

Hinweis für die Betrachtung dieses Dokumentes in Adobe Reader oder in Adobe Acrobat Pro
für die optimale und richtige Darstellung aller in diesem Dokument
gezeigten Grafiken und Plandaten stellen Sie sicher, dass in den Voreinstellungen unter
Adobe Reader oder Acrobat/Voreinstellungen/Seitenanzeige die Option
dünne Linien deutlicher darstellen nicht aktiviert ist.

neunhundertundsechskommadreimeter

Peter Kanzler

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

zur Erlangen des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs
Studienrichtung Architektur

Betreuer / Advisor:

Univ.-Prof. Mag.arch. Mag.art. Architektin Irmgard Frank
Institut für Raumgestaltung

TECHNISCHE UNIVERSITÄT GRAZ
ERZHERZOG-JOHANN-UNIVERSITÄT
FAKULTÄT FÜR ARCHITEKTUR

Mai, 2014

Eidesstattliche Erklärung
Statutory Declaration

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/ Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/ resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Ort, Datum Graz, am 23.05.2014
date

Unterschrift
signature

Auszug
Abstract

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der brach liegenden Trasse der ehemaligen Wiener Stadtbahn, im Abschnitt Spittelau-Heiligenstadt, und geht der Frage nach, wie dieser Ort künftig in den Stadtraum eingebunden werden kann und welche Rolle diesem dabei zugesprochen wird. Der Hauptfokus liegt in der Auseinandersetzung mit dem Ort selbst, sowie dessen Einbettung in seine direkte Umgebung und der Herstellung von Verknüpfungen im städtischen Kontext. Der Entwurf zeigt, unter Berücksichtigung des Bestandes und der Umgebung, wie eine Basis für zukünftige Nutzung, Erweiterung und Verdichtung geschaffen werden kann.

The present work addresses the uncultivated embankment of the former city tram in Vienna, particularly the section between Spittelau and Heiligenstadt. It specifically considers the question of how this site can be incorporated into future urban planning and its subsequent role in such designs.

The primary area of focus concerns the site itself and its integration into an urban context. The design shows how a basis for future implementation, diversification, and consolidation can be achieved taking its current state of existence into account.





„Vor der weiten Freifläche des Bahnhofgeländes im Bereich Spittelau vermitteln die Richtung Heiligenstadt führenden stillgelegten Stadtbahnarkaden den Eindruck eines in sich ruhenden, Zeiten überdauernden Monuments.“¹

Andreas Lehne

Inhalt

| | |
|---|-----|
| Historische Hintergründe und Entwicklung der Wiener Stadtbahn | 14 |
| Otto Wagner, Die Wiener Stadtbahn | 16 |
| Realisierung der Stadtbahn | 19 |
| Reaktionen und architektonische Intention | 19 |
| Nutzung der Bögen damals und heute | 21 |
| Exkurs Nutzung: Projekt Gürtel Plus | 21 |
| Weiterentwicklung und Veränderungen der Trassen | 21 |
| Der Ort, Annäherung in unterschiedlichen Schritten | 25 |
| Eindrücke | 26 |
| Die Annäherung | 32 |
| Städtebauliche Veränderungen und Ist-Situation | 38 |
| Erste Entwurfsgedanken | 42 |
| Erster Ansatz, Überbauungskonzepte | 44 |
| Die Abkehr | 46 |
| Wiens Stadtentwicklung, Herangehensweisen und Entwurfsfindung | 48 |
| Der Entwurf, Interventionen | 52 |
| Vernetzung der Trasse mit der städtischen Umgebung | 52 |
| Vernetzung der Bogenebene mit der Trassenoberseite, | |
| Gestaltung der Trassenebene | 53 |
| Barrierefreie Erschließung | 53 |
| Erläuterungen | 54 |
| Gestaltung der Trassenoberfläche | 60 |
| Bauliche Interventionen auf neunhundertsechskommadreimetern | 66 |
| Intervention 1 | 68 |
| Intervention 2 | 78 |
| Intervention 3 | 94 |
| Intervention 4 | 98 |
| Intervention 5 | 110 |
| Beleuchtungskonzept: Bereiche, Elemente, Szenarien | 124 |
| Vernetzung der direkten Umgebung mit der Trasse und der einzelnen Bogenräume | 130 |
| Schlusswort | 137 |
| Anhang | 141 |
| Danksagung | 147 |



Abb. 1



Historische Hintergründe
und Entwicklung der Wiener Stadtbahn

www.wienerstadtbahn.at

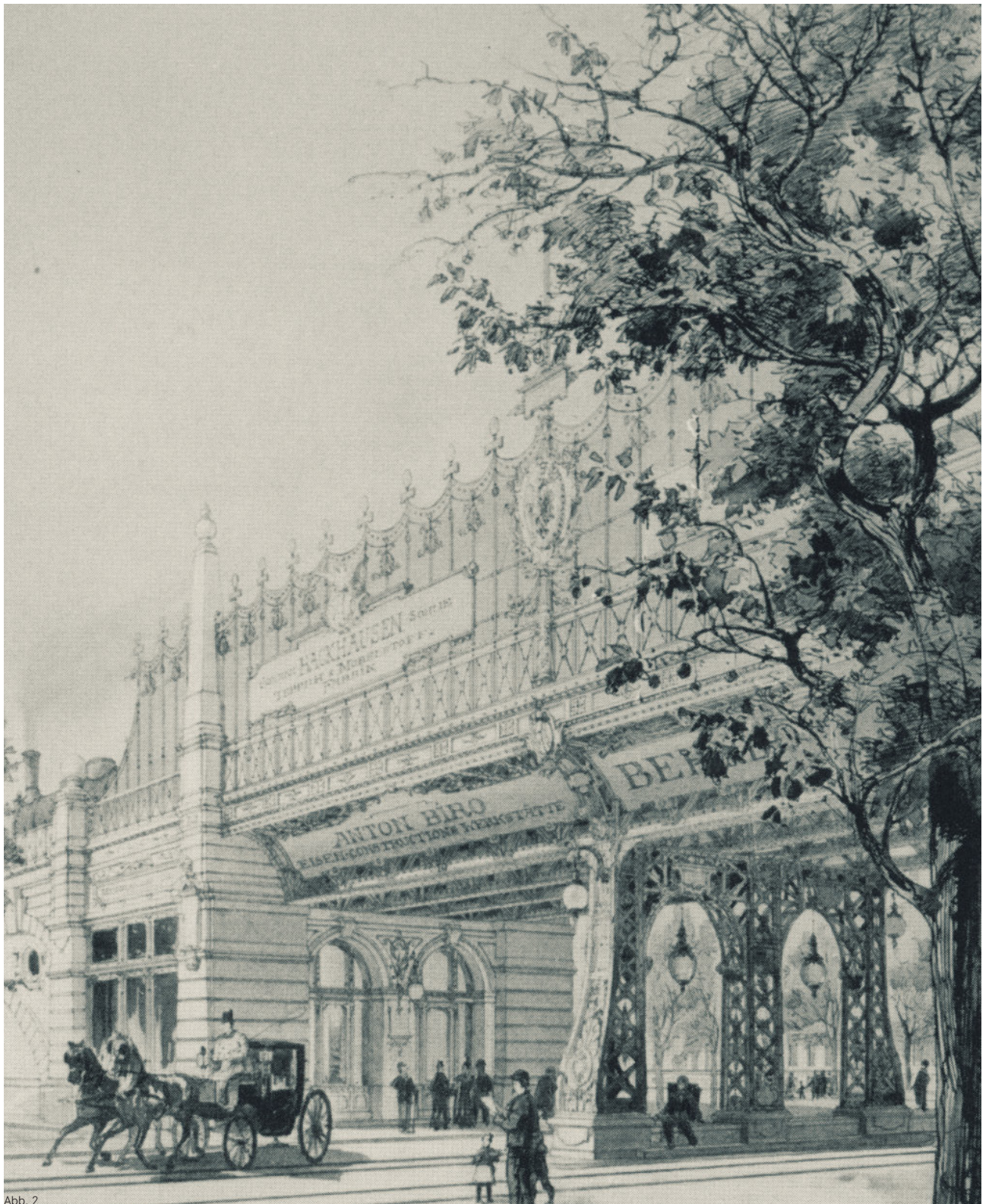


Abb. 2
16

Otto Wagner

die Wiener Stadtbahn

Die Diskussion über eine neues, innerstädtisches Eisenbahnnetz – eine Stadtbahn für Wien beginnt schon lange vor 1890. Erste Ansätze und Erwägungen reichen bereits in das Jahr 1844 zurück. Mit dem Jahr 1873 erreicht die Konjunktur der Wiener Gründerzeit einen extremen Aufschwung und 1910 ihren Höhepunkt.²

Zählt die Stadt Wien um 1870 noch rund eine Million Einwohner so werden es vierzig Jahre später zwei Millionen sein.³ Mit diesem rasanten Anstieg der Stadtbevölkerung ab Mitte des 19. Jahrhunderts wird die Notwendigkeit eines massentauglichen Verkehrsmittels immer deutlicher. Bis zum Jahr 1873 liegen bereits 23 unterschiedliche, mögliche Konzepte für den Bau der Stadtbahn vor, welche sowohl vollständig oberirdisch-, als auch vollständig unterirdisch geführte Trassenanlagen vorsehen. Aufgrund der topografischen Differenzen in den Bereichen der angedachten Routenführungen kommt eine vollständig im Untergrund geführte Trassenanlage nicht in Frage und bald stellt sich heraus, dass zumindest Teile des für die Stadt neuen Verkehrsmittels als Hochbahn auszubilden sein werden.⁴

Für die Abwicklung des Projektes wird die Kommission für Wiener Verkehrsanlagen beauftragt. Die Bauausführung wird der k.k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen bzw. der k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn übertragen. Um 1890 wird das Vorhaben aufgrund des rasanten Stadtwachstums immer dringender und konkreter. Nach einem Wettbewerb, an welchem auch Otto Wagner teilnimmt, erstellt Architekt von Neumann erste Pläne für die architektonische Gestaltung, Otto Wagner wird in den Gestaltungsbeirat berufen.⁵

Friedrich Bischoff Edler von Klammstein, Vorsitzender der Baudirektion kommentiert die Bestellung Otto Wagners wie folgt:

„Die hervorragende Bedeutung der Wiener Stadtbahn als Bauwerk und ihr Einfluss auf die bauliche Entwicklung der von ihren Linien durchzogenen Stadtteile ließ es geboten erscheinen, innerhalb des durch die verfügbaren Mittel begrenzten Rahmens der Ausgestaltung dieser Anlagen ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden. Als am besten zum Ziel führenden Weg wurde vom damaligen Vorsitzenden, Herrn Handelsminister Grafen Wurmbbrand die Heranziehung eines Mitglieds der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens als künstlerischer Beirath (!) der Commission (!) für Verkehrsanlagen erkannt [...] Der von der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens, welche der Einladung dankenswerther Bereitwilligkeit entsprach, auf Grund einstimmiger Wahl in Vorschlag gebrachte k.k. Ober-Baurath (!) und Professor Otto Wagner wurde in der Vollversammlung vom 25. April 1894 als künstlerischer Beirath (!) der Commission (!) vorgestellt, und hat derselben von diesem Zeitpunkte an die Beistellung der Entwürfe für die architektonische Ausgestaltung der Bauprojekte sämtlicher Linien übernommen.“⁶

Otto Wagner setzt sich bereits seit dem Jahr 1873 mit dem Thema des Massenverkehrs auseinander und beteiligt sich auch 1892 an einem Wettbewerb für den Generalregulierungsplan und befasst sich im Zuge dessen schon intensiv mit urbanistischen Fragen und Problemen der rasant wachsenden Donaumetropole. Weiters soll erwähnt sein, dass sich Wagner bereits früh mit der seit Jahren diskutierten Stadt-



Abb. 3

bahn beschäftigt.⁷ So befasst sich Wagner 1873, schon während seiner Mitarbeit am Stadtbahnprojekt von Freiherr Carl von Schwarz, mit der Einbettung von Stadtbahnanlagen in das Stadtbild.⁸

Ziel ist es, an jenen Stellen an welchen die Stadtbahn oberirdisch, in Hochlage, geführt werden muss, eine möglichst schlüssige und stimmige Art der Gestaltung zu finden. Wagner beweist in seinen eingereichten Wettbewerbsunterlagen die tiefe und detailreiche Auseinandersetzung mit den städtebaulichen Frage- und Problemstellungen eines solchen Projektes.⁹

In weiterer Folge wird Kritik an von Neumanns Plänen wird lauter und Wagner wird beauftragt, korrigierend in das Projekt einzugreifen. Nach und nach münden seine Tätigkeiten, welche ursprünglich nur beratender Natur waren, in einem Planungsauftrag. Wagner wird auserwählt da er, neben seinen künstlerischen Fertigkeiten, wohl auch einer der wenigen war, der den gewaltigen Herausforderungen in puncto Organisation und Logistik, welche mit einem solchen Großauftrag einhergehen, gewachsen war.¹⁰

Wagner und von Klammerstein einigen sich in weiterer Folge auf ein grundlegendes Gestaltungsprinzip, wonach die Gestaltung in „[...] einfachen Renaissanceformen gehalten [...] einen einheitlichen Stilcharakter zum Ausdruck bringen“¹¹ sollte.

Realisierung der Stadtbahn

Die Realisierung der Stadtbahn, welche der Stilistik des späten Historismus bzw. dem frühen Jugendstil zugeordnet wird, stellt ein Bauvorhaben von gesamtstaatlicher Wichtigkeit dar und soll neben seiner eigentlichen Zweckerfüllung auch ein Zeichen Wiens nach Aussen sein. In der Hochblüte der Konjunktur der Hauptstadt der k. k. Monarchie soll dieser Bau auch die Stellung Wiens als wichtigste zentraleuropäische Metropole hervorheben.¹²

Der US-amerikanische Kulturhistoriker Carl Schorske formuliert einst: „Die Stadtbahn ersetzte die großen Alleen als Symbol städtischer Größe und des Fortschritts ganz so wie in der Zeit der Ringstraße die Alleen den Platz ersetzt hatte.“¹³

Die Wahl der Linienführung stellt zwei Überlegungen, wie folgt, in den Mittelpunkt. Zum Einen die möglichst

sinnvolle und ökonomische Verbindung der einzelnen Wiener Bahnhöfe (auch militärstrategische Überlegungen: Truppen sollen so effizient wie möglich verschoben werden können) und zum Anderen die Schaffung eines übergeordneten Verkehrssystems für die Stadt. Die Erweiterung des Verkehrsnetzes im innerstädtischen Bereich muss aufgrund seiner Integration in das vorhandene Bahnnetz der k. k. Monarchie im Stande sein, sowohl Städter im Stadtbereich und Reisende zu transportieren, als auch größere Truppenbewegungen des Heeres zu gewährleisten. Letztere vor allem zwischen der strategisch wichtigen Südbahn und der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn.

Letztlich entstehen vier von ursprünglich sechs geplanten Linien. Die 1898 eröffnete Donaukanal-Wientallinie (gleichzeitig werden die Flussläufe reguliert), die Gürtellinie, die Vorortlinie und die Adaptierung der bereits vorhandenen Verbindung zwischen Süd- und Nordbahnhof im Bereich Hauptzollamt und Praterstern. Die ebenfalls angedachte Ringlinie und die Verbindung zwischen Praterstern und Nußdorf werden aus Einsparungsgründen nie realisiert.¹⁴ Abgesehen von der baukünstlerischen Leistung Wagners fasziniert auch die Tatsache, dass die Errichtung der gesamten Trassen (in Summe 39km) nach nur neun Jahren reiner Bauzeit abgeschlossen wird. Diese Tatsache lässt erahnen, unter welcher Präzision und Wirtschaftlichkeit, aber auch unter welchem Druck und unter welchen Belastungen aller beteiligter Arbeitskräfte dieses Bauvorhaben abgewickelt worden sein muss. Für die Einhaltung des strikten Zeitplanes musste Wagner sogar mit seinem gesamten Privatvermögen haften.¹⁵

Reaktionen und architektonische Intention

„Die Gürtellinie verschandelt eine Straße, die eine der schönsten der Welt geworden wäre; die Vorortlinie wird ein zweiter Linienwall werden, eine zweite chinesische Mauer“,¹⁶ meint Karl Lueger, damals Reichs-Abgeordneter im Jahre 1894 in seiner Hernalser Neujahrsansprache. Als Interessensvertreter der Wiener Hausbesitzer ist Lueger ein Gegner der Stadtbahn, da ein Verfall von Mietpreisen in Stadtbahnnahen Wohnquartieren befürchtet wird. Auch Otto



Abb. 4
20

Wagner selbst hält fest: „Dem Städtebewohner wird nun in erster Linie immer um die Erhaltung eines möglichst schönen Stadtbildes zu tun sein, es wird daher die Hochbahn bei ihm weniger Anklang finden und dies ist auch selbstverständlich immer der Standpunkt des Baukünstlers.“¹⁷, meint aber weiter, dass die städtische Fortbewegung per Hochbahn, „[...] dem Fahrenden durch einen freien und wechslungsreichen (!) Ausblick [...]“¹⁸ Genuss bereiten würde. Wagner ist es vorrangig wichtig, die baulichen Anlagen und deren Nutzung harmonisch in das Stadtbild zu integrieren. Bewusst wählt er daher antike Viaduktformen – er will Architektur nach klassischem Verständnis schaffen, die sich visuell leicht in das Umfeld eingliedert. Viaduktlinien stellen für ihn Leitlinien im Stadtbild dar, Geleise werden geschwungen ausgeführt und dem Straßenverlauf angepasst, um der heterogen wirkenden Bebauung eine homogene Bogenreihe zur Harmonisierung entgegenzusetzen.¹⁹

Nutzung der Bögen, damals und heute

Schon von Beginn an ist es nicht die einzige Aufgabe der Stadtbahnstruktur Menschen zu transportieren, Wege zu beschleunigen und das Verkehrsnetz auszubauen. Otto Wagners Intention liegt vor allem darin, die Stadtbahn in Form und Funktion tiefgreifend in das Gefüge der Stadt zu integrieren und in der daraus resultierenden Schaffung von Urbanität. Anders als bei vergleichbaren Projekten dieser Zeit (New York, Paris...), sollen Bögen nicht nur Schienen und Bahnganituren tragen, sondern auch ihr Inneres soll dem Stadtgefüge deutlichen Mehrwert bieten. Anders als bei vergleichbaren Projekten, welche in ähnlichem Zeitraum entstehen, wird der Raum unter der Trassenführung weder für die bloße Verbreiterung von Verkehrswegen genutzt, noch toter Raum erzeugt. Vielmehr wird, mit den aus der Konstruktionsart der Hochbahn resultierenden Bogenräumen, der Stadt neuer, qualitativer und differenziert nutzbarer Raum zur Verfügung gestellt. So beherbergen eine Vielzahl der rund 400 Bögen Geschäfte, Werkstätten, Gastwirtschaften oder auch Depots und füllen somit die Bogenräume. Bis heute prägen sie den Charme und den atmosphärischen Gesamteindruck der Wiener

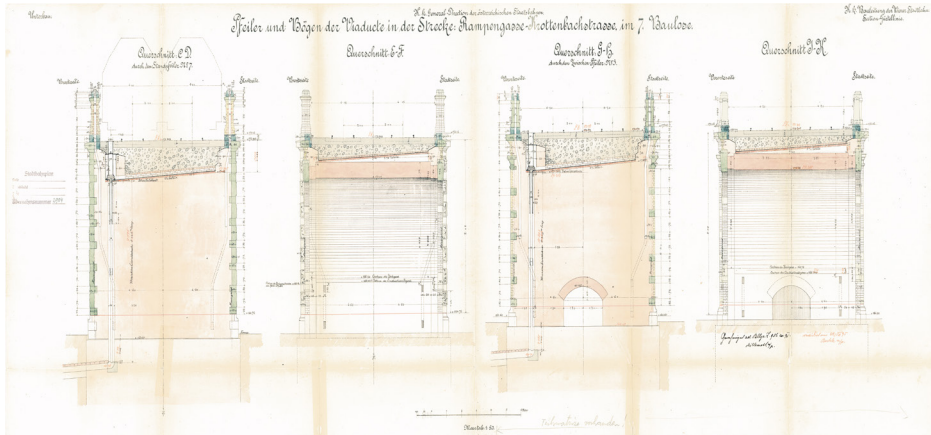
Stadtbahn bzw. das Wiener Stadtbild.²⁰

Exkurs Nutzung: Projekt Gürtel Plus

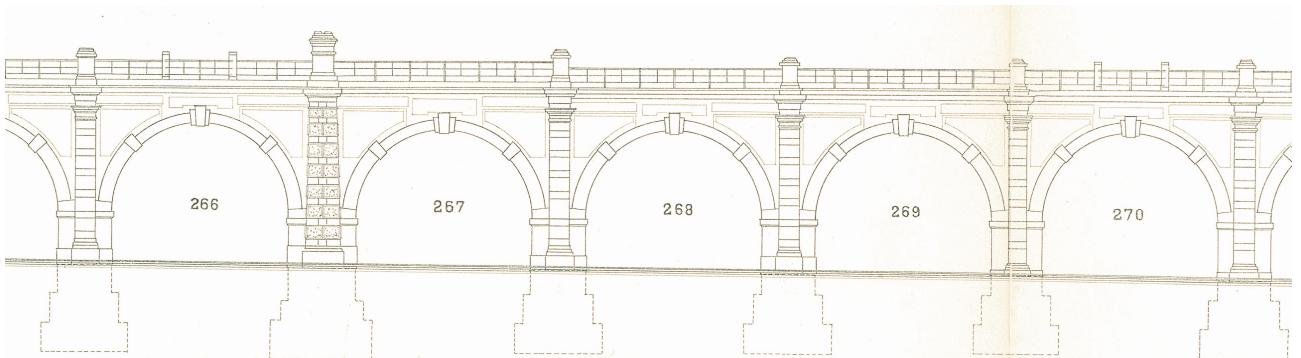
Bis zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erleben die Quartiere rund um den Wiener Gürtel einen regelrechten Aufschwung und werden wegen des Grünblicks und der weiten Blickperspektiven zur beliebten Wohngegend. Nach Mitte des 20. Jahrhundert folgt allerdings ein rapider Umkehrtrend dieser Entwicklung, hervorgerufen durch das starke Ansteigen des Verkehrsaufkommens und dem damit verbundenen, massiven Ausbau der Verkehrswege. Bis Mitte der 1990er Jahre dauert dieser Trend an. Um nach und nach eintretenden Verslumungstendenzen vorzubeugen wird das von der Stadt Wien initiierte und von der Europäischen Union geförderte Stadterneuerungskonzept Gürtel Plus konzipiert und umgesetzt.²¹ Einen wichtigen Teil dieses Konzeptes stellt die Aufwertung der Gürtel-Stadtbahnbögen dar. 218 Bögen werden im Zuge dessen generalsaniert und neu belebt. Diese Maßnahme kann in gewisser Weise als im Sinne Otto Wagners bezeichnet werden, dessen Intention es stets gewesen ist, die Bögen als Teil eines lebendigen urbanen Raumes zu verstehen und zu nutzen. Das überdurchschnittliche Lärmniveau des Gürtelabschnittes spielt auch neuen Nutzungen in die Hände (das spielen lauter Musik stellt nahezu kein Lärmbelastungsproblem dar) und so entstehen im inneren der Gürtel-Stadtbahntrasse zahlreiche Lokale.²² Ziel des Projekts ist es auch, das äußere Erscheinungsbild der neu geschaffenen Lokale und gewerblichen Betriebe zu vereinheitlichen. Die für die Gestaltung beauftragte Architektin Silja Tillner sieht hierfür eine Nurglasfront vor, deren Gliederung vor allem auf die Proportionierung der von Otto Wagner selbst gestalteten Bögen zurückgreift.²³

Weiterentwicklung und Veränderungen der Trassen

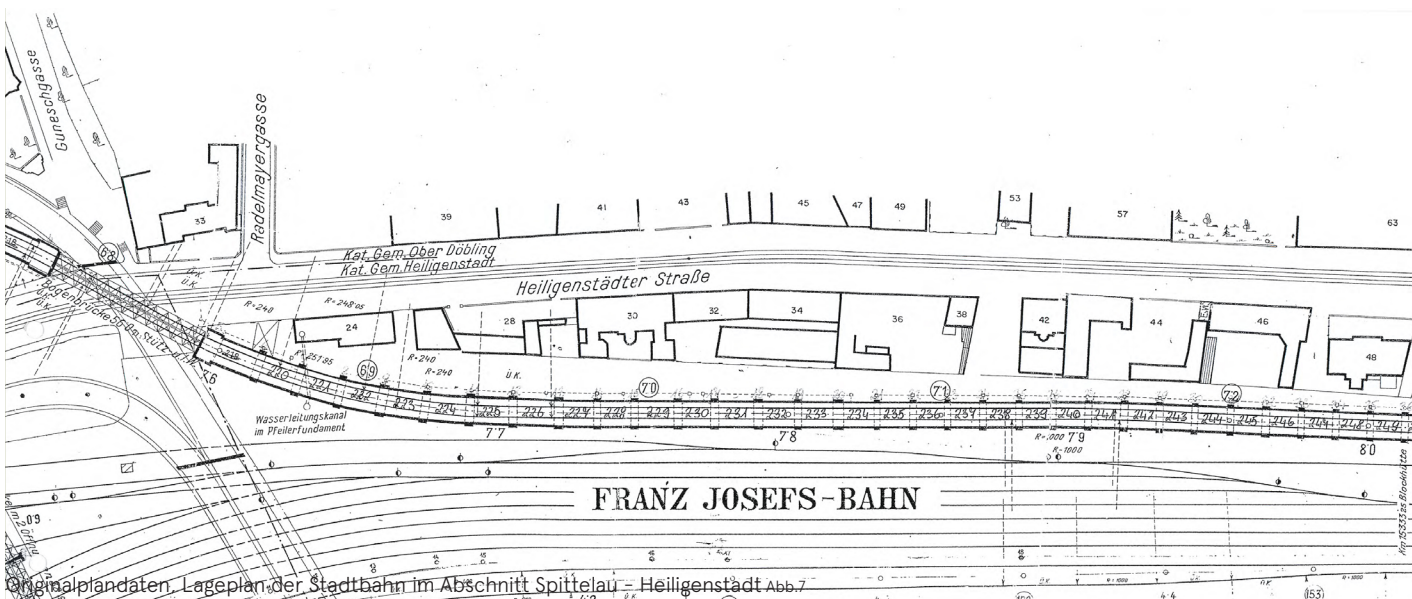
Nach ihrer Fertigstellung in den Jahren zwischen 1898 und 1901 erlebt die Wiener Stadtbahn einige Transformationen und Veränderungen. Schon zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme ist klar, dass die Elektrifizierung der Stadtbahn unausweichlich ist.



Originalplandaten, Schnitt der Stadtbahn im Abschnitt Spittelau - Heiligenstadt Abb.5



Originalplandaten, Ansicht der Stadtbahn im Abschnitt Spittelau - Heiligenstadt Abb.6

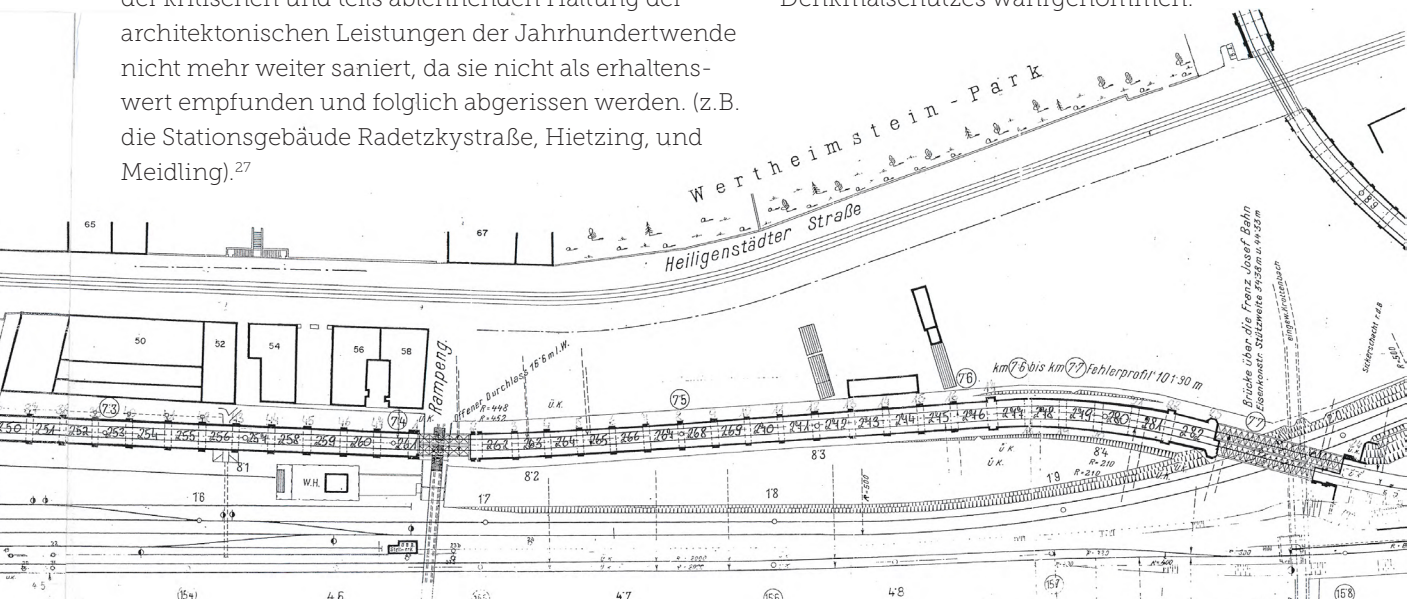


Originalplandaten, Lageplan der Stadtbahn im Abschnitt Spittelau - Heiligenstadt Abb.7

Im Frühjahr 1923/24 werden Wiental-, Donaukanal-, und Gürtellinie schrittweise aus dem Netz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB, welche 1920 aus den k.k. österreichischen Staatsbahnen bzw. der Österreichischen Staatsbahnen hervorgehen²⁴) ausgegliedert und an die Stadt Wien verpachtet, verbleiben aber weiterhin im Eigentum der ÖBB. Die Elektrifizierung erfolgt im Jahre 1925 – in diesem Jahr gehen die Wiener Elektrischen Stadtbahnen auch einen Tarifverbund mit den städtischen Straßenbahnen ein, was die Popularität der Stadtbahn wesentlich steigert.²⁵ Anstatt an das Bahnnetz der Österreichischen Bundesbahnen wird das nun elektrifizierte Verkehrsmittel an das Netz der Straßenbahnen angeschlossen. Dieser Akt wird von manchen Quellen auch als Symbol für die Emanzipation des roten Wien verstanden.²⁶ Der Personenverkehr der Vorortlinie wird 1932 eingestellt – die Strecke wird bis zum Jahre 1975 nahezu ausschließlich für den Güterverkehr genutzt und nach einer Generalsanierung bzw. Adaptierung im Jahr 1978 von den Österreichischen Bundesbahnen als S-Bahn 45 wieder in den regionalen Personenverkehr eingebunden. Als Folge dessen wird wieder eine regelmäßige Verbindung zwischen Hütteldorf und Heiligenstadt hergestellt. Im Zeitraum des 2. Weltkriegs kann der Betrieb im Wesentlichen aufrechterhalten werden. In den 1950er und 1960er Jahren werden allerdings einige Stadionsgebäude auf Grund der kritischen und teils ablehnenden Haltung der architektonischen Leistungen der Jahrhundertwende nicht mehr weiter saniert, da sie nicht als erhaltenswert empfunden und folglich abgerissen werden. (z.B. die Stationsgebäude Radetzkystraße, Hietzing, und Meidling).²⁷

Mit ihrer, ab 1970, schrittweisen Integration in das Netz der Wiener U-Bahnen erlebt die Stadtbahn eine weitere Transformation und Bestätigung ihrer Wichtigkeit im Stadtgefüge Wiens. Der Veränderung der Haltung gegenüber Otto Wagners Werk ist es zu danken, dass nach 1968 wieder auf den Erhalt von Stationsgebäuden bzw. seines künstlerischen Schaffens gesetzt wird. Im Zuge dieser Integration geht die ehemalige Gürtellinie in die Strecke der U-Bahn 6 (U6) von Siebenhirten nach Floridsdorf über, die Wientallinie und Donaukanallinie in das Netz der U-Bahn 4 (U4) von Hütteldorf nach Heiligenstatt.²⁸ (siehe Grafik)

In den Jahren 1995/1996 wird mit der neuen Station Spittelau ein neuer Verkehrsknotenpunkt eröffnet. Zahlreiche Linien (U4, U6, Regionalzüge der Franz-Josephs-Bahn, Züge der S40, Straßenbahnlinie D und einige Autobuslinien) laufen an diesem Punkt zusammen und bilden den wichtigsten Knotenpunkt für den öffentlichen Nord-West Verkehr Wiens.²⁹ Im Zuge dieser verkehrstechnischen Neuordnung erlebt der Verbindungstorso zwischen der Station Spittelau und Bahnhof Heiligenstadt seine Obsoleszenz, wird in weiterer Folge stillgelegt und später unter Denkmalschutz gestellt. Seitens des Grundeigentümers, der ÖBB, werden laut ihrem Sprecher Dominik Gries derzeit nur die Erhaltungspflichten im Rahmen des Denkmalschutzes wahrgenommen.³⁰



