

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 103 (2016)  
**Heft:** 5: Zwischenkritik : Stadtteile im Werden

**Artikel:** Herzblut ist kein Argument : Spaziergang durchs Wiener  
Sonnwendviertel  
**Autor:** Brodner, Birgit / Seiss, Reinhard / Züger, Roland  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-658249>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 27.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Kaum städtisches Flair zum Auftakt am Wiener Hauptbahnhof: Ein verschlossener Bahnviadukt, eine kolossale Tiefgaragenabfahrt und eine raumgreifende Tramwendschleife dominieren den Stadtraum.



Links: Bauplatz C2.4, anschließend C2.2 und C1

Die Erdgeschosse am Helmut-Zilk-Park verströmen nicht die Euphorie einer Park-Avenue: Zudem verläuft zukünftig die Strassenbahn direkt an dieser Parkkante entlang.



Links: Bauplatz C2.3, mittig C2.4, rechts C3.1

Die Hackergasse fokussiert die Blicke auf den Wiener Funkturm jenseits der Bahngleise. Die Anwohner ziehen keinen Profit vom breiten Profil der Strasse, im Stadtraum hat das Auto die Vorherrschaft.



Bauplatz links: C2.2, rechts C2.1, hinten: C1

Die Hofdurchwegung des Blocks C2 verbindet die angrenzenden Baufelder. Doch zu drei Seiten säumen Brandwände den Hofzugang, und die Hofgestaltung lässt Grosszügigkeit und Absprache vermissen.



Die aufgebrochene Südflanke öffnet Block C1 für Ausblicke. Über gelbe Brücken sind Gemeinschaftsflächen miteinander verbunden, eine konzentrierte Aktion über alle Bauten dieses Blocks hinweg.

Rechts die Punkthäuser von Klaus Kada, links: Studloviy, im Hintergrund Riepi Kaufmann, Bammer

# Herzblut ist kein Argument

## Spaziergang durchs Wiener Sonnwendviertel

**Im Schatten des neuen Hauptbahnhofs Wien wächst auf ehemaligen Gleisfeldern ein neues Viertel heran. Im Süden und Westen des ausgedehnten Helmut-Zilk-Parks bilden nun sieben realisierte Blöcke ein neues Stadtquartier. Ein Spaziergang durch die nördlichen drei bietet Einblick in die Konflikte der Stadtentwicklung.**

**Birgit Brodner, Reinhard Seiss, Lina Streeruwitz und Bernd Vlay im Gespräch mit Roland Züger Wolfgang Thaler (Bilder)**

Der Bau des neuen Hauptbahnhofs im Süden des Stadtzentrums hat grosse Areale der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für die Stadtentwicklung freigespielt: am West- und Nordbahnhof – sowie am Hauptbahnhof selbst das 34 Hektar grosse sogenannte Sonnwendviertel. Der Hauptbahnhof des Architektentrios Theo Hotz, Ernst Hoffmann und Albert Wimmer stellte die Weichen für den Bahnanschluss Wiens neu. Durch die Finanzierung des Bahnhofs aus dem Grundstückserlös legte die ÖBB als Landeigentümerin früh die Dichte der Bebauung fest – sie erreicht durchschnittlich 3,7.

Der Masterplan von Hotz-Hoffmann-Wimmer zeigt eine Trennung der Funktionen: Ein nördliches Büroviertel mit einem Hochpunkt der Architekten Henke & Schreieck sucht den Anschluss ans Quartier am Belvedere. Als Gegenstück dazu liegt südlich des Bahnhofs mit seinen 20 000 Quadratmetern Einkaufs- und Dienstleistungsfläche das Hauptquartier der ÖBB. Hinter der Tramwendschleife beginnt der 6,7 Hektaren grosse Helmut-Zilk-Park, gestaltet vom Zürcher Landschaftsarchitekten Guido Hager, der 2018 eröffnet werden soll. In der Südostecke des Parks findet sich der Bildungscampus (vgl. «Fraktale Lern-

