

ZuZugLeben: Partizipative, soziale und klimaresiliente Vitalisierung einer Arbeitersiedlung der ÖBB – Erfahrung aus der Pilotumsetzung in St. Pölten

Ernst Rainer, Andreas Palenik, Vera Casper, Gerhard Hofer, Gernot Tscherteu, Gurdrun Peller, Werner Sellinger, Markus Schuster, Guido Trampitsch

(Dipl.-Ing. Ernst Rainer, Büro für resiliente Raum- und Stadtentwicklung, 8020 Graz, office@ernst-rainer.at)
(BSc Andreas Palenik, Büro für resiliente Raum- und Stadtentwicklung, 8020 Graz, ap@ernst-rainer.at)
(Dipl.-Ing. Vera Casper, ÖBB Infrastruktur AG, 1020 Wien, vera.casper@oebb.at)
(Dipl.-Ing. (FH). Gerhard Hofer, e7 Ingenieurbüro für Energie- und Umwelttechnik, 1100 Wien, gerhard.hofer@e-sieben.at)
(Dr. Gernot Tscherteu, realitylab, 1020 Wien, gt@realitylab.at)
(Dipl.-Ing. Gurdrun Peller, realitylab, 1020 Wien, gp@realitylab.at)
(Ing. Werner Sellinger, grünplan Landschaftsarchitekten, 2100 Leobendorf, w.sellinger@gruenplan.at)
(Dipl.-Ing. Markus Schuster, HERRY Consult, 1040 Wien, schuster@herry.at)
(Dipl.-Ing. Guido Trampitsch, Söhne & Partner Architekten, 1060 Wien, trampitsch@soehnepartner.com)

1 ABSTRACT

Im zunehmenden Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnt das Angebot an leistbarem Wohnraum immer stärker an Bedeutung. Besonders in Ballungsräumen stellt die Wohnraumsituation für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eine große Herausforderung dar und beeinflusst maßgeblich die Entscheidung für oder gegen einen Arbeitgeber. Unternehmen erkennen daher verstärkt, dass attraktiver und bezahlbarer Wohnraum ein entscheidender Standort- und Wettbewerbsvorteil sein kann. Das Angebot an leistbarem Wohnraum entwickelt sich somit für nationale und internationale Unternehmen zunehmend zu einem strategischen Erfolgsfaktor im europäischen Wettbewerb.

Zukunftsorientierte Unternehmen wie die ÖBB haben das Potenzial ihrer Arbeiterwohnareale als wertvolles und zukunftsweisendes Angebot für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erkannt. Seit einigen Jahren setzt die ÖBB daher im Rahmen eines eigenen Wohnbauprogramms¹ gezielt auf die Entwicklung eines hochwertigen und zugleich leistbaren Wohn- und Lebensumfelds. Ziel ist es, modernen, funktionalen und gut an urbane Räume angebotenen Wohnraum zu schaffen, der die Lebensqualität steigert und gleichzeitig die langfristige Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen stärkt. Dabei werden Arbeiterwohnareale nicht nur als Deckung eines Grundbedürfnisses verstanden, sondern als integraler Bestandteil eines ganzheitlichen Arbeits- und Lebensumfelds. Auf diese Weise positioniert sich die ÖBB als verantwortungsbewusster Arbeitgeberin, die soziale Nachhaltigkeit aktiv fördert und neue Maßstäbe in der betrieblichen Wohnraumentwicklung setzt.

Im Rahmen des von Klima- und Energiefonds geförderten Forschungsprojekts „ZuZugLeben“² revitalisiert die ÖBB das historische Wohnquartier „Eisenbahnerhöfe“ in St. Pölten und entwickelt in Österreich erstmals gezielt Wohnkonzepte für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Schichtdienst. Ziel ist die nachhaltige Sanierung der über 100 Jahre alten Wohnanlage sowie die Schaffung leistbaren, zeitgemäßen und gesundheitsfördernden Wohnraums. Das Bestandsquartier der Eisenbahnerhöfe ist mit ca. 550 Wohneinheiten dabei das größte seiner Art in Österreich und soll als Demonstrationsprojekt für klimaresilientes, schichtarbeits- und familienfreundliches Wohnen dienen. Wesentlicher Teil des Projektes ist eine partizipative Quartiersentwicklung sowie die Evaluierung des Prozesses und die Verflechtung der Ergebnisse zu einem Prototypen, der als Vorlage für rund 4.000 weitere Wohnungen im Eigentum der ÖBB dienen soll. Der Beitrag zeigt, wie landschaftsarchitektonische Mikroklimasimulationen, grün-blaue Infrastruktur und Tactical Urbanism als Planungsinstrumente eingesetzt werden können, um kurzfristige Interventionen mit langfristiger Transformation zu verbinden.