Der Ort

Annäherung in unterschiedlichen Schritten

Eindrücke

Trassenebene, Blickrichtung Station Spittelau



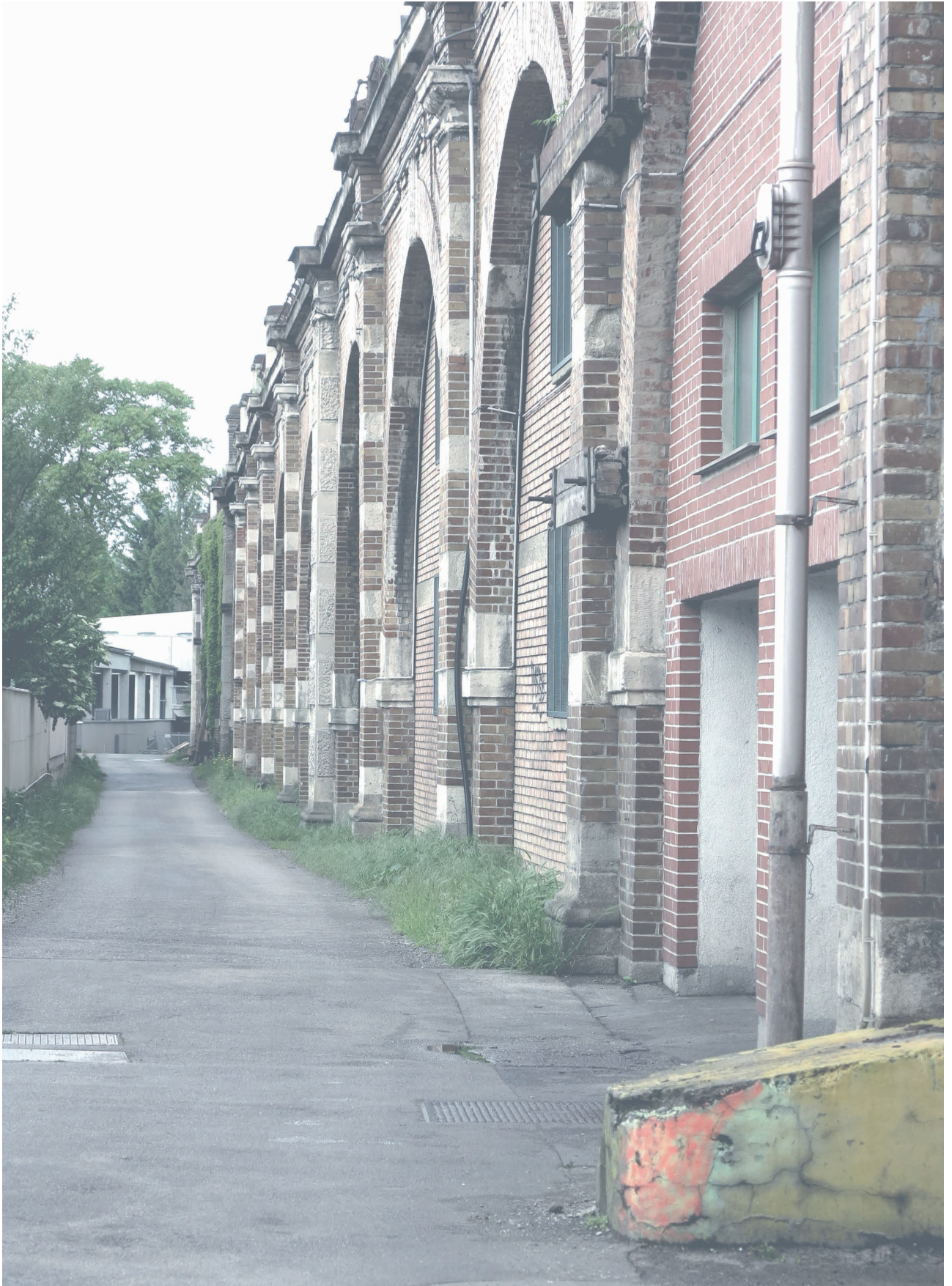
Stadtbahnbogen, Blickrichtung West



Spittelau, Stadtbahnbrücke südwestlichster Punkt der Brache, Skywalk Döbling



Blickrichtung, nord, vor nordöstlichem Punkt



Bogenansichten entlang der Gleiskörper



Bogenansichten Heiligenstädterstraße

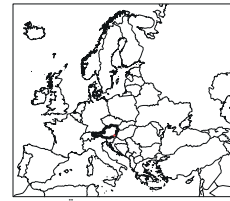
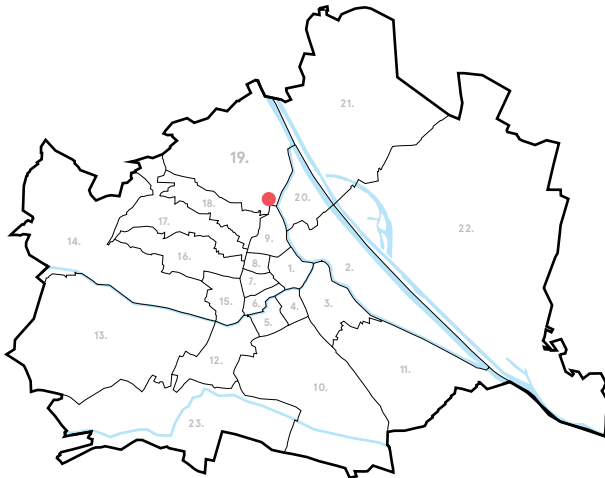


Die
Annäherung





Abb. 10



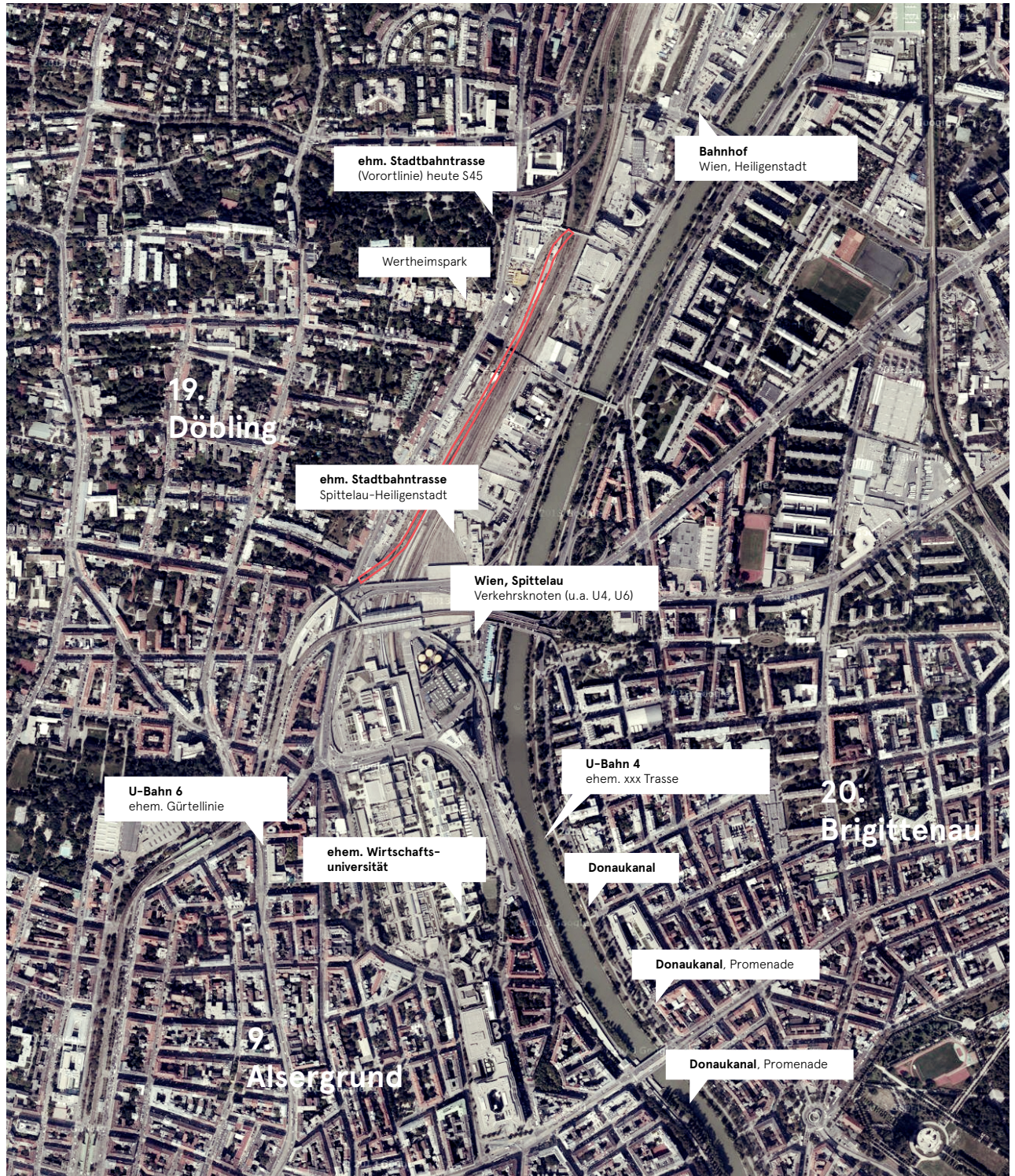
Europa, Österreich, Wien (Abb. 9)

Lage der Trassenanlage Wien, Döbling Abb. 8



Schwarzplan Maßstab 1:20000

Markante Punkte der näheren Umgebung





Infrastruktur

Maßstab 1:20 000

- | | |
|----------------------------------|--|
| ■ 1. Mischgebiet Wohnen, Gewerbe | ▨ Park/Freizeit (7) |
| ■ 2. Krankenhaus/Sanatorium | ■ Kleingartenanlage (8) |
| ■ 3. Religion | □ Markt (9) |
| 3a. Kirche | ▨ Brache/EDU temporär von 2015–2019 (10) |
| 3b. Kloster | ■ Trasse der ehem. Stadtbahn (11) |
| ▨ 3c. Friedhof | ■ öffentlicher Verkehr (12) |
| ■ 4. Kultur/Museum (4) | ■ Krankenhaus/Sanatorium |
| ■ 5. EDU | ■ Religion |
| 5a. Kindergarten | ■ Kultur/Museum |
| 5b. Volksschule | ■ EDU (Schule, Kindergarten) |
| 5c. Höher bildende Schulen | |
| 5d. Universität | |
| ▨ 6. Sport | |
| 6a. Sport, Indoor, Outdoor | |
| 6b. Outdoor | |
| 6c. Schwimmen | |



Öffentlicher Verkehr

Maßstab 1:20 000

- U-Bahn Linie 6 (U6)
- U-Bahn Linie 3 (U4)
- Straßenbahn Linie D
- Straßenbahn Linie 37
- Straßenbahn Linie 38
- Schnellbahn Linie 45 (ehem. Vorortlinie)
- Straßenbahn Linie 5 (31, 33)

Städtebauliche Veränderungen und Ist-Situation

Trassenführung U6 vor 1996



Trassenführung U6 nach 1996



--- Trassenführung,
unterirdisch

■ Trassenführung,
oberirdisch

■ aus der Routenänderung
resultierende Brache

■ südliche bzw. nordöstliche
Begrenzung des Trasse

Wie bereits im historischen Überblick erwähnt, erlebt die Trasse der U-Bahn 6 im Abschnitt zwischen Spittelau und Heiligenstadt durch die Schaffung des neuen Verkehrsknotenpunktes bzw. der Routenänderung der U6 im Jahre 1996 ihre Obsoleszenz und wird in weiterer Folge stillgelegt. Die Gleiskörper werden demontiert, ein Bauwerk, das über Jahrzehnte eine wesentliche Funktion im öffentlichen Verkehr Wiens innehatte, liegt nun brach.

Diese Brache reicht ab 1996 von der Trassengabelung der alten und neuen U6-Streckenführung im Bereich Döblinger Gürtel/ Heiligenstädter Straße bis knapp vor den Bahnhof Wien Heiligenstadt. Dieser Ort, umringt von der Straßen, Brücken- und Gleislandschaft der wichtigsten Verkehrsadern des Wiener Nordostverkehrs (siehe Grafiken Verkehrsplan und

Verkehrstromvisualisierung), liegt dem, scheinbar wie vergessen im Hinterhof von Straßen und Häuserzeilen, welche die westliche Begrenzung der Brache bilden. Gleiskörper der Franz-Josef Bahn, der U-Bahn, gewerblich genutzte Abstellgleise, Wartungsanlagen und Remisen für Eisen- und U-Bahnen bilden die östliche Begrenzung.

Die seit der Umnutzung, bis zu diesem Zeitpunkt noch vollständig bestehende Verbindung, zwischen der Streckengabelung im Südosten und dem Bahnhof Heiligenstadt im Nordwesten, wird in den Jahren 2005 und 2008 durch markante Bauliche eingriffe gekappt.

Im Jahr 2005 wird die Übersetzung zwischen dem nordwestlichen Punkt der Trasse und der Einfahrt in das Bahnhofsareal Heiligenstadt abgebrochen (siehe



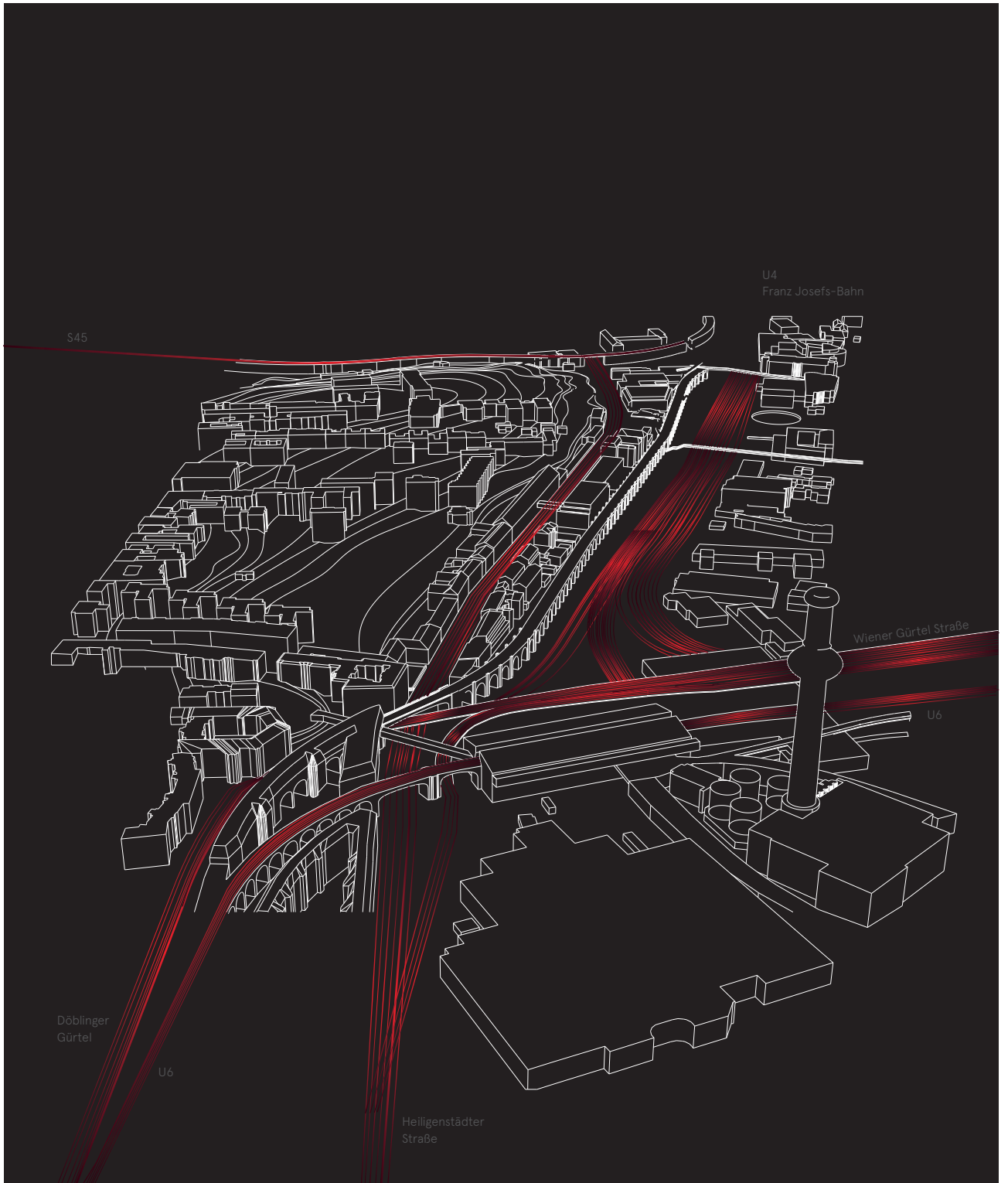
dazu Plan nördliche und südliche Begrenzungen). Stattdessen entsteht eine Brückenübersetzung der Gleiskörper, welche die betriebsinterne Verbindung zwischen zwei Standorten eines Autohandelsunternehmens herstellt. Bald darauf, im Jahr 2008, wird der Bereich zwischen der Streckengabelung im Südosten und dem Kreuzungspunkt zwischen Döblinger Gürtel und Heiligenstädter Straße vollständig überbaut. Das von RAHM Architekten – Tillner & Willinger, konzipierte Bürogebäude trennt den brachen Stadtbahnast nun vollständig vom ehemaligen Streckenverlauf ab. Durch diese beiden Einschnitte wird die ehemalige Bahntrasse, nach dem Kappen der funktionalen Verbindungen, nun auch baulich von seiner Umgebung entbunden. Des Weiteren ist anzumerken, dass die Trassenoberseite, also jener Bereich auf welchem

einst die Gleiskörper verliefen praktisch nicht mehr erschließbar ist. Nur ein behelfsmäßiger Aufgang im Bereich des nordwestlichsten Punktes, über welchen die Trasse zur regelmäßigen Wartung und Kontrolle betreten werden kann, ist noch vorhanden.

Wie aber kann nun ein solches brach liegendes, historisches Erbe wieder mit dem Gefüge der Stadt verbunden werden? Soll man das überhaupt? Oder soll Brache so lange brach bleiben, bis sich neue Nutzungen finden? Wie könnten solche aussehen? Und in welcher Geschwindigkeit sollen diese entwickelt werden? Welche Herangehensweise würde unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das betreffende Gebiet nicht im Hauptfokus der Stadtentwicklung Wiens liegt, Sinn ergeben?

Verkehrsstrom





Erste
Entwurfsgedanken

Erster Ansatz

Überbauungskonzepte

Ein Ziel dieser Arbeit ist es, nicht nur einen finalen Ansatz und eine finale Idee zu zeigen, sondern auch im groben den Entstehungsprozess des Entwurfs zu dokumentieren.

Ein erster Entwurfsansatz folgt einem spontanen Impuls, welcher sich rein mit dem baulichen Element der Stadtbahntrasse beschäftigt, nicht aber mit ihrer Einbettung in den Raum der Stadt. Wesentliche Erkenntnisse aus der ersten Phase dienen als Grundlage für den darauf folgenden Entwurfsansatz. Dieser gliedert sich in die drei wesentliche Bereiche: der städtebaulichen Vernetzung, der Gestaltung Trassenoberfläche und der darunter liegenden Bogenräume gliedert. Unter Berücksichtigung des Themas der wachsenden Stadt Wien folgen die ersten Gedanken praktisch wie automatisiert einem Impuls – dem Thema der Nachverdichtung. Es wird der Frage nachgegangen, wie eine brache Fläche der Stadt baulich verdichtet werden kann bzw. wie ein größtmögliches Maß an neuem Lebensraum geschaffen werden kann.

Der erste Ansatz definiert die Trasse der ehemaligen Stadtbahn als Entwicklungslinie für innerstädtische Nachverdichtung. Diese Linie gibt der Entwicklung klare Richtungen vor, ist gleichzeitig verbindendes Element und definiert einen klaren räumlichen Start und Endpunkt. Sie wird als starke Achse gesehen und versucht selbige mit so viel neu geschaffenen, beheizbarem Volumen als möglich auszustatten um ‚größtmögliche‘ Masse an neuem Raum zu schaffen. Der Raum darunter, also die Zone der ehemaligen Trassenführung soll als ein, die einzelnen Baukörper verbindender, öffentlicher Raum fungieren. Die nebenstehenden Skizzen zeigen die Gedanken-

gänge dreier Überbauungskonzepte in stark abstrahierter Form.

Komplettes Überbauungskonzept: Dieser Ansatz repräsentiert den Versuch, innerhalb eines zuvor definierten Rahmens, das Maximum an möglicher Verdichtung auszuloten. Ein daraus resultierender Überbauungsblock erstreckt sich vom Anfangs- bis zum Endpunkt der ehemaligen Stadtbahntrasse im Abschnitt Spittelau - Heiligenstadt und ist im Rahmen der drei gezeigten Ansätze jener, welcher das geringste Maß an zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten zulässt.

Das **abschnittsweise Überbauungskonzept** bricht die hermetische Struktur der erstgenannten Variante auf und gliedert diese in Baukörper unterschiedlicher Größen, um unterschiedliche Nutzungen stärker differenzieren zu können. Das Aufbrechen ermöglicht auch eine direkte Belichtung des verbindenden öffentlichen Raumes. Genau wie die erstgenannte Variante lehnt sich auch diese an die Idee einer maximalen Ausnutzung bzw. Verdichtung des zu Verfügung stehenden Raumes an.

Dem dritten Ansatz, dem der **wachsenden Struktur**, liegt die Idee zu Grunde, das maximal mögliche Volumen nicht auszunutzen. Stattdessen werden bauliche Startimpulse gesetzt, um in weiterer Folge die Möglichkeit einer weiteren zukünftigen Entwicklung, offen zu halten – also das Wachsen bzw. Zusammenwachsen der Struktur zu einem späteren Zeitpunkt noch zu ermöglichen. Die verhältnismäßig starke Öffnung des Blocks soll den öffentlichen Raum der Trasse qualitativ aufwerten.

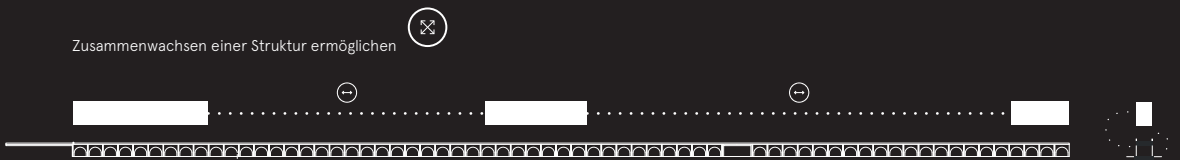
Komplettes Überbauungskonzept



Abschnittsweises Überbauungskonzept



Zusammenwachsen einer Struktur ermöglichen



Die Abkehr

Den Ideen der ersten Phase ist der Umstand gemein, über den Ansatz, einer bedingungslosen, sturen Verdichtung, möglichst viel Volumen zu generieren, ohne dabei aber auf die spezifischen Potentiale des Ortes und ohne auf die Lage des Objektes in dem ihm umgebenen Stadtraum einzugehen. Alle drei angeführten Ansätze wurden verworfen.

Warum?, und das Potential einer differenzierteren Herangehensweise.

Der beschriebene, erste Entwurfsansatz könnte mit dem von Jesko Fezer, in seinem Essay *Offene Planung* verwendeten Begriff der „Totalplanung“³¹ beschrieben werden.

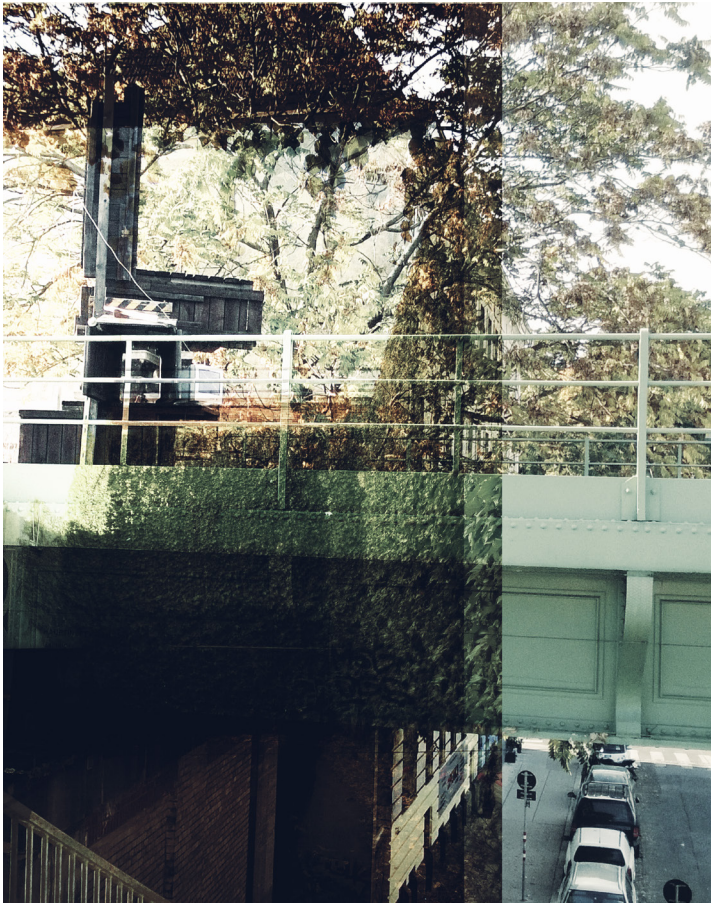
Grundsätzlich ist die Totalplanung einer (Brach-)Fläche in dieser Größenordnung in Frage zu stellen. Diese verfolgt den Ansatz, eine Bauaufgabe weitgehend zu Ende zu denken.

Lösungsansätze solcher Art versuchen, komplexe Orte und die mit ihnen verbundenen Fragestellungen mit der Formulierung einer einzigen Antwort oder mit pauschalisierten Antworten zu reagieren. Dabei besteht die Gefahr einer undifferenziert Reaktion. Vereinheitlichte, totalplanerische Lösungsmuster versuchen unterschiedliche Problemstellungen auf

eine gemeinsame Ebene zu heben oder zu reduzieren um sie dort gemeinsam zu bearbeiten, ohne hierbei jedoch auf spezifische Qualitäten im Mikromaßstab einzugehen, in welchem diese oftmals zu finden sind.

Dem gegenüber steht der Ansatz, Orte zu schaffen, die Diversität zulassen. Orte die sich schrittweise mit ihrer Umgebung verknüpfen und dazu anregen, sich mit ihnen zu vernetzen. Ein Lösungsansatz kann darin bestehen, zwar Startimpulse zu setzen, dabei aber keinen, im Vorhinein definierten Endpunkt bzw. streng definierten zukünftigen Entwicklungsverlauf festzusetzen. In einem solchen Ansatz muss also das im Vorhinein festgelegte, geplante in einem geringeren Verhältnis zu dem in Zukunft noch Möglichem stehen.

Es geht folglich auch darum, das richtige Maß zwischen Planung und nicht-Planung zu finden. Grundlage für die Ablehnung der ersten Entwurfsansätze bildet die genauere Betrachtung der Stadtentwicklung Wiens, die genaue Auseinandersetzung mit dem konkreten Ort sowie die Fragestellung nach der Bedeutung von innerstädtischer Nachverdichtung und die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Herangehensweisen hierbei.



Wiens Stadtentwicklung
Herangehensweisen und Entwurfsfindung

Wiens Stadtentwicklung

Herangehensweisen und Entwurfsfindung

Laut Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou ist Wien die am schnellsten wachsende Stadt im deutschsprachigen Raum³² und eine der am schnellsten wachsenden Städte der europäischen Union. Per 01.01.2013 erreicht die Stadt Wien die Einwohnerzahl von 1.741.246 und löst somit Hamburg als zweitgrößte deutschsprachige Stadt ab. Laut Statistik Austria wird die EinwohnerInnenzahl im Jahr 2033 erstmals wieder seit dem Jahr 1910 die Zwei-Millionen-EinwohnerInnen Marke überschreiten³³, in der gesamten Stadtregion (östliches Niederösterreich, Wien, Nordburgenland) sollen es laut Prognosen drei Millionen sein.³⁴ Dieser Umstand stellt die Stadt vor große planerische Herausforderungen. Im Stadtentwicklungsplan STEP 05 definiert die Stadt Wien Zielgebiete der Stadtentwicklung (siehe Grafik) welche durchaus kritisch betrachtet werden. So steckt STEP05 größten Teils streng vordefinierte Entwicklungsgebiete ab, welche weitestgehend isoliert betrachtet und in weiterer Folge isoliert entwickelt werden. Sie sind größtenteils in sich gekehrt und bilden, abgesehen von ihrer Anbindung an Verkehrs- und Infrastruktursysteme, wenige Verknüpfungen zu dem sie umgebenden Raum. Ein übergeordnetes Konzept scheint hierbei zu fehlen.

Martin Zettel setzt sich in seinem Essay *Städtebau, Sklerose und Seeoase* kritisch mit dem Thema der Wiener Stadtplanung bzw. mit STEP05 auseinander und beschäftigt sich zu Beginn seiner Argumentation mit den stadtplanerischen Haltungen von Camillo Sitte, Otto Wagner und Adolf Loos.

„War das Denken und Wirken dieser Protagonisten [Camillo Sitte, Otto Wagner und Adolf Loos – Anm. des Verf.] [...] auf den Gesamtzustand gerichtet, so vollzog sich im Lauf des 20. Jahrhunderts ein Wandel weg von der Planung und dem Denken einer Stadt als Gesamtheit und Einheit hin zu städtebaulichen Interventionen im Maßstab größerer Siedlungsstrukturen [...]“³⁵ Weiters stellt er fest, dass „[...] Stadtplanung heute in erster Linie als Eingriff in die Stadt mittels größerer Einzelobjekte verstanden wird und erst in zweiter Linie – wenn überhaupt – werden die Auswirkungen auf die Umgebung und die Stadt als ganzes berücksichtigt.“³⁶

Die Auseinandersetzung mit diesem Essay wirft in

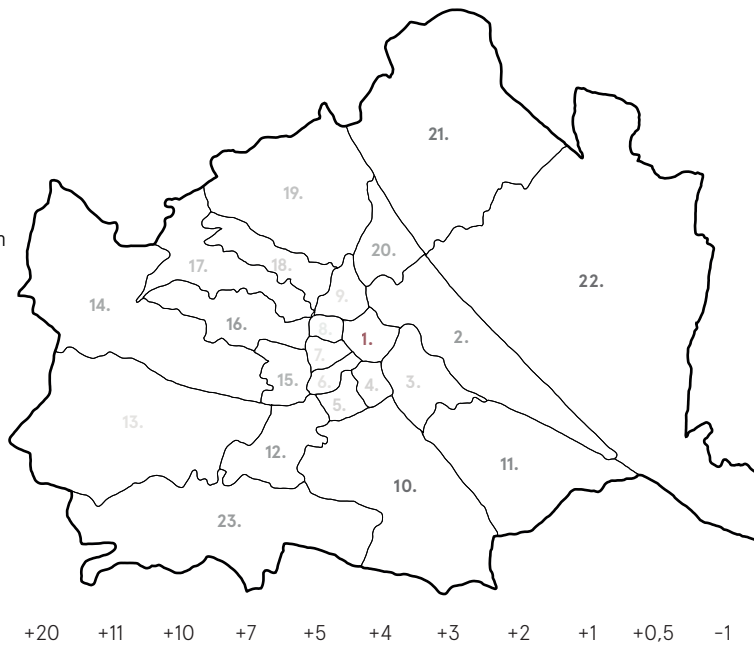
diesem Arbeitsprozess die Frage auf, wie nun eine Einbettung des Areals der brachen Stadtbahntrasse in einen größeren Kontext gelingen kann. Wo befinden sich Verknüpfungspunkte im Kontext der Stadt und warum soll man diese überhaupt finden?

Generell stehen einander hierbei die Ansätze, der Entwicklung eines Gebietes durch Schaffung einer städtischen Eingliederung und jene der Schaffung von klar abgegrenzten Entwicklungseinheiten gegenüber – bzw. der Ansatz der Eröffnung der Möglichkeit eines sanften Wachsens und Eingliederns von neu erschlossenen Flächen in den städtischen Kontext versus dem Willen ein reines, isoliertes Maximum an Verdichtung in möglichst schneller Entwicklungszeit erzielen zu wollen. Der Prozess der schrittweisen Entwicklung bzw. städtischen Vernetzung ist hierbei klar zu bevorzugen. Diese prozesshafte Herangehensweise birgt eine Vielzahl an Vorteilen in sich und kann sich, trotz oder vielleicht auch gerade aufgrund ihrer längeren Entwicklungsdauer, im Nachhinein als die Nachhaltigere für die Stadt erweisen.