landschaft», in: wbw 1/2–2015) von PPAG. Zu beiden Seiten des Parks liegen Baufelder für 5 000 Wohnungen. Nördlich der Schule hat der stadteneigene Wohnfonds das Sonnwendviertel I und II in vier Blöcken durch Bauträger-Wettbewerbe (vgl. «Neun von zehn» S. 26–27) entwickelt, die seit 2013 bezogen sind. Für den Streifen zwischen Gleis und Park, das Sonnwendviertel Ost, hat man aus den durchgezogenen Erfahrungen der ersten Etappe gelernt. Unter Kooperation aller eingeladenen Teams ist 2012 ein eigener Masterplan entstanden. Künftig wird dort eine kleinteiligere Struktur realisiert, mit moderiertem Erdgeschosskonzept und autofreier Mittelachse.

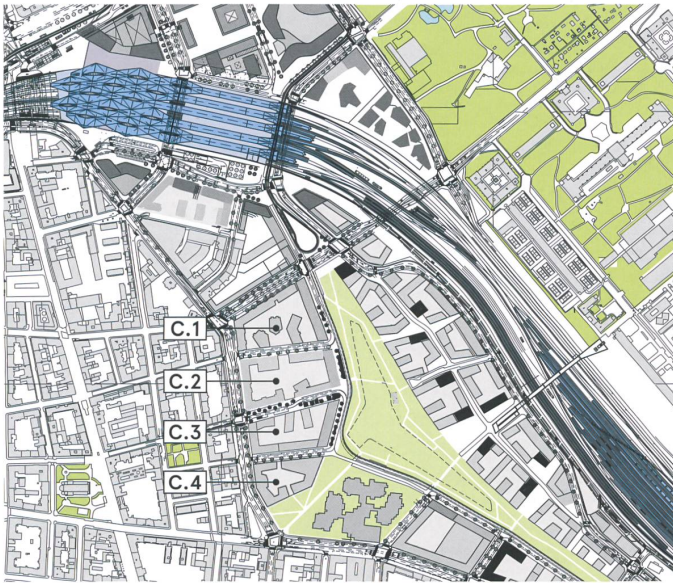
Zum Spaziergang durch drei Baufelder sind eingeladen: Lina Streeruwitz und Bernd Vlay, die Architekten eines Baufeldes; Reinhard Seiss, Architekturpublizist und scharfer Kritiker der Wiener Wohnbaupolitik sowie die Landschaftsarchitektin Birgit Brodner, die in einem der Neubauten wohnt. Wir versammeln uns am Tisch im einladenden Erdgeschoss des Hotels Schani. Sein Restaurant ist ein Bindeglied des neuen Wohnquartiers zum Hauptbahnhof.

**Lina Streeruwitz (LS)** Vieles, was in den ersten Etappen hier im Sonnwendviertel noch undenkbar war, ist nach den Erfahrungen aus der Seestadt Aspern nun im letzten Abschnitt Sonnwendviertel-Ost machbar. Auf der Baulandzunge zwischen dem Helmut-Zilk-Park und der Bahn sind die Projekte zu etwa zwei Dritteln bestimmt, wir können gespannt sein.

**Bernd Vlay (BV)** In unserem Konzept im Osten nennen wir die verkehrsfreie Mittelachse «Slow-Motion-Promenade» mit Plätzen und Querspangen zum Bestand. Die Autos werden zukünftig an die Bahnseite des Quartiers rücken und in Sammelgaragen parkiert. Die Struktur wird viel kleinteiliger als hier im Westen des Viertels und aktive Erdgeschoss-Zonen aufweisen. Das soll mehr Durchmischung schaffen, auch wenn die Bauträger angesichts dieser anstrengenden Rahmenbedingungen ächzen.

**Birgit Brodner (BB)** Innovativ ist, dass die Bauträger bereits zur Bewerbung eine konkrete Vorstellung für den Sockel mitbringen mussten.

