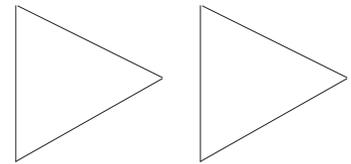


Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

FFWD CITY



DIPLOMARBEIT

FAST FORWARD CITY

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Prof. Dr. Kari Jormakka
E259.4
Institut für Architekturwissenschaften
Fachbereich Architekturtheorie

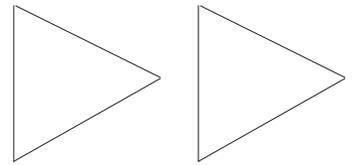
eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

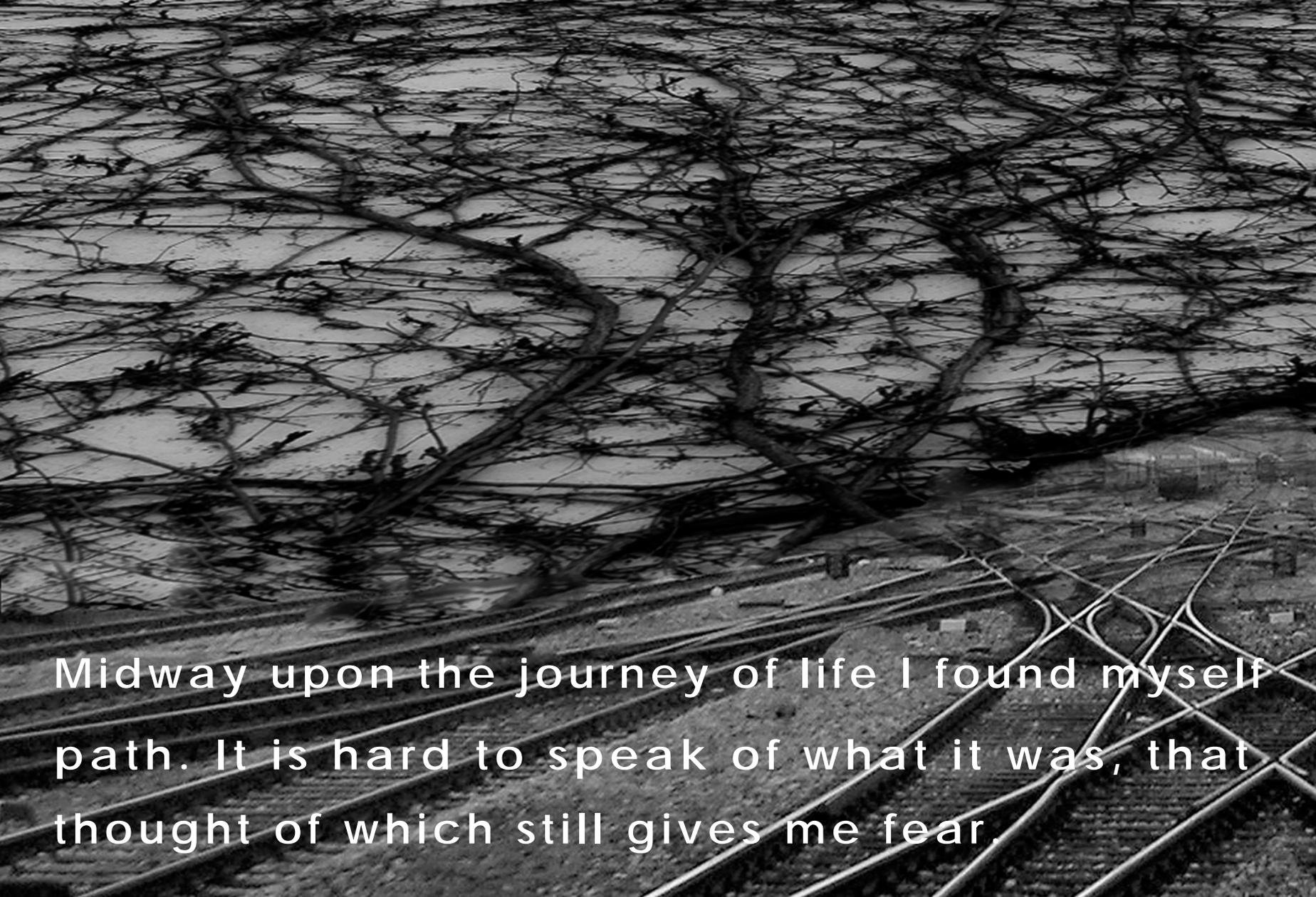
Nina Schuiki
Rauchfangkehrergasse 6/9-10
1150 Wien

&

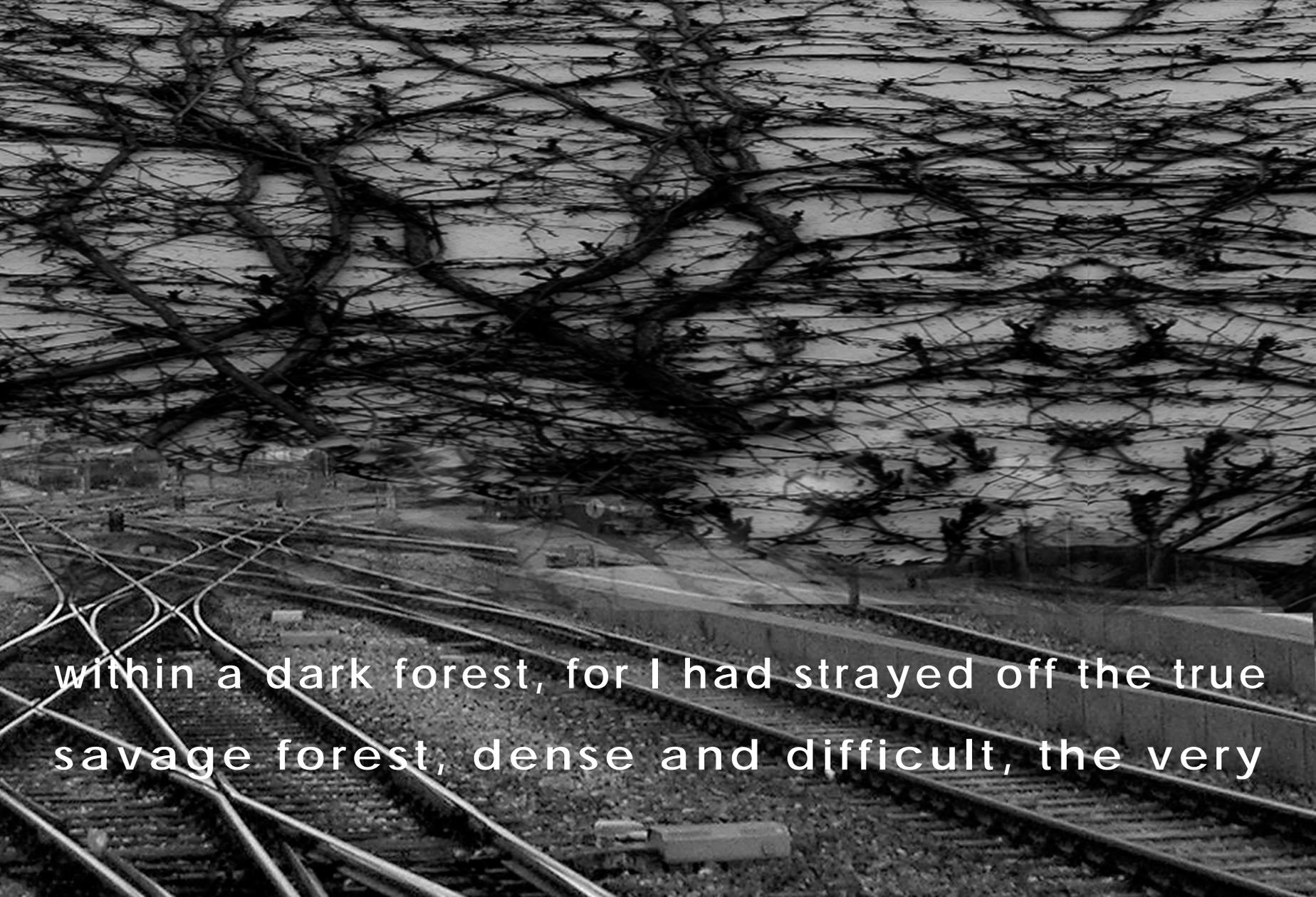
Johanna Treberspurg
Serravagasse 15/4
1140 WIEN

Wien, am 9. Juni 2011

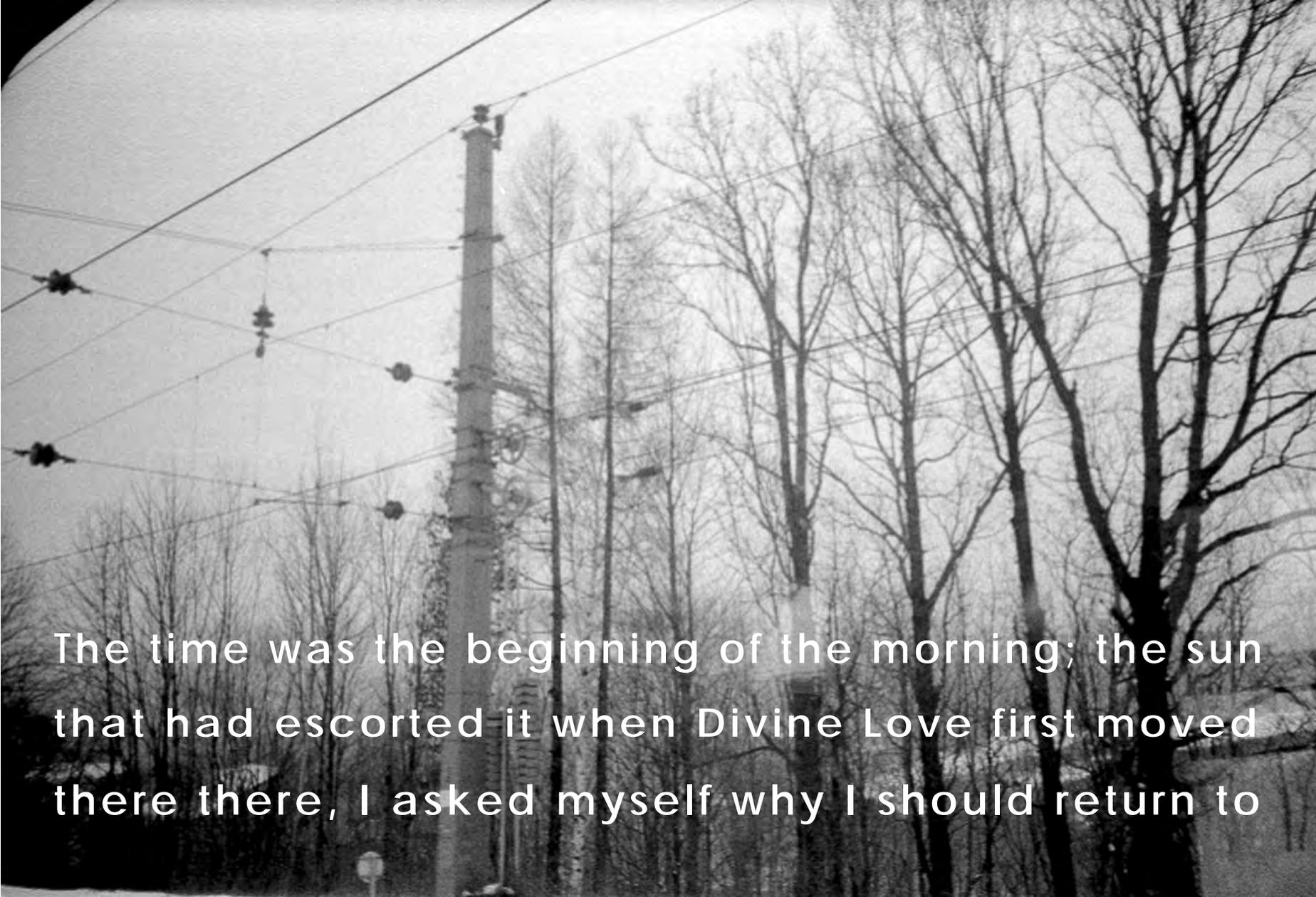




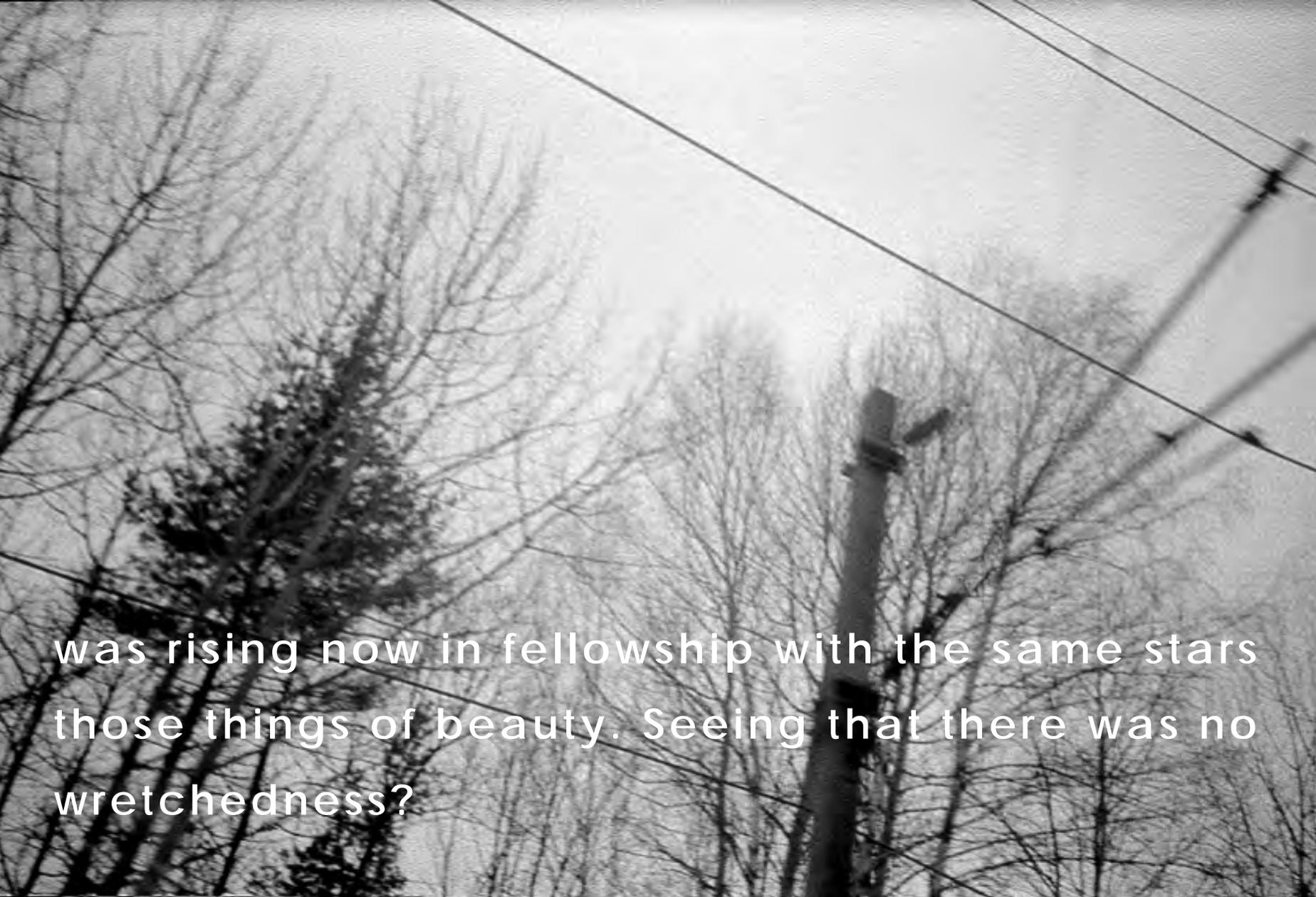
Midway upon the journey of life I found myself
path. It is hard to speak of what it was, that
thought of which still gives me fear.



within a dark forest, for I had strayed off the true
savage forest, dense and difficult, the very



The time was the beginning of the morning; the sun that had escorted it when Divine Love first moved there there, I asked myself why I should return to

A black and white photograph showing a utility pole with several power lines stretching across the frame. The background is filled with the intricate, bare branches of trees, and a bright, overexposed area in the sky suggests a sun or moon. The overall mood is quiet and contemplative.

was rising now in fellowship with the same stars
those things of beauty. Seeing that there was no
wretchedness?

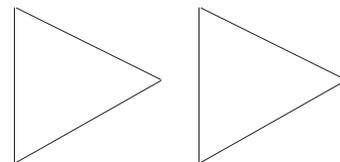


Why not climb up the mountain of
delight, the origin and cause of
every joy? There is the city, the
high capital: happy are those who
choose to be there!

(Dante's Inferno)

FAST FORWARD CITY

NINA SCHUIKI & JOHANNA TREBERSPURG



INHALT

| | | | |
|------------------------------|---------------|----------------------------|---------------|
| PREVIEW | S. 16 | FFWD CITY STRATEGIE | S. 136 |
| INTRO | S. 40 | Maximierung | S. 142 |
| FFWD CITY | S. 43 | FFWD CITY Strategie | S. 147 |
| EIN ORT | S. 46 | Urbanität | S. 151 |
| Ein Ort ohne Ort | S. 51 | FFWD CITY System | S. 155 |
| DER ORT | S. 54 | Verkehr | S. 163 |
| Schienenareal | S. 57 | Funktionen | S. 171 |
| Westbahnhof | S. 60 | Charaktere - Städtebau | S. 189 |
| STEP 05 | S. 61 | Living Brige | S. 191 |
| Analyse Makro-Raum | S. 63 | Navigator | S. 205 |
| Bewohner | S. 73 | Expander | S. 207 |
| Brennpunkte | S. 76 | Trigger | S. 211 |
| Gespräch Bezirksvorsteher | S. 81 | Booster | S. 219 |
| Analyse Mikro-Raum | S. 89 | Energizer | S. 225 |
| Gespräch Vershubmeister | S. 95 | FRAGMENT | S. 228 |
| STÄDTE OHNE BÖDEN | S. 100 | Zoom In | S. 237 |
| Überplatten | S. 102 | Wege | S. 243 |
| Bahntrasse Überwinden | S. 105 | Form | S. 247 |
| Referenzen-Nicht Überplatten | S. 110 | Konstruktion | S. 249 |
| Fazit | S. 118 | Pläne | S. 250 |
| Brückenstädte | S. 121 | ANHANG | S. 266 |
| Luftstädte | S. 124 | Literaturverzeichnis | S. 266 |
| Zeitstädte | S. 126 | Internet Quellen | S. 268 |
| Fazit | S. 133 | Abbildungsverzeichnis | S. 270 |

PREVIEW

This is the introduction to the FAST FORWARD CITY. This city will study the possibilities of the usage of existing railyard areas as a spatial resource for the sustainable cities of the future.





2

ÖBB
Österreichische Bundesbahnen
AG





ÖBB
0 5 417-2
Materialwagen
30
1202
malbt. Unter-Parkersdorf

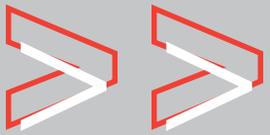




VOM WASSER

universität des lebens

GEHÖLZPHYSIOLOGIE

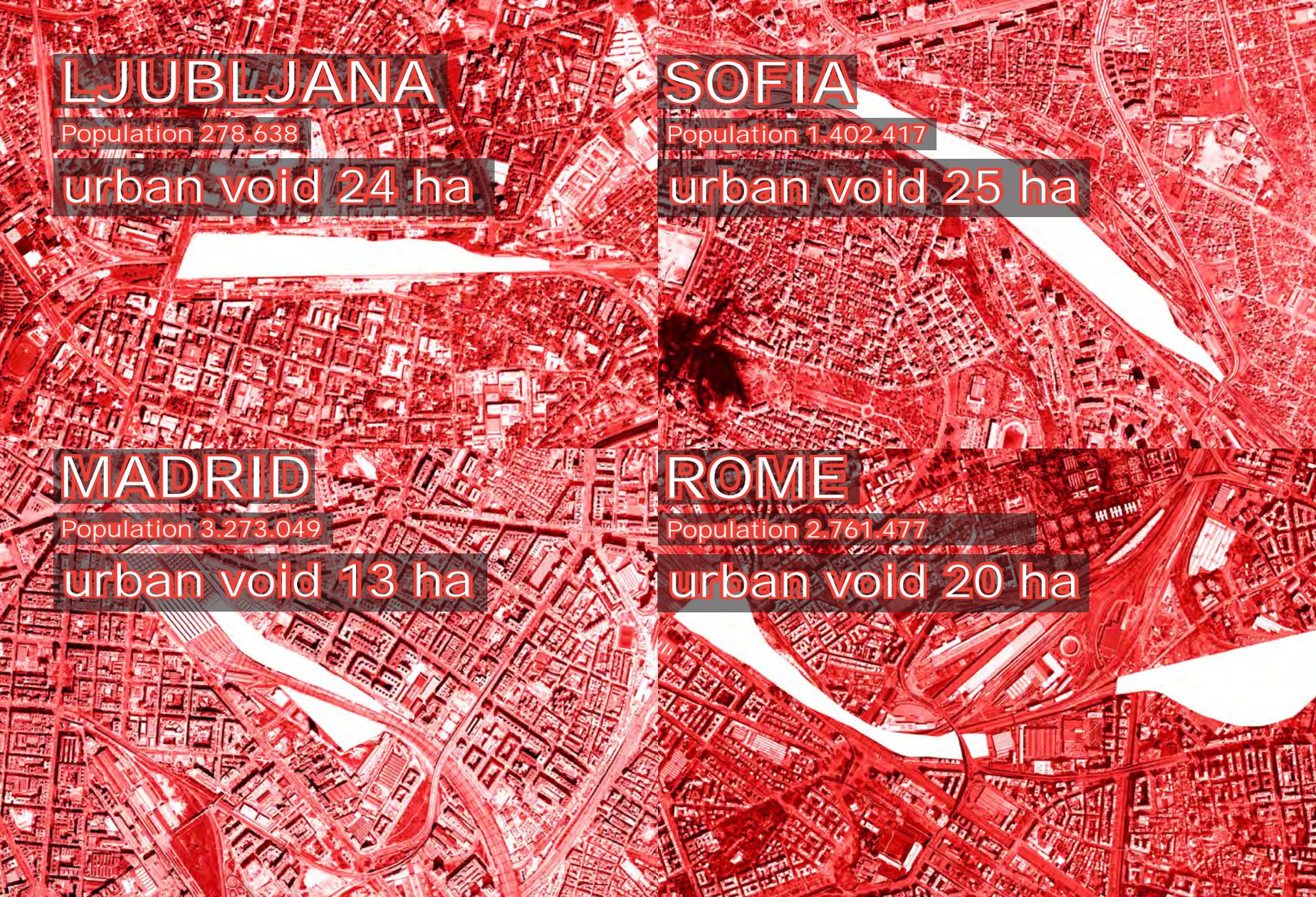




VIENNA

Population 1.714.142

urban void 34 ha

An aerial photograph of a city grid, overlaid with red and white patterns. The red patterns represent urban voids, and the white patterns represent urban areas. The city is divided into four quadrants, each representing a different city: Ljubljana (top-left), Sofia (top-right), Madrid (bottom-left), and Rome (bottom-right).

LJUBLJANA

Population 278.638

urban void 24 ha

SOFIA

Population 1.402.417

urban void 25 ha

MADRID

Population 3.273.049

urban void 13 ha

ROME

Population 2.761.477

urban void 20 ha

An aerial view of Paris, France, with a red overlay. The city's dense urban grid is visible, with the Seine River winding through it. A large, irregularly shaped area is highlighted in white, representing the urban void.

PARIS

Population 2.193.030

urban void 70 ha

An aerial view of Munich, Germany, with a red overlay. The city's dense urban grid is visible, with a large, irregularly shaped area highlighted in white, representing the urban void.

MUNICH

Population 1.330.440

urban void 40 ha

An aerial view of Budapest, Hungary, with a red overlay. The city's dense urban grid is visible, with a large, irregularly shaped area highlighted in white, representing the urban void.

BUDAPEST

Population 1.721.556

urban void 10 ha

An aerial view of Prague, Czech Republic, with a red overlay. The city's dense urban grid is visible, with a large, irregularly shaped area highlighted in white, representing the urban void.

PRAGUE

Population 1.257.158

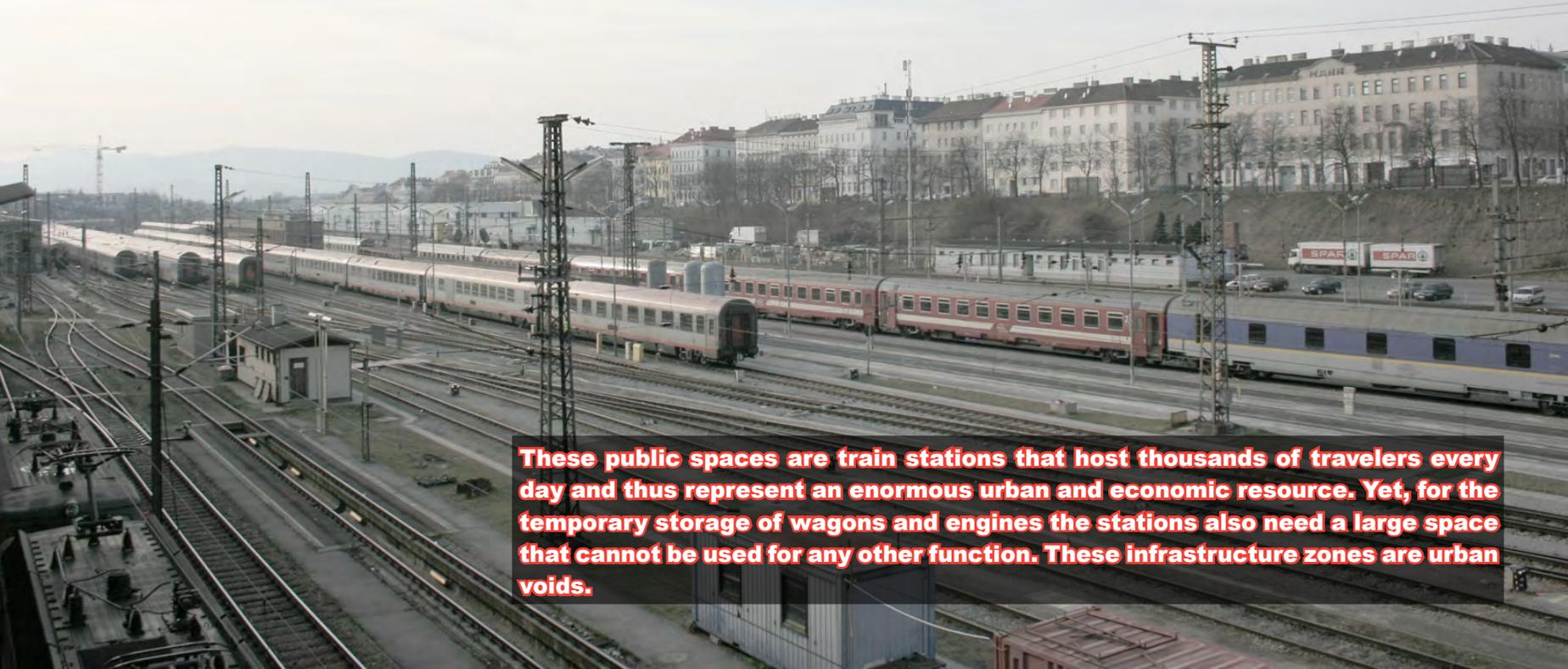
urban void 25 ha

Undefined blank areas are located in cities all over Europe...

DUBLIN **LONDON** **AMSTERDAM** **PARIS** **BRUSSELS** **VIENNA** **ROME** **ATHENS** **BERLIN** **STOCKHOLM**

...and have something in common:

The traditional European city features a large storage area for idle machinery, located right next to a busy public space.



These public spaces are train stations that host thousands of travelers every day and thus represent an enormous urban and economic resource. Yet, for the temporary storage of wagons and engines the stations also need a large space that cannot be used for any other function. These infrastructure zones are urban voids.

**The insuperable void interrupts
the urban fabric ...**

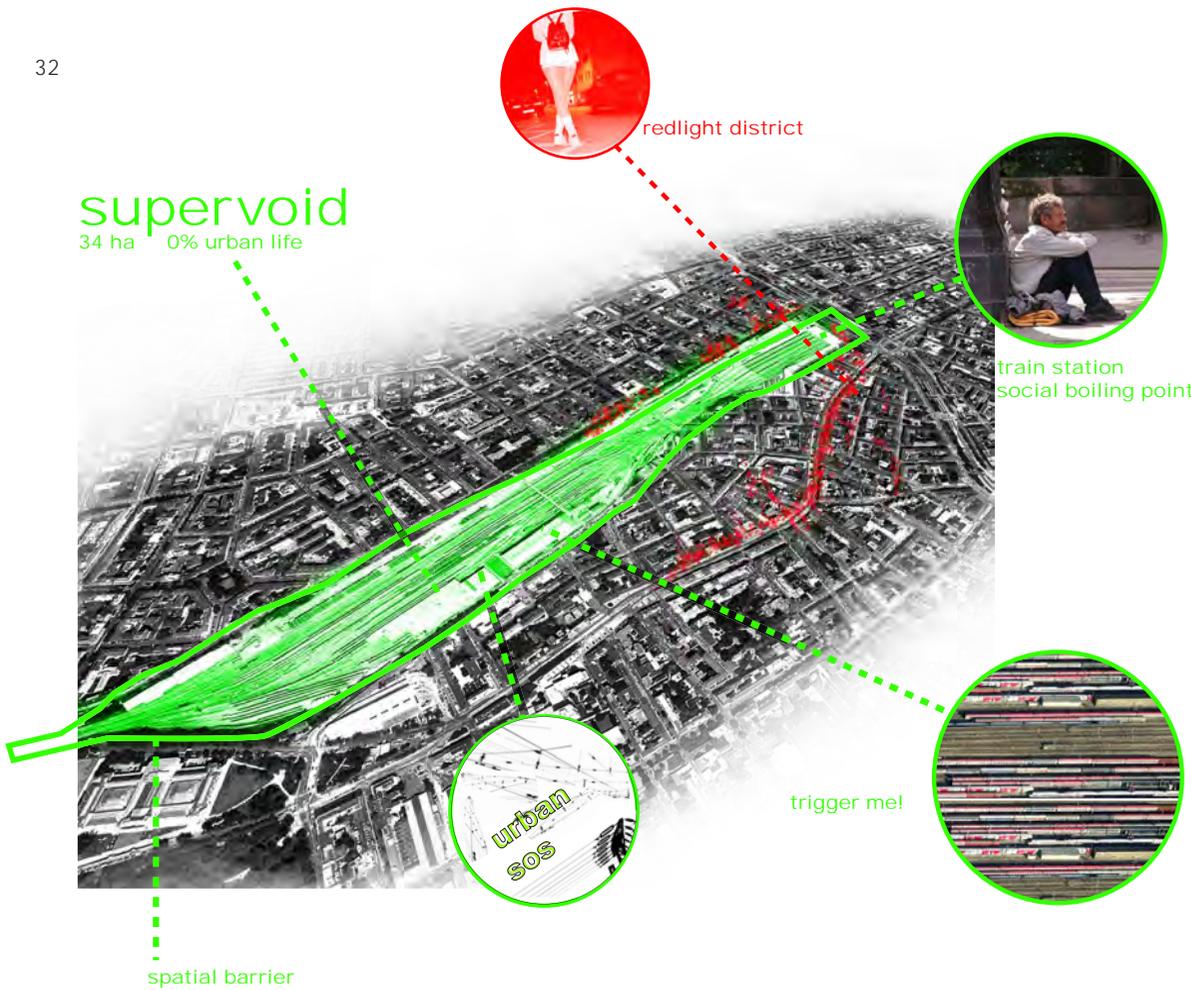




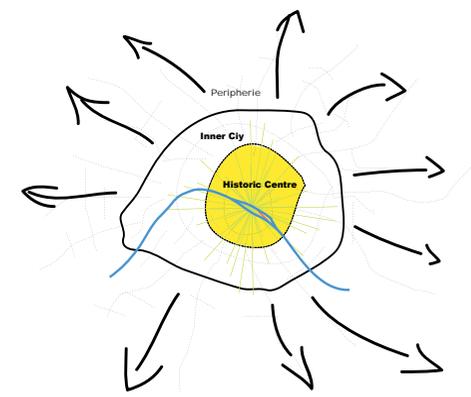
... and creates a variety of social problems.



Since the mid-19th century, railway stations have been associated with crime and prostitution, alcoholics and drug addicts, homeless people and poverty. This is partly because the stations and the unoccupied infrastructure they require undermine the social control mechanisms of the normal urban fabric.



As the density tends to be high in the center of a typical European city, substantial development potential is often only found further away in the perimeter. However, new development in the perimeter requires large investments in infrastructure and increases traffic, violating the principles of sustainability.



We need a new strategy for a sustainable city.



Why not take advantage of all the empty space and reveal the untapped potential?

Welcome to Vienna.

A city is a city is a city.



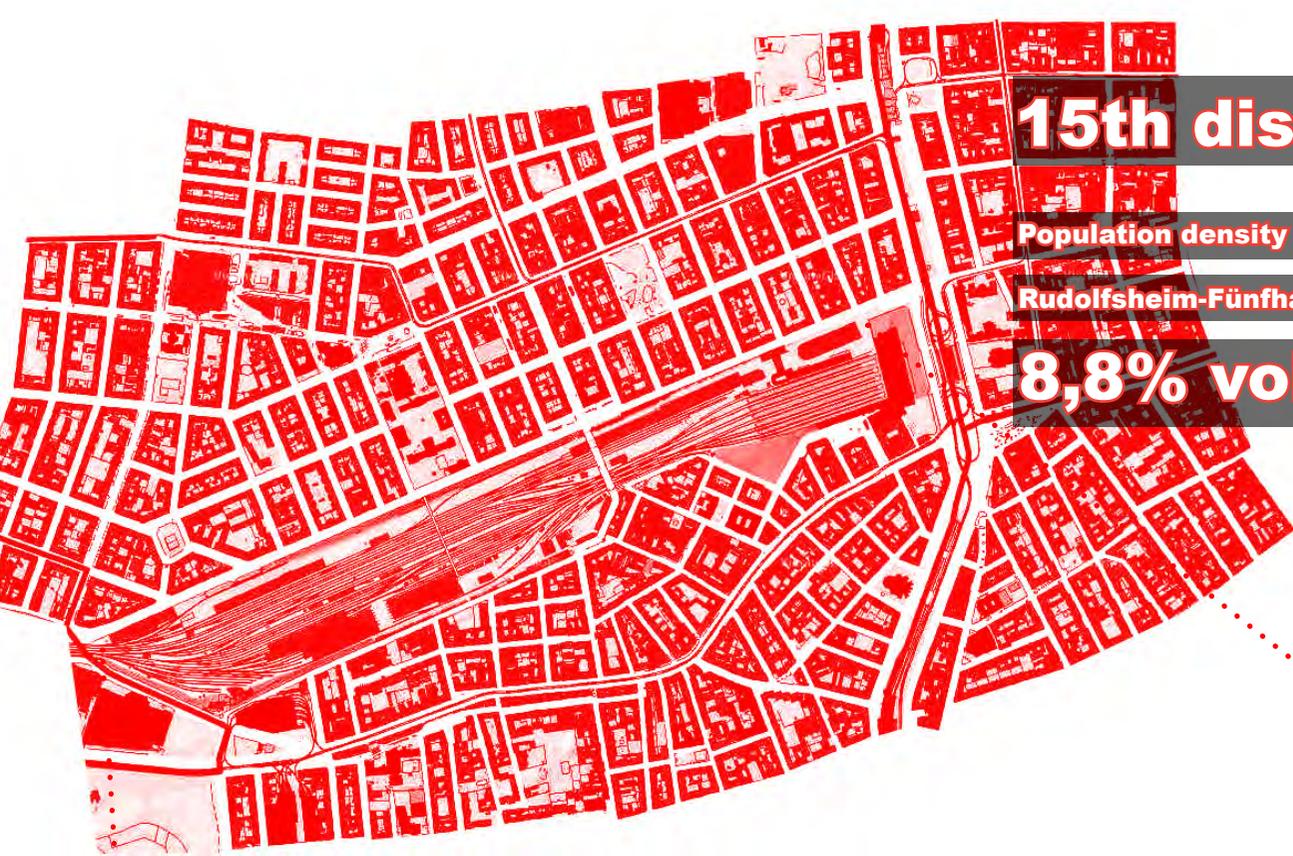
Where there is nothing, everything is possible.



Urbanity 0%

Can the railroad yard become a spatial resource for the sustainable cities of the future? An urban compression of the inner city profits from the existing infrastructure as the public transport system dispenses the need for a car.





15th district/Vienna

Population density 18.449/km²

Rudolfsheim-Fünfhaus

8,8% void 34 ha



Why not use the empty railway cars for temporary functions before they resume their journey?

The bed of railway tracks at the Westbahnhof has a capacity of **600 railway cars** parked on **25 railway tracks**. That amounts to a total a of **45.000m²** and **24.000m** of railway tracks.

Why not use the airspace above the trains to create a new urbanity?

Above the rails, a heterogeneous city arises as a multifunctional network of bridges that extends in every direction and lets the formerly separated districts grow together. The reprogrammed railway cars act as a trigger to release an excess of urban life.



**This is where the story of the
FAST FORWARD CITY begins.**



INTRO

FAST FORWARD CITY: STADT OHNE BODEN

Innerstädtische Bahntrassen- und Brachen schneiden sich als große Leerräume in europäische Städte, die durch ihre spezifische Bodennutzung unüberwindbar sind. In dieser Diplomarbeit wird eine städtebauliche Strategie aus dem Kontext des Ortes entwickelt, die diese Leerräume aktiviert und wieder in die Struktur der Stadt integriert, ohne sie jedoch zu überplatten und den Charakter dieses Ortes zu zerstören. Als Archetyp dieser Strategie wird das 34 ha große Schienenareal hinter dem Wiener Westbahnhof gewählt. Das Areal schneidet wie ein Flussbett ein ungenütztes Raumvolumen in das dichte innerstädtische Gebiet des 15. Gemeindebezirks und stellt eine starke Trennung dar. Durch die aktive Bodennutzung der ÖBB ist die nutzbare Restfläche des Bodens relativ gering. Der städtebauliche Entwurf der Diplomarbeit konzentriert sich daher auf die Aktivierung des Luftraumes über den Bahngleisen und beschreibt eine „Stadt ohne Boden“ die sich über der bestehenden Infrastruktur der Bahn verdichtet. Neuartige Brücken, aufgeladen mit Funktionen, sollen das zuvor abgetrennte Gebiet überziehen und sich untereinander vernetzen. Somit soll die Barriere zwischen den angrenzenden Vierteln aufgebrochen werden. Die neuen Brücken verteilen die Nutzer zu einer zusätzlichen Ebene: die zahlreichen Waggon, die oft sehr lange auf den Gleisen abgestellt werden, sollen temporär als Funktionsräume in die Stadtnutzung miteinbezogen werden. Dadurch programmiert sich die Stadt ständig neu und unterliegt einer extremen Geschwindigkeit von Wachstum, sowie Zerfall. Die heterogene Nutzungsmöglichkeit der Waggon soll vor allem auch Partizipation der Stadtnutzer ermöglichen. Benachteiligte Gruppen, durch die Bahnhöfe als soziale Spannungsfelder beschrieben werden, sollen in der Strategie berücksichtigt werden.



Abb.: Berliner Straßenszene, Nikolaus Braun, 1920

„cities are always beautiful.
Architecture is not.
Because a city is a living
thing, with the variety and so
on. A city has no facade, no
elevation. You have only an
inside. There is nearly no
object that is preponderant.“

EIN ORT





ÖBB

CityShuttle

5
2

WIESEL

Liegewagen

2

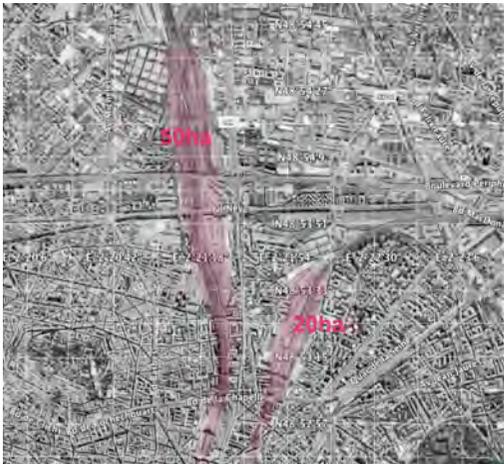


Abb.: Gare du Nord & Gare de l'Est, Paris

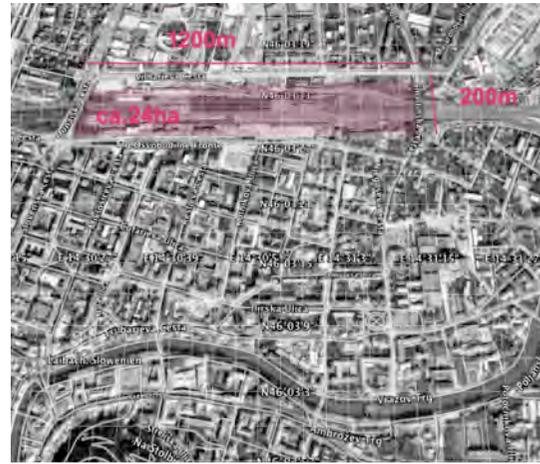


Abb.: Bahnhof Ljubljana, Slowenien



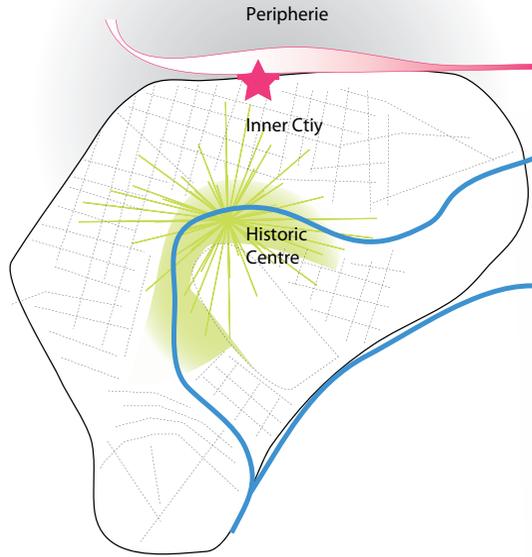
Abb.: Westbahnhof, Wien

WIEN Ist PARIS Ist BELGRAD Ist PRAG Ist LJUBLJANA

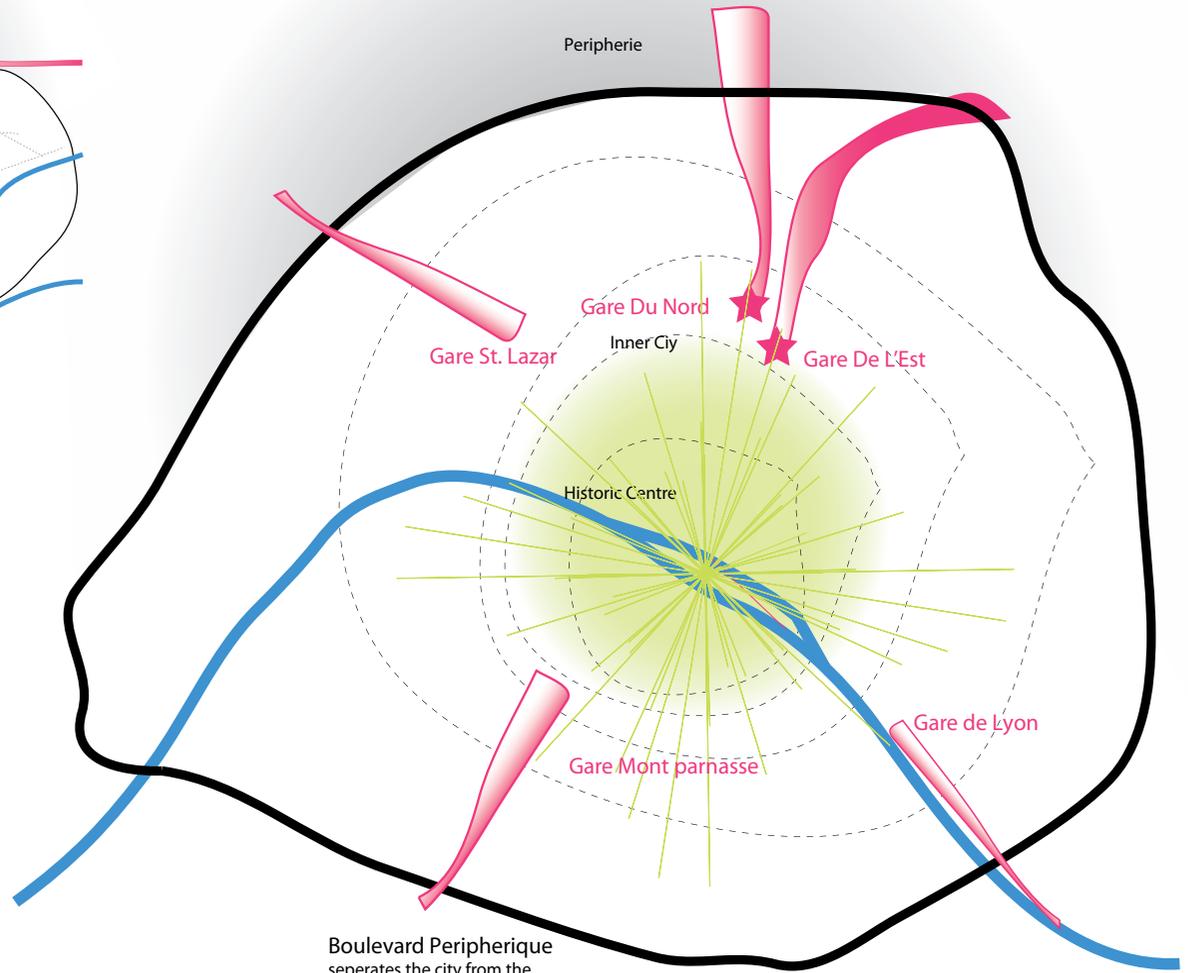
EIN ORT ist geometrisch gesehen eine Menge von Punkten, der bestimmte, gegebene Eigenschaften hat. Geographisch liegt der Ort in einer Stadt, beschrieben von bestimmten Koordinaten. Dieser Ort hat eine Funktion und Größe, er besitzt Farben und eine Materialität. Durch seine genaue Beschreibung ist dieser Ort einzigartig. Ist es möglich diesen Ort vielfach in verschiedenen geographischen Lagen zu finden, wenn man ihn auf wenig bestimmende Merkmale reduziert ?

DER ORT ist also beschrieben durch eine Funktion als Infrastrukturmaum (Schienenraum) angeschlossen an Bahnhöfen. Obwohl der Ort an dichte innerstädtische Gebiete grenzt, fehlt dem Ort urbane Identität. Durch seine längliche und extrem große Dimension, zerschneidet er städtisches Gebiet.

Die Infrastruktur von Hauptbahnhöfen in Städten erfordert eine immens große Fläche. Durch die spezifische Bodennutzung wie Verschub der Waggone und Lagerung von Gütern, ist der erforderte Schienenraum ein unmöglich nutzbares Terrain für die Stadt. Vielmehr schneidet er sich wie ein unüberwindbares Flussbett in den städtischen Raum, - vereinzelt bieten Brücken eine Möglichkeit diesen Raum zu überwinden.

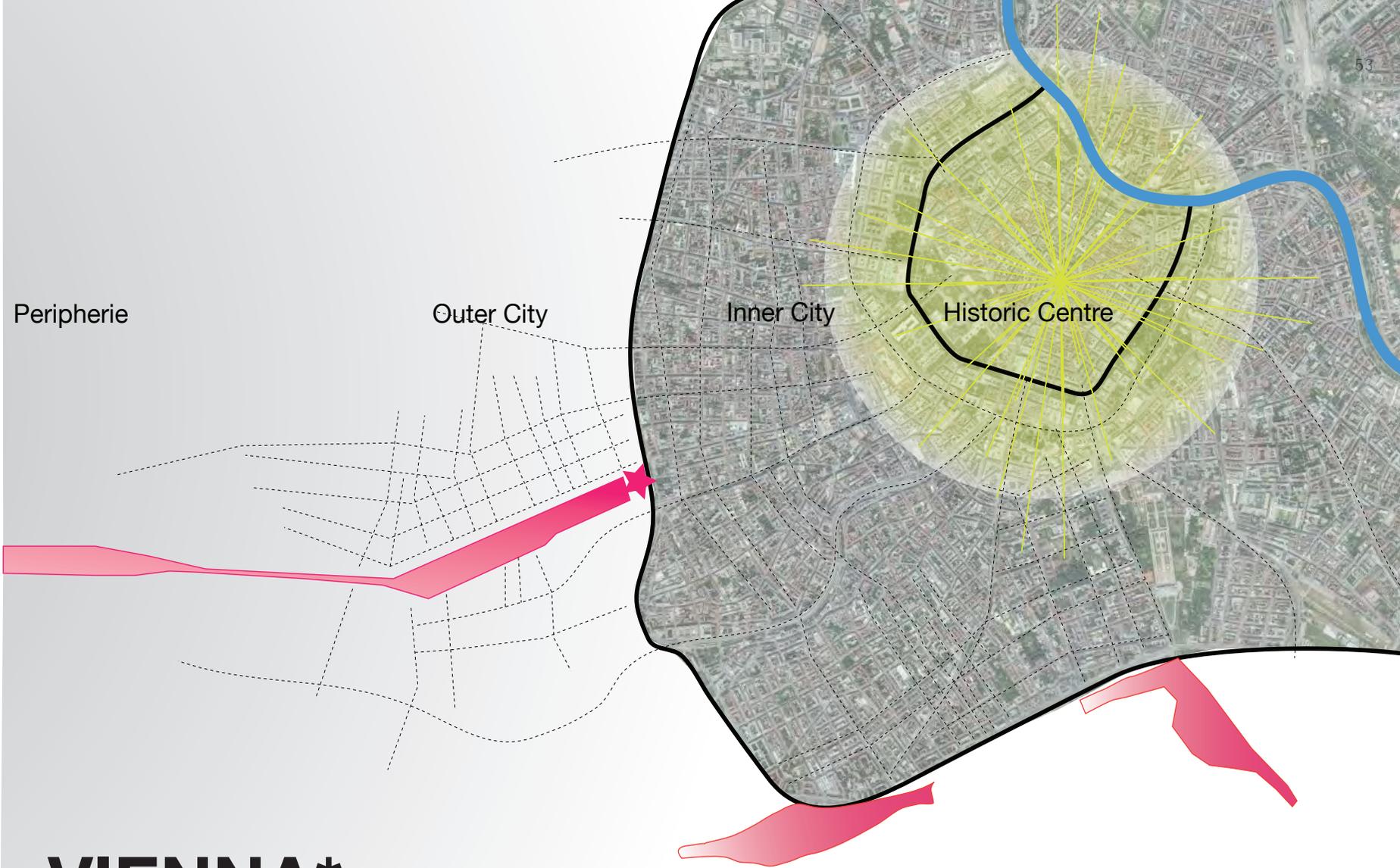


JUBLJANA*



Boulevard Peripherique
separates the city from the
outer city (ban lieus)

PARIS*



Peripherie

Outer City

Inner City

Historic Centre

VIENNA*

DER ORT



34 ha LEERRAUM

Der Gleiskörper ist permanent in Betrieb und wird von der ÖBB als Personentransport und Vershubfläche eingesetzt. Über zwei aktive Hauptverkehrsgleise gelangen die Personenverkehrszüge zu dem Westbahnhof. Diese Gleise werden ständig befahren und können daher ausschließlich nur von der ÖBB genutzt werden. Die restlichen Gleise werden von der ÖBB als Vershub- oder Abstellgleise genutzt, je nach Position der Gleise werden die Züge länger oder kürzer abgestellt. Der Vershubplan regelt den Abstellort und die Abstellzeit der ungenutzten Züge und wird alle 24h von der ÖBB erneuert. Das bedeutet die ungenutzten Züge / Wagone sind ständig in Bewegung und ändern nach den Anforderungen, die die ÖBB an die Abstellfläche stellt, regelmäßig ihre Position.



...schneidet sich wie ein Flussbett in das inner- städtische Gebiet

VERGLEICH:

Westbahntrasse = 210 m Breite

Donau Flussbett = 290 m Breite

Die Bahntrasse des Westbahnhofes erzeugt eine räumliche Barriere, die den 15. Bezirk zerschneidet. Das 210m breite und über 1500m lange Areal ist nur an zwei Punkten zu überqueren: am Rustensteg (Fußgängerbrücke) und der Schmelzbrücke (Autobrücke). Der Mangel an weiteren Querungsmöglichkeiten verstärkt die Barrierewirkung des Areals und produziert einen scheinbar undefinierten Leerraum in der Stadtstruktur. Durch die fehlende funktionale Regulierung und Organisation der Fläche, wird der öffentliche Raum von Bewohnern nicht angenommen und die abgeschnittene Lage programmiert eine Ansiedlung von sozialen Problemen, wie Prostitution, Drogenkonsum und Kriminalität.

WESTBAHNHOF



Abb.: Westbahnhof Neugestaltung

Der WESTBAHNHOF ist einer der beiden großen Wiener Bahnhöfe und als solcher Ausgangspunkt des Bahnfernverkehrs nach Deutschland, in die Schweiz, Frankreich, Belgien und in die Niederlande. Der Westbahnhof liegt im 15. Wiener Gemeindebezirk Rudolfsheim-Fünfhaus an der innerstädtischen Verkehrsachse Gürtel. Der Bahnhof ist Ausgangs- und Endpunkt der Westbahn, ein wichtiger Bestandteil des österreichischen Schienennetzes mit gleichzeitig regionaler, nationaler und auch internationaler Bedeutung. Der Bahnhof liegt an der großen Einkaufszone Mariahilfer Straße und weist alleine durch den Bahnverkehr eine tägliche Personenfrequenz von 43.000 auf. Im Rahmen der Bahnhofsoffensive der ÖBB wird der Westbahnhof von 2008 - 2011 neugestaltet. Das Raumprogramm der BahnhofCity Wien West setzt sich aus Shopping-, Büro-, und Wohnflächen zusammen.



Abb.: BahnhofCity Wien West

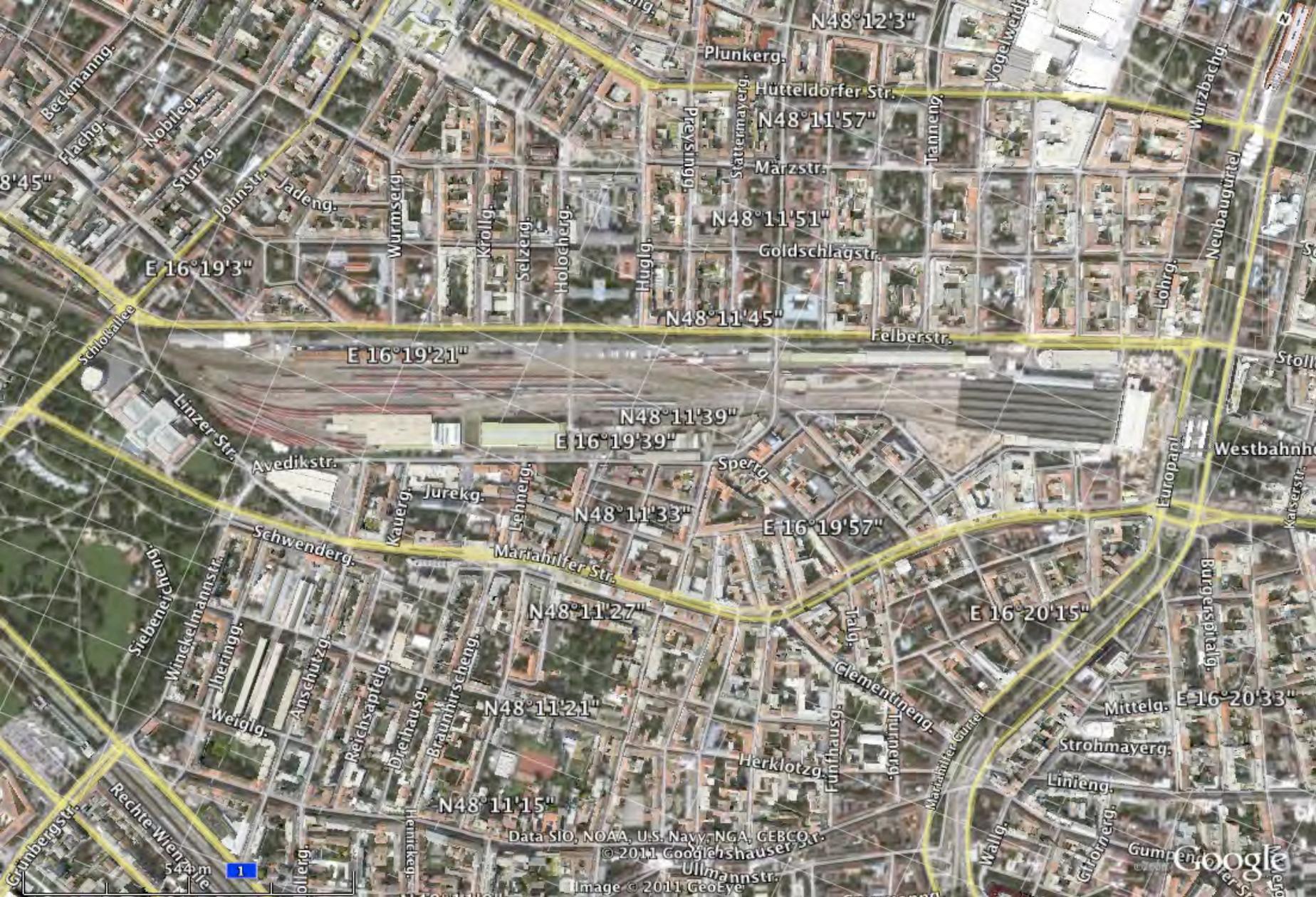
BAHNHOF IM WANDEL: SHOPPING CENTRE ?

Im Zuge des Stadtentwicklungsplanes Wiens 2005 (STEP05) und dem Masterplan BahnhofCity Wien West, sollen auf der Restfläche entlang dem Gleisareal in den nächsten Jahren neue Immobilien entstehen. Die 2.Phase des Masterplanes sieht ab 2014 eine Bebauung der Restfläche parallel zur Felberstraße vor – ein neues Wohngebiet soll hier entstehen. Aufgrund von Standortkonzentration besitzt die ÖBB zahlreiche innerstädtische Flächen mit bester Verkehrsanbindung und ist somit möglicher Impulsgeber und Partner für Stadtentwicklung. Die lineare Restfläche des Westbahnhofareals ist folgedessen ein Potential für eine neugewonnene Baufläche. Wird jedoch nur diese Fläche linear bebaut, mangelt es trotzdem einer Verbindung der beiden Bezirksteile, da die Barriere des Gleiskörpers nicht durch eine solche Bebauung überwunden wird.



MAKRO-RAUM

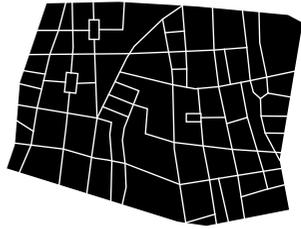
Rudolfsheim Fünfhaus, der 15. Gemeindebezirk ist einer der dichtest bebauten Stadtgebiete Wiens und besitzt den höchsten Anteil an Bewohner ausländischer Herkunft bzw. Bewohner mit Migrationshintergrund. Die Baustruktur zeichnet sich durch eine typische gründerzeitliche Blockrasterbebauung, die durch ihre maximale Grundstücksausnutzung charakterisiert wird. Daraus resultiert ein relativ geschlossener Straßenraum, der durch den dominanten motorisierten Individualverkehr geprägt ist, der wiederum zu einer Vernachlässigung an nutzbaren öffentlichen Freiflächen und Aufenthaltsräumen führt. Der Großteil der Bauflächen besteht aus Wohnbaugebieten, welche mit einigen kleinen Geschäftsstraßen durchzogen sind. Die urbanen Hotspots des Bezirkes befinden sich unter anderem bei der Stadthalle und am Westbahnhof, durch dessen Neugestaltung man sich starke urbane Impulse erhofft, die das Quartier positiv beeinflussen sollen. An diesen hoch frequentierten Ort grenzt allerdings auch die funktional, sowie baulich kaum verdichtete Westbahntrasse, welche den Bezirk in zwei Teile trennt. Zu beiden Seiten der vorhandenen Barriere hat sich eine innerstädtische Problemzone entwickelt mit der der Bezirk zu kämpfen hat.