Keywords: Stadtplanung, St. Pölten, partizipativ, sozial, klimaverträglich

2 EINLEITUNG

Die Transformation historischer ÖBB-Arbeiterinnen- und Arbeiterwohnsiedlungen in St. Pölten zu einem klimaneutralen, sozial integrativen Quartier ist Ziel des interdisziplinären Forschungsprojekts ZuZugLeben (Zug um Zug zum Lebensraum – Partizipative, soziale und klimaresiliente Vitalisierung von Arbeitersiedlungen der ÖBB), gefördert vom Klima- und Energiefonds im Rahmen der Smart Cities

¹ ÖBB-Wohnprogramm, Quelle: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/wohnprogramm>, abgerufen am 25.01.2026

² ZuZugLeben, Quelle: <https://www.klimafonds.gv.at/projekt/zuzugleben/>, abgerufen am 30.1.2026

Initiative. Neben der energetischen Sanierung steht die partizipative Einbindung der Bestands- und künftigen Bewohnerinnen, Bewohnern, Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeitern im Fokus. Temporäre urbane Interventionen – exemplarisch ein Straßenfest in der nebenliegenden Passauer Straße – dienen als Experimentierfeld, um innovative Nutzungskonzepte des Quartiers zu erproben und zukunftsweisende Impulse für eine langfristige Quartiersentwicklung zu geben. Dieser Beitrag beschreibt die angewandten Methoden, präsentiert ausführlich die erzielten Ergebnisse, fasst die zentralen Erkenntnisse zusammen und leitet daraus abschließende Schlussfolgerungen ab. Die landschaftsarchitektonischen Beiträge fungierten als verbindendes Element zwischen Energieplanung, Architektur, Mobilität und Partizipation. Dadurch wurde eine integrierte Betrachtung klimatischer, sozialer und räumlicher Fragestellungen möglich.

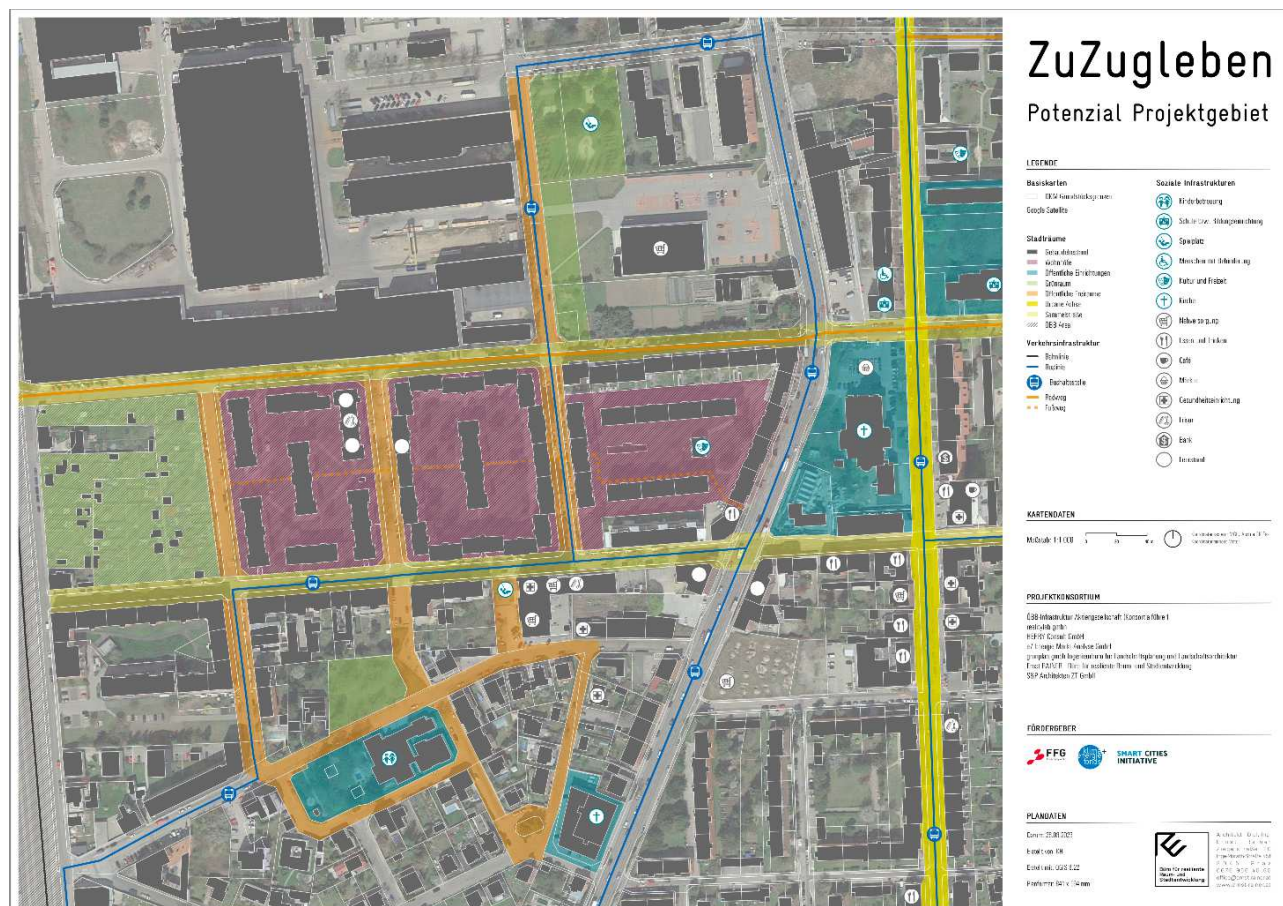


Abb. 1: Projektgebiet ZuZugLeben, Bereich des ÖBB Wohnquartier (rot) und Passauer Straße (lila). Quelle: eigene Darstellung BRRS – Ernst Rainer 2026.

