

Neunutzung Gelände Frachtenbahnhof Linz, OÖ

AUSLOBERIN UND VERGABESTELLE

Ausloberin: Immobilien Linz GmbH, 4040 Linz

Vergabestelle: Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Stadtplanung Linz, 4040 Linz

GEGENSTAND DES WETTBEWERBES

Erarbeitung von qualitativ hochwertigen Entwürfen für ein neues innerstädtisches Quartier mit zeitgemäßer Wohnnutzung, Büro- und Geschäftsverbauung. Das 90.417 m² große, zentral im Linzer Stadtgebiet gelegene Planungsgebiet erfordert innovative Lösungen.

ART DES WETTBEWERBES

Anonymer, offener, einstufiger, städtebaulicher Ideenwettbewerb „Innere Stadterweiterung Linz-Mitte / Neunutzung Gelände Frachtenbahnhof“ im Oberschwellenbereich.

BETEILIGUNG

27 Projekte

JURIERUNG

28. und 29. September 2006

JURY

o.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. Thomas Herzog (Vorsitzender), Arch. Dipl.-Ing. Albert Wimmer (stv. Vorsitzender), Dipl.-Ing. Gunter Amesberger MAS MSc (Schriftführer; Direktor Stadtentwicklung), Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Günter Zamp Kelp, Arch. Dipl.-Ing. Hadi Teherani, Arch. MMag. Sonja Gasparin, Arch. Dipl.-Ing. Christoph Karl, o.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. Wilfried Posch, Vizebgm. Dr. Erich Watzl, StR Klaus Luger, StR Johann Mayr, StR Jürgen Himmelbauer, Dipl.-Ing. Claus Stadler

VORPRÜFUNG

Arch. Dipl.-Ing. Christian Hirl, 4810 Gmunden

**Beurteilung:**

28. September 2006:

Nach einer individuellen Erstbesichtigung der Projekte beginnt der Bericht des Vorprüfers; von den 28 abgegebenen Projekten wird eines aufgrund verspäteter Modellabgabe ausgeschieden. Im Zuge des ersten Informationsrundganges mit dem Vorprüfer werden die Projekte einzeln eingehend analysiert und diskutiert sowie Fragen der Juryteilnehmer beantwortet. Später werden die Beurteilungskriterien im Detail besprochen, das Thema der Verbindung des Planungsgebietes zum Franckviertel sowie des Lärmschutzes in Richtung Bahn wird eingehend diskutiert.

Der erste Wertungsdurchgang erfolgt auf Basis der in der Wettbewerbsausschreibung festgelegten Beurteilungskriterien (städtebauliche Kriterien, funktionelle Kriterien, infrastrukturelle Qualitätskriterien). Zur Nichtweiterverfolgung eines Projektes ist Einstimmigkeit erforderlich. Die Projekte 1, 2, 8, 9, 14, 16, 17, 18, 20, 23, 25 und 28 werden aufgrund Nichterfüllung eines Kriteriums bzw. einer Kombination mehrerer oder aller Kriterien nicht weiter verfolgt. Der zweite Wertungsdurchgang, in dem mit Stimmenmehrheit über einen Projektverbleib entschieden wird und eine Rückholung ausgeschiedener Projekte auf Antrag möglich ist, bringt folgendes Ergebnis: Projekt 3 (10:2), 4 (12:0), 6 (0:13), 7 (4:8), 10

(11:1), 12 (6:6, verbleibt aufgrund Dirimierungsrecht des Vorsitzenden), 13 (12:0), 15 (5:7), 19 (11:1), 21 (0:13), 22 (10:2), 24 (0:13), 26 (4:9), 27 (0:13). Der Antrag auf Rückholung von Projekt 26 wird mit 10:1 angenommen. Somit verbleiben die Projekte 3, 4, 10, 11, 12, 13, 19, 22 und 26 in der Wertung.

29. September 2006:

Die verbleibenden Projekte werden nochmals gegenübergestellt und eingehend diskutiert. Der Antrag auf Rückholung von Projekt 7 wird mit 13:0 angenommen.

Im dritten Wertungsdurchgang werden die Projekte 11 und 12 einstimmig ausgeschieden. Es wird festgehalten, dass alle verbleibenden Projekte aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich machbar sind, wenn auch gelegentlich mit deutlichen Korrekturen.

Anschließend erfolgt eine weitere eingehende Analyse und Diskussion der Projekte anhand der Pläne und Modelle auf Basis der Beurteilungskriterien. Die darauf folgenden Anträge werden in der Jury abgestimmt:

1. Preis: Projekt 19 (13:0)
2. Preis: Projekt 10 (8:5)
3. Preis: Projekt 7 (10:3)

Ankäufe: Projekte 3, 4, 13, 22 und 26 (13:0)

Nachrücker auf die Preisränge: Projekt 3 (12:1)

Nachrücker auf die Ankäufe: Projekt 11 (13:0)

Projektbeschreibung:

Projekt Nr. 3:

Der Verfasser/die Verfasserin formuliert einen Bahngleispark und rückt mit einer winkelförmigen geschlossenen Bebauung positiv beurteilbar ab. Der geforderte Lärmschutz zur Bahn ist daher gegeben. Eine Dominante ist städtebaulich lagerichtig gesetzt. Ein mittlerer Anger mit sozialen Einrichtungen im Zentrum ermöglicht Hofwohnen am Rand und ist als positiver Ansatz zu sehen. Die Dichte ist der Leitdichte angemessen. Die Nutzungsdurchmischung entspricht den Vorgaben.

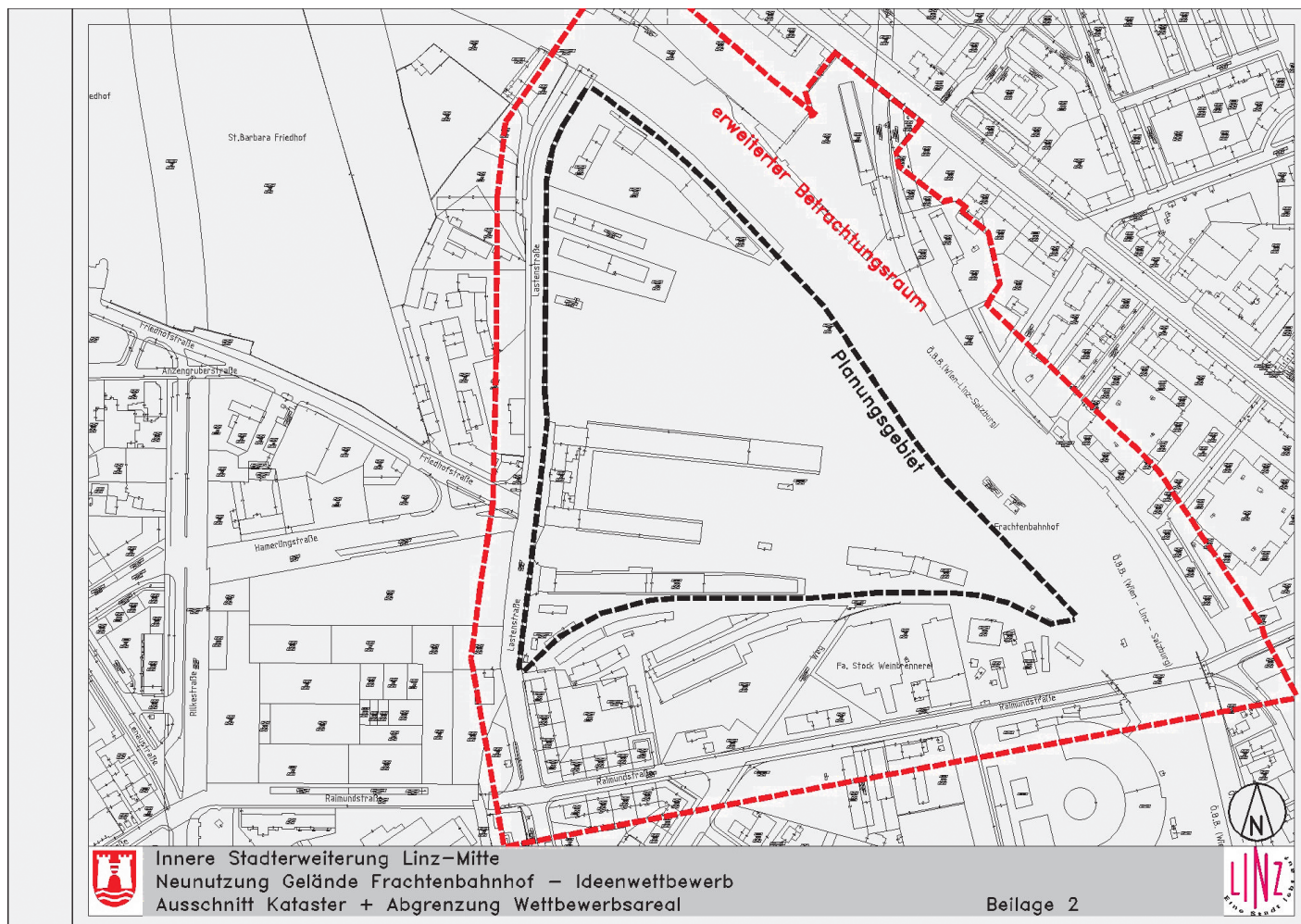
Projekt Nr. 4:

