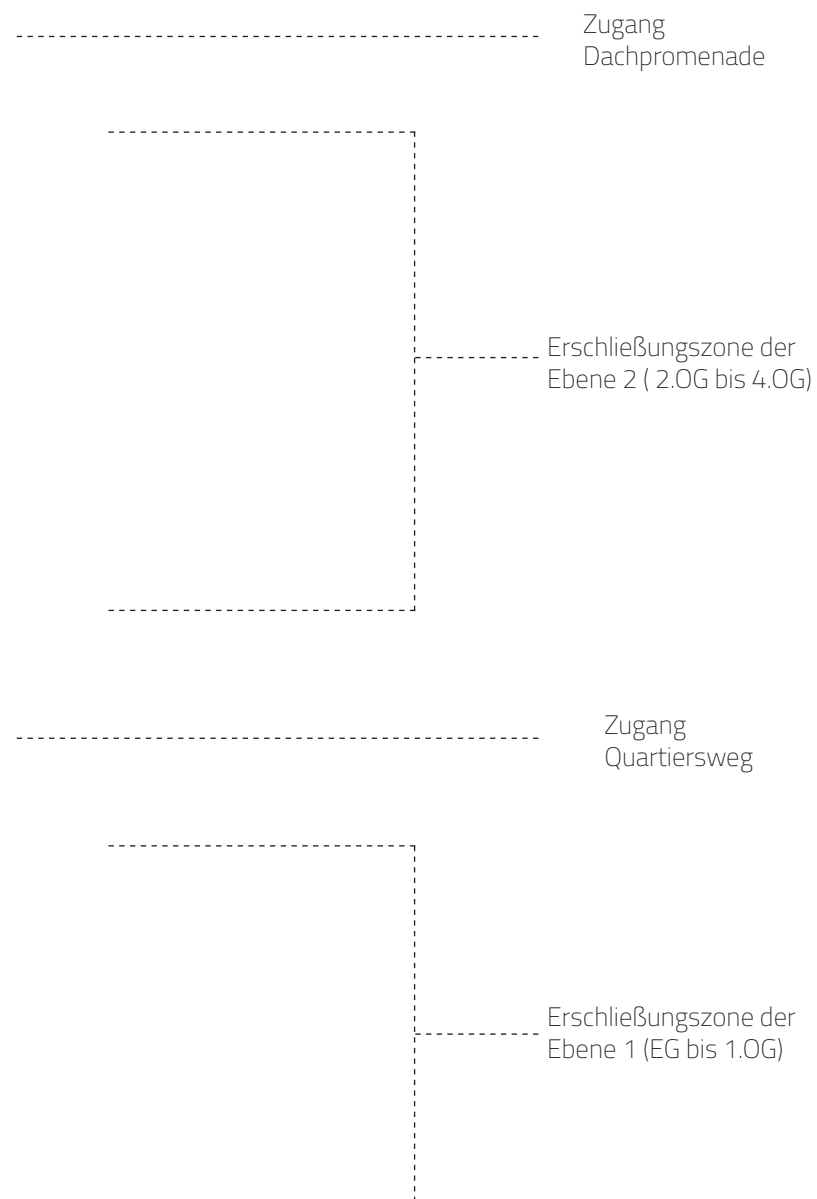
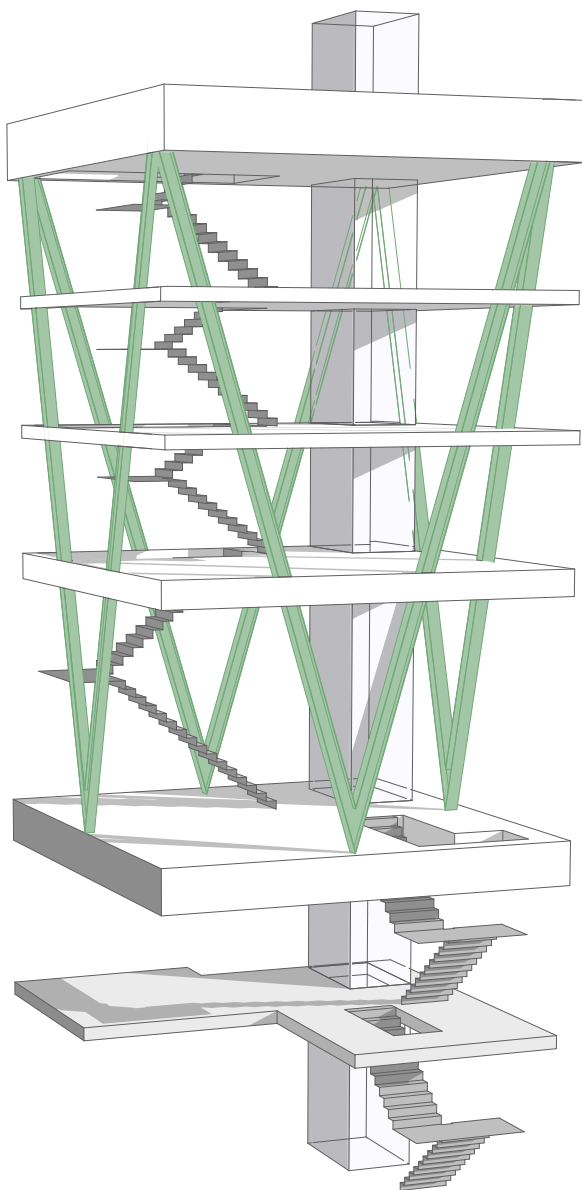
ZUGANG WOHN EINHEITEN

Die private Erschließung der Wohneinheiten der Ebene 1 und 2 erfolgt über ein innenliegendes Zugangssystem. Dieses besteht aus einer Hauptstiege, welche über alle Ebenen führt, und einem Fahrstuhl. Im Bereich der Quartierswege, wie auch im Bereich der Dachpromenade ist die private Erschließungszone mit Glaswänden klar vom öffentlichen Raum abgetrennt. Nur die Bewohner haben eine Zugangsberechtigung. So soll der private Raum der Bewohner gestärkt werden. Um trotz der großflächigen Struktur eine angenehme Wegführung zu generieren wurden mindestens zwei Stiegenhäuser miteinander verbunden. Das schafft bei der Erschließung der Wohneinheiten eine gewisse Kleinteiligkeit und stärkt den privateren Charakter der Siedlung. Außerdem dient die zweite Verbindung zusätzlich als Fluchtmöglichkeit.

S.110 oben Abb. 5.6.3 Verbindung der privaten Erschließung
 S.110 unten Abb. 5.6.4 Ansicht öffentliche und private Erschließung
 S.111 Abb. 5.6.5 Ansicht private Erschließungszone

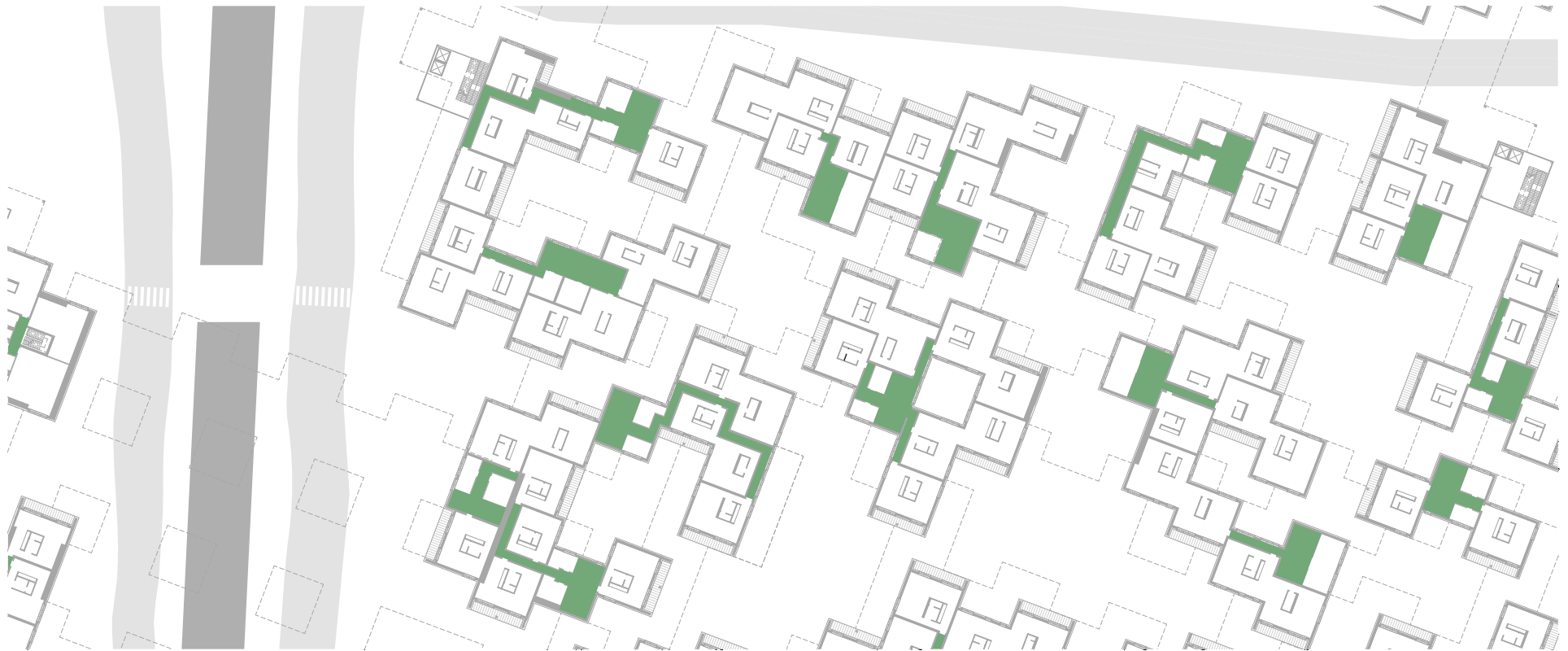


- Zugang Gebäude - privat
- Zugang Freiflächen - öffentlich



ERSCHLIEßUNG DER WOHN EINHEITEN EBENE 1

In Ebene 1 werden pro Stiegenhaus bis zu vier Wohneinheiten erschlossen.
Größere Baukörper besitzen zwei Erschließungseinheiten um eine angenehme Zonierung in der flächigen Struktur der Ebene 2 zu generieren.





ERSCHLIEßUNG DER WOHN EINHEITEN EBENE 2

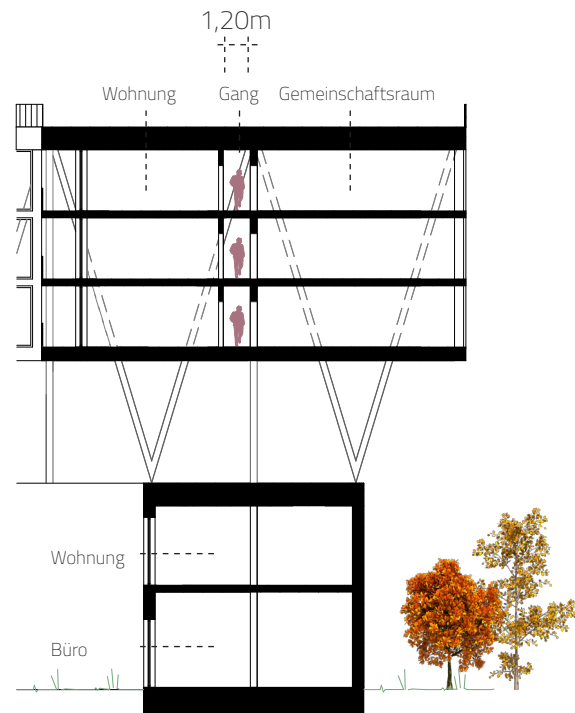
Das primäre Gangsystem erschließt ca. vier bis fünf Wohneinheiten. Mit dem Primärsystem können auch die Erschließungswege von 40 Metern eingehalten werden. Nimmt man jedoch den Zugang von einem entfernteren Erschließungspunkt, verlängert sich natürlich der Weg. Die Bewohner haben somit mehrere Möglichkeiten um zu Ihrer Wohnung zu gelangen. Es ist auch ein Zugang über die Dachpromenade möglich.



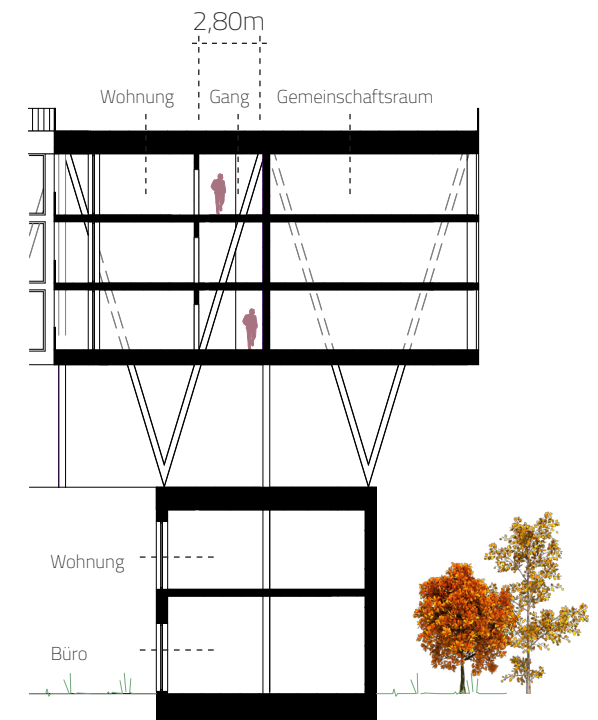
GANGSTRUKTUR EBENE 2 2.OG BIS 4.OG

In den oberen Geschossen muss das Gangsystem sich der Struktur anpassen. Da die Träger über alle drei Geschosse geführt werden ist die Durchwegung teilweise mit einem durchlaufenden Gang von 1,20 Metern nicht möglich. Manche Stellen, die im zweiten Obergeschoss noch begehbar sind, werden dann im vierten Obergeschoss durch das Fachwerk versperrt. Das folgende Problem wurde mit einer abschnittsweisen Gangverbreiterung gelöst. Der

durchlaufende Korridor mit einer Breite von 1,20 Meter verbreitert sich nischenartig auf eine Breite von 2,80 Meter an den gewünschten Stellen. Dieser Eingriff schafft die Begehung in allen drei Geschossen und gibt der flächigen Gangstruktur mehr Raum. Die Tragstruktur ist nun auch in der Erschließungsebene nicht nur sichtbar, sondern auch spürbar und generiert eine Verbindung der inneren und äußeren Siedlungsstruktur.