**WBW** Wird aus dem Stadtteil dereinst ein Viertel, gar ein *Grätzl*, wie man in Wien sagt, oder bleibt er eine Insel?



**Helmut-Zilk-Park**  
Landschaftsarchitektur  
Hager Partner, Zürich

**Sonnwendviertel, Wien**  
Entwickler Wohnfonds, Wien

Dichte 3.7

**Bauplatz B.4 Süd**  
Bauträger Heimbau  
Architektur Geiswinkler & Geiswinkler,  
Wien  
Landschaftsarchitekt  
Atelier Auböck + Kárász, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
15 496 m<sup>2</sup> / 4 734 m<sup>2</sup> / 3.3

**Bauplatz C.1**  
Bauträger Win4wien  
Architektur Klaus Kada, Graz; Riepl,  
Kaufmann, Bammer, Wien; Bernd Vlay  
mit Lina Streeruwitz, Wien  
Landschaftsarchitekt  
Rajek Barosch, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
50 958 m<sup>2</sup> / 13 724 m<sup>2</sup> / 3.7

**Bauplatz C.2.1**  
Bauträger Kallco  
Architektur  
Geiswinkler & Geiswinkler, Wien  
Landschaftsarchitekt  
Paul Kandl, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
10 469 m<sup>2</sup> / 3 509 m<sup>2</sup> / 3.0

**Bauplatz C.2.2**  
Bauträger ÖSW – Österreichisches Sied-  
lungswerk Gemeinnützige Wohnungs-AG  
Architektur Delugan Meissl, Wien  
Landschaftsarchitekt  
Rajek Barosch, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
11 49 m<sup>2</sup> / 3 457 m<sup>2</sup> / 3.3

**Bauplatz C.2.3**  
Bauträger VOLKSBAU-Wohn- und Sied-  
lungsgenossenschaft  
Architektur Hubert Riess, Graz  
Landschaftsarchitekt PlanSinn, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
12 787 m<sup>2</sup> / 3 543 m<sup>2</sup> / 3.6

**Bauplatz C.2.4**  
Bauträger BWS Gemeinnützige allgemeine  
Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossen-  
schaft  
Architektur S & S, Schindler & Szedenik,  
Wien  
Landschaftsarchitekt  
Atelier Auböck + Kárász, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
14 035 m<sup>2</sup> / 3 595 m<sup>2</sup> / 3.9

**Bauplatz C.3.1**  
Bauträger GESIBA-Gemeinnützige Sied-  
lungs- und Bauaktiengesellschaft und  
GSG-Gesellschaft für Stadtentwicklung  
und Stadterneuerung, Gemeinnützige  
Gesellschaft  
Architektur Albert Wimmer, Wien  
Landschaftsarchitekt Knoll, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
27 824 m<sup>2</sup> / 7 570 m<sup>2</sup> / 3.7

**Bauplatz C.3.2**  
Bauträger SOZIALBAU Gemeinnützige  
Wohnungsaktiengesellschaft  
Architektur Blaich + Delugan, Wien  
Landschaftsarchitekt  
Anna Detzlhofer, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
12 050 m<sup>2</sup> / 3 111 m<sup>2</sup> / 3.9

**Bauplatz C.4**  
Bauträger EGW – Heimat Österreich  
Architektur Rüdiger Lainer + Partner,  
Wien; BKK 3, Wien  
Landschaftsarchitekt Carla Lo, Wien  
BGF / Grundstück / Dichte  
29 979 m<sup>2</sup> / 7 287 m<sup>2</sup> / 4.1

**LS** Die neue Sonnwendgasse ist eine Barriere, sehr breit und stark befahren. Sie behindert das Gefühl, in der Stadt zu sein, und schafft Inseln, die sich abgrenzen. Hier vermisst man die Abstimmung zwischen Stadt- und Verkehrsplanung.

**Reinhard Seiss (RS)** Man muss es noch klarer sagen: Die Sonnwendgasse ist nicht aus sich selbst heraus eine Barriere, sondern wurde von der Stadt Wien zu einer gemacht. Eine vierspurige Strasse in so ein Quartier zu legen, verbietet es, gleichzeitig von einer Stadt der kurzen Wege oder einer klimaschonenden Stadtentwicklung zu reden. Dieser Kardinalsfehler ist jetzt für lange Jahre strukturell wirksam.