Die vertikale Gartenstadt basiert auf der Idee „zweier Städte“ übereinander, einer Sockellandschaft („Geschäftsstadt“) sowie einer darüber schwebenden Wohnlandschaft. Achsen „öffentlichen Interesses“ überlagern beide Ebenen und offerieren Raum für Kultur und Soziales in unterschiedlichen Ebenen. Nord-Süd orientierte, dünne

Scheiben bestimmen den Entwurf und sind im Grund- wie im Aufriss in Höhe und Lage differenziert gestaltet und vertikal mit Pufferzonen durchdrungen (vertikale Gärten). Diese Scheiben übergreifen großzügig die eingehauste Bahnstruktur nach Norden und ragen auch im Süden bis zur Raimundstraße. Die Jury würdigt den konzeptionell konsequenten Ansatz eines nicht von der Blockrandbebauung geprägten Entwurfes, bestimmt vom Anspruch nach der Stadt der kurzen Wege, dem Anspruch an Gleichwertigkeit der Wohnungen sowie dem Anspruch an gut positionierte Wohnfolgeeinrichtungen. Die Qualität der Projektausarbeitung besticht, die Diskussion der Jury wurde durch die konzeptionelle Stringenz des Projektes bereichert.

Projekt Nr. 7:

Eine städtebauliche Formation als Konglomerat von großformatigen Gebäudekuben, deren Besiedlung sich in einer offenen selbstregulierenden Form Kubus für Kubus vollzieht. Jedes Gebäude ein eigener Kosmos, eine eigene Welt, ein „eigener Garten“, wie der Verfasser/die Verfasserin schreibt. Die Jury sieht in dieser Grundannahme einen außergewöhnlichen Vorschlag, der viele interessante Perspektiven für die städtebauliche Generierung des Wettbewerbsgebietes zulässt. Die Formation von Gebäudekuben lässt eine einfache Gliederung in unterschiedlich große Bauabschnitte zu. Zwischen den Kuben fließt Raum, der sich erweitert und verengt. Auf diese Weise entstehen Möglichkeiten zum Verweilen, zum anderen bietet die städtebauliche Anordnung die Chance der guten Vernetzung mit dem umliegenden Stadtraum. Im Gegensatz zu den schallisolierten Fassaden der nach innen orientierten Gebäudekuben zeigt das Projekt keinen Schallschutz für die Außenräume. Man beschränkt sich darauf, im unmittelbaren Einzugsbereich der Bahntrasse über den Tiefgaragen mit Bäumen bepflanzte Bereiche für Sport vorzusehen. Dabei ist die winkelig ausgebildete Fassadenformation in den Bereichen zur Bahntrasse insofern positiv zu bewerten, als dadurch Schallreflexionen in das Franckviertel reduziert werden. Es erscheint aus Sicht des Preisgerichtes denkbar, durch einfach, partiell vorzusehende Maßnahmen den Freiraum im Bereich der kubischen Gebäudeformation von Lärmimmissionen freizuhalten. Problematisch wird seitens der Experten auch die Verkehrsführung be-



wertet, die den Auflagen der Ausschreibung nicht gerecht wird. Trotz der beschriebenen Mängel liegt hier ein Projekt vor, welches sowohl städtebaulich als auch gebäudeplanerisch zu unorthodoxen zukunftsorientierten Lösungen kommt, die von der Jury als wesentlicher Beitrag in der Palette der angebotenen Konzepte gewertet werden. Verkehrsplanerisch werden wenig Aussagen getroffen. Ohne wesentliche Verschiebung der Änderung der Baublöcke ist keine zufrieden stellende Verkehrslösung zu erwarten. Da dieses Projekt jedoch eher konzeptioneller Art ist, ist eine diesbezügliche Adaptierung prinzipiell möglich und damit auch eine taugliche Verkehrslösung erreichbar.

Projekt Nr. 10:

Das dreieckförmige Grundstück wird konzeptiv als Linienfluss von Norden nach Süden mit einer aufgelösten Blockstruktur entwickelt. Zwei übergeordnete Grünbereiche, einer entlang der Bahntrasse, ein zweiter östlich der Zeilenbebauung an der Lastenstraße definieren die Baufelder. Innerhalb der Baufelder entwickelt sich ein subtiles Netz, geprägt von abwechslungsreichen, qualitätsvollen Räumen und Raumabfolgen. Die Bebauungsstruktur ist maßstäblich für qualitätsvolles Wohnen geeignet, wie wohl die Zeilenbebauung an der Lastenstraße Stringenz als Straßenraumdefinition vermissen

lässt und formal überbestimmt erscheint. Der Übergang der Bebauung zur „Bastei“ – dem Lärmschutzwall mit 7 m Höhe an der Bahn – wird als Lösungsansatz, ebenso wie die Ausgestaltung und funktionale Interpretation der Bastei gewürdigt. Sowohl der architektonische Anspruch, wie auch die differenzierte Ausarbeitung der öffentlichen Bereiche (z.B. Platzflächen, die das Gebiet von Westen nach Osten durchweben) überzeugen die Jury. Wie wohl die städtebauliche Grundstruktur dieses Entwurfes ablesbar ist, wird die Robustheit des Konzeptes kritisch diskutiert, da sowohl die Ausnutzbarkeit im Westen an der Lastenstraße zu verbessern wäre, als auch die Dichte der Baublöcke nicht den Vorgaben der Ausschreibung entspricht. Das Projekt ist prinzipiell gemäß den Anforderungen an ein leistungsfähiges verkehrssicheres Verkehrssystem adaptierbar, allerdings sind die östlich der Kreuzung Hamerlingstraße / Lastenstraße dargestellte Fußgängerzone und der verkehrsfreie/verkehrsarme Platz nicht realisierbar. Er müsste im Querschnitt der geforderten Verbindungsstraße entsprechen, welche im südöstlichen Bereich des Wettbewerbsgebietes dargestellt ist. Die Mittlerschließung des Wettbewerbsgebietes von der Lastenstraße in Richtung Südosten zur verlängerten Hamerlingstraße bietet grundsätzlich die Gefahr für gebietsfremden Schleichverkehr. Durch bauliche

Maßnahmen müsste im Bereich der Fußgängerzone Vorsorge getroffen werden (Bepflanzung, Stadtmöblierung, Poller etc.).