Hierbei ist es in erster Konsequenz essenziell, ein für den spezifischen Ort, notwendiges Maß an Planung zu ermitteln. Dieses Maß an Geplantem muss in der Lage sein, die Basis für weitere Entwicklungen zu bilden und auch erste Verbindungen mit der Umgebung zu knüpfen. Der Ort soll aber nicht nur selbst diese Verbindungen knüpfen sondern auch seine Umgebung wiederum dazu animieren, sich selbst mit dem Vorhandenen bzw. dem neu Geschaffenen zu verknüpfen. Genau in dieser Verflechtung kann die Grundlage für einen städtischen Raum gesehen werden in welchem, unvorhersehbares, im Vorhinein weitgehend Unplanbares geschehen kann.

Durch die Setzung eines Startimpulses – einer Startintervention, die, wie bereits erwähnt, über ein bestimmtes Maß an geplanter Masse verfügen muss, können spezifische Qualitäten eines Ortes herausgearbeitet werden. Hierbei können künftige Entwicklungsrichtungen- und möglichkeiten aufgezeigt bzw. angedeutet werden. Der Startimpuls, also die bestimmte bauliche Masse, dient als Vermittler zwischen dem/der NutzerIn, dem Vorhandenen und dem künftig Möglichen.

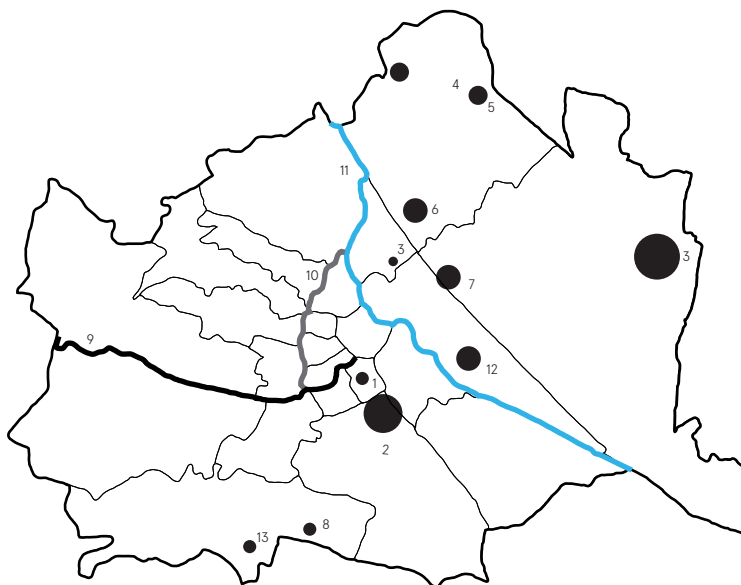
Bevölkerungswachstum
nach Wiener Gemeindebezirken
im Zeitraum 2004–2012 Abb. 13



in tausend Einwohner

1. Innere Stadt (-1000); 2. Leopoldstadt (+7000); 3. Landstraße (+2000); 4. Wieden (+2000); 5. Margareten (+2000)
6. Mariahilf (+1000); 7. Neubau (+1000); 8. Josefstadt (+500); 9. Alsergrund (+1000); 10. Favoriten (+20000);
11. Simmering (+10000); 12. Meidling (+7000); 13. Hietzing (+1000); 14. Penzing (+5000); 15. Rudolfstheim-Fünfhaus
(+4000); 16. Ottakring (+7000); 17. Hernals (+3000); 18. Währing (+2000); 19. Döbling (+3000); 20. Brigittenau (+5000)
21. Floridsdorf (+11000); 22. Donaustadt (+20000); 23. Liesing (+7000)

Stadtentwicklungsgebiete Wien
Hauptfokus bis 2030 Abb. 14



- 1 **City** Firmensitze, Weltkulturerbe, Tourismus
2 **Bahnhof Wien - Europa Mitte Erdberger Mais** Arsenal, Aspanggründe, Erdberger Mais
3 **U2 Donaustadt Aspern** Stadlau/ Mühlgrund, Hausfeld, Flugfeld Aspern | Forschung, Gewerbe, Wohnen
4 **Floridsdorf-Achse Brünner Straße** Zentrum Floridsdorf, Entwicklung entlang hochrangigem ÖV, regionale Funktionen
5 **Siemens Allissen** Nutzungsmischung, Forschung und Entwicklung
6 **Donaufeld** Wohnen und Arbeiten, Sicherung Grünkeil ÖV, Verbindungsbach
7 **Waterfront** Donau, Alte Donau, Nordbahnhof, Donaacity, ökologische Bedeutung Ufer
8 **Rothneusiedl** Kompakte begrenzte Entwicklung, Logistik, GVZ
9 **Wiental** Westliches Tor zu Wien, Tourismus, Klimatische Bedeutung, Flußraumgestaltung
10 **Westgürtel** Stadterneuerung, Freiraumgestaltung, Geschäftsstraßenstabilisierung, Erhaltung von kleinem Gewerbe, Imageaufwertung
11 **Donaukanal** Wohnen, Freizeit, Unternehmenszentralen, Ökologische Bedeutung der Ufer
12 **Prater-Messe-Kriau-Stadion** Event City; Kultur, Unterhaltung, Erholung; Landschaftspflege
13 **Liesing Mitte** Entwicklung von Wohnbaureserven, Restrukturierung großflächiger Betriebs- und Industriegebiete

Der Entwurf Interventionen

Aufgrund der Entwicklungen nach 1996 und der zuvor genannten Intentionen erscheint es in einem ersten Schritt wesentlich zu sein, die Vernetzungen zwischen dem Ort selbst und seiner Umgebung in unterschiedlichen Maßstäben wiederherzustellen. Diese gliedern sich in folgende vier Bereiche:

1. Vernetzung der Trasse mit der städtischen Umgebung
2. Vernetzung der Bogenebene mit der Trassenobeseite/ Trassenebene
3. Vernetzung der direkten Umgebung mit der Trasse
- Vernetzung der einzelnen Bogenräume untereinander.

Die Intention des folgenden Entwurfsansatzes ist es, eine bauliche Grundmasse für all diese vier Vernetzungsebenen zu generieren, welche weitere Entwicklungen anregt.

1. Vernetzung der Trasse mit der städtischen Umgebung

Der erste Punkt der städtischen Vernetzung beschäftigt sich im Wesentlichen mit der Frage, wie die Ebene der Trassenoberfläche und in weiterer Folge das gesamte Bauwerk wieder in das Gefüge der Stadt eingebunden und wieder Teil eines städtischen Bewegungsflusses werden kann.

Hier erscheint vor allem die geografische Nähe zum Donaukanal wesentlich zu sein. Der Donaukanal bzw. dessen beidseitig geführte Uferwege stellt einen der wichtigsten Bewegungsräume der Stadt dar. Seine Uferwege erstrecken sich nahezu unterbrechungsfrei, auf einer Länge von 17,3 Kilometern, von der nördlichen *Nußdorfer Schleuse* über die Wiener Innenstadt bis zum *Praterspitz*, der Einmündung in die Donau.³⁷

Zahlreiche Studien, darunter jene von Stadtpsychologin Mag.a Cornelia Ehmayer zum Thema *Der Donaukanal und seine stadtpsychologische Bedeutung* beschäftigen sich mit diesem Stadtraum und seinem Einfluss auf die Lebensqualität ihrer BewohnerInnen. So wird der Donaukanal vor allem als Grünraum und als Raum besonders hoher Lebens-, Aufenthalts- und Erholungsqualität assoziiert.³⁸ In Anbetracht der

bereits erwähnten Stadtwachstumsprognosen muss festgehalten werden, dass von einer Steigerung der Wichtigkeit dieses Raumes der Stadt auszugehen ist bzw. dass dieser Stadtraum weiterhin in seiner Funktion als öffentlicher Frei- und Bewegungsraum gestärkt werden muss. Denn: wünscht man sich eine Stadt mit höherer Lebensqualität, erzielt durch die Reduktion von motorisiertem Individualverkehr, so ist es nicht nur wesentlich sich mit Verkehrsberuhigungsstrategien auseinanderzusetzen. Vielmehr wird es, unter genannten Voraussetzungen auch wesentlich sein, Ansätze für ein alternatives, öffentliches Netzwerk an Wegen und Freiräumen zu finden. Ein Netzwerk, das vorhandene und neu erschlossene Flächen miteinander verbindet bzw. differenzierte Nutzungen und Handlungen im öffentlichen Raum zulässt. Es ist nach Auffassung des Verfassers wenig nachhaltig, Freiräume stets der Schaffung von stadtverdichtendem, beheizbarem Volumen unterzuordnen. Vielmehr wäre es möglich, Verdichtung entlang eines solchen Netzwerkes an Frei- und Bewegungsräumen stattfinden zu lassen. Somit könnte ein Gleichgewicht zwischen Stadtverdichtung und Freiraumentwicklung entstehen. Das zukünftige Potential des Donaukanals könnte darin bestehen, die Basis- und Bezugslinie eines solchen alternativen Netzwerkes zu bilden.

Diese Überlegungen bilden die Grundlage für die Schaffung einer Wiedereingliederung der brachen liegenden, ehemaligen Stadtbahntrasse, welche, im vorliegenden Konzept durch die Implementierung dreier Verbindungsstege erzielt wird.

Die südwestliche Anbindung des Areals erfolgt über einen Verbindungssteg, welcher direkt an den, die Station Spittelau umlaufenden öffentlichen Weg andockt. Diese Intervention schafft eine direkte Verbindung zwischen dem Promenadenweg des Donaukanals im Abschnitt Spittelauer Lände und der Brache – sie führt hier, über einen Teil jener Stadtbahnbögen der ehemaligen Donaukanallinie, welche bereits als öffentlicher Raum genutzt werden.

Zwei weitere Stege im nordöstlichen Bereich des Areals schaffen eine, in weiterer Folge differenziert materialisierte, Verbindung zum Wertheimspark welcher

sich nordwestlich des Areal befindet. Durch diese drei Interventionen werden somit Verbindungen zwischen Freiräumen unterschiedlicher Qualitäten erzielt. Das Areal der ehemaligen Stadtbahn stellt ein wesentliches Bindeglied zwischen diesen Freiräumen dar. Eine zusätzliche Verbindung zwischen Donaukanal und jetziger Brache entstünde durch eine Adaptierung des bereits bestehenden Franz-Ippisch Stegs. Dieser fungiert aktuell als Verbindung zwischen Heiligenstädter Lände und Heiligenstädter Straße und wird im Bereich der Brache als Unterführung geführt. Eine Verknüpfung der Trassenanlage mit diesem Steg kann durch Anwendung verhältnismäßig einfacher, baulicher Maßnahmen erzielt werden.

Des Weiteren gilt es anzumerken, dass durch die Implementierung dieser Stege eine vollständig barrierefreie, autofreie Verbindung zwischen der Wiener Innenstadt (und darüber hinaus) und Wertheimspark/ Döbling geschaffen wird. Die maximale Steigung der vorgeschlagenen Stege und Verbindungselemente beläuft sich auf maximal 4%.

2. Vernetzung der Bogenebene mit der Trassenoberseite, Gestaltung der Trassenebene

Diese, zweite Ebene der Vernetzung erfolgt mittels zweier Erschließungselemente, diese dienen dabei aber nicht nur als Wegverbindung zwischen den Ebenen dienen, sondern auch näher auf selbige eingehen. Das Erschließungselement eins wird von der Heiligenstädter Straße aus, über eine unbebaute Fläche erschlossen und führt den/die BenutzerIn durch den Bogenraum hindurch. Über ein erstes Treppenelement verlässt der/die BenutzerIn den Bogenraum auf einer Höhe von 5 Metern. Danach knickt der Weg um 90 Grad ab und entwickelt sich der Fassade der Trasse entlang weiter nach oben. Kurz vor Erreichen der Trassenoberfläche bildet der Weg Aufenthaltsbereiche aus bevor er abermals um 90 Grad knickt und den/ die BesucherIn über ein weiteres Treppenelement schließlich an die Trassenoberfläche führt.

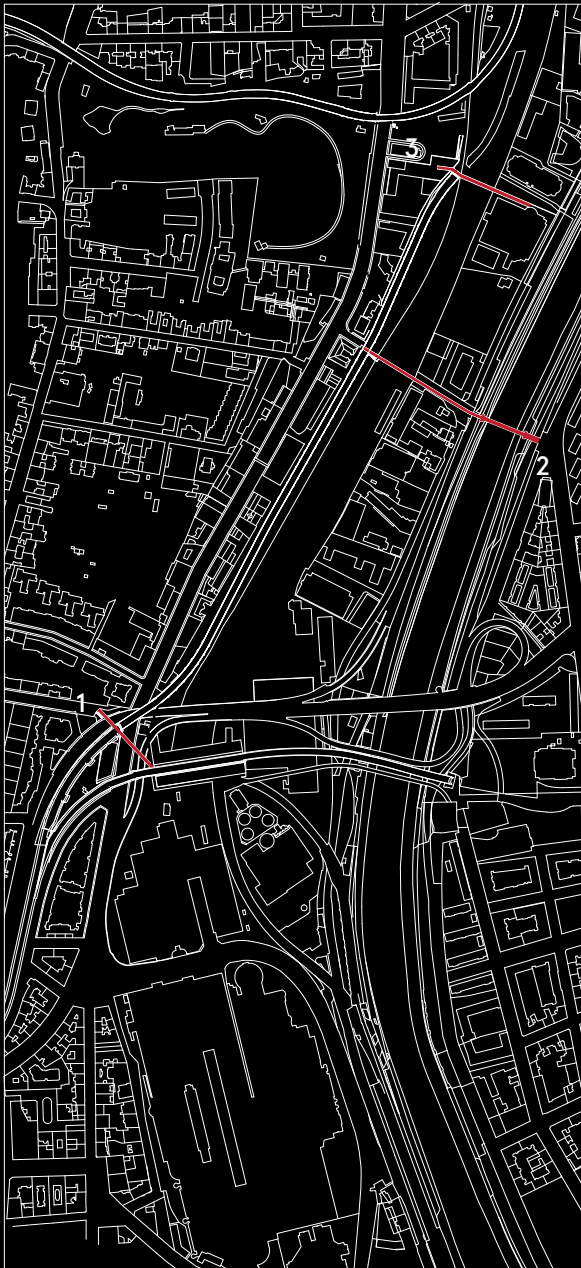
Das Erschließungselement zwei stellt ebenso Bezüge zu vorhanden Bogenräumen her. Das gesamte Element

setzt sich sechzehn Meter vom Objekt ab und bildet dadurch einen Platz aus. Von diesem Platz aus führt der Weg über Stufen und Sitzstufen auf ein erstes Plateau und über weitere Stufen und Sitzstufen auf ein zweites Plateau. Der sich vor dem Stadtbahngebäude aufspannende Raum ist somit über einer Vielzahl an räumlichen Niveaus erlebbar. Ein statisch wirksames Element unterhalb des ersten Plateaus ist mit einem integrierten Schacht ausgestattet, über welchen Strom/ Starkstrom und Wasser nach oben geführt werden kann. Über eine Infrastrukturklappe kann auf den Schacht zugegriffen werden. Vom zweiten Plateau führt der Weg den/die NutzerIn über einen weiteren Aufenthaltsbereich an die Trassenoberfläche. Die Intention dieses Erschließungselements ist es, nicht nur als Wegverbindung von unten nach oben zu fungieren, sondern auch Nutzungsmöglichkeiten der Bogenräume indirekt vorzuschlagen bzw. anzuregen und Bezüge zwischen dem Alten, vorhandenen bzw. der Trassenebene herzustellen.

Barrierefreie Erschließung

Südwestlich kann die Trasse, vom Donaukanal kommend, über bereits vorhandene, barrierefreie Wege bzw. über den barrierefrei gestalteten, Erschließungsteg eins erschlossen werden. Vom Kreuzungspunkt Heiligenstädter Straße/Döblinger Gürtel verbindet ein bereits vorhandener Aufzug, den Skywalk (Verbindung Station Spittelau und Döblinger Gürtel) mit dem Haltestellenbereich Heiligenstädter Straße. Über den Skywalk kann der Verbindungsteg eins ebenfalls barrierefrei erreicht werden.

Ein Element, bestehend aus Aufzug und Verbindungsteg, wird für die drei Bereiche Erschließungselements eins, modifizierten Franz-Ippisch Steg sowie Kreuzungspunkt Erschließungstegs und Heiligenstädter Straße vorgeschlagen. Die genauen Positionen sind nachfolgenden Plänen zu entnehmen.



Vorhandene Querungen im Bereich der Trassenführung M 1:10 000

- 1 Skywalk** überdachte Querung – Station Spittelau über Heiligenstädterstraße und Döblinger Gürtel
- 2 Döblinger Steg / Franz-Ippisch-Steg**, verbindet Brigittenauer Lände – Heiligenstädter Lände – Trasse der Franz Josephs Bahn – Heiligenstädter Straße; läuft im Bereich der Trasse als Unterführung
- 3 Betriebsinterne Verbindungsbrücke**

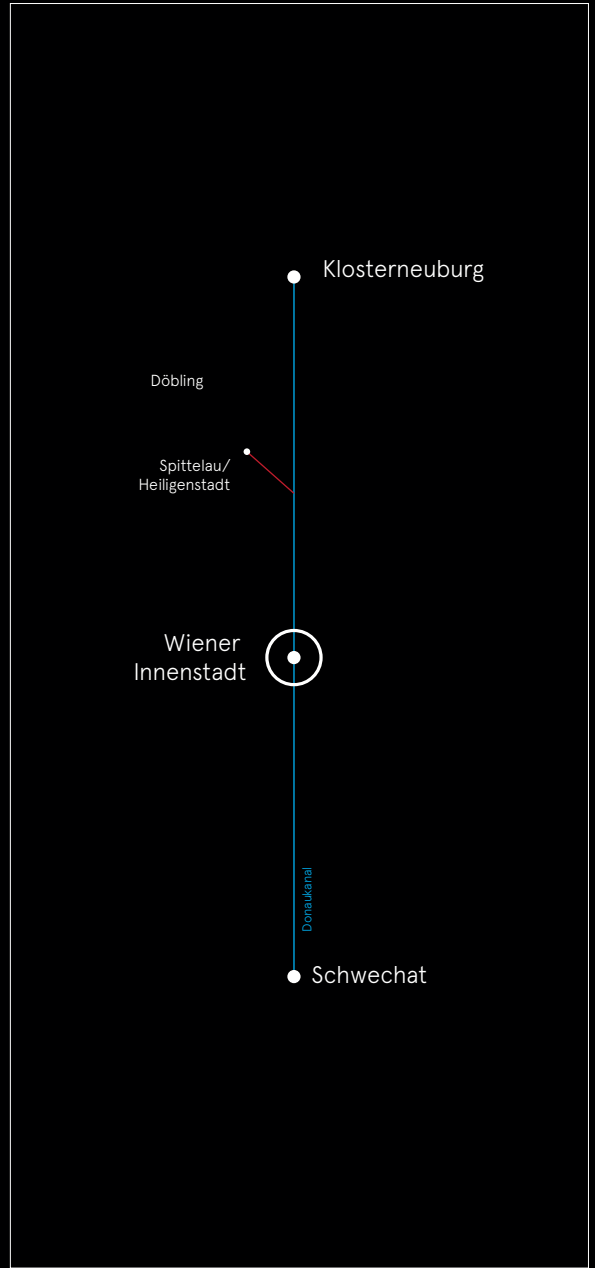


Intervention Verbindungsstege
Vernetzung der Trasse mit der städtischen Umgebung
M 1:10 000



Entstehende Verbindung

Wertheimspark - Donaukanal
M 1:10 000



Der **Donaukanal** stellt neben der Donauinsel einen der wichtigsten, großflächigen Frei- und Bewegungsräume im Zentrum Wiens dar.

aus der Intervention der Stege **resultierende Wegverbindung** Donaukanal-Wertheimspark



Wertheimspark



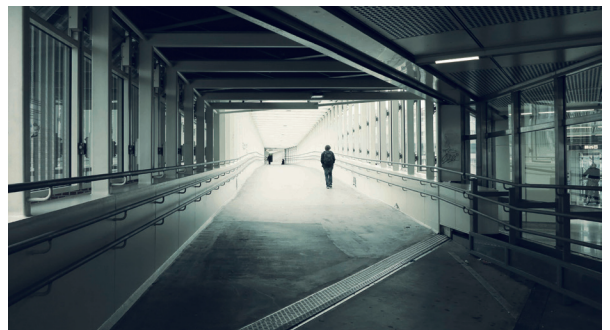
Anschlusspunkt Erschließungssteg 2



Station Spittelau



Skywalk



Anschlusspunkt Erschließungssteg 1, Skywalk





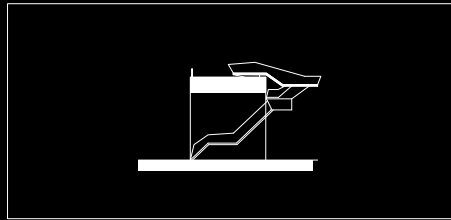
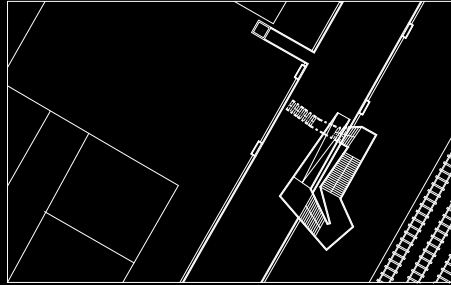
Station Spittelau



Vernetzung der Bogenebene mit der Trassenoberseite, Gestaltung der Trassenebene

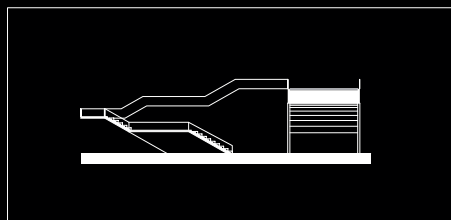
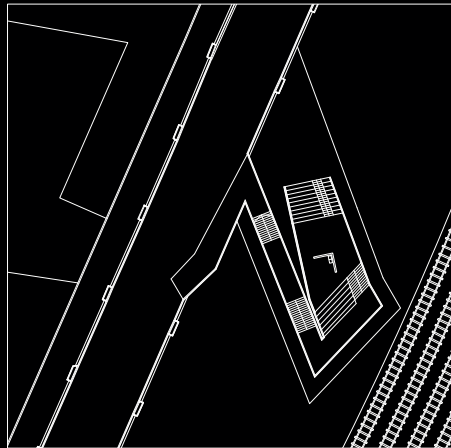


2



5 10

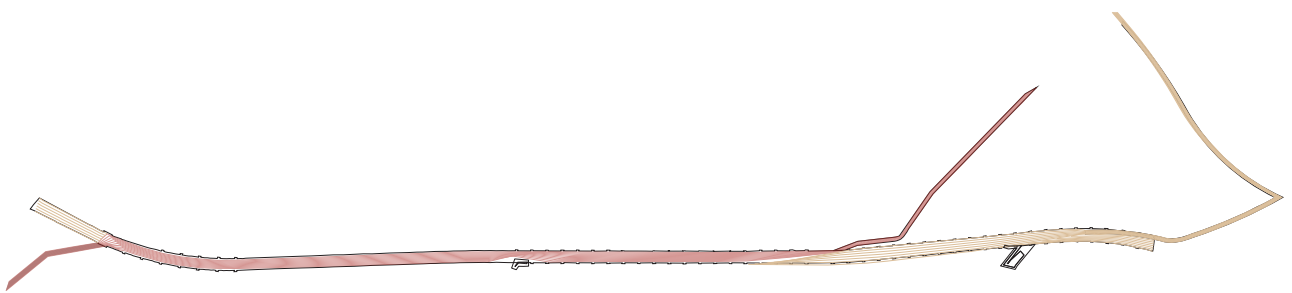
5



5 10

- 1 Erschließungssteg 1
- 2 Erschließungselement 1
- 2 Adaptierte Verbindung via Franz-Ippisch Steg
- 4 Erschließungssteg 2
- 5 Erschließungselement 2
- 6 Erschließungssteg 3

Gestaltung der Trassenoberfläche



Bewegungsstrom



Zonierung



Nutzung Abb. 15



Materialisierung



Nutzungszone 1
Bepflanzung

Nutzungszone 2

Nutzungszone 3

Nutzungszone 4/5

Wertheimspark



Nutzungsbereiche

Wie bereits zu Beginn des vorhergehenden Kapitels beschrieben bzw. auf den Beiden vorangegangen Seiten mittels Fotos gezeigt, stellt die Trasse der ehemaligen Stadtbahn in diesem Konzept ein Bindeglied zwischen Freiräumen unterschiedlicher Qualitäten dar und soll in weiterer Folge selbst einen solchen bilden.

Durch die vorgeschlagenen Verbindungsstege und Erschließungselemente entstehen zahlreiche räumliche Verknüpfungen. Fristet die ehemalige Stadtbahntrasse aktuell ein Dasein als ein nahezu in Vergessenheit geratenes Erbe vergangener Zeiten, so kann, durch eben gezeigte Maßnahmen eine sanfte Wiedereingliederung in das aktive Geschehen des Stadtraumes gelingen. In gewisser Weise könnte man sagen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen dem ureigenen Wesen des Bauwerks, der Erschließung sowie der Verbindung von Orten und Räumen, entsprechen.

Aber wie gestaltet sich nun dieses räumliche Bindeglied?

Im Entwurf wird das Thema des räumlichen Bindegliedes aufgenommen. Wie bereits festgehalten, er-

scheint die Schaffung differenzierter räumlicher Qualitäten wesentlich zu sein. Als Bindeglied verknüpft die Trasse der ehemaligen Stadtbahn Aufenthalts- und Bewegungsräume unterschiedlicher Qualitäten, Materialitäten, Nutzungen und Atmosphären. Kann der Stadtraum des Donaukanals bzw. dessen Verbindungsweg über die Station Spittelau als vordergründig dynamisch wahrgenommen werden, so wird der Raum des Wertheimparks als ein Ort der Ruhe und der Entschleunigung gesehen. Dieser Umstand und die generelle Intention, differenzierte Aufenthaltsbereiche zu schaffen, bilden die Grundlage für die Materialisierung der Trasse und in weiterer Folge die Basis für weitere Interventionen im Bereich der Trassenoberfläche.

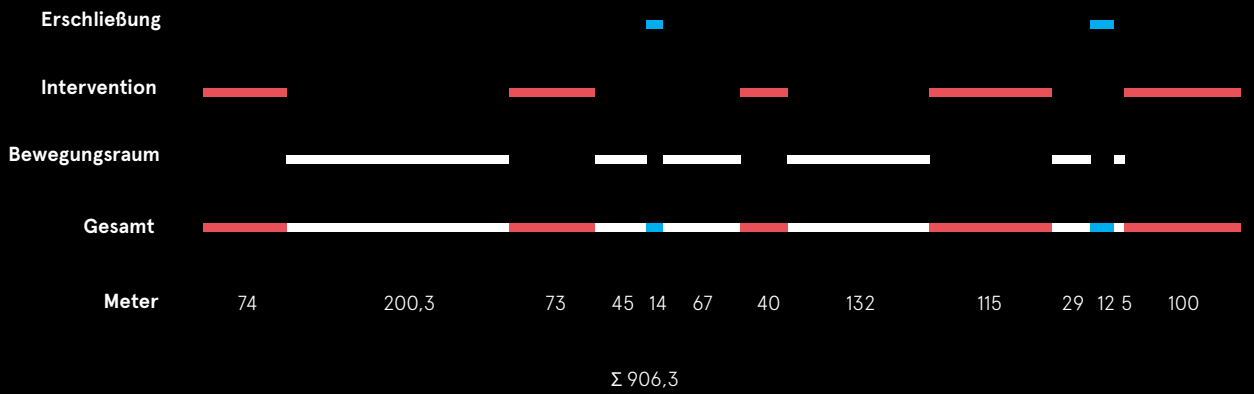
Wie nebenstehende und nachfolgende Grafiken zeigen, ergibt sich aufgrund der Positionierung der Stege und Erschließungselemente ein Bewegungsfluss, welcher durch bestimmte Oberflächen und Zonen unterschiedliche Dynamiken initiiert, aus welchen sich wiederum differenzierte Bereiche und weitere Interventionen ergeben.