S.113 unten Abb. 5.6.8 Schemataschnitt Gang 1,20m
 S.113 oben Abb. 5.6.9 Schemataschnitt Gang 2,80m
 S.114 Abb. 5.6.10 Verortung Gänge



Gang 2,80m
Gang 1,20m



0m 10m 30m
M 1_500

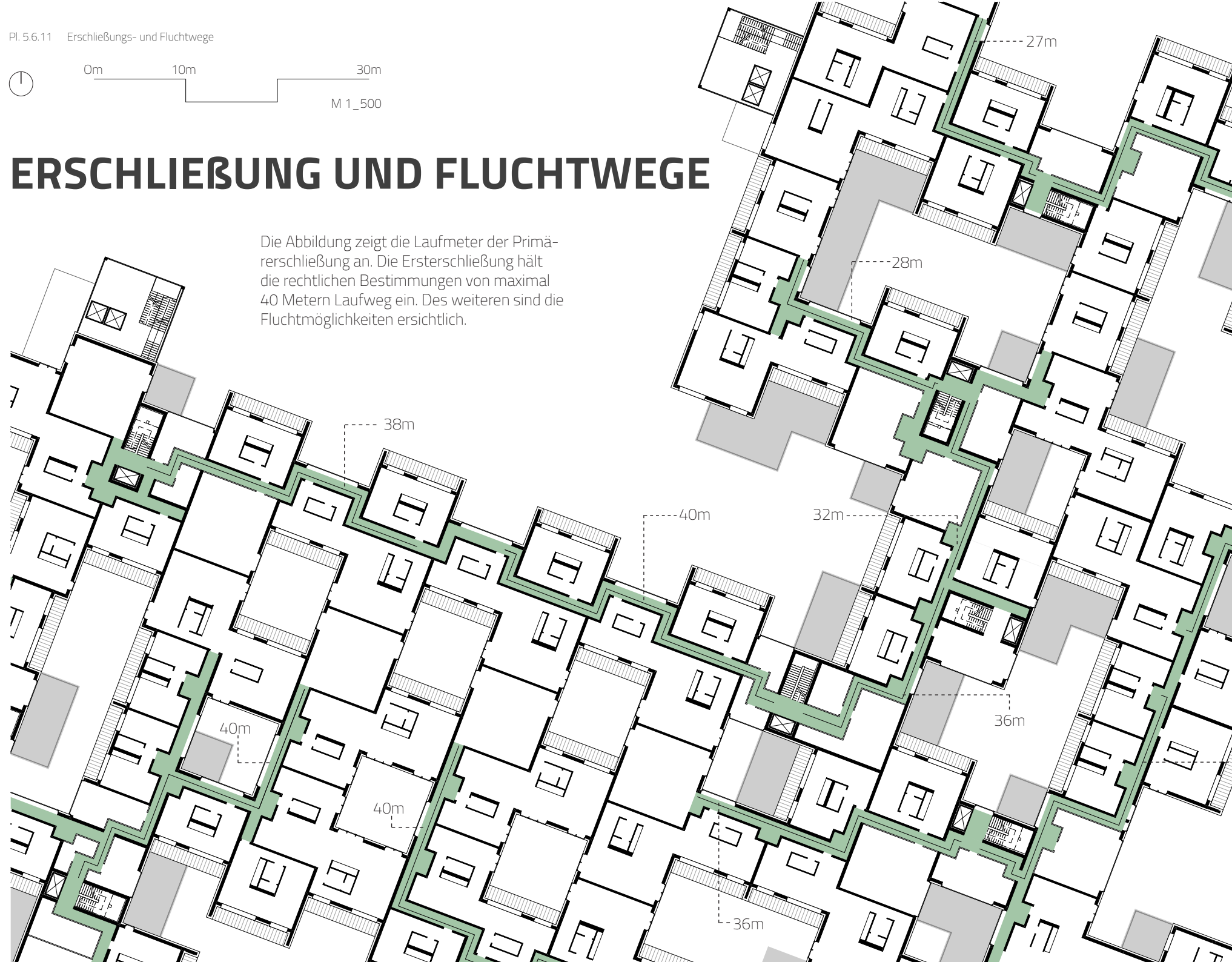




0m 10m 30m
M 1_500

ERSCHLIEßUNG UND FLUCHTWEGE

Die Abbildung zeigt die Laufmeter der Primärserschließung an. Die Ersterschließung hält die rechtlichen Bestimmungen von maximal 40 Metern Laufweg ein. Des weiteren sind die Fluchtmöglichkeiten ersichtlich.

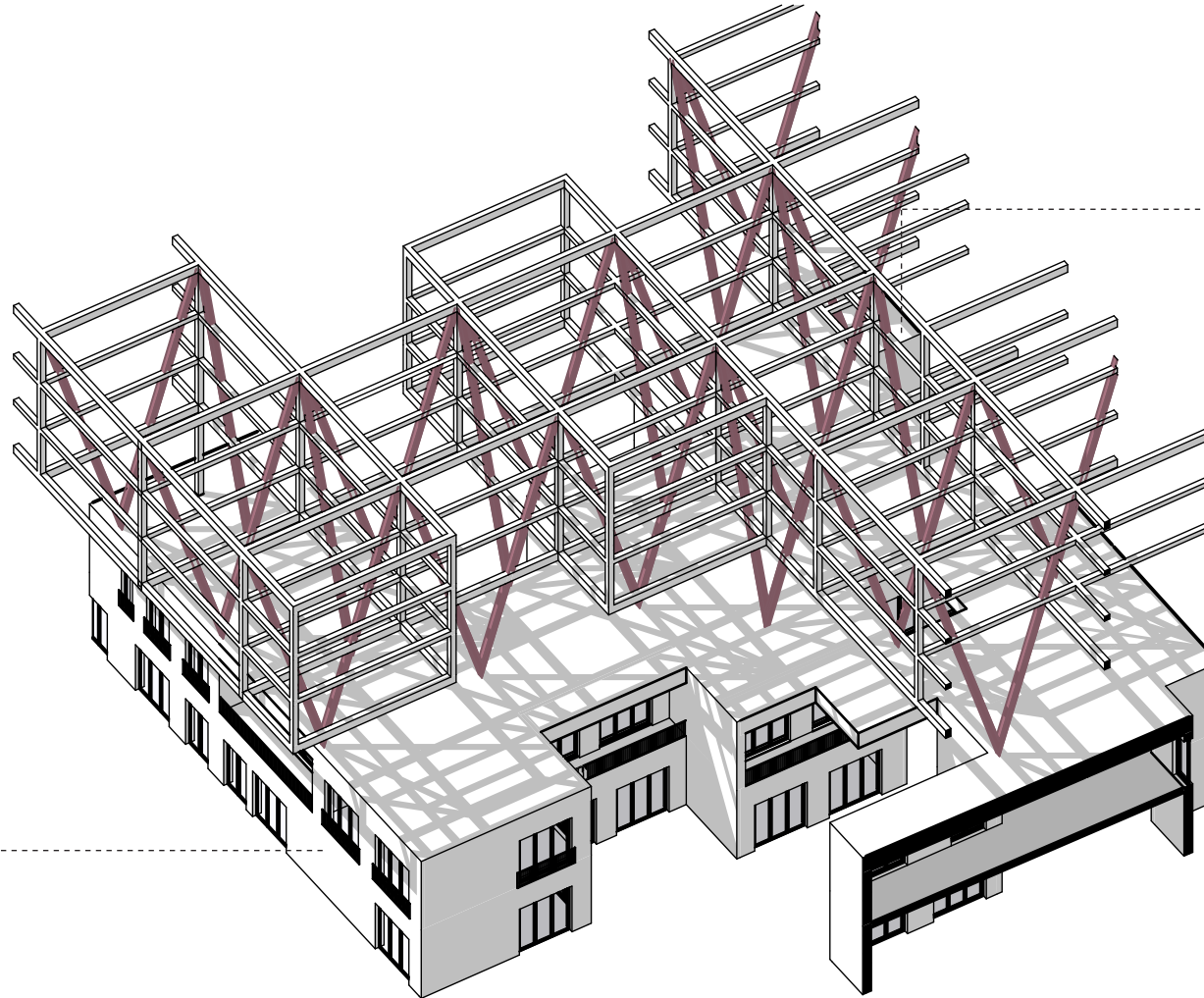




5.7 KONSTRUKTION

Die Konstruktion der Siedlung ist eine Verbindung aus zwei unterschiedlichen Bauweisen. Die Ebene 1 bildet den Sockel der Struktur und wird in Massivbauweise ausgeführt. Die tragende Konstruktionsschicht in Ebene 1 bilden die Stahlbetonwände mit einer Stärke von 40cm. Die Ebene 2 wird als Stahlfachwerkkonstruktion ausgebildet. Wie in Punkt 4.5 des Kapitels Material und Methodik bereits angesprochen, besteht die Fachwerkkonstruktion aus einer Fusion von zwei Fachwerken. Die je nach Lage, also entlang der Straßenzüge oder in den Überbrückungen, eingesetzt werden.

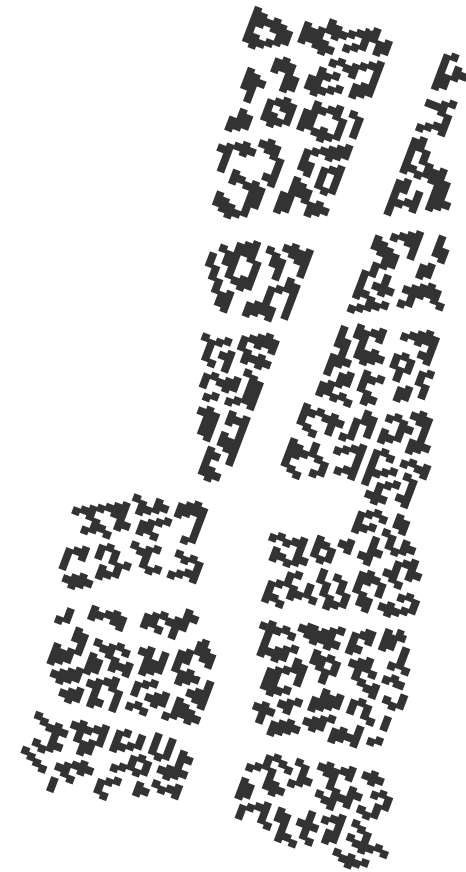
EBENE 1
Massivbau
Stahlbetonwände

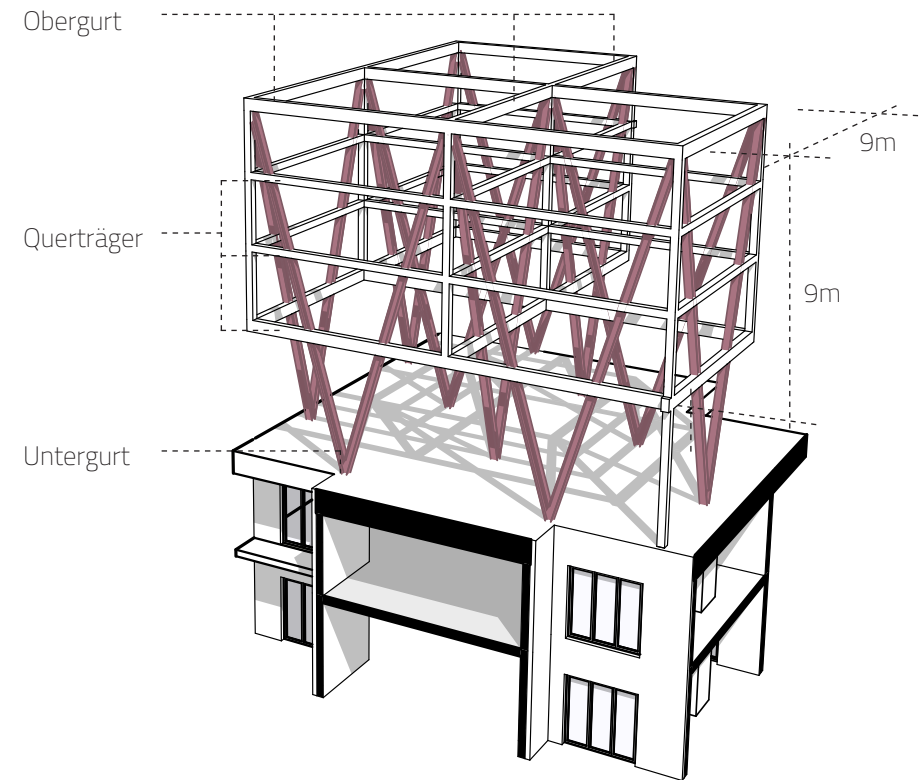
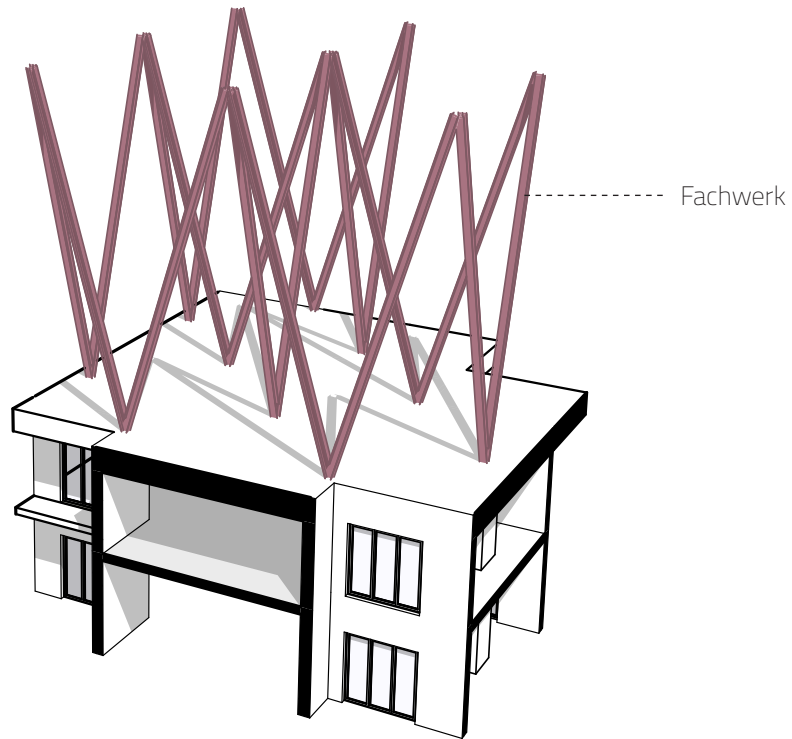