Projekt Nr. 13:

Die Großfigur der Komposition zeigt ein Dreieck, gebildet aus durchgehenden Abschottungen: Blockränder an der Lastenstraße und der Raimundstraße, ein Wall entlang der Bahntrasse. Ein zentraler Grünraum liegt quer zur Bahntrasse, ein Fußgängersteg nimmt die Verbindung ins Franckviertel auf. Die verbleibenden Dreiecksflächen werden mit Wohnzeilen gefüllt, Punkthäuser im Park markieren die Grenzen. Sowohl was die Nutzungen, als auch was die Schallsituation betrifft, ist hier eine klare Zonierung geschaffen. Das starre Konzept paralleler Zeilen, die quer zum Park liegen, berücksichtigt jedoch nicht die notwendige Verkehrsdurchbindung Hamerlingstraße / Heizhausstraße und ebenso nicht die bestehende südliche Bahntrasse. Es werden zwar einzelne Bauetappen angeboten, deren räumliche Kraft ist jedoch, isoliert betrachtet, nicht gegeben (Bereich Mathy und südliche Teile). Die Hochpunkte an den Enden der Gewerbe-/Wohnzeile an der Lastenstraße sind in der nicht gleichwertigen Behandlung logisch. Das dem Zwang des Dreieckes folgende Hochhaus im Süden jedoch wird nicht nur aufgrund seiner Grundrissfigur als problematisch gesehen, sondern es wird auch ein entsprechendes Umfeld vermisst (Platzlösung, Nähe zu Wohnbauten). Die Idee, einen begrünten und mit Nutzungen bestückten Wall als Lärmschutz anzubieten, wird als interessanter Beitrag gesehen. Allerdings bedeute diese Lösung den Verzicht auf Sichtbeziehungen mit dem Franckviertel. Die Fortführung des vorgeschlagenen, zentralen Parks jenseits der Bahn bleibt daher grafische und weniger funktionale Idee. Die Zeilen der Wohnbauten im Inneren der ersten Etappe, deren unterschiedliche Höhen und Längen, wie auch die angebotenen Aussagen zu Grundrissen und Baukörpern lassen differenzierte Qualitäten erwarten.

Projekt Nr. 19:

Die Jury sieht in dieser Arbeit eine stadträumlich klare Lösung, die sich in eine grüne Mitte entwi-

ckelt und gegen die Bahn und den von dort ausgehenden Lärm abschirmt. Die Formation der Höfe im Südosten und Südwesten ermöglicht Raumbildungen, die abwechslungsreiche Blickbeziehungen bieten und durch verschiedenartige Baukörperhöhen akzentuiert werden. Die Jury empfiehlt bei der Ausführung auf eine gute Nutzungsmischung zu achten. Die Lage des Pflegeheimes ist korrekturbedürftig. Die baulich ungehemmte Lärmentwicklung entlang der geplanten Verbindungsstraße im Süden wäre durch einen niedrigen Baukörper in Richtung des Parks zu verbessern. Dadurch würde dessen Erholungswert steigen. Ein projektbegleitender Landschaftsarchitekt sollte beigezogen werden. Die Zahl der Wohnungen wäre zu erhöhen, dabei aber auf die Proportion und Raumqualität der Höfe zu achten. Eine bauliche Akzentuierung auf dem ÖBB-Grundstück ist anzustreben, was durch ein größeres Bauvolumen erreicht werden kann. Die Baukörpergliederung in Wohnhöfe ermöglicht Identifikation und überschaubare Nachbarschaften, die flexibel unterschiedliche Nutzungen, wie Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen sowie auch Projekte neuer urbaner Wohnformen aufnehmen kann. Die Umsetzung der wohnprogrammatischen Ziele sowie die Ausdifferenzierung des Quartiers mit weiteren urbanen Elementen ist im künftigen Planungsverlauf durch begleitende Qualitätssicherung zu gewährleisten. Der Entwurf zeigt eine klare, robuste, gut proportionierte Grundstruktur, die offen ist für Entwicklungen. Die Vorschläge für die Wohnverbauung lassen hohe Wohnqualität erwarten. Die Erschließung entlang der Bahn soll als Privatstraße lediglich ein Zu- und Abfahren und kein Durchfahren ermöglichen (Gefahr von gebietsfremdem Schleichverkehr, der der Lastenstraße ausweicht). Aus diesem Grund wäre diese Straße als Sackgasse bzw. als zwei Sackgassen auszubilden. Dies käme auch der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich verlängerte Heizhausstraße / verlängerte Hamerlingstraße zugute, weil dort die Verkehrsführung in einem 90 Grad Winkel erfolgt, was aus Sicht der Verkehrssicherheit noch zu verbessern wäre. Die Sackgasse sollte als sehr untergeordnete Linienführung in die Kreuzung einmünden. Der „Vorrang ums Eck“ muss betont werden. Dafür ist die Bebauung

in diesem Bereich entsprechend anzupassen. Dies wäre zu überprüfen. Auf die bestehenden Schalltrichter zwischen den Baublöcken und der Lastenstraße wird hingewiesen. Diese können jedoch mit baulichen Maßnahmen geschlossen werden.

Projekt Nr. 22:

Das Projekt formuliert als Inputaussage einen durchgehenden, öffentlichen Grünraum in Form von durchgängig intensiv begrünten Dachlandschaften. Dieser Ansatz ist spannend. Er wird in Perspektivzeichnungen konstruktiv und architektonisch fein ausformuliert. Auch die Situierung und Gestaltung des ÖBB-Gebäudes wird als interessanter Ansatz gewertet. Negativ und räumlich sehr problematisch ist jedoch die Monotonie der Gassen- und Wegführung innerhalb des Quartiers. Hier ist höhere Wohnqualität kaum erreichbar. Die rechtliche und technische Durchführbarkeit einer öffentlichen Grünfläche auf privaten Gebäuden ist schwer lösbar.

Projekt Nr. 26:

Entlang der Lastenstraße schließt sich die Bebauung durch eine siebengeschossige, geschlossene Baustruktur mit Nutzungsmix zwischen Geschäfts-, Gewerbe- und Büroflächen und ab dem 5. OG Wohnen zum Straßenraum hin ab. Nach Osten erstrecken sich Riegelbauwerke, welche differenzierte Raumabfolgen ausbilden, die im EG durch in etwa Nord-Süd gerichtete, querlaufende Sockelzonen gekreuzt werden. Diese Lagerung bewirkt Spannung in der Erdgeschosszone und dem dadurch strukturierten Freiraum. Zur Bahntrasse hin schottet eine unter dem öffentlichen Grünraum liegende „Dammgarage“ vor Lärm aus diesem Bereich ab. Die Jury würdigt mit dem Ankauf den exzeptionellen Gestaltungswillen und die nonkonformistische Ausprägung dieses Projektes.

Empfehlung der Jury:

Die Jury empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die Quartiersentwicklung entsprechend dem Projekt 19, das mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde, zu betreiben und die hierzu gemachten Anmerkungen zu beachten.