Interventionen Erschließung und Aufenthaltsbereiche

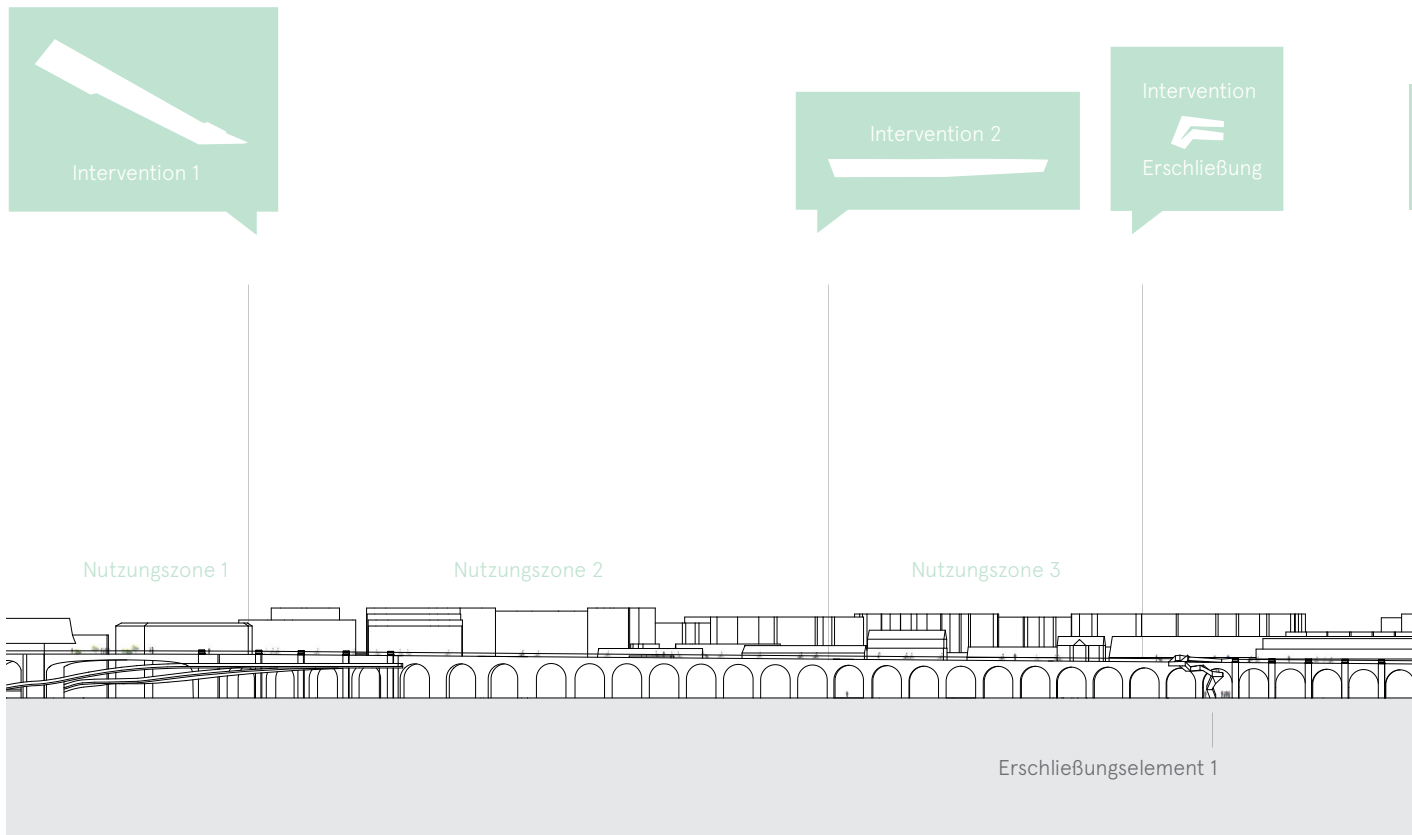


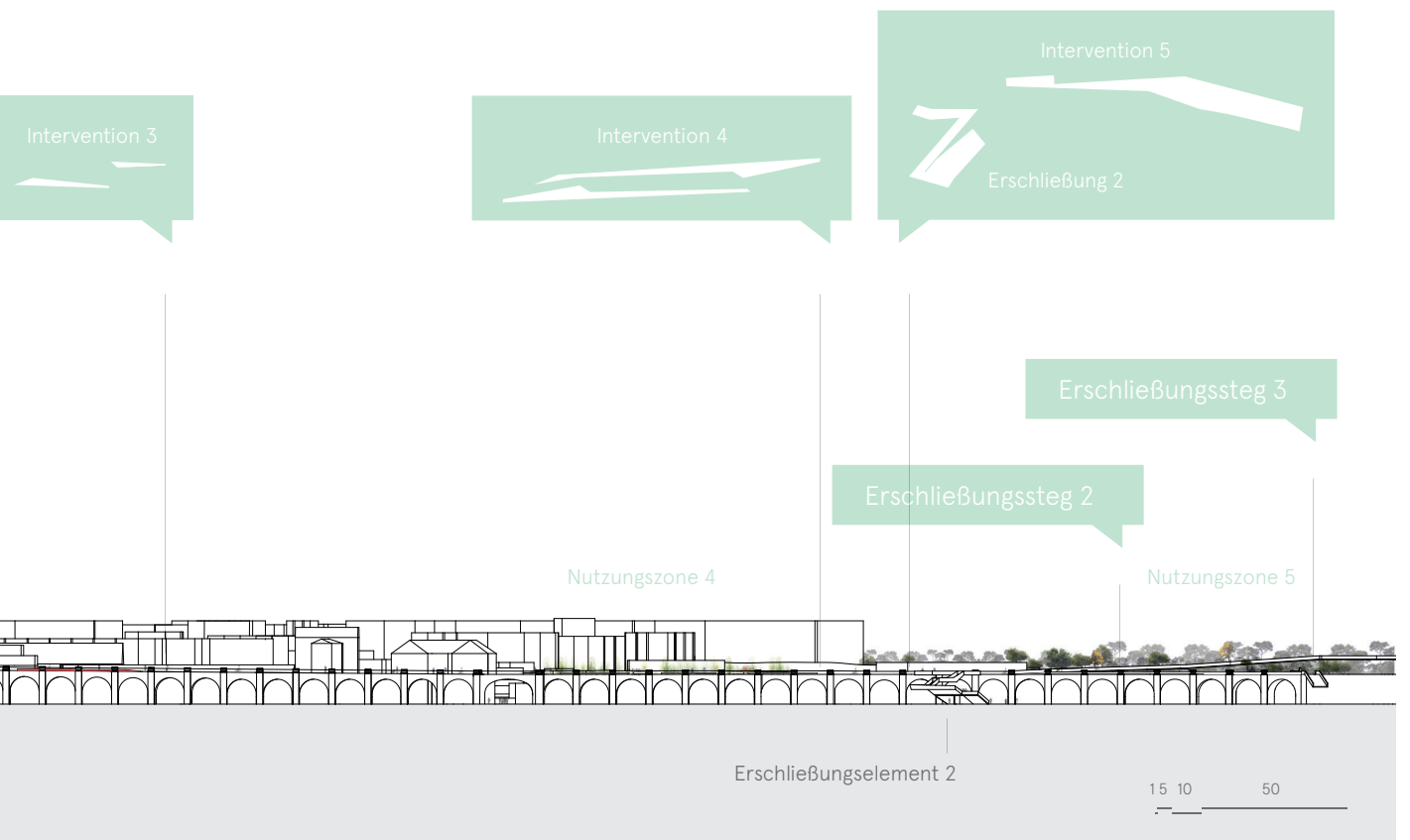
M 1:5000

Interventionen Verhältnisse zueinander



Ansicht, Trasse gesamt, **Nutzungszonen und Erschließungselemente**





Bauliche Interventionen auf
neunhundertsechskommadreimetern

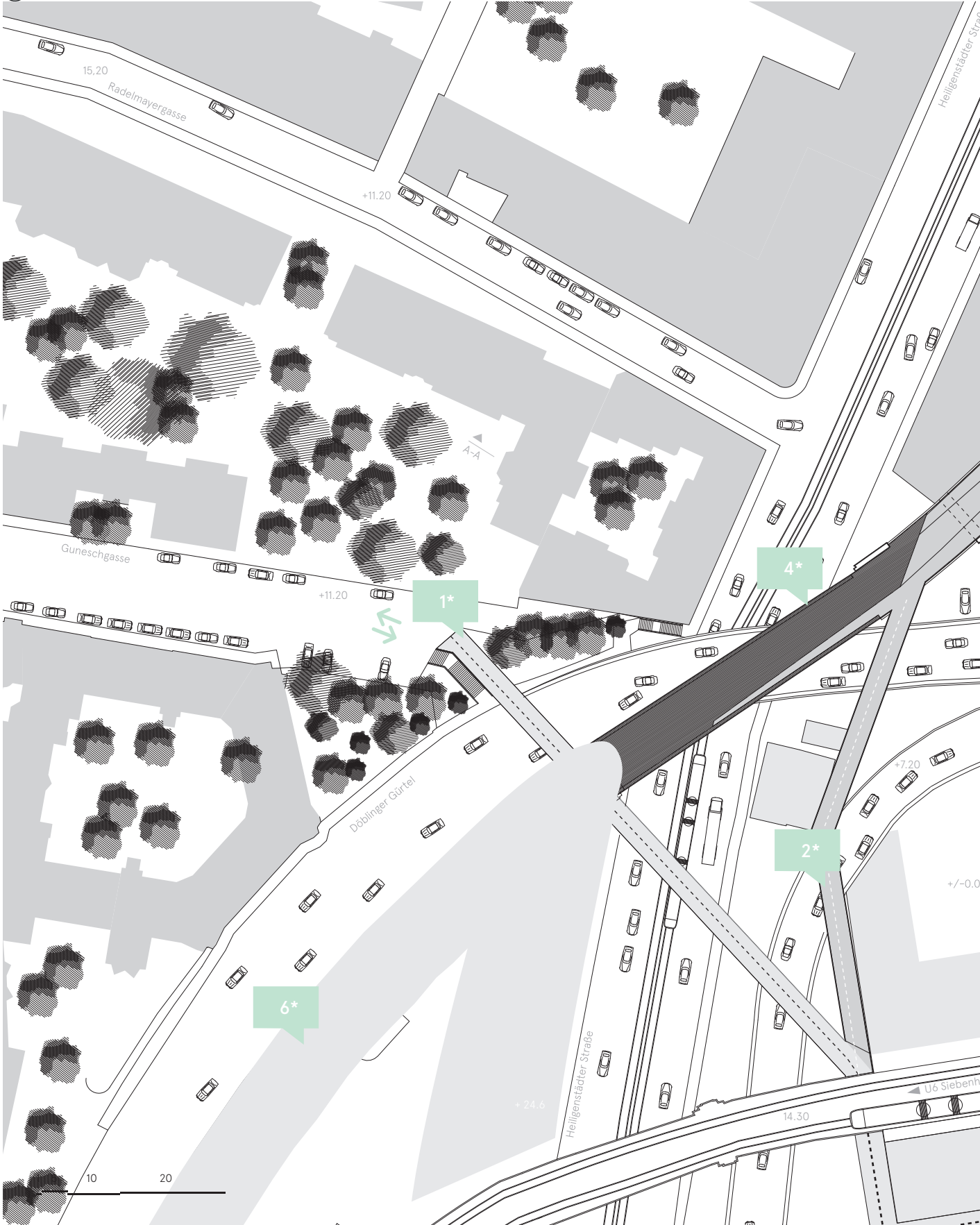


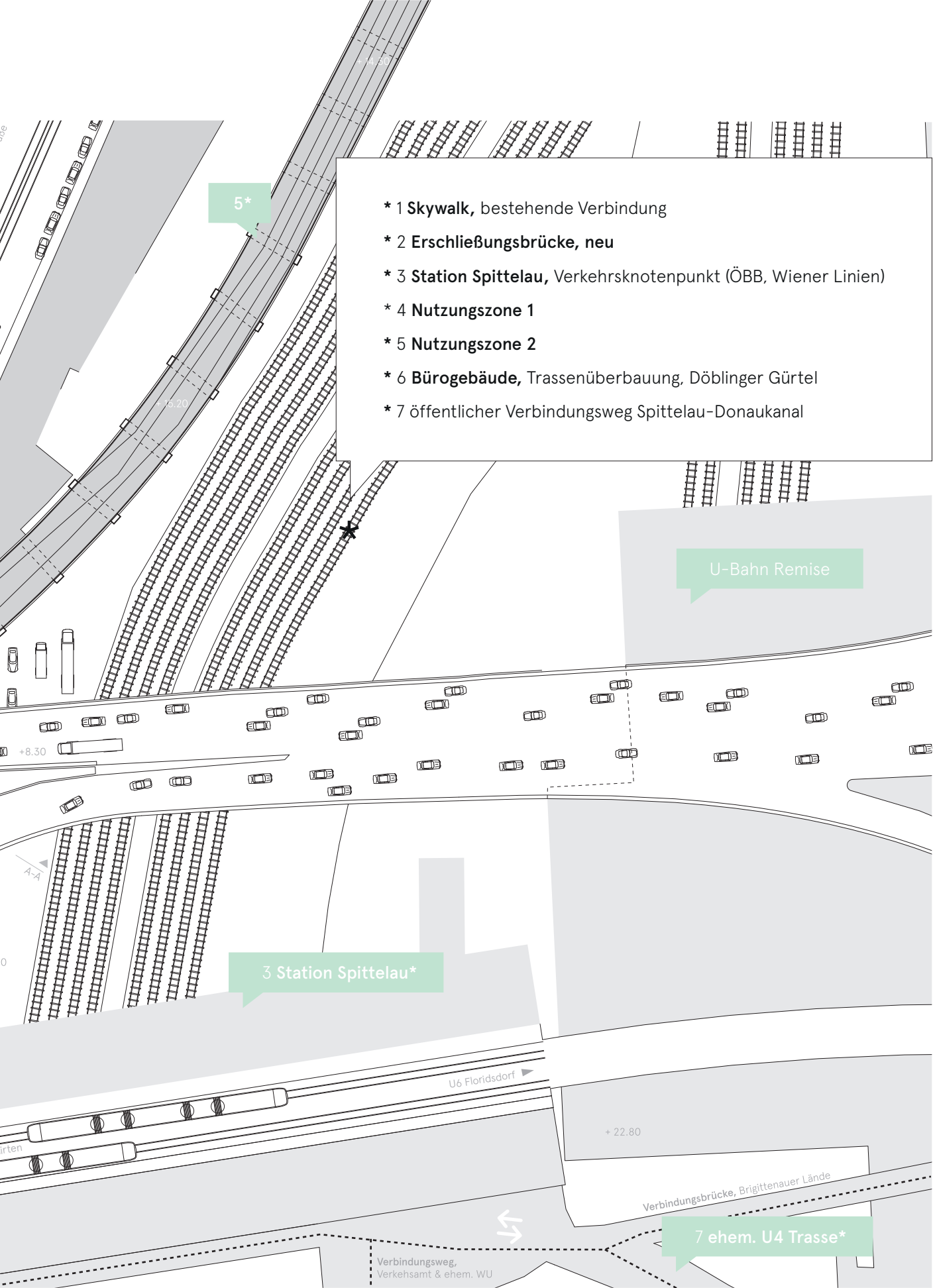
Intervention/Nutzungszone 1



Intervention 1

Aufgrund der Setzung des Erschließungssteiges und dessen Andockpunkt an der Trasse, dem Bewegungsfluss und der Materialisierung ergibt sich im Bereich der ersten Intervention eine *Ruhezone*. Dieser *Ruhezone* befindet sich auf der Brückenverbindung zwischen der Trassenüberbauung und dem südwestlichsten Punkt der Brache. Neben der Erschließung via Erschließungssteg eins kann diese Zone auch aus dem angrenzenden Bürogebäude betreten werden. Horizontale Stahlträger Elemente, welche sich beidseitig über die gesamte Länge des Bereiches erstrecken werden durch die entsprechende Materialisierung nutzbar gemacht. Punktuell gesetzte Bepflanzungen zonieren den Raum.





- * 1 Skywalk, bestehende Verbindung
- * 2 Erschließungsbrücke, neu
- * 3 Station Spittelau, Verkehrsknotenpunkt (ÖBB, Wiener Linien)
- * 4 Nutzungszone 1
- * 5 Nutzungszone 2
- * 6 Bürogebäude, Trassenüberbauung, Döblinger Gürtel
- * 7 öffentlicher Verbindungsweg Spittelau-Donaukanal

5*

U-Bahn Remise

3 Station Spittelau*

7 ehem. U4 Trasse*

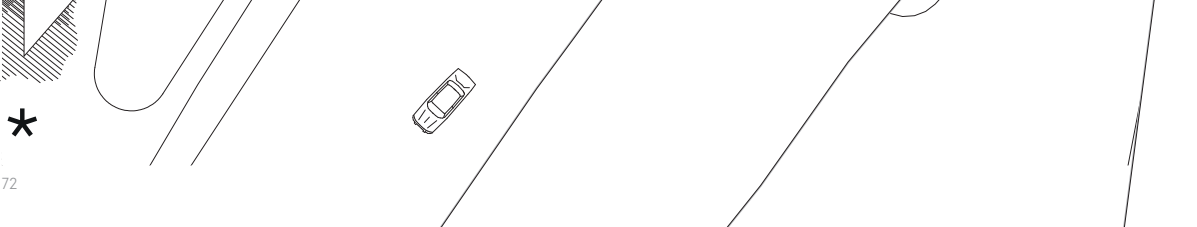
Verbindungsweg,
Verkehrsamt & ehem. WU

🕒 N M 1:500 Draufsicht **Intervention 1, Erschließungsbrücke Süd**



6 Bürogebäude

- * 1 Skywalk, bestehende Verbindung Station Spittelau und Döblinger Gürtel
- * 2 Erschließungsbrücke, Intervention
- * 3 Station Spittelau, Verkehrsknotenpunkt (ÖBB, Wiener Linien)
- * 4 Nutzungszone 1
- * 5 Nutzungszone 2
- * 6 Bürogebäude, Trassenüberbauung, Döblinger Gürtel





5*

4*

1 Skywalk*

2 Erschließungsbrücke*

3 Station Spittelau*

Heiligenstädter Straße

Döblinger Gürtel

Wiener Gürtel Straße

Wiener Gürtel Straße

Heiligenstädter Straße

+/-0.00

18.20

+8.30

+7.20

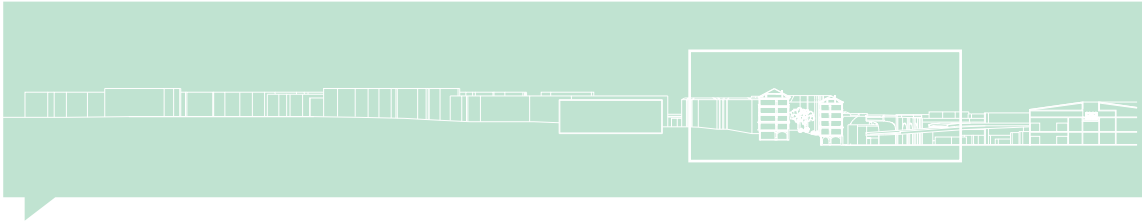
+24.6

+/-0.00

+22.80

14.30

Nutzungszone 1, Schnitt A-A



Übersichtsschnitt

Radlmayergasse



Heiligenstädter Straße

Intervention Nutzungszone 1

Intervention Verbindungssteg 1

Wiener Gürtel Straße /
Wiener Gürtel Brücke

+24.00

+15.20

+07.20

+08.30

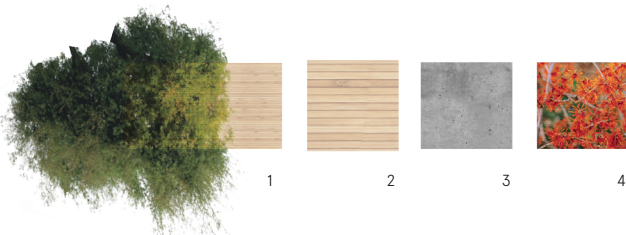
+/- 0.00



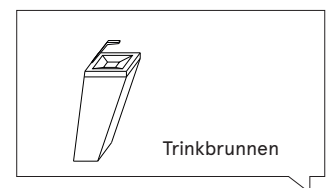
Nutzungszone 1, Materialisierung, Visualisierung

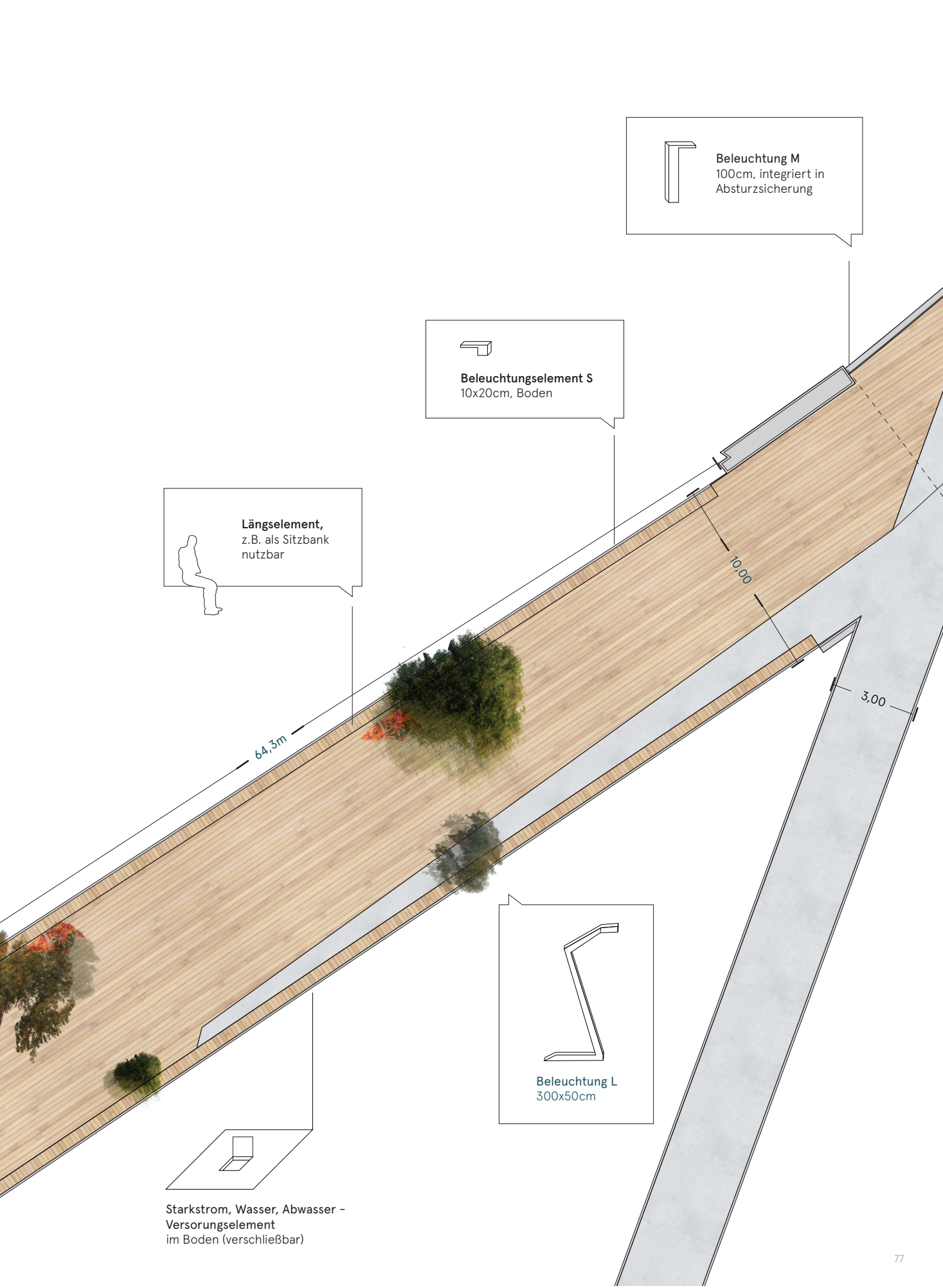



Abb. 16





- 1 **Bodenbelag und Bepflanzung**, flach wurzelnde Bäume und Sträucher
- 2 **Bodenbelag**, Holz, Latten, Robinie
- 3 **Bodenbelag**, Beton im Materialübergang zur Nutzungszone 2
- 4 **Bepflanzung**, Zaubernuß, orange-rote Blüten in den Wintermonaten

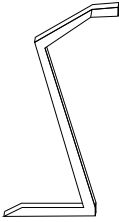





 **Beleuchtung M**
100cm, integriert in
Absturzsicherung

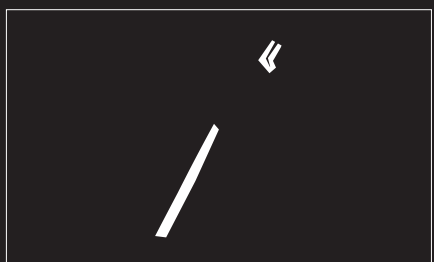
 **Beleuchtungselement S**
10x20cm, Boden

 **Längselement,**
z.B. als Sitzbank
nutzbar

 **Beleuchtung L**
300x50cm



Starkstrom, Wasser, Abwasser -
Versorgungselement
im Boden (verschießbar)



Intervention 2/Erschließung





Intervention 2

Die Intervention zwei bildet den Übergang zwischen den Nutzungszonen eins und zwei. In diesem Bereich, welcher hohe Bewegungsgeschwindigkeiten und dynamische Handlungen zulässt, wird es als notwendig erachtet, eine Art der Intervention zu finden, welche diesen Umstand berücksichtigt. Aufgrund der Konstruktion der Trasse ist es möglich, den Belag abzusenken. Um die mögliche Dynamik der Nutzung nicht zu schwächen sondern diese in ihrem Wesen zu stärken, wird der Belag, im Bereich dieser Intervention auf zwei aufeinanderfolgenden Ebenen um jeweils einen halben Meter abgesenkt und durch Rampen verbunden. An den Längsseiten dieser Intervention werden jeweils eine bzw. zwei Stufen mit harten Kanten ausgebildet. Der/Die NutzerIn taucht förmlich in den Bestand ein und gewinnt differenzierte Blickperspektiven.

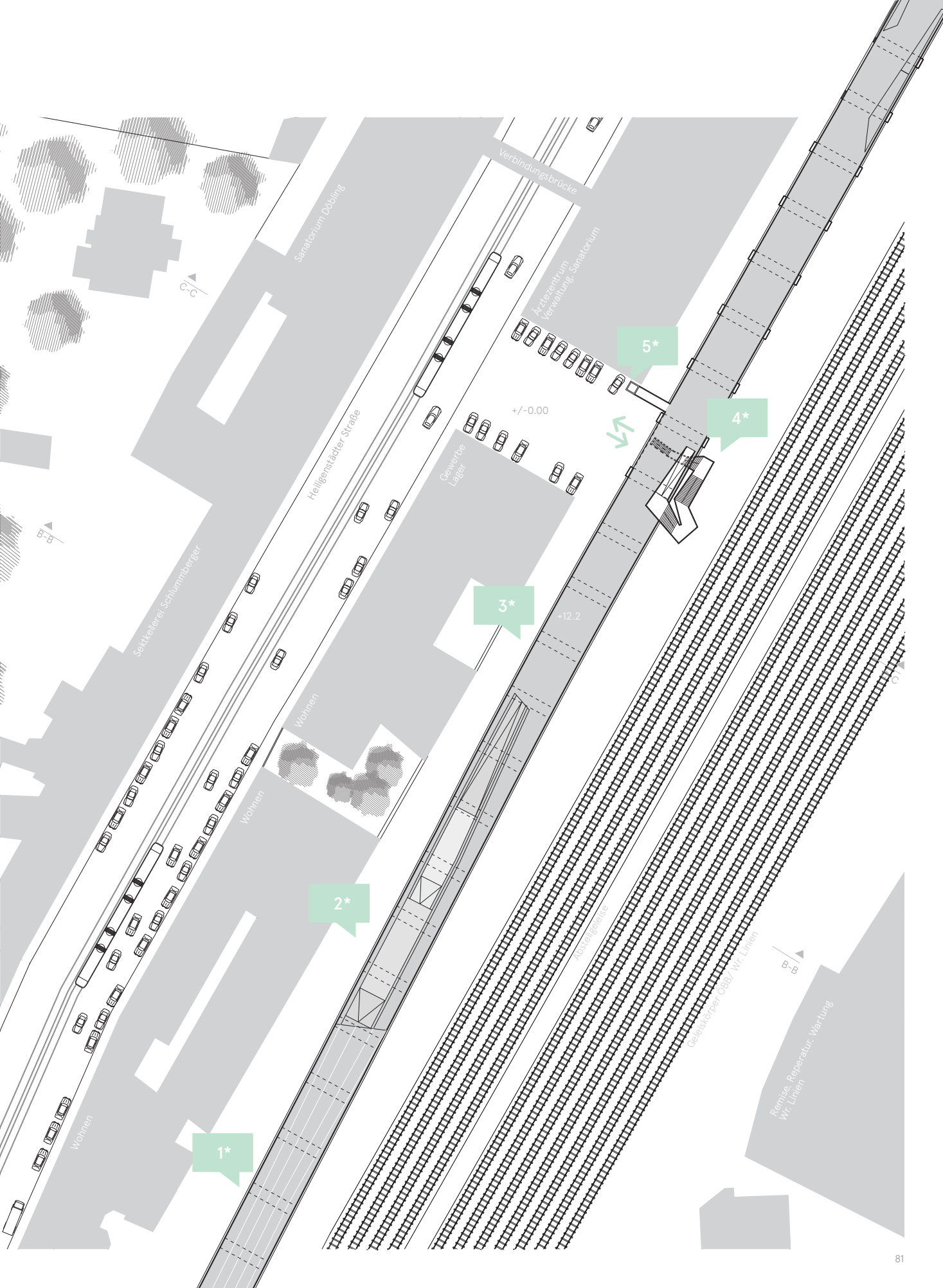
- * 1 Nutzungszone 2
- * 2 Übergang Nutzungszone 2 und 3 Intervention
- * 3 Nutzungszone 3
- * 4 Erschließungselement 2
- * 5 Barrierefreie Erschließung 2



private Grünflächen

+14.30

+14.80



Sanatorium Döbling

Verbindungsbrücke

Arztzentrum
Verwaltung Sanatorium

Heiligenstädter Straße

Gewerbe
Lager

+/-0.00

Sektellerei Schlumberger

Wohnen

Wohnen

Wohnen

Abstellgleise

Gleiskörper ObBv Wv. Linien

Remise Reparatur-Wartung
Wv. Linien



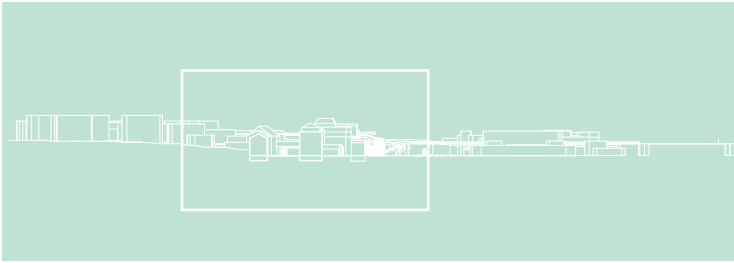
* 1 Nutzungszone 2
* 2 Übergangszone
* 3 Nutzungszone 3

*

Sektellerer / Schlumberger

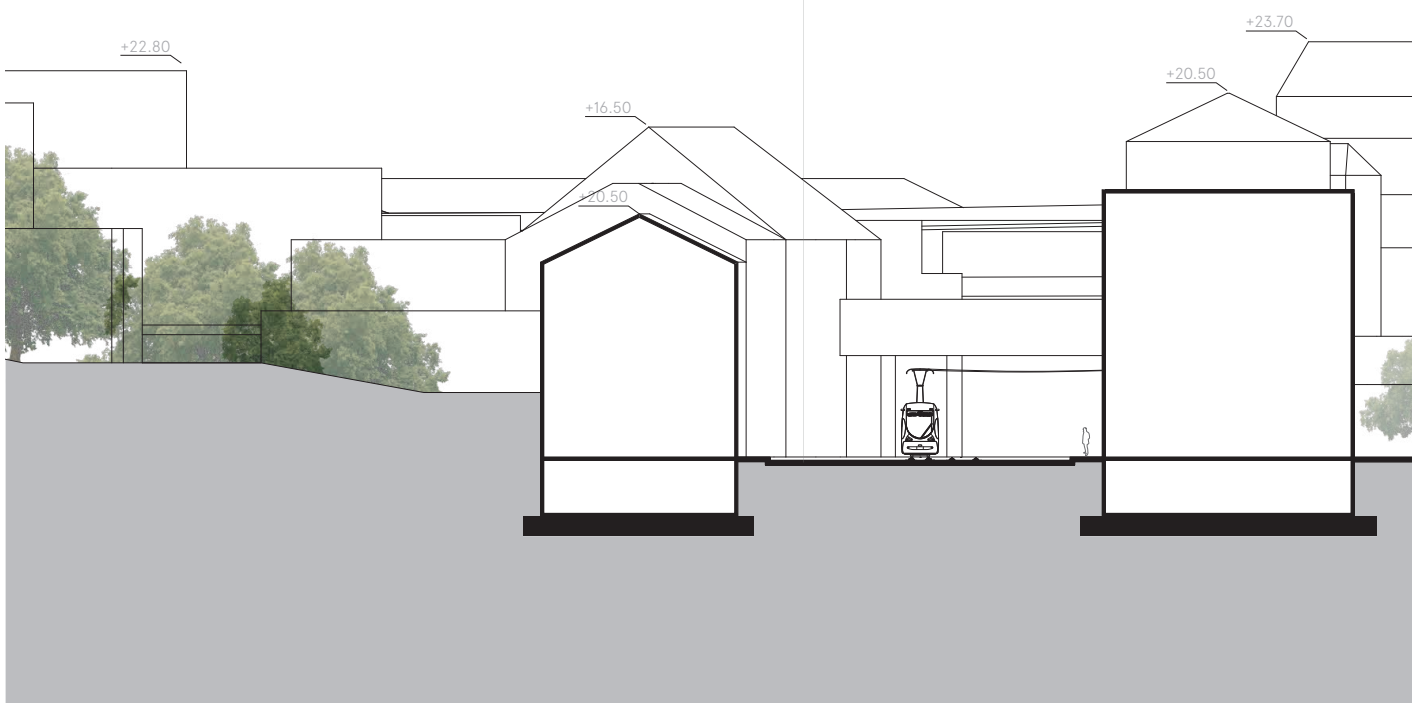


Nutzungszone 2, Schnitt B-B, M 1:500



Sanatorium mit Überführung

Heiligenstädter Straße



* 1 **Franz-Ippisch-Steg**

* 2 **Intervention:** Erschließung barrierefrei + Verbindungsrampe Franz-Ippisch-Steg und Trasse

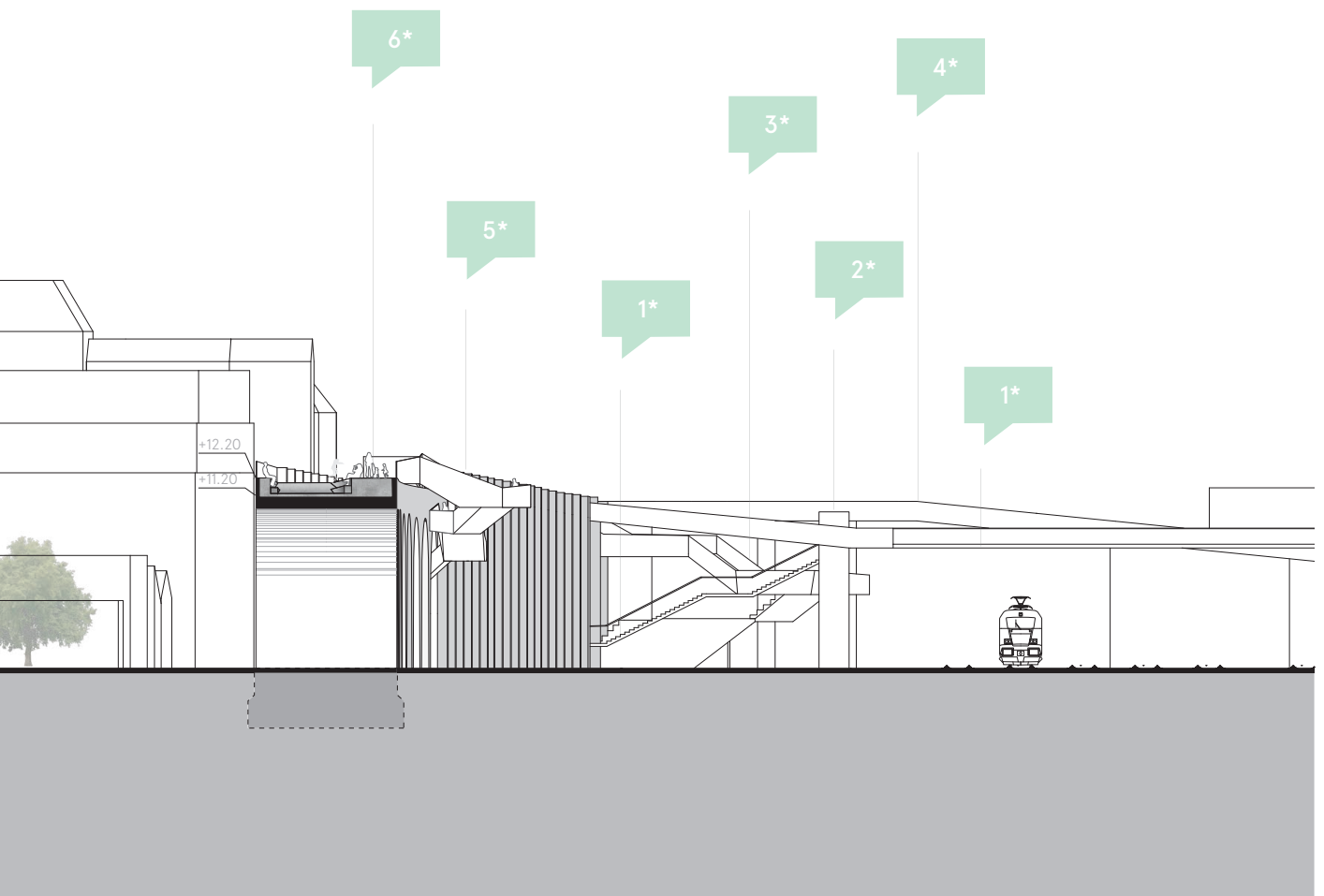
* 3 **Erschließungselement 2**

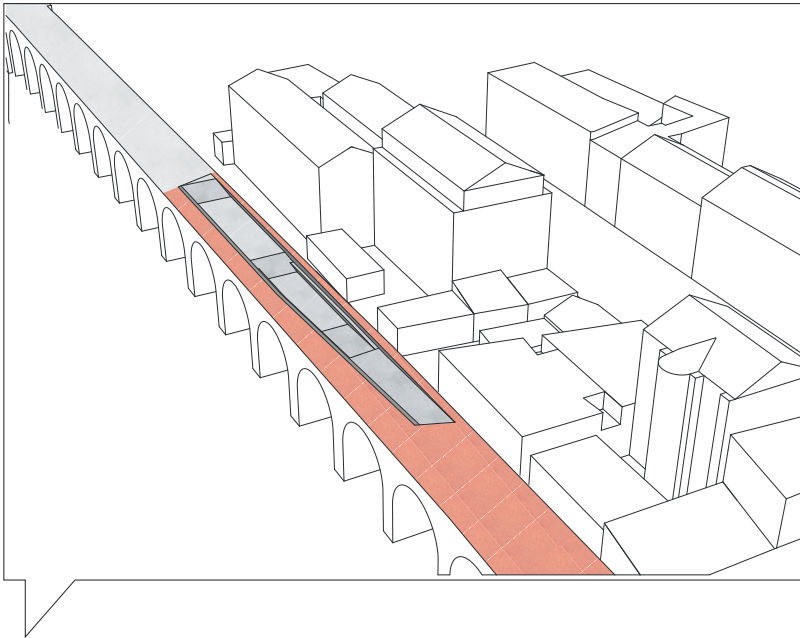
* 4 **Verbindungsbrücke** BMW Wien Heiligenstadt