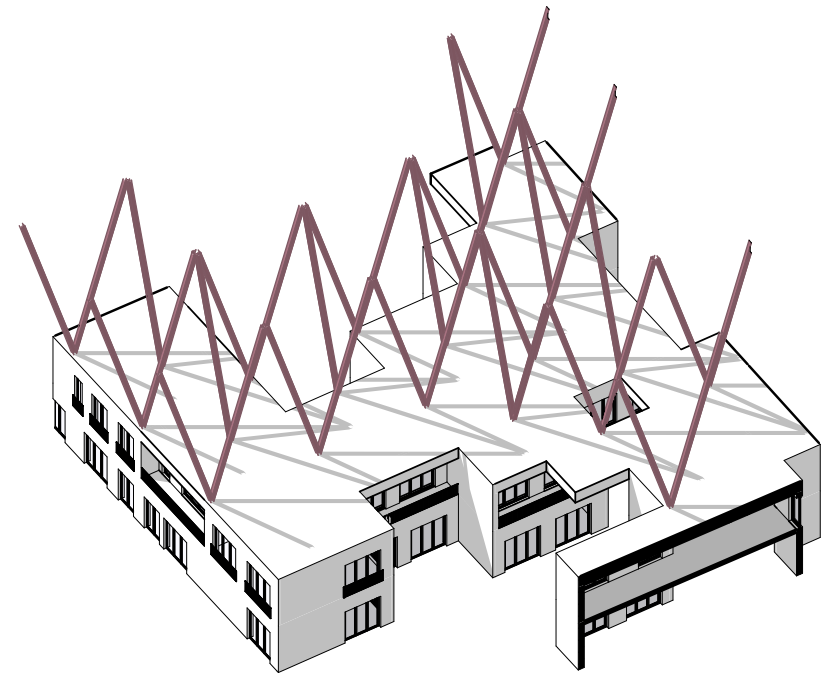
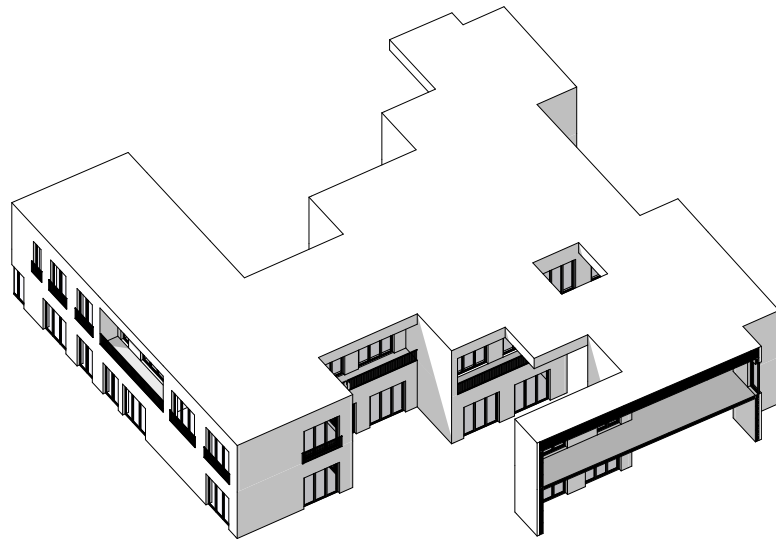
EBENE 2
Stahlbau
Fachwerkkonstruktion

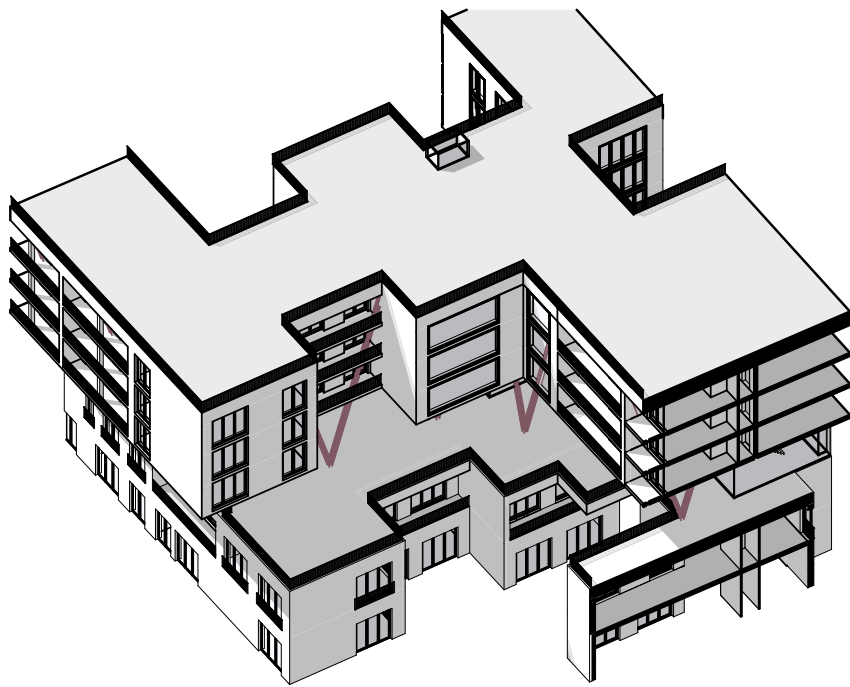
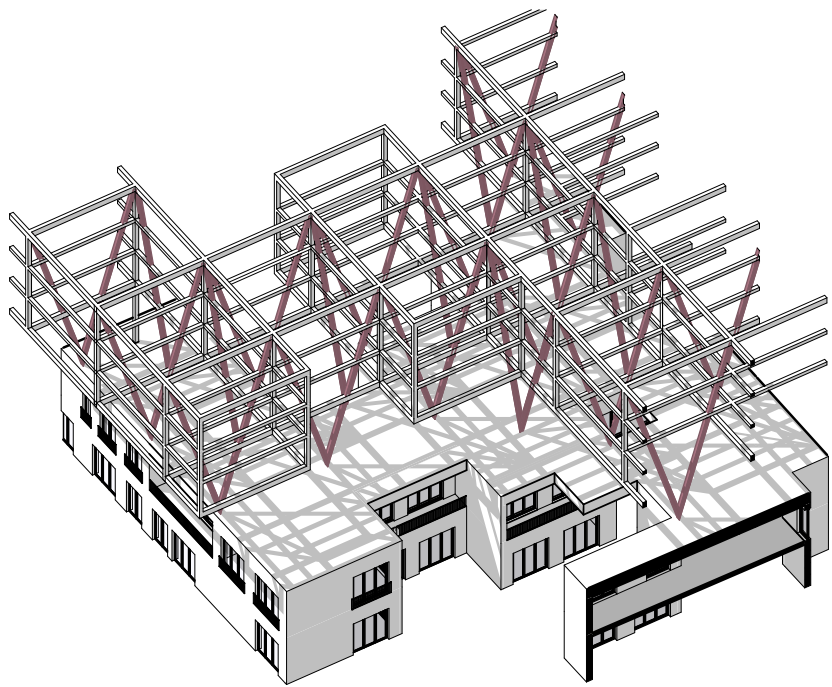
FACHWERKKONSTRUKTION

Die Fachwerkkonstruktion erstreckt sich entlang des Viadukts. Sie wird getragen von der Ebene 1, diese stellt den massiven Sockel dar. Die Konstruktionshöhe des Fachwerks beträgt 15 Meter. Der Obergurt verläuft in der obersten Geschossdecke der Ebene 2, der Untergurt in der obersten Geschossdecke von Ebene 1. Die Zwischengeschosse der Ebene 2 werden durch Querträger getragen. Die Fachwerke sind in einem neun Meter Raster gesetzt. Sie verlaufen sowohl in der Längs- wie auch in der Querrichtung. Die Siedlung wird größtenteils durch diese Konstruktion getragen. An den Schnittstellen, wo sich die beiden Straßenzüge verbinden, kommt das niedrigere Fachwerk zum Einsatz. Es kann aber auch entlang der Straßenzüge eingesetzt werden, wenn die Spannweiten mehr als neun Meter betragen oder eine Konstruktion durch die Haupttragstruktur nicht ausgeführt werden kann.



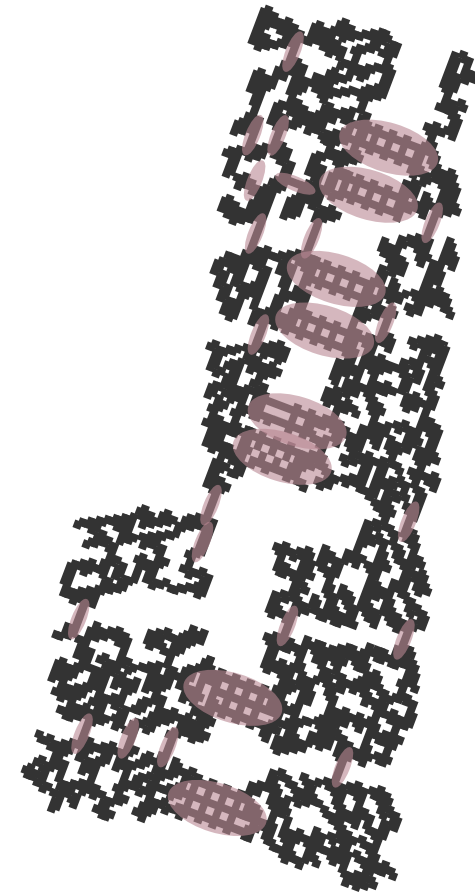


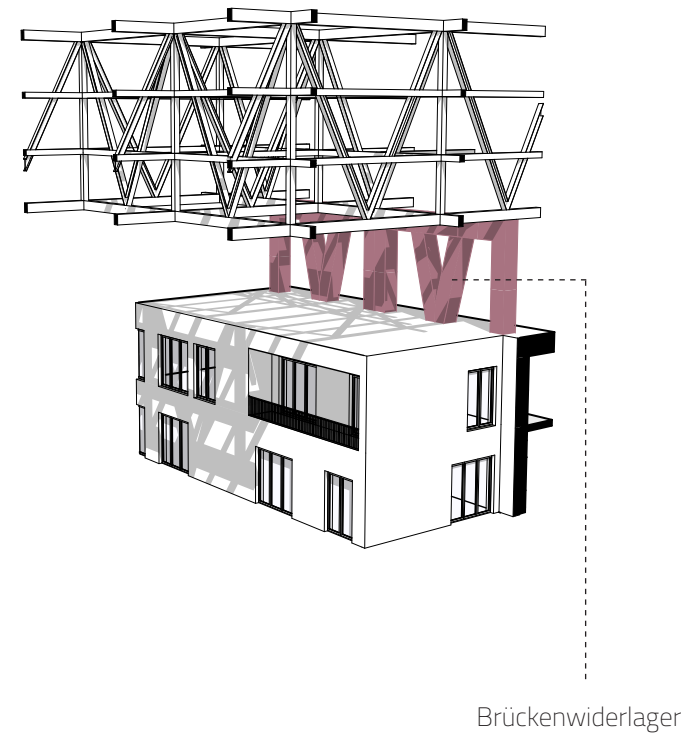
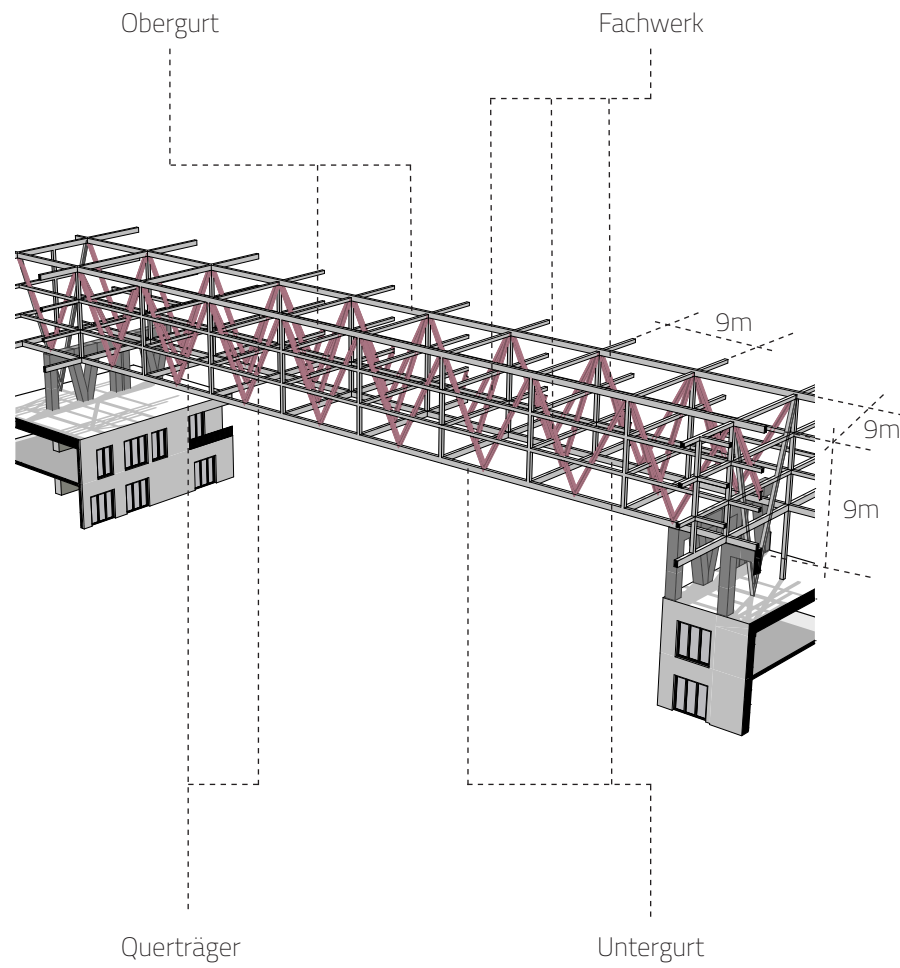




KONSTRUKTION WOHNBRÜCKE

An den Stellen wo sich die Siedlung über den Gürtel verbindet, wird eine sekundäre Fachwerkskonstruktion mit einer Konstruktionshöhe von neun Metern eingesetzt. Der Obergurt des Systems verläuft in der obersten Geschossdecke der Ebene 2, der Untergurt in der untersten. Überall wo die Spannweite mehr als neun Meter beträgt oder eine Konstruktion des Hauptfachwerks nicht möglich ist, kommt diese zweite Konstruktion in Verbindung mit den Brückenwiderlagern aus Stahlbeton zum Einsatz. Die Brückenwiderlager werden als Massivbauteil gestalterisch in die Außenwand der Ebene 1 integriert und nehmen erst im Luftgeschoss als Tragstruktur der Brückenkonstruktion Gestalt an. Um ihnen die Massivität zu nehmen und die Quartierswege im Luftgeschoss nicht zu sehr zu verschatten, werden die massiven Elemente in diesem Bereich aufgelöst. Die massiven Bauteile passen sich in Form und Neigungswinkel der restlichen Tragstruktur aus Stahl an. Trotz der unterschiedlichen Materialitäten, jedoch gleicher Formensprache passen sich die beiden Tragstrukturen gut an das Erscheinungsbild der Siedlung an.