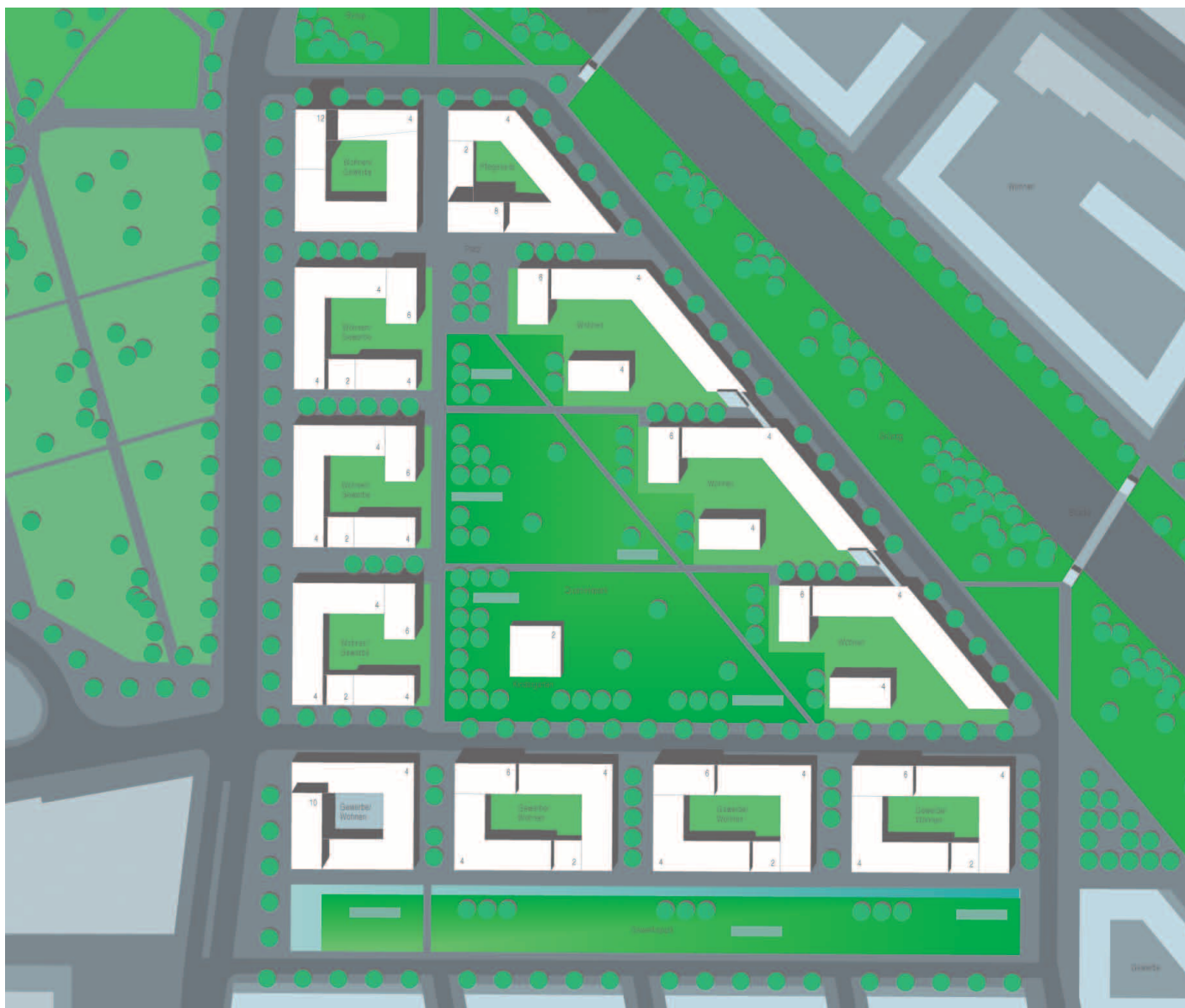
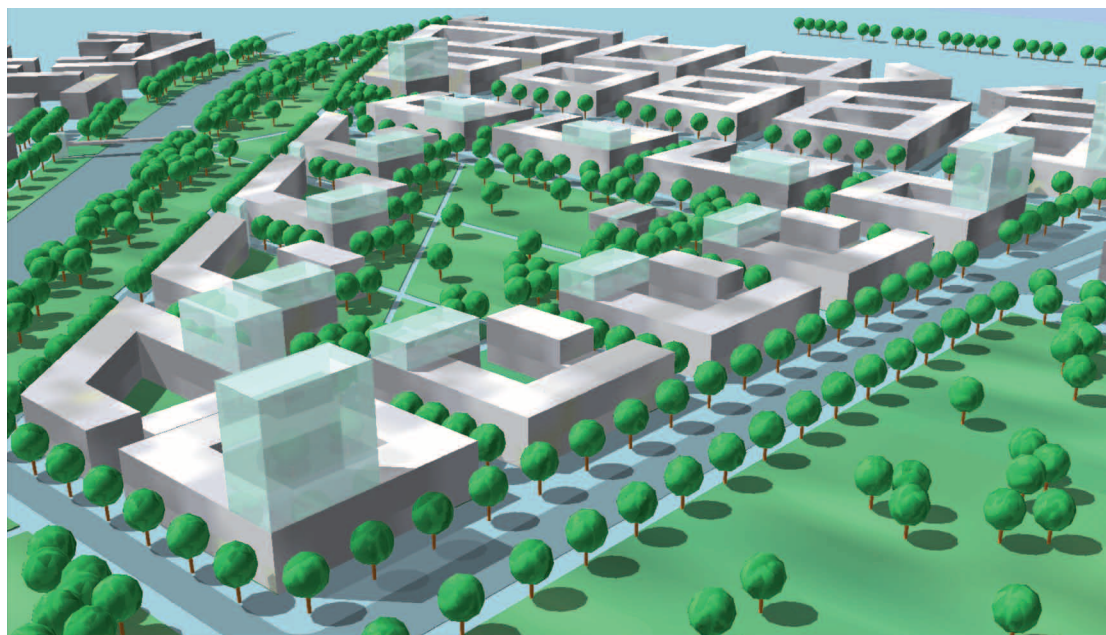
Verfasserliste:

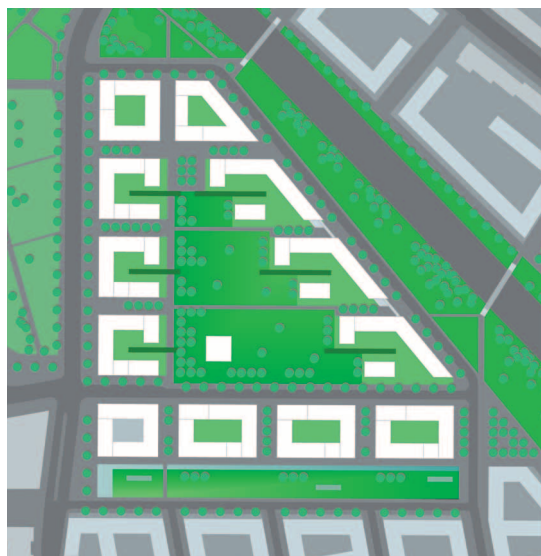
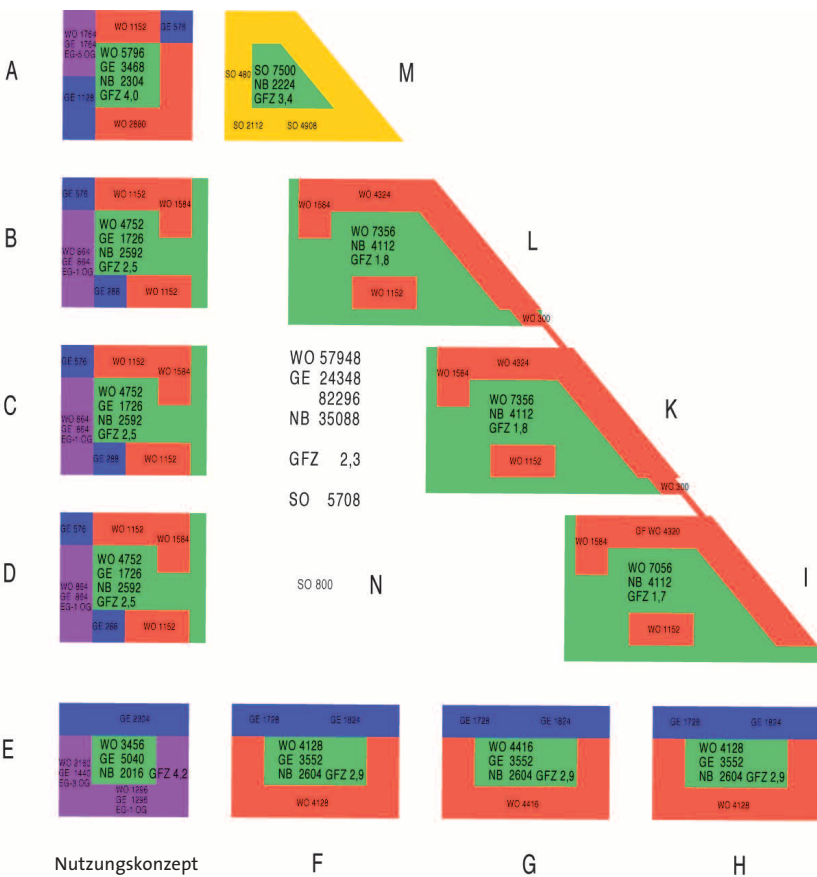
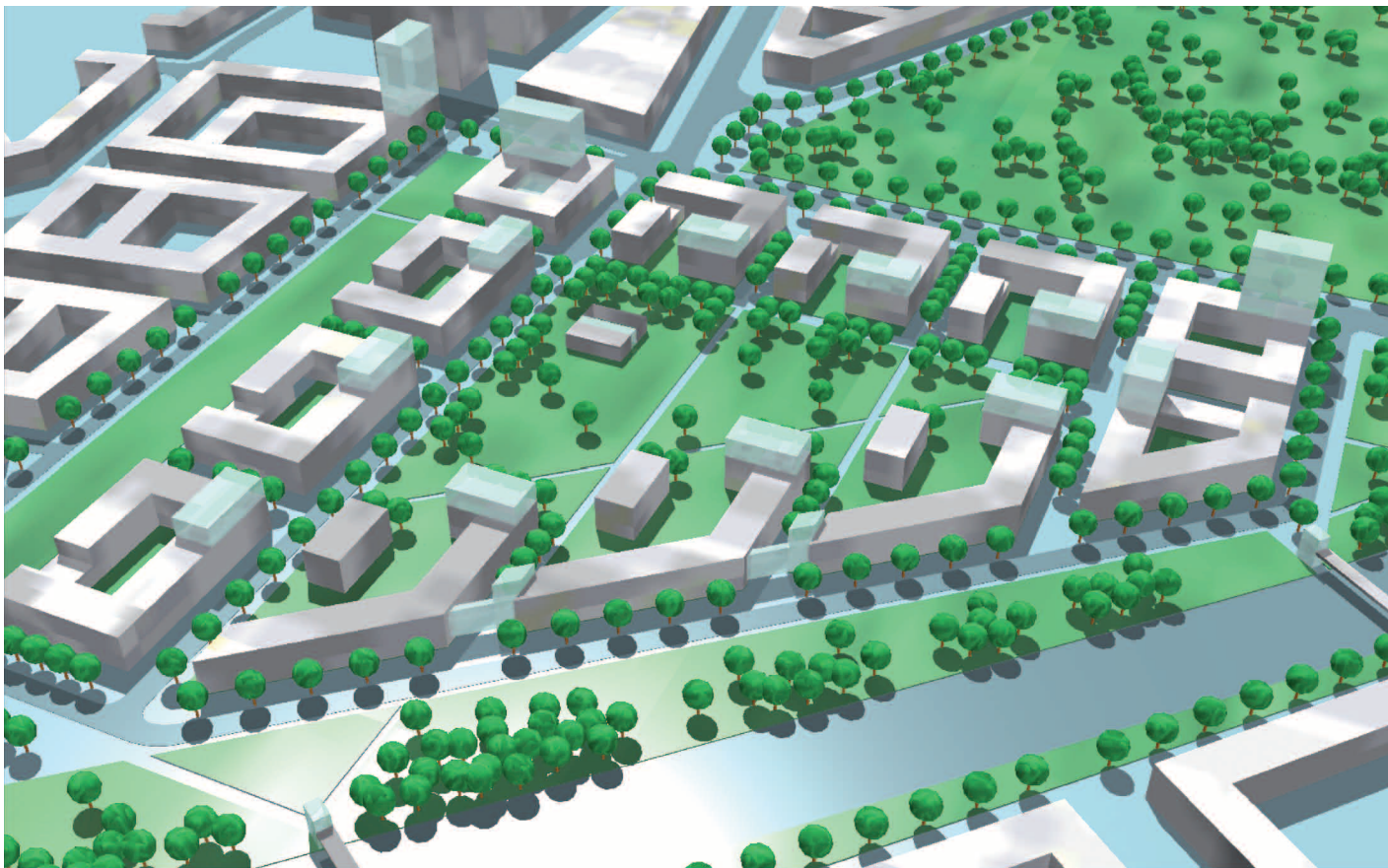
Projekt Nr. 1: Maier-Maier ZT GmbH, Arch. Dipl.-Ing. Dr. Ulrike Maria Maier, Dipl.-Ing. Dr. Klemens Maier, 6162 Mutters • Projekt Nr. 2: OFA ZT GmbH, Dipl.-Ing. Karl Fahrner, 6020 Innsbruck • Projekt Nr. 3: Arch. DWB Michael Bohusch, D-80469 München • Projekt Nr. 4: Arch. Mag.arch. Mag.art Michael Wallraff, 1070 Wien • Projekt Nr. 5: Projekt ausgeschieden • Projekt Nr. 6: Planungsgruppe KPS, Freie Architekten und Stadtplaner Dipl.-Ing. Johannes Kleinhans, Dipl.-Ing. Christoph Paulitschek, Dipl.-Ing. Michael Paulitschek, in Arbeitsgemeinschaft mit Kauffmann Theilig & Partner, Freie Architekten BDA Prof. Andreas Theilig, Reiner Lenz, Dieter Ben Kauffmann, D-73760 Ostfildern • Projekt Nr. 7: Ullrich und Ullrich Architekten, D-10437 Berlin • Projekt Nr. 8: Dipl.-Ing. Max Mandl, 4020 Linz, Arch. Dipl.-Ing. Michael Wildmann, 1070 Wien • Projekt Nr. 9: Eva Franke, D-64285 Darmstadt • Projekt Nr. 10: Marcus Keusgen, D-46145 Oberhausen • Projekt Nr. 11: Arch. Mag.arch. Herbert Karrer, 4040 Linz • Projekt Nr. 12: Freier Arch. Dipl.-Ing. Stephan Kraus, D-74189 Weinsberg • Projekt Nr. 13: Architekturhaus Wiener Straße ZT GesmbH, 8020 Graz • Projekt Nr. 14: Arch. Dipl.-Ing. Fritz Matzinger, 4060 Leonding • Projekt Nr. 15: BUSarchitektur & partner, vertreten durch Arch. Mag.arch.arq. Laura P. Spinadel, 1180 Wien • Projekt Nr. 16: Bahnhofoagentur, Arch. / Immobilienökonomin (ebs) Dipl.-Ing. Iris Ludwig, D-10963 Berlin • Projekt Nr. 17: Meissl Architects ZT GmbH, 6100 Seefeld • Projekt Nr. 18: proserv + Projekt- u. Facilitymanagement Service GmbH, 4600 Wels • Projekt Nr. 19: Arch. + Stadtplaner Albert Blaumoser, D-82319 Starnberg • Projekt Nr. 20: Dipl.-Ing. Franz P.G. Konrad, 8010 Graz • Projekt Nr. 21: Arbeitsgemeinschaft C-One, D-40219 Düsseldorf • Projekt Nr. 22: Arch. Johannes Scheurecker, 1060 Wien • Projekt Nr. 23: Goldstein Architekten, D-81547 München • Projekt Nr. 24: [tp3] Architekten ZT GmbH Henter / Rabengruber, 4020 Linz • Projekt Nr. 25: Müller-Born-Architekten, Freischaffender Arch. Dipl.-Ing. Michael Müller-Born, D-34128 Kassel • Projekt Nr. 26: Architekturbüro bop + co, Dipl.-Ing. Christian Leeb, 8020 Graz • Projekt Nr. 27: pool Architekten ZT GmbH, 1040 Wien • Projekt Nr. 28: Arch. Dipl.-Ing. Peter Stich, 5700 Zell am See