* 5 **Erschließungselement 1**

* 6 **Nutzungszone 2**

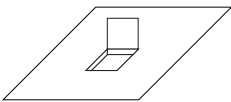
*





schematische Perspektive, Intervention 2, Rampen

Elemente, Übergang Nutzungszone 2/3



Starkstrom, Wasser, Abwasser -
Versorgungselement
im Boden (verschleißbar)



Beleuchtung M
100cm, integriert in
Absturzsicherung



Beleuchtungselement
10x20

Materialisierung, Übergang Nutzungszone 2/3

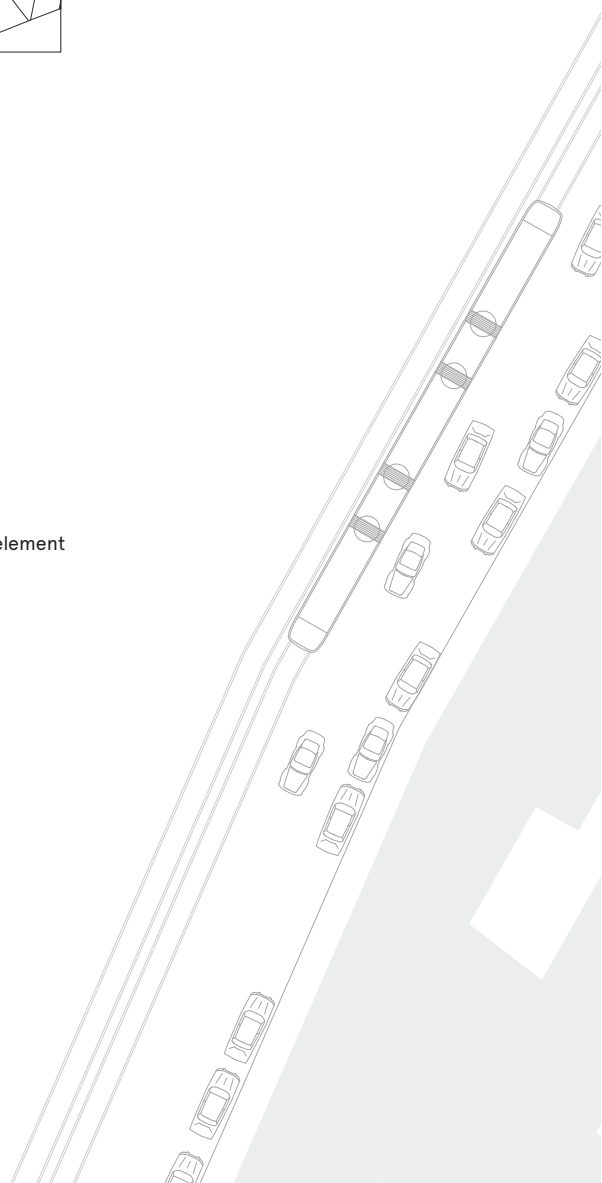


1



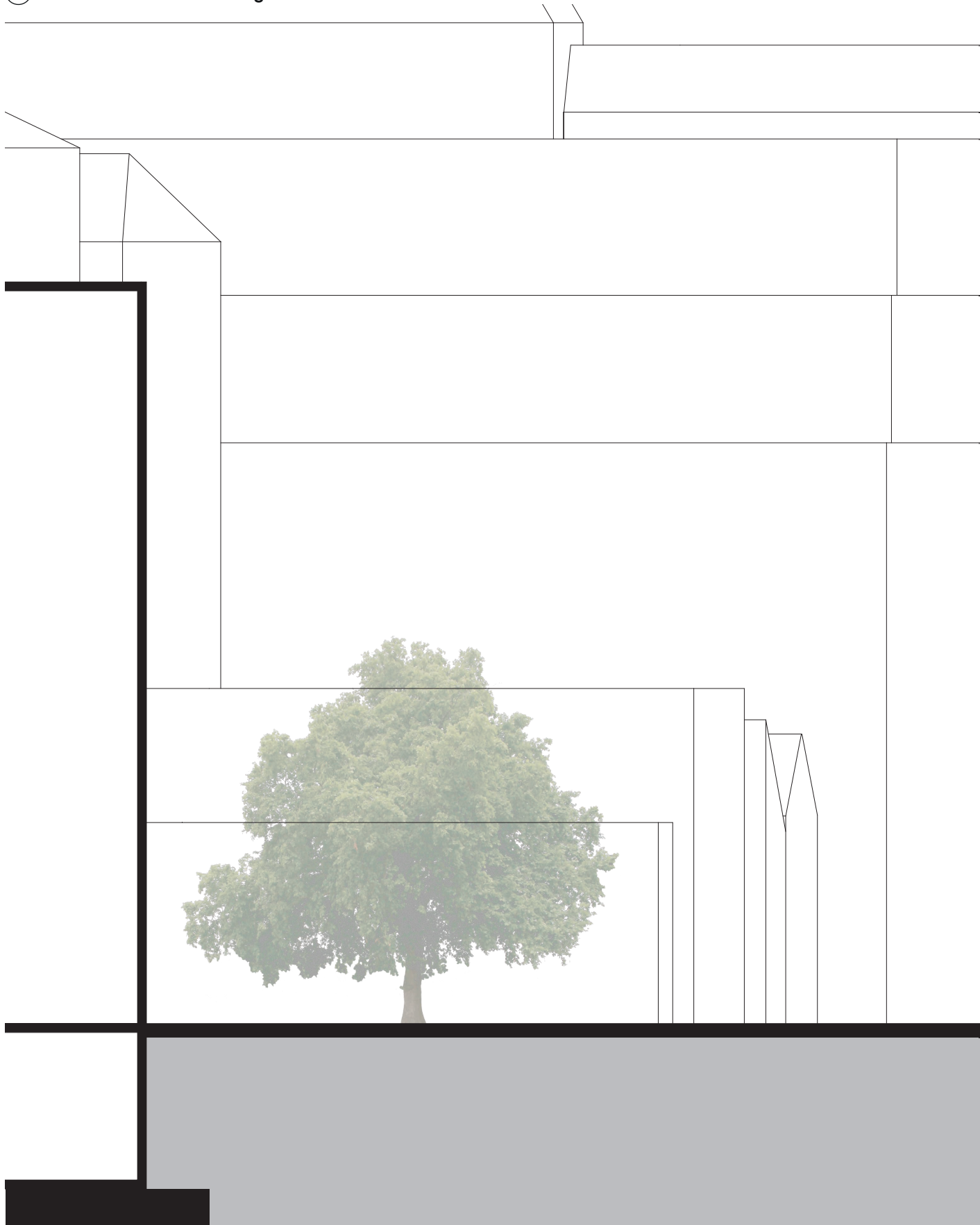
2

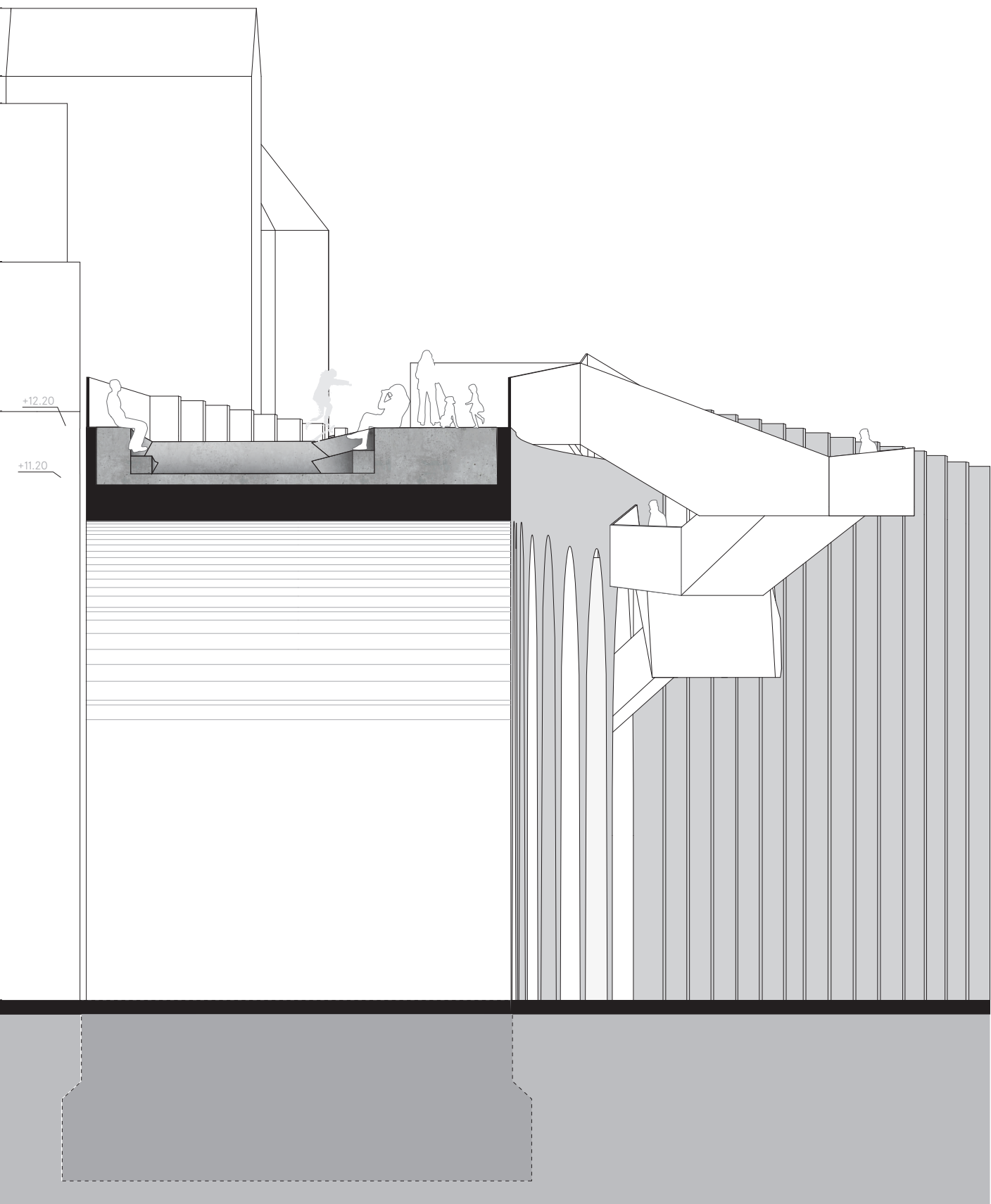
1 Beton, Nutzungszone 2
2 Insitu, Sportboden, Nutzungszone 3





⌚ N M 1:120 Schnitt **Nutzungszone 2 - Zoom-In**





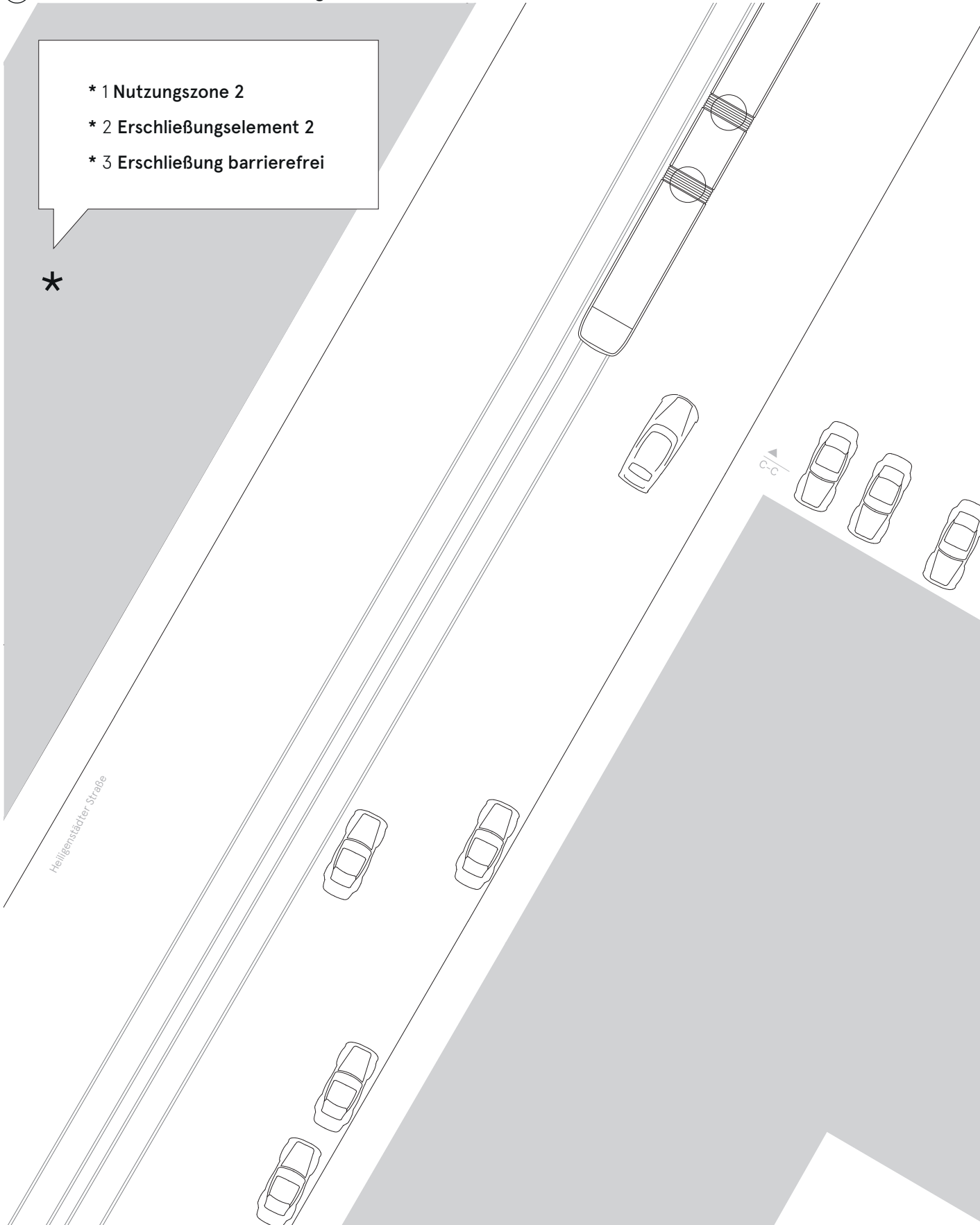
🕒 N M 1:250 Draufsicht **Erschließungselement 1**

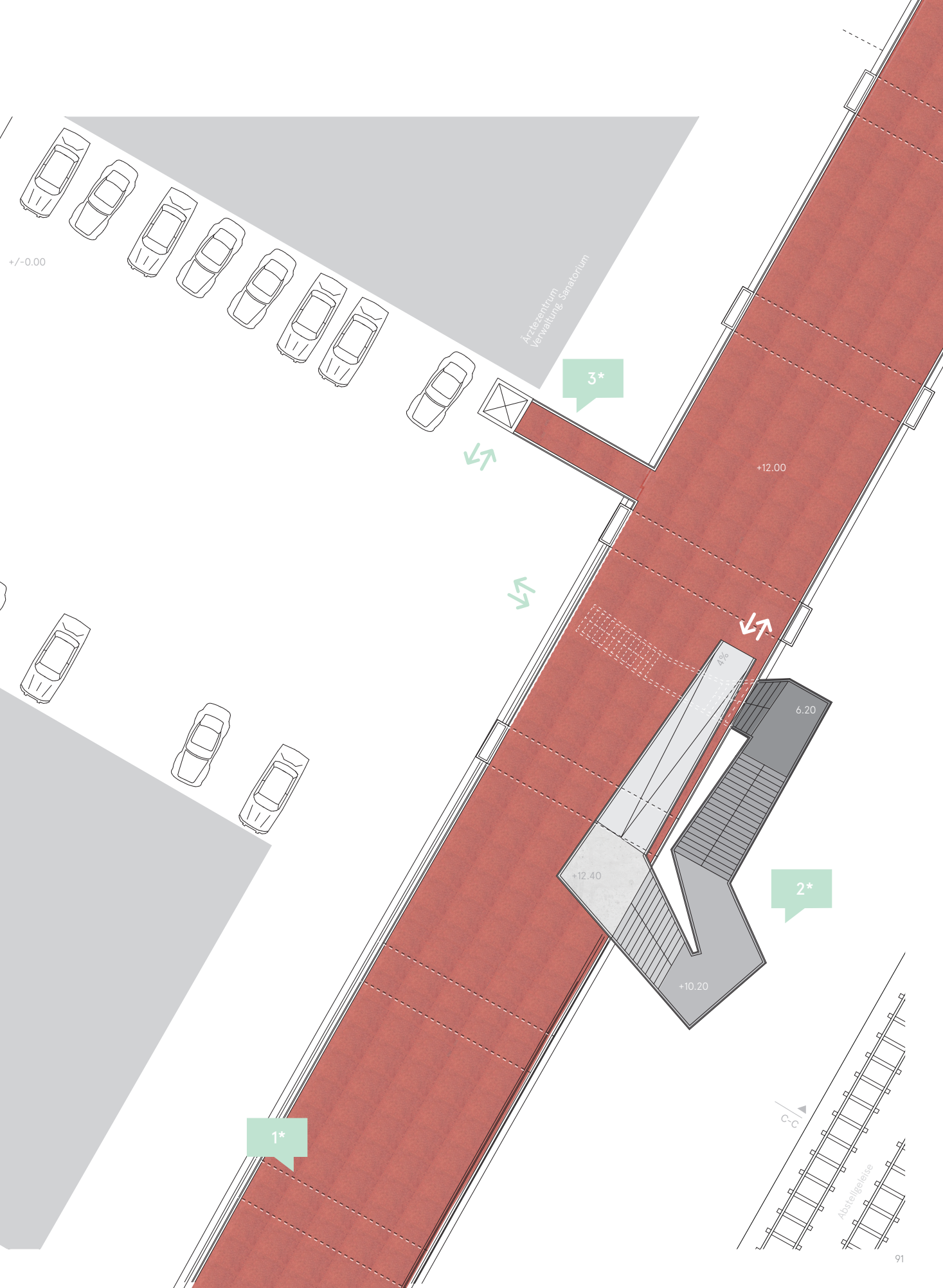
- * 1 Nutzungszone 2
- * 2 Erschließungselement 2
- * 3 Erschließung barrierefrei

*

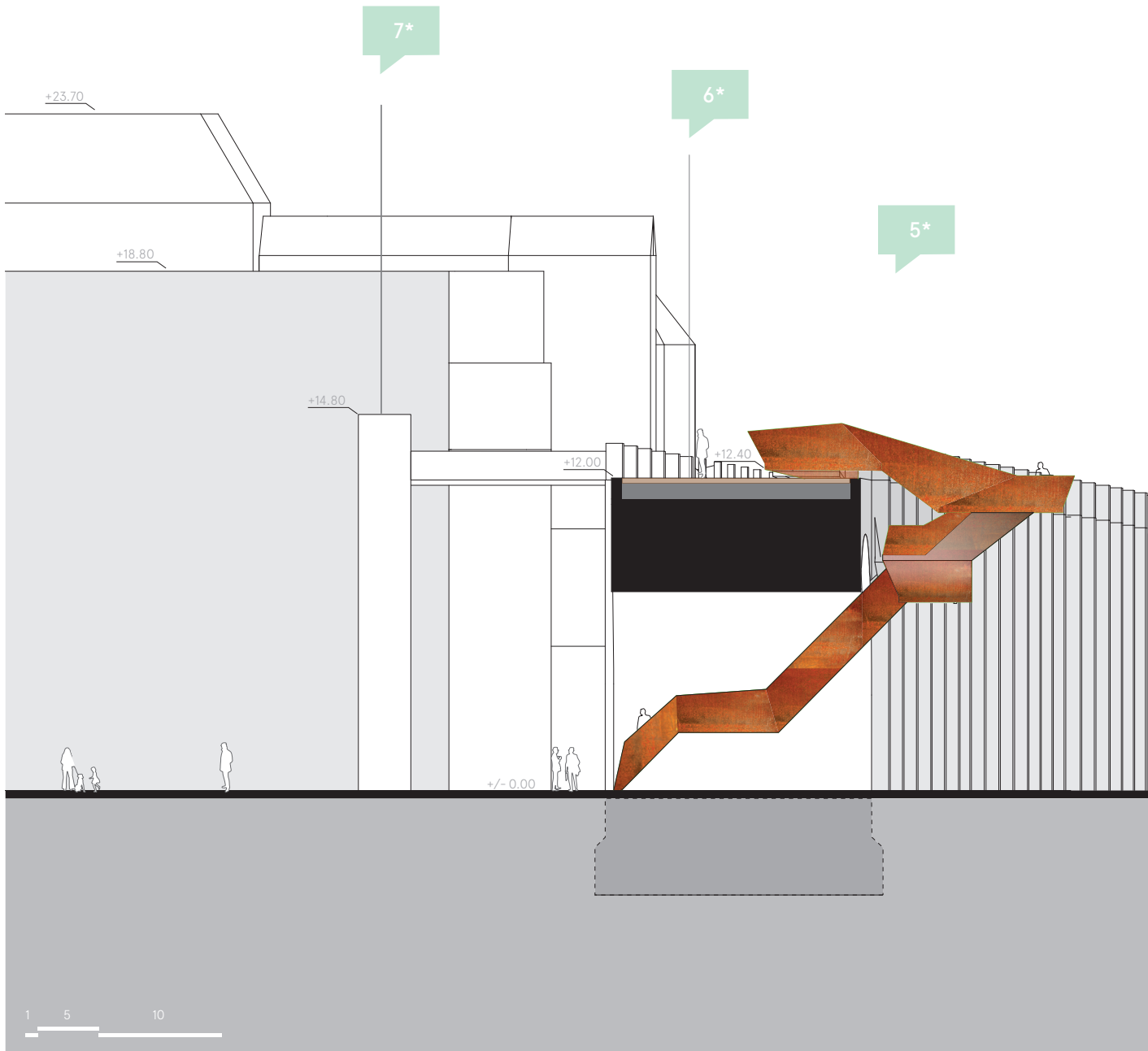
Heiligenstädter Straße

3%





Nutzungszone 3, Schnitt B-B, 1:250



* 1 **Franz-Ippisch-Steg**

* 2 **Intervention:** Erschließung barrierefrei + Verbindungsrampe Franz-Ippisch-Steg und Trasse

* 3 **Erschließungselement 2**

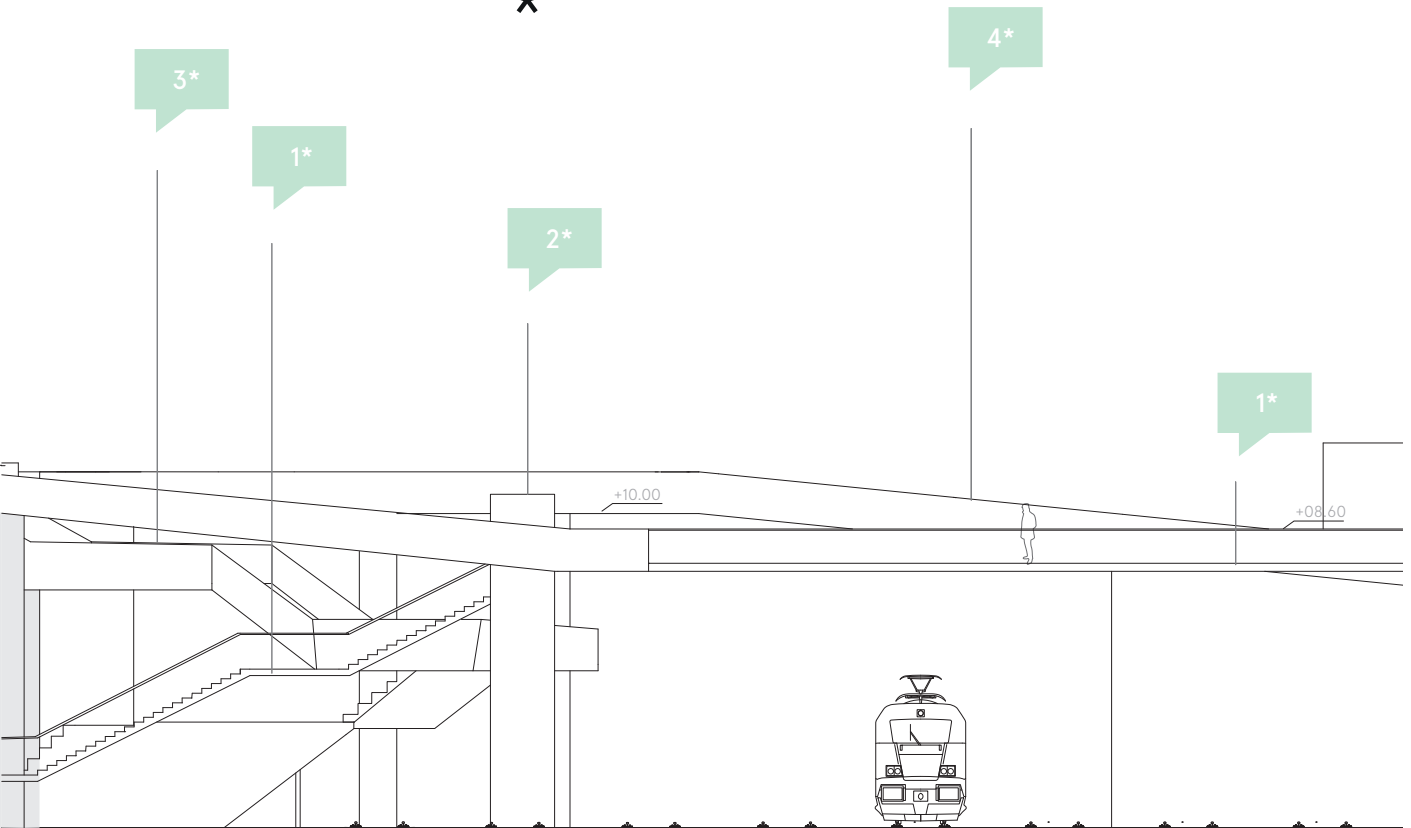
* 4 **Verbindungsbrücke** BMW Wien Heiligenstadt

* 5 **Erschließungselement 1**

* 6 **Nutzungszone 3**

* 7 **Intervention:** Erschließung barrierefrei

*





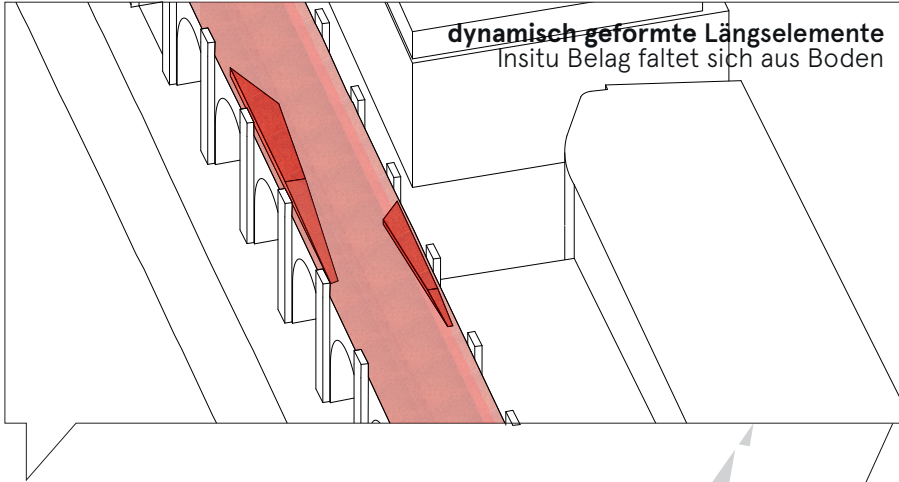
Intervention 3





Intervention 3

Die Intervention drei bildet eine sanfte Zonierung im Bereich der Nutzungszone drei aus und wird durch ein Längselement, welches sich am Bewegungsfluss orientiert, erzielt. Die Materialität ändert sich nicht, lediglich der Belag hebt sich sanft und gleichzeitig dynamisch um einen halben Meter an und bildet je eine Schräg- und eine Horizontalfläche aus.