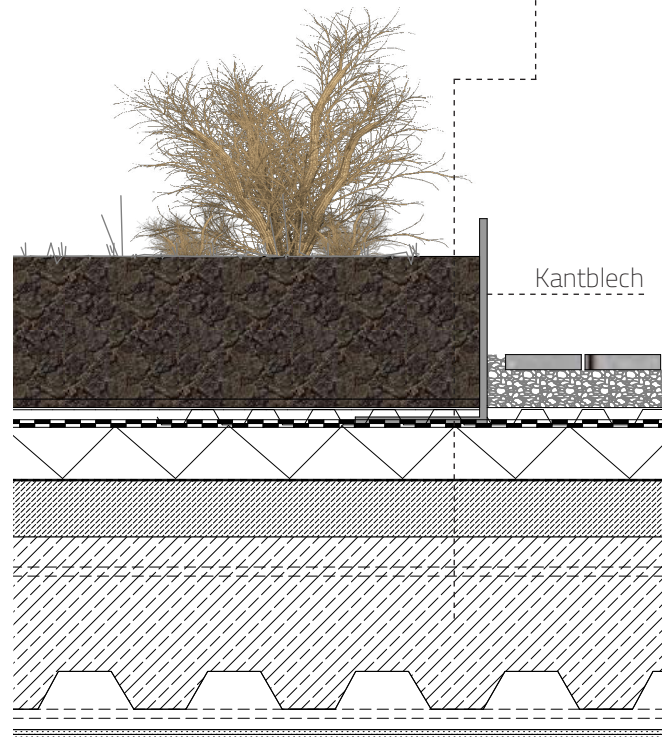
5.8 FASSADENSCHNITT





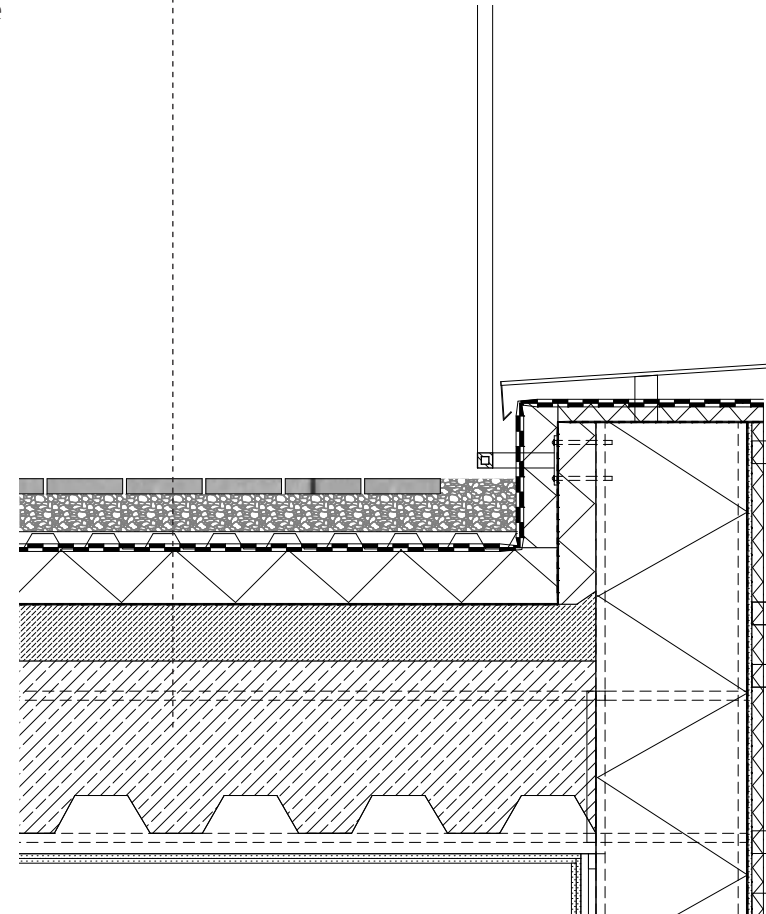
D1 Detail

- 40cm Substrat für intensive Begrünung
- Filtervlies
- 5cm Drainschicht
- Wurzelfolie
- Abdichtung zweilagig
- 15cm Dämmung
- Dampfsperre
- Dampfdruckausgleichsschicht
- 15cm Gefällebeton
- 45cm Stahlbeton-Verbunddecke
- 3cm Installationsebene
- 2,5 cm 2x Gipskartonplatte



D1

- 4cm Betonplatten
- 10cm Kiesschüttung
- 5cm Drainschicht
- Abdichtung zweilagig
- 15cm Dämmung
- Dampfsperre
- Dampfdruckausgleichsschicht
- 15cm Gefällebeton
- 45cm Stahlbeton-Verbunddecke
- 3cm Installationsebene
- 2,5 cm 2x Gipskartonplatte





0cm 30cm 90cm
M 1_20

D2

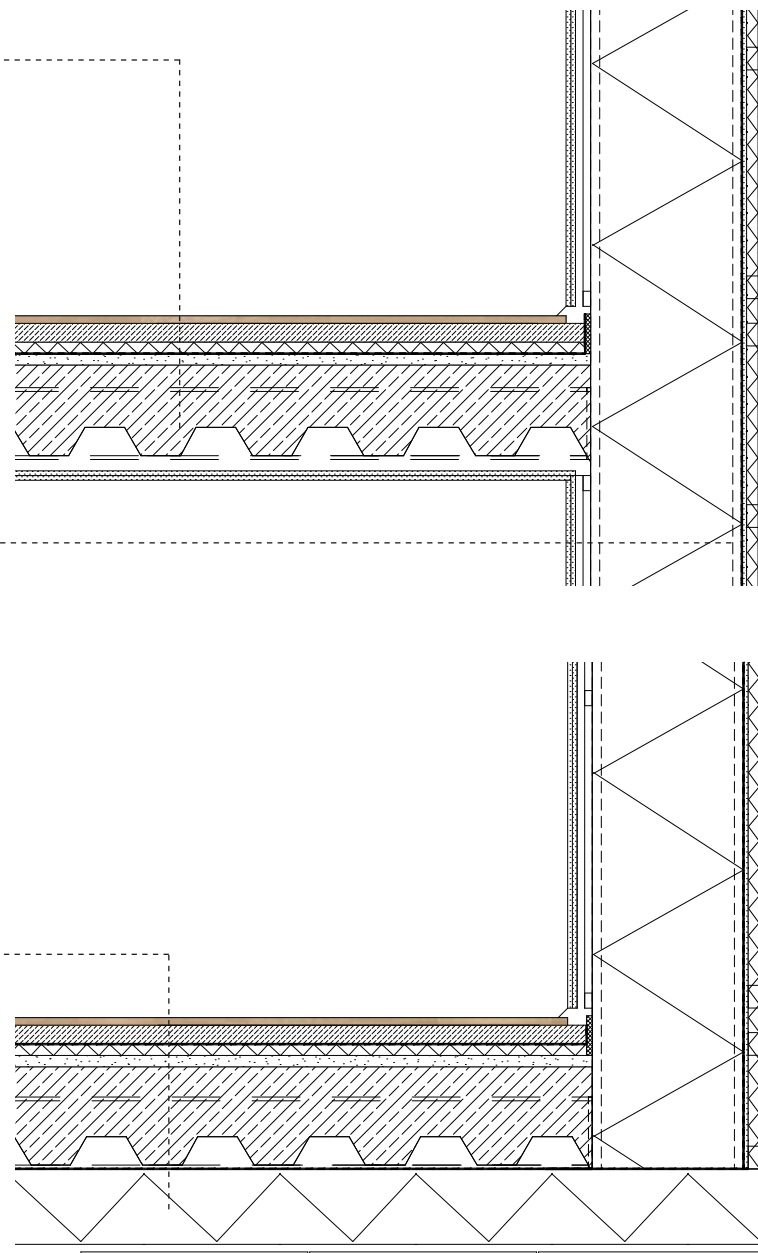
- 2cm Parkett
- 5cm Estrich inkl. Trennlage
- 3cm Trittschalldämmung
- Dampfsperre
- 3cm Schüttung
- 25cm Stahlbeton-Verbunddecke
- 3cm Installationsebene
- 2,5 cm 2x Gipskartonplatte

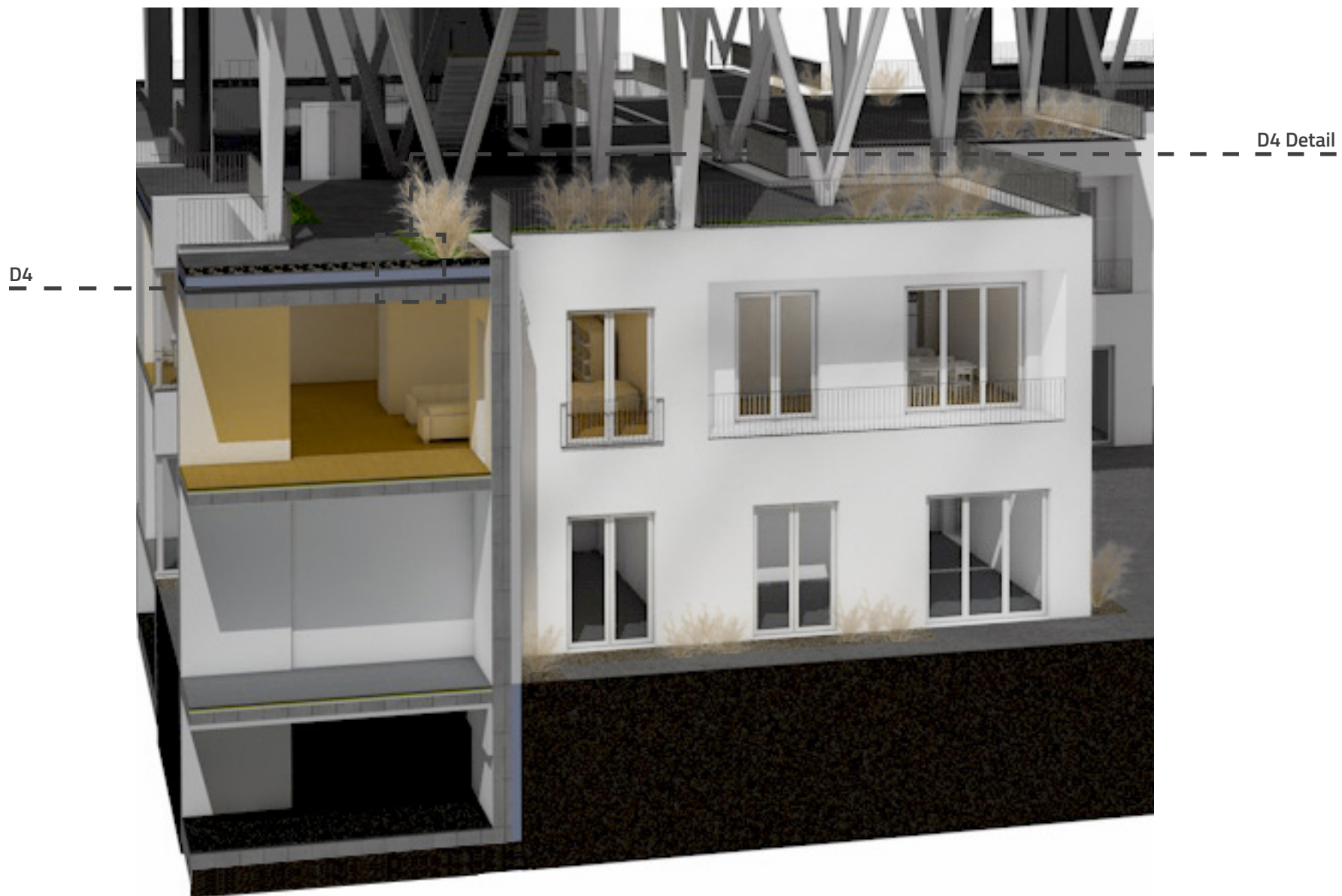
W1

- 0,5 cm Fassadenplatten
- 2 cm Hinterlüftung
- 3cm Dämmung
- 1,25cm OSB-Platte
- Dampfsperre
- 40 cm Dämmung
- 1,25cm OSB-Platte
- 2cm Lattung
- 2cm Konterlattung
- 2,5cm 2x Gipskartonplatte

D3

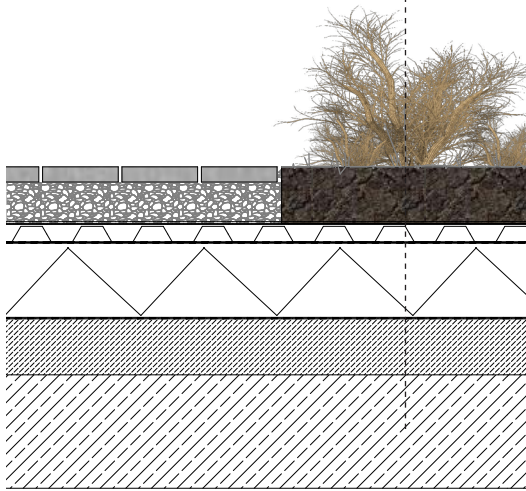
- 2cm Parkett
- 5cm Estrich inkl. Trennlage
- 3cm Trittschalldämmung
- Dampfsperre
- 3cm Schüttung
- 25cm Stahlbeton-Verbunddecke
- 20cm Dämmung
- 2cm Hinterlüftung
- 1cm Fassadenplatten