ARCHITEKT ALBERT BLAUMOSER

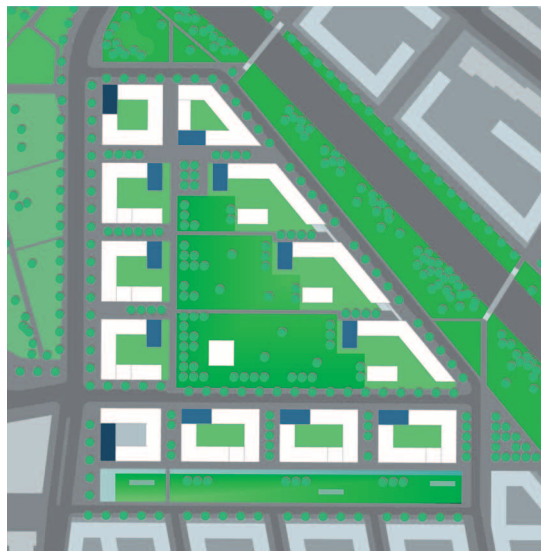
D-82319 Starnberg

1. PREIS

Projekt Nr. 19
€ 42.000,-



Strukturkonzept



Höhenakzente

ARCHITEKT MARCUS KEUSGEN

D-46145 Oberhausen

2. PREIS

Projekt Nr. 10
€ 33.500,-

Mitarbeit:
Shelly-Ann Smith



- 4 Raumwohnung Typ 2
- 3 Raumwohnung Typ 2
- 2 Raumwohnung Typ 2
- 3 Raumwohnung Typ 1
- 2 Raumwohnung Typ 1
- Geschäftsfläche
- Bürofläche
- Kindergarten
- Pflegeheim
- Erd- und Obergeschosse unterschiedliche Nutzung
entsprechend Farblichkeit
- Tiefgarage
- Grundstücksgrenze
- Erschließung



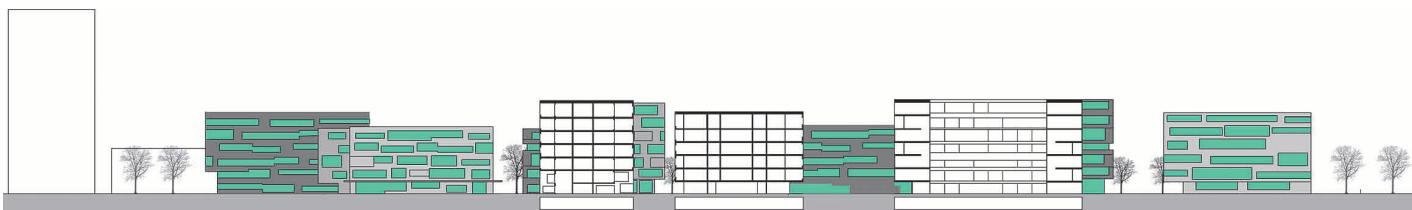
3. PREIS

Projekt Nr. 7
€ 25.000,-

Mitarbeit:
Marco Ullrich, Michael Ullrich



Südansicht



Westansicht



Masterplan

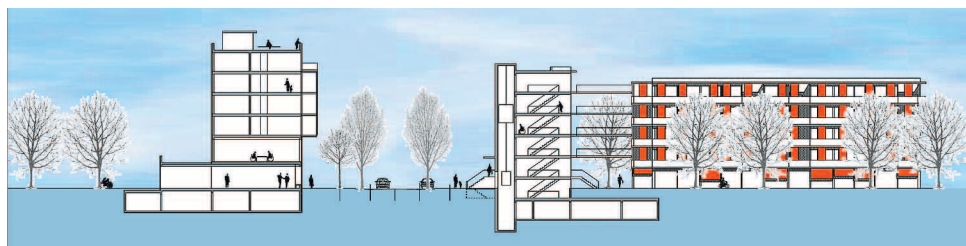
ARCHITEKT MICHAEL BOHUSCH

D-80469 München

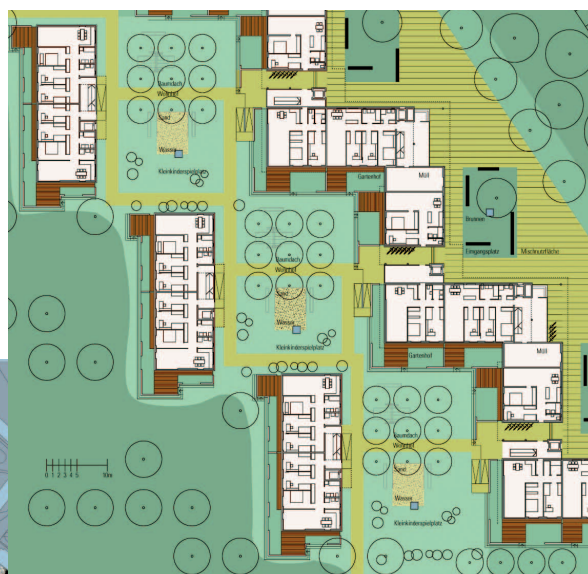
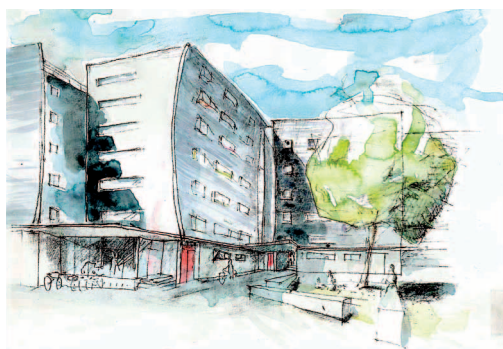
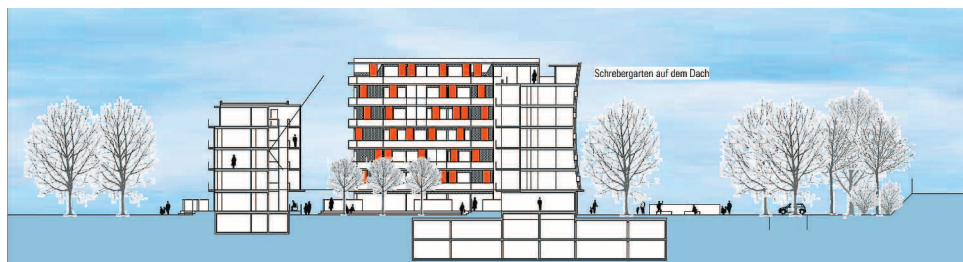
1. ANKAUF / NACHRÜCKER