**LS** In Aspern ist man viel weiter, weil die Stadt mehr Angst vor dem Scheitern hatte.

**BB** Ein Geburtsfehler liegt auch im fehlenden Sockelzonenmanagement. Man hatte keine Vorstellung, welche Nutzungen kommen könnten. Es fehlte an Ansprechpartnern und an der Übersicht, welche Flächen wo frei sind.

**BV** Der Blick auf die Urbanität stiftenden Erdgeschosses ist aber auch ein romantischer. Die Stadt weist nicht überall das Potenzial dafür auf. Wichtig ist es zu steuern und Erdgeschossnutzungen an den richtigen Stellen zu bündeln.

**BB** Die übergeordnete Frage lautet doch, wo will ich Fussgänger-Frequenz haben und wo nicht? Das kann ich mit der Programmierung der Sockel lenken. Das darf man nicht den Bauträgern überlassen. Sie übernehmen kaum Verantwortung über die Grundstücksgrenze hinaus. Die Frage ist: Wer übernimmt die Verantwortung für den öffentlichen Raum?

Raus in den Regen: Wir entfernen uns entlang der Alfred-Adler-Strasse vom Park und gehen entlang des ersten Blocks zu den Bauten von Vlay und Streeruwitz. Ihr Baufeld haben sie mit ihren Kollegen aufgeteilt und an mehreren Stellen offen gelassen, um eine Innenhofdurchwegung zu ermöglichen, die in den anderen Blöcken eine Fortsetzung findet. Im Eck ihres Blocks kommen wir unter, hier findet die Blockdurchwegung ihren dramaturgischen Auftakt: Die Eingangshalle als Raumskulptur mit einer Armada von Briefkästen – 450 Wohnungen befinden sich in diesem Baufeld. Im Kino, einem der gemeinsamen Räume des Blocks, frage ich nach der Entwurfsidee.

**BV** Unser Baufeld ist mehr als doppelt so gross wie andere. Was ist der kollektive Mehrwert, den man

dabei abschöpfen kann? Unsere Bauträgerin wünschte kleinere Wohnungen – in Wien figuriert das derzeit unter dem Schlagwort des «leistbaren Wohnens» – dafür mehr kollektiven Raum. Wir haben gesagt: Das Schwimmbad ist die bessere Badewanne, die Bibliothek ist das bessere Bücherregal und das Kino ist der bessere Fernseher. Was sich die Leute privat nicht leisten können, geben wir auf kollektiver Ebene wieder zurück. Unser «Wohnzimmer» ist also ein kollektiver Raum, verteilt über alle Häuser des Blocks, verbunden durch gelbe Brücken auf der dritten und vierten Etage.

**RS** Im Unterschied zu anderen kommunikationsfördernden Wohnbauten bilden die Gemeinschaftsräume hier allerdings nicht das Herz der Anlage, sondern sind relativ versteckt.

**LS** Die Organisation erfolgt über soziale Medien. Die Bewohner und Bewohnerinnen bringen Leute aus dem Quartier mit, allein das öffnet schon. Das Schwimmbad funktioniert ganz wie ein öffentliches. Anders wäre es finanziell gar nicht möglich. Zudem gibt es zahlreiche Angebote: Sauna, Gemeinschaftsküche, Musikraum, Fahrradwerkstatt, Indoor-Spielplätze, Café, Kindergarten, Marktstand.

**BB** Als Bewohnerin muss ich anmerken, dass man die zusammenhängende Idee des Wohnzimmers, das sich über alle Baukörper verteilt, wenig wahrnimmt. Die Einzelteile sind wohl bekannt, aber nicht der Zusammenhang, das Ganze. Aber das ist wahrscheinlich für den Gebrauch auch gar nicht wichtig.

**LS** Das ist eine Frage der Moderation, die ist im Stress der Fertigstellung zu kurz gekommen. Die Kommunikation mit den Bewohnerinnen ist extrem wichtig.

**BB** Aber Komplimente für den langen Holztisch und den Grill. Wenn ein Grill im Hof steht, gibt es keine Frage, ob gegrillt werden darf. Solche Angebote sind Katalysatoren der Kontaktaufnahme.