Beckmannsg. Floehg. Nobilleg. Sturzg. Johnstr. Jadeng. Wurmserg. Krollg. Selzerg. Holoberg. Huglg. Preysingg. Statiermayerg. Hütteldorfer Str. Märzstr. Goldschlagstr. Felberstr. Löhrg. Neubaugürtel Wurzbachg. Westbahnho Kaiserstr. Burgerspitlg. Mittleg. Strohmayerg. Linfeng. Gfrolnberg. Gump Ullmannstr. Reiche Wienze. Siebenel. Winckelmannstr. Iheringg. Weiglg. Anschutzg. Reichsapfelg. Dreihausg. Braunnhirscheng. Herklotzg. Funthausg. Clementineng. Turnd. Martahilfer Gürtel. Wallig. Gump. Ullmannstr.

8'45" E 16°19'3" E 16°19'21" E 16°19'39" E 16°19'57" E 16°20'15" E 16°20'33" N48°12'3" N48°11'57" N48°11'51" N48°11'45" N48°11'39" N48°11'33" N48°11'27" N48°11'21" N48°11'15"

Wien, 8. Bezirk, Josefstadt
100 ha



Wien, Aspern Seestadt
150 ha

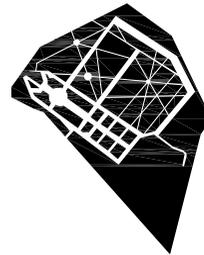


DIMENSION ⁶⁵

Vatikan **48 ha**



Wien, Augarten **52 ha**



Westbahntrasse **34 ha**

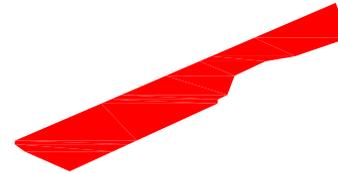


Abb. Links: Luftbildaufnahme Westbahnhofareal und Umgebung

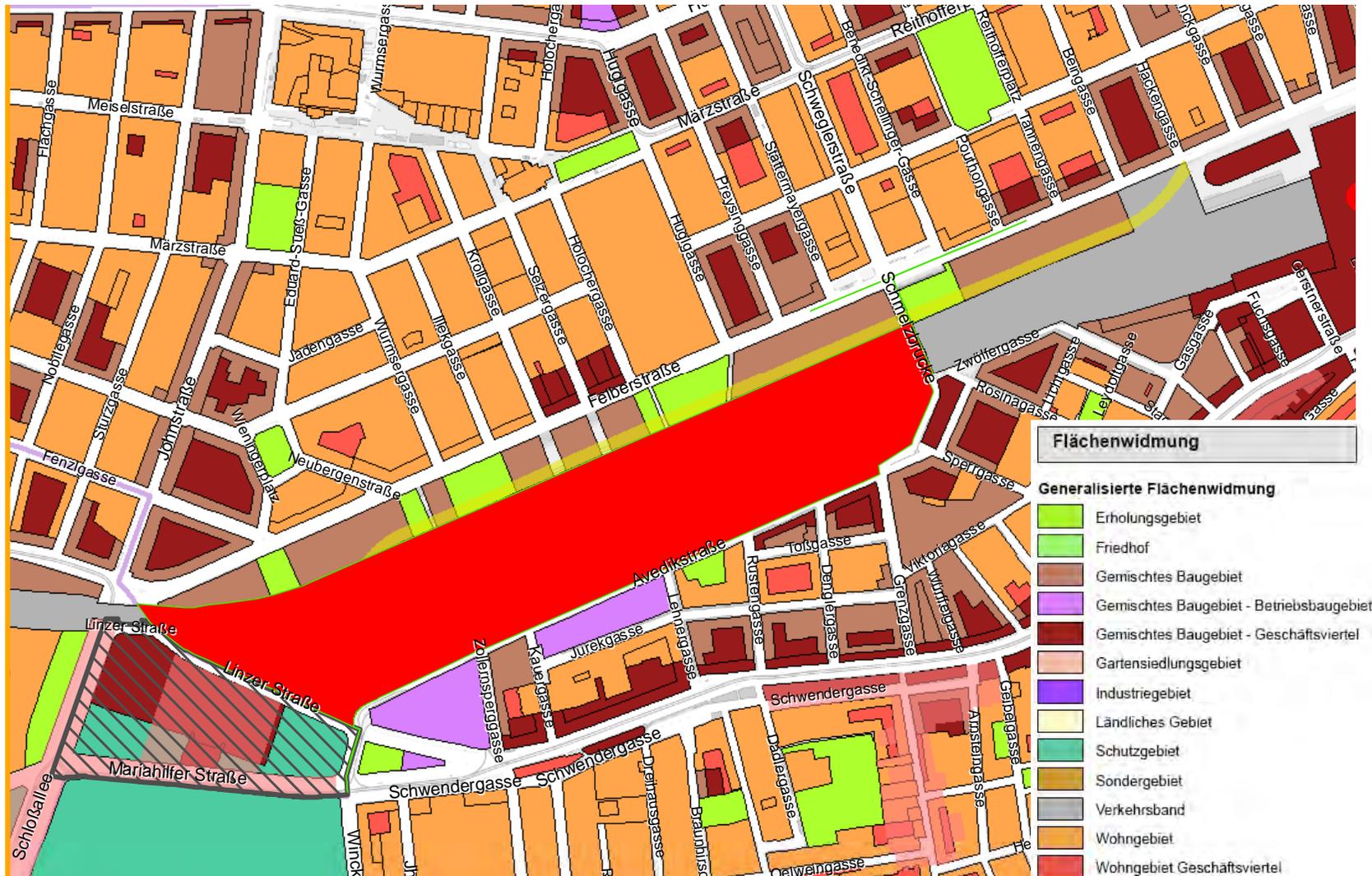
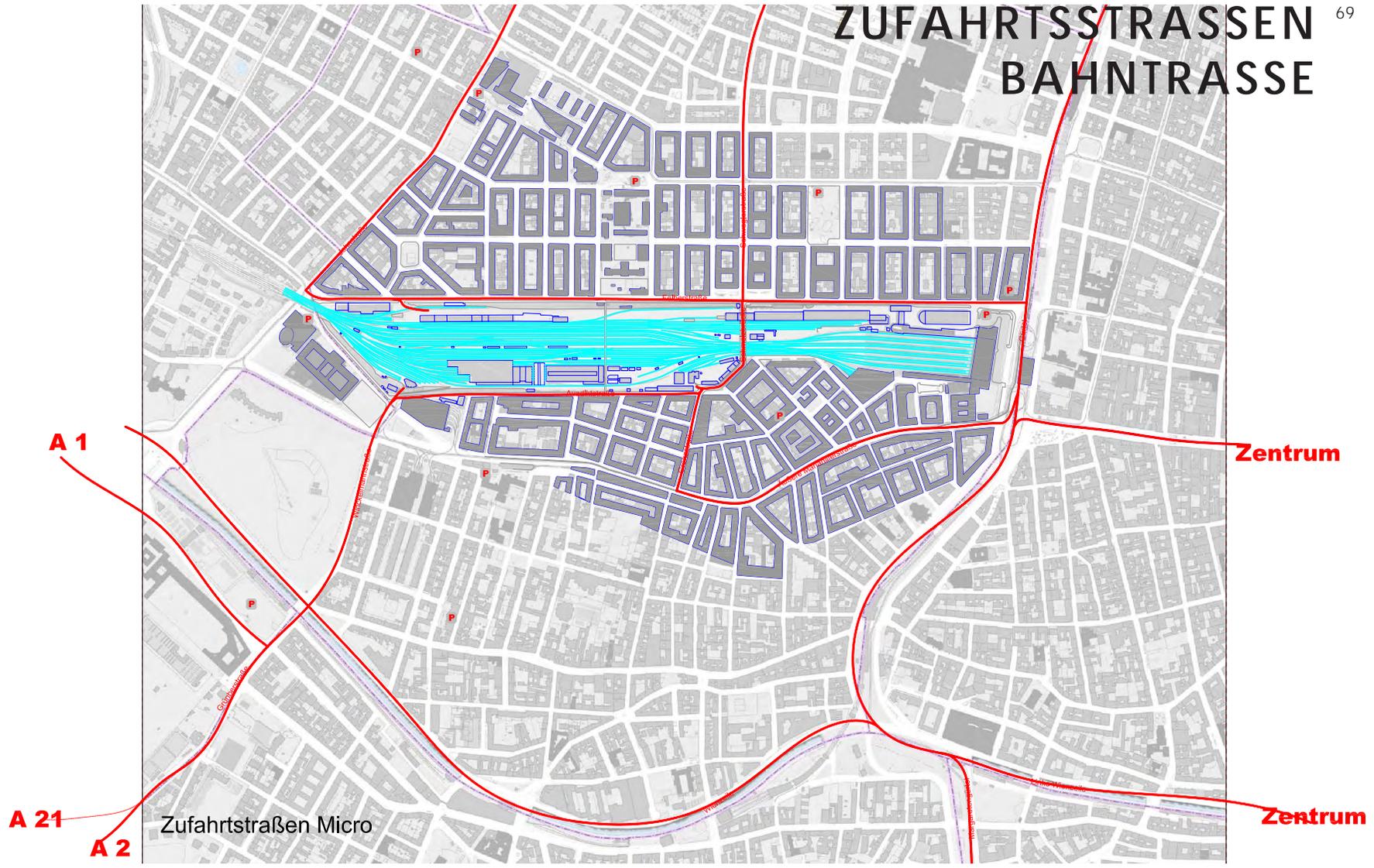


Abb.: Flächenwidmungsplan. M 1 8000

68 ZUFAHRTSSTRASSEN
GROSSRAUM WIEN

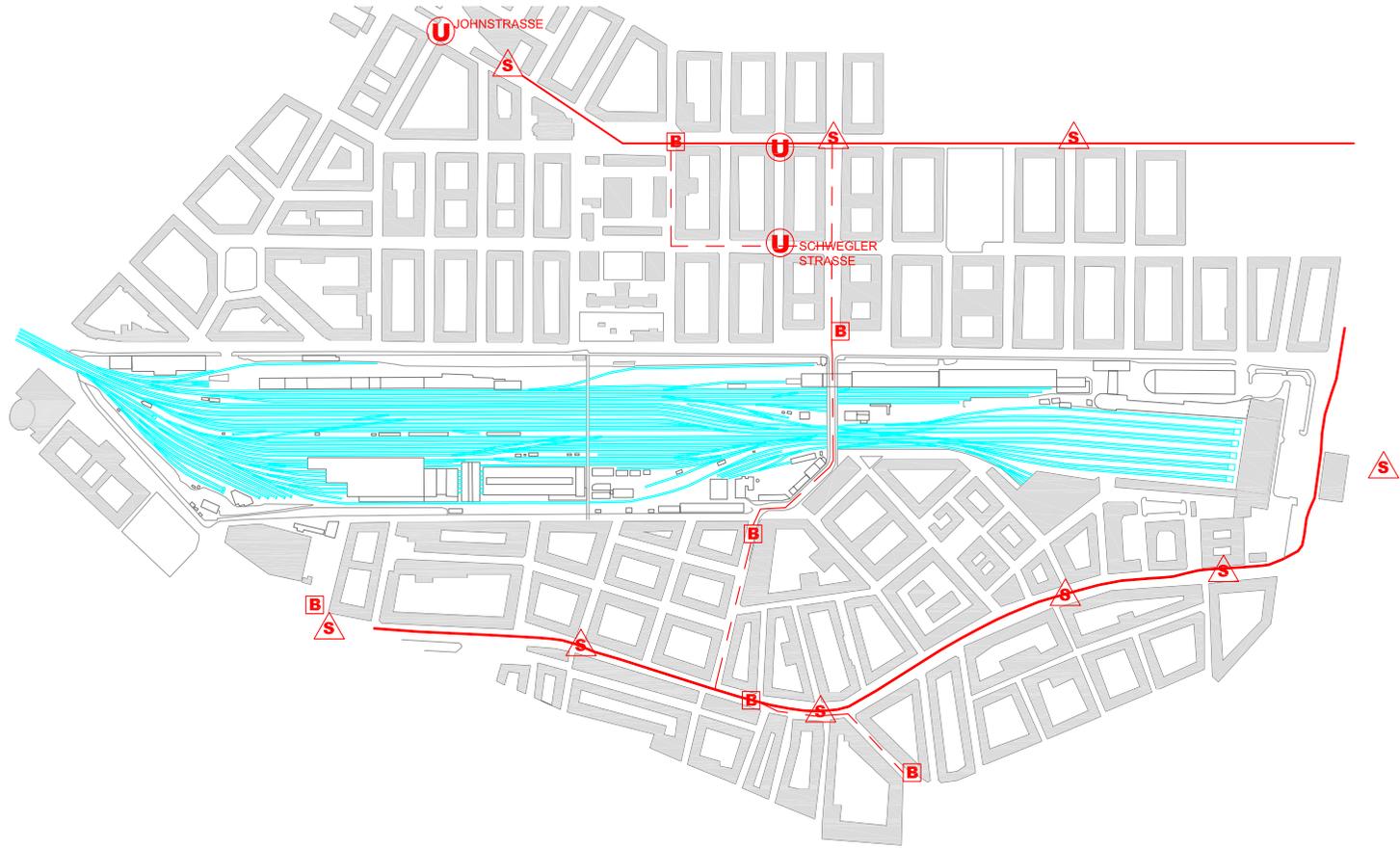


ZUFAHRTSSTRASSEN BAHNTRASSE



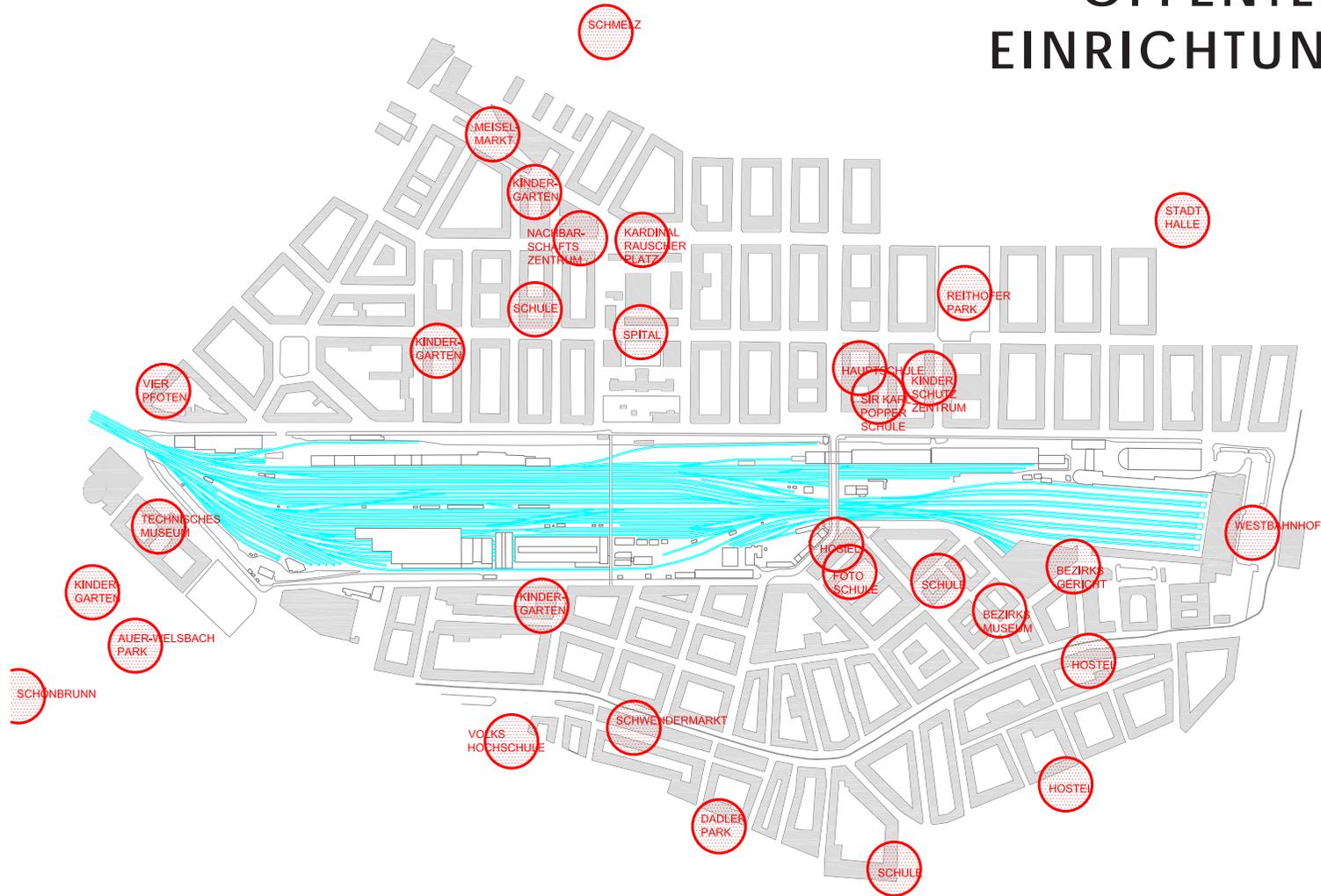
ÖFFENTLICHER VERKEHR

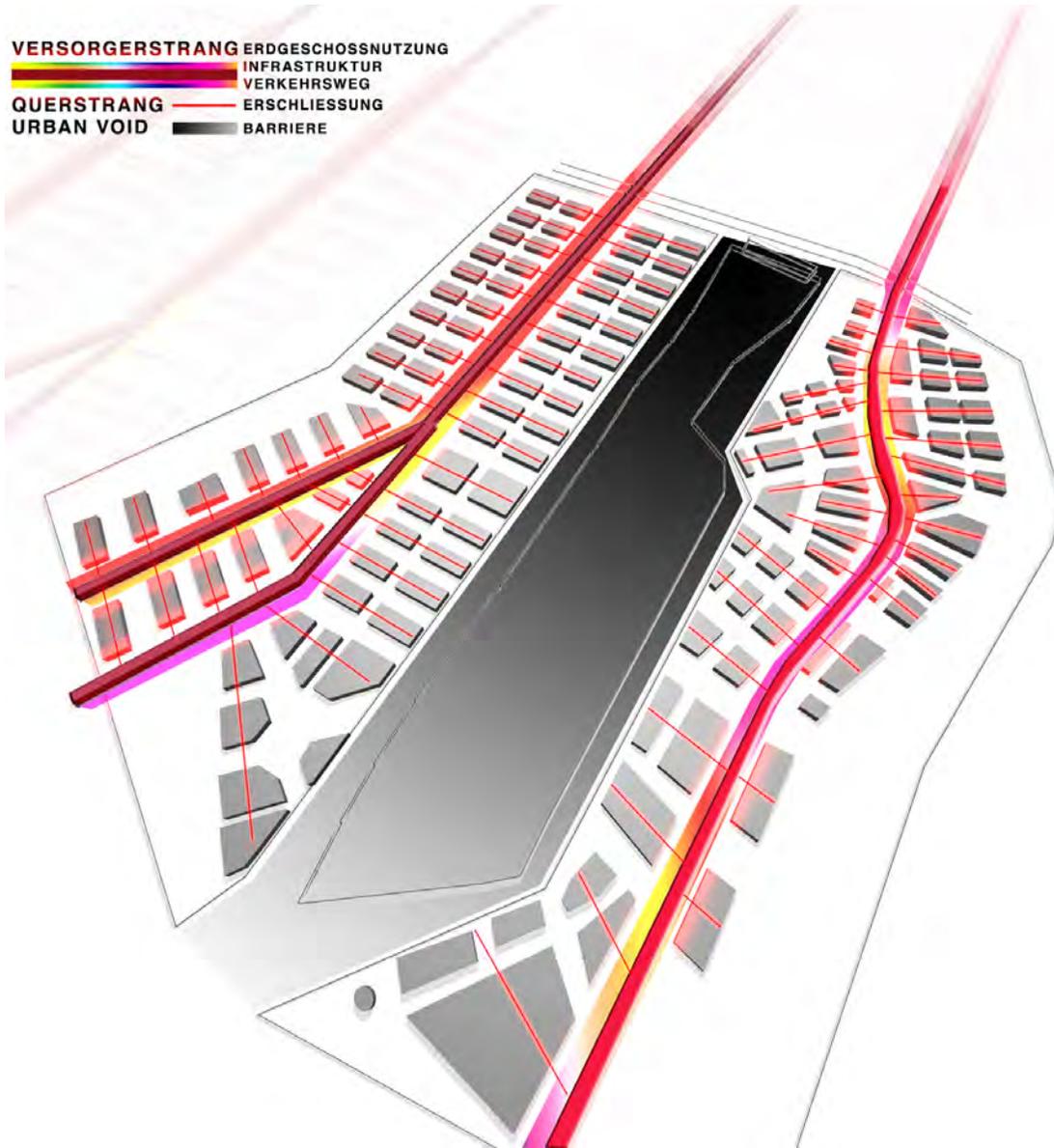
M 1 2000



ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN ⁷¹

M 1 2000

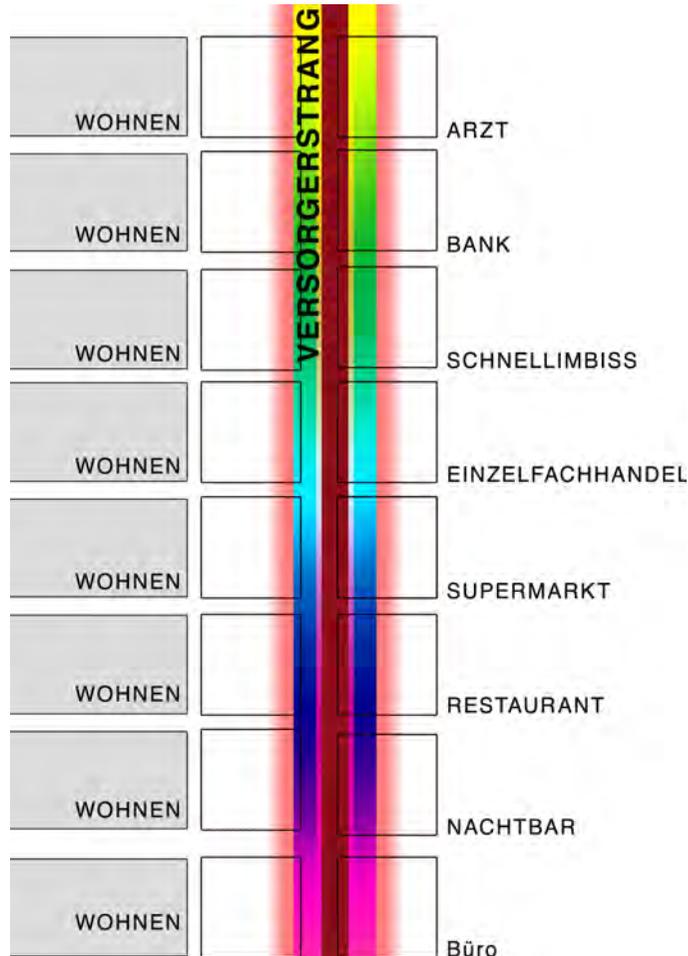




Parade-Bewohner:
 Mohammed, 52:
 Beruf: Imbiss-Besitzer
 lebt seit 20 Jahren in Wien;
 abgeschlossenes Physik-Studium
 in Türkei;
 Familienstand: verheiratet,
 3 Kinder;
 Wohnung:
 Goldschlagstraße 12,
 3-Zimmer Altbauwohnung

BEWOHNER

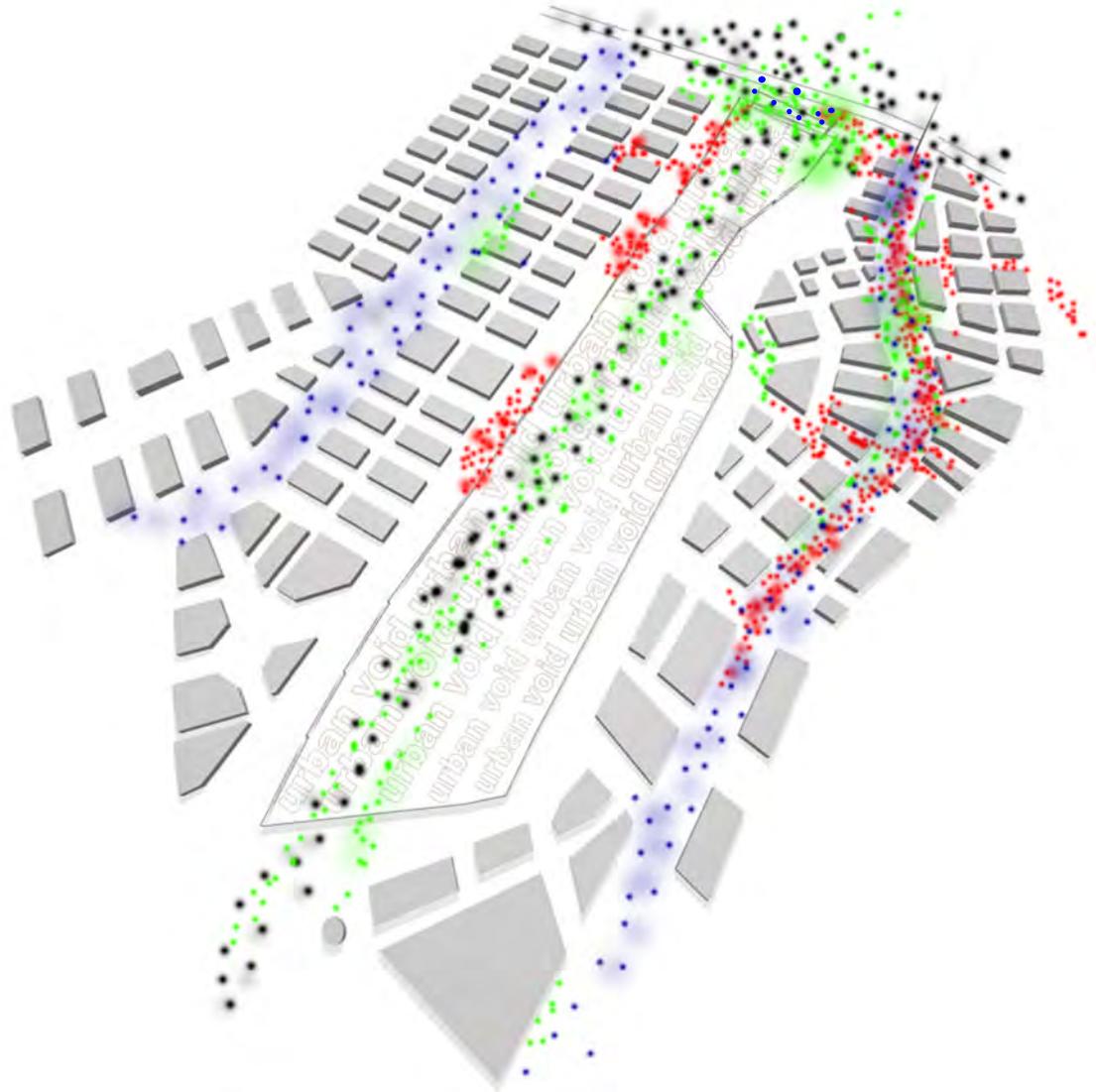
VERSORGERSTRANG ⁷³



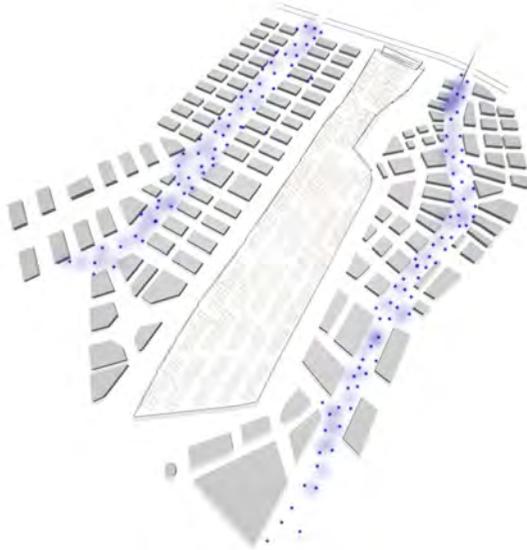
Der Versorgerstrang bietet eine Infrastruktur der Wege, Dienstleistungen und Güter. Diese reihen sich vor allem in Mikrostrukturen entlang des Stranges. Shops und Kleingastronomie kennzeichnen sich durch "low budget" Preise und eine hohe Fluktuation, die ein sich ständig veränderndes Straßenbild erzeugen. Kleine Privatunternehmen und Einzelhandel mit hohem Ausländeranteil prägen die Nachbarschaft. Durch die Barriere der Bahntrasse funktionieren die beiden angrenzenden Viertel vollkommen eigenständig, es gibt wenig Kooperationen.

74 NUTZER-FREQUENZ

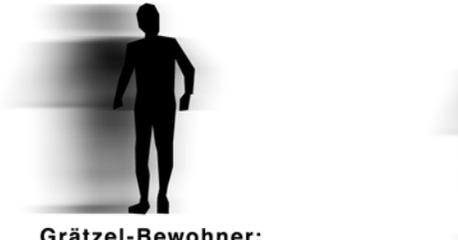
Die höchste Frequenz in der benachbarten Umgebung der Bahntrasse konzentriert sich um den öffentlichen Verkehrs- und Bahnknotenpunkt am Westbahnhof. Hier treffen täglich ca. 43 000 Reisende aufeinander, die sich aus Pendler, Arbeiter, Bewohner und Touristen zusammensetzen. Zwei weitere Ballungsräume verlaufen entlang den Geschäftsstraßen nördlich und südlich der Bahntrasse und dienen den Bewohnern hauptsächlich als Nahversorgerstränge. Die Bahntrasse selbst ist aufgrund ihrer Funktion für Bewohner und Nutzer unzugänglich. Durch den Zugverkehr passieren täglich mehrere tausend Reisende das unerschlossene Areal. An den angrenzenden Straßen und in den abgelegenen Gassen um das Gebiet herum haben sich ein Straßenstrich und mehrere Bordelle angesiedelt.



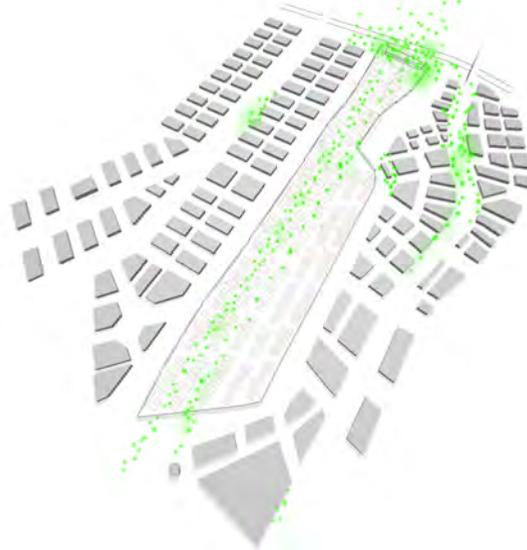
- BEWOHNER
- PENDLER /ARBEITER
- TOURISTEN/REISEN
- ROTLICHT



BEWOHNER



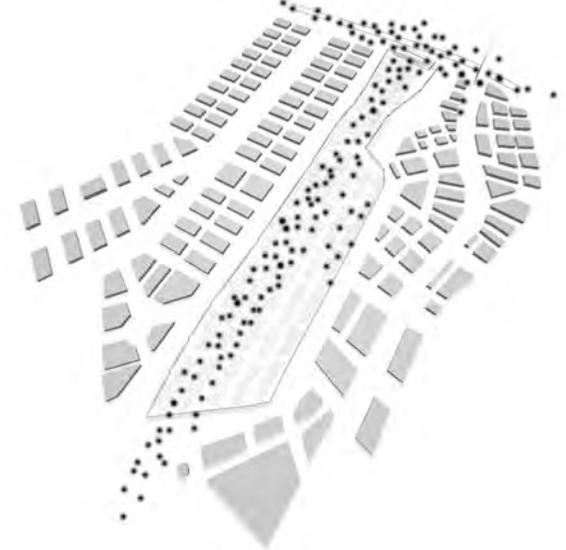
Grätzel-Bewohner:
 Mohammed, 52:
 Beruf: Imbiss-Besitzer
 lebt seit 20 Jahren in Wien;
 abgeschlossenes Physik-Studium
 in Türkei;
 Familienstand: verheiratet,
 3 Kinder;
 Wohnung:
 Goldschlagstraße 12,
 3-Zimmer Altbauwohnung



TOURISTEN



Tourist:
 Monica, 26
 Backpacker durch Europa;
 (abgeschlossenes Studium)
 wohnt in Jugendherberge
 in Äußerer Mariahilferstraße.
 Aufenthalt in Wien: 3 Tage.



PENDLER/ARBEITER



Arbeiter:
 Franz, 36
 Beruf: ÖBB-Angestellter;
 Früharbeiter: 5.00 - 14.00
 wartet Zugwaggons;
 Familienstand: ledig
 wohnt in Wien 16,

BAHNHÖFE ALS SOZIALE BRENNPUNKTE

“Die Gebiete um den Westbahnhof waren, von der Gründerzeit bis weit in die 20er-Jahre, beliebte und begehrte Wohngegenden. Hier wohnte das betuchte Stadtbürgertum, große und teure Hotels wurden errichtet, die Straße zum Bahnhof war als eine Flaniermeile angelegt, oft mit sehr viel Grün und edlen Geschäften. Der Wiederaufbau der 50er- und 60er-Jahre orientierte sich nicht an Ästhetik, sondern an Funktionalität. Bahnhöfe sind stark frequentierte, anonyme, frei zugängliche, öffentliche (im Winter geheizte) Räume und deshalb auch stark genutzte Begegnungszentren für sozial ausgegrenzte Menschen. Spätestens seit dem Erscheinen des Buches Christiane F. - Wir Kinder vom Bahnhof Zoo kennt man Bahnhöfe auch als Szenetreffpunkt von Jugendlichen. Bahnhöfe sind oft bevorzugter Aufenthalt für suchtkranke Menschen, denen andere Orte nicht offen stehen. Doch ist der Treffpunkt Bahnhof nicht immer nur als Ausdruck von Misere und Elend zu verstehen, sondern auch als selbst gestaltete Form des täglichen Zeitvertreibs. Die Begegnung mit Gleichgesinnten macht den sozialen Ausschluss und die materielle Not etwas weniger bedrückend. Erst seit jüngerer Zeit versucht man, die Bahnhofsggenden wieder aufzuwerten. Umliegende Wohnviertel werden saniert. Bahnhöfe haben heute viele Funktionen: Verkehrsknotenpunkt, Dienstleistungszentrum, Profan- oder Repräsentationsbau, Treffpunkt, Symbol für Technik und Fortschritt, Arbeitsstätte oder einfach nur als Aushängeschilder einer Stadt.

Bei diesen Funktionen ist kein Platz mehr für unwillkommene Randgruppen wie Alkohol- und Drogenkranke, Arbeits- oder Chancenlose. Polizei und Security werden dazu angehalten, dies in den Griff zu bekommen und Menschen fortzuschicken. Die Probleme werden, getreu dem Motto „Aus den Augen, aus dem Sinn!“ in Seitengassen und Parks verlagert. Ein aus Sicht der Grünen unakzeptabler Weg. Stadt, Bezirk und auch die ÖBB sollten sich den Problemen stellen. Nach Information der ÖBB halten sich allein am Europaplatz durchschnittlich 100 “auffällige” Personen auf.



Prostituierte:

Elena, 21
Beruf: Prostituierte
(gelernte Schneiderin)
wohnt in Wien 10,
Arbeit entlang
Straßenstrich
Westbahnhof.



Obdachloser:

Josef, 60 Jahre
Beruf: Arbeitslos
(ehem. KFZ Mechaniker)
Tagsüber vor
Bahnhofshalle,
Straßenstrich
Temporäre
Schlafstellen in
der Bahntrasse.

Die Jugendnotschlagstelle "a-way", angesiedelt in der Felberstraße, ist die einzige dieser Art in Wien. Der so genannte "Drogenbus", eine niederschwellige Anlaufstelle für Drogenkranke und SexarbeiterInnen in der Gerstnerstraße, wird seit November 2007 nicht mehr betrieben. Als Ersatz soll lediglich ein einziges flexibles/mobiles Team mit dem Namen SAM erhalten. Obwohl die Arbeit von SAM zweifellos professionell gestaltet ist, kann sie nicht das notwendige Maß an sozialer Versorgung, Beratung und Krisenmanagement bereitstellen wie eine lokale Einrichtung. Wir Bezirks-Grünen haben deshalb beantragt, dass 5% der geplanten 17.000 m² des Einkaufszentrums als Flächen für soziale Einrichtungen gewidmet werden. Der Bezirk hat zugestimmt, die Stadt Wien aber hat abgelehnt!"

Birgit Hebein, Klubobfrau, Die Grünen
<http://rudolfsheim-fuenfhaus.gruene.at/soziales/artikel/lesen/27055/> [Stand 05/2011]

Versagen bei Prostitution

Ärgerlich: Bis dato gibt es kein vernünftiges Gesetz der SPÖ-Stadtregerung

„Anstatt ein für alle Mal ein vernünftiges Gesetz, das Prostitution auf öffentlichen Straßen und Plätzen unterbindet und das Gewerbe nur noch in Bordellen zulässt, zu erlassen, wird von der zuständigen SPÖ-Stadträtin lediglich ein mageres ‚Testprojekt‘ vorgestellt!“, ärgert sich der Obmann der ÖVP 15, Ing. Roman Adametz.



Die ÖVP 15 verlangt seit Jahren ein Verbot der Prostitution auf öffentlichen Plätzen und Straßen in Wohngebieten. Foto: contrepoint.info

Zeitungsartikel oben, erschienen in Wiener Bezirkszeitung, 15. Bezirk, Nr. 49, 7. Dezember 2010

Wiener Bezirkszeitung Nr. 49, 7. Dezember 2010

Strafen für Freier – jetzt

Zonen für Prostituierte: Pleite für Politprojekt im 15. Bezirk • Sch

Einen Schnellschuss wagt das Rathaus nach dem Debakel in Rudolfsheim-Fünfhaus nicht. Dort wurden Sexarbeiterinnen in eigene Zonen hinter dem Technischen Museum verbannt, damit die Nachtruhe der Anrainer nicht gestört werden sollte. Doch niemand hielt sich daran. Nun denkt man über weitere Lösungen nach.

(al). Wenn im Lande der Wikinger Männer in verbotenen Zonen Prostituierte um Dienste bitten, werden sie bestraft – mit einer Geldbuße oder bis zu einem Jahr Haft. Ein Modell, das auch in Wien Schule machen könnte. „Die Überlegung steht im Raum“, heißt es von Marianne Lackner, Sprecherin von Frauenstadträtin Sandra Frauenberger. Festnageln will man sich im Rathaus jedoch nicht lassen: Eine Expertengruppe soll im kommenden Jahr ein „neues und gutes“ Prostitutionsgesetz für Wien erarbeiten.

Idee vor sieben Jahren verworfen
Das schwedische Modell der Freier-Bestrafung stand bereits 2003



Legale Indoor-Prostitution – so die Forderung der Grünen. Bei einer Freier-Bestrafung würden sie mit der SP nicht mitziehen. Fotos: Archiv, Mail

zur Diskussion. Renate Brauner (damals Frauenstadträtin, heute SP-Vizebürgermeisterin) blockte jedoch ab. Experten und Sozialarbeiter waren dagegen. Die Grünen sind von der Idee nicht zu begeistern. Sozialsprecherin Birgit Hebein pocht auf eine

andere Lösung: „Die Abschaffung des Verbots der Indoor-Prostitution und die Einrichtung von selbstverwalteten Laufhäusern, wie es sie schon in Dortmund und Zürich gibt, würden die Probleme auf dem Straßenstrich reduzieren. Nur ein Bündel an Maßnahmen

Zeitungsartikel oben, erschienen in Wiener Bezirkszeitung, 15. Bezirk, Nr. 49, 7. Dezember 2010

Zeitungsartikel rechts, erschienen in Wiener Bezirkszeitung, 15. Bezirk, Nr. 16, 27. April 2010

Prostitution: Fünfhaus will Notbremse ziehen

Razzien, regelmäßige Großaktionen der Stadt – und dennoch gerät die Prostitution in Fünfhaus immer mehr außer Kontrolle. Man fühle sich vom Magistrat im Stich gelassen, klagen nicht nur die Bezirks-Grünen. Fazit: Ab sofort soll nicht mehr auf Hilfe „von oben“ gewartet, sondern ein eigenes Konzept erarbeitet werden.

Nach Monaten des Wartens möchte Fünfhaus den Kampf gegen das ausufernde Sex-Ge-

Von Wolfgang Bartosch

schäft selbst in die Hand nehmen. Laut Grünen wurde der Antrag, ab sofort auf Bezirksebene ein Anti-Prostitutions-Konzept zu erarbeiten, in der jüngsten Sitzung der Bezirks-

vertretung einstimmig angenommen. Unter anderem sollen Fachleute befragt und Lösungsmodelle europäischer Städte berücksichtigt werden. So

Bezirk wird ein eigenes Gegenkonzept erstellen

setzt ja etwa Köln (D) auf eine eigene Sex-Meile, ein Vorschlag, der auch in Wien bereits für Aufregung sorgte (wir berichteten). Das Ergebnis will man der Stadt präsentieren. Allein: Experten gehen davon aus, dass eine Lösung nicht ohne Gesetzesänderung möglich sein wird.



GESPRÄCH MIT EINEM POLITIKER

Interview mit Gerhard Zatlöckl, seit 2008 Bezirksvorsteher von Rudolfsheim-Fünfhaus

Das groß angelegte Projekt „Bahnhof City Wien West“ soll laut ÖBB Wohn- und Lebensqualität des ganzen Viertels aufwerten. Büros, ein Hotel und eine große Shoppingmeile sind geplant. Der Bahnhof soll mitunter auch die Nahversorgung für die Anrainer übernehmen. Wie wird sich Ihrer Meinung nach der Bezirk in diesem Kontext in den nächsten Jahren verändern ?

Zatlöckl: Geplant ist eine Verkehrsberuhigung entlang der Felberstraße. Diese soll dadurch erzielt werden, dass der Verkehr ab Winkelmannstraße unterirdisch geführt werden soll. Es sollen auch neue Querungsmöglichkeiten entstehen. Unter anderem ist eine Schnellbahnstation im Bereich Felberstraße im Gespräch. Das bis dahin schlecht erschlossene Gebiet, soll somit besser in den öffentlichen Verkehrsfluss integriert werden.

Der Bezirk engagiert sich auch für neue Wohnbauten, Grünflächen und Kindergärten. Am Standort des ehemaligen Postgebäudes am Westbahnhof entsteht ein großes neues Studentenheim. In der angrenzenden Gasse ist ein Pilotprojekt für „sicheres Wohnen“ bereits fertiggestellt. In diesem Wohnbau sind bewusst Angsträume wie Nischen und unübersichtliche Korridore vermieden worden.



Durch das Entstehen vieler Neubauten werden natürlich auch Mietpreise steigen. Welche Rolle spielt hier die Bezirksverwaltung ?

Zatlokal: Die ÖBB ist Grundeigentümer über das große Gebiet der Bahntrasse. Im Zuge des Bahnhofsbauwerks plant die ÖBB Funktionen wie vor allem Büros und Gewerbe. Der Bezirk versucht hier zwar gemeinnützige, für den Bezirk wichtige Funktionen, einzubringen, hat aber keine direkte Entscheidungsmacht. Die ÖBB verhandelt gemeinsam mit der Stadtregierung, der Bezirk kann hier nur Vorschläge einbringen, oder sich gegen Pläne aussprechen, kann aber nicht direkt eingreifen.

Man spürt Veränderung in der äußeren Mariahilferstraße (z.B. Restaurants für Jugendherbergertouristen). Wie wird sich die Felberstraße entwickeln ?

Zatlokal: Die Felberstraße soll durch Verkehrsberuhigung und zusätzlicher Einbindung in ein öffentliches Verkehrsnetz profitieren.

Die große Bahntrasse zerschneidet den Bezirk. Gab es schon Versuche, Projekte die Barriere zu überwinden, bzw. ist dies überhaupt ein Thema ?

Zatlokal: 1968 gab es Studien über eine Überplattung des Bahnhofsbereichs. Eine Überplattung wäre nur wirtschaftlich rentable, würde man das Gebiet extrem horizontal und vertikal verdichten. (Vgl. mit Überplattung Donauey). Eine solche Bebauung wäre aber nicht möglich wegen der angrenzenden Bebauung.

Konkrete Ideen zum Gebiet entstanden erst in den letzten 10 Jahren im Kontext der



Entwicklung der Bahnhofsoffensive. Durch den Neubau des Hauptbahnhofes verändert sich auch die Frequentierung und Anbindung des Westbahnhofes. Einerseits wird der Westbahnhof zu einem Regionalbahnhof, durch die Privatisierung der Reisebeförderung, ist es aber nicht eindeutig vorhersagbar, welche Ziele nun wirklich vom Westbahnhof aus, angesteuert werden.

Das Gebiet um den Bahnhof ist durch Probleme wie Drogenkonsum, Prostitution, Obdachlosigkeit ein soziales Spannungsfeld. Gibt es Vorschläge wie man mit diesen Problemen auch im Zusammenhang mit der Bahnhof City umgehen wird ? Wir möchten versuchen in unserem Entwurf diese Problematik nicht auszuklammern sondern uns damit konfrontieren. Gibt es derzeit schon soziale Einrichtungen, bzw. befinden sich welche in Planung ?

Zatlokal: Durch den Umbau wird man mit dem Abzug der Drogenszene rechnen. Zuvor gab es die Einrichtung des Drogenbus am Westbahnhof, der dadurch die Szene angezogen hat. In der Gumpendorferstraße befindet sich derzeit ein Neubau für den „Gansl-Wirt“ in Bau. Dadurch soll sich die Szene eher dort hinverschieben. Die Drogenproblematik im Bezirk ist weniger vorhanden. Zur Bekämpfung von Obdachlosigkeit gibt es im Bezirk einige Schlafstellen. Die bisherige Jugendnotschlafstelle am Westbahnhof wird nicht erhalten.

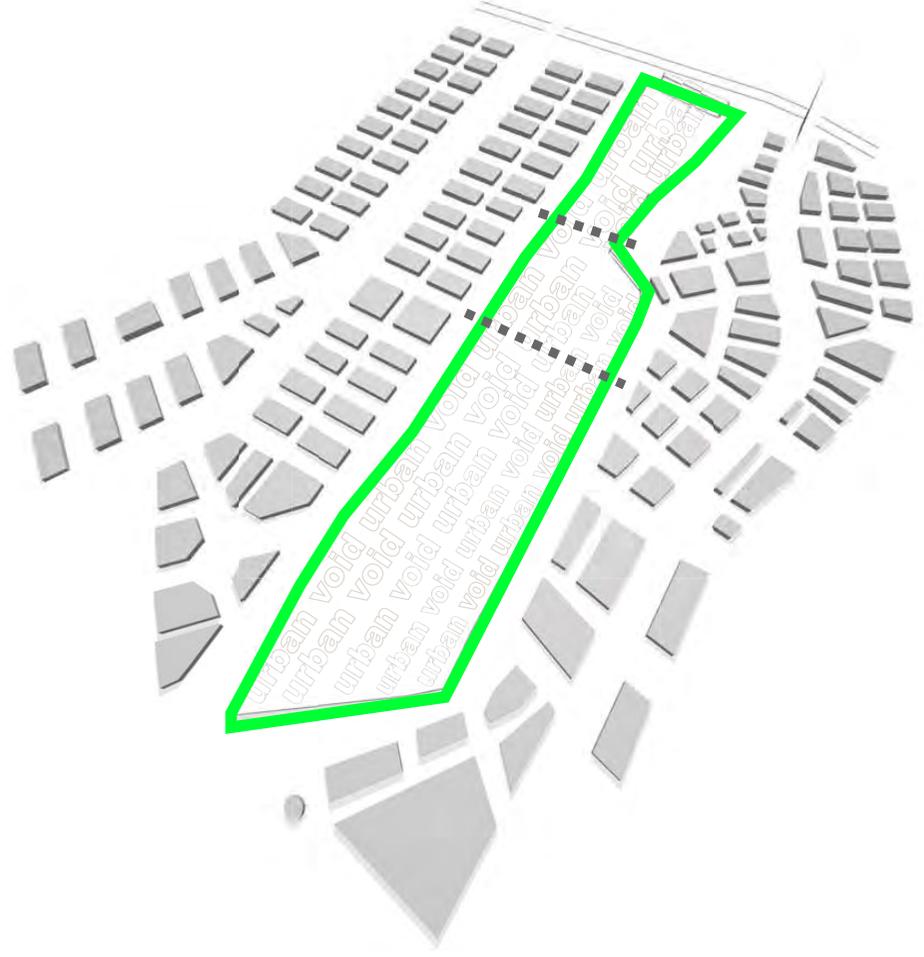
Das primäre Problem im Bezirk ist Prostitution. Das angestrebte Ziel der Bezirksverwaltung ist die Entflechtung von Wohnen und Prostitution. Die Zahl der inoffiziellen Prostitution wird auf 90% geschätzt. Offizielle Prostitution ist ein geringes Problem, da sich diese innerhalb der Wände des Nachtclubs abspielt, und wenig bis keine Belästigung für Anrainer ist. Das Problem der Bekämpfung der illegalen Prostitution wird zwischen den Instanzen Polizei und Stadt hin und hergeschoben. Der Bezirk möchte aber mit gesetzlichen Vorschriften Grenzen setzen. Grenzen, die auch über die Grenze bekannt sein sollen, - die meisten inoffiziellen Prostituierten kommen



illegal aus dem Osten. Seitens des Bezirkes gibt es den Verein Sofie, der zwischen Bewohnern und Prostituierten vermitteln soll. Über eine tagsüber erreichbare Hotline werden Beschwerden von Anrainern entgegengenommen und behandelt. Zatlökal kritisiert das zu wenige Eingreifen der Polizei. Das Problem der Prostitution ist vor allem, die Belästigung von weiblichen Bewohnern, durch deren Klientel. Die Prostitution beschränkt sich nicht nur auf die Nachtzeit, sondern erfolgt auch tagsüber. Besonders in der Zeit vor 8.00, in der Mittagszeit, dannach ab 14.00. Die Verlegung der Prostitution auf das Gebiet der Bahntrasse lehnt Zatlökal ab. Das Gebiet ist zu unübersichtlich, mit zu vielen Nischen und stellt somit ein Sicherheitsrisiko für die Prostituierten dar.

Unser Entwurf aktiviert eine riesige innerstädtische Fläche. Dadurch ist es möglich viele neue Funktionen anzulegen. Welche Funktionen fehlen im Bezirk, welche würden Sie sich wünschen ?

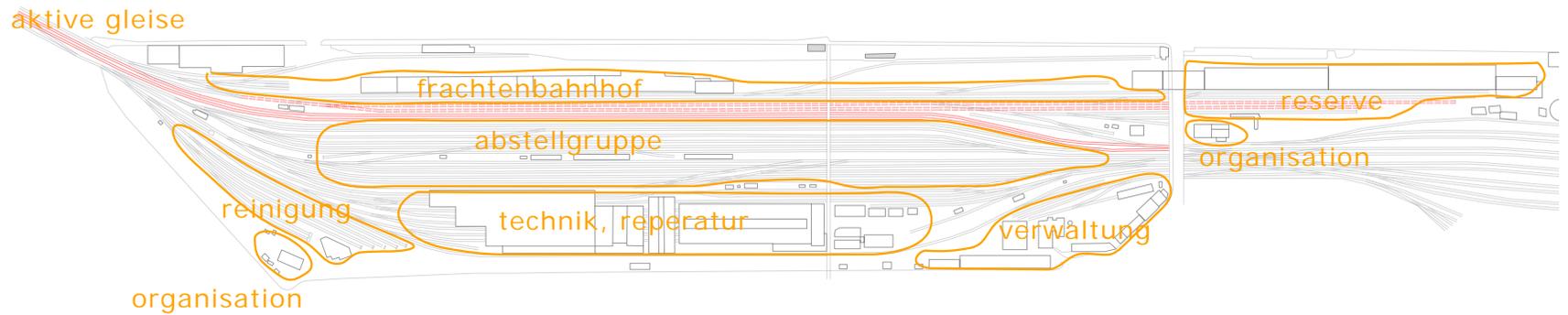
Zatlökal: Angestrebt wird ein Campus-Modell, d.h. gemeinsame ganztägige Bildungseinrichtungen für Kindergartenkinder und Schulkinder, Lernen und Freizeit soll in idealer Weise miteinander kombiniert werden. Im Bezirk gibt es einen Platzmangel an Schulplätze/Tagesbetreuung. Besonders wünschenswert sind zusätzliche Grünflächen für Jugendliche, bei denen sich Wohnen nicht in unmittelbarer Nähe befindet. Die Bewohnerzahl des 15. Bezirkes steigt und wird nächstes Jahr vermutlich 71.000 übersteigen. Im Zuge dessen wünscht sich der Bezirk neue Wohnungen. Soziale Einrichtungen gibt es im Bezirk schon relativ viele. Nähe des Westbahnhofgürtels gibt es ein Heim für schwererziehbare Mädchen (nur Nachts über), in der Felberstraße befindet sich ein Heim für obdachlose Familien. Ebenso gibt es im Bezirk ein Wohnheim für alkoholranke und eine Jugendnotschlafstelle.



MIKRO-RAUM

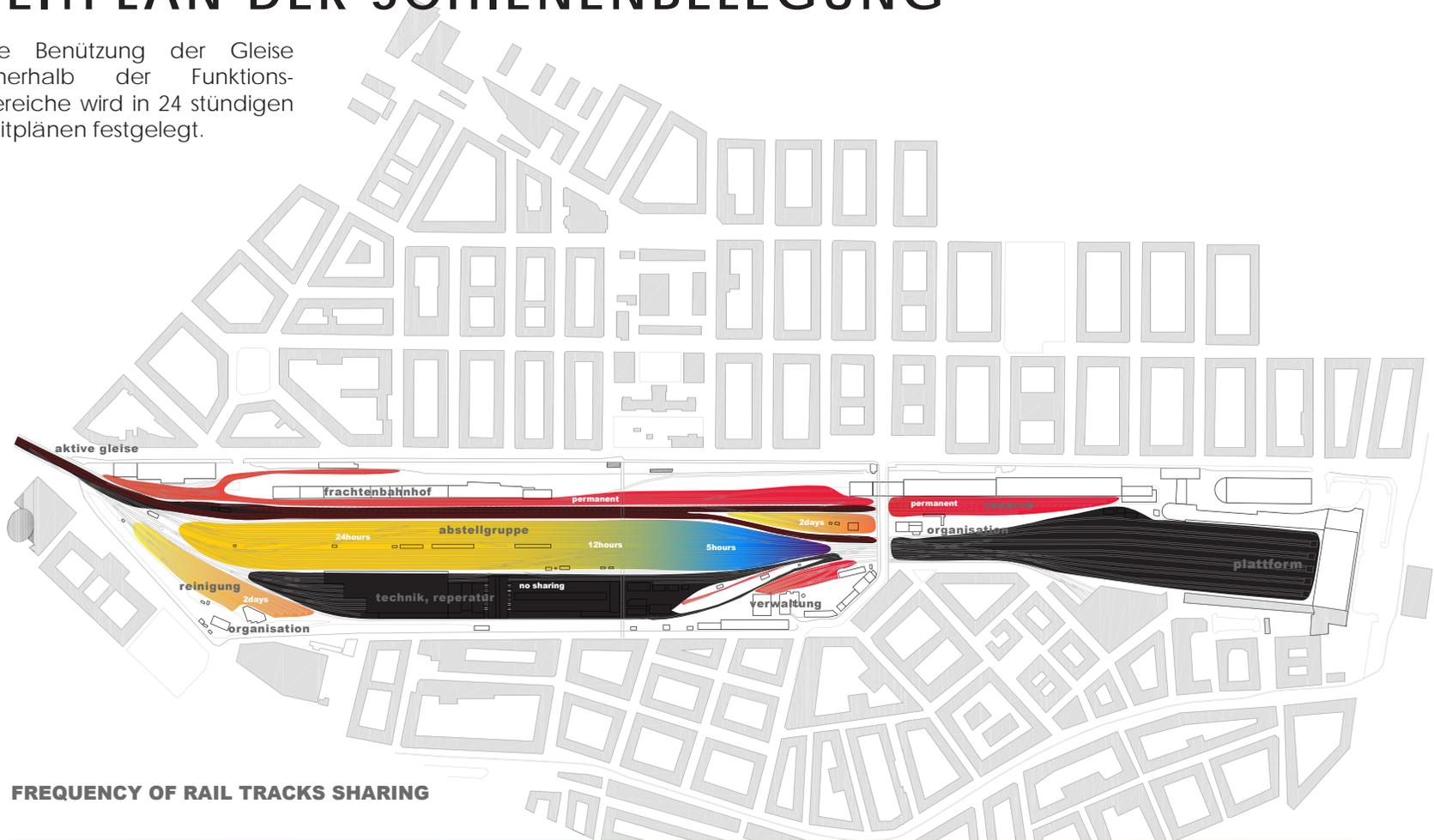
Der Gleiskörper besitzt die für Bahntrassen typisch längliche Struktur und wird von der ÖBB rund um die Uhr als Personentransport und Versuchsfläche genutzt. Er setzt sich aus der Abstellgruppe, dem Frachtbahnhof, einer Reserve, sowie Flächen und Gebäude für Technik, Reparatur und Reinigung zusammen. Der Verschub der Züge und die Organisation des Personenverkehrs wird über Verwaltungseinrichtungen, die sich auf dem Bahnareal befinden, reguliert. Die Schienenfläche wird zu beiden Seiten von einem ebenerdigen Areal flankiert, das als Lager und Verkehrsfläche dient. Parallel zur Felberstraße verläuft entlang den Gleisen ein Verkehrsweg, der durch seine breite Fahrbahn vor allem von Spediteuren als Park- und Lagerfläche genutzt wird. Durch ihre abgeschnittenen Lage ist diese Fläche relativ heruntergekommen und zu einer Problemzone geworden.





ZEITPLAN DER SCHIENENBELEGUNG

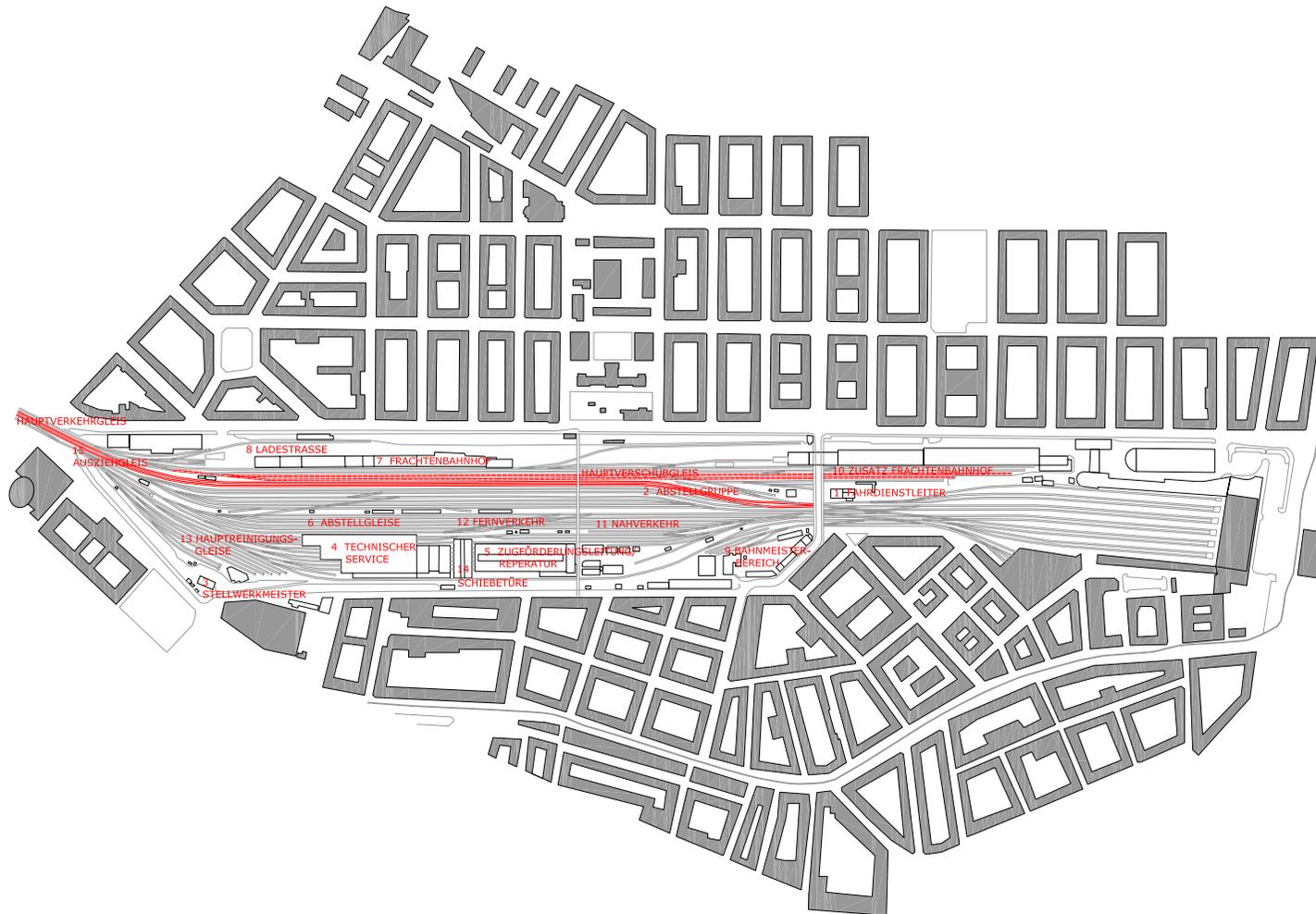
Die Benützung der Gleise innerhalb der Funktionsbereiche wird in 24 stündigen Zeitplänen festgelegt.