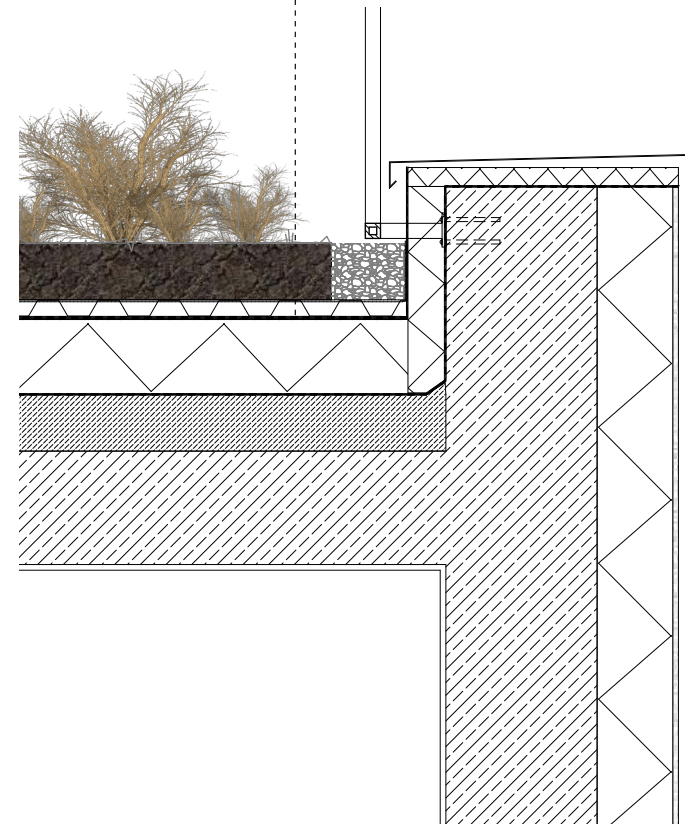
D4 Detail

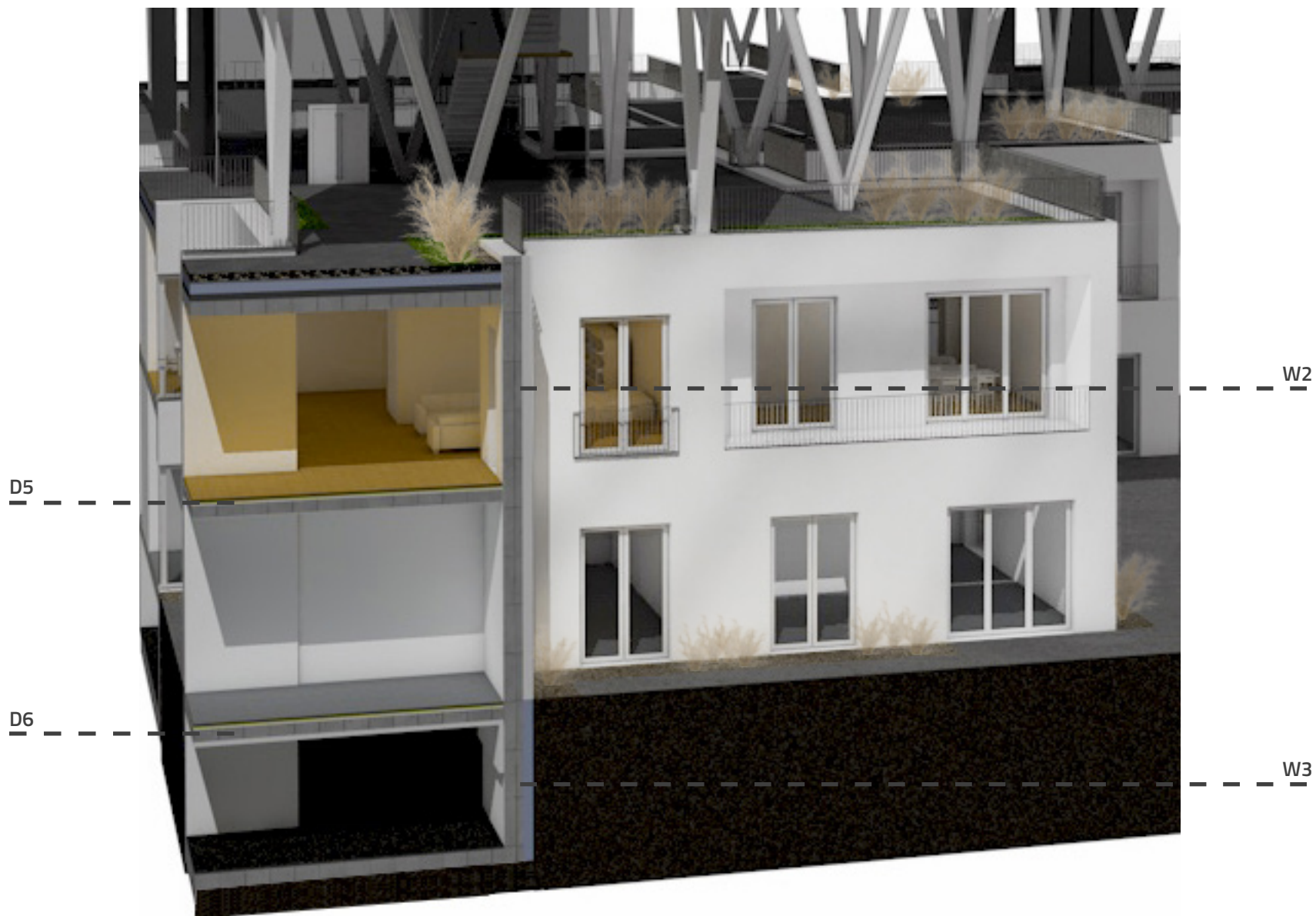
- 4cm Betonplatten
- 11cm Kiesschüttung
- 5cm Drainschicht
- Abdichtung zweilagig
- 20cm Dämmung
- 15cm Gefällebeton
- 30cm Stahlbeton
- 1,5cm Putz



D4

- 15 cm Substrat für intensive Begrünung
- Flitervlies
- 5cm Drainschicht
- Wurzelfolie
- Abdichtung zweilagig
- 20cm Dämmung
- Dampfsperre
- 15cm Gefällebeton
- 30cm Stahlbeton
- 1,5cm Putz

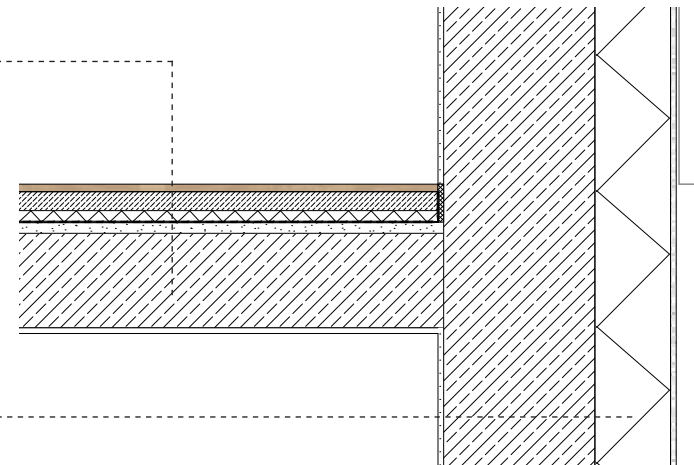




0cm 30cm 90cm
M 1_20

D5

- 2cm Parkett
- 5cm Estrich inkl. Trennlage
- 3cm Trittschalldämmung
- Dampfsperre
- 3cm Schüttung
- 25cm Stahlbeton
- 1.5 cm Putz

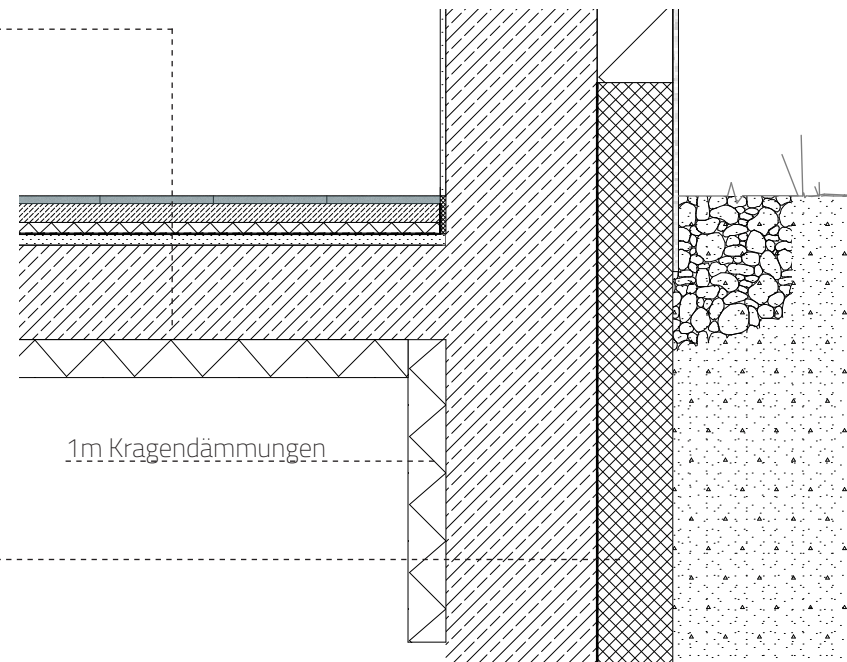


W2

- 1,5cm Aussenputz
- 20cm Dämmung (EPS)
- 40cm Stahlbeton
- 1,5cm Innenputz

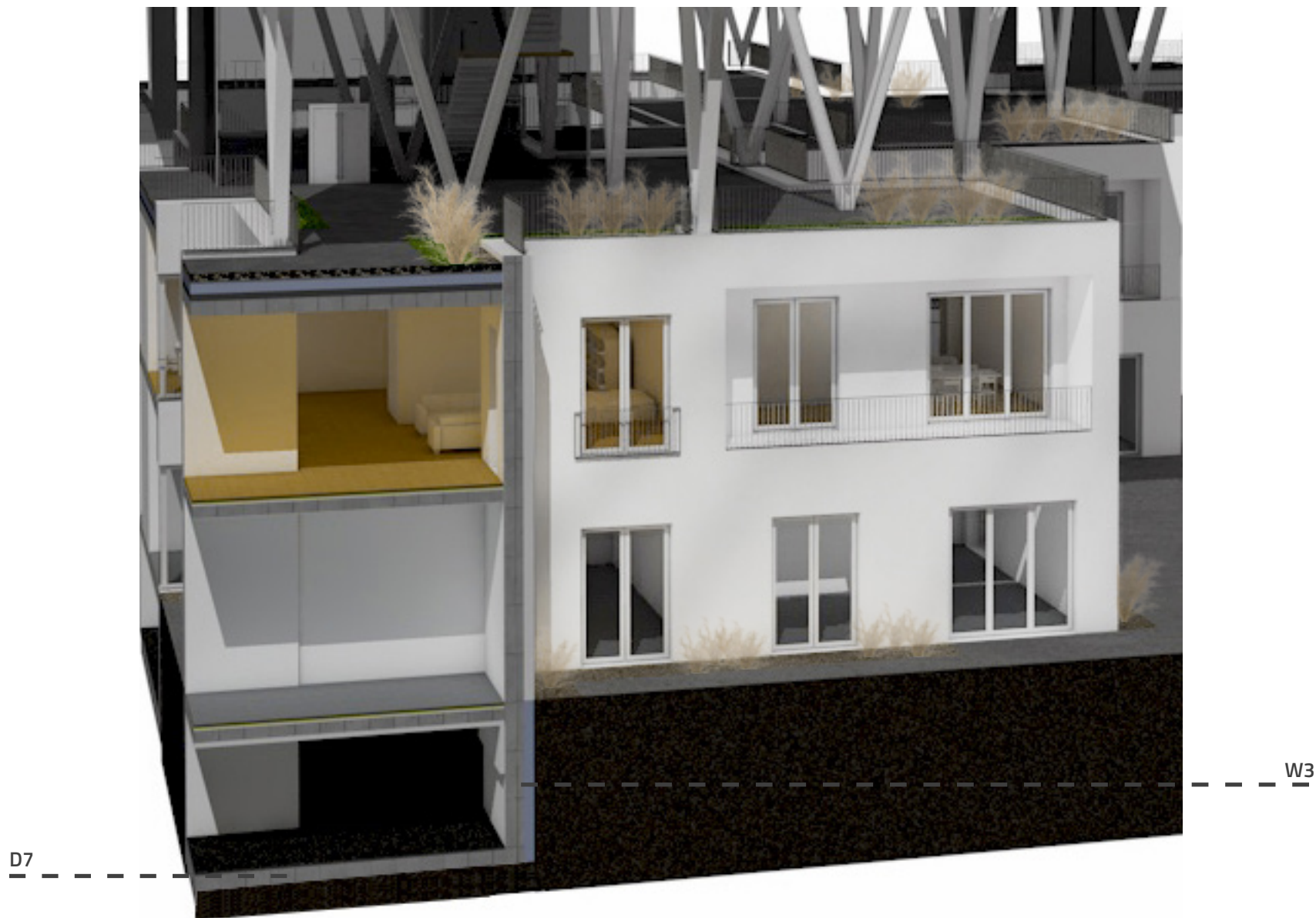
D6

- 2cm Fliesen
- 5cm Estrich inkl. Trennlage
- 3cm Trittschalldämmung
- Dampfsperre
- 3cm Schüttung
- 25cm Stahlbeton
- 10cm Dämmung