3 METHODEN

Die methodische Vorgehensweise kombiniert bewährte partizipative Verfahren mit detaillierten technischen Erhebungen und urbanistischen Interventionen, um sowohl die sozialen Anforderungen der künftigen Nutzerinnen und Nutzer als auch die klimafreundlichen und mobilitätsspezifischen Rahmenbedingungen zu erfassen.

Grundlage bildete eine umfassende Sozialraumanalyse, die neben der Auswertung vorhandener Dokumente vor allem auf vor-Ort-Begehungen, Kurzinterviews mit Bewohnerinnen, Bewohnern, Stakeholderinnen und Stakeholdern, vertiefende Einzelgespräche, Gruppendiskussionen sowie Fragebogenerhebungen mit Lehrlingen, Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeitern setzte. Ergänzt wurde dies durch die Nadelmethode zur Ermittlung von Lieblings- und Unorten in der Wohnanlage und mehrere partizipative Workshops, in denen Wünsche und Befürchtungen direkt mit den Betroffenen diskutiert wurde.

Mikroklimasimulation und landschaftsarchitektonische Entscheidungsmodelle

Parallel wurden technische Bestandsaufnahmen und eine Mikroklimasimulation mit ENVImet/GREENPASS³ durchgeführt. Die Simulationen wurden iterativ eingesetzt und bildeten eine Schnittstelle zwischen technischer Planung, Freiraumgestaltung und partizipativen Prozessen. Als solche können sie als Vorstufe bzw. Baustein eines digitalen Quartierszwillings verstanden werden, die es ermöglichen, klimatische Wirkungen von Planungsentscheidungen frühzeitig zu bewerten und interdisziplinär abzustimmen. Dabei zeigte sich, wie vorhandene Vegetationsflächen und Gebäudeschatten zur Abkühlung beitragen und wo gezielte Begrünungsmaßnahmen nach dem Schwammstadt-Prinzip sinnvoll sind. Der Vergleich der beiden Simulationen veranschaulicht, dass die dunkelblauen Bereiche mit geringen Windgeschwindigkeiten in vielen Bereichen mit sommerlicher Überhitzung korrelieren (siehe Abb. 2+3).

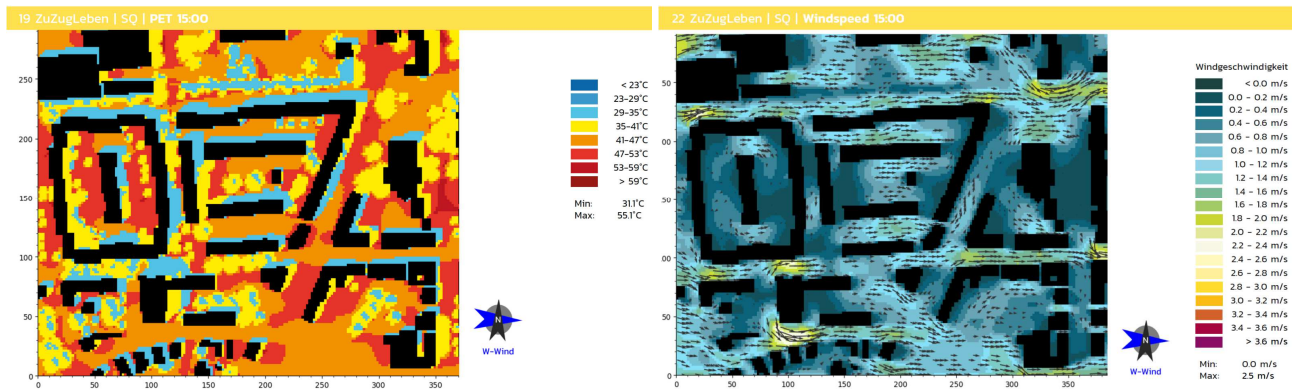


Abb. 2+3: Simulationen der PET Physiologisch äquivalente Temperatur (links) und Windgeschwindigkeit 1,5m über Gelände (rechts) des baulichen Bestandes. Quelle: eigene Darstellung gruenplan 2022.