FREQUENCY OF RAIL TRACKS SHARING



ORGANISATION DES BAHNAREALS ⁹³



FUNKTIONEN

- 1 FAHRDIENSTLEITER**
steuert den angrenzenden Bereich der Abstellgruppe
- 2 ABSTELLGRUPPE**
- 3 STELLWERKMEISTER**
steuert den hinteren Bereich, Einfahrt in das Areal
- 4 TECHNISCHER SERVICE**
- 5 ZUGFÖRDERUNGSLEITUNG/ REPERATUR**
- 6 ABSTELLGLEISE**
- 7 FRACHTENBAHNHOF**
(Güterwaggons für Speditionen, Reservewaggons)
- 8 LADESTRASSE**
- 10 ZUSATZ FRACHTENBAHNHOF**
(nach Bedarf)
- 11 NAHVERKEHR**
- 12 FERNVERKEHR**
- 13 HAUPTREINIGUNGSGLEISE**
- 14 SCHIEBETÜRE**
- 15 AUSZIEHGLEIS**
- HAUPTVERKEHRSGLEIS
- HAUPTVERSCHUBGLEIS



GESPRÄCH MIT EINEM VERSCHUBMEISTER

Interview mit Vershubmeister Herr Lumes 18.02.2010

Hr. Lumes ist langjähriger Mitarbeiter bei der ÖBB und seit 2005 für den Vershub von Zuggarnituren auf dem Westbahnhofgleiskörper verantwortlich. Mit zwei weiteren Vershubmanagern koordiniert er insgesamt 130 Bahnarbeiter, die schichtweise rund um die Uhr Waggone auf der Westbahntrasse hin und her bewegen.

Gebiet

Der hinter gelagerte Gleiskörper des Westbahnhofes umfasst wie bekannt eine Fläche von 34 ha. Diese Fläche ist hauptsächlich mit Infrastruktur für den täglichen Bahnverkehr belegt. Unter anderem dient sie als kurzfristige Abstellfläche bzw. Vershubfläche für die Waggone. Bei den Abstellgleisen unterscheidet man strategisch zwischen jenen, die für die Abstellung von Nahverkehrszügen vorgesehen sind, und jenen, auf denen die Fernverkehrzüge abgestellt werden. Aus logistischen Gründen befindet sich der Nahverkehrsbereich (Züge die auf einer Strecke von Amstetten max. Linz unterwegs sind) näher an den Abfahrtsgleisen des Westbahnhofes, als der Fernverkehrsbereich. Weiteres verfügt das Areal über technische Einrichtungen wie die Zugförderleitung/

Reparaturhalle, in der Lokomotiven geprüft und repariert werden. Durch eine Schiebbühne können die Loks weiter in die Halle für das Technische Service gelangen und an die dort kontrollierten Waggone angekoppelt werden. Zwei weitere Bereiche der Trasse werden für die Reinigung der Waggone genützt. Schnelle Reinigungen werden auf den Entsorgungsgleisen durchgeführt, welche über eine Aussenwaschvorrichtung und Wasseranschlüsse verfügt. Die Hauptreinigungsgleise befinden sich schon fast auf der Höhe des Technischen Museums und werden für die gründliche Vollreinigungen verwendet.

Auf der Seite der Felberstraße befindet sich der Frachtenbahnhof des Westbahnhofes. Im Allgemeinen kann man sagen, dass der Westbahnhof hauptsächlich nur noch Personenverkehr betreibt, aber es werden auch in geringen Mengen Güter von LKWs auf die Schiene verlagert. Dies passiert dann auf dem Parkplatz unter der Felberstraße, der an den Gleiskörper anschließt. Über die Ladestraße gelangen die mit Fracht beladen LKWs zu dem Frachtbahnhof, wo die Ware direkt auf die Geleise umgeladen wird.

Der Westbahnhof besitzt einen weiteren Frachtbahnhof, der jedoch nur noch sehr selten genützt wird. Die vorhandenen Gleise werden im Moment als Vorheizgleise für die Waggone verwendet und sind einige der wenigen Gleise auf denen die Züge „länger“ abgestellt werden.

Die Zuständigkeit für das gesamte Areal ist nach der ÖBB Aufspaltung 2002 auf mehrere Firmen aufgeteilt worden. Die ÖBB Infrastruktur ist für den Boden und die Gleise verantwortlich; der ÖBB Personenverkehr bzw. internationale Bahngesellschaften sind die Eigentümer der Waggone; die Triebfahrwerke (Lokomotiven) gehören zu der Firma Traktion, und der Vorschub der Waggone wird von Hr. Lumes geregelt. Hr. Lumes gibt zu bedenken, dass diese Aufspaltung der Kompetenzen eventuell zu einem höheren Organisationsaufwand führen kann und die Arbeitstätigkeit erschwert.

Gleise

Die 11 Bahnsteige des Westbahnhofes werden über 2 aktive Hauptverkehrsgleise über eine Art Flaschenhals befahren. Im Stellwerk 1, an dem die Züge passieren müssen, sitzt der Fahrdienstleiter, der ähnlich wie ein Fluglotse die Freigabe für die aktiven Gleise an die Züge vergibt. Insgesamt besitzt die Westbahntrasse an ihrer breitesten Stelle ca. 25 Gleise, die zu dem Vershub der Waggone dienen. Der Vershub ist auf 2 Hauptvershubgleise forciert, die sich auf der nördlichen Seite des Westbahnhofareals befinden. Mehrere Abstellgleise werden unter dem Begriff Abstellgruppe zusammengefasst. Der Gleiskörper ist in Abstellgleise, Entsorgungsgleise und Hauptreinigungsgleise unterteilt. Ein sogenannter Gleisbelegungsplan regelt den Vershub und die Aufenthaltsdauer der Waggone auf den Abstellgleisen.

Waggone

Der Westbahnhof wird, wie schon oben genannt, für den Personenverkehr genützt. Züge bestehen aus dem Triebwerk (Lok) und die einzelnen Waggone. Die wenigen Loks werden in speziell dafür vorgesehenen technischen Einrichtungen gewartet, während die vielen Waggone auf der Bahntrasse abgestellt und verschoben werden. Jeder Waggon besitzt einen Heimatbahnhof zu dem er am Ende eines Fahrtages zurück gebracht werden sollte. Hr. Lumes ist als Vershubmeister für das Verschieben der Waggone verantwortlich. In der Regel werden die Waggone nur für wenige Stunden abgestellt. Fernverkehrswaggone, die auf internationalen Strecken unterwegs sind können über einen Tag oder eine Nacht unbenützt leer stehen. Die Abstelldauer ist von dem Rückfahrtfahrpläne der Waggone abhängig. Die meisten Fahrpläne auf internationalen Strecken bieten aber zumindest eine Verbindung in der Früh und eine am Abend an, das heißt die Züge stehen max. 12 Stunden ungenützt.

Ablauf

Der Zug fährt am Westbahnhof auf eines der Hauptgleise ein. Wenn der letzte Passagier ausgestiegen ist und der Zug für einige Zeit nicht benötigt wird, wird er für Reinigungszwecke auf die Abstellgleise verschoben. Der Bereich für Nahverkehrszüge befindet sich direkt nach der Flaschenhalverengung der Gleise und somit in unmittelbarer Nähe der Hauptgleise. Je nachdem ob, die Waggone noch an einem Triebwerk hängen, werden sie entweder von einer Diesel/Elektro betriebenen Lok oder dem Triebwerk zu den Entsorgungsgleisen verschoben. Dort werden die Wassertanks der Waggone auf gefüllt, die Waggone werden von der Reinigungsfirma Simotschek gereinigt und das Vakuum Wc wird geleert. Bei technischen Problemen werden die Waggone weiter zu dem technischen Service verschoben, um dort die Fehler zu beheben. Waggone die im Nahverkehr benutzt werden, werden nur für einige Stunden im Nachverkehrsbereich abgestellt. Die Fernverkehrszüge können mehrere Stunden bis zu einem ganzen Tag auf den Abstellgleisen stehen. Falls die Abstellgruppe nicht ausreichend Fläche bietet, gibt es noch weitere Abstellgleise, die sich in der Nähe des Frachtenbahnhofes befinden. Ist der Waggon wieder einsatzfähig, wird er für die Abfahrt vorbereitet. Die Zugbilder-Reserve der Verschubarbeiter holen die einzelnen Waggone wieder mit der Verschublok ab und fügen sie auf den Hauptabstellgleisen zu den vorgesehenen Zügen zusammen. Jeder Waggon hat eine Waggonnummer, die den Bestimmungszug angibt. Die Waggone können nicht willkürlich zusammen gefügt werden, da die ÖBB sicher gehen muss, dass auch die internationalen Waggone zu ihren Heimatbahnhöfen zurückkommen. Der fertige Zug wird dann von der Verschublok zu der Vorheizanlage bei dem Zusatz Frachtenbahnhof gebracht. Dort werden sie aufgewärmt um einen angenehmes Klima für die Fahrgäste zu gewährleisten. Die warmen Züge werden auf den Hauptgleisen bereit gestellt und mit einem Triebwerk(Lok) am Ende der Waggone versehen.

Zugang zu den Wagonen

Die abgestellten Zugwaggone sind mit Sechskantschlüsseln-Schlössern versehen und sollten eigentlich nach abgeschlossener Arbeit zu gesperrt werden. Während des Stillstandes der Waggone haben mehrere unterschiedliche Unternehmen Zugang zu den Waggonen. Einerseits die Bahnarbeiter der Verschubreserve, die nach der Benützung der Waggone sicher gehen, dass sich keine Personen mehr darin befinden, und andererseits die Angestellten der Reinigungs-firma. Es kann passieren, dass die Türen der Waggone nach Beendigung der Reinigungsarbeiten offen bleiben. Dann ist es schon vorgekommen, dass fremde Personen in den Waggon eindringen. Hauptsächlich handelt es sich in solchen Fällen um Obdachlose, die entweder durch die offenen Türen eingestiegen sind oder sich mit einem Sechskantschlüssel Zutritt zu den Waggonen verschafft haben. Hr. Lumes hat von einigen Fällen berichtet, die während seiner Arbeitslaufbahn passiert sind und ist grundsätzlich der Meinung, dass wenn jemand im Zug schläft ohne Spuren zu hinterlassen, es zu tolerieren wäre. Allerdings treten solche Fälle kaum auf und man muss mit Vandalismus in den Waggonen rechnen, wenn sich jemand unerlaubterweise darin aufhält.

Zukunft

In der Zukunft ist aufgrund der Neugestaltung des Zentralbahnhofes mit einem Rückgang des Fernverkehrs am Westbahnhof zu rechnen. Dadurch kann es zu einer Reduzierung der momentan benötigten Vershubfläche kommen.

Züge setzten sich vermehrt aus Zugruppen zusammen, wie zum Beispiel der ICE, der nicht mehr aus dem Triebwerk und den einzelnen Waggonen besteht, sondern aus einer fixen Zuggarnitur besteht.

**STÄDTE
OHNE
BÖDEN**

Lieber ein Luftschloss
bauen, als
diesen Ort
auszulöschen...

Der Westbahnhof ist seit seiner Entstehung Mitte der 19. Jahrhunderts eng mit der städtebaulichen Entwicklung Wiens verbunden und somit auch ein wichtiger Identitätsträger der Stadt. 1858, im Jahr seiner Eröffnung, lag der Bahnhof noch außerhalb des Linienwalls und somit auch außerhalb der Stadtgrenze. Er galt neben dem Südbahnhof als eines der wichtigsten Portale zu der Stadt Wien, an dem tägliche mehrere Tausende Menschen, Arbeiter aus den Vororten, sowie Besucher in die Stadt fluteten. Dadurch entwickelte sich der Westbahnhof, zusätzlich verstärkt durch den Ausbau des Bahnnetzes, zu einem Motor der Stadtentwicklung. Inzwischen ist die Stadt um den Bahnhof und die dahinter gelagerte Verschiebeanlage rundherum gewachsen und das riesige Areal in zentraler städtischer Lage in den Fokus der städtebaulichen Entwicklung gerückt.

Die Bahntrasse, welche ein wenig vergessen hinter dem Westbahnhof vor sich hin vegetiert, ist seit den 60er Jahren immer wieder zur Projektionsfläche visionärer Entwürfe und Stadtutopien von ArchitektInnen, StadtplanerInnen und PolitikerInnen funktionalisiert worden. Wie ein weißes Blatt Papier oder eine unbeschriebene Fläche gehört der 34 ha große Schienenraum zu den wenigen innerstädtischen Arealen in Wien, welche noch darauf warten in die Stadtstruktur eingegliedert zu werden. Ein architektonisch undefinierter Raum in einem hoch verdichteten Stadtgefüge erweckt bei den ArchitektInnen vielleicht die innersten Wünsche nach einem phantastischen Stadtentwurf, stellt aber auch die Stadtplanung vor eine große Herausforderung. Das Gebiet birgt mit Sicherheit hohe urbane Potentiale, wie die hohe Nutzerfrequenz, die durch den Westbahnhof (43.000 Reisende passieren den Westbahnhof täglich) gegeben ist, sowie der Gleiskörper der von der ÖBB noch genutzt wird.

Die Vernachlässigung des Areals um die Bahntrasse herum, hat allerdings auch einige Probleme hervorgerufen, die es gilt nachhaltig zu lösen. Es schneidet wie ein Flussbett, einen scheinbar ungenutzten Lufterraum in die dichte Bebauungsstruktur des 15. Gemeindebezirkes und wird so zu einer Barriere, die Rudolfshiem-Fünfhaus in zwei Teile teilt. Der Bezirk hat mit den daraus resultierenden Auswirkungen zu kämpfen: durch nicht vorhandene Funktionen und Verbindungen, wird die Fläche, die an die Bahntrasse grenzt, von den Bewohnern ignoriert oder nicht in Anspruch genommen, somit wird der öffentliche Raum zu einem funktionalen Leerraum, der wiederum Randgruppen und "aus-dem-gesellschaftlich-öffentlichen-Leben-Ausgeschlossene" anzieht. Daraus lässt sich die Ansiedlung von Prostitution, Obdachlosen und Drogensüchtigen auf der Felberstraße und der äußeren Mariahilferstraße erklären. Ein Phänomen das sicherlich auch durch die Bahnhofsnähe verstärkt wird.

BAHNTRASSE ÜBERWINDEN

Durch die spezifische Bodennutzung des Schienenraums der ÖBB ist es schwer möglich dieses Gebiet zu integrieren oder flächendeckend zu bebauen. Aufgrund von städtebaulichen Überlegungen wäre es allerdings anzustreben die Barriere, die durch die Bahntrasse entsteht, auf zu lösen um die zwei Bezirksteile miteinander zu verbinden. Denkt man einen Schritt weiter rückt die Nutzung des vorhandenen Luftraums, das heißt der Raum, der über den Schienen liegt, in das Zentrum der Überlegungen.

Eine logische Alternative wäre eine Überplattung des gesamten Areals wodurch man eine riesige Fläche an innerstädtischem Bauland gewinnen würde. Allerdings zeigt dieser Ansatz Schwächen, die anhand von Beispielen und unterschiedlichen Zugangsweisen erläutert werden sollen. Man kann sich der Fragestellung nach einer Überplattung der Westbahntrasse aus zwei Richtungen nähern, einerseits von einer ökonomischen, aber auch von einer sozio-historischen Seite.

Ökonomische Überlegungen

Die ÖBB, als Eigentümer und Nutzer des Bahnareals, ist natürlich an einer effektiven ökonomischen Nutzung des Grundstückes interessiert. Da der Gleiskörper momentan noch in Betrieb ist und voraussichtlich erst durch die Umwidmung des Westbahnhofes zum Regionalbahnhof etwas minimiert werden wird, stehen der ÖBB nur die Grundstücke, die das Bahnbett flankieren, als Immobilie zu Verfügung. Durch die Nutzung des Luftraumes bzw. durch eine Überplattung der Bahntrasse könnte die ÖBB an Grundstücksfläche gewinnen. Der reale

Marktwert dieser Fläche ist dann durch Berücksichtigung von den Errichtungs- und Erschliessungskosten zu berechnen. Wertrelevante Parameter der Berechnungen sind hierbei insbesondere das Verkaufspreisniveau für voll erschlossenes Bauland, die projektkausalen Aufbereitungs-, Herrichtungs- und Erschließungskosten, der Anteil öffentlicher Bedarfsflächen und die voraussichtliche Wartezeit bis zu Erreichung des vollen baureifen Zustandes. Somit wäre eine Überplattung nur sinnvoll, wenn sie sich wirtschaftlich auszahlen würde. Laut Gerhard Zatlöckl, seit März 2008 Bezirksvorsteher von Rudolfsheim-Fünfhaus, gab es schon Ende der 60er Jahren Studien zu einer Überplattung des gesamten Bahnhofareals. Diese Idee wurde allerdings nicht mehr weiter geführt, da aus den Studien hervor ging, dass eine Überplattung nur wirtschaftlich wäre, würde man das Gebiet extrem horizontal und vertikal verdichten. Diese Ausgangslage lässt sich gut mit dem gebauten Beispiel der Vienna Donau City vergleichen.



Abb.: Wohnpark Donau City

BEISPIEL DONAUCITY

Die Donau City, mit deren Errichtung auf dem Gebiet zwischen Neuer Donau, Wagramer Straße und Uno-City Anfang der 90er Jahre begonnen wurde, sollte neben der Wiener Innenstadt als Top-Standort ein zweites modernes Stadtzentrum Wiens werden und zugleich den wachsenden Neubaugebieten jenseits der Donau (Floridsdorf und Donaustadt) als urbaner multifunktionaler Mittelpunkt dienen. Um Bauland zu gewinnen wurde die A22 so überplattet, dass sie auch als Fundament der Bebauung verwendet werden konnte. Die geplante Baustruktur wies eine Mischung aus Bürotürmen und Blockrandbebauung auf. Allerdings musste durch die hohen Errichtungskosten der Donauplatte auf die Blockrandbebauung (hauptsächlich geplante Wohnflächen) verzichtet werden. Stattdessen war es notwendig die Wohnungen, trotz Wohnbauförderung, in hoher Dichte zu bauen um leistbare Miet- und Kaufpreise zu erzielen. Das Resultat ist eine eher konventionell geplante Wohnturmsiedlung mit dem Namen „Wohnpark Donau City“ in der die 3.500 Menschen, die direkt an der Donau leben, bei weiten nicht alle den Fluss sehen. Weiteres verzeichnen die exklusiv gestalteten Bürotürme die höchsten Büromieten neben dem 1. Bezirk auf und die Freiräume sind teils unattraktiv aufgrund von heftiger Fallwinde, ausgelöst durch die hohe Bebauung und unreflektierte Stellung der Hochhäuser.

Abgesehen von den individuellen Problemen mit denen die Donau City zu kämpfen hat, sind die wirtschaftlichen Überlegungen relativ ähnlich: damit sich eine kostspielige Überplattung der Westbahnhofertrasse rentieren würde, müsste man einen Hochhaus-Stadtteil planen, welcher allerdings wegen der angrenzenden Bebauung nicht durch zu setzen wäre.

Sozio-historische Überlegungen

Neben dem ökonomischen Aspekt ist auch die Identität stiftende Funktion des Westbahnhof-areals zu berücksichtigen. Der Westbahnhof spielte eine wichtige Rolle in der Stadtentwicklung von Wien und ist somit auch eng mit dem Gesamtbildes der Stadt zusammen gewachsen. Für viele Pendler oder Wien-Besucher hinterlässt Westbahnhof als Ankunftsort einen ersten Eindruck der Stadt Wien. Somit besitzen der Bahnhof und das vorgelagerte Areal einen hohen Stellenwert als Imagerträger, so zu sagen als „Tor zur Stadt“, und erfordern eine hochwertige Gestaltung. (vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2004: Revitalisierung von Bahnbrachen, S 555)

Auch der Prozess des „in einer Stadt Ankommen“ bzw. der Bezug, der zu einer Stadt aufgebaut wird durch das schrittweise sich Nähern, ist prägend bei dem Erlangen eines ersten Eindruckes und der Orientierung in einer Stadt. – Der Zug nähert sich seiner Endstation, wird immer langsamer, wirft man einen Blick aus dem Fenster, passiert man zuerst die Vororte bis man ins Stadttinnere vordringt und die immer dichter werdende Bebauungsstruktur weist darauf hin den Zielort bald erreicht zu haben.

Die Bahntrasse und die Eisenbahngleise verfügen über eine im Stadtraum einzigartige urbane Identität. Diese wird unter anderem durch die ständige Bewegung der Züge, die als Mehrwert verstanden werden sollte, erzeugt. Eine nachhaltige Reaktivierung und Integration der Bahntrasse in die Stadtstruktur, umgesetzt durch eine differenzierte städtebauliche Strategie mit partizipativen Ansatz, könnte den bisherigen eher unbeachteten Ort eine eigene Identität und

urbane Impulse bringen, die positive Spuren im Stadtgefüge hinterlassen.

Das Gebiet, achtet man auf eine hochwertige Gestaltung, eine innovative städtebauliche Strategie und eine heterogene funktionale Durchmischung, hätte das Potenzial sich zu einem neuartigen Stadtteil zu entwickeln, der ähnlich dem Museums Quartier zu einem Landmark avancieren könnte. Was wiederum für die Stadt Wien, den Tourismus und den Marktwert des Areals von Vorteil wäre. In den letzten Jahren gab es einige umgesetzte Entwürfe und urbane Strategien, die den Mehrwert eines unkonventionellen Bauplatzes erkannt haben und ihn sich zum Nutzen machen konnte.

NICHT ÜBERPLATTET...ABER



Abb.: NT-Areal, Basel

NT-Areal (Basel/Schweiz) : FREIE FLÄCHE FÜR FREIE LEUTE...

Bei dem NT-Areal handelte es sich im Gegensatz zur Westbahntrasse um die Bahnbrache des ehemaligen Güterbahnhofareals der Deutschen Bahn. Das Gebiet umfasst eine Fläche von 18 Hektar und zeichnet sich durch ein städtebauliches Programm aus, welches auf Zwischenutzungen und der Partizipation der Nutzer setzt. Grundlage dafür war die Studie „Akupunktur für Basel“, die es zum Ziel hatte, Modelle für die Umsetzung von sozio-kulturellen Zwischenutzungen auf „nt*/Areal“ zu entwickeln und ob dies als Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung adäquat wäre. Das Konzept der Zwischennutzung sah vor, dass Bewohner und Nutzer direkt über die Bereitstellung von temporär nutzbaren Flächen in den Prozess der Revitalisierung des Gebietes mit einbezogen wurden.

Die Identität des Ortes blieb durch diese ersten sanften informellen Eingriffe erhalten und erzeugt bis heute eine einzigartige Atmosphäre auf dem nt*/ Areal, wie ein Ausschnitt aus dem Text „Waiting lands - ntAreal“ veranschaulicht

„ Ein zuvor unzugängliches, riesiges Areal stand plötzlich der ganzen Bevölkerung offen. Knapp 1,5 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, erzeugten die stillgelegten Eisenbahngleise, die schützenswerte Ruderalvegetation und die Weite des Stadthimmels eine befreiende und anregende Stimmung, sodass der Ort zu einem Umschlagplatz von Ideen wurde.“

Abb.: High Line, verlassene Bahntrasse



Abb.: High Line, Neugestaltung



High Line New York / USA

Ein Beispiel für eine gelungene Aktivierung einer still gelegten Hochbahntrasse ist die High Line in New York. Die High Line erstreckt sich über eine Länge von 2,33 km und wurde ursprünglich von Güterwagons befahren. Mit dem Rückgang der Bahntransporte wurde sie 1980 stillgelegt und geriet über die Jahre in Vergessenheit. Die Natur konnte sich in dem dichtbebauten Manhattan einen Platz zurück gewinnen und wucherte die nicht mehr genutzten Gleise zu: somit entstand an diesem verlassen Ort eine natürlich Grünfläche. 1999 kam es zu vermehrten Forderungen der benachbarten Händler und Geschäftstreibenden, die High Line abzureißen um Bauland zu gewinnen. Der Abriss konnte von der Initiative „Friends of the High Line“ abgewendet werden und ein Nachnutzungskonzept wurde ausgearbeitet: auf den ehemaligen Gleisanlagen sollte ein Park entstehen, der sich eine Ebene über dem Straßenverkehr befindet. Dieser Vorschlag konnte die New Yorker Stadtregierung überzeugen, welche die finanziellen Mitteln zur Verfügung stellte. Die Landschaftsarchitekten Field Operations und das Architekturbüro Diller Scofidio + Renfro gestalteten eine weltweit einzigartige Parklandschaft, die den Bewohnern als Erholungs- und Freizeitfläche dient und inzwischen schon selbst zu einen Landmark in dem Galerienviertel von Chelsea geworden ist.



Cheonggyecheon Fluss Park / Südkorea

Ein Projekt bei dem es sich nicht um eine Bahntrasse handelt, sondern um eine Überplattung ist der Cheonggyecheon Fluss Park. Das Projekt ist insofern interessant, da es sich bei einem Fluss, ähnlich wie bei einer Bahntrasse um eine lineare Typologie handelt, die sich in die Stadtstruktur hinein schneidet und als trennendes Element wirkt. Gleichzeitig sind der Fluss, sowie die Bahntrasse, Orte die eine gewisse Diversität in einer Stadt erzeugen.

Der Fluss Cheonggyecheon versorgte lange Zeit die Seouler Altstadt mit Wasser und seine Ufer waren ein beliebter Umschlagplatz für Märkte und ähnlichen Handel. Durch das schnelle Wachstum und die steigende Bevölkerungsdichte der Metropole Seoul verfiel der Fluss zunehmend zu einem offenen Abwasserkanal, so dass man sich in den 30er Jahren nicht mehr anders zu helfen wusste, als den Fluss zu kanalisieren und flächendeckend zu überplatten. Später entstand eine Stadtautobahn über den kanalisierten Fluss und das einzige was noch an seine Existenz erinnerte war der Name der Autobahn – „Cheonggye-Schnellstraße“ – ein Symbol für den südkoreanischen Fortschritt. Jahre später nachdem die Verkehrsemissionen untragbar wurden und negative Auswirkungen auf die umliegenden Bezirke hatten, war man bemüht das Verkehrsaufkommen zu beruhigen. Die Stadtplaner erkannten den Mehrwert den ein Fluss in einer Stadt zu bieten hatte und man entschied sich den Highway abzutragen und den Fluss Cheonggyecheon wieder an die Oberfläche zu bringen. Unter enormen Aufwand wurde ein der Cheonggyecheon-Park realisiert und im Jahr 2005 eröffnet. Die pulsierende Verkehrsader musste einer urbanen Flusslandschaft mit Kaianlagen, 22 Brücken und Fußgängerstegen, Terrassen und Rastgelegenheiten, weichen. Die begrünten Flussufer der linearen Parklandschaft dienen der Bevölkerung als Freizeit- und Erholungsfläche.



Wienfluss / Österreich

Das Projekt erinnert ein wenig an die Situation in der sich der Wienfluss befindet. Ursprünglich plante Otto Wagner den Wienfluss gänzlich zu Überplatten und einen Boulevard zum flanieren des guten Wiener Bürgertums zu schaffen. Dazu wurde der Wienfluss reguliert und in ein Betonbett gezwängt. Das Projekt wurde allerdings nie fertiggestellt und die Überplattung wurde nur von der Kettenbrückengasse bis zum Stadtpark umgesetzt. Auf der daraus gewonnen Fläche wurde anderem der kulinarische Tourismusmagnet Naschmarkt realisiert, der zu den Attraktionen Wiens zählt. Allerdings macht der Naschmarkt nur einen Teilbereich der Wienflussregulierung aus. Der restliche Teil des Flusses von Hütteldorf bis zur Kettenbrückengasse tilgt ein tristes und graues Dasein in Beton. Der Fluss ist zu einem vergessenen Ort in der Stadtstruktur geworden an dem die Präsenz der Abwesenheit noch die meiste Aufmerksamkeit auf sich zieht. Dies hat auch die Stadt Wien erkannt und das Wiental in seinem Entwicklungsplan STEP 05 zu einem seiner 13 Stadtentwicklungsgebiete erklärt. Der Fokus liegt dabei unter anderem auf der Erlebarkeit der Flusslandschaft auch im bebauten Gebiet, das heißt es wird angestrebt die Betonrinne durch die der Wienfluss momentan noch fließt, auf zu brechen und langsam wieder zu einer natürlichen Flussvegetation zurück zu bilden. Die Stadt Wien hat den Mehrwert des Wienflusses erkannt und sieht in ihm ein großes Potenzial in der Entwicklung von Grün- und Erholungsraum in dem dichten Stadtgefüge für die Wiener. Und wenn man sich nun vorstellen würde, wie ein Naschmarkt oder ein Karlsplatz mit einem direkten Flusszugang aussehen könnte, stellt sich die Frage ob eine Überplattung heute auch noch eine zeitgemäße Lösung darstellt.

Die Bahntrasse flächendeckend zu überplatten würde heißen das vorhandene Potenzial zu ignorieren und gleichzeitig ein Stück Stadtgeschichte in der urbanen Struktur Wiens verschwinden zu lassen. Wie die oben erwähnten positiven und negativen Referenzen zeigen, ist bei der Aktivierung von Bahntrassen oder vergessenen Orten in der Stadt besonders auf den Standortbezug und das städtebauliche Umfeld zu achten. Dieses kann nachhaltig von einer Reaktivierung des Ortes profitieren, wenn dabei auf einen kreativen Umgang mit den Potenzialen des Ortes und der Einbeziehung der Akteure vor Ort gesetzt wird. Dieser Ansatz wird auch von Klaus J. Beckmann und Inke Tintemann vertreten, die dem Text „Umnutzungen von Bahnbrachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen“, städtebauliche Konzepte auf Bahnbrachen analysiert haben:

„Städtebauliche Konzepte auf Bahnbrachen

Trotz der Grobkategorisierung der Flächen nach Lage, Größe usw. ergibt sich das Erfordernis, die spezifischen Merkmale der Fläche zu erkunden. Denn die aktuellen Planungen auf Bahnbrachen zeigen, dass nur solche Planstrategien und Handlungskonzepte Erfolg versprechen, die sehr

Um die Identität des Ortes zu bewahren und daraus Potential zu schöpfen ist eine Überplattung des Areal auszuschließen.

differenziert und gezielt die besonderen Charakteristika und das städtebaulich Umfeld berücksichtigen. Die Konzepte sind dabei häufig nicht aus Guss, sondern bestehen aus flexiblen, räumlich wie verfahrenstechnischen auf Einzelsituationen reagierenden Elementen, die sich an ein Leitbild orientieren. Die Umsetzung insgesamt wird von einer Vielzahl von Einzelprojekten getragen. Gründe hierfür liegen u.a. in heterogenen Nutzungen, die das Umfeld (vielfach historisch gewachsene Gemengelagen), aber auch die Fläche selbst prägen (Zwischennutzungen, verbliebene Leitungen, schützenswerte Bausubstanz). "(Beck/ Tintemann 2004: S 556)

Obwohl es sich im Fall der Bahntrasse hinter dem Westbahnhof nicht um eine Bahnbrache handelt, sondern um einen aktiven Gleiskörper gibt es Ähnlichkeiten der beiden Orte, die einen Vergleich zu lassen. Daraus kann man schließen, dass von einer flächendeckenden Überplattung ab zu raten ist, und sich stattdessen auf die Entwicklung innovativer Konzepte zu konzentrieren, die einerseits die Identität des Ortes, die aktive Bahntrasse, sowie die Bewohner und die ökonomischen Interessen der Eigentümer integriert.

**Das Konzept fordert eine Infrastruktur über dem Bestand, die diesen integriert und erweitert:
Eine Stadt ohne Boden ?**



Abb.: Old London Bridge, 13.Jh

STÄDTE OHNE BÖDEN...

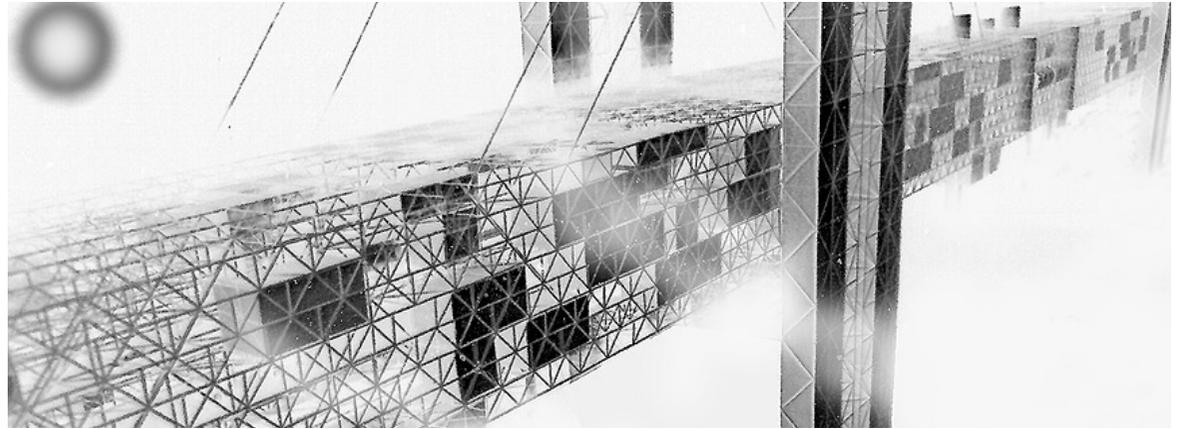
Die ersten bewohnten Brücken finden ihren Ursprung in der Renaissance. Der Ponte Vecchio (ital. für alte Brücke) ist die älteste Brücke über den Arno in der Stadt Florenz. Der ursprüngliche Flussübergang wurde 1333 durch ein Hochwasser zerstört. In zwölfjähriger Bauzeit wurde die heutige Brücke aus Stein errichtet. Im Auftrag von Cosimos I. de' Medici wurde von Georgio Vasari 1565 über der Ladenzeile ein Übergang gebaut, der den Palazzo Vecchio mit dem Palazzo Pitti verbindet.



Abb.: Ponte Vecchio, Florenz

Brücke über den Ärmelkanal: "Die wichtigste Strasse Europas"

Abb.:Schulze-Fielitz, Friedman,
Brücke über den Ärmelkanal, 1963



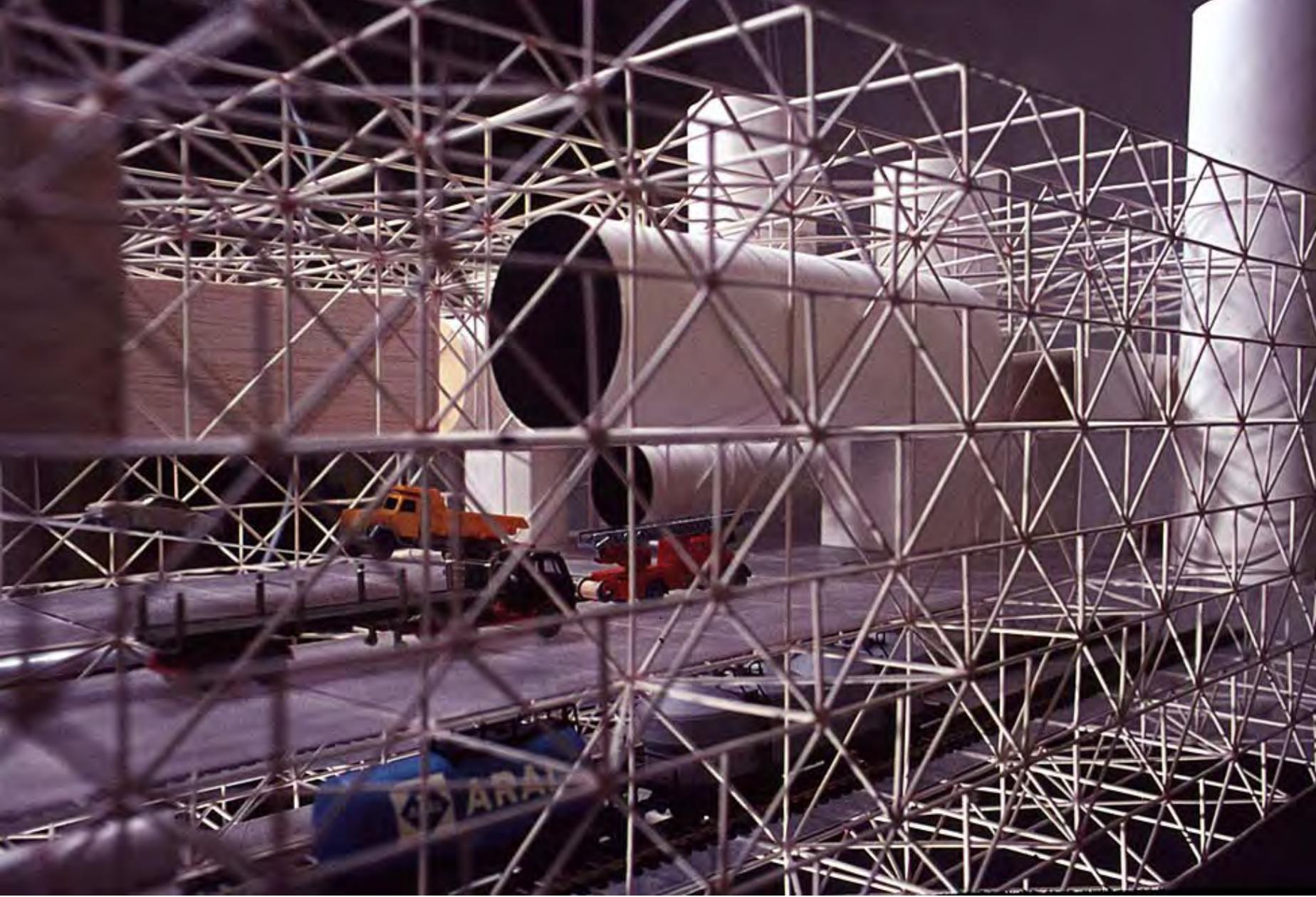
BRÜCKE ÜBER DEN ÄRMELKANAL, Y. Friedman & E. Schulze-Fielitz

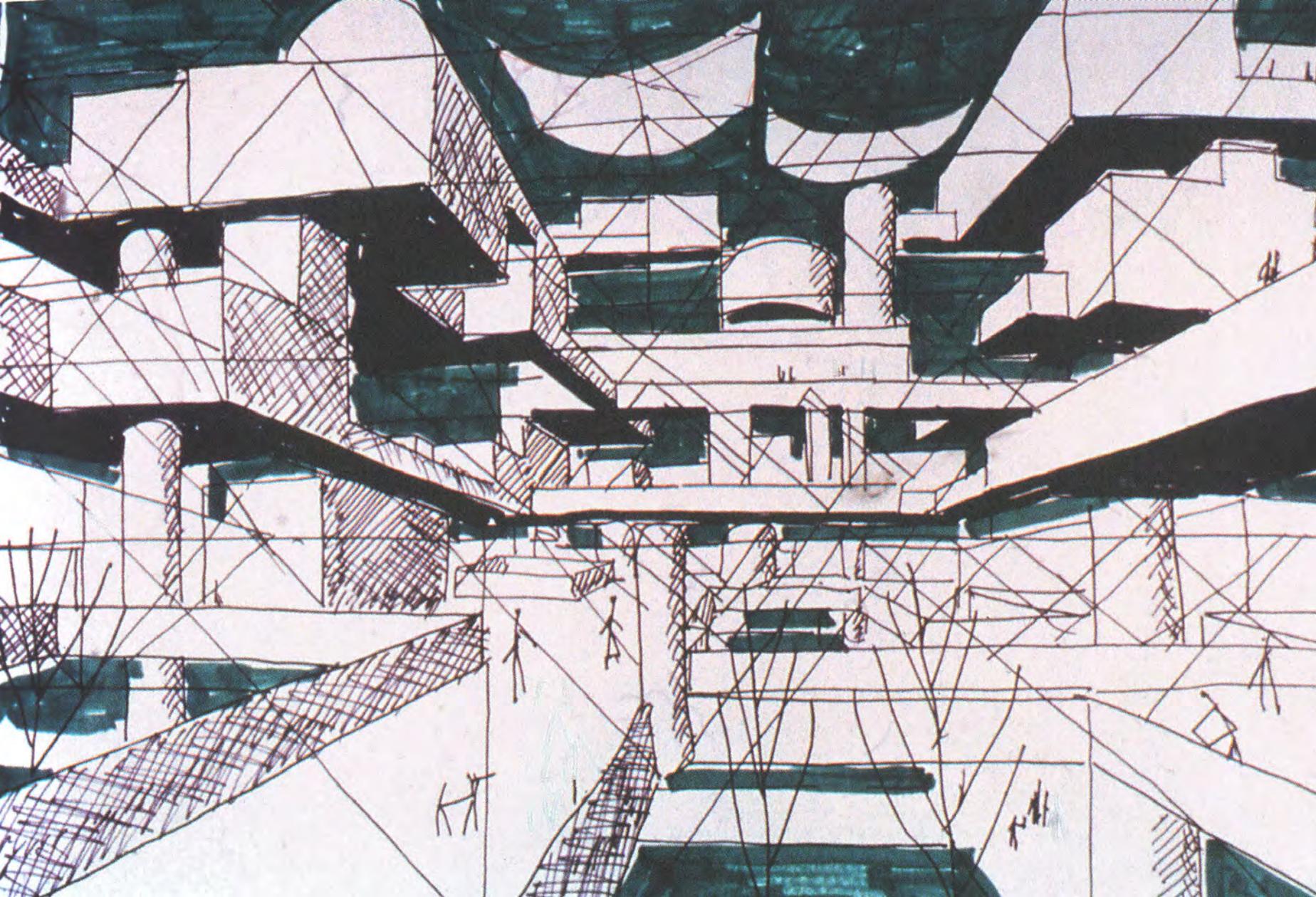
Yona Friedman und Eckhard Schulze-Fielitz erarbeiteten Anfang der 60er Jahre gemeinsam einen Entwurf für eine Brückenstadt über den Ärmelkanal, die die beiden Küsten miteinander verbinden sollte. Beide waren Mitglieder der "Groupe d'Etudes d'Architecture Mobile (GEAM)", die der Idee zu Grunde lag bewegliche und mobile Raumstrukturen zu schaffen, die es den Bewohnern erlauben sollte, ihre Unterkünfte selbst mitzugestalten. Ihre visionären Zeichnungen und Entwürfe der sogenannten "Megastrukturen" basierten auf der Vorstellung von flexibler Infra-struktur und mobilen Lebensformen in einem oberhalb der Stadt gelegenen Bereich, den die Nutzer und Bewohner selbst mitgestalten können. Die dreidimensionalen Raum-Rahmen-Gitter bieten das Volumen für Wohnung, Büros,...

In seinem Plädoyer für eine Ärmelkanal-Brückenstadt schreibt Eckhard Schulze-Fielitz:

“Über ihre Länge von mehr als 30 km kann die Brücke folgende Einrichtungen aufnehmen: Ein schwimmendes Becken (Strand), einen englischen Hafen und Güterbahnhof, einen internationalen Hafen mit Güterbahnhof, Schiffahrtsrinnen in beiden Richtungen für alle Tonnagen, Lager und Büros privater Gesellschaften. Gewisse Verwaltungen und Organisationen hätten den Vorteil einer exterritorialen Lage. Die Brücke sollte außerdem die notwendigen Wohnungen für das Personal der Brückeneinrichtungen enthalten. Die Finanzierung der Ärmelkanalbrücke kann durch die Einnahmen der Häfen und Lager ganz wesentlich erleichtert werden. Miete und Pacht von Industrie und Tourismus erhöhen die Rentabilität. Die Brücke stellt ein vielgeschossiges Raumtragwerk dar. Benutzt man die Konstruktion als Hohlkastenquerschnitt einer Hängebrücke, so erreicht der Abstand zwischen den Pylonen 250 bis 400 m. Es ist denkbar, die Brücke weniger im Bereich der maximalen Spannweiten über den Fahrrinnen, sondern eher über Hafenanlagen und anderem zu nutzen, wo geringere Pylonabstände möglich sind. Die große Breite der Brücke gibt eine ausreichende Sicherheit gegen den Winddruck. Da die Verkehrsstraßen sich in der neutralen Zone des Stabwerkhohlkastens befinden, sind sie gegen Wind geschützt. Die Bereiche für Wohn- und Büronutzung sollten klimatisiert sein. Die inzwischen offenbar gefallene Entscheidung für den Ärmelkanaltunnel scheint von einseitigen Interessen bestimmt zu sein, wenn man weiß, daß der Tunnel keine Autostraße enthalten soll und die (staatlichen) Eisenbahnen sich damit für Jahrzehnte das Verkehrsmonopol über den Kanal sichern.”

S.124: Abb.: Schulze-Fielitz,
Brücke über dem Ärmelkanal
S.125: Abb.: Friedman,
la ville spatial





LUFTSTÄDTE

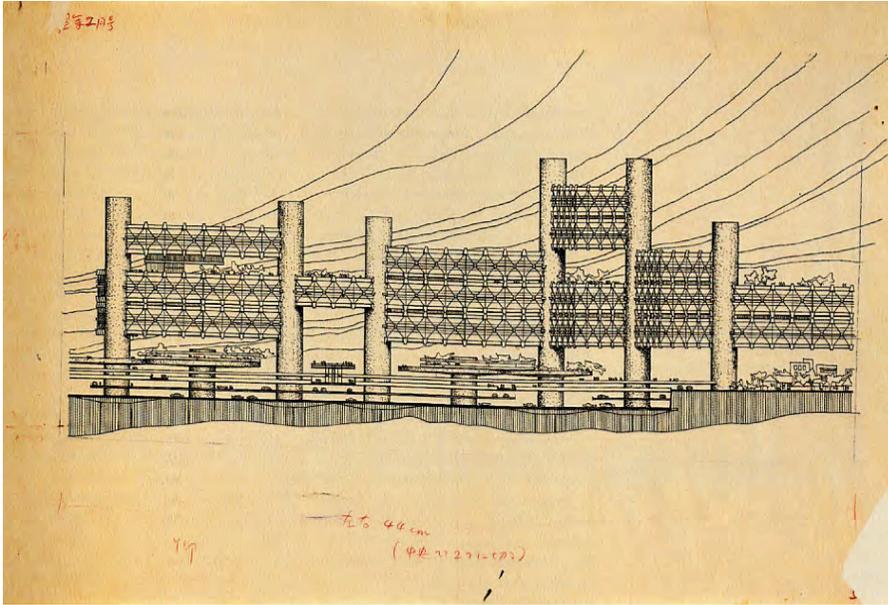


Abb.: Arata Isozaki, Stadt in der Luft, 1960

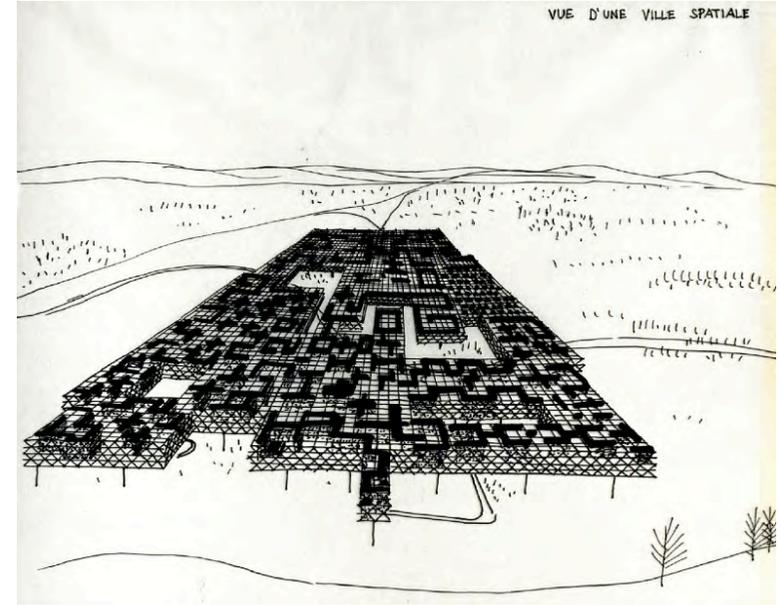


Abb.: Yona Friedman, La ville spatial

Der Nutzer soll sich in diesen Strukturen frei bewegen und sie durch seine Interaktion vervollständigen.

STADT IN DER LUFT, Arata Isozaki

Das Projekt "Stadt in der Luft" von Arata Isozaki, Schüler von Kenzo Tange, beschreibt eine Stadt aus mehreren Ebenen, die über einer traditionellen Stadt schwebt. Obwohl Isozaki nie offizielles Mitglied der Metabolisten war, spiegeln seine Entwürfe die Grundgedanken dieser wieder. Kenzo Tange's Projekte im Bereich der Stadtplanung waren maßgeblich beeinflussend für diese Generation junger Architekten & Stadtplaner“:

“Indem Elemente wie Raum, Geschwindigkeit und drastische Veränderung in das gesamte Gestaltungsumfeld einbezogen wurden, schufen wir eine Methode, mit der wir strukturieren, aber zugleich auch flexibel auf Veränderungen reagieren können”

(Kengo Tange, Zitiert in Stadt & Utopie, S.120, Fröhlich&Kaufmann, 1982)

RAUM-STADT, Yona Friedman

Die "Stadt in der Luft" ist eine der vielen radikalen neuen Großstadtvisionen nach dem 2. Weltkrieg, in der sich Planer mit Veränderungen der Stadt als Mittel einen gesellschaftlichen Wandel herbeizuführen, beschäftigen. Projekte wie "New Babylon" von Constant Nieuwenhuis und auch Yona Friedmans "Raum-Stadt" für Paris sind Entwürfe neuer Stadtideen, die über der bestehende Stadt funktionieren und sie somit verdichten.

Yona Friedman's "Raum-Stadt" für Paris beschreibt ein räumliches Gefüge, das sich unendlich wiederholen kann. Grundlegend ist bei Yona Friedman aber, dass alle Elemente wie Wände, Geschossdecken usw. frei beweglich sind, und somit vom Nutzer selbst bestimmt werden können. Friedman bezieht sich somit auf die Macht des Benutzers. Seiner Meinung nach spielt der Nutzer eine ebenso wichtige Rolle wie der Architekt, da das Projekt erst durch die Nutzung vollständig wird.

Besitzen diese Megastrukturen über der bestehenden Stadt ausreichend Flexibilität um die gewollte Interaktion mit dem Nutzer zu ermöglichen ?

ZEITSTÄDTE

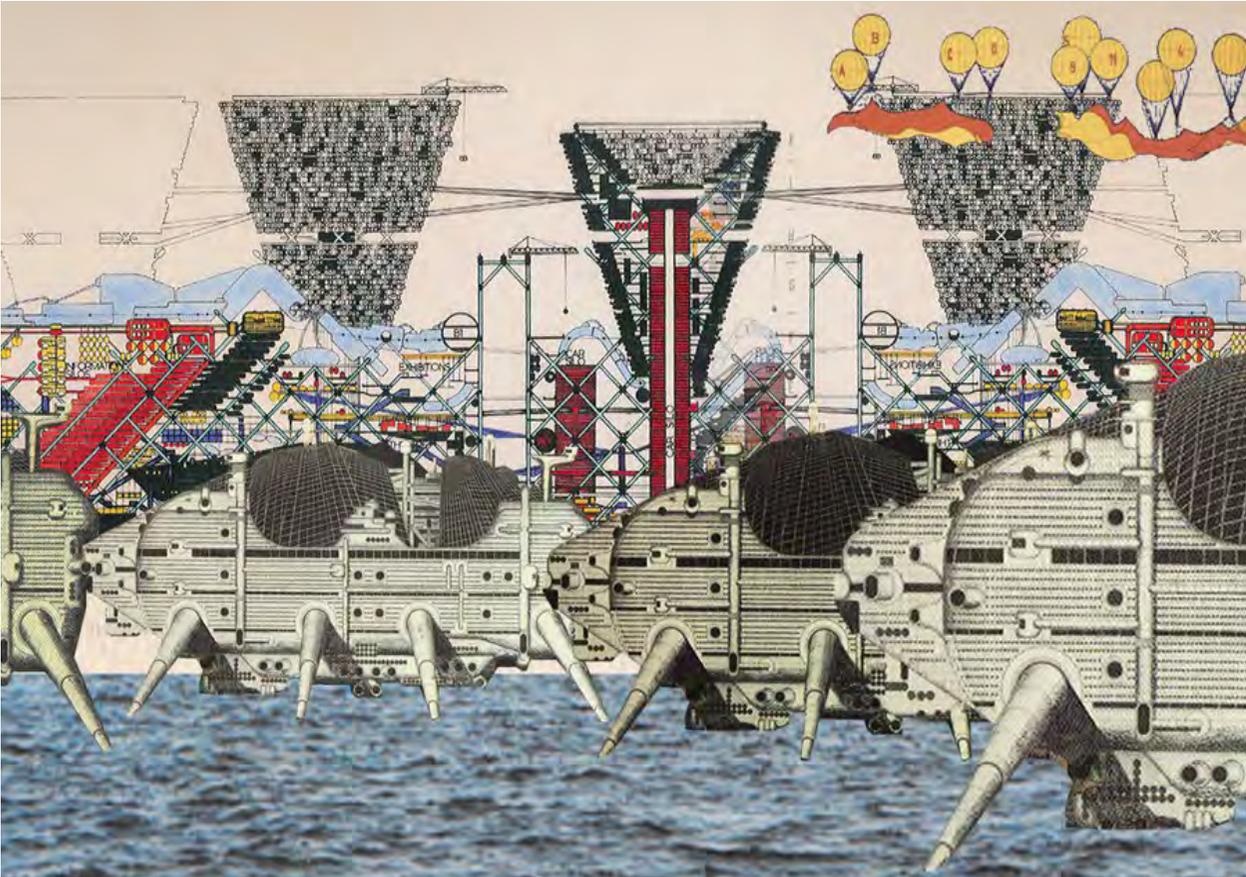
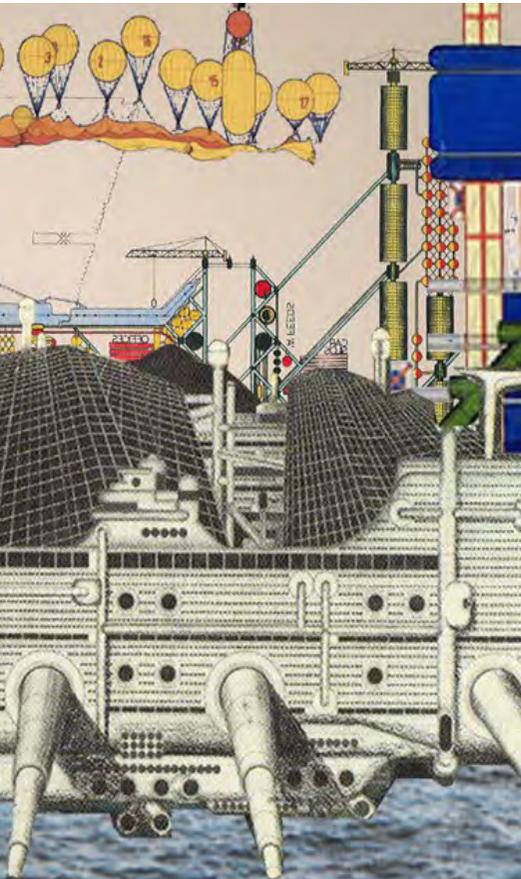


Abb.: Archigram, Plug In City



PLUG-IN CITY, Archigram

Archigrams Entwurf der "Plug-In City" sollte ebenfalls den Kanal zwischen Frankreich und England überbrücken und noch bis in den Kontinent hineinreichen. Ebenso wie Friedman & Schultze-Fieltz planten Archigram eine Megastruktur die den Ärmelkanal mit Wohngebäuden, Zufahrts-strassen und Serviceeinrichtungen für Bewohner überzieht. Bei Archigrams Entwurf war jedoch Veränderung durch Veralten eingeplant und erwünscht. Alle Raumeinheiten sind ersetzbar und eine fix installierte Kranbahn ermöglicht den ständigen Umbau der Struktur.

Archigram entwarfen in den 60er Jahren viele Projekte, die sie vor allem durch bunte Zeichnungen visualisierten, die Alternativen zu traditionellen Lebensweisen vorschlugen und sich am Leben von Nomaden orientieren. Von ihrer mobilen, flexiblen und nicht dauerhaften Architektur erhofften sie sich einen neuen Weg aus der Starrheit des vorherrschenden Funktionalismus.

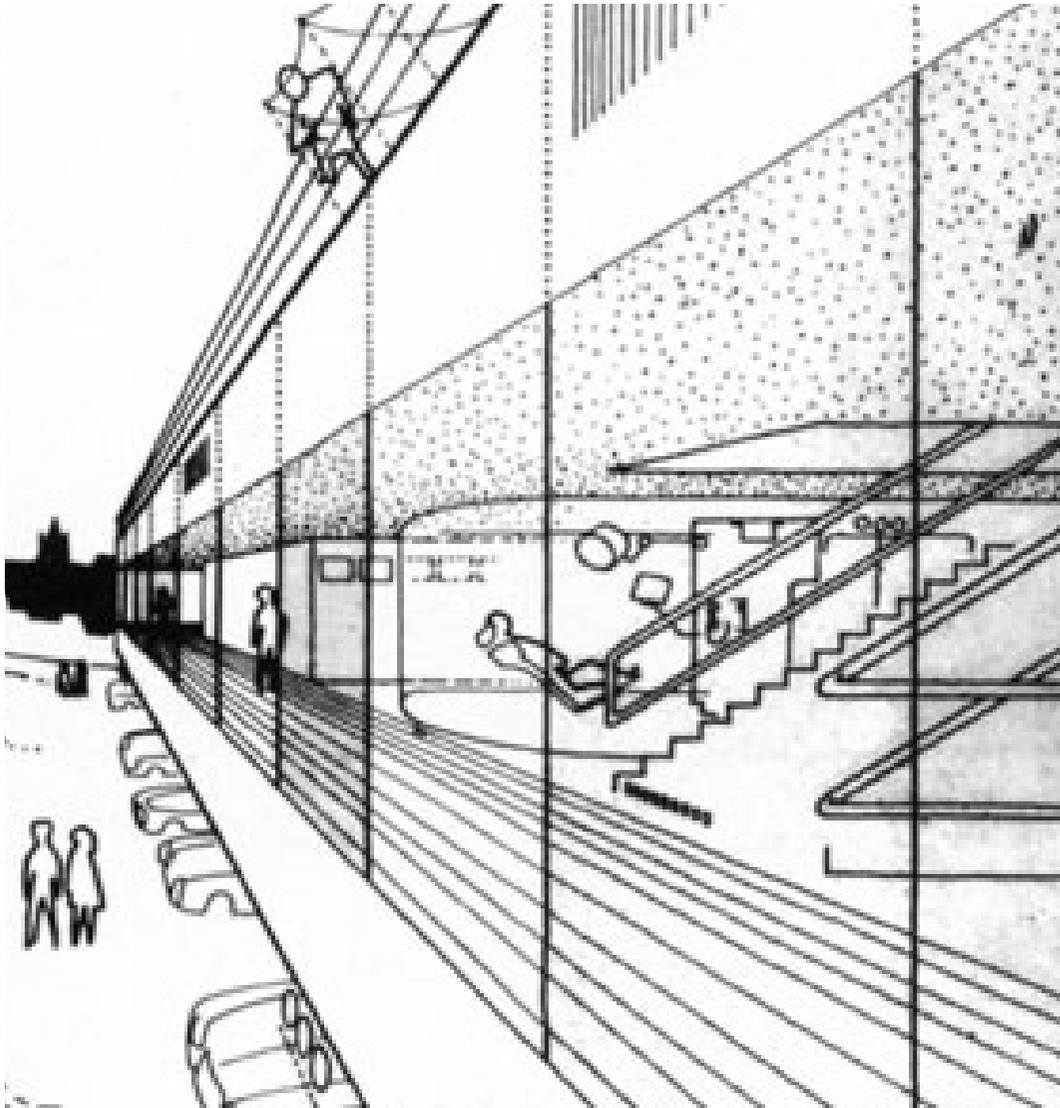


Abb.: Cedric Price, Potteries Thinkbelt

“an architecture of calculated uncertainty”¹³¹

POTTERIES THINKBELT, Cedric Price

Das Projekt Potteries Thinkbelt war ohne Auftraggeber, - vielmehr war es Price Intention einen alternativen Entwurf, eine neue Idee von Universität, freier Bildung zu erzeugen. Lokale Arbeitslosigkeit, nicht mehr genützte Bahnverbindungen und nicht genützte Leerräume waren Grundlagen für den Entwurf.