**LS** Der Hof ist ja bewusst offen gelassen, hat keine Zäune. Alle Nischen und Abteile des Hofes sind durch Stege miteinander verbunden. Sie sind nicht gleichzeitig überall einsehbar und zudem in Terrassen gestuft.

**RS** Für mich ist es eine Terrassierung ohne Not, denn darunter befindet sich eine Stahlbetondecke über drei Geschossen Tiefgarage: Die Geländemodellierung und die dominanten Garagenentlüftungen zergliedern den Freiraum in teils unwirtliche Restflächen.

**LS** Was du Restflächen nennst, sind für uns unterschiedliche Bereiche, auf denen sich die Leute verteilen. Das ermöglicht ein Nebeneinander unterschiedlichster Nutzungen.

**BB** Ganz zu schweigen vom überdachten Kinderspielplatz im Hof, den es hier gibt. Darüber hinaus einen Indoor-Spielplatz für Kinder von 6–10 Jahren, die andere Bedürfnisse haben als die Kleinen. Einer verläuft hier an der Nordfassade über drei Geschosse.

Wir gehen von der Etage der Gemeinschaftsflächen hinab zum Innenhof, dem Objekt des Disputes.



**BV** Nach dem Masterplan durften wir die Strasse nach Süden öffnen. Das ermöglicht Blicke in die Tiefe, trotz einer Dichte weit über 3,0 auf unserem Baufeld.

**RS** Ich verstehe nicht, dass ihr die klassische Blockrandbebauung wegen ihrer vermeintlichen Enge aufbrecht, mit eurer Verbauung des Blockinnenbereichs die einzelnen Wohnungen aber wieder aneinander rückt.

**LS** Durch die ausgedrehten Fassaden ist ein frontales Gegenüber vermieden, die Ausblicke gehen aneinander vorbei, das war Klaus Kada, dem Architekten der Häuser, ganz wichtig.

Wir verlassen das Haus und stehen an der zukünftigen Parkavenue, direkt am Helmut-Zilk-Park. Die Freifläche ist noch eingezäunt, die geringe Strassenbreite irritiert.

**RS** Die Bauten hier zeigen, dass die Lage am Park nicht als Potenzial erkannt wurde. Wir sehen noch zahlreiche Leerstände, und in anderen Bereichen schotteten sich die Häuser gegen den Grünraum richtiggehend ab. Selbst das Restaurant Urban's hat seine Hauptpublikumszone zum relativ dunklen Hofein-

gang, nicht zum Park hin. Es scheint, als ob die Strassenbahn, die an der Parkkante entlang verlaufen wird, beinahe als Bedrohung erscheint.

**BV** Die Erdgeschossnutzung hier am Park sehe ich entspannt. Architekten müssen eine Struktur entwerfen, eine Hardware, die auch später auf der Software-Ebene anpassbar ist.

**WBW** Das Verlegen der Tramlinie auf diese Seite isoliert das Sonnwendviertel-Ost. Die einseitige Bebauung lastet die Strassenbahn nicht gut aus. Die Bahn trennt den Zugang zum Park ab. Wie kommt es dazu?

**BV** Das Problem liegt in der Segmentierung von Kompetenzen bei der Planung: Die städtischen Verkehrsbetriebe handeln in Eigenlogik. Sie argumentieren mit der Sicherheit und verlangen Zäune oder wenigstens Pflanzelemente zum Schutz der Strecke. Es gibt Empfehlungen der Planer, den Rand möglichst offen zu halten, aber die Gefahr ist gross, dass sich hier ein weiteres Mal die destruktive Eigenlogik durchsetzt.

**LS** Strategien, die einen parzellenübergreifenden Mehrwert im Erdgeschoss oder Freiraum bieten, stecken in Wien noch in den Kinderschuhen.

**BB** Mehrfach genutzte Freiräume, man kann das am Bildungscampus sehen, sind nach wie vor kaum denkbar. Das Areal ist eingezäunt und verhindert eine Belegung nach Schulschluss.