Projekt Nr. 3
€ 12.500,-

Modellbau und Perspektiven:
Josef Lehner



Schnitt



Grundriss



Lageplan



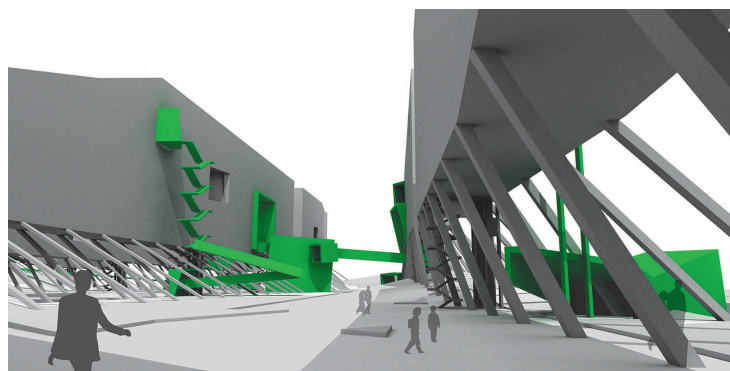
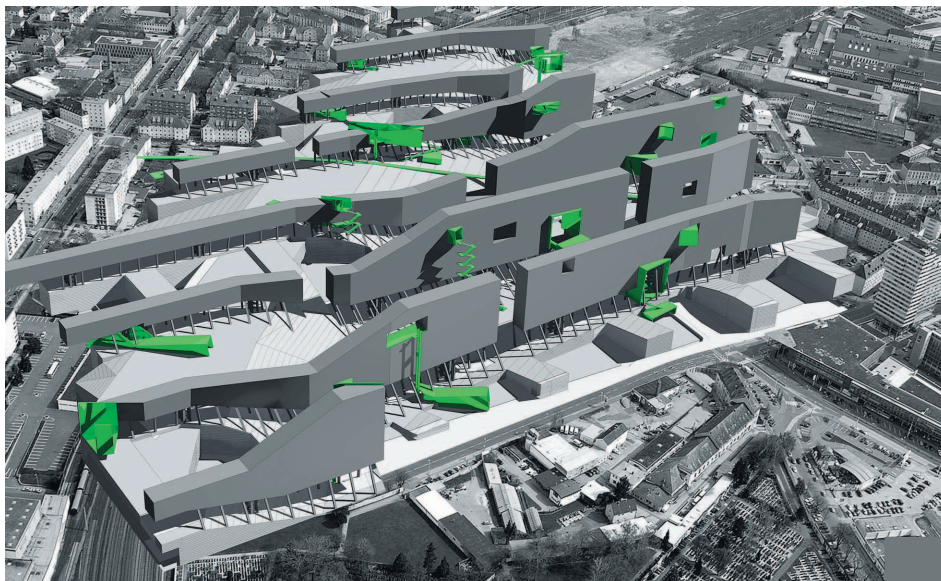
ANKAUF

Projekt Nr. 4
€ 12.500,-

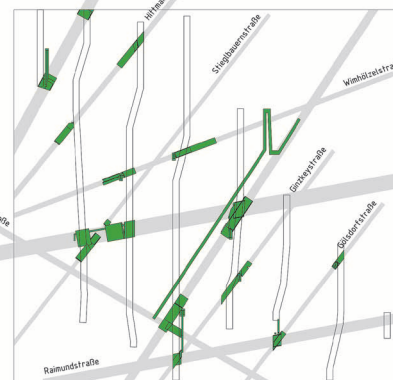
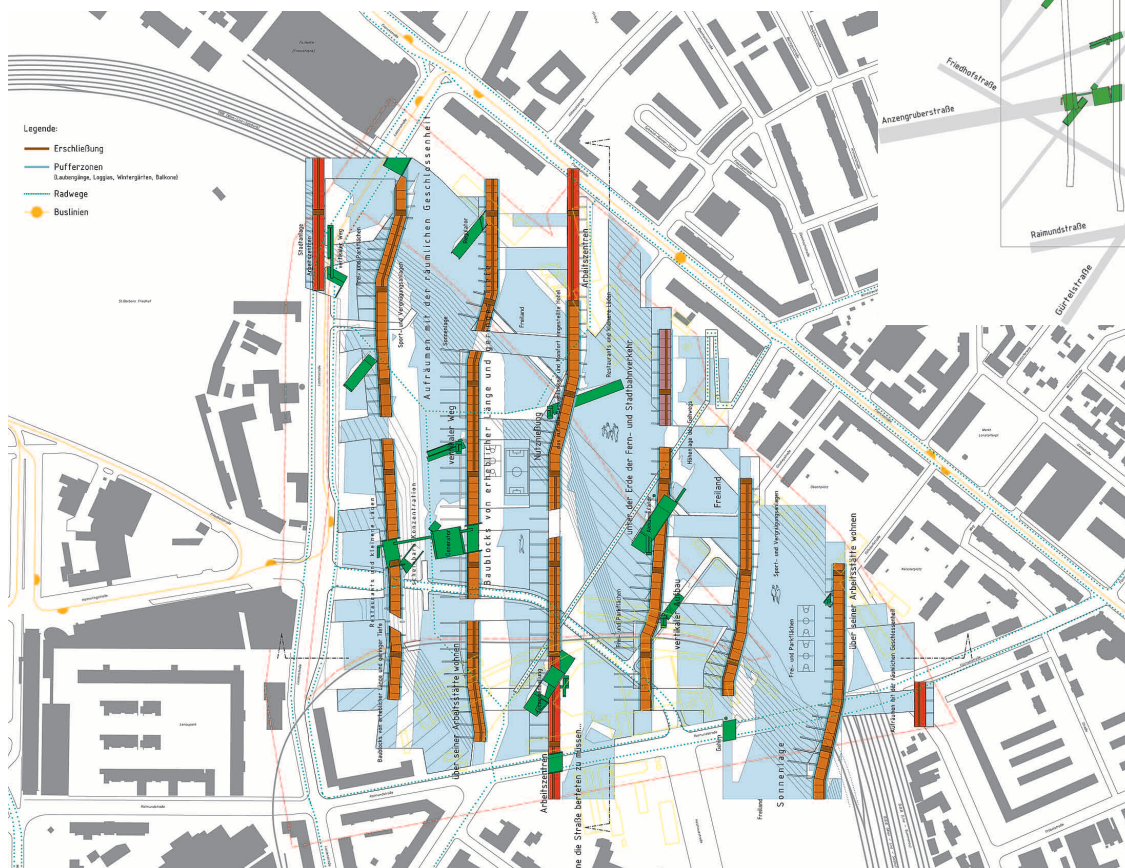
Mitarbeit:
Michael Wagner, René Waclavicek

Fachberater Verkehr:
Ortfried Friedreich

Modellbau:
Lukas Bramhas, General Laser



Belichtungsstudien



Räume zweiter Ordnung
Die umliegenden Straßen werden als räumliche Achsen in das Planungsgebiet verlängert und bilden „Korridore öffentlicher Interessen“. Diese Korridore bleiben entweder unbebaut oder werden mit öffentlich zugänglichen sozialen, kulturellen oder erholsamen „Räumen zweiter Ordnung“ angereichert.