Die landschaftsarchitektonischen Mikroklimasimulationen bildeten dabei nicht nur ein Analyseinstrument, sondern fungierten als entscheidende Planungs- und Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung klimaresilienter Freiräume, Verschattungsstrategien und grün-blauer Infrastruktur. ZuZugLeben zeigt somit, wie landschaftsarchitektonische Mikroklimamodelle, grün-blaue Infrastruktur und Tactical Urbanism zu entscheidenden Planungsinstrumenten für klimaresiliente Quartiere werden. Die Ergebnisse veranschaulichen zudem, dass mikroklimatisch wirksame landschaftsarchitektonische Maßnahmen – insbesondere Vegetationsstrukturen, Entsiegelung und Verdunstungsflächen – einen gleichwertigen Beitrag zur thermischen Entlastung leisten wie gebäudetechnische Maßnahmen und daher integraler Bestandteil klimaresilienter Quartiersentwicklung sein müssen.

In einer Erhebungsrunde unter Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeitern wurden Themen wie leistbarer Wohnraum, Mobilitätsangebote für die letzte Meile sowie Räume für Co-Working, Fitness, Werkstätten, nachhaltige Energieversorgung und gemeinschaftliches Gärtnern im Quartier abgefragt. Ebenso wurden spezifische Bedürfnisse der Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter wie Lärmreduzierung und Abdunklung, durchgängig verfügbare Dienstleistungen (Lebensmittelautomaten, Paketstation, Uniformreinigung) ermittelt. Konfliktpotenziale, etwa durch Parkplatzknappheit oder Lärmbelastung, wurden ebenso erfasst wie die Nachfrage nach nachbarschaftlicher Ressourcenteilung. Während des gesamten Projekts wurde die Projektmotivation und der Projektfortschritt in einer veröffentlichten Foto-Dokumentation sowie in Ausstellung von diversen Projektplakaten vor Ort dargestellt.

Auf Basis dieser Erkenntnisse entstanden das Raum- und Nutzungsprogramm für Hof 1, die Grundrisse für die Schichtarbeiterwohnungen mit lebenswertem Wohnumfeld und die Idee eines temporären Straßenfestes als Tactical-Urbanism-Maßnahme. Kern dieser Intervention war die kurzzeitige Umwidmung von Parkplätzen in multifunktionale Aufenthaltsflächen, die mit Parklets, mobilen Spiel- und Bewegungsinselfen, temporäre Grüninterventionen sowie Info- und Mitmachstationen ausgestaltet werden. Ein mehrtägiges Programm thematisierte Klima-Spaziergang durch das Quartier, mit seinen mikroklimatischen Stärken und Schwächen, und bot Workshops zu Permakultur, aktiver Mobilität, sowie Kultur- und Sportangeboten an. Ziel war es die Passauer Straße in ein lebendiges Zukunftsbild zu verwandeln, das Impulse für eine dauerhafte Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes zu einem urbanen Lebensraum liefert. Die Intervention wurde bewusst als Evaluierungsformat angelegt (Beobachtung, Feedback, Nutzungsmuster), um Erkenntnisse für die Verstetigung in der Freiraum- und Mobilitätsplanung zu gewinnen.

³ ENVImet/GREENPASS® <https://www.greenpass.io>

4.3 Klimaresiliente Freiraum- und Mikroklima-Strategie (Landschaftsarchitektur)

Die landschaftsarchitektonischen Mikroklimasimulationen (PET und Windfeld) wurden als evidenzbasierte Entscheidungsgrundlage eingesetzt, um thermisch belastete Aufenthaltsbereiche sowie windberuhigte Zonen mit Überhitzungsrisiko zu identifizieren. Auf Basis dieser Ergebnisse wurden klimaresiliente Freiraummaßnahmen abgeleitet, insbesondere zusätzliche Verschattung durch Vegetationsstrukturen, Entsiegelungsmaßnahmen sowie Schwammstadt-Elemente zur Retention und Verdunstung. Damit wird grün-blaue Infrastruktur als funktionale Klimaanpassungsinfrastruktur verstanden und als integraler Bestandteil der Quartierssanierung verankert. Kühl wirksame, beschattete Aufenthalts- und Bewegungsräume reduzieren Hitzestress im Alltag, erhöhen die Nutzbarkeit des Außenraums während sommerlicher Extremereignisse und stärken soziale Interaktion – der Freiraum wirkt somit als zentrale Gesundheits- und Resilienzressource im Quartier.

4.4 Partizipation der Bewohnerinnen, Bewohner, ÖBB-Mitarbeiterinnen und ÖBB-Mitarbeiter

Ein zentraler Baustein von ZuZugLeben ist die Einbindung aller Nutzerinnen und Nutzer über ein mehrstufiges Partizipationsformat, das von innerbetrieblichen Innovationslaboren der ÖBB bis zu offenen Quartier-Workshops reicht. In internen Laboren entwickelten Projektverantwortliche der ÖBB gemeinsam mit Architektinnen, Architekten, Energieplanerinnen und Energieplanern das Konzept der „Hausorganisation 3.0“ (HO 3.0). Diese versteht sich als erweitertes Modell, das über klassische Verwaltung hinausgeht und gemeinschaftliche Infrastruktur, soziale Begleitung sowie nachhaltige Nutzung integriert.