Die nicht mehr genützten Bahnverbindungen (ehemalige Keramik Produktion) werden als Basis-Infrastruktur für die neue technische “Schule” genützt. Mobile Klassenräume, Labors und Wohn-Module werden auf die nicht genutzte Bahnlinie verortet und administrative Einheiten entlang der Achse verteilt.

Die Funktionen können entlang der Achse, je nach Anforderung verschoben werden. Auch das Wohnen unterliegt einer ständigen Veränderbarkeit. Je nach Bedarf können die Wohnmodule kombiniert und verschoben werden.

Für Price ist der Faktor “Zeit” wesentlich im Design. Price argumentiert, dass es für den Architekten auf der “micro“-Ebene, unmöglich ist, die zukünftige Veränderung, Anforderung an den Raum genau vorherzusagen. Sich dessen bewusst, muss der Architekt jedoch Unsicherheiten im Programm, Überholung und vollkommene Veränderung der Nutzung im Leben eines Gebäudes erlauben. Für ihn ist das beste Design, jenes welches die Benutzer in der Zukunft manipulieren können und sich aneignen.

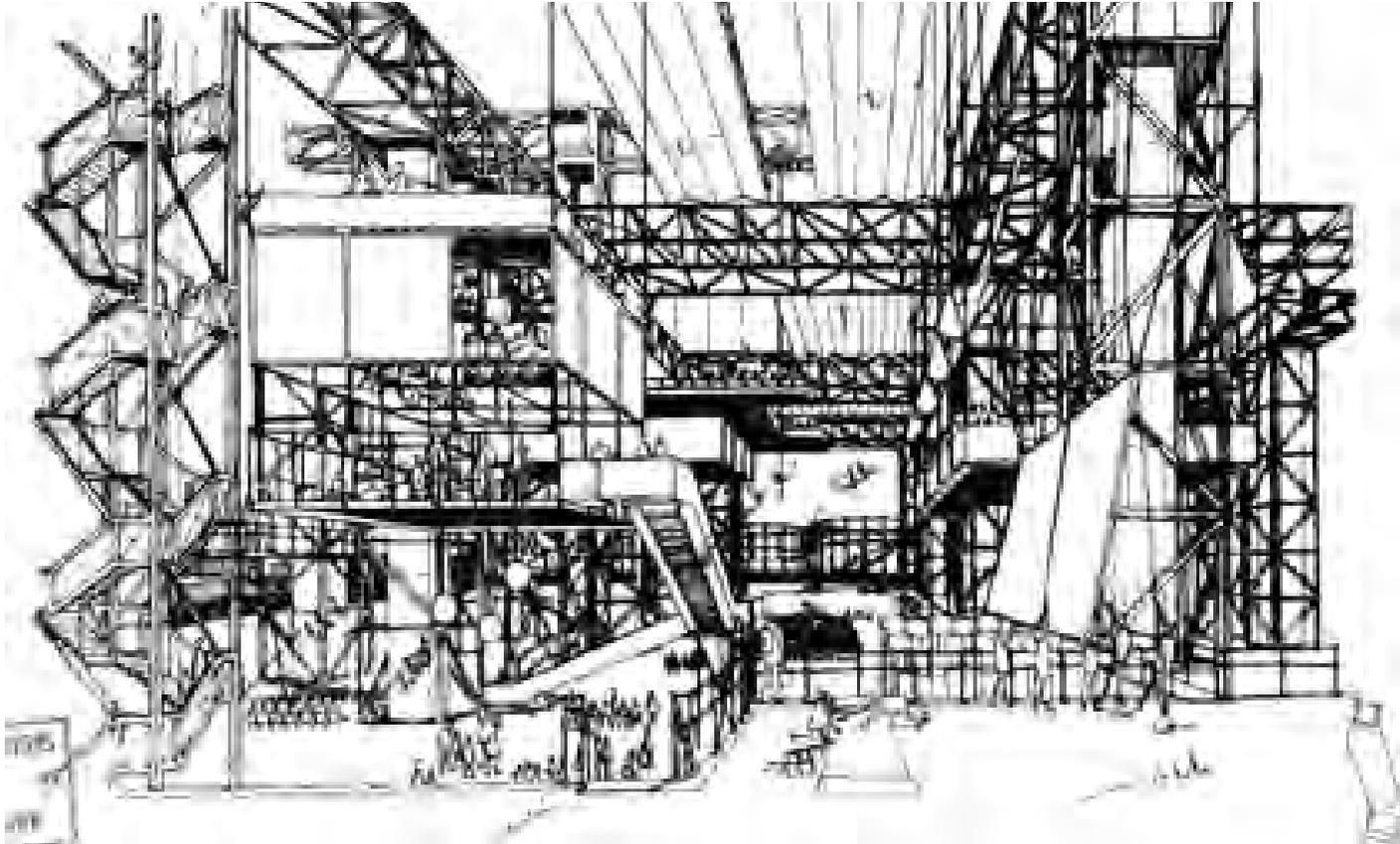


Abb.: Cedric Price, Fun Palace

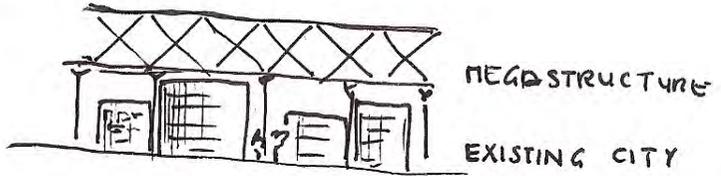
FUN PALACE

Der Fun Palace ist Price's bekannteste, nicht realisierte Arbeit. Es ist bis heute ein beeinflussendes Architektur-Projekt und inspirierte u.a. Richard Roger und Renzo Pianos Projekt "Centre Pompidou". (Ursprünglich waren in dem Entwurf für die Pariser Kulturstätte mobile Ebenen geplant, die jedoch nicht ausgeführt wurden.)

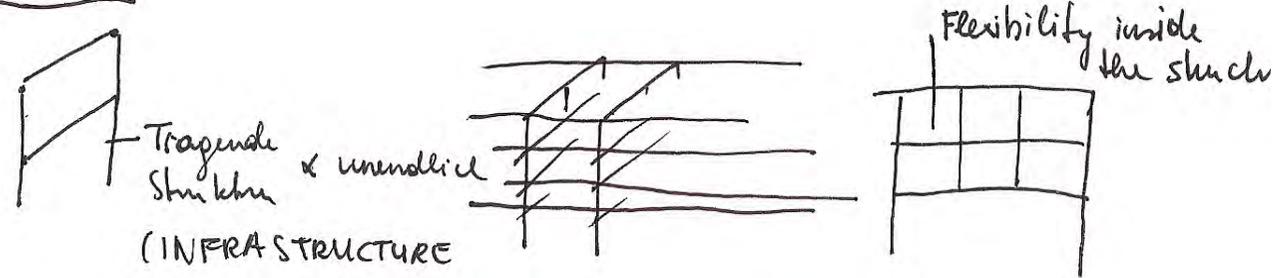
Gemeinsam mit einem Londoner Theater Direktor, war es die Idee, ein "Laboratory of Fun" mit Einrichtungen für Tanz, Musik, Theater und Feuerwerk zu errichten. Eine offene Stahl-Struktur, wird zur Gänze von Kränen bedient. Vorgefertigte Wände, Plattformen, Ebenen, Stiegen und Decken-Module werden von den Kränen bewegt und zusammengefügt. So gut wie jeder Teil der Struktur ist variabel. Der Fun Palace war der Entwurf einer neuen Form von Freizeit. Ästhetisch wirkt es wie eine Fabrik, - der Besucher soll zum "Spielen" animiert werden und somit auch in die Architektur eingreifen.

RE-THINKING "MEGA-STRUCTURES"

- BOTTEMLESS



- FLEXIBILITY



- PARTIZIPATION | ... Reganstruktur for A NESS SOCIETY CONSISTING OF INDIVIDUALS...

O ... I want a Apartment
X Yellow ~~room~~ with
a King Size - Bed ... ?

YONA X Anything goes ...

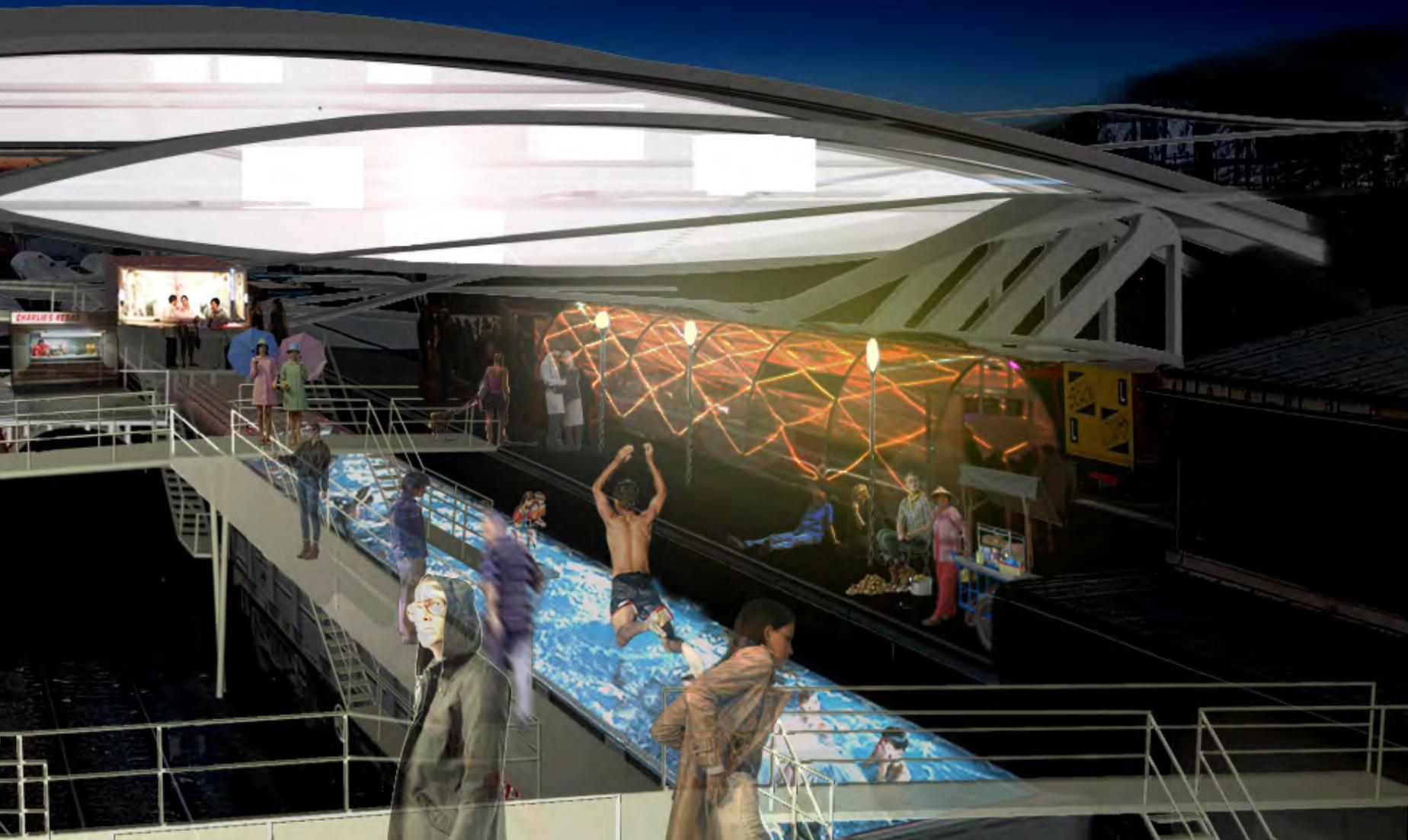
Die radikalen Großstadtentwürfe der 1960er Jahre orientieren sich vorrangig an dem Anspruch, durch eine neue Art von Planung und Architektur, dem Umbruch der Gesellschaft einen Raum zu geben, oder diesen sogar hervorgerufen. Letzendlich blieben diese Mega-Entwürfe aber unrealisiert. Als Kritikpunkt an den Megastrukturen über der bebauten Stadt, ist die fehlende Verknüpfung mit der bestehenden Stadt zu nennen. Können die sich unendlich multiplizierenden Raumstrukturen zu heterogenen, identitätsstiftenden und urbanen Orten bilden ohne einen Ortskontext zu haben? Neben den vielen Darstellungen wie Megastrukturen ganze Städte, Inseln, Flüsse überziehen, gibt es jedoch wenig Information über die Innenräume. Die Vision endet oft an der Fassade. Andererseits beschreibt Cedric Price's Fun Palace einen aufregenden Innenraum, der in ständiger Transformation steht, jedoch endet der Entwurf schlussendlich in einer Gebäudehülle und in keiner urbane Situation. In dem Projekt "The Pottery Think Belt" manifestiert Price seine Idee von Zeit & Flexibilität ohne jeglichen permanenten Funktionsraum.

Es stellt sich die Frage, wieviel Flexibilität und Mobilität in einer Stadt möglich ist. Braucht die Stadt ein bestimmtes Maß an Permanenz um die Ansprüche der Nutzer zu erfüllen?

Neben Flexibilität und Mobilität braucht eine Stadt ein bestimmtes Maß an Permanenz um alle Ansprüche der Nutzer zu gewährleisten.

**FAST
FORWARD
CITY -
STRATEGIE**







MRL
MENDIP RAIL



ALLES NEU...

0% → 100%

NEUE NUTZFLÄCHE

Durch die Luftraum-Nutzung über dem 340.000 m² großen Gebiet des Schienenraumes, wird es möglich eine neue Fläche in die Stadt zu integrieren, die die Dimension eines neuen Stadtteiles übertrifft. Somit entstehen einerseits neue Immobilien für gewerbliche Zwecke, vor allem aber auch neue Freiräume und Funktionen für Stadtbewohner und Touristen.

0% → 100%

NEUE FUNKTIONEN (NEUE NUTZER)

Durch die Aktivierung des großen Leerraumes wird es möglich, die benachteiligten, angrenzenden Stadtvierteln mit fehlenden Nutzungen zu speissen und gleichzeitig aufzuwerten. Zur selben Zeit bietet das neu gewonnene Stadtvolumen Raum, Bewohner permanent anzusiedeln, so wie auch Touristen aus Aus- und Inland mit Funktionen zu bedienen.

0% → 100%

VERBINDUNG DER NACHBARVIERTEL / DE-ISOLATION

Bisher gibt es nur zwei Querungsmöglichkeiten über den großen Leerraum. Die stark durch Autos frequentierte Schmelzbrücke und die wenig bis kaum wahrgenommene Fußgängerbrücke Storchensteg. Der Zugang zum Storchensteg ist versteckt und wirkt durch seine architektonische Gestaltung uneinladend. Die dunkle Unterführung, die zum Stiegenaufgang des Storchenstegs führt, ist wenig einladend und durch fehlende Sichtverbindungen entsteht ein Gefühl von Unsicherheit. Allgemein nimmt in der bestehenden Situation das öffentliche Leben der angrenzenden Viertel zum Leerraum hin ab. Durch Ansiedelung von funktionalen Hotspots an den Grenzbereichen zwischen dem Leerraum und den angrenzenden Vierteln sollen letztere wieder belebt werden: Erdgeschossnutzungen in den Wohnbauten für wirtschaftliche Zwecke sollen wieder aktiviert werden.

0% → 100%

VERNETZUNG EUROPA / ZUG-NOMADEN

Die Neu-Nutzung von stillgelegten Gleisen und Waggonen ermöglicht die Idee, die Fast Forward City in ähnlicher Konzeption auch in anderen Städten zu entwerfen. Die bestehende Bahn-Infrastruktur zwischen den Städten könnte somit genutzt werden um adaptierte Waggons auf einfache Weise und umweltschonend zwischen den Städten zu transportieren. Architektonische Plug-Ins, die sich auf die Dimension von Güterwaggons beschränken, können somit schnell und ohne aufwendiger Demontage zwischen den Städten wechseln. Adaptierte Waggone, können ähnlich einem mobilen Zirkus in kurzer Zeit einen Bahnhof bespielen, und je nach Nachfrage rasch zu einem anderen Standort wechseln.

POTENTIAL...

GESCHWINDIGKEIT

Durch die ständige Neu-Programmierung der FFWD City in Dichte und Funktion wächst die generierte Stadt um ein unzählig vielfaches schneller als eine herkömmliche Stadt. Dadurch ergibt sich eine Flexibilität in Bezug auf das Reagieren auf Angebot und Nachfrage.

FLEXIBILITÄT DER FUNKTIONEN

Die FFWD City kann um ein vielfaches schneller auf Nachfrage und Bedürfnis der Nutzer reagieren. Die räumlichen Infrastrukturen, wie z.B. die leerstehenden Waggone können nach einem Stundenplan funktionieren. Werden diese eine Zeit nicht genutzt können sie in anderen Städten zu Nutzen gezogen werden, und bei Bedarf wieder in die Stadt re-integriert werden.

WACHSTUM

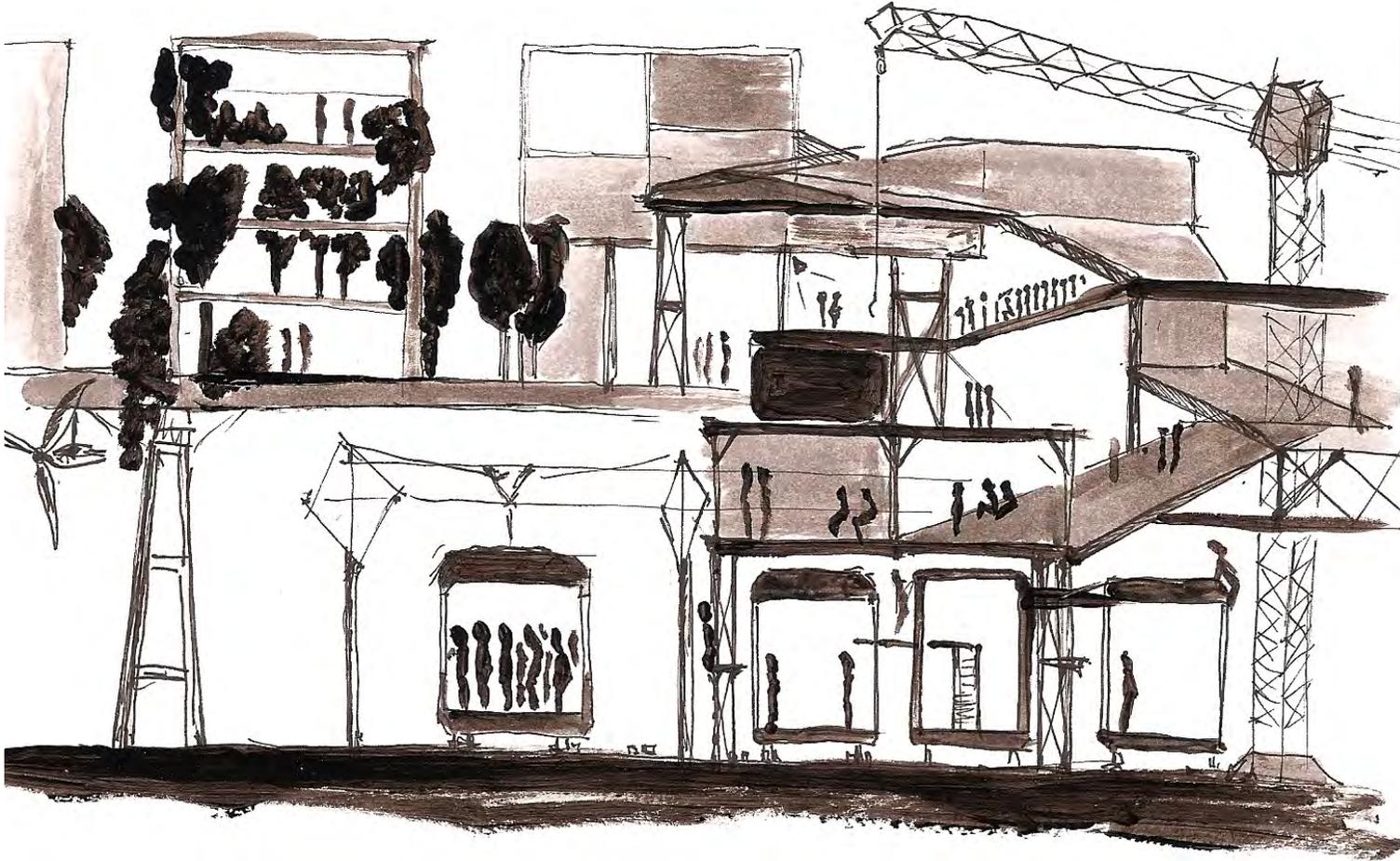
Das rund 34 ha große Gebiet wird in der ersten Planungsphase (Invasion) nur um 10% (fiktiv angenommen) verdichtet. Nach und nach wird die Stadt abhängig der Entwicklung und Nachfrage verdichtet werden. Somit wäre es denkbar nach 15 Jahren eine vervierfachte Dichte zu erreichen. Die Qualität der Verdichtung liegt darin, dass nicht eine Fläche nach der anderen systematisch verdichtet wird, sondern von Beginn an ein Netz über das große Gebiet gezogen wird, das sich nach und nach durch neue Vernetzung erschliesst. Dort wo sich neue Funktionsgruppen verstärken, kann das Netz verdichtet werden und sich zusätzlich zum Hauptnetz erschliessen. So entsteht ähnlich dem Aufbau eines Spinnennetzes zu erst ein Netzgrundgerüst, das den Leerraum erschliesst. Dieses Grundgerüst soll permanent bleiben.

MAXIMUS / MINIMUS

Die Stadt kann durch Manipulation wie z.B. ein Massenevent an die Grenzen ihrer Kapazität geführt werden. Für kurze, eingegrenzte Zeit kann die Dichte auf 100% gesteigert werden, um große Massen zu speisen. Diese Flächenintensivierung kann über temporäre Architekturen ausgeführt werden. Endet der Anspruch auf 100% Dichte können nun die brachliegenden Funktionsräume neu bespielt werden. Wird das bauliche Material nicht mehr gebraucht, kann es in eine andere Stadt, die das Material benötigt, über den Schienenverkehr transportiert werden. Im Minimus-Modus soll die FFWD City ohne Events funktionieren und Bewohner, Anrainer und Reisende bedienen.

INFORMELL

Die FFWD City soll auch Fehler im System zulassen, die wiederum neue Entwicklungen anstoßen. Informelle Tätigkeiten können somit Impulse für neue Entwicklungen sein und in die Stadt integriert werden.



STRATEGIE

Die FFWD City ist eine städtebauliche Strategie, die für die Aktivierung von innerstädtischen Bahntrassen und Bahnbrachen konzipiert wurde. Die spezifische Nutzung des Gleiskörpers lässt eine Bespielung des Bodens nicht zu, daher konzentriert sich die FFWD City Strategie auf eine Aktivierung des Luftraumes über den Bahngleisen und schafft eine „Stadt ohne Boden“. Gleichzeitig erfordert der Ort eine differenzierte Auseinandersetzung mit dem Areal, aus dem individuelle Handlungsansätze entwickelt werden können.

Der Stadtraum wird von der FFWD City als heterogenes Sozial- und Raumgebilde verstanden, welches in ständiger Veränderung steht und nach einem offenen Planungskonzept verlangt, das diesen Wandel zulässt und unterstützt. Die FFWD City integriert nicht nur einen Prozess der fortlaufenden Stadttransformation in die Strategie, sondern schafft Konditionen, die diesen Prozess noch zusätzlich verstärken. Dadurch impliziert die Strategie der FFWD City ein enormes und absurdes Maß an urbanen Wachstum und Zerfall über die Bahntrasse und generiert einen Stadtteil, der sich hundert Mal schneller verändert, als der Rest der Stadt. Die Geschwindigkeit dieser Veränderung wird von den spezifischen Kriterien, die der Ort selbst vorgibt, bestimmt.



„Die heutige Stadt erfordert neue Methoden zur Annäherung an urbane Wandlungsprozesse. Rigide Planungsverfahren wie der klassische Masterplan, der von Ferne eine schablonenhafte Lösungen für Urbanisierungsprozesse entwickelt, werden im Zusammenhang mit sich immer schneller verändernden Städten und immer schwerer zu steuerenden Schrumpfungsszenarien obsolet.“

(Zitat: Szymczak, Acting in Public, 2008: S 50)



URBANITÄT = DICHTER + GROESSE ?

QUALIFIZIERTE DICHTER DURCH VIELFALT + AKTIVITÄT + WACHSTUM/ZERFALL

Der Begriff Urbanität ist seit den 60er Jahren ein wichtiger Indikator des Städtebaus, auch wenn es keine klare Definition dessen gibt. Louis Wirth beschreibt 1938 in „Urbanität als Lebensform“ dass Urbanität von Vielfalt und Dichte lebt. Die erwähnte Vielfalt beschränkt sich nicht nur auf die bauliche Ebene sondern beschreibt auch die funktionale, soziale und kulturelle Vielfalt. Schließlich definiert er die Stadt als „relativ große, dichte, und permanente Niederlassung von sozial heterogenen Individuen“.

Im aktuellen Städtebau entstehen eine Vielzahl von neuen Großprojekten auf Industriebrachen oder Leerräumen. Viele dieser Projekte beschränken sich jedoch auf die Funktion Wohnen, und wenigen gemeinschaftlichen Einrichtungen. Daher erscheinen diese Quartiere auch wenig interessant für Nutzer, die von außerhalb das System mitbenutzen könnten. Die Aktivität ist relativ gering, da tagsüber ein Großteil der Bewohner zu Arbeitsstätten pendelt, und abends fehlende Funktionen eine gewisse Frequenz an Aktivität verhindern.

Das klassische Modell der traditionellen Kernstadt besitzt vielmehr an Heterogenität. Z.B. Publikumsnutzung im Erdgeschoss, - Arbeiten/Wohnen in den oberen Geschossen, und dadurch auch räumliche Nähe von Arbeit und Wohnen.

URBANE STRATEGIE = EXZESSIVE URBANITÄT

QUALIFIZIERTE DICHTEN DURCH VIELFALT + AKTIVITÄT +
WACHSTUM/ZERFALL

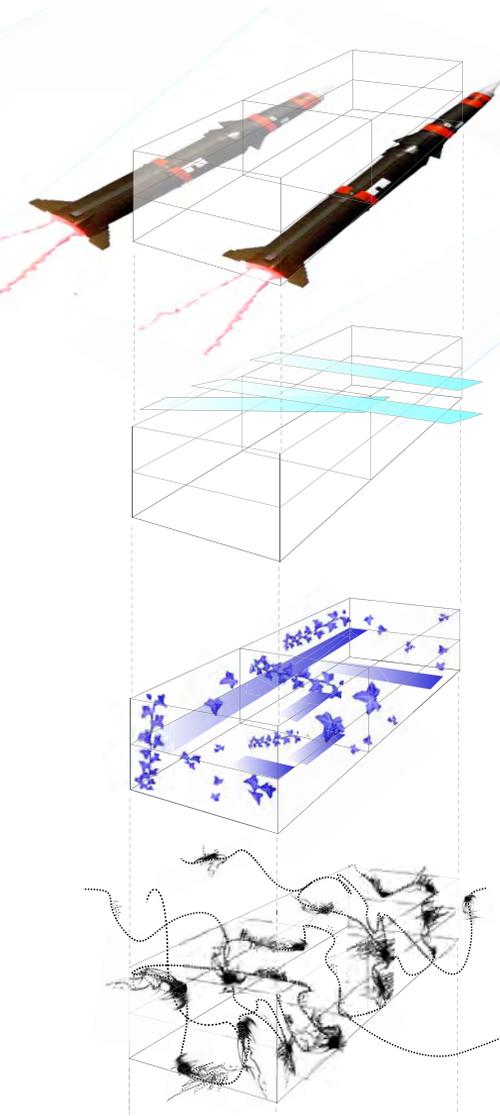
Die FFWD City erhebt sich als Stadt ohne Boden über dem brachenartigen Leerraum der Stadt. Da der neuen Planung keine bestehende Bausubstanz und Struktur unterliegt die verdichtet werden kann, wird versucht eine Urbanität vollkommen künstlich herzustellen. Es bedarf also einem strategischen Masterplan, der den angestrebten Grad an Urbanität genießen kann. Die Grundlagen dieses sind das Erzeugen von qualifizierter Dichte und Vielfalt, die gemeinsam mit der extrem hohen Nutzungsaktivität sowie rasantem Wachstum und Zerfall ein künstliches Gebilde an exzessiver Urbanität generieren sollen.

Der neu geplante Stadtteil unterscheidet sich im wesentlichen durch seine Geschwindigkeit, bezogen auf die Nutzungsaktivität, von herkömmlichen Stadtquartieren.

INTERAKTIVE DICHTEN / SOZIALE DICHTEN

Oft wird Dichte auf die der baulichen Dichte im Städtebau reduziert und diese allgemein als positiv gewertet. Eine extrem hohe Dichte an Baumasse / Fläche besitzen z.B. Hochhausquartiere. Sie weisen eine hohe Beschäftigungsdichte auf, jedoch eine geringe Bewohnerzahl. Da die bauliche Dichte vorwiegend monofunktional bestimmt ist, wirken diese Quartiere besonders nachts sehr leer und wenig bis gar nicht frequentiert. Auch tagsüber fehlt es an öffentlichen Leben und Urbanität.

Da eine große bauliche Dichte keine Urbanität gewährt, wird in der FFWD City eine hohe Interaktive Dichte angestrebt. Aus sozialwissenschaftlicher Sicht beschreibt eine Interaktionsdichte eine Vielzahl und Vielfalt von Begegnungen und Kontakten, die soziale Beziehungen charakterisieren, bzw. die Zahl der Interaktion innerhalb einer bestimmten Bevölkerungsgruppe. Diese Dichte ist relativ unabhängig von der baulichen Dichte. Um eine hohe Frequenz von Aktivität am Tag zu erzeugen, ist auch die der Beschäftigungsdichte ein mögliches Werkzeug.



BOOSTER

Der Booster ist der Charakter der FFWD City, der innerhalb von kürzester Zeit ein enormes Wachstum, wie auch einen Zerfall, generiert. Er ist der Verstärker von den urbanen Impulsen des Ortes und hat die Möglichkeit Massen von Menschen an zu ziehen und in die FFWD City zu bringen. Dieser Prozess wird durch die Veranstaltung von Mega / Massenevents aus gelöst und treibt die baulichen Strukturen der FFWD City für ein kurze Zeitspanne an ihr Maximum.

LIVING BRIDGE

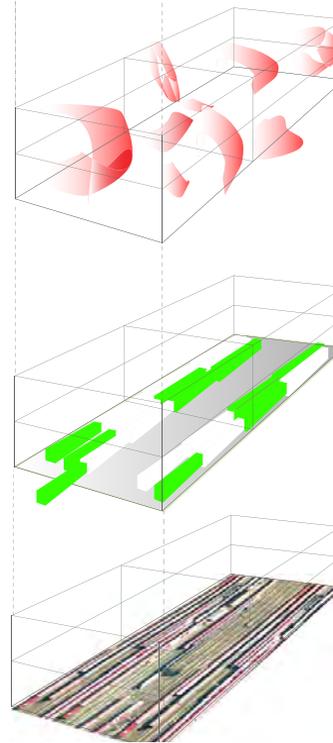
Die Living Bridges sind mit Funktionen aufgeladene Brücken, die über die Trasse gezogen werden und die vorhandene Barriere auf brechen. Sie werden als offene Struktur über die Bahntrasse gelegt und bleiben flexibel, in dem sie ihre Funktionen, nach Bedarf ändern können. Ihr Wachstum ist aber formal begrenzt. Sie können eine bestimmte Größe erreichen und eine max. horizontale Ausdehnung

ENERGIZER

Der Energizer ist das sich selbstversorgende Ökosystem der FFWD City, das einerseits Energie für die Stadt durch erneuerbare Energien, wie Solarenergie, Windenergie und Erdwärme generiert und andererseits den Bewohner mit Grün und Erholungsfläche versorgt.

NAVIGATOR

Der Navigator ist ein dichtes Wegenetz, das sich über das Schienareal zieht. Er verbindet die Charaktere nicht nur horizontal untereinander, sondern auch vertikal auf allen Ebenen und bildet somit ein Erschließungssystem zu den den aktivierten Zügen und Expandern, sowie Querverbindungen zu den Brücken.



EXPANDER

Der Expander eine räumliche Erweiterung über den aktivierten Zugwagenen darstellt. Trigger und Expander sind die flexiblen Strukturen der FFWD City, die die Impulse für den Wandel der Stadt und das Wachstum geben. Sie können schnell ihren Standpunkt wechseln und mit Zwischennutzungen, die unter anderem die Bewohner bestimmen, bespielt werden.

TRIGGER

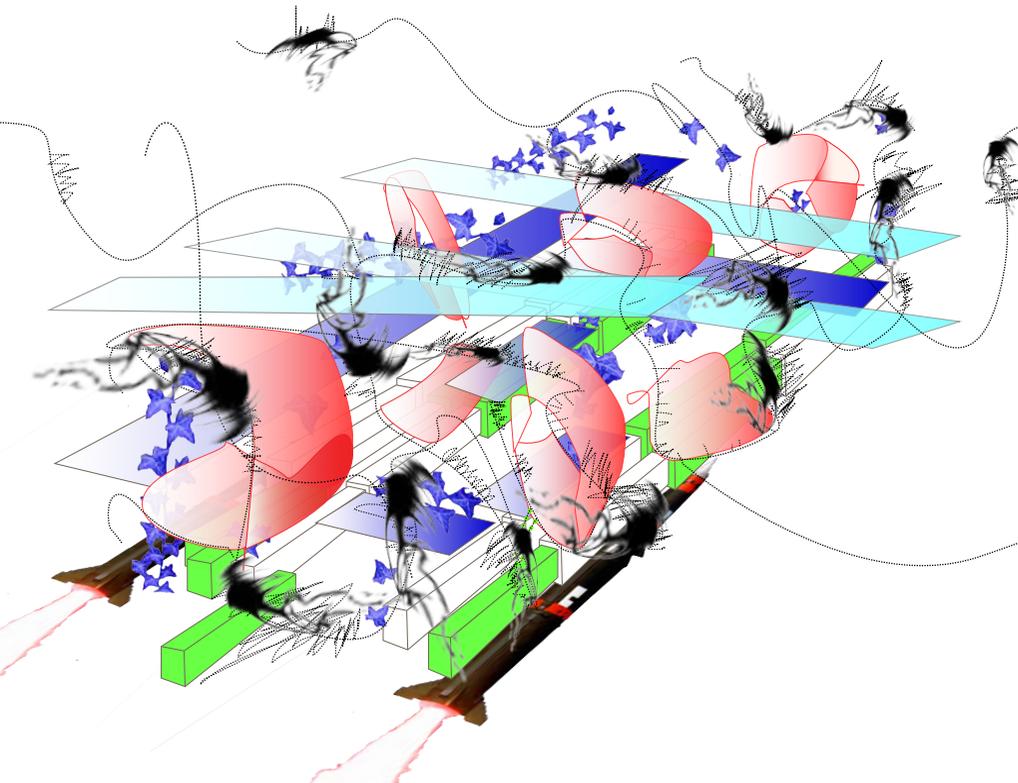
Der Trigger integriert ungenützte auf den Gleisen stehende Waggone in das Konzept, in dem er sie aktiviert, das heißt er weist ihnen für eine temporäre Zeitspanne eine Funktion zu und nutzt so das räumliche Potenzial. Somit bieten sie den engagierten Stadtbewohner die Möglichkeit direkt am Planungsprozess der FFWD City mit zuarbeiten.

SUPERVOID

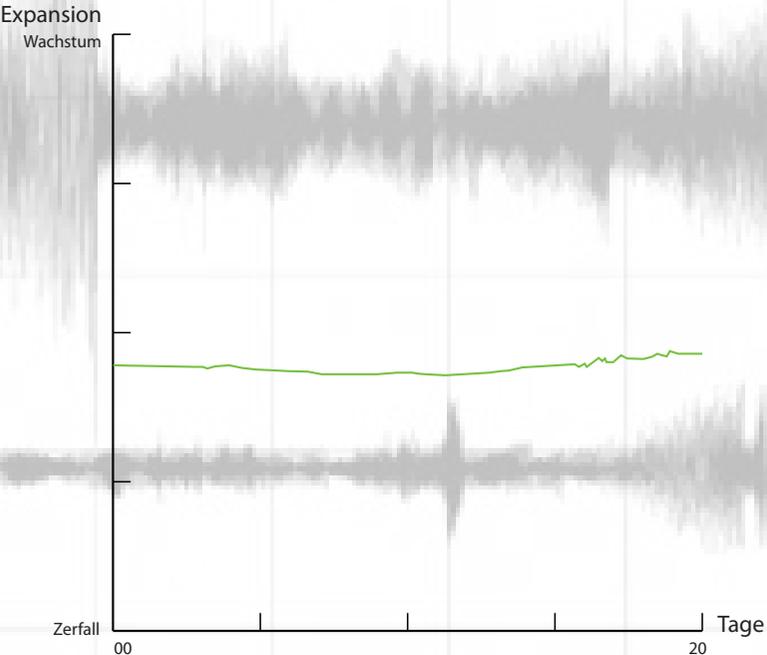
Der Supervoid beschreibt den Ort und die vorgefundenen Gegebenheiten, die in das Konzept integriert werden. Er befindet sich auf der Ebene des Gleiskörpers.

STADTMODELL

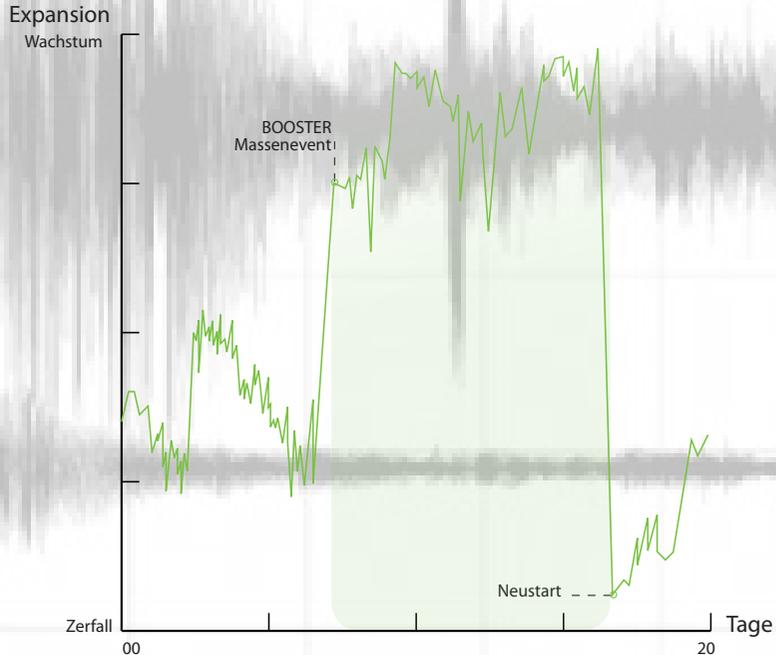
Stadt stellt ein extrem komplexes Gebilde dar, in dem eine Vielzahl unterschiedlicher Komponenten zusammen spielen und ein Gesamtbild erzeugen. Das Konzept der FFWD City versucht ein künstliches Stadtgebilde zu generieren, das aus vielen unterschiedlichen Typologien besteht und so die Anforderungen, die die Stadt und der spezielle Ort stellen, somit zu erfüllen. Da die FFWD City nicht mit den herrkömmlichen Werkzeugen eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes agiert, wurden für den Masterplan eigene "Charaktere der Fast Forward City" entwickelt. Jeder Charakter ist baulich und funktional anders formuliert, so dass auf Themen und Probleme, die der Ort vorgibt, reagiert werden kann. Dadurch entsteht ein heterogenes Zusammenspiel von diversen Strukturen, die sich spezifischen Aufgabebereichen widmen. Die unterschiedlichen Funktionen der Charaktere fördern eine kleinteilige Vorgehensweise über der Bahntrasse, die es zulässt durch eine gezielte Nutzung benachbarte Strukturen im Bestand zu stärken und eine maximale Funktionsdurchmischung über den Gleisen zu erzeugen.



Wachstum der urbanen Dichte im inner-städtischen Gebiet in einem Zeitraum von 20 Tagen

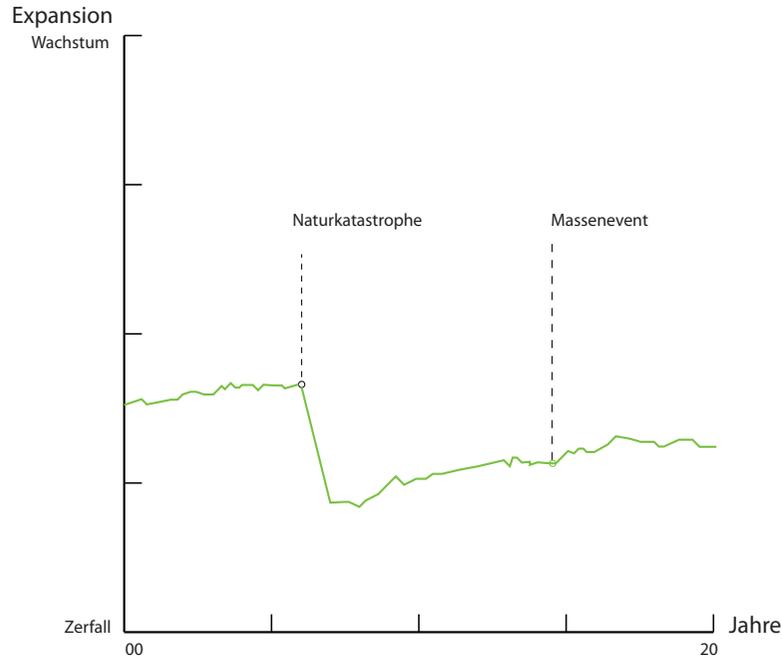


Wachstum der urbanen Dichte in der FFWD City in einem Zeitraum von 20 Tagen

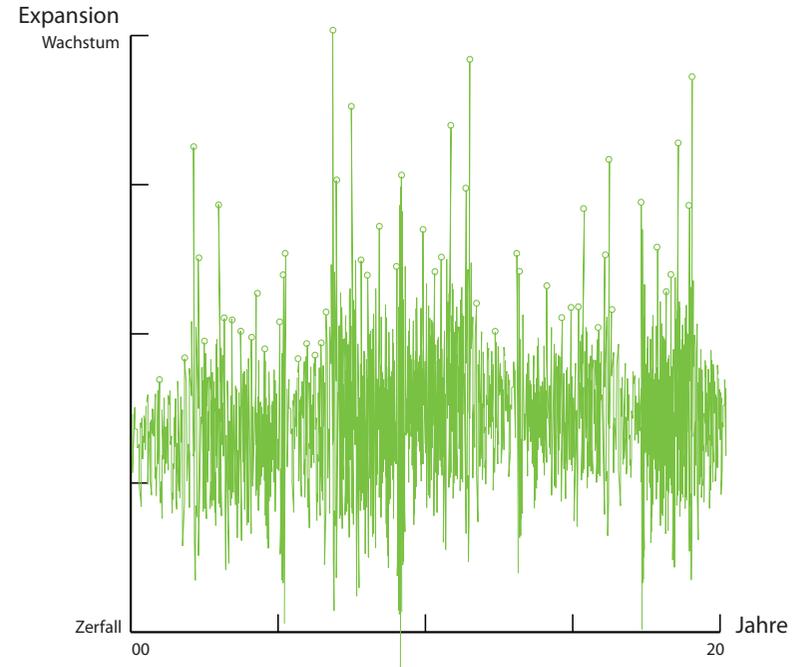


SUPER-WACHSTUM ¹⁵⁷

Wachstum der urbanen Dichte im inner-städtischen Gebiet in einem Zeitraum von 20 Jahren



Wachstum der urbanen Dichte in der FFWD City in einem Zeitraum von 20 Jahren





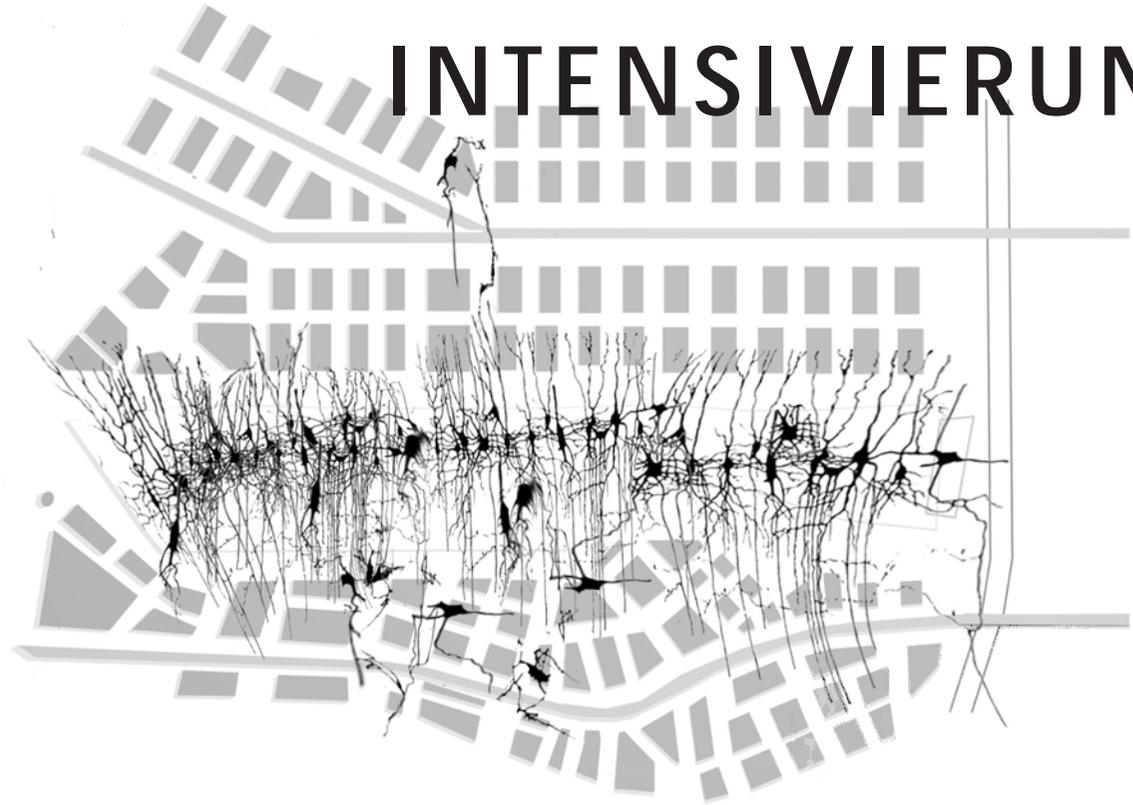
2014



2024

INTENSIVIERUNG

159



160 **GLEISINTENSIVIERUNG**

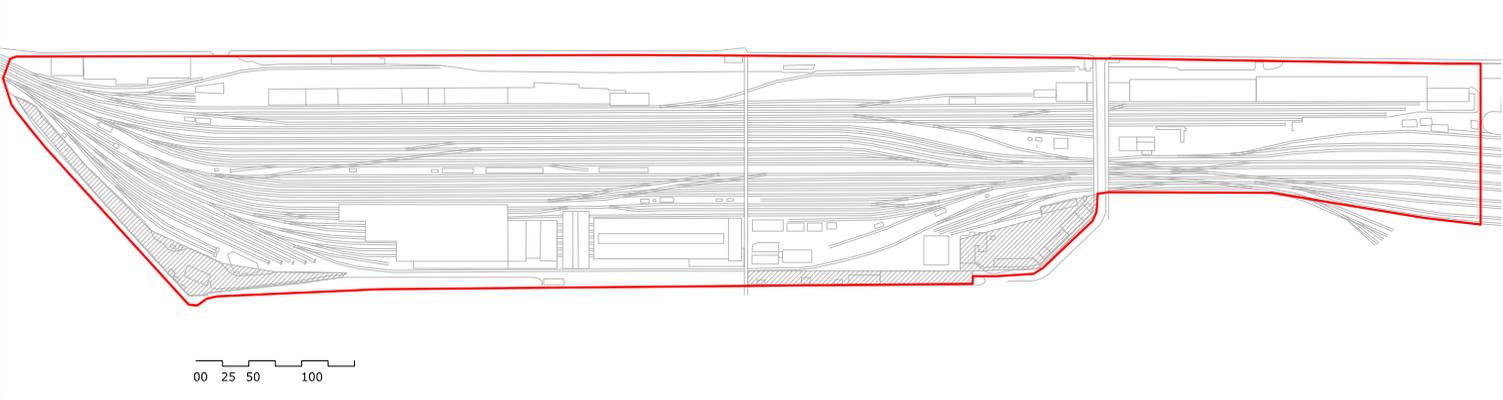
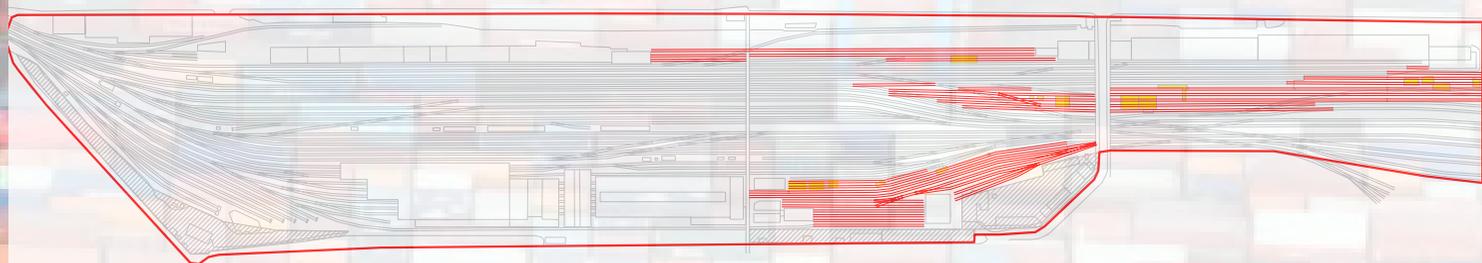


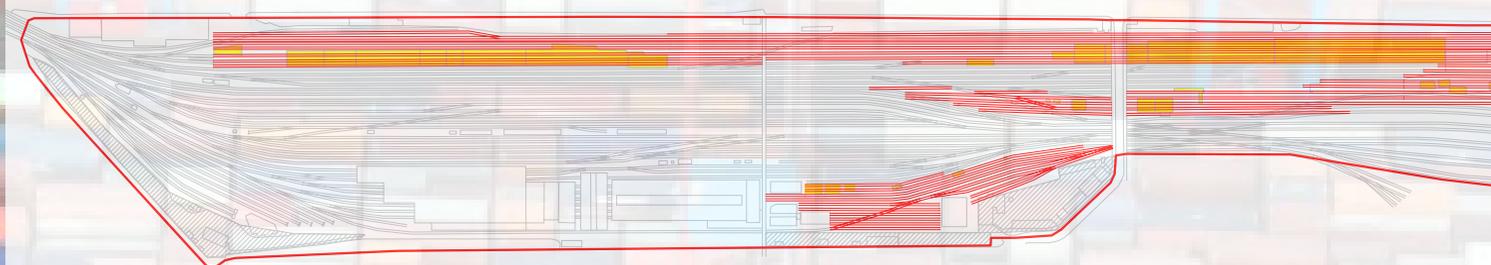
Abb.: Gleisanlage Bestand



INTENSIVIERUNG DER GLEISE
BRACHE FLÄCHEN WERDEN FÜR GLEISKÖRPER ADOPTIERT
ABBRUCH VON BRACHEN BESTAND ZWISCHEN GLEISEN

00 25 50 100

Abb.: Gleisanlage Intensivierung Phase I



INTENSIVIERUNG DER GLEISE
ABBRUCH BESTAND (LAGERHALLEN), STRASSE

00 25 50 100

Abb.: Gleisanlage Intensivierung Phase II

29% der CO² Emissionen in Österreich werden von Verkehr erzeugt¹

53% der Verkehrs CO² Emissionen in Österreich werden von Autos erzeugt¹

49% Zuwachs an Autozulassungen seit 1990²



1) Verkehrsclub Österreich: VCO - Studie, Klimafaktoren im Verkehr, Wien

2) Statistik Austria (2011): Statistik der Kraftfahrzeuge, Stand am 31.12.2010, Wien

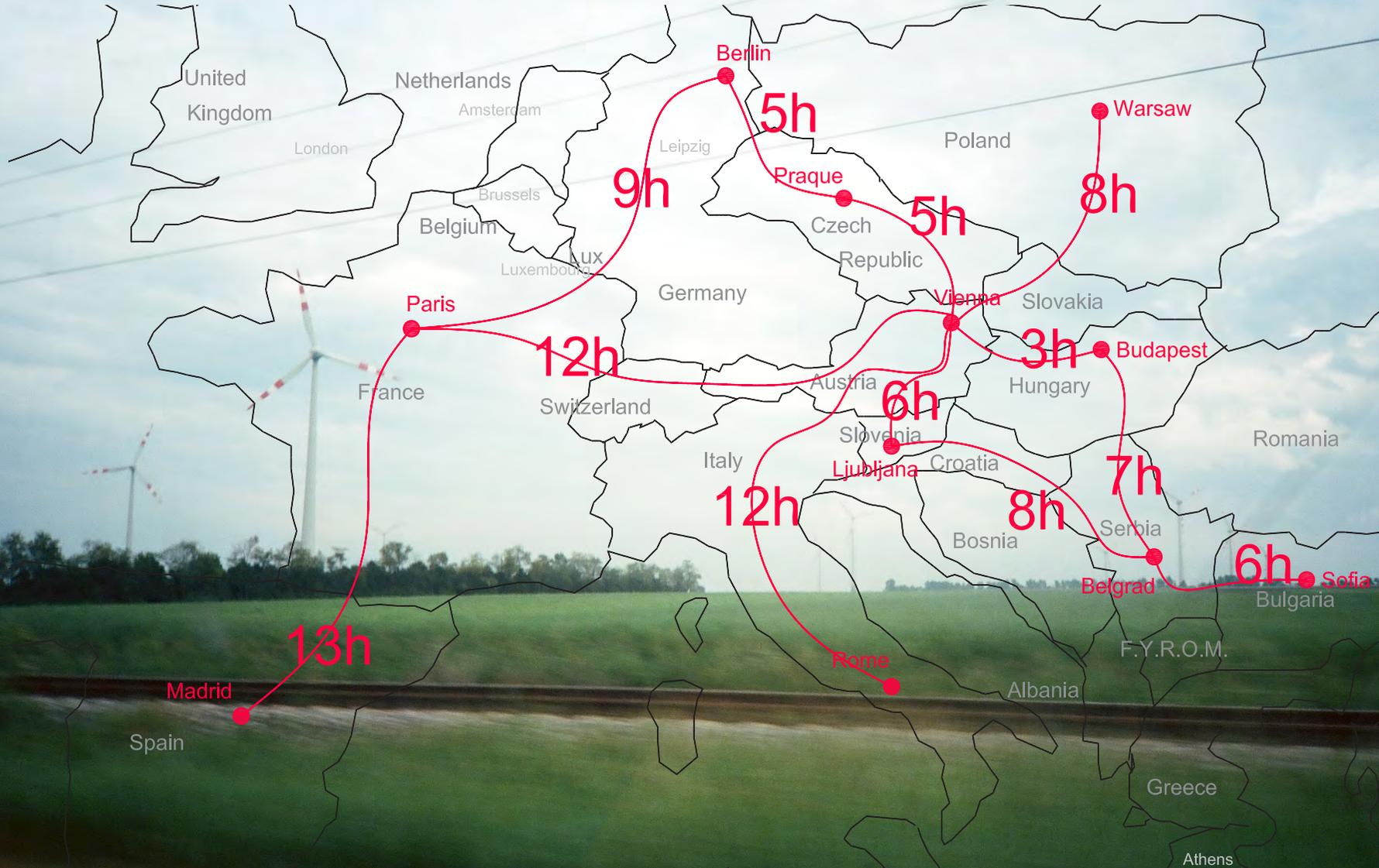
VERKEHRSSYSTEM: BESTEHENDE INFRASTRUKTUREN NÜTZEN

Durch die innerstädtische Lage des Planungsareals kann die bestehende Verkehrs-Infrastruktur optimal genutzt und ausgebaut werden. Die neu entstehenden Querverbindungen für Fußgänger über dem vormals trennenden Leerraum werden in erster Linie auch kürzere Wege für Anrainer schaffen. Das System des entworfenen Stadtgebildes basiert auf dem Maßstab Fußgänger, dh. innerhalb der FFWD-City soll es keinen Autoverkehr geben. Die bestehende Transportinfrastruktur der Schienen kann optimal genutzt werden. Mobile Architekturen, Güter und bespielte Züge können somit einfach und ohne Mehraufwand zwischen den europäischen Städten verkehren. Zur internen Erschließung der Stadt gibt es einen Zug der permanent zwischen dem Technischen Museum und dem Westbahnhof verkehrt. Die Haltestellen können je nach Bedarf verlegt bzw. eingefügt werden. Die Fast Forward City produziert somit keine CO₂ Emissionen durch Verkehr und unterstützt zusätzlich durch sein Energiekonzept die Umwelt.

- über 250 km/h
- über 250 km/h (in Bau/Planung)
- 180 bis 250 km/h
- sonstige Fernstrecken



VERKEHRSKONZEPT EUROPA





Abfahrt *Departure*

Zeit
Time

aktuell
actual

Zug
Train

nach
to

17:27

17:30

EC

Verona

ohne 1. Klasse!

