

Im Zentrum steht das Leben

querkraft architekten fielen schon öfter mal auf. Doch jetzt dürften ihre Entwürfe und Ideen durch die Decke gehen: Expo-Pavillon in Dubai – autoloses Möbelhaus am Wiener Westbahnhof, Schlagzeilen purzeln ohne viel Zutun nur so herein. Eine Erfolgsgeschichte mit einer vielversprechenden Zukunft. Stellvertretend für querkraft architekten erlaubt Jakob Dunkl Einblicke in die Planerwelt.

TEXT: GISELA GARY
FOTO: QUERKRAFT/ALVAREZ



querkraft architekten: Gerd Erhardt, Peter Sapp und Jakob Dunkl

Die Schlagzeilen rund um das Möbelhaus am Westbahnhof waren eine tolle (kostenlose) Werbung für den Möbelkonzern, vor allem aber auch für die Architekten. Der radikale Entwurf des Stahlbeton-Skelettbaus überraschte die Bevölkerung anfänglich. Und noch dazu gibt es keine Parkplätze, mitgenommen werden darf alles, was in einer Tragtasche selbst geschleppt und in einem öffentlichen Verkehrsmittel transportiert werden kann. Das Gebäude sorgt zurecht für Aufsehen, es gilt bereits als Zeichen für zukunftsweisendes, innerstädtisches Bauen. Bauteilaktiviert und sehr sparsam im Umgang mit den Ressourcen reiht es sich mühelos in die internationalen Top-Gebäude in puncto Energieeffizienz ein.

Das „unmögliche Möbelhaus“ am Westbahnhof ist in aller Munde. Ein Gebäude mit einer starken Symbolwirkung. Wofür steht das Haus?

„Für Lebendigkeit, Offenheit – Öffentlichkeit, gute Nachbarschaft, Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Menschlichkeit und Hybridität (Mischnutzung). 160 Bäume an der Fassade und am Dach, ein dreidimensionaler Park – keine Autos im Gebäude, dafür Ahorn, Kiefer, Birken, Buchen, Eichen, Eschen, Weidenbäume sowie diverse Gräser und Sträucher. Eine Grünfläche auf dem Grundstück statt des Hauses hätte weniger Bäume ermöglicht.“

Das autofreie Möbelhaus war ja eine Vorgabe der damaligen Wiener Planungsstadträtin. Eine kluge Idee?

„Ja, autofrei ist die Zukunft. Das macht unsere Städte lebenswert. Wenn man bedenkt, dass diese Vorgabe knapp zehn Jahre alt ist – unglaublich innovativ und klug. Wir waren als Planer von der Idee sofort begeistert. Der österreichische Franchisenehmer konnte die schwedische Unternehmenszentrale von diesem nachhaltigen Ansatz überzeugen.“

Wie kann eine Stadt autofrei werden – und grüner werden und mehr Flächen für die Allgemeinheit schaffen?

„Dazu habe ich eine ganz klare Vision: Slow City. Tempo 15 km/h in ganz Wien. Die Fahrzeuge werden elektronisch auf dieses lebenswerte Tempolimit abgeriegelt. Daher braucht der Fußgänger oder Radfahrer keinerlei störende Ampeln oder Verkehrszeichen mehr. Die Menschen lernen wieder, sich mehr miteinander als gegeneinander zu bewegen. Mit dem Pkw werden nur notwendigste Fahrten erledigt. Ein wichtiges Thema sind vor allem die parkenden Autos. Die sind unnötig – weg damit. Wir brauchen auch keine E-Ladesäulen im öffentlichen Raum, das prolongiert den Missstand.“

Aufgeladen wird das Auto ausschließlich in Tiefgaragen. Carsharing-Angebote stehen für die letzten notwendigen Individualfahrten zur Verfügung. Die restliche Mobilität erfolgt via Rad, zu Fuß, mit den Öffis und dem Taxi. Das öffentliche Angebot muss topmodern sein: Straßenbahnen dürfen nicht älter als durchschnittlich alte Pkw sein. Dann werden wir wieder flanieren und die neue Langsamkeit der Stadt genießen lernen.“

Das Möbelhaus am Westbahnhof kommt ja ebenso den aktuellen Debatten rund um das Thema Flächenverbrauch entgegen – in die Höhe gebaut, anstelle in die Fläche, in der Stadt, anstelle auf der grünen Wiese... Welche Anreize braucht es, damit mehr Bauherren nach diesem bodenschonenden Prinzip bauen?

„Kostenwahrheit. Das ist ganz einfach, denn Infrastruktur kostet Geld. Ineffiziente Stadterweiterungen müssen teuer sein, dem Bauherren richtig wehtun. Übrigens haben wir mittels extremer Reduktion der notwendigen Geschosshöhen eine zusätzliche Etage untergebracht und konnten daher rundherum um rund viereinhalb Meter mit dem Gebäude zurückschicken. So konnten wir der Stadt Flächen zur Nutzung durch die Öffentlichkeit zurückgeben.“

querkraft architekten: Gerd Erhartt, Peter Sapp und Jakob Dunkl

- 1998 Bürogründung
- 2002 Österreichischer Bauherrnpreis
- 2004 österreichischer Beitrag der 9. Architekturbiennale in Venedig
- 2004 „Young architect of the year“-Award
- 2007 Architekturpreis 2007 „Das beste Haus“
- 2021 German Design Award (für Ikea-Haus und Expo-Pavillon)
- 2021 Nominierung Holcim Award for Sustainable Construction

div. Ausstellungen und Vorträge:
USA, Europa, Brasilien, Japan und China

Jakob Dunkl

Architekturstudium an der TU Wien,
Gastprofessor an der Roger Williams
University - R.I., USA, Sprecher der IG
Architektur sowie Sprecher der Plattform
Baukultur. Seit 2020 Mitglied des Beirats
für Kunst im öffentlichen Raum in Wien.