Im bisherigen Prozess zeigten sich vor allem organisatorische und finanzielle Hürden. Problematisch ist die institutionelle Trennung zwischen Eigentum, Sanierung und Verwaltung innerhalb der ÖBB: Während die ÖBB Immobilienmanagement GmbH für Eigentum und Verwaltung zuständig ist, liegt die Sanierungsverantwortung temporär beim Wohnprogramm der ÖBB Infrastruktur AG. Diese Trennung erschwert die Abstimmung innovativer Konzepte wie HO 3.0, zumal die ÖBB Immobilien GmbH als spätere Betreiberin aktuell nicht aktiv eingebunden ist. Zudem blieb die Suche nach einem externen sozialen Träger zur Anmietung von Räumen und Teil-Objektbetreuung erfolglos. Gespräche mit Caritas, Verein Wohnen und Volkshilfe scheiterten, da Objektbetreuung nicht zu deren Kernkompetenzen zählt und eine Finanzierung ohne klare Beauftragung oder über Spenden nicht darstellbar ist.

Finanziell belasten Baukosten und laufende Betriebskosten das Projekt. Gemeinschaftseinrichtungen wie das geplante Zentrum im Pumpenhaus verursachen hohe Investitionskosten, die sich bei der aktuellen Sanierungsphase von nur 64 Wohnungen nicht wirtschaftlich umlegen lassen. Auch die Kosten für soziale Begleitung und Wartung sind bei dieser geringen Bezugsgröße pro Einheit relativ hoch. Hinzu kommen rechtliche Unsicherheiten bei der Umlage sozialer Leistungen.

Zur Lösung wurden zwei Szenarien entwickelt: Im ersten Szenario wird HO 3.0 integraler Bestandteil der Miet- und Betriebskosten. Analog zum Wiener geförderten Wohnbau werden Gemeinschaftsflächen (ca. 2 % der Nutzfläche) als Projektbestandteil über die Gesamtmiete refinanziert. Diese Flächen ermöglichen kompaktere Wohnungen, stärken den Zusammenhalt und senken durch Vandalismusprävention langfristig Kosten. Eine begleitete Besiedelungsphase würde hierbei als Baunebenkosten definiert, was jedoch konzerninterne und rechtliche Anpassungen erfordert.

Das zweite Szenario sieht ein eigenständiges Quartiersmanagement vor. Eine Organisation – etwa ein gemeinnütziger Träger oder eine Bewohnerinnen- und Bewohnergenossenschaft – würde Räume anmieten und soziale Aufgaben übernehmen. Die Finanzierung erfolgte über Beiträge, Gebühren oder Zuschüsse. Vergleichsmodelle aus Wien oder Baden-Württemberg belegen jedoch, dass dies politische Unterstützung und Förderung benötigt. In St. Pölten fehlen diese Strukturen derzeit, was eine kurzfristige Umsetzung erschwert.

Zusammenfassend ist HO 3.0 ein sozial und ökologisch nachhaltiger Ansatz. Die Realisierung scheitert aktuell weniger an Inhalten als an Zuständigkeiten, Finanzierungslogiken und fehlenden politischen Rahmenbedingungen.

Parallel dazu entstanden im „Pumpenhaus“, dem ehemaligen Heizungshaus in Hof 1, niedrigschwellige „Pumpentreff“-Runden, in denen Bewohnerinnen, Bewohner, lokale Akteurinnen und lokale Akteure informell diskutierten, Ideen testeten und Rückmeldungen einholten.

Auf dieser Grundlage wurden im Format Echoraum einige Stadtteilspaziergänge rund um die Eisenbahnerhöfe realisiert, um Bewohnerinnen, Bewohner, Anrainerinnen und Anrainer direkt über die Projektziele zu informieren und erste Nutzungsvisionen für das Wohnumfeld und den öffentlichen Raum zu diskutieren. In der reduzierten Variante „Echoraum Light“ fanden gezielte Zusammenkünfte ohne direkte Beteiligung von Bewohnerinnen und Bewohnern statt: Vertreterinnen und Vertreter der Stadt St. Pölten, der Verkehrsverwaltung und Fahrradverleihunternehmen „Nextbike“ trafen sich vor Ort, um konkrete Projektideen zu präsentieren und gemeinsam Rahmenbedingungen für Mobilitätsangebote sowie temporäre Straßennutzungen zu klären.

Insgesamt fand ein aus dem Projekt heraus initiiertes Qualitätsbeirat drei Mal statt, wobei Vertreterinnen und Vertreter aus ÖBB-Infrastruktur AG, Stadt St. Pölten, Klima- und Energiefonds, Salzburger Institut für Raumordnung & Wohnen GmbH (SIR) und dem interdisziplinären Projektteam zusammenkamen. In diesen Sitzungen wurden die Projektideen und der Projektfortschritt besprochen und priorisierte Maßnahmen definiert, von Grünraumstrategien bis hin zu Energie- und Mobilitätskonzepten. Ergänzend gewährleisteten Diskussionsrunden die Verwendung von „Best Practice“, sowie die transparente Kommunikation und breite Akzeptanz zentraler Entscheidungen.