17:30

17:40

ÖBB *EC*

Ljubljana/FFWD CITY

17:38

FFWD

Graz

17:42

R

Rosenheim

über Jenbach, Wörgl Hbf

17:46

R

Steinach

17:50

ÖBB *EC*

Paris/FFWD CITY

18:06

REX

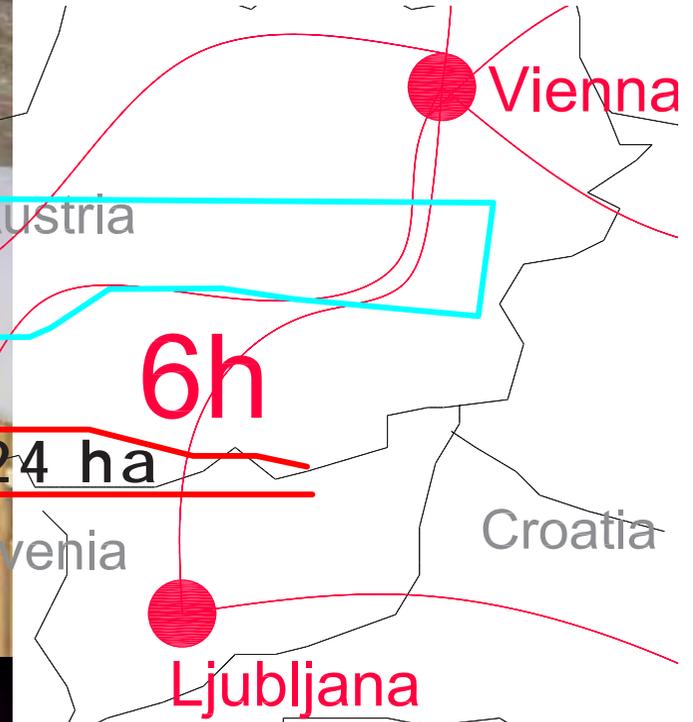
Kufstein

über Jenbach, Wörgl Hbf

18:07

REX

Landeck-Zams



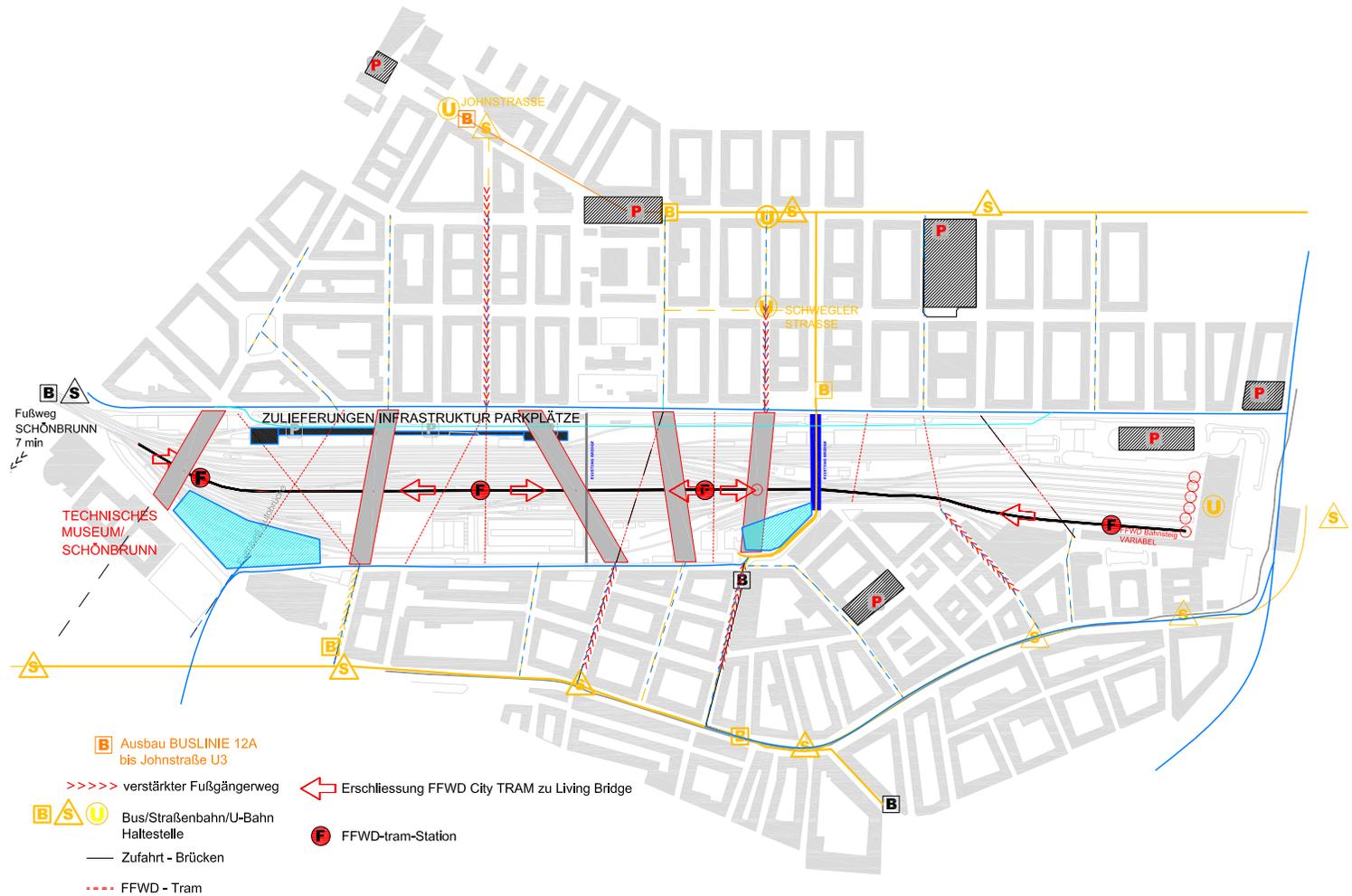
Die bestehende Infrastruktur der Zugverbindungen ermöglicht einen einfachen Transfer zwischen den Städten. Es ist vorstellbar, dass in anderen Städten ebenfalls räumliche Systeme über den Schienen-Leerräumen entstehen, die sich untereinander vernetzen. Somit kann zum Beispiel ein Event mit seiner notwendigen Infrastruktur zwischen den Städten pendeln, oder permanent bespielte Züge ähnlich einem Zirkus können in den Städten flexibel Station machen.

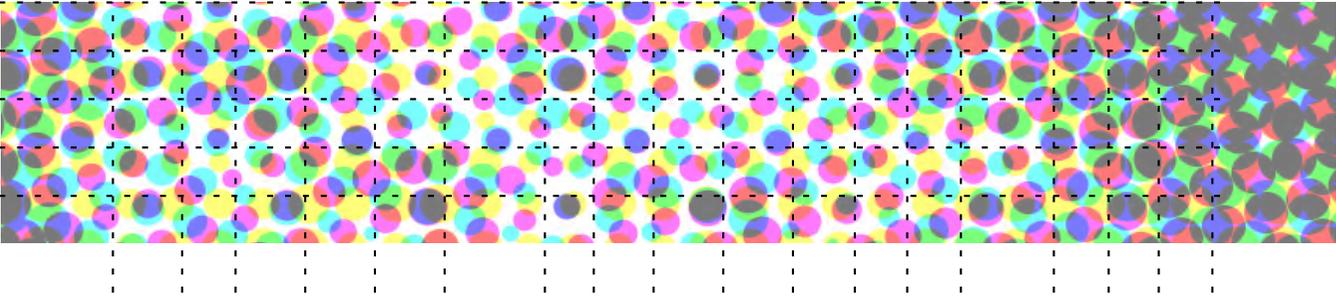
FFWD CITY- Brücke 0.1

FFWD CITY-TRAIN



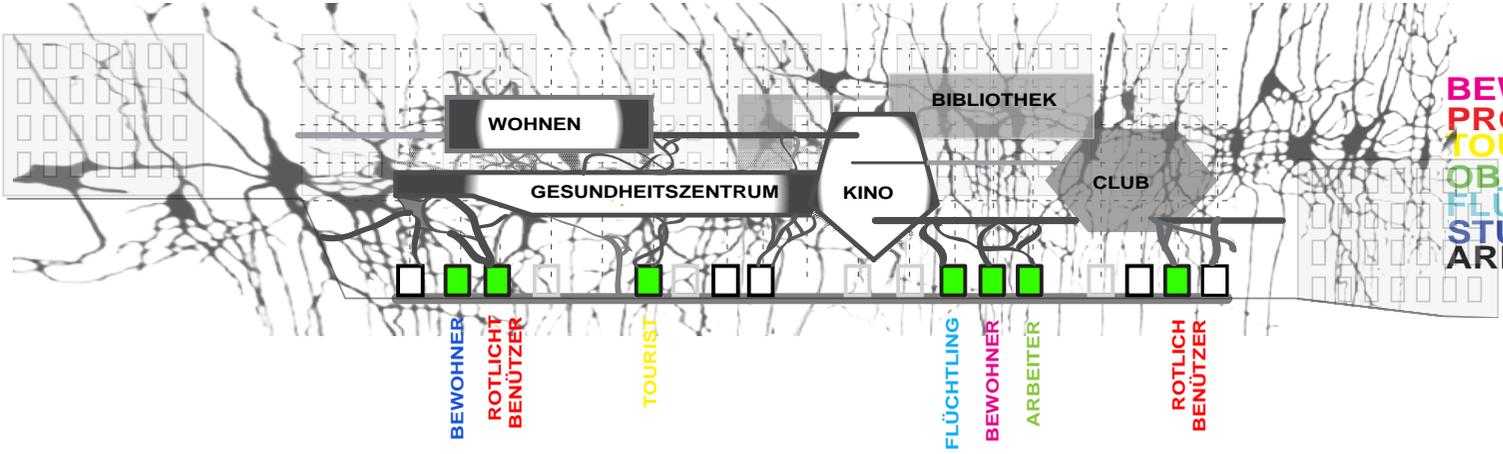
VERKEHRSKONZEPT FFWD CITY 169





BEWOHNER
 PROSTITUIERTE
 TOURIST
 OBdachLOSER
 FLÜCHTLING
 STUDENT
 ARBEITER

MAX. NUTZER-MISCHUNG

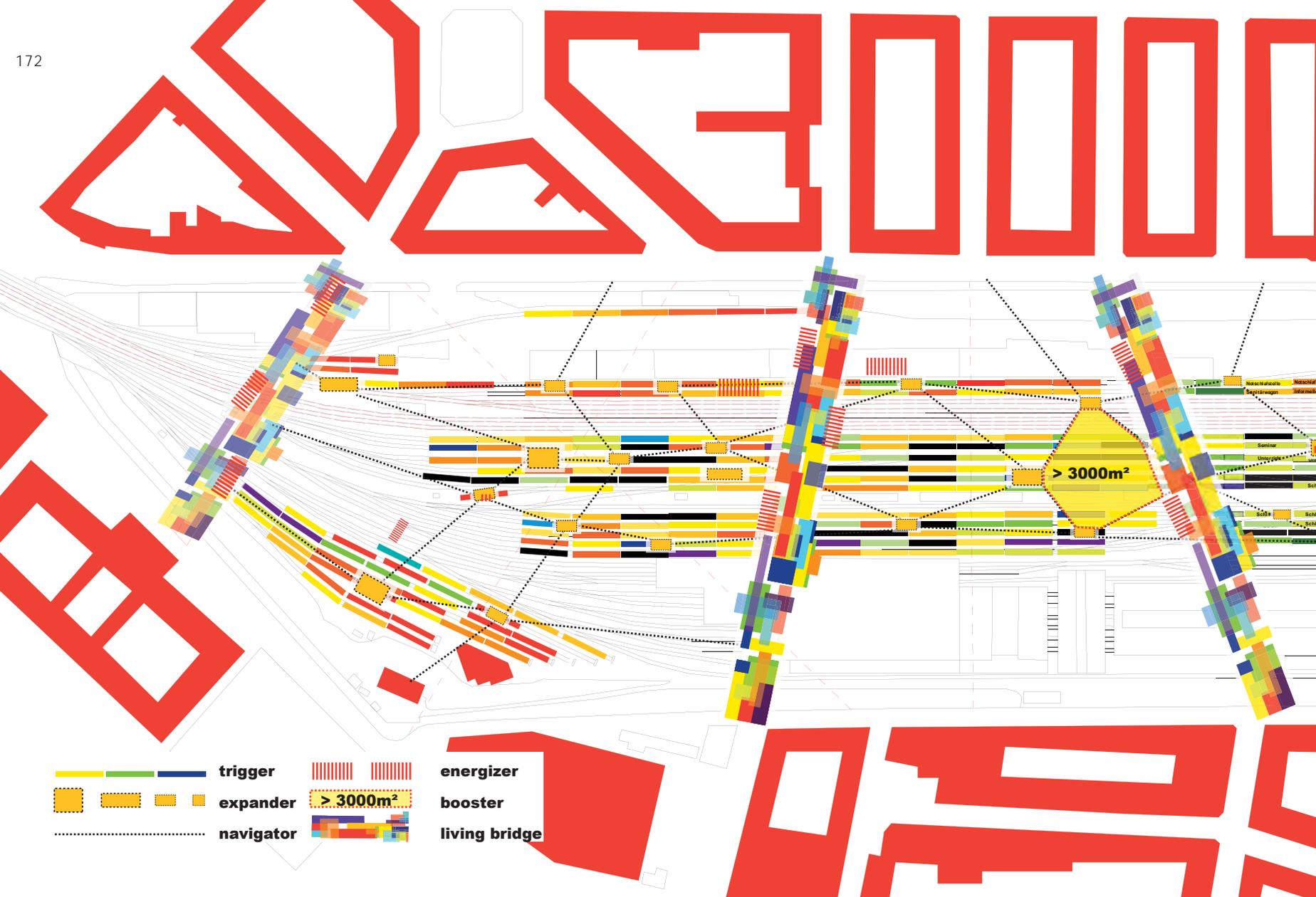


BEWOHNER
 PROSTITUIERTE
 TOURIST
 OBdachLOSER
 FLÜCHTLING
 STUDENT
 ARBEITER

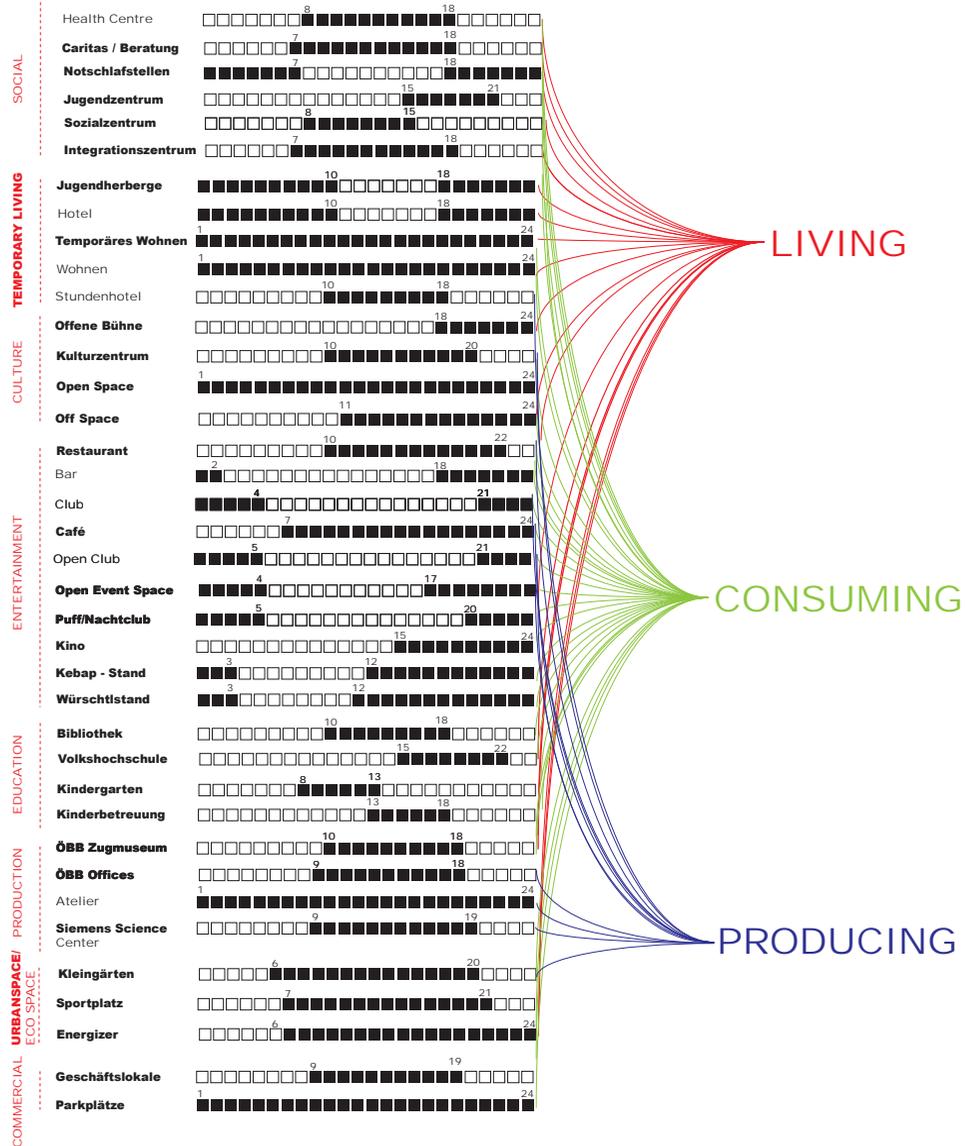
VERTIKALES WACHSTUM DES SYSTEMS DURCH NACHFRAGE

FUNKTIONALE DURCHMISCHUNG

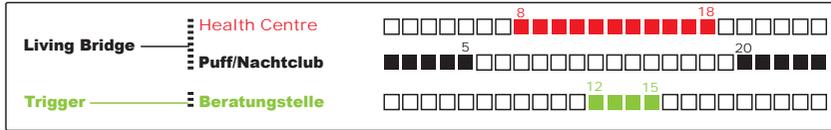
Das Konzept der FFWD City formuliert Funktionen im Gegensatz zur aktuellen Stadtplanung nicht nach ihrer Tätigkeit, sondern nach der Dauer der Aktivität. Wesentlich ist also der Faktor Zeit, der das gesamte System bestimmt und programmiert. Die Zugwaggone ermöglichen temporäre kleinteilige Nutzung, die sich diesem Infrastrukturräum bedient und anpasst. Auf der Ebene über den Zügen, kann in Interaktion mit dem Wegenetz Raum temporär hinzugefügt und beliebig verschoben werden. Schließlich bieten die großen Brücken permanenten Raum, der jedoch flexibel genutzt werden kann. Die Brücken bieten zusätzlich geschlossenen Raum und die Möglichkeit eine Funktion über einen längeren Zeitraum anzusiedeln. Dieses ist wichtig für den Kreislauf der Stadt, da Stadt ein gewisses Maß an permanenten Raum braucht. Dieser dient zur Orientierung in der Stadt sowie auch als Basisgerüst oder Infrastruktur der Stadt.



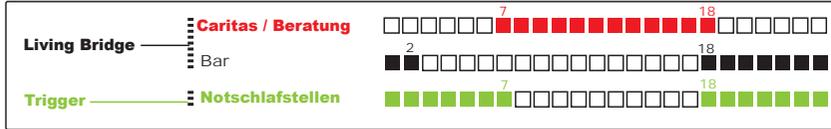
174 ZEIT-RAUM-STRATEGIE



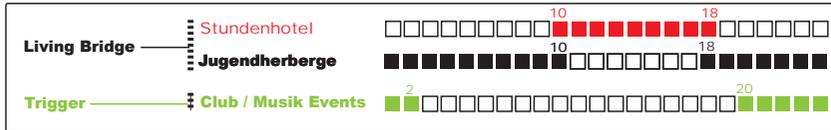
Safer Sex



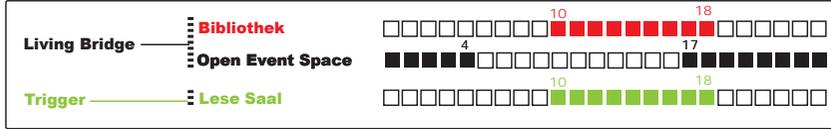
Social



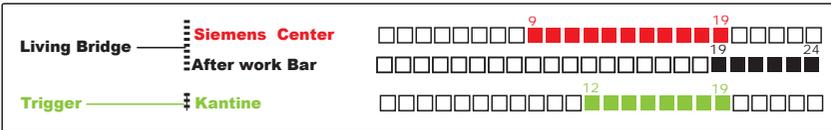
Have fun



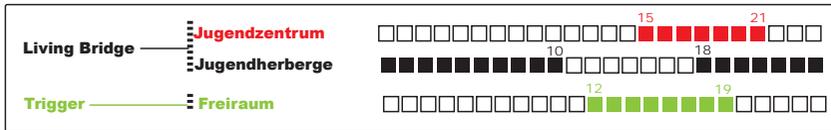
Reading



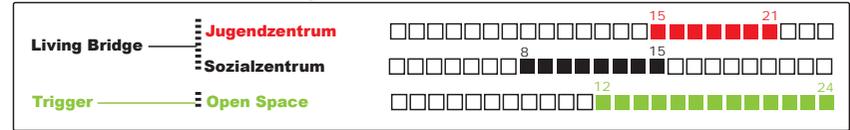
Science



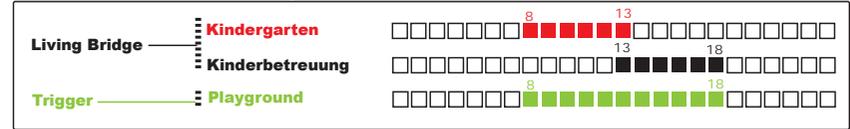
Youth



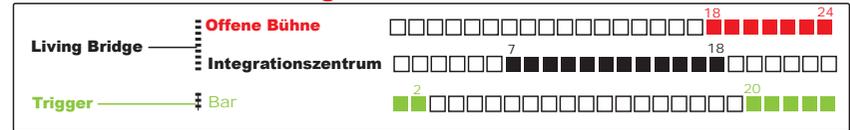
Social / youth



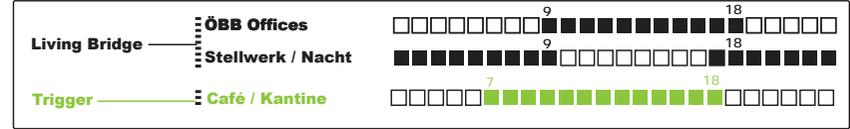
Kids Space



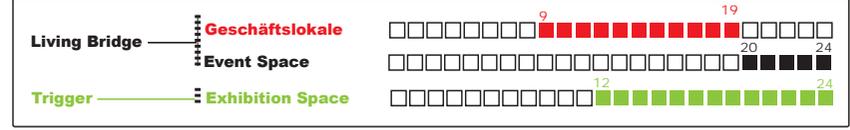
Conecting Culture



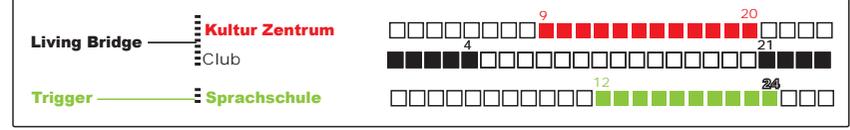
Öbb

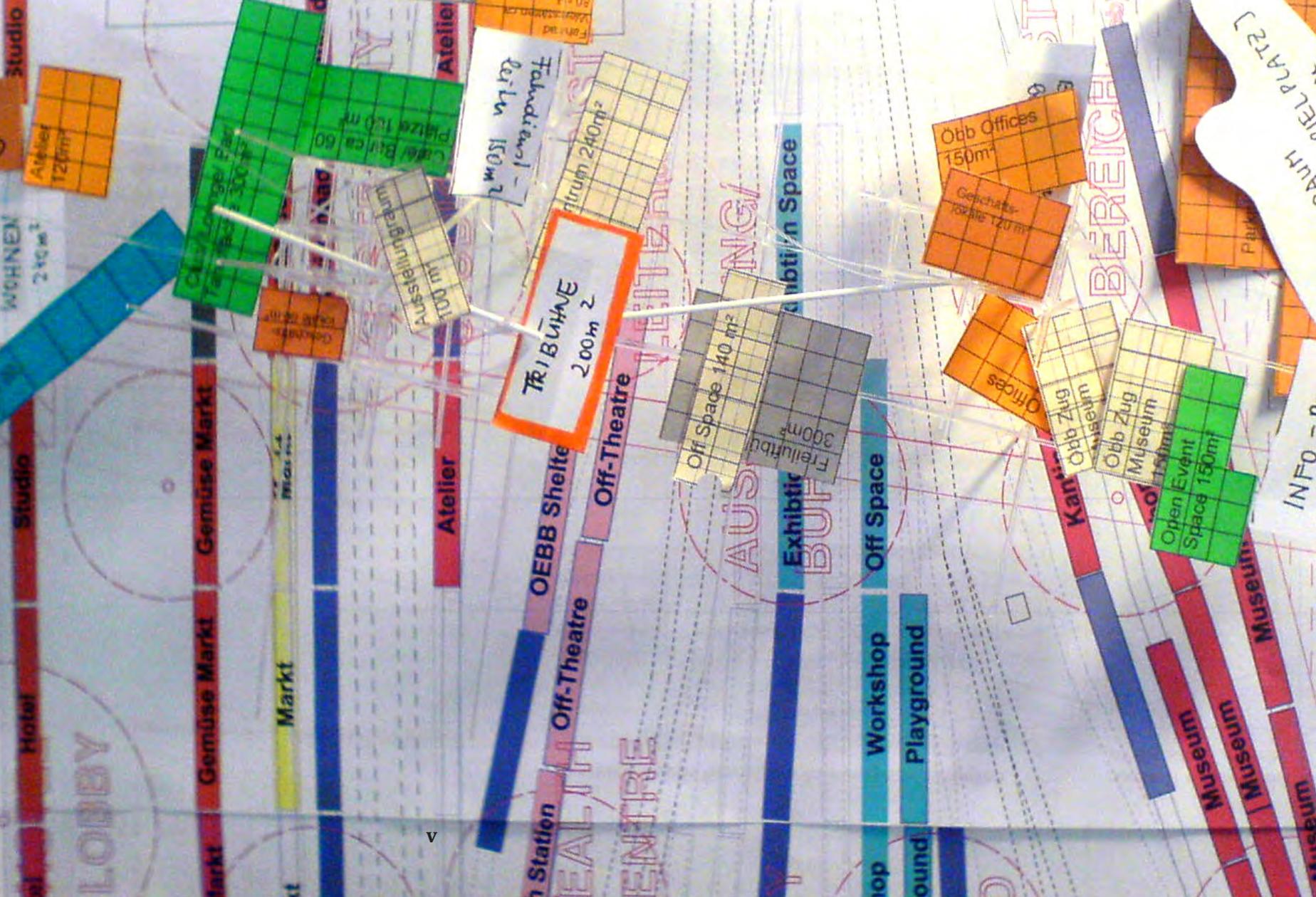


Comercial



Culture / Dance





Hotel Studio

studio

WOHNEB
240 m²

Atelier
120m²

Gemüse Markt Gemüse Markt

City Space Bar
120m² x 30m²

Geschäfts
120m²

Markt Markt

Atelier
120m²

Club Bar ca. 60
Platze 120 m²

Ausstellungsraum
100 m² x 100 m²

Atelier

Atelier

Fabrikations-
Kette 150m²

TRIBÜHNE
200m x 2

OEBB Shelter
Off-Theatre

Atrium 240m²

Station

Off-Theatre

THEATRE

Off Space 140 m²
Freiluftbu
300m²

AUSSTELLUNG

Exhibiti
BUF

Exhibition Space

Workshop
Playground

Workshop
Playground

Off Offices
150m²

Geschäfts-
120m²

Offices

Offb Zug
Museum

Offb Zug
Museum

Open Event
Space 150m²

Museum

Museum

Museum

Museum

Museum

Museum

Playground

Playground

INFO -

SAUT
[PART 2]

v

“Heute wohnt man in A, arbeitet in B, kauft ein in C und ist in D nur soweit interessiert, wie man schnell mit dem Auto durchkommt”

- WOHNGBIET GESCHÄFTSVIERTEL
- GEMISCHTES BAUGEBIET - GESCHÄFTSVIERTEL
- WOHNGBIET
- WOHNGBIET - BILDUNG
- WOHNGBIET - KULTUR
- GEMISCHTES BAUGEBIET - BETRIEBSGEBIET
- GEMISCHTES BAUGEBIET
- ERHOLUNGSGBIET
- WOHNGBIET - SOZIAL

- 17%
- 16%
- 13%
- 12%
- 11%
- 09%
- 09%
- 09%
- 04%

ENTERTAINMENT
Bar

SOCIAL
Helpdesk

PRODUCTION
ÖBB Offices

CULTURE
-

TEMPORARY LIVING
Hotel
Youth Hostel

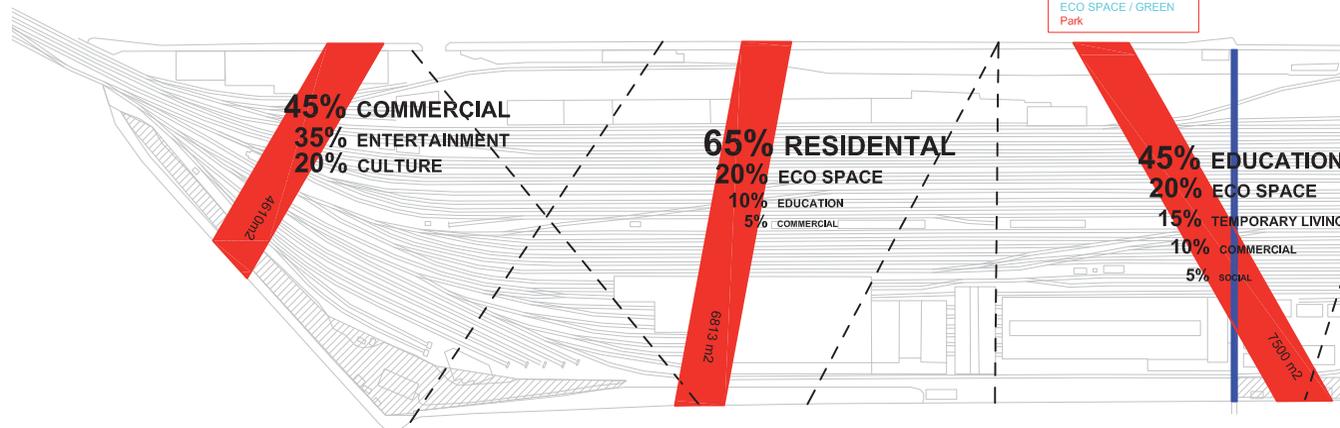
EDUCATION
University

COMMERCIAL
Shops

URBAN SPACE
-

ECO SPACE / GREEN
Park

100%
URBAN LIFE



- ENTERTAINMENT**
Bar
Gastronomy
- SOCIAL**
Youth Centre
Health Centre
- PRODUCTION**
Bike Factory
Siemens Science Centre
-
- CULTURE**
Studios
Exhibition Space
-
- TEMPORARY LIVING**
Wohnateller
Apartment
- EDUCATION**
Library
Kindergarten
- COMMERCIAL**
Shops
Shops
- URBAN SPACE**
Event Space
- ECO SPACE / GREEN**
Kleingärten
Park
Park

BRÜCKE 0.1

- ENTERTAINMENT**
Cafe
Event Space
Gastronomy
Tribüne
Open Air Stage
Info
- PRODUCTION**
Fahrradwerkstatt
OEBB Offices
- CULTURE**
Kulturzentrum
OEBB Museum
- TEMPORARY LIVING**
Hotel
Wohnateller
Wohnateller
- COMMERCIAL**
Shops
Shops
- ECO SPACE / GREEN**
Park
Park

Flächenwidmung

Generalisierte Flächenwidmung

- Erholungsgebiet
- Friedhof
- Gemischtes Baugebiet
- Gemischtes Baugebiet - Betriebsbaugebiet
- Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel
- Gartensiedlungsgebiet
- Industriegebiet
- Ländliches Gebiet
- Schutzgebiet
- Sondergebiet
- Verkehrsband
- Wohngebiet
- Wohngebiet Geschäftsviertel

ECOSPACE

TEMPORARY LIVING

PRODUCTION

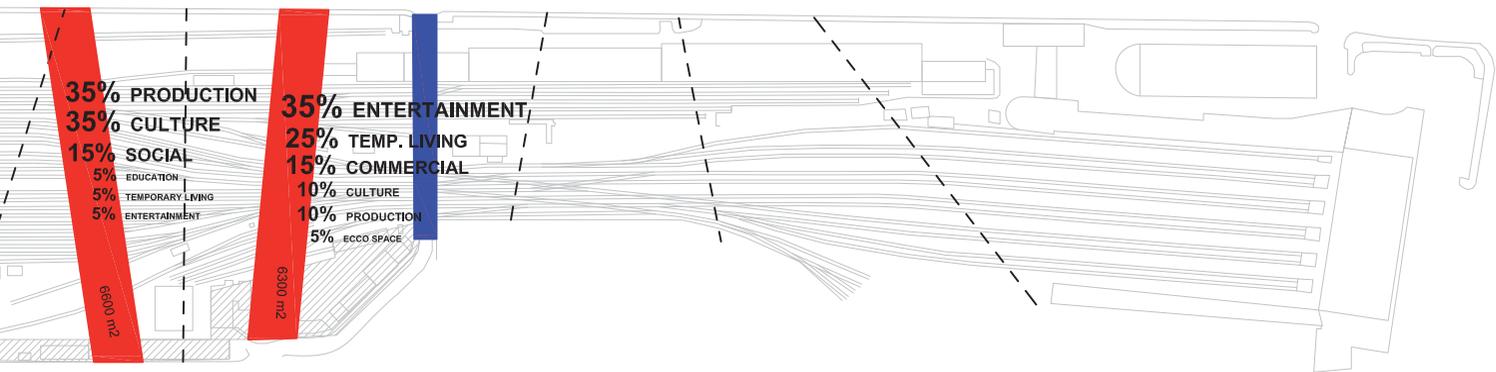
COMMERCIAL

RESIDENTIAL / CULTURE / SOCIAL / EDUCATION

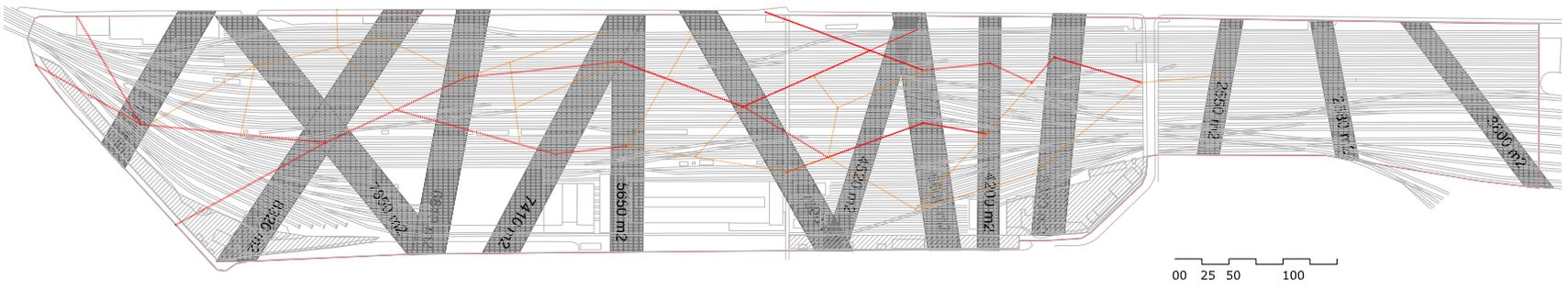
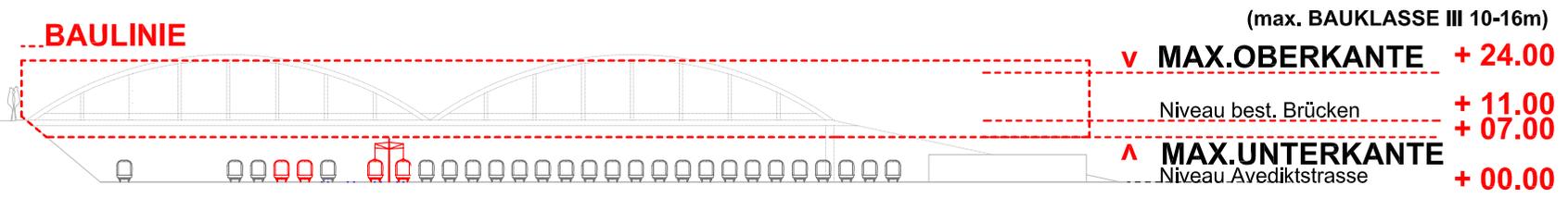
ENTERTAINMENT



BRÜCKE 0.1



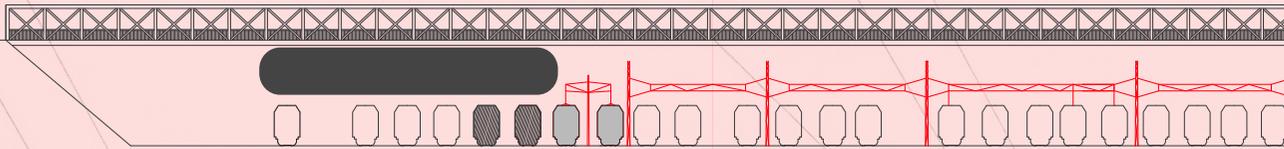
RICHTLINIEN FÜR NEUE BRÜCKEN



● MÖGLICHE NUTZUNG ÜBER WAGGONS

— AKTIVE LEITUNGEN ÜBER WAGGONS

BESTAND
2009



GLEISE
FRACHTENBAHNHOF

Bereich Hauptvershub,
Transport der Waggons
über Elektro- bzw.
Dieselloks.

AKTIVE
REISEGLEISE

Gleise für den Verkehr
mit darüberliegenden
Leitungen.

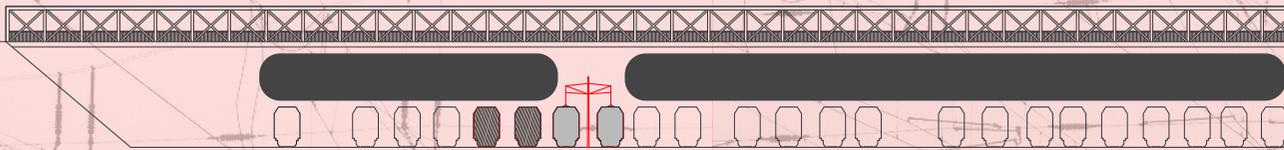
ABSTELLGLEISE

Abstellgleise für den Nah- und Fernverkehr.
Derzeitiger Betrieb teilweise über darüber
liegende Leitungen (ICC).

Hauptgleise
Frachtenbahnhof
Die beiden Gleise werden ständig
für Vershub befahren.



ZUKÜNFTIGE
ENTWICKLUNG



GLEISE
FRACHTENBAHNHOF

Betrieb mit Elektro-Loks

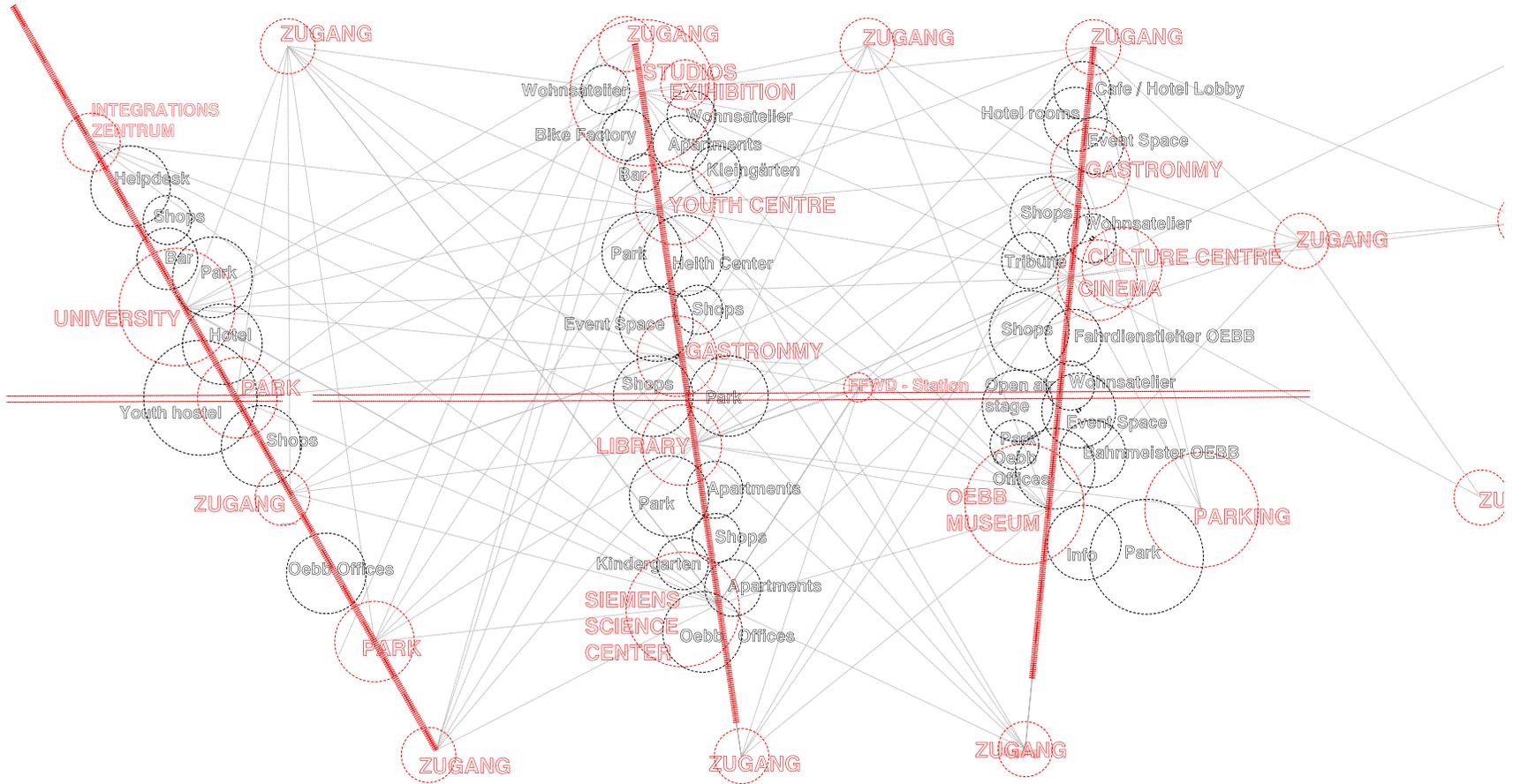
AKTIVE
REISEGLEISE

Leitungen über diesen
Gleisen werden erhalten.

ABSTELLGLEISE

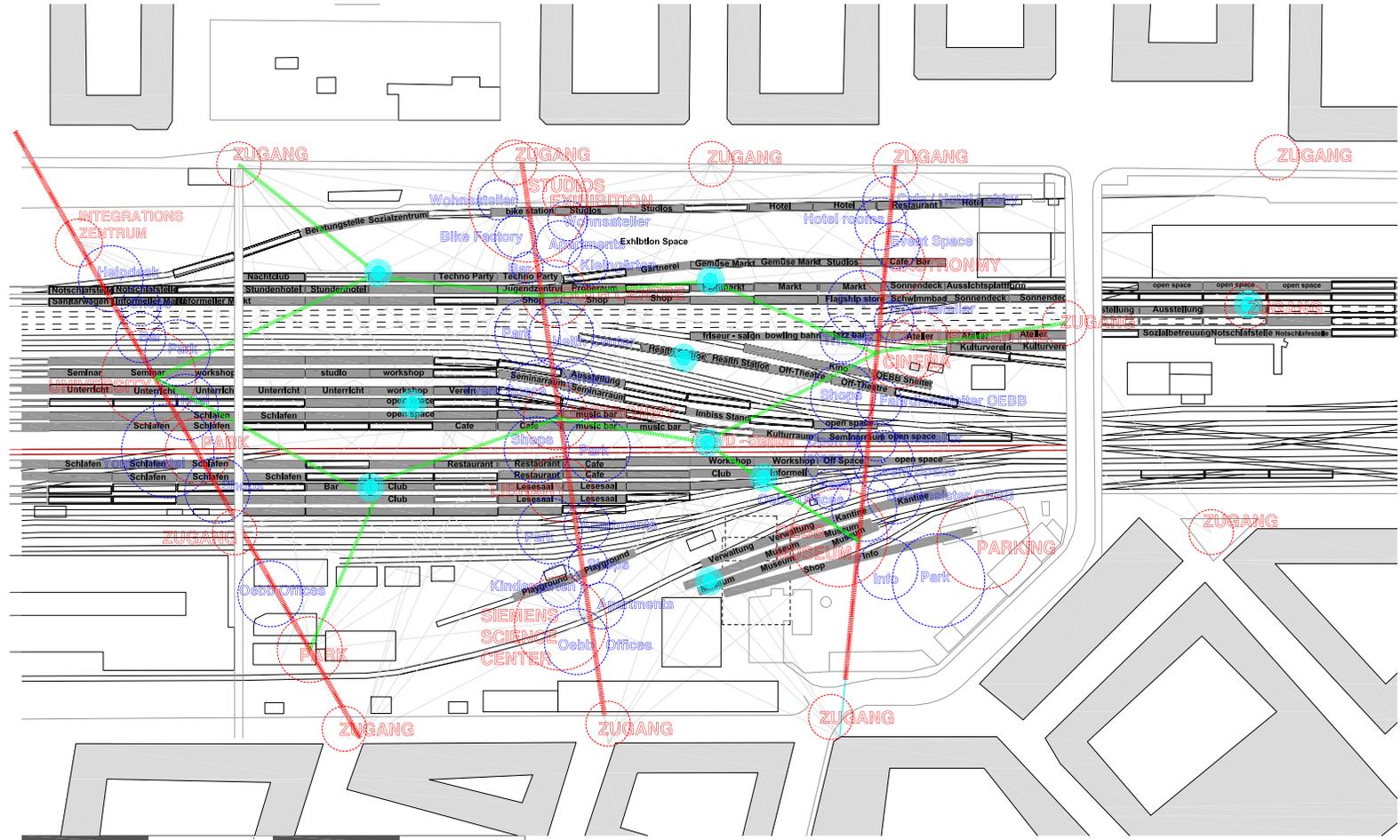
In Zukunft nur noch mit Elektro-Loks befahren.
Daher keine Benutzung der darüberliegenden
Leitungen mehr.

FUNKTIONSSZENARIO WEGENETZ



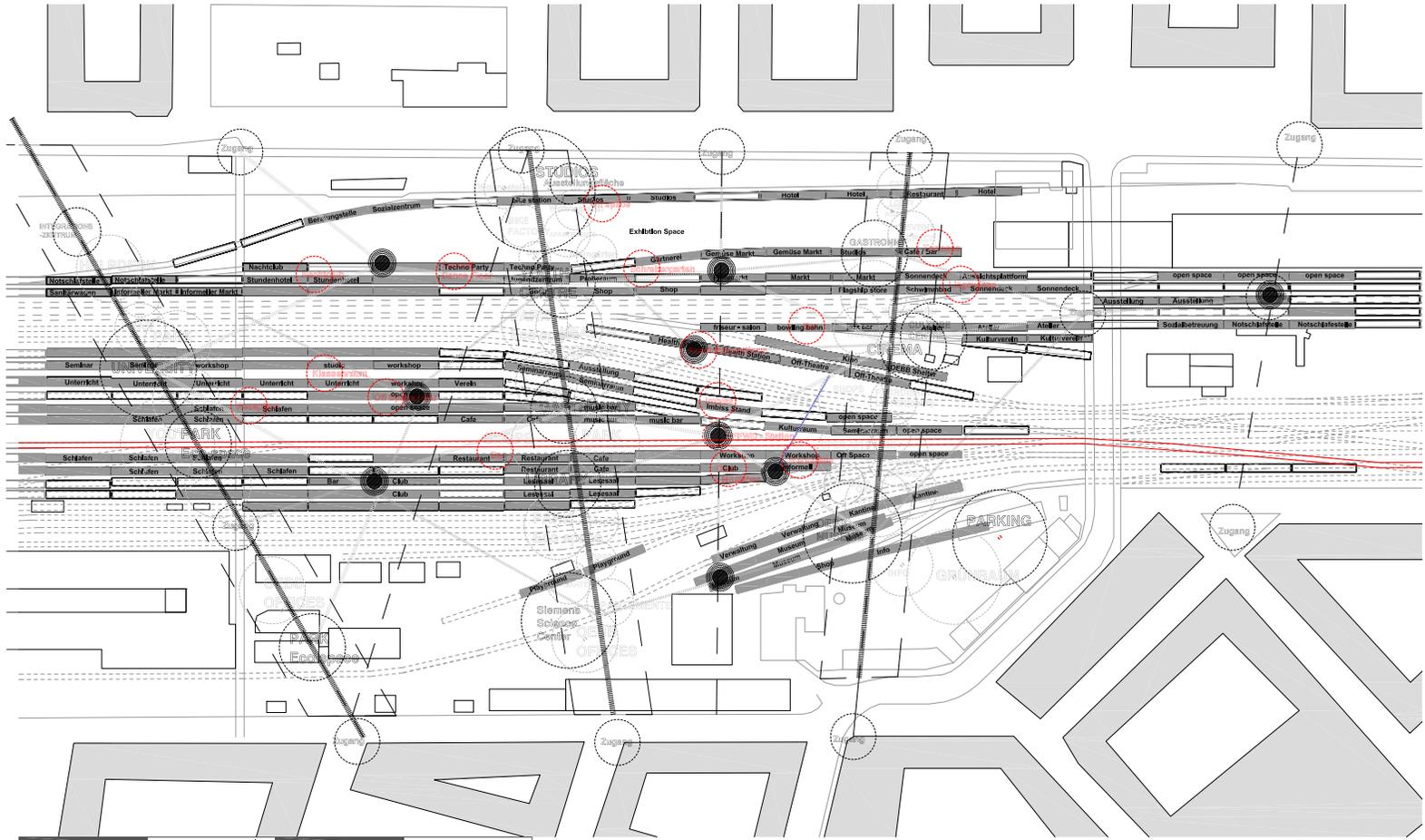
- function Hotspot - Living Bridge
- function Function - Living Bridge
- Connections Hotspots
- ▬ Living Bridge

FUNKTIONSSZENARIO NAVIGATOR 0.1



 Trigger - High Density
  Navigator basic

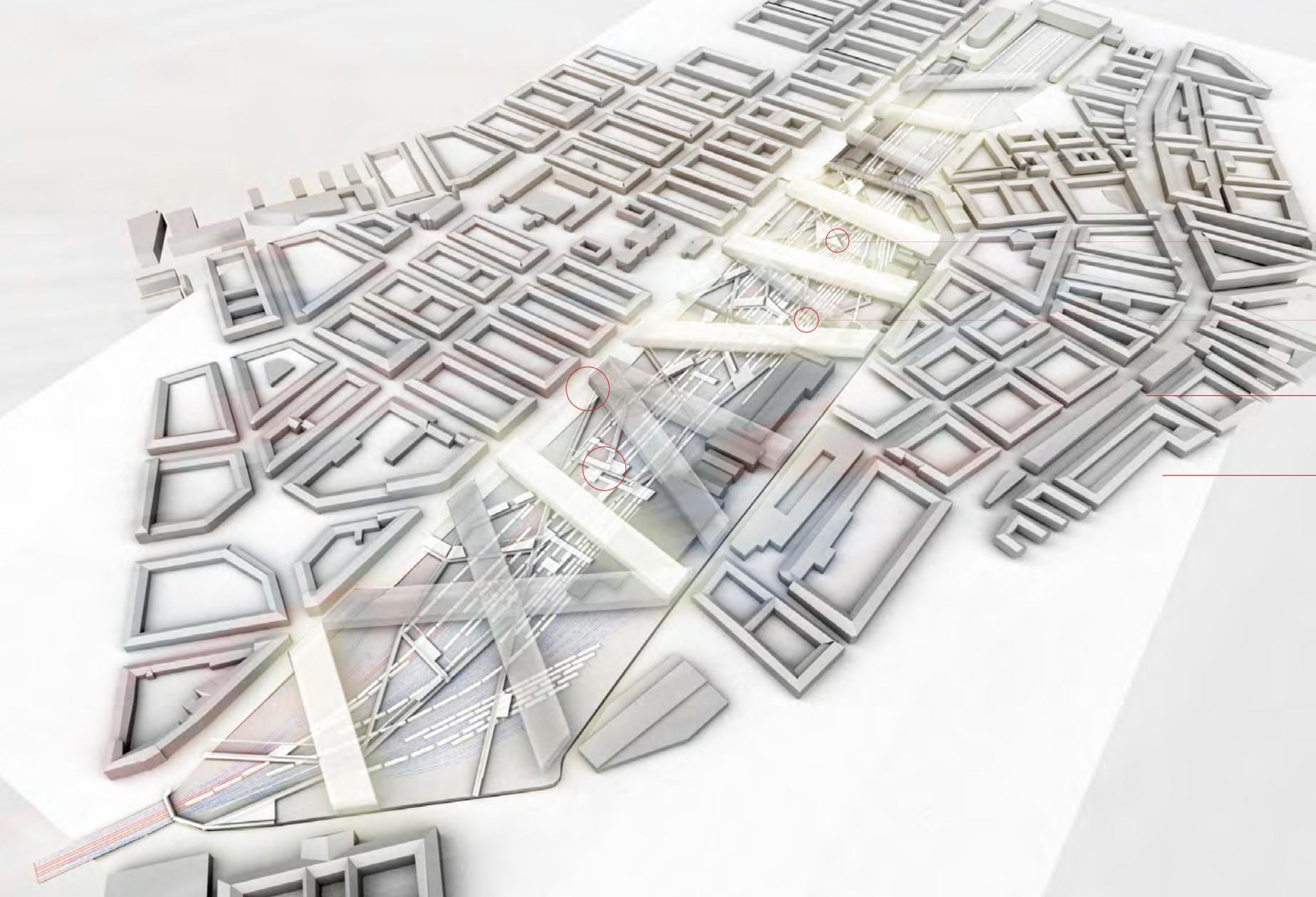
FUNKTIONSSZENARIO EXPANDERS 187



Masterplan - Fragment - FFWd CITY
M: varlabel 20110202

- Expander - szenario 0.1
- Trigger - High Densitiy
- Navigator basic
- Navigator path

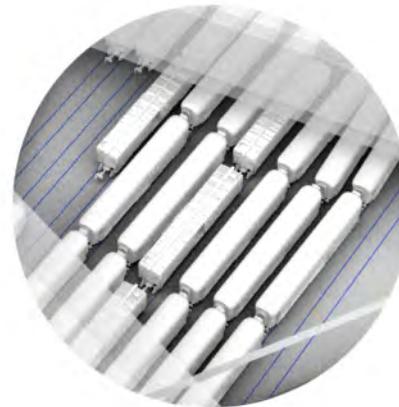
Expander szenario 0.1



CHARAKTERE

ZOOM IN:

NAVIGATOR



TRIGGER

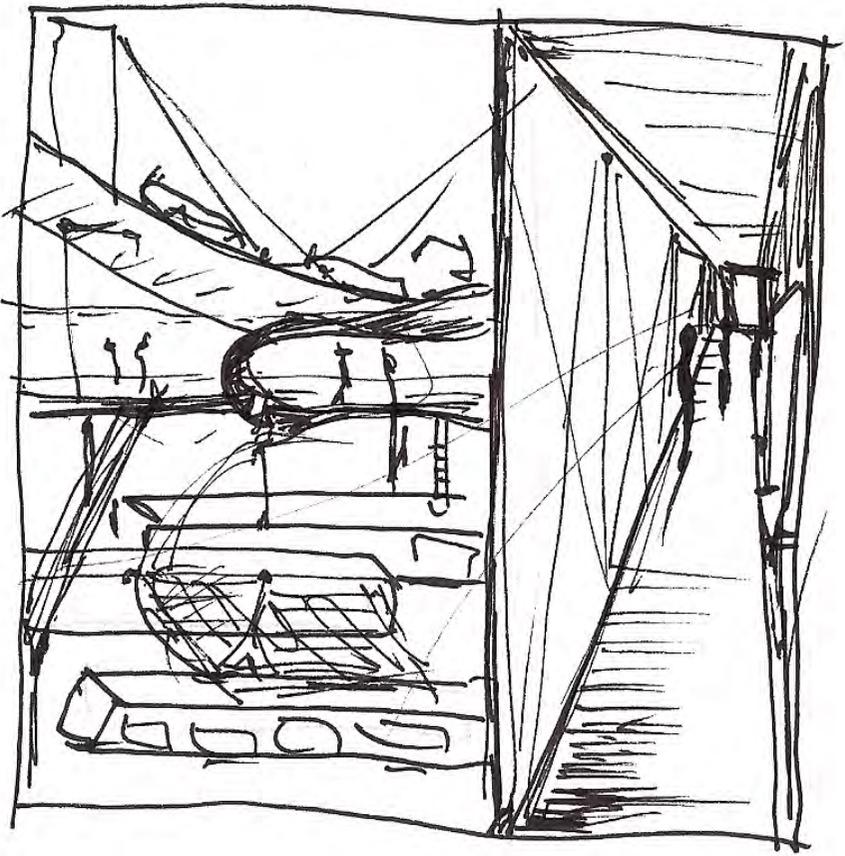
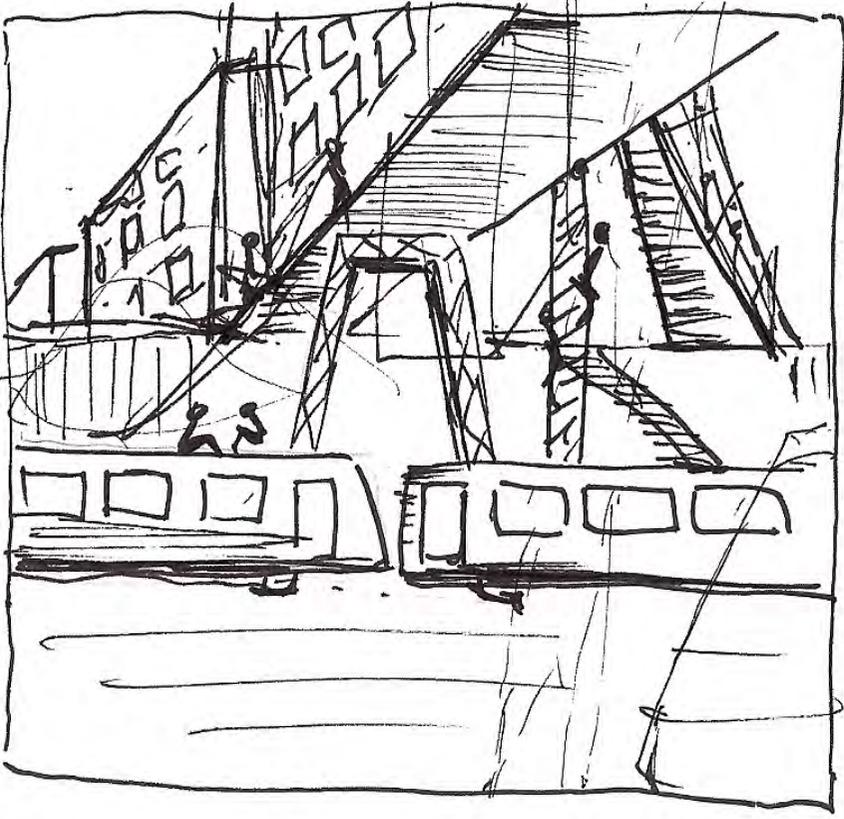
STÄDTEBAU STRATEGIE

EXPANDER



LIVING BRIDGES

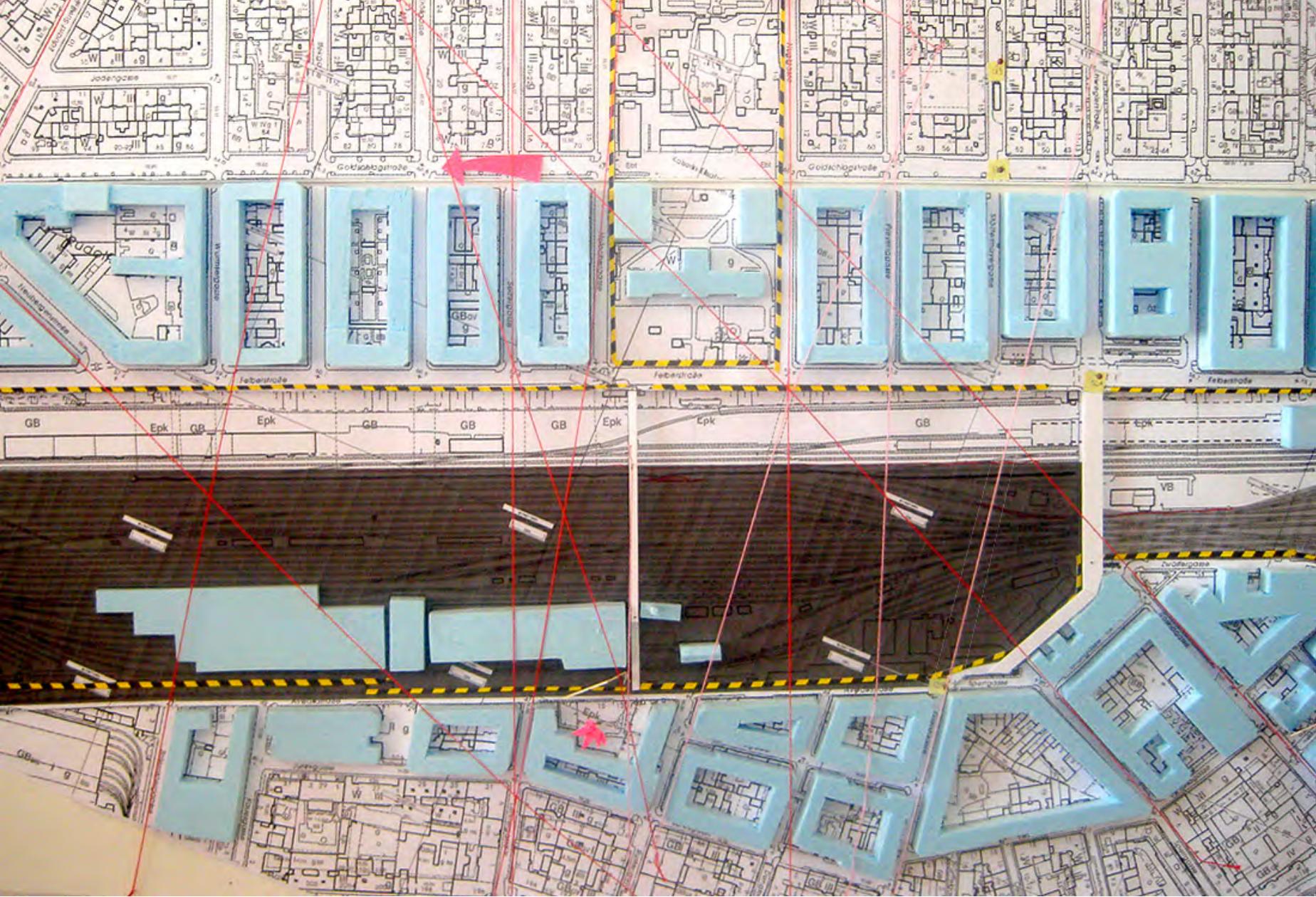




LIVING BRIDGE

Die grundlegende Aufgabe der Living Bridges ist es, den abgetrennten Leerraum in die Stadt zu integrieren und die vorhandene Barriere aufzubrechen. Die Stadtstruktur wird in den Luftraum hineingezogen und füllt ihn mit Leben. Die Living Bridges verbinden, in ihrer Funktion als Brücke, die zwei vormals isolierten Nachbarviertel. Diese grundlegende Funktion der Brücke als kürzeste Verbindung zweier Punkte über einem unüberwindbaren Hinderniss wird erweitert, in dem die Brücken mit Funktionen aufgeladen werden.