1

- * 2 Nutzungszone 2
- * 3 **Franz-Ippisch Steg** vorhandene Verbindung Heiligenstädter Straße und Donaukanal Straße via Döblinger Steg
- * 4 **Übergang Nutzungszone 3 und 4** Intervention
- * 5 **Barrierefreie Erschließung, 2/3**

*



5+

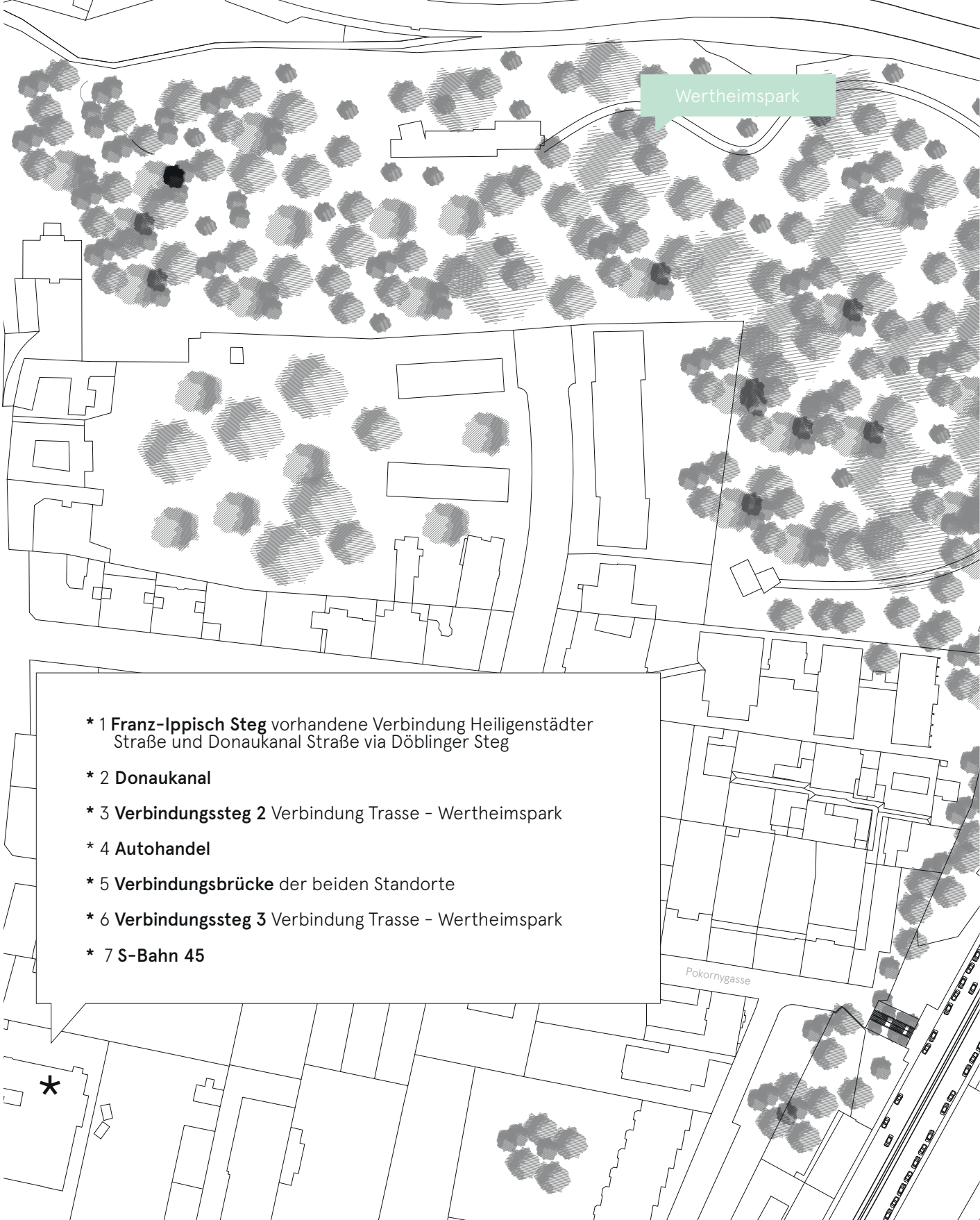
Intervention 4



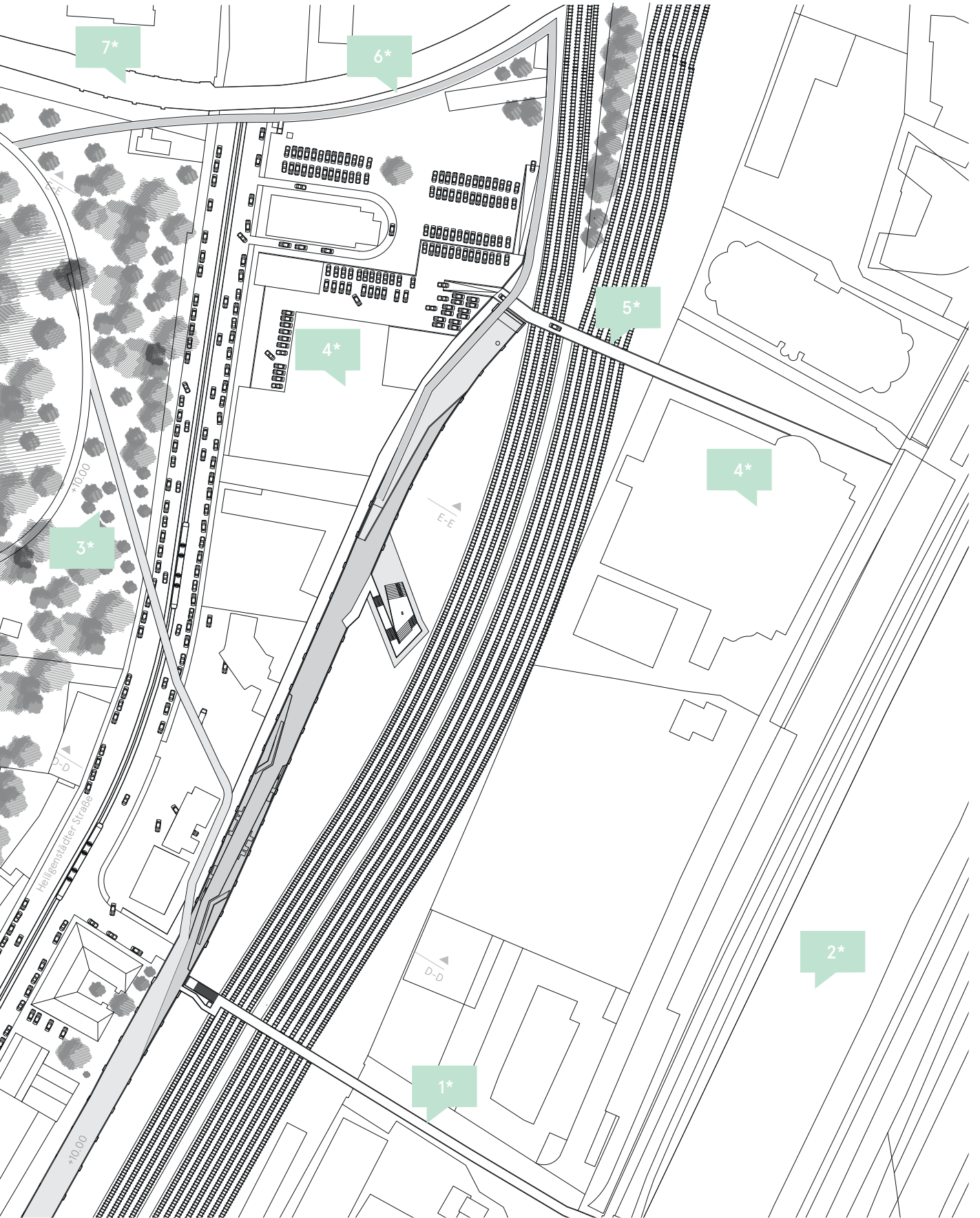


Intervention 4

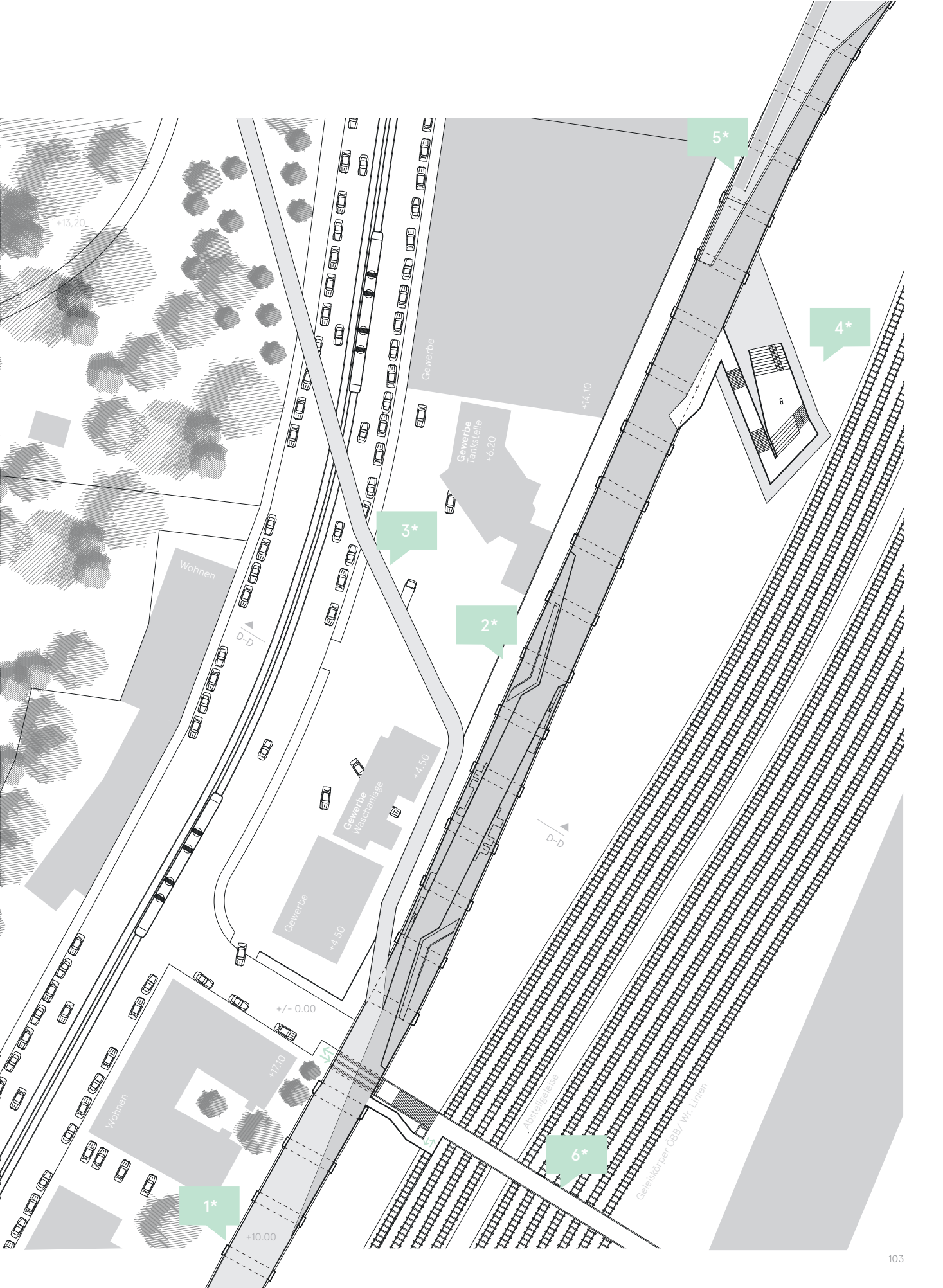
Die Intervention vier bildet den Wechsel zwischen Nutzungszone drei und vier. In der davor liegenden Übergangszone teilt sich die Materialisierung. Die formale Ausformulierung der Wegteilung unterstreicht noch einmal klar den Wechsel der Nutzungszonen drei und vier. Nutzungszone drei knickt dynamisch geformt aus dem Bereich der historischen Trassenführung aus und zieht sich weiter Richtung Wertheimspark. Regt Nutzungszone drei noch zu dynamisch bis dynamischeren Handlungen an, so gibt der Materialübergang klar einen Wechsel zu erkennen und regt ab diesem Punkt zu Handlungen reduzierterer Geschwindigkeiten an. Nach dem Materialübergang verschmälert sich der Weg merklich, beidseitig situierte Bepflanzungen steigen sanft an und erstrecken sich über den gesamten Bereich von Intervention vier. Zwischen den Bepflanzungen befinden sich Sitz- und Liegeelemente, welche Zonen unterschiedlicher Intimität und Durchsichtigkeit ausbilden. Folgt man dem Weg, so gelangt man auf selber Materialität in einen weiteren Raum geringerer definierter Nutzung. Von dort aus zweigt Erschließungselement zwei ab. Folgt man dem Verlauf der historischen Trasse weiter, gelangt man zu Intervention fünf.



- * 1 **Franz-Ippisch Steg** vorhandene Verbindung Heiligenstädter Straße und Donaukanal Straße via Döblinger Steg
- * 2 **Donaukanal**
- * 3 **Verbindungssteg 2** Verbindung Trasse - Wertheimspark
- * 4 **Autohandel**
- * 5 **Verbindungsbrücke** der beiden Standorte
- * 6 **Verbindungssteg 3** Verbindung Trasse - Wertheimspark
- * 7 **S-Bahn 45**







+13.20

Wohnen

D-D

Gewerbe

+14.10

Gewerbe
Tankstelle
+6.20

3*

2*

4*

Gewerbe
Waschanlage
+4.50

A-B

Gewerbe
+4.50

+/- 0.00

Wohnen

+17.10

1*

+10.00

A-B

6*

Gesellschaft DBB/Wr. Linien

⌚ N M 1:500 Draufsicht, Übergang **Nutzungszone 4/5, Verbindungsstege**

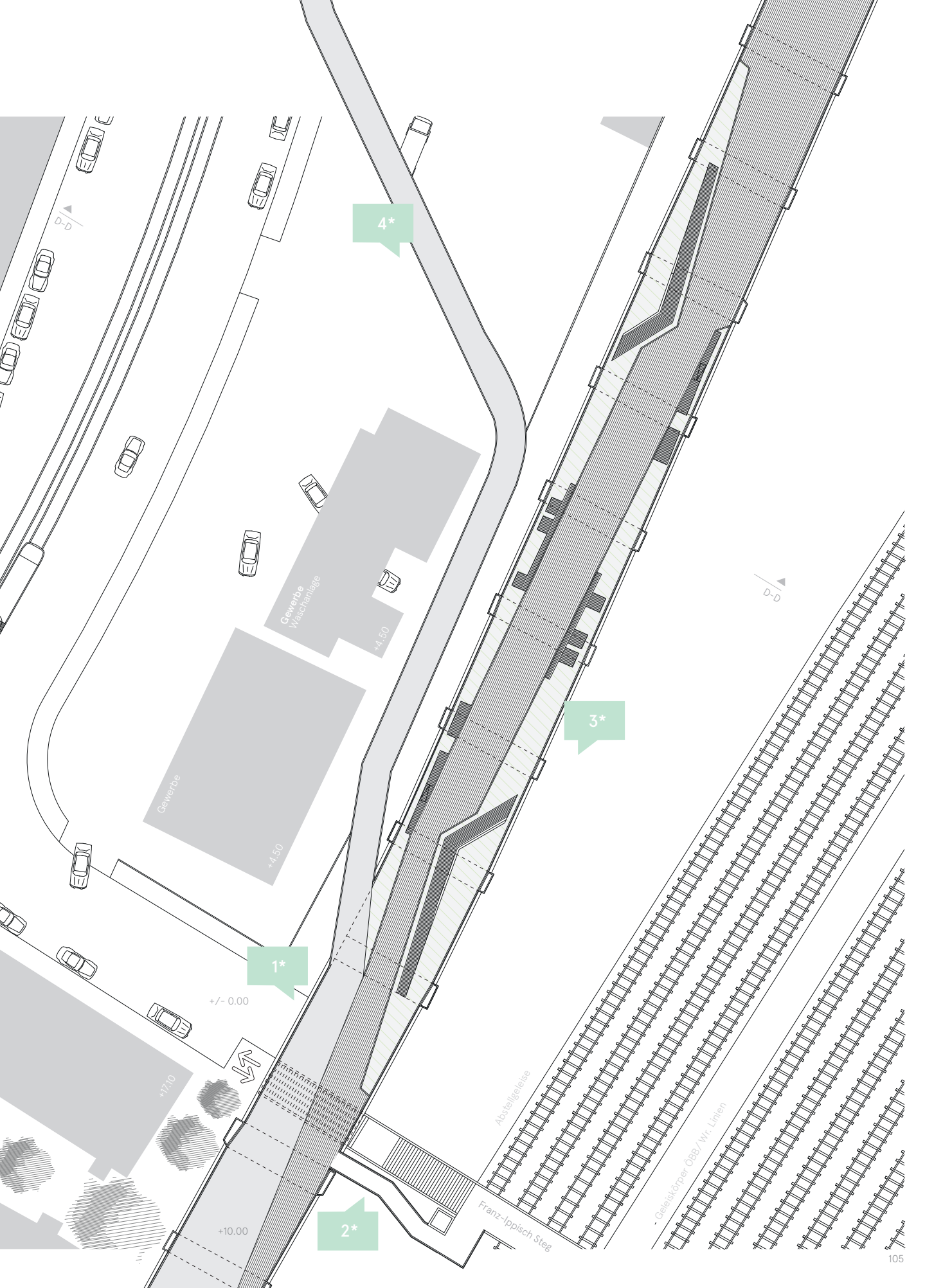
* 1 Nutzungszone 4

* 2 Erschließung Verbindungselement zu Franz-Ippisch Steg bzw. Aufzug

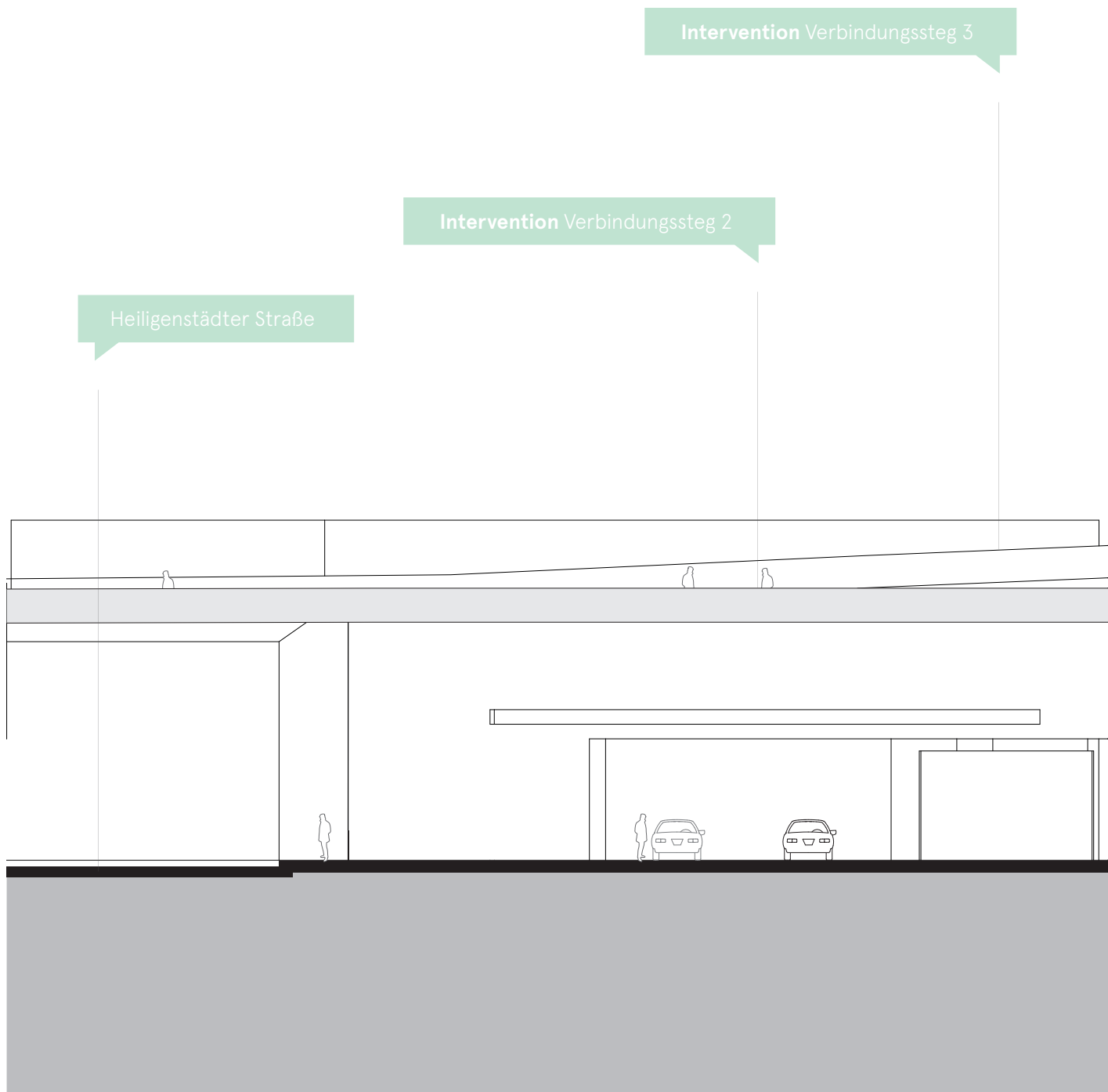
* 3 Nutzungszone 5

* 4 Verbindungsstege 2 Verbindung Trasse - Wertheimspark

*



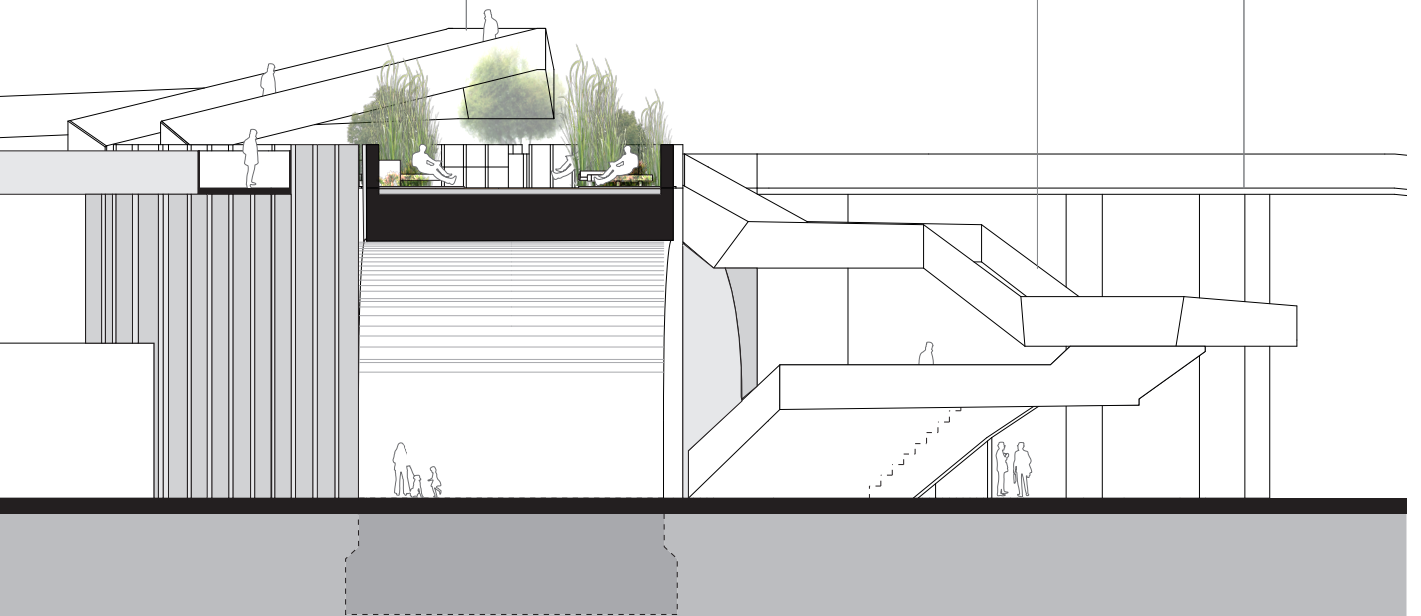
Nutzungszone 4, Schnitt D-D, M 1:250



Intervention Verbindungssteg 3

Verbindungsbrücke BMW Wien Heiligenstadt

Intervention Erschließungselement 3



Nutzungszone 4, Materialisierung, Visualisierung



Insitu Sportboden

Hamamelis:
orange-rote Blüten
in den Wintermonaten

Sitz bzw. Liegeelement

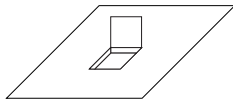
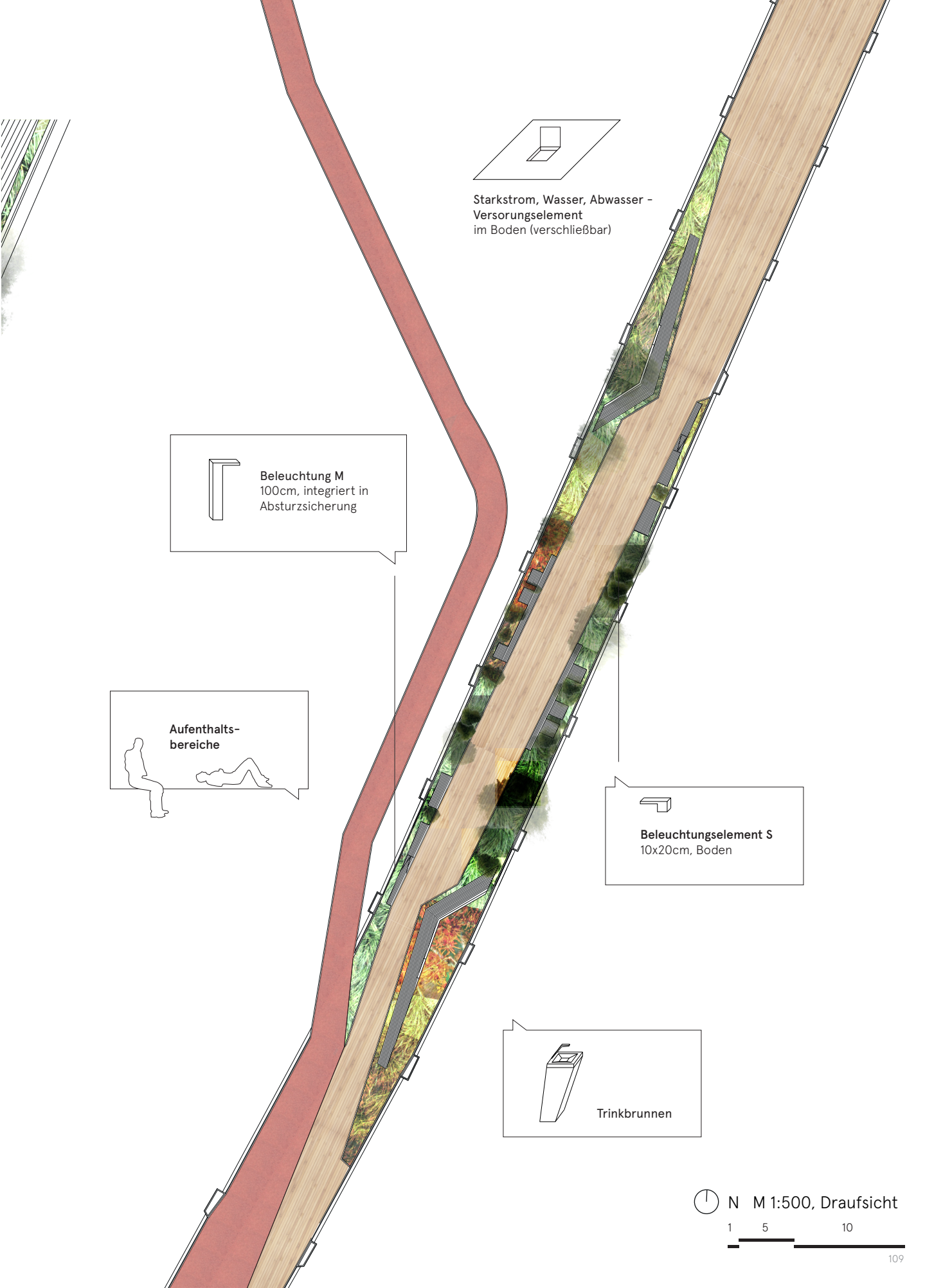
Reed, Gräser

**Raum- und Zonenbildung durch
Bepflanzung** -
sie öffnet, legt diffuse Blicke frei,
oder verhindert Blickbeziehungen

Holz, Latten, Robinie

1

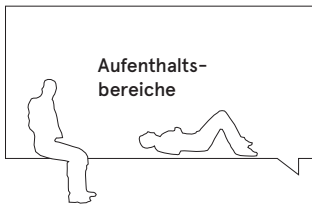
3



Starkstrom, Wasser, Abwasser -
Versorgungselement
im Boden (verschließbar)



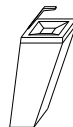
Beleuchtung M
100cm, integriert in
Absturzsicherung



Aufenthalts-
bereiche



Beleuchtungselement S
10x20cm, Boden



Trinkbrunnen



N M 1:500, Draufsicht



Intervention 5



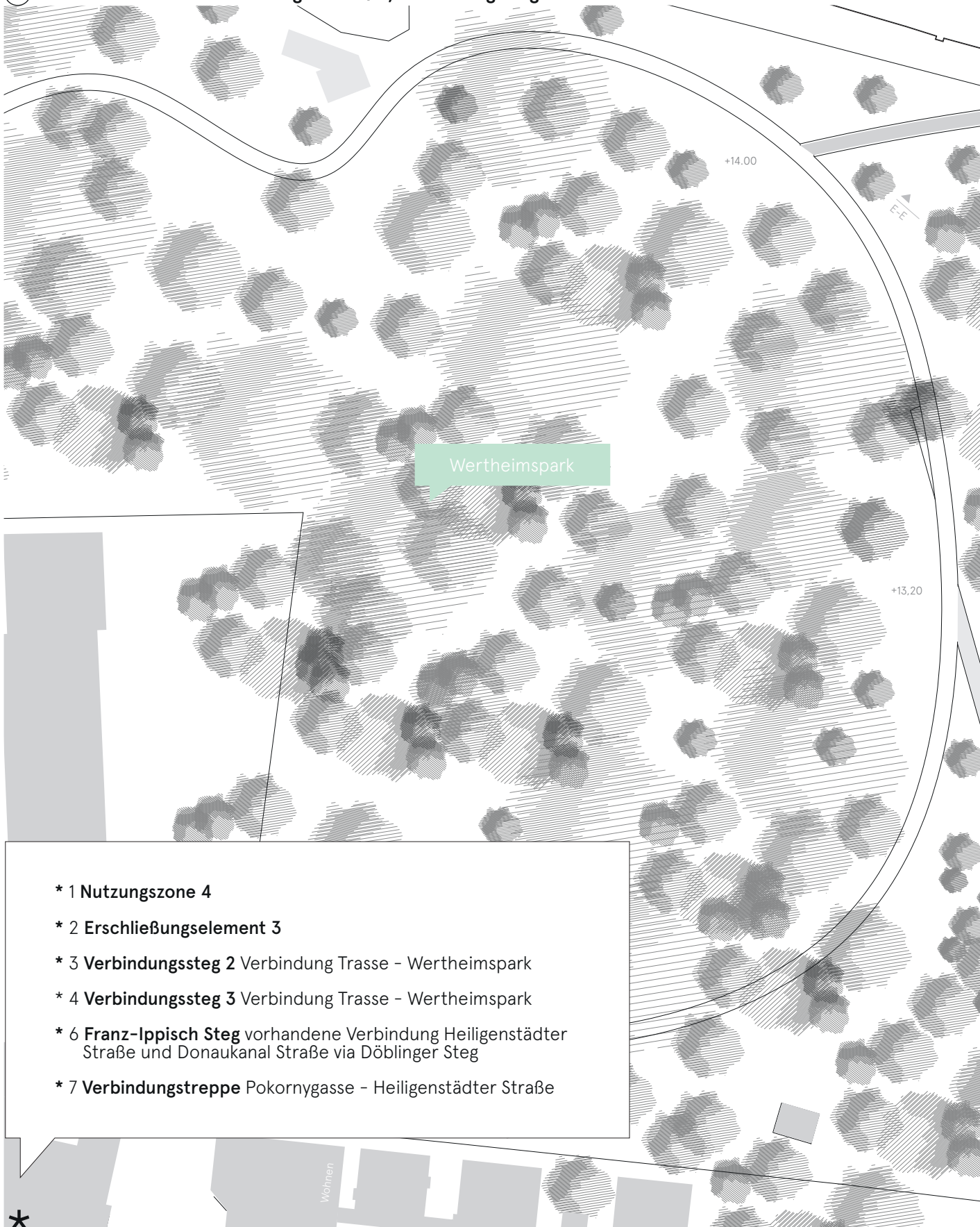


Intervention 5

Die Intervention fünf nimmt ebenso wie Intervention eins eine räumliche Sonderstellung ein. Sie bilden den Anfang- bzw. Endpunkt der brachen Trassenanlage. Aufgrund der Positionierung der Steg- und Erschließungselemente befinden sie sich die Interventionen eins und fünf abseits des Bewegungsflusses und regen dadurch und aufgrund ihrer Materialisierungen zu weniger dynamischen Handlungen an. Sie können daher als Ruhezone fungieren. Intervention fünf hebt sich in ihrer Gesamtheit um einen halben Meter vom Trassenniveau ab.