W3

- 20cm Dämmung (XPS)
- Folie
- 40cm Stahlbeton



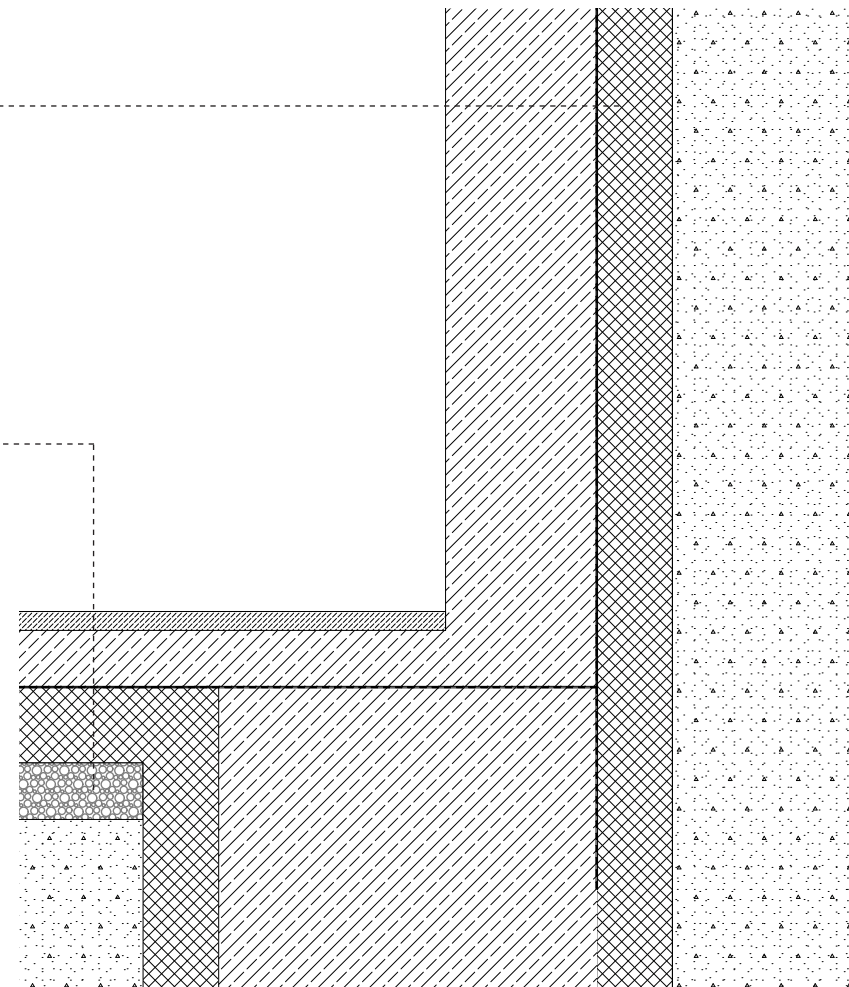
0cm 30cm 90cm
M 1_20

W3

20cm Dämmung (XPS)
Folie
40cm Stahlbeton

D7

5cm Verbundestrich
15cm Stahlbeton
Trennlage
20cm Dämmung
15cm Sauberkeitsschicht



5.9 VISUALISIERUNGEN

VOGELSCHAU



HOFANSICHT VOM BALKON



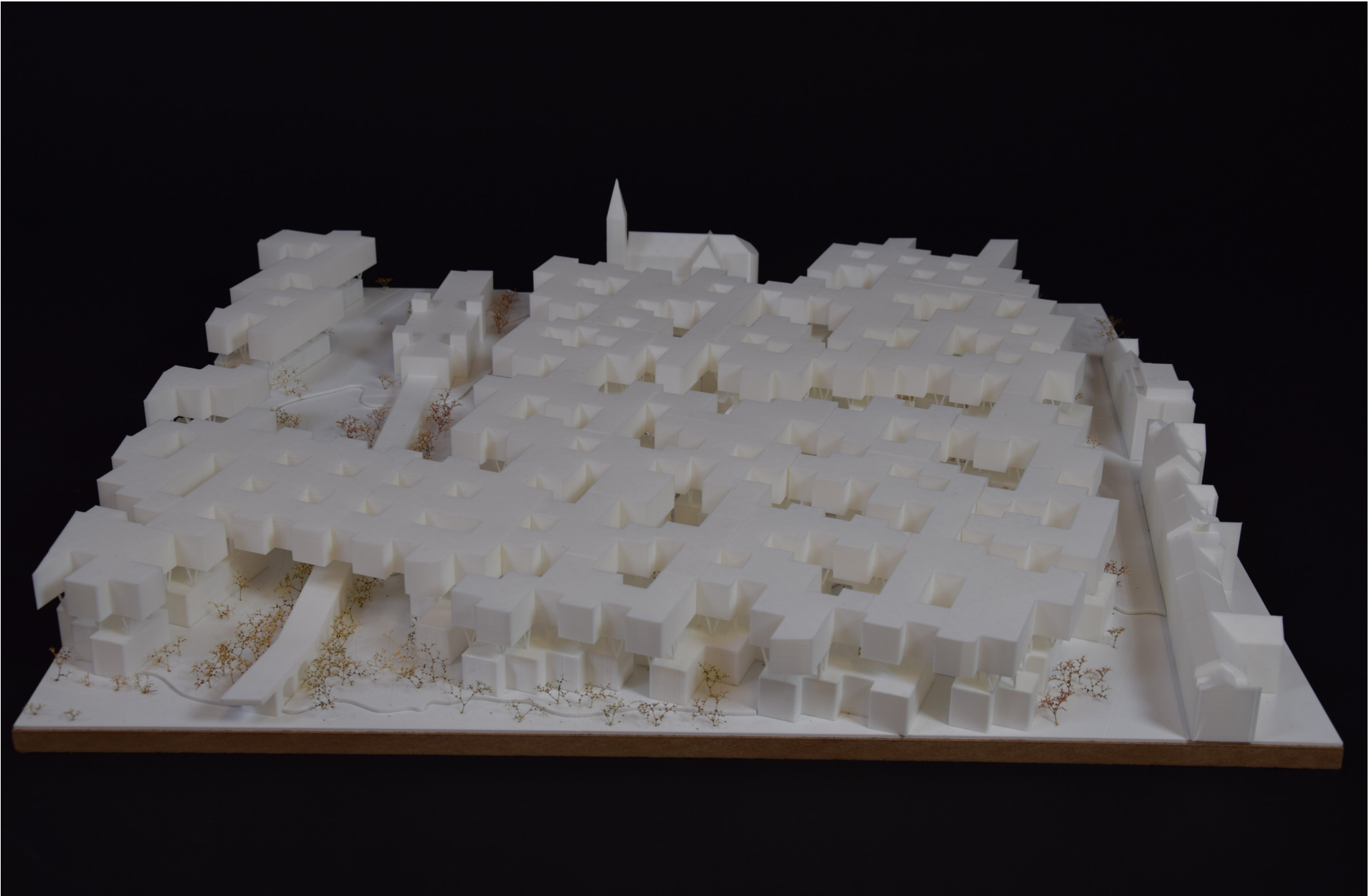
INNENRAUMANSICHT MIT BLICK AUF DIE SIEDLUNG

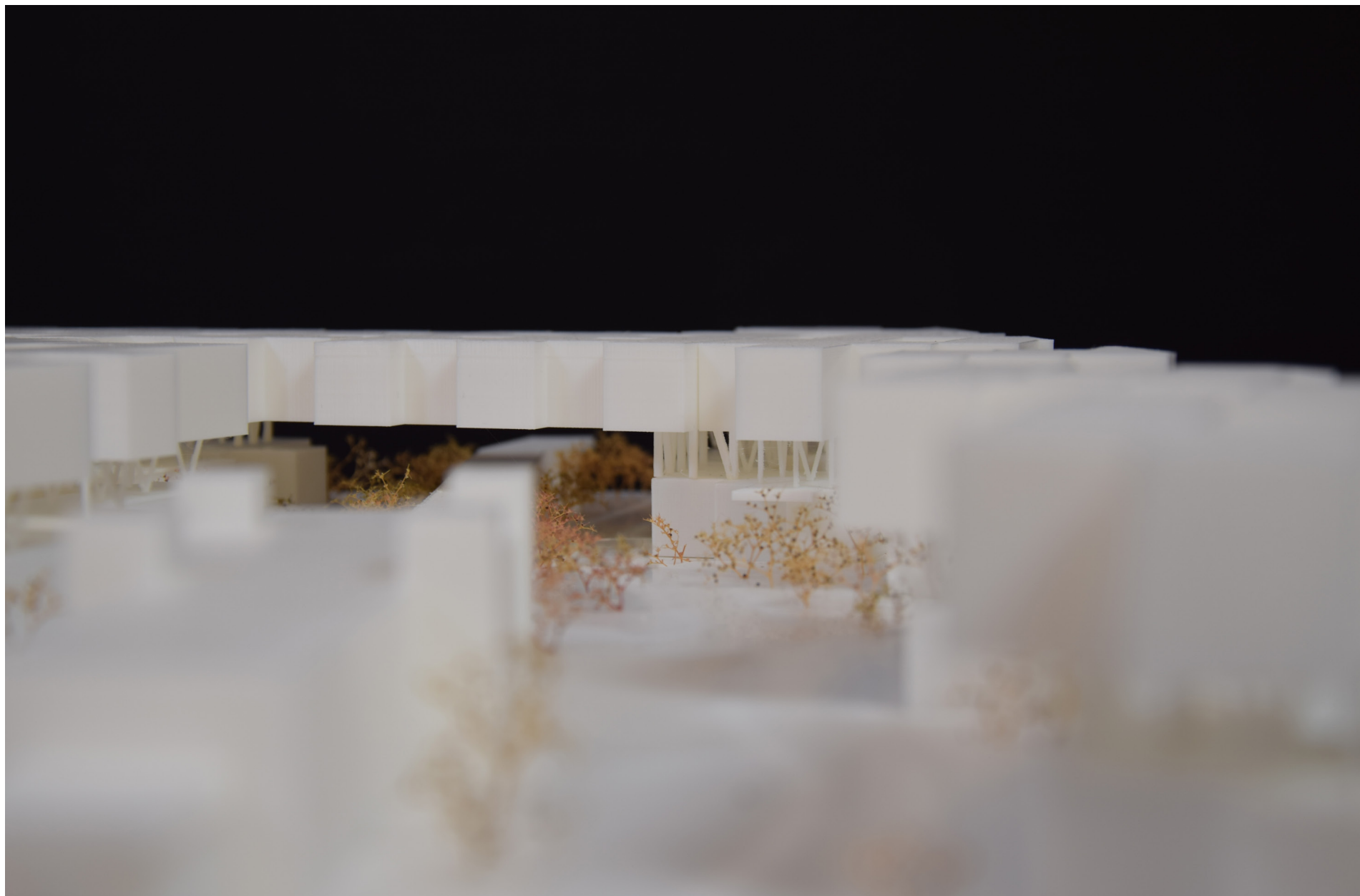


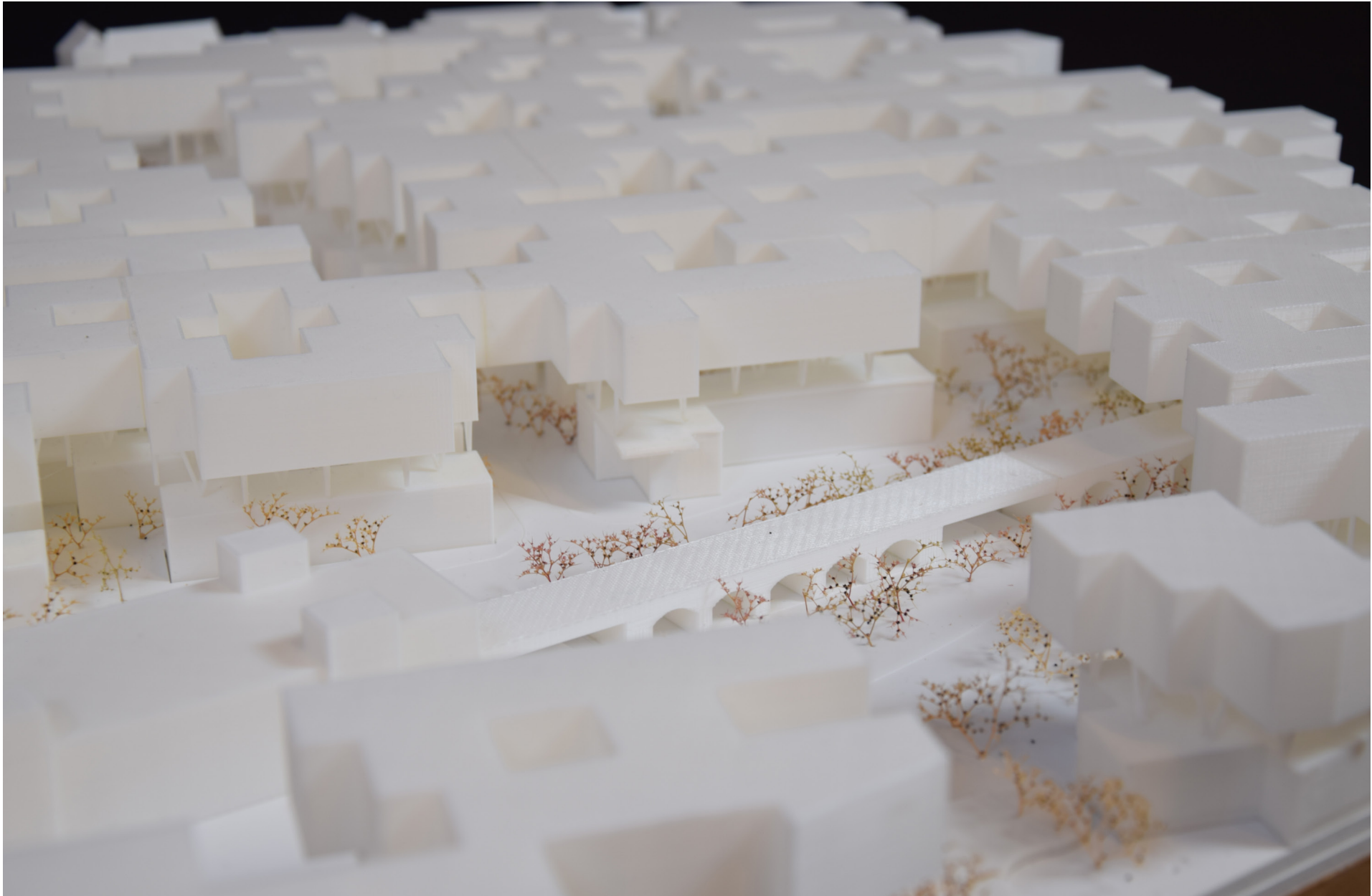
FUßGÄNGERPERSPEKTIVE AUF DIE SIEDLUNG VOM STANDPUNKT DER U-BAHNSTATION JOSEFSTÄDTER STRAßE

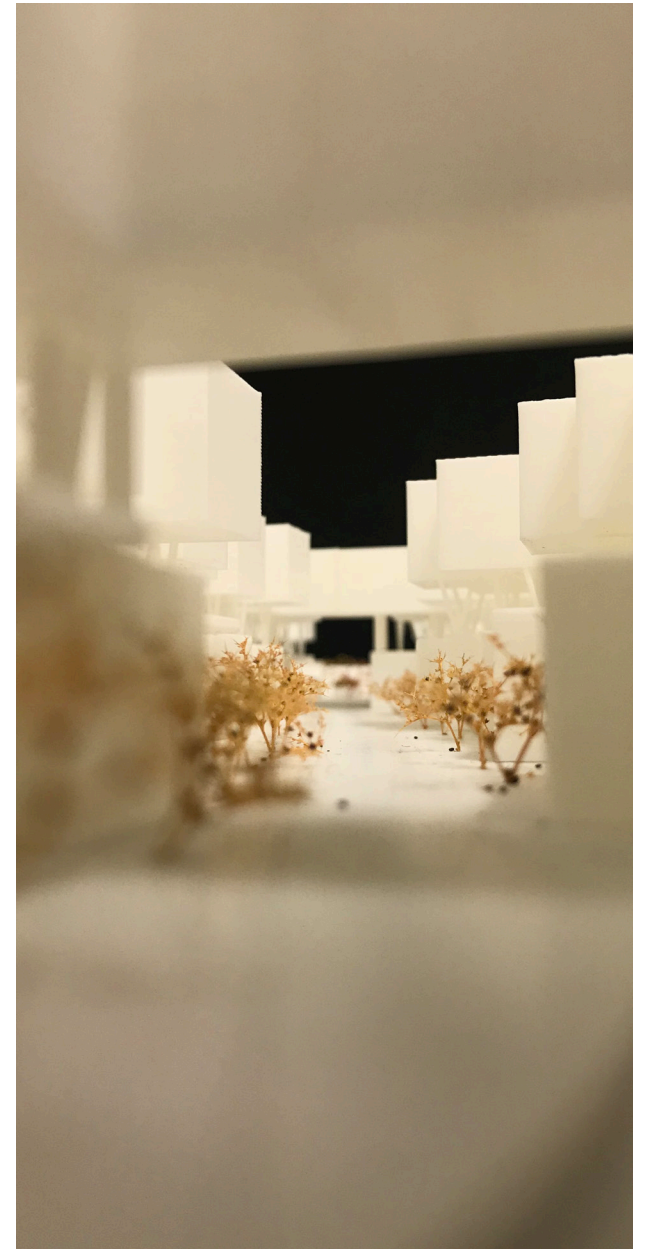


5.10 MODELL - FOTOS











6 CONCLUSIO

Das Thema der vorliegenden Arbeit setzt sich mit einer zukunftsweisenden Siedlungsstruktur im Kontext zeitgemäßer Beziehungen zwischen urbanen Wohn-, Arbeits- und Sozialbedürfnissen auseinander.