Wir biegen ab in den Innenhof des dritten Blocks, in diesem Teil entworfen vom Masterplaner Albert Wimmer. Hier ducken wir uns im offenen Zugang und drücken zur Gestaltung die Augen zu. An einem eingezäunten Spielplatz auf violetterm Grund vorbei, kommen wir staunend vor einer offenen Tiefgaragenabfahrt zum Stehen.

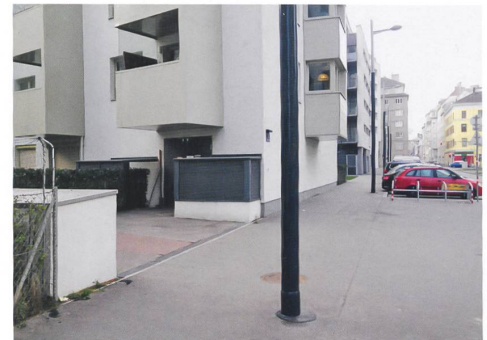


**RS** Wer Passagen wie diese als Schlechtwetterspielplätze verkauft ist zynisch: das sind Angsträume. Im Hof ist es nicht besser: Gerade bei einer so dichten

Bebauung ist die Nutzbarkeit aller Freiflächen zentral. Ihre Vergeudung für eine offene Tiefgaragenabfahrt ist ein Hohn. Warum winken die Fachgremien des Wiener Wohnbaus so etwas durch?

**BB** Hier offenbart sich auch etwas Generelles: In Wien ist die Freiraumplanung immer noch die nachträgliche Disziplin. Eigentlich gilt es doch zuerst den Freiraumverbund als Gesamtes zu denken, dann die Ausgestaltung auf der Parzelle parallel zum Bau. Auf der Einzelparzelle bleiben für die Freiraumplanung nur kleine Möglichkeiten, wie Grill und Bank im Baufeld vorhin.

**RS** Auch stellt sich die Frage: Warum müssen gerade hier an der Blocköffnung erdgeschossige Wohnungen liegen, deren Gärten einzig durch Maschendrahtzäune vom Strassenraum getrennt sind? Direkt angrenzend stehen die Autos.



Wir treten aus diesem Block und begutachten die Westseite der Hackergasse, eine Quartierstrasse, doppelt so breit wie eine Gasse. Die linke Gassenseite ist entworfen von Blaich + Delugan, die rechte von Hubert Riess.

**RS** Wenn unsere Augen den Erdgeschosszonen entlang wandern, sehen wir keinerlei aktivierte Flächen: nur Müllräume, Garageneinfahrten und meterweise verschlossene Fassaden. Der Stadtraum dient nur als Abstandsfläche für die Wohnungsbeleuchtung und zum Parkieren.

**WBW** Was liesse sich hier denn verbessern? Gibt es nirgends in den neuen Blöcken wirklich gute Wohnmöglichkeiten im Erdgeschoss?

**RS** Wohnungen im Erdgeschoss sind möglich, sobald es Maisonnetten sind und der Freiraum nicht nur dem Auto gehört. Man kann im Sockel Küchen oder Wohnzimmer zur Strasse orientieren, wie das in Holland und Dänemark gemacht wird. Eine solche

Wohnkultur liesse sich doch auch in Wien etablieren. In der Hackergasse gibt es aber keine Möglichkeiten zum Umbau oder für eine andere «Software», wie Bernd Vlay vorhin meinte. Die sieht in zwanzig Jahren nicht anders aus.

Wir stehen am Zugang zum Innenhof des zweiten Blocks. Erstaunlicherweise der einzige Bau, der sich zu diesem öffnet, ist er zugleich ein Eingang zur hauseigenen Bibliothek im Baufeld von Schindler + Szedenik, die hier ein partizipativ entwickeltes Projekt gebaut haben. Diese gemeinschaftsorientierte Funktion nutzt die Lagegunst. Alle anderen Bauten wenden sich vom Hofdurchgang ab und zeigen Brandwände.

**RS** Der Freiraum hier ist am ehesten als zusammenhängende Grünfläche zu sehen, doch stimmten die vier Bauträger ihre Freiraumgestaltung nicht aufeinander ab. Mehrere Geländesprünge zerteilen den Hof. Und auch in diesem Block sehen wir Souterrainwohnungen – weil es sich sonst laut Bauträger trotz acht- bis neugeschossiger Bebauung nicht rentiert.