Gibt es eine internationale Stadt, die als vorbildhaft in puncto Grün und Klimaschutz bezeichnet werden kann?

„Ansätze sehe ich in Kopenhagen, Barcelona, in Paris. Bemerkenswert finde ich auch, dass das Verkehrsressort in Hamburg ‚Behörde für Verkehr und Mobilitätswende‘ heißt – das sind klare Signale. Die Pläne in Hamburg sind radikal und werden ebenso klar und deutlich an die Bevölkerung herangetragen.“

Bauträger hängen sich gern das grüne Mäntelchen um – sei es nur eine Fassadenbegrünung oder ein paar kleine Grünflächen vor dem Wohnbau. Wie kann dem Greenwashing Einhalt geboten werden?

„Mehr fordern. Die Behörden, das kennen wir als Planer nur allzu gut, fordern alles Mögliche, teilweise auch fragwürdige oder übertrieben. Also könnte ebenso mehr Grün gefordert werden. Aber klar, kein einfaches Unterfangen, wenn die

Stadt selbst als Auftraggeber keine grünen Häuser baut, wie z. B. die Event-Arena St. Marx oder die neue Sportstätte anstelle des Dusika-Radstadions. Beides riesige, teilweise fensterlose Gebäude mit gigantischen Dachflächen – ohne

grüne Fassade, ohne grünes Dach. Warum werden solche Pläne im Jahr 2021 durchgewunken? So wird Wien nie eine grüne Stadt.“

Welche Rolle spielt Grünraum/Stadtgrün bei Wettbewerben – ist hier bei den Auslobern/Bauherren bereits ein Umdenken spürbar?

„Naja, nur sehr zaghaft. In seltenen Fällen wird dieses Thema aufgegriffen. Wollen wir relevant etwas zu den Klimazielen beitragen, müsste hier wesentlich mehr Engagement spürbar werden. Man darf uns Architekten ruhig mal so richtig fordern. Aber bitte gleichzeitig auch anderen Bereichen wie Lebensmittelproduktion, Industrie oder Verkehr kräftige Vorgaben geben. Da ist ja der Erfolg wesentlich schneller einzufahren. Oder gibt es ein einziges Argument, warum Häuser gesetzlichen Bestimmungen zum Energieverbrauch unterliegen (infolge Wärmedämmungsvorschriften), aber noch immer verbrauchsintensive, leistungsstarke SUV oder Sportautos legal sind?“

Bodenschutz bedeutet das Aus für das Bauen auf der grünen Wiese – auch für das Einfamilienhaus?

„Das Einfamilienhaus ist wirklich nur noch in Ausnahmefällen machbar. Zum Beispiel für Lückenschließungen, damit die Infrastruktur besser genutzt wird. Und man kann Einfamilienhäuser am Ortsrand auch mit fiskalischen/förderpolitischen Maßnahmen bremsen. So würde beispielsweise die Renovierung eines Bestandsobjekts im Ortszentrum, nahe zum öffentlichen Verkehr, gefördert und das Haus mit zwei Autos vor der Tür müsste kräftig finanziell belastet werden.“

Die Stadtplanung versucht, die Gratwanderung zwischen der Schaffung von dringend benötigtem leistbarem Wohnraum und Klimaschutz. Wo gibt's Defizite?

„Man muss vieles hinterfragen. Wie kann es sein, dass noch immer Supermärkte mit riesigen, meist sogar baumlosen Parkplätzen in der Stadt existieren, wo ein Wohnungsbau mit darunterliegenden Retailflächen möglich wäre? Wie viele Erdgeschosswohnungen wären machbar, wenn die zuvor erwähnte, grüne 15 km/h Stadt Realität wäre? Und es gibt zahllose Beispiele, wie man die Stadt reparieren könnte: Das riesige Self-Storage Gebäude am Knoten Gürtel/Schönbrunner Straße ist so ein trauriges Resultat der autogerechten Stadt. Eine Slow City könnte an diesem städtebaulich wunderschönen Platz einen besonders großen Gemeindebau vertragen.“

Beton ist für Sie... ?

„Ein Baustoff, den wir so lieben wie Stahl, Ziegel oder Holz. Klug eingesetzt haben alle Baustoffe ihre Berechtigung, wobei alle Anstrengungen zu klimaschonender Betonproduktion vehement zu unterstützen sind. Unser größtenteils unterirdisches Museum Liaunig wäre ohne Beton nicht realisierbar gewesen. Das Material hat dort auch eine große emotionale Qualität. Unser zerlegbarer Österreich-Expo-Pavillon in Dubai hat 15 Zentimeter dünne Betonschalen – die optimale Lösung. Und das Möbelhaus am Westbahnhof hat bauteilaktivierte Betondecken ohne jeglichen Fußbodenaufbau. Das sind riesige Heiz-/Kühlmodule, simpel, gut fürs Klima und günstig. Lösungen, die Beton schafft.“