Im Fokus des Projekts stehen die Bewohner um die Wiener Stadtbahnbögen und ihre Ansprüche an das alltägliche Leben im urbanen Raum. Die erarbeitete Wohnstruktur generiert durch das Durchmischen von gewerblicher und sozialer Nutzung, der hohen Dichte an Wohnen und den öffentlichen Freiflächen, einen belebten Stadtraum. Die Verbesserung der hier vorhandenen Lebensqualität wird vor allem durch die Erweiterung der fußläufigen Bereiche im Erdgeschoss, der neu konzipierten Freiflächen und der eigenen privaten Außenbereiche gefördert. Der Verlauf des Gürtels als Hauptverkehrsader wurde zwar nicht verändert, jedoch mit der Annahme einer immer weitreichenderen Reduktion des Individualverkehrs, Ausbreitung der Nutzung von Elektro- oder Brennstoffzellenmobilität und damit auch der Reduktion von Feinstaub und Lärmbelastung konzipiert. Die These des voraussichtlichen und nachhaltigen Ausbaus von „Shared Economies“ im Bereich von mobiler Infrastruktur und des vermehrten Ausbaus der fußläufigen Stadt, wird gestützt durch die schon bestehenden Angebote wie Carsharing und ein weitläufiges, öffentliches

Verkehrsnetze in urbanen Siedlungsstrukturen, hierfür stellvertretend im gewählten Gebiet der Wiener Stadtbahnbögen. Die horizontale, modulartige Siedlungsstruktur passt sich an die funktionierende europäische Stadt, mit seinen gewerblichen Flächen im Erdgeschossbereich und Wohnstrukturen in den Obergeschossen an, wird jedoch vertikal dupliziert und generiert so weitere fußläufig erschlossene „Promenadenebenen“.

Das hier entstandene Problem der Verschattung kann durch den Versatz und durch ein größeres Konstruktionsraster der baulichen Struktur mit einer geringen baulichen Dichte, gelöst werden. Eine adäquate Planung von kleinteiligen und großflächigen öffentlichen Nutzungsräumen, wie Quartierswegen und Plätzen, soll in zwei verschiedenen Handlungsebenen passieren. Die klar definierten, formellen öffentlichen Strukturen wie Infrastruktur für Sport und Kultur, wird von den Planern bezüglich Witterungsverhältnissen oder Belichtung mitgedacht. Jedoch werden auch Räume und Nischen für informelle, also vom Stadtbewohner selbst geschaffene oder bespielte Orte gestellt, wodurch eine Personalisierung und Adaption des Ortes erfolgen kann.

Die größte Stärke des entwickelten Siedlungsprojekts liegt in der großmaßstäblichen sowie kleinmaßstäblichen strukturellen Anpassungs-

fähigkeit. Es bietet die Möglichkeit sich über mehrere Straßenzüge, Viadukte, Brücken oder Flüsse zu verknüpfen und die dadurch entstehenden Flächen als Freibereiche auszubilden. Durch die modulare Anordnung ist die Struktur nicht auf das gewählte Gebiet angewiesen, sondern kann vom Ort gelöst werden und sich an unterschiedlichste Gegebenheiten anpassen. Außerdem bieten die individuell anpassbaren und ausbaubaren Grundrisse in den Wohn- sowie Gewerbeeinheiten Raum für verschiedene Milieus und Nutzer.

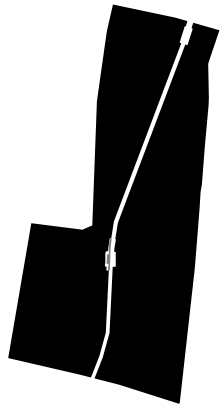
In welche maximalen Ausmaße eine solche Struktur mit ihren Überspannungen realisierbar ist und vor allem wie die sozio-ökonomische Organisation um das Wohnen, die Freibereiche und das Gewerbe in einem mehrschichtigen System von Macro- bis Mikronachbarschaften gestaltet und verwaltet werden kann, wäre für mich ein interessanter Schwerpunkt einer weiterführenden Arbeit.

Tetris behandelt auf einer konzeptionellen, tragwerksplanerischen Ebene ein städtebaulich und strukturelles Thema. Es gilt hingegen den öden, suburbanen Wohnstrukturen den vorhandenen Stadtraum mit einer innovativen, kommunikativen Struktur nachzuverdichten und dabei proportional mehr Freiraum zu schaffen.

7 FLÄCHENNACHWEIS



GRUNDSTÜCK



Gesamt 333 247 m²

BEBaute FLÄCHE IST-ZUSTAND



Gesamt 749 234 m²

GFZ: 2,25

BEBaute FLÄCHE TETRIS

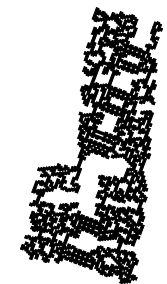


Gesamt 665 696 m²

GFZ: 2



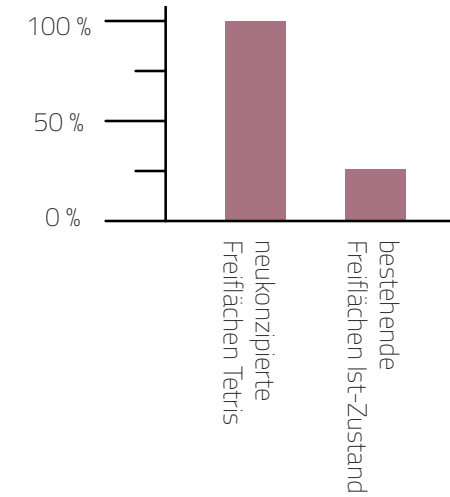
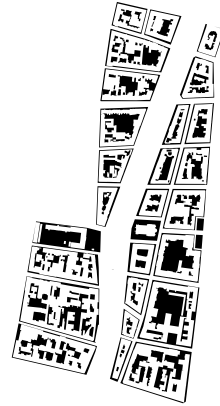
EBENE 1 215 936 m²



EBENE 2 449 760 m²

FREIFLÄCHEN IST-ZUSTAND

Gesamt 100 801 m²



ERDGESCHOSS

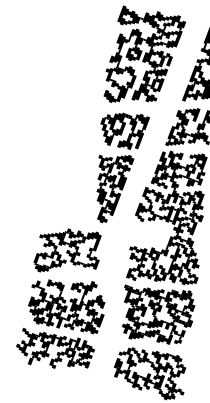
FREIFLÄCHEN TETRIS

Gesamt 391 504 m²



122 529 m²

LUFTGESCHOSS



119 055 m²

DACHPROMENADE



149 920 m²

BRUTTOFLÄCHE

BF Gesamt 51 754 m²

NUTZFLÄCHE

NF / BF 70 %

NF Gesamt 36 352 m²

KONSTRUKTIONSFLÄCHE

KF / BF 27 %

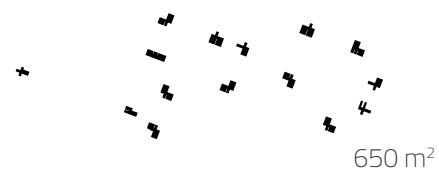
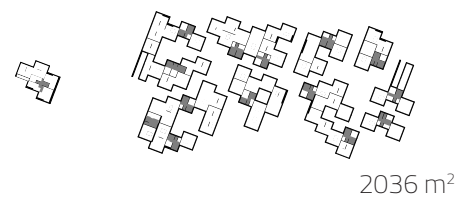
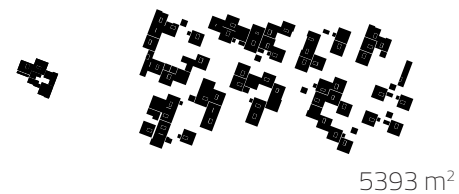
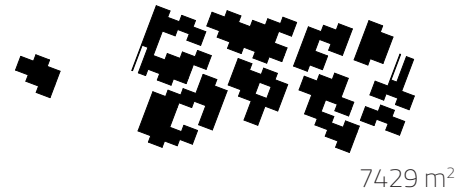
KF Gesamt 14 064 m²

VERKEHRSFLÄCHE

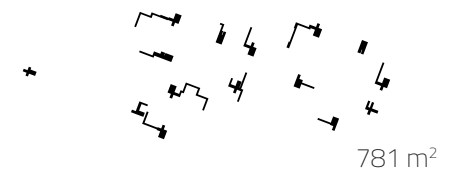
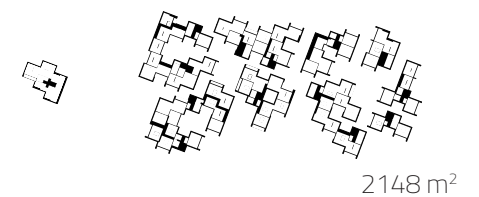
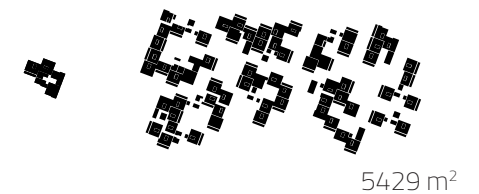
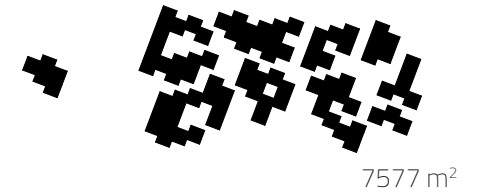
VF / BF 14 %

VF Gesamt 7 172 m²

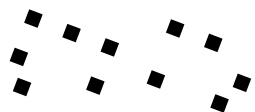
ERDGESCHOSS



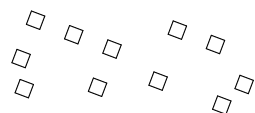
1. OBERGESCHOSS



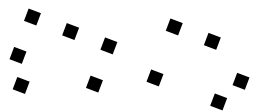
LUFTGESCHOSS



993 m²

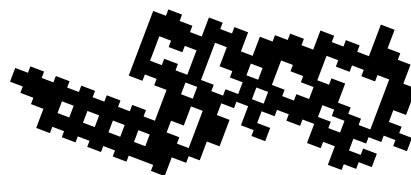


160 m²

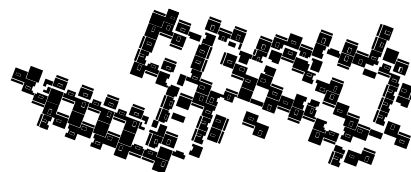


833 m²

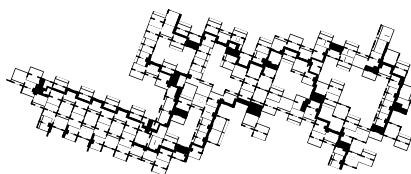
2. OBERGESCHOSS BIS 4. OBERGESCHOSS



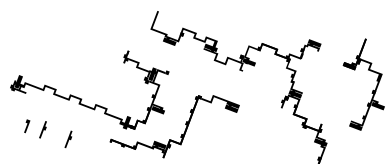
35 250 m²



25 530 m²

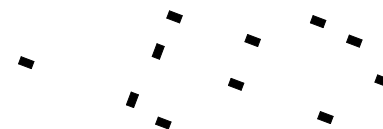


9720 m²



4434 m²

DACHPROMENADE



505 m²



474 m²

8 VERZEICHNISSE

8.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

2. Situationsanalyse

- Abb. 2.1.0 Gebiet _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.1.2 Ansicht U-Bahnstation Josefstädter Straße _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.1.3 Bestand Gebiet _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.1.4 Angrenzende Bezirke
Orthofoto 2017 _ <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/> _ 2018 _ durch Autorin Maria Walter bearbeitet _ Indesign
Abb. 2.2.0 Blockrandbebauung _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.3.0 Ansicht Viadukt _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.3.1 Ansicht Josefstädterstraße _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.3.2 Wiener Stadtbahnnetz _ Gebäudeanalyse der Stadtbahnstationen der Wiener Gürtelinie _ Blatt 8_Autor : Oliver Högn _ 1998
Abb. 2.3.3 Ansicht auf Josefstädter Straße und Uhlplatz _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.3.5 Ansicht U-Bahnstation Alserstraße _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.3.7 U-Bahnverlauf _ Maria Walter/Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
Abb. 2.3.8 U-Bahnstation Thaliastraße _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.3.9 U-Bahnstation Josefstädter Straße _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.3.10 U-Bahnstation Alserstraße _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.4.0 Istzustand Stadtbahnbögen _ Maria Walter _ aufgenommen: 19.09.2018
Abb. 2.5.0 öffentliche Anbindung _ Google Maps 2018 _ zuletzt aufgerufen am 22.06.2018 _ nachbearbeitet von Maria Walter
<https://www.google.com/maps/place/Thaliastra%C3%9Fe,+1160+Wien/@48.2078549,16.3379601,87a,35y,11.05h,72.35t/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x476d0809a31f7067:0xee016cd4b86cd13e!8m2!3d48.211408!4d16.3200175>
Abb. 2.6.0 Lärmkarten Straßenverkehr _ https://maps.laerminfo.at/?g_card=autobahn_17_24h# _ zuletzt aufgerufen am 22.09.2018
Abb. 2.6.1 Lärmkarte Schienenverkehr _ https://maps.laerminfo.at/?g_card=autobahn_17_24h# _ zuletzt aufgerufen am 22.09.2018