Der vordere Bereich wird als Rampe ausgebildet, um einen barrierefreien Zugang zu Erschließungssteg drei

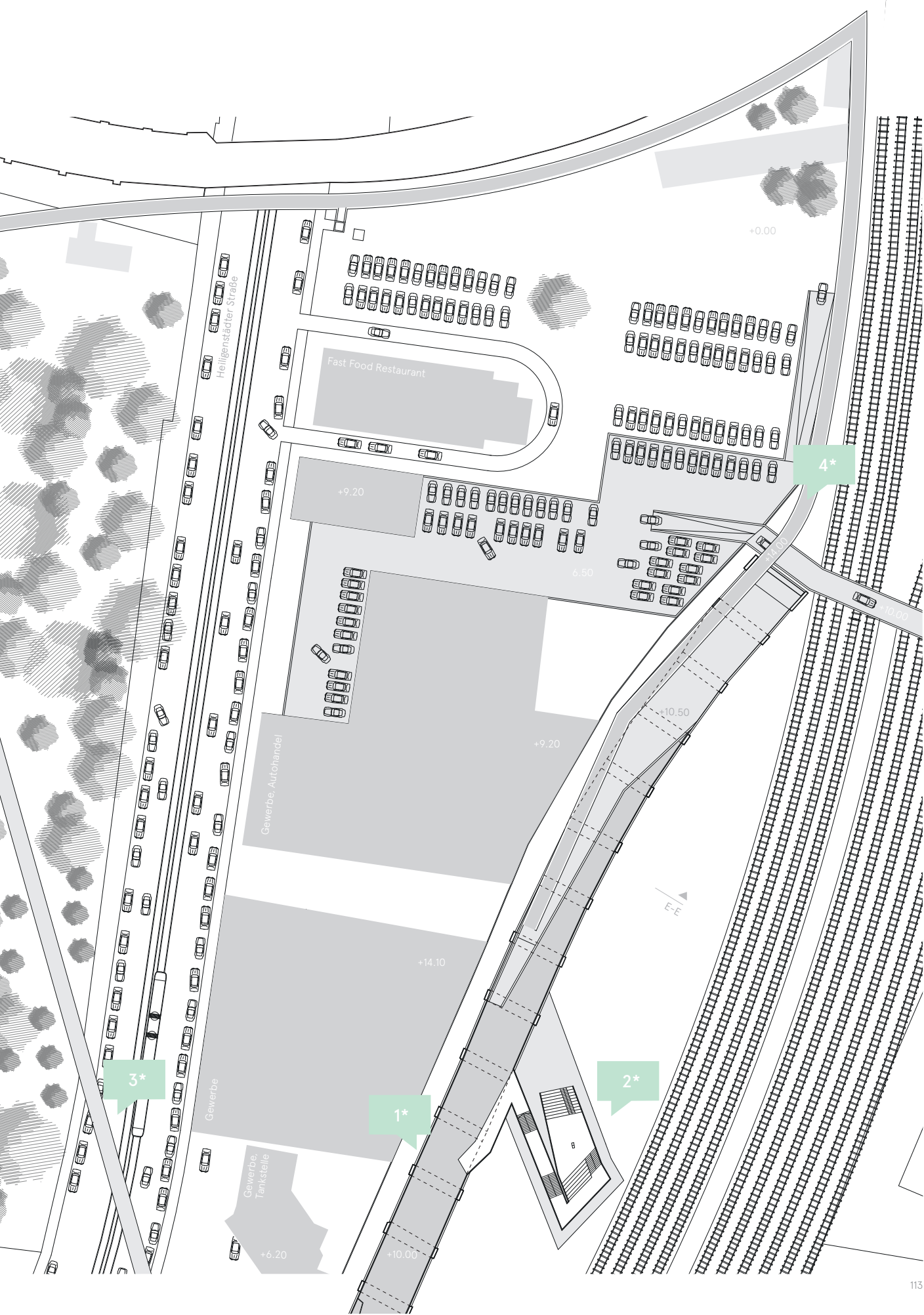
und zu dem durch die Anhebung geschaffenen Podest zu ermöglichen. Der durch die Ausbildung des Podestes verursachte Niveausprung kann neben der Rampe auch über eine Sitzstufe überwunden werden. Auf die erste Zugangsrampe folgt der Startpunkt des dritten Erschließungssteges, welcher sich mit einer kontinuierlichen Steigung von 4% vom Podest bzw. der Trasse hebt. Der Steg steigt über seine gesamte Länge im Trassenbereich um vier Meter an, um eine problemlose Durchfahrt für die angrenzende Brücke zu gewährleisten. Dadurch bildet sich im Bereich des unter dem Steg liegenden Podestes ein bis zu vier Meter hoher überdachter Raum aus. Den tatsächlichen Endpunkt der Trasse bildet ein weiteres als Sitz- oder Liegeelement nutzbares Podest.



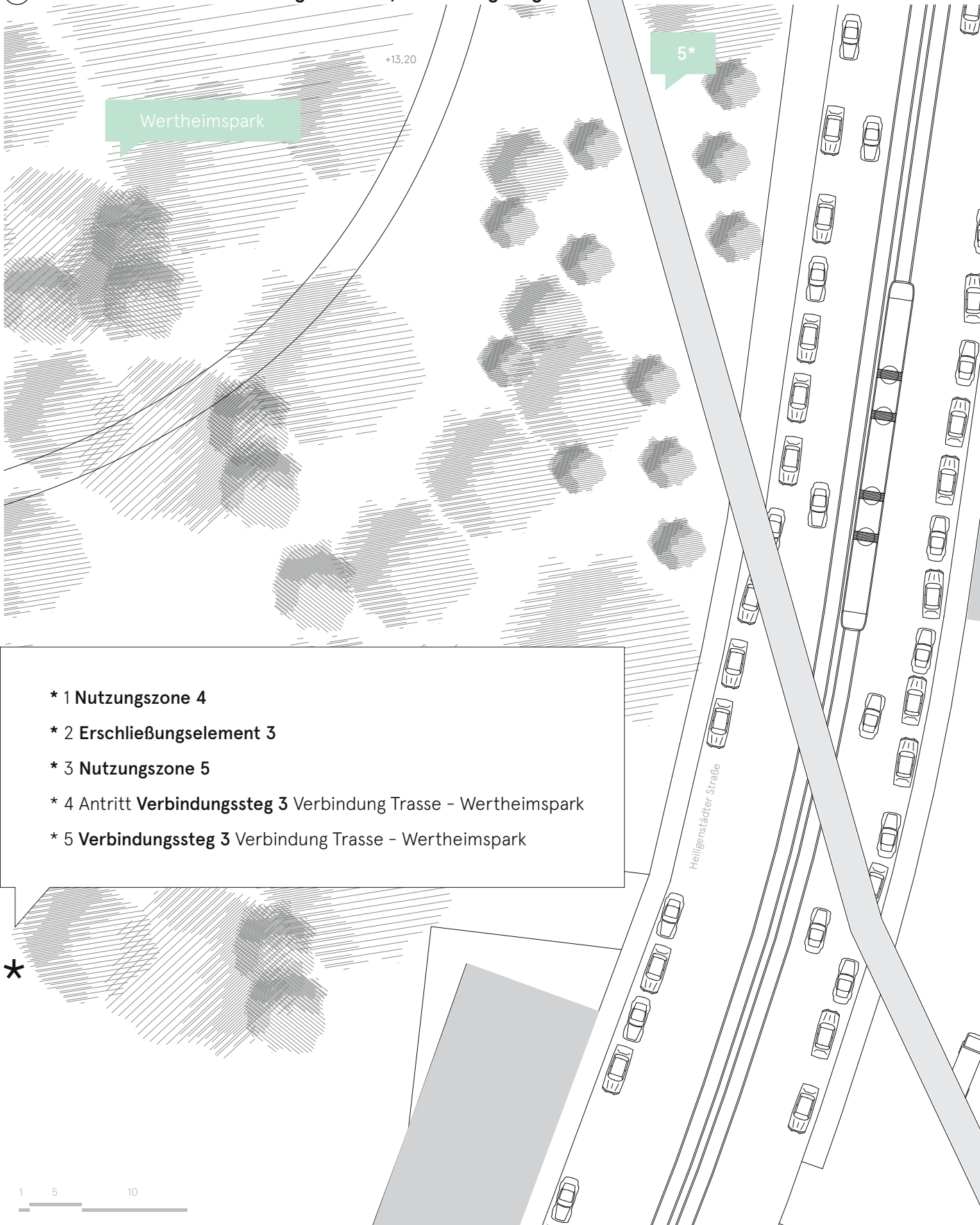
Wertheimspark

- * 1 Nutzungszone 4
- * 2 Erschließungselement 3
- * 3 Verbindungssteg 2 Verbindung Trasse - Wertheimspark
- * 4 Verbindungssteg 3 Verbindung Trasse - Wertheimspark
- * 6 Franz-Ippisch Steg vorhandene Verbindung Heiligenstädter Straße und Donaukanal Straße via Döblinger Steg
- * 7 Verbindungstreppe Pokornygasse - Heiligenstädter Straße

Wohnen



🕒 N M 1: +500 Draufsicht **Nutzungszone 4/5, Verbindungsstege**

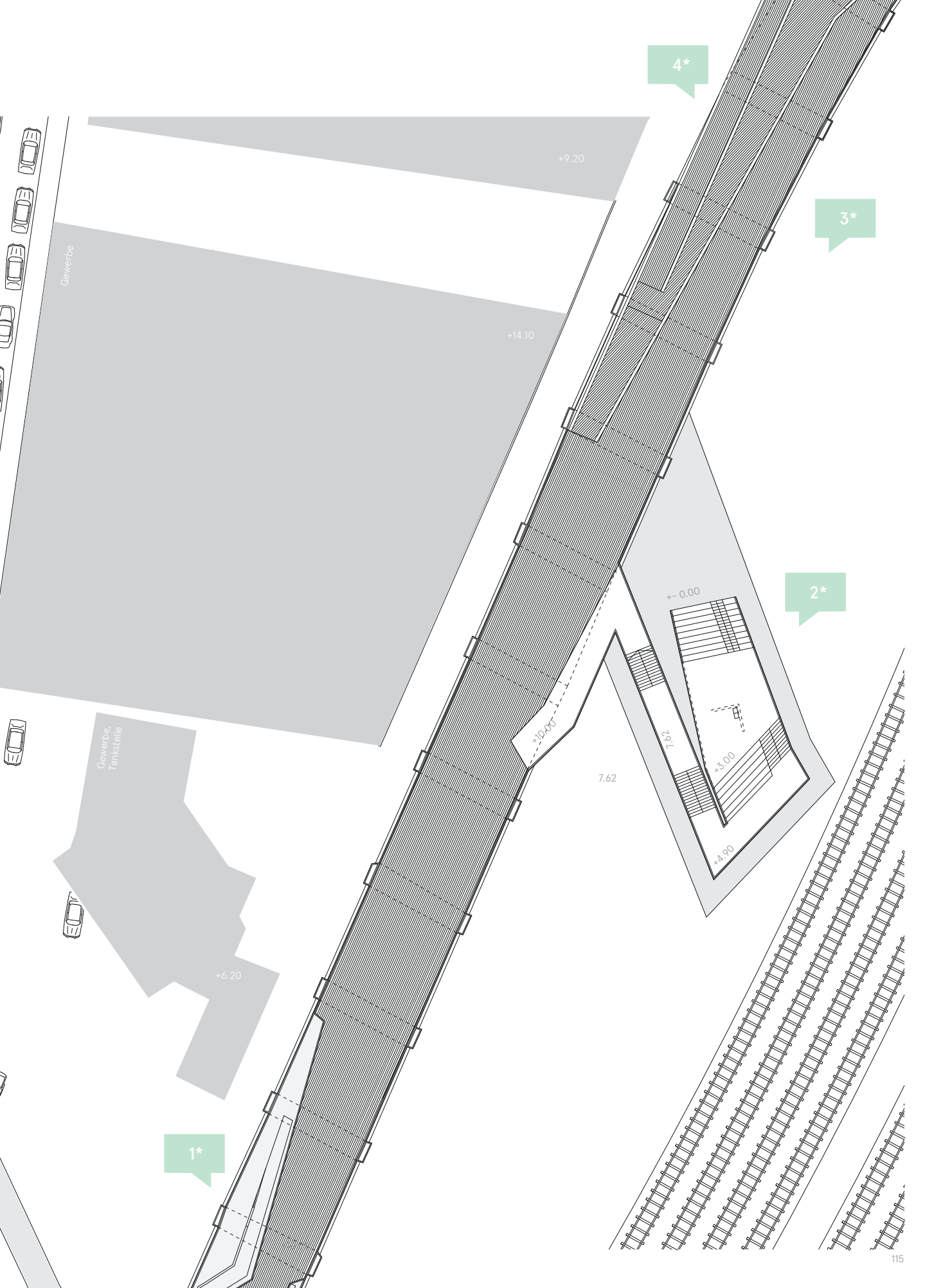


Wertheimspark

5*

- * 1 Nutzungszone 4
- * 2 Erschließungselement 3
- * 3 Nutzungszone 5
- * 4 Antritt **Verbindungssteg 3** Verbindung Trasse - Wertheimspark
- * 5 **Verbindungssteg 3** Verbindung Trasse - Wertheimspark





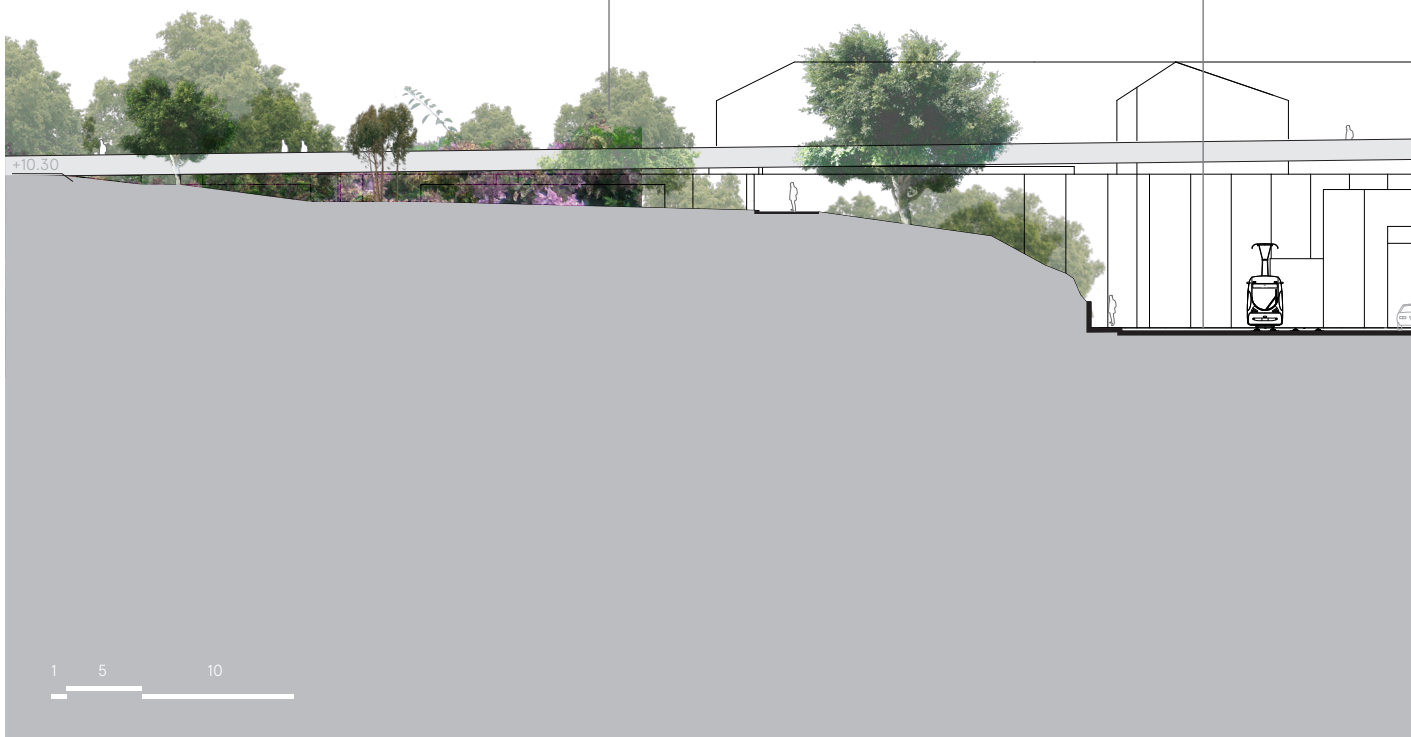
Nutzungszone 5, Schnitt E-E, M 1:500

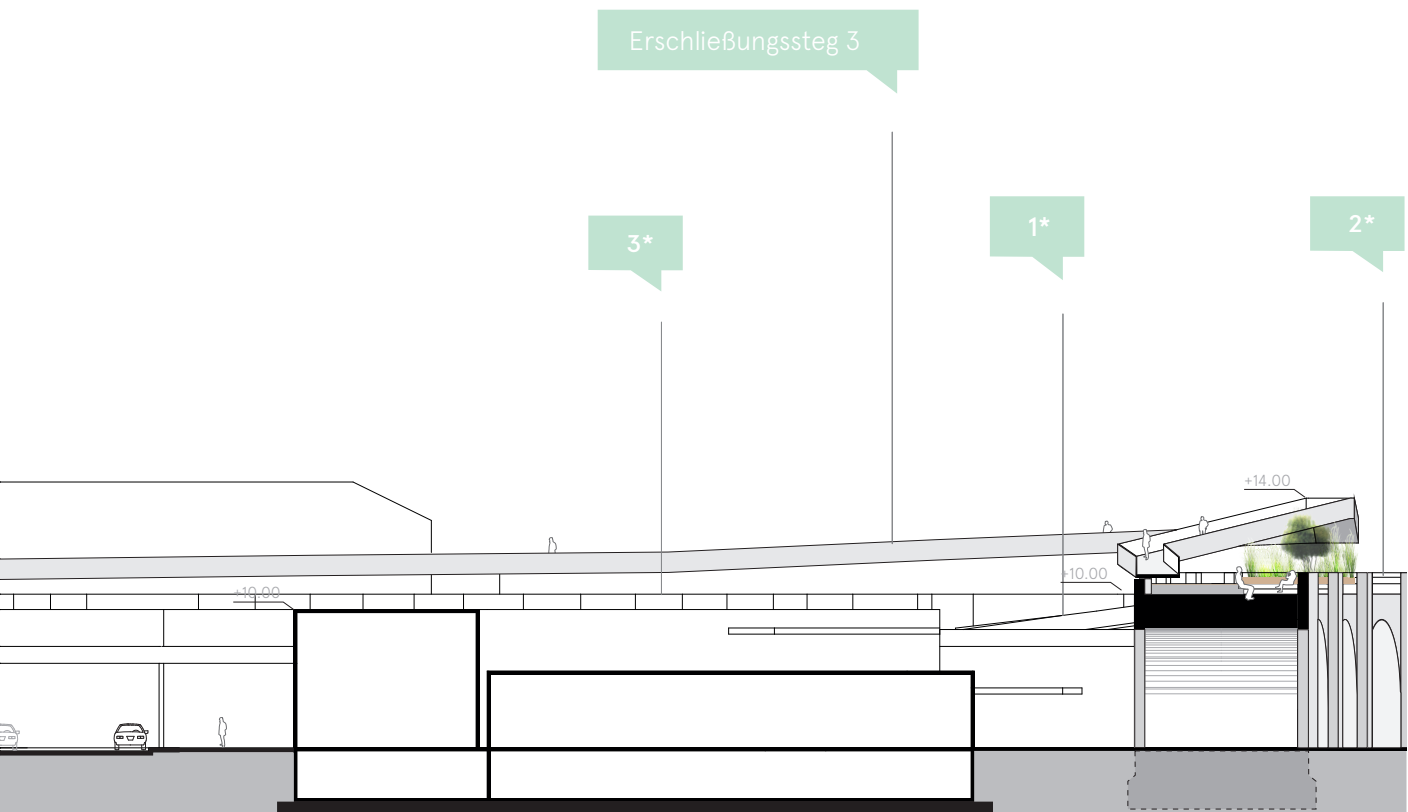
- * 1 **Verbindungsbrücke** BMW Wien Heiligenstadt
- * 2 **Nutzungszone 5**
- * 3 **Schnellbahn S-45** ehem. Vorortlinie

*

Wertheimspark

Heiligenstädter Straße





Erschließungssteg 3

3*

1*

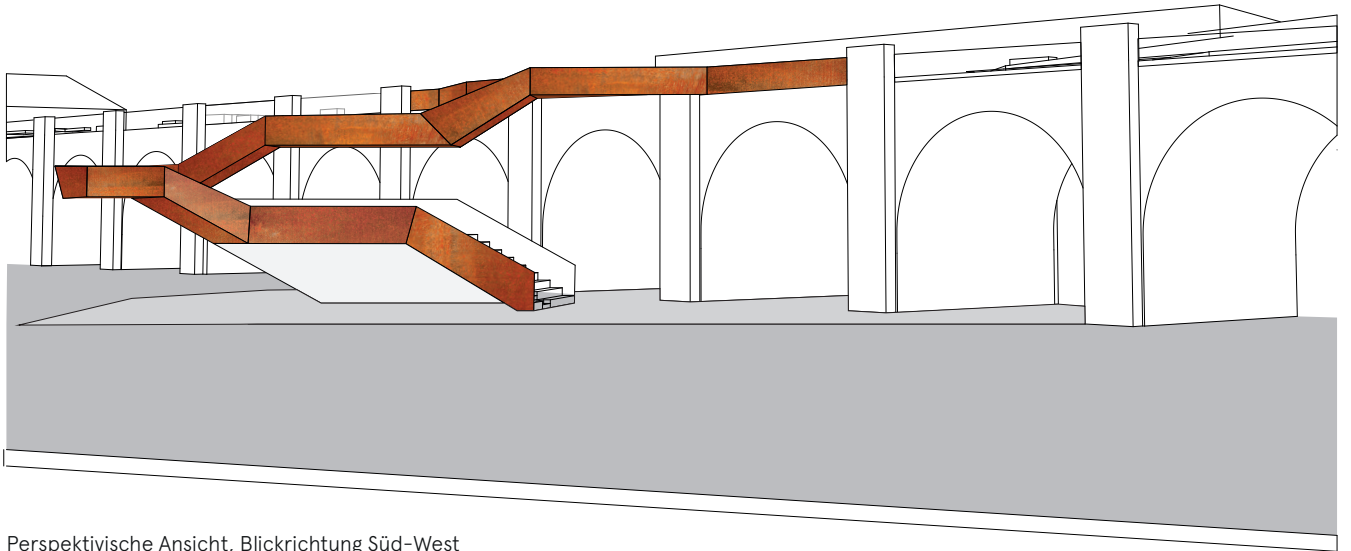
2*

+10.00

+10.00

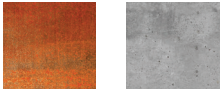
+14.00

Nutzungszone 5, Erschließungselement 2, Materialisierung, Visualisierung



Perspektivische Ansicht, Blickrichtung Süd-West

Materialisierung Erschließungselement



1

2

1 Absturzsicherung und finale Oberfläche, Erschließungselement

2 finale Oberfläche, Bodenbelag, Erschließungselement

Materialisierung im Trassenbereich



1

2

3

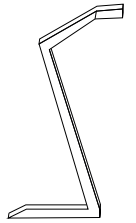
1 Bodenbelag, Nutzungszone 4, Holz (Robinie)

2 Absturzsicherung im Anschlussbereich

3 Bodenbelag im Anschlussbereich Trasse /Erschließungselement



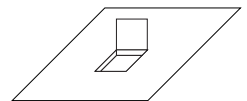
Beleuchtung M
100cm, integriert in
Absturzsicherung



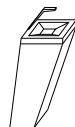
Beleuchtung L
300x50cm



Beleuchtungselement
10x20



Starkstrom, Wasser, Abwasser -
Versorgungselement
im Boden (verschießbar)



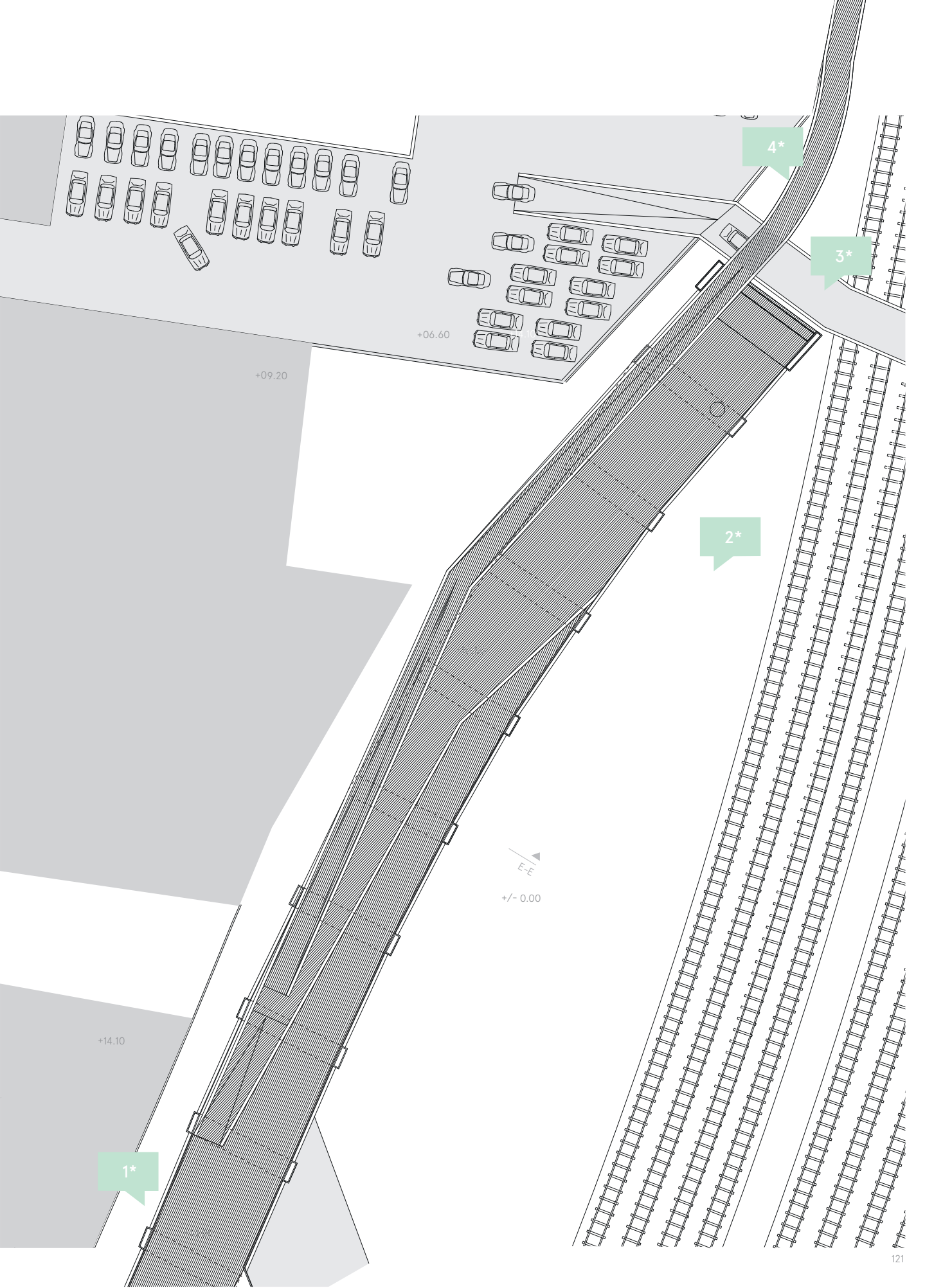
Trinkbrunnen

⌚ N M 1:500 Draufsicht



- * 1 Nutzungszone 4
- * 2 Nutzungszone 5
- * 3 Verbindungsbrücke firmenintern, Autohandel
- * 4 Antritt **Verbindungssteg 3** Verbindung Trasse - Wertheimspark
- * 5 **Verbindungssteg 2** Verbindung Trasse - Wertheimspark





1*

2*

3*

4*

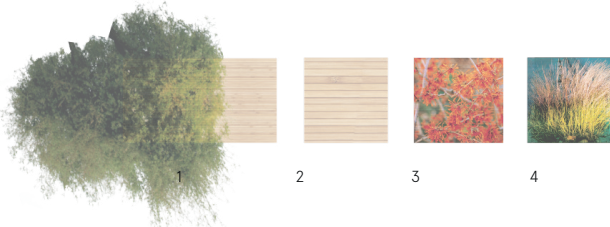
E-E

+/- 0.00

+09.20

+06.60

+14.10

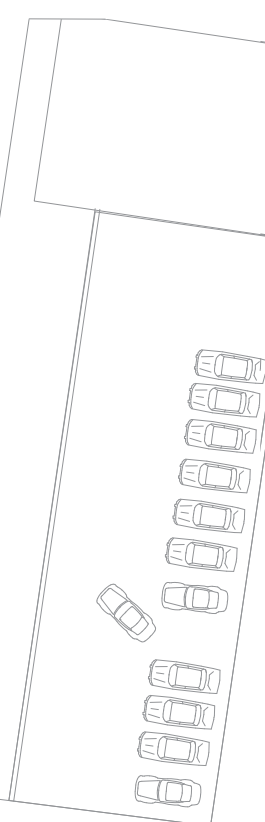


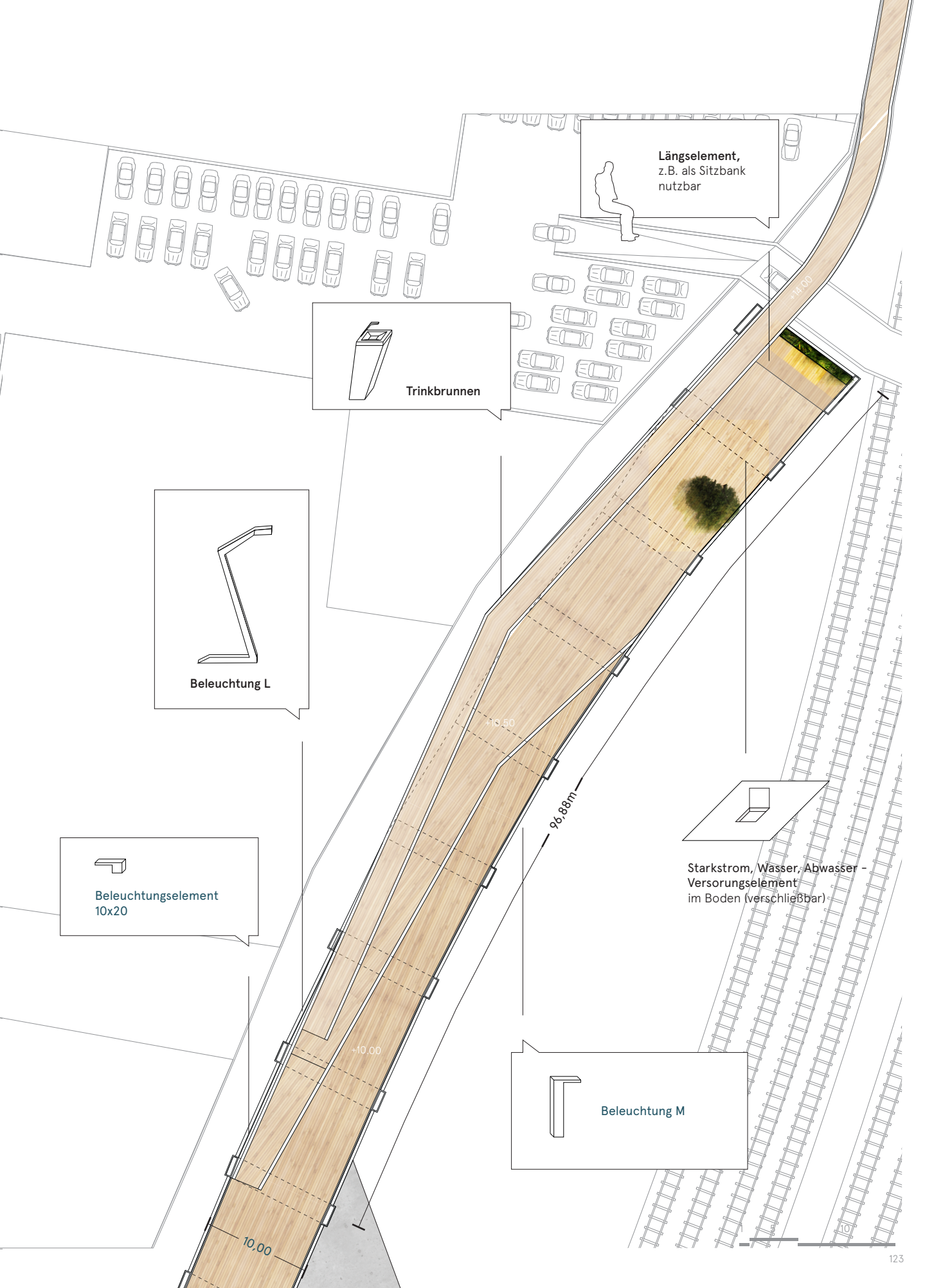
- 1 **Bepflanzung**, flach wurzelnde Bäume und Sträucher
- 2 **Bodenbelag**, Holz, Latten, Robinie
- 3 **Bepflanzung**, Hamamelis, orange-rote Blüten in den Wintermonaten
- 4 **Gräser**, grün bzw. braune Farbgebung (Sommer/Winter)

Ansicht, Ost M 1:1000



Ansicht, Ost M 1:250





Längselement,
z.B. als Sitzbank
nutzbar

Trinkbrunnen

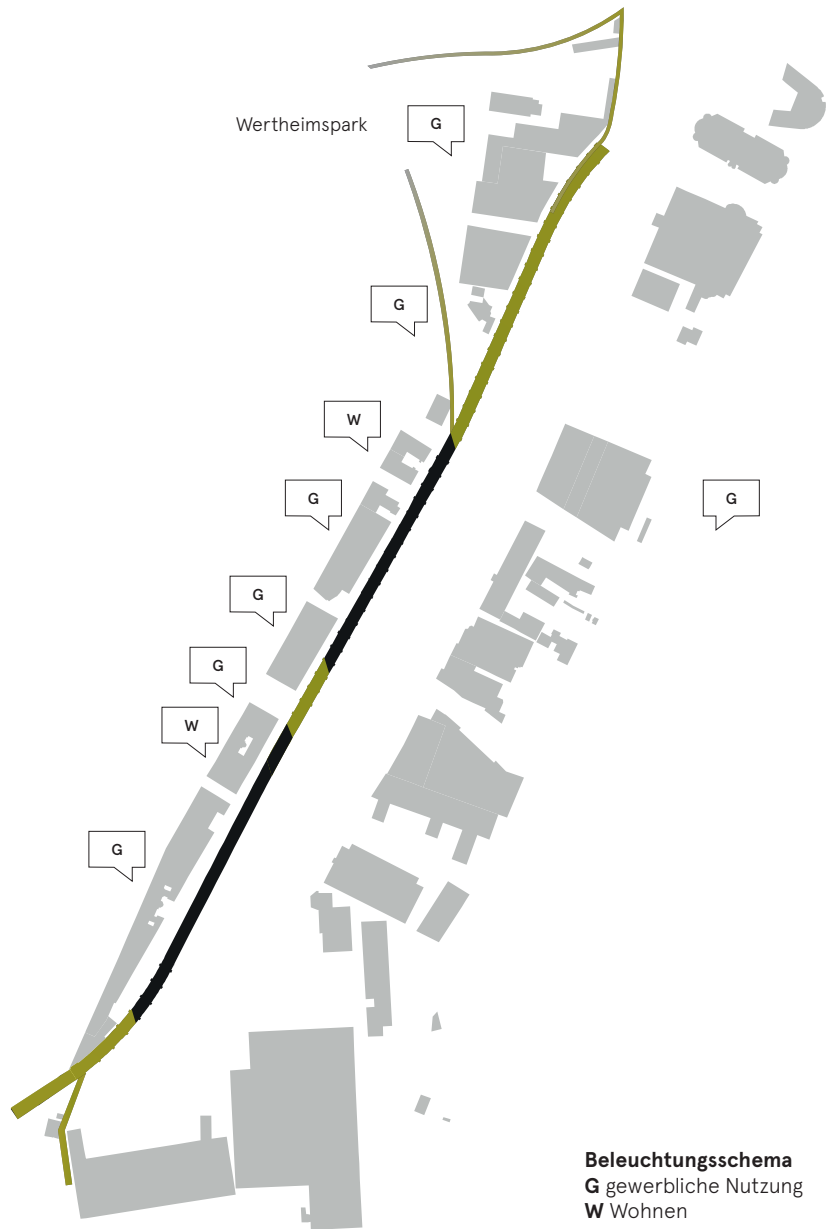
Beleuchtung L

Beleuchtungselement
10x20

Beleuchtung M

Starkstrom, Wasser, Abwasser -
Versorgungselement
im Boden (verschließbar)

Beleuchtungskonzept
Bereiche, Elemente, Szenarien



Erschließungszone 1

Erschließungszone 2

Beleuchtungskonzept und Beleuchtungsszenarien

Durch die Art der Beleuchtung sollen Nachts Zonen definiert werden, um auch nach Sonnenuntergang unterschiedliche Aktivitäten in unterschiedliche Bereiche des Ortes zu verlagern.