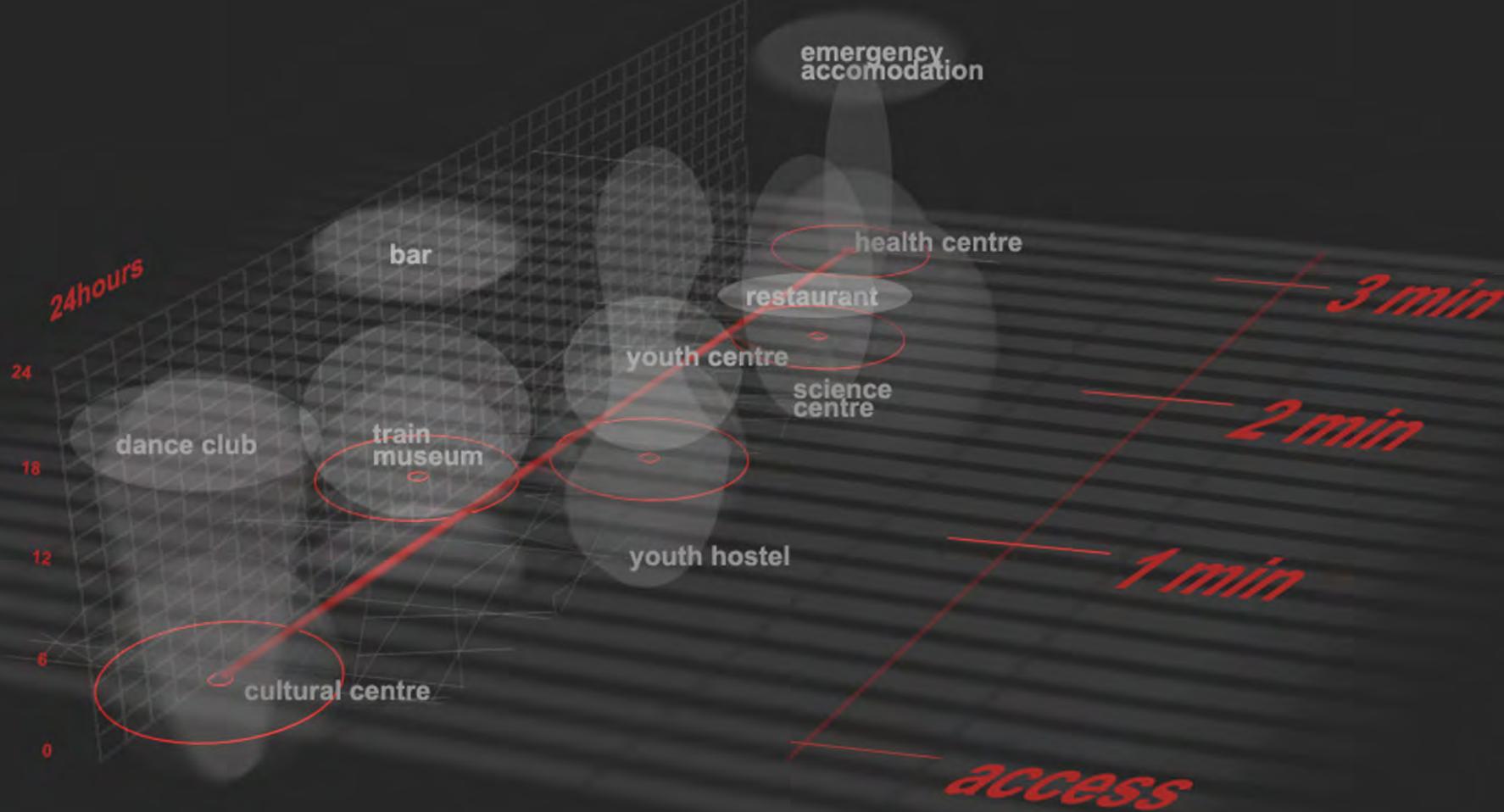
Die Lage der Brücke entsteht aus der Weiterführung der Stadtstruktur der angrenzenden Stadtvierteln. Die Living Bridges besitzen ein hochverdichtetes Funktionsnetz welches so angeordnet ist, dass die Brücken 24 Stunden pro Tag benützt werden. So kann der Raum am Tag als Volksschule genutzt werden, in der Nacht in Zusammenspiel mit bespielten Zügen darunter zu einem Theater werden. Dadurch entsteht ein Stadtteil der rund um die Uhr bespielt werden kann und so eine sanfte soziale Kontrolle über die in der Nacht eher dunkle, verlassene Bahntrasse impliziert.



Da die Living Bridges die Haupteinschließung der Stadt beschreiben, sind besonders die Anschlusspunkte zu dem angrenzenden Gebiet wichtig. Diese sollen als urbane Hot Spots, also Funktionen, die eine breite Masse bedienen, formuliert werden. Als „Tor zur Stadt“ werden von den Hauptbrücken aus die Benutzer in das System integriert und verteilt. Die Brücken sollen mit ihren Funktionen Infrastruktur für das gesamte Benutzerspektrum bieten, wie Bewohner, Anrainer, Städter, Touristen, Reisende und Arbeiter.

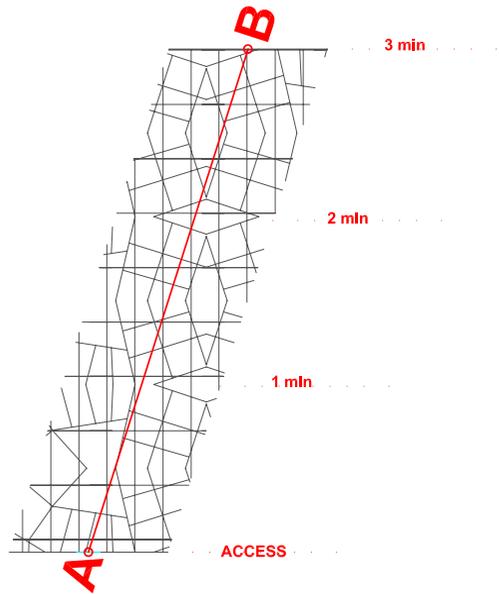
Die Living Bridges werden als offene Struktur über die Bahntrasse gelegt. Sie bleiben flexibel, in dem sie ihre Funktionen, nach Bedarf ändern können. Ihr Wachstum ist aber formal begrenzt. Sie können eine bestimmte Größe erreichen und eine max. horizontale Ausdehnung. Beschließt z.B. die Stadt eine neue Wohnanlage in der FFWD-City zu planen, kann man das Gebiet mit einer neuen Brücke bespielen. Diese könnte z.B. aus 50 % permanenten Wohnen bestehen. Die restlichen Räumlichkeiten können flexibel bleiben, bzw. erst später ausgebaut werden. Durch Standortwahl der Brücke und Vernetzung zu bereits bestehenden Brücken kann man das System gewinnbringend bereichern.

Die FFWD Strategie sieht eine differenzierte formale Gestaltung der Brücken vor. Somit besitzt jede Brücke eine eigene formale Formensprache, die allerdings auf die Umgebung abgestimmt wird. Dadurch können sie funktional und formal auf eine optimale Umsetzung des Raumprogrammes reagieren.



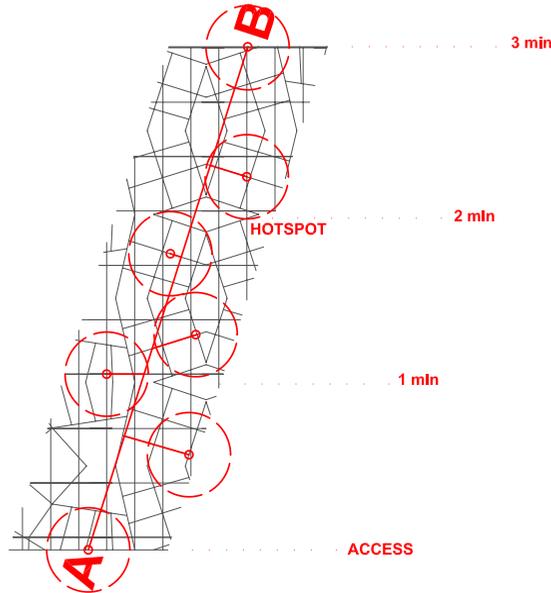
attractor.functions

FUNCTIONEN x DISTANCE x TIME

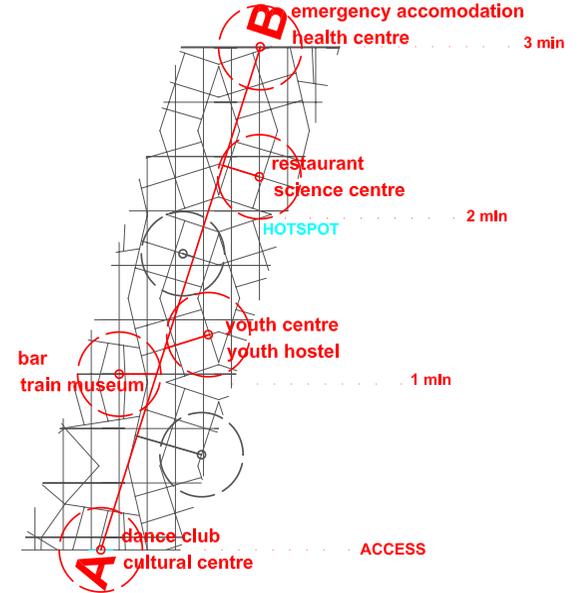


THE CROSS OVER

00 10 20 30 40

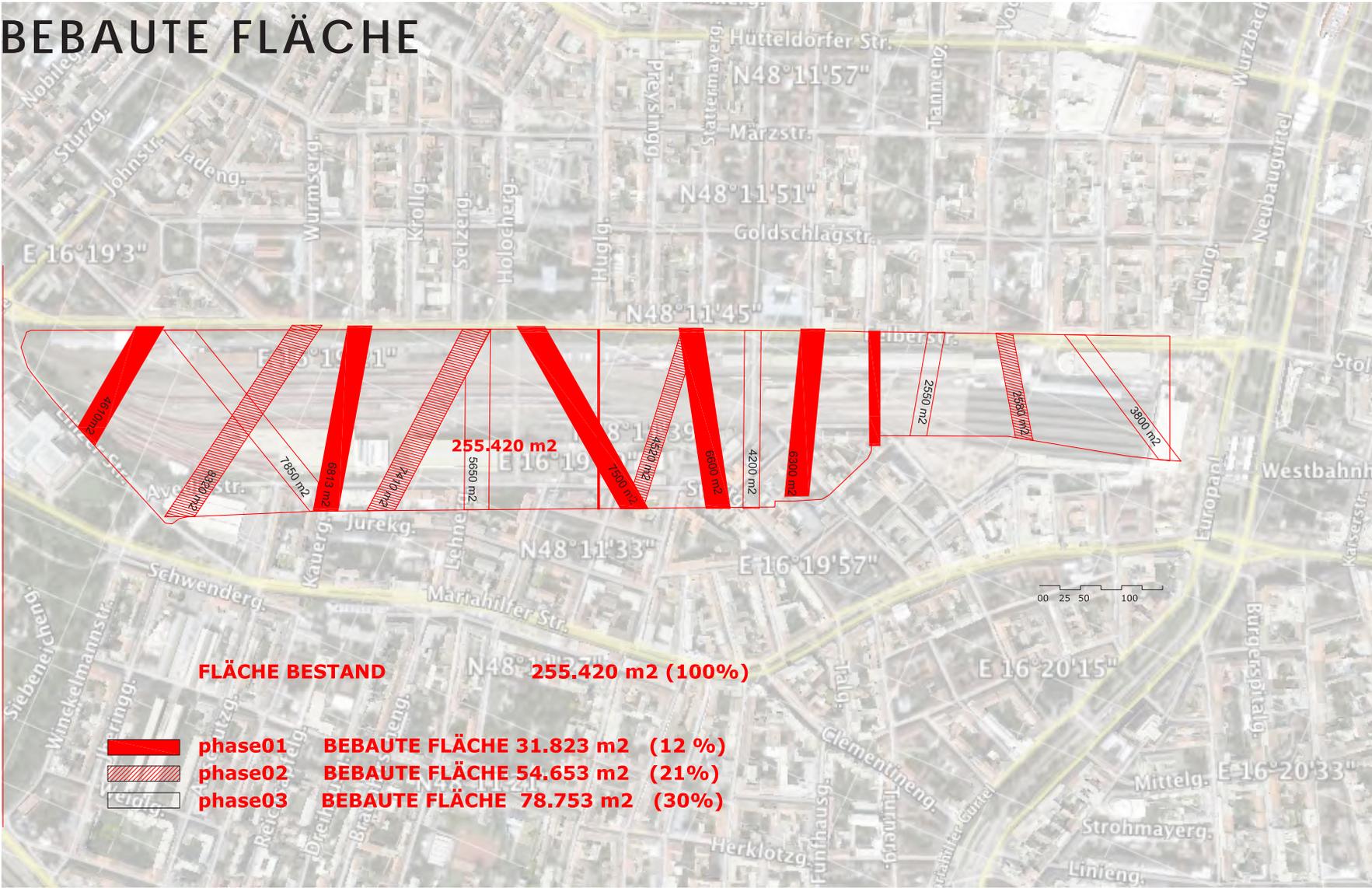


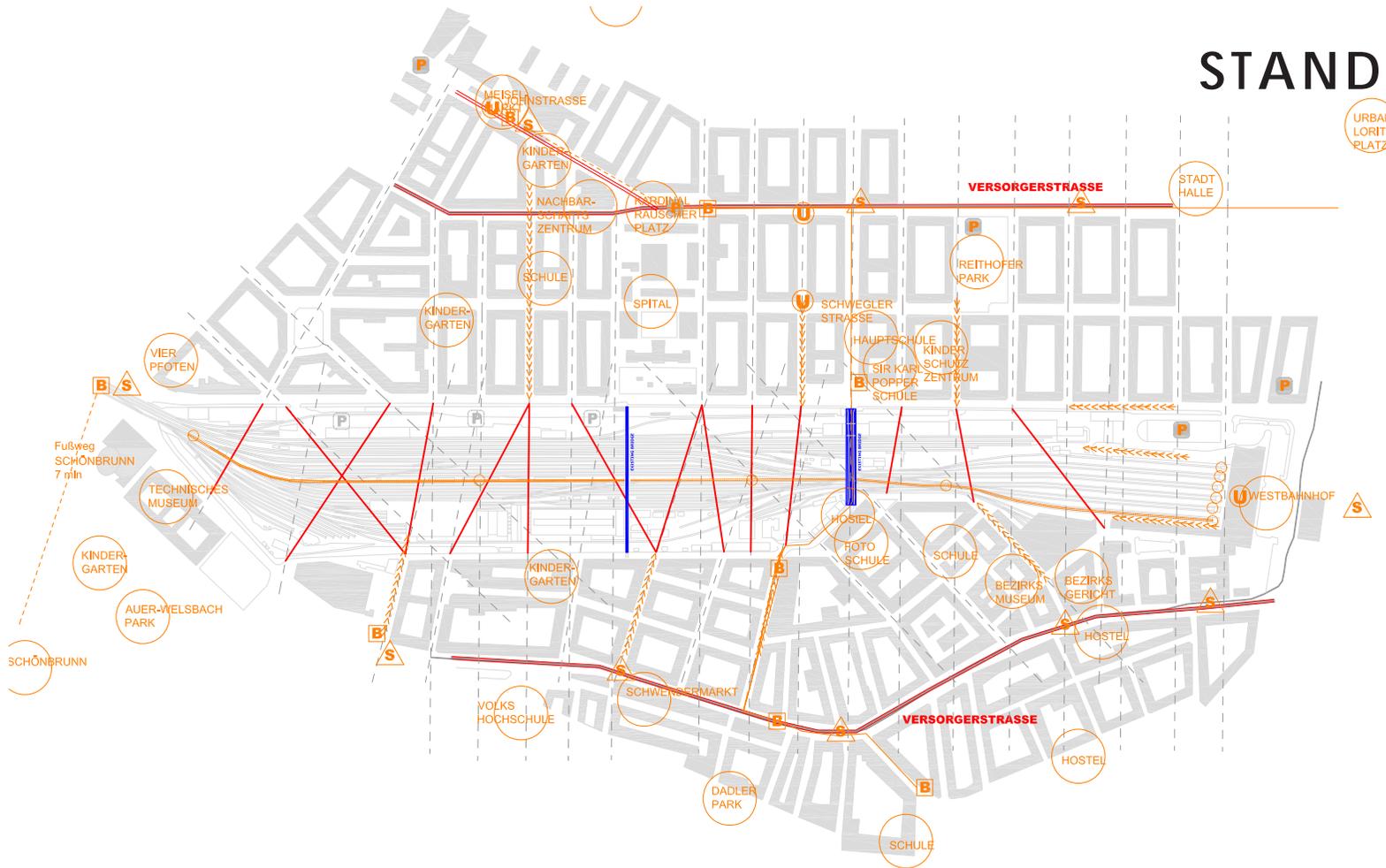
Direct Access to Hot Spots Function



Applying Functions

BEBAUTE FLÄCHE



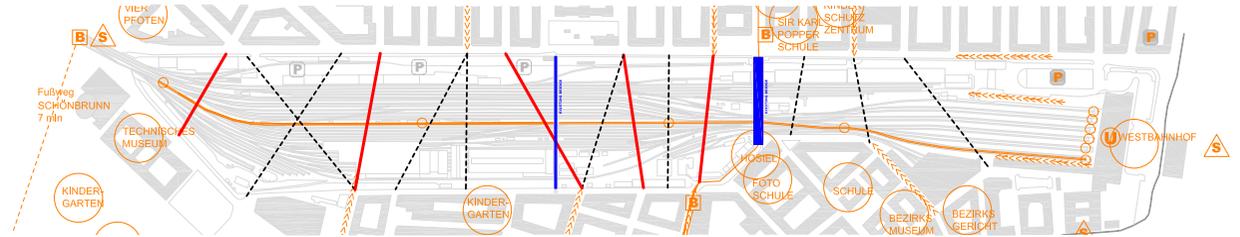


Die potentielle Standorte der Living Bridges werden durch Achsen und Daten der Umgebung unter Berücksichtigung der Anforderungen der entstehenden Stadt generiert. In der ersten Entwicklungsphase werden 5 Brücken realisiert. Je nach Anspruch und Nachfrage werden im Laufe der Zeit zusätzliche Brücken entstehen bis die max. Bebauungsdichte erreicht ist.

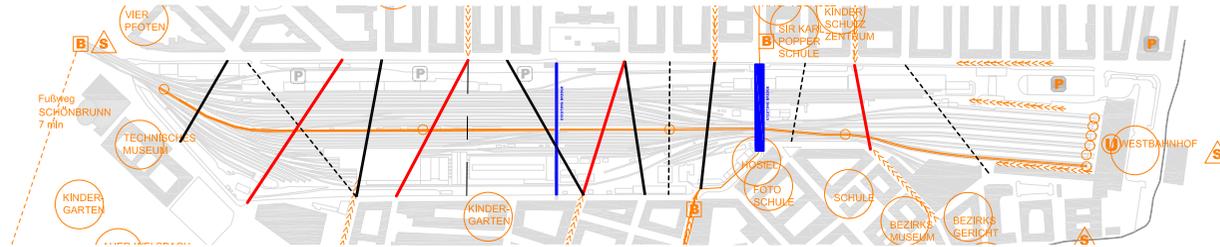


VERDICHTUNG DER BRÜCKEN 199

2014



2024



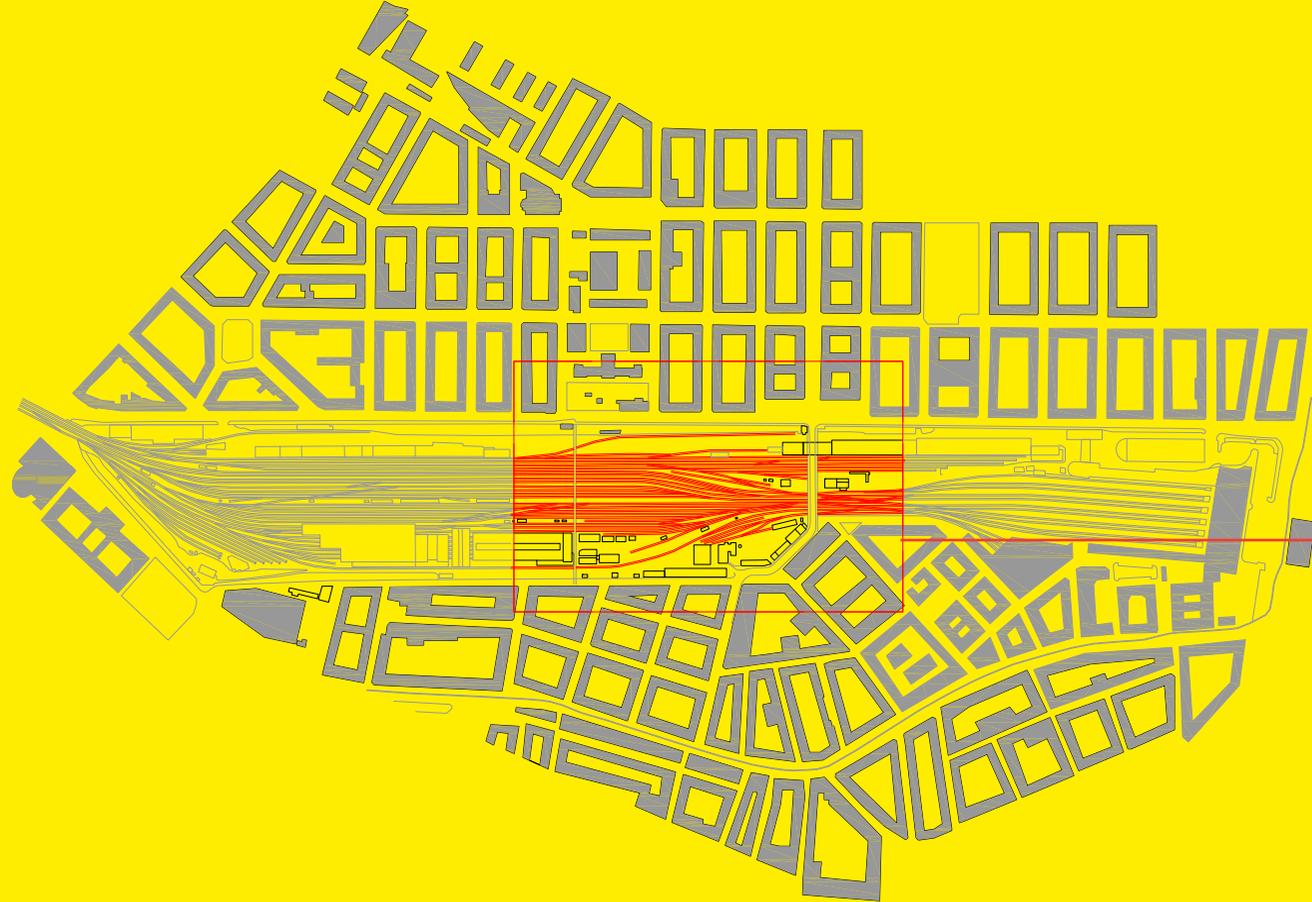
2044

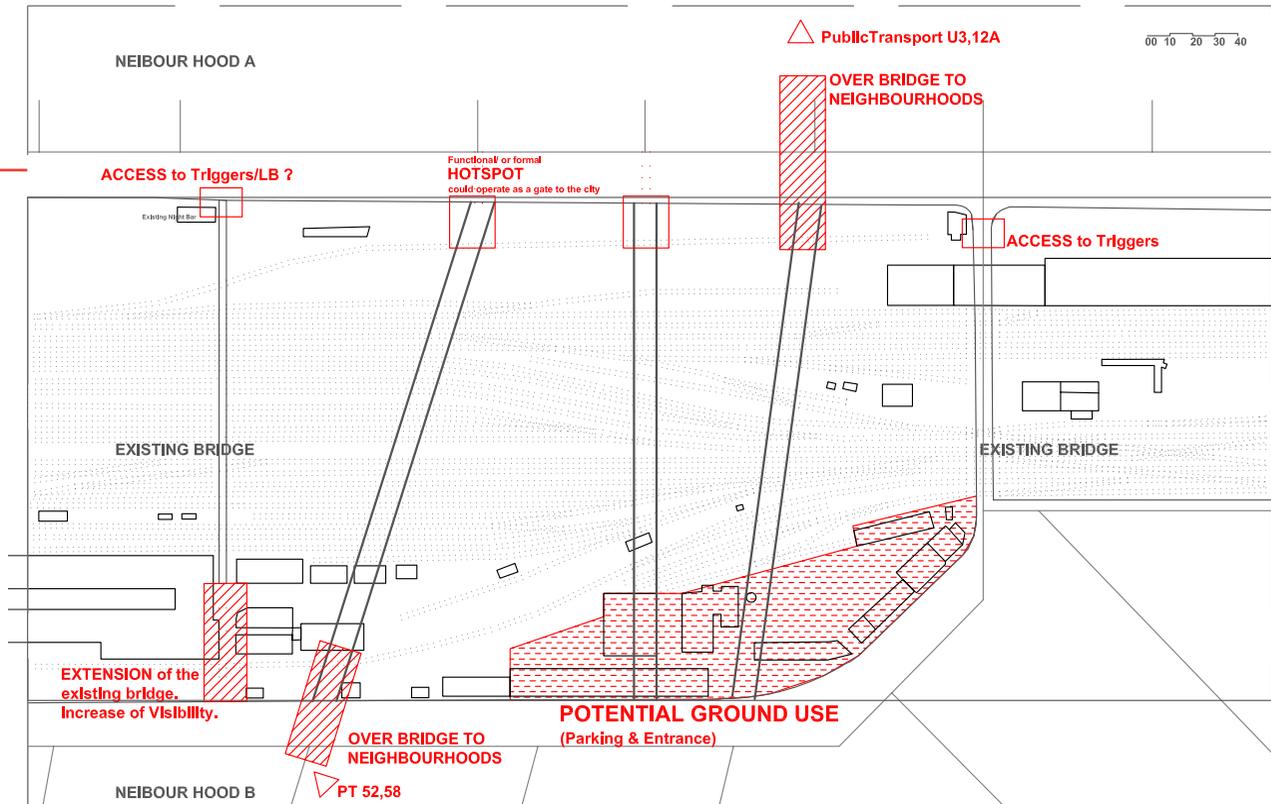


- NEW BRIDGE
- == EXISTING BRIDGE
- DEVELOPMENT

Die Position der Brücken werden so gewählt, dass eine gleichmäßige Verteilung über dem Gebiet die vorhandene Barriere schrittweise auflöst. Die Verdichtung zwischen den bereits entstandenen Brücken ist der Ausgangspunkt des permanenten baulichen Wachstums.

ZOOM IN





202 BERÜHRUNGSPUNKTE

VIER PFOTEN

KINDERGARTEN

B S

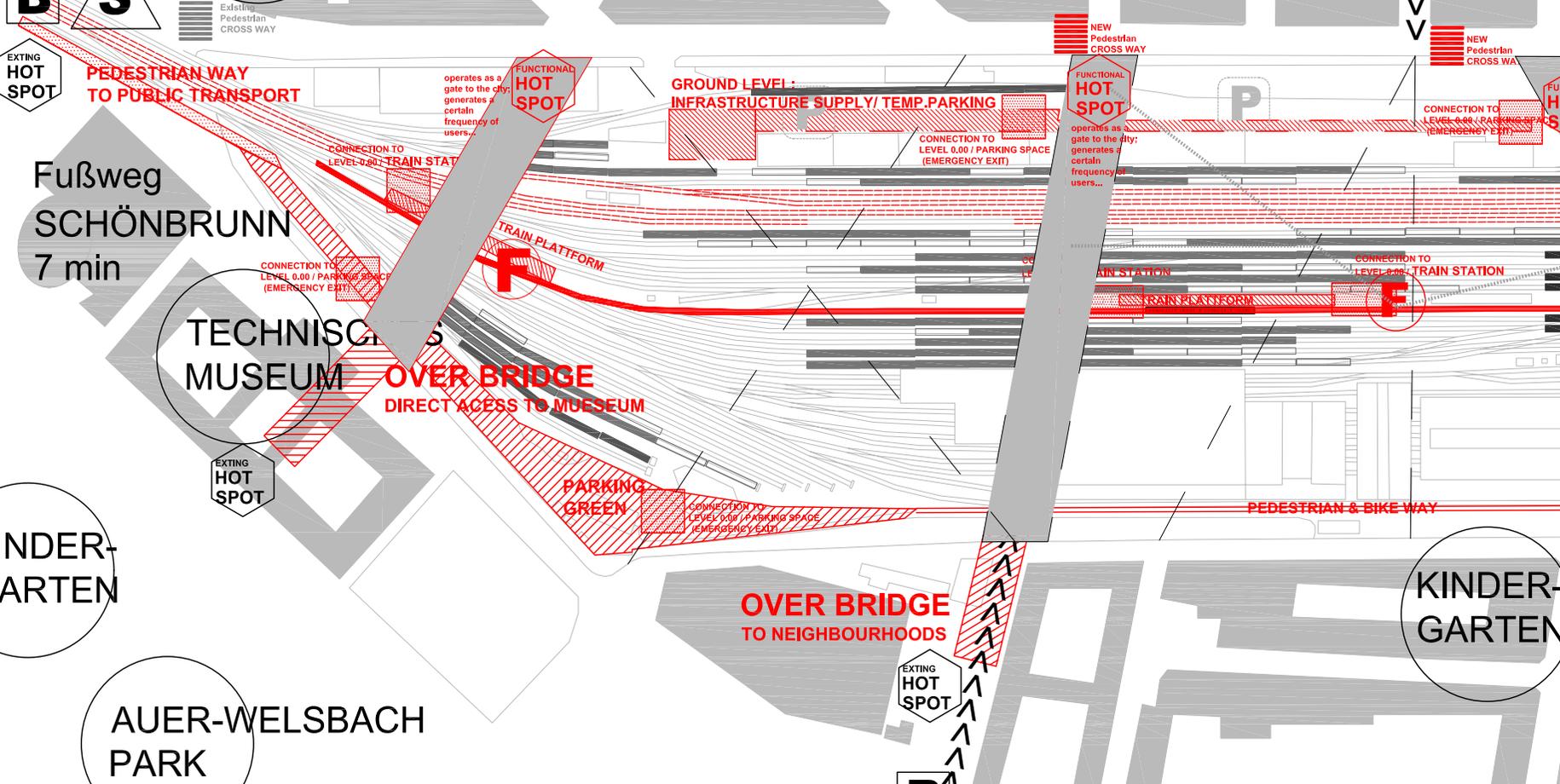
EXTING HOT SPOT

Fußweg SCHÖNBRUNN 7 min

TECHNISCHES MUSEUM

KINDERGARTEN

AUER-WELSBACH PARK



EXTING HOT SPOT

NEW Pedestrian CROSS WAY

NEW Pedestrian CROSS WAY

CONNECTION TO LEVEL 0.00 / RACKING SPACE (EMERGENCY EXIT)

CONNECTION TO LEVEL 0.00 / TRAIN STATION

CONNECTION TO LEVEL 0.00 / PARKING SPACE (EMERGENCY EXIT)

CONNECTION TO LEVEL 0.00 / PARKING SPACE (EMERGENCY EXIT)

CONNECTION TO LEVEL 0.00 / TRAIN STATION

CONNECTION TO LEVEL 0.00 / PARKING SPACE (EMERGENCY EXIT)

PEDESTRIAN & BIKE WAY

EXTING HOT SPOT

KINDERGARTEN

SPITAL

SCHWEGLER STRASSE

HAUPTSCHULE
KINDER
SCHUTZ
ZENTRUM
SIR KARL
POPPER
SCHULE

PublicTransport U3,124

OVER BRIDGE
TO NEIGHBOURHOODS

EXISTING
HOT SPOT

B

Existing
Pedestrian
CROSS WAY

NEW
Pedestrian
CROSS WAY

Existing
Pedestrian
CROSS WAY

FUNCTIONAL
HOT SPOT
operates as a
gate to the city;
generates a
certain
frequency of
users...

FUNCTIONAL
HOT SPOT

CONNECTION TO
LEVEL 0.00; PARKING SPOT
(EMERGENCY EXIT)

Operates as a
gate to the city;
generates a
certain
frequency of
users...

TRAIN PLATFORM

CONNECTION TO
LEVEL 0.00; TRAIN STATION

FUNCTIONAL
HOT SPOT

operates as a
gate to the city;
generates a
certain
frequency of
users...

FUNCTIONAL
HOT SPOT

operates as a
gate to the city;
generates a
certain
frequency of
users...

ENTRY

PARKING
GREEN

HOSTEL

FOTO
SCHULE

SCHULE

BEZIRKS
MUSEUM

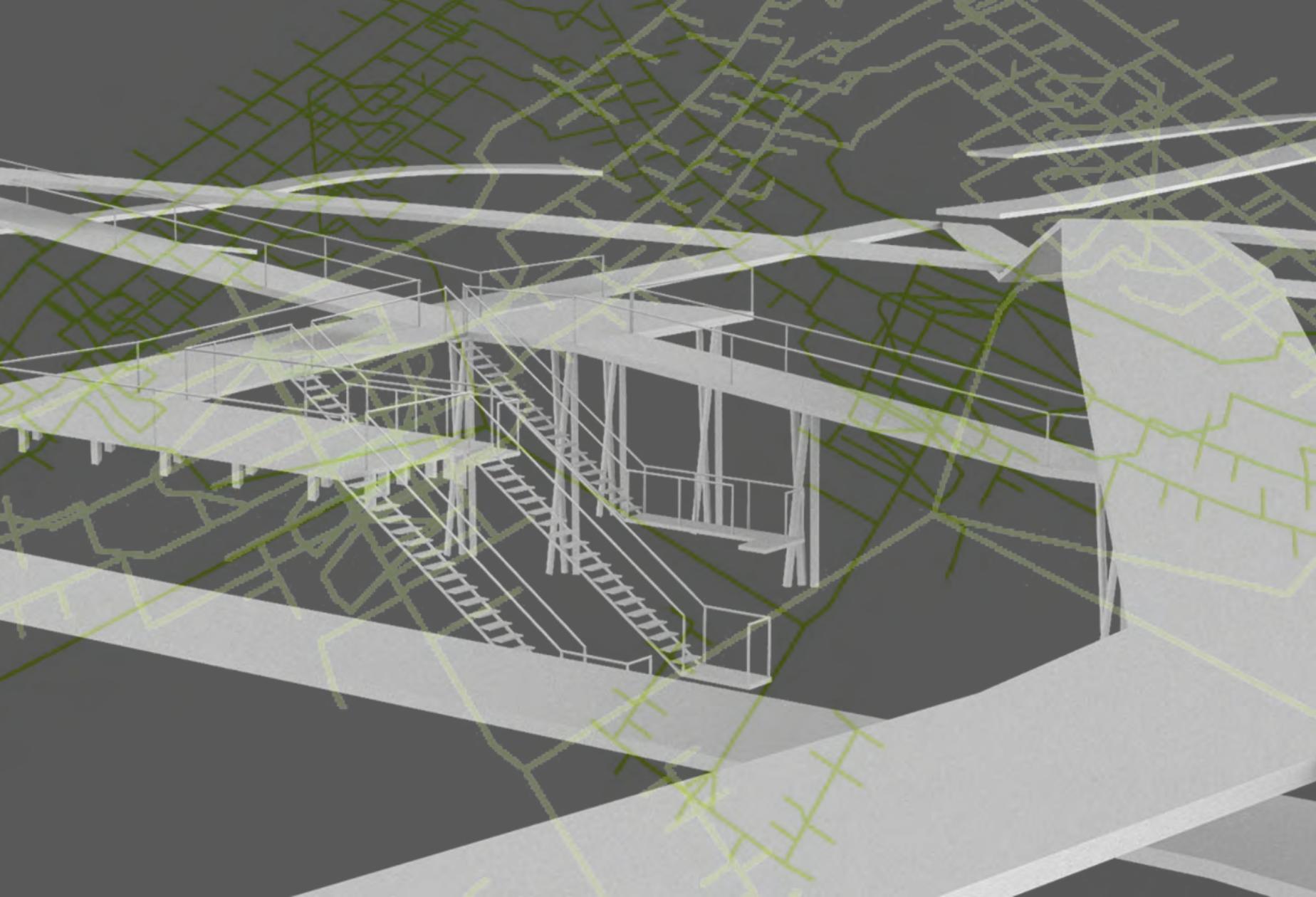
EXTENSION of the
existing bridge.
Increase of Visibility.

Existing
Pedestrian
CROSS WAY

Existing
Pedestrian
CROSS WAY

B

EXISTING
HOT SPOT



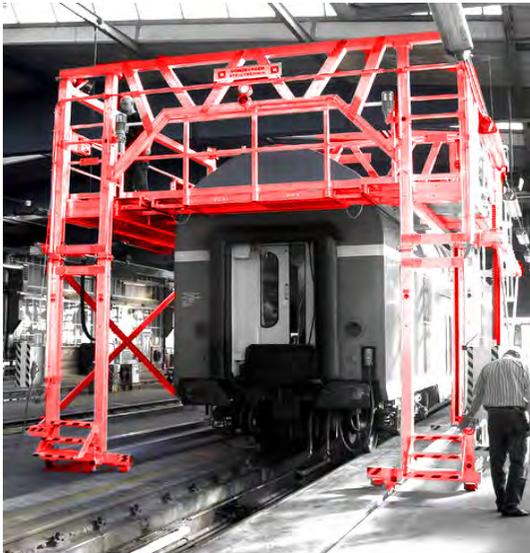
NAVIGATOR

Der Navigator bildet ein verdichtetes Wegenetz, welches sich über die Bahntrasse zieht. Da die FFWD City über dem nicht benützbaren Boden des Gleisareals schwebt verlangt das System ein komplexes räumliches Erschließungssystem. Die Stadt wird über die großen Verbindungsbrücken, den Living Bridges zugänglich gemacht. Von diesen Standorten aus müssen die darunterliegenden Niveaus bis zu den bespielten Zügen vernetzt werden. Zwischen den Hauptbrücken wird ein Wegenetz aus Querverbindungen, die sich in verschiedenen Höhen schneiden, angelegt. Ihre Position wird durch den Benützungsplan der Gleise und durch die Lage von wichtigen Funktionen auf den Brücken generiert. Der Navigator transportiert auch die Versorgungsinfrastruktur (Strom, Wasser, Abwasser) für ein mögliches Wachstum und spielt eine große Rolle bei der Entwicklung zukünftiger Verdichtungen des Systems. Befinden sich vorübergehend keine aktivierten Züge unter dem verdichteten Wegenetz, so dient der Navigator zum flanieren über den Zügen und erzeugt eine zusätzliche räumliche Qualität. Wird das System der FFWD City im Falle eines Massenevents (Booster) an seine Grenzen geführt, kann das Wegenetz temporär so verdichtet werden, dass größere geschlossene Flächen entstehen, die eine Großveranstaltung ermöglichen.



EXPANDER

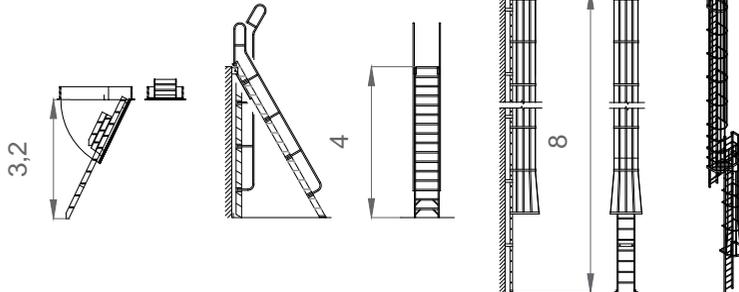
Der Expander ist eine räumliche Erweiterung über den bespielten Zügen und bildet auch das direkte vertikale Erschliessungselement von dem Wegenetz (Navigator) zu den den Zügen. Formal orientiert sich der Expander an industrie-gefertigte Arbeitsgerüste und Erschliessungselemente, die auf der Bahntrasse vorgefunden wurden und besitzt einen "Ready-Made" Charakter. Er kann unterschiedlich bauliche Formen annehmen und generiert die Stadtstruktur ständig neu. Dies passiert in einem fortlaufenden Prozess des Wachstums und Zerfalls. Wird ein bespielter Zugwaggon erfolgreich aktiviert und fordert eine räumliche Erweiterung um mehr Besuchern Platz zu bieten, wird der Expander in kurzer Zeit aufgebaut. Der Expander kann sich direkt an einen Zugwaggon andocken, oder an einen der vielen Erschließungswege, die ihn gleichzeitig in die Stadt integrieren. Ändert ein aktiver Zugwaggon nun aufgrund z.B. des Versubplans, seinen Standort, wird der Expander entweder wieder abgebaut oder er bleibt ohne den bespielten Zugwaggon weiterhin bestehen. Dadurch bildet sich ein Wegenetz, das zum Teil Funktionen mit temporärem Charakter besitzt. Die FFWD City kann sich so über den Expander verdichten und wachsen bis sie ein Maximum erreicht hat. Dieses Wachstum kann in Verbindung mit der Veranstaltung eines Massenevents (Booster) entstehen. Wird der Raum nicht mehr gebraucht, löst sich das Wachstum auf und der geschaffene Raum zerfällt wieder.



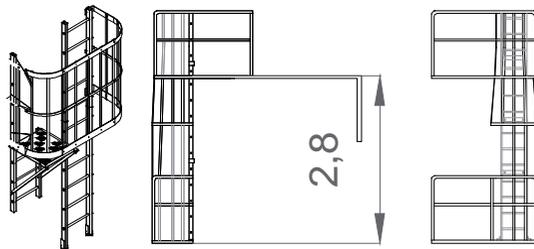
FAST LADDER



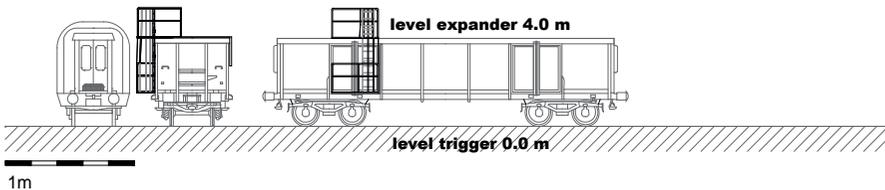
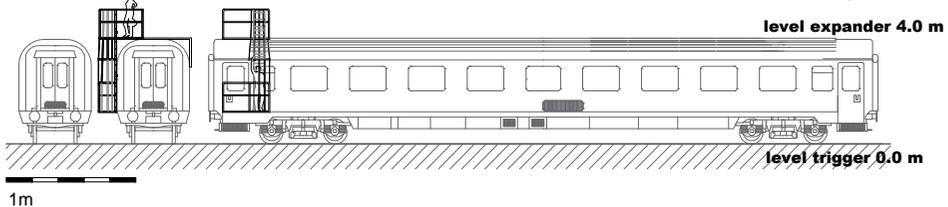
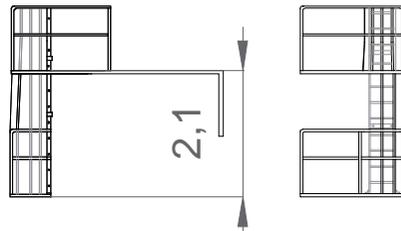
connecting bridge / trigger / expander



trigger fast ladder - reisewagen



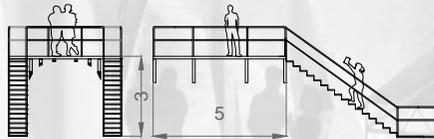
trigger fast ladder - güterwagen



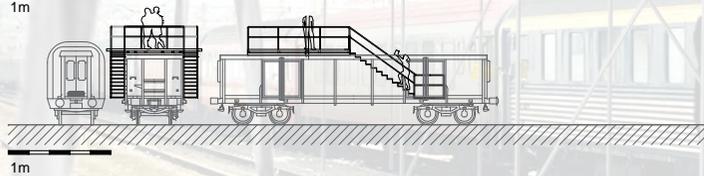
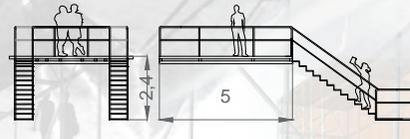
EXPANDER

ERSCHLIESSUNG FFWD - CITY 0.2

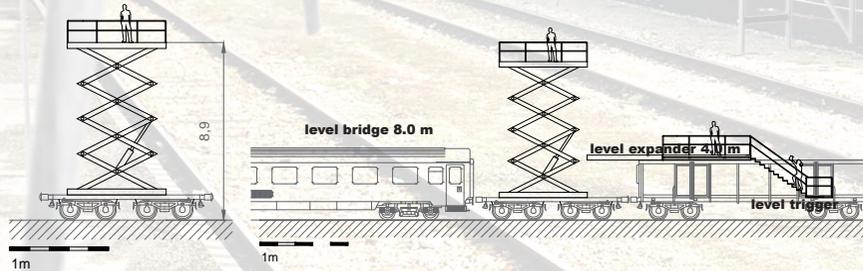
trigger roof stairs - reisewagen



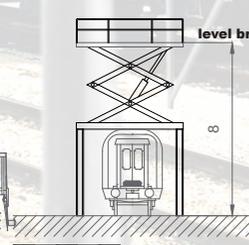
trigger roof stairs - güterwagen



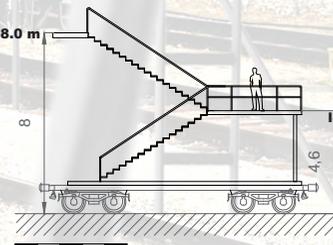
trigger lifting platform



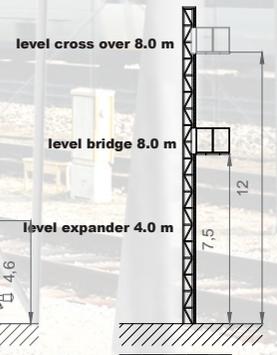
expander lifting platform



trigger stairs



transport platform





CAFFE

ÖBB

EIS

Traglast je
Schicklungs
max 500 kg

TGr 75
Jeddlerochert

711

TRIGGER

Der Trigger ist ein Zugwaggon, dem vorübergehend eine temporäre Zwischennutzung zugeschrieben wird. Durch die neue Funktion werden urbane Impulse, die das Wachstum der FFWD City generieren, ausgesendet. Der Trigger ist der flexibelste Charakter der FFWD City und direkt an den Gleiskörper und dessen Benutzung von der ÖBB gebunden. Da er ständig seinen Standort wechselt, konfiguriert er eine fortlaufende Modifikation der Stadtstruktur. Der Standort der Züge wird entweder von der ÖBB durch den Vershubplan festgelegt, sofern sich die Züge auf dem aktiv genutzten Gleiskörper der ÖBB befinden; oder die Züge sind auf Gleisen, die der FFWD City vorübergehend zur Verfügung gestellt wurden, abgestellt, dann kann die FFWD City entscheiden wie lange ein Zug an dieser Position stehen bleibt. Dadurch entstehen zwei unterschiedliche Nutzungszeitspannen der Zugwaggon und somit zwei Typen von Triggern; der informelle Trigger und der permanente Trigger. Die urbane Strategie der FFWD City sieht vor die Bewohner der Umgebung in die Planung und Konzeption der Stadtstruktur direkt mit einzubeziehen. Hier wird der Trigger zu einem wichtigen Instrument und bietet einen partizipativen Ansatz auf demokratischer Ebene für die aktiven Stadt-bewohner. Die temporär beispielbaren Zugwaggon können von jedem, der an der Entstehung der FFWD City interessiert ist, für temporäre Zwischennutzungen von der FFWD City / ÖBB gemietet werden. Somit sind die Bewohner bei der Umsetzung der urbanen Strategie involviert und können selbst die Funktionen und urbane Impulse bestimmen, die die Stadt zum wachsen bringen soll



Rudolfsheim-Fünfhaus

5

NR. 16

27. APRIL

2010

Polizei - Report

Einbruch aus Hunger?



Um 4 Uhr haben Sicherheitsbedienstete der ÖBB vier schlafende Männer in einem Zugabteil eines Waggons am Westbahnhof entdeckt. Das Wachpersonal forderte die Männer zum Verlassen des Abteils auf. Dabei machten sie eine brisante Entdeckung, denn zwei der Männer hatten Lebensmittel bei sich, die von einem zuvor verübten Einbruch im Speisewaggon stammten.

Die zwei Beschuldigten, der 15-jährige Zoltan F. und der 18-jährige Daniel F., wurden durch die herbeigerufene Polizei festgenommen. Bei ihrer Einvernahme waren die beiden Jugendlichen teilweise geständig.

Blues Legende

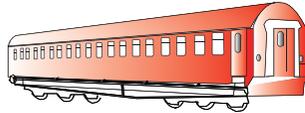
Zeitungsartikel oben, erschienen in Wiener Bezirkszeitung, 15. Bezirk, Nr. 16, 21. April 2010



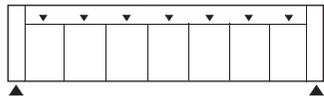
Der informelle Trigger ist eine temporäre Aneignung bzw. Nutzung von Zugwaggonen. Schon vor der Konzeption der FFWD City wurden informelle Trigger durch die illegale Aneignung von leeren Zugwaggonen von Stadtbewohner aktiviert. Einige Stadtbewohner beanspruchten den ungenutzten Raum und wiesen ihm, die von ihnen gebrauchte Funktion zu, wie zum Beispiel, ein Schlafplatz für eine Nacht. Die FFWD City ist ebenfalls an einer Nutzung der leer stehenden Wagone interessiert, allerdings auf einer legalen Basis. Daher schafft der Trigger eine Infrastruktur um Wagone im Einverständnis der Bahngesellschaften zwischenzeitlich mit Funktionen auf zu laden und somit einen Impuls für urbanes Leben in der Bahntrasse zu starten. Die Wagone, um die es sich dabei handelt, sind noch voll im Einsatz für unterschiedliche Bahngesellschaften, werden aber, wenn Wartezeiten bedingt durch den Fahrplan entstehen, vorübergehend auf dem Bahntrassenareal abgestellt. Das kann eine Zeitspanne von 2h – 48 h sein, in der die Züge einfach leer stehen. Die FFWD City initiiert eine Nutzung des räumlichen Potenzials und schließt die Züge mit dem System der FFWD City zusammen oder vermittelt sie vorübergehend an FFWD – Nutzer weiter. Die Wagone bekommen dann für die vorhandene Zeitspanne eine Funktion zu geschrieben und werden über ein Wegenetz oder direkt von Brücken für die Benutzer erschlossen. Die Zugwagone sind räumlich und funktional sehr klar definiert, daher können neue Nutzungen durch flexible und schnellaufbaubare Elemente eingesetzt werden und sorgen für eine funktionale Diversität.

Der permanente Trigger beschreibt eine permanente Nutzung von Zugwaggonen, die der FFWD City für längere Perioden zu Verfügung gestellt wurden und daher auch baulich verändert oder umgebaut werden können. Bei den Zügen kann es sich einerseits um gemietete Züge der ÖBB oder um sogenannte Trash Trains, also Züge die nicht mehr im Betrieb sind handeln. Der wesentliche Unterschied zu dem informellen Trigger ist der Nutzungszeitraum und die dadurch entstehende Nutzungsart. Während temporär genutzte Zugwaggonen aufgrund ihrer kurzen Aneignungszeit nicht dauerhaft verändert werden können, kann ein von der FFWD City permanent genutzter Zugwaggon baulich verändert werden, um neue Nutzungsmöglichkeiten zu genießen

SCHLAFWAGEN



72,8 m²

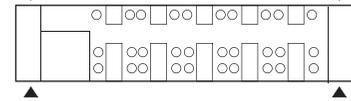


- + Temporäre Schlafstelle
- + Hotel/ Stundenbordell
- + Notschlafstelle
- + Clubs/ Musikevents
- + Off Space/ Ausstellungen

SPEISEWAGEN



72,8 m²



- + Café
- + Restaurant
- + Seminarraum/ Sprachklasse
- + Lesesaal
- + HotDog - Stand

FUNCTIONS

- ENTERTAINMENT
- PRODUCTION
- REGULATED PROSTITUTION
- TEMPORARY LIVING
- SOCIAL
- CULTURE

BENUTZERMISCHUNG

INHABITANT

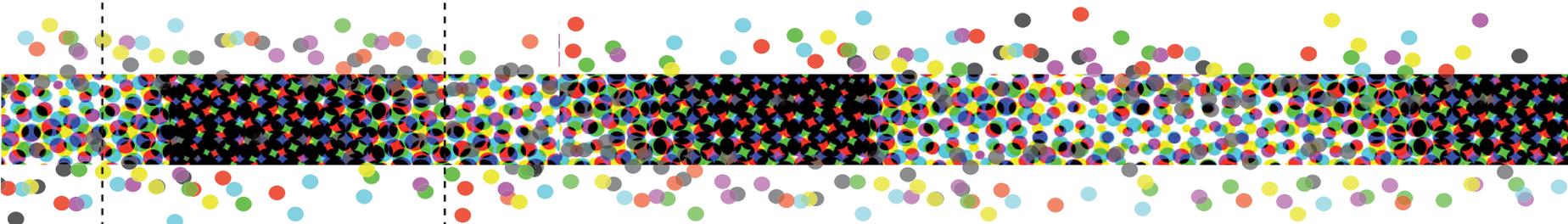
- Kleingärten / Schrebergärten
- Freizeitangebote
- Erschliessung der Viertel
- Kulturzentrum
- Shopping
- Gastronomie

WORKER

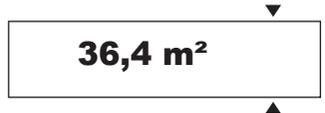
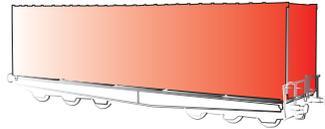
- Temp. Wohnen
- Erholung
- Konsumieren
- Erschliessung der Viertel
- Gastronomie

TOURIST

- Hotel
- Information
- Shopping
- Gastronomie
- Sightseeing

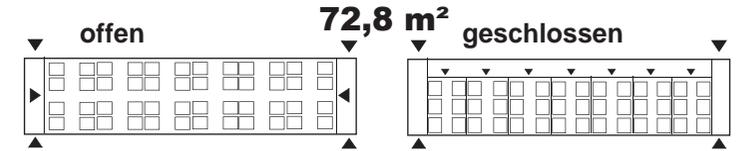
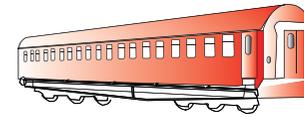


GÜTERWAGGON



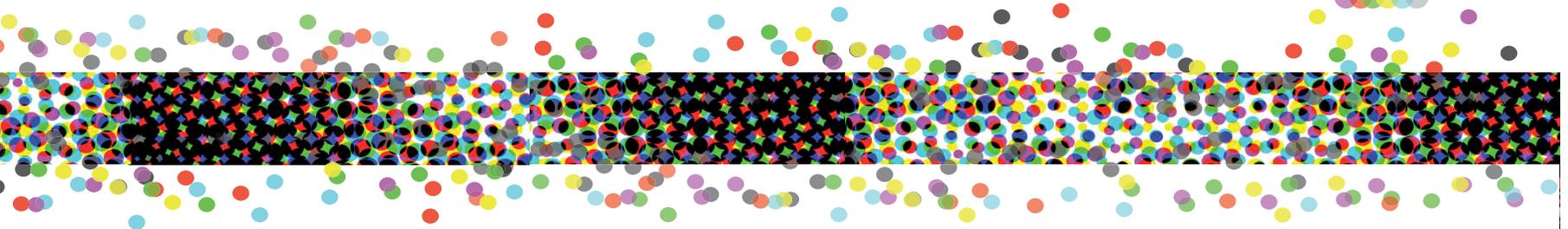
- + Informeller Markt
- + Badezug
- + Ausstellung/ off space
- + Illegales techno fest
- + House club

SITZWAGEN



- + Lesesaal
- + Kino
- + Events

- + Beratungsstelle
- + Notschlafstelle
- + Büro
- + Atelier
- + Impfstation
- + Wahllokal

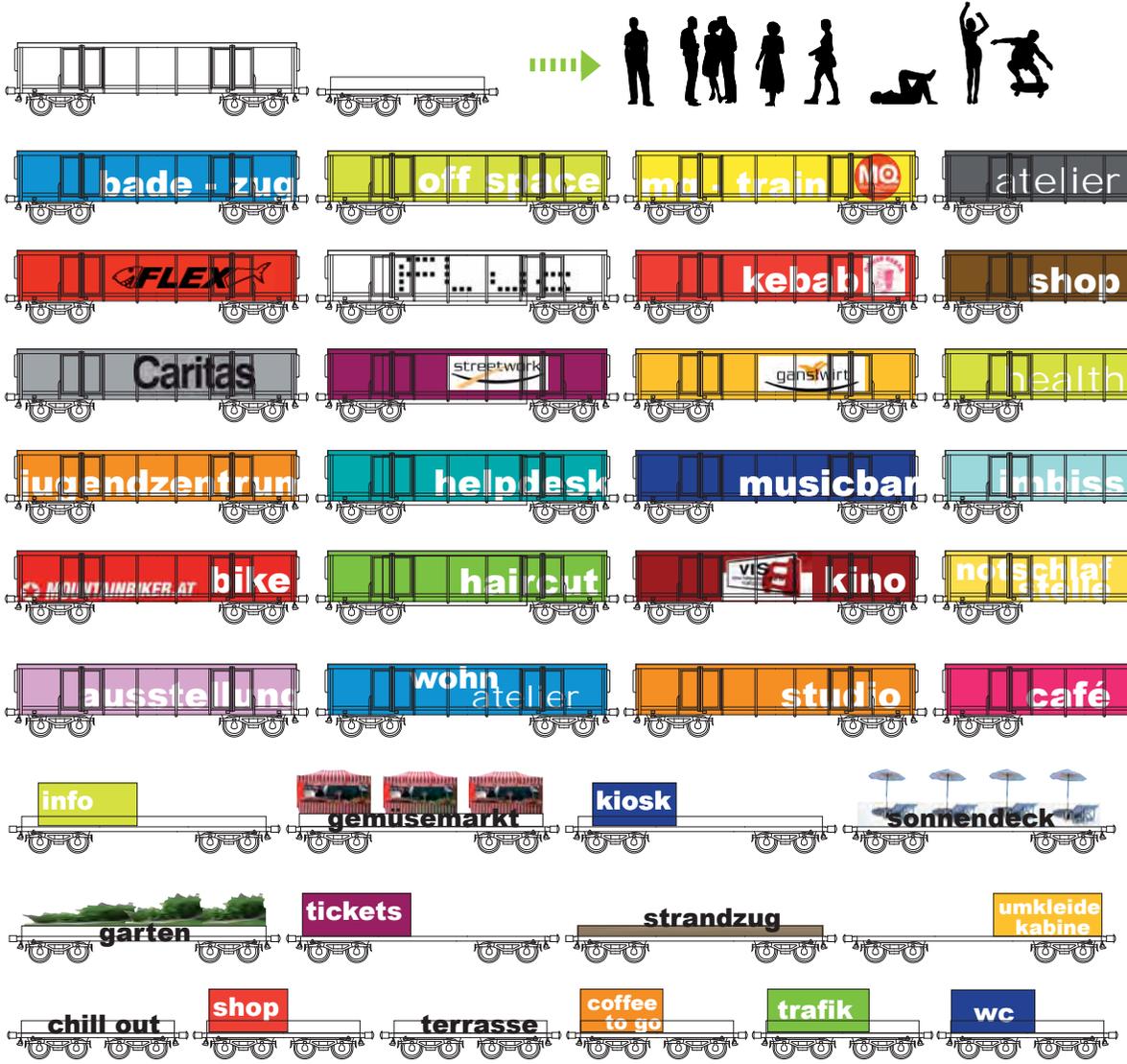


RED-LIGHT PARTICIPANTS
 Health Centre
 Beratungsstelle
 Stundenhotel
 Integrationszentrum

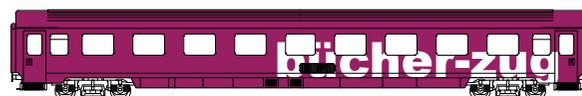
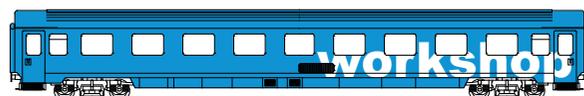
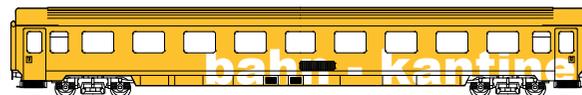
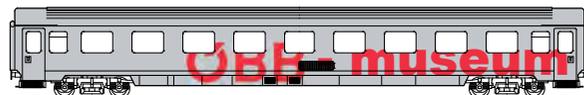
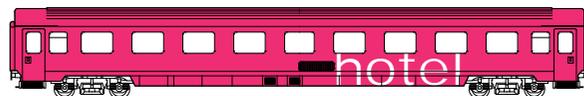
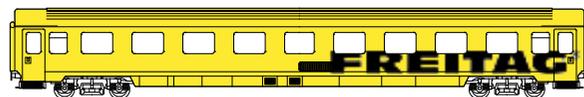
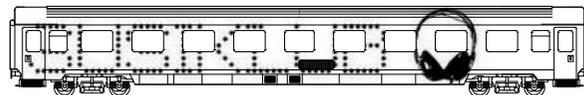
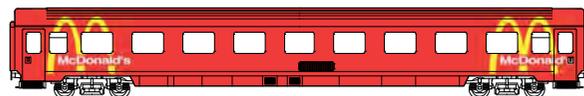
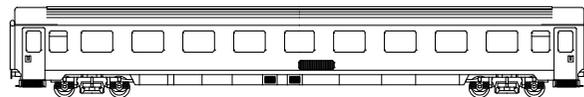
DRUG ADDICT / HOMELESS
 Notschlafstelle
 temporäres Wohnen
 Sozialzentrum
 Beratungsstelle
 Caritas
 Beratungstille/ Healthcenter

UNDFINED USER

36,4 m² 13m x 2,8m



72,8 m²
26m x 2,8m





KINO UNTER STERNE*
DIESEN SOMMER IN DER
FAST FORWARD CITY

Nach der erfolgreichen Season am Karlsplatz verlagert das Kino

MINIMAL TECHNO GOES
FFWD-CITY !