4.5 Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten

Bereits 2023 präsentierte der Eisenbahner Fotoclub St. Pölten eine eigenständige Foto-Dokumentation, die mehrere Monate lang an der Außenwand des historischen Pumpenhauses hing und historische wie aktuelle Eindrücke der Eisenbahnerhöfe zeigte (siehe Abb. 5). Die großformatigen Fotografien erreichten zahlreiche Bewohnerinnen, Bewohner, Passantinnen und Passanten und stärkten die kollektive Identifikation mit dem Quartier.

Im Juli 2024 entstand eine Kooperation mit der Tangente St. Pölten – Festival für Gegenwartskultur“. Die Kunstperformance „X-Erinnerungen“ bespielte das Pumpenhaus über zwei Tage. Eine weitere temporäre Nutzung des Pumpenhauses wurde so erprobt und zog ein vielschichtiges Publikum an (siehe Abb. 7).



Abb. 5+6: Foto-Dokumentation an den Außenwänden des Pumpenhauses (links) und Eröffnung der Ausstellung zum ZuZugLeben Projektstand (rechts). Quelle: Gerhard Hofer e7 2023.



Abb. 7: Performance X-Erinnerungen im Pumpenhaus – Tangente 2024. Quelle: Gernot Tscherteu, realitylab 2024.

Im November 2024 folgte die umfassende Ausstellung der Zwischenergebnisse im Innenhof von Hof 1 (siehe Abb. 6): Große Grafiken visualisieren thermische Sanierungsschritte, Wohnkonzeptvarianten und Partizipationsformate. Diese Plakatserie ergänzt die fotografie-basierte Dokumentation des Projektteams und bietet durch erklärende Texte sowie simple Diagramme einen sachlichen Überblick über den Projektstand.

Als konkreter Pilot für eine langfristige Umgestaltung der Passauer Straße wurde im September 2025 ein mehrtätiges Straßenfest organisiert. Tactical Urbanism wurde bewusst als landschaftsarchitektonisches und städtebauliches Instrument eingesetzt, um klimatische, soziale und räumliche Wirkungen geplanter Maßnahmen unter Realbedingungen zu testen. Die temporären Interventionen lieferten belastbare Erkenntnisse für dauerhafte Freiraum- und Mobilitätskonzepte.

Im Vorfeld wurde dazu eine umfangreiche Parkraumerhebung durchgeführt, um zu gewährleisten, dass trotz temporärer Sperre des Straßenraumes den Anwohnerinnen und Anwohnern ausreichend Parkraum zur Verfügung steht. Bis jetzt genutzte Parkplätze und Straßenraum wurden temporär in multifunktionale Parklets, Spiel- und Bewegungszonen, Informations- und Mitmach-Stationen sowie temporäre Grüninterventionen transformiert. Workshops zu urbaner Permakultur, Fahrradservicestationen, Klima-Wanderung und interaktive Zukunftswerkstätten erlaubten es der Quartiersgemeinschaft und ihrer Nachbarschaft, eigene Visionen für eine lebenswerte, autofreie Straße zu gestalten. In Kooperation mit der Stadt St. Pölten und lokalen Akteurinnen und Akteuren entstand ein „Ideenraum“, in dem Bürgerinnen und Bürger Vorschläge entwickeln konnten, die in die städtische Verkehrs- und Freiraumplanung einfließen könnten. Dieses Tactical-Urbanism-Format sollte zeigen, wie öffentliche Straßenräume in einen dauerhaften, attraktiven Begegnungs-, Erlebnis- und Sozialraum des täglichen Lebens überführt werden können, und bot die Grundlage für künftige Verkehrsberuhigungen und Freiräume im urbanen Quartier.

5 ERKENNTNISSE

Landschaftsarchitektonische Mikroklimasimulationen sind zentrale Entscheidungs- und Steuerungsinstrumente für klimaresiliente Quartiersentwicklung und leisten einen gleichwertigen Beitrag zu gebäudetechnischen Maßnahmen. Am Beispiel von ZuZugLeben wird gezeigt, dass Vegetationsstrukturen, Entsiegelung, Verdunstungsflächen und Verschattung – auf Basis digitaler Simulationen realer Bestandssituationen – integraler Bestandteil zukunftsorientierter Stadt- und Regionalplanung sind.

Tactical Urbanism wird als landschaftsarchitektonisches Planungsinstrument eingesetzt, um langfristige Freiraum-, Mobilitäts- und Klimaanpassungsstrategien unter Realbedingungen zu testen und abzusichern. Temporäre Interventionen im öffentlichen Raum dienen als evidenzbasierte Reallabore, die soziale Akzeptanz, mikroklimatische Wirkung und planerische Annahmen überprüfen und damit den Übergang von kurzfristigen Maßnahmen zu dauerhaften Transformationen ermöglichen.