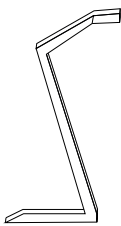
Durch Differenzierung der Beleuchtungsart und deren Intensität sollen verschiedene Formen des Aufenthalts in bestimmten Zonen ermöglicht bzw. dazu angeregt werden. So wird Nachts die Helligkeit der Beleuchtung vor allem im Bereich der Wohnbebauung auf ein erforderliches Mindestmaß reduziert und in gewerblich genutzten Bereichen erhöht. Beleuchtung bildet so eine klare räumliche Differenzierung aus - schafft

Räume des nächtlichen Aufenthaltes und blendet andere Räume aus bzw. reduziert deren Intensität. Als Zonen (geräuschs-) intensiveren nächtlichen Aufenthaltes könnten sich vor allem der südliche Knotenpunkt und der nördliche Auslaufpunkt der Trasse herausbilden.

Diese Bereiche grenzen an Gebäude gewerblicher Nutzung bzw. die Bahntrasse.

Für die Beleuchtung sieht dieses Konzept vier unterschiedliche Beleuchtungskörper vor, welche unterschiedliche Beleuchtungssituationen erzeugen. (siehe dazu *Beleuchtungsszenarien* auf den folgenden Seiten)

Beleuchtungselemente



Beleuchtungselement L
300x50cm



Beleuchtungselement M
100cm, integriert in
Absturzsicherung



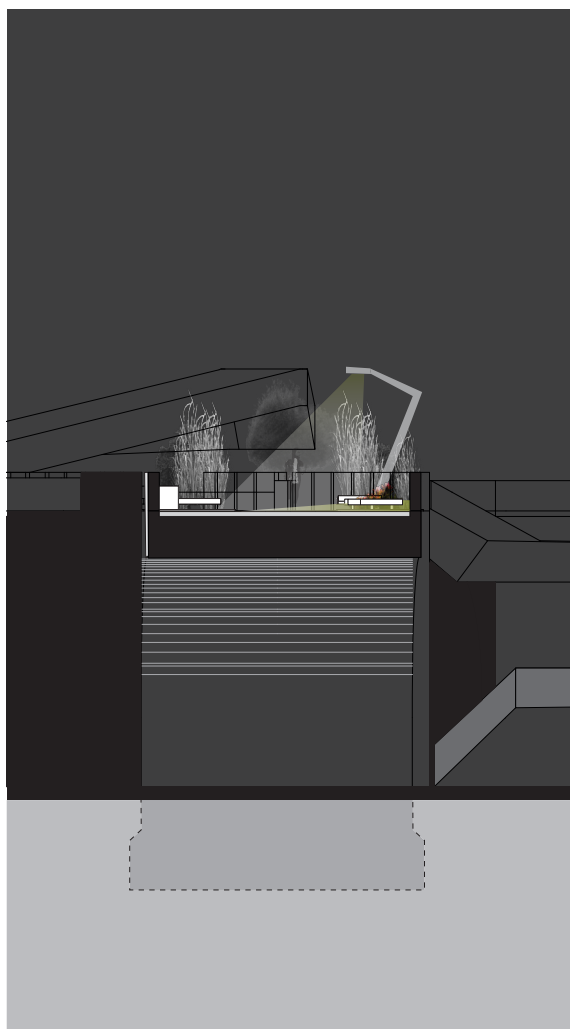
Beleuchtungselement S
10x20



Spot, Uplight
10x20

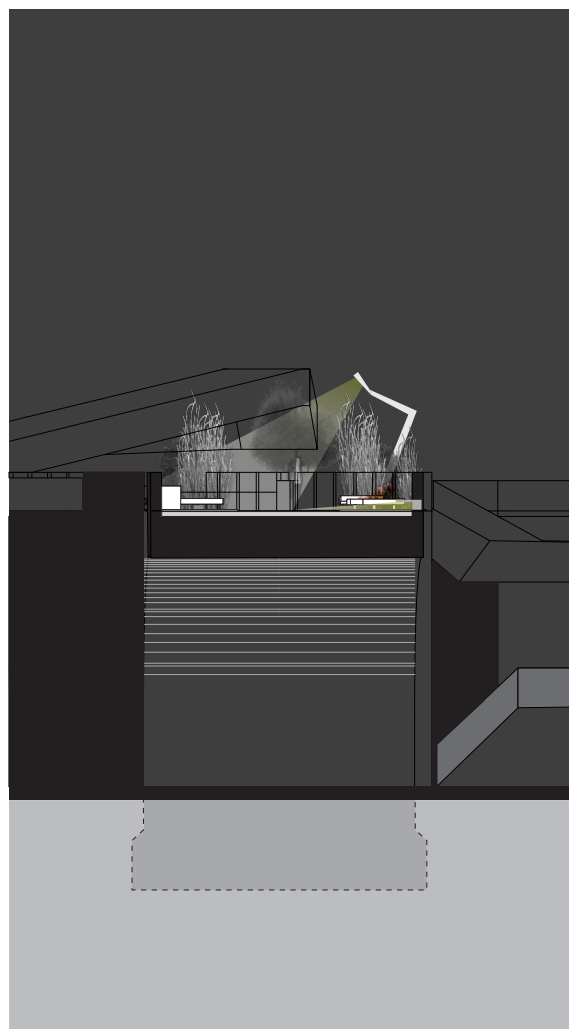
Erschließungszone 3

Beleuchtungskonzept Beleuchtungsszenarien



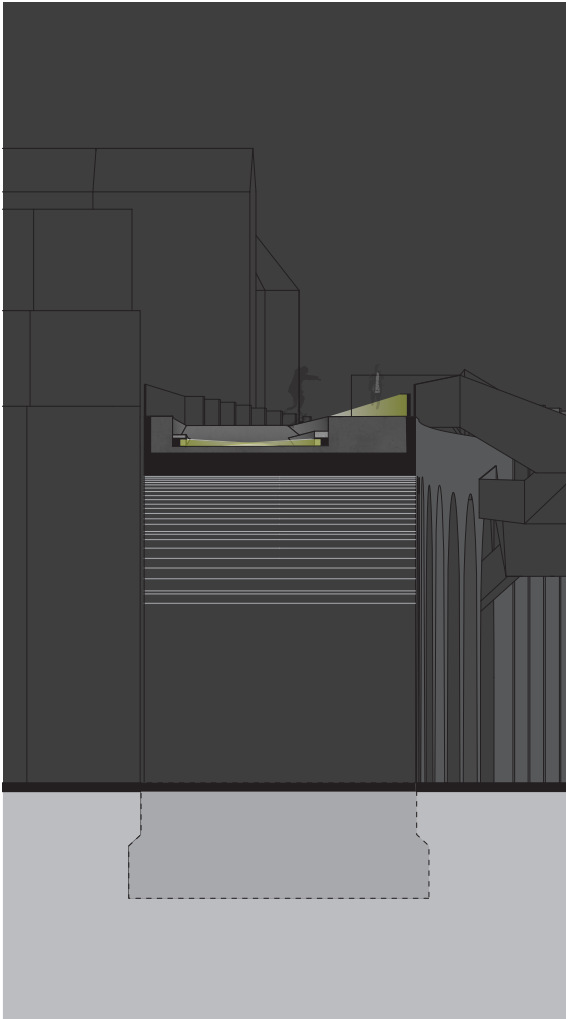
Beleuchtungselement L
300x50cm

Beleuchtungselemente S, M
100cm/ 10x20

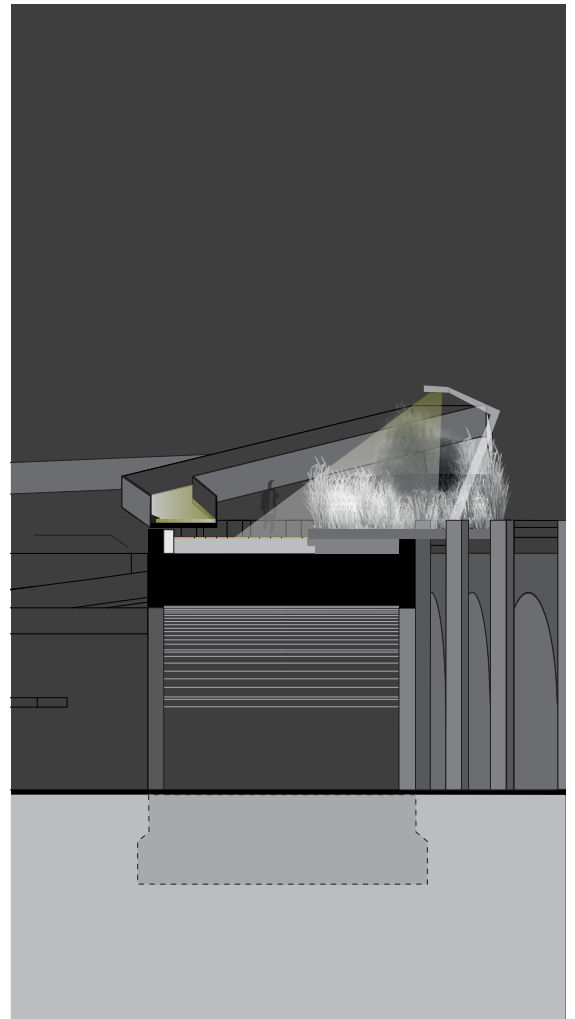


Beleuchtungselement,
Schwenkkopf
300x50cm

Beleuchtungselemente S, M
100cm/ 10x20



Beleuchtungselemente S, M
100cm/ 10x20

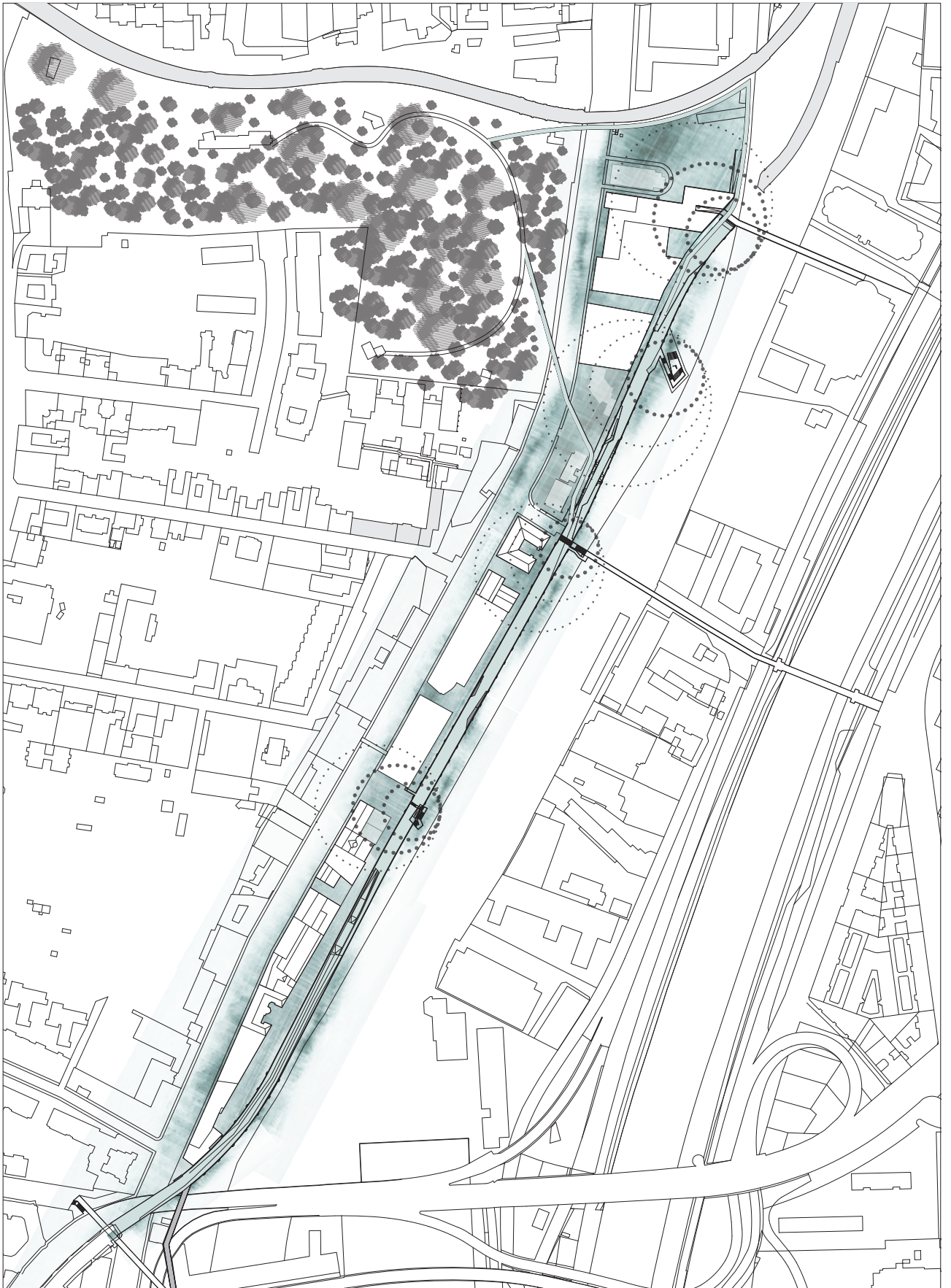


Beleuchtungselement L
300x50cm

Beleuchtungselemente S, M
100cm/ 10x20

Vernetzung

der direkten Umgebung mit der Trasse und
der einzelnen Bogenräume untereinander



Vernetzung mit der direkten Umgebung der Trasse

Die vorgegangenen Interventionen bilden eine gemeinsame Basisintervention. Jene bauliche, gestalterische Grundmasse, auf welche nun weitere Entwicklungen aufbauen können. Verbindungsstege stellen großräumigere Verknüpfungen her, weitere Erschließungselemente verknüpfen die Trassenoberfläche mit den Bogenräumen bzw. der angrenzenden Umgebung und stellen durch ihre Positionierung neue Perspektiven auf diese her. Es entsteht, in einem größeren Maßstab betrachtet, eine neue Achse, ein neuer Frei- und Bewegungsraum sowie eine neue Konfiguration an Wegen. Ein Bauwerk, das nahezu in Vergessenheit geraten zu sein scheint und scheinbar ein Dasein im Verborgenen fristet, versunken zwischen Häuserzeilen und Gleisanlagen, kann durch die vorgeschlagenen Ideen wieder eine aktive Funktionen im Gefüge der Stadt übernehmen. Im kleineren Maßstab betrachtet hat es das Potential, ein Hinterhof angrenzender Bebauungen zu werden – Frei-, Bewegungs- und

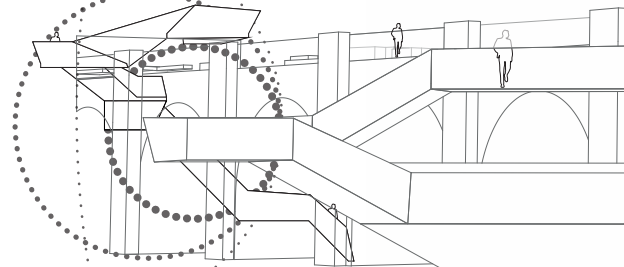
Begegnungsraum. Des weiters werden die Erschließungsstege zwei und drei über unbebaute bzw. schwach genutzte Flächen geführt, welche in Zukunft nachverdichtet werden könnten. Auf diese Art wird im Zuge einer etwaigen Nachverdichtung dazu angeregt, sich mit diesem Frei- und Bewegungsraum auseinanderzusetzen sowie in weiterer Folge dazu angeregt weitere Verknüpfungen zwischen neuen Bebauungen und dieser Bewegungsachse herzustellen. Ähnliche Überlegungen liegen auch der Positionierung von Erschließungselement eins zugrunde. Dieses wird ebenfalls über eine Freifläche erreicht. Auch im Falle der Nachverdichtung dieser Fläche, wird dieser Umstand in Planungsüberlegungen mit einbezogen werden müssen. Weitere Verknüpfungen können aber nicht nur durch die Anbindungen neuer Bebauungen, sondern auch durch die Anbindung vorhandener Bebauungen entstehen.

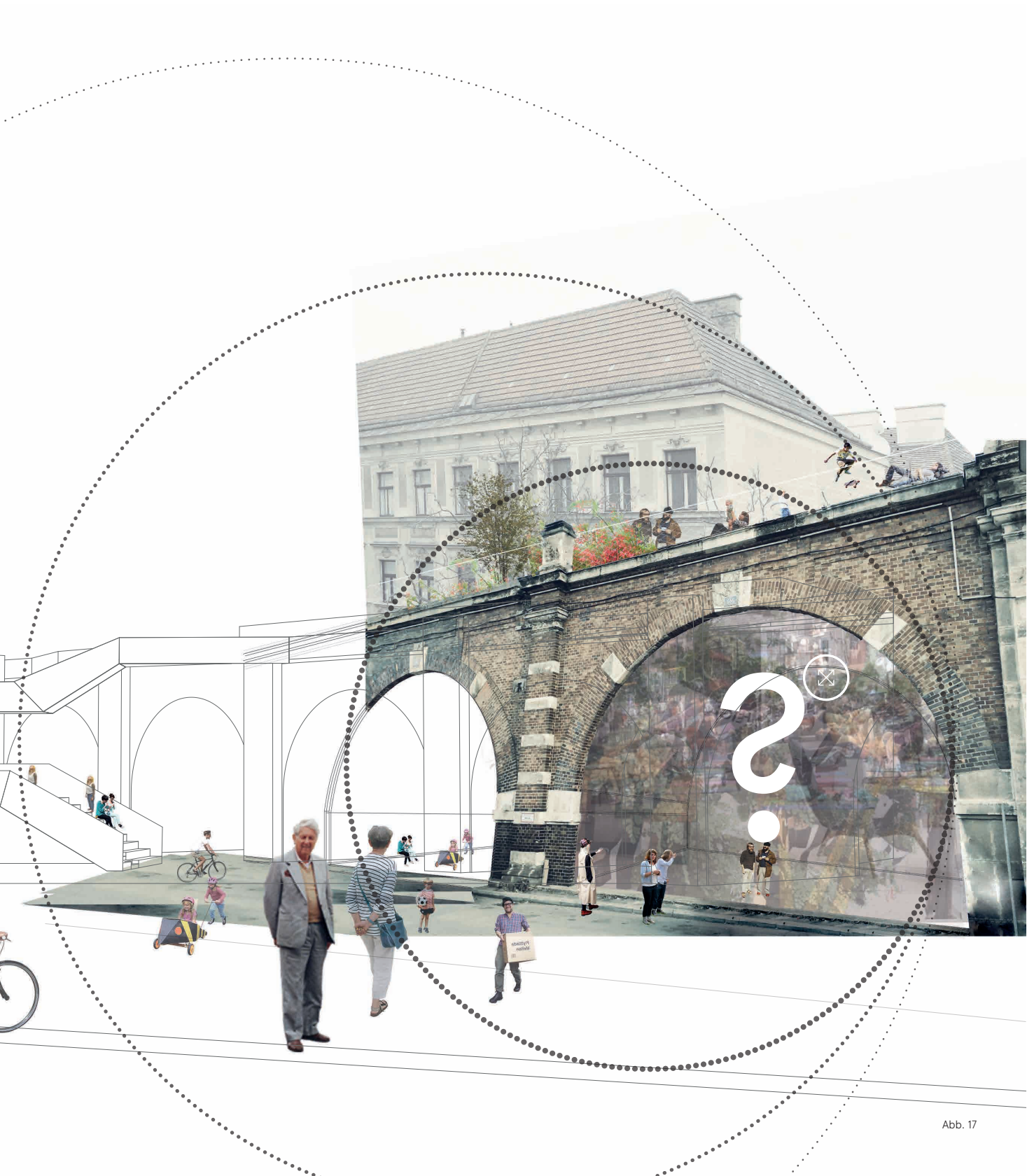
Vernetzung mit der direkten Umgebung der Trasse

„Neue Ideen werden ausprobiert und Überraschungsmomente in der Stadt geschaffen. Second hand spaces entwickeln sich vor dem Hintergrund veränderter Ansprüche an Stadträume [...].“³⁹

Erschließungselement eins und zwei stellen an ihren Verknüpfungspunkten spezielle räumliche Bezüge zwischen dem Alten und dem Neuen her. Dabei wird in erster Phase die Nutzung bestimmter Bogenräume angeregt. Ausgehend von diesen ersten Verknüpfungspunkten und Nutzungen werden auch benachbarte Bogenräume zur Nutzung angeregt. Das Potential dieser Herangehensweise liegt darin, dass sich weitere Verknüpfungen nach und nach ergeben bzw. sich bedarfsorientiert entwickeln können. Nutzungen können aus lokalen Interessen und Notwendigkeiten entstehen und so Mehrwerte für die Umgebung bieten.

Abschließend gilt es anzumerken, dass sich durch die vorgeschlagene großräumige Vernetzung und die direkte Verbindung zwischen der ehemaligen Trassenebene und der Bogenebene darunter, Nutzungsmöglichkeiten der einzelnen Bögen differenzierteren Besucherkreisen automatisch erschließen. Nutzungen, die beispielsweise aus lokalen Bedürfnissen und Ideen entstehen, können somit auch weitläufigere Verknüpfungen bilden.





Schlusswort



Durch die intensive Auseinandersetzung mit der Trasse, dem Ort und der umliegenden Umgebung, lässt sich die anfangs gestellte Frage „wie dieser Ort künftig in den Stadtraum eingebunden werden kann und welche Rolle diesem dabei zugesprochen wird“ souverän beantworten. Es bedarf nur wenige gezielte Eingriffe, um die Verknüpfungen von der Brache/Trasse zur Umgebung und zum Stadtraum wieder herzustellen. Subtil wird die stillgelegte Stadtbahn durch Brücken, Erschließungselemente und Interventionen mit ihrer Umgebung verknüpft, sodass wieder ein für die Öffentlichkeit zugänglicher Ort geschaffen wird. Die fünf dargestellten Interventionen ermöglichen eine Basis für zukünftige Verdichtungsstrukturen und regen unterschiedliche Nutzungen an.

Anhang | Fußnoten, Quellen- und Abbildungsverzeichnisse

Fussnoten

- 1 Lehne/Oláh 2012, 14.
- 2 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 8.
- 3 Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Wien#Habsburger>, 28.12.2013.
- 4 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 5.
- 5 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 9.
- 6 Otto Wagner, zit. n. Czech 1995, 107-116.
- 7 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 9.
- 8 Vgl. Kolb 1989, 267.
- 9 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 9.
- 10 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 10.
- 11 Otto Wagner, zit. n. Graf 1985, 134.
- 12 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 5-13.
- 13 Schorske 1994, 77f.
- 14 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 10-11.
- 15 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 7.
- 16 Karl Lueger, zit. n. Andics 1984, 182.
- 17 Wagner 1914, 91.
- 18 Wagner 1914, 91.
- 19 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 13.
- 20 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 17-19.
- 21 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_G%C3%BCrtel_Stra%C3%9Fe#Geschichte, 03.01.2014.
- 22 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_G%C3%BCrtel_Stra%C3%9Fe#Geschichte, 03.01.2014.
- 23 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 19.
- 24 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Bundesbahnen, 03.01.2014.
- 25 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn_Wien. 05.02.2014.
- 26 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 11-13.
- 27 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 11-13.
- 28 Vgl. Lehne/Oláh 2012, 11-13.
- 29 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsstation_Wien_Spittelau, 05.02.2014.
- 30 Vgl. <http://derstandard.at/1350260054174/Highline-Park-Vienna-Wie-die-ehemalige-Stadtbahn-auf-bluehen-koennte>, 10.11.2013.
- 31 Vgl. Fezer 2013, 167.
- 32 Vgl. <http://www.vienna.at/sieben-neue-stadtentwicklungsgebiete-sind-in-wien-in-planung/3724188>, 12.02.2014.
- 33 Vgl. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/, 23.02.2014.
- 34 Vgl. <https://wien2025.at/site/wohin-wachst-die-stadt/>, 14.12.2013.
- 35 Zettel 2013, 58.
- 36 Zettel 2013, 58.
- 37 Vgl. Ehmayer 2008, 29-31.
- 38 Vgl. Ehmayer 2008, 29-31.
- 39 Ziehl u.a. 2012, 12.

Quellenverzeichnis

analoge Quellen

Bücher:

Andics, Hellmut: Luegerzeit. Das schwarze Wien bis 1918, Wien 1984

Czech, Hermann/Reichensperger, Richard (Hg.): Otto Wagners Verkehrsbauwerk. Vorfriede Wien, Literarische Warungen 1945-1995, Frankfurt 1995

Graf, Otto Antonia: Otto Wagner. Bd. 1, Wien-Köln-Graz 1985

Kolb, Günter: Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn. Bd. 2, München 1989

Lehne, Andreas/Oláh, Stefan: Stadtbahnbogen ^x. Wien 2012

add. Fußnote 31: Jesko Fezer, Gastbeitrag in: Oswald, Philipp/Overmeyer, Klaus/Misselwitz, Philipp: Urban Catalyst. Mit Zwischennutzung Stadt entwickeln, Berlin 2013

Schorske, Carl E.: Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle, München-Zürich 1994

Wagner, Otto: Die Baukunst unserer Zeit. Wien 1914

Ziehl, Michael u.a.: SECOND HAND SPACES. ÜBER DAS RECYCELN VON ORTEN IM STÄDTISCHEN WANDEL, RECYCLING IN SITES UNDERGOING URBAN TRANSFORMATION, Berlin 2012

Zeitschriften

Zettel, Martin: STÄDTEBAU, SKLEROSE, SEEOASE. Aktuelle Planungen in Österreich vor dem Hintergrund einer großen Tradition, in: archithese 43 (2013), H.3, 58-63

digitale Quellen, Internet

derStandard.at GmbH, 2013: <http://derstandard.at/1350260054174/Highline-Park-Vienna-Wie-die-ehemalige-Stadtbahn-aufbluehen-koennte>, 10.11.2013

Ehmayer, Cornelia, (Jänner 2008): WOHLFÜHL und FREIZEITOASE DONAUKANAL, < http://www.stadtpsychologie.at/sites/default/files/1_DK_endbericht.pdf?phpMyAdmin=64ebbc6178675df99184dda4561b5e82> in: <http://www.stadtpsychologie.at/>, 22.04.2014

Magistrat der Stadt Wien, 2013: <https://wien2025.at/site/wohin-wachst-die-stadt/>, in: <https://wien2025.at>, 14.12.2013

Russmedia Digital GmbH, 2014: <http://www.vienna.at/sieben-neue-stadtentwicklungsgebiete-sind-in-wien-in-planung/3724188>, in: <http://vienna.at>, 12.02.2014

STATISTIK AUSTRIA Bundesanstalt Statistik Österreich, 2014: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/, in: www.statistik.at/, 23.02.2014

Wikimedia Foundation Inc., 2013: <http://de.wikipedia.org/wiki/Wien#Habsburger>, in: <http://de.wikipedia.org/>, 28.12.2013

Wikimedia Foundation Inc., 2014: http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_G%C3%BCrtel_Stra%C3%9Fe#Geschichte, in: <http://de.wikipedia.org/>, 03.01.2014

Wikimedia Foundation Inc., 2014: http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Bundesbahnen, in: <http://de.wikipedia.org/>, 03.01.2014

Wikimedia Foundation Inc., 2014: http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn_Wien, in: <http://de.wikipedia.org/>, 05.02.2014

Wikimedia Foundation Inc., 2014: http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsstation_Wien_Spittelau, in: <http://de.wikipedia.org/>, 05.02.2014

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 01 Historische Hintergründe und Entwicklung der Wiener Stadtbahn, Seite 14-15
Ulrich Ganser, Gemälde, Lerchenfelder Gürtel, 1986, Kulturamt der Stadt Wien, aus:
Lehne, Andreas/Oláh, Stefan: Stadtbahnbogen X . Wien 2012, 20
- Abb. 02 Seite 16
Otto Wagners Präsentationsblatt für den Generalsanierungsplan, 1893, aus:
Lehne, Andreas/Oláh, Stefan: Stadtbahnbogen X . Wien 2012, 7
- Abb. 03 Seite 18
Bau der Hochbahnstrecke, Archiv Wiener Linien
- Abb. 04 Seite 20
Stadtbahnbogen mit Julius Meini Filiale, aus
Lehne, Andreas/Oláh, Stefan: Stadtbahnbogen X . Wien 2012, 18
- Abb. 05 Originalplandaten, Schnitt der Stadtbahn im Abschnitt Spittelau - Heiligenstadt, Seite 22
Archiv Wiener Linien
- Abb. 06 Originalplandaten, Ansicht der Stadtbahn im Abschnitt Spittelau - Heiligenstadt, Seite 22
Archiv Wiener Linien
- Abb. 07 Originalplandaten, Lageplan der Stadtbahn im Abschnitt Spittelau - Heiligenstadt, Seite 22
Archiv Wiener Linien
- Abb. 08 Lage im städtischen Kontext, Seite 32,
<https://www.google.at/maps/place/Althangrund/@48.2331144,16.3577744,2715m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x476d07b68661b03f:0x64696a2da1621e44>, Zugriff am 26.03.2014
- Abb. 09 Lage der Trassenanlage, Seite 34, Basisplan aus:
[http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Vienna_subdivisions_\(numbered\).svg](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Vienna_subdivisions_(numbered).svg), Zugriff 26.01.2014
- Abb. 10 Europa, Österreich, Wien, S. 34, Basisplan aus:
[http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Europe_on_the_globe_\(red\).svg](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Europe_on_the_globe_(red).svg), Zugriff 26.01.2014
- Abb. 11 Markante Punkte in der näheren Umgebung, Seite 35
<https://www.google.at/maps/place/Althangrund/@48.2331144,16.3577744,2715m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x476d07b68661b03f:0x64696a2da1621e44>, Zugriff am 26.03.2014
- Abb. 12 Ausschnitt näheres Betrachtungsfeld, Seite 30
<https://www.google.at/maps/place/Althangrund/@48.2331144,16.3577744,2715m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x476d07b68661b03f:0x64696a2da1621e44>, Zugriff am 26.03.2014
- Abb. 13 Bevölkerungswachstum nach Wiener Gemeindebezirken im Zeitraum 2004-2012, Seite 51
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-kapitel5-0.pdf>, Zugriff am 12.03.2014

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 14 Stadtentwicklungsgebiete Wien, Hauptfokus bis 2030, Seite 51
<https://wien2025.at/site/infografiken-wachstum/>, Zugriff am 12.01.2014
- Abb. 15 Nutzung Seite 60, Personen aus:
<http://thenounproject.com>, Zugriff am 20.12.2013
- Abb. 16 Visualisierung und Materialisierung, Seite 76, dargestellte Personen aus
<http://skalgubbar.se>, Zugriff am 30.03.2014
- Abb. 17 Vernetzung mit der direkten Umgebung der Trasse, Seite 135, dargestellte Personen aus
<http://skalgubbar.se>, Zugriff am 30.03.2014

Hinweis: alle nicht in diesem Verzeichnis angeführten Abbildungen wurden selbst erstellt.

Ich danke

Frau Univ.-Prof. Mag.^aarch. Mag.^aart. Architektin Irmgard Frank,

Camilla, meiner Familie und meinen Freunden