Der Minimal Club der FFWD-City bespielt ab nächster Woche 3 weitere Waggons und

FFWD-KULTURZENTRUM
BAUT AUS !

Stadt Wien gibt Okay für Erweiterung des Waggon-Kulturzentrum...

CIRCUS RONCALLI
MIT NEUER SHOW IN
WIEN

Gestern feierte "All you need is laugh!", die neue Show des Circus Roncalli, Premiere in der FastForward - City. Das Spektakel aus Akrobatik, Clownerie und Jonglage ist bis zum 18. Oktober zu bewundern.

"LA FÊTE DU VENT"
MACHT STATION IN WIEN.

150.000 Zuschauer werden dieses Wochenende in der FFWD-City Wien erwartet um die Giganten der Lüfte zu bestaunen.

Nach Barcelona, Paris und Marseille gastiert das legendäre Festival der Lüfte diesen Herbst nun auch in Wien. Erwartet wird ein großer Ansturm an Zuschauer, 10.000nde werden mit der Bahn, den Ballons folgend, aus dem Ausland anreisen. Auf die Besucher wartet ein fantastisches Rahmenprogramm: neben dem Highlight des Abhebens der Ballone, werden auch Ausstellungen, Messen, über 300 Verkaufsstände und kommerzielle Vorführungen geboten. Für Verpflegung und Schlafplatz ist gesorgt. Die Fast Forward City Wien generiert 50.000 Betten in Schlafwaggons, Frühstück inklusive in charmanten Waggonflair. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Wien stehen vor einer großen Herausforderung.

PAPST KOMMT
NACH WIEN.

300.000 Menschen strömen in die FFWD-CITY um den Papst zu begrüßen.

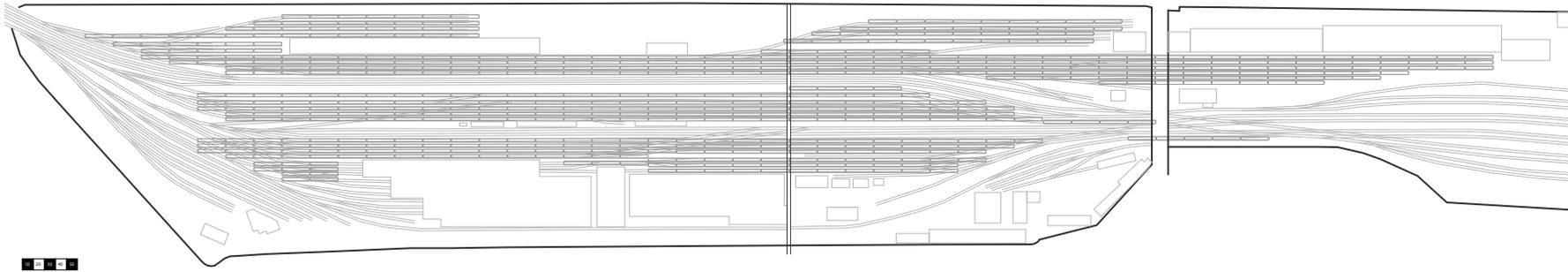
SKANDAL: POLIZEI
SCHLIESST BELIEBTEN
SCHWARZMARKT.

Wiener protestieren: Der Markt soll bleiben!

BOOSTER

Der Booster ist eine Möglichkeit die Stadt in kurzer Zeit für ein vielfaches von Menschen zu programmieren. Im Falle eines Großereignis können somit in einer kurzen Zeitspanne zusätzliche Funktionen und Infrastrukturen in das System implementiert werden, die nach Ende des Events wieder ausgelöscht werden. Dieses wird ermöglicht über Bereitstellen zusätzlicher Zugwaggone, Nutzung von Freiflächen auf den permanenten Brücken (Living Bridges) sowie Bereitstellen von temporären, flexiblen Architekturen (Expanders), die zb. als Plattformen für Bühnen dienen können. Die geschaffenen Flächen können sich vor allem an den bestehenden Wegenetzen (Navigator) über dem Zugniveau verdichten. Die Stadt kann somit bis zu dem Maximum ihrer räumlichen & funktionalen Kapazität geführt werden. Folgedessen ist der Booster ein wichtiges Instrument des künstlichen Super-Wachstums sowie Zerfall der FFWD City. Gibt es keine Nachfrage mehr an die zuvor beanspruchte Raumkapazität, werden die implentierten Infrastrukturfächen wieder gelöscht oder können einer anderen neuen Funktion dienen.

GRÖSSEN VERGLEICHE



Stadtbühne Haag
 Non Conform Arch.
 600 Zuschauer auf 2 Ebenen
 Umbauter Raum ca. 350m²

Bühne mit Tribüne
 ca.500 Sitzplätze
 (Konzertsaal in Pamplona,
 Spanien, Arch: F.Mangado)

Seebühne Bregenz
 geschätzt 2500m²

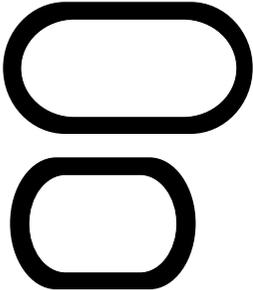
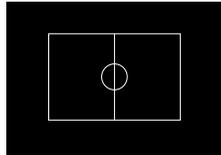
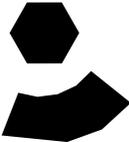
Tribüne
 ca. xx Zuschauer

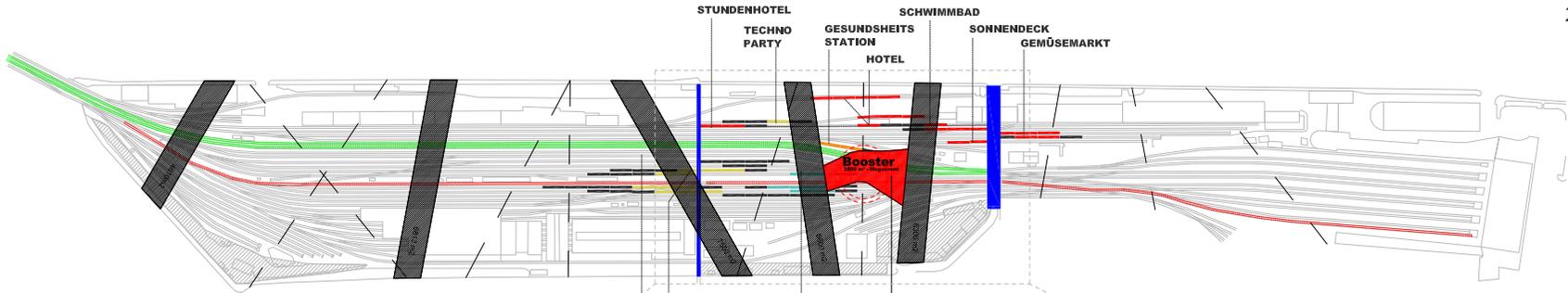
Stadthalle Wien
 Roland Rainer
 Halle 1: 16.000 Zuschauer
 100 x 55 m

Fußballfeld
 max. 90 x 210m

Lasesarre Fußballstadion
 NO.MAD Arquitectos
 8000 Zuschauerplätze
 Spielfeld 105 x 68 m
 max. 90 x 210m

Laufbahn
 Fußballfeld umschrieben

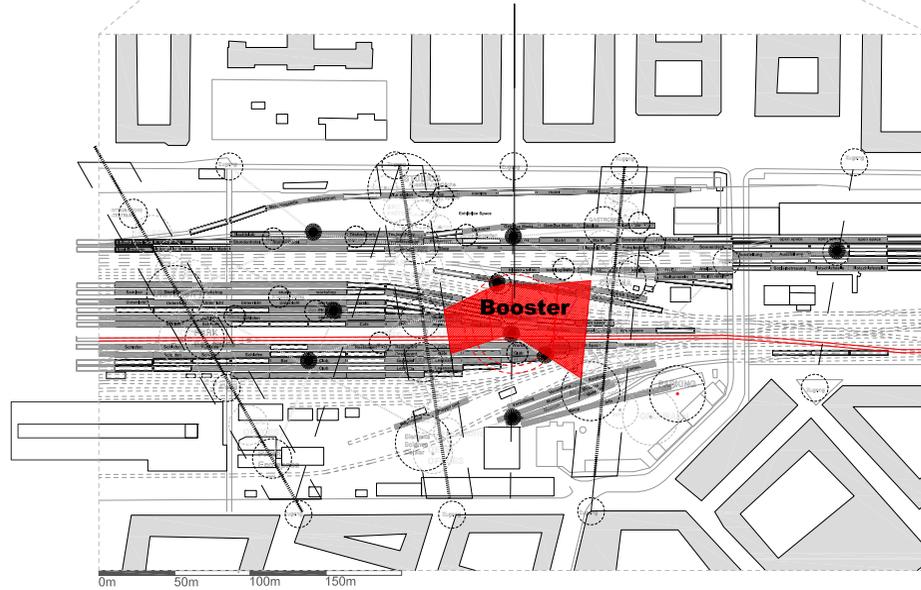




SCHLAFEN
AUSBILDUNG/SEMINAR

Booster
3800m² open space

CAFE



Masterplan - Fragment - FFWD CITY

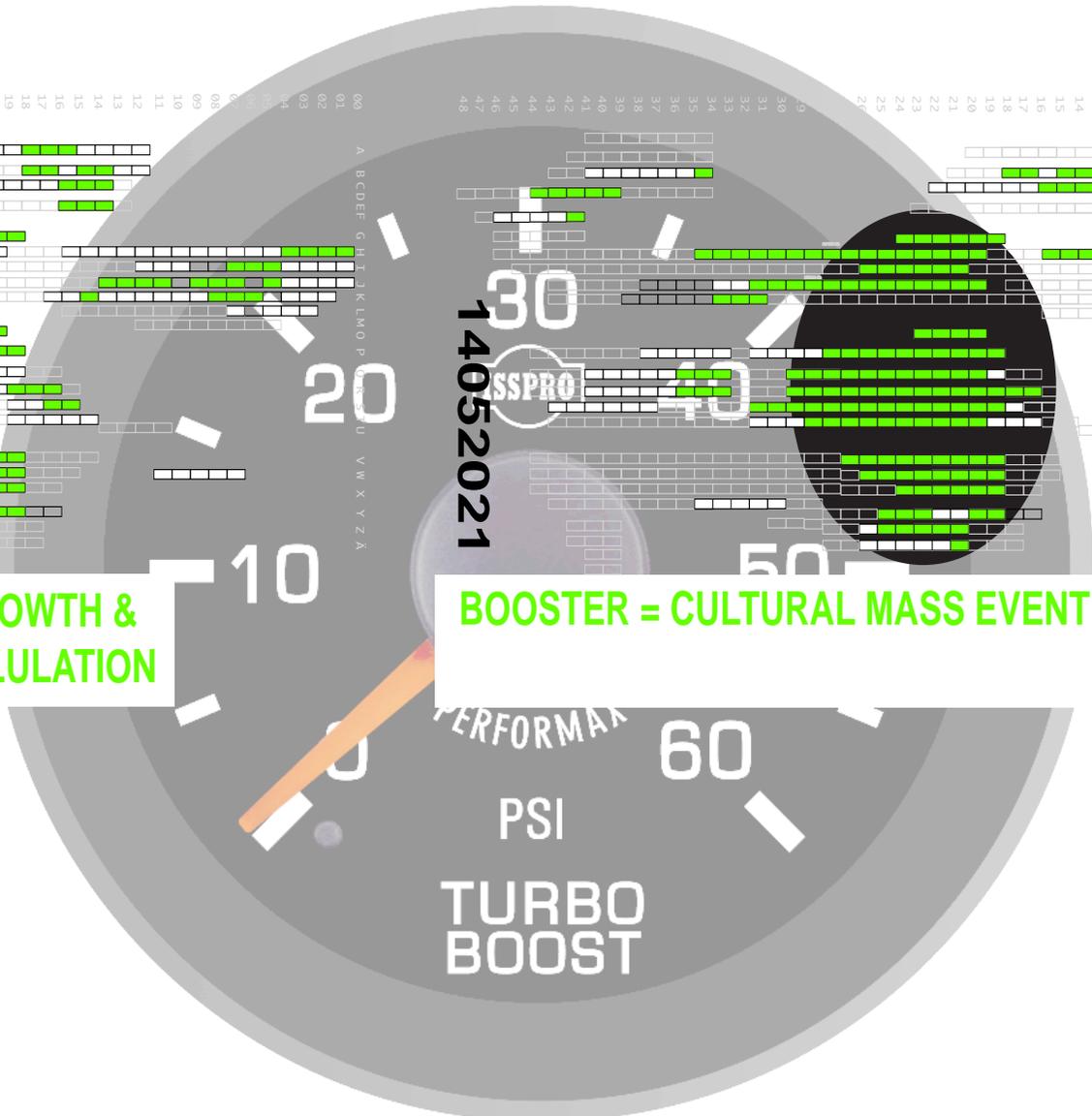
M: variabel 20110202



Expander - szenario 0.1
Trigger - High Densitiy

Navigator basic
Navigator path

Booster



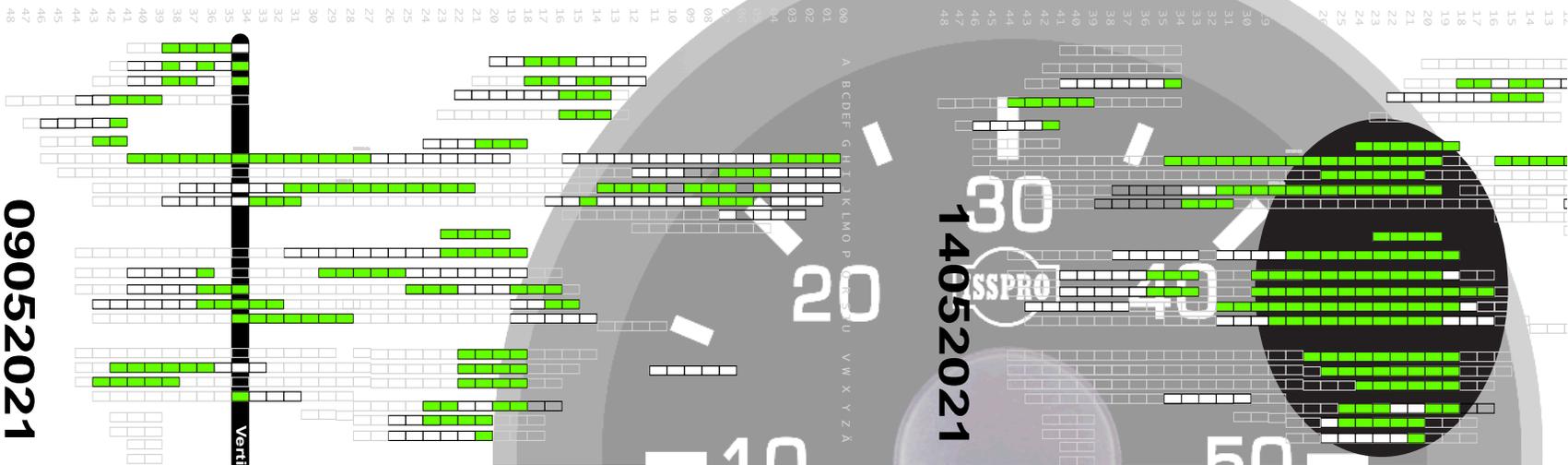
09052021

14052021

Vertical Section

VERTICAL GROWTH & SPATIAL PULLULATION

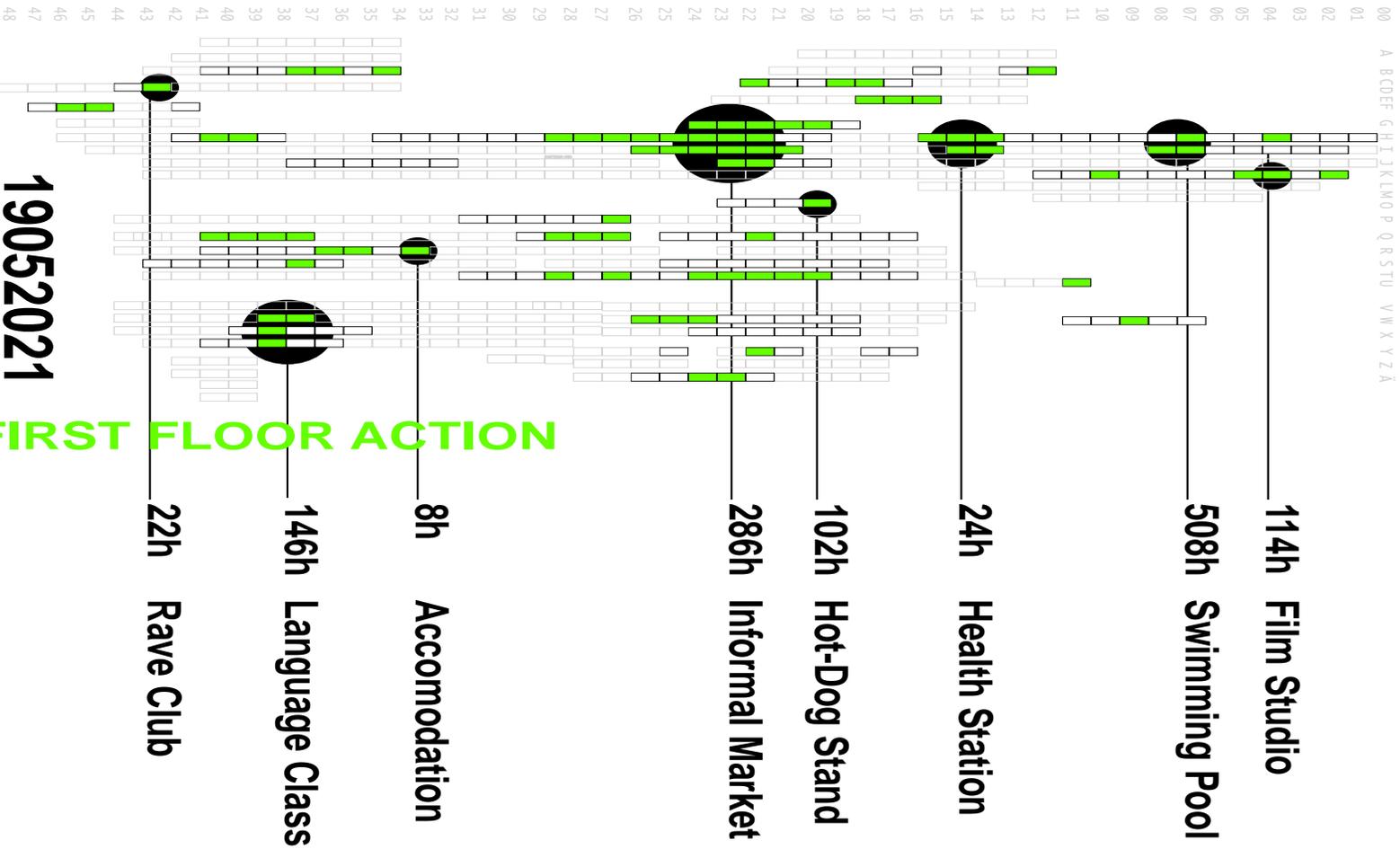
BOOSTER = CULTURAL MASS EVENT



WACHSTUM/ZERFALL

RE-CONFIGURE THE SYSTEM

A B C D E F G H I J K L M O P Q R S T U V W X Y Z A





ENERGIZER

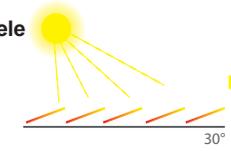
Der Energizer formuliert das Energie- und Grünraumkonzept des Stadtsystems. Er generiert einerseits Energie für den Eigenverbrauch der FFWD City und schafft andererseits einen grünen Erholungsraum für die Bewohner. Der Großteil des benötigten Stromes wird über erneuerbare Energien wie Solarenergie, Windenergie und Erdwärme produziert. Die ausgesetzte Lage und geringe Eigenverschattung des Ortes über der Bahnschneise, ermöglicht eine optimale Nutzung von Wind- und Solarenergie und bietet den Einsatz von Photovoltaik und Solar Kollektoren an. Windräder werden an den Brücken und weiteren günstigen Positionen angebracht um Strom zu generieren, der direkt in das Versorgungsnetz der FFWD City fließt. Bei den baulichen Strukturen der Brücke wird versucht über die Ausrichtung und den Energiestandard der geschlossenen Räume ein angenehmes Raumklima mit geringem Ressourcenaufwand zu erzeugen. Der Einsatz von Erdwärme und ein natürliches Belüftungskonzept unterstützt eine energieschonende Kühlung und Heizung der Räume.

Neben Energie versorgt der Energizer die FFWD City und die Umgebung mit Grünraum und Freiflächen. Diese ziehen sie als grüne Mikrolandschaften durch das ganze System und stellen einen ruhenden Regenerationsort in der schnelllebigen urbanen Umgebung dar. Der Energizer kann auch als Gestaltungsschwerpunkt auf einer Living Bridge gewählt werden und eine lineare Stadtlandschaft produzieren, welche die Bewohner über ein Schreber- und Kleingartenkonzept mitgestalten können. Die angemieteten Grünflächen können bewirtschaftet werden und bieten die Möglichkeit ein privates Stück Natur in die dichte urbane Stadtstruktur zu holen.

STROM

1 Photovoltaik - Panele

- + auf Dachfläche
- + Ausrichtung 30°
- + Süd - Ost 850 m²
- + Polykristalin PV
- + Wirkungsgrad ~12 -18 %



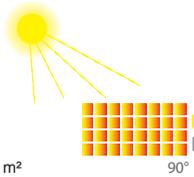
2 Wind Turbine

- + vertikale Turbine
- + funktioniert von jeder Windrichtung und böigen Wind



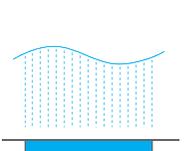
3 Photovoltaik Glas

- + halb transparent
- + auf Fassade
- + Ausrichtung 90°
- + Süd - West ~750m², Ost ~250 m²
- + Amorph PV
- + Wirkungsgrad ~ 6%



7 Regenwassernutzung

- + Grünbewässerung
- + Löschwasser
- + Grauwasser



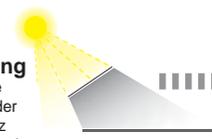
8 Begrüntes Dach

- + Erholungszone
- + Kühlung Dach



9 Verschattung

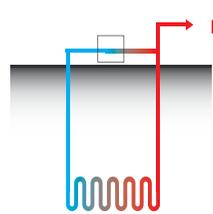
- + PV - Fassade
- + Außenliegender Sonnenschutz
- + Sonnenschutzglas



WÄRME

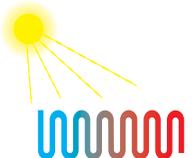
4 Erdwärme

- + Tiefenbohrung
- + Wärmepumpe
- + Tiefengeothermie



5 Solarkollektoren

- + auf Dachfläche
- + begehbar



6 Fernwärme Wien

- + Müllverbrennungsanlage
- + Spittelau



KÜHLUNG

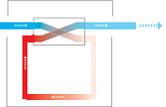
10 Bauteilaktivering

- + Oberflächengeothermie
- + reguliert Raumklima



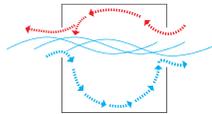
11 Wärmerückgewinnung

- + über Wärmetauscher

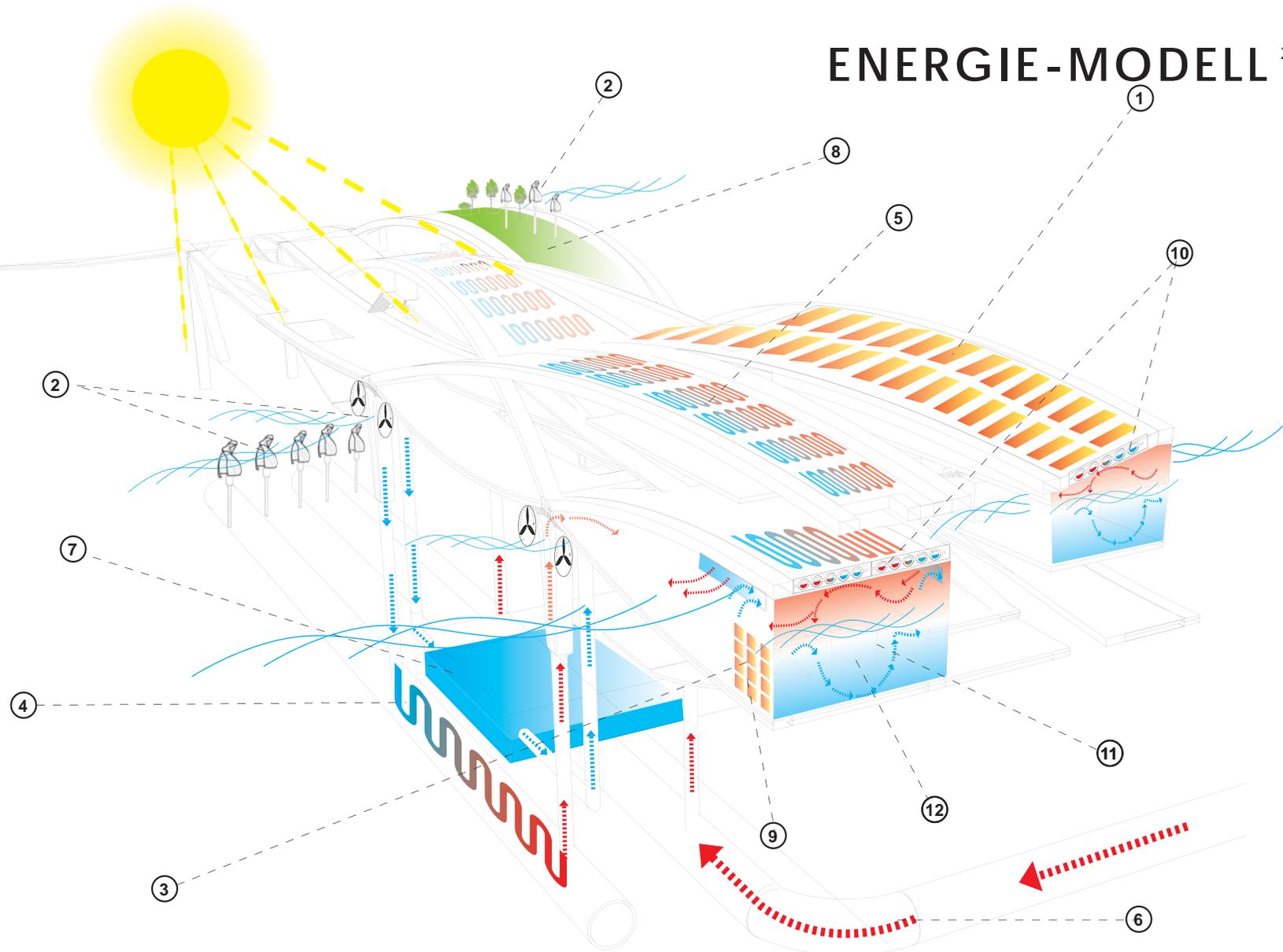


12 Querlüftung

- + natürliche Belüftung
- + Nachtkühlung



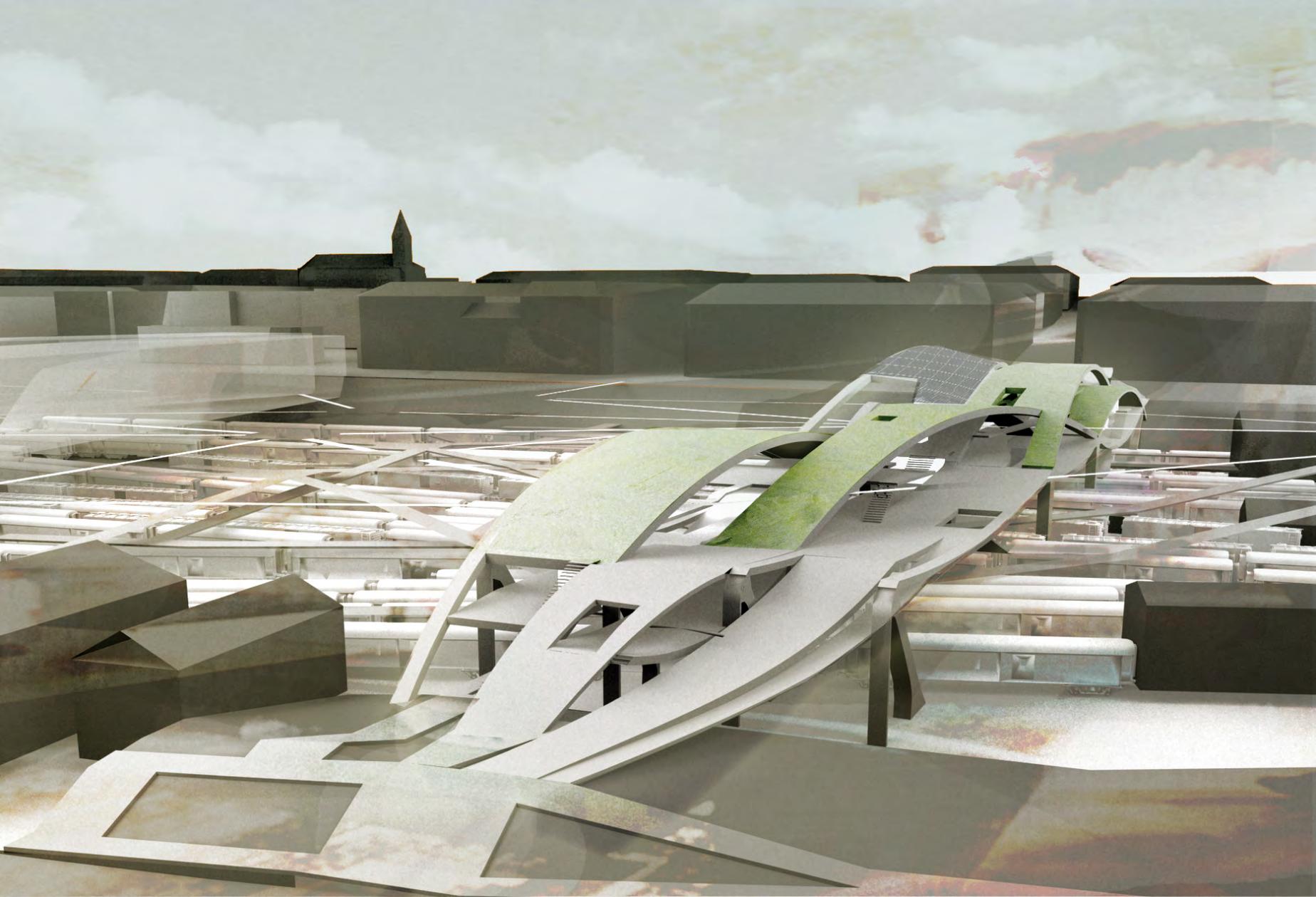
ENERGIE-MODELL 227

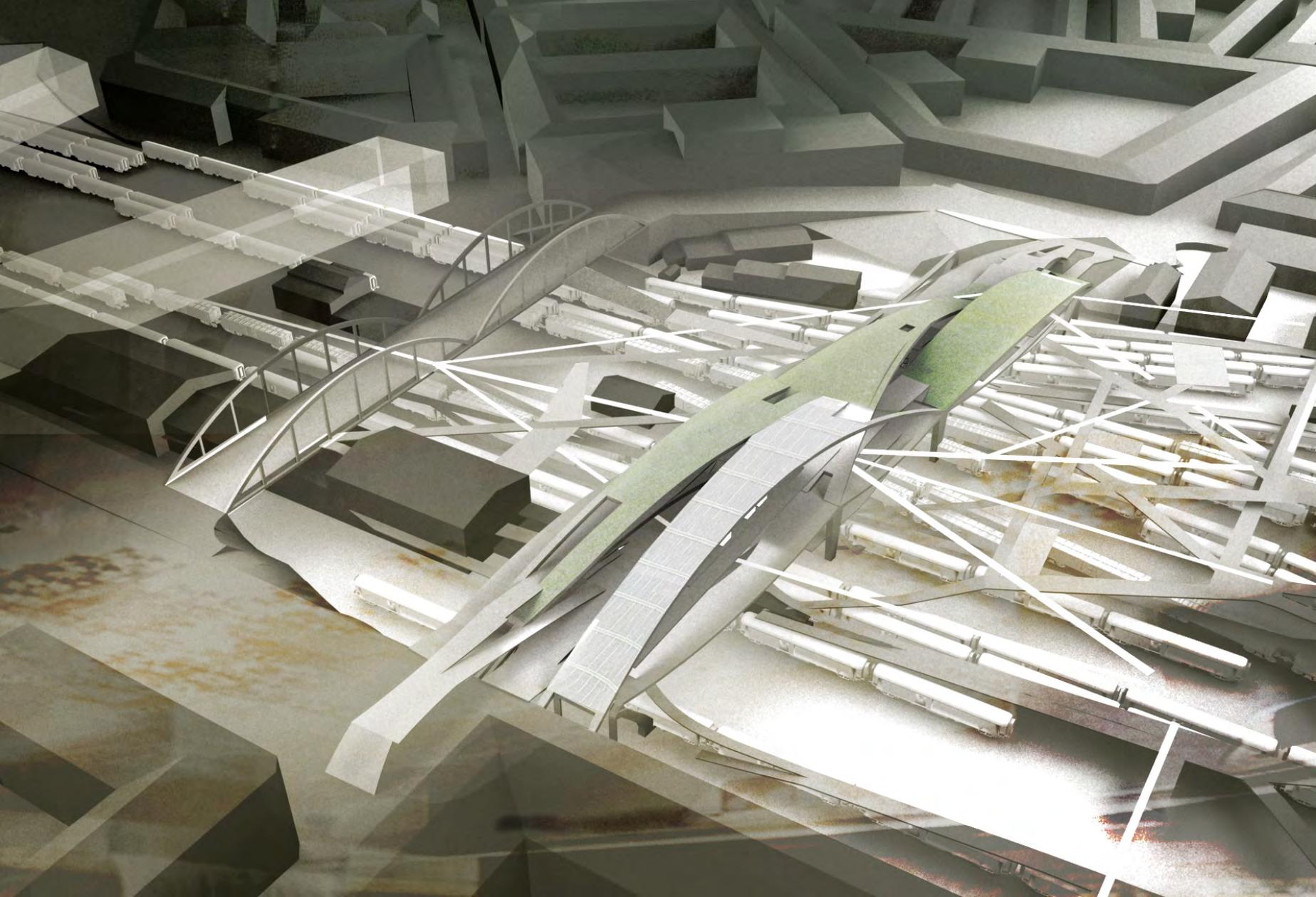


FRAGMENT

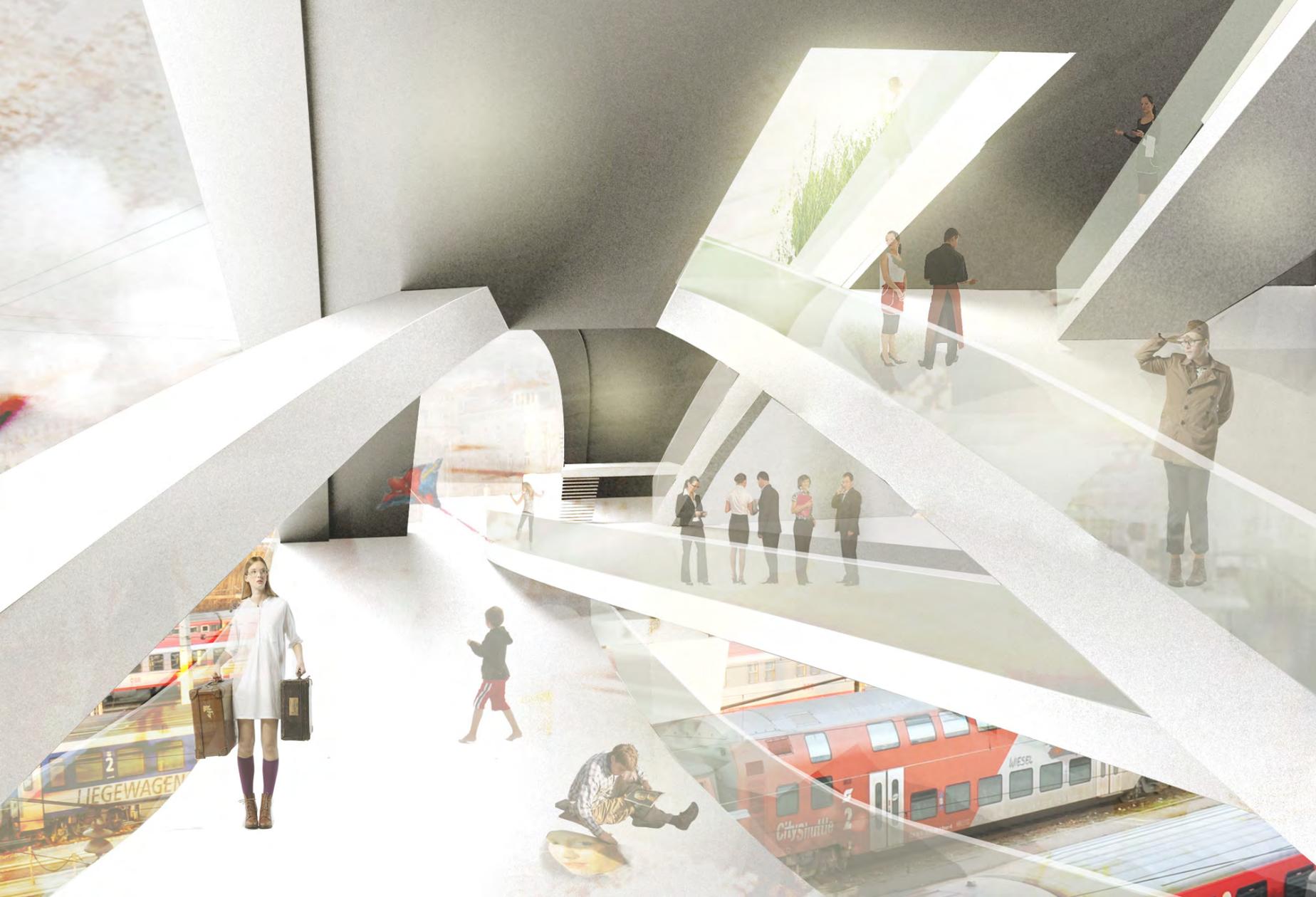












SCHNITT FUNKTIONEN M 1 1000

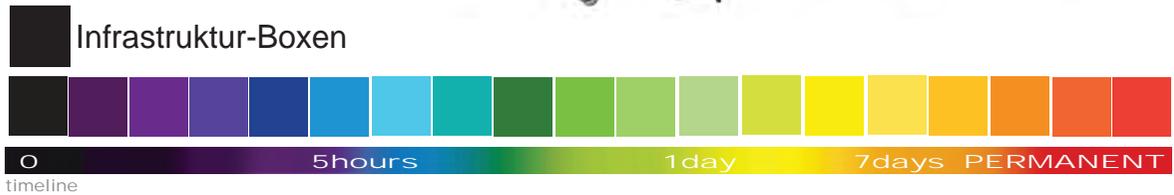
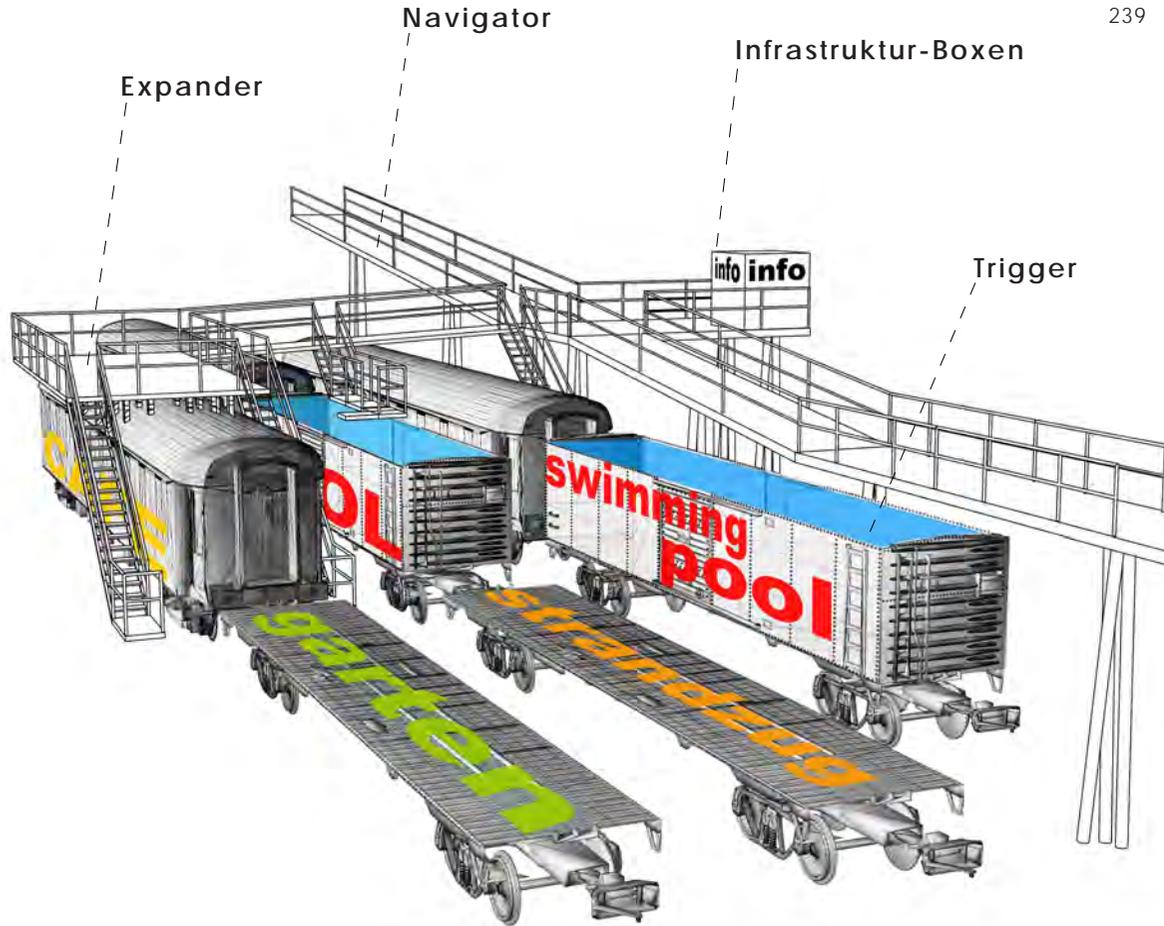


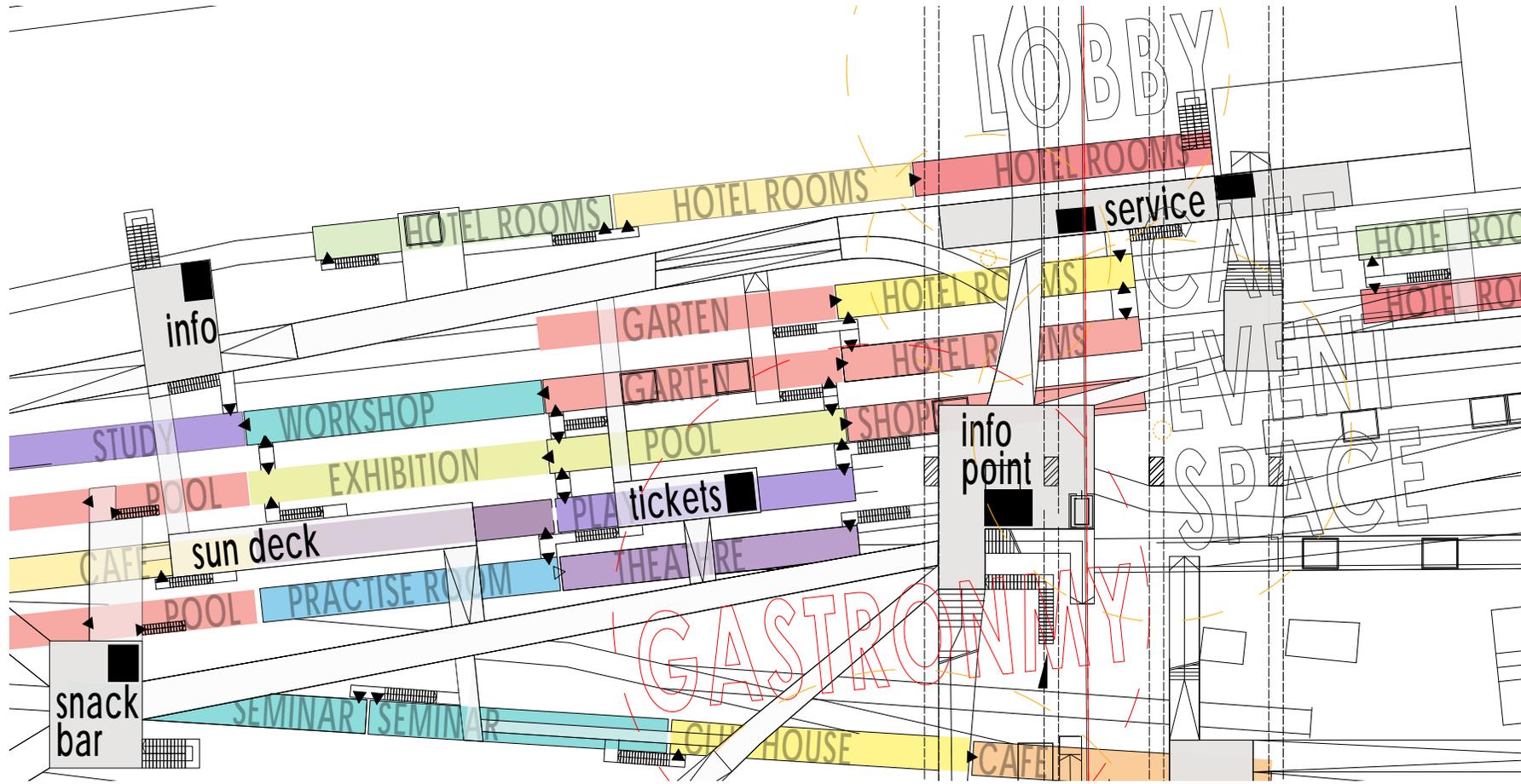
PERMANENZ

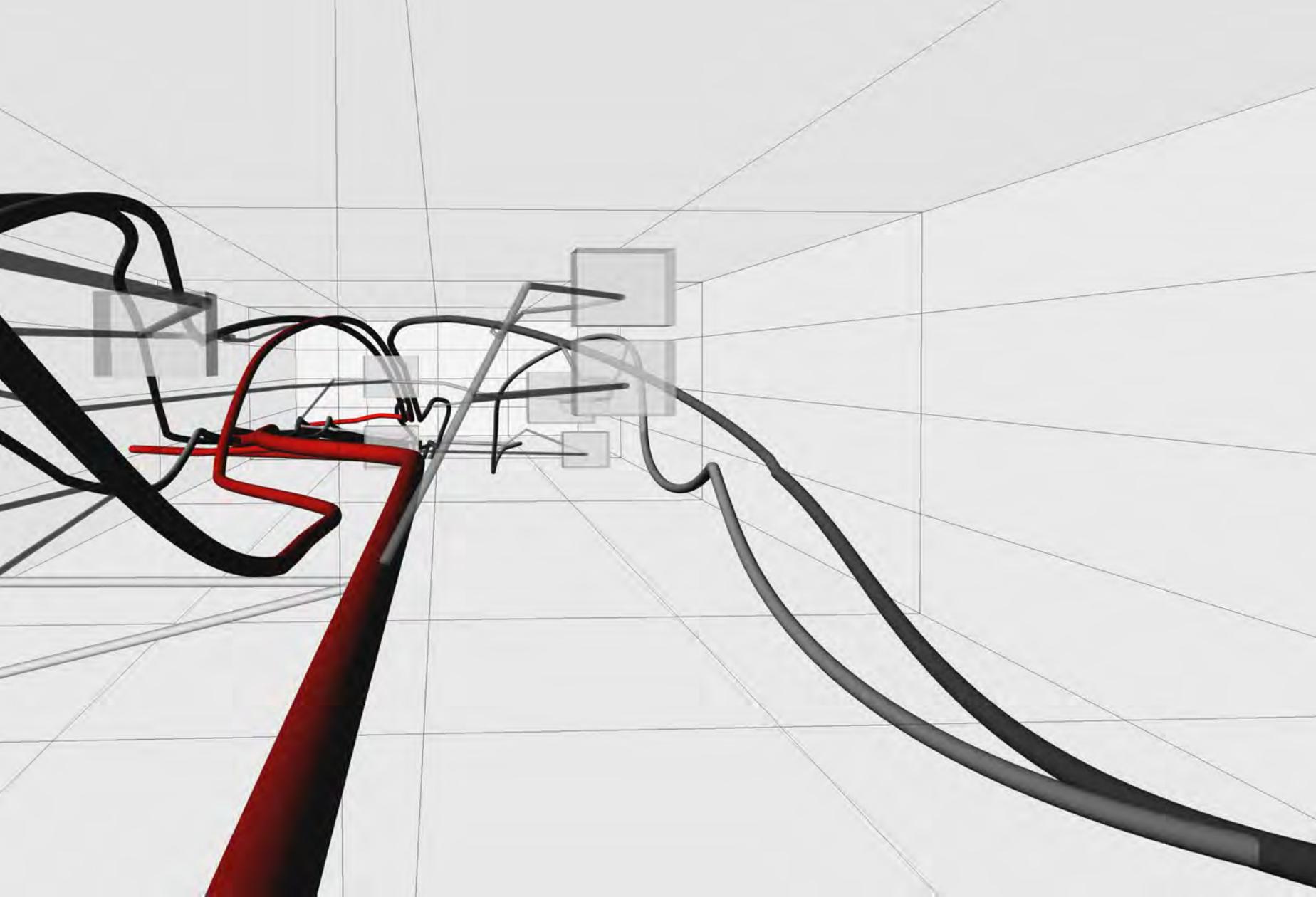
Um die entwickelte Strategie der Fast Forward City exemplarisch zu erproben und reflektieren, wurde ein Fragment aus dem Masterplan gewählt, das architektonisch ausformuliert wurde. Der Schwerpunkt dieser Untersuchung liegt auf der Entwicklung einer Living Bridge. Als dominierendes architektonisches Objekt, führt diese zu der Ebene des Wegnetzes und Zügen. Die Brücke ist der vordergründige permante gebaute Raum der Fast Forward City und verteilt alle Benutzer in das System. Ausgehend von der Typologie einer Brücke, möglichst schnell ein Hindernis zu queren, soll die Brücke eine Vielfalt von verschiedenen Wegen und Funktionen bieten. Die Brücke ist mit Funktionen belegt, die von temporär bis permanent reichen. Der Anspruch auf permanente Funktionen, um sich im System zu orientieren, wird hier erfüllt. Um so wenig wie möglich in den Ablauf auf der Ebene der Gleise einzugreifen, soll sich die Brücke möglichst stützenfrei über dem Boden erheben.

| TRIGGER | EXPANDER | CROSS OVER | LEVEL 01 |
|-------------------|-------------------------|---------------|------------------------|
| OFF SPACE | | REZEPTION | RESTAURANT |
| BADEZUG | AUSSICHTS- PLATTFORM | SHOP | KONZERT |
| SHOP | LIEGEWIESE | HOTEL TERASSE | APPARTEMENT |
| HOUSE CLUB | INFO | IMBISS | WORKSHOP |
| LESESAAL | INFO | SHOP | KINDERGATEN |
| WORKSHOP | SPIELPLATZ | KINO | BÜRO |
| BÜRO | THEATER | SHOP | LESUNG |
| HOTELZIMMER | SNACK BAR | FLOHMARKT | KULTUR ZENTRUM |
| ATELIER | REZEPTION | TICKETS | BAHNMEISTER BEREICH |
| GARTEN | AUSSICHTS- PLATTFORM | EVENT | SEMINAR |
| CAFE | KONZERT | MUSEUM | OEBB BÜRO |
| AUSSTELLUNG | BÜHNE | | APPARTEMENT |
| RESTAURANT | BERATUNG | INFO | SPIELPLATZ |
| STUNDEN- HOTEL | SHOP | PERFORMANCE | BÜHNE |
| VEREINS- LOKAL | LOUNGE | | |
| HOTELZIMMER | | | |
| SHOP | | | |



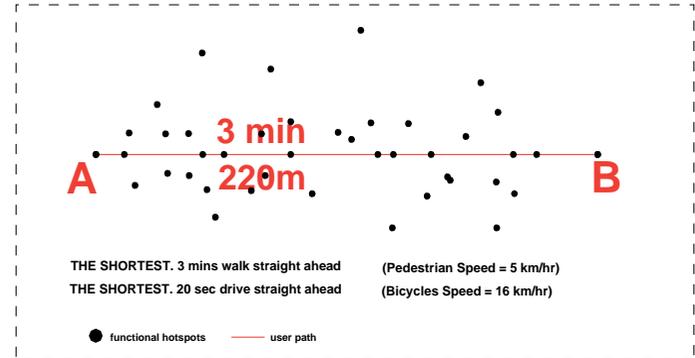






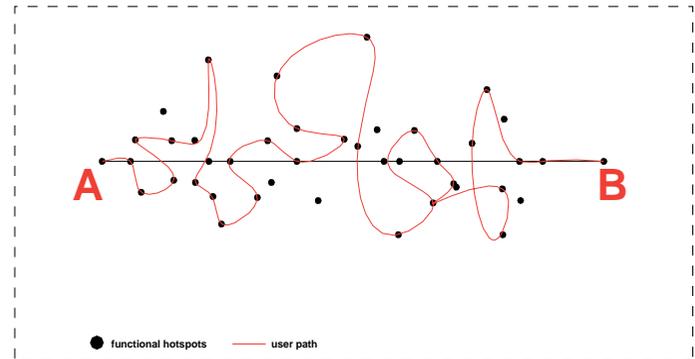
THE CROSS OVER

Der **Cross Over** ist der Hauptweg, der sich relativ gerade durch die Brückenlandschaft durchzieht und barrierefrei überquerbar ist.



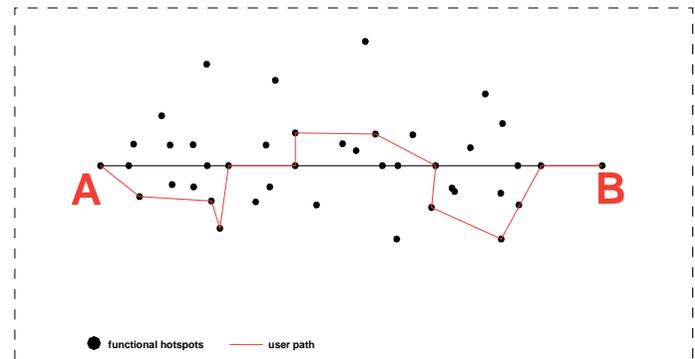
THE FLANEUR

Der **Flaneur Weg** schlängelt sich verzweigt auf mehreren Ebenen durch die Brücke und bietet die Möglichkeit über dem Areal zu spazieren.