4. Material und Methodik

- Abb. 4.0.0 Konzept der Gebäudeebenen _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
Abb. 4.1.0 Capsul Tower Montage _ Nakagin Capsule Tower: Revisiting the Future of the Recent Past _ Seite 13 _ Autor: Zhongjie Lin _ veröffentlicht 2013
Abb. 4.1.1 Capsul Tower Ansicht _ Nakagin Capsule Tower: Revisiting the Future of the Recent Past _ Seite 24 _ Autor: Zhongjie Lin _ veröffentlicht 2013
Abb. 4.1.2 Habitat 67 Ansicht _ <http://www.orangesmile.com/extreme/de/fancy-houses/habitat-67.htm#object-gallery>
_ zuletzt aufgerufen am 22.09.2018
Abb. 4.1.3 Habitat 67 Ansicht zoom-in _ <http://www.orangesmile.com/extreme/de/fancy-houses/habitat-67.htm#object-gallery>
_ zuletzt aufgerufen am 22.09.2018
Abb. 4.1.4 Cricoteka Konstruktion _ Detailmagazin 2015 / 10 _ Artikel „Museum in Krakau“

- Abb. 4.1.5 Cricoteka Ansicht _ Detailmagazin 2015 / 10 _ Artikel „Museum in Krakau“
- Abb. 4.1.6 Schule der Ursulinen Innenraum _ <http://www.hb2.tuwien.ac.at/de/galerie/exkursion/exkursion-tirol-c173.html> _ zuletzt aufgerufen am 16.04.2018
- Abb. 4.1.7 Schule der Ursulinen Konstruktion _ Seminararbeit, Analyse eines selbstgewählten Gebäudes „Schule der Ursulinen, Innsbruck - Josef Lackner „ _ Autor : Michael Zinner _ September 2010 _ <http://www.schulraumkultur.at/perch/resources/140213-blog-zinner.michael-20100929analyse-ursulinen.innsbruck-seite1bis12.pdf?fbclid=IwAR1gdsfkGWWNv5Rjf00htdO6NN3MI-9qSUDzrx9VUI1UlcWowcOdDgElbJg> _ zuletzt aufgerufen am 14.04.2018
- Abb. 4.1.8 Superkilen Detailansicht schwarzer Platz _ <https://centerforactivedesign.org/superkilen/> _ zuletzt aufgerufen am 06.04.2018
- Abb. 4.1.9 Superkilen Vogelschau roter Platz _ <https://www.designboom.com/architecture/superkilen-urban-park-by-big-architects-topotek1-superflex/> _ zuletzt aufgerufen am 06.04.2018
- Abb. 4.1.10 Superkilen Ansicht roter Platz _ <https://www.detail.de/artikel/drei-farben-rot-schwarz-gruen-landschaftspark-in-kopenhagen-10104/> _ zuletzt aufgerufen April 2018
- Abb. 4.1.11 High Line Park Sitzgelegenheiten _ Detailmagazin 2011 / 12 _ Artikel „High Line Park in New York“
- Abb. 4.1.12 High Line Park Vogelschau _ Detailmagazin 2011 / 12 _ Artikel „High Line Park in New York“
- Abb. 4.1.13 High Line Park Ansicht _ Detailmagazin 2011 / 12 _ Artikel „High Line Park in New York“
- Abb. 4.2.0 Formfindung Ebene 1 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.2.1 Ebene 1 _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
- Abb. 4.2.2 Formfindung Ebene 2 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.2.3 Ebene 2 _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
- Abb. 4.2.0 Formfindung Ebene 1 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.2.2 Formfindung Ebene 2 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.3.0 Konzeptbeschreibung _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
- Abb. 4.4.0 Übersicht Stadtwege _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.4.1 Quartiersweg _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
- Abb. 4.4.2 Parque de Juventude, Rosa Kliass ; Sao Paulo _ <https://www.pinterest.at/pin/68257750588934250/> _ zuletzt aufgerufen am 06.10.2018
- Abb. 4.4.3 EG-Zone _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
- Abb. 4.4.4 Dachpromenade _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
- Abb. 4.5.0 Ebenen _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.5.1 Konstruktionvarianten _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.5.2 Fachwerkrahen _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.5.3 drei Varianten _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.5.4 Variante I _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
- Abb. 4.5.6 Variante II _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21

Abb. 4.5.8	Variante III _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 5.6.2	Ansicht öffentliche Erschließungszone_ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 5.6.3	Verbindung private Erschließung_ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 5.6.4	Ansicht öffentliche und private Erschließung_ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 5.6.5	Ansicht private Erschließungszone_ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 5.6.8	Schemataschnitt Gang 1,20m_ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 5.6.9	Schemataschnitt Gang 2,80m_ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 5.6.10	Verortung Gänge_ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21

Visualisierungen

V. 5.9.0	Vogelschau Tetris _ Maria Walter _ 2018 _ Abbildung Google Maps 2018 _ https://www.google.com/maps/@48.1992313,16.3350469,1107a,35y,11.65h,50.83t/data=!3m1!1e3 _ zuletzt aufgerufen Oktober 2018 durch Autorin Maria Walter bearbeitet _ Archicad 21 / Cinema 4D / Photoshop CS6
V. 5.9.1	Hofansicht _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Cinema 4D / Photoshop CS6
V. 5.9.2	Innenraum _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Cinema 4D / Photoshop CS6
V. 5.9.3	Fußgängerperspektive _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Cinema 4D / Photoshop CS6 Foto Josefstädter Strasse _ Maria Walter _ 19.09.2018

Modell-Fotos

M. 5.10.0	Vogelschau Tetris-Modell _ Maria Walter _ aufgenommen: 20.11.2018
M. 5.10.1	Ansicht Überbrückung _ Maria Walter _ aufgenommen: 20.11.2018
M. 5.10.2	Ansicht auf das Viadukt _ Maria Walter _ aufgenommen: 20.11.2018
M. 5.10.3	Detailansichten Höfe _ Maria Walter _ aufgenommen: 20.11.2018
M. 5.10.4	Detailansicht Tetris _ Maria Walter _ aufgenommen: 20.11.2018

7.0 Flächennachweis

Abb. 7.0.2	Flächennachweis Ist-Zustand _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 7.0.3	Flächennachweis Siedlung Tetris _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Abb. 7.0.4	Flächennachweis Tetris _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21

8.2 PLANVERZEICHNIS

2. Situationsanalyse

Pl. 2.0.0	Lageplan Wien in Weiss _ Maria Walter / Florian Jürke _ Archicad 21
Pl. 2.1.1	Lageplan Gebiet M 1:10.000 _ Maria Walter/ Florian Jürke 2017 _ Archicad 21
Pl. 2.3.4	Grundriss Josefstädter Straße _ Gebäudeanalyse der Stadtbahnstationen der Wiener Gürtelinie _ Seite 24_ Autor : Oliver Högn _ 1998
Pl. 2.3.6	Grundriss Alserstraße _ Gebäudeanalyse der Stadtbahnstationen der Wiener Gürtelinie _ Seite 22_ Autor : Oliver Högn _ 1998

3. Ziele der Arbeit

Pl. 3.0.0	Schemata Tetris _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
-----------	---

4. Material und Methodik

Pl. 4.2.1	Ebene 1 _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
Pl. 4.2.3	Ebene 2 _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
Pl. 4.2.2	Schwarzplan Wien _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
Pl. 4.2.3	Schwarzplan Tetris _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
Pl. 4.5.5	Längsschnitt Variante I _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 4.5.7	Längsschnitt Variante II _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 4.5.9	Längsschnitt Variante III _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 4.5.10	Querschnitt Variante I+II _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21

Resultat

Pl. 4.5.11	Querschnitt Variante III _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.0.0	Aufsicht Resultat _ Maria Walter / Florian Jürke _ 2017 _ Archicad 21
Pl. 5.1.0	Lageplan _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.2.0	Schwarzplan mit Ausschnitt _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.2.1	Ausschnitt TG _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.2.2	Ausschnitt EG _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.2.3	Ausschnitt 1.OG _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.2.4	Ausschnitt QW _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.2.5	Ausschnitt 2.-4.OG _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.2.6	Ausschnitt DG _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6

Pl. 5.3.0	Übersicht Wohntypologien _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.3.1	Ebene 1 Typus A Varianten _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.3.2	Ebene 1 Typus B Varianten _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.3.3	Ebene 2 Typus A Varianten _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.3.4	Ebene 2 Typus B Varianten _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.3.5	Ebene 2 Typus Studio Varianten _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.4.0	Querschnitt _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21/ Photoshop CS6
Pl. 5.4.1	Längsschnitt _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21/ Photoshop CS6
Pl. 5.5.0	Ansicht _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21/ Photoshop CS6
Pl. 5.6.0	Übersicht Erschließung _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.6.1	Lageplan öffentliche Erschließung _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.6.6	Zugang Wohneinheiten Ebene 1 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.6.7	Zugang Wohneinheiten Ebene 2 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.6.11	Erschließung- und Fluchtwege _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.7.0	zwei Bauweisen _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.7.1	Lageplan Fachwerkkonstruktion _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.7.2	Darstellung Fachwerkkonstruktion _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.7.3	Aufbau Fachwerkkonstruktion _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.7.4	Lageplan Brückenkonstruktion _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.7.5	Darstellung Brückenkonstruktion _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.8.0	Übersicht Fassadenschnitt _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.8.1	Fassadenschnitt Ebene 2 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.8.2	Details begehbare Dach Ebene 2 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.8.3	Details Anschluss Decke - Boden Ebene 2 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.8.4	Fassadenschnitt Ebene 1 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21 / Photoshop CS6
Pl. 5.8.5	Details begehbare Dach Ebene 1 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.8.6	Details Anschluss Decke - Boden Ebene 1 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 5.8.7	Details Anschluss Kellergeschoss Ebene 1 _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21

7. Flächennachweis

Pl. 7.0.0	Lageplan Bestand _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21
Pl. 7.0.1	Lageplan Tetris _ Maria Walter _ 2018 _ Archicad 21

8.3 LITERATURVERZEICHNIS

2. Situationsanalyse

- 2.1 https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Hernalser_Gürtel _ zuletzt aufgerufen August 2018
https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Lerchenfelder_Gürtel _ zuletzt aufgerufen August 2018
- 2.2 Wien : polyzentral, Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens _ TU Wien Ifoer _ Fachbereich örtliche Raumplanung_ im Auftrag der MA 18, gefördert durch die MA 7
- 2.3 Gebäudeanalyse der Stadtbahnstationen der Wiener Gürtelinie _ Blatt 8_Autor : Oliver Högn _ 1998
Stadt Wien _ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/westguertel/geschichte.html>
Wiener Linien _ <https://blog.wienerlinien.at/geschichte-u6-teil-1/>
Otto Wagner - Die Wiener Stadtbahn _ Herausgeber : Alfred Fogarassy
<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtbahn> _ zuletzt aufgerufen August 2018
- 2.4 Stadtraum Gürtel. Wien : Natur, Kultur, Politik _ Herausgeber: Christa Veigl
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008352.pdf> _ zuletzt aufgerufen August 2018
<https://www.tw-arch.at/index.php?inc=projectAll&id=:3087> _ zuletzt aufgerufen August 2018

4. Material und Methodik

- 4.1.1 Nakagin Capsule Tower: Revisiting the Future of the Recent Past _ Autor: Zhongjie Lin _ veröffentlicht 2013
https://de.wikipedia.org/wiki/Habitat_67 _ zuletzt aufgerufen April 2018
- 4.1.2 Detailmagazin 2015 / 10 _ Artikel „Museum in Krakau“
Schule der Ursulinen Konstruktion _ Seminararbeit, Analyse eines selbstgewählten Gebäudes „Schule der Ursulinen, Innsbruck - Josef Lackner „ _ Autor : Michael Zinner _ September 2010 _ <http://www.schulraumkultur.at/perch/resources/140213-blog-zinner-michael-20100929analyse-ursulinen.innsbruck-seite1bis12pdf?fbclid=IwAR1gdsfkGWWNv5Rjf0OhtdO6NN3MI-9qSUDzrx9VUI1UlcWowcOdDgElbJg> _ zuletzt aufgerufen am 14.04.2018
- 4.1.3 Detailmagazin 2011 / 12 _ Artikel „High Line Park in New York“
<https://www.detail.de/artikel/drei-farben-rot-schwarz-gruen-landschaftspark-in-kopenhagen-10104/> _ zuletzt aufgerufen April 2018
- 4.5.0 Stahlbauatlas Geschossbauten _ Hart Henn Sontag _ 2.Auflage

9 LEBENSLAUF



Maria-Therese Walter

**23. April 1989, Frankfurt (Oder)
Deutschland**

STUDIUM

2015 – 2018 Masterstudium „Architektur“, Technische Universität Wien

2011 – 2014 Bachelorstudium „Architektur“, Hochschule München

BERUFSERFAHRUNGEN

seit 2016 Freimüller Söllinger Architektur ZT GmbH, Wien, Österreich

2015 Mireya Heredero Architektin ETH/SIA, Zürich, Schweiz

2014 – 2015 Prof. Ueli Zbinden Architekt ETH/BSA/SIA, Zürich, Schweiz

2014 Estudio JAPI, Guadalajara, Mexiko

2013 Bias und Philipp Architekten und Ingenieure, München, Deutschland

AUSLANDSERFAHRUNGEN

2017 Auslandssemester, Università degli Studi di Napoli Federico II, Neapel, Italien

2012 – 2013 Auslandssemester, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, Mexiko

SPRACHKENNTNISSE

deutsch Muttersprache

spanisch fliessend in Wort und Schrift

englisch fliessend in Wort und Schrift

italienisch Grundkenntnisse