Die Co-Creation-Workshops, moderierte „Pumpentreffs“ und Echoraum-Spaziergänge haben sich als wirksame Beteiligungsformate erwiesen. Bewohnerinnen, Bewohner, ÖBB-Mitarbeitende und lokale Initiativen lieferten in Gesprächsrunden, Post-it-Feedback und Online-Umfragen zentrale Ideen für die Planung, Begleitung der Bewohner:innen in der Sanierungs- und Bezugphase sowie Impulse für die zukünftige Hausorganisation, Mobilitätsinfrastruktur, Zusammenleben, Kultur, Sport und Freizeit.

Die Rückkoppelung mit den im Quartier lebenden Bewohnerinnen und Bewohner zeigte, dass die Passauer Straße ursprünglich eine zentrale soziale Infrastrukturachse darstellte. In den Erdgeschoßzonen der Gebäude befanden sich zahlreiche Geschäfte wie Nahversorger, verschiedene Dienstleistungsangebote – etwa ein Friseurbetrieb – sowie Gasthöfe (u. a. „Der Eisenbahner“).

Die parallel durchgeführte Stadtraum- und Freiraumanalyse bestätigte zudem, dass die Passauer Straße aufgrund ihrer städtebaulichen Struktur – insbesondere der direkt zugänglichen Erdgeschoßbereiche sowie des klar definierten öffentlichen Straßenraums – über hohe Entwicklungspotenziale verfügt. Der gut erhaltene Baumbestand und die vorhandene Aufenthaltsqualität tragen zusätzlich zur Attraktivität für die Bewohnerinnen und Bewohner bei.

Diese Erkenntnisse führten schließlich zur Auswahl der Passauer Straße als Testraum im Rahmen der Tactical-Urbanism-Strategie.

Der hybride Ansatz aus Fernwärme und Luft-Wasser-Wärmepumpen in Kombination mit Niedertemperaturwärmeabgabesystemen (Fußbodenheizung) temperiert im Sommer auch passiv und verhindert Überhitzung.

Ein zentrales Ergebnis betrifft die Musterwohnungen für Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter: Akustisch optimierte Schlafbereiche, flexible Raumbtrennungen und Schleusenfunktionen als Puffer zum Wohnbereich wurden erprobt und dank direktem Feedback bei Grundrissen, Materialwahl und Belüftung verfeinert.

Die Parkraumerhebung bestätigte, dass im Umfeld genügend öffentliche Stellplätze bestehen, sodass die Innenhöfe autofrei gestaltet bleiben können. Stattdessen fördern eine Radrampe, großzügige Abstellflächen und geplante Sharing-Angebote die nachhaltige Mobilität.

Der Blick auf Quartiersebene zeigte eine hohe Komplexität: Neben ÖBB, Anwohnerinnen und Anwohnern mussten Stadtverwaltung, Verkehrsamt und lokale Gruppen koordiniert werden. Die daraus resultierenden längeren Entscheidungswege und steigenden Kosten führten zu Anpassungen bei Pilotkonzepten und Bauphasen, wodurch die Realisierung mancher Hoffflächen in eine spätere Phase verschoben wurden.

Trotzdem ermöglichte die enge Kooperation mit der Stadt St. Pölten den Zugang zu Förderprogrammen und Synergien in Stadtgrün und Mobilität. Diese Partnerschaft trägt maßgeblich zur Aufwertung des gesamten Quartiers bei und schafft die Basis für nachhaltige, integrierte Lösungen.

6 SCHLUSSFOLGERUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

Das Projekt ZuZugLeben kann unter Einhaltung von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einen Paradigmenwechsel in der Wohnraumsanierung der ÖBB bewirken: Weg von isolierten Gebäudeverbesserungen hin zu einer integralen Quartiersentwicklung, die Grünraum, Hitze-Resilienz, nachhaltige Mobilität, speziell zugeschnittene Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiterwohnungen und soziale Infrastruktur kombiniert. In einer Branche, in der bisher keine vergleichbaren Innovationsprogramme im Wohnbereich existierten, war dieser ganzheitliche Ansatz für die ÖBB eine erhebliche Herausforderung.

Das Projekt zeigt zudem, dass Landschaftsarchitektur – insbesondere durch Mikroklimasimulation, naturbasierte Lösungen und taktische Interventionen – eine Schlüsselrolle bei der Transformation bestehender Quartiere im Klimawandel einnimmt und als integraler Bestandteil zukünftiger Stadt- und Regionalplanung verstanden werden muss.

Die Realisierungsphase brachte viele Hürden mit sich: Hohen Kosten durch Bauen im Bestand und der vorgeschlagenen Maßnahmen erforderten umfangreiche Umplanungen, neue Bauphasen mussten eingeführt und Prioritäten in der Umsetzung gesetzt werden. Diese Komplexität führte zu Änderungen bei der Fertigstellung von Gemeinschaftsflächen und erforderte eine enge Abstimmung mit internen sowie externen Partnern.

Trotz dieser Widrigkeiten resultierte ein hoher Erkenntnisgewinn auf Seiten des Forschungsteams und der ÖBB: es wurden wertvolle Erfahrungen im Umgang mit partizipativen Formaten ausgetauscht und technische Sanierungsmaßnahmen sowie innovative Energiekonzepte unter Berücksichtigung und Weiterentwicklung naturbasierter Grün-Blauer Infrastrukturen erfolgreich mit nutzerzentrierten Planungsprozessen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit miteinander verzahnt. Die Prototypen für Schichtarbeiterwohnungen lieferten praxisrelevante Einsichten in akustische und räumliche Anforderungen dieser Zielgruppe.