THE RESIDENT

Der **Resident Weg** für Bewohner der Stadt schafft direkte Verbindungen zwischen den auf der Brücke angeordneten Funktionen.



infrastructure box

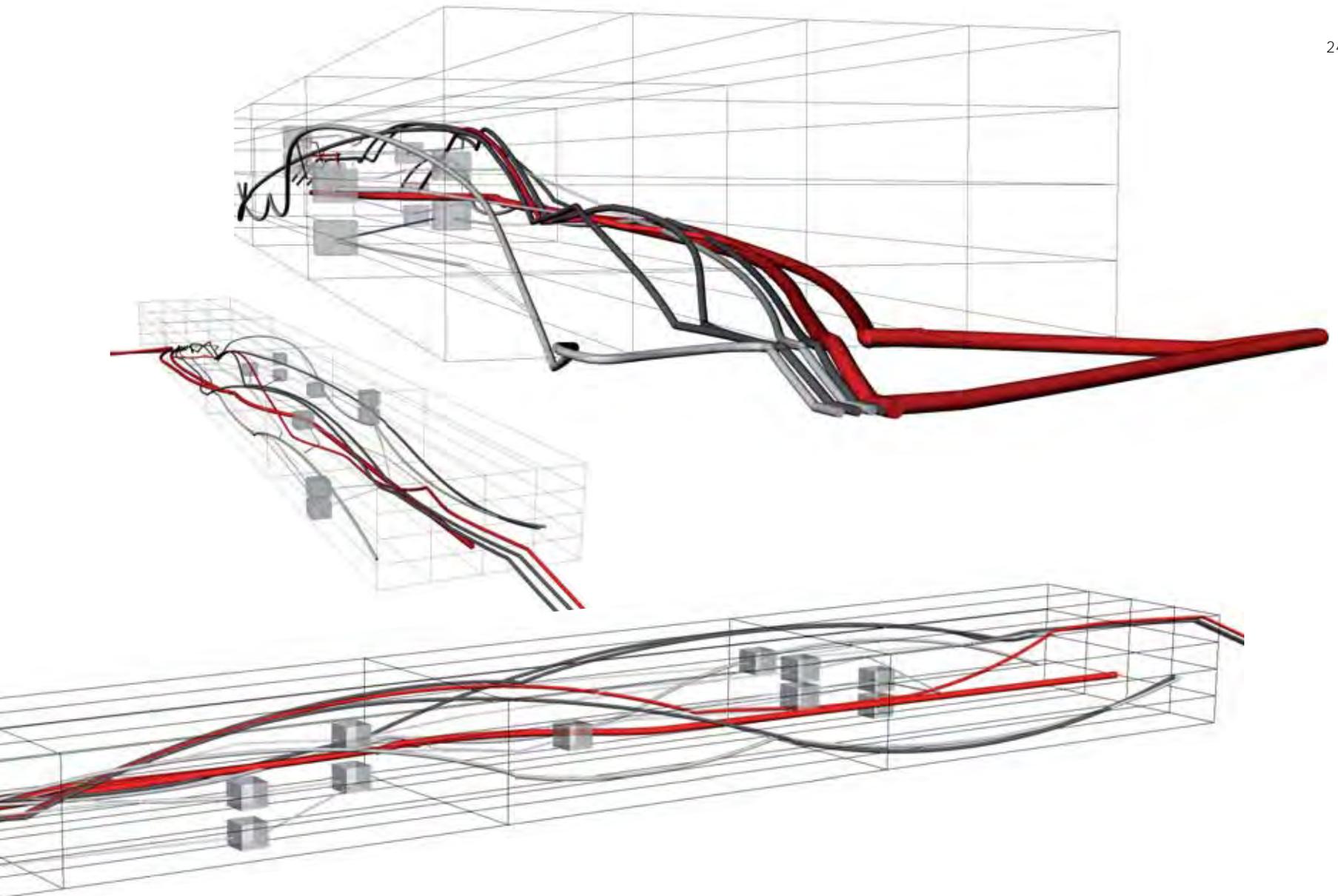


THE RESIDENT WAY

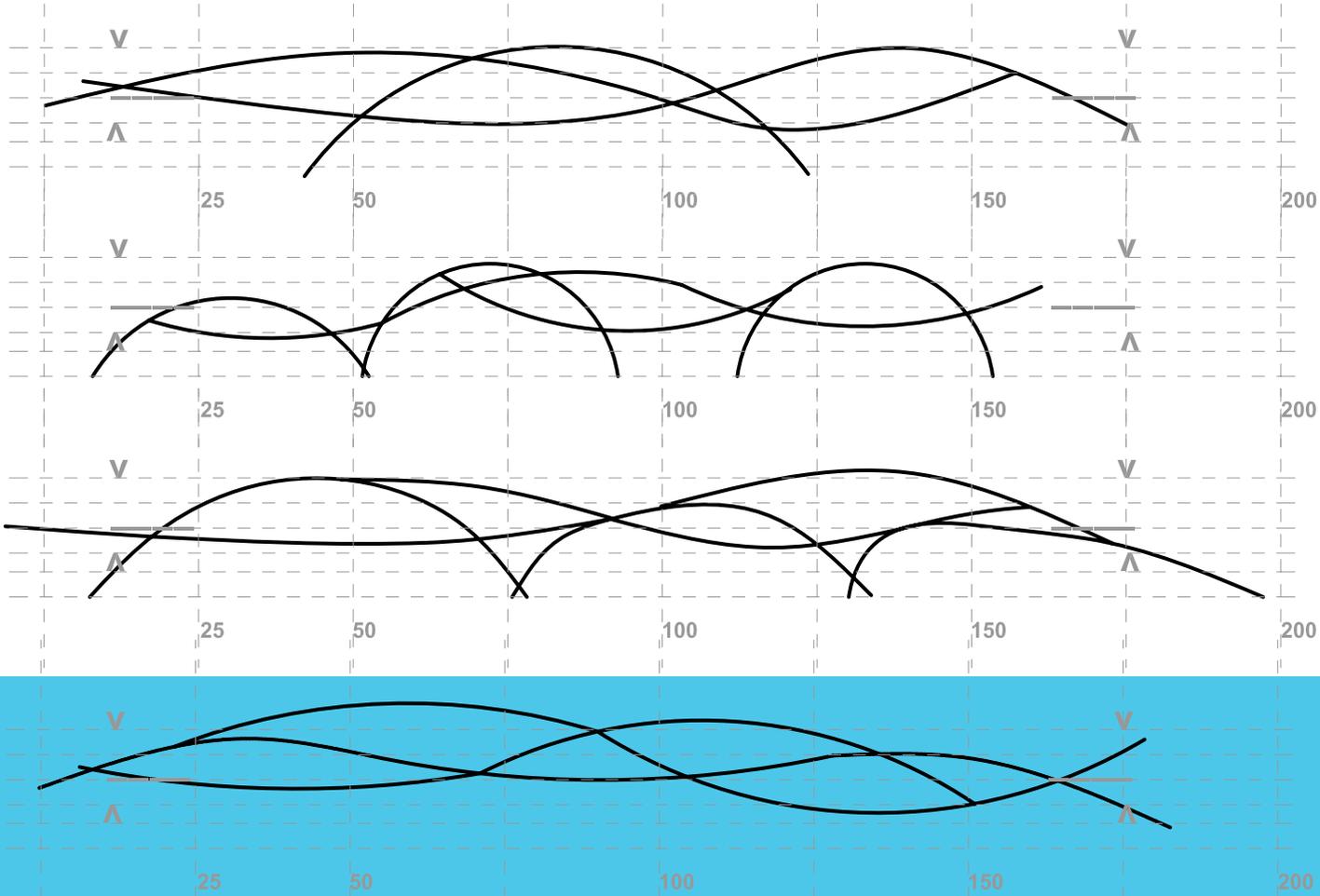
THE CROSS OVER

THE FLANEUR - WAY

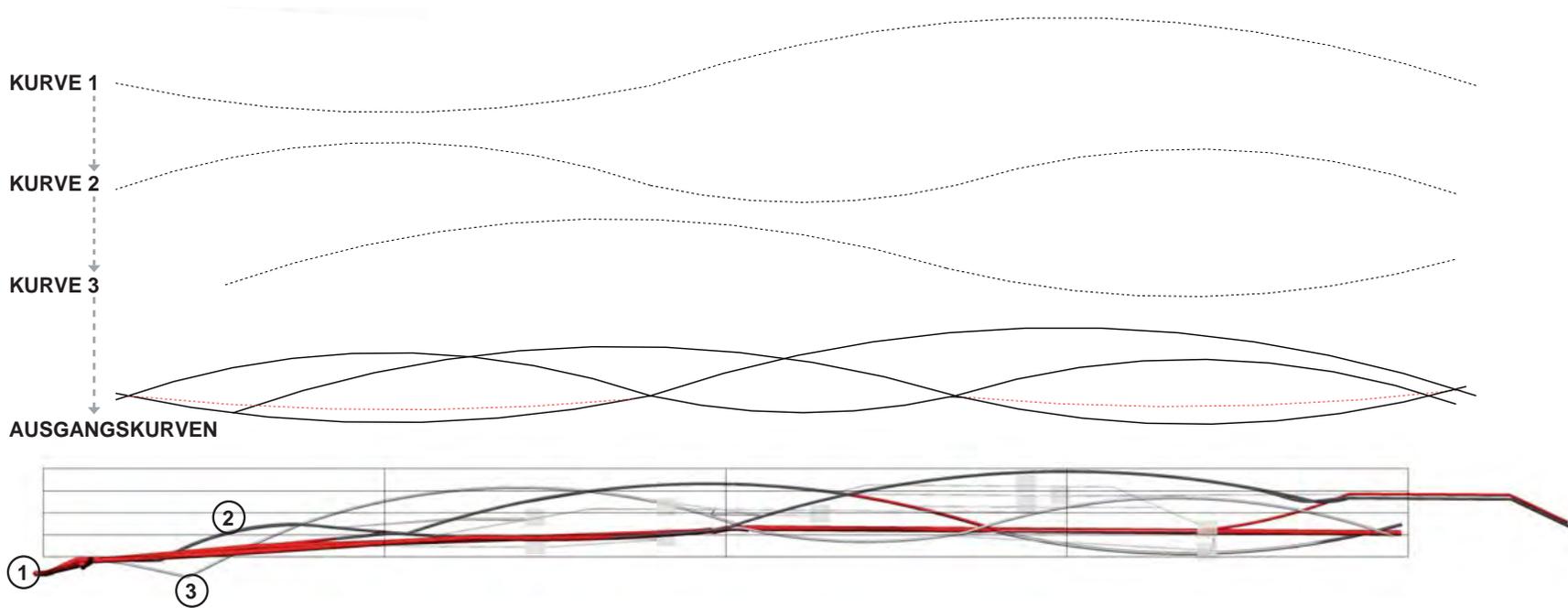




246 **KURVEN STUDIEN**



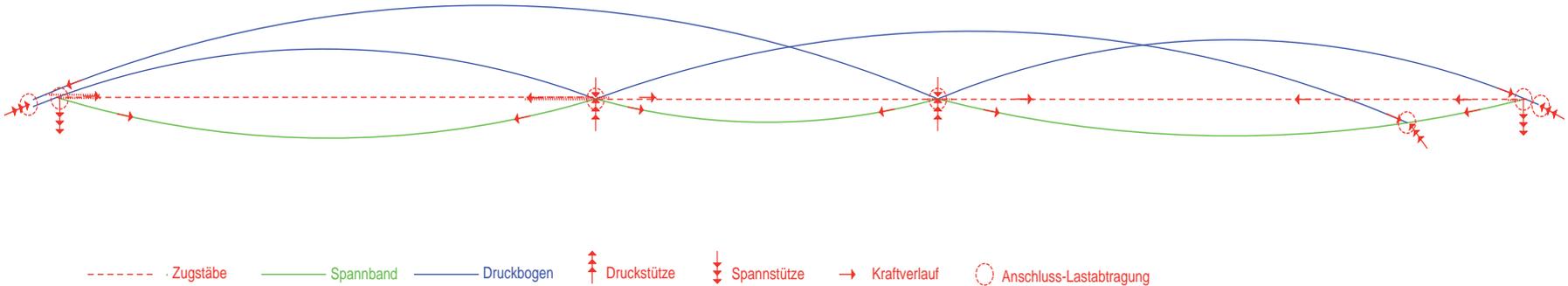
Die gewählte Kurvenform entspricht den Anforderungen die Form möglichst stützenfrei über dem Bestand schweben zu lassen. Durch die Verschneidungen der einzelnen Kurven entstehen interessante Situationen zwischen möglichen Innen- und Außenräumen.



Form - Konzept

Die Form besteht aus 3 flachen Kurven, die sich miteinander verschneiden und die Bahntrasse überspannen. Daraus entwickeln sich unterschiedliche räumliche Situationen, die Wege programmieren, die sich hinsichtlich der Distanz, Höhenunterschiede und dadurch entstehende Erschließungszeiten, unterscheiden. Die herrkömmliche Typologie einer Brücke gibt meist ein lineares Bewegungsmuster vor um von A nach B zu kommen. Der rot markierte Hauptweg zieht sich nur mit geringen Höhensprüngen durch das System, und wechselt ständig zwischen Innen- und Außenraum.

SCHEMA LASTABTRAGUNG

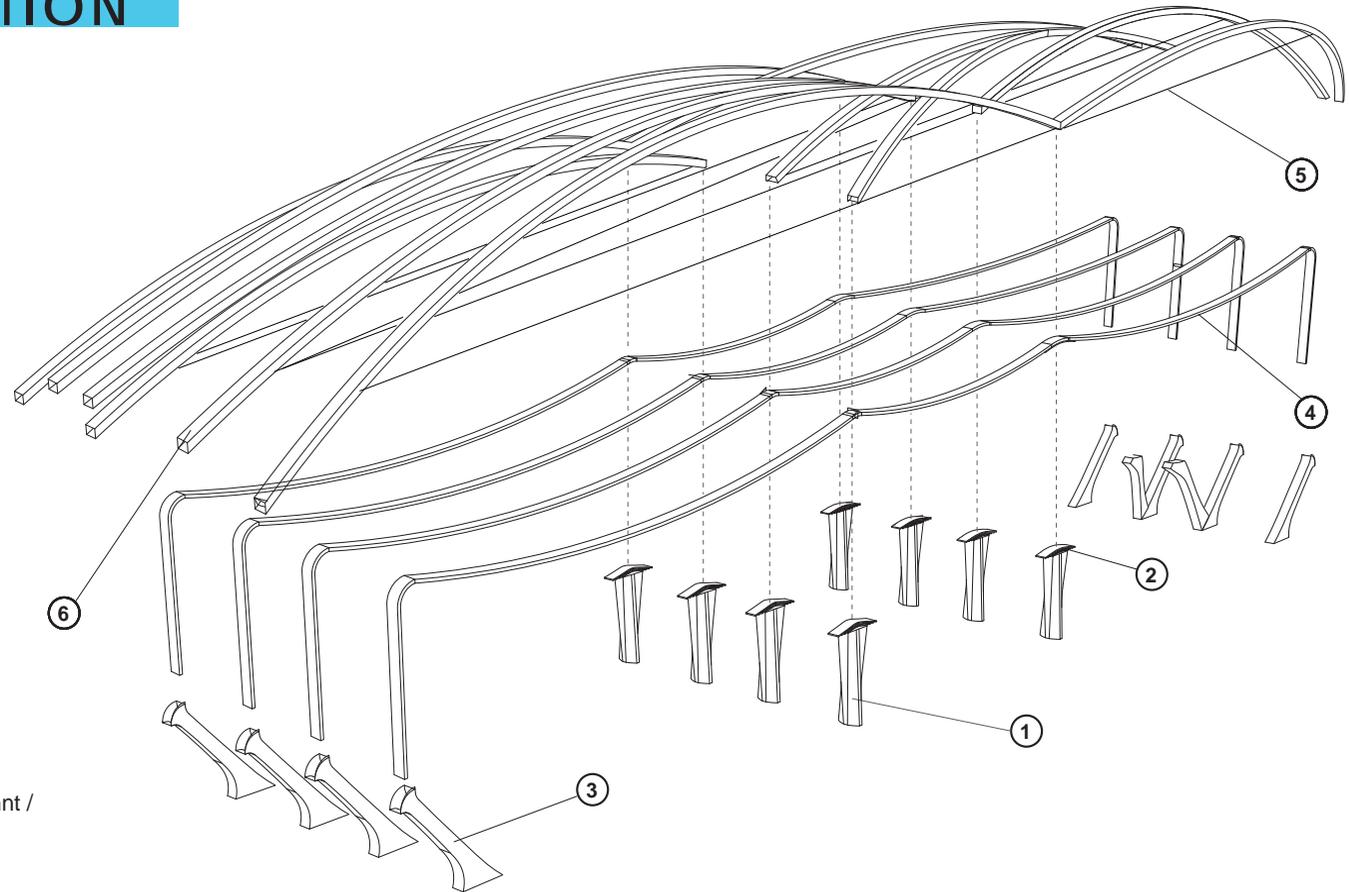


Konstruktion:

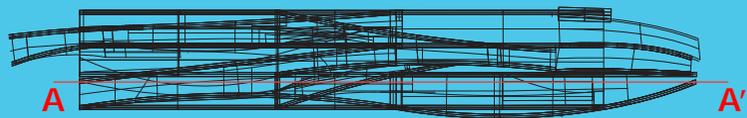
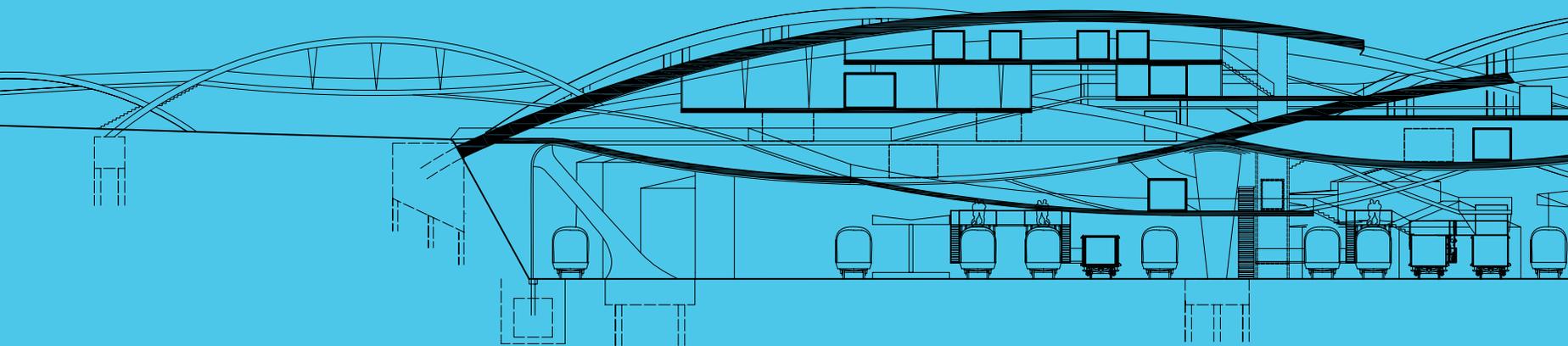
Die Kurven geben nicht nur die Form vor, sondern bilden auch gleichzeitig die Grundlage für die Primärkonstruktion. Das statische System setzt sich zusammen aus Spannbändern, die sich über drei Felder über eine Länge von 160 m ziehen und Druckbögen, die mittels Zugstäben und eingehängten Ebenen ausgesteift werden.

Innenraum - Ebenen:

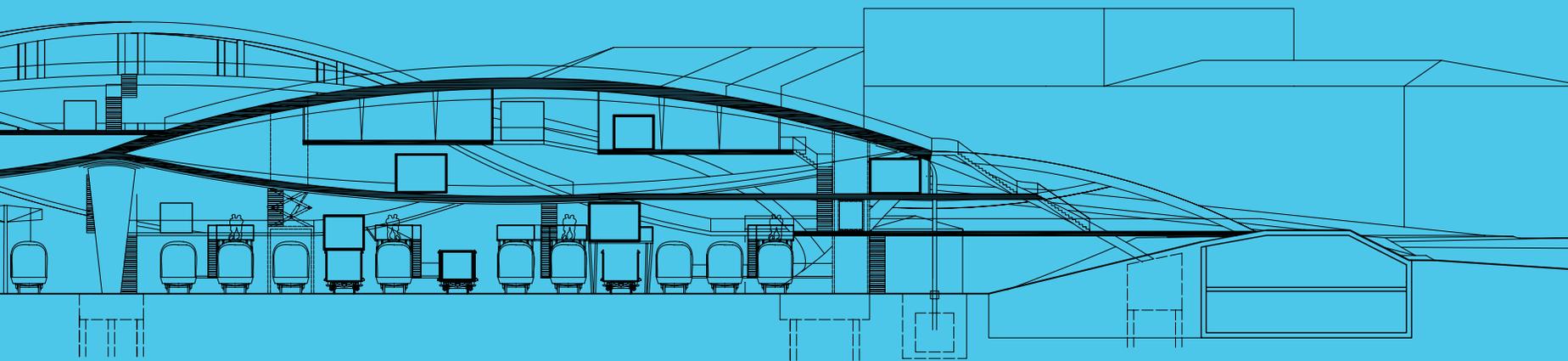
Der Innenraum wird durch Druckbögen, die zusätzlich begehbare Dachflächen bilden, formuliert. Die daraus entstehenden großen bogenförmigen Volumen werden durch eingehängte Ebenen nochmals unterteilt. Die Ebenen folgen in der Raumhöhe dem Bogenverlauf, wodurch das Volumen optimal genutzt wird und die eingehängten Ebenen keinen starren Höhenraster folgen.



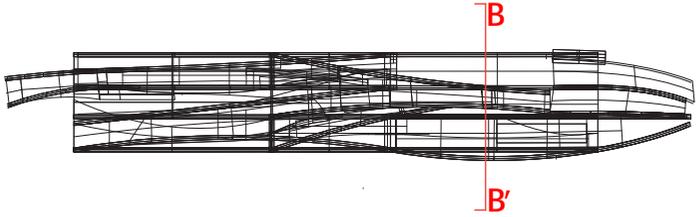
- ① Druckstütze - quer eingespannt /
längs gelenkig gelagert
- ② Sattel
- ③ Spannstützen
- ④ Spannband - 3 Felder
- ⑤ Zugstäbe
- ⑥ Druckbögen



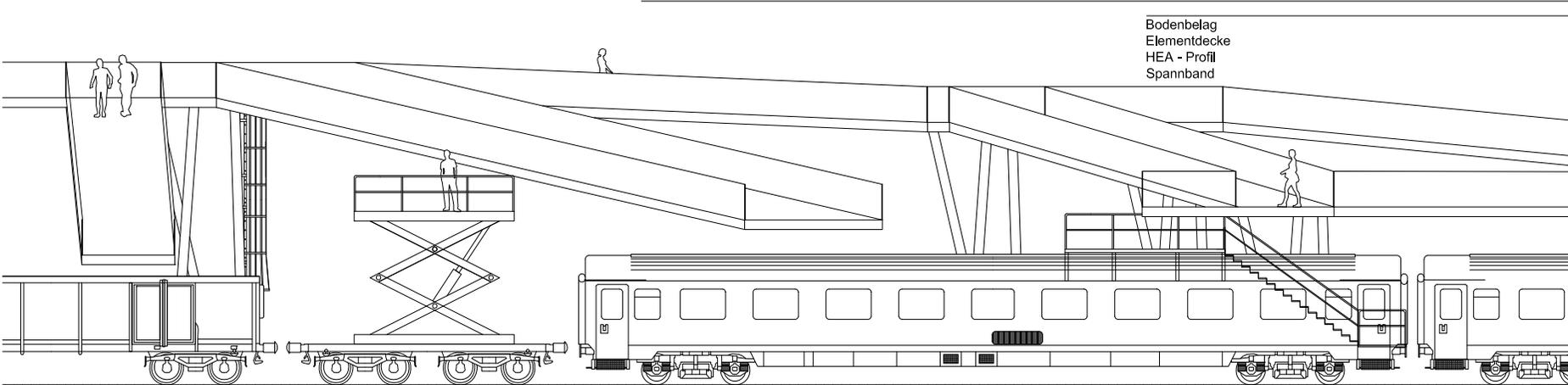
SCHNITT AA' M 1 500



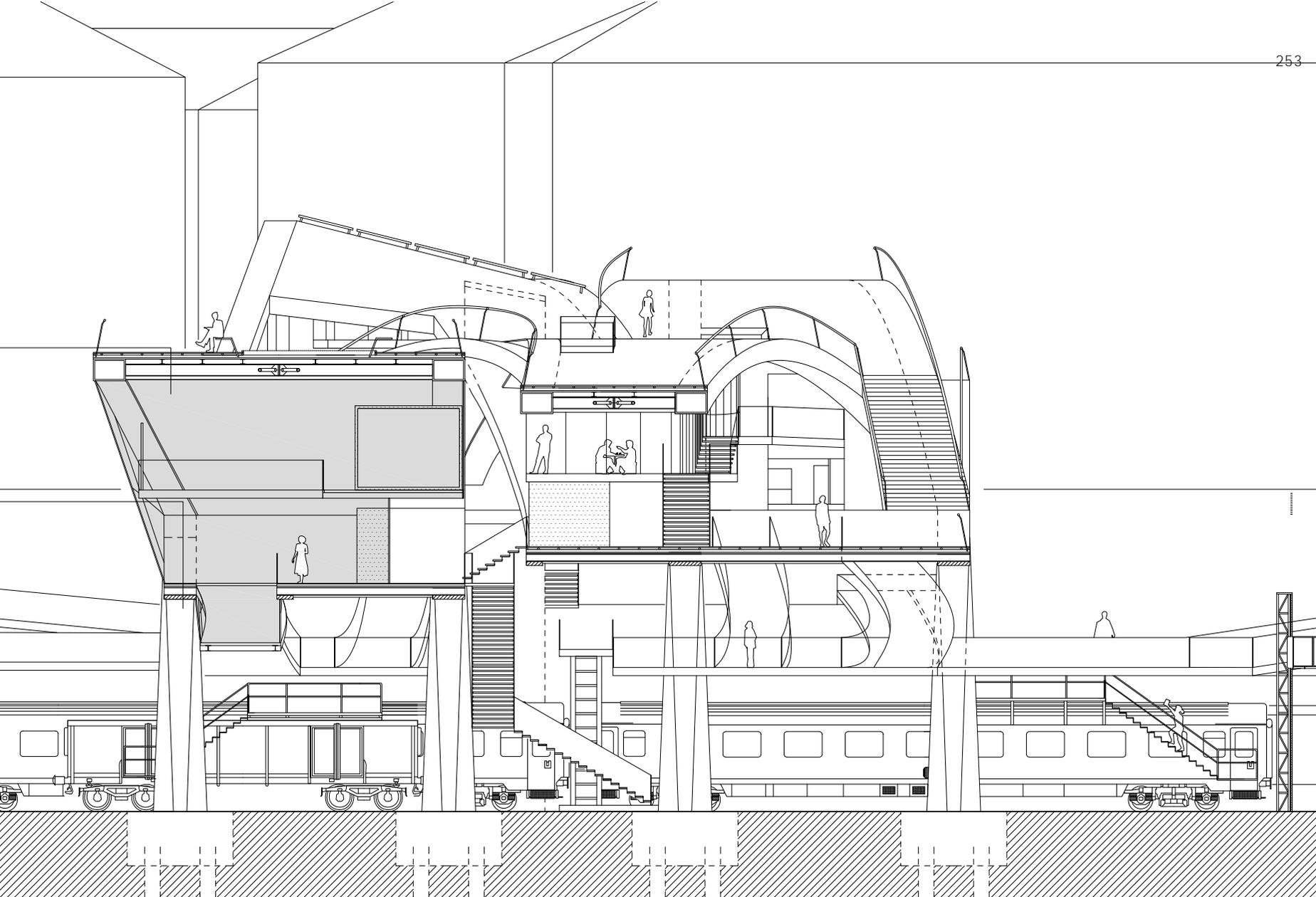
252 **SCHNITT BB' M 1 200**



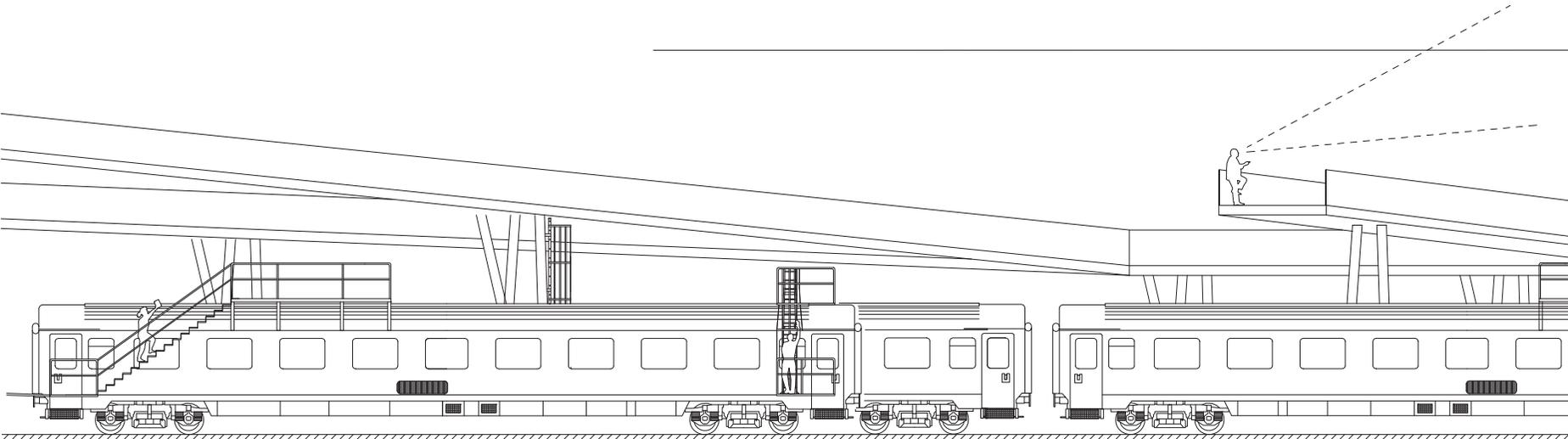
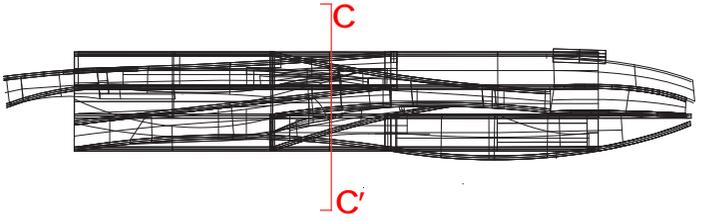
- Schiffsboden
- Kanthölzer
- WD - XPS
- Element Decke
- HEA Träger
- HEA - Träger
- Kastenträger

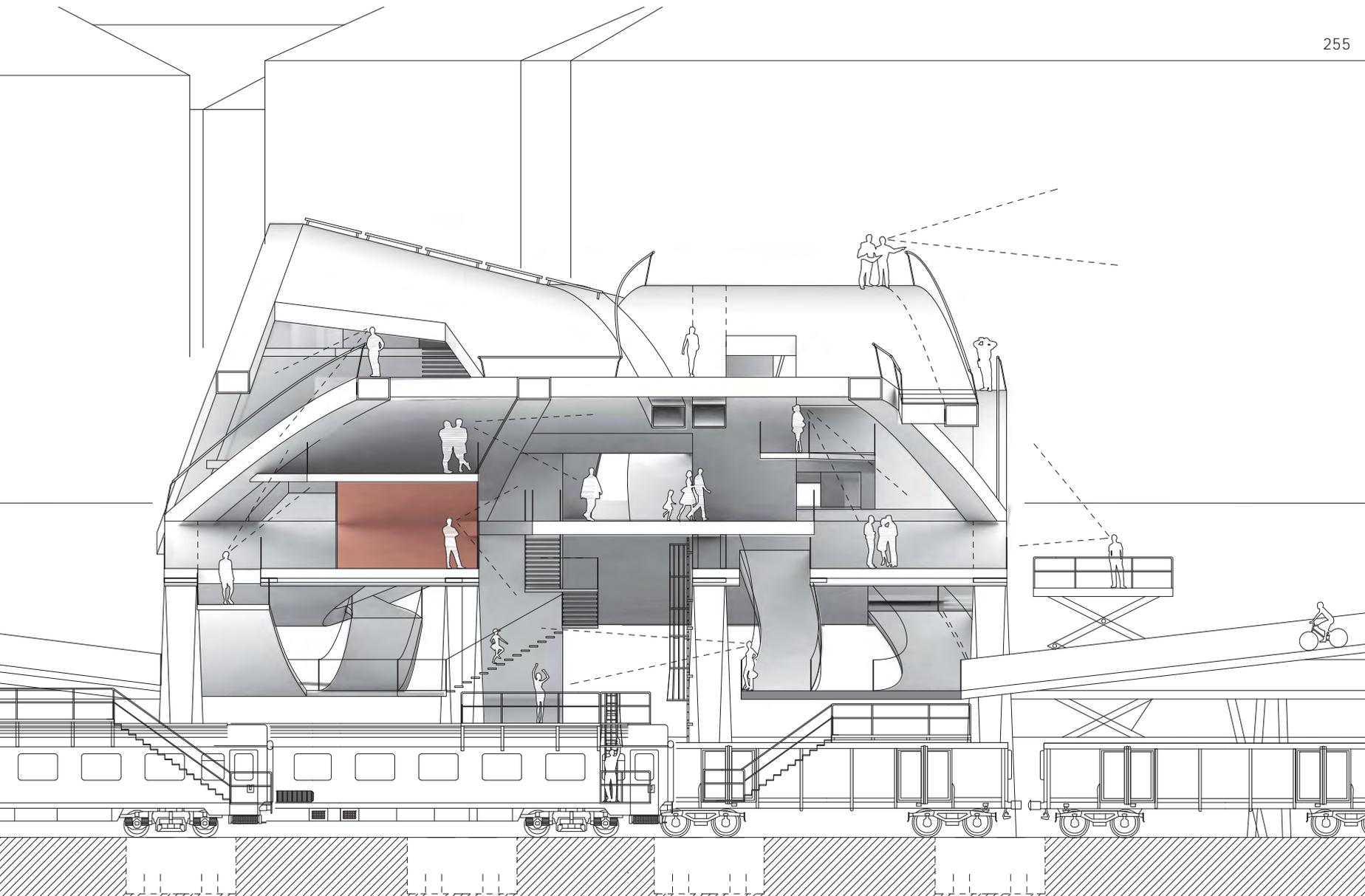


- Bodenbelag
- Elementdecke
- HEA - Profil
- Spannband

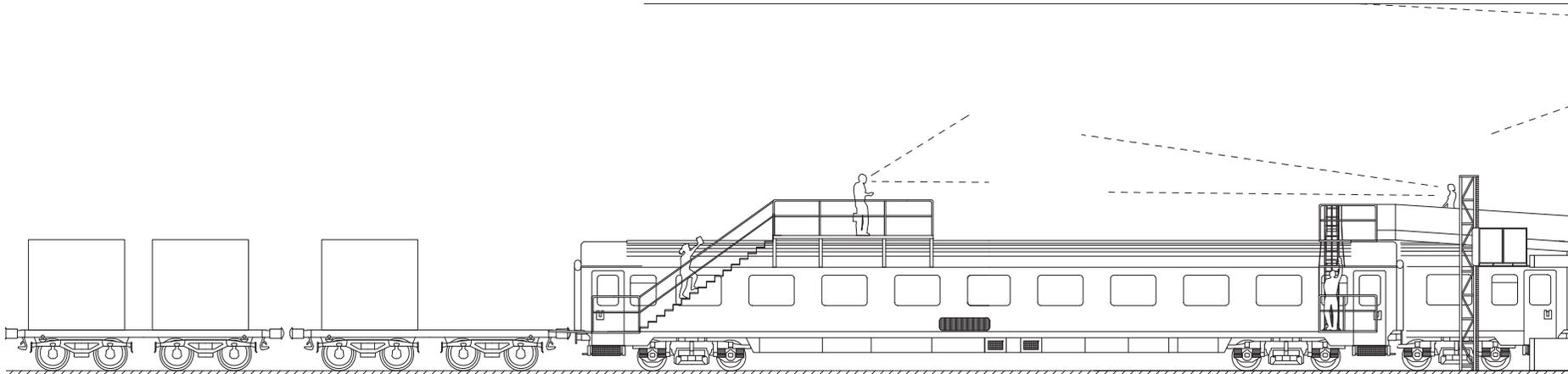
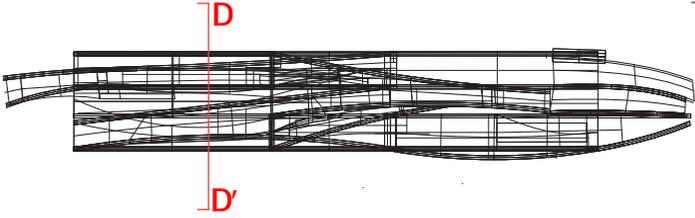


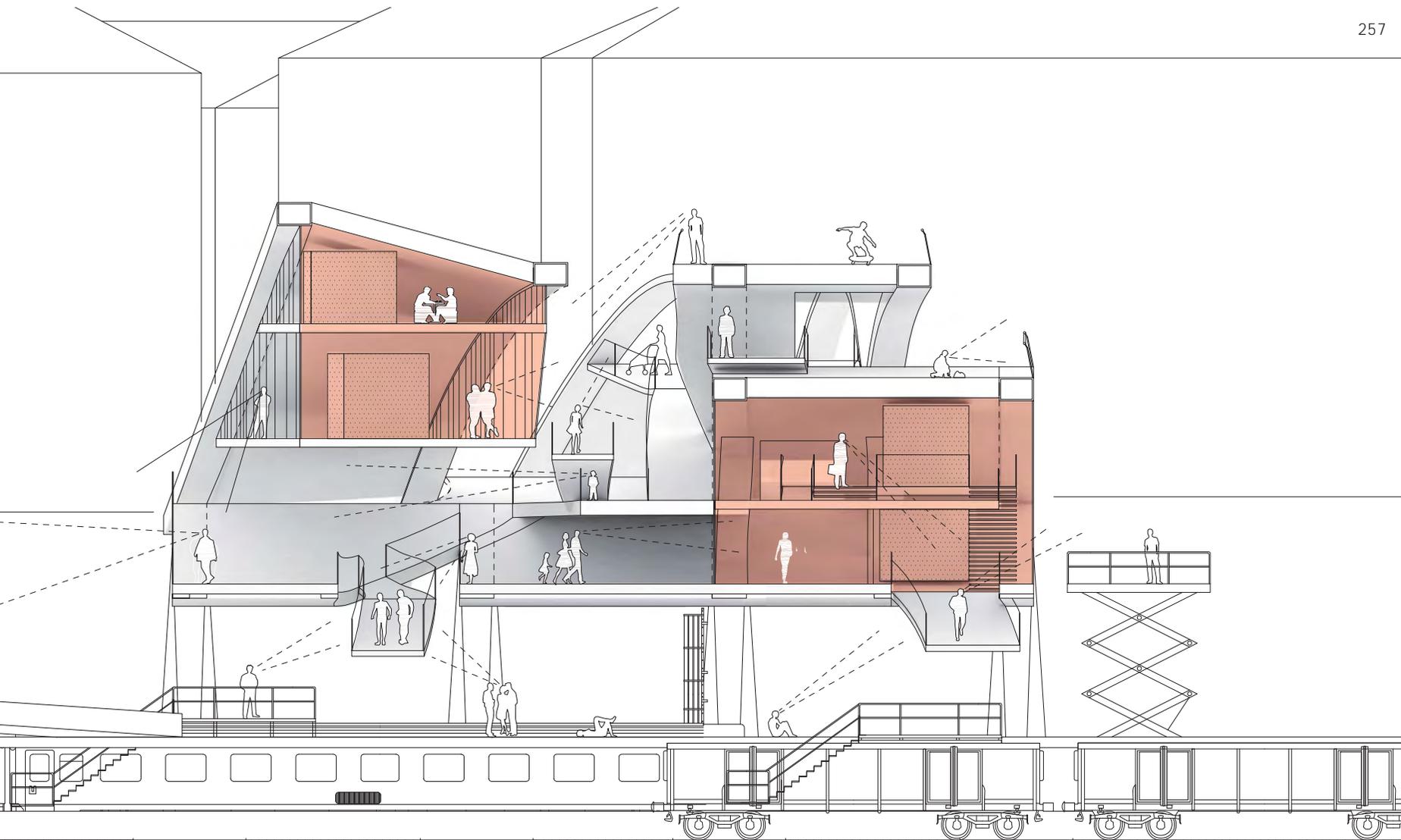
SCHNITT CC' M 1 200





256 SCHNITT DD' M 1 200



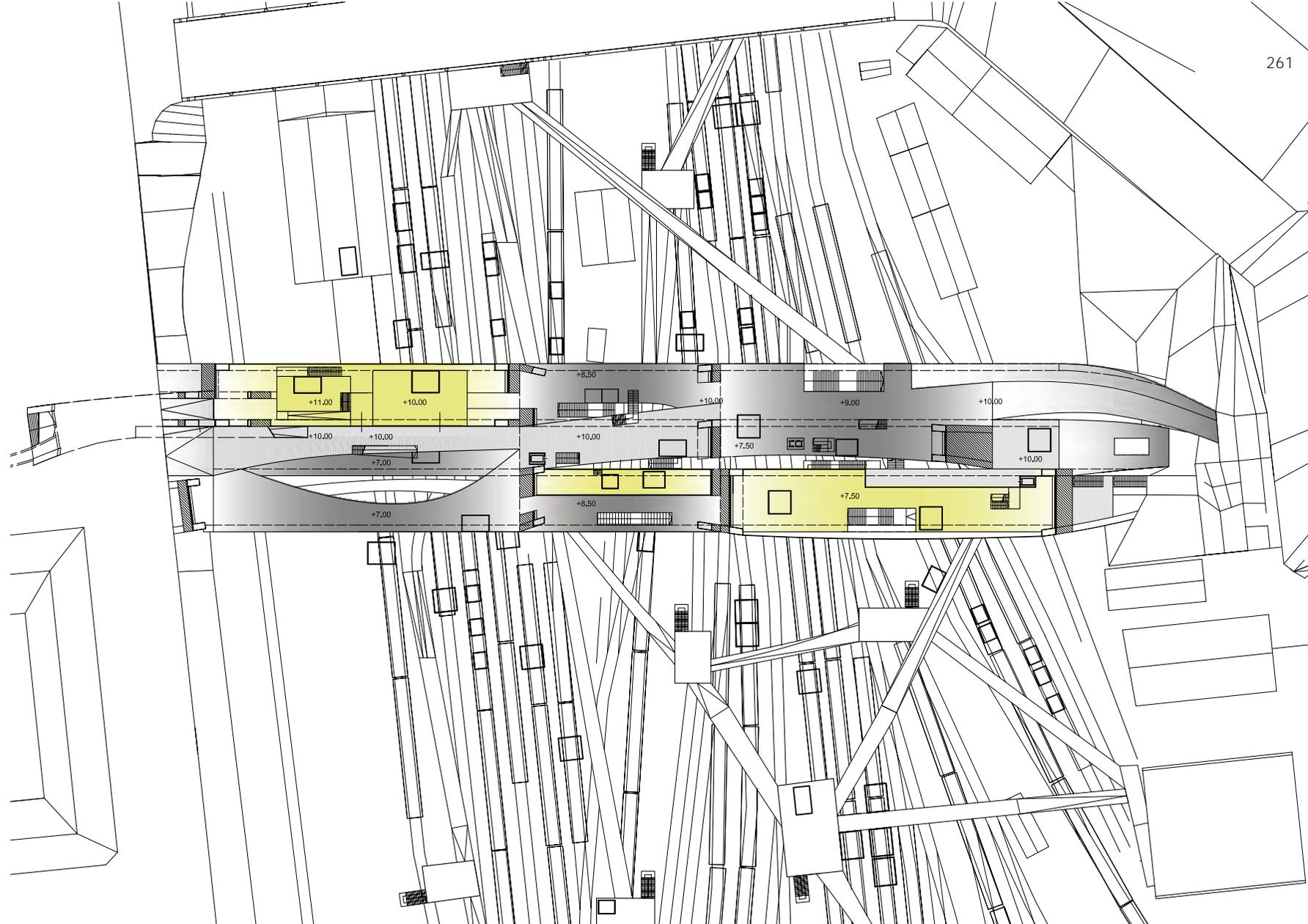


+05.00m EXPANDERS M 1 1000



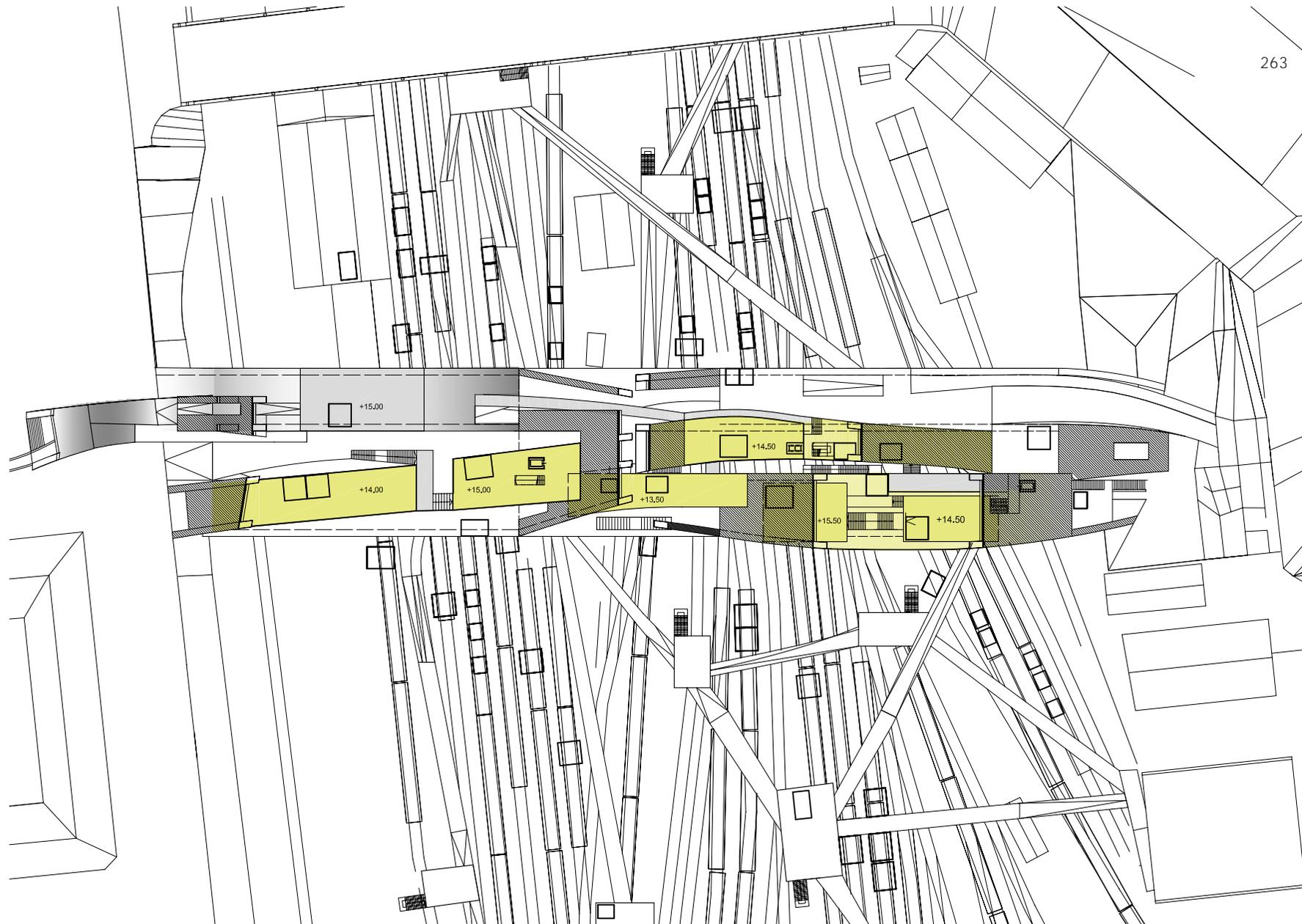
-  Gekrümmte Ebenen in geschlossenem Raum
-  Eingehängte Ebenen in geschlossenem Raum
-  Gekrümmte Ebenen
-  Eingehängte Ebenen, Außenraum
-  Dach/Dach begehbar

+10.00m CROSS-OVER M 1 1000

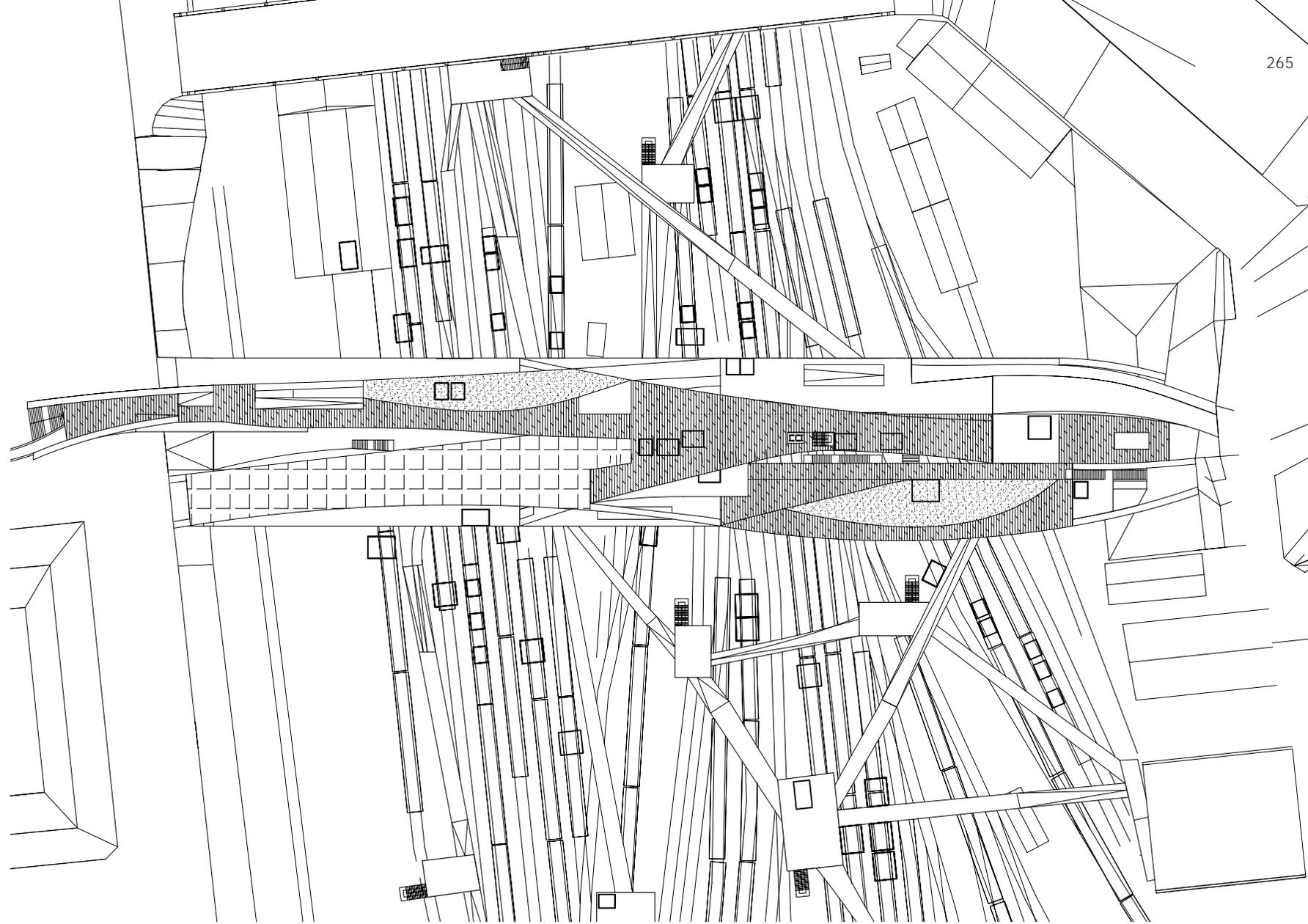


-  Gekrümmte Ebenen in geschlossenem Raum
-  Eingehängte Ebenen in geschlossenem Raum
-  Gekrümmte Ebenen
-  Eingehängte Ebenen, Außenraum
-  Dach/Dach begehbar

+15.00 m LEVELS M 1 1000



+18.00 m ROOF M 1 1000



ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS

Preview (S. 16 – 42)

Burdett, Richard (2007): The Endless City. London: Phaidon Press

Lieber ein Luftschloss bauen, als diesen Ort auszulöschen...(S. 104-121)

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2004): Revitalisierung von Bahnbrachen (Informationen zur Raumentwicklung. Heft 9/10). Bonn, S. 551 - 565

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2004): Revitalisierung von Bahnbrachen (Informationen zur Raumentwicklung. Heft 9/10). Bonn, S. 577 – 592

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2004): Revitalisierung von Bahnbrachen (Informationen zur Raumentwicklung. Heft 9/10). Bonn, S. 615 - 624

Bürgin, Matthias (2008): Zwischennutzung als Standortentwicklung. In: Roman Züst, Tibor Joanelly, Reto Westermann: Waiting lands - ntAreal. Zürich: Niggli AG, S. 51-52

Seiß, Reinhard (2008): Wer baut Wien?. Salzburg: Verlag Anton Pustet

Wien Museum (2006): Großer Bahnhof: Wien und die weite Welt. Wien: Czernin Verlag

MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2005): Stadtentwicklungsplan 05 – Kurzfassung. Wien

Rinaldi, Bianca Maria (2010): Lineare Stadtlandschaften. In: ARCH+, Zeitschrift für Architektur und Städtebau: Post Oil City, 197/197, Januar 2010. Aachen: ARCH+ Verlag, S. 106-107

Städte ohne Böden (S. 122-135)

Richter, Markus / Ley, Sabrina van der (2008): Megastructure Reloaded. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag

McQuaid, Matilda (2003): Visionen und Utopien. München: Prestel Verlag

Price, Cedric (2003): The Square Book. London: Wiley-Academy

Fastforward City – Strategie (S. 146 – 148)

Maier, Julia (2008): acting in public: raumlaborberlin. Berlin: Jovis-Verlag

Urbanität (S. 151-153)

Magnago Lampugnani, Vittorio (2007): Städtische Dichte. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung

Häußermann, Hartmut (1995): Neue Urbanität. Frankfurt/Main: Surkamp Verlag

Brunsing, Jürgen (1999): Stadt der kurzen Wege. Dortmund: Institut für Raumplanung

Feldtkeller, Andreas (1994): Die zweckentfremdete Stadt. Frankfurt/Main: Campus-Verlag

Fragment (S. 228-263)

Detail heft.....

INTERNET-QUELLEN

S. 27:

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_staatsangehoerigkeit_geburtsland/023444.html [Stand 05/2011]

S.28:

<http://eoo.uni-klu.ac.at/index.php/Ljubljana> [Stand 05/2011]

<http://grao.bg/tna/tab01.html> [Stand 05/2011]

<http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft20%2Fe260%2Fa2010%2F&file=pcaxis&N=&L=1>
[Stand 05/2011]

<http://demo.istat.it/bil2009/index04.html> [Stand 05/2011]

S.29:

<http://www.recensement.insee.fr/chiffresCles.action?codeMessage=5&zoneSearchField=PARIS&codeZone=75056-COM&idTheme=3&rechercher=Rechercher> [Stand 05/2011]

https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online?language=de&sequenz=tabelleErgebnis&selectionname=12411_009r&sachmerkmal=QUASTI&sachschluessel=SQUART04&startjahr=2009&endjahr=2009 [Stand 05/2011]

<http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/mosz/mosz09.pdf> [Stand 05/2011]

[http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/engt/2500261555/\\$File/400109q214.pdf](http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/engt/2500261555/$File/400109q214.pdf) [Stand 05/2011]

S. 62:

http://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Westbahnhof [Stand 05/2011]

S. 63:

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/> [Stand 05/2011]

S.65:

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/westguertel/index.html> [Stand 05/2011]

<http://urbantraces.wordpress.com/2009/11/12/wiens-sorgenkind-lokalausgang-in-rudolfsheim-funfhaus/>
[Stand 05/2011]

S. 78:

<http://rudolfsheim-fuenfhaus.gruene.at/soziales/artikel/lesen/27055/> [Stand 05/2011]

S.104 -121

<http://www.null-euro-urbanismus.de/?p=122> [Stand 12/ 2010]

<http://www.thehighline.org/about/friends-of-the-high-line> [Stand 12/ 2010]

http://www.art-magazin.de/architektur/9494/high_line_new_york [Stand 12/ 2010]

S. 123:

http://de.wikipedia.org/wiki/Ponte_Vecchio [Stand 05/2011]

S. 124:

<http://www.schulze-fielitz.com/aermelkanal/kanal.html> [Stand 05/2011]

S.125:

<http://www.schulze-fielitz.com/aermelkanal/kanal.html> [Stand 05/2011]

S.162:

<http://sciencev1.orf.at/science/news/29363> [Stand 05/2011]

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html [Stand 05/2011]

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle nicht verzeichneten Abbildungen stammen von Autoren: Nina Schuiki, Johanna Treberspurg

- S. 23: Melez Zug: <http://schauwerte.files.wordpress.com/2010/10/foto1823.jpg?w=300&h=225>
[Stand 05/2011]
- S. 25: Satellitenbild Vienna: <http://www.bing.com/maps/> [Stand 05/2011]
- S. 26: Satellitenbild Ljubljana: <http://www.bing.com/maps/> [Stand 05/2011]
Satellitenbild Sofia: <http://www.bing.com/maps/> [Stand 05/2011]
Satellitenbild Madrid: <http://www.bing.com/maps/> [Stand 05/2011]
Satellitenbild Rome: <http://www.bing.com/maps/> [Stand 05/2011]
- S. 31: Prostitution: <http://cult-mag.de/wp-content/uploads/2010/11/diez3.jpg> [Stand 05/2011]
Drogensucht: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/68/Duane_Hanson_Drug_Addict_Louisiana_1975.jpg [Stand 05/2011]
Obdachloser: http://www.toktali.com/blog/wpcontent/uploads/2010/01/drogen_sucht_web.jpg
<http://www.toktali.com/blog/wpcontent/uploads/2010/11/diez3.jpg>[Stand 05/2011]
- S. 33: Paolo Margari, living bridge in bologna train station – Italy: <http://www.flickr.com/photos/paolomargari/623280531/>[Stand 05/2011]
- S. 34: Donauinsel: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c5/Donauinsel_est2007_Abgang-U6-Donaubruecke.jpg [Stand 05/2011]
Kärntnerstraße: http://farm1.static.flickr.com/205/465974909_a6c5364bf6_o.jpg [Stand 05/2011]
Museumsquartier: Wien: Ali Schafler, Sommer im MQ 2007: http://www.mqw.at/mediafiles/22/26_Sommer_im_MQ_2007__c__Ali_Schafler.jpg [Stand 05/2011]
Karlsplatz: http://eminenz.files.wordpress.com/2011/05/mg_8225.jpg [Stand 05/2011]
- S. 38: Harvey Wiley, la ville: http://28.media.tumblr.com/LRFQmWx6hmf2zah0b3XqXK4Ko1_500.jpg [Stand 05/2011]

- S. 44: Nikolaus Braun, Berliner Straßenszene: <http://www.brunnenrand.de/aufgabensek2/collage-map-10-13/LinkedDocuments/Braun%20Nikolaus%20Berliner%20Stra%DFenszene%201921.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 50: Satellitenbild Paris: <http://maps.google.at/maps> [Stand 05/2011]
Satellitenbild Ljubljana: <http://maps.google.at/maps> [Stand 05/2011]
Satellitenbild Wien: <http://maps.google.at/maps> [Stand 05/2011]
- S. 60: Westbahnhof, Neugestaltung: http://www.oebb.at/imagemagick/ROOT/immo/de/Presse/Pressefotos/01_BahnhofCity_Wien_West/020_bcww.jpg.thumb?app=dpi150 [Stand 05/2011]
- S. 61: Bahnhofcity Wien West: http://www.oebb-immobilien.at/de/Projektentwicklung/Wien_Westbahnhof/Impuls_fuer_Stadtentwicklung/index.jsp [Stand 05/2011]
- S. 64: Satellitenbild Wien: <http://maps.google.at/maps> [Stand 05/2011]
- S. 66: Stadtplan Wien: <http://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> [Stand 05/2011]
- S. 67: Flächenwidmungsplan – Westbahntrasse und Umgebung: <http://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> [Stand 05/2011]
- S. 106: Wohnpark – Donau City: <http://www.wohnparkdonaucity.at/wpdc/uebersiedlung.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 110: nt areal: <http://www.null-euro-urbanismus.de> [Stand 05/2011]
- S. 112: High Line, verlassene Bahntrasse: http://www.delivery.superstock.com/WI/223/1801/PreviewComp/SuperStock_1801-48424.jpg [Stand 05/2011]
High Line, Neugestaltung <http://www.arquestilo.com/page/51/> [Stand 05/2011]
- S. 114: Cheonggyecheon Fluss Park: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Korea-Seoul-Cheonggyecheon-2008-01.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 116: Wienfluss: <http://www.wien.gv.at/ma53/rkfoto/2009/903g.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 120: Old London Bridge: <http://media-1.web.britannica.com/eb-media/05/10205-004-8B896295.jpg> [Stand 05/2011]

- S. 121: Ponte Vecchio: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/ae/Ponte_vecchioview.jpg/800px-Pontevecchioview.jpg [Stand 05/2011]
- S. 122: Brücke über den Ärmelkanal: <http://www.schulze-fielitz.com/aermelkanal/04gross.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 124: Arata Isozaki: Stadt in der Luft: <http://www.pushpullbar.com/forums/attachment.php?attachmentid=32421&stc=1&d=1186665968> [Stand 05/2011]
Yona Friedman: la ville spatial: http://www.moma.org/collection_images/resized/512/w500h420/CRI_11512.jpg [Stand 05/2011]
- S. 126: Archigram Plug In City: http://4.bp.blogspot.com/_LqOgA1xu8bc/TCX1HrKmZQI/AAAAAAAAANY/7PPXW-LP5rA/s1600/archigram.jpg [Stand 05/2011]
- S. 128: Pottery think bellt: http://designmuseum.org/media/item/4728/-1/92_8.jpg [Stand 05/2011]
- S. 130: Fun palace: <http://www.audacity.org/images/features/SM-26.11.07-E.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 134: Schulze Fielitz: Ärmelkanal: <http://www.schulze-fielitz.com/aermelkanal/02gross.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 135: Yona Friedman: http://www.epiteszhirlap.hu/wp-content/uploads/2010/08/Yona_04.jpg [Stand 05/2011]
- S. 148: Endless City: http://images.businessweek.com/story/08/600/0307_endless1.jpg [Stand 05/2011]
- S. 150: Fassaden: <http://cdn.dornob.com/wp-content/uploads/2009/04/architectural-urban-color-housing1.jpg> [Stand 05/2011]
Fassaden: <http://cdn.dornob.com/wp-content/uploads/2009/04/architecture-urban-density.jpg> [Stand 05/2011]
Fassaden: <http://cdn.dornob.com/wp-content/uploads/2009/04/architectural-urbanism.jpg> [Stand 05/2011]
Fassaden: <http://cdn.dornob.com/wp-content/uploads/2009/11/architectural-art-mural.jpg> [Stand 05/2011]

- S. 161: Container: http://www.welt.de/multimedia/archive/00183/container_183241g.jpg
[Stand 05/2011]
- S. 164: Karte Europa: http://www.static.wiwo.de/zugnetz-europa-1000_384574 [Stand 05/2011]
- S. 196: Satellitenbild Wien: <http://maps.google.at/maps> [Stand 05/2011]
- S. 206: Zelt: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/73/Zelt_auf_Wiese.jpg [Stand 05/2011]
- S. 208: Arbeitsbühne Zug: <http://www.vertikal.net/typo3temp/pics/ed61e57225.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 212: FFWD Hostel: <http://www.bahnbilder.de/bilder/inneneinrichtungen-135531.jpg> [Stand 05/2011]
- S. 218: Menschenmasse im Regen: <http://www.maryblackfoundation.org/wp-content/uploads/2010/12/crowd-in-the-rain.jpg> [Stand 05/2011]
- S.222: Turbo boost Uhr: <http://coersdiesel.com-images-turbo%20boost%20> [Stand 05/2011]



to those closest to me,
for all the love, support and friendship I receive,
and for making my life into what it is...

... to tvf for sharing our enthusiasm

Johanna



Don't forget
Please don't do
Not what is here
That what is here.

To family, friends & love.
Nina