**LS** Es gibt einen Kaufpreis für die Baufelder, der sich aus der Geschossfläche ableitet und im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan fixiert wird. Durch diese Widmung ist das abgegrabene Geschoss festgelegt, wenn man nicht schlechter belichtete Grundrisse bauen will. Das führt zu den Geländemodulationen. Es ist wenig Spielraum bei dieser hohen Dichte und einer engen Widmung mit diesen Traufhöhen. Wenn ein Spielraum da ist, lässt sich auch eine hohe Dichte qualitativ voll realisieren.



**RS** Das ist ein Grundproblem des ganzen Hauptbahnhofviertels: Der Städtebau wurde durch den Bodenpreis determiniert. Der Erlös aus den Flächen musste den Bahnhof finanzieren. Und die Stadtpla-

nung ist darauf eingestiegen. Und so steht auch hier die politische Schwäche am Beginn des Projekts. Die hohe Bebauungsdichte ist nur das letzte Glied in der Fehlerkette.

Zum Abschluss stehen wir vor den roten Häusern des ersten Blocks, konkret vor dem Jugendraum unter dem aufgeklappten Rasenstück zu Füßen der roten Häuser. Vor uns liegt die Rampe, die zu den Eingängen, zum Marktstand hoch sowie zum Schwimmbad führen. Ins Auge fallen die zahlreichen Geländer, die uns selbst vom Staudenbeet fernhalten.



**RS** Die abgeäuzten Grünflächen im Vorfeld sind nicht zugänglich. Und das ganze Entrée in den Block rein ist dessen Erschließung geopfert. Auch hier stellt sich die Frage: Wo liegt die Qualität der Blocköffnung abseits des immobilienwirtschaftlichen Sinns, auf diese Weise höhere Dichten zu realisieren?

**BV** Neben den angesprochenen Blicken in die Tiefe sind an dieser offenen Raumkante auch Nutzungen angelagert. Unter dem Hügel liegt der Gemeinschaftsraum der Jugendlichen. Diese Gruppe wird meist an den Rand gedrängt. Hier spendieren wir ihr bewusst an gut erreichbarer Stelle einen Raum. Die Skater bespielen die Rampen hinunter. Im Freiraum muss nicht jeder Flecken physisch nutzbar sein. Die Staudenbeete und Sträucher haben eine sinnliche Qualität, die sich über ihre Anmut vermittelt, wie eine Szene in einem szenografischen Konzept.

**RS** Aber diese Szenerie bildet doch keinen Stadt- raum und vergeudet nur kostbare Fläche.

**BV** Wir hätten gerne die innere Offenheit unseres Konzepts und damit die Nutzbarkeit der abgegrenzten Flächen umgesetzt. Die vielen Geländer sind für alle unbefriedigend. Um diese Erfahrung reicher, würden wir heute sicherlich strategischer denken, weniger Konflikte provozieren, weil man schon zu

vornherein weiss, da kommen Feuerwehr, Sicherheitsbedenken und der Kostendeckel. Aber die Grundidee mit dem Jugendraum und der sinnlichen Qualität des Freiraums finde ich nach wie vor richtig.

Zum Abschluss stehen wir in der westlichen Innenhof-Ecke im ersten Block, auf dem Weg von der Eingangshalle zum Schwimmbad.

**RS** Vorhin habt ihr gemeint, diese Zone sei nicht so intensiv nutzbar und diene der Gliederung des Hofes: Ich muss sagen, die ist gar nicht nutzbar. Ihr redet das schön.

**BV** Eine intensive Nutzung an dieser Stelle brächte nur Konflikte. Hier türmt sich die grösste Dichte im Quartier. Wir stehen auf dem Dach von Schwimmhalle und Sauna, dem eigentlichen «versunkenen» Erdgeschoss. Hier ist programmatisch viel los. Nicht überall braucht es eine multifunktionale Wiese.