Die enge Kooperation mit der Stadt St. Pölten eröffnete Synergien im Bereich Grünraum und Mobilität und legte den Grundstein für zukünftige Förderprogramme und gemeinsame Quartiersinitiativen. Dieses Vorhaben hat nicht nur das Potenzial, die unmittelbare Wohnqualität in St. Pölten zu steigern, sondern dient der ÖBB als Anregung für künftige Projekte im gesamten Konzern.

In Summe erweitert ZuZugLeben den Blick der ÖBB weit über das einzelne Gebäude hinaus und entwickelt eine integrierte Haltung, die technische Innovation mit sozialem Zusammenhalt und zielgerichtete Entwicklungsstrategien auf Quartiersebene verbindet. Die gewonnenen Erkenntnisse und erprobten Formate sind als wertvoller Methodenkoffer verfügbar und können in kommenden Sanierungs- und Neubauvorhaben effizienter eingesetzt werden.

7 PROJEKTINFORMATIONEN

Projekt ZuZugLeben: Zug um Zug zum Lebensraum – Partizipative, soziale und klimaresiliente Vitalisierung von Arbeitersiedlungen der ÖBB. Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Leuchttürme für resiliente Städte 2040“ durchgeführt.

Projektpartner

- ÖBB-Infrastruktur AG
- e7 energy innovation & engineering
- Ernst Rainer – Büro für resiliente Raum- und Stadtentwicklung e.U.
- grünplan gmbh
- Herry Consult GmbH
- realitylab GmbH
- Söhne & Partner Architekten ZT GmbH

8 KONTAKT PROJEKTLEITUNG:

DI (FH) Gerhard Hofer
e7 energy innovation & engineering
Hasengasse 12/2, A-1100 Wien, Österreich
Tel. +43 1 907 80 26
gerhard.hofer@e-sieben.at
www.e-sieben.at

9 LITERATURVERZEICHNIS

- <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/forschung-entwicklung/zuzugleben>
<https://www.klimafonds.gv.at/projekt/zuzugleben/>
<https://www.soehnepartner.com/projekte/zuzugleben/>
<https://www.st-poelten.at/news/19600-sanierung-eisenbahnerhoe-fe-obb-pionierprojekt-macht-fortschritte>
<https://noe.orf.at/stories/3322439/>
<https://www.facebook.com/photo?fbid=1295628302576077&set=pcb.1295628325909408>
<https://www.soehnepartner.com/projekte/zuzugleben/>
NachhaltigWirtschaften.at – TU Wien / HdZ Aspern. (o. J.). Wirkungszusammenhänge Freiraum und Mikroklima. Abfrage 02/2026:
https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/hdz_pdf/aspernplus_freiraum-mikroklima.pdf?m=1469659857
Fraunhofer-Institut für Bauphysik IBP. (o. J.). Mikroskalige Stadtklimaanalyse und Modellierung. Abfrage 02/2026:
<https://www.ibp.fraunhofer.de/de/kompetenzen/hygrothermik/stadtbauphysikalische-modellierung/mikroskalige-analyse.html>
CORGO, J., Cruz, S. S., & Conceição, P. (2024). Nature-based solutions in spatial planning and policies for climate change adaptation: A literature review. *Ambio*, 53, 1599–1617, Abfrage 02/2026:
<https://link.springer.com/article/10.1007/s13280-024-02052-1>
LYDON, M.; Garcia, A. (2015): Tactical Urbanism – Short-term Action for Long-term Change. Washington: Island Press.
MANSOUR, E., Aram, F., & Ramzy, M. (2023). Nature-based solutions planning for urban microclimate improvement and human well-being. *Land*, 13(12), 2143. Abfrage 02/2026: <https://doi.org/10.3390/land13122143> <https://www.mdpi.com/2073-445X/13/12/2143>
SILVA, P. (2016): Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach?. In: *Environment and Planning B: Planning and Design* 2016, Vol. 43 (6), S. 1040–1051. DOI: 10.1177/0265813516657340
VALLANCE, S.; Edwards, S. (2021): Charting New Ground: Between Tactical Urbanism and Strategic Spatial Planning. In: *Planning Theory & Practice* Vol. 22, No. 5, S. 707-724. DOI: 10.1080/14649357.2021.1966081
WOHL, S. (2018): Tactical urbanism as a means of testing relational processes in space: A complex systems perspective. In: *Planning Theory* 2018, Vol. 17(4), S. 472-493. DOI: 10.1177/1473095217722809
XUENING F., Jingwei L., Qun M., Rui Z., Shiqiang D. (2024). A quantitative review of nature-based solutions for urban sustainability (2016–2022): From science to implementation. *Science of The Total Environment*, Volume 927. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2024.172219>