Grundriss

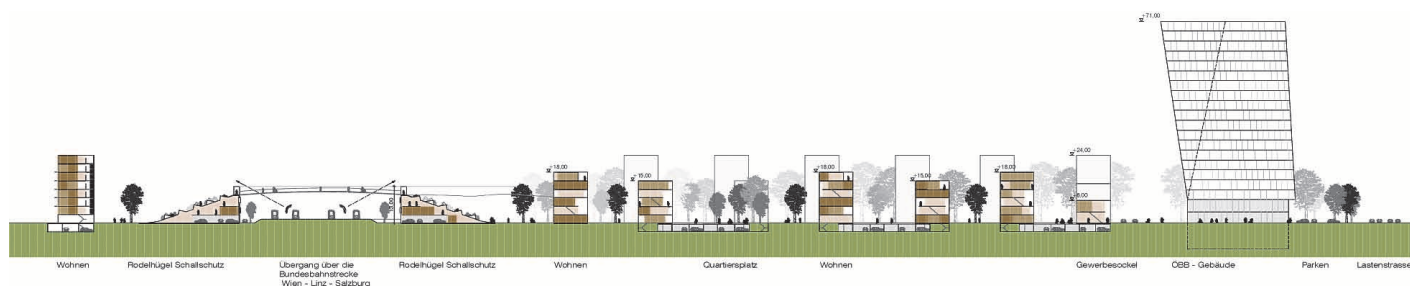
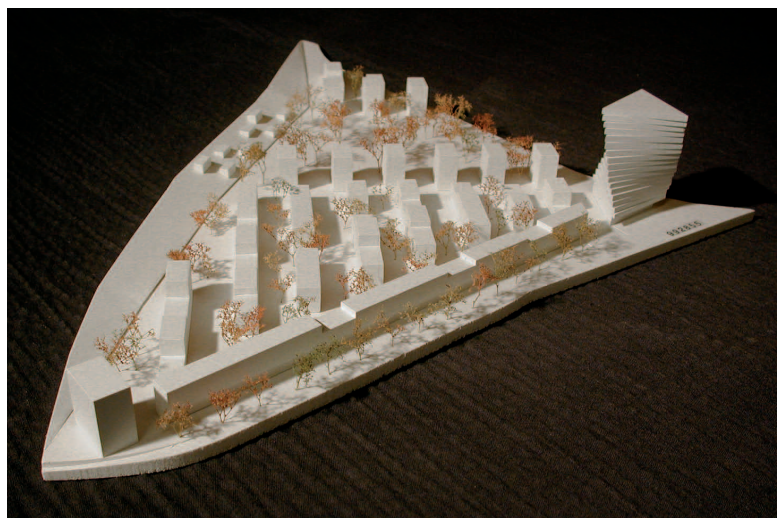
ARCHITEKTURHAUS WIENER STRASSE

8020 Graz

ANKAUF

Projekt Nr. 13
€ 12.500,-

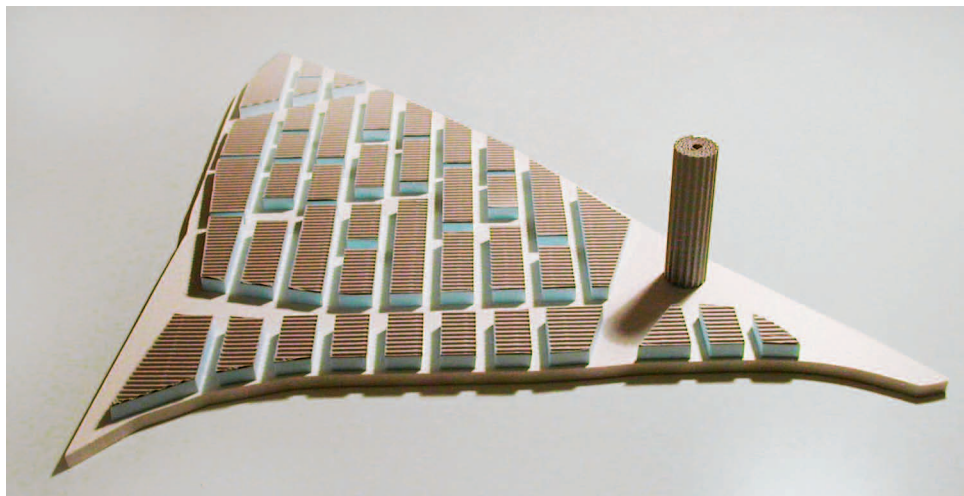
Mitarbeit:
Rainer Abele,
Thomas Gomilshak, Jan Meier,
Frank M. Schulz, Sonja Wiegele



1060 Wien

ANKAUF

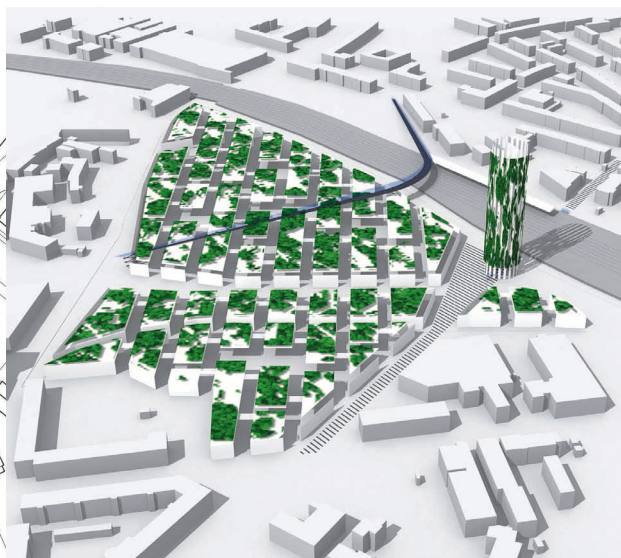
Projekt Nr. 22
€ 12.500,-



Modell



Lageplan



Vogelperspektive



Wohnungstyp

BOP + CO ARCHITEKTUR ARCHITEKT CHRISTIAN LEEB

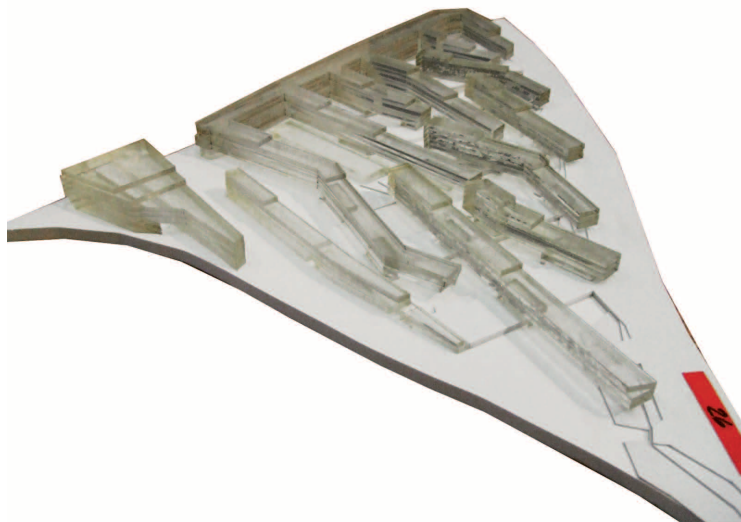
8020 Graz

ANKAUF

Projekt Nr. 26
€ 12.500,-

Verfasser:
Arch. Christian Leeb,
Gottfried Prasenc

Mitarbeit:
Elisabeth Oswald, Carola Peschl



Ansicht Nord Süd



Grundriss