**RS** Angesichts der vielen Wohnungen und der Knappheit an Aussenräumen fände ich es richtig, wenn die Freiflächen überall brauchbar wären. Und die Landschaftsarchitektur sollte gerade im sozialen Wohnbau zweckdienlich sein und von selbstverliebten Spielerein absehen.

**LS** Lass uns abwarten, bis die intensive Bepflanzung in die Höhe gewachsen ist und wir sie geniessen können. Die Landschaftsarchitekten haben gekämpft für diesen Azaleengarten. Da steckt viel Herzblut drin.

**RS** Aber Herzblut ist doch kein Argument. —

---

*Birgit Brodner* (1969) studierte Landschaftsarchitektur und arbeitet selbständig als Beraterin und Projektentwicklerin in Wien. Sie wohnt im Block C1.

*Reinhard Seiss* (1970) ist Stadtplaner, Filmemacher und Fachpublizist in Wien. Er promovierte zur Stadtentwicklungspraxis in Wien, die Dissertation liegt als Buch vor: *Wer baut Wien?* (Wien 2007).

*Lina Streeruwitz* (1977) studierte Architektur und promovierte zum Thema *Sehnsucht nach Unordnung im Architekturdiskurs*. Sie ist seit 2009 Projektpartnerin im STUDIOVLAY.

*Bernd Vlay* (1964), Architekt und Urbanist, gründete STUDIOVLAY Büro für Architektur, Urbanismus und Forschung in Wien. Er hat in Graz, Wien und Ithaca/New York unterrichtet und ist Generalsekretär von European Österreich.

---

#### Résumé

### Y mettre du cœur n'est pas un argument Une promenade à travers le quartier viennois Sonnwendviertel

A l'ombre de la nouvelle gare centrale de Vienne pousse un nouveau quartier sur un ancien secteur ferroviaire. Le masterplan de Hotz-Hoffmann-Wimmer, les planificateurs de la gare, englobe une zone de 34 hectares avec en son centre le parc Helmut Zilk, d'une surface de 7 hectares et conçu par l'architecte-paysagiste zurichois Guido Hager. Des surfaces à bâtir pour 5 000 appartements s'étendent des deux côtés du parc. Sept îlots situés au sud du parc forment un nouveau quartier urbain. Par le financement de la gare avec les recettes de la vente des terrains, les ÖBB, en tant que propriétaires fonciers, ont très tôt fixé la densité d'habitation à 3,7 de moyenne. Une balade à travers les trois immeubles situés au nord donne un aperçu des conflits du développement urbain. Des personnes concernées racontent leurs expériences lors de la réalisation et comme habitants de ce corps urbain extrêmement dense. La future urbanisation de la bande située entre les voies et le parc, le secteur Sonnwendviertel Ost, va profiter des leçons décevantes de cette première étape. Un plan directeur propre à ce quartier a été conçu en 2012 en coopération avec toutes les équipes invitées. On y réalisera à l'avenir une structure subdivisée en de plus petites unités, avec un concept de rez-de-chaussée plus animé et un axe médian sans voitures.

---

#### Summary

### Lifeblood is not an Argument A stroll through the Sonnwendviertel in Vienna

In the shadow of Vienna's new Central Train Station a new district is growing up on an area once covered by train tracks. The master plan by the station designers Hotz-Hoffmann-Wimmer covers a 34-hectare site with, at its centre, the seven-hectare Helmut-Zilk-Park designed by Zurich landscape architect Guido Hager. On either side of the park there are building lots for 5000 apartments. To the south of the park seven blocks now form a new urban island. As the construction of the train station was financed with the proceeds from the sale of these lots the owner of the land, ÖBB (Austrian Federal Railways), determined an average density of 3.7 at an early stage. A walk through the three northern blocks offers an insight into the conflicts of urban development. Those involved tell of experiences in implementing the project and settling people in the enormously dense urban area. The upcoming development of Sonnwendviertel Ost, the strip between the railway line and the park, will profit from the sobering lessons learned during the first stage. Through the cooperation of all the invited teams a master plan was drawn up in 2012. The structure to be realised in the future will be more small-scale, with a modified ground floor concept and a car-free central axis.